

第百四十回国会 運輸委員會 會議録 第十三号

平成九年五月十三日(火曜日)

午前十時開議

出席委員

委員長 杉山 憲夫君

理事 林 幹雄君

理事 村田 吉隆君

理事 北橋 健治君

理事 寺前 巖君

理事 衛藤 晟一君

理事 関谷 勝嗣君

理事 谷川 和穂君

理事 中馬 弘毅君

理事 森田 一君

理事 久保 哲司君

理事 坂本 剛二君

理事 中田 宏君

理事 川内 博史君

理事 平賀 高成君

理事 望月 義夫君

出席國務大臣

運輸大臣 古賀 誠君

出席政府委員

内閣参事官 安富 正文君

運輸政務次官 衛藤 晟一君

運輸大臣官房長 土井 勝二君

運輸省運輸政策局長 相原 力君

運輸省鉄道局長 梅崎 壽君

運輸省海上交通局長 岩田 貞男君

運輸省海上技術安全局長 山本 孝君

運輸省航空局長 黒野 匡彦君

委員外の出席者

人事院管理局高 尾西 雅博君

運輸委員會事務局 尾西 雅博君

人事院職員局職 員課長 高橋 秀樹君

内閣總理大臣官 房参事官 山崎日出男君

總務庁長官官房 総務課長 松田 隆利君

總務庁行政監察 局監察官 堀 明彦君

委員の異動

五月十三日

中馬 弘毅君

古屋 圭司君

下村 博文君

同日

下村 博文君

古屋 圭司君

補欠選任

下村 博文君

古屋 圭司君

補欠選任

下村 博文君

古屋 圭司君

同日

下村 博文君

古屋 圭司君

補欠選任

下村 博文君

古屋 圭司君

同日

下村 博文君

古屋 圭司君

補欠選任

下村 博文君

古屋 圭司君

同日

下村 博文君

古屋 圭司君

補欠選任

下村 博文君

古屋 圭司君

同日

下村 博文君

の一徳島県議会内藤庄市(第二四三号)

航空運賃の低減に関する陳情書(沖縄県石垣市

美崎町一四石垣市議会内石垣宗正(第二四四

号)

五月九日

バス事業の維持確保に関する陳情書(札幌市中

央区北二条西六北海道議会内中川義雄(第二八

五号)

ロシアタンカー油流出事故対策等に関する陳情

書外六件(石川県石川郡鶴巻町本町四又八五鶴

来町議会内小林孝章外六件(第二八六号)

油回収船の配備に関する陳情書(和歌山市小松

原の一和歌山県議会内町田亘(第二八七号)

は本委員会に参考送付された。

本日の会議に付した案件

運輸施設整備事業団法案(内閣提出第二五号)

○杉山委員長 これより会議を開きます。

内閣提出、運輸施設整備事業団法案を議題とい

たします。

趣旨の説明を求めます。古賀運輸大臣。

運輸施設整備事業団法案

(本号末尾に掲載)

○古賀國務大臣 ただいま議題となりました運輸

施設整備事業団法案につきまして、提案理由を御

説明申し上げます。

特殊法人の整理合理化については、行政の減量

化と新たな時代の要請にこたえるため総合的かつ

全般的に見直しを行い、平成七年二月に、鉄道整

備基金と船舶整備公団について、運輸関係施設の

効率的な整備等を推進する観点から、これらを統

合するとの閣議決定がなされたところでありま

す。

同閣議決定に基づき、特殊法人の整理合理化を

推進するため、鉄道整備基金及び船舶整備公団を

解散して運輸施設整備事業団を設立することと

し、運輸施設整備事業団の設立、組織、運営等に

関し必要な事項について定めるこの法案を提出し

た次第であります。

次に、この法案の要旨につきまして御説明申

上げます。

第一に、運輸施設整備事業団においては、鉄道

事業者、海上運送事業者等による運輸施設の整備

を推進するための支援を総合的かつ効率的に行う

ことにより、輸送に対する国民の需要の高度化、

多様化等に的確に対応した大量輸送機関を基幹と

する輸送体系の確立を図ることとしております。

また、基礎的研究の推進が、科学技術創造立国を

目指す我が国にとって極めて政策的必要性が高い

ものであることにかんがみ、運輸技術に関する基

礎的研究に関する業務を行い、運送の円滑化を図

ることとしております。

第二に、鉄道整備基金と船舶整備公団は、運輸

施設整備事業団の成立のときにおいて解散するも

のとし、その一切の権利及び義務は、そのときに

おいて運輸施設整備事業団が承継することとして

おります。

第三に、運輸施設整備事業団の役員につきまし

ては、特殊法人の統合の趣旨に即して、役員数の

削減を行うこととしております。

第四に、運輸施設整備事業団は、その目的を達

成するため、新幹線鉄道の建設に要する資金につ

いての交付金の交付、主要幹線鉄道、都市鉄道の

建設、改良に要する資金についての無利子貸し付

け、海上運送事業者との船舶の共有建造、運輸技

術に関する基礎的研究などの業務を行うこととし

ております。

以上が、運輸施設整備事業団の要旨であります。

以上が、運輸施設整備事業団の要旨であります。

以上が、運輸施設整備事業団の要旨であります。

以上が、運輸施設整備事業団の要旨であります。

以上が、運輸施設整備事業団の要旨であります。

以上が、運輸施設整備事業団の要旨であります。

以上が、運輸施設整備事業団の要旨であります。

以上が、運輸施設整備事業団の要旨であります。

以上が、運輸施設整備事業団の要旨であります。

以上が、運輸施設整備事業団の要旨であります。

以上が、運輸施設整備事業団の要旨であります。

以上が、運輸施設整備事業団の要旨であります。

ております。

第五に、運輸施設整備事業団の監督等に関し、事業計画、借入金、業務方法書の作成等について運輸大臣の認可を要することとしております。

その他、財務及び会計に関する規定を整備するとともに、鉄道整備基金と船舶整備公団の解散に伴う経過措置等を定めることとしております。

以上か この法案を提案する理由であります
何とぞ、慎重御審議の上、速やかに御賛成くだ
さいますようお願い申し上げます。

○村山委員長　以上で趣旨の説明は終わりました。

○杉山委員長　これより質疑に入ります。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。上田勇君。

○上田(勇)委員 新進黨の上田勇でございます。

運輸施設整備事業団法案につきまして、また特殊法人の改革問題につきまして、何点かにわたりまして質問させていただきたいというふうに思っています。

現在、抜本的な行政改革の断行が我が国にとりまして最重要な課題であるということは、論をまたないことであると思います。国と地方の役割あるいは官と民の役割、これらを見直してできる限り効率的で簡潔な政府をつくっていくなくてはならない。現在八十八あると言われておりますいわゆる特殊法人をどのように改革していくかというのは、行革プログラム全体の中でも非常に重要な事項であるということは、間違いないことだといふように思います。

村山内閣では、特殊法人の整理合理化を行革の柱と位置づけまして、確かに幾つかの特殊法人の統合などを実施してきましたが、どう考えても既に必要性が乏しくなっている法人を、同じ省庁の所管する他の法人に統合した数合わせ、そういうものにとどまつたのではないかという感が否めないというふうに思います。

立時点ではそれなりの必要性があつてつくられた

ものといふことは疑いないわけでありませうけれども、現在、さらに将来の社会や経済の情勢あるいは財政の事情、こうした視点から見直す必要がある。

るはずであるというふうに考えておきます。ところが、すべての特殊法人の業務につきまして、本当にその特殊法人の行っている業務が必要なる仕事

に必要であるのか、他の省庁の所管する業務があるいはほかの法人との重複はないのか、こういった

抜本的な見直しかとうも不十分であったという気がいたします。その意味で、これまでの特殊法人

きないのではないかとというのが私の感想であります

す。昨年十二月に橋本内閣で閣議決定された「行政改革プログラム」も、多少の前進は認められる

ものの、まだまだ本質的な部分には触れられてい

私たち新進黨は、かねてから、すべての特殊法人を原則として五年後までに廃止または民営化し、どうしても必要なものだけを時限立法で存続

させるといういわゆるサンセット方式による改革を提案してきておりますし、法案も国会に提出してきた経緯がございます。先日の新進党の大会で決定いたしました「日本再建」のための基本政策構想でも、このことを再度提案しているわけであります。

そこで、初めに大臣に、こうした新進党のサンセット方式の特殊法人の改革案について、どのように考えられているのか、そういったことも含めまして、特殊法人の改革に關します大臣の基本方

針について、御所見を伺いたいというふうに思ひます。

○古賀國務大臣　先生から御指摘いただいておりますように、今我が国にとりまして、行政改革を含めましてあらゆる分野においての改革というものは、いわば国、国民にとって天の声であり、まさにこの改革をどう進めていくかによって二十一

い人間社会の構築というのはなし得るものだとい

うふうに思っております。行政改革を初めとするあらゆる分野における改革というものについて、全力を挙げて取り組んでいくということは、

当然のことだというふうに思っております。運輸省といたしましても、御承知のとおり、今時の経済社会の構造的な変化や国民のニーズの変化に対応

応じなしまして、特務法人のあり方はつきまして
今日までも不斷に検討し、改革をしてきたところ
でございます。

今回は、**「特殊法人の整理合理化について」**の

鉄道整備基金と船舶整備公団の統合を初めとし

て、今後、帝都高速度交通営団の民営化、また東日本旅客鉄道株式会社等ＪＲ七社の純民間会社

等について、**着実に推進**をしていくということが

新進黨さんのさきの党大会で御決定いただいた特殊法人の改革、見習うべきところは私も数点あります。

るだろうというふうに思っております。そういう大前提の方向を著実にどういうふうに変態として成果を上げていくかということになりますと、なかなか一氣に推進をするということは困難もあらうかと思えますけれども、あの党大会で御決定いただいている点について、私どもといたしまして、鋭意検討させていただく御提言であるということについては、高く評価させていただいているところでございます。

○上田(男)委員 この特殊法人の改革について、

やはり重要なことというのは、今これらの特殊法人が行っているのは、行政の仕事の一部を行っているわけでありまして、本来にその仕事がかつては必要であつたものが今もなお必要性があるのがあるいは今の財政事情、将来の経済構造を考えたときに、今後ともそういう行政の仕事が必要なのか、それは官と民との役割においてどちらが

特殊法人について洗い直すことが、重要なのじゃ

ないかというふうに考えるわけであります。

運輸省所管の特殊法人が十六、認可法人が四つ、そういう法人についてそうした必要性、ある

いは官と民との役割といった観点から、その必要性を今後とも、その時間の余裕があることでもないというふうに思います。早急にこれは当委員会

の場でもまた大いに論議して、そのした改革案を進めていきたいというふうに考えておりますので、ぜひ政府の方でもこの点につきまして、今後

改革のために最大限の御努力をお願いする次第で

今回の法案は、その中で鉄道整備基金と船舶整

も、鉄道整備基金それから公団、この基金と公団

の内容を見てみますと、かなり内容、性格も違ふ

法人じゃないかというように思いますが、もちろん対象が、基金の方は鉄道事業が対象になっておりますし、公団の方は海運事業が対象になっております。技術の面でも当然違うでしょうし、また財

源を見てみましても、基金の方は新幹線の譲渡収入と国費が主な財源になっておるのに対して、公団の方は資金運用部資金、いわゆる財投が主要な財源になっておる。業務の性格も、基金の方は補助金の交付などといったいわば行政の仕事の代行というような性格も含んでいるのに対して、公団の方は、一部技術支援などもありますけれども、基本的には金融であるというふうに思います。公団の方は、何かほとんどが、例えば美談名でも金融機関というような形が表に出ておりますし、そ

ういった意味では、まさに性格としては金融機関なんだというふうに思います。当然のことながら、そうした事情から会計も別々で少し、統合された後もその会計も別々だというふうに考えられます。

また、この間運輸省さんの方からも伺ったのですが、組織の合理化も、七部のうち部が二つ減る

される、定員も百三十六人のうち九人の削減にとどまっております、この二つを統合したとしても、組織的な合理化は余り期待できないのじやないかという感じがいたしました。

そこで、今回そういうことを踏まえまして、業務内容とか仕事の性格が必ずしも共通していない基金と公団を統合する理由、それから、統合によってどういうメリットを期待されているのか、この辺をひとつ大臣、御所見を賜りたいと思います。

○相原政府委員 お答え申し上げます。

ただいま上田委員から御指摘のように、鉄道整備基金、船舶整備公団、それぞれ対象とする業務が異なっておりますので、そのために今まで独立の特殊法人として存在してきたわけでございます。

そういう意味では御指摘のとおりでございますが、一方で、特殊法人の整理合理化、行政改革というのも非常に重要な課題であるというところで、平成七年二月二十四日の閣議決定「特殊法人の整理合理化について」、それから昨年十二月二十五日の同じく閣議決定「行政改革プログラム」で決定されておりますように、一つは行政改革の推進を図る必要がある、それから、業務的には鉄道と船舶整備という意味で対象は異なっているわけでございますが、運輸関係施設の効率的な整備を推進する必要がある、そういう二つの観点から、鉄道整備基金と船舶整備公団を統合いたしまして、今回、運輸施設整備事業団を設立することとしたところでございます。

また、御指摘の、どのようなメリットがあるかというところでございますが、今般の統合によりまして、第一には、役員の削減あるいは管理部門の削減等による管理経費の低減が図られるというところがございます。また第二には、補助金の交付とか無利子貸し付け、資金の融通、共有方式あるいは債務保証等、多様な支援措置があるわけでございますが、この多様な支援措置による運輸施設の総合的、効率的な整備が図られる、こういうこと

から、時代の要請に応じた運輸施設の円滑な整備が推進されるものである、このように考えているところでございます。

○上田(勇)委員 今、今度の統合によるメリットについて御答弁をいただいたのですが、ではちよつと具体的に、統合によってどれだけ、またどのような財政の節減効果を期待しているのか、その辺をお答え願いたいと思います。

○相原政府委員 行われる業務については、それぞれ鉄道の助成あるいは船舶整備というふうな観点で、その時点に応じて必要性があるものについて予算措置が講じられていくところでございます。統合によりまして財政の節減効果といたしましては、先ほど御説明いたしました役員の削減、管理部門の縮減等による管理経費の低減が当たるかと思っております。

管理体制の効率化を進めることといたしておりますが、現在、両法人合わせますと十一名の役員になります、それを統合法人では三名削減する、十一名から三名削減いたしまして、八名にするという方針でございます。職員につきましても、これは五年間で九名削減する、現在合わせまして百三十六名を九名削減するということといたしております。これらの要員削減によりまして、単年度で約一億五千万円の人員費の削減を予定いたしております。

○上田(勇)委員 今の御説明ですと、いわゆる財政を節減するというのは人員費のみに限られていくというふうな御答弁だったのですが、しかも今お話があったように、年間約一億五千万円程度だ。この統合された事業団の予算規模が三千億、四千億という規模からすると、せっかく統合しても、統合そのものによってそれほど大きな財政上のメリットはないのではないかという気がいたします。

そうすると、では、どういう統合するメリットがあるのか。先ほど局長、もう一点述べられましたが、総合的に運輸施設の整備ができるというふうな、分かれていたものを一緒にやることによって

効率的にできるのだというふうな、そういう御意見であったわけでありまして、では具体的に、例えば、組織的に船舶をやっていた部門と、鉄道をやっていった部門をどういうふうな統合していくのか。総務部門が統合されるというのは、一つの事業団になるから、二つあった法人が一つになるの、これは当然のことでありましても、先ほど、効率的な施設整備が可能になるというの、これは、組織的にはどういうふうな形でその辺の総合的な整備というのを実現していくつもりなのか、しよつか。その辺をお伺いしたいというふうに思っています。

○相原政府委員 組織的には、現在、両法人合わせますと七部十六課になるわけでございますが、現在の方針といたしましては、総務部系統を中心といたしまして、そのうちの二部一課を削減することといたしております。中身の細部につきましても、また今後の課題にならうかと思っておりますが、鉄道助成を中心とする事業あるいは船舶整備を中心とする事業はそれぞれございまして、その中でも、総合的な調整を図る部門の充実等に努めてまいりたいというふうに考えております。

また後ほど御説明したいというふうに思っております。また後ほど御説明したいというふうに思っております。また後ほど御説明したいというふうに思っております。

○上田(勇)委員 今二つの点にわたって御説明をいただいたのですが、正直申し上げまして、今回の統合のメリットというのが、もう一つ納得のいくものではないような気がいたします。事業の内容客であるとか性格が全く違う法人を、とにかく数を一減らせばいいということで二つをくっつけた。総務部門というのですか、その辺の合理化というの、できるのでしょうか、どうも木に竹を接いだような、単なる数合わせで一つ減らしたというふうな印象が否めないというのを申し上げます。

それで、今ちよつと答弁の中にも出たのですが、今回の統合によって、もちろん幾つか、四点左右ばかり業務で削減されるものがある、同時にまた追加されるものがある。「運輸技術に関する基礎的研究」という新たな項目が要綱なんかに入っているのですが、この「運輸技術に関する基礎的研究」というのは、具体的にどのようなことを想定されているのか、ひとつ御説明をいただきたいと思っております。

○相原政府委員 今先生御質問のように、今回の統合に際しまして、従来両法人で行ってまいりました業務についても、総合的かつ全般的な見直しを行ったところでございます。四項目というふうなお話がございましたが、港湾運送用船舶の共有建造とか港湾運送用荷役機械の共有製造、貨物船の解撤に伴う運搬資金の貸し付け及び債務保証、内航船連等の行方貨物船の船腹調整事業に必要な資金の貸し付け、これらの業務を廃止することとしたところでございます。

それから、今御質問の基礎的研究につきましては、二十一世紀を目指した技術開発を図るために、運輸技術に係る基礎的研究の実施の業務を本事業団で行うこととしたものでございます。

基礎的研究業務につきましては、科学技術創造立国を目指す我が国にとりまして、これは、平成七年の十一月には科学技術基本法というのができております、それから、これは閣議決定でございまして、昨年七月には「科学技術基本計画」というのができておまして、その中でも、創造性、獨創性を生かした基礎的研究の推進、充実に非常に重要であるというふうなうたわれているところでございます。こういう観点から、公募方式による運輸技術に関する基礎的研究を新たに行うということにしたものでございまして、安全の問題、公害の問題あるいはこれからの新しい交通技術に係る基礎的な研究等々が、対象にならうかというふうに考えております。

○上田(勇)委員 基礎技術の研究開発が重要であるというところは、私も全く同感なのです。また、

今回の基礎的研究を事業として追加するということは、そういう意味では今後の技術開発にとって重要なことであるというふうには思っています。

ところが、運輸省あるいはその周辺には、技術の研究というのですか、基礎研究を行っている機関が既にたくさんありますね。おおよそと見ただけでも、運輸省の組織の中でも船舶技術研究所というのがあります。電子航法研究所、港湾技術研究所、これが運輸省の正式な研究所として存在しているようです。また、認可法人として、造船業、基盤整備事業協会というのがありますね。ここも、技術研究、技術開発を主たる業務としておりまして、運輸省からもそれなりの支援措置がとられているというふうに理解しております。鉄道については、財団法人の鉄道技術総合研究所、これもかなり基礎的な研究を行っているというふうに向っておりますし、さらにJR各社の研究所もあるというふうに向っております。

また、公益法人も、これはちよっと私も内容はよく調べていない部分もあるのですが、研究とか技術とかいう名前がついているものだけでも、例えばその幾つかを御紹介しますと、日本鉄道技術協会、日本鉄道電気技術協会あるいは日本自動車輸送技術協会、日本造船研究協会、日本造船技術センター、このほかにも幾つかございます。こうした公益法人でも技術開発や研究を行っている、運輸省の中にも研究所がある、認可法人の中にも重要な仕事としてやっている。その上で、さらに今回、この事業団でも技術研究を行う必要性があるのか、また、ただいま申し上げました運輸省の所管の研究機関あるいは各種公益法人、JR等が持っている研究機関との内容の重複はないのか、その辺を御説明いただきたいと思えます。

○相原政府委員 お答えいたします。
ただいま先生御指摘のように、運輸省におきましても、ただいま御指摘がございました船舶技術研究所等々研究機関がございますが、研究を行っているわけではございますが、国の研究は、主として行政ニーズに基づいた、例えば安全基準の策定

に必要な研究というふうなものに重点を置いてやっているとござります。また、民間におきましても、今先生御指摘のようないろいろな機関でそれぞれの研究を行っているわけではございますが、民間における研究は、実用化を目指した研究を主眼として行っているということでござります。

そういう意味におきまして、先ほどの御答弁でも触れましたが、昨年七月二日の閣議決定「科学技術基本計画について」におきましても、「国は、基礎的・独創的研究など民間においては十分な取組が期待できない研究開発を積極的に実施することが必要である」というふうなうたわわっているところでござります。

こういうような観点で、もちろん民間がやっているものと同じことを今回事業団がやるということではございせん。運輸施設整備事業団におきましては、今回公募方式によりまして、競争的な研究環境のもとで、従来の研究制度では実施が困難であった、行われてこられなかったような、研究者の創造性とかあるいは独創性を生かした基礎的研究を行うおとするものでござります。そういう意味では、従来、国あるいは民間の機関で行われなかったような、そういう創造性、独創性を生かした基礎的研究を推進していきたい、こういうことでござります。

○上田(勇)委員 今、国の機関、国の研究所では、いわゆる行政ニーズにこたえるので、それは応用研究ということなのでしようか、が主体というような趣旨だったのかも知れませんが、事業団も当然行政の一部でありまして、行政ニーズに合わないような研究というのは、当然行われるべきではないのじやないかというふうに思われるんですが、今、そういう基礎技術の研究というのは行政のニーズとして必要になってきているのじやないか、その意味で、では、国の研究所から基礎研究はだめで、応用技術の開発みたいなものしかだめだというふうな考え方というものは、ちよっと私もよく理解できません。また、運輸省

