

第百六十六回国会 衆議院 国土交通委員会 會議録 第六号

平成十九年三月二十日(火曜日)

午後三時開議

出席委員

委員長 塩谷 立君

理事 後藤 茂之君 理事 中野 正志君
理事 西銘恒三郎君 理事 葉梨 康弘君
理事 山本 公一君 理事 伴野 豊君
理事 三日月大造君 理事 高木 陽介君
赤池 誠章君 石田 真敏君
浮島 敏男君 遠藤 宣彦君
小此木八郎君 小里 泰弘君
大塚 高司君 梶山 弘志君
亀岡 偉民君 北村 茂男君
桜井 郁三君 島村 宜伸君
杉田 元司君 鈴木 淳司君
蘭浦健太郎君 土井 亨君
長崎幸太郎君 長島 忠美君
原田 憲治君 松本 文明君
御法川信英君 宮澤 洋一君
盛山 正仁君 吉田六左門君
若宮 健嗣君 泉 健太君
黄川田 徹君 小宮山泰子君
古賀 一成君 下条 みつ君
土肥 隆一君 長安 豊君
鷺尾英一郎君 伊藤 涉君
西 博義君 穀田 恵二君
糸川 正晃君

政府参考人
(国土交通省自動車交通局 岩崎 貞二君
長)
国土交通委員会専門員 亀井 為幸君

委員の異動

三月二十日

辞任

鍵田忠兵衛君

坂本 剛二君

徳田 毅君

長島 忠美君

赤羽 一嘉君

亀井 静香君

同日

辞任

浮島 敏男君

小此木八郎君

土井 亨君

御法川信英君

西 博義君

糸川 正晃君

補欠選任

土井 亨君

御法川信英君

小此木八郎君

浮島 敏男君

西 博義君

糸川 正晃君

補欠選任

長島 忠美君

徳田 毅君

鍵田忠兵衛君

坂本 剛二君

赤羽 一嘉君

亀井 静香君

三月二十日

モーターボート競走法の一部を改正する法律案
(内閣提出第五一号)

は本委員会に付託された。

本日の會議に付した案件

政府参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

自動車検査独立行政法人法及び道路運送車両法

の一部を改正する法律案(内閣提出第一七号)

モーターボート競走法の一部を改正する法律案

(内閣提出第五一号)

○塩谷委員長 これより會議を開きます。

内閣提出、自動車検査独立行政法人法及び道路運送車両法の一部を改正する法律案を議題といたします。

この際、お諮りいたします。

本案審査のため、本日、政府参考人として国土交通省大臣官房長竹蔵誠君及び自動車交通局長岩崎貞二君の出席を求め、説明を聴取いたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○塩谷委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

○塩谷委員長 これより質疑に入ります。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。鈴木淳司君。

○鈴木(淳)委員 自由民主党の鈴木淳司でございます。

年度末を控え、また、ことしは特に統一選挙がありますので、大変慌ただしい時期であります。限られた時間、審議はしっかりと進めていきたいというふうに思います。

さて、今回の法案は、自動車検査独立行政法人の公務員型から非公務員型への移行に伴う所要事項の改正であります。改めて言うまでもなく、独立行政法人とは、公共性の高い事務事業のうち、国が直接実施する必要はないが、民間の主体にゆだねると実施されないおそれがあるものを実施するものであり、業務の効率性、質の向上、法人の自律的業務運営の確保、業務の透明性の確保を図る仕組みとなっているものであります。

そこで、議論を始める前に、今回の本法改正に至る経緯と法案の概要について、改めて、まず確

認の意味で、提出者の方から御説明をいただきたいというふうに思います。

○岩崎政府参考人 自動車検査独立行政法人でございますけれども、平成十四年七月、それまで国が行っておりました車検の審査業務をやる法人として独立行政法人化したところでございます。

独立行政法人につきましては、独立行政法人通則法に基づきまして、中期目標期間終了後、所要の見直しを行う、このように決められております。自動車検査独立行政法人、平成十四年の七月に発足いたしましたので、五年間の中期目標期間がこのたび終了するというところでございます。その終了するに当たりまして見直しをやるということでございます。

見直しの検討に当たりましては、簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律、この法律では、公務員型の独立行政法人、今の自動車検査独立行政法人は公務員型の独立行政法人でございますが、こうした独立行政法人は特段の問題がない限り非公務員化を図るということが決められております。こうした趣旨を踏まえまして、私どもの方から見直し案を提示いたしまして、行政改革推進本部決定でもその見直し案について了解をいただいたところでございます。

これを具体化するために、今回、法案を提出させていただきます。役職員の非公務員化を図るということと手数料の自己収入化を図るという内容のものでございます。

○鈴木(淳)委員 それでは次に、現行の自動車検査独立行政法人、いわゆる検査独法の評価についてお尋ねをしたいと思います。

今も御説明がありましたけれども、独法は中期目標期間の終了時に、主務大臣は独立行政法人の中期目標の期間の終了時において、当該独立行政

法人の業務を継続させる必要性、組織のあり方、その他、組織及び業務の全般にわたる検討を行い、その結果に基づき、所要の措置を講ずるものとなっております。

そこで、自動車検査独立行政法人が平成十四年にスタートした時点で掲げられていた中期目標の達成状況はどうか、その評価についてお尋ねをしたいと思います。

○岩崎政府参考人 中期目標でございますけれども、大きく二つ、業務の効率化を推進していくということ、厳正かつ公正中立な審査業務の実施の徹底を図っていく、こういうことを挙げたところでございます。

業務の効率化でございますけれども、この五年間、検査件数、ほぼ横ばいでございましたけれども、全国の事務所の検査要員の配置を見直すことによりまして職員数を十一名減少させるなど、効率化に努めたところでございます。

それから、厳正かつ公正中立な審査を確実に実施するというところでございますが、この検査、車検につきましては、受検者からの不当な要求も多々ございます。防犯対策を講じるなど、きっちりした対策を講じたところでございます。また、審査は、車検時の審査だけではなく、街頭検査もやっておりますけれども、暴走族などの不正改造車に対する街頭検査件数、これを平成十三年度六万台から十七年度十万台とふやしてまいりました。

国土交通省の独立行政法人評価委員会がございましてけれども、この車検独法につきましては、順調であるという評価をいただいたところでございます。

○鈴木(淳)委員 それでは次に、非公務員型の独法への移行に際しての課題の認識についてお尋ねをいたします。

今回の見直しに際し、国土交通省の当初案では公務員の身分を保持したままでの存続を考えていたけれども、結果、非公務員型での改正に落ちついていたと聞きます。国土交通省が当初公務員型での

存続を望んだ背景には果たしていかなる理由や懸念があったのか、すなわち公務員型から非公務員型独法に移行する際の解決すべき問題点、課題はいかなる項目があったのかについて、その認識をお尋ねいたします。

○岩崎政府参考人 先生御指摘のとおり、昨年の八月、私ども、見直しの素案を出したときには、公務員型で引き続きできないかということについて主張したところでございます。厳正、公正な審査をやるというのがこの法人の最大の使命でございますので、そのためには、公務としての使命感、それから受検者の理解、協力、これが必要だろうと思っております。公務員型を主張したところでございます。

しかし、その後、総務省の評価委員会あるいは行政減量・効率化有識者会議からの指摘等も受けました。それから、繰り返しになりますけれども、原則非公務員化を図るべきという法律もございました。

こうしたものを踏まえて再検討しましたところ、例えば罰則の適用でございましてけれども、この独立行政法人の職員に対して不当な要求があった場合に公務執行妨害の規定が適用できるという罰則の適用についてのみなし規定、あるいは検査法人がストをやった場合にどうなるかということも懸念をいたしましたけれども、これは、国がかわりに審査を実施するセーフティネットを入れる、こうしたことによりまして、役職員の身分を非公務員化しても引き続き公正かつ厳正な業務の実施を確保できるものと判断いたしました。今回の措置を講じたものでございます。

○鈴木(淳)委員 それでは、今お示しの点につきまして、一点一点確認をしたいと思います。

まず、みなし公務員規定であります。今回、みなし公務員規定が設けられたわけでありまして、これまで車検にかかわる公務員の守秘義務違反の事例はあったのでしょうか。また、この規定を置かなければならないような事例が、非公務員化に伴い、今後多発するとお考えで

ありましようか。お尋ねいたします。

○岩崎政府参考人 現在までのところ、守秘義務違反はございませんでした。それから、今後直ちにこうしたものが多発するとは考えておりませんけれども、やはり非公務員化に当たりまして守秘義務規定をかけていくことは必要だろう、このように思っております。今回の改正でも盛り込ませていただいております。

○鈴木(淳)委員 このみなし公務員規定は、恐らく非公務員型独法への移行の際に通常つけられる規定だというふうに理解をしております。

それでは、先ほども一部お触れがありました不当要求行為への対応についてお尋ねいたします。公務員の身分保持を国交省が望んだ理由の一つに、先ほどもありましたように、自動車検査時の不当要求行為対策があったということでありましてけれども、検査時において実際に不当要求行為が行われるケースは多いのか、また、それは公務員なら防ぎやすく、非公務員化すれば不当要求行為が起りやすくなるというところになるのかどうか、実際の発生件数や実態、対処も含めて、お尋ねをしたいと思います。

また、検討過程で、有識者会議のヒアリングにおける委員の意見におきましては、これに対しては、法人のマネジメントに工夫を施すなどにより適切に処理すべきものとされておりますけれども、それにはどのような内容が考えられますか、認識を伺いたいと思います。

○岩崎政府参考人 車検の基準にパスしないような車を合格させるといったような形での不当要求が起っております。平成十七年度においては年間六百四十件発生しております。

繰り返しになりますけれども、今回の非公務員化に伴いまして、そうした不当な要求、脅迫行為があった場合は、罰則の適用に関してみなし公務員規定を設けて、検査法人の職員が暴力を受けた場合など、公務執行妨害が適用されるような措置をしているところでございます。

それから、実態的な措置でございますけれども、防犯カメラを設置したり、あるいは各検査員に警報装置を持たせたり、それから一部の事務所でございまして、警察OBの方に来ていただきまして、見守っていただくといったこともやっているとございまして。こうしたマネジメントをきっちりこれからもやっていくことは重要だろうと思っております。

また、あわせて、職員の意欲の向上も図っていくかなきゃいけない、このように思っております。一生懸命やった職員に対しては表彰制度を設けるでありますとか、独法の理事長が各現場を回っていくいろいろな現場の声を聞いて、繰り返しになりますけれども、今申し上げたようないろいろな対応を充実させていくことが必要だろうと思っております。今後ともそれを期待しているところでございます。

○鈴木(淳)委員 それでは次に、ストライキ権についてお尋ねをいたします。

非公務員型の独法に変わりますと、争議権、いわゆるストライキ権が認められることとなります。道路運送車両法七十四条の二の関係で、もしストが発生して基準適合検査が滞った場合、国土交通大臣が直接審査を実施することができるとの規定が設けられましたけれども、それは実際に可能でありましようか。仮定の話、全国一斉にストに入ったとしたときに、国土交通大臣はいかにして車検業務を実際に進め得るのか、果たして実効性が担保できるのかについてお尋ねをいたします。

○岩崎政府参考人 国と自動車検査独立行政法人、密接な人事交流を行っておりますが、そういう意味で、国の職員の中には自動車検査独立行政法人において審査業務の経験を有する者が多数おります。また、自動車検査独立行政法人の発足前でございますけれども、こうした検査業務に当たってきた人間が多数ございます。

今この自動車検査独立行政法人、全体で八百六十人ぐらいおりますけれども、今国の業務をやつ

ておりますが、審査業務を経験しているのが五百二十人おります。これらの職員が一定期間、長い期間はなかなか難しいと思います、サービスが若干落ちると思いますけれども、一定期間、国がかわって審査をするということは対応できると思っております。

○鈴木淳委員 それでは次に、検査の手数料と納付のあり方についてお尋ねをしてみたいと思います。

平成十八年十二月五日に発表されました自動車検査独立行政法人の見直し案には、検査手数料のあり方、積算方法の見直し等の検討が盛り込まれておりました。果たして、現在の検査手数料のあり方と積算方法についてはいかなる認識がなされておられるのでしょうか。また、今後の料金のあり方、積算方法の見直しについての基本的な考え方はどうでありましょう。加えて、これまで収入印紙の形で国に納めていた検査手数料が法人への直接納付に変わりますけれども、それはどのような形で納付されることになるのかお尋ねをいたします。

