

独立行政法人の見直しに関する 労働組合からの要望について

目 次

公務公共サービス労働組合連合会 P 1

日本国家公務員労働組合連合会 P 2

特殊法人等労働組合連絡協議会 P17

2013年11月19日

独立行政法人改革等に関する分科会
各 構 成 員 様

公務公共サービス労働組合協議会（公務労協）

独立行政法人改革に対する意見

各構成員の皆さまの独立行政法人改革にかかるご対応、ご尽力に心から敬意を表します。

さて、独立行政法人で勤務する職員は、引き続き独立行政法人改革の中で大きな不安を持ちながらも、法人に与えられた目標の達成に向け、職務に精励しております。

各法人が国民の皆様への期待に応え、さらなる成果を挙げるためには、将来展望のもてる職場の確立と、職員が生き活きと働ける職場環境整備が欠かせません。改革による組織の改廃・統合や人員削減等によって、結局現場に負荷がかかり、国民へのサービスの質が低下することがあってはならないと考えています。

つきましては、独立行政法人の組織見直し等に関する、私どもの意見を下記のとおりまとめました。今後のご検討にあたって是非とも考慮いただきますようお願い申し上げます。

記

1. 独立行政法人改革は、国民生活を支える公共サービスのあり様に直接影響を生じさせることから、組織見直しおよび個々の事務・事業等については、国民ニーズに応え、政府の責任を果たす観点から検討すべきです。
2. 政策と一体的に事務・事業を推進するための組織を維持することとし、「削減ありき」で事務・事業及び法人の廃止・民営化を行うべきではないと考えます。
また、「中間的整理」では、主務大臣から法人に対する的確かつ明確な目標の付与とともに、主務大臣自らが業績評価を行うこととされていることから、法人運営が真に効率的に行われるために、各府省の所管を超えた統合の検討については慎重に進めるべきです。
3. 法人運営にあたっての自主性・主体性を確保すべきです。
4. 法人組織の見直しや廃止によって雇用問題が生じる場合は、国が雇用の承継に責任を持つべきです。

以上

独立行政法人改革等に関する分科会

分科会長 櫻谷 隆夫 殿

日本国家公務員労働組合連合会

中央執行委員長 宮垣 忠



独立行政法人改革等に関する要請書

独立行政法人制度は行政減量化の一環として2001年に創設されました。独立行政法人は、独立行政法人通則法第2条で定められている「国民生活及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及び事業であって、国が自ら主体となって直接に実施する必要のないもののうち、民間の主体にゆだねた場合には必ずしも実施されないおそれがあるもの」の事業を実施する法人です。

独立行政法人の業務運営については「自主性、自律性は十分に配慮される」とされているにもかかわらず、人件費等、予算の執行をはじめとし、実効的に「自主性、自律性」を発揮する余地がほとんどないなかで、国家公務員と同様の人件費削減に加え、毎年の一律的な予算の削減が行われるなど、財政的な効率性が優先される改革・見直しが行われてきました。

こうしたなかで、多くの独立行政法人では要員不足が深刻化し、例えば、研究機関では要員減を補う非常勤・有期雇用職員による業務実施体制を余儀なくされるなど、長期に及ぶ基礎研究の継続が困難になっています。また、検査機関では必要な検査機器の購入すら困難となるなど、予算の削減により日常の業務遂行にも支障が生じかねません。

このような度重なる組織見直しや、年々厳しさを増す職場環境のなかにあっても、研究機関、教育機関、病院、検査機関など、独立行政法人で働く全国の仲間は「自らの仕事が国民生活を支えるうえできわめて重要な役割を果たしている」と自負し、懸命に日夜汗を流して働いています。そして、私たち一人ひとりがそれぞれの役割を果たすことは、国民全体の利益の向上につながるものと確信しています。

いま、私たちの職場は「独立行政法人改革」の名の下に、統廃合・民営化を前提とした検討が進められていますが、職場の仲間からは、労働条件悪化への悲痛な声とともに、国民へのサービス低下を危惧する声が広がっています。残念ながら、こうした私たち現場の第一線で働く労働者の声は、「改革」の検討に反映されているとは言えません。

今、独立行政法人改革で必要なことは、民間では不採算となるような国民生活を底支えする研究や行政の確保であり、国民へのサービスを一層向上にさせるための体制拡充だと私たちは考えています。厳しい労働環境のなかで、国民のために日々懸命に働いている全国の仲間と国民の「思い」「願い」を受け止めていただき、ご対応をいただけますよう要請するものです。

記

- 1 各独立行政法人が国民生活と社会経済の安定・向上等に公共上の見地から貢献していることをご理解いただき、統廃合・民営化ありきではなく、存続・拡充を図ってください。

- 2 研究開発独立行政法人については、事務・事業の重要性を踏まえ、確実に目的を達成するための新たな制度創設について考慮してください。
- 3 独立行政法人の見直しにあっては、政府の意向に左右されることなく、慎重な検討をすすめてください。また、各省幹部だけではなく、現場の第一線ではたらく私たちの声に耳を傾けてください。
- 4 個別具体的な要請事項は別紙のとおりですので是非とも検討してください。