の研究所もあるし、先ほど言った造船業基盤整備事業協会なども、そういうふうな基礎技術に近いものもやっていると、そういうふうにも理解しているのですけれども、なぜ、そういう既存の研究所あるいは研究機関を利用するのではなくて、新たにこの事業団に業務をつけ加えなければいけないのか、その辺の理由がもう一つよくわかりません。

それで、当然運輸省のこういう関係の研究所には船舶や港湾に関するものもありますし、鉄道に関するものも、JR総研もあるわけなので、そうした既存の研究機関が組織としては十分にあるのじやないかと私は思うのですけれども、あえてこの事業団でまたそういう研究業務を追加する必然性というのを、もう少しその辺、詳しく御説明いただければというふうに思っています。

○相原政府委員 お答えする前に、まず、国の研究機関は行政ニーズに基づいたというふうな御説明をいたしました。また、主として行政ニーズ、行政上すぐに必要となるような、例えば安全基準の策定に必要なような研究、基礎的研究を含めて研究を行っている、そういう趣旨で申し上げたものでござります。

なお、それぞれの機関、国あるいは民間、公益法人等を含めて研究機関で研究を行っているわけではございますが、今回の措置は、再々申し上げておきますように、まず「科学技術基本計画」に基づきまして、一つは、民間だけに頼っているのは取組みが期待できないような研究開発、基礎的、独創的研究ですね、そういうようなものについては、従来からも民間の研究機関ではなかなか十分な期待ができませんでした。

それから、国においてもいろいろな研究機関がございまして、それらを含めて、むしろ競争的な研究環境のもとで研究を行わせるのが非常に効率的であるのじやないかということで、今回、公募制度ということで公募いたしました。その応募者の中から厳格な審査のもとに一定の条件に合った研究を選定いたしました。それに基づいて創造

性、独創性を生かした基礎的研究を行ってもらおうというものでござります。

なお、これは、国全体といたしまして、平成八年度からほかの各省庁でもこのような制度の基礎的研究を開始したということでござります。運輸省は、平成九年度からこの事業団を通じて基礎的研究を推進したいというふうに考えているところでござります。

○上田(勇)委員 基礎技術の研究が重要であるということは、そのとおりであろうと思えますけれども、もう既に運輸省の中にも研究所がたくさんあるわけですし、また認可法人もある、その他の研究機関もあるということですので、もちろん、これは民間の部分もあるので、必ずしも運輸省で全部統括するというわけにはいかないのかもしれない。また、今回せっかく統合の提案をしても、それによってかえって何か壁を築くようなことにならないように、ぜひともお願いしたいというふうに思っています。

一番最初、こうした特殊法人というのは本当にその仕事がこの時点で必要なのかどうかというところを、見直していかなければいけないというふうに申し上げましたけれども、次に、そういう意味で、この事業団の予定しております業務の中心身につきまして、その必要性等につきまして、何点か質問させていただきたいというふうに思っています。

まず、船舶整備公団では、公団と船主の共有建造という独特の方法が採用されております。事業団においても、その手法が継続されるという御提案になっております。
船舶の建造は、例えば政府系金融機関、日本開発銀行であるとか、また中小企業向けには幾つか中小企業向けの政府系金融機関がありますけれども、そうした機関からの融資の対象とする、あるいは債務保証、利子補給など必要最低限の一定の

措置をとれば、民間の金融機関からでも資金の調達というものは可能なのではないか、本場にそういう意味で事業団による共有建造の必要性が果たしてあるのか。また、今公団でも融資をやっているが、共有建造から融資のみに切りかえていけば、事業団の業務をかなり削減することが可能なのではないか、あるいは場合によっては事業団そのものも合理化できるのではないかと、御所見を感じておられるのか、その点について御所見を伺いたいというふうに思います。

○岩田(貴)政府委員 お答え申し上げます。

沿革的な理由やあるいはその業態からきているのだということなんですが、内航海運事業者や国内旅客船事業者は、いわゆる一杯船主というような中小零細事業者がそれぞれ九割とか七割を占めておりまして、もちろん、少しずつ大きくはなっておりますが、現状では、十分な技術力や資金調達力に大変乏しいのが現状でございます。

今先生からお話ございましたように、これらの内航海運事業者などへの融資方策としては、他の金融機関にはない共有建造方式を採用しております。これは、例えば当初七割とか八割を船舶整備公団が所有し、残余の部分を事業者さんが所有をする、そういう持ち分になるわけでございまして、十四年とか十五年の期間に少しずつ使用料という形で船舶整備公団に事業者さんが返されて、その期間が経過するともとの事業者さんの所有に移る、こういう方式でございます。

そういう方式につきましては、船舶整備公団の持ち分に対しては、担保が不要でございます。また、実質的な船舶の償却期間に見合った長期の貸し付けが行われるということでございまして、建造資金が多額な場合においても、中小零細事業者にとっては資金調達が大変困難でございますが、こういうことによりまして事業者の安定的な事業遂行が可能となっております状況でございます。また、事業者側からすると、船舶整備公団、この法案を通していただければこれからは運輸施設整備事業団になるわけですが、船舶の設計や建

造を行うために、技術的なノウハウ、将来的な技術の改善や何か、最新技術を使った船舶を建造するというところでございます。そんなノウハウを生かして船舶の整備が可能となるなどの理由から、この制度につきましては、内航あるいは旅客船の国内の海運事業者間で十分定着して、建造される過半がこれを利用してというふうな状況でございます。

そういうことを踏まえまして、ほかの金融機関にはないこのような共有建造方式は、国内の海運事業に特有の事情を踏まえた制度でありまして、安全かつ近代的な船舶の整備を進めようとするものでありますので、これらの存続はやはり必要ではないかと思っております。

先生御指摘のような政府系金融機関による代替、もちろん資金力のある事業者さんは民間でも融資を受けられることは、それはそういうことでございますが、他の金融機関でもそういうことはできないのですが、この船舶整備公団あるいは運輸施設整備事業団の共有建造方式というのにつきましましては、引き続き維持していく必要があるのではないかと思っております。

○上田(勇)委員 公団あるいはこれからの事業団の共有建造方式が、事業者にとつて大変メリットがあるということはよくわかったのですが、それでは、なぜそれが政府系の金融機関あるいは民間の金融機関も含めて、そちらからの融資ではどうしてもだめなのかといった点が、もう一つはつきりしないような気がします。

先ほど担保の問題なんかも出たのですけれども、それでは、これまでのこの共有建造の実績で、使用料金が未納というのですか、回収できなかったというほどの程度あるのですか。

○岩田(貴)政府委員 今、累積した数を承知しておりますが、年によつては数隻出てきているというのを聞いております。

○上田(勇)委員 ということは、やはりこれだけ公団あるいは事業団で手厚い措置をとったとして、結局は採算割れしてしまう事業者もそれなり

にいますということなのかということですね。まあ敷集というところから、全体からすれば割合としては小さいのでしようけれども、採算のとれる事業者、採算のとれない事業者、そういった見きわめというのが、公団そしてこれから事業団の方で本当にできるのかどうか。今の御答弁の中で、こうした業務が本当に適正に行われるのかどうか、その辺に甚だ懸念を感じました。

のよう要件を備えた者が業務に従事する必要があるという要請がございます。それからまた、鉄道整備基金自体も設立後そう長期間たっていないというふうな事情もございまして、

一方、船舶整備公団につきましても、業務遂行に当たりましては、海運事情一般に関して深い知識、識見を有することが必要でございます。また、この公団の性格から、政府の海運政策に精通している必要がある。あるいは、良質の船舶を整備していくために、必要となる船舶に関する十分な知識を要求される、こういうふうな需要がございます。

このことも重要な点ですけれども、さらにもう一つ、ちよつと視点を改めて御質問をしたいので、

今回統合されます基金それから公団の現在の役員の中には、運輸省御出身の方が多数就任されております。また、基金及び公団の職員の中にも、運輸省から出向している方がかなり多く在籍しているというふうな何っております。役員では、両方合わせて十一名中七名が運輸省の御出身です。職員の中でも、百三十六名の中、実に三分の一相当の四十四名が出向者だというふうな御説明を伺いました。

こういふような観点から、御指摘の基金及び公団の役員員につきまして、それぞれの分担における専門的な知識を有する運輸省と人事交流を行うことによりまして、その活用を図って、効率的に助成等の業務を実施してきているものでございまして、

○上田(勇)委員 こうした問題を質問させていただきますと、大体のケースで今のような御説明をいただいて、これは運輸省に限ったことではなくて、それぞれの役所の考え方なのでしょう。

今回の統合が、本当に特殊法人の仕事、業務の必要性から議論されたのではなくて、いわゆる退職後のポストの確保や人事ローテーション上のポストの確保のために、こうした特殊法人が維持されているのではないかと、こういうような懸念もあるわけですから、その点について御見解を伺いた

ただ、今のような御説明だと、今言われている天下り批判であるとか、外郭団体が実質的な行政の拡大になっているのではないかと、こういうような各種の批判に対して、到底説得力のあるような説明とは感じられない、このことだけは一つ申し上げておきたいというふうに思います。

○相原政府委員 お答えいたします。

鉄道整備基金、船舶整備公団、両法人が現在あるわけでございますが、鉄道整備基金が行っております業務、これは新幹線鉄道あるいは主要幹線、都市鉄道等の整備に対する助成等の業務が中心でございますが、そのためには経理、会計あるいは鉄道整備計画、鉄道助成制度等に精通している必要がございます。それからまた、運輸省を初め、鉄道事業者、鉄道建設公団あるいは日本開発銀行等と適宜適切に折衝、協議する能力がある必要がございます。また補助金等を取り扱うために、厳格、公正な事務処理能力が要求される、こ

それで、今回、この質疑を通じて、特殊法人の改革に対する姿勢について、正直申し上げて多くの疑問を感じました。法人の数を各省横並びで一つ減らせれば事足りるというふうなことで、当然ないわけでありまして。それぞれの特殊法人が行っている業務というのは、行政機関の一部として行っている仕事であります。こうした業務が本当に必要なのか、将来とも財政事情を考えたときに残しておくべきなのか、民間ではなくてどうしても行政の機関が行わなければならない仕事なのか、一つ一つ基本からの見直しが必要なのではな

いかどうに思ふわけでありませう。

たまたまこれは月刊誌に京都大学の吉田和男教授が寄稿している中で、今回のこの統合について、さういふふうに述べられているのです。船舶整備公団と鉄道整備基金の統合のように、むだな特殊法人とむだな特殊法人を統合しても、超むだな特殊法人をつくるだけだと、今回の法案について疑問を提起しております。

私自身も今回の法案を見た中でまだ多くの疑問を感じるところでありますし、法案についても残念ながら十分納得のいかない点もあるという意見を申し上げて、残りの時間を北橋委員の方に譲りたいと思ひます。どうもありがとうございます。

○杉山委員長 北橋健治君。
○北橋委員 上田議員に続きまして、今回提案をされた行政改革関連の法案につきまして、質問をさせていただきたいと思つております。

まず、大臣の率直な御所見を最初に伺ひたいのですが、今回の法案で、特殊法人関係の改革は十分と思つていらっしゃるかどうかということでありませう。

特殊法人の改革については、長い間議論が交わされております。大正十二年に農林中央金庫が設立されて以来、今日まで百七十三の特殊法人が設立されました。この間、やはり見直しの議論が叫ばれまして、廃止が七十八、民間法人化が八つございませう。そして、ことしの四月一日現在、八十七の特殊法人が存続をいたしております。

この長い歴史の中で廃止が七十八とありますが、今回の運輸省関連の事業団法を見ましても、二つの法人は廃止になるわけでありませうが、その仕事内容の多くは引き継がれておりますので、純粋なる民間法人化してしまひますと、これは本當に歴史的使命を終えて民間にゆだねるということですから、私どもの感覚では法人が一つ整理されたというふうに思ふわけでありませう。さういふ意味では、百七十三設立されて、ちょうど半分の八十七が存続をしている。その多くの中には、廃

止されたとはいへ、多くの業務が現在あるものに引き継がれていることが多い、さういふ状況の中で、今回運輸省の方から、とりあえずさういふのでしようか、政府で決めた内容を法案にされて提出されたわけでありませう。

今日まで特殊法人の改革は行政改革の大きな柱として各方面から指摘されてきたことを思ひますと、やはり我が党内では、まだまだ十分ではないか、これから正念場を迎える、特殊法人についても大胆な切り込みが必要であるとの認識を我が党は強く持つてゐるわけでありませうが、大臣、いかがでございますでしょうか。

○古賀國務大臣 先生御指摘のように、特殊法人のあり方につきましては、私自身も、今回の、運輸省のみならず、取り組んできてゐる平成七年の特殊法人の統合、廃止問題について決定されてゐるあり方については、不十分だといふ認識を持つております。

ただ、今日まで特殊法人の果たしてきた役割といふものについては、それぞれ評価すべきことだといふふうに思つておりますが、これだけ社会経済構造といふのが急速に変化してゐる中でございませうから、それに即した検討、そしてまた、改革といふものが今求められてゐるわけでありませう。

今先生が長い経過をお話いただきましたけれども、運輸省を初めといたしまして、それぞれ各省ともにも断続の努力はしてきたと思つておりますけれども、それだけでは国民の期待にこたへることとはできない、また、行政改革の柱と言われております特殊法人の、国民にこたへることのできる改革といふものにはまだまだ努力をしていくことが必要ではなからうか、率直に私はさういふ感じを持つております。

○北橋委員 百七十三、これまで設立された法人の中で、最初に百の太台に乗つたのは昭和四十二年でありませう。それからいろいろと整理統合があるわけでありませうが、いずれにしましても、昭和四十年代初頭と現在とは大変大きな経済社会情勢

の変化があるわけでありませう。大臣の決意に沿つて、今後とも鋭意、特殊法人については踏み込んだ整理、統廃合を進めていただきたい、さういふに思ひます。

さて、特殊法人に関連いたしまして、最近、天下一といふことがしばしば議論をされるわけですが、余りいい表現ではないかもしれませうが、天下一といふ場合は、かつて中央官庁の管理職、高級公務員と言われる人たちがでありますけれども、民間企業に行つたり、あるいは特殊法人、認可法人に行つたりすることをいふゆる天下一と言われ

てゐるわけでありませう。これについては、既に昭和五十四年の十二月十八日に閣議了解の形で、こゝういったもろの役員の人事管理については、チェックをしていこうといふ申し合わせが行われております。

そこで、運輸省にお尋ねをいたしますが、運輸省関連の特殊法人は現在三十一であります。そして、今回のうちの二つが統廃合されるわけでありませうが、この特殊法人の役員についての管理について、昭和五十四年十二月十八日、数項目の閣議了解事項があります。例えば、いわゆる天下一についてはできるだけ減らす、半数以内にとどめる、民間人をできるだけ起用せよ、たらい回しは基本的にやめては行けない、一回限りだ、長期留任についても真にやむを得ないものに限り、幾つかの具体的な役員の人事管理についての規定がございませうが、三十一の特殊法人について、これは守られておりますでしょうか。

○土井政府委員 お答え申し上げます。
ただいま先生が御指摘の昭和五十四年の閣議了解におきまして、先生も今おっしゃいましたように、特殊法人の役員につきまして、特に常勤役員につきまして、国家公務員からの直接の就任者等を半分以上にするのを目標にするとか、たらい回しの異動を原則真にやむを得ないものとし

て、しかも一回限りである、年齢あるいは長期留任の問題につきましても、真にやむを得ないものに限る、例外を極力少なくしないといふこと等

が定められておりまして、運輸省におきましても、これに沿ひまして運用を行つてきております。

具体的には、運輸省の所管、先生も今おっしゃいましたように、全体で三十一、運輸省専管でございませうと十六法人でございませうが、この運輸省専管の十六法人のうち、いわゆる株式会社で代表権のある役員以外につきましては、役員について国の関与がないものがJR関係七社及び航空会社

がございませうので、この八法人を除いた八法人について申し上げますと、常勤役員六十名、合計でございませう。国家公務員からの就任者が三十五名、六〇%弱でございませう。半数には、残念ながら至つておりませう。

それから、たらい回しの異動、いわゆるわたりと呼ばれておりますが、これにつきましても、二名おります。それから、高齢者、長期留任に相当する者は、現在おりませう。

以上でございませう。
○北橋委員 今の御答弁で、閣議了解は完全に遵守されてゐないということがわかつたわけでありませうが、今後、こうした問題につきましても、どのように具体的に対応されるのでしょうか。

○土井政府委員 五十四年の閣議了解の文言から見ると、先生も御指摘のように、一〇〇%の遵守状況になつてございませうが、今後、私ども運輸省所管法人につきまして、このような常勤役員のあり方あるいは運用につきまして、極力この閣議了解の線に沿ひますように、努力をしてまいりたいと思つております。

○北橋委員 今後の改善方を注視をしてまいりたいと思ひます。
きょうは、特殊法人の役員の人事管理について担当されております内閣参事官室の方にもお越しをいただいていると思ひますが、この機会にお聞かせ願ひたいのです。

今、運輸省関連の特殊法人についての状況をお伺ひいたしました。特殊法人について、八十七特殊法人ございませうけれども、昭和五十四年の

閣議了解は遵守されているかどうか、その状況をお答え願いたいと思います。

○安富政府委員 お答えいたします。

全特殊法人の常勤役員に占める国家公務員出身者の割合でございますが、平成九年一月一日現在、八百二十人中三百五十七人ということになっておりまして、比率で申しますと四三・五％となっております。

また、特殊法人の常勤役員の例外人事といいますが、わたり等を含めましたものについてでございますが、これについては、真にやむを得ないものに限り、厳しく運用しているところでございます。すけれども、同じく平成九年一月一日現在、相互間の転任、いわゆるわたりにつきましては十二名、全体の一・五％でございます。

それから、在職年齢につきましては、総裁等については七十、理事等については六十五を超える高年齢役員につきましては現在十五人おりまして、全体の一・八％を占めております。それから、在職期間が長期にわたるものに該当する者につきましては十七人ということで、これは二・一％という状況になっております。

○北橋委員 今のお話を聞いておりますと、昭和五十四年だから随分前の話でありますけれども、具体的に閣議了解の形で全省庁に確認の意味で流されていると思うのです。遵守されていないという状況がはつきりしたわけでありまして、それでは何のための閣議了解であったのかという議論になるわけですね。昭和五十四年ですから、随分前でありまして、行政改革に対する国民の期待というのは、当時と比べ物にならないほど高まっておりますし、また政府におかれましては、行政改革には不退転の決意で、火の玉になって総理みずからやろうとおっしゃっているときであります。これは早急に善処していただける、そのように期待してよろしいのでしょうか。

○安富政府委員 五十四年の閣議了解につきましては、当時から比べますと、現在ある程度の進展が進んでおるといふに我々は了解してお

りますが、人事の関係で必ずしも守れない部分がございます。

我々としては、真にやむを得ないものに限り、うに各省庁に対して指導しているところでございす。役員は、選考に当たりましては、閣議了解の趣旨にのっとり、各省庁がこれを尊重してやっております。今後とも指導していきたいというふうな考えでございます。

○北橋委員 内閣参事官にもう一つお願いしていただきたいのですが、今の閣議了解ののりとして守られていない事例、数字、お話しただいたのです。後ほど各省庁別の数字をお出しいただきたいと要望しておきます。

さて、ざるとは言葉が過ぎるかもしれませんが、余り守られていない状況も明らかにしたわけでありまして、そこで、見方を変えてまして今度は、今我々は、この事業団法をめぐりまして特殊法人のあり方を議論しているわけでありまして、特殊法人と同時に、よく類似した仕事であると思われるものに、認可法人あるいは一部の公益法人がございす。特殊法人についてこの間整理統合の世論が高まっていることもございまして、しばしば世間の厳しい批判の目にさらされておられ、それにかわって、認可法人、公益法人がふえてきた傾向があるのではないか、このように思っております。

運輸省にまずお尋ねしたいと思ひます。現在運輸省の認可法人は四つであります。この四つの認可法人に対して、運輸省の職員であった方が今何人役員として行っているか。あるいは、また、この認可法人四つに対して国庫の支出金というものが総計どの程度出ているか。まずそれをお伺いしたいと思います。

○土井政府委員 お答え申し上げます。運輸省所管の認可法人の数でございますが、現在、日本小型船舶検査機構以下、合計六法人でございます。この六法人の常勤役員の総数が三十六名でございます。それで、この三十六名のうち、運

輸省の出身者の数はちょうど半分の十八名でございます。

次に、先生お尋ねの国庫支出金でございますが、これらの認可法人に対する補助金等の国庫からの支出は、平成九年度予算におきまして、一般会計と特別会計に分けまして、一般会計では、海上災害防止センター及び造船業基盤整備協会に対して六億三千三百万円、それから特別会計におきましては、自動車事故対策センター及び空港周辺整備機構に対して三百八十六億八千二百万円。これら一般会計、特別会計を合計いたしますと、三百九十三億一千五百万円でございます。

○北橋委員 数え方によつて、運輸省今六つだとおっしゃったんですけれども、それで結構ですが、いわゆる天下りといいますが、元運輸省の官僚の方が半分行っているという、そして国庫の支出金もあるということでございます。要するに、特殊法人と比べて、実態的にはかなり類似したものであるということでありまして、きょうは時間がないので、運輸省関連の公益法人については問いませんけれども、同じような傾向がやはり一部にあるのではないかと、今、特殊法人の整理合理化については総務省を中心とする議論がございす。私どもは、やはり今後認可法人も含めた議論が必要になってくるのではないかと、こう思うわけでありす。

この点について、運輸省として今後、認可法人についても見直しをされていくお考えはあるかどうか、お伺いします。

○土井政府委員 運輸省の所管の特殊法人あるいは認可法人につきましては、現在でも政府あるいは与党の中で、見直しと申しますか、さらなる改革というところについてやっております。運輸省といいたしましても、その大きな流れの中で、特殊法人のみならず認可法人につきましても、不断の見直しと改革をまいりたいと考えております。

