

官報

号外

平成十四年四月四日

○第百五十四回 衆議院會議録 第二十号

平成十四年四月四日(木曜日)

議事日程 第十三号

平成十四年四月四日

午後一時開議

- 第一 船舶職員法の一部を改正する法律案(内閣提出)
- 第二 農業経営の改善に必要な資金の融通の円滑化のための農業近代化資金助成法等の一部を改正する法律案(内閣提出)
- 第三 農業法人に対する投資の円滑化に関する特別措置法案(内閣提出)
- 第四 特定機器に係る適合性評価の欧州共同体との相互承認の実施に関する法律の一部を改正する法律案(内閣提出)
- 第五 日本たばこ産業株式会社法の一部を改正する法律案(内閣提出)

○本日の会議に付した案件

- 人事官任命につき同意を求めるの件
日本銀行政策委員会審議委員任命につき同意を求めるの件
中央社会保険医療協議会委員任命につき同意を求めるの件
日程第一 船舶職員法の一部を改正する法律案(内閣提出)
日程第二 農業経営の改善に必要な資金の融通の円滑化のための農業近代化資金助成法等の一部を改正する法律案(内閣提出)

平成十四年四月四日 衆議院會議録第二十号

人事官任命につき同意を求めるの件等三件

船舶職員法の一部を改正する法律案

午後一時四分開議

○議長(綿貫民輔君) これより会議を開きます。

人事官任命につき同意を求めるの件

日本銀行政策委員会審議委員任命につき同意を求めるの件
中央社会保険医療協議会委員任命につき同意を求めるの件

○議長(綿貫民輔君) お諮りいたします。

内閣から、

人事官

日本銀行政策委員会審議委員

及び

中央社会保険医療協議会委員に

次の諸君を任命することについて、それぞれ本院の同意を得たいとの申し出があります。

内閣からの申し出中、

まず、

人事官に佐藤壯郎君を

任命することについて、申し出のとおり同意を与えるに賛成の諸君の起立を求めます。

(賛成者起立)

○議長(綿貫民輔君) 起立多数。よって、同意を与えらることに決まりました。

次に、

日本銀行政策委員会審議委員に春英彦君及び福岡年勝君を

任命することについて、申し出のとおり同意を与えるに賛成の諸君の起立を求めます。

(賛成者起立)

○議長(綿貫民輔君) 起立多数。よって、いづれも同意を与えることに決まりました。

次に、

中央社会保険医療協議会委員に土田武史君を

任命することについて、申し出のとおり同意を与えるに御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○議長(綿貫民輔君) 御異議なしと認めます。よって、同意を与えることに決まりました。

日程第一 船舶職員法の一部を改正する法律案(内閣提出)

○議長(綿貫民輔君) 日程第一、船舶職員法の一部を改正する法律案を議題といたします。

委員長の報告を求めます。国土交通委員長久保哲司君。

船舶職員法の一部を改正する法律案及び同報告書

(本号末尾に掲載)

(久保哲司君登壇)

○久保哲司君 ただいま議題となりました船舶職員法の一部を改正する法律案につきまして、国土交通委員会における審査の経過及び結果を御報告申し上げます。

本案は、小型船舶に関し、その利用実態の変化等に伴う利用者の要請に的確にこたえらるることに、その航行の安全を一層図るため、所要の措置を講じようとするものであります。

その主な内容は、

第一に、小型船舶の船長を小型船舶操縦者と位置づけ、船舶職員の資格制度から小型船舶操縦者の資格制度を分離することとし、法律名、目的等について所要の改正を行うこと、

第二に、小型船舶操縦者が受けなければならない小型船舶操縦士の免許の資格区分について、一級、二級及び特殊小型船舶操縦士の三つの区分に再編成するとともに、小型船舶操縦士の試験について、安全に配慮しつつできる限り簡素なものとする、

第三に、小型船舶操縦者が遵守すべき事項として、危険操縦の禁止、酒酔い操縦の禁止等を明確化するとともに、遵守事項の違反者に対する再教育

育講習の制度を設けること等であります。

○議長(綿貫民輔君) 採決いたします。
本案は、去る四月二日本委員会に付託され、昨日国土交通大臣から提案理由の説明を聴取した後、直ちに質疑に入り、小型船舶操縦士の免許の資格区分の再編成が利用者に与える効果、プレジャーボートの利用促進のための環境整備の必要性等について議論が行われました。

同日質疑を終了し、採決いたしました結果、本案は全会一致をもって原案のとおり可決すべきものと議決した次第であります。

以上、御報告申し上げます。(拍手)

○議長(綿貫民輔君) 採決いたします。

本案は委員長報告のとおり決するに御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○議長(綿貫民輔君) 御異議なしと認めます。よって、本案は委員長報告のとおり可決いたしました。

日程第二 農業経営の改善に必要な資金の融通の円滑化のための農業近代化資金助成法等の一部を改正する法律案(内閣提出)
日程第三 農業法人に対する投資の円滑化に関する特別措置法案(内閣提出)

○議長(綿貫民輔君) 日程第二、農業経営の改善に必要な資金の融通の円滑化のための農業近代化資金助成法等の一部を改正する法律案、日程第三、農業法人に対する投資の円滑化に関する特別措置法案、右両案を一括して議題といたします。

委員長の報告を求めます。農林水産委員長鉢呂吉雄君。

農業経営の改善に必要な資金の融通の円滑化のための農業近代化資金助成法等の一部を改正する法律案及び同報告書

農業法人に対する投資の円滑化に関する特別措置法案及び同報告書
〔本号末尾に掲載〕

〔鉢呂吉雄君登壇〕

○鉢呂吉雄君 たいま議題となりました両案につきまして、農林水産委員会における審査の経過及び結果を御報告申し上げます。

農業経営の改善に必要な資金の融通の円滑化のための農業近代化資金助成法等の一部を改正する法律案は、農業経営の改善に必要な資金の融通の円滑化を図るため、農業近代化資金等の各種制度資金を抜本的に見直すための措置を講じようとするものであります。

また、農業法人に対する投資の円滑化に関する特別措置法案は、農業法人の自己資本の充実を促進し、その健全な成長発展を図るため、農業法人に対する投資を円滑に進めるための措置を講じようとするものであります。

両案は、去る三月二十八日本会議において趣旨説明及び質疑が行われ、本委員会に付託されました。

委員会におきましては、同日武部農林水産大臣から両案の提案理由の説明を聴取し、四月二日及び三日に質疑を行いました。質疑を終局し、討論の後、採決いたしましたところ、両案はいずれも賛成多数をもって原案のとおり可決すべきものと議決した次第であります。

なお、両案に対しそれぞれ附帯決議が付されました。

以上、御報告申し上げます。(拍手)

○議長(綿貫民輔君) 両案を一括して採決いたします。

両案の委員長の報告はいずれも可決であります。両案を委員長報告のとおり決するに賛成の諸君の起立を求めます。
〔賛成者起立〕

○議長(綿貫民輔君) 起立多数。よって、両案とも委員長報告のとおり可決いたしました。

〔谷畑孝君登壇〕

○谷畑孝君 たいま議題となりました法律案につきまして、経済産業委員会における審査の経過及び結果を御報告申し上げます。

本案は、新たな時代における経済上の連携に関する日本国とシンガポール共和国との間の協定における相互承認の確な実施を確保するため、通信端末機器、無線機器及び電気製品に係る国外適合性評価事業に関する認定等に必要な事項を定めるほか、電気通信事業法、電波法及び電気用品安全法の特例を定める等の措置を講じようとするものであります。

その主な内容は、
第一に、シンガポール共和国向けの通信端末機器、無線機器及び電気製品に係る国外適合性評価事業を行うとする者は、協定に定めるシンガポール共和国の基準に適合していると認められるときは、主務大臣の認定を受けることができるものとすること、

特定機器に係る適合性評価の欧州共同体との相互承認の実施に関する法律の一部を改正する法律案及び同報告書
〔本号末尾に掲載〕

○議長(綿貫民輔君) 日程第四、特定機器に係る適合性評価の欧州共同体との相互承認の実施に関する法律の一部を改正する法律案を議題といたします。

委員長の報告を求めます。経済産業委員長谷畑孝君。

第二に、登録を受けたシンガポール共和国の適合性評価機関が実施した我が国向けの端末機器、特定無線設備及び特定電気用品に関する我が国の関係法令に定める技術上の要件への適合性評価の結果を我が国において受け入れることができるようにするため、電気通信事業法、電波法及び電気用品安全法の特例を定めることとあります。

○議長(綿貫民輔君) 採決いたします。

本案は委員長報告のとおり決するに御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕
○議長(綿貫民輔君) 御異議なしと認めます。よって、本案は委員長報告のとおり可決いたしました。

第二に、登録を受けたシンガポール共和国の適合性評価機関が実施した我が国向けの端末機器、特定無線設備及び特定電気用品に関する我が国の関係法令に定める技術上の要件への適合性評価の結果を我が国において受け入れることができるようにするため、電気通信事業法、電波法及び電気用品安全法の特例を定めることとあります。

○議長(綿貫民輔君) 採決いたします。

本案は、去る三月二十八日本委員会に付託され、翌二十九日平沼経済産業大臣から提案理由の説明を聴取いたしました。四月三日質疑を行った後、採決を行った結果、本案は全会一致をもって原案のとおり可決すべきものと議決いたしました。

なお、本案に対し附帯決議が付されました。

以上、御報告申し上げます。(拍手)

○議長(綿貫民輔君) 採決いたします。

本案は委員長報告のとおり決するに御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕
○議長(綿貫民輔君) 御異議なしと認めます。よって、本案は委員長報告のとおり可決いたしました。

日程第五 日本たばこ産業株式会社法の一部を改正する法律案(内閣提出)
○議長(綿貫民輔君) 日程第五、日本たばこ産業株式会社法の一部を改正する法律案を議題といたします。

委員長の報告を求めます。財務金融委員長坂本剛二君。

日本たばこ産業株式会社法の一部を改正する法律案及び同報告書
〔本号末尾に掲載〕

日本たばこ産業株式会社法の一部を改正する法律案及び同報告書
〔本号末尾に掲載〕

〔坂本剛二君登壇〕

○坂本剛二君 たいだいま議題となりました法律案につきまして、財務金融委員会における審査の経過及び結果を御報告申し上げます。

本案は、日本たばこ産業株式会社の民営化を段階的に進める観点から、同社株式の政府保有比率の引き下げを行うとともに、同社が機動的に新株等の発行を行えるようにするため、所要の措置を講じようとするものであり、以下、その概要を申し上げます。

第一に、政府の株式保有比率について、日本たばこ産業株式会社の成立のときに政府に無償譲渡された株式総数の二分の一以上に当たる株式を政府が保有していなければならないこととするともに、政府の株式保有比率を、当分の間、日本たばこ産業株式会社の発行済み株式総数の三分の二以上とする附則の規定を廃止することとしております。

第二に、政府保有比率低下の歯止め措置として、政府は、日本たばこ産業株式会社の発行済み株式総数の三分の一を超える株式を保有しなければならないこととしております。

本案は、去る三月二十日当委員会に付託され、昨四月三日塩川財務大臣から提案理由の説明を聴取した後、質疑を行い、質疑を終局いたしましたところ、山本幸三君外一名から、「平成十四年四月一日」と定められている施行期日を「公布の日」に改める修正案が提出されました。次いで、採決いたしましたところ、本案は多数をもって修正議決すべきものと決しました。

以上、御報告申し上げます。(拍手)

○議長(綿貫民輔君) 採決いたします。

本案の委員長報告は修正であります。本案を委員長報告のとおり決するに賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

平成十四年四月四日 衆議院会議録第二十号

○議長(綿貫民輔君) 起立多数。よって、本案は委員長報告のとおり修正議決いたしました。

道路関係四公団民営化推進委員会設置法案

(内閣提出)の趣旨説明

○議長(綿貫民輔君) この際、内閣提出、道路関係四公団民営化推進委員会設置法案について、趣旨の説明を求めます。国務大臣石原伸晃君。

〔国務大臣石原伸晃君登壇〕

○国務大臣(石原伸晃君) 道路関係四公団民営化推進委員会設置法案について、その趣旨を御説明いたします。

平成十三年十二月に閣議決定された特殊法人等整理合理化計画において、日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団及び本州四国連絡橋公団は廃止することとし、これらの道路関係四公団にかわる新たな組織及びその採算性の確保については、第三者機関において検討し、その具体的内容を平成十四年中にまとめることとされたところであります。

この特殊法人等整理合理化計画に基づき、第三者機関として道路関係四公団民営化推進委員会を設置するため、この法律案を提案することとした次第でございます。

次に、この法律案の概要について御説明申し上げます。

第一に、道路関係四公団民営化推進委員会は、内閣府に置くこととしております。

第二に、委員会は、特殊法人等整理合理化計画に基づき、道路関係四公団にかわる民営化を前提とした新たな組織及びその採算性の確保に関する事項について調査審議し、その結果に基づき、平成十四年中に内閣総理大臣に意見を述べることとするほか、この意見を受けて講ぜられる施策の実施状況を監視し、必要があると認めるときは、内閣総理大臣等に勧告することとしております。

第三に、委員会は、すぐれた識見を有する者のうちから内閣総理大臣が任命する委員七人以内をもって組織することとし、委員の互選により委員長を定めることとしております。

第四に、委員会は、関係行政機関及び道路関係四公団に対し、資料の提出その他必要な協力を求めることができることとするほか、道路関係四公団の業務の運営状況を調査し、または委員にこれを調査させることができることとしております。

第五に、委員会に事務局を置くこととしております。

第六に、この法律は、平成十八年三月三十一日限り、その効力を失うこととし、その日より前に委員会の意見を受けて講ぜられる施策に係る法律が施行されるに至ったときは、当該法律の施行にあわせて廃止することとしております。

以上が、道路関係四公団民営化推進委員会設置法案の趣旨説明でございます。(拍手)

道路関係四公団民営化推進委員会設置法案

(内閣提出)の趣旨説明に対する質疑

○議長(綿貫民輔君) たいだいまの趣旨の説明に対して質疑の通告があります。順次これを許します。岡下信子君。

〔岡下信子君登壇〕

○岡下信子君 自由民主党の岡下信子でございます。私は、自由民主党、公明党、保守党を代表いたしまして、道路関係四公団民営化推進委員会設置法案に係る趣旨説明に対して質問をいたします。

(拍手) 特殊法人改革は、言うまでもなく、数ある行政改革の課題の中でも最重要課題の一つと位置づけられるものであります。「肥大化し硬直化した政府組織を改革し、簡素で効率的な政府を実現するためには、緒についた特殊法人改革を一層強力に進めなければなりません。」との、小泉総理の施政方針演説に示された問題意識は、自由民主党、公

明党、保守党といったしましても共有するところがございます。

これまでも、特殊法人等整理合理化計画を昨年十二月に閣議決定されるなど、総理のリーダーシップを遺憾なく発揮され、目に見える成果を出しつつ、現在、特殊法人改革に取り組んでおられるところと認識しております。

自由民主党といたしましても、党の行政改革推進本部に、今般、総合交通、政策金融、研究開発、独立行政法人化の、特殊法人に関する四つの委員会を設けまして、さらに取り組みを強化したところでございます。

今後、政府・与党一体となって、特殊法人改革に取り組んでまいりたいと考えておりますが、政府の基本的方針について総理の御見解をお伺いいたします。

さて、数ある特殊法人のうち、日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団、本州四国連絡橋公団のいわゆる道路関係四公団に関しては、この道路関係四公団民営化推進委員会設置法案が提出され、これからこの法案についての審議が始まるわけでありますが、まず、本法案を国会に提出するに至った経緯について、石原行政改革担当大臣にお伺いいたします。

次に、この法案の内容について質問いたします。まず、本委員会が設置される省庁についてお伺いいたします。

本委員会については、内閣府に設置することとされておりますが、道路行政を所管し、また道路関係四公団の監督官庁である国土交通省において検討するのではなく、内閣府に設置することとした理由は何か、石原行政改革担当大臣にお伺いいたします。

次に、本委員会の組織上の位置づけについてお伺いいたします。

本委員会は、組織法制的にはいわゆる八条機関、審議会という位置づけがなされておりますが、

日本たばこ産業株式会社の一部を改正する法律案の趣旨説明 道路関係四公団民営化推進委員会設置法案の趣旨説明に対する岡下信子君の質疑

行政決定権限を有するいわゆる三条機関ではなくて、八条機関として本委員会を設置することとした理由について、石原行政改革担当大臣にお伺いいたします。

次に、本委員会の調査審議内容についてお伺いいたします。

本法案においては、道路関係四公団にかわる新たな組織及びその採算性の確保について調査審議することが委員会の所掌事務として規定されています。もちろん、詳細についてはこの法律案の範囲内で委員会において決定されるものであることは承知しておりますが、我が国の高速道路網のあり方を含め、具体的にどのような内容の調査審議を行うことを現時点で想定されておられるのか、石原行政改革担当大臣にお伺いいたします。

また、高速道路の個別路線の整備については、現在、国土開発幹線自動車道建設会議における議を経て国土交通大臣が決定するという仕組みになっているものと承知しております。本委員会の調査審議との関係は今後どのようなものか、石原行政改革担当大臣にお伺いいたします。

次に、委員の人選についてお伺いいたします。

道路関係四公団にかわる新たな組織及びその採算性の確保という非常に重要なテーマを取り扱う本委員会の調査審議が実のあるものになるかどうか、説得力のある答申が提出されるかどうかは、どのような人が委員として選任されるのかによって大きく左右されるものと考えます。国家的見地に立ち、客観的かつ公平な審議が確保される委員の人選を考えるべきと思いますが、今後、実際に委員を任命される総理のお考えをお伺いいたします。

冒頭にも述べましたが、特殊法人改革は、行政改革の最重要課題の一つであります。特に道路関係四公団に関する改革は、四公団の廃止・民営化という基本方針は既に決定されておりますが、引き続き、非常に高い社会的関心を集めているところであります。その意味からも、できるだけ早く

この道路関係四公団民営化推進委員会設置法案を成立させて、改革の具体的内容について目に見える形で国民に示していくことが重要であることは、言うまでもありません。

最後に、道路関係四公団の改革に対する総理の決意をお伺いいたしまして、私の質問を終わります。ありがとうございます。(拍手)

〔内閣総理大臣小泉純一郎君登壇〕

○内閣総理大臣(小泉純一郎君) 特殊法人改革に対する政府の基本方針についての御質問でございます。

特殊法人改革については、昨年、道路四公団の民営化や都市基盤整備公団、住宅金融公庫、石油公団の廃止等、踏み込んだ内容の特殊法人等整理合理化計画を策定いたしました。

特に道路関係四公団については、これらにかわる新たな組織及び採算性の確保について一体として検討し、その具体的内容を今年中にまとめることとしております。その検討を行うための第三者機関を設置する法案を今回提出したわけでありますが、十分御審議いただいた上で速やかな成立を期待しております。

その他の法人も、平成十四年度から事業見直しについて講ずべき措置を具体化するとともに、組織形態についても平成十五年度には具体化を図ることとしており、緒についた特殊法人改革を政府・与党一体となつて一層進めてまいります。

道路関係四公団民営化推進委員会の委員の人選についてのお尋ねであります。

本委員会においては、道路関係四公団の改革について、特殊法人等整理合理化計画に沿って、その的確な具体化を図るため、客観的、合理的な調査審議を尽くす必要があります。

このため、その委員については、すぐれた識見を有する方々、改革意欲に富み、国家国民的視点に立ち、特定の分野及び利害に偏することなく、公正な判断をなし得る方々を選任したいと考えております。

道路関係四公団の改革に対する決意についてのお尋ねであります。

道路関係四公団の改革は、内閣の重要課題である特殊法人等改革の中でも、特に重要な位置を占めるものと考えています。新たな組織は民営化を前提とする、国費は投入しない等の特殊法人等整理合理化計画に示された基本方針のもと、新たな組織及びその採算性の確保に関する本委員会の意見を踏まえ、改革の具体化に邁進してまいりたいと考えております。

残余の質問については、関係大臣から答弁させていただきます。(拍手)

〔国務大臣石原伸晃君登壇〕

○国務大臣(石原伸晃君) 岡下議員にお答え申し上げます。

本法案の提出に至る経緯についてのお尋ねでございます。

昨年十二月に閣議決定されました特殊法人等整理合理化計画において、道路関係四公団は廃止することとし、四公団にかわる新たな組織及びその採算性の確保については、新たな組織は民営化を前提とする、国費を投入しない等の基本方針のもと、第三者機関において一体として検討し、その具体的内容を平成十四年中にまとめることとしたところでございます。

この特殊法人等整理合理化計画に基づき、第三者機関として道路関係四公団民営化推進委員会を設置するため、道路関係四公団民営化推進委員会設置法案を国会に提出した次第でございます。

次に、本委員会を内閣府に置くこととした理由についてのお尋ねでございます。

道路関係四公団の改革は、内閣総理大臣のリーダーシップのもとに、政府を挙げて取り組むべき重要な課題であるため、本委員会については、内閣総理大臣を長とする行政機関である内閣府に置くこととしたものでございます。

