

第百五十四回
国会

参議院国土交通委員会會議録第十五号

平成十四年五月二十三日(木曜日)

午前十時開会

委員の異動

五月二十一日

辞任

荒井 正吾君

谷林 正昭君

藤原 正司君

五月二十二日

辞任

桜井 新君

櫻井 充君

五月二十三日

辞任

池口 修次君

補欠選任

桜井 新君

櫻井 充君

池口 修次君

補欠選任

荒井 正吾君

谷林 正昭君

補欠選任

高橋 千秋君

出席者は左のとおり。

委員長
理事

北澤 俊美君

鈴木 政二君

脇 雅史君

藤井 俊男君

弘友 和夫君

大江 康弘君

委員

荒井 正吾君

木村 仁君

北岡 秀二君

月原 茂晴君

野上浩太郎君

野沢 太三君

松谷蒼一郎君

森下 博之君

森山 裕君

国務大臣

国土交通大臣

副大臣

国土交通副大臣

大臣政務官

国土交通大臣政務官

事務局側

常任委員会専門員

政府参考人

文部科学大臣官房審議官

文部科学大臣官房審議官

国土交通大臣官房審議官

国土交通大臣官房審議官

国土交通省総合政策局長

国土交通省国土計画局長

国土交通省国土・水資源局長

国土交通省住宅局長

国土交通省鉄道局長

国土交通省自動車交通局長

吉田 博美君

佐藤 雄平君

高橋 千秋君

谷林 正昭君

葉科 満治君

統 訓弘君

大沢 辰美君

富樫 練三君

田名部匡省君

淵上 貞雄君

扇 千景君

月原 茂晴君

森下 博之君

杉谷 洸大君

坂田 東一君

素川 富司君

風岡 典之君

岩村 敬君

小峰 隆夫君

河崎 広二君

三沢 真君

石川 裕己君

洞 駿君

国土交通省海事局長

国土交通省港湾局長

国土交通省政策統括官

徳留 健二君

安富 正文君

川島 毅君

徳留 健二君

本日の会議に付した案件

○政府参考人の出席要求に関する件

○国土交通省設置法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○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(内閣提出、衆議院送付)

○船舶職員法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(北澤俊美君) ただいまから国土交通委員会を開会をいたします。

まず、委員の異動について御報告をいたします。

去る二十一日、藤原正司君が委員を辞任され、その補欠として池口修次君が選任されました。

また、本日、池口修次君が委員を辞任され、その補欠として高橋千秋君が選任されました。

○委員長(北澤俊美君) 政府参考人の出席要求に関する件についてお諮りをいたします。

国土交通省設置法の一部を改正する法律案及び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の審査のため、本日の委員会に文部科学大臣官房審議官坂田東一君、文部科学大臣官房審議官素川富司君、国土交通大臣官房長風岡典之君、国土交通省総合政策局長岩村敬君、国土交通省国土計画局長小峰隆夫君、国土交通省土地・水資源局長河崎広

二君、国土交通省住宅局長三沢真君、国土交通省鉄道局長石川裕己君、国土交通省自動車交通局長洞駿君、国土交通省海事局長安富正文君、国土交通省港湾局長川島毅君及び国土交通省政策統括官徳留健二君を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長(北澤俊美君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(北澤俊美君) 国土交通省設置法の一部を改正する法律案及び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の両案を一括して議題といたします。

両案の趣旨説明は既に聴取いたしておりますので、これより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言をお願いします。

○谷林正昭君 おはようございます。民主党・新緑風会の谷林正昭でございます。

四十分間時間をいただきましたので、この法律案について少し質疑をさせていただきたいというふうに思っています。

そこでまず、大臣の提案理由の説明の中に、「地球環境問題や少子高齢化社会への対応」という文言が出てまいります。ところが、五月のこの

広報誌、国土交通省の広報誌の特集の中で、「二十一世紀の高齢社会を迎えて」という、岩村総合政策局長、会談を開きながら、非常に将来に向けて決意を語られながらやっておいでになります。

そこで、これは高齢化社会なのか高齢社会なのかということになってきますと、別に私はこだわ

るわけではございませんけれども、この提案の中でそういうふうにく。そしてその中で、設置の

この法案の大きなポイントには運輸支局を作ってい

く。その運輸支局の中には、これまで海運支局としてまた陸運支局があったものを統合してそして運輸支局を作っていく、これが大きな目玉になっているというふうに思っています。その理由はここにも、提案理由のところに書いてありますけれども、行政改革、組織のスリム化に努めながら、そして運輸支局の設置、行政サービスを国民に向上していく、こういうような理由でされているというふうになっております。

私、いろいろ現場で運輸産業に携わっておりまして。したがって、海運支局もよく行ったり来たりして、陸運支局もよく行ったり来たりして、現場にいたときは、そういうことを考えたときに、非常にそこに頑張っていて、現場の人たちは忙しい中で頑張っておいでになる。そういうときに、この二つを一つに統合して、そして事務所をどうするのかはまだ分かりませんが、けれども、果たしてそれが効率よく行政のサービスに、行政サービスの向上につながるかどうかと思うと、私はそうじゃないんじゃないかという危惧をいたします。

そういう意味で、この行政改革、組織のスリム化にどうつながるのか。そしてまた、その行政サービスの低下につながるようにするためのサービスの向上の担保、こういうものは私は是非必要ではないか。

そういう意味でも、高齢社会に向けての地域との密着したそういう機関でありたいということが述べられておりますので、そこら辺りを、大臣の方から基本的な考えを聞かしていただきたいと思っております。

○国務大臣(岡田豊君) おはようございます。お世話になります。

今、谷川議員からお話ございました高齢社会あるいは少子高齢化社会、冒頭にそのお話がございましたので、そのことに関しましては、まだ今、日本の社会情勢の中では高齢化しつつあります。そして、二〇一五年には完全に高齢社会に入ります。進行形のために高齢化という言葉を使ってお

りますし、また少子ということでも、一・三四人からやがて一・二ぐらいになるであろうと言われているけれども、年によつては、今回、今年少し、昨年のデータを見ますと一・三四が少し増えたところもまだございますけれども、総体的には減りつつあるという今、進行形でございますので、そういう意味で私は少子高齢化社会と申しました。

やがて何年かには高齢社会に突入してしまうと。化がなくなつて完全な高齢社会になるということはあると思いますので、私は、そういう認識の下に、少子高齢化という化を付けさせていただきまして、進行形であるということを表示したかったわけでございます。

それから、今、谷川議員が、名前言っちゃ悪いけれども、職員として、社員というんでしょうか、日通としている人などところを御経験があるということから今のお話でございます。失礼しました。社名言っちゃいけないのか、ごめんなさい。陸運支局、海運支局、両方とも行ってその実態を御存じだということ、大変うれしい話でございます。

そういう実際にお使いいただいた皆さん方の声を私は聞きながら、これを改善していくということが大変大事であると思っておりますので、今、両方ともお使いをいただき、両方のいいところもまたデメリットも御存じのほうでございますので、私たちはそのデメリットを少しでもなくするというところで今回この法案を出させていただいた次第でございます。

それと申しますのも、自動車の交通行政とかあるいは海事行政に加えて、今後は鉄道、観光、そういうことも加味していかなければいけないと思っておりますので、そういう総合的な窓口にしよつたということで、本来は、今御指摘のように、建物はまだ別々にあるじゃないかというお話もございまして、私は、これは国土交通省になりましたときに、財務大臣に、本来は一つのビルにしてしまふぐらいの財力があれば一番ワン

ストップサービスにいいんですけれども、残念ながら今の段階ではまだ国土交通省の財政の中で統一したビルの中に入ることができないと。

また、今までの関連から、なるべく港に近いところにあるとか、そういう便利さもございまして、これは財政的にもできませんけれども、その離れている特性というものをなくすることなく、なおかつ、いずれの庁舎におきましても陸運とか海運とか、そういうものを問わず、交通・観光行政にも関するすべての事務の受付をどちらでも可能になると。

そういうことで、今までのアクセスポイントを増やしていくということに私はつながっていくと、つなげていきたい。そういうふうな感じ、今回法案を提出させていただいたわけですから、輸送の安全の確保は最も重要なことでございまして、また、それを使つていただく、今の谷川議員の御経験のように、利用していただく皆さん方が、私は監査の、旅費の増額が、これは余り増えていけないんですけれども、やっぱり今の状況では、新たに監査課というものを設置いたしましたので、そういう意味では、両方を監査するということ、少しづらいは旅費等々が増えても仕方がないなとは思いますが、それをなるべく少なくし、なおかつこの監査等々では後で、事後のチェック体制というものを強化して無駄遣いがないようにしていきたいと、そのように国民の利便性を考えた法案であるというふうに御認識賜れば有り難いと思っております。

○谷川正昭君 是非、せっかく新しい組織になるということでございますから、そこに働いている人たちが、あるいはそれを利用する人たちが、あるいは指導を受ける人たちが、そういう人たちがやっぱり使い勝手がいいように、そしてまた信頼できる組織に是非していかねばならないのではありませんかというふうに思っています。単なる支局長さんが一人減っただけということだけでは私は今の

組織再編にはなじまないんじゃないかなというふうに思っています。是非、サービスの向上と組織のスリム化というよりも効率のいい運営、こういうことに努めていただきたいというふうに思っております。

そこで、今ほど大臣の方からありましたように、これまでのそういう組織の役割はいわゆる事業監督型の組織だったというふうに思います。ところが、規制緩和になって、それぞれ参入も自由になり、退出も自由になり、より運賃も自由になり、そういう規制が外れたことによって公平な、公正な土壌で、公正な土俵で勝負をする、競争をする、そういうことになっていきますと、どう公平な土俵を確保するかどうかのも大きな組織の役割になってくるというふうに思います。事業監督行政から、いわゆる環境問題や安全問題、これをより規制をしっかりと守っていく体制、それから公平な土俵で勝負がされているか、競争がされているかといういわゆる事後チェック型の行政がこれから望まれる、この組織が一番大きな課題になってくるというふうに私は思います。

そういう意味で、この提案の中にも書いてありますけれども、事業監督行政からの脱却ということも含め、そして一方では事後チェック型の体制をいかに強化していくか、そして安全や環境の規制強化をいかに守っていくか、こういうことを考えたときには、その対策、具体的なものがなければならぬというふうに思いますので、具体的なそういう事後チェック型行政あるいは安全、環境に対応する体制、こういうものについてお聞かせいただきたいと思っております。

○政府参考人(岡田典之君) 国土交通省、御案内のとおり、今年の二月まで需給調整規制の廃止というところで進めてまいりました。抜本的な規制改革というものを進めてきたわけでございます。これらの規制改革後におきましても、先生今御指摘いただきましたように、安全の確保とかあるいは環境問題というものも引き続き重要な課題であると、このように考えております。

したが、いまして、交通事業者の自主性というものの發揮というものを確保する観点から、事前規制の手法から脱却するというとともに、利用者へのサービスの低下とか安全、環境問題、こういった問題が生ずることのないよう、事業者に対する監督、こういった事後的なチェック機能の強化ということも必要であります。また、併せて必要な社会的な規制というものを確実に実施をしなければならぬと考えております。

具体的に、例えば自動車関係ということで申し上げますと、その取組の一環として、統一的な監査方針とか、あるいは行政処分につきましては、基準を制定するとか、あるいは重大な事故等の違法性の高いような事業者につきましては、こういったものについて重点監査をするというような取組。さらには、違反事業者に対する厳正な処分という、いわゆる事後チェック機能の強化というものを図ることとしております。

また、安全面で、例えばタクシーにつきましては運行管理者の選任の義務付け、こういったものも講じておまして、必要に応じて業務改善命令とかあるいは緊急調整措置の制度を設けるなど、社会的な面からの規制というものについてもこれは実施しなければならぬ、このように考えております。

さらに、環境面につきましては、御案内のように、自動車のNOx・PM法の改正が行われまして、PMを対象にするだとかあるいは対象地域を拡大するというようなことも行われておりますので、こういったものを通じて、自動車運送事業者に対する指導とかあるいは街頭検査の充実とか、そういう取組も強化をしなければならぬと考えております。

今、自動車につきまして申し上げましたけれども、海運関係だとかあるいは鉄道につきましても、いろんな取組というものをやっているところであり、また、これらの取組を確実に実施していくという意味での組織的な対応ということでございます。

すけれども、まず地方運輸局の本部、これは八部ありますけれども、それを改編しまして交通環境部というものを新設をしたい。これによりまして、交通の安全だとか環境の保護とか、そういった新たな課題への取組というものを強化をしたいと思っております。