○北橋委員 この問題について、また改めて質問できる機会があればと思っております。

認可法人とも一つ、公益法人についてもこの機会にお尋ねをしておきたいと思ひます。公益法人の数は相当な数に上っているわけでございますが、所管をされているのが総理府官房管理室でございますか、きょうお越しいただいていると思ひます。

まず、全体の公益法人のあり方を所管されている大臣管理室にお伺いしたいのでございす。今特殊法人、認可法人の議論をしておりますが、公益法人についてもいろいろな問題点が各方面からこれまで指摘されております。そういった意味では、行政改革の重要な柱として正面から議論を闘わされたというのは、まだ日が浅いように思ひます。すけれども、その余りにも膨大な数、そして、特殊法人が抑制されております関係で、そういったものがどどんふえてきているのではないかと、そういった認識も一部にあると思ひます。すけれども、そういった意味で、今後やはり公益法人のあり方についても厳しいチェックというものが必要ではないか、こう思っております。

平成八年九月二十日に閣議決定がございまして、公益法人については設立許可及び指導監督基準というものが出来ております。しかも、公益法人に対する検査等の委託についての基準も、行政代行的な行為をやっているところがありますから、透明性を図るための措置も必要です。これはこれで結構でございますけれども、しかし、公益法人がこの間非常に数がふえてきたということ

は、やっております仕事の身にもなりますが、多くの面では、特殊法人や認可法人にして中央省庁から切り離してやってきました、そういう世界で、やはり同じような範疇にあるものが結構その中にある。そういった意味では、特殊法人を締めたことによつて公益法人にどどん広がりが出ているという面もあると思ひます。最近の公益法人の増大傾向というのは、行政改革の見地から見てや

○山崎説明員 お答えいたします。

公益法人に對します指導監督を適正に行つていくというのには、極めて重要な問題だと認識しております。このような観点から、先生御指摘のとおり、昨年九月には「公益法人の設立許可及び指導監督基準」といったようなものを閣議決定した次第でございます。今後とも本基準に沿ひまして一層適切な指導監督に努めてまいりたい、このように考えております。

○北橋委員 最初に設立をするときにチェックをされるというのはわかりますし、行政代行的行為を行つてゐるものについて、いろいろと委託等に關する基準を定めることもわかるのであります。が、現実に行政の見地から、果たして公益法人のあり方にマスを入れなくていいかどうか、その踏み込みが少し足りないような気がいたしてあります。

御案内のとおり、国所管の公益法人は現在六千九百二十二であります。運輸省はそのうち八百四十二、このように報告をされております。平成六年から七年の間に新設されたもので、国所管で七十四もある。都道府県所管を入れますと、四百三十一もあります。物すごい数で公益法人がふえてゐる。そしてまた、この一年間に解散した数というの、実に国所管、都道府県所管を合せて七百七十一もある。どんどんできますけれども、どんどん減るものもある。大変激しい変化があるところでもあります。こういったものに対して、特殊法人と同じような、そういった視点でやはりそのあり方を根本的に見直すという、現在ある平成八年の閣議決定にはその趣旨は具体化されていまいやうに思いますが、どうでしょうか。

○山崎説明員 お答えいたします。

公益法人につきましては民間のイニシアチブによりまして設立されるものでございまして、真に公益性を有して、かつ「公益法人の設立許可及び指導監督基準」等の諸基準を満たすものであれば、主務大臣の判断で設立を許可されるものでございます。このような性格を考えますと、行政組織

あるいは特殊法人とはやや性格が異なつてゐるものと認識しております。しかしながら、国からの委託事業を主たる事業としてゐるものなど、国と關係の深い公益法人につきましては、平成七年三月にその設立を抑制することを申し合はせているところでございます。

○北橋委員 具体的に問題のある公益法人を、また次の委員会でも指摘をします。そこからもう一度議論をいたしたいと思います。ほか質問したいことがございますので、続けさせていただきます。

先ほどいわれる天下りという問題を取り上げたわけでありまして、現在でも国家公務員法で規制があつて、人事院でチェックをされておられます。そもそもこういう規制をしたというのはどこに原因があるのか、なぜこういう規制をしたと人事院はお考えでしょうか。

○高橋説明員 職員の就職制限制度の趣旨でございますが、職員がその在職中の権限あるいは地位の影響によりまして、営利企業と關係を結びまして就職を図るというような不正を防止し、もつて公務の公正な執行を確保するというところにねらいがございまして。

ただ、離職後の就職につきましては、憲法で保障されております職業選択の自由等にかかわつてゐるものでございまして、人事院が承認した場合にはその就職を認めるということによりまして、憲法の要請とまた公務の公正な執行の要請というものとの調和を図つてゐるものでございます。

○北橋委員 運輸省にお尋ねをいたしますが、運輸省の元職員であつた方が、過去三年間、特殊法人、認可法人、公益法人、民間企業のそれぞれに何人就職をされたか、数字があれば教えていただきたいと思ひます。

○土井政府委員 お答え申し上げます。

過去三年間、平成六年から八年の間におきまして、本省課長級以上の退職者が合計二百二十三名でございます。それで、この再就職先の内訳でございますが、特殊法人が十三名、認可法人が二十八名、公益法人が九十六名、それから民間企業が

五十四名、その他、任意法人等でございますが、三十名などということになっております。

○北橋委員 本省の課長までお務めになるということは大変有能な方ばかりだと思ふのですけれども、特殊法人に行くのが、あるいは民間企業に行くのがすべて悪いのか、そういう観点ではございません。私はそういう趣旨からではなくて、やはりこの機会に、六十歳定年制というのがあるわけですから、事務次官が五十代で就任されまうと、同期の皆さんはほかのところに行かれるという慣例がずっとあるわけなんですけれども、トップの官僚が五十代で就任をされるというのは、いづういからなんでしょうか。もしわかりましたら、人事院にお尋ねをいたします。

それから、事務次官は、六十歳まで定年制があるわけですから、やはりそれまで勤務をしていただくというふうなすべだと思ふのですけれども、これについて人事院にもお考えがあれば、聞かせていただきたいと思います。

○尾西説明員 今お尋ねの就任年齢の件につきましては、ちよつとデータを持ち合わせておりませんが、ただ、最近では、事務次官を例にとりまして、五十八、九歳で退任するというのが平均でございます。この退任年齢は以前に比べますと上昇してゐるといったところでございます。

また、先生の御提言でありますところの定年まで勤務すべきであるというお話でございますけれども、現在、国家公務員には原則六十歳を定年とする定年制度が設けられております。一方で、幹部職員を中心としたしまして、比較的早期に退職勧奨が行われてゐるという人事慣行も存在しております。こういった早期退職の慣行は公務組織の活力を維持する面も一方であるわけですが、他方では、高齢社会の到来など行政をめぐる環境が変化する中で、こういった公務員の人事管理につきましても、これまでの慣行を見直すべきものと考えております。在職期間の長期化に向けまして、人事院におきましても、そのための条件整備等の検討を進めてゐるところでございます。

○北橋委員 民間企業にいきますと、今度もある航空会社の新社長は六十歳だったと思ひますけれども、六十歳以上で社長になられてゐるケースはいっぱいあります。それが、日本のシンクタンクとも言われてきた霞が関の中央省庁の世界におきまして、トップが五十数歳、そして、同僚の皆様方はそれまでに皆省外に出られてゐる。これはよく考えてみると、正常な姿ではないのではありませんか。毎年毎年こういうことがあると当たり前になつてしまふから、そういうものだというふうにお考えかもしませんが、これはやはりあるべき姿ではないのか、私はそのように思ひます。

最近、関空の事件を初め、いろいろなところで問題があらはれた。政治家の問題はしばしば議論されておりますが、総選挙が終りまして、一連のことが集約的に厚生省、通産省、大蔵省、運輸省と出てきたわけでありまして、そういったことで、国家公務員法で、民間企業に行くときには人事院でチェックをするというシステムがあります。が、そういう法律改正、法令をつくつたときと比べて、今日の方が規制をするという必要性はずつと高まつてゐるのではないか、こう思ふわけでありまして、そういった意味からも、高齢化社会の到来というお話もございましたが、いろいろな観点から、やはり公務員については定年制があるわけでありまして、六十歳まできちんと働いていただける、そして安易に特殊法人、認可法人、公益法人、民間企業、そういうところに行くのはいかぬものかと私は率直に感じております。

これについては関係方面でいろいろ議論があるのでございまして、もし古賀大臣に、これまで政治家として官庁の世界も、いろいろな世界も熟知をされておられると思ひますけれども、今は行革ということが叫ばれております。もともと規制緩和とか、官から民へと言われらるんですが、やはり民間企業の自発的な創意工夫を促していくという大きな時代の流れに今我々は立っているわけでありまして、そういった意味では五十代で事

務次官が就任するのが当然の社会ではありますけれども、この際、思い切ってそういったものも見直してはどうか、そういった考えについてもし御所見がございましたら、お聞かせ願いたいのであります。

○古賀國務大臣 今先生の方から天下りについていろいろな観点から御論議をいただいたところでございます。先生もお触れいただきましたけれども、私も、天下りそのものがすべて悪いことだというふうには思いません。

ただ、御論議を聞いておまして、行政組織の体制と今の世の中との、体制のあり方というものが余りにもかけ離れていっているのではないかと、そういう気持は私自身いたしております。今日まで行政組織の活性化や公務能率の維持向上を図るという意味で、一定の早い時期に退職勧奨というのが行われてきた、こういう経過があらうかと思っておりますが、今もお話があつておりますように、今後、これだけ天下り問題というのが国民の関心事であり、またいろいろな議論が出てくるということも考えた場合に、六十歳まで公務員として務めを果たすということについての実現可能性については、いろいろな角度から検討していくということは当然必要なことであらうというふうに思っています。一方では、ライフサイクル全般を視野に入れたという、こういった意味での人事管理のあり方というものが必要になってくるわけでございまして、そういうことを考えてみますと、今後あらゆる角度から、幅広い総合的な検討が必要になってくるであらうというふうに思っております。

なかなか難しい問題でございすけれども、政府も、こういった問題を含めて今総務庁を中心としたしめて検討いたしているところでございます。先ほど申し上げましたように、行政組織の体制のあり方と、やはり世間が考える一般常識の体制のあり方というものが余りにも離れてしまつていくというところについては、私ももととして反省もしております。また検討していく課題だという認識を持っております。

○北橋委員 官から民へと、大きな時代の流れの中で、今行革が政府・与党で進められておりますので、こういった面につきましても鋭意御検討いただきしたいと思います。

きょうは、時間ございましたら、これから、財政構造改革で、いわゆる行革関連でいろいろな歳出カットの動きがございす。そういう中で、いわゆる中小零細事業の下請業界が、単なる単価切り下げが結局大変なしわ寄せになるのではないかと、そういう問題を中心にお伺いしたかったわけでありすが、時間が参りましたので、最後に一点だけ。

今回の法案、私もいろいろと議論をいたしました。理解できる点も多々ございす。ただ、行革を、心を鬼にして私ども野党なりに一生懸命推進をさせていくという意味において、いまだ不十分であるという認識から、今回は反対をさせていただきますかと思ひます。しかし、今回、事業団で新たな業務に加わりました基礎研究業務というのは、まさにこれから重要な仕事になると思っております。この点について、運輸関連の基礎研究業務というものを、新たな事業団において思い切り強力に推進をしていただきたいと思ひますが、その決意の一端をお聞かせいただきたいと、私の質問を終わりたいと思ひます。

○古賀國務大臣 全面的な御賛成をいただけないというのは大変残念でございすが、一定の評価をいただいたというところについては、大変感謝を申し上げます。

まさに特殊法人の改革、これは喫緊の、政府挙げての課題でございす。今後とも不断の努力を行うことによつて、期待にこたえていくように全力を挙げてまいりたいと思ひます。

今回、新しい事業団の中で基礎研究の分野を入れさせていただきますが、その点について先生から高い評価をいただいたということは、大変心強いこととございす。先生の期待にこたえること、また国民の多くの方々の期待にこたえる意味からも、この事業団で行います基礎研究の分野が

これから大きな成果を上げるように、全力を挙げて取り組んでまいりたいと思ひますので、御支援、御指導をお願いしたいと思います。

○北橋委員 ありがとうございます。

○杉山委員長 川内博史君。

○川内委員 民主党の川内博史でございます。

新進党さんはこの法案には反対をされるというふうな今北橋理事の方から御発言があつたわけですが、また、上田議員はむだとむだを合わせたら超むだだという表現もされていたようですが、私も、ゼロとゼロを合わせれば、ゼロ足すゼロはゼロですから、やらないよりはやつた方がいいというところを賛成の方針でございすので、まずそのことをお含みおきをいただいた上で、御答弁をいただければというふうに思ひます。

まず最初に、運輸施設整備事業団法とは直接の関係はないんですが、若干、航空行政という航空港のことについてお尋ねをさせていただきます。

私は当選をさせていただいて、この国会では大蔵委員もさせていただいているんですけれども、金融システム改革ということで、外為法の改正や日銀法、そしてまた金融監督庁と、二十一世紀に向けて、大変なメガコンベンション、大競争と訳すんですけども、大競争の時代へ向けて、とにかくグローバルなスタンダード、世界的な標準に合わせていくということ、金融の世界は、資本や資金の移動に柔軟に対応できるように、あらゆるお金や物が国内、日本に集まるようにということ、いろいろ工夫をされていらつしやるようなんです。お金が移動する、資本が移動する場合には人も当然移動するわけでございまして、そういう意味では、首都圏の空港、成田空港というの、私なども利用しておりますが大変に遠いという印象を受けますし、また使い勝手も余りよくないのではないかと、いろいろなことを感じているんですけれども、都心からの距離とか国内線からの乗り継ぎなどを考えましても、東京にあるいは首都圏に人を集めようという場合に、

成田空港というのは大変に問題が多いんじゃないかなというところを考慮しております。

そういう意味で、七次空整では、首都圏第三空港というような構想も出ているようですけれども、また不便な遠いところにつかひ空港をつくられても、なかなか人は集まってくるようにならぬと思ひます。羽田をもっともつと大きく拡張して、そこにすべてのものを集中させるといふことを考えた方がいいかというふうに思ひます。その辺、直接法律には関係ないんですが、私も、ちよつと一時間と長いものですから、とりあえずこのことを聞かせてください。

○古賀國務大臣 最初に、今回提案を申し上げております鉄道基金と船舶公園統合につきまして、先生の方から一定の評価をいただいたということについて、敬意を表しますと同時に、お礼を申し上げたいと思ひます。

具体的なことについてもお尋ねがあれば、政府委員の方から答弁をさせていただきますが、私の方から、まず先生、今御質問の羽田空港の再拡張の問題でございすけれども、結論を申し上げますと、非常に厳しいでございます。難しい問題だというふうに思ひます。まず一つは、東京港の港湾機能の影響というものを考えますと、大変困難であるということとございす。また、仮にこの羽田空港を再拡張いたしますと、今度は航空機により騒音問題が出てまいります。これは、飛行経路がどういふふうに制約されているか、こういった点は事務局の方から御説明を申し上げ、先生の御質問があればお答えさせていただきますかと思ひますが、そういうことを考えますと、航空騒音問題の処理能力というものが見込めないというところを考えた場合に、極めて今の状況の中では、先生の御指摘いただいた点については、困難であるというふうにお答えさせていただきます。

（委員長退席、横内委員長代理着席）
○川内委員 この点に關しての議論は、次の機会に譲らせていただきたいと思います。

続いて、法案の質疑に入らせていただきますが、委員長もなくなつてしまふし、委員の皆さんも余りいらつしやらないですけれども、元氣を出してやりますので、ひとつよろしく願ひいたします。

今回の運輸施設整備事業法というのは、二つの特殊法人を統合するという行政改革の一環であるというふうに、私も見るわけでございますが、なぜこの二つだったのかというところはまた後で御答弁をいたたくとして、運輸省所管の特殊法人というのは幾つあるのかというところから確認をさせていただきたいと思ひます。

○土井政府委員 お答え申し上げます。

運輸省所管の特殊法人は、運輸省所管のものが十六法人、それから他の省庁との共管のものが五法人でございます。

○川内委員 それはJRが入っていないんですか。

○土井政府委員 ただいま申し上げました運輸省所管の十六法人の中に、JRの七社が入つてございます。したがひまして、JR七社を除きますと、運輸省所管のものは九法人でございます。

○川内委員 運輸省所管が九法人、JRは今後どうん国民営化していくわけですから、だんだん運輸省さんの手を離れる、形としては離れることになるんでしよう、実態としてはどうかわかりませんけれども。

その九法人のうちの二つ、船舶整備公団と鉄道整備基金を合併させようということだと思ふんですが、先ほどから上田議員や北橋議員も、これでは行政改革にはまだまだ遠いではないかというところを指摘をされていたようでございます。

私も率直に申し上げて、ついせんだったの、運輸省の最高の事務方のトップをお務めになられた方が特殊法人に天下りをして、そこで事件をお起こしになるというふうな、ニュースというのは悪いことしかニュースにならぬわけですから、いいことはなかなかニュースにならぬわけですから、ああいう事件が不幸にして起きて、何となく特殊法人というものの対する風当たりが非常に強い中で、それを国民の皆さん方に御理解をいただけるように、御納得をいただけるようにどう整理をしていくのか、統合をしていくのか、効率化をしていくのかというところだと思ふんです。まずその前提として、何となく国民の皆さん方の間には、運輸省所管の特殊法人であるとするならば、運輸省を頂点としてその関連の特殊法人があつて、そこに何かいづれ人が行つていて、また何かよくないことをしているのではないかと、決してそんなことはないと思ふんですけれども、私などは、みんな一生懸命頑張つていらつしやると思ふんですけれども、悪いニュースが出てしまふものではないかというふうな思つていらつしやるのではないかとと思ふんです。

そこで、お尋ねをさせていただきませんが、運輸省から所管の特殊法人に天下りをしていられる人は運輸省OBの方で、渡り鳥的にいろいろな法人を渡り歩く方もいらつしやると思ふんですが、とにかく運輸省に連関のある方、あつた方で、その特殊法人九社、これはJRも含めていただと十六法人、それから共管で五法人ですか、とにかく運輸省に連関のある特殊法人にいらつしやる方々、役員と一般の職員を合わせた人数をお答えいただけますか。

○土井政府委員 申しわけございませんが、手持ちの資料でいわれる天下り関係あるいは常勤役員の規制関係で、一般的にJRの七社及び関西空港株式会社というのが商法上の会社でございますし、代表権を持つ役員以外の役員について政府の関与がないという観点から、ただいま手元にございます法人がJR七社と関空を除いて八法人でございます。

それで、この八法人の常勤役員総数が、先ほども申し述べましたように、六十名でございます。そして、そのうち運輸省出身者は二十一名でございます。これが役員の方でございます。

それから、運輸省の出身または出向の職員でございますが、これにつきまして八法人で計算をいたしますと、八法人の総数、職員の総数が一万五千三百十人でございますが、このうち運輸省出身の、あるいは出向の職員数は百三十人、約〇・八%ということになっております。

○川内委員 職員が一万五千三百十人というのは、圧倒的に数の多い特殊法人というのはどこがあるんですか、職員数が多いのは。

○土井政府委員 この一万五千三百十人中圧倒的に職員の数が多いのは、帝都高速度交通営団でございます。職員数が一万三千九百七十七人でございます。

○川内委員 全体で、役員、職員合わせて五百五十名ぐらいの方が特殊法人でお仕事をいらつしやるといふことだと思ひますが、こういう特殊法人に人を送り込んでどんな仕事をしているのだから、あるいはその天下つた人、出向している人が個人のポストとしてどんな仕事をいらつしやるのだからというところを、みんな興味を持って知りたいと思つていられるわけですね。

それはなぜかという、特殊法人というのは普通の民間の事業会社とは違つて、一生懸命セーブルスをするわけではないです、かばんを持つて営業に歩くわけでもないと思ふのです、政府が本来行うべき仕事を代替してやるといふことでしようから、では、飯の種であるお金はどこから来るのだからということをお考えすると、一般会計あるいは財政投融資から、毎年の予算に応じて資金調達をされていらつしやるのだと思ふのです。

そこで、これらの特殊法人八法人について、財政から幾ら資金調達をしているのか、また一般会計からは幾ら出ているのか、平成九年度予算でお答えをいただけますでしょうか。

○相原政府委員 私の方から、財政投融資の関係についてお答え申し上げます。

運輸省関係の特殊法人でございますが、そのうち、平成九年度財政が予定されてない法人もございいます。鉄道整備基金とか観光振興会等でございます。

いますが、それらを除きまして、それから一部住宅・都市整備公団は建設省と共管でございますが、鉄道分が四十一億ほどございますので、これを含めまして八特殊法人でございますが、運輸省関係八特殊法人合わせまして、平成九年度一兆一千九百二十二億円の財政を計上いたしております。

○土井政府委員 一般会計からの補助金等の支出額でございますが、一般会計からお金が出ている特殊法人全体で申し上げたいのでございますが、日本鉄道建設公団に平成九年度予算におきまして五百四十四億八千七百円が支出されているのを初めといたしまして、合計で、運輸省所管の特殊法人に対して九百九十一億二千万円の補助金等が支出されております。

○川内委員 合計で、財政と一般会計と合わせて一兆三千億程度ということだと思ふのですが、一兆三千億もお金を、七つか八つか、そのくらい法人で使うわけですから、一つ一つの法人は、民間の事業会社でいへば、これはもう大会社ですよ。年商が大体一千億程度ある会社あるいは二千億ある会社というのは、株式を上場して、株主總會を経ているいろいろな情報というものが開示をされていくわけですから、もちろん先ほど申し上げたのは、お金の流れとか、もちろん先ほど申し上げた人事とか、どうもよくわからないところがある、一般の国民の皆さん方が不審を抱く、どうなっているんだらうなと思はれるところだと思ふのです。