以 上

独立行政法人全体に関する要請書

1 自主的・自律的運営の確保について

(1) 運営体制について

独立行政法人の実施すべき業務については、各法人設置の個別法により明らかであるとともに、主務省庁の指導・援助のもとで、独立した法人に運営がゆだねられているものです。

したがって、法人組織内部の組織・人事政策は独立行政法人固有の権限であり、独立行政法人の事務・事業の執行責任の明確化をはかる観点からも、理事長の任命権等を含め、各法人理事会の判断と責任による運営を原則とした制度としてください。

(2) 運営上必要な財源の保障について

独立行政法人の自主的・自律的運営を保障するためには国からの財源措置が不可欠であり、国の行政機関から移行した法人は、市場原理に左右されることなく、国の政策を反映した公共性の高い事業を安定的に継続していく使命をもっています。

したがって、財源措置にかかわっては、運営費交付金の効率化係数等による一律的な削減は中止し、独立行政法人の事業遂行に必要な財源として保障していくよう改善していただくとともに、使途限定でなく、年度や中・長期計画にそって弾力的に使える仕組みとしていただくよう改善してください。

また、経営努力によって生じた剰余金については、独立行政法人の判断で自由に使えるよう措置してください。

(3) 目標設定と客観的評価の確立

明確な目標設定とその実現にむけた計画の設定、結果について評価を行い改善していくことは当然ですが、目標設定については、研究開発機関の基礎的研究などでは、現行の中期目標期間（3～5年）では評価が困難な場合があることから、長期（10年）の目標設定を追加してください。

また、目標設定については、独立行政法人の自主的・自律的運営の観点、および各法人の説明責任が課せられていることから、主務大臣が行うのではなく、独立行政法人の理事会の責任において設定するよう改正してください。

評価は、独立行政法人の自主性、自律性を尊重するため現行どおり事後評価が適切と考えます。評価にあたっては、効率性の観点はもとより、事務・事業の国民生活および社会経済の安定・向上等に対する貢献度を中心に、公正・客観性を担保する仕組みを確立してください。

2 独立行政法人における労使自治の保障について

運営費交付金をはじめ、国からの予算制限により、独立行政法人に働く職員の労働条件は大きな影響を受けることとなります。独立行政法人における労働条件は、国家公務員への適用法により決定される事項を除いては、労働組合法、労働基準法などの労働法制に基づき、労使自治により決定されるものであることから、事業遂行に必要な財源の保障とともに、各法人および職員の業績をふまえて労使自治の原則にもとづき決定される仕組みを確立してください。

3 契約方式等の改善について

契約方式については、一般競争入札を原則としつつも一律に義務付けすることなく、各法人の説明責任のもと、各法人が合理的、客観的に判断できるようにしてください。

また、事業の継続性、安定性、および効率的な予算執行の観点から、複数年契約の奨励や、中期目標を超える契約期間設定など、予算の年度繰り越しの実効性を高め、事業の実態（特殊性、専門性等）に見合う、柔軟な契約方式等の実施・導入を検討してください。

以 上

第 1 WG への要請書

土木研究所

土木研究所は、日本の土木技術の中核と言える研究機関であり、国民生活に密着した公共施設的设计・施工・維持管理の研究をはじめ、自然災害から国民の生命と財産を守る防災研究、さらには環境関連の研究も行っています。阪神淡路大震災では、橋など多くの公共構造物が倒壊被害を受けましたが、その後の土木研究所の研究成果に基づく耐震基準の策定と耐震工事により、近年の地震では構造物の倒壊は希になっています。また、東日本大震災では、国のテックフォース隊員の一員として延べ 227 名の職員が災害現場に赴き、調査や復旧作業の助言にあたったほか、現在でも津波や地盤の液状化等の研究を精力的に行っています。

土木研究所は、2001 年に国土技術政策総合研究所（国研）との分割により独立行政法人に移行し、2006 年には当時の政府決定により北海道開発土木研究所との統合を経験しています。しかし、統合のメリットとして期待された「研究活動の効率化、研究成果の質的向上」よりも「自然特性の差異による共通研究活動の困難さ、遠隔地ゆえに相互機関の調整煩雑」などのデメリットが上回る実態を招いており、結果として「数合せの統合」による弊害を指摘せざるを得ません。今般、他研究機関との更なる統合や研究実施体制の縮小などが検討されておりますが、第 183 国会の道路法一部改正案に対する衆参両院で「機能強化」の付帯決議をいただいたことも一例として、国、地方公共団体等が実施する事業との連携強化が求められており、「数合せの統合・縮小」ではなく、むしろ土木研究所の機能・体制強化こそ必要と私たちは考えます。当該研究所に勤務する者からの声にも耳を傾けていただき、慎重なるご検討をいただくようお願いするものです。

