

市場化テストを含む民間開放要望事項一覧(様式B)

| 管理コード | 制度の 所管省庁等 | 項目 | 該当法令等 | 制度の現状 | 措置の分類 | 措置の内容 | 措置の概要 (対応策) | その他 | 当室からの 再検討要請 | 措置の概要 | 措置の 内容 | 措置の概要 (対応策) |
|----------|--------------|----------------------------|---------------------------|--|----------------------|-------|--|-----|---|-------|-----------|----------------|
| zB160001 | 国土交通省 | 道路管理の面的な管理委託 | 道路法第12条、第13条、第15条、第16条など。 | 道路法は、道路の種類ごとに道路管理者を定めており、原則として、各道路管理者がそれぞれの道路を管理することとしている。 | c d (既に民間開放済み) | - | 行政判断を伴う事務及び監督処分・占用許可・通行規制等の行政権の行使を伴う事務は国民の生命・財産の保護に関する行政の責務と関わるものであることから、道路管理者が自ら行う必要がある。 建設工事や、清掃・除草・補修等の維持修繕の実施等、行政判断を伴う事務及び行政権の行使以外の事務については、従前から民間業者等への委託を行っているところであり、今後とも引き続き、外部委託手法の活用を図る。 | | HP上の本文「全国規模の規制改革及び市場化テストを含む民間開放要望」に対する各省庁からの回答への再検討要請について(平成17年8月5日)の(注)の通り。 なお、既に民間委託済とされているについても、委託されていない範囲が有れば、その部分の委託の可能性について示された。 | | | |
| zB160002 | 国土交通省 | ESCO事業の入札における新たな入札方法に関する要望 | - | 経済産業省総合庁舎ESCO実証事業では、事業提案とともに価格を含めて事業者を選定する総合評価方式を適用しています。 | C | - | 国におけるESCO事業では、民間のノウハウを最大限に活用し、省エネルギー効果を最大化させつつ、コストを抑制するための方式を採用することとしています。公募型プロポーザル方式の場合には、事業提案の内容を評価して事業者を特定しますが、その段階で提案内容の実行が確定しないという課題があります。 一方、総合評価落札方式では、事業提案と価格を含めた評価が可能となり、落札者決定の段階で実施する事業提案を確定させることから、事業者選定における公平性、透明性の高い方法であると考へております。また、技術評価の低い提案でも低価格の事業者が選定されるおそれもあります。適切な条件設定、発注における技術審査及び評価方法の設定により、対応が可能であると考へております。これらのことから、国で実施するESCO事業では、事業対象施設にかかるフェージングテスト等の検討を十分に行い、発注期における適切な条件設定等を実施することにより、価格に加えて事業提案を評価する総合評価落札方式が適していると考へております。 | | 要望者の以下の意見を踏まえ再検討したい。 「ESCO事業の入札においては価格を含む総合評価によることが求められることは認識が一致しています。総合評価の方法のうち、経済産業省のESCO事業導入の際に採用された方法は総合評価一般競争入札です。要望してありますのは、総合評価一般競争入札が、ESCO事業のような小規模工事の場合には現実的ではないことから、他の総合評価方式を導入する検討を求めたものです。その一部として、地方公共団体で行われている「公募型プロポーザル 随意契約方式」の採用を求めたものです。総合評価一般競争入札をESCO事業を導入する際の課題は、予定価格を作成することが現実的ではない、事業者選定後の交渉が認められないことから、提案の柔軟性、事業採算性に悪影響を与える、の2点に集約されます。再考をお願いするものです。」 | | | |

市場化テストを含む民間開放要望事項一覧(様式B)

| 管理コード | 制度の 所管省庁等 | 項目 | 要望管理 番号 | 要望事項管 理番号 | 要望 事項 補助 番号 1 | 要望 事項 補助 番号 2 | 要望主体名 | 事項 番号 | 要望事項 (事業名) | 具体的 要望内容 | 要望理由 | 具体的事業の 実施内容 | 民間開放を阻害している現行の法規制の 内容 | その他・要望 | | |
|----------|--------------|----------------------------|------------|--------------|---------------------------|---------------------------|--------------|----------|----------------------------|---|---|--|--|--|--|---|
| zB160001 | 国土交通省 | 道路管理の面的な管理委託 | 5011 | 5011B001 | 1 | 1 | 大日コンサルタント(株) | 1 | 道路管理の面的な管理委託 | 道路は、線として道路管理者ごとに管理されていますが、広範囲な地域(エリア)で管理した方が効率的です。清掃や街路樹剪定などの維持管理や除雪作業などにおいては移動時間等の短縮が期待されます。また、道路管理者の枠を超えた特定エリア内の総合的な道路管理を民間に委託することによって、地図情報、交通情報や位置情報などの多様な道路情報を包括的に収集することも可能になります。その結果、行政に必要な情報を無料で提供するとともに民間にとって必要とする情報を有料にて配布することが可能になり、ひいては道路管理料のコスト削減にもつながります。 | <ul style="list-style-type: none"> 道路維持管理・修繕作業(パトロール、清掃、街路樹剪定を含む) 交通安全施設管理作業 法面点検 除雪作業 災害時の緊急点検・通行止めなど 交通渋滞情報 駐車料金徴収 | <ul style="list-style-type: none"> 道路維持管理・修繕作業(パトロール、清掃、街路樹剪定を含む) 交通安全施設管理作業 法面点検 除雪作業 災害時の緊急点検・通行止めなど 交通渋滞情報 駐車料金徴収 | <ul style="list-style-type: none"> 道路管理台帳の調製と保管 道路維持管理計画 道路修繕計画 | <ul style="list-style-type: none"> 道路使用許可 | <ul style="list-style-type: none"> 道路法第12条、第13条、第15条、第16条：国道の新設、改築及び管理は、国土交通大臣が行うほか、都道府県道の管理は、都道府県知事が、市町村道の管理は市町村長が行うこととされている。 道路法第24条第2項1：駐車料金を徴収すること。 道路法第28条第1項：道路台帳を調製しこれを保管すること。 | <p>例えば、道路台帳を整理する場合、道路管理者ごとに調製されていますが、道路によって管理者が違っていることや更新時期が違いため、その収集に手間がかかっています。道路に関する多様な情報は、民間にとつて有益な情報であり、管理者の枠を超えかつリアルタイムで管理された道路台帳は、多様な利用価値があります。</p> <p>これらの情報を民間ベースで有料にて販売することによって、道路の維持管理費用を安価にすることも可能です。</p> <p>また、道路管理者が収集・所有している交通情報についても、民間事業者が実施し販売するこ</p> |
| zB160002 | 国土交通省 | ESCO事業の入札における新たな入札方法に関する要望 | 5036 | 5036B001 | 1 | 1 | ESCO推進協議会 | 1 | ESCO事業の入札における新たな入札方法に関する要望 | 政府建物へのESCO事業の調達においては、総合評価一般競争入札によるのではなく、地方公共団体で一般に採用されている「公募型プロポーザル、随意契約方式」による入札を採用すべきである。 | 政府建物の省エネルギーは閣議決定(「政府がその事務及び事業に関し温室効果ガスの排出の抑制等のため実行すべき措置について定める計画」(平成14年7月19日、閣議決定))によりその目標が定められているが、これを実現するにはESCO事業の導入を促進することが効果的である。しかし、現行の公共調達制度では民間の多様で合理的な調達を効果的に採用することが難しい。これを背景に、総合評価一般競争入札による入札が行われているが、総合評価一般競争入札では、予定価格の作成がもめられることが、ESCO事業の合理的な調達を阻んでいる。これに対し、地方公共団体におけるESCO事業導入で一般的に採用されている「公募型プロポーザル、随意契約方式」では、事業者の幅広い提案を実現しつつ、最も効果的な省エネルギー改修事業を実現することが可能であることから、国の施設におけるESCO事業の入札においても「公募型プロポーザル、随意契約方式」を採用することを提案する。 | <p>公募型プロポーザル 随意契約方式における随意契約理由については会計法第29条の3の4で競争に付することが不利と認められる場合においては、政令の定めるところにより、随意契約によるものとする。と定められている。ESCO事業の場合、採用する省エネルギー技術が多くなるほど、省エネルギー効果は高くなるが、同時に事業費も高くなる。一方、低価格を優先することは、最適な技術の採用を阻む恐れがあり、発注者にとって最も有利な提案を選定するためには、価格重視の評価ではなく、より高い省エネルギー効果を優先することが望まれる。特に地球温暖化対策が急務である公共施設での省エネルギーの推進においては、効果的な省エネルギー性能を優先し、適正な価格により調達することが望まれる。そのため、随意契約理由として、価格による競争入札が不利になる調達であるという解釈ができ、ESCO事業を委託業務とし、公募型プロポーザル 随意契約方式の契約を行うことの可能性を認めることができ、この方法を採用したESCO事業導入を行うべきである。ただし、この方式を採用する場合は、「予決令」第102条の4により財務大臣との協議が必要になるが、これについては事項番号3で触れる。</p> | <p>総合評価一般競争入札による場合は、予定価格の範囲で落札者を決めることとされており、この際の予定価格は会計監査の対象となることから、総工事費の数%の経費を要する設備図面を基にした厳密な積算を行う必要がある。一方、ESCO事業においては、以下の理由により総合評価一般競争入札で求められる予定価格を作成することは現実的ではない。事業者の提案により最終仕様が決まることから、予定価格作成時の図面が実際の工事に活用されることは無い。一般にESCO事業の事業費は数千円～数億円と比較的小規模であり、予定価格作成用図面にかかる経費と事務量の負担が大きい。特に小規模案件において予定価格の作成が前提になる場合には、ESCO事業を導入すること自体が難しくなり、事業化による省エネルギーの促進が著しく阻害される可能性がある。</p> <p>また、ESCO事業においては、公募の際に事業者から提出される提案内容は、簡易の省エネルギー診断に基づくものであり、最優秀提案者選定後に詳細診断及びESCO契約の締結に係る詳細協議が行われる。一方、総合評価一般競争入札においては、最優秀提案者選定後の交渉(ネゴシエーション)が認められないため、ESCO事業への適用は難しいと考えられる。</p> | <p>添付資料 「国の施設へのESCO事業導入に関する要望書」ESCO推進協議会(2005年3月30日)参照</p> | | |

市場化テストを含む民間開放要望事項一覧(様式B)

| 管理コード | 制度の 所管省庁等 | 項目 | 該当法令等 | 制度の現状 | 措置の分類 | 措置の内容 | 措置の概要 (対応策) | その他 | 当室からの 再検討要請 | 措置の概要 | 措置の 内容 | 措置の概要 (対応策) |
|----------|--------------|--------------------------------------|-------|--|-------|-------|--|-----|--|-------|-----------|----------------|
| zB160003 | 国土交通省 | ESCO事業の入札における総合評価の方法に関する要望 | - | 経済産業省総合庁舎ESCO実証事業では、事業提案とともに価格に加え、技術提案の内容を評価して、事業者を選定する総合評価方式を適用しています。 | C | - | 経済産業省総合庁舎ESCO実証事業では、除算方式を採用しており、入札価格(1軸)と、技術提案内容、要求水準を上回る二酸化炭素排出削減量を(2軸)で評価するとともに、一定の数値を超える光熱水費削減保証額に事業期間を乗じて得られる額(削減評価額)は、事業者の評価値を算出する。入札価格から減じることで評価値を算出するコストとして評価することとしています。評価値の算出は、「技術提案評価」/(コスト)で求め、評価値の大きい者が落札者となります。このように、技術提案の内容や、二酸化炭素排出削減量、光熱水費の削減額が大きい優れた技術提案を提出した者が高く評価されるように、総合評価方式による条件を設定しております。 一方、提案にある加算方式では、コストと事業提案を併列に扱うため、技術提案の内容と価格の相対ウエイトの設定が非常に困難となります。 このため、現時点でのESCO事業における知見から、国のESCO事業においては、適正な要求条件を設定し、二酸化炭素排出削減量に対するコストが最も安くなるように技術提案を評価した上で、価格競争が期待できる除算方式を採用するのが有利であると考えております。 | | 要望者の以下の意見を踏まえ再検討願いたい。 「経済産業省総合庁舎ESCO実証事業で採用された総合評価手法は除算方式であるが、分母となる価格に一定の配慮が行われているように見えます。 このESCO事業の総合評価の計算式は以下のとおり、 評価値＝技術提案評価により付与された得点÷(入札価格 ＝(光熱水費削減保証額 12,000千円/年)×3.75年 ただし、光熱水費削減保証額が、12,000千円/年を超えない場合は、はりとす。 [出展：経済産業省総合庁舎ESCO実証事業 総合評価方法] 分子である得点は合計170点であるが、一定の基準を満たす提案には基礎点として100点が付与され、実際の競争で差がつくのは、70点分についてです。これに対し、分母に用いられる 項は、光熱水費削減保証額が、12,000千円/年未満の場合は0カウントという条件がついているが、落札者の工事費が20,000千円程度であった現実を考えると、全ての提案者の 項は1であった可能性が高く、分母は入札価格そのもので評価された可能性が高い、技術評価の100/170のうち提案者の点の開きよりも、価格の開きの方が遙かに大きくなるのが一般的と考えられ、結果的には入札価格偏重の評価になった可能性が高い。 このように、除算法は価格偏重になる可能性が極めて高く、ESCO事業を導入する際は、加算法によることを再考願いたい。国土交通省の「公共工事における総合評価方式活用検討委員会」でも加算法の可能性を検討していると考えています。」 | | | |
| zB160004 | 財務省、国土交通省 | ESCO事業導入における随意契約における財務大臣との包括協議に関する要望 | | | | | 財務省より回答いたします。 | | 要望者の以下の意見を踏まえ再検討願いたい。 「財務省との協議は、発注官庁である国土交通省から申し込み問題ではないかと思えます。国土交通省としてこの問題に対して前向きに検討して頂きたいと考えています。」 | | | |

