

第3回独立行政法人シンポジウム

建設・運輸・防災の視点から 国民の安全・安心を考える

国土交通労働組合

パネルディスカッションの意義目的

- **なぜ、独立行政法人化が推進されたのか
公務・公共サービスにどのように影響しているか**
- **独立行政法人の現状が続けば、国民生活にどのような弊害があるのか、将来起こりえる懸念**
- **国民の生活向上、安全・安心を守るため、公共性の高い、独立行政法人のあるべき姿を考えていただく**

国土交通省（組織の概要）

大臣・副大臣・政務官

事務次官・技監・審議官など幹部職・審議会
17の内局、外局（気象庁・観光庁・海上保安庁など）
特別機関（国土地理院など）



北海道開発局

地方運輸局（企画運営部門）

地方運輸局（実施部門）
全国9局の一部、93事務所

地方航空局

地方整備局

教育機関

航空大学校 3校
海員学校 8校
海技大学校 1校等

研究機関

建設研究 4 研究所
交通運輸 3 研究所

教育機関
研究機関
地方運輸局の
実施部門から
独立行政
法人化
（独法化）

独立行政法人の役割

中央省庁等改革改革基本法

国民生活および社会経済の安定等の
公共上の見地から確実に実施されることが
必要な事務および事業

国が直接に実施する
必要はない



民間では実施されない
おそれなど



独立行政法人

効率的かつ効果的に行わせるにふさわしい**自律性**、**自発性**および**透明性**を備えた法人

独立行政法人がなぜ推進されたのか？

1998年

中央省庁等改革改革基本法

中央省庁等改革推進本部

1999年4月

中央省庁等改革の推進に関する方針

2001年1月

中央省庁の再編（1府22省庁→1府12省庁に再編）

国の事務・事業を**独立行政法人化**の方針決定

行政の減量・効率化の方策
として検討

人員や予算を
減らしたように
見せかける制度

< 基調講演 >

流域治水で水害はなくなるか？

～河川技術者 50年の経験から考える～

石崎 勝義氏

(元建設省土木研究所次長)

< 基調講演 >

**独立行政法人化の問題と
再公営化の展望**

尾林 芳匡氏

(八王子合同法律事務所 弁護士)