次に、本委員会を三条機関ではなく八条機関とした理由についてのお尋ねでございます。

いわゆる三条機関は、準司法的手続を行う等の特別の目的のために設置されるものであり、行政決定権限を有するものでございます。一方、本委員会は、特殊法人等整理合理化計画に示された改革の基本方針を踏まえ、道路関係四公団にかわる新たな組織及びその採算性の確保について調査審議し、内閣総理大臣に意見を述べるものでございます。したがって、いわゆる八条機関として内閣府に設置することが適当であると考えております。

次に、本委員会の調査審議内容についてのお尋ねでございます。

本委員会は、特殊法人等整理合理化計画に基づき、道路関係四公団にかわる民営化を前提とした新たな組織及びその採算性の確保に関する事項について調査審議し、その結果に基づき、内閣総理大臣に意見を述べることでございます。

新たな組織については、業務、財務等のあり方を含め、その具体的内容について御意見をいただきましたと考えております。

採算性の確保については、道路交通需要の見通し、金利の見通し、費用対効果分析の考え方等について御検討いただき、新たな組織による事業の前提となる採算性の確保に関する基準などについて御意見をいただきたいと考えております。

最後の御質問でございますが、本委員会と高速自動車国道の個別路線の整備の関係についてお尋ねでございます。

本委員会においては、特殊法人等整理合理化計画に示されました、国費を投入しない、償還期間は五十年を上限として短縮を目指す等の基本方針のもと、道路交通需要の見通し、金利の見通し、費用対効果分析の考え方等について御検討いただき、新たな組織による高速自動車国道の整備の前提となる採算性の確保に関する基準などについて御意見をいただきたいと考えております。

高速自動車国道の個別路線の整備については、本委員会の意見を踏まえ、国土交通大臣が、国土

開発幹線自動車道建設会議の議を経て、最終的に決定することになると考えております。
以上でございます。(拍手)

○議長(綿貫民輔君) 野田佳彦君。

(野田佳彦君登壇)

○野田佳彦君 民主党の野田佳彦でございます。民主党・無所属クラブを代表して、大臣より御説明をいただきました法案について質問をいたします。(拍手)

公団方式の高速道路整備は、その基本的な特徴は、償還主義とプール制にあります。

償還主義は、要は、数十年も先に料金収入などによって借金を返していくという時間軸のどんぶり勘定であります。プール制は、もうかる路線ともうからない路線を抱き合わせにする空間軸のどんぶり勘定です。この二つのどんぶり勘定が重なって、車を走らせる道路の経営状況は、自動車操業ではなくて、自転車操業になってしまいました。

これに対する小泉内閣の姿勢は、道路の問題でありますので道に例えて言うならば、抜け道、迷い道、回り道に陥っていると思います。(拍手)

国費投入をゼロにするというのは、一見、英断に見えます。しかし、その浮いた三千億円は、高速道路には回らなくなったとしても、国交省の道路局の財源再配分で一般国道に回すことはできる。要は抜け道があります。

加えて、償還期間を本来ならば三十年に短縮する話がありました。いつの間にか、妥協されてしまっていて、五十年に後退しました。総理は明らかに迷い道に入っています。

加えて、大事なさまざまな政治的な決断を、今回の法案に出てくる第三者機関にほとんど丸投げであります。回り道です。

結局は、赤字路線をだらだらとつくり続ける。人の道に反すると思います。こんなことを続ければ、あなたへの支持は坂道を転がるだけであると

思います。
以下、具体的に質問させていただきたいと思

まず、この第三者機関の検討は、二〇〇二年中に結論を出すということになっていますが、この間も公団方式の道路整備は続くわけでありまして、この間に開通する新しい路線を見ても、相当に赤字路線が含まれております。

私は、せめて、こうした大事な検討が行われている間は、建設工事はストップすべきである、一時凍結すべきであると思っています。治療をする前に、手術をする前に、血をとめない、止血をしないというのは、私はおかしいと思いますが、総理大臣のお考えをお聞かせいただきたいと思

次に、この法案は、冒頭からいきなり、淡々と、「整理合理化計画に基づき」と表現されてお

りまして、何ら理念や目的が明記されていません。まさに、小泉内閣の理念なき構造改革を象徴的にあらわしている法案だと思

法案には明文化されてはおりませんが、どのような理念で、どのような目的でこの委員会を設置しようとするのか、総理の明快な答弁を求めたいと思

次に、新たな組織形態についても、十分な検討をしないでこの第三者機関に丸投げをしていま

す。極めて無責任だと思

高速道路の建設部門と管理部門を分けるのか分けないのか、上下一体か上下分離かというのは、とても大事なテーマであります。上下分離という

のは、一方は公的なセクター、もう一方は株式会社という形態であって、しかし、これはよく考えてみると、日本道路公団とファミリー企業との関係と何ら本質的な変わりはありません。部分民営化にすぎません。

本当にむだな道路をつくらないようにするためには、上下一体の民営化が望ましいと私は思いますが、総理大臣の御見解をお尋ねしたいと思

す。(拍手)

このように、いろいろなことが十分に煮詰まらな

ないで第三者機関に丸投げをされている今回の動きでございますので、だからこそ、そうしたいまいき、玉虫色の部分を乗り越えて、この第三者機関には十分な権限と万全な体制をつくらなければならぬと思

その意味では、国家行政組織法上の独立性の弱い八条委員会ではなくて、独立性の強い三条委員会としてスタートすべきであつたと思いますが、これも総理大臣にお尋ねしたいと思

次に、国会同意人事をお尋ねしたいと思

予算委員会の答弁では、総理は、委員の人選に当たって、自民党、公明党、そして保守党、さらには有識者の意見を聞くとおっしゃっていま

した。だったら、国会で否決されるはずはありません。さらに加えて、あの人はいい、この人はだめというやり方はしたくない、選ばれた人はいいけれども、否定された人の名譽にかかわるという答弁もされました。私は、これは国会同意人事そのものを否定する、極めて説得力のない御説明だと思

もし、総理が真の改革者であつたならば、与党審査を避け、国土交通省の横やりを避けて御自身で人選をするというやり方も、一定の理解は得られたかもしれません。しかし、田中眞紀子元外務大臣が、自分のスカートを踏んでいた抵抗勢力と指摘された今の小泉総理に、私は、残念ながら、信をおくことはできません。小泉神話は消えてしま

だからこそ、重要な人事は国会の同意を求めるべきであります。私も民主党は、大使の任命も国会の同意を求めるべきだと考えています。今回の民営化推進委員会の人選についても、ぜひ国会の同意を求めるべきだとお訴えをしたいと思

いずれの形をとるにしろ、この人選は、民営化の成否を占う、とても重要なかぎを握っています。この人選について、自民党の道路族は、公平中立を求めているらしいです。この公平中立という考え方は、一見、耳当たりはいいけれども、要は、九千三百四十二キロの整備計画どおり全部つくれと言つ人を入れることが中立であり、公平であるという考え方でもあります。仮に、そうした意見に押し流されて、国土交通省OBなど、非効率な道路整備にかかわってきた人を入れるとするならば、私は、今回のせつかくの民営化の動きも魂を抜かれてしまうという懸念を強く持つものであります。

総理大臣は、改革意欲に富んだ人を選びたいとお話をされているようですが、改革意欲に富んだ人とはどういう人でしょうか。私は、かつての国幹審の決定も、整備計画の九三三二も、バブル全盛期につくられた予定路線も、すべて根本から見直すことのできる人こそ改革意欲に富んだ人だと思

いますが、総理の具体的な人選に向けての御所見をお伺いしたいと思

次に、個別路線の取り扱いについてお尋ねいたします。

今の国幹道法や道路整備特別措置法が生きている限りにおいて、九千三百四十二キロの道路を国がつくるというスキームは残ったままであります。その中で、今回発足しようとする委員会に採算性を検討しろといつても、おのずと限界があります。個別路線の整備計画のよしあし、そこまで見直しができるように、国幹審の決定もさかのぼって変更できるように、そうした権限を付与すべきであると思

いますが、総理大臣の御見解をお尋ねしたいと思

次に、石原大臣にお伺いいたします。

第二東名・名神についてであります。

整備計画の残事業は約二千四百キロメートル、その総事業費は約二千兆六千億円と見込まれています。その半分近くが第二東名・名神の整備費に

なろうと思ひます。

現在、東名・名神はドル箱の黒字路線です。その横にもう一本、高速道路を走らせようというお考えでございますし、計画は進んでいますが、これは、平たく言うならば、もうかつてのスーパーの横にもう一店舗つくる話であって、双方が赤字になる可能性すらあると私は思ひます。

個別路線の検討の中で最大の焦点である第二東名・名神について、石原大臣は、昨年十二月だったと思ひますが、テレビに出演された折に、第二東名は必要ない、できっこない、第二名神の鈴鹿山脈を貫く計画は必要ないと明言されておりました。現在はそのようなお考えをお持ちなのか、お尋ねしたいと思ひます。

石原大臣におかれましては、実は、私と同じ昭和三十三年生まれであります。大臣のお父さんは大東京府知事であつて、私の父は地元の人老会会の副会長ぐらゐですが、氏性は全く違ひますけれども、同じ若い世代として、ぜひ、ひるまずに、恐れずに、クマばかりのところには道路はつくらないでいいというお話も昨年されておりました。が、大胆な御答弁をいただきたいと思ひます。

(拍手)
次に、石原大臣は、地方講演の中で、高速道路の料金の引き下げについても検討すべきであると言及されておられます。もしそれができるとなれば、夢のある改革になるでしょう。物流コストの引き下げにもつながります。

しかし、現実には、二〇〇〇年度の決算ベースで見ると、四つの公団の債務総額は三十八兆円にもなろうと思ひます。その債務をどのようにに圧縮するのでしょうか。

とりわけ、本四公団におきましては、有利子負債が三兆八千億円です。料金収入が利払いにも満たない、経営破綻状況に陥つておられます。かつて、大平、三木、宮澤という歴代総理が政治力を駆使されてつくった三本のルートは、今や、官製不良債権の最たるものであります。この本四の改革な

くして、私は、四公団の本当の意味の改革はないと思つておられます。往復で一万円も通行料金がかけの横になりかねません。本四の改革についての石原大臣のお考えをお聞かせいただきたいと思ひます。

最後に、もう一度、総理のお考えをお尋ねしたいと思ひます。

かつて、竹下登元首相は、道路イデオロギイ、政治イデオロギイと語られたことがありました。これはどう見事に、自民党の地方への利益誘導、公共事業依存型の政治を端的に語っている言葉は、私はないと思ひます。その竹下イデオロギイは、現在も自由民主党の中に、とりわけ経世会の中に脈々と引き継がれておられると思ひます。

九〇年代に入つてからの自民党の歴代の道路調査会会長の顔をばれをぜひ思い出していただきたいと思ひます。敬称略でまゐりますが、金丸信、中村喜四郎、渡辺栄一、そして綿貫民輔議長、続いて村岡兼造、野呂田芳成、すべて経世会です。現在は古賀誠前幹事長という実力者でありますけれども、極めて親しいお仲間だと思ひます。

赤字路線でも構わずに地元道路を引き込んで、関連業界から政治献金を受け取つて選挙の支援まで仰ぐという構図、これは、ずばずばの政官業の癒着構造の最たるものであります。(拍手)
こういう自民党流の利権政治を変えない限り、本当は、道路関係四公団の改革はできません。私は、これが本質であり、すなわち、これは政治改革の問題だと思ひます。

仏経山トンネル工事の発注が見送られようとしたとき、昨年の暮れに、青木自民党参院幹事長は烈火のごとく怒つて、政治的圧力をかけた報道されておられますけれども、これは、鈴木宗男議員がその影響力を駆使して、外務省に圧力をかけて国策をねじ曲げてきた構図と全く同じであります。BSE問題でちらちらと影が出てくる農水族の動きと全く同じであります。

自民党解体なくして、道路公団改革はあり得ません。政権交代なくして、道路公団改革はあり得ません。

こうした私の意見についての総理の御見解を賜りまして、私の質問を終わりたいと思ひます。ありがとうございました。(拍手)

(内閣総理大臣小泉純一郎君 野田議員にお答えいたします)

高速自動車国道の建設事業の凍結についてのお尋ねであります。

道路関係四公団の改革については、特殊法人等整理合理化計画において、国費を投入しないこととした上で、新たな組織により建設する路線は、費用対効果分析を徹底して行い、優先順位を決定する等の基本方針のもと、平成十四年中に具体的内容をまとめることとしたところであります。

平成十四年度の個別の建設事業については、資金調達の見通し、事業の進捗状況等を踏まえて、公団が適切に進めるべきものと考へております。なお、日本道路公団については、平成十四年度より既に国費を投入しないこととしております。委員会を設置する理念や目的についてでございます。

道路関係四公団の改革については、民営化の推進によって、コスト意識の徹底が図られ、採算性を重視した事業運営が行われる等のメリットが生じると考へられることから、特殊法人等整理合理化計画において、新たな組織は民営化を前提とする、国費を投入しない等の基本方針のもと、第三者機関において具体的内容を検討することとしたしました。

本法案において、道路関係四公団民営化推進委員会は、この特殊法人等整理合理化計画に基づき調査審議する旨を規定しているところであり、計画で示された方向性に沿つて進められるものと考へております。

お尋ねがありました。

道路関係四公団にかかわる新たな組織の業務、財務等のあり方を含む具体的内容については、委員会において調査審議していただくこととなると思ひますが、その中で、いわゆる上下一体とすべきか否かも含め検討されるものと思ひます。

道路関係四公団民営化推進委員会について、八条機関ではなく三条機関とするべきではないかとお尋ねがありました。

いわゆる三条機関は、準司法的手続を行う等の特別の目的のために設置されるものであり、行政決定権限を有するものであります。一方、本委員会は、私が示した道路関係四公団の改革の基本方針を踏まえ、道路関係四公団にかかわる新たな組織及びその採算性の確保について調査審議し、私に意見を述べるものであります。したがつて、いわゆる八条機関として内閣府に設置することが適当と考へております。

道路関係四公団民営化推進委員会の人選は国会同意とすべきではないかとお尋ねであります。国家行政組織法第八条に基づく審議会等のうち、その委員の任命について両議院の同意を得ることとされているものは、政治の基盤に関することと考へるものや国民の権利義務に直接かかわるものなどとなっております。

道路関係四公団民営化推進委員会は、道路関係四公団の改革について、特殊法人等整理合理化計画に沿つて、その具体化を図るために検討を行うものであり、委員を国会同意人事とする必要はないものと思ひます。

委員会の委員の人選についてのお尋ねであります。本委員会におきましては、道路関係四公団の改革について、特殊法人等整理合理化計画に沿つて、その確かな具体化を図るため、客観的、合理的な調査審議を尽くす必要がありま

このため、その委員については、すぐれた識見を有する方々、改革意欲に富み、国家国民的視点を

に立ち、特定の分野及び利害に偏することなく、公正な判断をなし得る方々を選任したいと考えております。

個別路線の取り扱いについてでございます。

本委員会においては、特殊法人等整理合理化計画に示された、国費を投入しない、償還期間は五十年を上限として短縮を目指す等の基本方針のもと、道路交通需要の見通し、金利の見通し、費用対効果分析の考え方等について御検討いただき、新たな組織による高速自動車国道の整備の前提となる採算性確保に関する基準などについて御意見をいただきたく考えております。政府としては、この御意見を踏まえ、必要な対応をまいりたいと考えております。

自民党解党なくして道路公団改革なしとの御指摘がありました。

いかにして必要な道路を、できるだけ国民の負担を軽くしてつくるか、徹底的な費用対効果分析が行われているか、こうした基本姿勢に立ち返って見直しを行うのが、今回の道路公団改革であります。その際、自民党も、一部の意見のみを反映させるようなことがないように、国民全体の意見を反映させるように努めなければならないのは、言うまでもありません。

道路公団改革とあわせて、党改革、政治改革にも全力で取り組んでいく決意であります。

残余の質問については、関係大臣から答弁させていただきます。(拍手)

(国務大臣石原伸晃君登壇)

○国務大臣(石原伸晃君) 野田議員にお答え申し上げます。

第二東名・名神の整備についてのお尋ねでございます。

先ほど総理からも御答弁がございましたように、本委員会においては、新たな組織による高速自動車国道の整備の前提となる採算性確保に関する基準などについて御意見をいただきたく考えており、第二東名・名神につきましても、高速自

動車国道の個別路線の整備については、本委員会の意見を踏まえて、国土交通大臣が、国土開発幹線自動車建設会議の議を経て、最終的に決定するということになっております。

二つ目の御質問でございますが、道路関係四公団の債務についてでございます。

本委員会においては、特殊法人等整理合理化計画に示された基本方針のもと、債務の確実な償還も含め、道路四公団にかかわる新たな組織の採算性の確保について調査審議し、御意見をいただくことになるものと考えております。

また、本州四国連絡橋公団の改革についてでございます。

本委員会においては、特殊法人等整理合理化計画に示された、「債務は、確実な償還を行うため、国の道路予算、関係地方公共団体の負担において処理することとし、道路料金の活用も検討する。」との基本方針のもと、道路交通需要の見通し、金利の見通しなどについて御検討いただき、新たな組織が債務を確実に償還できる方策について御意見をいただきたく考えております。

これらの委員会の意見を踏まえ、政府として必要な対応をとらせていただくと考えております。(拍手)

○議長(綿貫民輔君) 一川保夫君。

(二川保夫君登壇)

○一川保夫君 自由党の一川保夫でございます。

私は、自由党を代表いたしまして、ただいま提案のありました道路関係四公団民営化推進委員会設置法案について、総理並びに関係閣僚に御質問をしたいと思っております。(拍手)

本題の質問に入る前に、まず総理に一言申し上げます。

先般とり行われました横浜市長選挙において、各党相乗り、また各種業界が推薦する現職の候補者が負けまして、我々自由党も支援してきました中田宏氏が当選いたしました。

そもそも、横浜市は、小泉総理の地元神奈川県を中心とする政令指定都市でございます。この市長選の結果は、有権者が、今日の自民党・小泉政治に対してノーの答えを突きつけたことを意味するということに私は思います。

自民党は、今まで、リクルート事件、東京佐川急便事件、それから共和事件、KSDの事件など、数多くの汚職事件を引き起こしてきました。このように、現在の政治腐敗の元凶が、自民党を中心とする政官業癒着の構造にあることは明らかでございます。

このことについて、小泉総理は、事あるごとに、私が自民党を変える、自民党の古い体質を私が壊すということを宣言してきました。しかし、今回、自民党を離党した鈴木宗男、加藤紘一の両衆議院議員の疑惑を前にしては、自民党的政治体質が問われているにもかかわらず、議員の出処進退は御自身が判断されることとして、逃げ口上ばかり言ってまいりました。リーダーシップは一切発揮されておられません。

御自身の発言に責任を持つのであれば、小泉総理は自民党総裁として、鈴木、加藤両衆議院議員に対し、議員辞職を勧告すべきであると思っております。

次に、先日、BSE問題に関する調査検討委員会の報告が発表されました。一九九六年に肉骨粉の規制を農水省が行政指導にとどめたことについて、重大な失政を問わざるを得ないと断定し、農水省の行政責任を明白にしました。

これに対し、農水大臣は、関係者十数人の職員に対し、減俸を中心とした処分を行いました。が、自分自身の責任については、大臣報酬を一部返納するという表明をしたにすぎません。

しかし、農水大臣は、これまでも、BSE問題に関しては、感染源の究明はそんなに大きな問題かといったような失言を行ったり、あるいは雪印食品問題で明らかになったようなずさんな施策などなど、これまでの農水省のこのBSEに対

する施策は非常に後手後手に回り、場当たり的な施策を繰り返してまいりました。国民生活にとって大変大きな影響を与える食品関係の行政に対して、国民の信頼を完全に失ったと言えると思っております。

それにもかかわらず、農水省の行政責任が明白になった後の大臣自身の責任のとり方が大臣報酬の一部返上ということでは、国民は納得するわけにはいきません。農水大臣がみずから辞任を申し出ない以上は、総理は任命責任者として農水大臣を罷免すべきであるというふうに思います。

以上の点について、総理大臣の見解をお伺いしたいと思っております。

さて、道路四公団に関係する本題の質問に入りたいと思っております。

特殊法人等整理合理化計画において、日本道路公団、それから首都高速道路公団、阪神高速道路公団、本州四国連絡橋公団は廃止されることになり、四公団にかかわる新たな組織について検討されることとなりました。それを受け、今回の道路関係四公団民営化推進委員会設置法案が提出されましたけれども、民営化というのが、特殊会社化、地方共同法人化、民間法人化、そして完全民営化のいずれかを指すというのでは、ただ単に名称を書きかえただけの結果にはなりません。