そこで、本当に瑣末な、重箱の隅をつつくようなことをお伺いをして恐縮なですけれども、しかし、財政やら一般会計やら、国民の皆さん方からお預かりをしたお金を使つて事業をしていらつしやるわけですから、あえてお尋ねをさせていただきます。

先ほど天下りの職員の数をお伺いしたわけでございますが、次は、その職員の方々の給与の総額というものが年間幾らになるのかということをお尋ねをさせていただきます。

○土井政府委員 お答え申し上げます。

運輸省所管特殊法人八法人、これにはJR関係七社と関空が入っておりますが、この八法人の常勤役員総数は六十名でございます。このうち運輸省出身者が二十一名でございます。この二十一名の年間給与総額は約四億九千四百四十五万円でございます。

他方、職員の方でございますが、先ほど百三十人の者が運輸省の出身あるいは出向していると申し上げましたが、この百三十人の給与の総額、申しわけございませんが、今データを持ち合わせてございません。

○川内委員 では、それはまた後日教えていただきたいと思ひます。

役員の方々が一人平均大体二千五百万円のお給料を毎年毎年その特殊法人でいただいているというところでございましょうから、恐らく一生懸命にお仕事をしていただいているのだというふうに思ひます。

ところで、そういうふうになくさんの人々を抱えて、また運輸省からも人を送り込んで特殊法人で事業を展開をしていらっしゃるわけですが、運輸省所管の特殊法人の中で、まあ特殊法人というのの利益を出さないのが原則なんだという議論があるわけですが、あえてお尋ねをいたしますが、利益を出している、毎年毎年決算すると、もうかつている特殊法人というのはあるのでしょうか。

○土井政府委員 お答え申し上げます。

運輸省所管の特殊法人、JR各社等も含めまして先ほど専管は十六と申し上げました。この十六のうち、九年度の認可予算におきまして当期利益を出す見込みとされているものは、合計七社でございます。この七社の中には、東日本旅客鉄道の四百七十九億円を初めとして、JRの五社が入っております。したがって、JRを除きますと、二社が利益を出す見込みでございまして、この二社は、帝都高速度交通営団三十億円、それから国際観光振興会六千万円、こういう当期利益を出す見

込みとなっております。

○川内委員 JRは除くとして、利益を出している法人に関しては民間化してもいいという議論は当然出てくると思うんですね。特に帝都、地下鉄については、巷間でも早く民間化しろというような議論もあるようでございますが、そういう、利益を出せる、あるいは自力でやっていける特殊法人があるにもかかわらず、今回、船舶整備公団、鉄道整備基金の二つの特殊法人を統合の対象に選んだ理由はどこにあるのか。また、この二つの特殊法人が運輸施設整備事業団という新しい特殊法人に生まれ変わることによって、国民の皆様方にとってどんな利益があるのかということをよくわかるように御説明をいただきたいと思ひます。

○相原政府委員 行政改革というのは非常に大きな課題でございまして、その中でも特殊法人の整理合理化というのは、ずっと前からの大きな課題でございまして、政府といたしまして、その都度検討、そしてまた逐次実行に移してきてるところでございまして、そういう中におきまして、平成七年二月二十四日に、特殊法人の整理合理化という閣議決定を行いました。また、この閣議決定も受けまして、昨年の十二月二十五日にも「行政改革プログラム」を閣議決定したところでござい

これらの閣議決定に基づきまして、一つには、行政改革の推進を図る、要するに、簡素で効率的な行政という観点での行政改革の推進を図る、もう一方では、運輸関係施設の効率的な整備を推進する必要がある、こういう両者の観点から、今回鉄道整備基金と船舶整備公団を統合いたしました、運輸施設整備事業団を設立するというようにいたしましたところでござい

国民にとつてどういふようなメリットがあるかというところでございまして、そういう行政改革の観点あるいは運輸関係施設の効率的な整備ということももちろんあるわけでございますが、また、統合によりまして、まず役員が削減される。現在の両法人合わせますと十一名になりますけれど

も、そのうち三名を削減して八名にするということとを考へております。また、その他の部等の管理部門の縮減あるいは定員の削減等もあわせまして、管理経費の低減を図るというのが一つメリットがあるかと思ひます。

それから、現在それぞれの法人で、補助金なり無利子貸し付け、資金の融通、共有方式あるいは債務保証等、いろいろな形で支援をしておるわけでございますが、このような多様な支援措置による運輸施設の総合的な効率的な整備を図ることができ、こういうことにより、時代の要請に応じた運輸施設の円滑な整備が推進される、このように考へております。

○川内委員 いろいろ理由を説明をさせていただいて、御丁寧にありがとうございます。

ただ、役員の数、両方合わせると十一名から八名になるんだ、三名減になりますというふうに御答弁になられたわけですが、私、私が、ちよつと間違つていたらごめんなさい、ずっと前御説明をいただいたときに、削減される三人の中で定年で退職する人がいるんじゃないかと聞いたら、二人いますとお答えをいただいたような記憶があるんです。ですから、まあ一人少なくなるうが三人少なくなるうが、それはそれほど大きな、それでも税金ですから大きい話ですが、質問通告はしていませんので、あえてもう一度確認はいたしませんけれども、その辺、例えば、両方合わせると十一名ですが、しかし今期限りで役員を退任をする人間が二人おりまして、あるいは一人おります、それで、二名削減をして合計で八名にしますとか、やはり正直に何でもお答えをされる方が、あらぬ誤解を受けずに済むというふうに思ひます、それはいいです。

いろいろな理由を御説明をされたわけですが、結局、国民にとつての利益あるいは国益と云ふのは何なんだろうかと云ふことを考へると、やはり国鉄というのは民間化されて本当によかつたかなというふうないろいろな意味で皆さん思つていらっしゃると思う。大成功の例だったと思う。

その遺産として清算事業団というものはあるにしても、やはりJRで働く人々も意欲を持って働いていらっしゃるし、また、JRに乗る、私なども乗る者としても大変にありがたいことだなどというふうに、政府の御努力に敬意を表するわけでございまして、感謝もしているわけでございまして。そういう意味で、せつかく行政改革をやっていくのであれば、もっとも国民の皆さん方にとつて、なるほどな、やつてよかったんだと思つていただけるようなことを、これからもどんどんやりいただけるんだというふうに信じておりますので、よろしくお願いをいたします。

具体的に質問をさせていただきますが、統合される二つの特殊法人のうちの船舶整備公団でございまして、三月に、海上運送事業に関する行政監察の結果報告書に、船舶整備公団の事業運営の合理化、効率化に関する報告が出ております。内容的には事業をもつと効率化しないというところから、整備公団が今回合理化の対象に選ばれたというのは、そういう意味では運輸省の御判断というのは正しい御判断であつた、この監察が出る前に閣議決定がされているわけですから、そういう御判断は正しかったというふうに思ふのですが、確認の意味で、総務庁さんに来ていただいておりますので、この行政監察の結果、報告の内容について御報告をいただければと思ひます。

(横内委員長代理退席、委員長着席)

○堀説明員 御説明をいたします。

船舶整備公団につきましては、海上運送事業に関する行政監察の中で、関連する特殊法人として公団の事業についても調査し、本年三月に報告をしたところでござい

報告事項といたしましては、貨物船の改造工事に係る融資業務の見直し、重点化及び組織体制の整理合理化と要員の合理化の二点でござい

具体的には、まず、改造工事に係る融資業務につきましては、船舶の能力増加、性能向上、そういったものを目的とし、ない改造工事への融資実績

が極めて少ないということになっております。そうしたことからこれを見直しまして、能力増加等を目的とする改造工事への融資に重点を置いた制度運用とするよう勧告をしたところでございます。

また、組織体制、要員につきましては、共同建造業務のうち、近海船の共同建造業務は現在新たな共同建造を行っておりません。債権管理業務のみを行っておりますけれども、件数も少なく、また今後大幅な業務量の減少が見込まれる。さらには、公団の内部組織における同種類似の業務といったものにつきまして、一人当たりの取扱件数といったものを比較しますと、客船部なり貨物船部、そういった各部門での格差が生じている。そういったことから、業務量に対応した組織体制なり要員の見直しを行って、その合理化を図るよう勧告したところでございます。

○川内委員 今総務庁さんから御報告があったわけですが、それでは運輸省さんにお尋ねをいたしますが、この勧告をどのように受けとめて対処をしていかれるおつもりであるのかということをお聞かせをください。

○岩田(貴)政府委員 ただいま御説明がございました行政監察の御指摘は、鉄道整備基金と船舶整備基金との統合が予定される中で、これらの統合とあわせて、業務運営の合理化を徹底していくことを求めておられるというふうに思っております。私もそういったつもりで、今御指摘があるように、ただ合併するだけではなくて、業務の内容に即したように変えていかなければならない、効率化を求めていかなければならないということはそのとおりと受けとめておりまして、真剣に対応していきたいと思っております。

具体的には、今回の統合に際しまして、今御説明がございました業務の運用及び内部組織について再検討を行いまして、勧告の御趣旨に沿った融資業務の重点化、部や課の整理を含めた組織体制、要員の見直しを行いたいと考えております。ただいまの説明の中で要旨を御説明いただきました

たけれども、実際の勧告はもう少し詳しく詳細にわたっておりまして、そこら辺も含めまして、真剣に対応していきたいと思っております。

○川内委員 ぜひこの勧告を重く受けとめていただいて、御努力をいただきたいと思っております。次に、先ほどの北橋議員の質疑の中でも出てまいりましたけれども、今回のこの合併で、新たな業務が出てくるわけですね。法案を見ますと、研究業務というものが出てくるわけでございます。船舶整備基金それから鉄道整備基金、鉄道と船なんですから、第一には、航空輸送に係るという文言も出てくるわけですね。これは、今回の合併でどういった研究開発を予定されているのか。公募をして決めるんだというように、先ほど御答弁があったわけですが、公募して、審査委員が何かがいらっしゃって、これがいいやという決めるのか、ある程度何かこういって分野のというものがなければ、航空輸送とまではお書きにならないでしようし、何かそういう具体的なものがあるのかないのか、その辺まで含めてお聞かせをいただければと思います。

○相原政府委員 お答え申し上げます。基礎的研究の実施でございますが、先ほど来御答弁いたしておりますように、公募方式でやるというところでございまして、現在考えておりますスキームといたしましては、運輸施設整備事業団の中に課題選定委員会というふうなものを設けまして、そこで研究課題を選定していただく、各分野の専門家等に委員になっていただきまして研究課題を選定していただく、また、その後、研究評価委員会というのも設けまして、研究内容の評価を行っていただく、こういうことを考えているところでございます。

そういう前提で、その課題の検討委員会の中で具体的な課題についても選定していただくということになるというふうに考えておりますが、現時点で、私も、どういふようなものが考えられるかというところでございます。募集テーマといったしまして考えられますのは、例えば輸送システム

の高度化に関する技術、安全性の向上に関する技術あるいは環境技術などが考えられるところでございまして、

また、航空機との関係、御質問がございましたけれども、例えば先年ございまして中華航空機事故、名古屋でございましてけれども、その際の原因とも考えられておりますヒューマンエラーの防止、航空機事故においては、ヒューマンエラーの防止というのは非常に重要なファクターになっておるわけでございますが、そのヒューマンエラー防止のための航空機の操縦の際の人間と機械とのかわり合いのあり方について、人間工学あるいは心理学の観点も含めた研究というふうなものも想定されるのではないかとこのように考えておるところでございます。

○川内委員 いろいろと幅広い分野で公募をして、選定委員会において決定をして研究をされていかれるということだと思っておりますけれども、現在運輸省の所管で研究開発をやっている、運輸にかかわる陸海空の分野で研究開発をやっているところ、機関というのは今までになかったのですか、それをもう一度……

○相原政府委員 お答え申し上げます。運輸省関係でも、船舶関係の研究があるのは港湾技術研究所、電子航法研究所等研究機関はございます。ただ、それらでも一般的に基礎的研究業務も行っているわけでございますが、主として、例えば自動車関係、船舶関係等につきまして安全基準を国が設定しているわけでございますが、その安全基準の策定に必要な研究とか、あるいは港湾でいえば港湾工事に必要な研究ということ、そういうニーズに直結したような研究が主眼であつたというところでございます。

○川内委員 研究しているところはあつた、しかし実用的な研究をしていて基礎的なものではない、だから、基礎的な研究機関をつくるんだということとでよろしいですか。

○相原政府委員 お答えいたします。実用的なもので基礎的なものやっていないと

いう趣旨ではございませんで、基礎的なものも含まれますが、実際、行政上必要となるようなものに直結するような研究、その部分でも基礎的な研究も含まれるわけでございますが、先ほど来申し上げておりますような技術基準の策定に必要な研究とか、あるいは港湾工事に必要な研究というふうな意味で、基礎的研究であつても行政ニーズに直結するようなものが主眼でありました。

○川内委員 今主として考えておりますのは、科学技術基本法あるいは昨年七月に閣議決定されました「科学技術基本計画」等にもうたわれておりますように、基礎的、独創的研究、こういうふうなものが従来民間でも必ずしも十分に行われていない、それから国の研究でも必ずしも十分に行われていない、そういうような分野について、公募方式による競争的環境下においてそのような研究を行えば、基礎的あるいは独創的な研究が非常に進むのではないかと、そういうような観点から、今回こういう方式を採用したものでございます。

なお、これは平成八年七月二日の閣議決定にもございまして、平成八年度から、政府全体といたしましては、科学技術庁を初めほかの省庁でもこういう制度を開始しているところでござい

ます。○川内委員 済みません、ちょっとよく聞き取れなくて、予想的研究ですか。○相原政府委員 失礼いたしました。基礎的及び独創的研究、これらについて、民間にも、そしてまた現在の国の機関にも現状では必ずしも十分な期待ができないということで、公募方式によって競争的環境下で行えば、このような基礎的、独創的な研究がより進むのではないかと、こういうことが「科学技術基本計画」にもうたわれているところでございます。

○川内委員 基礎的な研究というのはどんな分野においても非常に地味な研究だと思ふんです。で、独創的というのは、何か言葉から受けるイメージはちょっと華々しいというふうなイメージがあるんですけども、その基礎的な研究と独創

的な研究というものが、いかに両立をするのかよくわからない。独創的な研究というのは、例えばさつき御説明をされたヒューマンエラーの問題ですとか港湾の何たらかんたらとか、そういうものが独創的な研究だとはちょっと私には思えないんですけれども、その独創的研究というものが予想している研究内容というのは、どういふものですか。

○相原政府委員 先ほど御答弁申し上げましたように、具体的には、選定委員会というような場で専門家の先生方に選定をしてもらうことになろうかと思ひます。私も今想定しているものは、先ほど申し上げました航空機事故の際のヒューマンエラーの関係、それから、例えば港湾工事で先ほど言及いたしましたのは、運輸省の研究機関である港湾技術研究所において、港湾工事のために必要なものということでやっているという例で御説明いたしましたわけでございます。それ以外にも、例えば、阪神・淡路大震災の際に大塚神戸港は大きな被害をこうむったわけでございますが、そういう大災害の場合に復旧対応を著しく早めるような、埋め立てに用いられるような土砂とそれから何らかのものを混合すれば、非常に短期間で固化できるようなもの、そういうようなものも、従来余り考えられていなかったようなものを、独創的というふうな意味で考えているところでございます。

それからなお、リニアモーターカーなども、現在、極低温という非常に低い低温のものでなければできないということになっておるのでございますが、それを、極低温でないものであってもできるようなリニアモーターカー、こういうようなものも、言ってみれば独創的な研究ということで期待をしているところでございます。

○川内委員 しつこく申し上げて大変恐縮でございます。せっかく二つを合併をして新しい業務をつけ加えられるわけですから、国民の皆さん方からよくやっただけでございまして、あつと驚く独創的な研究をしていただいて、そし

て、発表をしていただいて国民の皆さん方に還元をしていただけるように、ただつけ加えて、何十年たっても何をやっていたかよくわからなかったということではなくて、せっかく新しい分野で業務をやるわけですから、そういう意味で一生懸命頑張っていたらいいんだというふうに考えておりますので、よろしくお願いいたします。

それからもう一点、船舶整備公団についてお尋ねをいたしますが、船舶整備公団が船主さんと共同で建造をする場合に資金を融資をするわけでございますが、そのときの金利の決め方、どういふ金利でその融資を実行をしていらっしゃるのかという点に關して、教えていただければと思ひます。

○岩田(眞)政府委員 お尋ねの船舶整備公団の貸出金利につきましては、長期プライムレートを基本として金利を決定しております。ただ、超低金利時代が到来しておりますので、現状では、財政金利に一般管理費に相当する額として〇・二%を上乗せして貸出金利として決定をしております。

○川内委員 今度、長期プライムレートが〇・六引き上げられて三・一に上がりますけれども、そのマージットの金利との、現時点では逆転しているわけですから、マージットの金利が財政金利を上回った場合には、即座にそれは変更されるものなんでしょうか。

○岩田(眞)政府委員 今後長期プライムレートがどのようになるかということなんですが、基本的に、先ほど申し上げましたように、プライムレートの方が普通は財政金利よりも高いわけでございますので、そのようなことになれば原点に戻るものとなりますが、ちよつと今、どういふ状態であるかという、まさに金利、生き物でございますので、財政当局とも相談しながら決めていきたいと思ひます。

○川内委員 ぜひ、国民の皆様方からお預かりをしたお金でございますので、よろしく願いをいたしたいと思ひます。

次に、鉄道整備基金についてお伺いをいたします。

今までは、この鉄道整備基金は財投と一般会計ということで資金調達をされていらつしやいますけれども、平成九年度は、JRの三社の経営安定化基金ですか、から千六百三十億円を利率四・九%、まあ五%で調達をされると。これは、今まで財投で資金調達をしていれば二・六で調達が可能で済むんですけれども、経営安定基金から調達をすることによって、その約倍の金利負担を負うことになるわけですね。この鉄道整備基金自体の決算というものは赤字になつておりますけれども、赤字の特殊法人でありながら、なぜ高い金利のものを調達をするのかということに關して、御説明をいたしたいと思ひます。

○梅崎政府委員 今年度から鉄道整備基金、JR北海道、JR四国、JR九州、この三社の経営安定基金から借り入れることにいたしました。それで、このような措置を講ずる趣旨でございますけれども、JR北海道、四国、九州、この三社の最近におきます経営の悪化が、低金利に伴います経営安定基金の運用益が減少している、これが大きな要因であるということから、鉄道整備基金の資金調達機能を活用いたしまして、この経営安定基金の運用益に關しまして一定の水準を確保してあげようと、こういった措置を講ずるといふことによりまして、このたびの経営基金の予算から、三社からの借り入れというのを実施したわけでございます。

その際に、四・九%というものの根拠でございますが、これは、過去十年間、具体的には昭和六十一年度から平成七年度までの間の長期国債の応募者利回りの平均が四・九%でございますので、これを採用いたしました。

御質問の趣旨は、さらにそのような措置を講ずることによる負担が一体どうなっているかということであらうかと思ひますが、このような措置によりまして、基金がいわゆるJR北海道など三島会社から借り入れた資金の償還と利払いにつきま

しては、新幹線の譲渡の約定に基づきましてJRの本州三社が負担をするということになっております。そういう意味では、高目の運用益を確保することに伴う負担につきまして、JR本州三社の協力に基づいて基金の高い運用益の確保という措置が成立している、こういうことでござい

○川内委員 JRの本州三社が高い部分については払っているわけですか。どのくらい払っているのですか。

○梅崎政府委員 先生御承知のとおり、既設の新幹線、すなわち東海道、山陽、東北、上越新幹線、これにつきましてはJR本州三社に譲渡いたしましたけれども、この譲渡代金といひますのは、鉄道整備基金とJR本州三社との約定に基づきまして、ある一定の条件のもとに年賦の償還をしております。したがいまして、今申し上げました経営安定基金を借り入れるというのは、要するに、新幹線の年賦償還に基づきます代金決済システムを活用したシステムの中で位置づけられておりまして、JR北海道、四国、九州から、高い一定の利率で経営安定基金から借りました分、これにつきましましての利子なりその償還は、JR本州三社の新幹線の譲渡代金の償還の一部になつてくるということでございます。したがって、利率が高まった部分は本州三社が負担をするということでございます。

なお、さらにつけ加えさせていただきますと、これに對して、JR本州三社は、それだけでは単に負担の増大になりますので、一方では、新幹線の譲渡代金に關しまして、基金の方に繰り上げの償還を行う、こういうことを認めておりまして、基金との間の一定の金利に基づく償還を、例えば本州三社はもつと低金利のお金で調達いたしまして償還をするというふうな方法も、あわせてことしから認めることにいたしております。

○川内委員 鉄道局長の説明ではようわからぬのですけれども、結局、私が申し上げているのは、鉄道整備基金自体として、四・九%で千六百三十

午後零時二十九分休憩

午後二時二分開議

○杉山委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

質疑を続行いたします。寺前議員。

○寺前議員 運輸施設整備事業団法の改正について質問をしたいと思ひます。

きょう、大臣の説明を聞いておりましたけれども、まことに立派な言葉がざっと出てくるわけですね。しかし、それが考えても簡単に言えることは、鉄道整備基金と船舶整備公団を一つに統一したということ以外の何物でもないのではなにか。九五年の二月に閣議決定されて、特殊法人の整理合理化と大上段に振りがぶつたけれども、結局のところ、これやったのかというところになるんじゃないだろうか。そんなもので賛成できるか、新進党の人がおっしゃったのも理のあることだと思ひます。民主党の人が質問をされた内容を聞いておりましたら、反対されるのかなという感じを受けました。どうも違うらしいけれども、しかし、気持ちにはやはりそういうことになっていくんじゃないだろうか。私はこの際、本当に取組むのだったら取り組むらしくやりたいものだというところをつくづく感ずるものであります。