また、事後チェック機能というものを担う組織として、本局、支局、それぞれ組織体制の整備を行っております。例えば、本局におきましては自動車交通部に監査指導課というものを設けると。また、海運関係につきましても部を再編をしまして海上安全環境部を設置するというようなことをしていきたい。それから、支局におきましても、先ほど大臣の御答弁がありましたけれども、監査課というものを設けるということでチェック機能の強化というものをやっていきたい。さらに、旅費についても増やすとか、あるいは監査関係の情報についてのIT化というようなものについても力を入れていかなければならないと思っております。

今申し上げましたようなことで、安全、環境に対する事後チェック機能というものを効果的に果たしていく、そういうことができるような体制整備、これに努力をしていきたいと思っております。

○谷林正昭君 今、御答弁されましたように、交通運輸産業ではほとんど規制が取り払われましたので、競争が過激になってくるというふうにも危惧されます。そこに働く人たちがあるいは利用する人たちの安全、生命と財産を守るというのが一番大きな役割に、この現場で監視をするということが大事になってくるというふうに思いますので、よろしくお願いをしたいというふうに思いますが、そういう意味では、この提案理由の中にもありますけれども、いわゆる地域密着型公共交通行政、こういう言葉が出てまいっております。これが非常に分かりやすいようで非常にいいまいではないかというふうに私は考えました。

じゃ、この地域密着型公共交通行政への転換、

具体的にはどういうことなのか、お聞かせいただきたいというふうに思います。

○政府参考人(岩村敬君) ただいまの官房長の方からも答弁ございましたように、本年の二月、道路運送法の改正法が施行されたということで、需給調整規制の撤廃が進んだわけでございます。その結果、公共交通サービスの提供、そして供用廃止は原則として自由になったわけでございます。そして、その結果として、従来のように収益性の高い路線で赤字路線を支えるという事業者の内部補助を前提として公共交通サービスの維持向上を図るということが困難になったわけでございまして、すなわち、個々の路線ごとに観光を始めとする地域振興など地域の取組と一体的にサービス水準の向上を図っていくこととなります。行政サイドとしては、従来の事業監督型行政ではこういった公共交通のサービスの維持というのができないということになったわけでございます。

そのため、再編後の運輸局におきましては、運輸支局を窓口としながら、地方公共団体、そして交通事業者、観光関係者等との連携を強化する、そしてブロックごとの公共交通の現状診断を行います。また、地方ブロック公共交通・地域交通環境計画、さらには個別の公共交通サービスの改善のための具体策、そしてその役割分担を定めます公共交通活性化総合プログラム、こういったものを策定していくことにしているわけでございます。

こういった行政手法を通じて、従来の事業者監督行政から地域密着型行政に転換していき、それによって地域のニーズにきめ細かく対応した公共交通のサービスの充実に取り組むたいと、それが今申し上げている地域密着型の行政への転換という意味でございます。

○谷林正昭君 そういうことになってきますと、欠かせないのは、私は、その地方自治体との連携、連絡、そういうものが絶対欠かせない。その地方でいかに公共交通を利用してもらうか、あるいは利用しやすいものを作っていくか、それはやっぱり国土交通省のこれまでの監督指導ではな

くて、地域の人たちの声をよく聞いて指導していくといえますか、認可、許可といふことになるのかどうか分かりませんが、そういう地方公共団体とのそういう連携、連絡について、あるいは関係機関、警察だとかいろんな、道路を直すときには、これも国土交通省でありますけれども、地方整備局とか、いろいろあるうかというふうな思いいます。そういうところの連携をどう今後取っていくのか、具体的な対策があればお聞かせいただきたいと思っております。

○政府参考人(岩村敬君) 再編後の地方運輸局が地域密着型公共交通行政を進めていく上に、地方公共団体との連携を強化する、また地域のニーズをきめ細かく把握する、更には施策の実施に当たってブロックの機関、そして都道府県ごとに設置された関係機関、こういったところと協力していくことが極めて重要であるという点、御指摘のとおりでございます。そういう意味で、今回、地方運輸局の管轄区域と地方整備局の管轄区域を合わせたということも一つの考え方に基づくものでございます。

また、地方公共団体との間では、まず管轄の運輸支局を通じて、地域の公共交通の動向につきましまして日常的に情報交換を行うようにします。また、地方ブロック公共交通・地域交通環境計画、公共交通活性化総合プログラム、先ほど申し上げた幾つかのプログラムでございますが、この策定に際して、関係する都道府県、そして関係市町村に策定作業に直接参加をしていただくというのを考えておまして、それによりまして地方に密着した意見を反映させることにいたしましたわけでございます。

さらに、公共交通機関の活用等により渋滞を緩和するための取組を行う地方公共団体に対しましては、地方整備局、そして今、委員御指摘の警察とともに助言を行う必要があるわけでございまして、国土交通省として、統合されたそういったメリット、地方整備局と地方運輸局が一体となつて動けるといったそういったメリットも活用しながら

ら、地域のニーズに的確にこたえることができるよう、連携を更に強化をしていきたいというふうに考えております。

○谷林正昭君　是非連携を密にしながら、そこそ地方が活性化する一つの大きなポイントを握っているのは交通運輸産業だというふうに思っておりますので、よろしくお願いいたします。

次に、観点を変えまして、観光行政についてお尋ねをいたします。

大臣も盛んに観光行政に力をお入れになっているということも聞いておりますし、行動も素早く取っておいでになります。そういうことを考えたときに、この観光行政について、今、本省には総合企画課の中にあるんですかね、観光の一番トップというのは。そこから運輸局、支局というふうの流れ出ていったときに、どうも片手間に観光行政をやっているのではないかという心配がございます。

そういうことがないかなと思ひながらも実は今日質問させていただくんでありますけれども、この観光行政、観光振興ということにもっともっと力を入れていく、そして国民の理解を得ながら観光産業を發展させていくということになったときには、強力なリーダーシップが私は必要だということに思ひます。それは、観光協会というものもあるのかも分かりませんが、いろんな協会があるのかも分かりませんが、リーダーシップをまず取るとしたら、やっぱり私は国土交通省だと

いうふうに思いますので、この観光行政について、更なる活性化に向けての組織系統が私は不明確ではないかというふうに指摘をさせていただきますが、今後のこの観光振興についての対策をお聞かせいただきたいというふうに思います。

○政府参考人 岩村敬君　観光行政につきまして、今、委員、総合企画課とおっしゃいました。私の総合政策局の中に観光部がございまして、観光部の方で観光行政取りまとしております。

委員御承知のように、観光に関する直接消費は

二十二兆六千億、さらに生産波及効果を含めると五十三兆八千億と。そして、全体では四百二十万人強に及ぶ雇用を創出しているということと、地域にとって非常に大きな産業になっているわけでございます。すなわち、地域振興の一つの柱になろうかというところでございます。

そういう意味で、今回、観光行政に関しては本省が各、他の行政機関と連携して施策を進めるのは当たり前で、当然のことでございますが、加えて、地方でも観光行政について、今申し上げたように、地域と密着しているという点で、地域でいろいろ行政をブロック機関、更には都道府県等々と連携しながら進められるようにすること、今度の組織の改正の中でも地方運輸局、そして支局に観光の行政の一端を担っていただくように考えているわけでございます。

具体的には運輸支局が、これは県単位でございますが、ここでは県との連携、そこで都道府県単位できめ細かい観光行政をいろいろ打ち合わせながらやっていく、更に届出、更には登録の窓口にもなっておりますので、そういう行政サービスの向上という面も出てくるかというふうに思っております。また、運輸局では、当然のことながら地方整備局、そして都道府県、ブロック全体としての都道府県、こういったところとの連携を通じてなうものを計画し、そして実施をしていくことを考えているわけでございます。

どうしても、本省だけでやっておりますと、この観光の問題も地域それぞれによって、またブロックそれぞれによっていろいろ特徴もございます。そういう意味で、地方の運輸局、そして更には支局を通じて観光行政を発展さしていきたいというふうな考えているわけでございます。

○谷林正昭君 今日の、五月の広報誌でもトップを飾って、「旅フェア二〇〇二」という、こういうレポートも出されております。そういう意味で、先ほど膨大な数字挙げられました。正に一つで、産業の活性化の大きな柱を担える部分だということぶ

うに思いますので、この観光振興については非
れからも官民併せて、力を合わせながらの、国民
の理解を得ながらの発展を期待するところでござ
います。

次にいらしていただきますが、先ほど二月一日から規制が取っ払われた、こういう答弁もございましたし、そのとおり今動いております。そこで、私の事務所にとくさんのメールが実は入ってきまして、その一つ、タクシー運転手の方々が正に悲鳴を上げているというのが今の現状であります。競争がどんどん激しくなる、景気が上向かならない、そういう中で一段と労働条件の切下げ、賃金の切下げ、こういうものが行われて、やむにやまねず会社を去って、新しいアルバイトと両方できるような会社に行かざるを得ないという、そういうようなメールもたくさん実は来ております。

そこでお尋ねをするわけでございますが、その二月一日以降にこういうことが恐らく予想ができたというふうには私は思いますので、その実態をどう把握しておいでのなるのかお聞きしたいということもありますし、いわゆるイエローカードを出しますよという、そういう地域も二月一日以降指定をされております。都道府県名でいくと百四十地域というようなところが指定をされて、こういうふうに一覧表が出ておるわけでございます。

そういう意味で、この実態把握について、タクシーの今の状況の実態把握についてどういふふうにとらえられているのか、お聞かせをいただきたいと思います。

○政府参考人（洞駿君） お答え申し上げます。

二月一日以降におきますタクシー業界の実態についてのお尋ねでございますが、四月三十日まで全国におきまして五十二社から新規参入の許可申請が出ております。二十六社から営業区域拡大の認可申請が出ております。そして、六百二十一社から約三千台の増車の届出がなされております。また、運賃関係につきましては、初乗り運賃額を五百円とする申請のほか、五千円を超える部分について五割引きとする遠距離割引運賃など、

低額な運賃とする申請もなされております。

現時点では、改正道路運送法施行後三か月半が経過したばかりでございます。新規参入や運賃の申請につきましては、そのほとんどが現在審査中でございます。

今回の道路運送法の改正によってタクシー事業に与える影響が、これは規制緩和をにらんで事前に新しいニューサービスを導入したり、あるいは既に車両を新しくしたりという、そういう形で目に見ええるものがございますけれども、もう少しはっきりとこの規制緩和の影響が具体的に消費者サービスとか、そういった面で見える形で表れるにはもう少しばらくの時間が必要ではないかと考えております。

なお、道路運送法改正後の措置といたしまして、先生今御指摘になりましたとおり、実車率や一日一社当たりの営業収入の動向を勘案して、輸送の安全と利用者利便の確保の観点から、監査等による重点的な監査が必要な地域としての特別監査地域、監視地域というものを全国百四十か所について指定するなどしているところでございます。その後のタクシー事業の実態等についても、いろんなデータはこれからも出てまいりますから、今後ともタクシー事業の状況について注意深く見守ってまいりたいと考えております。

○谷林正昭君　その最前線が私は運輸支局であり、その指導をしつかりやるのが運輸局と、こういう役割、それを統括するのが本省の役割、そういうふうにしておりまし、是非、競争はするけれども安全が損なわれるということのないような指導をお願いしたいなというふうに思っています。

次に、時間も余りございませんので、三点、特殊法人事務所移転についての簡単な質問といえますか、ちょっと心配だなと思うようなところを質問をさせていただきます。

まず一点は、この特殊法人、六つの法人が今掲案をされておるわけでございますけれども、移転の経費というのは当然掛かるというふうに思いますが。その経費についていかにほど掛かるのか、お聞

かせいたきたいと思ひます。

○政府参考人(小峰隆夫君) 移転の経費でござい
ますが、今回の法案で六つの特殊法人の移転をお
願ひしてありますが、それぞれ申し上げますと、
日本原子力研究所が七億三千七百万円、このうち
国費が七億二千六百万円でございします。宇宙開
事業団が六億二千二百万円、うち国費が六億一千
二百万円。水資源開発公団が十七億四千万円、う
ち国費が二億四千万円。日本鉄道建設公団が七億
九千四百万円、うち国費、これはゼロでございま
す。運輸施設整備事業団が三億三千七百万円、う
ち国費が九百万円。都市基盤整備公団が十八億七
千七百万円、国費はゼロ。

以上でございします。

○谷林正昭君 膨大な金を使ひながらの移転、し
かし、これは一極集中を避けるという意味でこ
ういう方向性が出されているというふうに思ひま
すが、それじゃ、その移転先について、一体だれが
どのように判断をして、どういふ根拠でその移転
先に移転するのか、これがやっぱり国民の目から
見たらどうしてかなというふうに思ひますので、
その移転先の判断、根拠、これを聞かせていただ
きたいというふうに思ひます。

○政府参考人(小峰隆夫君) 移転先の決定につ
いては、これは基本的には各機関それ
から所管省庁が相談して決めていただくことにな
っておりますが、まず、どの都市にするかとい
うことでございします、これにつきましても、
それぞれの法人の事務所の配置状況ですとか関係
する国の機関の所在地ですとか交通の利便性、こ
ういったものを総合的に勘案してお決めをいた
しているということだと思ひます。