現在、日本道路公団の子会社、関連会社は、全体で八十二社、また、関連公益法人は五法人に上り、剰余金は約一千億円、正味財産は約六百五十億円にも達しております。また、道路公団出身者が代表者に就任している子会社、関連会社は、約九〇%を占めております。関連法人についても、八〇%となっております。一大グループを築き上げ、道路公団本体は赤字でも関連企業は利益を上げるといって、いびつな状況となっております。

形だけの民営化によって、表面上は国の介入がなくなったとしても、実態はそのままであり、これらグループ企業で利益をなす一層独占し、利用者が高負担を強いられることであっては、民営化

の意味がありません。真の民営化を先送りしていると言わざるを得ないと思います。

そもそも、民営化を目指す理由は、民営化した結果、高速道路の料金が下がる、また、工事中のいろいろな交通渋滞が減少するなどの、いかに利用者が効果的なサービスを受けられるかということとを目的に考えるべきであります。また、中央官庁からの天下り人事を廃止し、国民にわかりやすい民営化を目指すべきであります。

例えば、民営化する際に、利用者からの不満が最近非常に高く、マスコミ等でもよく特集を組まれて批判されております高井戸―八王子間を首都高速に組み入れて料金を不要にするなどの具体的な事例を、しっかりと打ち出すべきであるというふうに思います。

総理及び行政改革・規制改革担当大臣、それから国土交通大臣に、この道路四公団の民営化に関する基本的な考え方を聞きしたいというふうに思います。

次に、高速道路計画等について伺いたいと思います。

平成十四年度予算において、小泉総理は、道路公団に対して三千億円に上る政府出資金を全廃いたしました。しかし、本来行うべき一万四千キロに及ぶ高速道路計画の見直し、そして、国が責任を持つてどこまでそのビジョンを実施するののかの明確なものは、何ら示されておられません。

他方、平成六年に地域高規格道路の候補路線として指定された、小泉総理の地元横須賀と房総半島を結ぶ東京湾口道路を含む、六つの海峡横断道路プロジェクトがございます。平成六年から毎年、年間約五億円以上の予算がつけられております。平成十四年度予算においても、五億五千万円余りの調査費用が計上されております。

このプロジェクトは、あくまでも整備の必要性なり緊急性、現実性等を検討している段階の構想中の路線であるというふうに聞いておりますけれども、東京湾アクアラインなどが大幅な赤字と

なっている現状を見たときに、こういった構想段階の道路に依然として毎年五億四千万の調査費をつぎ込む必要性があるのかの問題がございます。

これでは、小泉総理のおひざ元の事業であるということでも予算が継続しているのではないかとと思われるのも仕方ない、そういう現象だというふうに考えます。

東京湾口道路などの海峡横断道路プロジェクトを継続することの必要性を含め、どのような原則に基づいて高速道路網を整備していくかと考えているのか、総理及び国土交通大臣に基本的な考え方を伺いたいと思います。

また、この際、小泉総理にお伺いしたいわけですが、この際、小泉総理は、道路特定財源の一般財源化を強調しておりました。平成十四年度に三千億円を削減して、これで終わらだというふうに考えておられるのかどうか、また、道路特定財源の一般財源化がなぜ必要なのか、どう実現していくとされているのか、小泉総理の明確な御答弁をお願い申し上げます。

次に、都市高速道路等に係る割と身近な問題について若干お伺いしたいと思っております。

現在、都市高速道路は、ほとんど制限速度が六十キロとなっております。これほど実態を無視した事例はございません。渋滞のときならいざ知らず、道路が通常の状態で制限速度を守っている車は、まずほとんど見かけない現状でございます。確かに、都市高速は渋滞が割と多い、また、カーブも多いという問題もあり、ある程度、制限速度を設けなければならぬことはわかりますけれども、それにしても、余りにも実情にそぐわない典型的な事例ではないかというふうに思っております。

総理や国家公安委員長は、首都高速などの都市高速道路を走行する際に、必ず制限速度を守っておりますか、また、守るように運転手に指示をされておりますか。また、御自身の体験からして、この都市高速の現在の制限速度はこれでいいという

ふうにお考えですか、あるいは改善すべきだというふうにお考えですか。御答弁をお願いしたいと思います。

次に、ETC、ノンストップ自動料金支払いシステムについて伺いたいと思います。

平成十二年の道路審議会において、「都市高速道路については、概ね五年後を目途にETCに限定した利用とすることを旨とする」ということになっておりました。そういった答申を踏まえまして、国土交通省としまして、実施方法のあり方を現在検討しているというふうにお聞きしております。

しかし、これが現実に実施されるということになりますと、非常に問題があるというふうに思われます。アメリカのように数千円でETCが取り付けられるというならまだしも、ETCの取り付けのために日本では平均五万円余りもかかるということでは、このまま都市高速道路のETCに限定した利用を実施するのであれば、国民にとって多大な負担を強いることになります。この点について、国土交通大臣の見解をお伺いしたいと思います。

最後に、一言申し上げたいと思っております。特殊法人等整理合理化計画というのは、国がそれぞれの特殊法人等について講ずべき措置を定めております。しかし、計画内容の大半は、統合あるいは独立行政法人化して実態を残すものとなっております。問題の先送りと看板のかけかえを列挙しているだけで、第二の特殊法人をつくるにすぎないのではないかと懸念がございました。

しかも、この懸念は、特殊法人等整理合理化計画の目玉となるべき道路四公団に関する今回の委員会設置法案を見て、現実のものとなってきたような感じがいたします。一連の特殊法人改革案は、まさに、小泉総理のパフォーマンスと一部の議員あるいは官僚の利権との妥協の結果であることが徐々に明確になってまいりました。

これに対して、自由党は、日本の構造改革を断

行するために、もう既に、特殊法人等の整理及び合理化に関する法律案を策定いたしております。政治のリーダーシップによって、三年以内にすべての特殊法人等を原則廃止・民営化することを主張いたしております。

自由党は、今後とも、日本一新、国民が主役の社会を築くために全力を注ぐことを表明いたします。私の質問といたします。(拍手)

(内閣総理大臣小泉純一郎君登壇)
○内閣総理大臣(小泉純一郎君) 一川議員にお答えいたします。

初めに、鈴木議員、加藤議員に対する議員辞職についてのお尋ねであります。

議員の出処進退については、本人が決めるべき問題だと思っております。

武部農林水産大臣を罷免すべきではないかとお尋ねでございます。

一昨日、武部農林水産大臣と坂口厚生労働大臣より、BSE問題に関する調査検討委員会の報告について説明がありました。

本報告においては、危機管理体制の欠落や消費者保護軽視など、農林水産省の体質及び農林水産行政に対する大変厳しい御指摘をいただいております。このため、私からは、消費者保護をより一層重視する観点から、食品安全性の確保に関連する法制度の抜本的見直しを含め、対応に万全を期すとともに、関係関係会議を設置し、新たな行政組織のあり方を中心に、本年夏ごろを目途に具体案を作成するよう指示したところであります。

今後、武部農林水産大臣には、本報告の指摘を厳粛に受けとめ、食の安全と安心を確保するため、農林水産政策の大胆な見直し、改革に引き続き取り組んでいただきたいと思います。

道路関係四公団の民営化に対する基本的考えについてでございます。

特殊法人改革については、民間にできることは民間にゆだねるとの原則に基づき、廃止・民営化を前提に徹底した見直しを行い、昨年、特殊法人

等整理合理化計画を閣議決定したところでありま

道路関係四公団の改革については、民営化の推進によってコスト意識の徹底が図られ、採算性を重視した事業経営が行われる等のメリットが生じると考えられることから、特殊法人等整理合理化計画において、新たな組織は民営化を前提とする、国費を投入しない等の基本方針を定めるところであり、今後、道路関係四公団民営化推進委員会の意見を踏まえ、実効ある改革の具体化に取り組んでまいります。

今後の海峽横断道路プロジェクトを含む高速道路網の整備のあり方についてお尋ねであります。今後の高速道路網のあり方については、道路関係四公団民営化推進委員会において、新たな組織は民営化を前提とし、今後の高速道路整備の前提となる採算性の確保に関する基準などについて意見をいただくこととしておりますが、その意見を踏まえ、検討してまいります。

なお、東京湾口道路などの海峽横断道路プロジェクトについても、こうした考え方を踏まえ、その必要性を含め、慎重に検討してまいりたいと考えております。

道路特定財源についてでございます。平成十四年度予算においては、道路予算について削減した結果、自動車重量税を含めたいわゆる道路特定財源の額が道路予算の額を上回ることとなり、これを、用途の限定なく、一般財源として初めて活用することいたしました。

今後の、道路を含め、特定財源及びその税制の見直しについては、その基本的なあり方について、経済財政諮問会議や政府税制調査会等の場においてさまざまな観点から幅広く検討を進め、平成十五年度予算から反映させていきたいと考えております。

都市高速道路における制限速度についてのお尋ねであります。

私は、現在、車を運転しておりませんが、運転

を担当している者については、交通ルールに従って安全運転をするように指示しております。この制限速度については、交通事故の防止という点から考えられているのでありまして、私は、速度制限を遵守すべきであると思っております。残余の質問については、関係大臣から答弁させます。(拍手)

(国務大臣石原伸晃君登壇)

○国務大臣(石原伸晃君) 一川議員にお答え申し上げます。

先ほど総理からも御答弁がございましたように、民営化の推進によってコスト意識の徹底が図られ、採算性を重視した事業経営が行われる等のメリットが生じると考えられることから、特殊法人等整理合理化計画の中で、新たな組織は民営化を前提とする、国費は投入しないなどの基本方針を定めたところでございます。

今後、道路関係四公団民営化推進委員会の意見を踏まえ、効率性やサービスの向上、民営化のメリットを広く国民の皆様方が享受できるように改革の具体化に取り組んでまいりたいと考えております。(拍手)

(国務大臣石原伸晃君登壇)

○国務大臣(石原伸晃君) 道路四公団が建設、管理を行っております高速道路は、全国的な自動車交通網の根幹をなす根幹的な施設でございます。私は、このネットワークの整備というのは、我が国経済の発展とか国民生活の利便性の向上、そういったことに極めて重要でございます。今後とも、必要なネットワークについては着実に、効率的に整備を進めていくべきであろうと思っております。

このような点を十分勘案した上で、道路四公団につきましては、特殊法人等整理合理化計画に示された基本方針にのっとり、民営化を前提とした新たな組織に移行して、経営の効率性の向上とかサービスの向上等を図るべきものと考えております。

(国務大臣石原伸晃君登壇)

道路四公団にかかります新たな組織の具体的な内容につきましては、道路関係四公団民営化推進委員会におきまして、今後、調査審議していただくことになっておりますけれども、国土交通省としても、その意見を踏まえて、必要な対応を図ってまいりたいと考えております。

また、高速道路網の整備は、我が国の脆弱な国土を克服して、国土を有効に利用して適正に管理するために重要な不可欠なものと考えております。

ただ、その整備に関しましては、道路関係四公団民営化推進委員会から示される意見とか、また、経済効果、地域に与える影響、費用対効果の分析などを踏まえて、総合的に検討する必要がありますものと考えております。

御指摘の海峽横断道路プロジェクトにつきましては、平成十年三月に閣議決定された全国総合開発計画を受けて、現在、国土交通省において、経済効果あるいは地域社会に与える効果等の調査、コスト削減等の技術開発を進めておりますけれども、このような大規模プロジェクトにつきましては、費用対効果の分析の検討に加えまして、何よりも、広く国民のコンセンサスを得られるかどうかその具体化に当たっては大きな課題となっております。

最後に、ETCに関しての御質問がございました。

都市高速道路でのETCの導入によりまして、今後、料金所に起因する渋滞の解消はもとより、渋滞区間を避けるための乗り継ぎ割引でございますとか、また、時間帯や曜日等の渋滞状況に応じた料金体系、これを見直していくべきであろうと思っております。利用者のニーズに対応した多様なサービスの提供が必要であらうと思っております。これによりまして都市高速道路の機能が最大限に発揮されますことから、都市再生の観点からも極めて重要な施策であると考えております。

このような観点から、平成十二年十一月、道路審議会より、「概ね五年後を目途にETCに限定

した利用とすることを目指すことが重要である。」との答申をいただいております。

しかしながら、昨年十一月の全国展開後、ETCの普及は着実に拡大しているものの、現在の首都高速道路での利用率は約二・一％程度であり、現状では、ETCの限定利用のための諸条件は必ずしも整っているとは言えないと思っております。

今、一律割引サービスということで二割を割り引いておりますので、例えば、首都高速をお通りいただきますと、通るときは七百円といいますが、それを請求する際には二割引きの五百六十円となっております。

そういう意味で、まずETCの普及拡大を図っていくということが肝要でございますし、また、スルーに通っていただくということによって、渋滞解消と環境問題でのCO₂の削減ということ

は、今後、二十一世紀型の道路行政の中で大きな地位を占めていくものと思っておりますので、少なくとも、専用レーンの拡充とか、利用者の立場に立った施策を進めて、普及拡大を図ってまいりたいと考えております。(拍手)

(国務大臣村井仁君登壇)

○国務大臣(村井仁君) 一川議員にお答えいたします。

首都高速などの制限速度についてお尋ねがございました。

総理からもお答えがございましたが、私自身は、現在、運転をいたしておりませんが、運転に従事する者は交通ルールを守って安全運転に心がけているものと認識いたします。

議員御指摘のとおり、都市高速道路の制限速度につきましては、やや低目に設定されていると感じる向きがあることは承知しております。

都市高速道路は、一般の高速道路と比べ、設計速度が低く、また、交通量が過密であることに加え、周辺の住宅・都市環境などにも配慮して、時速八十キロメートルから時速四十キロメートル

と、きめ細かく指定しているところがございます。それでもなお事故が多発しているのが現状でございます。

今後とも、引き続き、合理的かつ適正な交通規制の実施など、交通事故防止対策を強力に推進してまいりたいと存じます。(拍手)

〔議長退席、副議長着席〕
○副議長(渡部恒三君) 大幡基夫君。

〔大幡基夫君登壇〕
○大幡基夫君 日本共産党の大幡基夫です。

私は、日本共産党を代表して、道路関係四公団民営化推進委員会設置法案について、総理に質問いたします。(拍手)

まず、加藤一自民党幹事長をめぐるとの疑惑への小泉総理の姿勢であります。

加藤一議員の政治資金疑惑は、加藤氏の事務所代表を中心にして、選挙区の地元山形県などでの公共事業に当たって、入札参加企業、公共工事受注企業から資金を集め、巨額の脱税が立件されています。

重要なことは、加藤氏が、こうして集めた巨額の政治資金を背景として、自民党内での地歩を築き、総理・総裁の座を目指していたこととあります。しかも、その資金を、自宅マンションの家賃など、生活費として私的流用していたという疑惑さえあります。とても、秘書がやったこと、監督不行き届きなどの弁解で済ませられる問題ではありません。事は、総理が総裁を務める自由民主党の元幹事長にかかわる重大疑惑であります。

しかも、小泉総理は、加藤氏とYKKの盟友関係にあったのであります。にもかかわらず、総理は、先ほども、出処進退は本人が決めることなどと、まるで他人事のように言っています。

総理、なぜ、加藤氏に対して、すべての疑惑の真相を明らかにし、その責任を明確にして議員を辞職すべきだ、こう言わないのでしょうか。自民党を離党したからいいとでもいうのですか。明確

な答弁を求めます。(拍手)

次に、法案について質問します。

第一は、道路四公団の巨額の赤字をもたらした原因と責任がどこにあるのかという問題です。戦後の道路行政は、田中角栄氏の日本列島改造論に代表される、全国を高速道路で覆い尽くす、大企業本位の高度経済成長政策を支えるものとして推進されてきました。このような経済の右肩上がり、を前提にした道路行政の破綻は、既に明らかであります。

そのことは、本州と四国に三本も巨大橋をかけるというばかげた計画や、東京湾の海底と海上を横断するアクアラインなどの建設が、今日の道路財政破綻の主要な原因になったばかりか、環境や自然を破壊したこと一つとってみても、明らかではありません。

その上、まだこれから六本もの巨大橋を日本列島にかけるといふ計画まで持ち出し、現に、今年度予算でも巨額の調査費を計上して、あくまで建設しようとしているのであります。しかも、これらの大規模プロジェクトが利権と談合の道具になってきたことも明らかにしています。

総理、これらの巨大橋プロジェクトをなぜ中止しないのか、その理由を明らかにしていただきたい。

総理、あなたは、こうした無計画で採算性を度外視して進めてきた今日の道路行政が道路財政破綻の原因であるという認識は全くないのですか。その責任を明らかにし、その反省の上に立たずして、真の改革の方向を打ち立てることはできません。見解をお聞かせします。(拍手)

第二の問題は、これまでの道路計画の破綻が明らかになっているにもかかわらず、従来の計画を根本的に見直すとしていないこととあります。六百三十兆円に上る公共投資基本計画に基づいて、五年間で七十八兆円投資するという道路整備五カ年計画が、最初に総額ありきで進められています。この計画によって予算の総枠が決められ、

必要性も採算性もない道路が建設され、むだと浪費が再生産されてきたのであります。

総理は、この計画を根本的に見直す考えはないのでしょうか。また、総理が公約されてきた、道路建設財源だけが確保できる揮発油税など道路特定財源の一般財源化を行うのかどうか、お聞きします。

総理は、予算委員会でも、今回の推進委員会の設置によって道路建設は計画どおりいかないと答弁しました。ところが、今回の道路公団の問題でいえば、国土開発幹線自動車道建設会議で決められた九千三百四十二キロの残りの事業である二千三百八十三キロの高速道路については、二十年間に二十兆六千億円を投じて建設し続けるということではありませんか。

そして、政府・与党の方針では、建設費用の償還期間を五十年にしました。国土交通省の試算では、三十年の償還期間では残事業はほとんどできないが、五十年にすれば六、七割はできるとしています。実際、古賀自民党道路調査会長は、五十年償還なら建設コストを削減すればほとんど整備できると明言しています。これでは、一度決めた事業はやめないで、あくまで推進する、現在の計画は何ら見直さないうことではありませんか。

世論調査でも、圧倒的な国民は、高速道路の建設計画を大幅に縮小すべきだと答えています。これに全く逆行する姿勢であります。道路公団の改革を言うなら、この国民の声にこたえて、高速道路の計画を全部一たん凍結して、抜本的に削減すべきであります。こうしてこそ本道の改革であります。なぜそれに手をつけないのか、お聞きします。

また、本年一月、道路公団が、一たん工事発注を凍結した十三件の事業について、自民党の青木参議院幹事長の一声で、これを撤回するという問題が起きました。当の青木氏は、その中にある地元島根県の工事に關して地元住民に説明するよう

に言ったただけと弁明しましたが、道路族や有力政治家の意向に左右されて、どうして改革ができるのですか。見解を求めます。

そして、従来のやり方を推進しようとしているからこそ、国会同意も必要としない民営化推進委員会を設置し、民営化の方策を密室で行おうとしているではありませんか。国会で堂々と真剣に議論すべきではありませんか。総理の明快な答弁を求めます。(拍手)

第三に、なぜ今、道路四公団を民営化するかという問題です。

日本道路公団は、二〇〇一年度末で、既に二十七兆円もの固定負債を抱えています。その上、交通量が予測を一割下回っただけで三十一兆円もの借金が残るという試算があります。本州四国連絡橋公団の二〇〇一年度末の決算は、管理費や金利負担が千六百二十七億円、これに対して、料金収入はわずか八百六十九億円、半分にも及ばず、累積赤字は今年度末に一兆円を超えようとしています。このまま民営化すればどうなることになるのか。

総理は、予算委員会でも、税金は投入しないと盛んに言っていますが、道路四公団が抱える巨額の負債は、結局、国民に押しつけることになるのではありませんか。国民に負債を押しつけないと約束されますか。明確な答弁を求めます。(拍手)

しかも、採算性の確保できるところだけが民営化され、かつて国鉄がJRに民営化された結果もたらされた事態と同様に、もうかる道路で大もうけする一方、採算のとれないところは地方自治体に負担を押しつけていく、こういうことになるのではありませんか。総理の答弁を求めます。

第四に、道路行政をめぐる政治家の癒着と利権の構造に抜本的なメスを入れる問題であります。一つは、高級官僚の天下りの問題です。

道路公団などの特殊法人に建設省、国土交通省などの高級官僚が天下りし、特殊法人の役員が子会社に天下りし、そのファミリー企業が道路関係

の仕事に独占する、こうした癒着と利権の構造を断ち切るべきであります。

道路関係四公団の天下りは、極めて異常であります。役員三十一人のうち、七割を超える二十二人を天下り役員が占めています。天下りは五割以内という政府の基準さえ大幅に上回っています。

総理、政治家の癒着の人的接合剤ともいえるべき天下りは、特殊法人に対しても、また、特殊法人から関係企業への天下りも、厳しく規制すべきではありませんか。

かつて、総理は、天下り問題を質問されて、だから民営化が必要だと述べました。しかし、天下りは、本来、民営化とは関係なく、天下り禁止法をつくらば解決できるのであります。また、特殊法人を渡り歩く、いわゆる渡り鳥官僚の全面的な禁止、役員の高額退職金は正を直ちに修正すべきではありませんか。答弁を求めます。(拍手)