大臣の御説明を聞いておりました、「鉄道事業者、海上運送事業者等による運輸施設の整備を推進するための支援を総合かつ効率的に行うことにより、輸送に対する国民の需要の高度化、多様化等の確立に対応した大量輸送機関を基幹とする輸送体系の確立」を図ります、こう言われるのです。

そうすると、鉄道事業者の方はこんな格調でやるんやけれども、それでは空の方はどうなるんや、港湾の方はどうなるの。あれは運輸省でやっているじゃないか。こういう格調で、こういうものをしますと言ふんだったら、全部一緒にやったらよさそうなものなのに、全部一緒にやろうとは言わ

ない。考えてみたら、大体そういう鉄道整備基金なるものが要つたんだろうかというように、もう一度原点にさかのぼって振り返らざるを得ないと私は思ふのです。

税金や公的資金等によって公共事業の整備整備をやるといふのは当然のことですが、運輸省の場合でも、空港や港湾整備については運輸省で直接やっていると、何で鉄道だけが特殊法人として行わざるを得ないんだろうか。どこから考えても、この原点が私にはわからない。そうすると、もうこれ以上質問することがなくなる。政策決定は全部運輸省がやるのに、何で金を動かすところが、別なところをつくらんかな。全部そういうことになってしまへんか。何で鉄道に限って言うんだ。これは一定の経過がありまして言うんだ。それなら、それはそれなりに、そうかいなと。そうだけれども、今となつたら、もうあれから随分時間もたつたんだから、整備してしまつたらどうか。こうなつたら、なるほど、私もそれなりにわかります。そうじゃない。何やらわけのわからぬものを二つぽんとあわせて、言うことだけはでかい話をするから、ええかげんにして、いてくれや、こう言わざるを得ないという性格になつて思ふのです。

大臣、どうでしょうか。こんな中途半端なやり方というのは、メスをもう一度入れ直してやつてもらいたいと私は思ふのですが、いかがなものでしょう。

○古賀國務大臣 今回御提案を申し上げております法律案、それぞれの党から評価をいただいているところがございます。確かに特殊法人、これから大胆な改革が求められてくるわけでございますが、そのための最初のスタートとして、今回、鉄道整備基金と船舶公団とを統合いたしまして、運輸事業団法として御提案申し上げて、こういうことでございます。先生から見られると、生ぬるいという御指摘でございます。私も思つたしましては、まず特殊法人の改革への一歩だということ、ぜひ御理解をいただきたい、こう思つて

ていきたい、あるいは指導をしていきたいというふうに考えております。

○川内委員 両法人を合併させるのに、損益がどうなるか現時点ではわからぬということですから、そんなないかげん合併はないと思ひます。時間が参りましたので、最後に大臣にお伺いをさせていただきます。

とはいふものの、今回の二法人の統合に関しては、とにかく行政改革を行つていくという意味では前進をしているというふうに考えております。しかし、今後、運輸省の所管で先ほど帝都高速度交通営団の名前も出ましたけれども、民営化をすべき法人もあるのではないかとこのように考へております。大臣として、特に、運輸省所管の特殊法人の整理合理化に今後どのように取り組んでいかれるのか、御決意、御所見をお伺いをさせていただきます。最後の質問にさせていただきます。

○古賀國務大臣 御承知のとおり、今日までも運輸省といたしましては、経済社会の構造的な変化や国民のニーズの変化に対応すべく、特殊法人の改革には不断の努力をしてきたところでござい

ます。整理合理化につきまして、平成七年の二月の閣議決定によりまして「特殊法人の整理合理化について」に基づきまして、今回御提案を申し上げております鉄道整備基金と船舶整備公団の統合を初めとしたしまして、今先生もお触れいただきましたけれども、帝都高速度交通営団の民営化、JR東日本を初めとしたJR七社の純民間会社化、こういった問題につきまして、着実に推進を

してまいりたいと思つております。

なお、運輸省所管のあらゆる特殊法人の今後のあり方につきましても、今までより厳しく、不断の検討、そして改革への意欲、努力、そういったものに努めていきたいと思つておりますので、御指導のほどよろしくお願ひいたします。

○川内委員 どうもありがとうございます。

○杉山委員長 この際、暫時休憩いたします。

億圓達しているのは間違いないわけでしょう。だつたらば、鉄道整備基金の財務諸表上あるいは損益計算書上に、千六百三十億を四・九九で調達した分の金利の払いというものが出るわけですよ。今まで二・六で済んでいたものを、なぜ四・九九にするのかということをお尋ねしたわけですよ。何が何やらかんちやらかいって、持つて回つて、結局、そういう運輸省ファミリーとして関連の法人を全部丸抱えにして、わけのわからぬようにしているから、みんなが疑いを持つのですよ。ということを買頭に申し上げたのです。

一つ一つの特殊法人をそれぞれ独立させて、しっかり頑張れというふうにしていかなければ、そこは赤字だからこつちから面倒見よう、こつちはちよつと苦しそうだから、こつちから金を引つ張つてこよう、そういうことをしておるから、みんなが疑問を持つのです。そういうことをしておるから、悪いことをする幹部も出てくるのじゃないですか。結局、どこから金が流れてくるのだから。行政改革、特殊法人の改革というのはそういうことだと思ひます。

私、両法人の、鉄道整備基金、船舶整備公団の財務諸表も拝見をさせていただきましたけれども、ここの十年ぐらゐですか、船舶整備公団は見事にプラス・マイナス・ゼロ。もうけもないし損もない、プラス・マイナス・ゼロの状態が十年ぐらゐ続いております。鉄道整備基金は若干の、といつても何十億の単位の赤字でございますけれども、この両法人が合併をする、そうすると、損益上は毎年また赤字になるということではよろしいですか。

○相原政府委員 両法人の統合は、私どもとしては本年度十月一日を目標としていてござい

いるところでございます。

なお、この鉄道整備基金が設立された経過について、先生はよく御承知おきいただいていると思っておりますが、新幹線の鉄道保有機構というものがありまして、既設の新幹線の譲渡収入の一部をどういう形で活用していくかということとを考えた場合に、鉄道整備基金というものを設立させていただくことにより、一般会計からの補助金等を加えて、鉄道助成の実施に係る業務をこの基金で行わせていただく、また同時に、同機構から承継した債務の償還等を行う、こういうことで平成三年に設立されたという経過があるわけでございます。まさに実務を鉄道整備基金がやっていたら、そして国の方は鉄道助成に係る企画立案という業務に専念をする、こういうことで、先生が御指摘いただいている二重行政というのには当たらないのではないかと、こういう認識を持っています。

こういった事情から、今般の法人の統合におきまして、今までどおり鉄道整備に対する助成については、今後もその必要性の高いことから、引き続き、今回御提案申し上げております運輸施設整備事業団によって円滑に行わせていく、このようにいたしているところでございます。

○寺前委員 二重行政とあえて大臣の方から言われたから、そのとおりです、二重行政になっているよというのをあえて申し上げて、中途半端なことをやらないようにしてほしいものだと思つて感じます。

同じように、運輸省といえ、前から懸念している問題が幾つかあるのです。

行政改革をいうのだつたら、いろいろなところで中途半端にならないようにやってほしい。その一つに、日本船舶振興会問題があるのです。これは前から私も気になっているのです。

平成三年、一九九一年の十二月二十六日に、総務庁の事務次官が日本船舶振興会の笹川良一理事長あてに、「日本船舶振興会は、設立の形式から特殊法人とされているが、総務庁としては、実質

上、民法上の財団法人として取り扱うこととする。」という文書を出しておられる。これは参議院でも問題になりました。船舶振興会から、振興会は特殊法人であるが、同時に民法法人でもある、したがって、一般特殊法人と違って民間法人的な性格が強いということを確認してほしい、総務庁作成の「特殊法人総覧」に、民法法人であることを明確にするため、勘という字をつけてほしい、この種の答弁を委員会でもやっておられましたが、総務庁、お見えですか。間違ひございませんか。

○松田説明員 お答え申し上げます。

先生先ほど御指摘のとおり、日本船舶振興会につきましては、モーターボート競走法によりまして設立されている法人でございます。同法におきまして、「民法第三十四条の規定により設立される財団法人とする。」とされているところでございます。同時に、この法人の設立に当たりましては、政府が設立委員を命じまして、いわば強制的に設立させるということでございまして、当庁、総務庁設置法で言いますいわゆる特殊法人に該当するものでございます。

総務庁といたしましては、こういう民法法人としての性格を持ちつつ同時に特殊法人であるというところでございまして、民法法人であるということとを考慮に入れつつ、これまで行政監視あるいは行政監察の対象である特殊法人としてこの日本船舶振興会を取り扱ってきたところでございます。

くだんのメモは、その点における、民法法人であるという性格を確認してほしいという要請が当時ございまして、お出ししたものでございますが、その文書を出さなさいのかにかかわらず、特殊法人としてこれまで行政改革等の対象に

してきていたところでございます。昨今におきまして、各般の行政監察において日本船舶振興会を取り上げておりますし、今国会におきましては、行政監察の結果に基づきまして、特殊法人のディスクロージャー法を御提案申し上げておりますけれども、その中においても日本船舶振興会を

取り上げているということでございます。その旨を、先般の参議院内閣委員会でも、当方よりお答え申し上げた次第でございます。

○寺前委員 これを何ば読んだって、あなたは同時にとかんとかいいろいろおしやべりになったけれども、読めません。「総務庁としては、実質上、民法上の財団法人として取り扱うこととする。」こう書いてある。実質上、特殊法人として扱いませんと読めるのですよ、実質上こうやと言うたら、何ば書いてあったってそうですよ。これはさうしか読めない。だから、あなたのところの大臣も、でき得ればこれは何とかしたいということをおっしゃるを得ないというのは、僕はさういう読み方にならざるを得ないと思つただけけれども、これを私はさういふふうにしか読めないんだけれども、運輸省はこれを知っていましたか。

○山本(孝)政府委員 総務庁が出したとされますこの文書につきましては、私も運輸省としては関与しているものでもありませんが、日本船舶振興会は、財団法人としてモーターボート競走法によりその設立を強制されておりますことから、設立当初よりこれは財団法人たる特殊法人であると考えております。

○寺前委員 そうすると、運輸省はちゃんとモーターボート法で特殊法人だ、こう言っておられると。総務庁は、実質的には民法の財団法人だと。そんなことを言うておつたら、おかしなことになりませんか。だから大臣も、こんなものは誤解を生むから云々という答弁をされたのでしようけれども、このけりはどうしますか。

○松田説明員 この日本船舶振興会に関する総務庁の対応につきましては、今般の御説明申し上げたところでございますが、先般の内閣委員会におきましてこの問題が取り上げられました際、当方の大臣から、もう一つ不明確であるというお話がございまして、その後、私どもの方から、日本船舶振興会に對しまして、日本船舶振興会につきま

す特殊法人であるということを確認すべく、日本船舶振興会に對して通知をいたしているところでございます。

○寺前委員 わかり切ったことを何で通知をまた出すのか、これもわからぬことです。法律にちゃんと決まっていることを何であえてやったのだらう。

私は、そこから起こってくる疑問がある。何の疑問を感じるかというと、一つは、総務庁の設置法に規定されている審査権限、第四条の十一号、それから監察権限、法第四条の十三号は特殊法人を対象にしているけれども、実質的には財団法人だと言つたら、そんなものはやめるといふことにしか読めないことになってしまふ。

さらに、それだけじゃない。特殊法人の役員について、一九七七年、昭和五十二年十二月二十三日の閣議決定で、「役員長期留任は、これを避けることとし、原則として、その在職期間はおおむね六年を限度とすること。ただし、総裁等又は副総裁等の職にある者で特別の事情がある場合は、この限りでないが、この場合においても、原則として八年を限度とすること。」になっている。だから、特殊法人だ、特殊法人でないんだということによって取り扱いが、総務庁、違つてくるわけなんです。実質的に財団法人だというように言うたのだつたら、今言つた内容について、やらぬことになる。特に人事の問題について、長期に同じ人間が在職しているのは悪いんだ、メスを入れようやないかとわざわざ閣議決定をやつていたことを、その団体についてはそれは扱いませんよというのを宣言したのに等しいことになるじゃないか。そういうことにはならぬように改めて文書を出した、こういう意味ですか。

○松田説明員 日本船舶振興会に對しましては、御答弁申し上げておりますように、いわゆる行政改革ですとかあるいは行政監察の対象として、これまで取り上げてきたところでございます。行政監察の対象といたしましては、特殊法人に関する一連の調査を昭和六十二年以来行つてきておりま

すけれども、そういう中において取り上げまして、勧告等を行つてきているところでございまして、同時に、特殊法人の整理合理化におきましても、日本船舶振興会につきましても、これを対象外とすることなく、いわゆる経営合理化等を推進すべく閣議決定に取り上げられているところでございまして、決して特殊法人の例外として取り扱ってきたところではございません。

○寺前委員 そうしたら、何であんな文書を出したのか、ますますわけがわからぬことになってしまふ。

そこで、今度は運輸省に聞きたい。閣議でこういうことを決定しているのに、何でそのとおりにやらないんだらうかというのを、私、今度は運輸省に疑問を感じている。私は、さっき二つ疑問を感じたという一つだけを提起しましたので、もう一つを言っておきます。

それは何かというと、ちよつと調べてみた。石川という人が事務次官のときに、平成三年十二月二十六日、実質上、民法上の財団法人として扱うということをやわざと書いた。この人のときに何が起つておるかという、こういうことが起つていて、総務庁事務次官退官後、九三年七月一日から平成六年七月五日まで新東京国際空港公団の監事に入っている。運輸省の中にとおんと、指導監督の中に入ってきて、それでその後運輸審議会の委員になるわけでしょう。審議会の会長にまでなつてくる。何か、船舶振興会のところは運輸省の偉いさんがさあつと天下りしておつたかと思つたら、今度は、こうやつて財団扱いをしようと思つた人が出てきた。その人がだつと運輸審議会の会長にまでなつてしまふ。おかしいな、何かあつてこの文書が出てきたんやろか。なかつたら幸いです。だけれども、そういう疑問が出てくるんじゃないか。

それから、総務庁出身者が公団役員や運輸審議会委員に就任したのは、私ちよつと調べてみたら、初めてのことなんだ。また、総務庁所管の公益法人は、日本船舶振興会からの交付金を受けて

いるわけだ。事務次官の文書が出される前後の交付金の金額を見ると、平成四年度には、七法人に三億八千八百八十万円、五年度、七法人三億九千六百十万円、六年度、七法人四億二千四百十万円、七年度、八法人四億六千九百九十六万円、八年度、十法人四億一千四百四十万円。どつとどつとふえていくんだ。法人数がふえていくし、金額もべらぼうだとは言わねけれども、だつとこの分野ふえている、前後から。

だから、僕は何か思ひまわしいことがあるのと違ふかいな。これは邪推だつたら、邪推で済んでよかつたなあというところになるかしらねけれども、やっぱ何となく感じざるを得ない。私、そういう疑問をこの文書が出たために感じたんだ。これは私だけが感じていたとは思わへん。恐らく何かあつたはずだから、こういうことになつたんだらう。まあお役人の皆さんにどうやと聞いたつて、そうでござんて絶対言わへん話だ。だから、お役人の皆さんには聞かぬけれども、運輸大臣は、少なくとも何かあつたはずだからこういうことになつてきたのと違ふやろかと、そして運輸省としても、そんな通達は、そういう扱いはしていないというのをはつきり言つておられるんだから、運輸大臣として、その疑惑の問題についてともかく調べてみて下さいよ。何であんなものが出来て、運輸省の中にまで関係してきやへんかどうか、大臣の責任においてひとつ一回見てくださいよ、私わからぬから、どうです。

○古賀國務大臣 大変敬愛する先生のこの問題についてのお話を承つておりまして、先生、これは素直にひとつお受け取りいただいた方がいいのではないかと思つております。

私も至つて愚直なほど素直なものですから、今おっしゃつていただいているような点につきまして、石川さんのそれぞれの人事の問題についても、持つてくる経験とか力量によつてそのポストにおつきになつていただいているというふうな素直に突はとらせていただいております。ぜひひとつ、私に何かを調べろということでございます

けれども、あえて先輩の先生に、申しわけございませんけれども、この点については、今申し上げましたような素直さというのが一番大切なことではないか、そういう認識でおります。

○寺前委員 素直にもほどがあるもので、それでは、素直に閣議決定について運輸省はやつていたんだらうか。あの船舶振興会について、この閣議決定がされて十数年、二十年とは言わねけれども、近頃まで船舶振興会の会長をおやりになつていたのは佐川良一さんですよ。そうすると、閣議決定で決められておつた線と違ふことが起つて

いる。

佐川陽平さんが振興会の理事長に就任しておられるけれども、これはまだ期限が、今度ですか、もうそろそろ来てゐるんですか。少なくともこうしようやないかといつて閣議で決めていることが、通用していないんでしよう。素直に聞いたつて、何で素直に通用しないんだらうか。運輸省のやつてゐることに、私は疑問を感じます。どうですか。何でそうなつてゐるんですか。

○山本(孝)政府委員 現在日本船舶振興会の理事長をされておられます佐川陽平氏の在任期間についてのお尋ねだと思ひますが、佐川陽平氏は、平成元年五月に理事長に就任し、その後二度再任され、現在の任期は平成十一年三月までとなっております。

佐川陽平氏が理事長として再任されました理由といたしましては、同氏が現在のモーターボート競走業界におきまして指導的な役割を担つており、信望も厚いということと考えられております。

さらに、先生再三にわたつて昭和五十二年の閣議決定及び五十四年の閣議了解との関係をお尋ねになりましたのですが、この特殊法人の役員につきましては、御質問の閣議決定及び閣議了解のほかに、民間出身の役員に関する昭和六十一年七月一日付内閣官房長官決裁「特殊法人の役員の選考について」というのがございまして、この運用方法は、いわゆる官僚等の出身ではない役員

につきまして、若干の期限の延長を認めるというような内容になつてございます。佐川理事長につきましても、この運用方針の範囲内であると考えているところでございます。

○寺前委員 わしが聞いているのは、佐川良一さんが長いことおやりになつていたということを中心聞いています。その後の陽平さんの話をあなた長々とおやりになるけれども、私は、この通達が出ている時期というのは、ずっと人事面において長期にわたつて会長の職にとどまつておられた時期だから、何でメスを素直に入れられなかつたのだらうか、こういう問題についてやっぱ素直に取り上げなかつたら、運輸省というのはいかんよというのをわしは提起している。だから、邪推だと言つて、まあそれは言われなかつたけれども、さっきの問題はそう返されたから、また返させてもらつて、それでは、運輸省のやつておつたことは素直に見られるかと言つてゐる。ちよつと私、素直に見られへんよ。これはもう改めてもらわなあかん。これは大臣、後でお答えをいただくことにする。

同時に、今度はモーターボートの運営の話ですよ。モーターボート競走の収益の一部を毎年、交付金で六百とか七百億円とか受けて、その配分が公正中立にやられるようにということで仕事をしつてもらつてゐると思つてゐる。

そこで聞きたいのは、特別競走なんです。あれはもとと、公営競技問題懇談会というところがあつて、そこで、開催回数、開催日数について検討をいろいろやつてきた。収益の配分に関する問題、施行権及び収益の均てん化の問題、のみ行為等の弊害の除去の問題及び業務の管理運営規則の問題に主眼に置いて検討してきた。そして、昭和五十四年六月二十一日に、その結果の中において、「開催回数、開催日数については、各競技間の均衡、収益状況その他の要因を総合的に考慮して慎重に検討すべきであり、みだりに拡大しないようにすること。」となつておる。

そこで、その一般的回数をずっと決めておるわ

けだ。万博をやる。よっしゃと。そのときに特別にちよつと金を、収益を集めたいからやらせてほしいなというので、いろいろやる。地方競馬会でも、長野でオリンピックをやるからちよつとやらせてほしいな。そうかと。

ところが、僕は、気になり出したのは、船舶振興会がやるこの特別競走は、初めには二年間に限るとしてあったものが、いつの間にか「当分の間」と広がって行く。「当分の間」になるだけじゃない。やる中身が固定的な中身になって行く。しまいに、笹川冠がついたところの事業団活動が始まり出して行く。B・G財団に行ったら、入り口に銅像が置いてあったり、いろいろなことが起こってくるわけだ。そうでしょう。

僕はやはり、ここに書いてあるように、みだりに拡大しないようにすべきだと思ふならば、それに従つてちゃんとやったらええと思ふんだ。ところが、もう特別開催というのは、一たんこれだけの日数をやったら、それがもう当たり前のごとく恒常化されていくというやり方についても、僕は、長年検討してきた結果、わざわざみだりに拡大せぬようにと言つてゐるのに、この船舶振興会に關するところのこの分野だけは、一般開催とこの開催の日数とをもう固定的に見始めているということが氣になり始めている。

その中身の問題になつてくると、今度の予算を見てみると、こういうのが今度は出てくるわけでしょう。国際・奨學というものが予算に出てくるわけだ。平成九年度予算の提出先に国際・奨學というのがある。二十五億円提出する予定になつてゐる。そこで、国際・奨學とは何だろうかとか關係者にいろいろ聞いてみた。そうしたら、日本國際研究奨學財団と言われるものをずっと準備してゐるというわけだ。これまた同じように新しい、恒常的な組織をつくつていく、基金をつくつていく。何で、船舶振興会が、片一方のみだりにするなよと総合的に研究してきたところがなつてゐるのに、また新しい事業を一千億の予算でもつて進めていくこと。一体どういうことになつてゐるんだらうか。

だらうか。

私は、いわゆる公的な賭博と一般的に言われているこういう分野について、みだりにそういうことを既得権のごとくにしてやつていく、これは僕は問題だ。だから、人事において長期にわたつてゐる問題についてもメスを入れなければいけません、事業のやり方についてもメスを入れなければいけません。本当に行政改革をいろいろ云々するならば、中途半端にすることなく、そこにメスを入れてもらいたい。大臣、いかがでしょう。