それから、その都市の中で具体的にどこに事務
所を置くかということでもございします、これにつ
きましても、それぞれの機関、所管省庁におきま
して、賃料その他の入居条件ですとか建物の竣工
時期ですとか規模、立地条件、執務環境、こ
ういったものを総合的に勘案して決定しているとい
うことでございします。

○谷林正昭君 総合的に判断をして行き先を決め
てというような話がありましたが、これは確か
な情報ではありませんけれども、私が仄聞したと
ころによりますと、例えば鉄建公団が、鉄道公団
ですね、鉄建公団と言ひさせていただきますけれ
ども、鉄建公団はどうもランドマークタワーに入
る、ビルに入る予定だったと。それがいつの間
にか今都市基盤整備公団が造っている新しいビルに
入るような状況に、話が漏れてきたと、こ
ういふ話を聞きました。

そういうことで、これは確かな情報かどうかと
いうことも実は聞きたいんですけれども、ランド
マークタワーから新しいビルに急遽変更になった
という事実があるのかどうか、それをひとつ具体
的に、どういふふうな根拠でそういふふうにな
ったのか、聞かせていただきたいと思ひます。

○政府参考人(石川裕己君) 日本鉄道建設公
団の移転の件でございしますけれども、日本鉄道建
設公団は交通の利便性や関東運輸局があるというこ
とで横浜に移転することにしてございします。同じよ
うに、実は運輸施設整備事業団、これも同様の理
由から横浜に移転することにしてございします。

それで、具体的な移転先のビルでございします
けれども、先生御指摘のように、当初、日本鉄道建
設公団はランドマークタワーということも検討し
てございしました。一方で、運輸施設整備事業団は
横浜のアイランドタワーを検討していたわけでござ
いします。この二つの公団は、実は平成十三年十
二月十九日の閣議決定によりまして、この二つの
公団は統合することになりました。したがいまし
て、それぞれの二つの公団が、公団と事業団がそ
れぞれ横浜に行つてそれぞれが別のビルにいるの
ではなくて、統合するのであれば一緒のビルがい
だらうと、こ
ういふことでございまして、そ
ういふ中で、その統合後を想定してビルを、一つの
ビルに入るといふことにしたわけでございします。

それで、それで、じゃ、どちらのビルに入る
かということにつきましても、簡単に言ひますと
安い方のビルに入るわけでございします。

○谷林正昭君 安い方のビルという話でしたけれ
ども、まだ建設中なんですか、今、一方のビル
は、これはできるんですか、今年中に、その三月
三十一日まで。

○政府参考人(石川裕己君) 両公団の統合には間
に合うと聞いております。

○谷林正昭君 是非、国民に約束をして、こ
ういふに移りますよといふことを、なる場合は、
やっぱりその辺をしっかりとすべきだといふ
に私は指摘をさせていただきますと思ひます。

次に、この移転に当たりまして、私も一労働者
という立場ですぐ気になるのはそなんですけれ
ども、労働条件が低下したり、あるいはその移
転に当たって、そこに働いて頑張っている人た
ちが不利益を被る、こ
ういふようなことのないよう
に是非していただきたいといふのは、すぐ私はそ
こに目が行つてしまふんですが。

そういうことについて、恐らくそこには労働組
合というのがあるかといふふうに、あるいは職
員組合なのか分りませんが、あ
ろうかといふ
うに思ひますし、そこも話し合ひをされてい
るうに思ひます。是非、労働条件低下ある
いは不利益を被ることのないような対策を是非
取つていただきたいと思ひますが、いかがでし
ょうか。

○政府参考人(小峰隆夫君) 御指摘のように、移
転に伴ひまして職員の方々の労働条件が低下し
たりすることのないように、できるだけ不利益を与
えないような措置といふのが必要なのは言うま
でもないことでございします。

この点は、今回の措置が決まりましたのは昭和
六三年でございします、このときの閣議決定に
おいても十分認識されておりました、「配慮すべ
き事項」といふ中に、「良好な勤務環境及び居住
環境の確保」、それから「移転困難な職員のため
の対策その他移転を円滑に行うために必要な対策
を講ずる」といふことが決まっております。

具体的には、オフィス環境の改善で勤務環境が
改善するといったことのほか、通勤が困難となる

職員のためには職員宿舎の確保を図ると、こ
ういふことについてそれぞれの法人におきまして
十分配慮をして必要な措置を講じているといふ
うに聞いております。

それから、今回の特殊法人の移転に当たりまし
ては、各法人におきまして労働組合に対しても説
明会等を通じて情報提供が行われているといふ
うに聞いております。

○谷林正昭君 是非、移転をしてやる気が更に起
きるような、こ
ういふ環境づくりにお願いしたい
といふふうに思ひます。

時間がなくなつてまいりましたが、最後に私の
感想を述べさせていただきますが、先ほども言
ひましたように、現場では、陸運支局とか海運支
局へ行つて指導していただいたり、また要請をさ
せていただいたり、いいお付き合いをさせていた
だきました。そのうちに、今度は労働組合の役員
をするこ
とになりました、地方の運輸局へ行く機
会も何回か出てまいりました。今度は国会議員に
なつて、こ
ういふふう
に本丸で議論をさせていた
だくことになりました。自分でも、こ
ういふ言
ひは失礼かも知れませんが、当時の運輸
省、建設省の中の特に運輸省の現場で働いて
いる人たちは、非常に現場を守る、仕事を
守る、こ
ういふ思いで指導をよくしていただ
いたといふ
うに思つております。

この運輸支局ができることによつて更に、口
幅つたいようですけれども、事業者の皆さんのよ
き相談相手、そしてまた、そこに働く職員の皆さ
んの相談相手になつていただくように是非お願い
したいと同時に、現場の声をいかに早く正しく把
握をして、それを行政に生かすといふのが大事だ
といふふうに思ひますし、運輸産業に働いてきた
私にとりましても、この組織の再編に当たつては
是非お願いしたいといふ要望を申し上げまして、私
の質問を終わります。

ありがとうございます。

○弘友和夫君 公明党の弘友でございします。
まず初めに、私の地元でございします北九州で、

今年の一月に九州運輸局長から、北九州の門司区西海岸にありまます九州運輸局の海事部門、これと、それから下関のいわゆる旧第四港灣ですけれども、この機能を、九州地方整備局の港灣空港部門、この二つを福岡市の方に移転するという、一月に降っていったようなお話が提示されたわけでございますけれども、これは大変地元にとって大きな問題でございますし、確かに行政改革とか、そういうことはあると思うんです。

だけれども、この北九州のやつは、これは八十年統一しているんですね。昭和二年に熊本が長崎に移って、その後、門司に移りまして八十年。第四港灣も、これは九十年統一している。そういう大変な歴史のあるとか、また地元に着着をした行政機関が福岡に統合されるということにつきまして、どういふお考えで統合されるのかということをお聞きしたいと思います。

○国務大臣(岡田豊君) 今、弘友議員からお話ございましたように、今回、少なくとも、昭和五十九年でございますけれども、旧運輸省、その陸運局と海運局が昭和五十九年に統合されました。全国の九カ所に地方運輸局が設置されました。それから今日まで、合同庁舎の整備というものをしましたよということ、陸運部門と海事部門の庁舎の統合を逐次実施してきたというのが全国の実情でございます。

けれども、九州の運輸局につきましては陸運部門が福岡市、そして海運部門が北九州市、そのように分かれて設置されてからもう既に十八年が経過しております。そういう意味で、よりスピーディーによりよい行政というものをサービスしていく、そういうことで、そのサービス提供にしましては、今般の地方運輸局再編の実効性を高めるために庁舎の統合を早急に進めることが必要であると。先ほども谷林議員にできればお金さえあれば一緒に入りたいと申しましたけれども、これが正に九州ではこの両方の、福岡市と北九州市に分かれていたものを、やっと今回は九州の地方整備局、そして港灣空港部門の移転

につきまして、先般の省庁再編によりまして新しく生まれた地方整備局が組織の一体として総合力を発揮できるということにしていきたい、その観点から庁舎の統合を図ったというのが今回のことでございます。

御存じのように、このようなことから、今おっしゃいましたように、福岡の第一地方合同庁舎の増築によりまして九州の運輸局の陸運部門と海事部門、それが更に昨年に設置されました九州地方整備局の庁舎の統合を行うことになったわけでございますので、この合同庁舎の増築につきまして平成十四年度の予算においてやっとな設計費を計上して、そしてこの十四年度の設計費の計上によりまして増築部門の建設は平成十五年度から十七年度に掛けて実施される予定となっておりますので、そういう意味では増築の完成に合わせて統合を行いたいと思っております。

この庁舎の統合によりましては、九州の運輸局及び九州の地方整備局の各部門の連携の強化が図られますし、行政の全体の効率性と統合性が高められるものと思っておりますので、是非御協力賜りたいと思っております。

○弘友和夫君 確かに、行政の総合性とか、それから効率性というものは大事だと思うんです。ただ、そういう観点と、もう一つはやはり行政需要の変動というのをどう見極めるかというのが大事だと思うんです。

北九州にとりましては、例えば海事部門、関門港というのは特定重要港灣ですよ。この資料を見ましても、入港船舶数、貨物取扱量、今話が出ました昭和五十九年以降もこれは九州第一なんですね。昭和五十九年は神戸、千葉、北九州、入港船舶数第三位。平成十一年は第一位ですよ、これは。ですから、これ大変な、北九州だけでもそうですし、それに関門、下関を入れましたら、大変なこれは国の重要港灣であるのは間違いない。そういう内容を持っている。これに、それと同時に、この門司は大変いろいろな機構が入っているわけですね。例えば、海上保安庁とかの九州第

七管ですか、これはいろいろな様々な合同庁舎が入っている。

そういうことを考えますと、今、門司、また下関から行政の効率化の部分だけ考えて福岡に移転するのが果たして私はこれ正しい選択かな。今回のこの法案、観光もあり鉄道もありということになりましたら、私は、北九州は今から新北九州空港もできますし、それから東九州自動車道の起点でもありますし、若松の方では大水深の港と

いいますか、これは政府も大変力を入れていた。物流の最大の拠点にしよう、今からこういうことをやっという、PFIの手法も使って港灣特区にしたいという動きもある。で、環境も力を入れていこうという中心の、今いろいろ考えましたら、港灣とか鉄道とか、観光とか空とか、いろいろな拠点というのは私は北九州にむしろ持ってきた方がいいんじゃないかなというふうに考えておりますけれども。別にこれはエゴで言っているんじゃない。私は選挙区が福岡県全部ですから福岡に移転しても一緒なんですけれども、だけれどもやはり北九州における、例えば観光でも門司港レトロなんというのは大変白書にも載っているぐらい大成功したもので

ですから、そういうことをもつといういろいろな観点から考えていただいたら、ただ一緒にどこかに、ビルに入ったら効率が良くなる、心合わせができるということだけじゃないんじゃないかなと思えますけれども、もう一回、これは是非、ちょっと時間がございせんので、余りいろいろと論議をする時間は今日はないんですけれども、今後の問題としては是非これは考え直していただきたいなというふうに思いますけれども、もう一回大臣のお考えをお聞きたいと思います。

○国務大臣(岡田豊君) 今、移転による、例えば九州、下関、両方のむしろ別々にある歴史とそして利便性の方がいいんじゃないかということでございますけれども、少なくとも、私も福岡も北九州も下関もしょうちゅうお邪魔してよく分かって

おりますけれども、これは両方とも我が国数々の港灣であることはもう事実でございますし、今、弘友議員がおっしゃったとおりでございますけれども、いわゆるすばらしい関門港を擁しておりますけれども、両市において海運と陸運、港灣、極めて重要な位置にあるということ認識しながら、例えば、今、弘友先生がおっしゃったように、どれくらい重要かという。

北九州市内の海運事業者というのは百六十五社あるんですね。そして、倉庫とか港灣事業者というのはこれも百六十九社。海運事業者が百六十五社ですから、それと同じような倉庫と港灣の事業者が百六十九社。そして、造船事業者がこれは九社でございます。それから、船舶の専用の関連事業者、これも十四社でございます。そういう意味で、今までおっしゃったように、いわゆる関係者、いわゆる各種の申請手続でありますとか、あるいは船舶の検査、船員手帳の交付等、あらゆる面では海事関係のサービスに関しては行っておりまして、その利便性が損なわれないようにというのは当然配慮しなければならぬことだと認識しておりますけれども、少なくともこういう関係者の皆さんの声を聞きながら十分にそれを配慮して、海事関係者、港灣関係者等のそういう今まで行ってきた利便性が損なわれないようにするのと同時に、少なくとも、さらには今回は地方運輸局の再編による企画部門の体制強化というものも一緒に加味いたしますし、そして交通と観光関係の施策を通じて北九州・下関地域の活性になると思っております。