第3回独立行政法人シンポジウム

<パネルディスカッション>

国土交通行政を支える 独立行政法人の現状と課題

国土交通労働組合
第3回独立行政法人シンポジウム
実行委員会

建設から国民の安心・安全を支える独立行政法人



自動車交通から国民の安心・安全を支える独立行政法人



船・飛行機の交通から安心・安全を支える独立行政法人



国民の安心・安全を陰で支える**独立行政法人**

これら国土交通行政の
大事な仕事のうち、多くを
独立行政法人がやっています

国民生活に関わる仕事を
**国が直接やらなくていいと
思いますか？**

独立行政法人がなぜ推進されたのか？

1998年

中央省庁等改革改革基本法

中央省庁等改革推進本部

1999年4月

中央省庁等改革の推進に関する方針

2001年1月

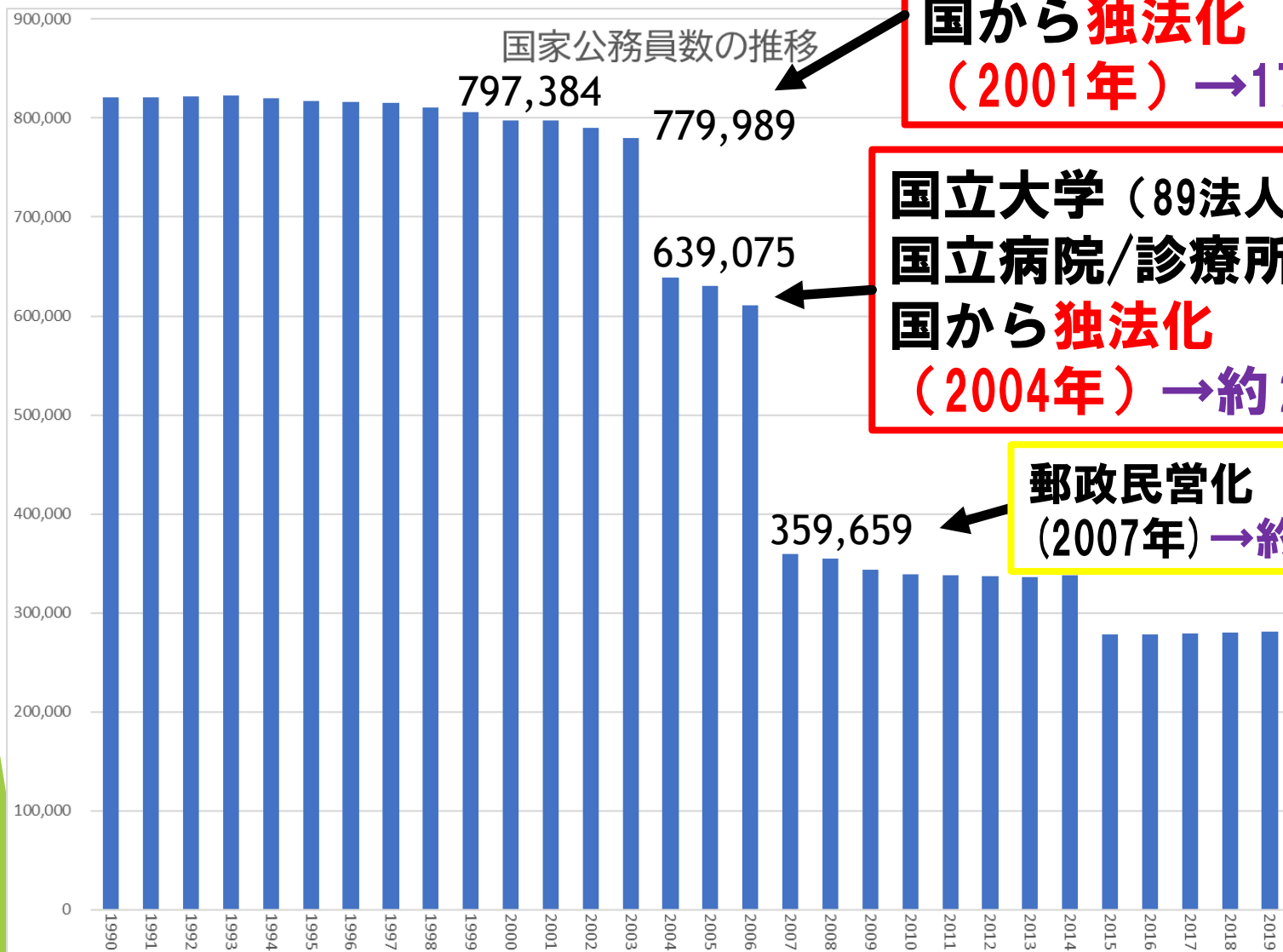
中央省庁の再編（1府22省庁→1府12省庁に再編）

国の事務・事業を**独立行政法人化**の方針決定

行政の減量・効率化の方策
として検討

人員や予算を
減らしたように
見せかける制度

国家公務員の職員数の動向



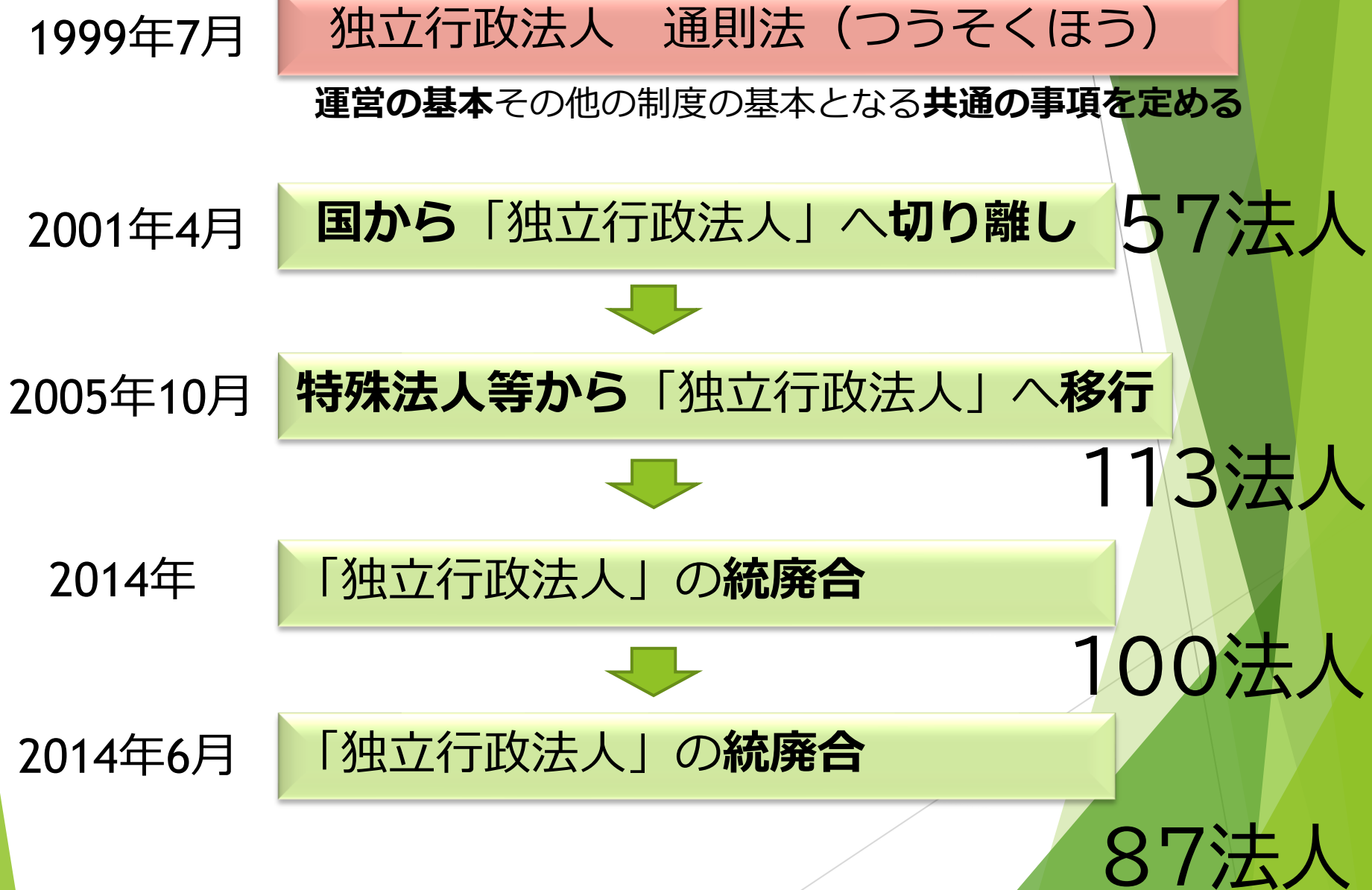
研究・教育機関（57法人）
国から**独法化**
（2001年）→17000人減