○岩崎政府参考人 現在は、自動車検査独立行政法人に車両を持ち込む場合の検査手数料、例えば五ナンバーの車で、継続審査で二年ごとの車検で来られる場合には、手数料として千四百円をいただいておりますけれども、この検査手数料につきましては、検査独立行政法人が実施する審査にかかわる実費のほかに、国が最終的には検査証を交付いたしますけれども、その最終的な国の検査証の交付に必要な費用、あるいは、検査の基準の策定が要りますけれどもそうした基準の策定にかかわる費用、こうしたものをまとめて検査手数料といたしまして国が一括して徴収し、検査独立行政法人に必要な費用は検査独立行政法人に交付金として渡す、こういうシステムをとっているところでございます。

今回、手数料、一部を自動車検査独立行政法人に直入をさせようと思っております。基準適合性審査にかかわる人件費あるいは機器の維持費、光

熱水費、管理経費などのいわゆる経費面、これを想定しております。

これについては、検査独立行政法人に直入をすることを考えておりますけれども、自動車検査独立行政法人の経費につきましては、そのほかに街頭検査にかかわる経費でありますとか、国が基準を策定いたしますので、その基準に対応するための機器の導入経費といった投資的経費がござい

ますけれども、こうしたものについては国からの交付金で賄うということを考えております。このため、現在は、先ほど申し上げました千四百円の額を一括して国に払っていたに比べて、分けて納付していただくかと思っております。その際、ユーザから二回払うということになりますと煩雑になりますので、窓口の一本化を図るなどして、ユーザの利便性を損なわないような形、これを今勉強しておりますので、そういう形でもってやっていきたい、このように思っております。

○鈴木(淳)委員 それでは次に、役職員の待遇の変化と人事交流についてお尋ねいたします。

今回の非公務員型独法への移行によって役職員の待遇には具体的にどのような変化があるのでしょうか。現在の検査法人の役員は、民間からの理事長と非常勤の監事一名のほかは国土交通省出身者であるのですけれども、非公務員型に変わった後も国交省と独法の相互の人事交流が続くのかについてお尋ねいたします。

○岩崎政府参考人 自動車検査独立行政法人でございまして、設立前、自動車検査業務というのはいずれも国の職員で行われていたことから、同法人の職員の大部分、現在これは国からの出向者になっております。

独法の職員、これはやはり法令に照らした行政判断を行える能力が不可欠であります。国のこうした車検にかかわる業務をやっている人間でござい

ますけれども、こうした者も、実際の車のふくあ、車検の現場の知識がないと、国の方の業務では、基準の策定でありますとか、指定整備工場におきまして監査でありますとか、街頭検査における整備命令の交付、こんな事務を国の方で分担してやっておりますけれども、実際に車を現場で見ながらふくあい実態なんか精通する、こういうことが必要だろうと思っております。今後とも、自動車検査独立行政法人と国と密接な人事交流が必要だろうと考えております。

ただ、今回、非公務員化をいたしますので、一部ではございまして、不正車検の防止に対応するためにIT関係の専門家を採用するといったようなものも考えられるところでございますので、こうしたものも検討していきたいと思っております。

それから、待遇の方につきましては、特定独法と今回提案させていただきます非公務員型の非特定独法では若干の差がございまして、役員については基本的に同じでございますけれども、職員につきましては、公務員型の独法では国家公務員の給与基準等を考慮し、あるいは退職手当につきましては、国家公務員退職手当法を適用するということになりまして、非公務員型につきましても、業務の実績を考慮し、社会一般の情勢に適合するものになるよう規定する、こういうことになっております。

ただ、この法人につきましては、繰り返しになりますけれども、やはり国との密接な人事交流が必要な法人でございまして、待遇については基本的に国家公務員の給与に準じた形で当面運用していきたい、このように思っているところでございます。

○鈴木(淳)委員 人件費総額の削減と業務の効率化についてお尋ねいたします。

昨年成立した行革推進法によりまして、平成十八年度から二十二年度までの五年間で総人件費の五割以上の削減が求められることとなります。検査業務の質を落とさずに人件費削減要請を達成するためには、今後いかなる工夫の余地があるのかについての認識をお尋ねいたします。

○岩崎政府参考人 私どもの方でも、今後五年間で職員を五割削減させるという取り組みをやりたいと思っております。

検査の内容を充実させるといったことをしながらこうしたことをやっていくわけでございまして、この車検制度、民間車検場という制度がございまして、今、約七割の車は民間車検場を経由して車検証の交付を受けておりますけれども、この七割の車については、この独立行政法人での審査は必要ございません。したがって、民間でできる、民間車検場でできることは民間でやってもらうのがいいだろう、こう思っております。この民間車検場の指定整備率の向上というのをやっていきたいと思っております。

そうすることによりまして、独立行政法人での検査の業務の負荷を少しでも減らして人件費の削減をするともに、繰り返しになりますが、検査の高度化、内容の充実等々を図ってまいりたい、このように思っております。

○鈴木(淳)委員 今お話がありました、指定整備工場の整備率の向上に向けての取り組みについてお尋ねをいたします。

昨年十二月の国交省発表の検査独法の見直し案では、第一章の「自動車検査業務の重点化等」の中で、国として民間の指定自動車整備工場、いわゆる民間車検場による指定整備率の一層の向上を図るための措置を講ずる、こうなっております。ありますが、それによつて、独法自身における検査の業務量を削減、そうする中で独法はユーザに車検や判定の困難な車両の検査等に特化をする、こういうふうにいこうとしているように思われます。

そこで、指定整備工場における整備率の向上のためには国交省としてはいかに今後取り組んでいくのかについてお尋ねをいたします。

○岩崎政府参考人 指定整備工場でございますけれども、民間車検場についてはやはり一定の要件を課しております。一定規模の施設及び工員を有すること、これが一つの基準になっております。

この基準は、現在、工員が五人以上いる工場を指定整備工場として指定できる、このようにしておりますけれども、大型車を取り扱う場合を除きまして、最近、車の整備技術も生産性が向上しておりますので、四人以上に緩和しても大丈夫だろうという事で、五人から四人へと緩和することを考えております。

こうすることによって、先ほど整備率の比率を七割強と申し上げましたけれども、これを五ポイント程度上げていきたい、このように思っておりますのでございます。

ただ、こうした指定整備工場が増加して、しかし車検自体がおかしくなるといけませんので、私も、こうしたことについての監査の実施等々、指定整備工場の監督指導はきちっとやってまいりたい、このように考えているところでございます。

○鈴木(淳)委員 それでは次に、いわゆるペーパー車検対策並びに不正改造車対策、これは正式には不正な二次架装というんだそうであります。その対策についてお尋ねをいたします。

指定自動車整備工場における不正車検取得、いわゆるペーパー車検の事例が散見されるわけでありまして、先ほど話にありました、車検総数の七〇％は民間車検場ですが、その指定自動車整備工場の監督というのはいかになされていくのか、また、今後いかなる措置をとっていくのかについてがまず一点目。

それから、車検の通過後にいわゆる不正な二次架装というケースが多いわけでありまして、車検制度の信頼性あるいは整備体制の信頼性を高めるために、業界自身から、ぜひしっかりと取り締まっていきたい、こういう声がありますけれども、それについてはいかに取り組みをされますか、お尋ねをいたします。

○岩崎政府参考人 指定整備工場でございますけれども、全国で二万九千工場ございます。大部分はちゃんとやっていただいているんですけれども、今、先生御指摘のございましたペーパー車検、車も見ないで合格を出してしまう、それか

ら、車は一応見るんですけれども基準にパスしていない車両をパスしたとって交付する、こうした違反行為をした工場がございます。ペーパー車検、去年の実績でまいりますと五件。それから、保安基準適合証を出しにくいのに出したといったのが十件。少しづつではありますけれども、増加傾向にございます。

私も、この件につきましては地方運輸局が監査をしております。三百三十人の体制で三万三千回でございますので、大体年間に一回、こうしたことには回れるというような体制を組んでやっていくところでございますけれども、やはりもっと強力にちゃんとやっていきたいと思っております。

すべての工場が悪いわけではないものですから、少しめり張りをつけたことをやっていきたい、このように思っております。悪い風評のあるようなところ、あるいは悪質な違反をしたところについては年間数回行ける、まじめにやっておられるところは少し行く回数、期間なども考慮して行く、こんなめり張りを考えていきたいと思っております。

それから、不正二次架装でございますけれども、先生のお話にありましたとおり、トラックとかバスでこういう問題が起きているわけでございます。例えば、検査のときは、燃料タンクを小さな燃料タンクで検査を受ける。それで、最大重量という規制をやっておりますけれども、この重量の規制をパスする、検査が終わったら大きなタンクにつけてかえて車両総重量違反の車を走らせている、こういう事例がございます。これがトラック、バスでここ数年非常にふえてきておりまして、私も非常に問題意識を持っておりますので、私

どもも非常に問題意識を持っておりますので、一つは、こうした不正な二次架装をやるのは、バスなんかはメーカーがかかわる例が多々ございますけれども、トラックですと、これを専門にやっています架装事業者それから販売会社がこれにかかわってまいりますので、昨年の通常国会で、この

架装事業者などに対しても立入検査の権限を規定いただきました。こうしたものを活用してきっちりやっていきたいと思っております。

また、これを車検でもちゃんとチェックできないか、このように思っております。具体的には、車検のときにちゃんと車の撮影をし、寸法もちゃんと見て、次の回の検査あるいは街頭検査などでその車が形が変わっているかどうか、タンクなんかをつけかえていないかどうか、こうしたものをちゃんとチェックできるような体制を今後組んでいきたい、このように思っているところでございます。

○鈴木(淳)委員 安心、安全で環境と調和のとれた社会の実現のためには、車検は最低限の要件でありまして、そのみで達成されるわけではございません。日ごろからの定期点検の実施率の向上など、我々ユーザーの側の整備意識というののも高めることが非常に重要であると思っておりますので、これについては我々ももって限すべきだというふう

に思っております。

さて、きようは望月副大臣がお見えでありますので、ちょっとお尋ねをしたいと思っております。昨年来の耐震強度設計の偽装事件の背景に、官の確認業務をつかさどる建築主事の不足と民間検査確認機関への検査確認業務のアウトソーシングという問題がありました。今回は、既に定着しておる民間車検の存在もありますので、もちろん同列には論じられないわけでありまして、組織の非公務員化と民間指定整備工場での検査機

会の拡大というものが車検業務自体の適正な執行を疑わしめる事態を起してはいけないということとを思うわけでありまして。

また、非公務員型独法への移行は時代の必然であると思っておりますけれども、公務員として採用された人間、そしてまた、それで本検査業務についていた方が途中で公務員の立場を失うということに対する不安や戸惑いというのものはあると思っております。その中で、職員の使命感、士気の維持というものをいかに図っていくの

か、それがマネジメント上とても重要な課題であるというふうに思うわけでありまして。

今回の非公務員型独法への移行の指揮をとるお立場として、円滑な移行と適正な職務執行に向けて、今回の非公務員型独法への移行に当たり、独法職員並びに国民へのメッセージというものをぜひ発していただきたいというふうに思います。

○望月副大臣 鈴木先生おっしゃる、まさにそのとおりでございます。実は、自動車検査独立行政法人の皆さん、いろいろやはり心配する現場の声がございまして。そういうようなことで、やはり現場との対話というものをしっかりとやっていかなくてはならない。実は、今まで国がやっていた時代には、本省からそこへ行くというようなことがなかったんですね。これはちょっと残念なことだと。最近聞いた話でございますけれども。

しかし、今回につきましては、非常に交流をしっかりとやっていくということ、実は、全国九十三カ所ございまして、理事長初め役員の皆さんが全国を回りました。回って、現場の声を聞くことはよく聞く、そして、そういったものをマネジメントして、仕事ができるような形をとる。そういうことで、職員のといいますか、独法の士気が非常に上がっているという話を実は聞いております。

非公務員化に当たって、実は、先ほどお話がございましたように、不当要求といいますが、平成十七年度で六百四十件余りあって、実は警察の出勤が五十八件あったそうです。逮捕者が三件あった。実はそういうような非常に厳しい状況もございました。こういったことで、受検者が不正に検査を合格にするように脅迫した場合に、公務執行妨害罪等が適用されるようなみなし公務員規定をしっかりと設けたり、そういうようなことについては、やはり厳正中立な検査ができるように、支障がないようにすることをそういう中でしっかりと担保しております。