建築研究所

建築研究所は、建築技術の中核と言える研究機関であり、国民生活に密着した建築物の技術基準策定の基となる研究をはじめ、国民生活の安全確保・快適な住環境の実現、民間の技術開発支援の研究、さらには地震工学に関する研修も行っています。東日本大震災では、国土技術政策総合研究所（国研）との共同で延べ 100 名の職員が災害現場に赴き、建築物の被害調査にあたったほか、現在でも津波や長周期地震動に関する建築基準整備・建築物への影響などの研究を精力的に行っています。

建築研究所は、2001 年に国土技術政策総合研究所（国研）との分割により独立行政法人に移行しましたが、1980 年の筑波研究学園都市への移転時に設置された多くの実験施設が 30 年余を経て老朽化が進んでおり、加えて運営交付金の削減により維持管理・更新が厳しく制限されて満足な研究が行えない問題を生じています。また、前自公政権時代には、約半数の政府側委員から「基準関係など公共性の強い研究業務にあたっているならば、国の機関に戻ってはどうか」とさえ指摘されているところです。今般、他研究機関との更なる統合や研究実施体制の縮小などが検討されておりますが、建築研究所の研究成果は、国が実施する関連行政施策の立案や技術基準の策定等に反映され、国民の安全の確保、健康で快適な居住空間の実現、省エネルギーや環境への配慮等持続可能性の確保、さらには民間の技術開発や設計・施工の現場での活用など各界からのニーズが高まっており、「数合せの統合・縮小」ではなく、むしろ建築研究所の機能・体制強化こそ必要と私たちは考えます。当該研究所に勤務する者からの声にも耳を傾けていただき、慎重なるご検討をいただくようお願いするものです。

海上技術安全研究所

2001年4月に独法化されたことにより、当所の研究環境・方針はそれまでと大きく変わりました。具体的には、これまでの基礎研究重視の姿勢から研究成果の普及、受託・請負研究を重視する姿勢となり、民営化に伴う必然的な変化と言えます。

私たちは国研（旧、船舶技術研究所）時代より蓄えた知識・技術が国内の海事産業活性化に繋がることを信念に研究にとりくんでおり、そのことは私たち職員の願いでもあります。そして、それらの知識・技術を駆使し、海上安全イニシアティブ等の論文投稿、受託・請負研究の目覚ましい増加、海事関連国際規則に関する多くの技術的提言・補佐、等々の成果を挙げてきました。

一方、昨今の情勢により成果目標（数値目標）は年々厳しくなり、目標達成のための受託・請負研究が尊重され、研究者の知識・技術の向上ならびに関連業界の根幹技術につながる基礎研究は軽視される傾向にあります。独法改革の中で、大学・民間・独法型研究機関ごとの役割を整理する状況となっていることは理解するものの、海事・海洋分野におけるわが国唯一の公的な研究機関として、多くの試験施設を有する海上技術安全研究所だけが実施可能な基礎研究も多数あります。その一方で、個々の知識・技術の向上に直ちに結びつかない業務が続くことにより、研究者に大きなストレスとなることはもちろん、職員の拡充が無いままに数値目標ベースの業務が続くこととなれば、確実に研究者への負担は増加し、健全な職場環境を保つことができなくなります。

また、外部からの獲得資金（受託・請負研究、競争的資金獲得）は増加しつつあるものの、独法改革により結果的にそれらの増加分に近い運営費交付金が削減される傾向にあるため、目標達成のインセンティブは皆無の状況です。さらに、外部からの獲得資金は基本的に不安定であることから、こうした状況が続くと基盤的な運営費交付金を確保できない状況に陥り、さらなる研究環境の改悪につながってしまいます。

四面を海に囲まれた我が国においては、国民生活に必要な不可欠な物資等を輸送する船舶の安全確保や、海洋開発、海洋環境の保全是きわめて重要であることから、独法型研究機関の統合で整理するのではなく、情勢に左右されない運営費交付金の基盤的な配賦や人員の拡充、さらに成果主義にとらわれず、基盤的研究・先進的研究と両立できる制度の確立、公正・公平性、透明性、客観性を担保した研究ができるよう、研究体制の拡充に主眼を置いた見直しを求めます。

電子航法研究所

1. 存在意義

電子航法研究所は、日々進歩を続ける電子航法について、航法技術の開発、機器の試作、評価試験などを行うことにより、交通の安全の確保とその円滑化を図ることを目的としています。

航法とは航空機や船舶などの移動体を目的地まで安全にかつ効率よく導く技術で、航行中の位置や進行している方向などを知るために必要な情報を提供するものです。現在の航法は、電波航法にコンピュータなどの電子技術を応用した電子航法が主となっており、航空機や船舶などとの通信、その位置を知らせるための航法、レーダなどによる監視、これらのシステムを用いて航行を秩序よく整理し衝突防止する管制など広い範囲の技術が含まれています。