国立大学（89法人）
国立病院/診療所（154法人）
国から**独法化**
（2004年）→約2割減

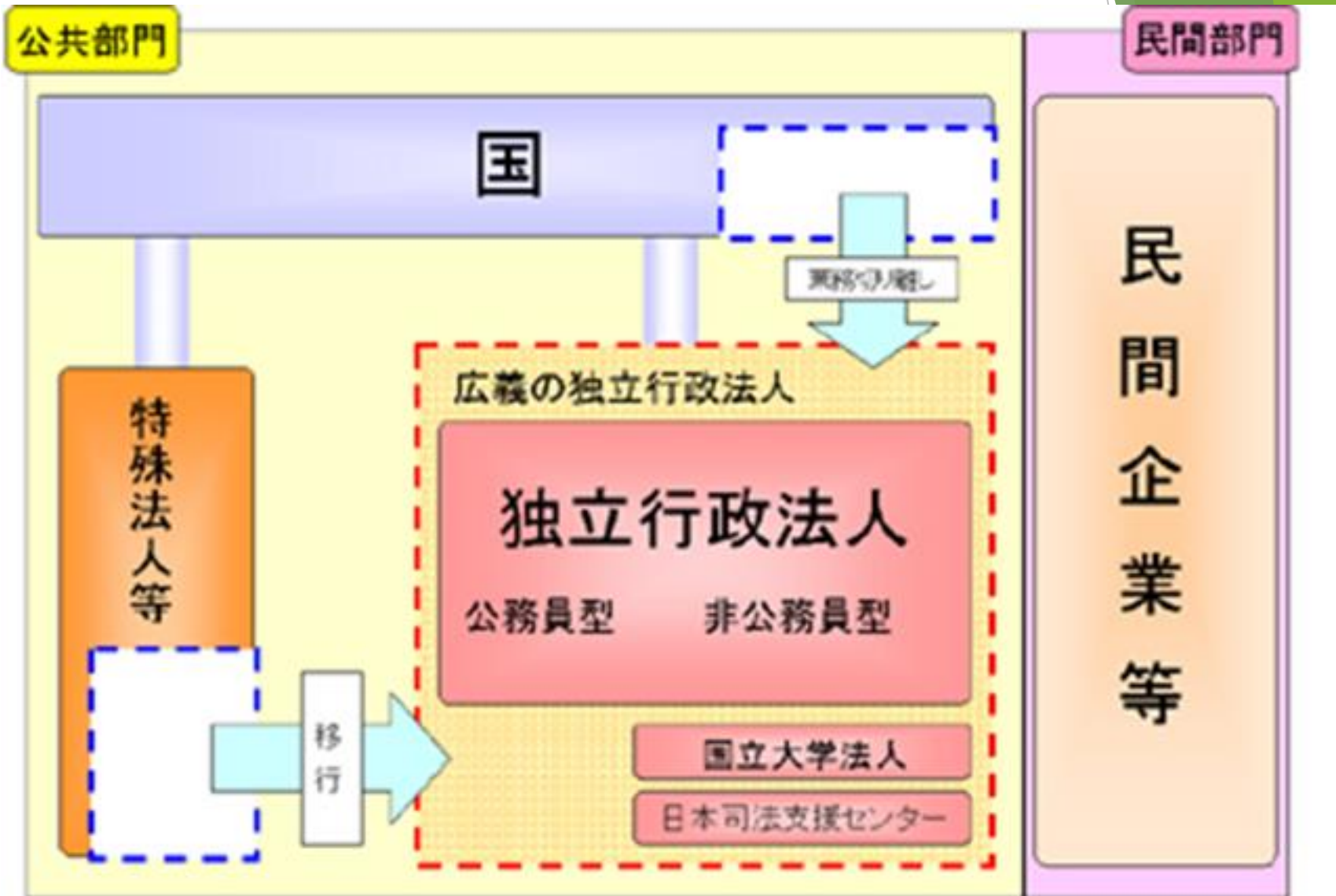
郵政民営化
（2007年）→約4割減

[出所]人事院「公務員白書」2020年度版「一般職国家公務員の在職者の推移」

さらに続いた独立行政法人の統廃合



「独法改革」のイメージ



総務省HPより抜粋

国土交通省所管の独法

国土交通省が所管する**独立行政法人**【15法人】

★ 土木研究所

★ 建築研究所

★ 国立研究開発法人
(2015～)