先ほどお話がもう一つございました処遇面におきまして、いろいろ自動車局長から答弁がござ

いましたけれども、職員が不利益にならないというところについては十二分に措置を講じているところでございます。

それから、最後になりましたけれども、これはやはり、何と云っても、自動車の安全確保、環境保全に重要な役割を果たす問題でございますので、職員には引き続き使命感を持って業務に当たっていただくということ、いざというときのためには、国の方も十分配慮してそのフォローをできる。そういうようなことで、先生おっしゃったように、国民の皆さんに不安感を与えないようにしっかりと対応を今後も引き続きやっていきたいと思っておりますので、御理解のほどよろしくお願いしたいと思います。

○鈴木淳委員　ぜひしっかりと取り組んでいただきたいと思っております。

時間が参りました。これで終わります。

○塩谷委員　次に、鷲尾英一郎君。

自動車検査独立行政法人法及び道路運送車両法の一部を改正する法律案につきまして、質疑を進めさせていただきます。

まず、大臣にお伺いさせていただきます。

今回の改正によりまして、公務員型から非公務員型へと独立行政法人の根本が変わってしまうわけですが、大臣の中で認識といたしまして、特定独法ではなくて、非公務員型の独立行政法人にする、何がまずくてこういう非公務員型の独立行政法人に変えるということなんでしょうか。その点をお聞かせ願いたいと思

います。

○冬柴国務大臣　行政減量・効率化有識者会議からの指摘、あるいは簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律の趣旨を踏まえて、このように非公務員型にすることを決断いたしました。

○鷲尾委員　非公務員型になるということでございますが、では、非公務員となりました、みなし

公務員規定がいろいろ配慮されるということでございますが、結論から申し上げますと、公務員型から非公務員型に変わった場合に、例えば人件費の削減効果というのはいかほどのものなんでしょうか。それは、給与体系とか退職金の規程とか、そういう変化も含めまして、どの点が変わるのかというところをお聞かせ願いたいと思

います。

○岩崎政府参考人　給料等の点について、お答えさせていただきます。

非公務員化によって給与、退職金規程がどうなっていくか、こういうことでございます。

公務員型の独法と非公務員型の独法でございますが、役員の報酬、退職手当につきましては、独立行政法人通則法で、特段、公務員型と非公務員型で差はございません。支給基準は独法の内部規定で定める、国家公務員の給与、民間企業の役員の報酬等を考慮して規定する、このように定まっております。

それから、職員の給与と退職手当でございますけれども、公務員型の独法につきましては、役員と同様、支給基準は独法の内部規定で定め、その際、国家公務員の給与、民間企業の従業員の給与等を考慮する、退職手当については国家公務員退職手当法を適用する、このように決まっております。非公務員型につきましても、これも独法の通則法でございますが、業務の実績を考慮して、社会一般の情勢に適合したものになるように規定する。このように制度上は異なっております。

ただ、この独法につきましては、国家公務員、国との密接な人事交流が必要な独法でございますので、このため、今後、国家公務員の給与水準に準ずることを引き続き維持していきたいと思っております。

ただ、人件費につきましては、この独法につきましても、やはり定員の合理化、効率化をやっていくかなきゃいけないと思っております。平成二十二年まで五割削減をする、このような目標を考えております。これを通じまして人件費の削減

に取り組んでまいりたい、このように考えているところでございます。

また、非公務員化にすることのメリットでございますけれども、繰り返しになりますが、この独法は国の業務と非常に密接な関係がありますので、国との人事交流を続けてまいりましょう。非公務員化になりますので、例えば検査のＩＴ化を進めていく、そのためにそうした民間の専門家を雇用するといったことなどを今後検討していきたいと考えているところでございます。

○鷲尾委員　御答弁ありがとうございます。

今のお話をお伺いいたしますと、今回の法律の改正によりまして、非公務員化によって、現状働く方の処遇なりというのは余り変わらないであろう。結果として、大枠で、先ほど局長の方から御答弁いただきましたけれども、平成二十二年に五割削減の目標をつくって、それに向かってやっていくというお話なんですか。結局、この法律では、公務員型、非公務員型については何の差異もないだろうと。

そういう中で、局長の方から御答弁いただきましたが、非公務員型、職員が非公務員になるということは、ＩＴ化を含めて、そういう何か新しいものを導入するとかいうことに対しては非常にプラスであるというように話を今お伺いしたと思うんですが、これは公務員型でもできることなのではないかなというふうに思うんですが、大臣はそこら辺は何かがお考えでしょうか。

○冬柴国務大臣　やはりこの独立行政法人の五年の経過を見てみまして、公務員、国交省という形じゃなしに、こういうふうになされたことによって、当時から見ると、十一名、職員の数を減員することができております。そして、取り締まり件数も、例えば暴走族の取り締まり件数なんかも相当大きく、皆さん使命感を持ってやっていただいているということがわかりますし、リコールに相当するような事案を見つけて表彰された方もあり、士気は非常に高いわけでございます。心配されるようなことはないと私は思います。

大きな流れとして、民間にできることは民間にという大きな流れの中から、こういう問題についても非公務員型でやっていくという決断をしたわけでございます。それなりのメリットが出てくると思っております。

○鷲尾委員　民間にできることは民間で、そういう流れの中で非公務員型の独立行政法人になっていくという、そんな中でも人員削減もできました。私は、必ずしも人員削減したからこれはいいという話ではないと思うんですが、取り締まり件数もふえてきている。リコールについても、大分、報告が上がってきているという話だと思

うんですが、そもそも非公務員型にすることによって何が求められておるのかなというところで、一つ私は非常に疑問を持っております。

と申しますのは、先ほどの質疑を聞いておりますけれども、当然、国と密接に人事交流しなければいけないということが前提で、この独法についても公務員型から非公務員型の流れになってきておる。確かに、自動車の検査をやっていくに当たっては、特殊といえましょうが、当然専門的にやってきておる知識経験が必要になってくるわけでございます。そういう意味では国交省との人事交流というのは当然必要になろうというふうには思

うんですが、そうしますと、わざわざ非公務員化ということをするたわなくても、実態としては余り変わらないんじゃないかなというふうに思っています。非公務員化だけを、かけ声だけをうたっているような感さがあるわけではございません。そのことによって現場が混乱してしまうのではないかと、いうところが一つの私の中の疑問点でございます。

このことを念頭に置きながらさらに質疑をさせていただきますが、この非公務員化によりまして、大臣、先ほど従業員の方のモラルの低下はないというふうにおっしゃっていましたが、モラルの低下がないということをどういうふう

にマネジメントとしてこの独立行政法人が行っていく

もりのなか、大臣の方からお言葉をいただきたいというふうに思います。

○冬柴国務大臣 これは、理事長初めトップと職員との間でよく意思の疎通を図るというようなことが本当に基本的には一番大事な話だろう。現場との対話、現場の声を経営に反映する、これが大事だと思っています。

また、職員について、信賞必罰といいますが、特に賞の方ですね、一生懸命いい仕事をしていただいて社会的にも評価できるという者についてはきちっと顕彰するということが大事だと思っています。そういうことで、職員の方一人一人に対して、自分たちは国民の安全、安心を担保するための仕事をやっているんだという誇りを持っていただく、これが僕は一番基礎的なことだと思います。

○鷲尾委員 大臣のおっしゃるとおりだと私も思います。ただ、ちょっと気になるのが、これは確認になってしましますが、局長が先ほど御答弁されたところで、役員さんの給与については、公務員型と非公務員型、全く変わりませんよ、職員さんについて若干変化があるというような言い方をされておると思うんです。役員さんの場合は何も変わらない、職員さんの場合はある程度変わってくるというような中で、役員さんが、これは独法になったんだから一生懸命やっていこうよという話をしたとしても、果たして職員さんの士気が上がるようになるのかな。大変卑近な例ですけども、上司の身分は安泰で、自分たちはみなし公務員になって、そういう中で本当にモラルが向上するのかどうか。上の人は安泰だからやっているんじゃないか、大変卑近な話で恐縮ですけども、そういうふうにしてしまう部分もあるかと思うんですが、大臣、この点はどういうふうにお考えですか。

○冬柴国務大臣 これはやはり時間が解決していく問題だろうと思います。おれは公務員、非公務員だけれども公務員と同じなんだというような意識を持つ人とそうでない人がいつまでも介在する

とは思いません。

このもう一つの大きな改正点として、手数料を直接検査法人に入れていただくという方向がこれでできるわけですが、そういうものに合った仕事を自分たちはしているんだという、いわば民間企業のように、やる気といいますか、国民の皆様方からそういう手数料をいただきながら自分たちの仕事が行われているんだという、一般の税金で自分の給料をもらっている人とは違う意識がそこには芽生えてくるだろうと私は思います。

そして、非公務員型に移行するメリットとしては、先ほど局長も言いましたけれども、これから自動車検査というのは今までと違って本当に高度化が必要であります。そういう意味で、IT関係の機器等についての設計等も要りますし、そういう専門家を外からも当然入れることができる。あるいは、新たな検査方法の検討とか検査機器の開発とかいうことも非常に重視しているわけがございます。そういう意味で、そういう専門家もよそからいただける。

あるいは、検査場における、事故防止、ユーザー利便等に対応した検査場の改修等を進めるための建築専門家等も、今まではそういう人々たちを役所の中でいろいろなところに許可をもらったりしながらするということができなかった、しづらかったけれども、今回はそういうことを適時適切に行うことができるというふうな意味でも、これはいい面であろうというふうに思います。

○鷲尾委員 先ほど検査手数料の話が出ましたが、検査手数料の話はちょっと後にまた議論させていただきますか。

では、今大臣がおっしゃっていた話こそが非公務員型のメリットである、いろいろな人材を登用できるだろうし、システム投資もできるだろうし、これは非公務員型だからできたんだ、非公務員型じゃないとできないんだということではなかったですね。

では、次の質問に行きます。一つ、非公務員型になりまして不安なのが、こ

の自動車検査独法の主な業務として当然、安全確認というのがあられるわけですが、これは先ほど大臣がおっしゃいました、独法になってから職員が減りましたと。人を減らしても安全確認ができるのか。

要するに、コスト削減をしていくということ、これが当然命題として独法の中で、独法じゃなくてもあると思うんですが、やはりできるだけコストを削減しながら、効率化しながら経営を行っていくというのは基本中の基本だとは思いますが、コスト削減を行う余り安全が損なわれるようなことになってはまずいということではございませんか。この点はどういう影響があるというふうにお考えでしょうか。

○岩崎政府参考人 先生も御指摘いただきましたように、この法人の一番重要な使命は、厳正にちゃんとした審査をやるのが重要だろうと思っております。コスト削減をする場合に当たりまして、そうした厳正な審査ができるという範囲内でコスト削減をやっていく、それを大前提としながらやっていく、このようなことだろうと思っております。

検査の仕方でありまして、先ほど御答弁させていただきましたけれども、民間の車検場を活用するとかそういういろいろな方式がございますので、そうした方式を勉強しながらコスト削減をしますけれども、繰り返しになりますが、厳正な審査をちゃんとやっていくことについては今後ともきっちりやっていきたい、このように思っているところでございます。

○鷲尾委員 それではもう一問ですが、天災その他の事由によって独法の審査が行われない、多分このその他というのはストライキという話を聞いているんですけども、国が直接行うという場合もあり得るという話がございますが、国が直接行うといった場合はどんな体制になっておるのでしょうか。

○岩崎政府参考人 まず、場所でございますけれども、私どもの陸運支局というものと、この独立

行政法人の車検の審査をする場所、これについては隣接しているのがございます。

それから、人ではございますけれども、この独立行政法人は平成十四年に発足をいたしましたけれども、それまでの業務は国がやっておりましたので、今国で業務をやっている人間でも多くの人間がこの審査業務というのを経験しております。また、独立行政法人は発足後も国との人事交流がございますので、国の方でも五百人強、こうした審査業務のノウハウを持っている人間がおります。

ストを行いますと、長期間にわたって同じようなサービスレベルで行われるかということにつきましてはなかなか難しいところではございますけれども、一定の期間、サービスレベルが若干落ちるかもしれませんが、体制は組める、このように思っているところでございます。

○鷲尾委員 この法案の説明のときに、ストが行われる可能性もあるというふうに説明いただいたんですけれども、やはりちょっと、その現場の状況ですか、私も別に検査場へ行っていないわけじゃないですが、お話を聞くところによりますと、人事交流が大変盛んに行われている、そういう話でございますので、この自動車の独法についての話ですけれども、なかなかストは起こり得ないんじゃないかなと。当然、いろいろな人事交流してお互い知っている中で、独法の職員さんともまた国交省へ戻って、国交省の職員さんがまたこっちへ来てというふうなのが現状だと思っておりますので、そんな中でストなんか起こり得ないんじゃないかなというふうに一言申し上げさせていただきますか。