○古賀國務大臣 先生から御指摘いただいてゐるような人事の問題、また事業の中身の問題等、日本船舶振興会の運営のあり方につきまして、所管いたします運輸省といたしまして、今後十分指導、そしてまた監督に努めてまいりたい、このように思ひます。

○寺前委員 時間が来たのでやめますが、十分に監督指導をやる、この中身を意識してやつてもらふことを期待申し上げて、質問を終わります。

○杉山委員長 濱田健一君。

○濱田(健)委員 本日の中心的な議題であります運輸施設整備事業団法案、一九九五年二月二十四日に閣議決定をされた「特殊法人の整理合理化について」というものと、昨年の十二月二十五日に閣議決定された「行政改革プログラム」をひきつづめて、こういう形に法案として出てきたわけでございます。

けさからの話を聞いておりまして、ゼロ足すゼロはゼロというお話が出てきたり、いわゆる特殊法人の整理合理化についての中身の過不足の問題等々、いろいろな質問等が出されてゐるわけでございます。特殊法人の改組のスタートということに当たつて、運輸関係施設の効率的整備を推進するというところで、二つの特殊法人を統合するということになるわけですね。役員の数が多少減るか、いろいろな面であるのしょうけれども、鉄道と船に關する部分を一緒にするということや、補助金等が削減されるのでありましようけれども、国民に対してきちんと説明できるメリットと

いいですか、けさから何回も質問になつてゐるようですが、そのことを局長の方から御答弁願ひたいと思ひます。

〔委員長退席、村田(吉)委員長代理着席〕

○相原政府委員 お答え申し上げます。

先生の御質問にございましたように、今回の特殊法人の整理合理化でございますが、平成七年二月二十四日の閣議決定、そして昨年十二月二十五日の閣議決定、両閣議決定に基づいて推進してゐるわけでございます。平成七年二月の閣議決定にもございますように、行政の減量化と新たな時代の要請にこたへるために、特殊法人について総合的かつ全般的な見直しを行ったということでございます。行政改革の推進、そして運輸関係施設の効率的な整備を推進するという観点で、二つの法人を統合いたしました。運輸施設整備事業団を設立するわけでございます。この統合によりまして、先生の御質問にもございましたように、役員削減とか管理部門の縮減あるいは定員の削減等によりまして、極力管理経費の低減に努めてい、これが一つのメリットであらうかと思ひます。

また、第二のメリットといたしましては、いろいろな形で支援がございますが、補助金の交付あるいは無利子貸し付け、資金の融通、共有方式、債務保証等、多様な支援があるわけでございます。それが従来は鉄道と船舶の両法人により別々に行われていたものでございますが、今回それを合わせまして、一つの運輸施設整備事業団の中で運輸施設の総合的、効率的な整備を図らうとするものでございます。これによりまして、時代の要請に応じた運輸施設の円滑な整備の推進を図ることができるようである、このように考えております。

○濱田(健)委員 資料をいろいろあさつてみますと、二つの特殊法人が一つになることによつて業務の見直しが行われているようですが、鉄道の方の業務の見直しというのは、私が調べた範囲ではほとんどないわけで、港湾の方は四つぐらゐる

ように認識をしております。これは、いわゆる内航海運組合法ですか、これとの關係があるのではないかなというふうに思つてゐるわけですが、追加する業務というものが、「科学技術基本計画」に基づいた中身のようでございますが、その洗ひ直しの中身について、もう少し具体的にお知らせください。

○相原政府委員 お答え申し上げます。

御指摘のように、鉄道關係につきましては、今回特に廃止等のものはございません。今回統合するに際しまして、業務の総合的かつ全般的な見直しを行ったわけでございますが、船舶整備公団の従来行つてきた業務の中で、今までの社会経済情勢が変化の中で、対象施設に対して、例えば業界団体からの支援が進んだもの、あるいは対象施設そのものに利用するニーズが減少した、そういうようないろいろな事情がございますが、政策的な必要性、緊急性が変化したことに伴ひ、廃止するべきものを今回廃止することとしたものでございます。

具体的に申し上げますと、港湾運送用船舶の共有建造、それから第二に、港湾運送用荷役機械の共有製造、第三に、貨物船の解撤に伴う運搬資金の貸し付け及び債務保証、第四に、内航総連等の行方貨物船の船腹調整事業に必要な資金の貸し付け、これらの業務について今回廃止をするということにしたところでございます。

それから、新しい業務といたしましては、二十一世紀を目指した技術開発を図るために、運輸技術に係る基礎的研究の実施が必要であるということと、特に基礎的研究業務につきましては、科学技術創造立国を目指す我が国にとりまして、創造性そして獨創性を生かした基礎的研究の推進が極めて重要である、そういう観点から、今回公募方式によりまして運輸技術に關する基礎的研究というのを、新たにこの新しい運輸施設整備事業団の方で行うということにしたところでございます。

○濱田(健)委員 今の答弁については、後ほどもう少しお聞きしたいことがございます。

二つの法人が一つになるわけで、当然、役員も三名ですが、合算した部分よりも三名減るというお話がけからございましたが、やはりこういう場合は、私達は一番心配なのが、職員の勤務の労働条件の見直しといいますが、これが心配でございまして、鉄道整備基金の職員数が平成八年度で五十八名、船舶整備基金の職員数が七十八名というところで、約百四十名ぐらゐの職員の方がいらつしやるわけですが、不利益が生じないようにやはり改組をしていかなければならない、細心の注意が必要だといふように思いますが、大臣の御所見を。

○古賀國務大臣 先生から御心配をいただいている労働条件の問題でございまして、御承知のとおり、統合されることによりまして、何となく業務の効率的な運営というものが図られていかなければいけないわけでございまして、そういう意味では、新しい事業団であります運輸施設整備事業団の職員の方々が九一と云つてやる気を持っていただき、一体感でこれを進めるということが、まず何よりも大事なことでございまして、このように思つております。

そういう意味で、運輸省といたしまして、今回の統合に当たりまして、閣議決定の趣旨を踏まえつつも、統合によって職員の労働条件等が悪化を来すということが万が一にもないように、私としては適切に対処してまいりたいと考えております。

○濱田(健)委員 そのところはしつかりと、労使の話し合いを含めて指導をしていただきたいというふうに思っています。

内航海運組合法の一部を改正する法律案があるわけですが、今の内航海運の現状といひますか、厳しい経営環境にあるというふうに思つております。業者に対して、今度のこの法律といひますか、特殊法人の改正を含めて、積極的な運輸省の支援姿勢というものをちよつとお聞かせください。

○岩田(貞)政府委員 内航海運事業は、四五％ぐ

らしい国内輸送量を担つておるんですが、長期的には、日本の経済の構造が変わつてきて、原材料の輸送の分野が少ずつ減つてきているという状況は、微減の状態でございまして、あるいはまた、短期的な経済の変動を受けて、輸送量が少し横ばいしないのは微減の傾向にあるという状況でございまして、その結果、用船料や運賃も、少ずつ物価は上がつていくかあるいは横ばいなんです。逆にこの用船料とか運賃につきましては、長期的に見ると、下がつていく傾向にある、こんな状態にございまして、そんな中で、大変厳しい事業運営に今直面しているというところでございまして、私どもといたしましては、これは船腹調整事業の将来に向けての計画的解消とも関連するんですが、総連合会が昨年六月に内航海運の環境整備計画といふものを策定をいたしまして、五年間を目途に所要の整備を進めることとしておるんですが、その中でいろいろなお話がされていまして、運輸省といたしまして、内航海運組合の事業に船舶の建造のために必要な資金の借り入れというものがあつたんですが、それに債務保証事業を追加するということ、後刻また御審議いただきたいと思つております。内航海運組合法の改正をお願いをしております。

私どもといたしましては、これは船腹調整事業の将来に向けての計画的解消とも関連するんですが、総連合会が昨年六月に内航海運の環境整備計画といふものを策定をいたしまして、五年間を目途に所要の整備を進めることとしておるんですが、その中でいろいろなお話がされていまして、運輸省といたしまして、内航海運組合の事業に船舶の建造のために必要な資金の借り入れというものがあつたんですが、それに債務保証事業を追加するということ、後刻また御審議いただきたいと思つております。内航海運組合法の改正をお願いをしております。

ただいま御審議いただいておりますが、今船舶整備公団がやつておる船舶の共有建造方式を新しい事業団に引き継ぎましてお願いをしたいと思つております。その活用のための必要な資金の確保、あるいは、これと裏腹になりますが、船舶の近代化とか転換業、集約化、これもやはり企業の規模を大きくしていかなければならないものですから、集約化といふものが当然必要なんですが、それに資するような租税特別措置をお願い、あるいは、これは今公正取引委員会と協議をいたしておりますが、やはり大方の荷主さんは内航海運事業者から見れば大変巨大な事業者でございまして、これらの荷主さんの優越的な地位の乱用の防止のための新たな措置の検討、荷主さんが全部乱用しているというわけではございませんが、仮に

起こつた場合の措置の検討、あるいは、これは内航海運組合自体の問題ですが、中で多重取引、オペレーター、第二次オペレーターあるいは船舶の貸渡業者間で多重取引が行われていまして、これをできるだけ解消する観点からの、オペレーターにできるだけ容易になれるような要件の緩和などを推進しております。今後とも内航海運事業の環境の整備の推進に積極的に助力していきたいと思つております。

○岩田(貞)委員 いろいろお話を聞いてまいりましたけれども、厳しい環境にあるということはお互いにおかつておるわけですので、これから先審議されます組合法を含めて、十分な議論をしてみたいと思つておると思つております。

財政構造改革会議の、アンケート調査ではないのですけれども、出ましたね、新幹線が突出して、どうにかしろといふのがありましたが、鉄道輸送については、これからの環境問題、エネルギー問題を含めて、改めて見直さなければならぬという声は、国民の中に物すごく多いのです。もちろん高速道路も必要だけれども、クリーンな空気の中で、クリーンなエネルギーの中で、いろいろなことを多くの方が言つていらつしやいます。

やはり鉄道輸送の積極的な活用という方向に向けて、午前の部が終わつた後に、理事の皆さん方と、リニアも早く見に行きたいねといふ話なんかも出たんですが、運輸省としてどういふふうにかから積極的に、いろいろな重たいものを抱えながら取り組んでいかれようとするのか、御所見をお聞かせしたいと思います。

○梅崎政府委員 今後とも国土の均衡ある発展を図り、豊かさを実感できる社会を実現するために、交通サービスの充実向上が重要であると考えます。その際、鉄道につきましては、ただいま先生から御指摘がございましたとおり、環境問題、エネルギー問題、こういった制約条件がこれからますます強まってくると考えられますので、その

ようなことを考えますと、鉄道特性が発揮できる分野につきましては、やはり鉄道の役割というのは高まってくるものと、私どもも認識いたしております。

そのために、御承知のとおり、幹線交通の分野では整備新幹線の整備あるいは在来幹線の高速化、高質化といった施策を講じております。また都市鉄道の分野におきましては、通勤通学時の混雑緩和が重要な課題でございまして、新線の整備であるとか複々線化といったようなことで、これらの対策を講じているところでございまして、今後とも、私どもといたしましては、鉄道の充実に向けて、できる限り措置をしていきたいと思つております。

○濱田(健)委員 時間がなくなりましたので、あ

先ほど運輸政策局長が、私の質問に対して、いわゆる運輸技術に関する基礎的研究を新たな事業の見直しの中に織り込むということ、答弁をいただきました。これは去年の七月二日の閣議決定に基づいてなされるものというふうに認識を、基礎的、そして独創的な研究の積極的な実施ということが、その中に織り込まれていくわけでは、運輸省としての科学技術推進を、ほかの役所と連つた特徴的なものをどういふふうに進めさせていくかとしていらつしやるのか。そして、それが今度できる事業団の基礎的な研究業務の中でどのように位置づけられようとしているのか、この点についてお答えいただきたいと思つています。

○相原政府委員 お答え申し上げます。運輸省が抱える行政分野は、御案内のように大変広範にわたつておるわけでございまして、航空、陸運、鉄道、自動車、海運と広範にわたつておるわけでございまして、いずれに共通するものとして、安全の確保、それからより速く、より快適に運ばなければならぬ、そういう観点で、技術の果たす役割は非常に大きなものがあるというふう

に感じておると思つております。

そういう観点では、運輸省といたしまして、

昨年七月に、先ほどの閣議決定と時を同じくするわけでございますが、技術総括審議官というのを、新しい組織を設置いたしまして、運輸に関する技術に関する総括を行うということで担当を行っていただいております。あわせて、運輸省各局あるいは各研究所があるわけでございしますが、それぞれが密接に連携して、多岐にわたる運輸分野の技術研究開発につきまして、総合的かつ一体的な取り組みを一層強力に推進していく必要があるということから、運輸省に技術研究開発本部を同じく昨年設置いたしまして、運輸技術開発にかかわる推進体制を強化したところでございます。この体制のもとで、先ほど来お話がございします、独創的、創造性のある基礎的研究の推進を図れるように、運輸省としても一生懸命努力をしております。このように考えております。

○濱田(徳)委員 終わります。

○杉山委員長 これにて本案に対する質疑は終局いたしました。

○杉山委員長 これより討論に入ります。

討論の申し出がありますので、これを許します。平賀高成君。

○平賀委員 私は、日本共産党を代表して、運輸施設整備事業団法案に対する反対討論を行います。

反対する第一の理由は、本法が二重行政のむだを温存するものになっているからです。今回整理統合される鉄道整備基金の業務内容は、運輸省が従来行ってきた新幹線、主要幹線、都市鉄道の補助事業などを行い、主要ポストも運輸省の出向者で占められています。事業についても、交付先や補助額は運輸省の予算編成の中で細かく決められるなど、もともと二重行政のむだとして我が党は批判をしてまいりました。

こうした鉄道整備基金を船舶整備公団と統合させることは、業務のスリム化とはほど遠いものであり、名称変更したにすぎないものであります。

第二は、船舶整備公団の業務から老朽貨物船等

の解散などの融資や債務保証、貨物船の船腹調整事業に対する資金貸付業務が廃止されることとす。この業務の廃止は、船舶の建造など、大半が中小零細業者で占められている内航海運業者の経営に大きな影響を与えるものであるからです。

最後に、国民本位の行政改革とは、行政のむだと浪費をなくし、利権と汚職、腐敗を一掃して、簡素で効率的な行政機構をつくることであることと指摘し、討論を終わります。

○杉山委員長 これにて討論は終局いたしました。

○杉山委員長 これより採決に入ります。

運輸施設整備事業団法案について採決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

(賛成者起立)

○杉山委員長 起立多数。よって、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

○杉山委員長 この際、本案に対し、村田吉隆君外二名から、自由民主党、民主党及び社会民主党・市民連合の三派共同提案による附帯決議を付すべしとの動議が提出されております。

提出者より趣旨の説明を求めます。細川律夫君。

○細川(律)委員 民主党の細川でございます。ただいま議題となりました運輸施設整備事業団法案に対し、附帯決議を付すべしとの動議につきまして、自由民主党、民主党及び社会民主党・市民連合の三派を代表し、その趣旨を御説明申し上げます。

まず、案文を朗読いたします。

運輸施設整備事業団法案に対する附帯決議(案)

政府は、本法施行に当たり、次の事項について適切な措置を講ずべきである。

一 我が国海運事業の振興に努めるとともに、船舶の運航等の一層の安全性の向上を図ること。

と。

二 事業団の行う業務の必要性について不断に検証し、適宜その改廃に努めること。

三 事業団の役員構成について、国家公務員法上の公務員で管理職の地位にあった者に偏った人事にならないよう配慮すること。

四 行政改革の一層の推進を図るため、その他の特殊法人についても組織の簡素効率化を図りその改革を強力に推進するとともに、運輸事業施策の体系的整理統合に努めること。

以上であります。

本附帯決議案は、ただいまの法案審査の過程におきまして、委員各位からの御意見及び御指摘のありました問題点を取りまとめ、政府において特に留意して措置すべきところを明らかにしたものであります。

何とぞ委員各位の御賛成を賜りますようお願い申し上げます。

以上でございます。

○杉山委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。

採決いたします。

村田吉隆君外二名提出の動議に賛成の諸君の起立を求めます。

(賛成者起立)

○杉山委員長 起立総員。よって、本案に対し附帯決議を付することに決しました。

この際、運輸大臣から発言を求められておりますので、これを許します。古賀運輸大臣。

○古賀国務大臣 ただいま、運輸施設整備事業団法案につきまして、熱心なる御審議の結果、御可決いただきましたことを心からお礼申し上げます。

なお、運輸施設整備事業団法案に対する附帯決議につきましては、その趣旨を十分尊重し、運輸省として十分な努力をしてまいる所存であります。

ありがとうございます。

○杉山委員長 お諮りいたします。

ただいま議決いたしました法律案に関する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

(異議なしと呼ぶ者あり)

○杉山委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

(報告書は附録に掲載)

○杉山委員長 次回は、公報をもってお知らせすることとし、本日は、これにて散会いたします。

午後三時三十分散会

運輸施設整備事業団法案
運輸施設整備事業団法

目次

第一章 総則(第一条―第八条)

第二章 役員及び職員(第九条―第十九条)

第三章 業務(第二十―二十四条)

第四章 財務及び会計(第二十五―第三十七条)

第五章 監督(第三十八―第三十九条)

第六章 雑則(第四十―第四十三条)

第七章 罰則(第四十四―第四十六条)

附則

第一章 総則

(目的)

第一条 運輸施設整備事業団は、鉄道事業者、海上運送事業者等による運輸施設の整備を推進するための助成その他の支援を総合的かつ効率的に行うことにより、輸送に対する国民の需要の高度化、多様化等の的確に対応した大量輸送機関を基幹とする輸送体系の確立を図るとともに、運輸技術に関する基礎的研究に関する業務を行うことにより、陸上運送、海上運送及び航空運送の円滑化を図り、もって国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与することを目的とする。

第二 運輸施設整備事業団は、老朽貨物船等の更新、船舶の運航等の一層の安全性の向上を図ることを目的とする。

とする。

(定義)
第二条 この法律において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- 一 鉄道事業 鉄道事業法(昭和六十二年法律第九十二号)による鉄道事業及び軌道法(大正十年法律第七十六号)による軌道事業をいう。
- 二 鉄道事業者 鉄道事業法による鉄道事業者及び軌道法による軌道事業者をいう。
- 三 新幹線鉄道 全国新幹線鉄道整備法(昭和四十五年法律第七十一号)による新幹線鉄道をいう。
- 四 主要幹線鉄道 大都市圏(政令で定める大都市及びその周辺の地域をいう。以下同じ。)と地方の中核都市とを連絡する中距離の旅客輸送の需要に応ずる鉄道のうち新幹線鉄道と直接又は間接に接続することにより大都市圏と地方の中核都市間における最も適切な輸送経路を形成し、又は形成することとなるもの及び主として長距離の貨物輸送の需要に応ずる鉄道をいう。
- 五 都市鉄道 大都市圏その他政令で定める大都市(その周辺の地域を含む。)における旅客輸送の需要に応ずる鉄道(軌道を含む。)をいう。
- 六 海上運送事業者 海上旅客運送事業者、旅客船貨運事業者、海上貨物運送事業者及び貨物船貨運事業者をいう。
- 七 海上旅客運送事業者 海上運送法(昭和二十四年法律第八十七号)第三条第一項又は第二十一条第一項(これらの規定を同法第四十四条において準用する場合を含む。)の規定による免許又は許可を受けた者をいう。
- 八 旅客船貨運事業者 海上旅客運送事業者の事業の用に供する船舶(以下「国内旅客船」という。)の貨渡し(期間備船を含む。第十号において同じ。)をする事業を営む者であつて、海上運送法第三十三条において準用する同法

第二十條第一項の規定による船舶貨運業の届出をしたものをいう。

九 海上貨物運送事業者 海上運送法第十九条の五第一項若しくは第二十條第一項の規定による届出をした者又は内航海運業法(昭和二十七年法律第五十一号)第三条第一項の規定による内航海運業の許可を受けた者をいう。

十 貨物船貨運業者 貨物船(油送船を含む。以下同じ。)の貨渡し又は運輸の委託をする事業を営む者であつて、海上運送法第三十三条において準用する同法第二十條第一項の規定による船舶貨運業の届出をしたもの又は内航海運業法第三條第一項の規定による内航船舶貨運業の許可を受けたものをいう。

十一 海洋汚染防止設備 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律(昭和四十五年法律第百三十六号)第五条第一項に規定するビルジ等排出防止設備、同条第二項に規定する水バラスト等排出防止設備、同条第三項に規定する分離バラストタンク若しくは貨物艙原油洗淨設備又は同法第九條の三第一項に規定する有害液体物質排出防止設備をいう。

十二 運輸技術 陸上運送、海上運送及び航空運送の基盤となる施設の機能の向上その他の陸上運送、海上運送及び航空運送の円滑化に資する技術のうち運輸省の所掌に係るものであつて、その水準の著しい向上により、陸上運送、海上運送及び航空運送の利用者の利便の増進、これらの運送の安全の確保その他の国民生活の向上に相当程度寄与するものをいう。

(法人格)
第三条 運輸施設整備事業団(以下「事業団」という。)は、法人とする。

第四条 事業団は、主たる事務所を東京都に置く。
2 事業団は、運輸大臣の認可を受けて、必要な

地に從たる事務所を置くことができる。

(資本金)

第五条 事業団の資本金は、附則第六条第四項及び第七条第四項の規定により政府から出資があつたものとされた金額の合計額とする。
2 政府は、必要があるとき、予算で定める金額の範囲内において、事業団に追加して出資することができる。

3 事業団は、前項の規定による政府の出資があつたときは、その出資額により資本金を増加するものとする。

(登記)