独立行政法人の趣旨を踏まえ、自律的、効率的で透明性の高い業務運営を図りながら、具体的な目標を確実に達成できるように努め、国土交通行政を支えるとともに、国際性を併せもつ電子航法技術の発展に寄与しています。

2. 組織の現状

当研究所組織の現状としては、職場環境の厳しさが年々増しています。

具体的には、短期的な成果を求められ、根幹技術に関わる時間を要する研究の実施が困難な状況になっています。その上、運営費交付金の削減に伴う研究予算の縮小により厳しい研究環境におかれています。また、若手研究員は任期付による採用が多く不安定な雇用に置かれており、研究に集中できる環境ではありません。

3. 要望事項

組織や事務・業務の統廃合、縮減等を前提とせず、長期的な視点での研究を行うことができるよう研究体制の充実を求めます。

以 上

第 3 WG への要請書

交通安全環境研究所

交通安全環境研究所は、国土交通省の行政施策の支援として、自動車や鉄道輸送の安全性の確保と地域環境の改善に関する基準の策定に資する研究を行っています。近年では、自動車及び鉄道分野の基準化、規格化における国際調和の重要性が増していることから国内に限らず国際調和が図られる議論の場にも積極的に参画しています。加えて、自動車については、国土交通省の行う新型車の型式指定の一環として安全と環境基準への適合性の審査を実施しており、さらにリコールに関する技術検証機能も強化しています。これによって研究、審査そしてリコール検証が三位一体となって自動車行政の支援を行うことを可能にしています。このような機能を有する交通安全環境研究所は、時代によって変化する交通社会全体のあり方を自動車、鉄道の両面から捉え、安全・環境に資するため利便性・経済性の観点も含めて探求することができる総合的かつ唯一性をもった研究所です。

このように交通安全環境研究所では自動車や鉄道に係わって国民の安全・安心を守る重要な研究などを行っていますが、現在の独法制度下では研究予算の削減や短期的な成果を重視する傾向により根幹技術に関わる基礎的研究が予算的・時間的に実施が困難な状況です。また、運営費交付金の削減が続いており、人材確保や労働条件などが厳しい環境となっています。特に、若手研究員や技術職員の多くは任期付や契約職員として採用され、不安定な雇用環境におかれており十分な研究環境とは言い難い状況となっています。

今、すすめられようとしている独法改革のなかでは、自動車検査独立行政法人との統合について検討されていますが、自動車の検査と陸上運輸技術の研究・開発は似て非なるものであり、統合することによってさらに今後の研究が縮小され、国民の安全・安心を守る研究がすすめることが出来なくなるのではないかと危惧しています。

については、独法改革において数あわせの統合をすすめるのではなく、国民の安全・安心に直結する様々な研究が行えるよう体制の充実を図ることを強く要望します。

海技教育機構

日本は周りを海に囲まれ、輸出入には海上輸送を担う船舶はなくてはならない存在であり、その船舶を安全かつ安定的に航行させる船員の育成は大変重要なものとなっています。船舶は世界各国の海上を移動するものであり、条約などで要求されている能力要件を備えた船員の育成を海技教育機構に属する海技大学校及び海上技術短期大学校、海上技術学校がその責を担っています。

世界には、英仏海峡で発生した事故を契機にして、事故防止のためには船員の質を向上させる必要性が強く認識され作成されたSTCW条約（船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する条約）があります。その中では、船員が備えるべき能力要件や締約国当局の船員教育機関に対する監督などが要求されており、海技教育機構ではSTCW条約で要求している能力要件のうち、座学に関する教育を実施し、教員が知識水準の確認を条約に沿って行います。そして、取得する資格は条約証書の効力を持つものとなっています。

また、内航海運に目を向ければ貨物輸送量の4割を担っており、うち8割が産業基礎資材（石油製品・鉄鋼・セメントなど）であり、日本の産業を支えていると言っても過言ではありません。また、東日本大震災においても内航海運が活躍しています。

さらに、地球温暖化対策として二酸化炭素の発生量の削減を図るとともに、道路混雑の改善

策として幹線トラック貨物輸送をエネルギー消費の効率的な海上輸送へのモーダルシフトを推進することが社会的に求められています。

今、日本人の船員数は年々減少し加えて高齢化がすすんでいることが問題となっています。このような状況を解決するためには、国の責務として積極的に船員を確保し育成していくことが求められます。

当機構は、数ある船員教育機関の中でも最大規模の船員教育機関であり、毎年350名の学生を内航海運に送り出しています。現在、内航海運では約5300隻の船舶が運行されていますが、船員の高齢化に伴い、業界より更なる増員を求められています。しかしながら、度重なる予算削減や組織の統合により、質の高い教育を維持することが困難になるばかりか、労働環境悪化により教員の確保が難しい状況となっています。