話を移しまして、今、指定整備業者については、自動車検査に当たりまして、自動車重量税についての代行納付を行っている。その他、例えばリサイクル法の関連の調査ですとか、罰則金を支払っているかどうかですとか、要するに、指定整備業者さんは、車検をユーザーさんから受けるに当たって、さまざまなチェックを行いながら車検

を代行しているという状況にあると思うんです。この業務につきまして、大臣は今のよう
にお考えになつていらっしゃるでしょうか。

民間の整備業者さんが、いろいろな法律のチェ
ックとか、罰則金の支払い、これについても関連の
例えば警察庁とかに行つてチェックしなきゃい
けない部分もあるでしょうし、自動車重量税につ
いても払っていないとらうちで賄わなきゃいけな
いとか、いろいろな業務上負担になっている部分
もあると思うんですが、この点、どのようにお
考えでしょうか。

○冬柴国務大臣 やはりそれは代行していただ
いているわけであつて、最終的には、国土交通省が
きちつと全部やつて、それから車検証を渡すとい
うことでございますので、その点は心配ないとい
うふうに思います。

○鷲尾委員 いや、大臣、心配はないというか、
最後は当然、車検証を渡すのは国でしようけれ
ども、整備を含めて、いろいろ民間の指定工場で
検査の上で、最後に書類を事務庁舎に持つていつ
て交付を受ける、そこで国が関与しているという
話です。それから、それが検査の効率化というこ
とにつながっているとは思ふんですけれども、た
だ、今そういう代行業務をかなり、いろいろな法律も
新しくなつていますから、しにくくなつてい
る部分もあるでしょう、いろいろ実務上においてな
かなか煩雑な部分も出てきていると思うんです。

ですから、大臣は、今まで代行納付を含めてそ
の周辺業務について指定整備業者さんが行つてお
るという事態について、今心配ないとおっしゃ
つていますけれども、どなたが心配ないというこ
となんです。そこをちょっとお聞かせいただき
たいと思います。

○岩崎政府参考人 少し実態について御説明さ
せていただきます。

先生おっしゃるとおり、例えばリサイクル法が
施行されました。リサイクルがちゃんとされて
いるかどうかといったことも、民間の車検場に持
つていった場合は民間の車検場でチェックをして

ります。それから、最近の例でございますけれど
も、駐車違反をやつた場合に、使用者がちゃんと
その駐車違反のお金を払っていないかどうかとい
うようなことも車検のときにもチェックをし
ようといったことで、協力をしているところで
ございます。そういう意味で、この民間の車検場
に、本来であります車の検査、審査以外の業務に
ついても、この車検の機会を通じていろいろ御協
力をいただいているところでございます。

こうしたものにつきまして、私どもも、業界団
体であります日本整備業者の連合会がございま
すけれども、こういうところと一緒にしながら、
できるだけコンピュータ、パソコンシステムな
んかを導入して、そうした業務が負担にならない
ような形で円滑に遂行できるようにいろいろシス
テムを組んでいるところでございます。

○鷲尾委員 局長から御答弁いただきましたけれ
ども、こういう業務を実務上やっていると、これに
ついては、例えば法律上の手当てというのはなさ
れているんですか。

○岩崎政府参考人 法律上すべてについて手当て
しているわけではございませんけれども、繰り返
しになりますけれども、先ほど申しましたように、
車検というのは、やはり二年ごとにあるというこ
と、車の使い方、使われ方がどうであつたか、税
金の納付あるいは保険の納付、自賠責の納付も含
めましてチェックする機会でございますので、そ
うした業務を民間の車検場でもやつており、それ
を請け負つておられるわけでございます。

そうしたことが負担にならないような形で、で
きるだけスムーズにできるように、私どもも民間
整備業者と一緒に知恵を出しているところで
ございます。

○鷲尾委員 例えば整備業者さんが、車検を受け
るに当たつて、罰則金も払つてない、自動車重量
税も未納であるというようなユーザーさんに対し
ては、車検を受けさせない、そういう実力行使が
当然できると思うんですけれども、だからこそ、
そういう代行納付を含めた周辺業務が実務上成り

立つていふに考えられると思います。
そうなつたときに、当然、不当に脅迫まがいの
ことをやってくるユーザーさんだつておられるで
しょうし、いろいろ実務上は対人問題でござい
ます。やりにくい面もございましょう。罰則金の支
払いについても、個人情報開示の問題とかいろ
ろあつたり、実務上かなり煩雑になつてきてお
る面があるんじゃないか。では、行政側として、こ
れを業界団体と相談して負担にならないように
やつていきますよという対応ではなくて、当然、
例えば立法して手当てするとか、そういう対応も
考えられるんじゃないかと思うんです。

もう実際、重要な業務をやっているわけですが
から、私、やつてもらつていて自分は非常に意
義があることだとは思ひます。当然そういうチェ
ックがたまに入るといふことで違反する人たちは
除きますから、そこに意義は認めますけれども、
では、その担当している業者さんがせっかくその
意義ある業務をやつておる中で、やりづらい面と
か出てきていると思うんです。それを業界団体と
話して調整しますよというやり方じゃなくて、こ
れはもうずつとやつてきているわけですから、法
律上手当とするといふことも考えられるんじゃない
かと思ひますが、大臣、そこはどうですか。

○冬柴国務大臣 御指摘でございますので、一度
調査してみます。

○鷲尾委員 もう一点、この指定整備業者さん
については、当然、行政側が認可するわけですから、
いろいろな管理監督をやつておると思うんです。
不正車検がなされないようにとか、その車検場の
整備状況はどうかとか、人員配置はどうかとか、
いろいろな検査をやられていると思うんですが、
この監督体制について簡単にお答えいただけま
せんでしょうか。

○梶山大臣政務官 指定整備工場は、全国で約二
万九千工場がございます。そして、全体の車検の
七割をここで担つております。そのうち、ごく一
部ではありますが、ペーパー車検または不正改造等
の保安基準不適合車両への保安基準適合証の交付

等の違反行為で処分を受ける工場がありまして、
その数は、十五年度に百六十七件、十六年度に二
百三十三件、十七年度に二百三十八件ということで、
少々増加傾向にあります。

このため、従来より地方運輸局が監査を実施し
ております。そして、その監査につきましては、
二名体制、二名一組で無通告で参ることにしてお
ります。平成十七年度は三万三千回実施したとこ
ろであります。これは全国で総勢三百三十人体
制で行いました。監査におきましては、点検整備
に係る部品の納入状況等書類を確認することに
より、ペーパー車検等の不正行為の摘発を行つて
いるところであります。

またさらに、指定整備工場を強力に指導監督す
る必要がありますので、一年前から施行いたしま
した悪質な違反を厳しく処罰する新処分基準、例
えば、一件でもペーパー車検があれば即時に指定
の取り消しをするというようになり張りのある行
政処分を行うほか、引き続き研修等の充実により
監査職員のレベルアップを図り、また、風評、苦
情等の情報や街頭検査の結果を活用した効率的な
監査を実施してまいります。

○鷲尾委員 ありがとうございます。

この指定整備業者の管理監督というのは、例え
ばきょう問題となつていふ自動車検査独立行政法
人が担当するといふことはあり得るんですか。
か。その方向性として、大臣、いかがですか。

○岩崎政府参考人 指定整備工場の監督というの
は国の方で当たつております。指定整備工場の指
定自体も国がやっておりますので、そうした監督、
処分については国の権限であらうと思つておりま
す。

○鷲尾委員 当然、監督、処分については最終的
には国が権限を持つ。ただ、検査については、独
法に移すといふことも、独法が業務を行うといふ
ことはあり得るのかなといふふうに思つた次第で
す。

ちよつと時間もありませんので、続きまして、
今回の法改正で検査手数料を直接納付することに

なっておりますが、これはなぜ変更するのかという話の一つ。なぜというのは、さっき大臣に簡単には御答弁いただきましたが、なぜするのか、そしてなぜ今しなきゃいけないのかというところをお聞かせ願いたいと思います。

○冬柴国務大臣 やはり検査法人の経営責任を高めることにつながるものと認識をいたしております。対価関係というものが現行に比べて非常に明確化されるものですから、働く方々にとっても、業務運営を図っていく上においてそういう認識が芽生えるものと思います。

また、検査法人による経営責任を高めることによって、検査法人の業務の効率化を促進するという意味もあると思います。そういうことを通じて、自動車の安全確保とか環境保全に貢献すべく検査の充実が図られていくであろうというふうに思います。

○鷺尾委員 大臣、今の御答弁で、一つは、意識が違おうという話がありました。

大臣も御存じだと思ふんですけども、今までは、ある意味、車検場の同じ敷地内に事務庁舎と検査の工場が置いてあって、その行き来で全部事が済んでいたわけですね。当然、検査工場で検査をして、検査が終わったら運輸支局に行って、これも同じ敷地内にあるわけです。同じ敷地内にあって、その検査工場が今現状としては、独法というんですか、検査法人になっているわけですよね。

この検査法人に直接お金を納入するということは、今までは、支局の庁舎がありますから、庁舎で納めておった。では、今度はその検査工場に納めるということになるのか、どういうことなのか、ちょっとわかりかねるんですね。

そしてまた、それがなぜ検査を担当している人たちの意識の改革につながるのか。もともと検査を担当している人たちというのは、国交省から来ている人たちも多いです。また国交省に戻る人も多いです。ほとんど国交省の人たちが順繰り順繰り回っているみたいなものです。そういう状況の

中で、では、検査を担当している人たちが直接お金を受け取るから意識が変わった、私はこういうふうには思えないと思うんですけども、今の話を聞いて、大臣、どう思われますか。

○冬柴国務大臣 不便をかけないようにいろいろと工夫して、現金で払うのか、いろいろな印紙で払うのか、それは国民に負担をかけないように工夫をしてやります。

そして、一般の税金というよりは、自分のところでやっている仕事に対して国民がこのように払ってくれている、払ってくれるんだということと、やはり意識は大幅違うと私は思いますよ。

そういうことで、制度を改正するからということで国民に御負担をかけないような方法をとらせていただきたいと思います。

○鷺尾委員 意識が変わると自分はどういうふうにおっしゃってましたけれども、実務上はもうほとんど仲間内で全部やっているような状況です。そんな中で、手数料が近くにある支局に入ろうが、検査法人の方に入ろうが、どういう形になるかわかりません、それも聞きますけれども、私は余り変わらないんじゃないかなというふうに思います。

変わる、変わらないの話をしてもしょうがないので、では、大臣、検査手数料を直接検査法人に納入するというのは、これはどういうことなんでしょうか。実務上どういうふうにしていくとおもひますか。先ほども言いましたが、庁舎があって、検査工場があって、同じ敷地内なんです。検査が終わったら手数料を納めて証書をもらいに庁舎へ行くわけですね。これはどういうふうにするおつもりなんですか。直接納付するというのは実務上どうなっていくんですか。

○岩崎政府参考人 納付の仕方については、国にいただく分それから検査法人に払っていただく分を分けて払っていただくことではなくて、一括して納付いただくようなことをすることによって、今先生がおっしゃった、ユーザーが二回払うといった不便をなくするようなことの工夫をやって

いきたい、このように思っているところでございます。

○鷺尾委員 ユーザーの観点からいったら、二回払ったこれはちょっと困るので、それは当然として、行政側として、独法との関係でこれはどうなるんですか。今までは支局の中に窓口があって、そこで払ってましたよね。これは、検査工場があつて、そこが検査法人ということになっているわけですよ。実務上どういうふうになつていくのかという話の一つ。

追加して、もう一点質問します。

では、国の徴収を収入印紙でやっていたわけですが、自動車の検査独立行政法人が直接受け取るようになったら、これはまた収入印紙を用いるということなんでしょうか。その窓口をどこに設けるかという問題なのかもしれませんが、普通に考えたら、検査法人というのは検査工場ですよ。検査工場が料金を受け取るというののもちょっと考えにくいわけですよ。その点、どういうふう整理されるのかというところをお聞きしたいんです。

○岩崎政府参考人 これはこれから工夫をしてみたいんですけども、ただ、一括して払っていただくお金を、ある部分は収入印紙としてお返し、ある部分は検査法人の領収書として判こを押してお返しするということをして、納付について不便がないようにしたいと思っております。