市場化テストを含む民間開放要望事項一覧(様式B)

| 管理コード | 制度の所管省庁等 | 項目 | 要望管理番号 | 要望事項管理番号 | 要望事項補助番号 | 要望事項補助番号2 | 要望主体名 | 事項番号 | 要望事項(事業名) | 具体的要望内容 | 要望理由 | 具体的事業の実施内容 | 民間開放を阻害している現行の法規制の内容 | その他・要望 |
|----------|-----------|--------------------------------------|--------|----------|----------|-----------|-----------|------|--------------------------------------|--|--|---|---|--|
| zB160003 | 国土交通省 | ESCO事業の入札における総合評価の方法に関する要望 | 5036 | 5036B002 | 1 | 1 | ESCO推進協議会 | 2 | ESCO事業の入札における総合評価の方法に関する要望 | ESCO事業の入札は総合評価方式で行うことが適切であるが、その評価方法は除算法と加算法があり、PFI事業においては除算法が採用されているが、地方公共団体におけるESCO事業では加算法が多く採用されている。昨年度、経済産業省総合庁舎が行ったESCO事業公募では、評価方法に除算法が採用されているが、今後、国の施設でのESCO事業入札では、加算法による総合評価を採用すべきである。 | ESCO事業の場合に除算方式を用いる場合には以下の問題点があげられる。 分母を入札価格とする場合であって、価格のランキング等を行わない場合は、価格の差がそのまま総合評価の差につながり、指定した最低の省エネルギー効果以上の提案を行うインセンティブがなくなる。 ESCO事業にあっては評価すべき項目が、価格、省エネ率あるいは温室効果ガス排出削減効果、その他(技術面、資金調達等)と大きく3者あり、総得点と入札価格の2者の指標で評価するには適さない。 価格については入札価格と収益の両者が評価対象になり、省エネルギー効果あるいは温室効果ガス排出削減効果は、価格とともに客観的に定量化される指標であることからこれを合理的に加算して評価することが効果的である。 | ESCO事業は採用する省エネルギー技術が多いほど省エネルギー効果と価格が高くなり、収益の面では最適な技術の組み合わせを採用した場合が最高になる。発注者にとっては、収益最大を目指すことが経済合理性にかなっていると考える。また、省エネルギーの推進では一般に、低価格を優先すると最適な技術を採用することが困難となる。さらに、公共施設で省エネルギーを推進する際には必ずしも経済効果で最適解ではなくても、より高い省エネルギー効果を優先させることが望まれる場合も想定される。これは他の公共工事発注の際に留意すべき要求性能と価格の関係に似ている。一方で、省エネルギー改修の場合には効果的な性能仕様あるいは省エネルギー効果を発注者側で見込むことが難しく、複数の提案を比較することが効果的である。その際、性能と位置づけられる省エネルギー効果が常に数値で定量化できる点に特徴があり、総合評価の項目として公正かつ効果的な指標になると考えられる。経済性の面では、価格と削減額、保証額のバランスを特に重視する必要があることから、価格偏重の評価は発注者にとって必ずしも有利な選択にならない。従って、ESCO事業の場合には、価格、収益、省エネルギー効果、温室効果ガス削減効果、技術的信頼性、資金調達の安定性等に与えられる得点を加算し、総得点の最も高い事業者を最優秀提案とする加算方式を採用することを要望する。 | 例えば、経済産業省総合庁舎ESCO実証事業で採用された総合評価手法は除算方式であるが、分母となる価格項に一定の配慮が行われているように見える。このESCO事業の総合評価の計算式は以下のとおりである。 評価値 = 技術提案評価により付与された得点 ÷ (入札価格) = (光熱水費削減保証額 12,000千円/年) × 3.75年 ただし、光熱水費削減保証額が、12,000千円/年を超えない場合は、は0とする。 (出展: 経済産業省総合庁舎ESCO実証事業 総合評価方法) 分子である得点は合計170点であるが、一定の基準を満たす提案には基礎点として100点が付与され、実際の競争で差がつくのは、70点分についてである。これに対し、分母に用意された 項は、光熱水費削減保証額が、12,000千円/年未満の場合は0カウントという条件がついているが、落札者の工事費が20,000千円程度であった現実を考えると、全ての提案者の 項は0であった可能性が高く、分母は入札価格そのもので評価されたのではないだろうか。技術評価の100/170のうち提案者の点の開きよりも、価格の開きの方が遙かに大きくなるのが一般的と考えられ、結果的には入札価格偏重の評価になったのではないかと思われる。 | 添付資料 「国の施設へのESCO事業導入に関する要望書」ESCO推進協議会 (2005年3月30日)参照 |
| zB160004 | 財務省、国土交通省 | ESCO事業導入における随意契約における財務大臣との包括協議に関する要望 | 5036 | 5036B003 | 1 | 2 | ESCO推進協議会 | 3 | ESCO事業導入における随意契約における財務大臣との包括協議に関する要望 | 総合評価一般競争入札であれ、公募型プロポーザル、随意契約方式であれ、随意契約を行うには、「予決令」第102条の4により財務大臣との協議が必要になる。PFI事業においてはこの包括協議が整っている(財計第1584号(平成14年5月23日 財務大臣 塩川正十郎)「民間資金等の活用による建築物及びその附属施設の整備等事業に関する入札に係る総合評価落札方式について」(通知))ことから、ESCO事業においても包括協議を整え、手続きの簡略化を図ることで、事業の普及拡大を図る必要がある。 | ESCO事業調達を行う際には、プロポーザル方式による競合コンペが最も望ましいが、これを経た入札であっても現行制度では随意契約と解釈される。そもそも、実質的には随意契約とはいえないことから、プロポーザル方式による入札制度を構築することが望ましいが、随意契約については財務大臣との協議を行うことが認められていることから、国の施設での省エネルギーを推進するために、ESCO事業の入札を効率的に実施することを目的に、財務大臣との包括協議を整えることを要望する。 | ESCO事業においては総合評価一般競争入札が現実的ではないこと、評価方法としての除算法が適切な評価方法にはならないことから、新たな条件(公募型プロポーザル方式及び、加算法による総合評価等)を前提とした「予決令」第102条の4にもとづく財務大臣との包括協議を整える必要がある。 | PFI事業における財務大臣との包括協議では、総合評価を行う方法として以下の条件が規定されている。 入札価格が予定価格の範囲内にあること 評価項目を必須項目とそれ以外に区分する 必須項目における最低限の要求条件を満たすものに基礎点を与え、最低要求水準を超える部分は評価に応じて得点を与える 必須項目以外は評価に応じた得点を与える 得点配分は必要度・重要度に応じて定める 補償費による支出、収入の減額は得点評価ではなく、入札価格に加算する 総合評価は、入札者の申込みに係る事業計画事項の各評価項目の得点の合計を当該入札者の入札価格(補償費等の支出額等を評価する場合においては、入札価格にその費用を加算した価格。)で除して得た数値をもって行う(いわゆる除算法) (財計第1584号(平成14年5月23日 財務大臣 塩川正十郎)「民間資金等の活用による建築物及びその附属施設の整備等事業に関する入札に係る総合評価落札方式について」(通知)) 特に、ESCO事業をPFIで行う場合にはこの通達どおり総合評価一般競争入札で除算法を用いることになることから、ESCO事業の導入に関する新たな包括協議を整える必要がある。 | 添付資料 「国の施設へのESCO事業導入に関する要望書」ESCO推進協議会 (2005年3月30日)参照 |

市場化テストを含む民間開放要望事項一覧(様式B)

| 管理コード | 制度の 所管省庁等 | 項目 | 該当法令等 | 制度の現状 | 措置の分類 | 措置の内容 | 措置の概要 (対応策) | その他 | 当室からの 再検討要請 | 措置の概要 | 措置の 内容 | 措置の概要 (対応策) |
|----------|--------------|------------------|------------|--|-------|-------|---|--|--|-------|-----------|----------------|
| zB160005 | 全省庁 | 府省における官房基幹業務 | - | 官房基幹業務の最適化計画については、ご要望理由の記述にあるとおりの取り組みが行われており、対象業務を電子化、統一化することにより、システム開発等を検討しています。その検討においては、民間事業者主体での検討が行われ、システム開発から管理、運用保守までを外注化させる予定です。 | b | | 最適化計画に基づくシステム開発検討は、現在経済産業省が中心となり実施しているところであり、平成20年度の運用開始を目指しています。なお、システム開発から管理、運用保守までを外注化させる予定であり、システム開発段階に先立って、すでに業務の標準化も行っております。 | については手続法としての会計法令が定められており、各業務等における定性的な性能(成果)等を入力条件とすることは、現行法令に抵触してしまう恐れがあります。については各省庁間で共通する基準として採用することは可能な場合があります。については、市場化テストの対象となった場合には、必然的に検討されるものと考えます。またについては細分化の程度が不明ですが各業務における一定範囲や分野の外注化は既に行われているものもあり、経済的合理性に基づいて決定されるものと考えます。 | HP上の本文「全国規模の規制改革及び市場化テストを含む民間開放要望」に対する各省庁からの回答への再検討要請について(平成17年8月5日)の(注)の通り。 | | | |
| zB160006 | 国土交通省 | 建築物の仮使用承認手続の民間開放 | 建築基準法第7条の6 | 特定行政庁が、安全上、防火上及び避難上支障がないと認めて仮使用の承認をしたときには、検査済証の交付を受ける前においても、仮に、使用し、又は使用させることができる。 | c | | 仮使用の承認は、対象となる工事中の建築物について想定される危険要因を具体的に検討し、個々の危険要因に対応した安全対策が適切に講ぜられているか否かを建築物の使用状況等を勘案して総合的な見地から判断し、安全上、防火上及び避難上支障がないと認めた場合に行うものであり、特定行政庁の裁量を伴う行為であるので、民間機関の業務にはなじまない。 | | 回答では、仮使用の承認は特定行政庁の裁量を伴う行為であるので、対応不可とされているが、建築物の本使用を認める効果を有する完了検査について指定確認検査機関による検査を認めていることとの整合性がとれていないのではないかと考える。この点を踏まえ、改めて実施に向けた具体的な対応策及び実施時期を検討され、示されたい。 | | | |