もう一つは、政治家の癒着と利権の構造の根本にある企業・団体献金の問題です。

日本共産党は、企業・団体献金をきっぱり禁止することを一貫して主張してきましたが、今日の公共事業を食い物にする政治腐敗事件が相次ぐもとで、少なくとも、国、地方の公共事業受注企業からの政治献金を禁止する措置を直ちに取るべきであります。

この問題で、小泉総理は、与党三党に今国会中の法改正を指示したと報じられています。自民党総裁としてその実現にどのような努力をされるのか。

この問題について、福田内閣官房長官は、公共事業には建設会社だけでなくいろいろな関連企業があるとか、どの企業が受注したかは事後でないと判明しないなどと、技術的問題を挙げています。

しかし、現行の公職選挙法第九十九条は、選挙に関して公共事業受注企業からの寄附禁止を既に定めているのであります。それを選挙中以外の政治献金にも適用すれば済むことであり、やる気

になればすぐにできることです。まさに、小泉総理の政治腐敗問題に対する姿勢が問われているのであります。

このことについての明確な答弁を求め、私の質問を終わります。(拍手)

(内閣総理大臣小泉純一郎君登壇)

○内閣総理大臣(小泉純一郎君) 大橋議員にお答えいたします。

加藤議員に関連したお尋ねであります。

疑惑を持たれた議員は、だれであれ、率直に説明する責任があると思います。出処進退については、御本人が判断すべき問題だと思えます。

大規模プロジェクトのあり方や過去の反省に立った改革についてでございます。

道路事業については、今後、より一層効果的、効率的な事業の執行が重要と考えており、このため、私は、道路四公団を廃止し、新たな組織は民営化を前提とし、コスト意識の徹底を図ることとしたところであります。

今後とも、政策課題に対応した予算の重点化、評価制度の厳格な適用などにより、国民生活にとって真に必要な道路事業となるよう、努力してまいります。

なお、海峡横断道路プロジェクトについては、その必要性を含め、慎重に検討してまいりたいと考えています。

道路整備五カ年計画、道路特定財源及び高速自動車国道についてのお尋ねであります。

現在の道路整備五カ年計画は平成十年度から平成十四年度までであります。今後の道路整備五カ年計画を含む公共事業の長期計画に関しては、現在、経済財政諮問会議において議論されており、こうした議論も踏まえ、必要な対応をしてまいります。

また、道路を含め、特定財源及びその税制の見直しについては、その基本的なあり方について、経済財政諮問会議や政府税制調査会等の場においてさまざまな観点から幅広く検討を進め、平成十

五年度予算に反映させていきたいと考えております。

さらに、高速自動車国道の整備については、特殊法人等整理合理化計画において、償還期間は五十年を上限としてその短縮を目指すこととしており、道路関係四公団民営化推進委員会において、新たな組織の採算性の確保について調査審議し、御意見をいただくことになると考えております。

この意見を踏まえ、政府として必要な対応をしてまいりたいと考えております。

日本道路公団の工事発注の見送り及び改革についてのお尋ねであります。

日本道路公団の工事発注については、その事業執行上の問題であり、予算の状況等を踏まえて、公団において判断したものと聞いております。

いづれにせよ、改革については、揺るぎない決意のもと、具体化に邁進してまいりたいと考えています。国会同意を得ずには道路関係四公団民営化推進委員会を設置することについてのお尋ねであります。

国家行政組織法第八条に基づく審議会等のうち、その委員の任命について両議院の同意を得ることとされているものは、政治の基盤に関することと扱うものや国民の権利義務に直接かかわるものなどとなっております。

道路関係四公団民営化推進委員会は、道路関係四公団の改革について、特殊法人等整理合理化計画に沿って、その具体化を図るために検討を行うものであり、委員を国会同意人事とする必要はないものと考えております。

道路関係四公団の債務と採算性についてであります。

本委員会においては、特殊法人等整理合理化計画に示された基本方針のもと、債務の確実な償還も含め、道路四公団にかかわる新たな組織の採算性の確保について調査審議し、御意見をいただくことになると考えています。この意見を踏まえ、政府として必要な対応をしてまいりたいと考えています。

す。

天下りについてのお尋ねであります。

特殊法人への再就職については、国民の批判を真摯に受けとめ、昨年末閣議決定した公務員制度改革大綱などにおいて、役員退職金の大幅削減や法人の子会社を含めた再就職状況の公表等を行うこととしたところであり、これを受けて、先月、特殊法人等の役員の給与を平均一割、役員退職金を平均三割削減することを閣議決定いたしました。これらの閣議決定に基づき、国民の理解を得られるよう、引き続き厳しく対処してまいります。

公共事業受注業者からの寄附に対する規制についてでございます。

私は、政党が一定の規制のもとで献金を受けることは必ずしも悪であるとは考えておりません。同時に、政治と金の結びつきが国民から厳しい目で見られている中、国民の信頼を回復するには、公共事業受注企業からの献金等について疑惑を招くことがないよう、法整備を含め、もう一段踏み込んだ仕組みを考えることが必要と考えています。

現在、与党に、問題点を整理し、早急に具体的な検討を進めるよう求めているところであります。各党各会派から幅広い合意が得られる成果の作成に向けて、引き続き配意してまいりたいと思

います。(拍手)

○副議長(渡部恒三君) 日森文尋君。

(日森文尋君登壇)

○日森文尋君 社民党・市民連合の日森文尋でございます。

私は、社会民主党・市民連合を代表して、議題となりました道路関係四公団民営化推進委員会設置法案について、小泉総理及び関係閣僚に質問いたします。(拍手)

「聖域なき構造改革」をスローガンに掲げて登場された小泉総理、あなたが総理になられて一年が経過しようとしています。痛みに耐えて頑張れ、

改革なくして成長なしという総理のお得意の言葉も、今や、すっかり色あせ、半ば死語になりつつあるのじゃないでしょうか。国民生活やこの国の経済の現状を見ると、そう感じるのは、私一人ではないはずです。

内閣府の調査によると、日常生活で不安、悩みを感じるとした人は三人に二人、過去最高水準です。生活不安定指数も最悪水準。生活保護受給者は、対前年比で約六万八千人の増加。失業手当の月平均受給者数も過去最高。完全失業者数や高校生就職内定率も過去最悪。今や、自殺者数三万人が当たり前。さらに加えて、医療制度の改悪や所得税の課税最低限の見直しなど、弱者に厳しく、冷たい政策がメジロ押しです。

総理、これでもまだ国民に痛みを押しつけ続けるのが小泉改革なのでしょう。総理の明確な御見解を求めたいと思います。(拍手)

さて、こうした小泉改革の柱の一つが特殊法人改革です。

総理は、民間にできることは民間にと強調されました。しかし、特殊法人が担っている事業、業務が国民生活にとって必要か否か、廃止・縮小が将来にわたって国民生活に利益をもたらすのかという政策的精査はほとんど行われないうまま、初めに廃止・民営化ありきで突っ走ったのじゃないでしょうか。

また、改革派対抵抗勢力という構図を巧みに演出することで、実態である政治家の利権・権益争奪戦にすぎない本質を隠べし、結局、もうかるところは民営化することで、国民の財産を民間に売り渡し、債務、負債は国民負担に転嫁するといふ、およそ改革の名に値しないものと言わざるを得ません。

しかも、改革の矛先も、公共賃貸住宅や住宅金融公庫、育英会など、国民に痛みを強いる分野へ向けられており、これだけでも、この改革が国民の暮らしを守るためのものではないことを明確に示しています。

本来、改革すべきなのは、特殊法人等の経営破綻や行き詰まりを生み出した温床である政治家の着構と、族議員、特権官僚による支配構造であり、子会社・ファミリー企業問題や天下りなどに大胆なメスを入れることであつたはずだ。

そもそも、道路公団の役員任命・承認権は大にあり、予算も国会の承認を必要としない。高速道路の建設自体も、総理を長とする国土開発幹線自動車道建設会議が決定した計画に基づき、大臣の施行命令によって実施される。したがって、特殊法人の経営破綻や行き詰まり、目を覆うばかりの天下りの横行などは、歴代自民党政権の責任と言っても過言ではありません。政府・与党の責任は重大です。総理の御見解をお伺いいたします。

総理、道路四公団をめぐって、総理と自民党との駆け引きがあつたと聞いています。結局、巷間、四人組と言われていた自民党幹部との手打ちで決着したといわれているやり方は、これまでの自民党的密室談合方式と何ら変わるものではありません。

今回の民営化推進委員会人事についても、当初、自民党内では国会同意人事とする方向であつたようですが、いわゆる族議員との手打ちができたから総理の任命とする決着のつけ方も、極めて不透明です。

族議員との話がつけば、国会の同意は不要というのでしょ。あなたのおっしゃる構造改革の柱が道路公団改革であるならば、しかも、公正中立な人選を行うというのであるならば、なぜ国会の同意人事としなかつたのか、総理の本心をぜひお聞かせいただきたいと思ひます。

さて、道路公団法では、子会社は原則として設立できないことになっていますが、道路施設協会を迂回して、多くのファミリー企業が設立されているのが現状です。しかも、これらの子会社、孫会社、関連会社は、公団関係の業務を独占的に受注し、多額の内部留保をため込んでおり、その一

部は政治献金に回っています。

こうした利権癒着の構造を解体することこそ、国民の望む改革ではないでしょうか。関連会社の設立、業務の厳格な規制について、国土交通大臣の御所見をお聞かせいただきたいと思ひます。

また、天下りは、事実上、高級官僚の特権と化しており、法人内部の士気を低下させ、経営の自主性を阻害しています。こうした実態に国民の強い批判があることも、御承知のとおりです。

公務員制度改革大綱では、天下り規制の緩和、在籍出向制が盛り込まれていますが、これで本当に責任を持った自発的な経営が可能なのでしょう。また、民営化によって、天下りや高額報酬、高額退職金は是正されるのでしょうか。

あわせて、今後、特殊法人改革を進めるならば、そこに働く職員の雇用・労働条件に十分配慮すべきと考えますが、石原担当大臣の御見解をお伺いいたします。

国民の不安は、将来、何十兆円もの巨額の債務が返済不能となって、国民にツケ回されるおそれがあることです。にもかかわらず、なぜ民営化なのか、どのように改革するのか、国民にとってどのようなメリットがあるのか、明確になっていません。

民営化論の前に、公共事業のあり方や必要性、目的の妥当性を見直す作業、これが必要であると思ひます。高速道路整備についても、総合交通政策、総合交通体系の確立などが先行してしかるべきと考えます。扇大臣の御見解をお聞かせいたします。

民営化推進委員会は、民営化を前提に新たな組織及び採算性の確保に関する事項について調査審議するとしていますが、これと国土交通省が既に独自に立ち上げた検討会との関係は一体どうなるのでしょうか。また、個別路線の建設の是非についてはどうされるおつもりなのでしょうか。また、今後、全国プール制や償還後の料金無料化は放棄されてしまうのでしょうか。石原大臣及び扇

大臣にお聞きいたします。

民営化先進国と言われるイギリスでは、鉄道の例で恐縮ですが、鉄道が、水平分割を中心にして、全線路、全資産を保有するレールトラック社と、その上で車両を保有する会社、それを借りて運行する会社に分割し、さらに、地域分割という形で百社近くに分割されました。当初は成功と、もてはやされましたが、レールトラック社は、株主重視の経営路線で、設備投資はしない、修繕費は削減する、これらの方向で資産の食いっぱしを行った結果、二年連続して数十人の死傷者を出す事故を初め、重大事故が発生させた結果になりました。結局、改善命令が出されましたが、最終的には、これにこたえる資金がなく、昨年十月に倒産したのです。

民営化すればバラ色の未来というのではなくて、諸外国の規制緩和の負の経験にも、教訓とすべき点が多いと思ひます。十分学ぶべきものではないかと考えます。この点について、石原大臣の御所見をお伺いいたします。

最後に、企業・団体献金の禁止についてお尋ねいたします。

このたび、総理は、さまざまな不祥事には公共事業を請け負っている会社が関係している、その政治資金や寄附のあり方を検討してほしいとして、公共事業受注企業からの献金規制について、今国会中に関連法案の成立を目指すよう指示されたということですが、よもや、総理、これは選挙向けのポーズではないでしょうか。

与党内には厳しい異論が根強いと聞いています。この問題についてはぜひとも総理のリーダーシップの発揮を期待しているというのを強調し、公共事業受注者からの寄附の禁止について総理の決意をお伺いして、私の質問を終わります。(拍手)

〔内閣総理大臣小泉純一郎君登壇〕
○内閣総理大臣(小泉純一郎君) 日森議員にお答えいたします。

国民の不安、悩みについてのお尋ねであります。

さまざまな不安、悩みはだれでも持っていると思います。私は、改革なくして成長なし、改革しないことによってもっと不安や悩みは回ってくるのではないかと、まさに改革することによって、さまざまな不安や悩みについて克服していく必要があると思います。

いろいろ改革あるいは不良債権処理を進めることによって倒産や失業が出てくると思いますが、その際に対しては、雇用対策等、しかるべき措置をすることも、痛みを和らげる一つの手段だと思います。明るい未来を実現するためには、ちゅうちょすることなく改革を実現しなくてはならないと思っております。

特殊法人改革における政府・与党の責任についての御質問であります。

従来から、特殊法人については、経営責任の不明確性、事業運営の非効率性、不透明性、組織、業務の自己増殖、経営の自律性の欠如等の問題が指摘されておまして、その抜本的な見直しを求められておりました。

このため、政府・与党が一体となって、特殊法人の事務事業及び組織形態について見直しを行い、昨年、道路四公団の民営化や都市基盤整備公団、住宅金融公庫、石油公団の廃止等、従来よりも踏み込んだ内容の特殊法人等整理合理化計画を策定いたしました。

同時に、特殊法人への公務員の再就職に関し、退職金が高過ぎる等の批判を踏まえ、退職金、給与の削減を決定したところであります。

こうした計画の具体化に向け、手綱を緩めることなく特殊法人改革を進めることこそ、政府・与党の責任だと考えております。

道路関係四公団民営化推進委員会の人事についてのお尋ねであります。

国家行政組織法第八条に基づく審議会等のうち、その委員の任命について両議院の同意を得る

こととされているものは、政治の基盤に関することを扱うものや国民の権利義務に直接かかわるものなどとなっております。

道路関係四公団民営化推進委員会は、道路関係四公団の改革について、特殊法人等整理合理化計画に沿って、その具体化を図るために検討を行うものであり、委員を国会同意人事とする必要はないものと考えております。

なお、その委員については、すぐれた識見を有する、改革の意欲に富んだ方々を選任したいと考えております。

公共事業受注業者からの寄附に関する問題でございます。

私は、政党が一定の規制のもとに献金を受けることは必ずしも悪であるとは考えません。同時に、政治と金の結びつきが国民から厳しい目で見られている中、国民の信頼を回復するには、公共事業受注企業からの献金等について疑惑を招くことがないように、法整備を含め、もう一段踏み込んだ仕組みを考えることが必要と考えております。

現在、与党に、問題点を整理し、早急に具体的に検討を進めるよう求めているところであり、そこでの議論を踏まえて、私としても判断してまいりたいと思っております。

残余の質問については、関係大臣から答弁させていただきます。(拍手)

〔国務大臣(石原伸晃)〕 日森議員に対してお答え申し上げます。

道路公団の子会社、関連会社の設立及び業務受注に関する規制について御質問がございました。

平成十二年度の行政コスト計算書を作成するに当たりまして、民間企業で用いられている基準で判定した結果、八十二社が子会社、関連会社に該当いたしました。これら八十二社の総売上高に占める公団との取引高の割合は約七割、平成十二年度当期利益は一社平均七千五百万円、剰余金は一社平均十三億円、八十二社合計では千六百十二億円

となっており、子会社、関連会社が利益を蓄積しているとの国民の批判があることは承知いたしております。

これら八十二社は民間企業でございますので、その設立の直接規制には困難な面がございますけれども、公団にかかわる新たな組織の検討とあわせて、これらの会社との関係や業務発注のあり方については、抜本的な検討を行う必要があるものと考えております。

なお、これに先駆けて、公団業務の合理化、効率化を図り、業務発注費の節減を通じて会社の利益を吸収するとともに、入札契約において一層の競争性の確保に努めてまいりたいと存じております。

二つ目には、高速道路整備と総合交通政策についてのお尋ねがございました。

国土交通省では、二十一世紀にふさわしい、真に国民のためになる公共事業を推進することを目指してまいりますけれども、その効率性、透明性を高めながら、より地方の主体性を尊重しつつ、施策を展開することが重要であると認識いたしております。

そのような中で、国土交通省においては、各交通部門の連携が図られた総合的な交通体系を形成する必要があるとの観点から、道路、鉄道、空港、港湾等の連携の強化による、物流と交流の円滑化を図るマルチモーダル施策を推進することにしてまいりますし、高速自動車国道等につきましても、我が国の国際競争力の強化のために必要となる空港、港湾へのアクセス性の強化に資する社会資本として、その整備推進に鋭意取り組んでまいりたいと考えております。

道路関係四公団の民営化に関する委員会とお尋ねでございます。

高速自動車国道の整備のあり方検討委員会は、昨年十月二十六日、諸井慶太郎洋セメント相談役を座長として設置し、一カ月間に計七回の精力的な審議をしていただきまして、十一月二十六日

に、今後の高速自動車国道の整備のあり方に関する中間報告を取りまとめたいただき、総理にも御報告をさせていただいたところでございます。

その後、十二月十九日に、特殊法人等整理合理化計画が閣議決定されたものであり、これに基づいて道路関係四公団民営化推進委員会が設置されることになったものであり、今後の議論の参考に資するものであると期待いたしております。

それから、高速自動車国道の個別路線の建設の是非についてのお尋ねがございました。

これに関連しまして、この高速自動車国道の個別路線の整備につきましては、道路関係四公団民営化推進委員会の意見を踏まえまして、高速自動車国道法に基づき、国土交通大臣が、国土開発幹線自動車道建設会議の議を経て、国幹会議でございませけれども、最終的に決定することになっております。

最後に、全国のプール制についての御質問がございました。

全国の料金プール制につきましては、全路線が一体的な交通網として機能していることや、事業実施時期や建設コストに起因する料金格差による不公平感の解消等の観点から、必要であると考えておりますけれども、道路関係四公団民営化推進委員会においても議論がなされることがあろうと考えております。

また、特殊法人等整理合理化計画におきましては、償還期間は五十年を上限として短縮を目指すとの基本方針が示されており、一定期間内に償還することを前提に検討されるものと考えております。

以上でございます。(拍手)

〔国務大臣(石原伸晃)〕 日森議員にお答え申し上げます。

天下り規制の緩和や在籍出向制度が特殊法人の自発的な経営に影響しないのか、また、民営化によって天下りや高額報酬、高額退職金が是正され

のかという御指摘でございます。

昨年十二月に取りまとめました特殊法人等整理合理化計画、公務員制度改革大綱において、特殊法人等への再就職については、役員退職金の大幅削減、役員給与の削減を行う、内閣が、役員の人事及び処遇のあり方について透明で客観的なルールを定めて公表するとともに、各府省に対する監督体制を強化する、法人の子会社等への再就職を含め、再就職状況等に関する情報公開を徹底するなど、厳しい措置を定めているところでございまして、天引き規制を緩和しているという御指摘は当たらないものと存じます。

また、役員出向制度の導入については、退職金の二重取り等の批判にこたえて導入することとしており、その具体的内容については、今後、検討していくこととなりますけれども、いずれにしても、法人の自律的経営を損なうことのないよう制度設計を行わせていただきたいと考えております。

また、今回の特殊法人改革においては、百六十三の特殊法人及び認可法人の事業について徹底した見直しを行い、四十五法人について民営化等を進めることになっておりますけれども、これらの法人については、民営化によりまして、事業の効率化、事業の自律的な運営、経営、サービスの多様化、国民負担の軽減等が図られるものと認識しております。

また、特殊法人改革における職員の雇用・労働条件への配慮について御質問がございました。昨年十二月の特殊法人等整理合理化計画におきまして、これから私どもの方で着実にこの実現を図っていくこととなりますけれども、改革を進めるに当たりましては、今回の特殊法人等改革の趣旨を十分に踏まえつつ、かつ、衆参両院内閣委員会における特殊法人等改革基本法の附帯決議の趣旨を踏まえて、適切な配慮を払ってまいりたいと考えております。

扇大臣からお答えがあったと思っておりますけれども、

も、本委員会と国土交通省の検討会との関係についてでございます。

高速自動車国道の整備のあり方検討委員会は、昨年十一月二十六日に中間報告を取りまとめ、今後、運営については、国土交通省において適切に判断されるものと考えております。

また、個別路線の建設の是非についてのお尋ねでございます。

本委員会において、特殊法人等整理合理化計画に示された、国費を投入しない、償還期間は五十年を上限として短縮を目指す等の基本方針のもと、道路交通需要の見直し、金利の見直し、費用対効果分析の考え方について御検討いただき、新たな組織による高速自動車国道の整備の前提となる採算性確保に関する基準などについて御意見をいただきたいと思います。