この間の独法改革などでは受益者負担の増大が議論されるなど船員を志す若者に負担を強いような議論が行われています。また、現在行われている独法改革では航海訓練所との統合について議論されているように見受けられますが、航海訓練所ではSTCW条約で求める実技に係る訓練を行っており、海技教育機構が実施する座学と内容を異にするものです。さらに、航海訓練所では運営費交付金が年々削減されてきたため、練習船の運航計画に支障をきたしており、組織統合が現実のものとなれば、運営費交付金のさらなる削減と運行経費捻出のために座学教育に係る経費削減が行われ、わが国の船員教育に悪影響を及ぼすことは火を見るより明らかです。

国際的な評価では、国際海事機関加盟国170ヶ国において、わが国はホワイトリストに掲載されており、ホワイトリストを維持することは、様々な条約や経済活動などにおいて大きく影響を及ぼすものとなります。運営交付金の削減や組織統合は、ホワイトリストの維持ができなくなる恐れが生じ、更には、日本人船員の国際的信用を失うものとなる恐れがあります。

このことから、今回の独法改革では組織統合の検討ではなく海技教育機構に求められている船員教育を拡充するための実施体制の充実を検討していただくことを強く要望します。

航空大学校

航空業界では、国土交通省成長戦略の具体化として、成田空港・羽田空港の発着枠拡大など首都圏を中心に全国的な航空交通量の増大が図られています。さらにLCCやビジネスジェットの誘致が今後も積極的に進められることで、ますます航空交通の過密化が進むことが予想されているなか、すでに世界中でパイロットの争奪状態となっており、優秀なパイロットの不足が深刻になりつつあります。

更に、現在日本国内においては、諸外国特に先進国と比較して航空の裾野の広がりをみせておらず、その不足については非常に顕著に現われており、未だに外国人パイロットに依存しなければならない状況にあります。

いま、我が国の大手航空会社をはじめとする航空の第一線で活躍するパイロットの多くは、航空大学校から輩出されています。国土交通省の成長戦略でも示される今後の航空行政は、少子高齢化で国内需要の減少が予想される将来において、アジアなどの成長著しい諸外国の航空需要を積極的に我が国に取り込んでいく、という重要な国策として位置づけられています。その具体化にあたっては、政策と同時にそれを動かす要員が必要なのは言うまでもなく、パイロットはその根幹を成す存在であることは言うまでもありません。パイロット養成は、他の交通機関の乗員の養成とは異なり、多額の養成経費がかかるうえ、高度な専門知識・技術の取得に長い時間を要します。また、自動車、鉄道などは危ない状況になれば止まることができますが、

航空機は一度離陸すれば、着陸するまで止まることができず、常に冷静な瞬時の判断と、高い技術、資質がパイロットには求められます。さらに、一度、事故が起きるとその被害は他の公共交通機関とは比較になりません。このように、極めて高い能力と資質を必要とする優秀なパイロット要員の育成は、ますます増大する航空需要における国民の安全・安心の確保という国の責務と密接な関係があります。しかしながら、このパイロット養成事業を営利目的の民間に移行してしまうと、高額な授業料を支払える者以外はパイロットになる道が閉ざされ、我が国の航空業界は必要な適性を持った優秀な人材を十分に集めることができなくなります。このことから、国民が信頼して利用できる航空機を操るパイロットの基礎部分養成を国が行うことは国益にかなうものであり、最大の受益者は国民なのです。航空大学校が行っている優秀なパイロットの安定供給は、すなわち我が国の発展の土台でもあり、国が責任を持って行わなければならない事業です。

このような状況にもかかわらず、航空大学校ではこれまで一律機械的な運営費交付金の削減がされています。予算が十分確保できないため、いまだに東日本大震災で一時中断した訓練の遅れが解消できておらず、現在でさえもパイロットの安定供給について深刻な問題を抱えています。世界的な競争によって航空会社が厳しい経営環境におかれているなかで、航空会社による受益者負担の増加は容易でなく、また航空会社からの歪な分担金制度によって税金を投入した学生の就職が制限され、本当の意味での損失に繋がっていると感じています。運営費交付金がこのまま減額され続けると航空大学校の運営が成り立たなくなるおそれがあります。そのことは、上述のとおり、我が国の航空行政の破綻にもつながりかねません。

以上のことから、安全・安心を最前提とした国民のニーズに応えるためにも、航空大学校は国の責任で運営することを要望します。

自動車検査独立行政法人

自動車検査独立行政法人では、自動車検査業務のうち法律が求める安全基準への適否についての審査を実施しています。その審査対象は、軽自動車を除き乗用車から大型の貨物車、ホイールクレーンなどの大型特殊車など様々な自動車について、使用過程車の検査（継続検査）をはじめ、新たに運行する自動車の検査（新規検査）や並行輸入車の審査、乗車定員や寸法を変更した場合の検査（構造等変更検査）の際の安全基準への適否などを審査しています。寸法等の制約から画一的である軽自動車と比較して、国土交通省から寸法等の制約を緩和された大型の貨物自動車、ホイールクレーンなどの大型特殊自動車も対象となることから、より専門的な知見が求められており、私たちは限られた人員の中で日々研鑽を重ね、猛暑の日も凍りつくような日も、厳しい職場環境の中で、職員一人ひとりが「自らの仕事が国民の安全・安心、環境の保全に寄与している」ことを自負し、業務を行っています。こうしたなかで、私たちの職場には多くの業者や利用者が訪れていますが、検査における不当要求なども発生しており、「国が実施する検査」として、毅然とした対応が求められています。