市場化テストを含む民間開放要望事項一覧(様式B)

| 管理コード | 制度の 所管省庁等 | 項目 | 要望管理 番号 | 要望事項管 理番号 | 要望 事項 補助 番号 | 要望 事項 補助 番号2 | 要望主体名 | 事項 番号 | 要望事項 (事業名) | 具体的 要望内容 | 要望理由 | 具体的事業の 実施内容 | 民間開放を阻害している現行の法規制の 内容 | その他・要望 |
|----------|--------------|------------------|------------|--------------|----------------------|-----------------------|--------------|----------|------------------|--|--|---|--|--|
| zB160005 | 全省庁 | 府省における官房基幹業務 | 5042 | 5042B001 | 1 | 12 | 民間企業 | 1 | 府省における官房基幹業務 | 現在、各府省にて行なわれている物品調達、物品管理、謝金・諸手当、補助金、旅費の各業務、(いわゆる官房5業務、以下官房基幹業務という)を「市場化テスト」の対象とする。 | 「電子政府構築計画」(2004年6月改定)に基づき「物品調達、物品管理、謝金・諸手当、補助金及び旅費の各業務・システム最適化計画」が各府省CIO連絡会議にて決定され、2004年9月に発表されている。同最適化計画においては、「職員による判断を必要としない業務については、積極的に外部委託を図る」との方針が示されているが、外部委託の対象範囲や時期に関しては、各府省の判断に委ねられているとも考えられる。外部委託対象範囲の決定の段階から「市場化テスト」の概念を取り入れ、官民の知恵を競争させることが、業務の質の向上と費用の削減に寄与するものと考えられる。 | 「官房基幹業務」の「市場化テスト」が実施される場合、各府省職員による判断を必要としない全ての業務を民間が受託することが可能であると考える。府省共通の情報システムが開発されることから、各府省での業務の標準化はその前提であると想定され、「官房基幹業務サービスセンター」に府省共通業務の集約を図ることにより、業務効率の向上が見込まれるものと考えられる。 | 特になし | 性能発注方式による入札条件の設定 サービスの質を評価する総合評価基準の採用 リスクが適切に発注者・受託者に配分されること 対象業務が細分化されず十分な規模と期間を持つこと 各府省の業務の標準化が十分に行なわれ一括して受託が可能であること |
| zB160006 | 国土交通省 | 建築物の仮使用承認手続の民間開放 | 5053 | 5053B001 | 1 | 1 | (社)日本経済団体連合会 | 1 | 建築物の仮使用承認手続の民間開放 | 仮使用承認の手続を、指定確認検査機関でも行えるようにするべきである。 | 建築確認や完了検査と異なり、仮使用承認は指定確認検査機関が行うことが認められていない。その結果、建築確認申請を指定確認検査機関で行って建築物を仮使用したい場合は、仮使用承認だけを特定行政庁に申請することになり、手続が煩雑である。 工事部分の工事計画や安全計画の検査を除けば、仮使用承認に際して行われる検査は実質的に完了検査と同じである。安全上、防火上及び避難上の支障については、仮使用承認の基準を明確化すれば、民間の指定確認検査機関で判断することは十分に可能であると考えられる。建築物の検査や使用開始に関わる手続を合理化するために、仮使用承認手続を民間の指定機関でも行えるようにするべきである。 | 建築基準法第7条の6 | 建築基準法では、検査済証の交付を受けるまでの建築物の使用制限を規定しており、仮使用承認の手続は特定行政庁が行うものとされている。 | |

市場化テストを含む民間開放要望事項一覧(様式B)

| 管理コード | 制度の 所管省庁等 | 項目 | 該当法令等 | 制度の現状 | 措置の分類 | 措置の内容 | 措置の概要 (対応策) | その他 | 当室からの 再検討要請 | 措置の概要 | 措置の 内容 | 措置の概要 (対応策) |
|----------|--------------|-----------------------------------|---------|--|-------|-------|---|-----|---|-------|-----------|----------------|
| zB160007 | 国土交通省 | 航空従事者の技能証明実地試験における民間試験官制度の導入[新規] | 航空法第29条 | 技能証明を行う場合には、申請者が申請に係る資格の航空業務に従事するのに必要な知識及び能力を有するかどうかを判定するため、国土交通大臣が試験を行わなければならない。なお、国土交通大臣が申請により指定した航空従事者の養成施設の課程を修了した者については、試験の一部又は全部を行わないことができる。 | d | - | ・指定養成施設は民間が運営する施設であり、一定の要件を充足すれば当該指定を受けることができる。 ・指定養成施設においては、その技能審査員が実地審査を行うこととされており、これに合格すれば国の試験官による試験を受ける必要がない。したがって、実質的に「民間試験官制度」に相当するしくみは導入されている。 | | 要望者からの下記の更なる意見を踏まえて、改めて検討され、具体的な対応策を示されたい。 航空従事者指定養成施設の指定会社は、全国に1社しかなく、また、費用の関係等から、指定養成課程以外のコースを選択するケースが多い。そのため、多くの受験生は国の試験官が行う試験を受験しているが、試験官の人数が少ないため、団塊の世代のパイロットが退職した後のパイロットへの需要増に対応することは困難である。 現在、民間で実施できる試験は、航空従事者指定養成施設の技能審査員が、指定養成課程の修了者を対象に行う試験に限定されている。航空従事者指定養成施設と同様のスキルを持つ民間試験官の資格制度を導入し、航空従事者指定養成施設の技能審査員でなくても、受験生の取得コース等にかかわらず、試験を実施できるようにすべきである。 | | | |
| zB160008 | 国土交通省 | 独立行政法人航海訓練所が行う業務に対する市場化テストの導入[新規] | - | - | C | - | 航海訓練所は、5隻の練習船を運航しながら乗船訓練を実施しているが、1隻当たり百名程度の学生に対し、その安全を確保しつつ、乗船訓練を実施するためには、戦前より長年にわたり訓練を実施し、そのノウハウを蓄積してきた航海訓練所が責任を持って行う以外にその方法はない。 元々航海訓練所は複数の練習船を一括して管理・運用することにより、航海訓練の業務の効率化を図るために昭和18年に設置されたものであるが、入札制度の活用等により、効果的、効率的な船員教育を実施してきているので、民間に比べても練習船の運航に係るコストは決して高くない。加えて、乗船訓練の実施に当たっては、複数の学校の学生を乗り合わせる等、5隻ある練習船全体を活用しながら運航の効率化を図っている。このため、これらの練習船の運航を民間に変えた場合、訓練体制の効率化を図ることが困難となる。 今回の市場化テストの要望主体は民間企業においても船員訓練の経験を蓄積していると主張しているが、民間企業が蓄積してきた訓練に係る経験・ナレッジは、あくまでも航海訓練所による基礎的な訓練を終了した者を対象に、各社ごとのボリシーに沿った社内教育によって得られたものに過ぎない。そのような社内教育が効果をあげているのは、航海訓練所における基礎的な教育において、シママンシップを身に付けさせているからである。このように、民間企業と航海訓練所が持っているノウハウは全く異なるものであり、航海訓練所の訓練を適切に引き受けることができる民間企業は現在のところ存在しない。一人前の船員となるためには大学等の船員教育機関を卒業後、少なくとも10年程度の実務経験が必要といわれているが、航海訓練所による基礎教育と各社におけるボリシーに沿った社内教育とが相まって、こうした一人前の船員を育てているのである。 また、収益事業の開拓に関する指摘については、航海訓練所は、船員教育の基礎教育を実施するものであり、その目的を達成するのに必要最小限の範囲において効率的に事業を実施しているため、これに他の収益事業を加えることは、本来業務である航海訓練に支障を来し、実施は不可能である。 なお、国家試験受験資格履歴取得者数の200人の指摘は、事実誤認であり、2004年度において、訓練生のうち549人である。 | | HP上の本文「全国規模の規制改革及び市場化テストを含む民間開放要望」に対する各省庁からの回答への再検討要請について(平成17年8月5日)。(注)の通り。 | | | |

市場化テストを含む民間開放要望事項一覧(様式B)

| 管理コード | 制度の 所管省庁等 | 項目 | 要望管理 番号 | 要望事項管 理番号 | 要望 事項 補助 番号 | 要望 事項 補助 番号 2 | 要望主体名 | 事項 番号 | 要望事項 (事業名) | 具体的 要望内容 | 要望理由 | 具体的事業の 実施内容 | 民間開放を阻害している現行の法規制の 内容 | その他・要望 |
|----------|--------------|-----------------------------------|------------|--------------|----------------------|---------------------------|--------------|----------|-----------------------------------|--|--|--|---|---|
| zB160007 | 国土交通省 | 航空従事者の技能証明実地試験における民間試験官制度の導入【新規】 | 5053 | 5053B003 | 1 | 1 | (社)日本経済団体連合会 | 3 | 航空従事者の技能証明実地試験における民間試験官制度の導入【新規】 | <p>航空従事者の技能証明実地試験において、民間試験官制度を導入すべきである。</p> <p><民間試験官制度(案)> 航空局の試験官同等のスキルを持つ民間試験官を認定(国家資格とする)し、技能証明実地試験において試験官を務めることを許可する。 民間試験官の要件は現行の指定養成施設の技能審査員に準じたものとする</p> | <p>航空従事者技能証明実地試験においては、昨年の受験者数は2000名を超えたにも関わらず、航空従事者試験官は20名程度しかおらず、非常に少ない。 また、今後はパイロット数の絶対数不足(団塊世代の退職者補充や、コンピューター-航空会社の台頭等に起因)を背景に、受験者の増加が予想されるので、現状の試験制度では対応が困難と予測される。</p> <p>既に、航空従事者指定養成施設においては、指定養成課程修了者に対して施設内の技能審査員による実施試験が行われている。指定養成施設の技能審査員のような資格を拡充すれば、民間試験官制度を導入しても航空従事者の質の確保は可能と考えられる。</p> | <p>航空法第29条 航空法施行規則50条の4の2の7</p> | <p>航空従事者になるためには、事業用技能証明および計器飛行証明の国家試験に合格する必要がある。当該試験の中の実地試験は、原則として国土交通省航空局の試験官が実施することになっており、民間試験官が実施できない。</p> | |
| zB160008 | 国土交通省 | 独立行政法人航海訓練所が行う業務に対する市場化テストの導入【新規】 | 5053 | 5053B004 | 1 | 1 | (社)日本経済団体連合会 | 4 | 独立行政法人航海訓練所が行う業務に対する市場化テストの導入【新規】 | <p>独立行政法人航海訓練所が行う、航海訓練、航海訓練に関する研究、及びこれらの業務に付帯する業務を市場化テストの対象とし、民間委託、民営化等の民間開放を進めるべきである。</p> | <p>航海訓練所は職員453人、年間予算約78億円、練習船5隻(2004年)で運営されているが、当該組織で訓練された国家試験受験資格乗船履歴取得者数は年間約200人に止まり、必ずしも効率的な運営がなされていない。訓練業務は民間で十分対応可能であり、民間で蓄積された船舶管理等の知見を導入することで航海訓練業務の効率化と運営経費の合理化が可能となる。</p> <p>航海訓練は職業訓練であり、効果的な訓練の必須要件は、現場経験に裏付けられた知識をもつ有能な指導要員の配置と訓練手法・教科の継続的改善システム(現場ニーズの変化に的確に対応することが可能なシステム)の構築である。民間海運企業はISO9000 s/ISM - SMSコードによる品質管理・船舶安全運航管理システムの導入を契機として船舶教育訓練分野でも豊富な経験・ナレッジを蓄積してきており、また、訓練に係る現場ニーズを日常的に把握できる環境にあることから、航海訓練は公的機関よりも民間が行う方が実践的な成果が期待できる。</p> | <p>(要望理由 左下の続き) 経済活動のグローバル化とIT技術革新(IT等)に伴い、海運、海産物及び海事機関の人材ニーズも国際化、多様化、複合化してきており、海技系人材の養成においても、(ア)海外船員・海外海技要員を指導/監督する運航管理者、海上輸送技術管理者或いは経営者としての能力開発、(イ)船舶需要の高まりによる海技技術者の不足に対応した外国人船員の戦略的な養成、(ウ)船員教育訓練に係るODA/雇用機会の提供を媒体としたアジアの船員供給国(フィリピン、インドネシア、ベトナム、インド等)との連携強化などへの対応が求められている。</p> <p>航海訓練運営は民間委託から一定期間の国の運営費交付金による助成を要するが、委託された業務の履行を通じて、(ア)海外船員乗船実習事業、(イ)船員派遣事業、(ウ)船舶管理事業などの収益事業を開拓することで、将来的には、採算的に自立し、航海訓練業務の完全民営化を実現することが可能となる。</p> | <p>船舶職員及び小型船舶操縦者法第14条 船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則別表第6 独立行政法人航海訓練所法、独立行政法人航海訓練所に関する省令 国際条約STCW1995年</p> | <p>船舶職員(船長、航海士、機関長、機関士等)になるうとする者は、海技従事者免許を取得する必要がある。免許取得にあたっては、海技従事者国家試験を受験する必要があるが、当該試験は、船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則で定める乗船履歴を有する者でなければ受験することができない。この乗船履歴については、一般船舶による場合は3年、独立行政法人航海訓練所が運航する練習船などによる場合は1年と規定されている。</p> |