高速自動車国道の個別路線の整備については、先ほどもお答え申し上げましたけれども、本委員会の意見を踏まえ、国土交通大臣が、国土開発幹線自動車道建設会議の議を経て、最終的に決定することになると考えております。

最後の御質問でございましたが、プール制でございます。

本委員会における新たな組織の採算性確保についての検討の中で、全国プール制について議論がなされることもあると考えております。

また、償還後の料金無料化についてでございます。

特殊法人等整理合理化計画に示された基本方針においては、「現行料金を前提とする償還期間は、五十年を上限としてコスト引下げ効果などを反映させ、その短縮を目指す」と明記しており、一定期間内に債務償還することを前提としております。

また、諸外国の事例を参考にすべしという御指摘でございます。

昨年取りまとめました特殊法人等整理合理化計画の中では、道路四公団の民営化や都市基盤整備

公団、住宅金融公庫、石油公団の廃止等、従来では考えられないような踏み込んだ内容になっております。

政府としては、この整理合理化計画を着実に実施していくこととなりますが、その際には、我が国と他国の国情の違いや特殊法人等を取り巻く環境の違い等を十分に配慮しつつ、議員御指摘のとおり、必要に応じ、他国における見直しの成功例や失敗例を参照することも有益であると私も考えております。

○副議長(渡部恒三君) これにて質疑は終了いたしました。

○副議長(渡部恒三君) 本日は、これにて散会いたします。

午後三時六分散会

出席閣務大臣

内閣総理大臣	小泉純一郎君
財務大臣	塩川正一郎君
厚生労働大臣	坂口 力君
農林水産大臣	武部 勤君
経済産業大臣	平沼 赳夫君
国土交通大臣	千景君
国務大臣	石原 伸晃君
国務大臣	福田 康夫君
国務大臣	村井 仁君
出席副大臣	内閣府副大臣 熊代 昭彦君

○議長(報告)

(通知書受領)

一、昨三日、参議院議長から、次の法律の公布を奏上した旨の通知書を受領した。
国立学校設置法の一部を改正する法律

(報告書受領)
一、去る二日、内閣から次の報告書を受領した。
自衛隊法第六十二条第五項の規定に基づき平成十三年自衛隊員の営利企業への就職の承認に関する報告

国と民間企業との間の人事交流に関する法律第二十三条第一項において防衛庁の職員に準用する同法第二十二條第三項の規定に基づく平成十三年防衛庁と民間企業との間の人事交流に関する報告

(常任委員辞任及び補欠選任)
一、去る二日、議長において、次のとおり常任委員の辞任を許可し、その補欠を指名した。

財務金融委員

辞任	渡辺 喜美君	補欠	佐藤 勉君
	小林 憲司君		前田 雄吉君
	佐藤 勉君		渡辺 喜美君
	前田 雄吉君		小林 憲司君

環境委員

辞任	菱田 嘉明君	補欠	谷田 武彦君
	小林 守君		桑原 豊君
	鮫島 宗明君		津川 祥吾君
	谷田 武彦君		菱田 嘉明君
	桑原 豊君		小林 守君
	津川 祥吾君		鮫島 宗明君

安全保障委員

辞任	大出 彰君	補欠	石井 紘基君
	川端 達夫君		山谷えり子君
	石井 紘基君		大出 彰君
	山谷えり子君		川端 達夫君

法務委員

辞任	吉野 正芳君	補欠	宮澤 洋一君
----	--------	----	--------

平成十四年四月四日 衆議院會議録第二十号 議長の報告

不破 哲三君	矢島 恒夫君
植田 至紀君	大島 令子君
宮澤 洋一君	吉野 正芳君
大島 恒夫君	不破 哲三君
大島 令子君	植田 至紀君
外務委員	
小坂 憲次君	補欠 佐藤 勉君
佐藤 勉君	小坂 憲次君
財務金融委員	
竹本 直一君	補欠 福井 照君
林田 彪君	小淵 優子君
藤島 正之君	武山百合子君
小淵 優子君	山口 泰明君
山口 泰明君	小此木八郎君
小此木八郎君	渡辺 博道君
福井 照君	竹本 直一君
渡辺 博道君	林田 彪君
武山百合子君	藤島 正之君
厚生労働委員	
木村 義雄君	補欠 金子 恭之君
宮澤 洋一君	平井 卓也君
金子 恭之君	木村 義雄君
平井 卓也君	宮澤 洋一君
農林水産委員	
高木 毅君	補欠 三ッ林隆志君
宮腰 光寛君	竹本 直一君
吉田六左門君	森岡 正宏君
川内 博史君	加藤 公一君
松本 善明君	大森 猛君
竹本 直一君	宮腰 光寛君
三ッ林隆志君	高木 毅君
森岡 正宏君	吉田六左門君
加藤 公一君	川内 博史君
大森 猛君	松本 善明君

経済産業委員	
保岡 興治君	補欠 金子 恭之君
松原 仁君	牧 義夫君
土田 龍司君	都築 讓君
金子 恭之君	松原 仁君
牧 義夫君	土田 龍司君
都築 讓君	補欠 小西 理君
国土交通委員	
菱田 嘉明君	林 省之介君
松岡 利勝君	山本 明彦君
松野 博一君	中村 祥吾君
津川 祥吾君	前原 誠司君
前原 誠司君	細野 豪志君
保坂 展人君	日森 文尋君
二階 俊博君	西川太一郎君
小西 理君	竹下 巨君
竹下 巨君	菱田 嘉明君
林 省之介君	松岡 利勝君
山本 明彦君	松野 博一君
中村 祥吾君	津川 祥吾君
細野 豪志君	前原 誠司君
日森 文尋君	保坂 展人君
西川太一郎君	二階 俊博君
(特別委員辞任及び補欠選任)	
一、昨三日、議長において、次のとおり特別委員の辞任を許可し、その補欠を指名した。	
災害対策特別委員	
津川 祥吾君	補欠 中村 祥吾君
塩川 鉄也君	矢島 恒夫君
菅野 哲雄君	原 陽子君
中村 祥吾君	津川 祥吾君
矢島 恒夫君	塩川 鉄也君
原 陽子君	菅野 哲雄君
(議案受領)	
一、昨三日、参議院から受領した内閣提出案は次のとおりである。	

自然公園法の一部を改正する法律案
(議案付託)
一、去る二日、委員会に付託された議案は次のとおりである。
商法等の一部を改正する法律案(内閣提出第七七号)
商法等の一部を改正する法律案(内閣提出第七七号)
商法等の一部を改正する法律案(内閣提出第七七号)
金融機関等による顧客等の本人確認等に関する法律案(内閣提出第八〇号)
法律案(内閣提出第八〇号)
外国為替及び外国貿易法の一部を改正する法律案(内閣提出第八二号)
案(内閣提出第八二号)
以上二件 財務金融委員会 付託
中小企業退職金共済法の一部を改正する法律案(内閣提出第八二号)
船船職員法の一部を改正する法律案(内閣提出第二五号)
国土交通委員会 付託
(議案送付)
一、去る二日、参議院に送付した内閣提出案は次のとおりである。
国土交通省設置法の一部を改正する法律案
平成十四年度における特殊法人の主たる事務所の移転のための関係法律の整備に関する法律案
(議案通知書受領)
一、昨三日、参議院から、本院の送付した次の内閣提出案を可決した旨の通知書を受領した。
国立学校設置法の一部を改正する法律案
(答弁書受領)
一、去る二日、内閣から次の答弁書を受領した。
衆議院議員長妻昭君提出秘密書類の指定と解除に関する質問に対する答弁書
平成十四年三月十九日提出
質問 第四八号
秘密書類の指定と解除に関する質問主意書
提出者 長妻 昭

秘密書類の指定と解除に関する質問主意書
一 省庁それぞれが保管する書類を、いわゆる秘密書類と指定する場合、どのような書類を秘密指定とするのか、また、どのような場合、その秘密を解除するのか、省庁ごとに規定の内容を違いが明らかになる様に簡潔にお示し願いたい。
二 鈴木宗男衆議院議員あるいは、加藤紘一衆議院議員、あるいは佐藤三郎・元加藤紘一事務所代表、それぞれから、省庁に対して何らかの依頼があった際、その依頼内容の文書が書類として省庁に保管されていれば、それぞれ省庁ごとにすべての書類件名、作成時期をお示し願いたい。
三 二でお示し頂いた書類のうち、秘密指定された書類は、それぞれの書類か。
四 二でお示した書類のうち、要求があれば、公表する用意のある書類はどうか。すべてお示し願いたい。
五 二でお示した書類のうち、公表できないものは、どうか。またそれぞれ書類ごとに公表できない理由をお示し願いたい。
右質問する。
内閣衆質一五四第四八号
平成十四年四月二日
内閣総理大臣 小泉純一郎
衆議院議長 綿貫 民輔殿
衆議院議員長妻昭君提出秘密書類の指定と解除に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。
(別紙)
衆議院議員長妻昭君提出秘密書類の指定と解除に関する質問に対する答弁書
一について
各府省の文書管理に関する規則(以下「規則」という。)においては、一般に、秘密保全を要する文書を秘密文書に指定するとともに、当該文書について秘密にしておく必要がなくなったと

きは秘密文書の指定を解除する旨が規定されている。

ただし、金融庁、法務省及び財務省の規則においては、秘密文書に指定する文書は、行政機関の保有する情報の公開に関する法律(平成十一年法律第四十二号。以下「情報公開法」という。)に規定する不開示情報が含まれていると判断されるものでなければならぬ旨が、人事院及び防衛庁の規則においては、情報公開法の規定に基づき秘密文書の開示の決定があったときは秘密文書の指定を解除する旨が明記されており、金融庁、防衛庁、外務省及び国土交通省の規則においては、秘密文書の指定の解除は秘密文書に指定した者が行う旨が規定されているも

の、秘密にしておく必要がなくなったときは秘密文書の指定を解除する旨は明記されていない。

二から五までについて

鈴木宗男衆議院議員、加藤紘一衆議院議員又はお尋ねの佐藤三郎氏が各府省に対して依頼を行ったと考えられることが記載された文書であつて現時点で把握しているものの名称及び作成時期は、情報公開法第八条に規定する行政文書に該当するものを除き、別表のとおりである。

いずれの文書も、作成当初は秘密文書に指定されたが、その後、指定が解除され、現在は公表されている。

別表

議員名	府省名	名	称	作成時期
鈴木宗男衆議院議員	外務省	鈴木宗男衆議院議員の来訪		平成七年五月二十五日
		河野大臣と衆・参両院沖北特委委員長他との懇談(北方四島支援問題等)		平成七年六月七日
		北方四島住民支援(鈴木長官の発言)		平成九年十二月十一日
		国後島緊急避難所兼宿泊施設(メモ)		平成十一年五月二十八日

(答弁通知書受領)

一、去る二日、内閣から、衆議院議員木島日出夫君外一名提出国立病院・療養所における看護師配置に関する質問に対して、質問事項について検討する必要がある、これに日時を要するため、平成十四年五月十五日までに答弁する旨の国会法第七十五条第二項後段の規定による通知書を受領した。

船舶職員法の一部を改正する法律案

右国会に提出する。

平成十四年二月十五日

内閣総理大臣 小泉純一郎

船舶職員法の一部を改正する法律
船舶職員法(昭和二十六年法律第四十九号)の一部を次のように改正する。
題名を次のように改める。
船舶職員及び小型船舶操縦者法
目次を次のように改める。

目次

- 第一章 総則(第一条 第三条)
- 第二章 船舶職員
- 第一節 海技士の免許及び海技士国家試験

家試験を第二章 船舶職員に改める。

第二章中第四条の前に次の節名を付する。

第一節 海技士の免許及び海技士国家試験

第四条の見出しを「(海技士の免許)」に改め、同条第一項中「海技従事者の免許を」を「海技士の免許(以下「海技免許」という。))」に改め、同条第二項を次のように改める。

2 海技免許は、国土交通大臣が行う海技士国家試験(以下「海技試験」という。))に合格し、かつ、その資格に応じ人命救助その他の船舶職員としての職務を行うに当たり必要な事項に関する知識及び能力を習得させるための講習であつて国土交通大臣が指定するものの課程を修了した者について行う。

第四条第三項中「第一項の免許を」を「海技免許」に、「試験を」を「海技試験」に改める。

第五条の見出しを「(海技士の資格)」に改め、同条第一項中「前条の免許を」を「海技免許」に改め、同条第五号を削り、同条第二項から第五項までの規定中「免許を」を「海技免許」に改め、同条第六項中「小型船舶操縦士に係る免許を」を「海技免許」に、「免許を受ける者」を「海技免許を受ける者」に、「船長を」を「船舶職員」に改め、同条第七項中「免許を」を「海技免許」に改め、同条第八項を削り、第九項を第八項とする。

第六条の見出しを「(海技免許を与えない場合)」に改め、同条第一項各号列記以外の部分中「各号の」を「各号のいずれかに」に、「免許を」を「海技免許」に改め、同条第一号を次のように改める。

一 十八歳に満たない者

第六条第一項第二号中「海技従事者の免許又は第二十三条の二第一項の承認を取り消された者」を「海技免許、第二十三条第一項の承認又は第二十三条の二の規定による操縦免許を取り消され、取消しの日から五年を経過しない者」に改め、同条第三号中「第二十三条の二第七項を」を「第二十三条第七項」に改め、「同じ。」の下に「又は第二十三

第十三条の見出しを「海技試験の内容」に改め、同条第一項中「試験」を「海技試験」に改め、同条第二項中「試験は」を「海技試験は」に、「学科試験及び実技試験(小型船舶操縦士の資格についての試験に限る。)」を「及び学科試験」に改める。

第十八条の前に次の節名を付する。

第二節 船舶職員の乗組み

第十八条第一項中「乗り組ます」を「乗り組ませる」に改め、「従い、」の下に「船長及び船長以外の船舶職員として、それぞれ」を加え、「海技従事

第二十條第二項中「乗り組ます」を「乗り組ませる」に、「海技従事者」を「海技士」に改める。

第二十一條の前の見出し中「海技従事者」を「海技士」に改め、同條第二項中「資格を有し、かつ、当該」を削り、「海技従事者」を「海技士」に改め

第二十二條の二及び第二十三條を削る。
第二十三條の二第五項中「海技従事者」を「海技士」に改め、同條第七項中「前條及び第二十四條」を「第二十五條及び第二十五條の二」に改め、同項の表を次のように改める。

第七條の見出し、同条第一項	海技免許	承認証	締約国資格受有者承認原簿
第七條	海技士免許原簿		
第十一條第一項	前条第一項	第二十三條第七項において準用する前条第一項	
第十一條第二項	前条第二項又は第二項	第二十三條第七項において準用する前条第一項又は第二項	
第十六條の見出し	不正受験者	不正な承認申請者	
第十六條第一項	海技試験に	承認に	
	その海技試験	その承認の手續	
第十六條第二項	合格	承認	承認をしない
	海技試験又は第二十三條の二の規定による操縦試験を受けさせない		
第二十五條(見出しを含む。)	証 海技免許又は操縦免許	締約国資格証明書及び承認証	
第二十五條の二(見出しを含む。)	証 海技免許又は操縦免許	承認証	

第一項」を「第二十三条の二十二第一項」に、「行な

うを「行つ」に改め、同条第三項中「行なうを「行つ」に改め、「第二十三條の十二第一項を「第二十三條の二十二第一項」に、「廃止を許可し」を「廃止の届出があり」に改め、第三章の二中同条を第二十三條の二十四とする。

第二十三条の十三第一項中「左の各号の一」を

第二十三條の十三第一項第一号から第四号

までのいづれかに適合しなくなつたと認められるとき。

二 第二十三条の十三第二項第一号に該当するに至つたとき。

三 第二十三条の十四第二項、第二十三条の十六第一項から第三項まで若しくは第六項、第

第二十三条の十八又は第二十三条の十九第一項の規定に違反したとき。

四 第二十三条の十六第四項、第二十三条の十七第二項又は第二十三条の二十の規定による命令に違反したとき。

五 第二十三条の十七第一項の規定により認可を受けた試験事務規程によらないで特定試験事務を行ったとき。

六 不正の手段により指定を受けたとき。

第二十三条の十三を第二十三条の二十三とする。

第二十三条の十二第二項を次のように改める。

指定試験機関は、特定試験事務に関する業務の全部又は一部を休止し、又は廃止しようとするときは、国土交通省令で定めるところにより、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

第二十三条の十二第二項中「前項の許可をした」を「第一項の規定による届出があつた」に改め、同項を同条第三項とし、同条第一項の次に次の一項を加える。

2 前項の規定により特定試験事務に関する業務の全部を廃止しようとする届出があつたときは、その届出に係る指定は、その効力を失う。

第二十三条の十二を第二十三条の二十一とし、第二十三条の九から第二十三条の十一までを十条ずつ繰り下げる。

第二十三条の八の見出しを「(予算等の提出)」に改め、同条第一項中「の認可を受け」を「に提出し」に改め、同条を第二十三条の十八とする。

第二十三条の七を第二十三条の十七とする。

第二十三条の六第二項中「船舶職員の養成」を「小型船舶操縦者の教習」に改め、同条を第二十三条の十八とする。

第二十三条の五を削る。

第二十三条の四を第二十三条の十四とし、同条の次に次の一条を加える。

(指定の更新)

第二十三条の十五 指定試験機関の指定は、五年以上十年以内において政令で定める期間ごとにその更新を受けなければ、その期間の経過によつて、その効力を失う。

2 第二十三条の十二及び第二十三条の十三の規定は、前項の指定の更新の場合について準用する。

第二十三条の三第一項中「左の各号」を「次に掲げる基準」に改め、同項第一号及び第二号中「且つ」を「かつ」に改め、同項に次の三号を加える。

三 法人にあつては、その役員又は法人の種類に応じて国土交通省令で定める構成員の構成が特定試験事務の公正な実施に支障を及ぼすおそれがないものであること。

四 前号に定めるもののほか、特定試験事務が不公正になるおそれがないものとして国土交通省令で定める基準に適合するものであること。

五 その指定をすることによつて当該申請に係る特定試験事務の適正かつ確実な実施を阻害することとならないこと。

第二十三条の三第二項中「左の各号の一」を「次の各号のいずれか」に改め、同項第一号から第三号までを削り、同項第四号中「第二十三条の十三第一項」を「第二十三条の二十三第一項」に改め、同項を同項第一号とし、同号の次に次の一号を加える。

二 法人にあつては、その役員のうちにこの法律の規定に違反し、罰金以上の刑に処せられ、その執行を終わり、又は執行を受けることがなくなつた日から二年を経過しない者があつること。

第二十三条の三第二項第五号を削り、同条を第二十三条の十三とする。

第二十三条の二の二第一項中「小型船舶操縦士の資格についての試験」を「操縦試験」に改め、同条第二項中「第十六条前段」を「前条において準用

する第十六条第一項に改め、同条を第二十三条の十二とし、第三章の二中同条の前に次の一節及び節名を加える。

第一節 小型船舶操縦士の免許及び小型船舶操縦士国家試験

(小型船舶操縦士の免許)

第二十三条の二 小型船舶操縦者にならうとする者は、小型船舶操縦士の免許(以下「操縦免許」という。)を受けなければならない。

2 操縦免許は、国土交通大臣が行う小型船舶操縦士国家試験(以下「操縦試験」という。)に合格した者(次条第一項第一号又は第二号に掲げる資格に係る操縦免許(国土交通省令で定める旅客の輸送の用に供する小型船舶の小型船舶操縦者にならうとする者に対する操縦免許に限る。以下「特定操縦免許」という。)にあつては、操縦試験に合格し、かつ、第四条第二項の講習の課程のうち小型船舶操縦者としての業務を行うに当たり必要なものとして国土交通大臣が定めるもの(以下この項において「小型旅客安全講習課程」という。))を修了した者又はその受けようとする特定操縦免許と同一の資格の操縦免許を既に有し、かつ、小型旅客安全講習課程を修了した者)について行う。

3 操縦免許の申請は、申請者が操縦試験に合格した日から一年以内にこれをしなければならぬ。この場合において、特定操縦免許の申請にあつては、その旨を申請書に付記しなければならない。

(小型船舶操縦士の資格)

第二十三条の三 操縦免許は、次の各号に定める資格の別に行う。

一 一級小型船舶操縦士

二 二級小型船舶操縦士

三 特殊小型船舶操縦士

2 国土交通大臣は、操縦免許を行う場合においては、国土交通省令で定めるところにより、操縦免許を受ける者の操縦の技能に応じ、小型船舶操縦者として乗船する小型船舶の航行する区域、大きさ又は推進機関の出力についての限定(以下「技能限定」という。)をすることができ

る。

3 この法律を適用する場合においては、一級小型船舶操縦士の資格は、二級小型船舶操縦士の資格の上級とする。

(操縦免許を与えない場合)