今回の独法改革では、国で実施している自動車登録業務の自動車検査法人への移管を含めた議論が行われていますが、自動車の登録制度には第三者への対抗要件となる「所有権の公証」を行う「民事登録」の側面と、地方運輸局業務のほか、警察庁（犯罪捜査など）、国税庁（自動車重量税）など他の行政機関が登録情報を活用する「行政登録」の2つの側面を持っています。

自動車登録業務は国が行っているからこそ公権力を行使して「所有権の公証」が行えるほか、登録情報を国が一元的に管理しているからこそ、国民にとって信頼性され各行政機関でも活用されるのです。その中心的な役割を担っている登録業務を国から切り離せば、情報の信頼性が低下し、円滑な自動車の取り引きなどに支障をきたし、結果として国民の安全・安心が脅かさ

れることにつながるでしょう。

私たちは、自動車登録制度の持つ意義を自覚し、日々、一台ずつ神経を使いながら必要書類等を審査し、自動車検査証を交付しています。昨今、「個人情報」の漏洩が社会問題となっており、自動車所有者・使用者の住所・氏名などの「個人情報」が、国以外の組織に移管されることに対して、私たちは重大な懸念を持つとともに、私たちがこれまで行ってきた業務が否定されるような独立行政法人への移管を受け入れることはできません。

実際に登録業務を自動車検査法人に移管することについては、弁護士団体から「登記所が独立行政法人になるようなものであり、独立行政法人化すれば、コスト削減やリストラが求められ、職員の非正規化や民間委託化がすすむことになるのではないか。そうなれば国の仕事が形骸化し、個人情報もどこに行くかわからなくなる。国が責任をもって実施すべき」という意見や、自動車関係団体から「所有権の公証は、商売の基本に関わる問題であり、そもそも独立行政法人が自動車検査証を交付して『公証』と言えるのか疑問」といった意見が出されています。このほか、東日本大震災に際しても、国が実施しているからこそ対応できたことも多いことから、慎重な検討が強く求められると考えます。

私たちは、国民の権利及び安全・安心を確保するためにも今回の改革では、国から自動車検査法人に移管できる業務の範囲の検討ではなく、自動車検査・登録制度を充実させる見直しを強く要望します。

以 上

別紙4

産業技術総合研究所(産総研)の改革についての要請書

「鉱工業の科学技術に関する研究及び開発等の業務を総合的に行うことにより、産業技術の向上及びその成果の普及を図り、もって経済及び産業の発展並びに鉱物資源及びエネルギーの安定的かつ効率的な供給の確保に資することを目的とする」(独立行政法人産業技術総合研究所法第3条)法人である産業技術総合研究所が、さらにその役割を発揮するため、以下の改革を行われるよう要請します。

記

1. 研究関連の調達方法の見直し

行政改革推進会議の独立行政法人改革有識者懇談会の「中間とりまとめ」(6月5日)では、調達が検討課題とされていますが、必ず改善を実現し、研究の実態に合わせた調達制度にする必要があります。

特に、1社しか実験機器を作っていないにもかかわらず、他社からも合い見積もりをとり、入札を行うという1社入札は不合理な制度であり、直ちに廃止し、随意契約の要件を緩和すべきです。

2. 中期目標期間を超える繰り越しの実現

目標期間での完結にとらわれず、研究開発の性格に合った、中期目標期間を超える繰り越しができる柔軟な会計制度への改善をすべきです。

3. 運営費交付金の一律削減の見直し

運営費交付金は毎年1%以上機械的に削減されますが、当所の業務である研究開発は定型的、現業的業務ではないため予算の効率化を行う余地はほとんどありません。運営費交付金の削減は研究業務、研究者の雇用等の減少となり研究所としての基盤が低下します。研究基盤維持に必要な額を交付すべきです。

4. 人件費の削減の見直し

人件費の削減が続いています。特に事務系の人員削減が著しい一方、調達業務、安全管理業務、コンプライアンス対応など事務系の業務量は増大しているため残業が恒常化し、過労による労災も発生しています。業務量に応じた人件費を確保すべきです。

5. 中期目標の主務省・法人一体での作成

研究現場ではない主務省で示せる目標には限界があり、研究現場から持ち上げで目標を定めざるを得ない部分があります。機械的な分離は二度手間を生む原因です。中期目標は、主務省と法人が一体で作成すべきです。