市場化テストを含む民間開放要望事項一覧(様式B)

| 管理コード | 制度の 所管省庁等 | 項目 | 該当法令等 | 制度の現状 | 措置の分類 | 措置の内容 | 措置の概要 (対応策) | その他 | 当室からの 再検討要請 | 措置の概要 | 措置の 内容 | 措置の概要 (対応策) |
|----------|--------------|------------------|---|--|-------|-------|--|-----|--|-------|-----------|----------------|
| zB160009 | 国土交通省 | 講習業務・適性検査業務の包括受託 | 旅客自動車運送事業運輸規則第48条の4 旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について(平成14年1月30日付、国自総第446号の2、国自総第161号の2、国自整第49号の2)、貨物自動車運送事業輸送安全規則第23条 貨物事業者運送事業輸送安全規則の解釈及び運用について(平成15年3月10日付、国自総第510号、国自貨第118号、国自整第211号) 旅客自動車運送事業運輸規則第38条 旅客自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針(平成13年12月3日国土交通省告示第1676号)、貨物自動車運送事業輸送安全規則第10条 貨物自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針(国土交通省告示第1366号) | 運行管理者の講習については、旅客自動車運送事業運輸規則第48条の4第3項、貨物自動車運送事業輸送安全規則第23条第3項により、講習を適性かつ確実に実施するに足りる経済的基礎及び技術的能力がある場合には認定を受けることができる。 適性診断については、旅客自動車運送事業運輸規則第38条第3項～第5項、貨物自動車運送事業輸送安全規則第10条第3項～第5項により、診断を適性かつ確実に実施するに足りる経済的基礎及び技術的能力がある場合には認定を受けることができる。 | d | - | 運行管理者の講習については、旅客自動車運送事業運輸規則第48条の4第3項、貨物自動車運送事業輸送安全規則第23条第3項により、講習を適性かつ確実に実施するに足りる経済的基礎及び技術的能力がある場合には認定を受けることができることとなっている。 適性診断については、旅客自動車運送事業運輸規則第38条第3項～第5項、貨物自動車運送事業輸送安全規則第10条第3項～第5項により、診断を適性かつ確実に実施するに足りる経済的基礎及び技術的能力がある場合には認定を受けることができることとなっている。 | | HP上の本文「『全国規模の規制改革及び市場化テストを含む民間開放要望』に対する各省庁からの回答への再検討要請について(平成17年8月5日)」の(注)の通り。 | | | |
| zB160010 | 国土交通省 | 貸付業務等の受託 | 自動車損害賠償保障法 附則第4項 独立行政法人自動車事故対策機構法 第3条、第13条 | 重度後遺障害者への介護料支給業務及び交通遺児への無利子の貸付業務は、交通事故被害者の保護の増進を目的として自動車事故対策機構において実施。 | c | - | 重度後遺障害者への介護料支給業務及び交通遺児への無利子の貸付業務は、自動車損害賠償保障法に基づき(交通事故被害者救済対策事業として、交通事故被害者の保護の増進を目的として実施されている。これらの事業は、被害者が全国のどの場所においても等しく申請を受け付けることができる組織を有し、また、返済能力如何にかかわらず要件を満たす申請者に交付する公平性が担保されている必要がある。また、当該事業は被害者への長期にわたる給付又は貸付けの継続が常に確保されている必要があることから、支援体制の変わらない安定した主体が実施していく必要がある。さらに、交通事故被害者の救済事業という性質から、支給や貸付け業務を行うばかりでなく、重度の後遺障害者に係る情報提供や交通遺児に対する精神的支援の業務等も併せて行う必要がある。高度な専門的知見と長年にわたるノウハウをもつ主体によって実施されることが求められる。したがって、これらの事業の性質から、全国的な組織を有し、法律に基づき設置・運営される独立行政法人であり、約30年にわたる被害者支援の実績を有する自動車事故対策機構が実施することが適当である。 | | HP上の本文「『全国規模の規制改革及び市場化テストを含む民間開放要望』に対する各省庁からの回答への再検討要請について(平成17年8月5日)」の(注)の通り。 | | | |

市場化テストを含む民間開放要望事項一覧(様式B)

| 管理コード | 制度の 所管省庁等 | 項目 | 要望管理 番号 | 要望事項管 理番号 | 要望 事項 補助 番号 | 要望 事項 補助 番号 2 | 要望主体名 | 事項 番号 | 要望事項 (事業名) | 具体的 要望内容 | 要望理由 | 具体的事業の 実施内容 | 民間開放を阻害している現行の法規制の 内容 | その他・要望 |
|----------|--------------|------------------|------------|--------------|----------------------|---------------------------|-------------|----------|------------------|------------------------------|--|-----------------|--------------------------|--------|
| zB160009 | 国土交通省 | 講習業務・適性検査業務の包括受託 | 5059 | 5059B020 | 1 | 1 | 市場化テスト推進協議会 | 20 | 講習業務・適性検査業務の包括受託 | 指導講習・適性検査業務を市場化テストの対象とされたい。 | 非権力的業務であり、民間による提供が可能である。 | 独立行政法人自動車事故対策機構 | | |
| zB160010 | 国土交通省 | 貸付業務等の受託 | 5059 | 5059B021 | 1 | 1 | 市場化テスト推進協議会 | 21 | 貸付業務等の受託 | 介護料支給業務・貸付業務を市場化テストの対象とされたい。 | 非権力的業務であり、民間による提供が可能である。民間でも類似の業務が存在し、民間が提供することは充分可能である。 | 独立行政法人自動車事故対策機構 | | |

市場化テストを含む民間開放要望事項一覧(様式B)

| 管理コード | 制度の 所管省庁等 | 項目 | 該当法令等 | 制度の現状 | 措置の分類 | 措置の内容 | 措置の概要 (対応策) | その他 | 当室からの 再検討要請 | 措置の概要 | 措置の 内容 | 措置の概要 (対応策) |
|----------|--------------|-----------------|---|---|-------|-------|--|-----|---|-------|-----------|----------------|
| zB160011 | 国土交通省 | 再開発・造成等の業務の包括受託 | 公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律第9条の3、第20条、第28条 | 国は、大阪国際空港及び福岡空港を周辺整備空港として指定し、知事は当該周辺整備空港の設置者(国土交通大臣)と協議し、その同意を得て空港周辺整備計画を策定している。独立行政法人空港周辺整備機構は、この周辺整備計画を実施する等により、その地域における航空機の騒音により生ずる障害の防止及び軽減を図り、併せて生活環境の改善に資することを目的として設立されたもので、この目的達成のために各種事業を行っている。 | c | - | 大阪国際空港及び福岡空港は、人口が非常に稠密な既成市街地の中に立地しており、民家の防音工事や移転補償だけでなく、住民が移転した跡地を利用して、再開発や公園緑地整備など、地方公共団体との協力の下に面的なまちづくりを併せて行うことが必要である。こうしたことから、地方公共団体の出資・人員派遣等を得て、地域に密着した組織として独立行政法人空港周辺整備機構を設立し、環境整備を行っているものであり、再開発・造成等の業務の包括委任を実施することは不適切である。なお、ご指摘の再開発・造成・防音工事それ自体については、民間事業者が実施しているところである。 | | HP上の本文「全国規模の規制改革及び市場化テストを含む民間開放要望」に対する各省庁からの回答への再検討要請について(平成17年8月5日)の(注)の通り。 | | | |
| zB160012 | 国土交通省 | 講習業務・適性検査業務 | 旅客自動車運送事業運輸規則第48条の4 旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について(平成14年1月30日付、国自総第446号の2、国自旅第161号の2、国自整第149号の2)、貨物自動車運送事業運輸安全規則第23条 貨物事業者運送事業運輸安全規則の解釈及び運用について(平成15年3月10日付、国自総第510号、国自貨第118号、国自整第211号) 旅客自動車運送事業運輸規則第38条 旅客自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び | 運行管理者の講習については、旅客自動車運送事業運輸規則第48条の4第3項、貨物自動車運送事業運輸安全規則第23条第3項により、講習を適性かつ確実に実施するに足りる経済的基礎及び技術的能力がある場合には認定を受けることができる。 適性診断については、旅客自動車運送事業運輸規則第38条第3項～第5項、貨物自動車運送事業運輸安全規則第10条第3項～第5項により、診断を適性かつ確実に実施するに足りる経済的基礎及び技術的能力がある場合には認定を受けることができる。 | d | - | 運行管理者の講習については、旅客自動車運送事業運輸規則第48条の4第3項、貨物自動車運送事業運輸安全規則第23条第3項により、講習を適性かつ確実に実施するに足りる経済的基礎及び技術的能力がある場合には認定を受けることができることとなっている。 適性診断については、旅客自動車運送事業運輸規則第38条第3項～第5項、貨物自動車運送事業運輸安全規則第10条第3項～第5項により、診断を適性かつ確実に実施するに足りる経済的基礎及び技術的能力がある場合には認定を受けることができることとなっている。 | | HP上の本文「全国規模の規制改革及び市場化テストを含む民間開放要望」に対する各省庁からの回答への再検討要請について(平成17年8月5日)の(注)の通り。なお、要望主体からの提案は、(独)自動車事故対策機構の行っている指導講習・適性検査業務を市場化テストを用いて民間開放することであるが、その点に関する貴省の見解を回答されたい。 | | | |

市場化テストを含む民間開放要望事項一覧(様式B)

| 管理コード | 制度の 所管省庁等 | 項目 | 要望管理 番号 | 要望事項管 理番号 | 要望 事項 補助 番号 | 要望 事項 補助 番号 2 | 要望主体名 | 事項 番号 | 要望事項 (事業名) | 具体的 要望内容 | 要望理由 | 具体的事業の 実施内容 | 民間開放を阻害している現行の法規制の 内容 | その他・要望 |
|----------|--------------|-----------------|------------|--------------|----------------------|---------------------------|-------------|----------|-----------------|------------------------------|---|-----------------|--------------------------|--------|
| zB160011 | 国土交通省 | 再開発・造成等の業務の包括受託 | 5059 | 5059B022 | 1 | 1 | 市場化テスト推進協議会 | 22 | 再開発・造成等の業務の包括受託 | 当該独立行政法人の全業務を市場化テストの対象とされたい。 | 再開発・造成・防音工事などの業務は民間でも実績と技術を蓄積しており、民間が十分に受託提供することが可能である。 | 独立行政法人空港周辺整備機構 | | |
| zB160012 | 国土交通省 | 講習業務・適性検査業務 | 5060 | 5060B003 | 1 | 1 | 民間企業 | 3 | 講習業務・適性検査業務 | 講習業務・適性検査業務について民間への委託を希望 | 事業内容が民間企業でも十分に対応が可能 | 独立行政法人自動車事故対策機構 | | |