第二十三条の四 次の各号のいずれかに該当する者には、操縦免許を与えない。

一 次に掲げる区分に応じ、それぞれ次に定める年齢に満たない者

イ 二級小型船舶操縦士(技能限定をする場合に限り)及び特殊小型船舶操縦士 十六歳

ロ その他の資格 十八歳

二 第六条第一項第二号又は第三号に該当する者

(登録及び小型船舶操縦免許証)

第二十三条の五 国土交通大臣は、操縦免許を与えたときは、小型船舶操縦士免許原簿に登録し、かつ、小型船舶操縦免許証(以下「操縦免許証」という。)を交付しなければならない。

(操縦免許の失効)

第二十三条の六 小型船舶操縦士が上級の資格についての操縦免許を受けたとき、又は技能限定をした操縦免許を受けた者が同一の資格についての限定をしない操縦免許若しくは限定がより緩和された技能限定をした操縦免許を受けたときは、下級の資格についての操縦免許又は従来受けていた技能限定をした操縦免許は、その効力を失う。

(操縦免許の取消し等)

第二十三条の七 国土交通大臣は、小型船舶操縦士が次の各号のいずれかに該当するときは、その操縦免許を取り消し、二年以内の期間を定めてその業務の停止を命じ、又はその者を戒告すること(第二号にあつては、六月以内の期間を定めてその業務の停止を命じ、又はその者を戒告すること)ができる。ただし、これらの事由

によつて発生した海難について海難審判官が審判を開始したときは、この限りでない。

一 この法律又はこの法律に基づく命令の規定に違反したとき(次号に掲げるときを除く。)

二 第二十三条の三十の規定に違反する行為(以下この号及び第二十三条の三十一第一項において「違反行為」という。)をし、当該違反行為の内容及び回数が国土交通省令で定める基準に該当することとなつたとき。

三 小型船舶操縦者としての業務又は船舶職員としての職務を行うに当たり、海上衝突予防法その他の他の法令の規定に違反したとき。

2 国土交通大臣は、小型船舶操縦士が心身の障害により小型船舶操縦者の業務を適正に行うことができない者として国土交通省令で定めるものになつたと認めるときは、その操縦免許を取り消すことができる。

(操縦試験の実施)

第二十三条の八 操縦試験は、国土交通大臣が第二十三条の三十一第一項各号に定める資格別操縦免許について技能限定をする場合においては、資格別かつ小型船舶の航行する区域、大きさ又は推進機関の出力の別)に行つて。

(操縦試験の内容)

第二十三条の九 操縦試験は、小型船舶操縦者として必要な知識及び能力を有するかどうかを判定することを目的として行つて。

2 操縦試験は、身体検査、学科試験及び実技試験とする。

3 操縦試験の内容は、小型船舶の航行の安全に配慮したできる限り簡素なものとすることを旨としなければならない。

(操縦試験の免除)

第二十三条の十 国土交通大臣が指定した小型船舶教習所の課程を修了した者については、国土交通省令で定めるところにより、学科試験又は実技試験の全部又は一部を免除することができる。

2 操縦試験を受ける者が六級海技士(航海)若しくは六級海技士(機関)又はこれらの資格より上級の資格の海技士である場合には、国土交通省令で定めるところにより、学科試験の一部を免除することができる。

3 一級小型船舶操縦士の資格について操縦試験を受ける者が技能限定をした一級小型船舶操縦士又は二級小型船舶操縦士の資格の小型船舶操縦士である場合及び二級小型船舶操縦士の資格について操縦試験を受ける者が技能限定をした二級小型船舶操縦士の資格の小型船舶操縦士である場合には、国土交通省令で定めるところにより、学科試験又は実技試験の全部又は一部を免除することができる。

4 一級小型船舶操縦士又は二級小型船舶操縦士の資格について操縦試験を受ける者が特殊小型船舶操縦士の資格の小型船舶操縦士である場合及び特殊小型船舶操縦士の資格について操縦試験を受ける者が一級小型船舶操縦士又は二級小型船舶操縦士の資格の小型船舶操縦士である場合には、国土交通省令で定めるところにより、学科試験の全部又は一部を免除することができる。

5 操縦試験を受ける者が国土交通省令で定める乗船履歴を有する者である場合には、国土交通省令で定めるところにより、実技試験の全部又は一部を免除することができる。

(準用)

第二十三条の十一 第五条第六項及び第七項並びに第六条第二項の規定は操縦免許について、第七条第二項の規定は小型船舶操縦士免許原簿について、第七条の二第一項から第三項まで及び第五項の規定は操縦免許証について、第十条第三項及び第十一条の規定は操縦免許の取消し等について、第十五条及び第十六条の規定は操縦試験について準用する。この場合において、次の表の上欄に掲げる規定中同表の中欄に掲げる字句は、それぞれ同表の下欄に掲げる字句に読み替へるものとする。

第五節第六項		船舶職員	乗組船舶	乗船する小型船舶
第五節第七項	前項	乗組船舶	乗船する小型船舶	乗船する小型船舶
第六節第二項	第十條第一項	乗船する小型船舶	乗船する小型船舶	乗船する小型船舶
第十條第三項	前二項	乗船する小型船舶	乗船する小型船舶	乗船する小型船舶
第十一條第一項	前條第一項	乗船する小型船舶	乗船する小型船舶	乗船する小型船舶
第十一條第二項	前條第一項又は第二項	乗船する小型船舶	乗船する小型船舶	乗船する小型船舶
第十六條第二項	海技試験又は第二十三條の二の規定による操縦試験	乗船する小型船舶	乗船する小型船舶	乗船する小型船舶

第二節 小型船舶操縦士試験機関

第三章の二 次の二節を加える。

第三節 小型船舶操縦者の乗船等

(小型船舶操縦者の乗船に関する基準)

第二十三条の二十五 船舶所有者は、その小型船舶に、小型船舶の航行する区域、構造その他の小型船舶の航行の安全に関する事項を考慮して政令で定める小型船舶操縦者として小型船舶に乗船させるべき者に係る基準(以下「乗船基準」という。)に従ひ、操縦免許証を有する小型船舶操縦士を乗船させなければならない。ただし、次条第一項の規定による許可を受けた場合において、同条第二項の規定により指定された資格の小型船舶操縦士を小型船舶操縦者として乗船させ、かつ、同項の規定により条件又は期限が付されている場合において、その条件を満たしており、又はその期限内であるときは、この限りでない。

2 前項の規定は、小型船舶操縦者として乗船した小型船舶操縦士の死亡その他やむを得ない事由により小型船舶の航行中に小型船舶操縦者が不在となつた場合には、当該小型船舶について適用しない。ただし、その航海の終了後は、この限りでない。

(乗船基準の特例)

第二十三条の二十六 国土交通大臣は、航海の様が特殊であることその他の国土交通省令で定める事由により、乗船基準によらなくても航行の安全を確保することができるものと認める小型船舶については、船舶所有者の申請により、乗船基準によらないことを許可することができる。

2 国土交通大臣は、前項の許可をするときは、当該小型船舶に小型船舶操縦者として乗船させるべき小型船舶操縦士の資格を指定して行うほか、小型船舶の航行の安全を確保するために必要と認める限度において、条件又は期限を付し、及びこれを変更することができる。

(小型船舶操縦士がなることができる小型船舶操縦者)

第二十三条の二十七 乗船基準において必要とされる資格に係る操縦免許証を有している小型船舶操縦士でなければ、乗船基準に定める小型船舶操縦者として、その小型船舶に乗船してはならない。

第二十三条の二十八 船舶所有者が第二十三条の二十六第一項の規定により国土交通大臣の許可を受けた場合には、同条第二項の規定により指定された資格を有する小型船舶操縦士は、前条

の規定にかかわらず、当該小型船舶にいて小型船舶操縦者として乗船することができる。

(小型船舶操縦者以外の乗船)

第二十三条の二十九 船舶所有者は、航行の安全を確保するために機関長又は通信長を乗船させる必要がある小型船舶として政令で定める小型船舶にあつては、政令で定める基準に従い、小型船舶操縦者のほか、海技免状を受有する海技士を乗船させなければならない。

2 前項の規定は、機関長又は通信長として乗船した海技士の死亡その他やむを得ない事由により小型船舶の航海中に機関長又は通信長が不在となつた場合には、当該小型船舶については、適用しない。ただし、その航海の終了後は、この限りでない。

3 第一項の政令で定める基準において必要とされる資格に係る海技免状を受有している海技士でなければ、機関長又は通信長として、同項の政令で定める小型船舶に乗船してはならない。

第四節 小型船舶操縦者の遵守事項等

(小型船舶操縦者の遵守事項)

第二十三条の三十 小型船舶操縦者は、飲酒、薬物の影響その他の理由により正常な操縦ができないおそれがある状態で小型船舶を操縦し、又は当該状態の者に小型船舶を操縦させてはならない。

2 小型船舶操縦者は、小型船舶が港を出入するとき、小型船舶が狭い水路を通過するときその他の小型船舶に危険のおそれがあるときとして国土交通省令で定めるときは、自らその小型船舶を操縦しなければならない。ただし、乗船基準において必要とされる資格に係る操縦免許証

を受有する小型船舶操縦士が操縦する場合その他の国土交通省令で定める場合は、この限りでない。

3 小型船舶操縦者は、衝突その他の危険を生じさせる速力で小型船舶を遊泳者に接近させる操縦その他の人の生命、身体又は財産に対する危険を生じさせるおそれがある操縦として国土交通省令で定める方法で、小型船舶を操縦し、又は他の者に小型船舶を操縦させてはならない。

4 小型船舶操縦者は、小型船舶に乗船している者が船外に転落するおそれがある場合として国土交通省令で定める場合には、船外への転落に備えるためにその者に救命胴衣を着用させることその他の国土交通省令で定める必要な措置を講じなければならない。

5 小型船舶操縦者は、第一項から前項までに定めるもののほか、発航前の検査、適切な見張りの実施その他の小型船舶の航行の安全を図るために必要なものとして国土交通省令で定める事項を遵守しなければならない。

(再教育講習)

第二十三条の三十一 国土交通大臣は、小型船舶操縦者が違反行為をし、当該違反行為の内容及び回数が国土交通省令で定める基準に該当することとなつたときは、速やかに、その者に対し、国土交通省令で定める小型船舶操縦者が遵守すべき事項に関する講習(以下「再教育講習」という。)を受けるべき旨を書面で通知しなければならない。

2 小型船舶操縦者は、前項の規定による通知を受けたときは、当該通知を受けた日の翌日から起算して一月を超えないこととなるまでの間(再

教育講習を受けないことについて国土交通省令で定めるやむを得ない理由がある者にあつては、当該理由の存する期間を除く。次項において「受講期間内」という。)に、再教育講習を受けなければならない。

3 国土交通大臣は、再教育講習を受けなければならない者が受講期間内に再教育講習を受けたときは、国土交通省令で定めるところにより、第二十三条の七第一項の規定による処分を免除し、又は軽減することができる。

4 前三項に定めるもののほか、再教育講習について必要な事項は、国土交通省令で定める。

(海上保安官又は警察官による通知)

第二十三条の三十二 海上保安官又は警察官は、第二十三条の三十の規定に違反する事実があつたことを知つたときは、その事実を国土交通大臣に通知することができる。

第三章の二の章名を「小型船舶操縦者」に改め、同章を第三章とする。

第二十五条を削る。

第二十四条の見出し中「海技免状」の下に「又は操縦免許証」を加え、同条中「海技従事者」を「海技士又は小型船舶操縦士」に改め、「海技免状」の下に「又は操縦免許証」を加え、同条を第二十五条の二とし、第四章中同条の前に次の二条を加える。

(航行の差止め)

第二十四条 国土交通大臣は、第十八条、第二十一条、第二十三条の二十五第一項、第二十三条の二十七若しくは第二十三条の二十九第一項若しくは第三項の規定又は第十九条第三項の規定による命令に違反する事実があると認める場合において、船舶の航行の安全を確保するため必

要があると認めるときは、当該船舶の航行の停止を命じ、又はその航行を差し止めることができる。この場合において、その船舶が航行中であるときは、国土交通大臣は、当該船舶の入港すべき港を指定するものとする。

2 国土交通大臣は、前項の規定による処分に係る船舶について、同項に規定する事実がなくなつたと認めるときは、直ちに、その処分を取り消さなければならない。

(海技免状又は操縦免許証の携行)

第二十五条 海技士又は小型船舶操縦士は、船舶職員として船舶に乗り組む場合又は小型船舶操縦者として小型船舶に乗船する場合には、船内に海技免状又は操縦免許証を備え置かなければならない。

第二十六条第一項中「試験を受ける者」を「海技試験若しくは操縦試験を受ける者」に改め、「海技免状」の下に「若しくは操縦免許証」を加え、「免許」を「海技免許若しくは操縦免許」に、「小型船舶操縦士の資格についての免許」を「操縦免許」に、「海技従事者免許原簿」を「小型船舶操縦士免許原簿」に、「第二十三条の二第一項」を「第二十三条第一項」に、「指定試験機関の行う試験」を「指定試験機関の行う操縦試験」に改める。

第二十六条の二中「第二十三条の二第七項」を「第二十三条第七項及び第二十三条の十一」に改める。

第二十九条の二第一項中「船舶職員」の下に「小型船舶操縦者」を、「海技免状」の下に「操縦免許証」を加え、同条第二項中「第二十三条の十一第二項及び第三項」を「第二十三条の二十一第二項及び第三項」に改める。

第二十九条の三第六項を次のように改める。

6 第二十三条の二十一第二項及び第三項の規定は第一項の場合について、第二十四条第二項の規定は第四項の場合について準用する。この場合において、第二十三条の二十一第二項中「前項」とあり、及び同条第三項中「第一項」とあるのは「第二十九条の三第一項」と、第二十四条第二項中「前項」とあるのは「第二十九条の三第四項」と、「同項に規定する事実がなくなつた」とあるのは「同条第一項各号のいずれかに定める要件を満たす乗組員が乗り組んだ」と読み替へるものとする。

第四十條中第二十九條の四の次に次の一條を加へる。

(この法律の運用)

第二十九條の五 国土交通大臣は、小型船舶操縦者に係るこの法律の規定の運用に当たつては、小型船舶の航行の安全の確保が小型船舶を利用した余暇活動その他の国民の諸活動との調和の下に図られるよう努めなければならない。

第三十條中「第二十三條の十三第一項」を「第二十三條の二十三第一項」に改める。

第三十條の二中「第二十三條の九第一項」を「第二十三條の十九第一項」に改める。

第三十條の三「各号の二」を「各号のいずれかに改め、同条第一号中「第十八條の下に」、第二十三條の二十五第一項又は第二十三條の二十九第一項を加え、同条第二号中「第二十三條の二第七項」を「第二十三條第七項」に改め、「含む。」の下に「若しくは第二十三條の七第一項を、」船船職員の下に「又は小型船舶操縦者」を加える。

第三十一條の二第二項中「各号の二」を「各号のいずれかに改め、同項第一号中「第二十三條の十一第一項」を「第二十三條の二十一第一項」に改め、同項第二号を次のように改める。

二 第二十三條の二十二第一項の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をしたとき。

第三十一條の二第二項中「第二十三條の十一第一項」を「第二十三條の二十一第一項」に改める。

第三十二條中「第二十三條若しくは第二十四條」を「第二十五條若しくは第二十五條の二」に、「第二十三條の二第七項」を「第二十三條第七項」に改める。

項を「第二十四條第一項」に改める。

第三十一條中「各号の二」を「各号のいずれかに改め、同条第一号中「第二十一條の下に」、第二十三條の二十七又は第二十三條の二十九第三項」を加え、同条第二号中「第二十三條の二第七項」を「第二十三條第七項」に改め、「含む。」の下に「若しくは第二十三條の七第一項を、」船船職員の下に「又は小型船舶操縦者」を加える。

第三十一條の二第二項中「各号の二」を「各号のいずれかに改め、同項第一号中「第二十三條の十一第一項」を「第二十三條の二十一第一項」に改め、同項第二号を次のように改める。

二 第二十三條の二十二第一項の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をしたとき。

第三十一條の二第二項中「第二十三條の十一第一項」を「第二十三條の二十一第一項」に改める。

第三十二條中「第二十三條若しくは第二十四條」を「第二十五條若しくは第二十五條の二」に、「第二十三條の二第七項」を「第二十三條第七項」に改める。

附則

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して一年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。

(経過措置)

第二条 この法律の施行の際現にこの法律による改正前の船舶職員法(以下「旧法」という。)第五條第一項第一号から第四号までに掲げる資格(以下「旧海技資格」という。)に係る海技従事者の免許(以下「旧海技免許」という。)を受けている者は、この法律の施行の日(以下「施行日」という。)に、それぞれこの法律による改正後の船舶職員法及び小型船舶操縦者法(以下「新法」という。)の規定による当該旧海技資格と同一の名称の新法第五條第一項第一号から第四号までに掲げる資格に係る海技士の免許(以下「新海技免許」という。)を受けたものとみなす。この場合において、旧海技免許について旧法第五條第二項、第四項又は第五項の規定によりなされた履歴限定、船舶相当履歴若しくは機関当直限定又は海技免許については新法第五條第二項、第四項又は第五項の規定によりなされた履歴限定、船舶相当履歴若しくは機関当直限定又は海技免許については新法第五條第二項、第四項又は第五項の規定によりなされた履歴限定とみなす。

2 前項の規定により新海技免許を受けたものとみなされた者(以下「新海技士」という。)に係る船舶職員として乗り組むことができる船舶及びその船舶における職の範囲は、なお従前の例による。

3 この法律の施行の際現に旧法の規定による小型船舶操縦士の資格に係る海技従事者の免許(以下「旧操縦免許」という。)を受けている者は、施行日に、政令で定めるところにより、それぞれ新法の規定による小型船舶操縦士の資格に係る小型船舶操縦士の免許(以下「新操縦免許」という。)を受けたものとみなす。

第三条 この法律の施行前に海技従事者免許原簿にした登録は、旧海技免許に係る登録にあつては新法第七條第一項の海技士免許原簿にした登録と、旧操縦免許に係る登録にあつては新法第二十三條の五の小型船舶操縦士免許原簿にした登録とみなす。

第四条 新海技士又は附則第二條第三項の規定により新操縦免許を受けたものとみなされた者が旧法第七條第一項の規定により交付を受けた旧海技免許又は旧操縦免許に係る海技免状(以下「旧免状」という。)は、当該旧免状の有効期間が満了する日までの間は、附則第二條第一項又は第三項の規定によりその旧海技免許又は旧操縦免許に相当するものとみなされた新海技免許又は新操縦免許に係る新法第七條第一項又は新法第二十三條の五の規定による海技免状又は小型船舶操縦免許証とみなす。

第五条 この法律の施行の際現に旧法第四條第二項の規定による海技従事者国家試験に合格している者が旧法第四條第三項の規定による旧海技免許若しくは旧操縦免許の申請をしている場合又は旧法第四條第二項の規定による海技従事者国家試験に合格している者であつて旧海技免許若しくは旧操縦免許の申請をしていないものが当該試験に合格した日から起算して一年以内に新法第四條第三項又は新法第二十三條の二第三項の規定による新海技免許若しくは新操縦免許の申請をした場合においては、新法第六條第一項若しくは第二項(新法第二十三條の十一において準用する場合を含む。)又は新法第二十三條の四の規定により新海技免許又は新操縦免許を与えない場合を除き、国土交通省令で定めるところにより、附則第二條第一項又は第三項の規定により旧海技免許又は旧操縦免許に相当するものとみなされた新海技免許又は新操縦免許を行うものとする。

第六条 旧法第十條第一項の規定により免許を取り消され、又は業務の停止を命ぜられた者は、

当該免許を取り消され、又は当該業務の停止を命ぜられた日に、新法第十条第一項又は新法第二十三条の七第一項の規定により免許を取り消され、又は業務の停止を命ぜられたものとみなす。

第七条 この法律の施行の際現に旧法第二十三条の二の二第一項の規定による指定を受けている者は、施行日に、新法第二十三条の二第一項の規定による指定を受けたものとみなす。

第八条 附則第二条から前条までに定めるもののほか、施行日前に旧法又は旧法に基づく命令によりした処分、手続その他の行為で、新法中相当する規定があるものは、国土交通省令で定めるところにより、新法によりしたものとみなす。

(罰則に関する経過措置)

第九条 この法律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)

第十条 附則第二条から前条までに定めるもののほか、この法律の施行に関し必要となる経過措置(罰則に関する経過措置を含む。)は、政令で定める。

(船員法の一部改正)

第十一条 船員法(昭和二十二年法律第百号)の一部を次のように改正する。

第一条第二項中「左の」を「次の」に改め、同項に次の一号を加える。

四 前三号に掲げるもののほか、船舶職員及び小型船舶操縦者法(昭和二十六年法律第百四十九号)第二条第四項に規定する小型船舶であつて、スポーツ又はレクリエー

ションの用に供するヨット、モーターボートその他のその航海の目的、期間及び態様、運航体制等からみて船員労働の特殊性が認められない船舶として国土交通省令で定めるもの

第二百二十条の二第六項中「第二百二十条の二第四項を」第二百二十条の三第四項に、「第二百二十条の二第一項を」第二百二十条の三第一項に改め、同条を第二百二十条の三とし、第二百二十条の次に次の一号を加える。