そうすることによって、繰り返しになりますけれども、検査法人の収入というのをはっきりさせて、検査法人というのは、業務はかなり国との密接な関連はありますけれども、一つの独立した法人でございまして、そこでの会計というのはある程度はつきりさせていきたいというのがねらいでございます。

○鷺尾委員 今のお話をお聞きして、これから工夫するということなんですけれども、これも早くやつてもらわなきゃ困るというのの一つ。

今のお話の中で、ちょっといろいろ錯綜してはいるんですが、とにかく検査料を納めるに当たっ

ての窓口の担当者も大変困ると思うんですよ。今局長がおっしゃいました、ある部分は収入印紙だ、ある部分は直接現金をもらって、これはちょっと行き先がよくわからないから、今度は後ろに行つてどこにどれを持っていったらいいか、かなり現場では混乱すると思います。そういう非公務員型の独立行政法人にしたがゆえに、事務は混乱していますよね。それがまず一つ。

もう一つは、今までは、国が検査申請の受け付け、検査証の交付、それと同時に収入印紙ということでお金をもらっていたわけですよ。これは独立行政法人のみならず公務員の方に、今収受業務をそういう検査手数料の納入後も行っている人はいません。では、そういう業務を行っている職員さんを新たに作るんですか。

○岩崎政府参考人 そうしたことについても、コストがかからないような形を工夫していきたいと思ひます。どちらにするかは決めておりませんけれども、そうした徴収業務を国から独立行政法人に委託する、あるいは逆のケース、メリット、デメリットを考えながら、コストのかからない、またユーザーに混乱をかけない、こういう形で工夫してまいりたいと思っております。

○鷺尾委員 ユーザーに混乱をかけるのは当たり前の話であつて、行政側として、行政事務も簡素化しますよ、効率化しますよという話をうたつていられないですか。最終的にはコスト削減だと思ふんです。そういうのが大前提としてありながら、業務は簡素にならない、もしかしたら人を雇うかもしれない、コスト増にならないように工夫しますと言っているけれども、それはまだどうなるかわからない、これからの工夫次第ですと言っていて、大臣、ちょっとそこら辺はおかしいと思ひませんか。私は余り練れていないと思うんです。当然、国交省さんも混乱している部分はありますが、そういう部分は認めますけれども、いかがですか、大臣。

○冬柴国務大臣 この車検特会から、一般徴収で

入ったものから、庁費とかそれからこの費用とかを、今まで公務員給与としてこの検査をやっている独法の職員に来ていたわけですけれども、今回はその部分は特別会計から外して、そして直接直入する、そしてそれをもって経営をしていただくというところでございますので、違うと思いますよ。それで、その中で、収受の方法とかそういうものは全く技術的なことでありまして、これはこの中で解決ができると思います。

○鷲尾委員 大臣、全く違うというふうに述べていただきましたけれども、では、この自動車検査独立行政法人は、検査手数料、これについては政令で定められるということになっているわけですか。

経営側が努力するという話は、一つは、やはりコストダウンして、その分利益が上がるからこそコストダウンという意識が働くんだと思うんですよ。通常の民間企業であれば、利益が出ますよ。だから自分の給料も上がりますよ。だからいいわけです。だからコストダウンするんですよ。一方で売り上げを上げていくことができるからこそコストダウン、まあ自分の暮らしもよくなりますからね、だからこそ経営規律が働くということだと思えます。

コストダウン、コストダウンと言っておきながら、では検査手数料は今どういう扱いになっているんですか。政令で指定されていると思うんですけれども、これはこの自動車検査法人が変えることはできるんですか。

○冬柴国務大臣 これは現行を見直すという形で、もちろん政令で決めることになりますし、それで現在よりも若干上がりますことを考えています。やはりそれは、検査機器とかそういうものの近代化、そういうことがあって、今までとは違う経費の支出が見込まれるからでありまして、民間でやっているものと比べたら、五分の一と言ったくらいであれども、四分の一くらいできていくわけですから、私は、検査の高度化とかそういうものをこの際やるという意味では、おおむね二百三百円の値上げは、随分長い間決まっていますので、させていただきたいと思っておりますけれども、それはそういう方に使いたいと思っております。

○鷲尾委員 大臣、上がるのは、必要であれば上げていただいて結構なんです。ただ、上がるといふもの、何か何までこれは国交省が決めるんですかという話なんです。独立行政法人が要するに経営規律を高めて、大臣のおっしゃるとおり意識を変えてやっていくためには、独法が自主的に検査手数料についてもある程度幅を考えたが決めていくという方式がこの先必要になるんじゃないですか。大臣、そこをどう思いますかという議論をしているんです。いかがですか。

○冬柴国務大臣 それはそうだと思います。しかし今、移行期ですから、何もかも手放してしまつて国民に迷惑をかけるようなことはできないものですからこうしますけれども、将来はそうだろうと思います。

○鷲尾委員 ありがとうございます。

それでは、ちょっと質問をかえまして、道路運送車両法における義務づけがいろいろあります、何年に一回やりなさいという。この定期点検整備は実態として十分に行われていないんじゃないか、そういう現状があるわけでございます。これはどの程度の実施率なのかということをお話しいただいて、その向上のためにはどういうことが必要だと思われるかということをお聞かせ願いたいと思います。

このため、毎年、自動車点検整備推進運動強化月間というものを設け、さまざまな取り組みをしているところであります。一例を挙げますと、整備相談窓口の開設、マイカー点検教室の実施、無料点検の実施等でありまして、さらに加えて、いわゆるユーザー車検のときの点検整備を、無償で実施しない者に對しまして、ユーザーへの働きかけなど、ユーザーの保守管理意識の高揚、点検整備の励行のための対策を講じているところであります。

今後とも、関係団体の意見も踏まえつつ、どのように点検整備の実施率を向上させていくのがよいのか、引き続き検討してまいりたいと思っております。

○鷲尾委員 続きまして、道路運送車両法の輸出抹消登録証明書等の提出が自動車部品には不要である、これを悪用して、自動車を解体して抹消登録もせずに輸出する事件が発生しているわけですから、これを防ぐために、これは日本技術の粋を合せているわけですから、自動車の不正輸出防止の観点から踏まえて、国としてどういう対策をこれから講じていくのかということについてもお聞かせ願いたいと思います。

○岩崎政府参考人 自動車の不正輸出、これをできるだけなくしていくということ、平成十七年一月に施行された改正の道路運送車両法で、輸出抹消という制度を導入いたしました。自動車を輸出しようとする人は、これは税関の方でチェックを受けなきゃいけないのですけれども、その車が、輸出抹消制度ということで、輸出しますよという登録を受けているかどうかということ、私どもの方にはちゃんと書類が出ていくかというチェックシステムを導入したところでございます。

これによって、車自体は通関させて輸出するということは制度上不可能なように措置したわけでございますけれども、先生御指摘のとおり、部品の場合はこの輸出抹消登録証明書は必要がございます。ただ、私ども、部品で不正輸出されるといふ

ことについても懸念をしております、車体番号というのが自動車の部品に幾つかついております。こうした車体番号からその登録の状況もわかることになっておりますので、車体番号がある場合は、その部品というのが現在運行中の車が盗難されたものなのか、あるいはもう抹消手続に入っているものの部品なのかということのチェックが可能でございますので、そうしたものを税関と連携しながら相互情報交換をしている、こういう状況でございます。

○鷲尾委員 それでは、最近リコーの届け出をするまでの期間が長期化しているという事態がございますが、この理由としてはどういふことがあるのかということをお聞かせいただくと、これをやはり究極的にはちゃんと短縮していく、適時に届け出をさせるような制度を構築するのがよいことなんじゃないかと思っておりますが、このためにどのような対策を講じているのかもあわせてお答え願えたらと思います。

○岩崎政府参考人 ふぐあいの初報があつてからリコーの届け出までの期間でございますけれども、国産車の平均で、大体十カ月前後でこれまで推移しておりましたけれども、十六年度は三十三カ月、十七年度は二十四・五カ月と、この二年間はちよつと異常な値が出ております。これは、三菱がずつとリコー隠しをしていたのを過去にさかのぼって届けたということで、三菱の影響が出ておりますが、それを除きましても、若干ずつではありますけれども、延びているのは事実でございます。

先生おっしゃるとおり、ふぐあいの初報からリコーの届け出までの期間というのはできるだけ早い方がいいわけでございます。ただ、実際ふぐあいが一件発生をいたしまして、これがたまたま偶然によるものなのか、あるいは本当に設計上の問題であるのかということについて、幾つかのふ

ぐあいの発生状況を集めなさいいけない、それから原因を特定しなさいいけない、改善措置をどうするかということも考えなさいいけないというので、一定期間は必要でございますけれども、やはり速やかなりコールは必要だろうと我々も思っておりますので、メーカーに対してもそのように指導しているところでございます。

また、私も、独自にふぐあいの情報収集に努めまして、可能な限り早期にこういう届け出が行われるようやっていきたい、このように思っておりますところでございます。

○鷲尾委員 これは本当に、事故になったら国民生活に大分影響があるものでございますので、ぜひとも、これこそ意識を高めていただいて、出さないのは何事だと言わんばかりの態度できつく、これについては臨んでいただきたいというふうに思います。

ちよつと時間がなくなりまして、質問も大分残っておりますが、今回の独法の、検査法人のこの法律の改正については、もともと的人事交流のあり方、国がやってきたものを独立行政法人として独立させるということ自体がかえって実務を煩雑にさせてしまう部分もあるということをお指摘申し上げまして、私の質問を終わらせていただきます。

どうもありがとうございました。

○塩谷委員長 次に、黄川田徹君。

○黄川田委員 民主党の黄川田徹であります。

通告に従い、順次質問していきたいと思っております。

今、鈴木委員さん、そして鷲尾委員さん、それぞれ質問されましたけれども、私の方は、一般的に独立行政法人は、国からの交付金やあるいはまた補助金を使って非効率な事業運営をしていたり、あるいはまた天下りの受け皿となるなど、税金の無駄遣いの温床になっておるのではないかと、そういう指摘もあるものですから、そういう観点で質問していきたいと思えます。重複する質問があるかもしれませんが、よろしくお願いいたします。

いと思えます。

それではまず、独立行政法人の非公務員化についてお尋ねしたいと思えます。

平成十九年の一月九日現在でありますけれども、独立行政法人は合計百四法人でありまして、そのうち国家公務員の身分を有する特定独立行政法人はまだ十一法人も残っているということ、そしてまたこの自動車検査独立行政法人はそのうちの一つであったということでもあります。

そこで質問であります。この当該独法はなぜ今まで非公務員化されなかったのかそしてまた、独法化されて五年でありますけれども、この間の成果というところを大臣からお尋ねしたいと思えます。

○冬柴国務大臣 自動車検査独立行政法人は、国が実施する自動車検査のうち、基準に適合するかどうかを審査する業務を実施すべく、平成十四年七月に設立されたものであり、その設立に当たりましては、公共性が高い事務事業を完全に遂行するため円滑な移行が求められたことから、公務員型の独立行政法人としてスタートしております。

今回の見直しに際しましては、簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律の、非公務員化による問題点を検証し問題がなければ非特定独立行政法人に移行させるという趣旨を踏まえまして、いろいろ検証した結果、非公務員化することとしたところでございます。

また、独立行政法人化後において、中期目標、計画に基づき、国土交通省独立行政法人評価委員会による評価を受けつつ、業務の効率化を促進するとともに、厳正かつ公正中立な審査業務の実施の徹底を図っております。

具体的には、この五年間で検査件数が減少してないにもかかわらず、全国九十三の事務所の新検査員の配置を見直すことにより職員数を十一名減少させるとともに、受検者の不当要求にも、これに対して監視カメラの設置による防犯対策を講じるなど、厳正かつ公正中立な審査が確実に実施されるよう取り組んでいます。暴走族などの不正

改造車に対する街頭検査件数につきましては、平成十三年度は六万台でありましたが、平成十七年度は十万台と大幅に増加していることなどから、国土交通省独立行政法人評価委員会におきましては、法人の業務の実績は順調であるとの評価を受け続けているわけであります。

○黄川田委員 簡素で効率的な政府をつくっていくということ、そしてまた、昨年成立いたしましたけれども、行政改革推進法ですが、そこでは、十八年度から五年間で五割以上の総人件費削減とすることがありますが、この一年間を見ておりますと、各法人の合理化努力で全体で二百二十九人削減とありますが、もちろん、個々の独法によってそれぞれの仕事の違いもありますので、さまざま難しい面はあるのでありますけれども、この独法では、さらなる削減数というか、目標を立てておるんでしょうか。