日本を代表する研究機関として位置づけ

★ 海上・港湾・航空技術研究所

自動車技術総合機構

海技教育機構

航空大学校

国からの切り離し

特殊法人等からの移行

鉄道建設・運輸施設整備支援機構

国際観光振興機構

都市再生機構

奄美群島振興開発基金

水資源機構

日本高速道路保有・債務返済機構

住宅金融支援機構

自動車事故対策機構

空港周辺整備機構

独法の人件費削減で人員不足と 雇用の不安定化を加速

2006年

行政改革推進法 第53条 独立行政法人の人件費削減

5年間で5%の
人件費削減の義務化



慢性的な人員不足が業務遂行の足かせ、雇用の不安定な任期付研究員、非常勤職員、契約職員などが増え、安定的継続性への障害がすすむ

【参考】 公的研究機関における弊害

日本の公的研究機関の研究者数の推移

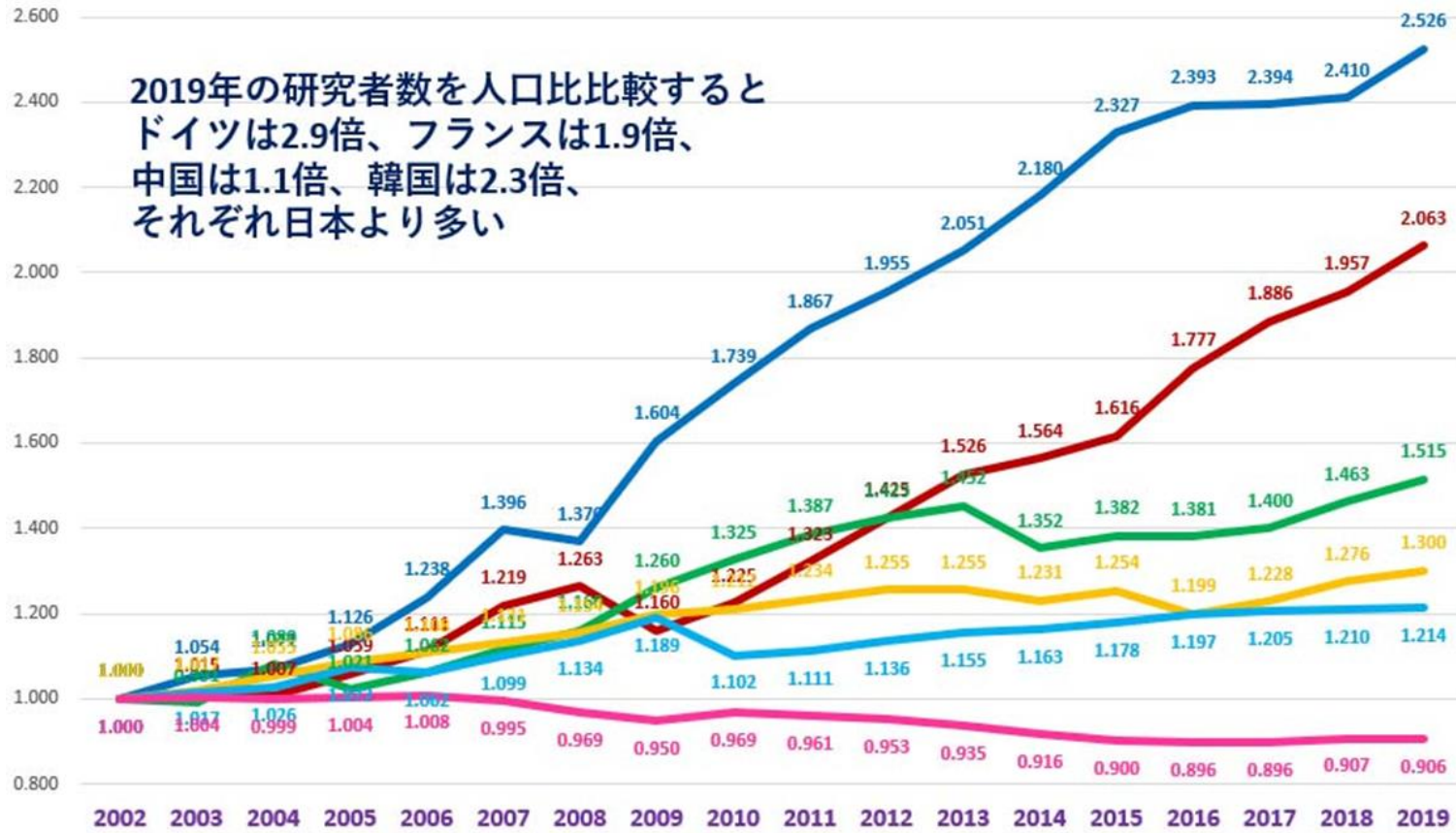
ピーク時（2006年）から3,450人（10%）マイナス



【参考】 公的研究機関における弊害

公的研究機関の研究者数、日本だけ減少

[出所] 文部科学省「科学技術指標2021」の「主要国における公的機関部門の研究者数の推移」から2002年を「1」とした場合の推移



2019年の研究者数を人口比比較すると
ドイツは2.9倍、フランスは1.9倍、
中国は1.1倍、韓国は2.3倍、
それぞれ日本より多い

—韓国 —中国 —ドイツ —EU27か国 —フランス —日本

国公労連作成資料

第3回独立行政法人シンポジウム

<パネルディスカッション>

国土交通行政を支える 独立行政法人の現状と課題

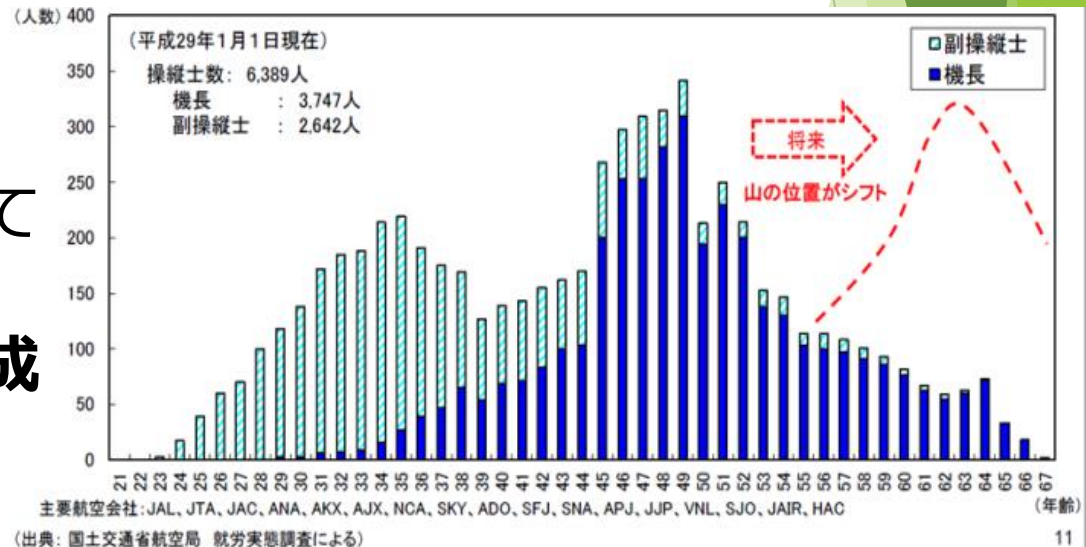
国土交通労働組合
第3回独立行政法人シンポジウム
実行委員会

教育機関（航空大学校）

▶ 航空大学校（国土交通省）

▶ ～航空大学校の役割～

▶ 航空大学校は**唯一の公的養成機関**として、航空輸送の中
枢を担う**質の高いパイロットを養成**しています。パイ
ロット養成は多額の経費が掛かり、高度な専門知識・技
術の取得に長い時間を要します。2030年には大量退職に
よる大幅なパイロット
不足が予想されており、
コロナ禍でエアライン
各社の乗員養成が滞って
いるなか、**優秀な
パイロットの安定的養成
は大変重要**です。



教育機関（航空大学校）

- ▶ ～航空大学校の必要性～
- ▶ また私立大学のパイロット養成コースと比較して、学費等の負担が小さく**経済的なハードルが低い**ため、**幅広く適性のある優秀な人材を募**ることができます。

卒業までにかかる費用（生活費等含む）

一般大学パイロットコース	約2000万～3000万円程度
航空大学校	約500万円程度

教育機関（航空大学校）

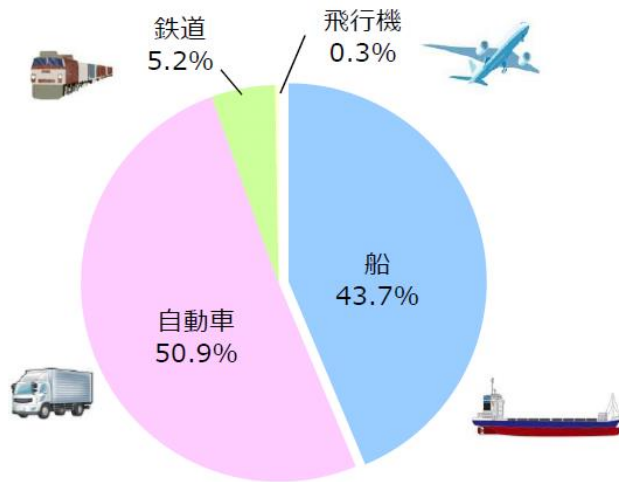
- ▶ ～航空大学校の課題～
- ▶ しかし、十分な予算が確保されておらず、機材や職員等ハード・ソフト両面の整備が不十分な状態です。また、未だに東日本大震災で中断した訓練の影響も解消されないなか、新型コロナウイルスの影響も加わり、これらの遅れが顕著となっており、パイロットの安定供給に深刻な問題を抱えています。
- ▶ **優秀なパイロットの安定供給によって航空輸送の安全を担保するため、国の責任で航空大学校を運営するとともに、運営費交付金の拡充が必要です。**

教育機関 (海員学校・海技大学校)

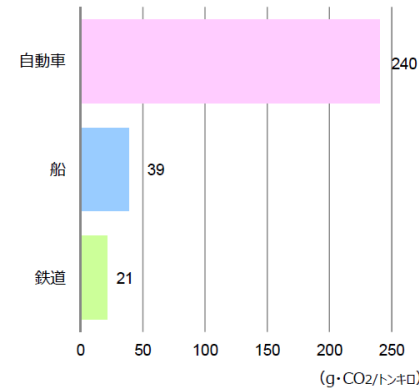


内航海運とは??

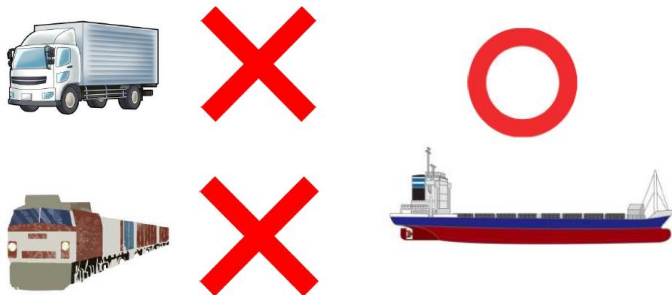
①国内貨物の約40%を運んでいます



②トラックの約6分の1の二酸化炭素排出量



③災害が発生しても、影響を受けにくい



100m以上の島が6852個以上から形成される日本

陸路では担うことのできない運送を海上輸送で賄っている。

正に日本になくてはならない
ライフライン

東日本大震災や熊本地震でも活躍!