(船舶職員及び小型船舶操縦者法の一部の適用除外)

第二百二十条の二 船舶職員及び小型船舶操縦者法第三章第四節の規定は、船長については、適用しない。

第三百三十二条中「各号の一」を「各号のいずれか」に改め、同条第二号中「第二百二十条の二第四項を」第二百二十条の三第四項に改める。

第三百三十三条中「各号の一」を「各号のいずれか」に改め、同条第十四号中「第二百二十条の二第一項を」第二百二十条の三第一項に改め、同条第十五号中「第二百二十条の二第二項を」第二百二十条の三第二項に改める。

(刑法施行法の一部改正)

第十二条 刑法施行法(明治四十一年法律第二十九号)の一部を次のように改正する。

第二十六条第七号中「船舶職員法」を「船舶職員及び小型船舶操縦者法」に改める。

(海難審判法の一部改正)

第十三条 海難審判法(昭和二十二年法律第百三十五号)の一部を次のように改正する。

第四条第二項中「海技従事者(船舶職員法(昭和二十六年法律第百四十九号)第二十三条の二第一項の承認を受けた者を含む。以下同じ。)」を「海技士(船舶職員及び小型船舶操縦者法(昭和二十六年法律第百四十九号)第二十三条第一項の承認を受けた者を含む。以下同じ。)」若しくは小型船舶操縦士」に改める。

第五条第一項第一号中「船舶職員法第二十三条の二第一項を」船舶職員及び小型船舶操縦者法第二十三条第一項に改める。

第三十四条第一項中「海技従事者」を「海技士若しくは小型船舶操縦士」に、「因つて」を「よつて」に改める。

第五十九条中「船舶職員法第二十三条の二第七項を」船舶職員及び小型船舶操縦者法第二十三条第七項に改め、「以下同じ。」の下に「若しくは小型船舶操縦免許証」を加える。

第六十条中「海技免状」の下に「若しくは小型船舶操縦免許証」を加える。

第六十一条中「海技免状」の下に「若しくは小型船舶操縦免許証」を加え、「その免状」を「その海技免状若しくは小型船舶操縦免許証又は水先免状」に改める。

(水先法の一部改正)

第十四条 水先法(昭和二十四年法律第百二十一号)の一部を次のように改正する。

第五条中「左の各号の一」を「次の各号のいずれか」に改め、同条第二号中「禁こ」を「禁錮」に、「終り」を「終わり」に改め、同条第三号中「船舶職員法」を「船舶職員及び小型船舶操縦者法」に、「海技従事者の免許」を「海技士の免許若しくは小型船舶操縦士の免許」に改める。

(教育職員免許法施行法の一部改正)

第十五条 教育職員免許法施行法(昭和二十四年法律第百四十八号)の一部を次のように改正する。

第二条第一項の表第二十号の三及び第二十号の五中「船舶職員法」を「船舶職員及び小型船舶操縦者法」に改める。

(海上運送法の一部改正)

第十六条 海上運送法(昭和二十四年法律第百八十七号)の一部を次のように改正する。

第十六条第二号中「船舶職員法」を「船舶職員及び小型船舶操縦者法」に改める。

(海事代理士法の一部改正)

第十七条 海事代理士法(昭和二十六年法律第三十二号)の一部を次のように改正する。

別表第二第四号中「船舶職員法」を「船舶職員及び小型船舶操縦者法」に改める。

(自衛隊法の一部改正)

第十八条 自衛隊法(昭和二十九年法律第百六十五号)の一部を次のように改正する。

第一百十条の見出しを「(船舶職員及び小型船舶操縦者法の適用除外)」に改め、同条中「船舶職員法」を「船舶職員及び小型船舶操縦者法」に改め、「隊員」の下に「又はこれに乗船して小型船舶操縦者の業務に従事する隊員」を加える。

(登録免許税法の一部改正)

第十九条 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。

別表第一第二十三号(中)「船舶職員法」を「船舶職員及び小型船舶操縦者法」に、「海技従事者免許原簿」を「海技士免許原簿」に改め、同号(イ)中「船舶職員法」を「船舶職員及び小型船舶

操縦者法」に、「海技従事者」を「海技士」に改める。

(遊漁船業の適正化に関する法律の一部改正)
第二十条 遊漁船業の適正化に関する法律(昭和六十二年法律第九十九号)の一部を次のように改正する。

第六條第一項第五号中「船舶職員法」を「船舶職員及び小型船舶操縦者法」に改める。

(国土交通省設置法の一部改正)

第二十一条 国土交通省設置法(平成十一年法律第百号)の一部を次のように改正する。

第四條第九十九号中「海技従事者」を「海技士及び小型船舶操縦士」に改め、「船舶職員」の下に「及び小型船舶操縦者」を加える。

第十四條第一項第三号中「船舶職員法」を「船舶職員及び小型船舶操縦者法」に改める。

理 由

小型船舶に関し、その利用実態の変化等に伴う利用者の要請に適確に 대응するとともに、その航行の安全を一層図るため、船舶職員から小型船舶操縦者を分離するとともに、小型船舶操縦士に係る資格区分を再編成するほか、小型船舶操縦者が遵守すべき事項を明確化する等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

船舶職員法の一部を改正する法律案(内閣提出に関する報告書)

一 議案の目的及び要旨

本案は、小型船舶に関し、その利用実態の変化等に伴う利用者の要請に適確に 대응するとともに、その航行の安全を一層図るため、所要の措置を講じようとするもので、その主な内容は次のとおりである。

1 小型船舶の船長を「小型船舶操縦者」と位置づけ、「船舶職員」の資格制度から「小型船舶操縦者」の資格制度を分離することとし、法律名、目的等について所要の改正を行うこと。

2 小型船舶操縦者が受けるべき事項として、小型船舶操縦士の免許の資格区分について、一級、二級及び特殊小型船舶操縦士の三つの区分に再編成するとともに、小型船舶操縦士の試験について、安全に配慮しつつできる限り簡素なものとすること。

3 小型船舶操縦者が遵守すべき事項として、危険操縦の禁止、酒酔い操縦の禁止等を明確化するするとともに、遵守事項の違反者に対する再教育講習の制度を設けること。

4 この法律は、公布の日から起算して一年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こと。

二 議案の可決理由

本案は、小型船舶に関し、その利用実態の変化等に伴う利用者の要請に適確に 대응するとともに、その航行の安全を一層図るための措置として妥当なものと認め、可決すべきものと議決した次第である。

三 本案施行に要する経費

本案施行に要する経費として、平成十四年度一般会計予算(国土交通省所管)に、約一億一千万円が計上されている。

平成十四年四月四日 衆議院會議録第二十号

船舶職員法の一部を改正する法律案及び同報告書
成法等の一部を改正する法律案及び同報告書

農業経営の改善に必要な資金の融通の円滑化のための農業近代化資金助

平成十四年四月三日

国土交通委員長 久保 哲司
衆議院議長 綿貫 民輔殿

農業経営の改善に必要な資金の融通の円滑化のための農業近代化資金助成法等の一部を改正する法律案

右
国会に提出する。

平成十四年二月十五日

内閣総理大臣 小泉純一郎

農業経営の改善に必要な資金の融通の円滑化のための農業近代化資金助成法等の一部を改正する法律

(農業近代化資金助成法の一部改正)

第一条 農業近代化資金助成法(昭和三十六年法律第二百二号)の一部を次のように改正する。

第一条中「行なう」を「行う」に改め、「農業者等の資本整備の高度化を図り」を削る。

第二条第三項中「資本整備の高度化及びを削り」、「造成」の下に、「復旧」を加え、「及び乳牛」を「乳牛」に改め、「購入又は育成に要するもの」の下に「及び農業経営の規模の拡大、生産方式の合理化、経営管理の合理化、農業従事者の態様の改善その他の農業経営の改善に伴い要するもの」を加える。

(農林漁業金融公庫法の一部改正)

第二条 農林漁業金融公庫法(昭和二十七年法律第三百五十五号)の一部を次のように改正する。

第十八條第一項第一号の二中。別表第二において「農業経営の改善のためにする農地等の取得」というを削り、同項第一号の三中「第二号及び第六号」を「第一号及び第五号」に改め、同項第一号の四及び第一号の五中「第二号」を「第一号」に、「並びに」を「及び」に、「第三号及び第六号」を「第五号」に改め、同条第三項中「農業」を削る。

別表第二の第一号を次のように改める。

効率的かつ安定的な農業経営を育成するため、その農業経営を一体的として、総合的かつ計画的に農業の規模の拡大、生産方式の合理化、経営管理の合理化、農業従事者の態様の改善その他の農業経営の改善を図るのに必要な資金であつて、第十八條第一項第一号から第一号の二の二まで、第一号の六、第一号の七若しくは第八号に掲げるもの又は果樹若しくは畜の購入若しくは育成に必要なもの		
(一) 当該資金に係る農業経営の改善が農業経営基盤強化促進法(昭和五十五年法律第八十五号)第十二條第一項の認定を受けた農業経営改善計画、酪農及び肉用牛生産の振興に関する法律(昭和二十九年度法律第八十二号)第一条の五の認定を受けた経営改善計画又は果樹農業振興特別措置法(昭和三十六年法律第十五号)第三条第一項の認定を受けた果樹園経営計画に従つて図られるものである場合における当該資金	年 三分五厘	二十五年 十年

(二) (一)に掲げる資金以外のものであつて主務大臣の指定するもの

年	五分	二十五年	三年
(第十八条第	一項第一号の	植栽又は	果樹の
二に掲げる資	金についで	育成に必要	のもの
は、年三分五	厘	三	十

別表第二の第一号の二及び第二号を削り、同表の第三号の貸付金の種類の欄中「農業」を削り、「若しくは第八号」を「又は第八号」に、「又は果樹若しくは指定永年性植物の植栽若しくは家畜の購入に必要なもののうち」を「のうち」に改め、同号(一)の償還期限の欄中「果樹の植栽に必要なものについては、二十五年」を削り、同号(一)の据置期間の欄中「果樹の植栽に必要なものについては、十年」を削り、同号(二)の償還期限の欄中「果樹の植栽に必要なものについては、二十五年」を削り、同号(三)の据置期間の欄中「果樹の植栽に必要なものについては、十年」を削り、同号を同表の第二号とし、同表中第四号を第三号とし、第五号を第四号とし、第六号を第五号とする。

(農業改良資金助成法の一部改正)

第三条 農業改良資金助成法(昭和三十一年法律
第二百二号)の一部を次のように改正する。

第一条中「又は農家生活」及び「自主的に能率的な農業技術の導入その他合理的な農業生産方式の導入を行い、特定の地域において」を削り、「の経営」の下に「若しくは農畜産物の加工の事業の経営」を加え、「農業経営の規模を拡大し、又は合理的な生活方式を導入することを促進し、及び青年農業者等が近代的な農業経営を

担当するのによさわしい者となることを助長するを」又は農畜産物若しくはその加工品の新たな生産若しくは販売の方式を導入することを支援するに、「生産方式改善資金、特定地域新部門導入資金」を「農業改良資金」に、「市町村」を「融資機関」に改め、「経営規模拡大資金、農家生活改善資金又は青年農業者等育成確保資金」を削る。

第二条を次のように改める。

(定義)

第二条 この法律において「農業改良資金」とは、農業改良措置、農業経営の改善を目的として新たな農業部門の経営若しくは農畜産物の加工の事業の経営を開始し、又は農畜産物若しくはその加工品の新たな生産若しくは販売の方式を導入することをいう。以下同じ。）を実施するのに必要な次に掲げる資金をいう。

- 一 施設の改良、造成又は取得に必要な資金
- 二 永年性植物の植栽又は育成に必要な資金
- 三 家畜の購入又は育成に必要な資金
- 四 農業経営の規模の拡大、生産方式の合理化、経営管理の合理化、農業従事の態様の改善その他の農業経営の改善に伴い必要な資金で農林水産大臣が指定するもの

第三条第一項中「生産方式改善資金、特定地域新部門導入資金、経営規模拡大資金、農家生活改善資金又は青年農業者等育成確保資金」を「農業改良資金」に改め、「次項の規定により指定された市町村の区域内の農業者等に対する特定地域新部門導入資金の貸付けを除く。」を削り、同条第二項中、「次の各号に掲げる要件のいずれにも該当する市町村を、その申請によりを削り、「特定地域新部門導入資金」を農業改良資金」に、「事業を自ら行う市町村として指定し、当該市町村」を「業務を行う融資機関（農業協同組合法昭和二十二年法律第百三十二号）第十条第一項第二号及び第三号の事業を併せ行う農業協同組合若しくは農業協同組合連合会又は銀行その他の金融機関で政令で定めるものをいう。第十七条において同じ。」に、「当該事業」を「当該業務」に改め、同項各号を削る。

第四条中、生産方式改善資金にあつては、その種類ごとに、農林水産省令で定める標準資金需要額を基準として都道府県が定める額の百分の八十(政令で定める種類のものにあつては、百分の九十)とし、特定地域新部門導入資金、経営規模拡大資金、農家生活改善資金及び青年農業者等育成確保資金にあつては、それぞれ、その種類ごとにを削る。

第五條第二項中「生産方式改善資金、経営規模拡大資金、農家生活改善資金及び青年農業者等育成確保資金にあつては十年を超えない範囲内で、特定地域新部門導入資金にあつては十二年を、十年（地勢等の地理的条件が悪く、農業の生産条件が不利な地域として農林水産大臣が指定するものにおいて農業改良措置を実施する

のに必要な資金(次項において「特定地域資金」という。)にあつては、十二年」に改め、「それぞれ、その種類ごとに」を削り、同条第二項中「生産方式改善資金、経営規模拡大資金、農家生活改善資金及び青年農業者等育成確保資金にあつては、必要と認められる種類の貸付金につき三年を超えない範囲内で、特定地域新部門導入資金にあつては、必要と認められる種類の貸付金につき五年」を「三年(特定地域資金にあつては、五年)」に改め、「それぞれ、その種類ごとに」を削り、同条第三項を削る。

第七条及び第八条を次のように改める。

(貸付資格の認定)

第七條 貸付金の貸付けを受けようとする者は、農林水産省令で定めるところにより、農業改良措置に関する計画を作成し、これを申請書に添え、都道府県知事に提出して、当該貸付けを受けることが適当である旨の都道府県知事の認定を受けなければならない。

2 前項の計画には、次に掲げる事項を記載しなければならない。

なければならぬ。

- 一 農業改良措置の目標
- 二 農業改良措置の内容及び実施時期
- 三 農業改良措置を実施するのに必要な資金の額及びその調達方法

第八条 都道府県知事は、前条第一項の認定の申請があつたときは、その申請者（その者が団体である場合には、その団体を構成する農業者）が申請に係る農業改良資金をもつて農業改良措置を実施することによりその経営を改善する見込みがあり、かつ、申請に係る地域においては当該農業改良措置を実施するこ

とが必要であると認められる場合に限り、同項の認定をするものとする。

第十二条から第十七条までを削る。

第十八条第二項中「第三条第二項」を「同条第二項」に改め、「この項においてを削り、「第一条」を「前条」に、「第二十一条及び第二十二條第三項」を「第十五条及び第十六條第三項」に改め、同条を第十二条とする。

第十九条第一項中「第三条第一項」を「第三条」に改め、「昭和二十二年法律第百三十二号」を削り、同条を第十三条とし、第二十條を第十四条とし、第二十一條を第十五条とする。

第二十二條第一項中「第三条第一項」を「第三条」に、「事業」を「事業の全部」に、「貸付金」を「貸付金等」に、「第二十二條第二項」を「第十四條第二項」に改め、同条第二項中「第三条第一項」を「第三条」に、「事業」を「事業の全部」に、「貸付金」を「貸付金等」に改め、同条を第十六条とし、同条の次に次の一條を加える。

(準用)

第十七條 第四條、第五條、第七條及び第八條の規定は融資機関が行う第三條第二項の農業改良資金の貸付けについて、第九條から第十四條までの規定は融資機関について、第十四條第二項の規定は都道府県が行う第三條第二項の貸付けに係る資金について準用する。この場合において、第十四條第二項中「償還方法」とあるのは、「償還方法その他必要な貸付けの条件の基準」と読み替えるものとする。

第二十三條を削る。

附則第二項中「以下改正法」というを削り、「第二十二條第一項」を「第十六條第一項」

に、「貸付金」を「貸付金等」に改める。

(農業信用保証保険法の一部改正)

第四條 農業信用保証保険法(昭和三十六年法律第百四十四号)の一部を次のように改正する。

第二條第三項第三号中「農業近代化資金」の下に、「農業改良資金」を加え、同号を同項第四号とし、同項中第二号を第三号とし、第一号の次に次の一号を加える。

二 農業改良資金(農業改良資金助成法(昭和三十一年法律第百二二号)第二条に規定する農業改良資金(同法の定めるところにより貸し付けられるものに限る。)をいう。以下同じ。)

第八條第一号ハ中「及びロ」を「からハまでに改め、同号中ハをニとし、ロをハとし、イの次に次のように加える。

ロ 農業改良資金

第十一條第二号中「就農支援資金」を「農業改良資金及び就農支援資金」に改め、同条第三号中「第八條第一号ハ」を「第八條第一号ニ」に改める。

第七十二條第一項ただし書中「第二條第三項第三号」を「第二條第三項第四号」に改める。

附則

(施行期日)

第一條 この法律は、公布の日から起算して三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。

(農林漁業金融公庫法の一部改正に伴う経過措置)

第二條 この法律の施行前に貸し付けられた第二條の規定による改正前の農林漁業金融公庫法

(次条において「旧公庫法」という。)別表第二の第一号、第一号の二及び第三号に掲げる資金(同表の第三号に掲げる資金については、農業に係るものに限る。)については、なお従前の例による。

第三條 この法律の施行前にした旧公庫法の規定に違反する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。

(農業改良資金助成法の一部改正に伴う経過措置)

第四條 この法律の施行前に貸し付けられた第三條の規定による改正前の農業改良資金助成法第三條第一項の生産方式改善資金、同条第二項の特定地域新部門導入資金、同条第三項の経営規模拡大資金、同条第四項の農家生活改善資金及び同条第五項の青年農業者等育成確保資金については、なお従前の例による。

(政令への委任)

第五條 前三條に定めるもののほか、この法律の施行に關し必要な経過措置は、政令で定める。

(農業経営基盤強化措置特別会計法の一部改正)

第六條 農業経営基盤強化措置特別会計法(昭和二十一年法律第四十四号)の一部を次のように改正する。

第二條第一項中「第二十條第二項」を「第十四條第二項」に、「第二十二條第一項」を「第十六條第一項」に改め、同条第二項中「第二十條第二項」を「第十四條第二項」に改める。

(農業経営基盤強化促進法及び青年等の就農促進のための資金の貸付け等に関する特別措置法の一部改正)

第七條 次に掲げる法律の規定中「第十八條第一

項」を「第十二條第一項」に改める。

一 農業経営基盤強化促進法(昭和五十五年法律第六十五号)第三十五條

二 青年等の就農促進のための資金の貸付け等に関する特別措置法(平成七年法律第二号)第二十條

(持続性の高い農業生産方式の導入の促進に関する法律の一部改正)

第八條 持続性の高い農業生産方式の導入の促進に関する法律(平成十一年法律第百十号)の一部を次のように改正する。

第六條中「第二條第一項の生産方式改善資金」を「第二條の農業改良資金(同法第五條第一項の特定地域資金を除く。)」に、「同法第五條第一項」を「同項」に改める。

理由

農業経営の改善に必要な資金の融通の円滑化を図るため、農業近代化資金に農業経営の改善に伴い必要な資金を追加するとともに、農業改良資金を、新たな農業部門の経営の開始その他の農業改良措置を実施するのに必要な資金に改めるほか、農業協同組合、銀行等が貸し付けることができるようにする等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

農業経営の改善に必要な資金の融通の円滑化のための農業近代化資金助成法等の一部を改正する法律案(内閣提出)に関する報告書

一 議案の目的及び要旨

本案は、農業経営の改善に必要な資金の融通

の円滑化を図るため、所要の措置を講じようとするものであり、その主な内容は次のとおりである。

1 農業近代化資金助成法の一部改正

農協等の民間金融機関の融資に利子補給する農業近代化資金について、現行の施設資金に加え、経営の改善を図るのに必要な長期運転資金を追加すること。

2 農林漁業金融公庫法の一部改正

農業経営基盤強化促進法の認定農業者以外の農業の担い手が経営改善を図るための経営体育成強化資金について、その対象を土地利型農業だけでなく、全農業種目に拡大すること。

3 農業改良資金助成法の一部改正

(一) 都道府県の財政資金を無利子で貸し付ける農業改良資金について、特定の農業技術の導入のための資金から、農業の担い手が高リスク農業にチャレンジするための資金へと改めること。