○岩崎政府参考人 人員の削減でございますけれども、平成二十二年までには今の独法の職員を五割削減するという目標でやっているとござい

ます。

○黄川田委員 非公務員化の流れといいますが、その流れに沿ってということと順調に來ていたのかと思いきや、ちよつと時系列でお話を私からもさせていただけますと、昨年の八月二十三日に、国交省の独立行政法人評価委員会では、自動車検査独立行政法人は引き続き特定独立法人として公務員の身分のままにしておきたいと結論づけていたはずであります。しかしながら、十一月二十七日、総務省の政策評価・独立行政法人評価委員会から冬柴大臣あてに、公式に、非公務員化を図り事務事業の改善を図るべく答申がなされたことと承知しております。それを受けて、今度、国交省は即座に、十二月五日ですか、非公務員化を公式に発表したということでありませう。

軸足がしっかりと立っている、五年間たつておりはつきりしていたと思うわけでありませうけれども、豹変されたんじゃないかというふうな感じも

いたしますので、大臣、その辺をちよつとお尋ねいたします。

○冬柴国務大臣 今御指摘のとりの流れで来

ただ、これを非公務員型にした場合に不都合が生ずるかという点について、裏返せば、公務員型じゃなければだめだということについていろいろ考えますと、これはけしからぬ話ですけども、検査を、これを通せということで、職員が相当、脅迫とか中には暴行を受ける場合があるんです。そういう特殊な仕事なんです。

その場合に、公務員であれば、これは公務執行妨害罪ということで逮捕されるわけですが、普通の民間人であれば、それはもちろん暴行とか脅迫を受ければ暴行、脅迫罪があるわけですけども、公務員の場合、公務執行妨害罪の場合には通常人よりも刑が加重されておりますね。そういう点はどうか。これについては、みなし公務員制度で、非公務員型になった後も公務員とみなして、そういう人の職務に対して脅迫とか暴行とかそういうようなことが行われた場合には公務執行妨害罪で処断することができると言えます。

もう一つは、役員等がこういう検査を通じての秘密についての守秘義務に違反した場合に、国家公務員の場合は国家公務員法百条でしたか、そこら辺で秘密を守ることができると言えます。ところが、それはどうなのかという点につきましても手当てができて、これについても秘密保持義務というものが手当てされまして、それもいいた。

それからもう一つは、非公務員型になった場合に、公務員の場合は労働三権について、人事院がもちろん中に入るわけですけども、大きく制限をされています。ところが、それが外れますね。したがって、団結権とか団体交渉権とかはいんですけれども、団体行動権、ストライキが法的には可能になりますね。

そういう問題で、こういう重要な仕事があるというこ

この会計の主体は、同法人の運営費及び施設整備費であるようであります。しかしながら、同特会は、過去十年間、年度ごとに約百四十億円から約百九十億円もの多額の余剰金を毎年繰り越してきておるわけであります。それにもかかわらず、十八年度予算では十五億二千八百万円、十九年度予算では十一億三千六百万円も一般会計から受け入れておるわけでありますけれども、行政改革推進の本旨に照らしまして、大臣、この状況をどの

ように判断しますか。

〔西銘委員長代理退席、委員長着席〕

○冬柴国務大臣 この十年間にそのような多額の剰余金が繰り越されていたことは事実であります。

この剰余金は、四月ごろから、年度を越えますとずつと減つていきまして、使われていくわけです。そして、年度末になりますと、新車車検とかそういうもので多くなりまして、それで大体、今述べられたように、百四十億から多いときは百九十億が次期に繰り越される。でも、それが、常になその額が中に留保されているというわけではないわけでございますので、その点が一点でございます。

す。

二点目は、そのような余裕が一見あるところへ
なぜ十八年度は十五億二千八百とか十九年度は十

一億三千六百というような一般会計からの繰り入れをしているのかというお尋ねの問題でございますけれども、これは、一般会計歳入となる自動車重量税の納付事実の確認等、各地の運輸支局において車検特会の職員が行っている事務経費がある

これは、ちなみに言えば、十七年度は二百三十四人、これを金額に直しますと十六億四千万。十八年は二百十人、これは十五億三千万。十九年度は百五十四人で十一億四千万。徐々に減つていま

すけれども、一般会計に入る、歳入になる事務を
 こういうふうにごちらの方でやっているということ
 についての清算的な意味合いがありまして、こ

れを、合理化を進めることによって十七年度から十九年度で約五億円を減縮したという事実がそこに残っているわけでございますが、そういうことでございます。

○黄川田委員 私も細かく調べたわけではないのであれなんです、特定事務に関する交付金とか、さまざまその部分で使ったということの繰り入れかもしませんが。

局長さんにちよつとお尋ねいたしますが、この会計は予算は五、六百億でしたか、そのうちの前年度繰越金といえますか、その金額の占める割合は何％ぐらいですか。

○岩崎政府参考人 剰余金、最近では百四、五十億でございますので、大体四分の一から五分の程度だろうと思います。

○黄川田委員 大体二〇％ぐらいだと思つてあります、大臣からお話を聞きますと、四月から三月まで年度があるんだけど、その年度をならしながらいかなきゃいけない、大きい部分もあるし、小さい部分も出てくる、最終的にそんな形で残るんだということですが、収支が赤であるのを隠しているのも大変な話であります、大きな黒がなかなか表に出てこないというのも、これも大変なことだと私は思つてあります。

斜めから見た見方をしますと、役所というところは、黙つていけば肥大化していきます、大きくなります。お金も、あると使いたくなるし、一たんそういうお金があると、なかなか外に出したくないというのが組織の思いになると思うわけなのであります。

そういうところがあつて、いろいろと資金を運営しなきゃいけないところがあるかもしれない、ませんが、そのところは、独法の改革ということ、あるいはまた特別会計の改革ということの中で、やはり国土交通省も模範を示していただかなければならない、私はそう思つておりますので、指摘をさせていただきたいと思います。

それでは、次に、交通局長が記者会見で車検手

数料を数百円程度値上げすることを表明したようであります。先ほど来の多額の剰余金もありますし、わずかな値上げとはいえ、国民の理解を得られにくいと思うわけでありまして、逆に、私からすれば、効率化で車検の手数料の値下げも考えるべきじゃないかと思うわけなのでありますけれども、どうでしょうか。

○岩崎政府参考人 先生御指摘のとおり、剰余金が百四、五十億あるのは事実でございますが、一つは、今回、先ほど先生からお話ございました特会の統合に合わせまして、過去に一般会計の貢献を受けていた額に相当する二十八億五千万、これを一般会計に繰り入れるということに本年度の予算案でさせていただいております。これは、この車検特会ができませんときに、一般会計で整備した土地を無償で譲り受けたといった歴史がございますので、その過去の分をお返しするといったことで返させていただきます。

この剰余金でございますが、そのほかに、先ほど来大臣が述べさせていただいておりますとおり、年度当初の資金ショートを防止する観点から一定の留保は必要でございますほか、これは登録の方でございますけれども、七万台の車で登録をコンピューターシステムでやっておりますけれども、これを今後五年間で更新していかなくちゃいけない、あるいは、車検自体も、機器等を整備しまして、不正改造の防止でありますとか車検の内容充実でありますとか、そうした投資を少ししなきゃいかぬ、こういう経費を見込んでいるところでございます。

この剰余金もその一部に充てていきたいと思つても、この剰余金だけでは不足が見込まれますので、今、千四百円を五ナンバーの車で二年ごとに車検ではいただいているところでございますけれども、二、三百円程度値上げをするというところを今検討している、こういう状況でございます。

○黄川田委員 国民から値下げしろというような要望が出ると、その先手を打つて値上げだ、そう

いう中で現状を維持するのが役所の仕事の部分でもあつたりしますので、そういうことのないようによろしくお願いしたいと思つております。

それから、百四十億、百九十億ですから、ある意味では大きい、ある意味では小さいという形になります、ちよつと一つ触れさせていただきたいのは、自賠責特会のもとに交通遺児の育成基金が運営されているわけでありまして、勘定区分に融通性を持たせて、こういう剰余金ですか、そういうものが、交通遺児の拠出金を減額することや、あるいはまた都道府県の交通遺児支援の補助率のアップとかそういうものに使われれば、なお独法になつてますます社会に貢献できるものになつたなという感じがするんですが、この交通弱者対策に活用する仕組みというのはないものでしょうか。

○岩崎政府参考人 先ほどお話しさせていただきましたように、勘定区分を車検と自賠で分けておりますので、そういう意味で、車検の金を交通遺児育成基金の方に回していくことは難しくかろうと思つておりますが、私ども、やはり交通事故の被害者救済対策というのは重要なものだと思つております。

これまでも、今御指摘の交通遺児育成基金、これは、交通遺児から保険でもらわれたお金を拠出金として出していただきまして、それに国からの補助金と民間からの寄附金を合わせて、年金方式で交通遺児に支給していく、いただいた拠出金より多くしてお返しする、こういうシステムでやっているわけでございますが、こうしたものを含めて、被害者の救済対策というのは充実していきたい、このように思つていところでございます。

現に、これまで、介護料の見直しでありますとか、いろいろな形で制度改善に努めておりますが、被害者の声を聞きながら、どういふことにお困りなのか、どういふことをやっていけばいいのかというのを真摯に考えながら被害者の救済の充実に努めていきたい、このように思つております。

○冬柴国務大臣 私、幕張に、自動車事故で、こ

ういう表現がいいのかどうかはわかりませんが、いわゆる植物状態となつて外界からの刺激を受けることができない、そういう重傷を受けた人が、この特会の運用資金によつて重症後遺障害者を受け入れる療養センターというところを視察させてもらいました。本心に涙が出ました。マンツーマンでその人達を四六時中介護しておられる。そこには御親族の方、親御さんがいられる方もありまして、本当に交通事故というのはこんなに恐ろしいものかと。今まで元気であつた人が突然植物状態になるわけですから。しかも、それがもう三十年入つていられる方もありました。

ですから、それは、こういう人を社会はどうするのかという一つの解決策として、私は、とうとう仕事をやっていると、本当に感動した次第でございます。早速、親御さんからもお札の手紙をいただきましたので、私からも、リハビリを頑張つて、その子は十六歳でこんなことになつていられるわけですけれども、お母さんを安心させてくださいということを申し上げましたけれども、そういう人がいられる。そして、それに対してそういうお金が使われているという事実を見ましたので、御質問はありませんでしたけれども、そういうことも行つていっていることを御報告申し上げます。

○黄川田委員 それでは、今度は次の項目で、バスの火災事故対策についてお尋ねしたいと思つております。

国交省は、事業用バスについて、衝突等の二次的な火災事故を除きまして、火災事故の分析を行つていられるようであります。そこで、平成十五年から十八年のこの四年間でありますけれども、八十六件の火災事故が発生しております。自動車交通局で火災事故分析が行われておりますけれども、この公共性を帯びたバス火災事故が近年多発しているにもかかわらず、この事故の分析が分析結果として有効な対策につながつていのかないというちよつと疑問がありますので、お尋ねしたいと思つております。

バス火災事故八十六件のうち、国交省の分析結果によりまずと、まず原因不明が一番でありまして、これが三十二件も占めております。国交省は、火災事故の一次的原因、これを主に何だところとらえておられるのか、お尋ねいたします。

○岩崎政府参考人 私ども、やはりバスの火災が最近ふえているということで、こうした調査を特別に実施したものでございます。原因不明が多いのは、火災事故の場合、残念ながら、どうしても車が全部焼けてしましますので、十分な原因追及ができなくて、原因不明というのが一位を占めておりますけれども、その三十二件を除きまして原因を分析させていただいております。

一番多かったのは、点検整備が十分きつちりされていなかったというのが二十八件でございます。それから、ヒューズの交換がちゃんとしたアンペアのものにええなかったといったような整備作業のミス、これが十四件でございます。

点検整備あるいは整備作業をきつちりやっておれば防げる事故が多かったわけでございますので、こうした分析結果全体を公表するとともに、バス事業者それから整備事業者、こういう事故が多いからこういうところにちゃんと注意をしてくれといった注意喚起をしているところでございます。

○黄川田委員 国交省では、ことし四月から、大型トラックのタイヤ脱落事故を防止するために、自動車点検基準などを改正しまして、ボルトを規定の力で締めつけることや、あるいは傷の有無等の確認を義務づける、こういうことで、事故があった後の後追いの対策ということになっておりますが、事故の分析もできないと、その後の対策もなかなか難しいということ。それから、局長からお話をいただきますと、もう延焼しちゃって、跡形もなくなるといふ言い方はないですけれども、なかなか難しいということでもあります。