第六条 事業団は、政令で定めるところにより、登記をしなければならない。
2 前項の規定により登記しなければならない事項は、登記の後でなければ、これをもつて第三者に対抗することができない。

(名称の使用制限)
第七条 事業団でない者は、運輸施設整備事業団という名称を用いてはならない。

(民法の準用)
第八条 民法(明治二十九年法律第八十九号)第四十四条及び第五十条の規定は、事業団について準用する。

第二章 役員及び職員
第九條 事業団に、役員として、理事長一人、理事五人以内及び監事二人以内を置く。
(役員の職務及び権限)
第十條 理事長は、事業団を代表し、その業務を総理する。

2 理事は、理事長の定めるところにより、理事長を補佐して事業団の業務を掌理し、理事長に事故があるときはその職務を代理し、理事長が欠員のときはその職務を行う。

3 監事は、事業団の業務を監査する。
4 監事は、監査の結果に基づき、必要があると認めるときは、理事長又は運輸大臣に意見を提出することができる。

(役員の任命)
第十一條 理事長及び監事は、運輸大臣が任命する。

2 理事は、運輸大臣の認可を受けて、理事長が任命する。

(役員の任期)
第十二條 理事長の任期は三年とし、理事及び監事の任期は二年とする。ただし、補欠の役員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 役員は、再任されることができない。

(役員欠格事項)

第十三條 次の各号の一に該当する者は、役員となることができない。
一 政府又は地方公共団体の職員(非常勤の者を除く)。

二 日本鉄道建設公団、本州四国連絡橋公団又は日本国有鉄道清算事業団の役員又は職員(非常勤の者を除く)。

三 鉄道事業者、海上運送事業者、第二十條第一項第六号に規定する特定係留船活用事業を営む者、同項第九号ハの施設を整備する者若しくは同条第二項第四号に掲げる業務の対象となる事業等を行うその他の者又はこれらの者が法人であるときはその役員(いかなる名称によるかを問はず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む)。

四 船舶、船舶用機関若しくは海洋汚染防止設備の製造若しくは修繕の事業を営む者又はこれらの者が法人であるときはその役員(いかなる名称によるかを問はず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む)。

五 前二号に掲げる事業者の団体の役員(いかなる名称によるかを問はず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む)。

(役員解任)
第十四條 運輸大臣又は理事長は、それぞれその任命に係る役員が前条各号の一に該当するに至つたときは、その役員を解任しなければならない。

2 運輸大臣又は理事長は、それぞれその任命に係る役員が次の各号の一に該当するとき、その他役員たるに適しないと認めるときは、その役員を解任することができる。

一 心身の故障のため職務の執行に堪えないと認められるとき。

二 職務上の義務違反があるとき。

3 理事長は、前項の規定により理事を解任しようとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。

(役員兼職禁止)

第十五条 役員は、営利を目的とする団体の役員となり、又は自ら営利事業に従事してはならない。ただし、運輸大臣が役員としての職務の執行に支障がないものと認めて承認したときは、この限りでない。

(代表権の制限)

第十六条 事業団と理事長との利益が相反する事項については、理事長は、代表権を有しない。この場合には、監事が事業団を代表する。

(代理人の選任)

第十七条 理事長は、理事又は事業団の職員のうちから、事業団の業務の一部に関し一切の裁判上又は裁判外の行為をする権限を有する代理人を選任することができる。

(職員の任命)

第十八条 事業団の職員は、理事長が任命する。

(役員及び職員の公務員たる性質)

第十九条 役員及び職員は、刑法明治四十年法律第四十五号その他の罰則の適用については、法令により公務に従事する職員とみなす。

第三章 業務

(業務の範囲等)

第二十条 事業団は、第一条の目的を達成するため、次の業務を行う。

一 新幹線鉄道に係る鉄道施設の建設に関する事業を行う日本鉄道建設公団に対し、当該事業に要する費用(当該事業に係る借入れに係る債務の償還及び当該債務に係る利子の支払

に要する費用を含む。)に充てる資金の一部について交付金を交付すること。

二 新幹線鉄道の輸送力の増強を図るために必要な鉄道施設の大規模な改良で政令で定めるものに関する事業を行う鉄道事業者に対し、当該事業に要する費用に充てるための長期かつ低利の資金の融通を行うこと。

三 主要幹線鉄道又は都市鉄道に係る鉄道施設の建設又は政令で定める大規模な改良に関する事業を行う日本鉄道建設公団(当該事業につき、日本鉄道建設公団法(昭和三十九年法律第三号)第二十二条第二項の運輸大臣の指示があつた場合に限る。次項第二号において同じ。)又は帝都高速度交通営団に対し、当該事業に要する費用に充てる資金の一部を無利子で貸し付けること。

四 海上旅客運送事業者又は旅客船貨渡業者と費用を分担して国内旅客船を建造し、当該国内旅客船をこれらの者に譲渡すること。

五 船舶の低い船舶(次号において「老朽船舶」という。)であつて貨物船であるもの(以下「老朽貨物船」という。)を解散し、又は貨物船を輸出する海上貨物運送事業者又は貨物船貨渡業者と費用を分担して、運輸省令で定める総トン数未満の鋼製の貨物船(船舶安全法(昭和八年法律第十一号)にいう遠洋区域を航行区域とするものを除く。)を建造し、当該貨物船をこれらの者に使用させ、及び当該貨物船をこれらの者に譲渡すること。

六 余剰船舶等(海上運送事業者の事業規模の縮小、船腹の調整等に伴い余剰となつた船舶又は老朽船舶のうち運輸省令で定める船舶をいう。以下同じ。)であつて自己の所有に係るものを係留船として活用して行う事業(以下「特定係留船活用事業」という。)を営む海上運送事業者(海上運送事業者から余剰船舶等を取得して特定係留船活用事業を営む者を含む。次号及び第八号において同じ。)と費用(当該余剰船舶等の取得に要する費用を含む。)を分担して、当該余剰船舶等を当該特定係留船活用事業の用に供する係留船に改造し、当該係留船をこれらの者に使用させ、及び当該係留船をこれらの者に譲渡すること。

七 前三号の規定により船舶を建造し、又は改造する海上運送事業者に対し、当該船舶について、建造若しくは改造又は保守若しくは修理に関する技術的援助を行うこと。

八 次に掲げる者に対し、それぞれ次に定める資金を貸し付けること。

イ 海上旅客運送事業者又は旅客船貨渡業者 国内旅客船の改造に必要な資金
ロ 海上貨物運送事業者又は貨物船貨渡業者 運輸省令で定める総トン数未満の鋼製の貨物船(船舶安全法にいう遠洋区域を航行区域とするものを除く。)の改造に必要な資金

九 特定係留船活用事業を営む海上運送事業者 余剰船舶等を当該特定係留船活用事業の用に供する係留船に改造するために必要な資金

二 海洋汚染防止設備を船舶に設置する者 当該設備の設置に必要な資金

イ 老朽貨物船の解散又は貨物船の輸出を行つて鋼製の貨物船(船舶安全法にいう遠洋区域を航行区域とするものを除く。)を建造する海上貨物運送事業者又は貨物船貨渡業者 金融機関からの当該解散若しくは輸出又は建造のために必要な資金の借入れ

ロ 第五号の規定により建造した貨物船を事業団と共有している海上貨物運送事業者又は貨物船貨渡業者 金融機関からの当該事業の継続に必要な資金の借入れ

ハ 海上運送の利用の増進に資する施設であつて運輸省令で定めるものを整備する者 金融機関からの当該整備のために必要な資金の借入れ

十 運輸技術に関する基礎的研究を行い、その成果を普及すること。

十一 前各号の業務に附帯する業務を行うこと。

十二 事業団は、前項に規定する業務のほか、第一条の目的を達成するため、次の業務を行うことができる。

一 新幹線鉄道に係る鉄道施設の建設に関する事業を行う日本鉄道建設公団に対し、当該事業に要する費用に充てる資金の一部について、予算で定める国の補助金の交付を受け、これを財源として、補助金を交付すること。

二 主要幹線鉄道又は都市鉄道に係る鉄道施設(軌道施設を含む。)の建設又は改良に関する事業を行う鉄道事業者又は日本鉄道建設公団に対し、当該事業に要する費用に充てる資金の一部について、予算で定める国の補助金等(補助金その他相当の反対給付を受けない給付金であつて政令で定めるものをいう。以下同じ。)の交付を受け、これを財源として、補助金等を交付すること。

三 鉄道軌道整備法(昭和二十八年法律第六十九号)第八條第七項又は踏切道改良促進法(昭和三十六年法律第九十五号)第七條第三項の規定による国の補助金の交付を受け、これを財源として、鉄道事業者に対し、補助金を交付すること。

四 前三号に規定するもののほか、鉄道施設(軌道施設を含む。)の建設又は改良(これらに関する調査を含む。)に関する事業、鉄道事業に係る技術の開発に関する事業、鉄道事業の業務運営の効率化に関する措置その他の鉄道事業の健全な発達を図る上で必要となる事業又は措置を行う鉄道事業者その他の者に対

業の継続に必要な資金の借入れ

ハ 海上運送の利用の増進に資する施設であつて運輸省令で定めるものを整備する者 金融機関からの当該整備のために必要な資金の借入れ

十 運輸技術に関する基礎的研究を行い、その成果を普及すること。

十一 前各号の業務に附帯する業務を行うこと。

十二 事業団は、前項に規定する業務のほか、第一条の目的を達成するため、次の業務を行うことができる。

一 新幹線鉄道に係る鉄道施設の建設に関する事業を行う日本鉄道建設公団に対し、当該事業に要する費用に充てる資金の一部について、予算で定める国の補助金の交付を受け、これを財源として、補助金を交付すること。

し、これらの事業等に要する費用に充てる資金の全部又は一部について、予算で定める国の補助金等の交付を受け、これを財源として、補助金等を交付すること。

五 前各号の業務に附帯する業務を行うこと。

三 事業団は、前二項に規定する業務のほか、運輸大臣の認可を受けて、第一条の目的を達成するために必要な業務を行うことができる。

四 事業団は、第一項第一号から第三号までに掲げる業務については、次条第一項の規定に基づいて運輸大臣が定める業務実施方針に従って行うものとする。

五 第一項第一号から第三号までの規定による助成は、政令で定めるところにより、第一号及び第二号に掲げる額の合計額から第三号に掲げる額を減じて得た額の範囲内において行うものとする。

十一 附則第七条第一項の規定により事業団が承継した新幹線鉄道に係る鉄道施設の譲渡等に関する法律(平成三年法律第四十五号。以下「譲渡法」という。)第一条に規定する新幹線鉄道施設の譲渡の対価の支払を受ける権利(第三十四条において「特定債権」という。)に基づき、譲渡法第二条に規定する旅客鉄道株式会社から毎事業年度において支払を受ける額

二 第一項第三号の規定による貸付金(附則第十五条の規定による廃止前の鉄道整備基金法(平成三年法律第四十六号。以下「旧基金法」という。)第二十条第一項第三号の規定による貸付金を含む。)の償還、第七項の規定に基づく寄託金(旧基金法第二十条第六項の規定に基づく寄託金を含む。)の返還又は第四十条の規定による納付金の納付があったときは、当該償還金、返還金及び納付金の額の合計額

三 当該事業年度における附則第七条第一項の規定により事業団が承継した債務の償還及び当該債務に係る利子の支払(これらに係る借入れに係る債務の償還及び当該債務に係る利

子の支払並びにこれらに係る管理費その他政令で定める費用の支払を含む。第三十条第一項第二号において「特定債務の償還等」という。)の確定かつ円滑な実施に要する費用の額として政令で定める方法により算定した額

六 第一項第二号及び第三号の規定による助成は、第二十二條第一項の規定による認定を受けた事業について行うものとする。

七 事業団は、第一項第二号に掲げる業務については、日本開発銀行と次に掲げる事項をその内容に含む協定を締結し、これに従いその業務を行うものとする。

一 事業団は、日本開発銀行に対し、第一項第二号の融通に必要な資金を無利子で寄託すること。

二 日本開発銀行は、事業団が推薦した第一項第二号の事業を行う鉄道事業者に対し、当該事業に要する費用に充てるための長期かつ低利の資金の貸付けを行うこと。

三 第一号の寄託の条件に関する事項及び前号の貸付けの条件の基準に関する事項

四 その他運輸省令で定める事項

八 事業団は、前項の協定を締結しようとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

九 第一項第三号の規定による貸付金の償還に必要事項は、政令で定める。

(業務実施方針)

第二十一条 運輸大臣は、前条第一項第一号から第三号までに掲げる事業団の業務について、業務実施方針を定め、これを事業団に指示するとともに、公表しなければならない。これを変更したときも、同様とする。

二 業務実施方針においては、前項の事業団の業務に関し、次に掲げる事項を定めるものとする。

一 新幹線鉄道、主要幹線鉄道及び都市鉄道の整備に関する基本的な方向

二 当該業務の対象となる事業の基準及び当該事業を行う者の要件に関する事項

三 当該業務に係る助成条件の基準に関する事項

四 その他当該業務の実施に関し必要な事項

第二十二條 第三十条第一項第二号又は第三号の規定による助成を受けて新幹線鉄道に係る鉄道施設の改良又は主要幹線鉄道若しくは都市鉄道に係る鉄道施設の建設若しくは改良に関する事業を行うとする鉄道事業者は、運輸省令で定めるところにより、事業認定申請書を運輸大臣に提出し、当該事業についてこれらの規定に掲げる業務の対象とすることが適当である旨の認定を受けることができる。

二 運輸大臣は、前項の規定による認定の申請があつた場合において、当該申請に係る事業及び当該事業を行うとする者が業務実施方針に定められた前条第三項第二号の基準及び要件に適合しており、かつ、業務実施方針に定められたその他の事項に照らして当該事業に係る新幹線鉄道、主要幹線鉄道又は都市鉄道の整備を促進することが適切であると認めるときは、前項の規定による認定をするものとする。

三 運輸大臣は、第一項の規定による認定を受けた事業又は当該事業を行う者が業務実施方針に定められた前条第二項第二号の基準又は要件に適合しなくなつたと認めるとき、正当な理由がないのに当該事業が適切に実施されていないと認めるとき、その他業務実施方針に照らして当該事業を第二十条第一項第二号又は第三号に掲げる業務の対象とすることが適当でなくなつたと認めるときは、その認定を取り消すことができる。

四 運輸大臣は、第一項の規定による認定をしたときは、その旨を事業団に通知しなければならない。前項の規定により認定を取り消したときも、同様とする。

(業務の委託)

第二十三條 事業団は、運輸大臣の認可を受けて定める基準に従つて、第二十条第一項第十号に掲げる業務の一部を委託することができる。

(業務方法書)

第二十四條 事業団は、業務開始の際、業務方法書を作成し、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

二 前項の業務方法書に記載すべき事項は、運輸省令で定める。

第四章 財務及び会計

(事業年度)

第二十五條 事業団の事業年度は、毎年四月一日に始まり、翌年三月三十一日に終わる。

(事業計画等の認可)

第二十六條 事業団は、毎事業年度、事業計画、予算及び資金計画を作成し、当該事業年度の開始前に、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

(財務諸表等)

第二十七條 事業団は、毎事業年度、財産目録、貸借対照表及び損益計算書(以下この条において「財務諸表」という。)を作成し、当該事業年度の終了後三月以内に運輸大臣に提出し、その承認を受けなければならない。

二 事業団は、前項の規定により財務諸表を運輸大臣に提出するときは、これに当該事業年度の事業報告書及び予算の区分に従い作成した決算報告書を添え、並びに財務諸表及び決算報告書に関する監事の意見を付けなければならない。

三 事業団は、第一項の規定による運輸大臣の承認を受けたときは、遅滞なく、財務諸表を官報に公告し、かつ、財務諸表及び附屬明細書並びに前項の事業報告書及び決算報告書を各事務所に備えて置かなければならない。

(区分経理)

第二十八條 事業団は、次の業務ごとに経理を区分し、それぞれ勘定を設けて整理しなければならない。

らない。

一 第二十条第一項第一号から第三号までの業務及びこれらに附帯する業務並びに同条第二項の業務

二 第二十条第一項第四号から第九号までの業務及びこれらに附帯する業務

三 前二号に掲げる業務以外の業務
(利益及び損失の処理並びに納付金)

第二十九条 事業団は、毎事業年度、損益計算において利益を生じたときは、前事業年度から繰り越した損失をうめ、なお残余があるときは、その残余の額(前条第一号に掲げる業務に係る勘定及び同条第二号に掲げる業務に係る勘定において、残余の額のうち政令で定める基準により計算した額)は、積立金として積み立てなければならぬ。

2 事業団は、毎事業年度、損益計算において損失を生じたときは、前項の規定による積立金を減額して整理し、なお不足があるときは、その不足額は、繰越欠損金として整理しなければならぬ。

3 事業団は、前条第一号に掲げる業務に係る勘定及び同条第二号に掲げる業務に係る勘定において、第一項の規定による残余の額から同項の規定により積立金として積み立てた額を控除してなお残余があるときは、その残余の額を国庫に納付しなければならない。

4 前項の規定による納付金に關し、納付の手續その他必要な事項は、政令で定める。

(借入金及び運輸施設整備事業団債券)
第三十条 事業団は、運輸大臣の認可を受けて、長期借入金若しくは短期借入金をし、又は運輸施設整備事業団債券(以下「事業団債券」という。)を発行することができる。ただし、長期借入金の借入れ及び事業団債券の発行は、次の各号のいずれかの場合に限り、行うことができる。

一 第二十条第一項第四号から第十号までの業務及びこれらに附帯する業務並びに同条第三

項の業務を行うために必要がある場合

二 特定債務の償還等を行うために必要がある場合

2 前項の規定による短期借入金は、当該事業年度内に償還しなければならない。ただし、資金の不足のため償還することができないときは、その償還することができない金額に限り、運輸大臣の認可を受けて、これを借り換えることができる。

3 前項ただし書の規定により借り換えた短期借入金は、一年以内に償還しなければならない。

4 第一項の規定による事業団債券の償還者は、事業団の財産について他の債権者に先立つて自己の債権の弁済を受ける権利を有する。

5 前項の先取特権の順位は、民法の規定による一般の先取特権に次ぐものとする。

6 事業団は、運輸大臣の認可を受けて、事業団債券の発行に關する事務の全部又は一部を銀行又は信託会社に委託することができる。

7 商法(明治三十二年法律第四十八号)第三百九条、第三百十条及び第三百十一條の規定は、前項の規定により委託を受けた銀行又は信託会社について準用する。

8 第一項及び第四項から前項までに定めるもののほか、事業団債券に關し必要な事項は、政令で定める。

(債務保証)

第三十一条 政府は、法人に対する政府の財政援助の制限に關する法律(昭和二十一年法律第二十四号)第三條の規定にかかわらず、国会の議決を経た金額の範囲内において、事業団の長期借入金又は事業団債券に係る債務(國際復興開發銀行等からの外資の受入に關する特別措置に關する法律(昭和二十八年法律第五十一号)第二條の規定に基づき政府が保証契約をすることができ、債務を除く。)について保証することができる。

(償還計画)
第三十二条 事業団は、毎事業年度、長期借入金及び事業団債券の償還計画を立てて、運輸大臣の認可を受けなければならない。

及び事業団債券の償還計画を立てて、運輸大臣の認可を受けなければならない。

(余裕金の運用)

第三十三条 事業団は、次の方法による場合を除くほか、業務上の余裕金を運用してはならない。

一 国債、地方債その他運輸大臣の指定する有価証券の取得

二 銀行その他運輸大臣の指定する金融機関への預金又は郵便貯金

三 信託業務を営む銀行又は信託会社への金銭信託

(財産の処分等の制限)

第三十四条 事業団は、特定債権を免除し、譲渡し、交換し、又は担保に供することができない。

2 事業団は、運輸大臣の認可を受けた場合でなければ、特定債権の内容を変更することができない。

3 事業団は、運輸省令で定める重要な財産(特定債権を除く。)を譲渡し、交換し、又は担保に供しようとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。

(給与及び退職手当の支給の基準)

第三十五条 事業団は、その役員及び職員に対する給与及び退職手当の支給の基準を定めようとするときは、運輸大臣の承認を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

(補助金等に係る予算の執行の適正化に關する法律の準用)

第三十六条 補助金等に係る予算の執行の適正化に關する法律(昭和三十年法律第七十九号)以下この条において「補助金等適正化法」という。)の規定(罰則を含む。)は、第二十条第一項第一号の規定により事業団が交付する交付金について準用する。この場合において、補助金等適正化法(第二條第七項並びに第二十五條第一項及び第二項を除く。)中「各省各庁」とあるのは「運輸施設整備事業団」と、「各省各庁の長」とあるのは「運輸施設整備事業団の理事長」と、補助金等適正化法第二條第一項及び第四項、第七條第二項、第十九條第一項及び第二項、第二十四條並びに第三十三條中「国」とあるのは「運輸施設整備事業団」と、補助金等適正化法第十四條中「国の会計年度」とあるのは「運輸施設整備事業団の事業年度」と読み替へるものとする。

は「運輸施設整備事業団」と、「各省各庁の長」とあるのは「運輸施設整備事業団の理事長」と、補助金等適正化法第二條第一項及び第四項、第七條第二項、第十九條第一項及び第二項、第二十四條並びに第三十三條中「国」とあるのは「運輸施設整備事業団」と、補助金等適正化法第十四條中「国の会計年度」とあるのは「運輸施設整備事業団の事業年度」と読み替へるものとする。

2 補助金等適正化法第四條、第十條第一項及び第二項、第十七條から第二十二條まで並びに第二十四條の二の規定は、第二十条第二項第一号から第四号までの規定により事業団が交付する補助金等について準用する。この場合において、補助金等適正化法第十條第一項及び第二項、第十七條第一項及び第二項、第十八條、第十九條第三項、第二十條、第二十一條第一項、第二十一條の二、第二十二條並びに第二十四條の二中「各省各庁の長」とあるのは「運輸施設整備事業団の理事長」と、補助金等適正化法第十九條第一項及び第二項中「国」とあるのは「運輸施設整備事業団」と読み替へるものとする。