・・・それが **内航海運!**

その内航海運の乗組員を育てているのが



独立行政法人 海技教育機構

海上技術学校
海上技術短期大学校

海技大学校

航海訓練部



- 四級海技士の教育
- 高等学校卒業同等資格



- 三級海技士以上の上級教育
- 水先人教育
- 実務訓練



- 航海の訓練
- 知識と技能のリンク

ですが・・・ 独立行政法人に移行されて以降、

①運営費交付金が10年間で **20%削減！！**

これにより・・・

老朽化した校内練習船を使用

- ・ 船齢25年以上の船体
- ・ 現状に合わない機関・計器類



②教員体制が **20%縮小！！**

(例：唐津校 定数10名 ⇒ 8名)

これにより・・・

1人あたりの業務負担が増加

- ・ 生徒寮の宿直回数が増えたことによる心身の疲労増加
- ・ 事務業務が増えたことによる授業準備の縮小



- ◆ 教育の質が低下
- ◆ 教員のなり手不足



船員教育の停滞 → 慢性的な船員不足



船舶の運航が減少することで物流が縮小する。



最悪、物価の上昇や物の品薄を招く

土木研究所、建築研究所

土木



▶ 土木とは

- ◆ 道路、河川、海岸、港湾、空港など、公共インフラを扱う分野

▶ 建築とは

- ◆ マンションを含む住宅、オフィスビル、イベント施設など建物を扱う分野

建築



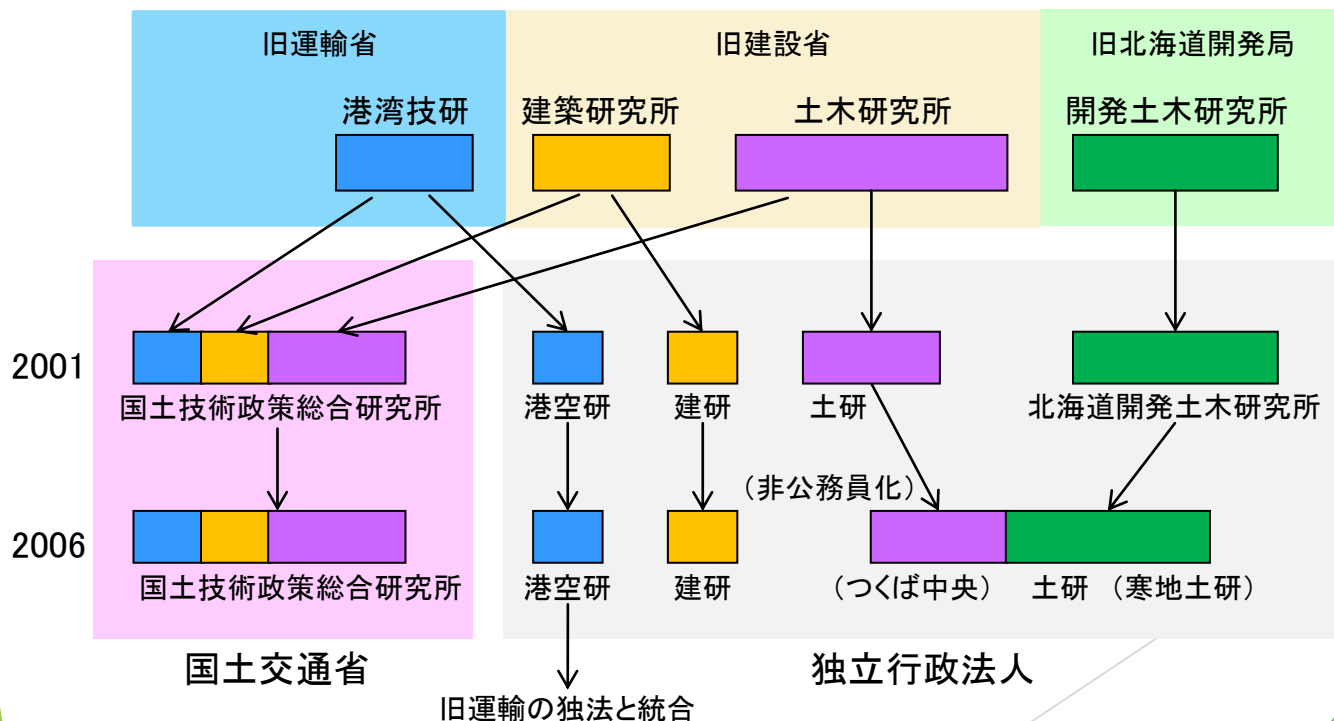
【研究所の役割・現状】

- ▶ **土木研究所**：大地震（東日本大震災・熊本地震など）、豪雨・土砂災害（毎年おこる洪水、熱海市の土石流災害など）などに対して、公共インフラの技術基準の研究などにより防災・減災。公共インフラを長持ちさせるなど合理的に維持管理する技術。新工法・新材料に対応した技術基準の研究など。
- ▶ **建築研究所**：大地震、豪雨、強風、火災などから建築物をまもり、安全で快適な建築技術の開発。研究成果を建築基準法などの法令へ反映することで、国民の安心・安全に寄与。
- ▶ 公共工事の支援や災害対応を行う研究所であることから、本来は、国が直接責任をもって行うべき（国に戻すべき）。
- ▶ 大規模で特殊な実験施設などが多く、その稼働や維持管理に特別な知識・技術、多額の予算が必要 → 予算と人材の確保が重要。



【研究所のさまざまな問題点】

- ▶ 土木研究所、建築研究所は、2001年に独立行政法人化・定員の削減 → **人員不足・予算（運営費交付金）の削減**、特に**若手研究者の採用希望者の激減**による職員の高齢化、研究・技術の伝承困難
- ▶ 施設整備から約40年経過 → 大規模かつ高度な**実験施設の老朽化** → 維持管理が困難
- ▶ 国の組織のときは**現場の最前線へ直接技術的な研究支援**ができたが、独法は民間と同じ扱いのため、直接的な予算のやりとりが不可（国の研究所である国総研を通じて技術支援 ← 非効率）
- ▶ 組織の分断、統廃合により「戦力」分散。研究支援部門も慢性的な人員不足。遠隔地にある研究施設との統合は合理化には繋がっていない。