そして、財界も、山口・福岡経済圏と、こういう財界の皆さんもいつも私一緒に集まっております。もう一体だという観念が皆さんにあるものですから、そういう意味では、今回、是非そういう関係者の御意見を聞きながら、なおかつ二十世紀型のサービスと環境を加味したものができるように頑張っていきたいと思っておりますので、御理解賜りたいと思います。

○弘友和夫君 そうしましたら、後でちょっと質問しようと思っただけでも、神戸の運輸監理部ですね、これは兵庫の陸運支局とそれから神戸海運監理部というのを統合して、そして神戸港に局長、今まで局長がいましたよと、それがなくなったら神戸港の重要性云々という話で、それを残すためと言ったら語弊がございましてけれども、わざわざ神戸運輸監理部というのを作ってやろうということでしょう。それから考えると、確かに神戸港も大事、一番日本の重要な港かもしれませぬ。だけれども、関門、今、大臣おっしゃったように、関門、北九州、下関、関門の重要性というのはいまだに神戸港に匹敵する。神戸が駄目になったときに、北九州なんというのは大変伸びているわけです。やっぱり代替としても、また今からアジアの拠点としてもやっぱり関門という観点、これは大事だと思っただけです。

そうしましたら、下関、北九州、福岡ということじゃなくて、例えば、これは下関の方から怒られるかもしれませんが、例えればですよ、北九州のその中間地点、関門と一体となった中でそういうものはできないのかということ是非考えていただきたいなと思っただけでも、まあ余り、しつこいようですけれども、再度ちょっと、役所の方で結構ですよ。

○政府参考人(安富正文君) 今、先生から御指摘ありますように、我々としても、海運あるいは港湾部門それぞれについて関門港というものの重要性ということについては十分認識しておりますし、現在も、先生の方からいろいろございまして、ように、いろんな事業をやっていることは事実でございます。

ただ、我々としては、やはり局に統合するというところで、いわゆる企画部門等を充実強化していくということが一つ必要だというふうに考えておりますし、一方、そういう事業、海運とか港湾に関する事業について、やはり現場としての何らかの対応、利便性というのは必要だと考えております。

そういう意味で、今後、具体的に関係者という調整していく必要があると思っておりますが、具体的には、例えば現場サービスを行う組織、体制をどう設置するかということも含めて、今後この問題については検討していきたいと考えております。

○弘友和夫君 サービス部門を残す利便性のためにということじゃなくて、私は、企画立案の部門、むしろ北九州に置いた方がいいんじゃないかなというふうに考えておるんです。今いろいろな、もうその統合した港湾とか鉄道とか、九州の玄関口はどこのかという論議がありますけれども、どこに考えるかという、福岡なのか北九州なのか、どっちがどっちとは言いませんけれども、だからやっぱり北九州という、それ、しかも関門ですよ、ということを考えて、是非今後の検討の中でそういうことも考えていただきたいなと。これは要望しておきます。

時間がもう大分なくなりましたので、次にお尋ねしますけれども、陸運支局、海運支局の統合によつて、海運支局が六十七か所、運輸支局となるのはその中で三十三か所、海運支局が二十六か所、廃止統合が八か所と、廃止の中に苅田も入っているんですけれども、その運輸支局として残るもの、それから海運支局として残るもの、統合するものという、その基準というのがあった上でこうされているのかどうかというのを伺いたいと思っております。

○政府参考人(安富正文君) 今、先生御指摘のよう、今回の海運支局の統合に当たりましては、運輸支局に設置するもの、それから海運支局として存置するもの、それからそもそも支局自体を統廃合してしまうものと三つに分かれております。まず、このうち、陸運支局の統合にかかわる運輸支局の設置につきましては、新たに都道府県に一つ、原則としてすべての輸送モードについて担当する運輸支局という形でこれを設置したいというところで、陸運支局と近接する海運支局について

行いたいというふうに考えております。次に、海運支局でございしますが、運輸支局となる海運支局のほかに、主要な港湾の所在地で、かなり海運行政に対するニーズが大きいという地域については、やはり行政の利便性ということを考えて海運支局を設置していきたいというふうな考えでおります。

ただ、その中で、やはり職員が少ない、例えば三人とか四人とか五人とか、全体でそのぐらいしかいない海運支局、小規模の海運支局におきましては、かえって行政サービスがいろいろ不便を被る、利用者の方に被らせるといふようなこともございまして、海運支局など他の組織への統合という形で進めていきたいということで、今回その三つの態様に分かれていくわけでございまして、これによりまして、統合により組織の規模を拡大することによって手続等に当たる職員が増えるということから、迅速にサービスが提供できる、むしろ全体としては利便性が向上されるのではないかとこのように考えております。

○弘友和夫君 時間がありませんので、次に移りますけれども、特殊法人をやりたいと思っただけで、今回、この同じ国会で首都圏整備法及び近畿圏整備法の一部を改正する法律案というのが、また産業及び人口の過度の集中を防止するというこの法案が廃止されるわけですね、この同じ国会で。

これは、多極分散型国土形成促進法の制定の当時、昭和六十三年、集中した行政機関等を分散しようというこの考え方の下にいろいろな施策がなされてきた。ただ、実態を見ると、もうそういうような緩和された部分は非常に少ない。一極集中というのは、工場にしても学校にしても、一応この法律をやめて緩和していこうということでは廃止される。ところが、今回の特殊法人のこの部分だけは必ずと最初の、当初計画どおり行っているのかというところが、何でもこれをずっと続けているのかということが一つと、それから今回この

特殊法人というのは、要するに独立法人、独立行政法人化されるか決まっているわけですよ。だから、どうせ移るんだったら、それが決まってから移ってもいいんじゃないかなというふうに思いますが、これも、簡単に御答弁をお願いします。

○政府参考人(小峰隆夫君) 今回御審議いただいております特殊法人の移転の一括法でございしますが、これは、御承知のように、東京都港区に人口及び諸機能が過度に集中しているということを示正するために、政府が率先して範を示すという観点から行政機関の移転を行うというものでございまして。

一方、工場等制限法でございしますが、これは首都圏整備法の政策体系に基づいているわけですが、けれども、この基本的な考え方はまだ変わっておりません。その基本的な考え方というのは、既成市街地で産業、人口の過度の集中を防止して、外縁の都市開発区域に諸機能の適正な配置を図っていくというもので、この考え方は変わっておりません。今後とも工業団地の造成ですとか優遇税制ですとか、そういった誘導的な施策は引き続き続けていくことでございまして。

ただ、工場等制限法というものは工場等の新増設を許可制にするという大変強い制限になっているわけですが、これが例えば産業構造が変わってサービス化が進んでいるとか少子化が進んでいるという中で、工場とか大学が強い人口集中の要因にはなっていないということ、その制度の有効性ですとか合理性がかなり薄れてきているということ、今回廃止するということ、ございまして、これが積極的に都市部に集中を促すというものではございません。したがって、基本的な考え方、東京都港区においてこれまでの累積もあって人口、諸機能が過度に集中しているという状況認識は変わらないということ、ございまして、今回の法案と工場等制限法の廃止は特に矛盾するということではないというふうに考えております。それからもう一点、今回の六法人について、い

ずれ独立行政法人化するときに移転すべきではなかったかという点でございますが、これは、御承知のように、昨年の十二月の閣議決定において今回の六つの特殊法人はいずれも独立行政法人になるということが決まっております。

ただ、多極分散型国土形成促進法の法律上は独立行政法人も特殊法人と全く同じ扱いだということとでございまして、これまでどおり移転計画、これまでの移転計画どおり移転をしていただくということと特に整合性が図られているということだと思います。個別の法人を見ましても、既に移転計画に基づいて移転準備を進めてきているという事情もありますので、今回予定どおり移転をしていただくということになったものでございまして。

また、統合される法人もあるわけですが、これは、先ほどの質疑にもありましたように、同じビルに移転するといったような調整を図っておりませんので、移転の際の経費にも無駄が生じないようにそれぞれ取り組んでいただいているというふうに考えております。

○弘友和夫君　先ほどの論議と一緒になんです。

心合わせ、一緒のところにて、その行政のあれが図られるというのであれば、むしろ今のこの状況、一極集中じゃない状況にある程度なってきたという部分であれば、むしろ東京にそのままいた方がいいわけです。わざわざまた計画していたからそのままいきますよと、これは大変な働く人から何から無駄遣い、これは先ほど経費の話がありましたけれども、大変な無駄遣いなんです。これは。

だから、片一方では一つのところにまとめてやりながら、片一方では分散していくなんという。で、ちょっと時間あれですが、もうちょっと、最後簡単に。

じゃ、今回のこの三つ、日本原子力研究所、宇宙開発事業団、水資源開発公団、せっかく文部科

学省来られていますけれども、最初の計画は全然違ふところに決めていたんですよ。それを行き先を今度途中で変えました、これ、平成十二年に。

それで、今半分ぐらいやっているから、ところろろが片一方は、宇宙開発事業団はまだ全然移つてもない。それをなぜまた、今度一緒になるんですよ、核燃料サイクル開発機構とこのあれば、日本原子力研究所は一緒になるんです。それが一緒になると分かつていながら別々のところに移るんですよ。さっきの大臣のあれと全然違うじゃないですか。一緒になるんだったら一緒のところに行けばいいじゃないですか。そうでしょう。分かつていながら別々のところに移転して、また一緒になったらまた考えましようって、大変なこれは無駄遣いですよ。

文科科学費、ちやうど来られて、いますのよ。

○政府参考人(坂田東一君) 原子力研究所の移転について最初にお答え申し上げたいと思います。

○弘友和夫君 簡単に。

○政府参考人(坂田東一君) はい。

この移転に関する閣議決定が行われました六十三年当時の原子力研究所の主たる業務は群馬県の高崎地区と茨城でございました。したがって、埼玉に行こうというような判断をしておりませんでした。これは六十三年、それから平成元年ごろでございませうけれども。

その後、原研の業務が展開して関西地区に大きな研究所を設けまして、その結果、原子力研究所の人の往来は関西、東京を中間点としまして関西と茨城の間に行くようになりました関係上、今回、今年度に柏市に本部を移転したいと、こういうことになっています。

なお、原子力研究所につきましてはサイクル機構と統合いたします。この統合後の本部をどうするかという問題につきましては、現在、省内にこの二法人の統合に関する準備会議をいろいろ設けて検討しておりますので、その結果を見ながらどうするか判断したいという具合に考えております。

○弘友和夫君　最後に一言。ちよつと時間がなくなりましてので。

だから、行き先が変更したのが一つで、それともう一つは、一緒に、例えば核燃料サイクル開発機構というのは茨城県の東海村にあるんですよ。

それと一緒にするのが分かっておりながら柏市に行こうというんでしょう。だから、これが無駄、大変な無駄じゃないかということを最後に指摘しまして、時間が来ましたので終わりたいと思います。

○委員長(北澤俊美君) 文部科学省の審議官に申し上げますが、あなた、その都度考えると言うけれども、そのたびに使うお金は税金だということをよく考えてお帰りください。

○富樫練三君 日本共産党の富樫練三でないま
す。

今度の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、これについて伺いますけれども、これは六つの特殊法人が対象になっていますんですが、私は都市基盤整備公団の事務所移転について質問をさせていただきます。

これに、現在の千代田区にある本社を横浜のア
イランドタワー、先ほどもちょっと出ていました
けれども、ここに移転するというものでありま
す。この移転先のビルは二十七階建て、基盤整備
とビル本体の建設費で約四百八十億円というもの

です。移転費用と内装などの整備に約十八・八億円掛かりますから、合計しますと約五百億円ぐらい掛かると、こういうことになります。

これだけの膨大な費用を掛けて移転するわけですから、ここでもっと伺いますが、現在使用しております千代田区の九段、この本社ビル、この耐用年数と築後何年たっているか、これをちょっとお答えください。

○政府参考人(三沢真君) 現在の九段にございます公団の本社ビルは昭和三十五年に建設されたものでございまして、築四十年経過しており、かなりの老朽化をしているという実態がございます。それから、耐用年数でございまして、これはけれども、

公団の内部の会計実務細則で定めておりますが、六十五年でございます。

○富樫練三君 古くなったとはいっても、まだこれであうと二十五ぐらい耐用年数はあることになりますね。古いために多少の不便さがあるとい

うことはあると思いますけれど、これは改修であるとか補強するというところでカバーできると思うんです。膨大な費用を掛けて今移転しなければならぬ理由というのはどう考えても納得がいかないわけなんですネ。