(運輸省令への委任)
第三十七條 この法律及びこれに基づく政令に規定するもののほか、事業団の財務及び会計に關し必要な事項は、運輸省令で定める。

第五章 監督

(監督)
第三十八條 事業団は、運輸大臣が監督する。

2 運輸大臣は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、事業団に対し、その業務に關し監督上必要な命令をすることができる。

(報告及び検査)

第三十九條 運輸大臣は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、事業団に対し、その業務並びに資産及び債務の状況に關し報告をさせ、又はその職員に、事業団の事務所に立ち入り、業務の状況若しくは帳簿、書類その他

の必要な物件を検査させることができる。
2 前項の規定により職員が立入検査をする場合には、その身分を示す証明書を携帯し、関係人にこれを提示しなければならない。
3 第一項の規定による立入検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解してはならない。

第六章 雑則

(日本鉄道建設公団による納付金の納付)

第四十条 日本鉄道建設公団は、第二十条第一項第一号の交付金(譲渡法附則第二条の規定による廃止前の新幹線鉄道保有機構法昭和六十一年法律第八十九号。附則第九条第一項において「旧機構法」という。)附則第十三条第一項の交付金及び旧基金法第二十条第一項第一号の交付金を含む)の交付を受けて行った新幹線鉄道に係る鉄道施設の建設に関する事業について、政令で定めるところにより算定される剰余金を生じたときは、当該剰余金の額に相当する金額の納付金を事業団に納付しなければならない。
(解散)

第四十一条 事業団の解散については、別に法律で定める。

(大蔵大臣との協議)

第四十二条 運輸大臣は、次の場合には、大蔵大臣に協議しなければならない。
一 第二十条第三項若しくは第八項、第二十四条第一項、第二十六条、第三十条第一項、第二項ただし書若しくは第六項、第三十二条又は第三十四条第二項若しくは第三項の規定による認可をしようとするとき。

二 第二十条第七項第四号、第二十四条第二項、第三十四条第三項又は第三十七条の規定により運輸省令を定めようとするとき。
三 第二十一条第一項の規定により業務実施方針を定め、又は変更しようとするとき。
四 第二十三条第一項の規定による認定又は同条第三項の規定による認定の取消しをしようとするとき。

五 第二十七条第一項又は第三十五条の規定による承認をしようとするとき。
六 第三十三条第一号又は第二号の規定による指定をしようとするとき。
(他の法令の準用)

第四十三条 不動産登記法(明治三十二年法律第三十四号)及び政令で定めるその他の法令については、政令で定めるところにより、事業団を国の行政機関とみなして、これらの法令を準用する。

第七章 罰則

第四十四条 第三十九条第一項の規定による報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避した場合には、その違反行為をした事業団の役員又は職員は、二十万円以下の罰金に処する。
第四十五条 次の各号の一に該当する場合には、その違反行為をした事業団の役員は、二十万円以下の過料に処する。

一 この法律の規定により運輸大臣の認可又は承認を受けなければならない場合において、その認可又は承認を受けなかったとき。
二 第六条第一項の規定に違反して登記することを怠ったとき。
三 第二十条第一項から第三項までに規定する業務以外の業務を行ったとき。
四 第三十三条の規定に違反して業務上の余裕金を運用したとき。

五 第三十八条第二項の規定による運輸大臣の命令に違反したとき。
第四十六条 第七条の規定に違反した者は、十万円以下の過料に処する。

附則

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から施行する。ただし、附則第十五条から第三十七条までの規定は、公布の日から起算して九月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。
(事業団の設立)

第三条 運輸大臣は、事業団の理事長又は監事となるべき者を指名する。

2 前項の規定により指名された理事長又は監事となるべき者は、事業団の成立の時にあって、この法律の規定により、それぞれ理事長又は監事に任命されたものとする。

第三条 運輸大臣は、設立委員を命じて、事業団の設立に関する事務を処理させる。

2 設立委員は、事業団の設立の準備を完了したときは、遅滞なく、その旨を運輸大臣に届け出るとともに、その事務を前条第一項の規定により指名された理事長となるべき者に引き継がなければならない。

第四条 附則第二条第一項の規定により指名された理事長となるべき者は、前条第二項の規定による事務の引継ぎを受けたときは、遅滞なく、政令で定めるところにより、設立の登記をしなければならない。
第五条 事業団は、設立の登記をすることによって成立する。

(船舶整備公団の解散等)

第六条 船舶整備公団(以下「公団」という。)は、事業団の成立の時にあって解散するものとし、その一切の権利及び義務は、その時にあって事業団が承継する。

2 公団の平成九年四月一日に始まる事業年度は、公団の解散の日の前日に終わるものとする。

3 公団の平成九年四月一日に始まる事業年度に係る決算並びに財産目録、貸借対照表及び損益計算書については、なお従前の例による。この場合において、公団の決算完了の期限は、解散の日から起算して四月を経過する日とする。

4 第一項の規定により事業団が公団の権利及び義務を承継したときは、その承継の際における公団に対する政府の出資金に相当する金額は、事業団の設立に際し政府から事業団に出資されたものとする。

5 第一項の規定により公団が解散した場合にお

ける解散の登記については、政令で定める。
(鉄道整備基金の解散等)

第七条 鉄道整備基金(以下「基金」という。)は、事業団の成立の時にあって解散するものとし、その一切の権利及び義務は、その時にあって事業団が承継する。

2 基金の平成九年四月一日に始まる事業年度は、基金の解散の日の前日に終わるものとする。

3 基金の平成九年四月一日に始まる事業年度に係る決算並びに財産目録、貸借対照表及び損益計算書については、なお従前の例による。

4 第一項の規定により事業団が基金の権利及び義務を承継したときは、その承継の際における基金に対する政府の出資金に相当する金額は、事業団の設立に際し政府から事業団に出資されたものとする。

5 第一項の規定により事業団が承継する債務のうち日本国有鉄道清算事業団に対して負担するものの償還及び当該債務に係る利子の支払に關し必要な事項は、政令で定める。

6 第一項の規定により基金が解散した場合における解散の登記については、政令で定める。
(権利及び義務の承継に伴う経過措置)

第八条 附則第六条第一項又は前条第一項の規定により事業団が承継する次の各号に掲げる債券に係る債務については、政府がした当該各号に掲げる保証契約は、その承継後においても、当該債券に係る債務について従前の条件により存続するものとする。

一 船舶整備債券 附則第十五条の規定による廃止前の船舶整備公団法(昭和三十四年法律第四十六号。以下「旧公団法」という。)

二 鉄道整備基金債券 旧基金法第二十九条の規定による保証契約

三 鉄道債券、鉄道建設債券及び新幹線鉄道保有機構債券 旧基金法附則第四条第三項の規定により従前の条件により存続するものとき

5 日本国有鉄道改革法第二十三条第七項の規定は、前条第一項の規定による基金の解散の際現にその職員として在職する者譲渡法附則第十九条の規定による改正前の日本国有鉄道改革法（以下「改正前改革法」という。）第二十三条第六項の規定の適用を受けた者であつて、機構の解散の際現にその職員として在籍し、かつ、引き続き基金の職員となつたものに限る。で引き続き事業団の職員となつたものが事業団を退職する場合における退職手当の支給について準用する。この場合において、日本国有鉄道改革法第二十三条第七項中「承継法人」とあり、及び「当該承継法人」とあるのは、「運輸施設整備事業団」と読み替へるものとする。

第十條 厚生年金保險法(昭和二十九年法律第百十五号)附則第十九条第二項から第四項までの規定の適用については、事業団を厚生年金保險法等の一部を改正する法律(平成八年法律第八十二号。以下この条において「平成八年厚生年金等改正法」という。)第二条の規定による改正前の国家公務員等共済組合法(昭和三十三年法律第百二十八号。以下この条において「平成八年改正前の共済法」という。)第二条第一項第七号ハに掲げる法人とみなし、厚生年金保險法附則第十九条第二項第三号中「の事業所」とあるのは、「及び運輸施設整備事業団の事業所」とする。

の項において同じ。であるもの、事業団の成立の日の前日において船舶整備公団の事業所又は事務所のうち適用事業所であるものに使用される同法による被保険者であつた者であつて事業団の成立の日において事業団の被保険者であるもの及び事業団の被保険者（事業団の成立の日の前日において船舶整備公団又は鉄道整備基金の事業所又は事務所のうち適用事業所であるもの）に使用される同法による被保険者であつた者であつて事業団の成立の日において事業団の被保険者であるものを除く。であつて事業団の事業所又は事務所のうち適用事業所であるものに使用されるに至つた日において運輸施設整備事業団法（平成九年法律第 号）第二十条第一項第四号から第十号までの業務若しくはこれら

- 一 日本鐵道建設公団法附則第十三條第六項の規定による国の無利子貸付金の貸付け及び国の補助金の交付を受け、これを財源として、日本鐵道建設公団に対し、無利子貸付金を貸し付け、及び補助金を交付すること。
- 二 前号の業務に附帯する業務を行うこと。

事業団は、当分の間、第二十条第一項から第三項まで及び前項に規定する業務のほか、次の

業務を行ふものとする。

一 旧公団法第十九条第一号の規定により改造した国内旅客船を海上旅客運送事業者又は旅客船貸渡業者に使用させ、及び当該国内旅客船をこれらの者に譲渡すること。

二 前号の業務に附帯する業務を行うこと。

3 事業団は、第二十条第一項から第三項まで及び前二項に規定する業務のほか、旧基金法附則第十条第三項に規定する基金が承継した債務のうち附則第七条第一項の規定により事業団が承継するものの償還及び当該債務に係る利子の支払（これらに係る借入れに係る債務の償還及び当該債務に係る利子の支払を含む。）に関する業務、機構が改正前改革法第二十二條の規定により日本国有鉄道から承継した新幹線鉄道に係る鉄道施設に係る当該承継に伴う所有権の移転の登記に関する業務その他同項の規定による権利及び義務の承継に伴い必要となる業務を行うものとする。

4 前三項の規定によりこれらの規定に規定する業務が行われる場合には、第二十八條第一号中「同条第二項の業務」とあるのは「同条第二項の業務並びに附則第十四条第一項及び第三項の業務」と、同条第二号中「これらに附帯する業務」とあるのは「これらに附帯する業務並びに附則第十四条第二項の業務」と、第二十九條第一項及び第三項中「前条第一号に掲げる業務」とあるのは「前条第一号に掲げる業務並びに附則第十四条第一項及び第三項の業務」と、同条第二号に掲げる業務及び附則第十四条第二項の業務」と、第三十條第一号中「同条第三項の業務」とあるのは「同条第三項の業務並びに附則第十四条第二項の業務」と、第三十六條第二項中「第二十条第二項第一号から第四号まで」とあるのは「第二十条第二項第一号から第四号まで又は附則第十四条第一項第一号」と、第四十五條第三号中「第二十条第一項から第三項まで」とあるのは「第二十条第一項から第三

項まで及び附則第十四条第一項から第三項まで」とする。

(船舶整備公団法及び鉄道整備基金法の廃止)

第十五条 次の法律は、廃止する。

一 船舶整備公団法

二 鉄道整備基金法

(船舶整備公団法及び鉄道整備基金法の廃止に伴う経過措置)

第十六条 前条の規定の施行前に旧公団法(第十条を除く。)又は旧基金法(第十一条を除く。)の規定によりした処分、手続その他の行為は、この法律中の相当する規定によりした処分、手続その他の行為とみなす。

第十七条 附則第十五条の規定の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

(政令への委任)

第十八条 附則第八条、第九条、第十一条から第十三条まで、前二条及び附則第二十条に定めるもののほか、この法律の施行に関し必要な経過措置は、政令で定める。

(公職選挙法の一部改正)

第十九条 公職選挙法(昭和二十五年法律第百号)の一部を次のように改正する。

第二百三十六条の二 第二号中「船舶整備公団」を削る。

(公職選挙法の一部改正に伴う経過措置)

第二十條 前条の規定の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

(地方税法の一部改正)

第二十一条 地方税法(昭和二十五年法律第二百二十六号)の一部を次のように改正する。

第七十二条の四 第二号中「船舶整備公団」を削り、「日本国有鉄道清算事業団」の下に、「運輸施設整備事業団」を加え、「鉄道整備基金」を削る。

(日本開発銀行法の一部改正)

第二十二条 日本開発銀行法(昭和二十六年法律

第百八号)の一部を次のように改正する。

第三十七条第三項中「鉄道整備基金から鉄道整備基金法(平成三年法律第四十六号)第二十條第六項を「運輸施設整備事業団から運輸施設整備事業団法(平成九年法律第 号)第二十條第七項」に改める。

(信用金庫法の一部改正)

第二十三条 信用金庫法(昭和二十六年法律第二百三十八号)の一部を次のように改正する。

第五十三條第十六項中第三号を削り、第四号を第三号とし、第五号から第七号までを一号ずつ繰り上げる。

(鉄道軌道整備法の一部改正)

第二十四条 鉄道軌道整備法の一部を次のように改正する。

第八条第七項中「鉄道整備基金法(平成三年法律第四十六号)」を「運輸施設整備事業団法(平成九年法律第 号)」に、「鉄道整備基金」を「運輸施設整備事業団」に改め、同条第八項中「鉄道整備基金」を「運輸施設整備事業団」に改める。

附則第二項中「鉄道整備基金法第二條第二項から第四項まで」を「運輸施設整備事業団法第二條第三号から第五号まで」に改める。

(石炭鉱業構造調整臨時措置法の一部改正)

第二十五条 石炭鉱業構造調整臨時措置法(昭和

三十年法律第百五十六号)の一部を次のように改正する。

第三十六條の三 第一項中「船舶整備公団」を「運輸施設整備事業団」に改める。

(地方財政再建促進特別措置法の一部改正)

第二十六條 地方財政再建促進特別措置法(昭和三十年法律第百九十五号)の一部を次のように改正する。

第二十四條第二項中「鉄道整備基金」を「運輸施設整備事業団」に改め、同条第三項中「運輸施設整備事業団」を「運輸施設整備事業団法(平成九年法律第 号)」に改める。

(日本鉄道建設公団法の一部改正)

第二十八條 日本鉄道建設公団法の一部を次のように改正する。

第十二條第二号中「鉄道整備基金」を「運輸施設整備事業団」に改める。

附則第十三條第六項中「鉄道整備基金法(平成三年法律第四十六号)」を「運輸施設整備事業団法(平成九年法律第 号)」に、「鉄道整備基金」を「運輸施設整備事業団」に改める。

(所得税法の一部改正)

第二十九條 所得税法(昭和四十年法律第三十三号)の一部を次のように改正する。

別表第一 第一号の表中船舶整備公団の項及び鉄道整備基金の項を削り、宇宙開発事業団の項の次に次のように加える。

運輸施設整備事業団

運輸施設整備事業団法(平成九年法律第 号)

(法人税法の一部改正)

第三十條 法人税法(昭和四十年法律第三十四号)の一部を次のように改正する。

別表第一 第一号の表中船舶整備公団の項及び鉄道整備基金の項を削り、奄美群島振興開発基金の項の次に次のように加える。

運輸施設整備事業団 運輸施設整備事業団法(平成九年法律第 号)

(印紙税法の一部改正)

第三十一条 印紙税法(昭和四十二年法律第二十三号)の一部を次のように改正する。
別表第二中船舶整備公団の項及び鉄道整備基金の項を削り、奄美群島振興開発基金の項の次に次のように加える。

運輸施設整備事業団 運輸施設整備事業団法(平成九年法律第 号)

(登録免許税法の一部改正)

第三十二条 登録免許税法(昭和四十二年法律第三十五号)の一部を次のように改正する。
別表第二中船舶整備公団の項及び鉄道整備基金の項を削り、奄美群島振興開発基金の項の次に次のように加える。

運輸施設整備事業団 運輸施設整備事業団法(平成九年法律第 号)

(全国新幹線鉄道整備法の一部改正)

第三十三条 全国新幹線鉄道整備法の一部を次のように改正する。
附則第十八項中「鉄道整備基金法(平成三年法律第四十六号)」を「運輸施設整備事業団法(平成九年法律第 号)」に改める。

(海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律の一部改正)
第三十四条 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律(昭和五十八年法律第五十八号)の一部を次のように改正する。

附則第十二条中「船舶整備公団法」を「運輸施設整備事業団法(平成九年法律第 号)」に、「第二条第十三項」を「第二条第十一号」に、「第九条の三第一項」を「同法第九条の三第一項」に、「第十条の二第一項」を「同法第十条の二第一項」に改める。

(日本国有鉄道改革法等施行法の一部改正)
第三十五条 日本国有鉄道改革法等施行法の一部を次のように改正する。
附則第二十三条第十八項を削る。

(消費税法の一部改正)

第三十六条 消費税法(昭和六十二年法律第八号)の一部を次のように改正する。
別表第三第一号の表中船舶整備公団の項及び鉄道整備基金の項を削り、宇宙開発事業団の項の次に次のように加える。

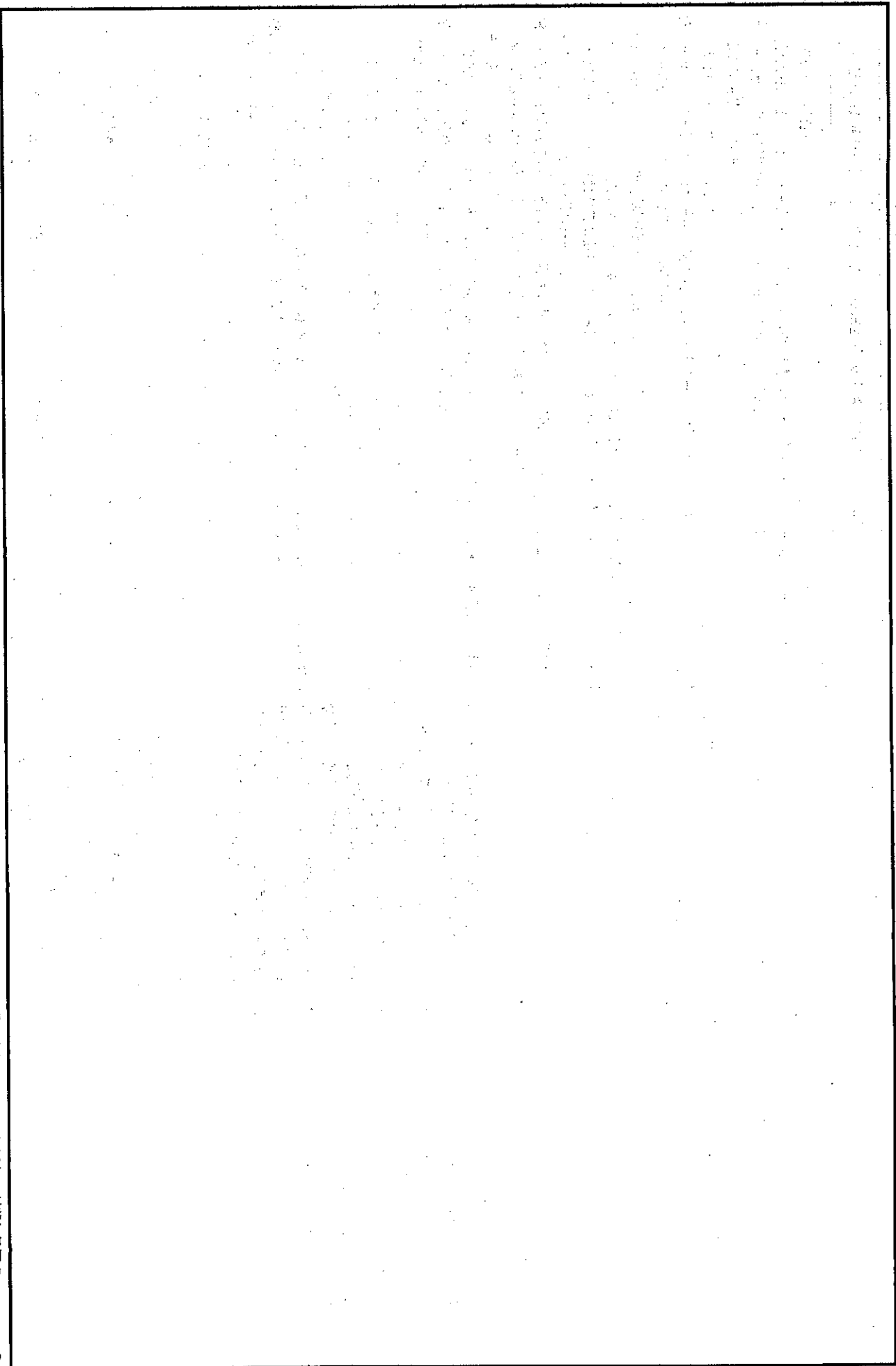
運輸施設整備事業団 運輸施設整備事業団法(平成九年法律第 号)

(運輸省設置法の一部改正)

第三十七条 運輸省設置法(昭和二十四年法律第百五十七号)の一部を次のように改正する。
第二条の二第一項第六十五号中「船舶整備公団」を削り、「新東京国際空港公団」の下に「運輸施設整備事業団」を加え、「鉄道整備基金」を削る。

理由

特殊法人の整理合理化を推進するため、鉄道整備基金及び船舶整備公団を解散して運輸施設整備事業団を設立し、鉄道事業者、海上運送事業者等による運輸施設の整備を推進するための支援を総合的かつ効率的に行わせることにより、輸送に対する国民の需要の高度化、多様化等に対応した大量輸送機関を基幹とする輸送体系の確立を図るとともに、運輸技術に関する基礎的研究に関する業務を行わせることにより、陸上運送、海上運送及び航空運送の円滑化を図る必要がある。これらが、この法律案を提出する理由である。



平成九年五月二十一日印刷

平成九年五月二十二日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局