←まるでフランケンシュタインのような、継ぎ接ぎだらけの組織

研究機関

海上・港湾・航空技術研究所

・2016年4月1日に海上技術安全研究所，港湾空港技術研究所，電子航法研究所が統合し，海上・港湾・航空技術研究所として発足

研究所の目的

船舶に係る技術並びに当該技術を活用した海洋の利用及び海洋汚染の防止に係る技術，
港湾及び空港の整備等に関する技術 並びに

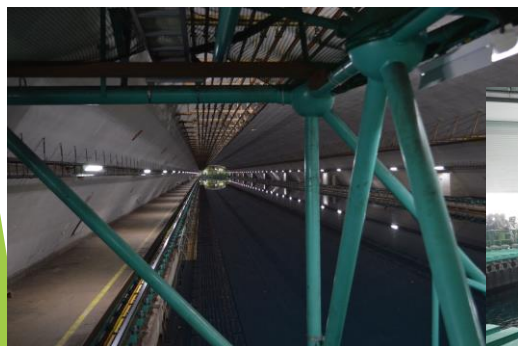
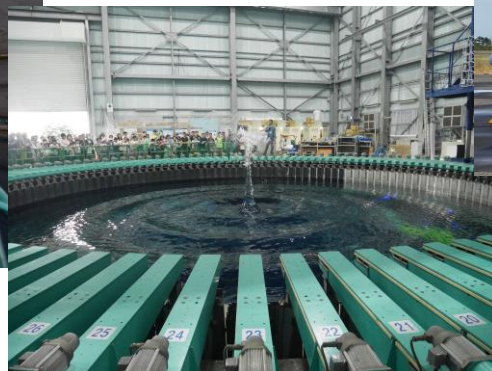
電子航法に関する調査，研究及び開発等を行うこと

により，**交通の安全の確保**及び**その高度化**を図るとともに，**海洋の開発**及び**海洋環境の保全**に資すること

実験用航空機



深海水槽



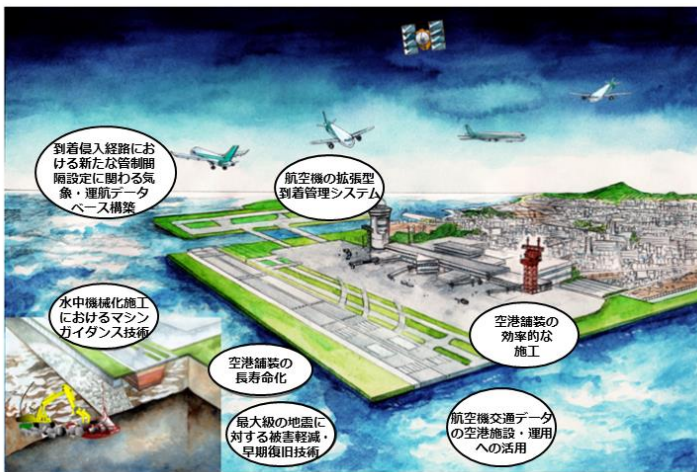
400m水槽

電波無響室

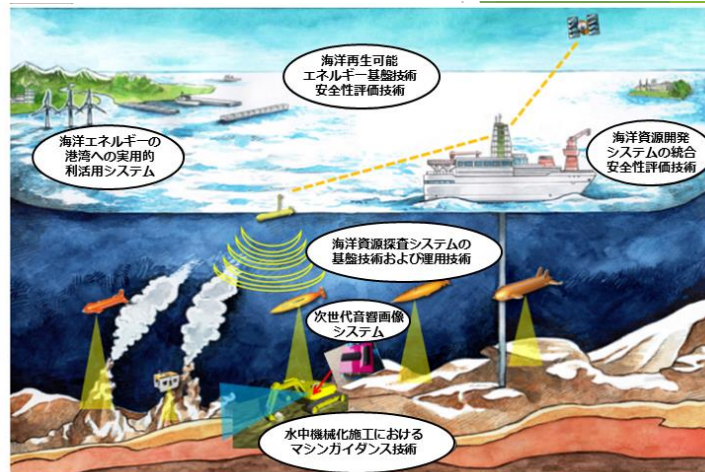


研究機関 (海上・港湾・航空技術研究所)

◆交通の安全の確保, 能力・品質の向上
首都圏空港の機能強化に関連した研究群



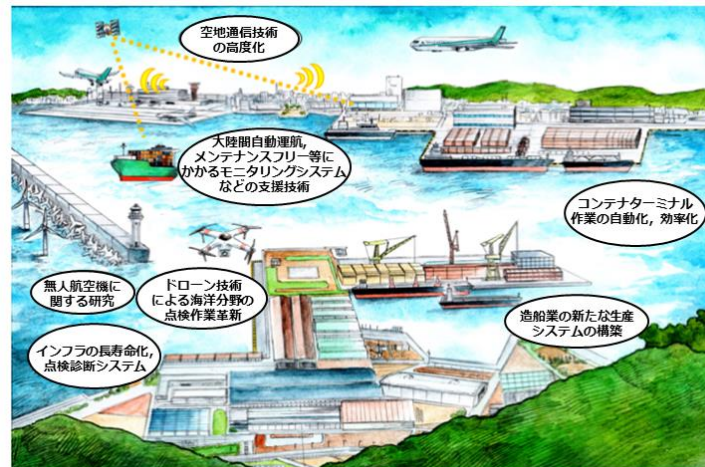
◆領海の保全, 海洋, 臨海地域の開発・利用
海洋資源開発, エネルギー開発関連技術の研究群



◆環境・エネルギー
地球環境, 地域環境の保全に関連した研究群



◆生産性の向上 (生産年齢人口減少への対応等)
ドローン技術等の活用による省力化, 情報の共有化等の関連研究群



～三研究所の横断的な取り組み～

研究機関（海上・港湾・航空技術研究所）

▶ 国民生活との関わりや公共性

政策課題

公共交通における安全・安心の確保

防災および減災対策の推進

インフラの老朽化対策の推進

国際競争力の強化

環境・エネルギー対策の推進

海洋開発関連産業の技術開発支援



- ・船舶の運航に関する国内の政策，国際条約，規格に対する技術情報，データの提供
- ・社会からの技術的課題の解決（事故調査，洋上風力発電，GHG削減，自動運航 etc.）
- ・安全で円滑な航空交通を実現するための研究開発と国際標準化