市場化テストを含む民間開放要望事項一覧(様式B)

| 管理コード | 制度の 所管省庁等 | 項目 | 該当法令等 | 制度の現状 | 措置の分類 | 措置の内容 | 措置の概要 (対応策) | その他 | 当室からの 再検討要請 | 措置の概要 | 措置の 内容 | 措置の概要 (対応策) |
|----------|--------------|---------------|----------------|--|-------|-------|---|-----|--|-------|-----------|----------------|
| zB160013 | 国土交通省 | 下水業務の市場化テスト | 下水道法第3条、第25条の2 | 下水処理場等の維持管理における包括的民間委託の推進について(平成16年国都下管10号)及び指定管理者制度による下水道の管理について(平成16年国都下企第71号)を地方公共団体に通知している。 | d | — | 下水道の維持管理は、その多くが民間に委託されており、平成16年3月には、包括的民間委託や指定管理者制度の活用について地方公共団体に周知し、積極的に民間活力の活用を促しているところ。 | | 貴省回答では、「下水道の維持管理は、その多くが民間委託されており」とのことだが、料金設定も含め全ての業務が民間委託可能かどうかご教示願いたい。 | | | |
| zB160014 | 国土交通省 | 公園施設管理の市場化テスト | 都市公園法第5条 | 公園施設の管理については、従来は公園管理者が「自ら設け、又は管理することが不適当又は困難である」ものに限って第三者に公園施設の設置・管理を許可してきたところであるが、都市公園の一層の機能増進を目的として、平成16年に都市公園法第5条を改正し、民間事業者等公園管理者以外の者が公園施設を設置・管理することが都市公園の「機能の増進に資すると認められる」場合についても設置・管理の許可をすることができるよう措置したところ。 また、地方自治法第244条の2第3項の規定に基づき、公園管理者が公園管理者以外の者である指定管理者に都市公園の包括的管理を行わせることができる旨通知(平成15年9月2日国都公緑第76号「指定管理者制度による都市公園の管理について」)を行っているところ。 | d | | 民間事業者等公園管理者以外の者による公園施設の管理については、従来より都市公園法第5条に基づいて行われてきたところであり、平成16年には一層の機能増進を目的として公園施設の設置・管理の許可要件を緩和し、公園管理者自らが設置・管理することが不適当である場合に加え、公園管理者以外の者が公園施設を設置・管理することが都市公園の機能の増進に資すると認められる場合についても管理の許可をすることができるよう措置しているところ。 また、地方自治法第244条の2第3項の規定に基づき、公園管理者が公園管理者以外の者である指定管理者に都市公園の包括的管理を行わせることができる旨通知(平成15年9月2日国都公緑第76号「指定管理者制度による都市公園の管理について」)を行っているところ。 | | 「公園管理者自らが設置・管理することが不適当である場合」および「公園管理者以外の者が公園施設を設置・管理することが都市公園の機能の増進に資すると認められる場合」の判断基準について、具体的にご教示願いたい。 | | | |

市場化テストを含む民間開放要望事項一覧(様式B)

| 管理コード | 制度の 所管省庁等 | 項目 | 要望管理 番号 | 要望事項管 理番号 | 要望 事項 補助 番号 | 要望 事項 補助 番号 2 | 要望主体名 | 事項 番号 | 要望事項 (事業名) | 具体的 要望内容 | 要望理由 | 具体的事業の 実施内容 | 民間開放を阻害している現行の法規制の 内容 | その他・要望 |
|----------|--------------|---------------|------------|--------------|----------------------|---------------------------|----------------|----------|---------------|-----------------------|--|----------------|---|--------|
| zB160013 | 国土交通省 | 下水業務の市場化テスト | 5067 | 5067B002 | 1 | 1 | つくば市議会議員 五十嵐立青 | 2 | 下水業務の市場化テスト | 自治体の下水業務を民間開放する | <p>現在、下水事業は下水道法3条により、市区町村もしくは都道府県が請け負うことになっている。しかし、当該業務は設備の管理など民間において類似業務が存在する。</p> <p>民間も含めた事業者を広く募ることで以下のような効果を生むことができる。</p> <p>1. コストダウン・利用者にとっての料金低下 業務を効率化させ、給与体系が柔軟な民間と競争させることでコストが下がる。</p> <p>2. 利用者にとってのサービスの向上 民間の創意工夫により、下水処理の新しい技術が採用され水質が向上する等の可能性がある。</p> | 自治体の下水道管理業務全て | <p>第3条 公共下水道の設置、改築、修繕、維持その他の管理は、市町村が行うものとする。2 前項の規定にかかわらず、都道府県は、2以上の市町村が受益し、かつ、関係市町村のみでは設置することが困難であると認められる場合においては、関係市町村と協議して、当該公共下水道の設置、改築、修繕、維持その他の管理を行うことができる。この場合において、関係市町村が協議に応じようとすときは、あらかじめその議会の議決を経なければならない。</p> | |
| zB160014 | 国土交通省 | 公園施設管理の市場化テスト | 5067 | 5067B005 | 1 | 1 | つくば市議会議員 五十嵐立青 | 5 | 公園施設管理の市場化テスト | 公園施設管理業務を広く市場化テストにかける | <p>現在、公園管理業務は自治体の職員や自治体から委託を受けた業者により行われているが、施設管理やその設備の有効活用は民間企業がノウハウを有する部分である。</p> <p>民間も含めた事業者を広く募ることで以下のような効果を生むことができる。</p> <p>1. 利用者にとってのサービス・品質の向上 民間の創意工夫を活用することにより受付方法の向上等が見込める。</p> <p>2. コストダウン 業務を効率化させ、給与体系が柔軟な民間と競争させることでコストが下がる。</p> <p>3. 新しい活用方法や機会の提供 イベントや学習等と組み合わせることで活用の幅が広がる。</p> | 自治体の管理する公園施設全般 | | |

市場化テストを含む民間開放要望事項一覧(様式B)

| 管理コード | 制度の 所管省庁等 | 項目 | 該当法令等 | 制度の現状 | 措置の分類 | 措置の内容 | 措置の概要 (対応策) | その他 | 当室からの 再検討要請 | 措置の概要 | 措置の 内容 | 措置の概要 (対応策) |
|----------|--------------|--------------------|---------------------|--|-------|-------|--|-----|----------------|-------|-----------|--|
| zB160015 | 国土交通省 | 予報業務の一部業務の市場化テスト | 気象業務法第13条、第17条、第23条 | 気象業務法では、災害の予防、交通の安全の確保、産業の興隆等公共の福祉の増進に寄与することを目的として、気象庁が予報及び警報を行わなければならないこととなっている。(気象業務法第13条及び第23条関係)一方、民間開放規定を設けており、民間気象事業者が予報業務を行うに当たっては、不正確な予報により、社会・経済活動への被害を回避する等のため、必要最小限の基準を設け、許可制としている。(気象業務法第17条関係)現在、予報業務許可事業者が全国各地において、個人や民間企業等の様々なニーズに応じて各種サービスを提供している。 | d | - | 予報業務については、平成7年以降、特定向けに加え、一般向け予報についても自由化を図り、民間気象事業者の技術レベルの進展に応じて、予報期間についても6ヶ月予報まで可能とした。これらにより、現在の民間の予報業務許可事業者数は約60事業者、年間総売上額は約300億円にのぼり、全国各地において、世の中の多様なニーズに対応した各種サービスが民間によって提供されているところである。 | - | | | | 「民間気象事業者の技術レベルの進展に応じて、予報期間についても6ヶ月予報まで可能とした。」とされているが、更なる民間開放の可能性についてご教示願いたい。 |
| zB160016 | 国土交通省 | 自動車検査独立行政法人の市場化テスト | 道路運送車両法 | 自動車検査時の基準適合性の審査については、民間の指定整備工場においても行うことが可能である。 | d | | 自動車の基準適合性の審査については、民間の指定整備工場においても行うことが可能であり、既に民間開放されている。 | | | | | HP上の本文「『全国規模の規制改革及び市場化テストを含む民間開放要望』に対する各省庁からの回答への再検討要請について(平成17年8月5日)」の(注)の通り。 |

市場化テストを含む民間開放要望事項一覧(様式B)

| 管理コード | 制度の 所管省庁等 | 項目 | 要望管理 番号 | 要望事項管 理番号 | 要望 事項 補助 番号 | 要望 事項 補助 番号 2 | 要望主体名 | 事項 番号 | 要望事項 (事業名) | 具体的 要望内容 | 要望理由 | 具体的事業の 実施内容 | 民間開放を阻害している現行の法規制の 内容 | その他・要望 |
|----------|--------------|------------------------|------------|--------------|----------------------|---------------------------|-------|----------|--------------------|--------------------------------------|---|--|--|--------|
| zB160015 | 国土交通省 | 予報業務の一部業務の市場化テスト | 5068 | 5068B001 | 1 | 1 | 個人 | 1 | 予報業務の一部業務の市場化テスト | 現在、気象庁が実施している予報業務 (地域ごと) | 災害対策基本法、及び気象業務法等により 実施されている予報業務については、 すでに気象庁長官の許可に基づきいくつ かの企業が一部地域で類似業務を実施し ているため | 地域ごとに市場化テストを実施するこ とで、地域ごとに競争が促進されコスト削 減・サービスレベル向上が図られるもの と考えられるため | 気象業務法では、当該業務の実施主体は 気象庁が想定されている | |
| zB160016 | 国土交通省 | 自動車検査独立行政法人の市場化テ スト | 5068 | 5068B011 | 1 | 1 | 個人 | 11 | 自動車検査独立行政法人の市場化テスト | 現在、自動車検査独立行政法人が実施し ている審査業務の市場化テスト | 現在、自動車検査法独立行政法人が実施 している車検の審査業務は、民間事業者 等においても、すでに広く実施されてい る業務と著しく類似しているため | 市場化テストを導入することにより、コ スト削減・サービスレベルの向上が図ら れるものと期待される | 自動車検査独立行政法人法では、当該業 務の実施主体は自動車検査独立行政法人 のみが想定されている | |

市場化テストを含む民間開放要望事項一覧(様式B)

| 管理コード | 制度の所管省庁等 | 項目 | 該当法令等 | 制度の現状 | 措置の分類 | 措置の内容 | 措置の概要(対応策) | その他 | 当室からの再検討要請 | 措置の概要 | 措置の内容 | 措置の概要(対応策) |
|----------|----------|-----------------|-------|--|-------|-------|--|-----|--|-------|-------|------------|
| zB160017 | 全省庁 | 公用車の運転業務受託 | | 職員及び職員の指示を受けた民間委託運転手が、公用車による幹部の送迎等を行っている。また、行政効率化推進計画の一環として、職員運転手の退職後は、原則として不補充とし、運転業務の民間委託を推進している。民間委託運転手に対しては、職員同様に守秘義務を契約時に課している。 | d | | 行政効率化推進計画の一環として、職員運転手の退職後は、原則として不補充とし、運転業務の民間委託を推進しているところ。 | | 引き続きアウトソーシングの範囲の拡大を検討願いたい。 | | | |
| zB160018 | 全府省 | バックオフィス系業務の民間委託 | - | 例えば「備品購入」などの業務について国土交通省としては競争入札における電子入札の全面的実施を図っているとともにもその保守・管理なども民間事業者を外注しており、会計法令上、職員が行うべき業務(判断)以外は手続きを電子化・統一化して、その殆どを民間へ開放しています。また、現在総務省とりまとめにより、ITベンダー企業が中心となって各省庁が参加する形式により検討が行われた結果を踏まえて、「カタログ調達サービス」などをWeb上で実施することを決定しています。 | b | | 今回のご要望については、非常に多岐に渡る業務範囲の民間開放・委託であるため、程度の差があり一元的に回答することは難しいところですが、例えば会計関係業務の殆どは既にシステム化され、外注化しているところ。ご要望について、国土交通省のみで議論を進めることは、困難であるとともに、既に行われている「官房基幹業務の業務・システム最適化計画」や、それに基づき、システム開発の成果を踏まえて、判断すべきものと考えています。 | | HP上の本文「『全国規模の規制改革及び市場化テストを含む民間開放要望』に対する各省庁からの回答への再検討要請について(平成17年8月5日)」の(注)の通り。 | | | |

