

特殊法人改革の行方

京都大学経済研究所
岩本 康志

1

特殊法人等改革の(当初の)戦略

2001年当初の行革担当相は橋本龍太郎

手順

1. 個別の事業(「中身」)の見直し
2. 組織形態(「器」)の見直し
 - 廃止
 - 民営化
 - 組織形態の見直し(例えば独立行政法人)

4

特殊法人等改革

- 2000年12月 行政改革大綱
(特殊法人等の改革, 公務員制度等の改革, 行政委託型公益法人等の改革)
- 2000年12月 行政改革推進本部・行政改革推進事務局の設置
- 2001年6月 特殊法人等改革基本法
- 2001年6月 特殊法人等改革推進本部の設置
- 2001年6月 行革断行評議会の設置
- 2001年8月 「特殊法人等の個別事業見直しの考え方」
- 2001年10月 「特殊法人等の組織見直しに関する各府省の報告に対する意見」
- 2001年11月 「先行7法人の改革の方向性について」
- 2001年12月 「特殊法人等整理合理化計画」

2

戦略の評価

- 👉 163法人について1年以内に整理合理化計画を策定
- 👉 事業の見直しに重点
- 👉 特殊法人・認可法人を対象
- 👉 大規模な法人を重点的に検討
- 原則として👉 廃止, 👉 民営化

5

特殊法人とその他機関

- 特別会計
- 独立行政法人 (2001年より新設)
- 特殊法人
 - 法律により直接に設置される法人(公社)
 - 法律により設立行為をもって設立される法人(公団, 事業団, 公庫, 銀行, 金庫, 特殊会社, 基金)
- 認可法人
 - 法律の枠内で関係者が任意設立し認可を受ける法人
- 民間法人 (政府の資金的関与なし)
- 公益法人
- 地方公営企業
- 第3セクター (地方政府出資の法人)

3

特殊法人に限定して 事業を見直す問題点

1. 空港建設
 - 成田・関空は特殊法人
 - 中部は民間企業
 - 羽田等は特別会計
2. 宇宙開発
 - 宇宙開発事業団は特殊法人
 - 航空宇宙技術研究所は独立行政法人
 - 宇宙科学研究所は国立研究機関

6

「廃止」の弊害 廃止された特殊法人は存続する

	廃止法人	受け皿法人
2001	年金福祉事業団	年金資金運用基金
1999	日本開発銀行 北海道東北開発公庫	日本政策投資銀行
	雇用促進事業団	雇用・能力開発機構
	住宅・都市整備公団	都市基盤整備公団

7

民営化等の形態

- 株式会社
 - 完全民営化 政府の関与なし
 - 特殊会社 政府の関与あり
- 特殊法人・認可法人
 - 民間法人 政府の資金的関与なし
- 公益法人
 - 財団法人
 - 地方共同法人(仮称)
 - 共済組合
 - 学校法人

10

先行7法人の改革

- 道路4公団
第三者機関で検討（民営化？）
- 住宅金融公庫
5年以内に廃止
- 都市整備基盤公団
集中改革期間中に廃止
- 石油公団
廃止

8

特殊法人改革の経済学

- 事業として適切か
- 組織形態は適切か
- 政府の役割を正しく理解することによって、誤った改革を避けることができる。

11

特殊法人等整理合理化計画

- 他の法人との統合を含め、廃止 17法人
- 民営化等 45法人
- 独立行政法人 38法人
- 現状の組織形態を維持 5法人
- 集中改革期間内に検討し結論 5法人
- 2002年に検討 8法人

9

「行政関与の在り方に関する基準」 (1996年12月、行政改革推進委員会)

基本原則A

「民間でできることは民間に委ねる」という考え方に基づき、行政の活動を必要最小限にとどめる。

基本原則B

「国民本位の効率的な行政」を実現するため、行政サービスの需要者たる国民が必要とする行政を最小の費用で行う。

基本原則C

行政の関与が必要な場合、行政活動を行っている各機関は国民に対する「説明責任(アカウンタビリティ)」を果たさなければならない。

12

市場と政府の役割

「民間でできることは民間に委ねる」

市場は普通は経済活動を組織化するのに良い方法である
しかし、市場ではうまくいかない場合がある(市場の失敗)
政府は場合によっては市場の結果を改善することができる
政府の関与で事態が悪化する場合もある(政府の失敗)