6. 研究活動の特性に対応した評価制度の実現

国全体の科学技術政策や経済産業省の産業競争力強化への貢献で重点と位置づけられる研究だけでなく、①将来のシーズを生み出すための着実に進めるべき基礎的・基盤的研究、②長期間の研究活動を要する研究、③研究活動の成否に不確実性が大きい研究など、研究活動の特性に対応した評価制度を実現すべきです。また、目標が未達の場合も、そのことだけをも

って評価を下すのではなく、背後にあるかもしれない構造的要因を見過ごすことのないよう、
要因分析・検証を行うべきです。

以 上

製品評価技術基盤機構の改革についての要請書

「工業製品等に関する技術上の評価等を行うとともに、工業製品等の品質に関する情報の収集、評価、整理及び提供等を行うことにより、工業製品等の品質の向上、安全性の確保及び取引の円滑化のための技術的な基盤の整備を図り、もって経済及び産業の発展並びに鉱物資源及びエネルギーの安定的かつ効率的な供給の確保に資することを目的とする」(独立行政法人製品評価技術基盤機構法第3条)法人である製品評価技術基盤機構が、さらにその役割を發揮するため、以下の改革を行うことを要望します。

記

1. 国家公務員身分を維持すること

製品評価技術基盤機構はこれまで警察、消防などと連携して重大事故の原因究明や事故調査など、行政が果たすべき重要な役割を担ってきました。事故原因究明業務、事故調査業務に関して、事故品を所有する一般消費者からの事故品の提供、警察や消防などから提供される捜査情報、民間企業の個人情報や製品情報の提供などの関係者からの協力は、職員が公務員であることによる信頼に基づいています。業務を円滑に進め、国民の期待に確実に応えるためにも、公務員型法人とすることが必要です。

2. 組織・人員は確実に維持し、合理化の対象としないこと

製品評価技術基盤機構では、多くの事故品を収集・分析して、火災事故や品質・強度劣化の原因、誤使用の多い製品の類例など事故防止につながる情報を提供するとともに、製造から使用にいたるまでの事故の原因となり得る要因解析のためのノウハウを専門知識や技術により蓄積してきました。これらの業務の増大に対しては専門技術系職員のほか、他の部門からの人員振替や企業OBを事故調査員に役務委嘱するなどして効率的に対応してきましたが、全ての事故品に対し、十分な調査・検証の時間が掛けられない状況にあるため、国民の期待に応えられるよう常勤の技術職員を増員し、体制強化することが必要です。

3. 主務大臣の目標指示、業績評価、業務効率化に関わる中期的評価、年度毎の報告は、簡便なものとするとともに、予算の次年度繰越などは維持すべき。

国との密接な連携を図りつつ、确实・正確な業務執行に重点を置いて事務・事業を行う法人は、主務大臣が毎年度、目標を指示するとともに業績評価を実施するとしています。現在の中期目標管理でも「評価疲れ」が指摘されており、毎年の目標管理では、より一層「評価疲れ」が引き起こされることが危惧されます。国と事実上一体である以上、これらの仕組みは簡便なものにして「評価疲れ」を防ぐべきです。また、産総研の項で提案しているのと同様、目標は、主務省と法人が一体で作成すべきものと考えます。

以 上

独立行政法人国立病院機構に関する要請書

独立行政法人国立病院機構は、現在 143 病院で約 50,000 床を超える病床を有し、日本最大のネットワークを活用して国民の健康と国民医療の向上のために働いています。

国立病院は、急性期から慢性期の医療まで地域の医療機関や自治体との連携を図りながら全国的に地域医療の質の向上に重要な役割を果たしています。

それとともに、重症心身障害児(者)、筋ジストロフィー、結核、司法精神、救急医療、災害医療など他の医療機関では担うことができない不採算な政策医療を積極的に担い、海外の地震被害にも職員を派遣し、被災地における医療活動に貢献しています。

とりわけ、心神喪失者等医療観察法に基づく指定入院医療機関に関わっては、国立病院機構が約 6 割の病床を占め、国の政策医療の推進に重要な役割を果たしています。

また、臨床の現場に根ざして高度先駆的な医療から標準的な予防、診断、治療法の開発に関わる豊富な臨床データの収集及び解析を推し進め、臨床研究活動を推進しています。

さらに、医師、看護師をはじめとする医療従事者の育成と臨床研究に従事する研究スタッフの育成も担っています。

現在、独立行政法人改革等に関する分科会において、独立行政法人改革等について集中的な議論が行われていますが、このような国立病院の国民に対する役割を踏まえた議論が行われるよう要望します。

国民の健康と国民医療の向上に重要な役割を果たしている国立病院の安定的な運営を確保するため、他の医療機関では担うことが困難な不採算な政策医療に対する運営費交付金を措置していただくよう要求します。

また、各病院が経営改善に取り組んで生じた剰余金については、国立病院機構が医療の充実・強化に活用できるよう制度の見直しを求めます。

医師、看護師をはじめとする医療従事者を確保するために、医療労働者にふさわしい賃金制度が確立できるよう労使自治の原則に基づき、決定される仕組みを確立することを要求します。