特に、都市基盤整備公団の場合には、現在土地をたくさん持っています。開発もできない、売るにも売れない、塩漬けになっている土地がたくさんあります。

例えば、九九年に総務庁の行政監察局が発表した調査結果によれば、九六年度末で、保有住宅用地九百四十五・五ヘクタールのうち、工事をしていないところ、使っているところは二百七十一、未使用地、何も使っていないところが六百七十三ヘクタール、七十一%が使われていない、これが指摘されています。そのうち、この使われていない土

地のうち、二十年以上も全然使われていない、放置されているものが五四・三%、半分以上にもなっています。

実は、現在ではどうなっているのかといえますと、五年以上の塩漬けの土地になっているところ

が七百六十七ヘクタールに増えているわけなんです。このように状況が悪化しています。

行政監察局の試算によれば、この九九年の時点

で既に未使用住宅用地の簿価が八千三百億円、約ですね。時価が七千六百億円でありますから、仮にその土地を売ったとしても、買ったときの値段よりも安いということになってしまいます。したがって、開発もできないければ、売るにも売れない

という状況になっているわけです。

その結果として、現在、一番新しい数字で、債務残高が十六兆六千六百億円、こういうふうになっているわけなんです。これ、行政監察局が監察に入った時点では十三兆円だったんですね、九

九年の段階では。ところが、これが更に三兆円以上増えているという状態です。もうこういうことを考えれば、これらは無駄の見本みたいなもんですよ。

これに加えて、耐用年数がまだ二十五年もある現在の本社ビルから五百億円も掛けて新しいビルに移転するとすれば、これは無駄の上に更に無駄を重ねる、こういうことになるのは当たり前だと思ふんです。法律で強制的に移転させるということになれば、これは公団自らの判断ではなくて、国が無駄遣いを促進させることになる。大臣、この点について、どうお考えですか。

○国務大臣(藤田景吾) 御存じのとおり、富樫議員も御存じだと思ひますけれども、特殊法人等の移転、これはかつて、これ多極分散型の国土形成促進法第四条の規定等に基づいて、東京都区内への人口及び諸機能の過度の集中の是正に資するため、民間部門に率先垂範して政府全体として取り組んできている施策であり、昭和六十三年以降これまでに、御存じのとおり、移転対象の約三分の二に当たる四十六機関というものを、それと十一部隊、これが移転を完了している。これは法律に基づいてしたというのは、今、富樫議員御指摘のとおりでございます。

けれども、少なくとも私は、特殊法人につきましては、御存じのとおり、金融市場とか、あるいは少なくとも外国公館との関係等々踏まえまして、必要があるというその特段の事情があることから別途検討するもの等を除いて、すべからず移転すること、こう法律でなっているわけでございます。私、今おっしゃったように、法律があるから仕方なくやって、それは政府として無駄遣いじゃないかとおっしゃいますけれども、これは都市基盤整備公団につきましても、昭和六十三年の七月ですけれども、これは閣議決定されておりました。移転すべきものと決定している。閣議決定して決まっているものでございまして、今の閣議決定でこれを変更するということが現段階ではできていない。その当時の、六十三

年の七月の閣議決定どおり行っているというのが現状でございます。

ただ、今御指摘になりましたように、都市基盤整備公団のこの経営については、これまで、あるいは事業の重点化でございますとか、あるいは事業費、事業諸経費の削減、そして役員、職員、定員の削減等、経営の効率化とか採算性の向上に積極的に努力しているというのを私も報告に來ておりますけれども、さらに、昨年の十二月に決定されました特殊法人等の整理合理化計画を踏まえまして、今後ともより一層の経営改善と、そして、かつて都市基盤整備公団が国民の多くの皆さんのお役に立ったということへの代価として、今、そういう時代が変わってきたという認識を私は確実にして推進していかなくばいけない、また整理合理化を一層図っていくべきだと思っております。

○富樫三郎三君 私は今の大変な答弁は正直な答弁だと思ふんですけれども、閣議決定して無駄遣いを決めた、まあこういうことなんだろうと思ふんです。

閣議で決めたし、法律があるんだからいいじゃないかというわけにはいかないんであつて、無駄だと思つたらその場で改めればいい。そのため国会があるわけだし、法律というのは変えられるわけです。閣議決定だつて変えられる、変えることはできるわけですから、そういうことが今求められていると思ひます。

多極分散型国土形成促進法に基づくものだと思いますけれども、これは東京から横浜に移転するんですよ。同じ首都圏の中ですよ。ですから、多極分散型と言っても、これは実態はほとんど変わらない。じゃ、移転した後の東京の中心部には何が来るのか。今、都市再生でどんどんマンションを造るじゃないかと。そのためにこの間建築基準法まで変えた、こういう背景があるわけですから。どうも問題の立て方が全然逆さまではないかというふうに思ひます。

次に、この都市基盤整備公団の独立行政法人化

の問題について、入居者との関係についてちょっと伺いたいと思ひます。

独立行政法人化によって建て替え事業、今建て替え事業が行われているわけですが、この独立行政法人になった場合に、今まで積み上げてきた、居住者の皆さん方とも相談しつつ一定の改善も図られてきたと思ふんです。こういう点については、独立行政法人に仮になったとしても、きちんと引き継がれるのかどうかについて伺ひたいです。イエスカノーカという形で答えていただければ結構です。

第一は、建て替えに伴う引越しの費用と戻り入居の家賃の減額措置、これは継続されるのかどうか。第二に、建て替えに伴う特別養護老人ホームなどの建設、さらにその賃料の低減制度、これは維持されるのか。三つ目に、建て替えと同時に公営住宅の建設を行つて、公団入居者の優先入居制度がありますけれども、これは維持されるのか。四つ目に、高齢者等の家賃の減額措置、これは維持されるのかという点でありますけれども、これは局長さんの方で結構ですが、この四点についてお答えいただきたいと思ひます。

○政府参考人(三沢真君) ただいま先生が御指摘ありました四点、いずれも都市基盤整備公団で現在建て替えあるいは家賃改定に伴いいろいろな形で措置しているものでございます。

独立行政法人後もということでございます。これはある意味では今後の検討課題ではございますけれども、現在での物の考え方では申し上げますと、一点目の建て替えに伴う家賃減額等につきましては、これはやはり円滑な建て替えの推進あるいは居住の安定の確保のために、やはりこういう措置は必要であるというふうに考えております。独立行政法人後の建て替えについては今後の検討課題であるとは申し上げながらも、やはりそういう、基本的にはそういうような措置が取られるようなことを関係方面と調整してまいりたいというふうに考えております。

それから、二点目の特別養護老人ホームの併設

のための仕組みでございます。これは、現在、こういう社会福祉施設の用に供する土地を低いコストで提供することができるよう、国からいわゆる運用金、施設賃貸住宅供給促進運用金というのをいただいて、これを活用しておりますけれども、これにつきましても、基本的にはやはりこういう方式によって低いコストで土地を提供して、社会福祉施設の建設が現在と同様促進されるようなことについて努力していきたいというふうに考えております。

それから、三番目の公営住宅の優先入居につきましても、独立行政法人後につきましても基本的にはやはり同様の措置が取られるように、これも関係方面と調整をまいりたいというふうに考えております。

それから、四点目の高齢者への家賃減額措置でございます。これにつきましては、特殊法人整理合理化計画の中で、公団廃止後の賃貸住宅の管理は所要の措置を講じた上で新たに設置する独立行政法人に引き継がれるというふうになっておりますので、その場合の家賃減額措置等の取扱いについても、高齢者を始めとする二百万居住者の居住の安定に配慮して適切に措置すべきものというふうに考えております。

○富樫三郎三君 独立行政法人は原則独立採算制ということになりますので、こういう点については居住者の方々が大変心配していらっしゃるわけなんです。そういう点で、是非、これらについて引き続き維持しつつ拡大をしていくということが居住の安定のために求められていると思ひます。是非、今、局長から答弁がございましたけれども、そういう方向でやっていただきたいというふうに思ひます。

同じように、居住者との関係で、今、日本の住宅事情との関係で賃貸住宅事業の問題について伺つておきたいと思ひます。これは当委員会での附帯決議との関連もございまして、この点について伺いたいと思ひます。

実は、一九九九年、平成十一年でありますけれども

ども、通常国会で、この参議院の国土・環境委員会、当時は国土・環境委員会であったわけですが、これも、都市基盤公団法に対する八項目の附帯決議、これが採択されています。

その第一項目で、「政府は、国民生活の安定向上のために住宅政策を通じて福祉の増進が不可欠であることを踏まえ、公団賃貸住宅、公営住宅等の適切な役割分担と連携に配慮しつつ、大都市地域等において居住水準の向上に必要な世帯等のために、良質な公共賃貸住宅を計画的に供給するよう努めること」としています。

その後、昨年の十一月、この委員会が我が党の大沢議員の質問に対して住宅局長は、ファミリー向け賃貸住宅は四大都市圏で約二百五十万戸程度不足している、公団の賃貸住宅事業は民業圧迫というような批判は当たらない、こう答弁されています。

そこで、局長に改めてまた伺うわけですが、これも、この賃貸住宅は二百五十万戸程度不足している、公団の賃貸住宅事業、これは民業圧迫というふうな批判は当たらないという認識は現在も変わりがありませんか。

○政府参考人(三沢真君) 昨年十一月のこの交通委員会では、大沢先生の御質問に対して、一つの試算としてはファミリー向け賃貸住宅が二百五十万戸程度不足しているという試算もあるということも申し上げた上で、現在、公団がやっている賃貸住宅供給は、そういうふうな状況を、なかなか民間でそういうものについて供給されないという実態を踏まえたものであって、民業圧迫には当たらないという趣旨でお答えを申し上げております。この基本的な認識は今日も変わっておりません。

ただ、今回の特殊法人改革の中で、民間でできることは民間にゆだねるという基本方針を更に徹底するというところでございます。そういったしますと、今、公団がやっているやり方そのものについて、土地のいわゆる基盤整備と上物も全部公団が必要があるのか、それとも基盤整備は公団が

やった上で、いわゆる上物の建設を民間にゆだねるという方針が可能なのかどうかという議論をした上で、これについては、今後はまず公団が敷地を提供して、民間による供給を誘導支援するということになったわけでございます。

ただ、こういう取組にもかかわらず民間による供給が行われない場合には、やはり民業補完という観点から、公団賃貸住宅は供給が必要になってくるというふうな考えております。

○富樫三三君 基本的な認識は変わらない、ただ、その後の状況の変化で民間と公共でそれぞれ役割分担というか、そういうこともあり得るという答弁のようであります。

実は、昨年そういう答弁をした後の一か月後、実は去年の十二月ですけれども、政府は特殊法人等整理合理化計画を閣議決定しました。先ほども出たところでありますけれども、その中で、都市基盤整備公団を二〇〇五年、平成十七年までの集中改革期間中に独立行政法人とすることを決定しました。

この整理合理化計画によれば、賃貸住宅事業に関しては新規建設は行わないこと、管理は民間に委託すること、既存の賃貸住宅は売却すること、こういう方向であります。これは、公団が賃貸住宅事業から全面的に撤退する、こういう方向を打ち出したものだというふうに思います。

そこで、実態はどうかという問題であります。住宅建設五か年計画の中で、公団住宅の建設計画でこの五年間実質増で、戸数増、これが、これは平成十四年までが五か年計画だったと思いますけれども、それぞれの年度で事実上の増戸数分です、これはどういうふうになっているのか、その数字をお答えいただきたいと思ひます。

○政府参考人(三沢真君) 公団賃貸住宅、これは管理戸数ベースで申し上げます、これは平成十二年まで管理戸数ベースで出ております。それで、平成十年度には約七千四百戸の増、それから十一年度が約九千五百戸の増、それから十二年度は約六千戸の増という姿になっております。

○富樫三三君 聞きましたら、住宅建設五か年計画の中で、これは十四年までなんですけれども、十三年度、十四年度、実質戸数がどのぐらい増えるかというの載っていないんです。ところが、五か年計画の中にはどのぐらい造るかというの載っているんですよ、公団住宅で、二万五千戸と二万七千戸造る、こういうことになってます、この計画によれば、全体で何戸造るかという計画はあるけれども、実戸数が何戸増えるかというのはいない、こんないい加減なことは私はないというふうに思ひますので、十三年度、十四年度、どのぐらい増やす計画なのか、これはまだ実行ではないですから、どういう計画なのか、これは明らかにしていただきたいと思うんです。

あわせて、公営住宅の方はどうかということとなってますけれども、これも公営住宅の、住宅建設五か年計画の中で公営住宅、県営住宅や市営住宅などですけれども、これはどのぐらい増やす計画になってますか。

○政府参考人(三沢真君) 住宅建設五か年計画においては、要するに建設の数値を計画に計上しております。毎年度の予算においても、当然、いわゆる建設に伴って予算が必要でございますので、予算の戸数としては建設戸数を用いてこれを計上しているということでございます。