▶ 職場実態と課題

➡ 予算，人員は，2016年の統合後に純減はしていない

現状の課題

施設：立ち位置の変化（研究に合わせて装置を確保する）

予算の重点配分により，
中規模実験装置の獲得が可能になった
現状での動機が弱い研究自体の価値が低くなった

人材の確保：社会構造の変化？ 学生の指向の変化？

新人の確保が難しい

今後，更に直接，定型的な業務が国から来ることは少なくなっていくと予想
職員各人が自覚を持って，職場の運営を他人事にしないことが重要になっていく

自動車技術総合機構

独立行政法人自動車技術総合機構の設立経緯について



2001年4月 - 独立行政法人交通安全環境研究所
発足。



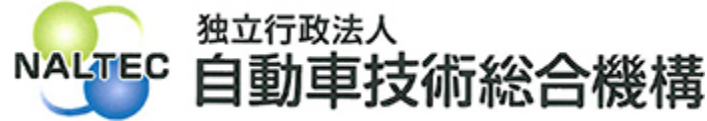
2002年7月 - 自動車検査独立行政法人発足。
2007年4月 - 職員が公務員型から非公務員型に
移行（非公務員化）



2016年4月 - 自動車検査独立行政法人と独立行政法人交通安全環境研究所が統合し、独立行政法人自動車技術総合機構発足。

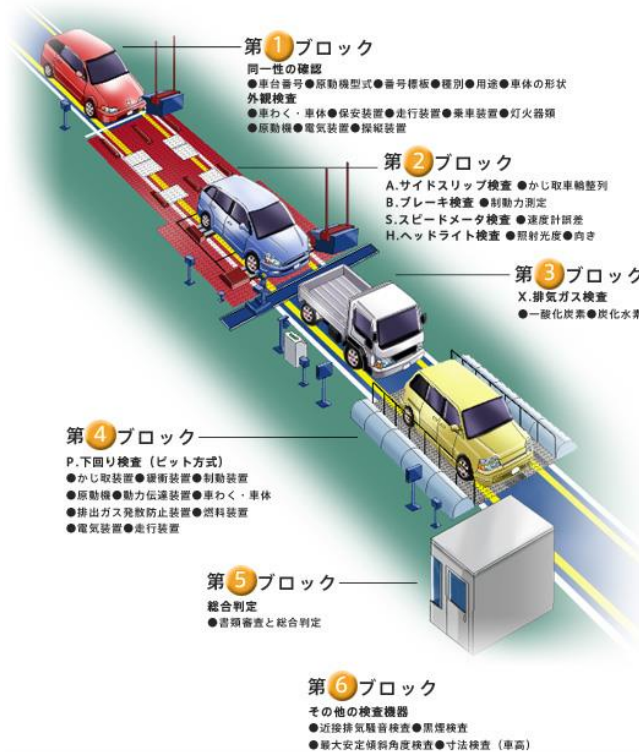


自動車技術総合機構

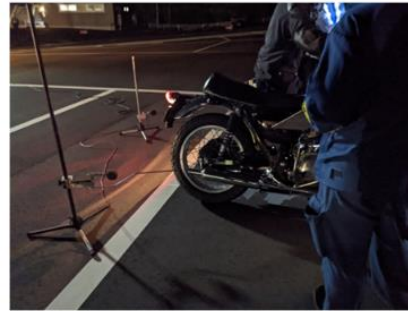


業務内容について (一部)

自動車検査 (車検)



街頭検査



自動車登録確認調査



国内の公道で使用する自動車について、使用開始から使用中の安全性の審査などを一体的に実施している。

自動車技術総合機構



交通安全環境研究所
National Traffic Safety and Environment Laboratory

主な業務内容について

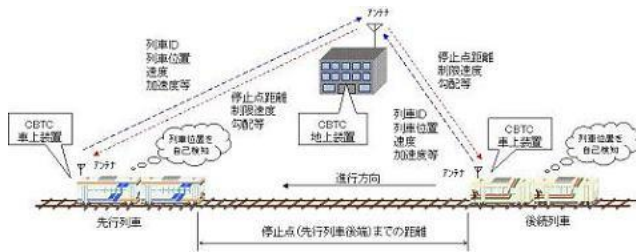
自動車認証審査



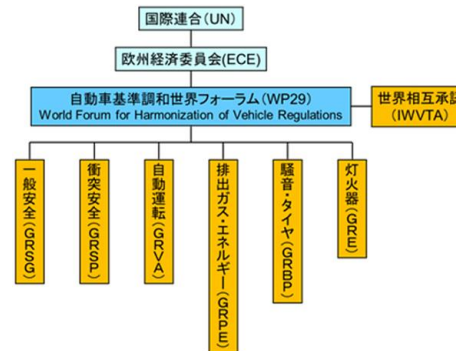
リコール技術検証



交通システム研究



国際調和推進



国内の公道で使用する自動車について、生産前の安全性の審査を実施するとともに、安全基準の国際標準化と鉄道等の安全・安定輸送の確保、新システムの導入等推進している。

独法での運営費交付金の削減

- ・運営費交付金は、一律機械的に削減する算定ルール(計算式)を導入
- ・どんなに良い仕事をして、自動的に交付金が削減させる独法制度



- ・施設整備補助金は主務省が財務省に要求するため、財務省にコントロールされ、予算上の制約がある
- ・施設や人件費の抑制が強く、労使自治の機能が弱い(国の給与・労働条件に準拠)

独法の予算（政府予算案）の推移

2008年度 約356億円
 2014年度 約278億円（08年比：22%減）
 2020年度 約316億円（08年比：12%減）

独立行政法人及び公益法人向け財政支出等の概要（政府予算案）の推移

（単位：百万円）

2008年度	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
3,557,663	3,422,743	3,162,565	2,988,097	3,111,285	2,896,043	2,779,875	2,833,307	2,804,049	2,821,977	2,832,387	2,918,206	3,160,761