(二) 都道府県からの直接融資方式に加え、民間金融機関が、都道府県から借り受けて農業者に貸し付ける方式を追加すること。

4 農業信用保証保険法の一部改正

民間金融機関からの農業改良資金の融通が円滑に行われるよう、当該資金を農業信用基金協会による債務保証の対象に追加すること。

5 施行期日

この法律は、公布の日から起算して三月を超えない範囲内において政令で定める日から

施行するものとする。

二 議案の可決理由

本案は、農業経営の改善に必要な資金の融通の円滑化を図るための措置として妥当なものと認め、原案のとおり可決すべきものと議決した次第である。

なお、本案に対し、別紙のとおり附帯決議を付することに決した。

三 本案施行に要する経費

平成十四年度一般会計予算(農林水産省所管)に、担い手育成緊急対策費補助金として八億五千八百万円が計上されている。

右報告する。

平成十四年四月三日

農林水産委員長 鉢呂 吉雄

衆議院議長 綿貫 民輔殿

(別紙)

農業経営の改善に必要な資金の融通の円滑化のための農業近代化資金助成法等の一部を改正する法律案に対する附帯決議

農業を取り巻く事情が大きく変化の中で、農業経営に関連する諸施策を抜本的に見直し、その強力な推進を図ることが重要な課題となっている。

よって政府は、本法の施行に当たり、左記事項の実現に努め、制度資金を通じて農業経営の改善に万全を期すべきである。

記

一 今回の各種制度資金の見直しに当たっては、効果的かつ安定的な農業経営体の育成に資するよう、融資実務面においても、地域や個々の農

業経営の実情に応じ、分かりやすく使いやすいものとなるよう、最大限の工夫を行うとともに、融資の利用実績が低迷してきた要因を解明し、新制度が十分活用されるよう特段の配慮をすること。

また、各種制度資金の融資を受けた者に対しては、着実な経営改善が図られるよう、農業改良普及センター等の指導に万全を期すること。

二 農業近代化資金等の円滑な融通のため、農業信用基金協会の保証能力の一層の向上を図る等保証制度の充実に努めること。

三 各種制度資金の融資枠については、担い手の資金需要の動向等を踏まえ、適切な水準とする。

四 農業改良資金について、高リスク農業へチャレンジするための資金へと抜本的に改めること

にかんがみ、従前、農業改良資金が担ってきた農家生活方式の改善、青年農業者等の育成については、農村現場の実情等を踏まえ、今後とも適切な措置を講ずること。

五 農業近代化資金の融資を担う農協系統については、担い手のニーズに的確に対応し、地域農業の振興に積極的な役割を果たすため、生産資材コストの抜本的引下げ、適切な表示を前提とする農産物販売力の強化など事業・組織の改革を強力に実行すること。

六 農林漁業金融公庫の在り方の検討に当たっては、政府系金融機関全体の在り方を論議する中で、しかるべき時期に改革の方向性を明らかにすること。

右決議する。

農業法人に対する投資の円滑化に関する特別措置法案

右

国会に提出する。

平成十四年二月十五日

内閣総理大臣 小泉純一郎

農業法人に対する投資の円滑化に関する特別措置法

(目的)

第一条 この法律は、農業法人に対する投資の円滑化を図るための特別の措置を講ずることにより、農業法人の自己資本の充実に促進し、その健全な成長発展を図り、もって農業の持続的な発展に寄与することを目的とする。

(定義)

第二条 この法律において「農業法人」とは、農事組合法人、合資会社、株式会社又は有限会社であつて、農業を営むものをいう。

2 この法律において「農業法人投資育成事業」とは、次に掲げる事業をいう。

一 農業法人の持分、株式、新株予約権(商法(明治三十二年法律第四十八号)第二百八十条ノ十九第一項に規定する新株予約権をいう。以下同じ。)又は新株予約権付社債等(同法第三百四十一条ノ二第一項に規定する新株予約権付社債及びこれに準ずる社債として農林水産省令で定めるものをいう。以下同じ。)の取得及び保有

二 前号の規定によりその持分、株式、新株予約権又は新株予約権付社債等を保有している

2 承認会社の代表者又は承認会社の代理人、使用人その他の従業員が、その承認会社の業務に關し、前項の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その承認会社に対して同項の刑を科する。

附則

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して三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。

(公庫の予算及び決算に関する法律の一部改正)
第二条 公庫の予算及び決算に関する法律(昭和二十六年法律第九十九号)の一部を次のように改正する。

第五條第三項中「配当金」の下に「(農林漁業金融公庫及び沖繩振興開発金融公庫の場合に限る。)」を加える。

理由

最近における農業をめぐる諸情勢の変化にかんがみ、農業法人の自己資本の充実を促進し、その健全な成長発展を図るため、農業法人に対する投資育成事業を営もうとする株式会社に対し、農林漁業金融公庫からの資金の出資、農事組合法人の組合員資格の特例その他の措置を講ずる必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

農業法人に対する投資の円滑化に関する特別措置法案(内閣提出)に関する報告書

一 議案の目的及び要旨

本案は、最近における農業をめぐる諸情勢の変化にかんがみ、農業法人の自己資本の充実を

促進し、その健全な成長発展を図るため、所要の措置を講じようとするものであり、その主な内容は次のとおりである。

1 事業計画の承認

農業法人に対する投資育成事業を営もうとする会社は、当該事業に関する計画を作成し、農林水産大臣の承認を受けることができることとする。

2 農林漁業金融公庫法の特例

農林漁業金融公庫は、その業務の特例として、農業法人に対する民間の投資を補完するため、事業計画の承認を受けた会社が農業法人投資育成事業を営むのに必要な資金の出資の業務を行うことができることとする。

3 農業協同組合法の特例

事業計画の承認を受けた会社は、農業協同組合法の特例として、農事組合法人に対して投資を行うことができることとする。

4 農地法の特例

事業計画の承認を受けた会社であって、農協系統及び地方公共団体がその議決権の過半数を有しているものは、農地法の特例として、農業生産法人に対して投資を行うことができることとする。

5 施行期日

この法律は、公布の日から起算して三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ものとする。

二 議案の可決理由

本案は、最近における農業をめぐる諸情勢の変化にかんがみ、農業法人の自己資本の充実を促進し、その健全な成長発展を図るための措置

として妥当なものと認め、原案のとおり可決すべきものと議決した次第である。
なお、本案に対し、別紙のとおり附帯決議を付することに決した。

三 本案施行に要する経費

平成十四年度一般会計予算(農林水産省所管)に、農業法人投資育成株式会社出資補助金として一億円が計上されている。
右報告する。

平成十四年四月三日

農林水産委員長 鉢呂 吉雄

衆議院議長 綿貫 民輔殿

(別紙)

農業法人に対する投資の円滑化に関する特別措置法案に対する附帯決議

農業を取り巻く諸情勢の変化に対処し、農業の持続的な発展に向け望ましい農業構造を確立するため、家族農業経営発展の支援と併せ、農業経営の法人化を推進し、その経営基盤の強化を図ることが重要な課題となっている。
よって政府は、本法の施行に当たり、左記事項の実現に万全を期すべきである。

記

一 農業経営の法人化に当たっては、専業的家族経営とともに地域農業の核となる農業法人を育成する観点から、本法に基づく投資制度を適切に運営するとともに、各種の政策支援の充実を図ること。

二 農業法人投資育成会社の農業法人への投資に当たっては、農業法人の実態や意向を十分に踏まえて投資基準を作成するなど、農業法人の健全な育成に資するような適切な運営がなされる

よう、留意すること。

三 農業法人に対する投資育成事業の実施に当たっては、農業法人の経営の自立性を損なわないうよう配慮すること。

右決議する。

特定機器に係る適合性評価の欧州共同体との相互承認の実施に関する法律の一部を改正する法律案

右

国会に提出する。

平成十四年二月二十二日

内閣総理大臣 小泉純一郎

特定機器に係る適合性評価の欧州共同体との相互承認の実施に関する法律の一部を改正する法律

特定機器に係る適合性評価の欧州共同体との相互承認の実施に関する法律(平成十三年法律第百十一号)の一部を次のように改正する。

題名を次のように改める。

特定機器に係る適合性評価の欧州共同体及びシンガポール共和国との相互承認の実施に関する法律

第一条中「協定」を「日欧協定」という。及び新たな時代における経済上の連携に関する日本国とシンガポール共和国との間の協定(以下「日シ協定」と改め、「我が国と欧州共同体」の下に「及びシンガポール共和国」を加える。

第二条第二項第一号中「協定」を「日欧協定」に、「通信端末機器等附属書」を「日欧協定通信端末機器等附属書」に改め、同項第二号中「協定」を「日欧

協定に、「電気製品附属書」を「日欧協定電気製品附属書」に改め、同項に次の二号を加える。

三 日シ協定附属書Ⅲの通信端末機器及び無線機器に関する分野別附属書(以下「日シ協定通信端末機器等附属書」という。)第B部第一節の表の下欄に掲げる関係法令及び運用規則に定める通信端末機器及び無線機器

四 日シ協定附属書Ⅲの電気製品に関する分野別附属書(以下「日シ協定電気製品附属書」という。)第B部第一節の表の下欄に掲げる関係法令及び運用規則に定める電気製品

第二条第四項中「欧州共同体」の下に「若しくはシンガポール共和国」を加え、「協定第一条(a)」を「日欧協定第一条(a)又は日シ協定第四十五条1(a)」に改め、同条第五項中「協定第一条(b)」を「日欧協定第一条(b)又は日シ協定第四十五条1(b)」に改め、同条第六項中「合同委員会」とは、協定第八条1を「日欧合同委員会」とは、日欧協定第八条1の合同委員会をいい、「日シ合同委員会」とは、日シ協定第五十二条1に改め、同条第七項中「協定第九条1」を「日欧協定第九条1又は日シ協定第五十三条1」に改め、同条第八項第一号から第三号までの規定中「通信端末機器等附属書」を「日欧協定通信端末機器等附属書」に改め、同項第四号及び第五号中「電気製品附属書」を「日欧協定電気製品附属書」に改め、同項に次の二号を加える。

六 日シ協定通信端末機器等附属書第B部第二節の表の下欄に掲げる関係法令等 第二項第三号に掲げる特定輸出機器
七 日シ協定電気製品附属書第B部第二節の表の下欄に掲げる関係法令等 第二項第四号に

掲げる特定輸出機器

第三条第四項中「協定第九条1及び2」を「日欧協定第九条1及び2又は日シ協定第五十三条1及び2」に改める。

第五条第一項第一号から第三号までの規定中「通信端末機器等附属書」を「日欧協定通信端末機器等附属書」に改め、同項第四号及び第五号中「電気製品附属書」を「日欧協定電気製品附属書」に改め、同項に次の二号を加える。

六 第二条第八項第六号に係る国外適合性評価事業 日シ協定通信端末機器等附属書第B部第四節の表の下欄に掲げる指定基準

七 第二条第八項第七号に係る国外適合性評価事業 日シ協定電気製品附属書第B部第四節の表の下欄に掲げる指定基準
第十条中「協定」を「日欧協定又は日シ協定」に改める。

第十一条中「協定第八条7」を「日欧協定第八条7又は日シ協定第五十二条6」に、「合同委員会」を「日欧合同委員会又は日シ合同委員会」に改める。

第十三条第一項第六号中「協定」を「日欧協定又は日シ協定」に改め、同条第二項中「協定第九条4」を「日欧協定第九条4又は日シ協定第五十三条4」に改める。

第二十九条中「の適合性評価機関」を「又はシンガポール共和国の適合性評価機関」に、「協定第一条1(d)」を「日欧協定第一条1(d)に、が行う指定(協定第一条1(c)を「又はシンガポール共和国の指定当局(日シ協定第四十五条1(d)に規定する指定当局をいう。)が行う指定(日欧協定第一条1(c)又は日シ協定第四十五条1(c)に改める。

第三十条第一項中「協定第八条7」を「日欧協定

第八条7又は日シ協定第五十二条6」に、「合同委員会」を「日欧合同委員会又は日シ合同委員会」に改め、同項第一号及び第二号中「欧州共同体」の下に「又はシンガポール共和国」を加え、同条第二項中「協定第六条1又は2」を「日欧協定第六条1若しくは2又は日シ協定第五十一条1若しくは2」に改め、「欧州共同体」の下に「又はシンガポール共和国」を加える。

第三十八条中「協定第七条2又は3」を「日欧協定第七条2若しくは3に、「合同委員会」を「日欧合同委員会」に改め、「行うこと」の下に「を決定し、又は日シ協定第五十一条2若しくは第五十三条1(c)の規定により日シ合同委員会がこれらの規定に規定する合同検証を行うこと」を、「欧州共同体の職員の下に「又は日シ合同委員会の指定するシンガポール共和国の職員」を加える。

第四十三条中「第一号」の下に「及び第六号」を加える。

第四十四条第一項第一号中「第二項第八項第一号の下に「及び第六号」を加え、同項第三号中「及び第五号」を、「第五号及び第七号」に改め、同条第二項第一号及び第二号中「欧州共同体」の下に「又はシンガポール共和国」を加える。

附 則

(施行期日)

第一条 この法律は、新たな時代における経済上の連携に関する日本国とシンガポール共和国との間の協定の効力発生の日から施行する。ただし、次条の規定は、公布の日から起算して六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。

(準備行為)

第二条 この法律による改正後の特定機器に係る適合性評価の欧州共同体及びシンガポール共和国との相互承認の実施に関する法律(以下「新法」という。)第二条第八項第六号又は第七号に係る国外適合性評価事業に關し新法第五項第二項の規定による調査を行う者についての新法第十四条第一項の規定による指定及びこれに關し必要な手続その他の行為は、この法律の施行前においても、新法第十五条から第十七条まで、第十八条第一項、第二十三条第一項及び第二項並びに第四十条第四項の規定の例により行うことができる。

(独立行政法人製品評価技術基盤機構法の一部改正)

第三条 独立行政法人製品評価技術基盤機構法(平成十一年法律第二百四号)の一部を次のように改正する。

第十一条第二項第九号中「特定機器に係る適合性評価の欧州共同体との相互承認の実施に關する法律」を「特定機器に係る適合性評価の欧州共同体及びシンガポール共和国との相互承認の実施に關する法律」に改める。

理 由

新たな時代における経済上の連携に関する日本国とシンガポール共和国との間の協定の適確な実施を確保するため、通信端末機器、無線機器及び電気製品に係る国外適合性評価事業に関する認定等に必要な事項を定めるほか、電気通信事業法、電波法及び電気用品安全法の特例を定める等の措

置を講ずる必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

特定機器に係る適合性評価の欧州共同体との相互承認の実施に関する法律の一部を改正する法律案(内閣提出)に関する報告書

一 議案の目的及び要旨

新たな時代における経済上の連携に関する日本国とシンガポール共和国との間の協定(以下、「協定」という。)の適確な実施を確保するため、通信端末機器、無線機器及び電気製品に係る国外適合性評価事業に関する認定等に必要事項を定めるほか、電気通信事業法、電波法及び電気用品安全法の特例を定める等の措置を講じようとするものであり、その主な内容は次のとおりである。

1 題名

題名を「特定機器に係る適合性評価の欧州共同体及びシンガポール共和国との相互承認の実施に関する法律」に改める。

2 目的

協定の適確な実施を確保するため、国外適合性評価事業の実施に必要な事項を定めるほか、電気通信事業法、電波法及び電気用品安全法の特例を定める等の措置を講じ、もって我が国とシンガポール共和国との間の特定機器の輸出入の円滑化に資することを目的に追加する。

3 定義

特定輸出機器として、協定の分野別附属書に掲げるシンガポール共和国の関係法令等に

定める通信端末機器及び無線機器並びに電気製品を追加する等、規定の整備をする。

4 国外適合性評価事業の認定関係

特定輸出機器に関しシンガポール共和国の関係法令等に定める技術上の要件について適合性評価の事業を行うこととする者は主務大臣の認定を受けることができることとする、主務大臣が所要の監督を行うことができることとする等、規定の整備をする。

5 電気通信事業法等の特例関係

協定に基づき登録を受けたシンガポール共和国の適合性評価機関が実施した特定輸入機器に係る適合性評価の結果を、電気通信事業法、電波法及び電気用品安全法における適合性評価の結果とみなす等、電気通信事業法等の特例に係る規定の整備をする。

6 施行期日

この法律は、一部を除き、協定の効力発生の日から施行する。

二 議案の可決理由

本案は、新たな時代における経済上の連携に関する日本国とシンガポール共和国との間の協定の適確な実施を確保するための措置として妥当なものと認め、これを可決すべきものと議決した次第である。

なお、本案に対し、別紙のとおり附帯決議を付することに決した。

平成十四年四月三日

衆議院議長 綱貫 民輔殿
経済産業委員長 谷畑 孝
衆議院議長 綱貫 民輔殿

(別紙)

特定機器に係る適合性評価の欧州共同体との相互承認の実施に関する法律の一部を改正する法律案に対する附帯決議
正する法律案に對する附帯決議
政府は、本法施行にあたり、次の諸点について適切な措置を講ずるべきである。

一 本法の施行により我が国とシンガポール間の貿易の促進が期待されるが、同時に輸入の増大による国内産業への影響を緩和するため、政府は構造改革を進めながら、新規産業・市場の創出、人材の育成等適切な施策を講ずること。

二 近年の二国間あるいは地域間における自由貿易協定の締結に向けた国際的動向にかんがみ、政府は、経済連携協定が今後ともWTOの多国間主義と整合的でありこれを補完するものとなるよう努めながら、その締結の拡大に向けての取組みを進めること。

三 適正な競争原理の下で、認証に係るコストの低減、認証サービスの質的充実等利用者の利便性の向上を図るため、認証業務への一層の民間参入を促進するとともに、国際的にも信頼される認証機関の育成に努めること。

日本たばこ産業株式会社法の一部を改正する法律案

右
国会に提出する。

平成十四年二月十五日

内閣総理大臣 小泉純一郎

日本たばこ産業株式会社法の一部を改正する法律

日本たばこ産業株式会社法(昭和五十九年法律

第六十九号)の一部を次のように改正する。

第二条第一項中「発行済株式」を「成立の時に政府に無償譲渡された会社の株式」に改め、同条第二項を同条第四項とし、同条第一項の次に次の二項を加える。

2 前項に規定する株式については、株式の分割又は併合があつた場合は、その株式の数に分割又は併合の比率(二以上の段階にわたる分割又は併合があつた場合は、全段階の比率の積に相当する比率)を乗じて得た数をもつて、その株式の数とする。

3 政府が前二項の規定により保有する株式は、会社の発行済株式の総数の三分の一を超えるものでなければならぬ。

附則第十八条を次のように改める。

第十八条 削除

附則

この法律は、平成十四年四月一日から施行する。

理由

日本たばこ産業株式会社の民営化を段階的に進める観点から、同社の株式の政府保有比率の引下げを行う必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

日本たばこ産業株式会社法の一部を改正する法律案(内閣提出)に関する報告書

一 議案の目的及び要旨

本案は、日本たばこ産業株式会社の民営化を

段階的に進める観点から、同社の株式の政府保有比率の引下げを行うとともに、同社が機動的に新株等の発行を行い得るようにするため、所要の措置を講じようとするもので、その主な内容は次のとおりである。

1 政府は、日本たばこ産業株式会社の成立の時に政府に無償譲渡された同社の株式の総数の二分の一以上に当たる株式を保有していなければならぬこととする。政府が保有する株式は、同社の発行済株式の総数の三分の一を超えるものでなければならぬこととする。

2 政府は、当分の間、日本たばこ産業株式会社の発行済株式の総数の三分の二以上に当たる株式を保有していなければならぬこととする。附則第十八条を廃止することとする。

3 その他所要の規定の整備を行うこととする。

4 この法律は、平成十四年四月一日から施行することとする。

二 議案の修正議決理由

日本たばこ産業株式会社の民営化を段階的に進める観点から、同社の株式の政府保有比率の引下げを行うとともに、同社が機動的に新株等の発行を行い得るようにするため、所要の措置を講じようとする。これは、時宜に適するものと認めるが、施行期日について修正を行う必要がある。本案は、別紙のとおり修正議決すべきものと決した次第である。

三 本案施行に伴う予算措置

本案施行に伴い、平成十四年度特別会計予算（国債整理基金特別会計）において、日本たばこ

産業株式会社の株式の売払収入として約三千三億円が措置されている。

右報告する。

平成十四年四月三日

財務金融委員長 坂本 剛二

衆議院議長 綿貫 民輔殿

〔別紙〕

（小字及び―は修正）

附 則

公布の日
この法律は、平成十四年四月一日から施行する。

衆議院会議録第十一号(二)中正誤

ベシ 段 行 誤

二四 上 二 連絡納税制度 連結納税制度

明治二十五年三月三十一日
第三種郵便物認可

(第七号の発送は都合により後日となるため、第二十号を先に発送しました。)

発行所	〒一〇五―八四四五 東京都港区虎ノ門二丁目
財務省印刷局	
電話	03 (3587) 4294
定価	本号一部 一〇〇五円 別