〔委員長退席、理事藤井俊男君着席〕
それで、管理戸数がなぜ出てこないのかということでございます。

これは要するに、建設からいろいろ工期、個別の事情によりまして工期がいろいろございますので、一年でできるものもございまして、二年でできるものもございまして、したがって、ここは建設の、何と申しますか、政策上のいわゆる数値としては建設を用います。管理戸数についてはいろいろ結果として出てくる数値だということで御理解いただきたいと思ひます。

それで、公営住宅でございますけれども、公営住宅については平成十一年度で約一万戸の増加、平成十二年度に約六千戸の増加ということでございます。

○富樫三三君 そうすると、公団住宅と公営住宅合わせますと大体六千の、一万二千戸ぐらいですか、年間で増える実増戸数というのはいくつですか、局長の答弁によれば、四つの地域合わせますと、都市圏でいいますと二百五十万戸ぐらい足りない。これに対して一年間に一万戸そこそこの増加率でいったんでは、これはもう何年掛かるか分からないわけですか。

そうすると、国民に住宅をきちんと提供するという点で、その部分の差をカバーするのはこれはどかが、公営住宅や公団住宅ができないとすれば、これはだれがどこでカバーするんですか。どういう計画になっているんですか。

○政府参考人(三沢真君) これは、先生御承知のとおり、住宅建設五か年計画を新たに十三年度を初年度とする計画を立てまして、この中で公営住宅、公団賃貸住宅、それぞれ計画的な供給に努めているわけでございます。

特に、実態で申し上げますと、やはり公共団体もいろいろ、例えば新規の土地の取得について非常に御苦労をされながら、あるいは厳しい財政状況の中でいろいろな御苦労をされながらやっていると。そういうものについて最大限支援しながら、毎年の予算を積み上げて、これを計画的に供給するというところでございます。

したがって、これはもう基本的にはやはりできるだけ計画的に、しかも着実にこれを増やしていくということでございますので、これはやはり元々の計画の中でそういう既存ストックの活用も含めた建設をきちとやるということが定められておりますので、それに基づいた建設をきちとやらせていただきたいというふうに考えております。

それから、先ほど申し上げました数字、ちょっと私間違えて大変申し訳ございませんでした。公営住宅は、平成十一年度に約一万二千戸増加、それから平成十二年度に約九千戸増加でございます。大変失礼いたしました。

○富樫三君 数字が訂正されても、大勢にはほとんど影響はないというふうに思います。

地方自治体が頑張つて、苦勞しながら頑張っているんだと、公営住宅やなんかを増やすためにね。十三年度から新しい計画でやっているんだというだけども、これを見ると、例えば今の公営住宅の状況を見ると、局長が言つた数字を見ても、年々増加する実増戸数というのは年々減ってきているんですよ、これで見ますと。例えば、平成九年の場合は二万二千戸ぐらゐプラスした。十年になると一万五千戸ぐらゐに減る。十一年になると一万二千戸ぐらゐに減る。それで、十二年になると約九千戸に減ると。増える戸数というのほとんど減っているんですよ。これが減っているんなら話分かりますよ。ところが、逆の方向に向かって進んでいっているときに、更に一方では二百五十万戸足りないんだと、こういうふう

に言っているわけですから、これは問題は深刻だというふうに言わなきゃいけないと思うんですね。

そこで、大臣、この附帯決議が要請しているのは、民間で造ってもらいたいということを要請しているんじゃないんですよ。この附帯決議の第一項目で言っているのは、公共賃貸住宅を計画的に供給すべきだと、こういうことを全会一致で決めたんですね。ですから、これにきちんとこたえろということが私は大臣の仕事だというふうに思うんですけれども、九九年の公共賃貸住宅を計画的に供給するというのときに、当時の、関谷氏が建設大臣でした。決議の、附帯決議をやりますと、それを受けて大臣がちゃんとあいさつをしますよね。そのときに、こういうふうにあいさつしているんですね。大臣は、「その趣旨を十分に尊重してまいらる所存でございます。」と。いつも言っているんだらうと思うんですよ。いつも言っているんだけれども、これは形だけで終わらせちゃいけないというふうに思うんですね。そういうふうにとちゃんと議事録に載っているんですからね。そのとおりやっぱりやっていたかなきゃ困

ると、こういうことなんだろうと思うんです。ところが、実際に公営住宅は増加戸数は減ってきていると。年間に公団も含めても一万戸そこらしか増えていかないと。片方で二百五十万戸足りない。これじゃ全然もう問題の解決にならない。

そういう中で、公団は賃貸住宅事業から全面的に撤退しよう、将来は撤退しようというわけですよ。これは、どうも……

○理事(藤井俊男君) 富樫議員に申し上げます。時間が十分過ぎておりますので、ひとまとめしてください。

○富樫三君 分かりました。

これじゃ、やっていることが逆さまらうというふうに思いますので、扇大臣に改めて、大臣も替わったわけですから、是非この附帯決議をきちんと責任持って実行すると、この決意をお願いしたいと思ひます。

○国務大臣(扇千景君) 時間が迫っているということでございますけれども、私も、この附帯決議に関しましては、少なくともその附帯決議の趣旨にかんがみまして、私たちは政策的には最大の努力をしているというつもりでございます。また、この附帯決議の、住宅建設五年計画に基づきまして良質な公共賃貸住宅の計画的な供給に最大限に努めると、こう明記してあるわけですから、例えば、具体的には公営住宅の、あるいは公団住宅、このストック数は、平成の十三年度末には二百八十九万戸から、平成十二年度末には、二百九十二万戸と約三万戸程度増えるというふうにも考えておりますし、また新規に供給する住宅につきましても、公営住宅は平成三年度より、また公団の賃貸住宅につきましても平成八年度より完全にこれはバリアフリー化したということも私は一つのサービスだと思ひます。ただ戸数だけではなくて、附帯決議に書いてございますような良質なものというふうな意味も私も努力しているつもりでございますし、また、先ほど局長が言いましたけれども、いわゆる既存の

公団のあれだけじゃなくて、既存の持家、そういう住宅も今後は賃貸住宅として活用しようという新たな計画もしておりますし、民間の活力を活用したということで、私たちは賃貸住宅の供給がなされるように、できれば民間の賃貸住宅市場というものを新たに国民の皆さんに指導していこうと、また民間にも声を掛けていこうということ、民間の皆さん方、ちょっと時間がないということ、これでやめますけれども、少なくとも民間の皆さんで一生懸命やるということも増えてきておりますし、また今回は証券化手法の導入をして、融資、税制の在り方等、もっともこれが活力あるようにしていこうとすることが、今回の十四年度として新たな活動をしておりますので、そういう意味では今現在賃貸住宅、お入りいただいている皆さん、またそれを活用しようという皆さん方に不安を与えないように、なおかつ危機感を持たれないような指導をしながら、公社というものの、公団というものの在り方も私たちは根本から考えていこうというのが今の現状でございます。

○富樫三君 終わります。

○田名部匡省君 最後になると、もう大分言い尽くされたことが多いので、今日は基本的なことからちょっと伺っておきたいと、こう思うんです。私は、先ほども少子化の議論がありましたけれども、毎回の委員会でも少子化、高齢化時代にどう対応するかという問題は、これは政治全般に、政策全般にかかわるもう問題になってきているわけですから、それに備えていこうんな政策というものをやっていくかなきゃならぬということは、もう何回も申し上げてまいりました。

(理事藤井俊男君退席、委員長着席)
そこで、一番先に情報公開をしていただいて国民の意識を変えないとこの国は変わらぬと、こう思つて、随分地元でもそういう話をしたんです。が、どうもこれはなかなか難しいなと。先ほど環境の問題、昨日も本会議場でも、ここでも今度環境のことをうたっていますが、話は分かるんで

すよ、オゾン層が破壊だとか、北極の水が解けて海水がどのぐらゐ上がるとかというの何となく分かるけれども、人のことだと思つてはいるんですね、みんな。目に見えるものでもないし。

ですから、分かつていても、じゃ燃料なんかは、もうほとんどCO₂の問題が言われているけれども、今度は電池エネルギーとかなんだかというのを開発するとかなんだかという話ありました。が、ああいうものでも積極的にできてくればこれに代わるものになるんでしょうけれども、そういうこともない、やっぱり我々なにか、役所なのか、この意識がもうこれは相当変わっていないと難しいなというところを最近感じてきました。

そこで、まず最初に伺いたいのは、この改正案がなぜ今出たかということとをひとつ冒頭にお伺いしておきたいと思ひます。

○政府参考人(風岡典之君) 今回の地方運輸局及び地方陸運支局、海運支局の統合という問題について、こういった法律を提起した考え方というところについて御説明をさせていただきます。

現在の地方運輸局の組織につきましては、これは地方における交通サービスの安定的な供給とか安全の確保というような形で地方支分部局として九つの地方運輸局というのを設置しているわけでございますが、最近の新しい課題というものもいろいろあります。陸運、海運、観光も含めた総合的な交通政策あるいは観光政策というものを地域に即して展開をすべきだという要請も高まっております。また、地域と一体となった公共交通あるいは観光政策の展開、それから先生御指摘いただきましたような地球環境問題とか少子化・高齢化対応ということで、二十一世紀の課題というのがあります。また、需給調整規制の廃止ということで、規制緩和後に向けて事後チェック体制、行政面での取組と、こういうようなことで新しい体制の構築ということが求められているわけでございます。

こうした中で、今回、法律及びその他の措置も

含めましていろんな取組をさせていただきたい。一つは、陸運支局と海運支局を統合して、原則として各都道府県に運輸支局というのを設けて、地域と一体となった取組というものをやっていきたいということ。それから、新しい時代のニーズにこたえるためには、地方運輸局の本体体制、ここでも先ほどのような環境問題への対応とか少子化・高齢化問題への対応ということでも企画振興部を設置するとかあるいは交通環境部の設置ということ、本局の再編ということも行ってあります。さらには、地方運輸局と地方整備局との連携ということも、これは国土交通省としても非常に重要な課題でありますので、そのために管轄区域というものを直すと、こういうような取組をして新しいニーズにこたえていきたいというふうに考えているところであります。

○田名部匡省君 私とは違ふと思うんですね。これはもう前からそんなことは分かっていたんで、やるべきことをやってこなかっただけで。私は、そうではなくて、小泉総理が、もう行政改革だ、特殊法人廃止だ、こんなことを言っていて、あるいは規制を緩和する、民間でできるものは民間に任せる、こういうことからこれが本当は出てこなきゃならぬものだなと、こう思っていたんですね。ですから私は、一昨日ですか、経済財政諮問会議で税制改革の論点整理のまとめの中で、歳出を徹底的に見直し、税負担に報いる小さな政府を実現するとの観点から税制改革をまとめることになったということがマスコミを通じて言われていますけれどもね。ですから、この関連で法案は十分こたえていかなきゃならぬものだと思うんですね。

要するに、無駄を徹底的に排して必要ならに使うんだと、これをやらなかったら毎年国債発行して、やれるわけがないんです、少子化と。これいつも言うんです、ここで。だから、そういう観点から本当はこれをやろうということでないか、私はいかぬと、こう思うんですよね。どうですか、そういう考え方は。

○政府参考人(風岡典之君) 先ほど今回の法律の提案の背景みたいなことを御説明させていただきましたけれども、先生ただいま御指摘のように、やはり組織の再編に当たっては、私どもの組織、定員のスリム化、行政改革に資するようにしていく、また国民のサービスの向上にも配慮しながら進めていくということは確かに重要なポイントだということに思っております。その意味から、今回の組織の再編について、私どもとして組織、定員のスリム化についてどのように取り組んだのかということについて若干数字で申し上げたいと思います。

組織につきましては、現在陸運支局、これは五十二あります。海運支局六十七あります。全体で支局の数というのは百十九ということでありまして、これをスリム化するというような観点から五十一の支局にしております。したがって、六十八の支局を減らすという組織としては大胆なスリム化というものを行わせていただきたいと思っております。また、海運支局は全部廃止というわけではございません。統合、廃止ということではありますんで、海事事務所として残るものもありますので、それでいきますと、百十九の支局が支局とそれから事務所ということで七十七ということになりますので、このベースで見ますと四十二削減をするということになります。

また、定員面では、七月一日現在で、支局の管理要員でございまして、約八十名ほど削減をするということ、定員面でのスリム化ということも行っております。また、地方運輸局全体で申し上げますと、これは別途、七月一日から自動車検査業務につきましては独立行政法人に移管するということ、その八百六十五名の削減と合わせますと地方運輸局全体としては五千六百四十九人の定員から四千七百二十五人ということ、独法の分も含めてということでありまして、九百二十四人の減ということでもあります。

当然、そういった形で組織、定員のスリム化ということ踏まえますと経費の面でも相当程度

の経費の削減につながっていると、このように考えておりまして、いざにしまして、こういういった取組というのは今後とも着実にやっていかなければならないと、このように考えております。