政府の介入が必要な理由

1. 公共財
2. 外部性 情報の偏在
3. 独占力 自然独占
4. 公平の確保

13

3. 独占力, 自然独占

2つの対処方法

1. 民間企業に対する規制
2. 公的企業

民営化の判断基準は何か？

1. 問題がある(？)
 - 国鉄, 道路公団, 神奈川県警？
2. 採算性がある(？)
 - 採算性があっても, 民間企業が望ましくない行動をとるかもしれない
 - 採算性がなくても, 補助金を与え民営化できるかもしれない
3. 経営への政府の関与が必要

16

1. 公共財

- 受益者に対価を請求できない(非排除性)
(例) 道路, 安全保障
- 税による資金調達が必要
- かならずしも政府が公共財を生産する必要はない
(例) 道路建設は建設業者
- 行政改革の一環として, 民間委託
(outsourcing)

14

4. 公平の確保

- 社会保障
「健康で文化的な最低限度の生活」(憲法第25条)
- 所得再分配政策
 - 地域間の所得再分配
 - 産業間の所得再分配
 - 世代間の所得再分配
- どこまでの「公平」が達成されるべきか
 - 国土の均衡ある発展
 - 衰退産業の保護, 特定産業の育成

17

2. 外部性, 情報の偏在

- 取引する市場が欠落している
- 2つの対処方法
 1. 税・補助金による補正(Pigou税)
 2. 市場の整備
- 応用: 地球温暖化問題への対応
 1. 環境税
 2. 排出権取引

15

先行7法人・空港2法人・政府系 金融機関の改革私案

- 民営化
 - 住宅金融公庫, 都市基盤整備公団, 日本政策投資銀行, 国際協力銀行, 公営企業金融公庫, 新東京国際空港公団
- 破綻処理
 - 本州四国連絡橋公団
 - 関西国際空港(株), 石油公団 (民営化)
- 独立行政法人
 - 道路4公団 (民営化には反対)
- 公共事業の見直し
 - 現在の高速道路建設計画は凍結
 - 公共事業関係6特別会計の見直し

18

本州四国連絡橋公団の財務状況

損益計算書(2000年度)

料金収入等	869億円
費用	1627億円
管理費	216億円
消費税	32億円
金利等	1379億円
当期損失金	758億円

貸借対照表(2000年度)

固定負債	3兆8490億円 (50年で償還)
------	-------------------

19

高速道路の路線別収益(2000年度)

路線	開通率(%)	営業利益(億円)/km
東名	100	6.61
東関東	66	4.91
中央	100	3.99
近畿	49	3.51
東北横断	87	0.54
東海北陸	59	0.51
中国横断	46	0.40
北海道横断	32	0.14

22

日本道路公団の財務状況

損益計算書(2000年度)

料金収入等	2兆2058億円	参考・1999年度 (2兆3180億円)
費用	2兆2038億円	(2兆2173億円)
管理費	4424億円	(3384億円)
消費税	197億円	(302億円)
金利等	8171億円	(9273億円)
償還準備金繰入	9246億円	(9214億円)
当期利益	20億円	(7億円)

貸借対照表(2000年度)

固定負債	27兆0335億円 (26兆2947億円)
------	-----------------------

20

政府系金融機関の改革

- 中小企業金融
 - 国民生活金融公庫, 中小企業金融公庫, 商工組合中央金庫
- 農林漁業金融公庫
- 公営企業金融公庫
- 沖縄振興開発金融公庫
- 国際協力銀行
- 日本政策投資銀行

23

日本道路公団の問題

高速道路の建設方式

1. 財政投融资により資金を借り入れ
2. 高速道路建設
3. 料金収入により借入金償還
4. 償還後, 無料開放

道路公団の経営は順調?

非効率な道路の建設が深刻な問題
料金プール制が問題を隠蔽

21

公的金融機関はなぜ必要か

- 政府の直接的関与を必要とするかどうかを個別金融機関について検討する必要がある
1. 貸出市場における情報の偏在の問題はどれだけ深刻か
 - 住宅金融 あまり深刻ではない
 - 中小企業金融 不確定
 2. すでに役割を終えたのではないか
 - 産業政策
 - 輸出入金融

24