市場化テストを含む民間開放要望事項一覧(様式B)

| 管理コード | 制度の 所管省庁等 | 項目 | 要望管理 番号 | 要望事項管 理番号 | 要望 事項 補助 番号 | 要望 事項 補助 番号 2 | 要望主体名 | 事項 番号 | 要望事項 (事業名) | 具体的 要望内容 | 要望理由 | 具体的事業の 実施内容 | 民間開放を阻害している現行の法規制の 内容 | その他・要望 |
|----------|--------------|-----------------|------------|--------------|----------------------|---------------------------|-------|----------|-----------------|---|---|--|--------------------------|--------|
| zB160017 | 全省庁 | 公用車の運転業務受託 | 5069 | 5069B007 | 1 | 12 | 個人 | 7 | 公用車の運転業務受託 | 現在、省庁および国会議員に対して提供されている公用車サービスについて、そのサービス提供を市場化テストにかけるもの | 公用車サービスは、基本的に民間のハイヤー、タクシー事業の業務内容となら変わることはなく、当該サービスが公務員によって提供されなければならない合理的理由は考え難い。 | 各省庁の幹部クラス、および国会議員に呈して提供されている公用車サービス | 調査中 | |
| zB160018 | 全府省 | バックオフィス系業務の民間委託 | 5069 | 5069B009 | 1 | 12 | 個人 | 9 | バックオフィス系業務の民間委託 | 省庁および特殊法人における財務・経理、人事、総務、購買、情報システム(システムの運用・保守、データの保存、セキュリティなど)、法務、広報などのバックオフィス業務を民間開放する | 現在、財務・経理、人事、総務、購買、情報システム(システムの運用・保守、データの保存、セキュリティなど)、法務、広報等の業務は各省庁で個別に業務を行っているが、これらの業務には共通性が高い。 | 左記の業務の中で支払い管理、一般会計、給与計算、入金管理、情報システム運用、旅費・経費生産、ITヘルプデスク、備品購入、福利厚生などの業務の標準化ができて、かつ他自治体等の組織と差別化の要因にならない業務を抽出し、これらの業務を提供するアウトソーシング会社との間で入札を行う。 次のような効果が期待できる。 1. コストダウン 業務を効率化させ、給与体系が柔軟な民間と競争させることでコストが下がる。 2. 人材の最適配置 バックオフィス系の業務を効率化させることで、人材を他部門により集中させることができ、政策立案などの業務に特化することができる。 3. 業務のサービスレベル向上 業務を効率化させることで、バックオフィス業務のサービスの受けて側の処理も簡素化し、スピードが上がりサービスレベルが向上する | | |

市場化テストを含む民間開放要望事項一覧(様式B)

| 管理コード | 制度の 所管省庁等 | 項目 | 該当法令等 | 制度の現状 | 措置の分類 | 措置の内容 | 措置の概要 (対応策) | その他 | 当室からの 再検討要請 | 措置の概要 | 措置の 内容 | 措置の概要 (対応策) | |
|----------|--------------|--------------------------------------|--|--|-------|-------|--|-----|---|--|-----------|----------------|--|
| zB160019 | 国土交通省 | 自動車事故対策機構における指導・講習業務等の市場化テスト | 自動車損害賠償保障法 附則第4項 独立行政法人自動車事故対策機構法 第3条、第13条 | 重度後遺障害者への介護料支給業務及び交通遺児への無利子の貸付業務は、交通事故被害者の保護の増進を目的として実施されている。 これらの事業は、被害者が全国のどの場所においても等しく申請を受け付けることができる組織を有し、また、返済能力如何にかかわらず要件を満たす申請者に交付する公平性が担保されている必要がある。 また、当該事業は被害者への長期にわたる給付又は貸付けの継続が常に確保されている必要があることから、支援体制の変わらない安定した主体が実施していく必要がある。 さらに、交通事故被害者の救済事業という性質から、支給や貸付け業務を行うばかりでなく、重度の後遺障害等に係る情報提供や交通遺児に対する精神的支援の業務等も併せて行う必要があり、高度な専門的知見と長年にわたるノウハウをもつ主体によって実施されることが求められる。 したがって、これらの事業の性質から、全国的な組織を有し、法律に基づき設置・運営される独立行政法人であり、約30年にわたる被害者支援の実績を有する自動車事故対策機構が実施することが適当である。 | c | - | | | | HP上の本文「全国規模の規制改革及び市場化テストを含む民間開放要望」に対する各省庁からの回答への再検討要請について(平成17年8月5日)の(注)の通り。 | | | |
| zB160020 | 国土交通省 | 自動車事故対策機構における適正診断業務、指導講習業務にかかる市場化テスト | 旅客自動車運送事業運輸規則第48条の4 旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について(平成14年1月30日付、国自総第446号の2、国自旅第161号の2、国自整第149号の2)、貨物自動車運送事業輸送安全規則第23条 貨物事業者運送事業輸送安全規則の解釈及び運用について(平成15年3月10日付、国自総第510号、国自貨第118号、国自整第211号) 旅客自動車運送事業運輸規則第38条 旅客自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び | 運行管理者の講習については、旅客自動車運送事業運輸規則第48条の4第3項、貨物自動車運送事業輸送安全規則第23条第3項により、講習を適性かつ確実に実施するに足りる経済的基礎及び技術的能力がある場合には認定を受けることができる。 適性診断については、旅客自動車運送事業運輸規則第38条第3項～第5項、貨物自動車運送事業輸送安全規則第10条第3項～第5項により、診断を適性かつ確実に実施するに足りる経済的基礎及び技術的能力がある場合には認定を受けることができる。 | d | - | 運行管理者の講習については、旅客自動車運送事業運輸規則第48条の4第3項、貨物自動車運送事業輸送安全規則第23条第3項により、講習を適性かつ確実に実施するに足りる経済的基礎及び技術的能力がある場合には認定を受けることができる。 適性診断については、旅客自動車運送事業運輸規則第38条第3項～第5項、貨物自動車運送事業輸送安全規則第10条第3項～第5項により、診断を適性かつ確実に実施するに足りる経済的基礎及び技術的能力がある場合には認定を受けることができることとなっている。 | | なお、要望主体からの提案は、(独)自動車事故対策機構の行っている指導講習・適性検査業務を市場化テストを用いて民間開放することであるが、その点に関する貴省の見解を回答されたい。 | | | | |

市場化テストを含む民間開放要望事項一覧(様式B)

| 管理コード | 制度の 所管省庁等 | 項目 | 要望管理 番号 | 要望事項管 理番号 | 要望 事項 補助 番号 | 要望 事項 補助 番号 2 | 要望主体名 | 事項 番号 | 要望事項 (事業名) | 具体的 要望内容 | 要望理由 | 具体的事業の 実施内容 | 民間開放を阻害している現行の法規制の 内容 | その他・要望 |
|----------|--------------|--------------------------------------|------------|--------------|----------------------|---------------------------|-------|----------|--------------------------------------|---|---|---|--------------------------|--------|
| zB160019 | 国土交通省 | 自動車事故対策機構における指導・講習業務等の市場化テスト | 5070 | 5070B007 | 1 | 1 | 個人 | 7 | 自動車事故対策機構における指導・講習業務等の市場化テスト | 運行管理者の指導公衆業務、運転者の適正診断業務、重度後遺障害者、交通違反等の援護業務を公益法人も含めて市場化テストにかける | ・左記の業務は公益法人でも実施している業務であることから自動車事故対策機構独自でやる必然性が無い ・また、適正診断業務は各種科学技術の発達に伴い診断方法等を改良していく必要がありながらもほとんど変わっていないことから業務改善のため民間も含めた主体者の検討が望ましい | ・業務を効率化させることにより経費削減が見込まれる。また、給与水準が国家公務員に比べ高いことから給与水準の低い民間に委託することでこの分のコストダウンも見込める。 ・さらに、適正診断業務によっては方法が改良されることによりその見極め能力が向上するという効果も得られると考えられる。 | | |
| zB160020 | 国土交通省 | 自動車事故対策機構における適正診断業務、指導講習業務にかかる市場化テスト | 5070 | 5070B007 | 2 | 1 | 個人 | 7 | 自動車事故対策機構における適正診断業務、指導講習業務にかかる市場化テスト | 運行管理者の指導公衆業務、運転者の適正診断業務を公益法人も含めて市場化テストにかける | ・左記の業務は公益法人でも実施している業務であることから自動車事故対策機構独自でやる必然性が無い ・また、適正診断業務は各種科学技術の発達に伴い診断方法等を改良していく必要がありながらもほとんど変わっていないことから業務改善のため民間も含めた主体者の検討が望ましい | ・業務を効率化させることにより経費削減が見込まれる。また、給与水準が国家公務員に比べ高いことから給与水準の低い民間に委託することでこの分のコストダウンも見込める。 ・さらに、適正診断業務によっては方法が改良されることによりその見極め能力が向上するという効果も得られると考えられる。 | | |

市場化テストを含む民間開放要望事項一覧(様式B)

| 管理コード | 制度の 所管省庁等 | 項目 | 該当法令等 | 制度の現状 | 措置の分類 | 措置の内容 | 措置の概要 (対応策) | その他 | 当室からの 再検討要請 | 措置の概要 | 措置の 内容 | 措置の概要 (対応策) |
|----------|--------------|--------------------------------------|----------|--|-------|-------|--|-----|--|-------|-----------|----------------|
| zB160021 | 国土交通省 | 鉄道建設・運輸施設整備支援機構の鉄道建設業務と土地売却業務の市場化テスト | - | <p>(鉄道建設業務) 鉄道事業法等関係法令の手続を行った民間事業者が鉄道建設業務を行うことについて、現行法令上の支障はない。 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構(以下「機構」という。)の建設する整備新幹線等の鉄道施設は、国の重要な社会基盤であり、国民生活の向上及び社会経済の発展等の見地から、公的主体である機構がその調査・計画・建設を一貫して行っているが、現在においても建設工事の大部分をゼネコン等の民間企業に発注しているところである。</p> <p>(土地売却業務) 現行法令上、機構の土地売却業務について、民間開放を阻害する規定はない。現在においても、機構はその保有する土地の売却事業の更なる効率化、適正化を図る見地から、その一部の業務において、民間企業に業務委託を行っているところである。</p> | d | - | <p>(鉄道建設業務) 鉄道事業法等関係法令の手続を行った民間事業者が鉄道建設業務を行うことについて、現行法令上の支障はない。 また、制度の現状のとおり、現在においても、機構は、建設工事の大部分をゼネコン等の民間企業に発注しているところである。</p> <p>(土地売却業務) 現行法令上、機構の土地売却業務について、民間開放を阻害する規定はなく、その土地売却業務を民間事業者が行うことは可能である。</p> | | HP上の本文「全国規模の規制改革及び市場化テストを含む民間開放要望」に対する各省庁からの回答への再検討要請について(平成17年8月5日)の(注)の通り。なお、要望主体からの提案は、鉄道建設・運輸施設整備支援機構の行っている鉄道建設業務と土地売却業務を市場化テストを用いて民間開放することであるが、その点に関する貴省の見解を回答されたい。 | | | |
| zB160022 | 国土交通省 | バス業務の市場化テスト | 道路運送法第4条 | <p>一般旅客自動車運送事業を営もうとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。</p> | d | - | <p>バス事業は、公営民営を問わず道路運送法第4条の許可を受けたものであれば経営することが可能である。実際現行制度においても、既に経営効率化等の観点から公営企業から民間企業への移管が進んでいるところもあり、民間開放を阻んでいるものではない。</p> | | 新規参入ではなく、市営で行われているバス運営事業の一部(バックオフィス業務、接客業務、運転等)または全部を市場化テストの対象とすることは可能か、との視点でのご回答頂きたい。 | | | |

市場化テストを含む民間開放要望事項一覧(様式B)

| 管理コード | 制度の 所管省庁等 | 項目 | 要望管理 番号 | 要望事項管 理番号 | 要望 事項 補助 番号 | 要望 事項 補助 番号 2 | 要望主体名 | 事項 番号 | 要望事項 (事業名) | 具体的 要望内容 | 要望理由 | 具体的事業の 実施内容 | 民間開放を阻害している現行の法規制の 内容 | その他・要望 |
|----------|--------------|--------------------------------------|------------|--------------|----------------------|---------------------------|-------|----------|--------------------------------------|---|---|---|--------------------------|--------|
| zB160021 | 国土交通省 | 鉄道建設・運輸施設整備支援機構の鉄道建設業務と土地売却業務の市場化テスト | 5070 | 5070B012 | 1 | 1 | 個人 | 12 | 鉄道建設・運輸施設整備支援機構の鉄道建設業務と土地売却業務の市場化テスト | 鉄道建設・運輸施設整備支援機構における鉄道建設業務と土地売却業務を市場化テストにかける | ・鉄道建設業務は民間事業者でも同等の業務を行っているものである。 ・また、土地売却業務は不動産企業により行われているものであり、告知・価格交渉等においてノウハウをもっているものと考えられる | ・民間に当業務を委託することで、コスト削減効果が得られる ・民間不動産会社のノウハウを活用することで、売却件数の増加、売却価格の適正化等が期待できる | | |
| zB160022 | 国土交通省 | バス業務の市場化テスト | 5070 | 5070B014 | 1 | 1 | 個人 | 14 | バス業務の市場化テスト | 市営で行っているバス運営事業を民間開放する | 現在、バスの運営業務は市営で行っている。しかし、当該業務は民間でも実施されている業務であり、給与体系、運用ノウハウ等において優位を築いていると考えられる。 | 民間も含めた事業者を広く募ることで以下のような効果を生むことができる。 1. コストダウン 業務を効率化させ、給与体系が柔軟な民間と競争させることでコストが下がる。 2. 利用者にとってのサービスの向上 民間の創意工夫により、本数や社内設備、料金体系等に工夫が生まれサービスが向上する。 | | |