自動車検査登録等事務特会には、独法の交通安全環境研究所がありますけれども、まず、この主要業務はどのようなものなのでしょうか。そして

また、そこでは技能を高めるなどしてバス火災事故の調査とか分析ができないかなと思っておりますけれども、御答弁いただけますか。

○岩崎政府参考人 交通安全環境研究所でございますが、これは独立行政法人でございますけれども、自動車、それから鉄道、一部航空もやっておりますけれども、主に、車については、車両についての安全の確保、環境の保全のためのいろいろな試験、調査研究というのをやっております。

それから、特別にこの交通安全環境研究所でやっていたらいい業務で、車の型式指定の審査をやっていたらいい業務で、車の型式指定といますのは、乗用車なんかで大量に一つの、トヨタのカローラの何とかと、これは型式指定を受けると審査を省略するという規定がありますので、型式指定を受けてもらって審査の合理化をやっているわけでございますけれども、こうした部分の技術基準をきつちり審査しなきゃいけませんので、この交通安全環境研究所にこの業務をやっていたらいいところでございます。

こうしたことで、これまで、車両については一般の乗用車あるいはトラック等々、いろいろな形でこの交通安全環境研究所に蓄積がございますので、必要であれば、こういうことについての調査分析も考えていきたいと思っております。

現在、今のところ、先ほど申しました事故の分析である程度足りているのかなと思っておりますけれども、今後、より専門的な知見が必要だ、このように判断された場合については、ここに調査分析を依頼することを検討していきたい、このように思っているところでございます。

○黄川田委員 身内の事故調査では、なかなか技術力の問題点、さまざまあるものですから、鉄道とか航空のような事故調査専門委員会ですか、件数がたくさんあるということではないのでありますけれども、みずからの、交通安全環境研究所の中の力とともに、やはり外部の力も必要なのかなと思うので、外部の専門家の類似の調査専門委員会とか、局長からもちよと話されましたけれども

も、大臣は、この点についてどう思いますか。

○冬柴国務大臣 航空・鉄道事故調査委員会という立派なものがありますが、これは、例えば平成十七年の統計でございますと、航空事故は、この事故調査委員会が関与した件数は二件、それから鉄道事故は八百五十件ほどありますが、自動車の場合は、家用車及び事業用を含めた自動車事故発生件数は八十九万件、そして事業用自動車の事故発生件数はそれ以外に六万三千件と、物すごい数なんです。

したがって、この防止を図るためにも、二十四時間体制の全国組織を持つて警察などが事故の現場検証を実施した上で所要の厳格な司法手続を行っていくことが重要だ。特に、自動車の場合はほとんどがヒューマンエラーで、車両保安基準に違反した事故というのは希有な事例でして、ほとんどが業務上過失致死罪、いわゆる運転者の故意過失というものが問われる事案であります。

したがって、やはりこの数からいっても、それから体制からいっても、今行われているような、警察等が捜査をして、司法手続でやれる部分についてそれを進めることが再発防止に重要であるというふうに思います。

事業用自動車については、運行管理体制の問題も背景にあるケースがありますので、事業用の自動車に係る重大事故につきましては、国土交通省が警察から情報提供を受けまして、運輸支局職員が営業所に立ち入りをして、あるいは運行管理上の問題等を検査しまして、監査及び行政処分を通じて再発防止を図っているところでございます。その分析にしましては、外部の専門家を交えて、毎年テーマを決めて自動車事故事例等に関する分析も行っていることは事実でございます。

国交省といたしましては、何しろ件数が多いものでございますので、警察等の関係機関との連携を密にしながら輸送の安全確保を図ってまいりたいということを考えております。

○黄川田委員 それでは、もう残り時間があと五分ぐらいでありますので、私は昨年の臨時国会から国土交通委員会の委員にさせてもらいましたので、いわゆる御当地ナンバーについてお尋ねしたいと思っております。

多分、平成十四年ごろから御当地ナンバーということで始まったと思っておりますし、それから各自治体から観光振興とかいろいろな部分で要望があったということ。そういう中で、それぞれ、私は東北の人間でありますので、宮城、仙台に行くと、例えば仙台なんか大分登録台数は多くなつた、私は岩手の人間なものですから、こう思っておるわけでありまして。

この御当地ナンバーなんですが、決める手順、基準といいますが、ちよと再確認といいますが、初めての国交委員なんです。それから、申請したけれども却下といいますが棄却といいますが、そういうところがあったのか。最近のこの御当地ナンバー、いや、かなり好評ですよとか、あるいはまた、そんなに金をかけてそんなことをする必要があるのかとか、いろいろな意見があるかと思っておりますので、その辺の状況をお尋ねいたします。

○岩崎政府参考人 御当地ナンバーの導入でございますけれども、観光振興を図りたいといった観点から、各地域から強い要望をいただきました。しかし、ナンバーが余りにも多いとまたこれはなかなかわかりにくいということもございまして、有識者による検討をいただいたところでございます。十六年十一月に「新たな地域名表示ナンバーの導入要綱」というのを公表させていただきました。その要綱の中で、登録車が十万台以上というのが一つの要件でございます。それから、地元住民の意向を把握の上、各都道府県を通じて要望していただいたという基準、手続を定めております。

その後、この要綱を公表した後、二十地域から御当地ナンバーの要望がございました。一昨年の七月でございますけれども、十八地域につきまし

て導入を決定いたしました。残念ながら漏れたのは、一つは奄美ナンバーでございまして、これは十万台の基準に達しなかったということでございます。もう一つは富士山ナンバーでございまして、これは山梨県と静岡県にまたがってやる、こういうことでの御要望でございましたので、行政事務の中で影響がちゃんと解消できるかどうかということで検討が必要でございました。その二については、一昨年の七月のときには見送られたところでございますが、富士山ナンバーにつきましては、今月の一日に、検討の結果、支障がないということで導入を決定したところでございます。

なお、御当地ナンバーを導入したところでは、各地域地域で、観光振興の弾みになる、地域のまとまりが出てくるといったことで喜んでいただいているのが大部分でございます。

○黄川田委員 喜ばれておるところで、私は岩手というところで、岩手の県庁所在地は盛岡と言つてもわからぬと。ただ、遠野とか平泉とか三陸という大体イメージが地理的にわいてくるわけでありまして。十万台というハードルを越えなきゃいけない。市町村はたくさんありますから、複数の市町村にまたがるわけなんですけれども、私なんかは宮城県と県境でありまして、海岸線の、気仙沼はフカヒレとかマグロとかで有名なところなんです。そういう県をまたげば何とか十万台ぐらいはクリアするのかと。ただ、当時、多分、県をまたいでなかなか難しいというところがあったかもしれない。ただ、富士山ですか、山梨、静岡というところもクリアできたところがある。

ただ、毎度毎度募集しているわけじゃないだろうし、多分、この結果を踏まえてまた何年か後にということになると思うのでありますけれども、今後の御当地ナンバー、皆さんの、国民の声を聞いた上でどんな展開をしていこうとしているか、そういう予定があればお話しいただきたいと思ひます。

○岩崎政府参考人 今直ちに御当地ナンバーの再

募集をするということを考えているわけではございません。やはり一定期間ごとにやらないと、システムの改修等必要でございまして、一定時間を置きたいと思つております。今先生御指摘のとおり、今般導入された御当地ナンバーの導入効果でありますとか、そうしたものを分析しながら適時適切に対応してまいりたい、このように思つておるところでございます。

また、県をまたぐというのも一つの事例ができましたので、先生のその三陸、気仙沼、具体的にちよつとどういう形になるかわかりませんが、県をまたぐからといって一義的にはねるといふことにはならない、このように思つておるところでございます。

○黄川田委員 では、最後であります。

三陸は、陸前、陸中、陸奥、これで三陸なのであります。国立公園が最初にできたところが陸中と、ところが、陸中というのがまた、東京あるいはまた関西から見てもどこだという話になります。が、三陸だと言つて大体わかるみたいなんです。ね。我々も頑張りますので、よろしくお願いいたします。

以上で終わります。

○塩谷委員長 次に、穀田恵二君。

○穀田委員 この間、水門談合について質問し、OB関与の情報の問題について質問しました。その後、新聞報道では、二〇〇五年の夏、元課長の実名を挙げ、談合への関与を指摘する投書が寄せられたという報道があり、さらに投書は、国交省が所管する社団法人日本建設機械化協会に天下りしていたが、協会の会議室で業者が談合しているというに記載していると書かれていました。さらに続いて、投書の内容は〇五年九月までに文書で国交省幹部に伝えられていたとあります。

これらは事実なのか。それと、どういった内容だったかを明らかにしてほしいと思ひます。簡潔にお願ひしたい。

○竹蔵政府参考人 お答えいたします。

平成十七年の夏にOBを含めた談合情報があったことは、報道にあるとおりでございます。国土交通省として、直ちに公取に通報し、調査もいたしまして、入札を中止いたしました。今先生の御指摘の、例えば会議室でやったとか、幾つかの情報については確認ができていないところでござい

ます。

○穀田委員 要するに、私、文書をいただいているんですが、委員会に提出していただきたいと思ひます。

私、言いたいのは、先日水門談合でOB関与の問題で質問したときに、OBの事情聴取をしなかつたのはなぜかと聞いたら、新聞報道の段階でございしたのでやっておりますと答弁したわけですよ。そうじゃないんです。だから、私、新聞報道ではなくて、それ以外に、事実は、談合情報もあつた、告発もあつたということでしょう。そして、告発もあつて、その告発の内容について、国交省の中でもきちんとそれを渡したということなんですよ。そこを言ってくれなくちゃ。そうなんですよ。

○竹蔵政府参考人 OBにも実は二種類あるということでございます。

今、先生おっしゃったように、談合情報で特定されているOB、これは公取に通報したわけですから、これについては、調べないというのではなくて、むしろ公取できっちり調べてもらうということ。むしろ我々が直接調査と称して会つたりするとまた変に見られるおそれもあるということでございます。まして、これは公取にお願ひするということなんです。穀田先生に対する私の答弁の中で、若干舌足らずだった点もあると思ひますけれども、そういうものについては公取でしっかりと調査してもらうというのを申し上げたんです。その他のOBは、新聞報道の段階でしか手をつなかつたということなのでございます。

○穀田委員 それは余りにも、方便というんです、そういうのを方便というんですよ。

やはりそういう内容があつたということについて

て正しく伝え、この問題については公取にやつたと。いろいろな情報があるけれども、それは分けてやらなくちゃならぬ、しかし古いものの方はこうだったとか、それはきちんと言うべき話で、それをあなたは言うたかという、当時は新聞報道の段階でございましたので、こう来ているんだよ。

そのほか、大臣も、そういう点でいうと、こう言っているんですよ。退職した人も平成三年とか平成八年に退職しているわけですよ、そういう人が十年もたつてから今言われるということであらましても、あたかも符合を合わせて、符牒を合わせているようにそつちの話だけしている。私は両方聞いているにもかかわらず、時間もないものだから、そうはならぬわけですね、こつちは。それを、そういうやり方をしちゃだめですよ。

談合情報があつた、それを公取に言つた、そこを詳しく言えと言っているんじゃない、そういうことだけではない、ほかの判断もしながらやつていて、それについては、御指摘のあつたことについては、あるんだというんだつたらきちつと言つてくれる、それは当たり前じゃないですか。

要するに、簡単に言えば、半年間放置したと言われたことまで書いていられるように、私にすれば、投書まであつたのにOBを調べもしない。それは調べる調べない、やり方について、どういう調べ方があるかは、それはいろいろあるでしょう。だけれども、そういう場合は省ぐるみの疑惑隠しだと言われても仕方がないということだけ私は指摘したいと思ひます。大臣、どうですか。

○冬柴国務大臣 国土交通省としましては、公正取引委員会に通報した事案については、公にしないという公正取引委員会からの一般的指示があるわけですから、それは捜査に支障があるからということなんです。そういう意味で、そのように申しているわけでございます。

○穀田委員 余り反省がないなど。要するに、私が質問したことに対して、そういうことはいない、新聞報道しかないからやらないんだという言い方

は違つていたということなんです。それは紛れもない事実じゃないですか。それは、言い方が不十分だとか説明、あなた方の言い方はすぐ、舌足らずでした。舌足らないという話じゃないんですよ。そういう言い方で、こんな事実があったということについて言えば、後から出てくる。これは肝心の話がでないから困るけれども、では少なくとも公取がやった後だったら別に、それはわかつてる、今日の時点では既におしまいの話なんだから、そういうことについて発言していかと聞けばいいじゃないですか、質問通告しているわけだから。