○田名部匡省君 努力していることは分かりますが、まだまだ考えてみたらやる方法等がたくさんあると思うんですね。

私は、いつでしたか、あれは真鍋農林水産審議官のころですか、もう陳情政治を受け付けられないということを言いましたよね。言ったけれども、また同じように続いているようですね。河川の大会だ、道路の大会だ、いや何の大会だといって、みんな行って顔見せしているようですね。大会開けば予算が付くとか付かないとかという、一番私の嫌いなことなんです。あめとむちみたいな話ですね。それも、来なくて来ているのか、役所から言われて動員掛けられているのか分かりませんが、もういい加減にしたらどうだ。無駄な経費ですよ。旅費掛けて、それはホテルはもうかるかもしれないが、新幹線もいいかもしれないけれども、別な方に使うことに回せばもっと有効になるものを、ああやってばかみしたいことをやっている。私は出たことないですよ、そういうの、ずっと。やっぱり意識を変えて、あの無駄な、これはどのぐらいい掛かっているのか分かりませんよ、各省全部あるんですから。そういうことなんか見ておいて、もう少しやっぱ、こんな時代にはどうするか。東京事務所なんてなくていいと言っているんですよ、各県の。あれだって、また調べてみたらどのぐらいい掛かっているんですか。

そういう、新たなものに作っていくことは必要だし、それから大臣、都会と違って私の方は、八戸市というのは大きくないですから、どこの市でも、そこに国道事務所もある。これは前にも質問した、河川の下に事務所があると。こんなもの一つにすると、場合によっては市に委託し

てやるのかという、いろんな方法あると思うんですよ、一々これやらなくても。これは数え上げれば、車検事務所だ何だ何だやりのうがもう幾らでも出てくる。ということ、もう真剣になつて考えたらどうかという気がするんですがね。大臣、どう思いますか。このこと、今のこと。

○国務大臣(関根景子君) 田名部議員がおっしゃることも、いつも私も正論であらうと思っておりますし、陳情合戦というものを中止するべきである。田名部議員も大臣経験者でいらっしゃるから、当時は随分陳情をお受けになったと思いますけれども。

そういうことで、例えば一番問題は、地方から大挙して来る費用というものがどれだけ掛かっているかということ、田名部議員が今おっしゃったように、百万円の補助金をもらうのに九十九万円使って東京へ出てくると。それでも皆さんはそのことが生きがいであると。

かつては、いや、その顔、フェース・ツー・フェースでやっぱ物を言わないと不安だという人間性もこれもあると思うんですけども、やっぱ私、情報化時代でインターネットでも何でも物を言うようになりましたので、そういう意味では、この形態というものを変えなきゃいけないというのは、むしろ私が申しますよりも皆さんが地元でおっしゃるべきであらうと思いますので、必ずしもそれが悪いと一方的には言えませんが、やっぱお見合いのときも、見合い写真だけじゃなくて、フェース・ツー・フェースでどんな顔か見たい、態度も見たいということと同じように、やっぱ人間、フェース・ツー・フェースで物を言わないと、やっぱ写真だけではというのと同じで、ちょっとそういう向きがなきにしもあらずということは、私は、田名部議員が御持論でございまして、おっしゃるとおりだと思います。

ただ、問題は、今おっしゃったように、元々廃止したり統合するものを、わざわざ今回移転費を

使って出ていって、そしてまた統合というんじゃ無駄遣いじゃないかと、先ほどからも今日御議論が出ておりますけれども、私はそういう意味においてはこれも考えていかなきゃいけない大事なことだと思ひます。

少なくともこの法案で措置する六特殊法人の、これは国土交通省だけではありまけんけれども、この六特殊法人にしましては国費ベースで十六億円、法人の自己資金を含めると約六十一億円必要になるわけですね。そういう意味では、一方で無駄ではないかというふうにおっしゃいますけれども、私はまだまだ国の中で無駄なものはないとさんあると思ひておりますので、ただ、地域に分散するという論と、そして無駄を省いてなるべくそのまゝいとおっしゃるのと、やっぱりそういうのをどこで整合性を持ていくかと。

だから、地域に分散しろということとは決まっているんですけれども、その地域の分散の仕方が、今分散するべき時期なのか、あるいは統合してスリムになってから一か所にして地方に行けとおっしゃるのか、その辺はまだまだ考慮の余地はあるのではないかと思ひておりますけれども、田名部議員の持論でございますから、私も納得するところは大きくございます。

○田名部匡省君 やつても代表者が一人来ればいい話で、あんなにぞろぞろ来る必要があるかと、こういうことを言っているんで、地方分権の時代だとかいろいろなことを言っているんで、それから、そういう時代に合うように、費用対効果、そういうものも出して情報を公開してくれよと。先ほど地域整備公団のことを富樫委員から話あった。あるいは、この移転の費用が五十億、六十億掛かると。そんなことはほとんど出ないことなさいよ。それで国民がどう判断するかということ、知恵を出してくれと、国民も。今は、困った何となく思ひてくれるだろうと思ひていますから、みんな。自分たちで考えなきゃいかぬという意識は全然ないですよ、地方行ったら。私は、この間も沖繩と青森、経済の問題で出て

おったが、相変わらず全国所得では最下位を争っている。失業者も一番多い。何やったらって、今までやったことが、じゃ、一つでも良くなつて上の方にいったかという、行っていないんですよ。だから、やり方が間違っていたと思うんです。どうすればいいか。

あるいは、もう今のことも、これだけインターネットが普及しているんですから、一々行かなくなつてできる仕組みというのを考えれば、何のためにこっちの方をやって、こっちの方、相変わらず車で行って判を押してもらつて用事を足すかと。そういうことなんか思ひ切つたことをいろいろ考へて、なおかつ自分たちがそこにおいてやらなきゃならぬものは何かと。

あるいは、先ほど九州の方の港灣の話があった。それは、大きいところには、それは大きいなりに残さなきゃならぬや残せばいい。そうでないところは、市を窓口にして、遠くになつてあるわけですから、皆さんの出先というものは、それが何をやるのか、その先はどうするのかと。市に委託した程度でいいなら市でやってもらえればいいと。いろいろこれ、もう知恵を出す時代なんです。

何か皆さんの今までのを見ておると、小泉総理が余り元気よくいいことを言うものですから、あのとおりにしたらずばいいと思ひて、僕は励ましにも行きましたがね。

ところが、だんだんどうも、役所の方も何か形を変えて残そう残そうというのだけは伝わってくるんです。特殊法人を廃止するので、じゃ、独立法人だと、あれだこれだといつて。それでまた新しいのを何か作ろうと。こういう、だから私は、天下りもつさざるなど、六十五年度定年延長したらどうだと。最近では、悪いことをして辞めたのに退職金九千万ももらつていくというの、これ、これ民間じゃ考えられまけんよ。立派なことをして、いや御苦労さんというのでない人たちに。こういうことなんか思ひておつて、本当に国の行政というのは、これだに責任あるか分かりまけん

が。

そういうことなんか思ひまして、今日は皆さん余り質問のない法案だということですが、私はもう少し、あなたたちに子供も親戚も両親もいるんでしよう。迷惑掛けないように少し頑張るといふ気になつてくれたら相当変わってきますよ。何もう他人の方で要らぬから、自分の子供たちに迷惑掛けないように頑張ろうと、これで意識が変わってくるんですから、どうぞそういうことで、この法案についても、やらないよりも私はいいと、これは。しかし、もっとあるんじゃないかと。

首都機能だつて、私はこの間本会議場では反対したんだ、凍結せいと。あんな特別委員会作つて、金掛けて視察にしょっちゅう行っているが。そして今度は陳情に来るでしょう。財源どこから持ってくるんですか、あれ、どのぐらい掛かるか知らぬが。しかも、公邸もあんな立派なのを造つて、これはもう景気良くなつてからやるにしても、今凍結しておくべきだということ、私は本会議場でやじ飛ばして反対したんだ。

だから、その時を見て、やつたから行くんだというのでなくて。

これについて、最後に大臣の意見があつたらお伺いしたいと思ひます。

○国務大臣(岡田豊君) 衆参で委員会をわざわざ作つていただいて御議論いただいておりますけれども、これは多くの参考人をお呼びになつて、私も議事録も読ませていただきました。ですから、今無駄を省けということですが、これは東京が計算したら約二十・一兆円、約二十兆移転に掛かると言つておりますし、今、田名部議員がおっしゃいましたように、新官邸、これでき上がらして、この間オープンいたしました。これ約四百三十五億でございます。そして新官邸の情報通信あるいは附帯設備、これで約二百十二億でございます。そして、今、議員会館を建て直すと言つています。移転するというのは、議員会館建て直す費用が千八百億でございます。

ですから、私は、今、田名部議員がたまた金はだれが出すんだと、こうおっしゃいました。私は、そういう意味で、やっぱり時代の流れ、そして現実というものを我々国会議員、私も一国会議員として冷静に見て、そして冷静な国民が納得し得るような判断を出していただきたいと思ひております。

○委員長(北澤俊美君) 他に御発言もないようです。それから、両案に対する質疑は結局したもの認めます。

これより両案について討論に入ります。御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願ひます。

○大沢辰美君 私は、日本共産党を代表して、平成十四年度における特殊法人の事務所の移転のための関係法律の整備に関する法律案に対して反対の討論を行います。

反対理由の第一は、特殊法人の事務所の移転には合理的理由がないことです。

政府の説明によれば、都心の一極集中を改善するための多極分散型国土形成促進法に基づく移転であると説明しています。しかし、東京都内の事務所を移転させても、都市再生法などに見られるように、再び一極集中を招くことが明らかです。移転の合理的説明になっていません。

反対理由の第二は、今回の移転は国費や特殊法人の予算削減にもつながらず、無駄な移転事業だからです。

例えば、宇宙開発事業団の移転する筑波の建物の建設費は四十四億円、都市基盤整備公団が移転する横浜アイランドタワーに至つては総工費が四百八十億円という超デラックスな建物で、現在建設中ですが、二十七階のうちの過半数の十五階のフロアを都市基盤整備公団が使用するというのです。そんなものが本当に必要なとは思ひません。また、その他の特殊法人も都心の賃貸事務所から地方都市の賃貸事務所に移り、賃貸料が一定の軽減がされるとしていますが、移転先の埼玉副都心や横浜のみならず、都市基盤整備公団が公費

を使って建設したものであり、予算削減とは言えないものです。

事務所移転の必要性について合理的理由がないにもかかわらず、約六十億円もの移転費用と労力を費やすことは無駄遣いそのものと言わざるを得ません。このような事務所の移転は中止するのが最良の道であります。そのことを主張し、反対討論を終わります。

議員各位の御賛同をよろしくお願いいたします。

○委員長(北澤俊美君) 他に御意見もないようです。討論は終局したものと認めます。

これより採決に入ります。

まず、国土交通省設置法の一部を改正する法律案の採決を行います。

本案に賛成の方の挙手を願います。

(賛成者挙手)

○委員長(北澤俊美君) 全会一致と認めます。よって、本案は全会一致をもって原案どおり可決すべきものと決定をいたしました。

次に、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の採決を行います。

本案に賛成の方の挙手を願います。

(賛成者挙手)

○委員長(北澤俊美君) 多数と認めます。よって、本案は多数をもって原案どおり可決すべきものと決定をいたしました。

なお、両案の審査報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長(北澤俊美君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(北澤俊美君) 次に、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。

政府から趣旨説明を聴取いたします。扇国土交通大臣。

○国務大臣(扇千景君) 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の提案理由につきまして御説明申し上げます。

近年における国民の水上レジャー活動に対する関心の高まりや余暇活動の多様化に伴い、水上オートバイなど手軽に楽しむことができる様々な小型船舶が増加し、幅広い層の人々が手軽に参加するなど、小型船舶を利用した水上レジャー活動はますます活発化しています。こうした中、小型船舶操縦士の免許保有者は毎年約九万人のペースで増加し、平成十二年度末で約二百七十万人に達しています。このため、小型船舶の安全を確保しつつ制度の簡素合理化を図ることが強く求められております。

他方、小型船舶による海難は増加傾向にあり、平成十二年度には二千三百件を超えたとともに、死傷者も約七百人に達しています。このため、早急に小型船舶の安全対策の充実を図ることが求められております。

このような状況を踏まえて、小型船舶に係る利用者ニーズの変化に的確にこたえとともに、小型船舶の航行の安全を一層図るため、この法律案を提出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、小型船舶の船長を小型船舶操縦者と位置付け、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としております。