以 上

特殊法人労連発第14号
2013年11月21日

行政改革担当大臣
稲田 朋美 殿

特殊法人等労働組合連絡協議会
議長 長 平岡 信彦
都市機構労働組合
中央執行委員長 小林 真一



利用者の声に沿う「独立行政法人改革」を求める要請

私たち特殊法人等労働組合連絡協議会（特殊法人労連）は、独立行政法人（独法）労働者を組織しており、独法事業の民主的発展をめざしシンポジウム等を開催している労働組合です。

独法改革の名前で、貴省に置かれた「独法改革に関する有識者懇談会」や「独法改革等に関する分科会」の議論を経て、年内に制度の見直しと法人組織の「整理合理化」案がまとめられようとしています。そして、来年の通常国会に独法通則法「改正」法案と法人組織見直し法案が提出されると聞いています。

1980年代「一般消費税」の導入を前に行革を先行させるべし、と第二次臨時行政調査会が設置され、「官から民へ」「国から地方へ」を合言葉に、国鉄分割民営化等の一連の民営化がすすみました。その後も増税導入のスケープゴートとして行政改革が行われ、2000年以降は橋本六大改革で社会保障改革や司法改革、中央省庁再編等、「この国の形」を変える改革が実施され、小泉構造改革で道路公団民営化や郵政民営化が行われました。

「小さい政府」は実現しつつありますが、国の財政赤字は1000兆円に膨らみ、行政改革の成果は表れていません。そして、J R 北海道の連続事故やネクスト中日本の管子トンネル事故に見られるように、効率優先の民営化の問題点があらわになっています。

今回の独法改革もスリム化・「民でできることは民で」という、従来の改革方向が示されており、当該労働者は事業・組織の改編に対し不安を持っています。審議内容も五里霧中の状況で、4つのワーキング・グループの議事概要は1～3行に過ぎず、その内容を察することもできないため、公に設置された分科会の議論が公にされないことに疑問が募ります。行革推進法第2条（基本理念）に「政府及び地方公共団体の事務及び事業の透明性の確保を図り」とあるように、行政の透明性を国民は求めており、行革事務局及び分科会は審議の透明性を確保すべきです。

また、10月2日から始まった第1回目のヒアリングでは5分程度の説明に20分程度の質疑応答であり、これまで行革によって法人統合が繰り返されてきたことから、複数の事業を抱える法人において、事業の説明が5分で十分とは到底思えません。さらに、1回も呼ばれなかった法人や、1回しか呼ばれなかった法人の改革は、どのような結論になるのでしょうか。議論が十分とは言えないでしょう。

研究開発独法の統合と第4WG単独で議論している都市再生機構が、今回のターゲットだと推測しますが、統合することで総務部門の一部の減量効果はあっても、事業本体を「合理化」することはできません。むしろ組織の巨大化によって意思疎通が図りにくくなることさえあります。

都市再生機構については第4WGの第3回で全国公団自治協が、「UR賃貸住宅の役割や重要性は増しており、UR賃貸住宅の公共性が失われれば自治体は過大な財政負担を背負うことになる。公共住宅として存続を」と要望しています。同時に、埼玉県も「UR賃貸住宅は実態として、公営住宅の補完的役割を果たしている。地方公共団体のみで住宅セーフティネット機能を全て担うことは、財政やマンパワーの観点から困難である」と述べています。

1996年「第2回国連人間居住会議」で、国連は「住まいは人権」という理念を、国民的権利として承認しました。日本国憲法第25条「すべての国民は、健康で文化的な最低限度の生活を営む権利を有する」の中にも「人間にふさわしい住居に住むこと」が含まれています。国民・

利用者の声に背く改革ではなく、関係者の声を反映した改革こそ望まれるところです。
そうした観点と当該労働者の立場から、下記の事項を要請します。

記

- 1 国民・利用者・当該労働者の声に沿い、独立行政法人の安易な統廃合、民営化は止めること。
- 2 都市再生機構の改革については、13兆円の負債が強調されているが、それ以上の資産を有することを確認すること。URの資産はH24年度末で14.4兆円、有利子負債は12.7兆円である。
国策として財政投融资資金を活用し、公共住宅建設や都市再生事業を行ってきた経緯を踏まえ、URは国民共有の財産であることを認識し、以下の点に留意すること。
 - (1) 震災復興支援でURの重要性が示されており、災害列島日本において土地住宅関係のノウハウを持つ集団として、URの公共性を維持すること。
 - (2) 居住者の要望である、安心して住み続けられるUR賃貸住宅の公共性を維持すること。
 - (3) 建物の安全性担保や管理サービスの向上のために、保守管理の民間委託につながる「上下分離方式」は行わないこと。
 - (4) 賃料の値上げを見込んだ「上下分離方式」は行わないこと。
- 3 国の責任で独立行政法人改革を行う以上、独立行政法人職員と関連会社社員の雇用問題については国が責任を持つこと。

以 上