市場化テストを含む民間開放要望事項一覧(様式B)

| 管理コード | 制度の 所管省庁等 | 項目 | 該当法令等 | 制度の現状 | 措置の分類 | 措置の内容 | 措置の概要 (対応策) | その他 | 当室からの 再検討要請 | 措置の概要 | 措置の 内容 | 措置の概要 (対応策) |
|----------|--------------|-------------------------|---------------------------------|---|-------|-------|--|-----|--|-------|-----------|----------------|
| zB160023 | 国土交通省 | 地下鉄・鉄道業務の市場化テスト | 鉄道事業法第3条 | 現在、市営で行っている「地下鉄・鉄道運営事業」への民間事業者の参入は、国土交通大臣の許可を受けることにより、既に可能である。 | d | - | 現在、鉄道事業について、鉄道事業法第3条の規定により、国土交通大臣の許可を受けた者であれば、鉄道事業を営むことができることとなっている。したがって、「地下鉄・鉄道事業」の民間開放を現在においても阻んではない。 | | 新規参入ではなく、市営で行われている地下鉄・鉄道運営事業の一部(バックオフィス業務、接客業務、運転等)または全部を市場化テストの対象とすることは可能か、との視点でご回答頂きたい。 | | | |
| zB160024 | 財務省、国土交通省 | 車検申請時における印紙税の支払(納付)代行業務 | 道路運送車両法第102条 道路運送車両法施行規則第69条 | 自動車検査・登録等の申請に当たっては、自動車検査登録印紙を印紙売り捌き所で購入し、納付書に貼付して納めなければならない。ただし、「行政手続き等における情報通信の技術の利用に関する法律」(平成14年法律第151号)第3条の規定により電子情報処理組織を使用して申請をする場合には、電子納付することができる。 | d | - | 自動車検査登録印紙の売買については、公金の性格上、取扱い上の責任を明確にし、公正の確保を期することが要求されるため、予め資力や信頼性等を考慮して選定・委託された印紙売り捌き人に取り扱わせることが適当と考えている。ただし、当該売り捌き人から印紙を購入する場合において、第3者(クレジットカード会社)が代行して現金納付するなどして、印紙を購入することについては禁止していないので、現行制度下でも実施可能と考える。 | | 以下の要望者からの更なる意見を踏まえ、改めて検討願いたい。 「行政手続き等における情報通信の技術の利用に関する法律」(平成14年法律第151号)第3条の規定により電子情報処理組織を利用する場合は電子納付ができるが、「インターネットバンキング、ATM等」と書かれている。クレジットカードの電子納付のような第三者による立替払いは可能か。また、印紙売り捌き人から印紙を購入する際にクレジットカード払いをすることは禁止していないとのことであるが、現状、取り扱っている例はあるか。ないのであれば導入を見送っている理由は何か。 | | | |

市場化テストを含む民間開放要望事項一覧(様式B)

| 管理コード | 制度の 所管省庁等 | 項目 | 要望管理 番号 | 要望事項管 理番号 | 要望 事項 補助 番号 | 要望 事項 補助 番号 2 | 要望主体名 | 事項 番号 | 要望事項 (事業名) | 具体的 要望内容 | 要望理由 | 具体的事業の 実施内容 | 民間開放を阻害している現行の法規制の 内容 | その他・要望 |
|----------|--------------|-------------------------|------------|--------------|----------------------|---------------------------|--------|----------|-------------------------|-------------------------------|--|---|--------------------------|--------|
| zB160023 | 国土交通省 | 地下鉄・鉄道業務の市場化テスト | 5070 | 5070B015 | 1 | 1 | 個人 | 15 | 地下鉄・鉄道業務の市場化テスト | 市営で行っている地下鉄・鉄道運営事業を民間開放する | 現在、地下鉄・鉄道運営事業は市営で行っている。しかし、当該業務は民間でも実施されている業務であり、給与体系、運用ノウハウ等において優位を築いていると考えられる。 | 民間も含めた事業者を広く募ることで以下のような効果を生むことができる。 1.コストダウン 業務を効率化させ、給与体系が柔軟な民間と競争させることでコストが下がる。 2.利用者にとってのサービスの向上 民間の創意工夫により、本数や社内設備、料金体系等に工夫が生まれサービスが向上する。 | | |
| zB160024 | 財務省、国土交通省 | 車検申請時における印紙税の支払(納付)代行業務 | 5078 | 5078B009 | 1 | 2 | 株式会社ゼロ | 9 | 車検申請時における印紙税の支払(納付)代行業務 | 車検申請時における印紙のクレジットカード決済での支払の許可 | 現行、印紙を購入するには現金払いしか認められおらず、新たな支払手段として印紙をオンラインによるクレジットカード決済で支払を行ないたい。印紙は課税文書に貼り付けた時点で課税され、印紙の購入自体は税金の支払ではない。しかし車検時に車検業者に支払いを行なう場合、検査料はクレジットカードが利用できる場合があるが、印紙分は現金でしか払うことができない。印紙を購入するという考え方でオンラインによるクレジットカード決済を行いたい。分割払や一括払い等、支払い方法を選択できることで負担を軽減し収納の確実性も増す。 | 陸運局のホームページ上で自宅のパソコンからクレジット支払情報を入力することにより、24時間支払を受け付ける。パソコン・ナンバープレートによる個人の特典、暗号化通信によるセキュリティを確保してデータ管理をする。オンライン上の決済のため受付窓口におけるカード読み取り機の設置が不要である。 | | |

市場化テストを含む民間開放要望事項一覧(様式B)

| 管理コード | 制度の 所管省庁等 | 項目 | 該当法令等 | 制度の現状 | 措置の分類 | 措置の内容 | 措置の概要 (対応策) | その他 | 当室からの 再検討要請 | 措置の概要 | 措置の 内容 | 措置の概要 (対応策) |
|----------|---------------|-------------------|-------------------|---|-------|-------|---|-----|--|--|-----------|----------------|
| zB160025 | 財務省、国土 交通省 | 自動車重量税の支払(納付)代行業務 | 道路運送車両法 第97条の4 | 自動車検査・登録等の申請につ いて、自動車検査証を交付又は 返付する場合に、係る自動車に ついて課されるべき自動車重量 税が納付されていないときは、 自動車検査証の交付又は 返付を行わない。 | e | - | 当省所管業務の中では、申請 の自動車に課されるべき自動車 重量税の納付確認を行っている に過ぎず、納付の方法について は当省の関知しないところであ る。 | - | 以下の要望者からの更なる意 見を踏まえ、改めて検討願いた い。 ペイジーを利用して自動車重量 税の納付を行う具体的な計画は あるのか。具体的な導入スケ ジュールがあれば教えてほし い。また、その場合市場化テスト の対象事業から除外されてしま うのか。 | | | |
| zB160026 | 国土交通省 | 公団の家賃の支払代行業務 | | クレジットカードを利用したの家 賃等の支払いに関して、民間開 放を妨げる規制はない。 | e | | 本件については、民間開放を妨 げる規制はなく、独立行政法人 都市再生機構の経営判断に係 る事項である。なお、同機構に おいて、口座振替等の手数料に 比較してクレジットカードの利用 手数料負担が大きいため提案 の実現は困難としている。 | | | 独立行政法人都市再生機構に おけるクレジットカード利用の実 現に向けて、具体的な対応策を 改めて検討されたい。 | | |

市場化テストを含む民間開放要望事項一覧(様式B)

| 管理コード | 制度の 所管省庁等 | 項目 | 要望管理 番号 | 要望事項管 理番号 | 要望 事項 補助 番号 | 要望 事項 補助 番号2 | 要望主体名 | 事項 番号 | 要望事項 (事業名) | 具体的 要望内容 | 要望理由 | 具体的事業の 実施内容 | 民間開放を阻害している現行の法規制の 内容 | その他・要望 |
|----------|---------------|-------------------|------------|--------------|----------------------|-----------------------|--------|----------|-------------------|----------------------------|--|--|--------------------------|--------|
| zB160025 | 財務省、国土 交通省 | 自動車重量税の支払(納付)代行業務 | 5078 | 5078B010 | 1 | 2 | 株式会社ゼロ | 10 | 自動車重量税の支払(納付)代行業務 | 自動車重量税のクレジットカード決済での支払の許可 | 車検を依頼する場合、車検業者の検査料はクレジットカード決済ができる場合もあるが、自動車重量税は現金払いとなってしまう。自動車重量税もまとめてクレジットカード決済ができれば利用者の利便性が向上する。分割払や一括払い等、支払い方法を選択できることで負担を減らすこともできる。 | 陸運局のホームページ上で自宅のパソコンからクレジット支払情報を入力することにより、24時間支払を受け付ける。パソコン・ナンバープレートによる個人の特定、暗号化通信によるセキュリティを確保してデータ管理をする。オンライン上の決済のため受付窓口におけるカード読み取り機の設置が不要である。 | | |
| zB160026 | 国土交通省 | 公団の家賃の支払代行業務 | 5078 | 5078B017 | 1 | 1 | 株式会社ゼロ | 17 | 公団の家賃の支払代行業務 | 公団家賃・共益費のクレジットカード決済での支払の許可 | 公団は家賃・共益費滞納の問題を抱えており、新たな決済手段としてクレジットカード決済を導入する。支払者にとって支払い方法を選択できることで利便性が向上する。クレジットカードは口座振替同様に継続支払等ができるため収納の確実性があり、公団にとっても滞納者への回収業務の削減に繋がる。 | 公団の入居契約時・更新時に都市再生機構などのホームページ上や窓口でクレジット支払情報を入力することにより、24時間支払を受け付ける。毎月自動継続支払なども契約時・更新時に受け付ける。抽選番号による個人の特定、暗号化通信によるセキュリティを確保してデータを管理する。回収業務も軽減され、カード会社からの入金を確認するのみ。オンライン上の決済のため受付窓口におけるカード読み取り機の設置も不要である。 | | |

市場化テストを含む民間開放要望事項一覧(様式B)

| 管理コード | 制度の 所管省庁等 | 項目 | 該当法令等 | 制度の現状 | 措置の分類 | 措置の内容 | 措置の概要 (対応策) | その他 | 当室からの 再検討要請 | 措置の概要 | 措置の 内容 | 措置の概要 (対応策) |
|----------|--------------|---------------------------------------|-------|---|-------|-------|---|-----|--|-------|-----------|----------------|
| zB160027 | 全府省 | 庁舎内サービスセンター事業 | | 要望事項の庁舎内サービスセンター事業の内、印刷パッケージサービスの内容については既に「印刷機運用業務請負」において当該サービスは網羅されており、民間開放を実施済みである。また、当該業務請負は提案内容での24時間体制ではないが、現体制での不都合等は生じていない状況である。 | d | | 今回のご要望については、多岐に渡る業務範囲の民間開放・委託であるため、一元的に回答することは難しいところですが、要望事項の庁舎内サービスセンター事業の内、印刷サービスの内容については既に「印刷機運用業務請負」において当該サービスは網羅されており、民間開放を実施済みである。また、当該業務請負は提案内容での24時間体制ではないが、現体制での不都合等は生じていない状況です。 | | HP上の本文「全国規模の規制改革及び市場化テストを含む民間開放要望」に対する各省庁からの回答への再検討要請について(平成17年8月5日)の(注)の通り。 | | | |
| zB160028 | 国土交通省 | 自動車保有関係手続のワンストップサービスにおける証明書等管理業者の対象拡大 | - | - | e | - | 提案のあった証明書等管理業務は、ワンストップサービス導入後においても、法的な制度として位置付けられるものではない。ただし、自動車登録番号標等の電子化に馴染まない「物」の取扱いについては、要望者(日行連)も含む関係者で構成された証明書等管理業務協議会で検討されているところである。 | | 提案の趣旨を踏まえ検討された。 | | | |