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としております。

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講習の制度を設けることとしているほか、所要

の改正を行うこととしていたしております。以上が、この法律案を提案する理由でございます。

この法律案が速やかに成立いたしますよう、御審議をよろしくお願い申し上げます。

○委員長(北澤俊美君) 以上で趣旨説明の聴取は終わりました。

本案に対する質疑は後日に譲ることとしたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後零時六分散会

五月二十二日本委員会に左の案件が付託された。

一、船舶職員法の一部を改正する法律案

船舶職員法の一部を改正する法律案

船舶職員法(昭和二十六年法律第四百十九号)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(第四条―第十七条)

第二節 船舶職員の乗組み(第十八条―第二十三条)

第三章 小型船舶操縦者

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(第二十三条の二―第二十三条の十一)

第二節 小型船舶操縦士試験機関(第二十三条の十二―第二十三条の二十四)

第三節 小型船舶操縦者の乗船等(第二十三条の二十五―第三十三条の二十九)

第四節 小型船舶操縦者の遵守事項等(第二十三条の三十一―第二十三条の三十三)

第四章 雑則(第二十四条―第二十九条の五)

第五章 罰則(第三十条―第三十三条)

附則

第一条中「乗組ます」を「乗組ませる」に改め、「資格」の下に「並びに小型船舶操縦者として小型船舶に乗船させるべき者の資格及び遵守事項等」を加える。

第二条第二項中「船長」を「船長の職務を行う者(小型船舶操縦者を除く)並びに」に改め、同条第四項中「海技従事者」を「海技士」に、「免許」を「海技免許」に改め、同項を同条第五項とし、同条第三項の次に次の一項を加える。

4 この法律において「小型船舶操縦者」とは、小型船舶(総トン数二十トン未満の船舶及び一人で操縦を行う構造の船舶であつてその運航及び機関の運転に関する業務の内容が総トン数二十トン未満の船舶と同等であるものとして国土交通省令で定める総トン数二十トン以上の船舶をいう。以下同じ。)の船長をいう。

第二条に次の一項を加える。

6 この法律において「小型船舶操縦士」とは、第二十三条の二の規定による操縦免許を受けた者をいう。

第二章 海技従事者の免許及び海技従事者国家試験を第二章 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

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。

第四條第三項中「第一項の免許を『海技免許』に、『試験』を『海技試験』に改める。

第五條の見出しを「(海技士の資格)」に改め、同條第一項中「前條の免許を『海技免許』に改め、同項第五号を削り、同條第二項から第五項までの規定中「免許を『海技免許』に改め、同條第六項中「小型船舶操縦士に係る免許を『海技免許』に、『免許を受ける者』を『海技免許を受ける者』に、『船長を船舶職員』に改め、同條第七項中「免許を『海技免許』に改め、同條第八項を削り、第九項を第八項とする。

第六條の見出しを「(海技免許を与えない場合)」に改め、同條第一項各号列記以外の部分中「各号の一」を「各号のいずれかに」に、「免許」を「海技免許」に改め、同項第一号を次のように改める。

一 十八歳に満たない者

第六條第一項第二号中「海技従事者の免許又は第二十三條の二第一項の承認を取り消された者」を「海技免許、第二十三條第一項の承認又は第二十三條の二の規定による操縦免許を取り消され、取消の日から五年を経過しない者」に改め、同項第三号中「第二十三條の二第七項を『第二十三條第七項』に改め、『同じ。』の下に又は第二十三條の七第一項を加え、『免許又は承認を『海技免許、第二十三條第一項の承認又は第二十三條の二の規定による操縦免許』に改め、同條第二項中「第十條第一項の下に『若しくは第二十三條の七第一項』を加え、『免許を『海技免許』に改める。

第七條第一項中「免許を」を「海技免許を」に、「海技従事者免許原簿」を「海技士免許原簿」に、「且つ」を「かつ」に改め、同條第二項中「海技従事者免許原簿」を「海技士免許原簿」に改める。

第八條の見出しを「(海技免許の失効)」に改め、同條第一項中「海技従事者」を「海技士」に、「免許」を「海技免許」に、「機関限定若しくは区域出力限定」を「若しくは機関限定」に改め、同條第二項

中「免許は」を「海技免許は」に改める。

第十條の見出しを「(海技免許の取消し等)」に改め、同條第一項中「海技従事者が左の各号の一」を「海技士が次の各号のいずれかに」に、「免許」を「海技免許」に、「但し」を「ただし」に改め、同項第一号中「基く」を「基づく」に改め、同項第二号中「職務」を「職務又は小型船舶操縦者としての業務」に、「当り、非行があつた」を「当たり、海上衝突予防法昭和五十二年法律第六十二号その他の他の法令の規定に違反した」に改め、同條第二項中「海技従事者」を「海技士」に、「故障のため船舶職員たるに適しなく」を「障害により船舶職員の職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、「免許」を「海技免許」に改め、同條第三項中「免許」を「海技免許」に改める。

第十二條の見出しを「(海技試験の実施)」に改め、同條中「試験」を「海技試験」に、「免許」を「海技免許」に改め、「区域出力限定をする場合においては資格別かつ船舶の航行する区域及び推進機関の出力の別」を削る。

第十三條の見出しを「(海技試験の内容)」に改め、同條第一項中「試験」を「海技試験」に改め、同條第二項中「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。

第十三條の二の見出しを「(海技試験の免除)」に改め、同條第一項中「又は実技試験を削り、同條第二項中「(小型船舶操縦士の資格を除く。)」を削り、「試験を」を「海技試験を」に、「海技従事者」を「海技士」に改め、同條第三項中「試験を」を「海技試験を」に、「試験に」を「海技試験に」に、「海技従事者」を「海技士」に改め、同條第四項中「試験を」を「海技試験を」に、「小型船舶操縦士の資格の海技従事者」を「小型船舶操縦士」に改め、「及び小型船舶操縦士の資格について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)又はこれらの資格により上級の資格の海技従事者である場合」を削り、同條第五項及び第六項を削り、同條

第七項中「試験を受ける者」を「海技試験を受ける者」に、「海技従事者」を「海技士」に改め、同項を同條第五項とし、同條第八項中「試験を受ける者」を「海技試験を受ける者」に、「海技従事者」を「海技士」に改め、同項を同條第六項とし、同條第九項中「試験を受ける者」を「海技試験を受ける者」に、「海技従事者」を「海技士」に改め、同項を同條第七項とする。

第十四條第一項中「試験(小型船舶操縦士の資格についての試験を除く。)」を「海技試験」に、「免許」を「海技免許」に改め、同條第二項及び第三項中「試験」を「海技試験」に改める。

第十五條中「試験」を「海技試験」に改める。

第十六條中「試験」を「海技試験」に改め、後段を削り、同條に次の一項を加える。

第十八條の前に次の節名を付する。
第二節 船舶職員の乗組み
第十八條第一項中「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、「海技従事者」を「海技士」に改める。
第十九條第一項中「海技従事者」を「海技士」に改める。
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、同條第一項中「資格を有し、かつ、当該」を削り、「海技従事者」を「海技士」に改める。
第二十二條中「海技従事者」を「海技士」に改める。
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、同條第一項	海技免状	承認証
第七條	海技士免許原簿	締約国資格受有者承認原簿
第十一條第一項	前條第一項	第二十三條第七項において準用する前條第一項
第十一條第二項	前條第一項又は第二項	第二十三條第七項において準用する前條第一項又は第二項
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
	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	承認をしない

第二十五条（見出しを含む。）	証	海技免状又は操縦免許	締約国資格証明書及び承認証
第二十五条の二（見出しを含む。）	証	海技免状又は操縦免許	承認証

第二十三条の二を第二十三条とする。

第二十三条の十四第一項中「第二十三条の十二第一項を「第二十三条の二十一第一項」に、「行なう」を「行う」に改め、同条第三項中「行なう」を「行う」に、「第二十三条の十一第一項を「第二十三条の二十二第一項」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条の二十四とする。

第二十三条の十三第一項中「左の各号の一」を「次の各号のいずれかに改め、同項各号を次のように改める。

一 第二十三条の十三第一項第一号から第四号までのいずれかに適合しなくなったと認められるとき。

二 第二十三条の十三第二項第二号に該当するに至ったとき。

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一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

出なければならぬ。

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二十二とし、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十六とする。

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

に依り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、同条を同項第一号とし、同条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、その執行を終り、又は執行を受けることがなくなっ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二項中「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依り、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る。）及び特殊小型船舶操縦士 十六

口 その他の資格 十八歳

(登録及び小型船舶操縦免許証)

(操縦免許の失効)

(操縦免許の取消し等)

一 この法律又はこの法律に基づく命令の規定

三 小型船舶操縦者としての業務又は船舶職員

国土交通大臣は、小型船舶操縦士が心身の障

(操縦試験の実施)

(操縦試験の内容)

操縦試験は、身体検査、学科試験及び実技試

(操縦試験の免除)

操縦試験を受ける者が六級海技士（航海）若し

一級小型船舶操縦士の資格について操縦試験

十四年五月二十三日

5 操縦試験を受ける者が国土交通省令で定める

第五條第六項	船舶職員
--------	------

第六條第二項	第十條第一項
--------	--------

第十一條第一項	前條第一項
---------	-------

驗

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)

政令で定める小型船舶操縦者として小型船舶に

9

第二十三条の十一 第五條第六項及び第七項並び

小型船舶操縦者

第二節 小型船舶操縦士試験機関

第二章の二に次の二節を加える。

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

船舶に、小型船舶の航行する区域、構造そ

小型船舶の航行の安全に関する事項を考

政令で定める小型船舶操縦者として小型

準」という。)に従い、操縦免許証を受有

型船舶操縦士を乗船させなければならな

ただし、次条第一項の規定による許可を受

17

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、航海の態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ことを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。

(小型船舶操縦士と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、当該小型船舶にお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、海技免許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許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。次項においては「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「海技免許」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、「海技免許」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。

(海技免許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、船内に海技免許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、「海技免許」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証」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、「海技免許」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。

(この法律の運用)

第二十九条の五 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。

第三十条中「第二十三条の十三第一項」を「第二十三条の二十三第一項」に改める。

第三十条の二中「第二十三条の九第一項」を「第二十三条の十九第一項」に改める。

第三十条の三各号の二を「各号のいずれかに」に改め、同条第一号中「第十八条」の下に、「第二十三条の二十五第一項又は第二十三条の二十九第一項を加え、同条第二号中「第二十三条の二十七項」を「第二十三条の七第一項」に改め、「含む」の下に「若しくは第二十三条の七第一項を、」を「乗組ませ」の下に「又は小型船舶操縦者として乗船させ」を加え、同条第三号中「第二十一条の第二項」を「第二十四条第一項」に改める。

第三十一条各号の二を「各号のいずれかに」に改め、同条第一号中「第二十一条」の下に、「第二十三条の二十七又は第二十三条の二十九第三項」を加え、同条第二号中「第二十三条の二十七項」を「第二十三条の七第一項」に改め、「含む」の下に「若しくは第二十三条の七第一項を、」を「船舶職員の下に又は小型船舶操縦者」を加える。

第三十一条の二第一項中「各号の二」を「各号のいずれかに」に改め、同項第一号中「第二十三条の十

第一項」を「第二十三条の二十一第一項」に改め、同項第二号を次のように改める。

二 第二十三条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。

第三十一条の二第二項中「第二十三条の十一第一項」を「第二十三条の二十一第一項」に改める。

第三十二条中「第二十三条若しくは第二十四条」を「第二十五条若しくは第二十五条の二」に、「第二十三条の二第七項」を「第二十三条第七項」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。)第五十一条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条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条第二項、第四項又は第五項の規定によりなされた履歴限定、船舶当直限定若しくは機関当直限定又は機関限定は、当該を受けたものとみなされた新海技免許について新法第五条第二項、第四項又は第五項の規定によりなされた履歴限定、船舶当直限定若しくは機関当直限定又は機関限定とみなす。

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条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条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条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条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、附則第二条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条第一項又は新法第二十三条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条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条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条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条第三項又は新法第二十三条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、新法第六条第一項若しくは第二項(新法第二十三条の十一において準用する場合を含む。)又は新法第二十三条

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、附則第二条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 旧法第十条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、新法第二十三条の十二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「左の二」を「次の二」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の定めるもの

第二百二十条の二第六項中「第百二十条の二第四項を「第百二十条の三第四項」に、「第百二十条の二第一項を「第百二十条の三第一項」に改め、同条を第百二十条の三とし、第百二十条の次に次の一条を加える。

(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「第百二十条の二第四項」を「第百二十条の三第四項」に改める。

第百三十三条中「各号の一」を「各号のいずれか」に改め、同条第十四号中「第百二十条の二第一項を「第百二十条の三第一項」に改め、同条第十五号中「第百二十条の二第二項」を「第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。

(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。

第五号中「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「禁錮」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。

別表第一第二十二号(中)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(昭和六十三年法律第九十九号)の一部を次のように改正する。

第六条第一項第五号中「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。

第四条第九十九号中「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。