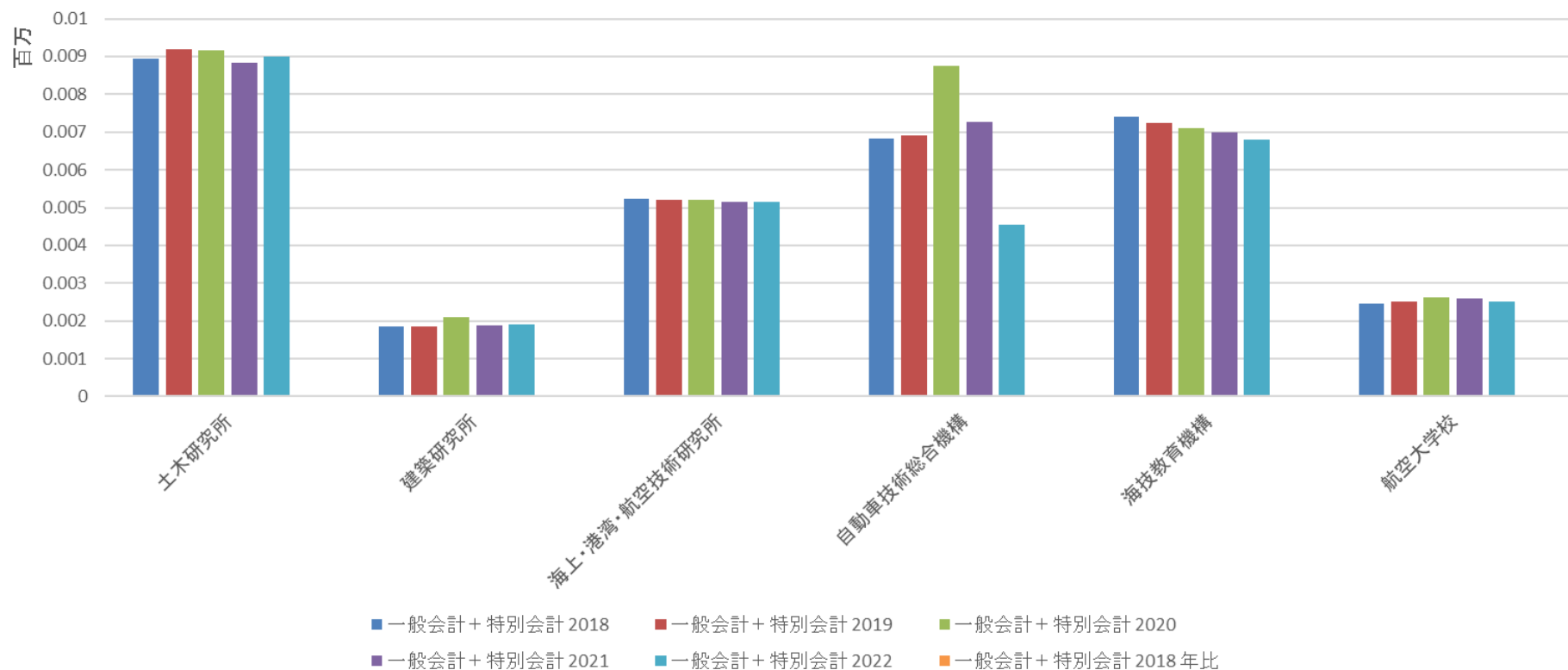
独立行政法人及び公益法人向け財政支出等の概要（政府予算案）の推移



独立行政法人及び公益法人向け財政支出等の概要（政府予算案）の推移

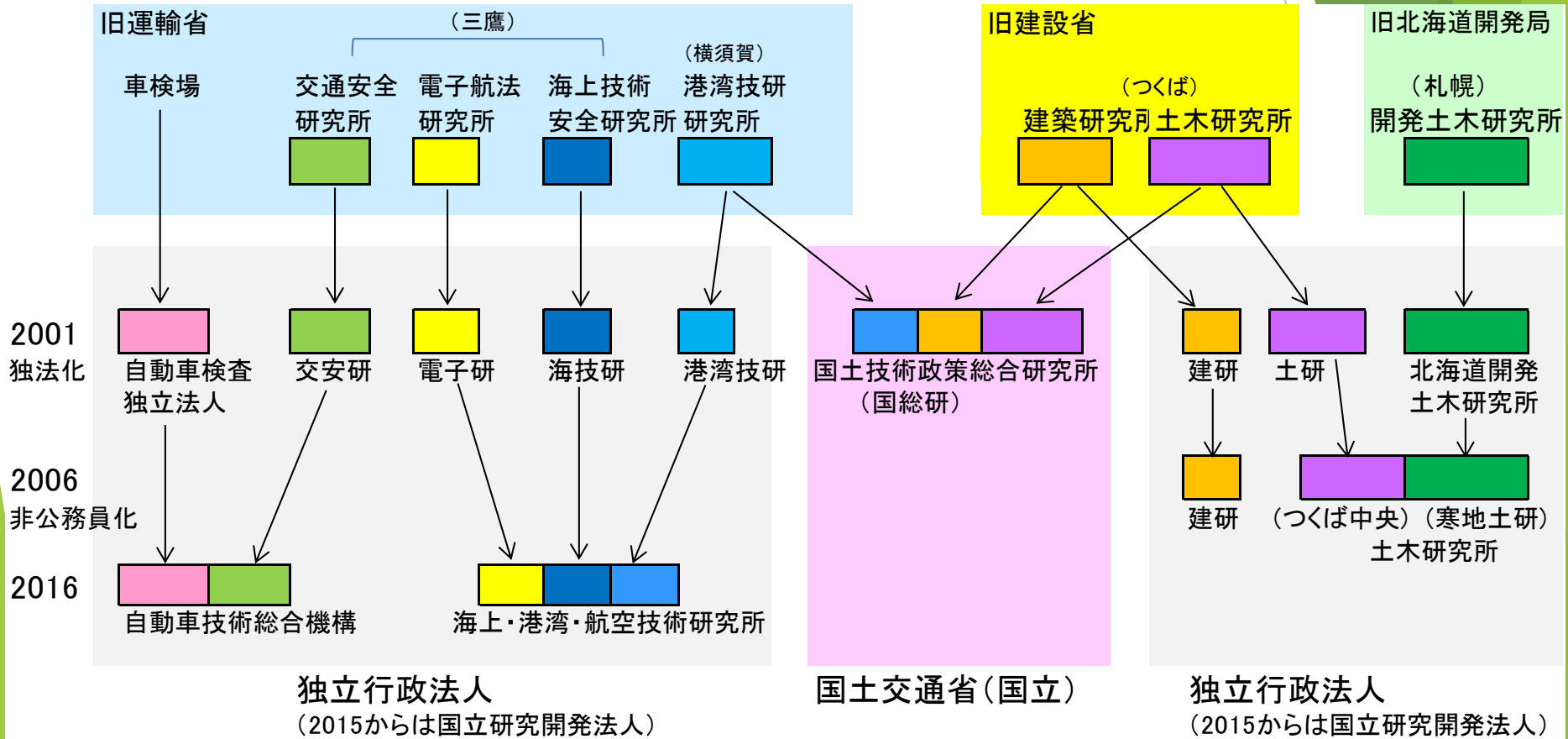
国土交通省所管の独法予算の推移

直近5年間の各独立行政法人の運営費交付金



【参考】

旧建設・旧運輸の各研究機関の組織の変遷



私たちが考える政策（提案）

- ▶ 国の責任で独法の事務・事業の存続・拡充を
- ▶ 国で運営すべき独法は国の行政機関に戻すこと
- ▶ 独法制度の抜本的改善・見直し
- ▶ 自主的・自律的運営の確保
- ▶ 人材確保や施設整備など優先的にする予算の確保
- ▶ 労使自治の実現、不安定雇用の是正、均等待遇の実現
- ▶ 研究者や教員などの独法職員の専門技能に見合った賃金



建設・交通運輸・防災の観点から
国民生活の安全・安心に資する