市場化テストを含む民間開放要望事項一覧(様式B)

| 管理コード | 制度の 所管省庁等 | 項目 | 要望管理 番号 | 要望事項管 理番号 | 要望 事項 補助 番号 | 要望 事項 補助 番号 2 | 要望主体名 | 事項 番号 | 要望事項 (事業名) | 具体的 要望内容 | 要望理由 | 具体的事業の 実施内容 | 民間開放を阻害している現行の法規制の 内容 | その他・要望 |
|----------|--------------|---------------------------------------|------------|--------------|----------------------|---------------------------|---------------|----------|---------------------------------------|---|--|--|--|--|
| zB160027 | 全府省 | 庁舎内サービスセンター事業 | 5092 | 5092B001 | 1 | 12 | コクヨファニチャー株式会社 | 1 | 庁舎内サービスセンター事業 | 各部門に共通して存在し、現状多くの工数を投入してしまっている官庁職員のノンコア業務(必ずしも官庁職員が直接行わなくても良い業務)を効率的に民間事業者へアウトソースするため、庁舎内に当業務を集約したワンストップサービスセンター窓口を設ける。 | 市場化テストの本来の目的である「民間のノウハウを活用することによる官業の効率化」を図るため、「官民競争」ではなく「官民協業」によるアウトソース事業の推進を行いたい。部門多岐に渡っているノンコア業務をとりまとめて効率化を図る役所の担当窓口が現在までなかったため、今回の枠組みでご提案致します。 | 全ての中央省庁、都道府県庁、政令指定都市における総務庶務系バックオフィスサービス | 特に阻害要因となる法規制はないと思われるが、庁舎内にてオペレーションすることについての(セキュリティ対策を含む)ハードルがあれば明確にして頂きたい。 | 別途添付資料があります。その内容については非公開を希望します。(理由:内容に弊社独自のノウハウについてご説明している部分があるため) |
| zB160028 | 国土交通省 | 自動車保有関係手続のワンストップサービスにおける証明書等管理業者の対象拡大 | 5100 | 5100B001 | 1 | 1 | 日本行政書士会連合会 | 1 | 自動車保有関係手続のワンストップサービスにおける証明書等管理業者の対象拡大 | 自動車保有関係手続のワンストップサービス(以下「OSS」と称す。)における証明書等管理業務について、国家資格者として安心と利便に貢献できる行政書士を活用すべきである。 | OSSは、新車新規検査登録に関して、本年12月26日より全国の4都道府県において稼働する予定で準備が進められている。自動車ナンバープレート等の電子申請・情報化に馴染まない「物」については、証明書等管理業務として対応を図るべく国土交通省、(財)自動車検査登録協会等で構成された証明書等管理業務協議会で検討が重ねられている。当該業務を取り扱う証明書等管理業者として、メーカーやディーラーに属さない国家資格者であり、自動車登録業務について深い知識と経験を有する行政書士を活用することにより、国民の選択肢が広がり、証明書等管理業者間において利便性の高いサービスの充実に期待できる。また、行政書士は運輸アドバイザーとしての能力も提供することができ、OSSにおける迅速・安心・安全の充実に図られ、国民が利用しやすいシステムの推進に寄与することができる。 | 道路運送車両法第60条第1項、第66条第1項 | | |

市場化テストを含む民間開放要望事項一覧(様式B)

| 管理コード | 制度の所管省庁等 | 項目 | 該当法令等 | 制度の現状 | 措置の分類 | 措置の内容 | 措置の概要(対応策) | その他 | 当室からの再検討要請 | 措置の概要 | 措置の内容 | 措置の概要(対応策) |
|----------|----------|--------------------|-------------|--|-------|---|---|--|--|-------|-------|------------|
| zB160029 | 国土交通省 | 公園等の家賃の収納・保証ならびに回収 | | <p>[独立行政法人都市再生機構] 家賃等収納、滞納督促業務について、民間開放を妨げる規制はない。</p> <p>[地方住宅供給公社] 地方住宅供給公社法上、公社の業務の一部を第三者に委託することは制限されていない。</p> | e | <p>[独立行政法人都市再生機構] e</p> <p>[地方住宅供給公社] e</p> | <p>[独立行政法人都市再生機構] 本件については、民間開放を妨げる規制はなく、独立行政法人都市再生機構の経営判断に係る事項である。なお、同機構において、収納等業務の費用負担が増加する等の判断から、提案の実現は困難としている。</p> <p>[地方住宅供給公社] 地方住宅供給公社法第21条に定められている公社の業務の一部を、第三者に委託することについて、同法上特段の規制は設けられていない。</p> | | <p>回答では事実誤認とされているが、要望内容は独立行政法人都市再生機構等におけるクレジットカード利用の実現を求めているものであり、この点についての具体的な対応策を改めて検討されたい。</p> | | | |
| zB160030 | 国土交通省 | 航空交通管制業務・事業 | 航空法第94条～99条 | <p>航空管制業務は我が国において、航空法に基づき国が実施。</p> | C | | <p>・航空管制業務を我が国のような狭域な国土のもとでも最も効率的に行うためには、空域管理を含む管制業務の実施主体が一元化されることが望ましく、現に、我が国航空ネットワークの中核である首都圏空港の発着容量拡大のために米軍の管理する横田空域の返還に向け政府として取り組んでいるところ。</p> <p>・タワー管制業務等管制業務の一部を民間開放の対象とするには、このような一元化の方向性と相容れず、空域返還の見通しが不透明な状況下でこれに着手することは今後の空域返還交渉にも悪影響を及ぼすおそれがあり、我が国の空域に係る主権回復を損なうことが懸念され、不適当である。</p> <p>・なお、要望で言及されている米国におけるタワー管制業務の外部委託は1)VFR(有視界飛行方式)専用飛行場、2)ハワイ・グアム・サイパンの両者で実施されているものと承知しているが、我が国においては前者に相当する飛行場においては基本的に管制業務を提供していない。また、後者はいずれも米本土から遠(離れた地域であり、かつ、委託者は同地域に米本土より近接しているオーストラリア管制当局であり、米連邦航空局とのコミュニケーション言語が共通語(英語)という環境下で実施されているもの、日本のタワー管制業務と同様の条件に合致する外部委託者を想定することは困難である。</p> <p>・また、要望で言及されている米国のFSS(Flight Service Station)は、定められた管轄空域内で運航者への航空情報や気象情報の提供、飛行計画の受理、危険にある航空機の捜索・救難等我が国において運航情報官が提供している業務を実施しているものと承知しているが、我が国において全く同様の管制機関が存在するものではない。したがって、同要望によって我が国の航空保安業務の長期的な向を民間開放の対象にすべきとの主張が定かでないが、これらの業務は我が国の管制機関において航空管制と一体不可分となつて提供されており、これらの業務の部分的な民間開放はいたずらに内部調整プロセスを増幅させ、きわめて非効率なものとすべから不適当である。</p> | <p>*提案者要望事項に対する回答</p> <p>1. 航行援助施設利用料の収支状況(平成17年度予算)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・航行援助サービスに必要なコスト(A) ・総額約1,507億円 ・航行施設援助利用料収入(B) ・総額約1,254億円 ・収支(B)-(A)=1,254億円-1,507億円=-253億円 <p>空港整備特別会計として航空機燃料税等の一般財源からの繰入額253億円により充当</p> <p>2. 航空保安職員について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・職員数 4,485人(平成17年度末予算) ・雇用形態 国家公務員(内訳) ・航空管制官 1,904人 ・航空管制運航情報官 788人 ・航空管制通信官 64人 ・航空管制技術官 1,590人 ・衛星運用官 139人 <p>3. 各航空会社からの収入について(平成17年度予算)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・航行援助施設利用料1,254億円(内訳) ・本邦内において着陸する航空機からの徴収額 1,196億円 ・本邦の飛行情報区を通過する航空機からの徴収額 58億円 | <p>HP上の本文「全国規模の規制改革及び市場化テストを含む民間開放要望」に対する各省庁からの回答への再検討要請について(平成17年8月5日)の(注)の通り。なお、要望者からの再検討要請は以下の通り。</p> <p>まず、国土交通省からの御回答に「航空管制業務を我が国のような狭域な国土のもとでも最も効率的に行うためには、空域管理を含む管制業務の実施主体が一元化されることが望ましく、これらの業務の部分的な民間開放はいたずらに内部調整プロセスを増幅させ、きわめて非効率なものとするべからず」とあるが、あるいは「管制業務はその業務内容の複雑性・多岐性から、実施主体を一元化し効率化を図るとありますが、そもそも市場化テストの意義は、このように民間とのコスト比較などがなされないまま「効率的である」と仮定されている前提の検証プロセスであると理解しております。具体的には、これまで官が一元的に実施することが是とされてきた各種サービスにつき、全体または一部の民間化によりコスト削減 and/or 品質の改善が出来るか原点在り立って検討する、というものであると理解します。私どもは、民間開放が必ずしも、と申しているわけではなく、市場化テストというプロセスを通じて、それがどうか、実際に検証を頂きたいとの観点を取っております。</p> <p>勿論、私どもも無償・無償に検証プロセスをお願いしているわけではなく、実際に世界各国での民間化推進の状況、コスト削減実績、官民でのサービス分掌が実現になされている状況に鑑み、この検証(市場化テスト)に意義があるとの考えからご提案申し上げているものです。我が国でも何らかの、コスト削減・業務効率化を検討すべきであり、民間開放も十分検討する余地がある、と考えております。</p> <p>御回答に関する懸念・質問は下記の通りです。</p> <p>1. VFR専用飛行場で管制業務を行わない理由は何かございますでしょうか。また今後、業務を行う予定はあるのでしょうか。またIFR飛行場の場合、管制業務を民間化する上での問題はありますか。</p> <p>2. 航空管制における世界共通の言語は英語であり、仮に海外協力事業者を選定する際にも、日本語能力が問題になるとは考えずらいと考えます。</p> <p>3. FSSと同様の業務主体が存在しないとのことですが、同様の業務は、我が国内では必要ないのでしょうか。それと他の機関で各々別々に行っているのでしょうか。</p> | | | |

市場化テストを含む民間開放要望事項一覧(様式B)

| 管理コード | 制度の 所管省庁等 | 項目 | 要望管理 番号 | 要望事項管 理番号 | 要望 事項 補助 番号 | 要望 事項 補助 番号 2 | 要望主体名 | 事項 番号 | 要望事項 (事業名) | 具体的 要望内容 | 要望理由 | 具体的事業の 実施内容 | 民間開放を阻害している現行の法規制の 内容 | その他・要望 |
|----------|--------------|--------------------|------------|--------------|----------------------|---------------------------|-----------------------------------|----------|--------------------|------------------------------------|---|---|--------------------------|--|
| zB160029 | 国土交通省 | 公団等の家賃の収納・保証ならびに回収 | 5109 | 5109B001 | 1 | 1 | 株式会社オリエンコーポレーション・オリファサービス債権回収株式会社 | 1 | 公団等の家賃の収納・保証ならびに回収 | | 入居者の家賃支払の集金業務を信販会社等が行い、また家賃の支払いについて一定期間、金額の保証を行う/また延滞した顧客に対する督促・集金業務。 | 集金事務の合理化 | 地方住宅供給公社法 | |
| zB160030 | 国土交通省 | 航空交通管制業務・事業 | 5118 | 5118B001 | 1 | 1 | 民間企業 | 1 | 航空交通管制業務・事業 | 航空法により、国土交通省・航空局が主管としている航空交通管制業務事業 | <p>現行、提供されているサービスを民間企業が実施することで、下記メリットが得られると考えられる。</p> <p>1. 必要経費(コスト)の削減 組合員に属さない管制官を使用することで、コスト削減が期待できる。 ・米FAAの管制官平均給与 =>約US\$112,000/年 ・米民間企業の管制官平均給与 =>約US\$ 82,000/年</p> <p>2. 安全・サービスの向上 a) 国家予算に関係無く、設備投資が可能となる。 b) 既に海外で管制業務を実施している民間業者との連携により、蓄積ノウハウを有効活用できる。</p> | <p>1. 各空港の管制塔内でのタワー管制業務</p> <p>2. FSS(Flight Service Station)での管制業務</p> | 航空法及び航空法施行規則 | <p>1. 現状管制業務に当てられている国家予算の内容と具体的な数字が明らかになること。</p> <p>2. 現在の航空管制運営にかかわる全ての諸経費とそれに従事する職員数、また雇用形態に関わる情報が開示されること。</p> <p>3. 現状各航空会社からの収入(Overflight FeeやEnroute Fee等)の情報が開示されること。</p> |