問題は、そういう努力が足りぬということと、省ぐるみでこういう問題があったときにまともな対応をするということについて聞いているわけだから、そういうものについてはきっちり答えるというのは当たり前だと私は言っておきたいと思うんです。わかりますね、意味は。わかつてくれればいいんです。

やはりこういう問題というのは、省がつかんでいる事実について、これは報告できない、それはあるでしょう、そういう問題についていえば。だけれども、そういう種類の問題と違う話でごまかしているというやり方がおかしいと言っているんですよ、僕は。それは言っておきたい。

やはり官房長は、絶対、そういうことについていえば、舌足らずじゃなくて、わざとそういうことを言ったとしか思えないほど発言をしている。それに符合を合わせて、過去の話、十年前、何年前という話を、少なくとも二年前にやめている人の話だとかあるわけだから、それを区分けして、もし自分のところでわかつているんだつたら、そういう話をしたらいいじゃないですか。だめですよ、そういうやり方は。

だから、みんなにきちつと資料は出していただくというふうにしていただきたいと思ひます。それはいいですね。資料は出していただく、私のところに来ただけでも、出していただく、いいですね。いいと言ってくればいいよ。委員長

それはお計らいをお願いします。

○塩谷委員長 はい。

○穀田委員 次に、そうやっていると時間がないので、自動車検査独法の改正案について、残りの時間は質問をします。

昨年、トラックの荷台架装メーカーによる不正車検が問題になった。立入検査等の権限強化の法改正が行われた。今度は、いすゞ自動車をはじめとするバス製作会社による不正車検も横行している。運行会社からの要望で、テレビやカラオケ、豪華な座席をつけるなどしてバスの仕様を改造して、重量がふえる、後輪軸にかかる重量制限十トンを超えたため、軸の振動を抑えるおもりを取り外すなどして不正に車検証を取得したという事件でした。こういう不正な車検をはびこらせないためにも、車検制度のあり方が極めて重要です。

また、実際に事故もふえているんですね。先日の観光バスの事故、トラック事故など、運転手の過密労働などの問題とともに、バスの火災など、車の側の問題、整備点検にかかわる事故も多い。車検というのが安心、安全の観点からますます重要になってきているけれども、その原理原則に関する問題についての認識を大臣に最初にお伺いしたいと思ひます。

○冬柴国務大臣 不正にこのような車両保安基準に適合しないような車両をつくり出して、検査を受け、それをその後またそうするというようなことは、全く許すことができないものでございます。そういう手の込んだことを今後もやらねないようにするために、検査結果の電子化等による自動車検査の高度化を早急に進める必要があるということで、現在それを進めております。新しい排ガス検査の導入等、今後とも適正な検査の実施に向けて取り組んでいかなければならないというふうな決意をいたしております。

人の手だけではもう手に負えないほどの悪さをされたと思ひます。したがって、そういうような最新の検査機器を入れて、そしてわかるようにしたいというふうに思ひます。

○穀田委員 いろいろな機器を入れるのも、見るのは人間なんです。その安全、安心を確立し確保するのは機械じゃないんです。そういういろいろな機械を入れたとしても、それを使いこなす人間が必要なので、私はそういう問題にしてはならないと思ひます。そこで私は人の問題を言っているんですよ。

非公務員化について一言聞きたいんだけれども、車の安全を確保するためには、検査にかかわる検査官など技術者の人材確保が必要ですね。これまで国家公務員として携わってきたわけですから、それで皆さんも、その身分がどうなるかという問題についてあるあつたわけですね。

もう時間がないのでこは省いて、要するに、これは、政府が行政改革推進法の特定独立行政法人の見直しに基づいて実施するものなんです。そもそも国交省は、見直し当初案では公務員のままでいくべきだという意見だったわけですね。また、当該自動車検査独立行政法人の理事長、これは民間から登用された方ですよ、この方も同様の意見だったと聞くんだけれども、その事実を確かめた。

○岩崎政府参考人 昨年の八月でございますが、国土交通省として、総務省の政策評価・独立行政法人評価委員会に見直しの素案を提出した際には、公務員の身分を維持する必要があるのではないかと主張をしてまいりました。

それから、先生御指摘の独立行政法人の理事長でございますが、独立行政法人の理事長も、公務員型の方が望ましいという意見があったところでございます。

○穀田委員 私は、安心、安全対策を強めなくてはならぬというのはだれもが共通する意見だと思ひます。ところが、政策評価・独立行政法人評価委員会の国交省の意見に対する回答には、政府としての大きな方針、これまでの経緯を踏まえてというだけで、検査業務の性格それから安全確保という観点からの指摘は何にもないんですよ。だからあなた方は、従来からいって、安全確保の

ためにも、それからこの業務上からしても、公務員として必要だという意見を述べたわけですね、一応。

それに対して、相手方はどう言っているかというところ、そんな話にかけ合うつもりはさらさらないと、もうともかく人を減らすんだということだけで一点張りである。結果としてそういうことを承認したとなつてはいるんだが、私は、大臣が言っていた、当初の、当時の問題だけと違って、大臣が、いわば一番大事なのは安心、安全なんだと言っているところの観点から、やはりそういうものに対して、それは物の申し方がおかしいと言つてやるべきじゃないですか。その辺だけ最後に聞いておきたいと思ひます。

○冬柴国務大臣 私は、安全、安心が国土交通省の使命であると思つております。

ただ、公務員改革とかあるいはそういうような独立行政法人改革という大きな流れがあります。その中で、我が国が不安に思つていて、いわゆる検査の際に暴行、脅迫を受けるということがあつたわけ、暴走族も相手になるわけ、でございますから、そういうときに職員が公務執行妨害罪というもので守つてもらえるかどうか、これが心配でした。それからまた、いろいろな秘密というものを外へ漏らしたときの守秘義務違反というものも、通常の人になつてしまった場合にこれでもいいのか。それからもう一つは、やはり労働三権が全部保障されます、それは当然の話です、その場合に手続がとまつてしまふんじゃないかということも心配の一つで、公務員型がいいと言つておつたわけだけれども、その三点について立法手続がとれるというところになりましたので、大きな流れもありまして、協調しようということでございます。

○穀田委員 その三点というのは、暴力の問題とかいろいろあるんだけれども、もう一つあつて、あなた方は、「個々の検査官が、車両の使用の可否に直結する基準適合性審査を実施しており、行政処分にあたつての実質的かつ迅速な判断を行っている。」という一番大事なところがあるんです。

よね。そのところがきちんと確保されるということをおっしゃるなら、それは、その後の方だけ言ったためです、それは。

最後に一つだけ聞いておきたいけれども、安全担保がないというふうにはまだ思っています。それで、手数料の自己収入化についてもありません。これだけ最後に端的に、先ほど議論になつていくように、手数料は上がるということだね。

○岩崎政府参考人 現行の継続検査、二年ごとの車検の小型車の手数は千四百円でございますけれども、二、三百円程度の値上げを考えております。車検をきっちりして、今先生御指摘の、不正改造の防止であるとか、あるいは車検のデータをちゃんとリコールに結びつけていくでありますとか、あるいは車検の検査の内容を、ちゃんと排ガスなんかもしっかり検査していくとか、こういうことをちゃんとやっていきたいと思っております。そのための必要な経費として、国民の皆さんの理解を得ながら、こうしたものについて検討してまいりたいと考えているところでございます。

○穀田委員 そんな複雑な方法をやつて、結局、値上がりになる。何でもこんなふうな複雑な方法でやるのかということではないかと、簡素でサービス向上がもたらされる建前ではなかったのか、そういう面からも反するというだけ改めて指摘して、終わります。

○塩谷委員長 次に、糸川正晃君。

○糸川委員 国民新党の糸川正晃でございます。私も、十分という限られた時間の中で大臣に質問をしたいと思います。

先ほど穀田先生の質問にもございましたけれども、平成十八年九月八日に開催されました総務省独立行政法人評価分科会におきまして、自動車検査独立行政法人に関し、安全、安心で環境と調和のとれた車社会の実現を目指し、厳正で公正な検査を実施するため、引き続き、特定独立行政法人とする、このようにされておたわけでございますが、にもかかわらず、今国会に自動車検査独立行政法人の非特定独立行政法人化を内容とする法

案が提出されている。この理由について、大臣、詳しくお答えいただけますか。

○冬柴国務大臣 先ほどからのお尋ねのとおりでございます。これについては、行政減量・効率化有識者会議からの指摘や、簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律という趣旨に基づいて、我が国が平成十八年八月、先ほど言われましたように、これは公務員の身分を有する者が適当だと言った意見について不安な点を解消することができたということから、このような勧告あるいは法律の規定に基づいて今回の決断をしたということでございます。その内容は、先ほど言いましたように、いろいろな不安であった点を立法上解決することができた、それから、こういうふうにしてもこの安全、安心というものがおろそかになることはないという確信から、このような法案を提案させていただいているところでございます。

○糸川委員 でも、大臣、今有識者会議の指摘というふうにおっしゃられましたけれども、自動車検査独立行政法人の所管は国交省で、一番よく知っているのが国交省で、有識者の皆さんよりも恐らく国交省の皆さんの方が詳しく知っていたんじゃないかな。その中で、安全と安心で環境と調和のとれた車社会の実現を目指して、そういうことを考えると、特定独立行政法人とすることがふさわしいというふうに考えていたんじゃないのか。だから、大臣が今、安全で安心だとおっしゃられましたけれども、もともと皆さん方が、いや、安全で安心、大丈夫かなということと考えられたわけですから、ぜひその辺、大臣、またリーダーシップを発揮していただきたいなと思っております。私、質問が短いですが、もうこれは再答弁は結構です。

これは交通局長にお尋ねしますけれども、昨年の十一月二十九日、山陽道において火災が発生させたバス、こういうものがございまして、走行を始めてから十二年以上経過しております。走行距離が百六十万キロ、こういうものを超えていたと

いうふうには報道されております。

最近、バスの車両の火災はどのくらいの頻度で発生しているのか。また、バス車両ですとかトラックの車検及びその走行距離というのはいくつあるのか。お答えいただけますか。

○岩崎政府参考人 路線バス、観光バスなどのいわゆる事業用バスの火災事故でございますが、平成十五年から平成十八年の四年間で八十六件発生しております。

それから、バス、トラックの使用年数でございますが、平均的な使用年数は、平成十八年では、バスは十五年、トラックは十一・五年と延びてきておるところでございます。一両当たりの年間走行距離でございますが、路線バスだと五万キロ、観光バスだと四万キロぐらい、トラックは六万キロぐらいでございます。したがって、これを十五年等使つていきますと、百万キロあるいはそれを超えるものも出てくるという状況でございます。

○糸川委員 八十件を超える火災というのはちよつと常識では余り考えにくいのかな。そして、それを営業に使っているわけですから、そういうものに対して車検が通っていくということも、これははやや不思議な点もありまして、そこをしっかりとチェックしていかなければいけないわけですね。

自動車の寿命が延びて、そして総走行距離が長くなる中、自動車の安全な状態を保つこと、これは自動車交通の安全、安心というものを確保する観点から重要であることはもう周知の事実ですけれども、不適切な車両整備による事故が発生することのないように、自動車検査を的確に実施することの必要性について、これは国交省、どのように認識されているのか、お答えいただけますか。

○岩崎政府参考人 こういうことを防ぐには、私どもの車検ではやはりきっちり見ていくことと、日常的な整備あるいは定期的な点検をユーザー側でやつてもらふ、この両方相まってこうした事故の防止ができるもの、このように考えております。

検査の方では、きっちりした検査をやつていくということが重要だろと思つております。先ほど話題がございました、不正な二次架装なんかを防止していくでありますとか、検査の内容を排ガスなんかちゃんと見るようにするとか、いろいろな形で充実して、車検を厳正かつ的確に、内容のあるものに今後ともしてまいりたい、このように思つておるところでございます。

○糸川委員 そうしますと、先ほど、例えばバスですとかそういう火災発生事故、事件が八十六件と申しております。これは独立行政法人にしても絶対ふえないんだというところ、国交省、しっかりと指導していただきたい。これがふえたら、またこの委員会でもお話を聞かなければならないというふうに思います。

最後に、大臣にお尋ねいたします。交通にとつて安全と安心の確保というのは重要な課題でございますが、自動車検査は、道路運送車両法に基づいて、自動車交通の安全確保のための重要な制度だったわけですね。自動車検査独立行政法人の役割が非公務員化された場合、コスト削減の観点から、おざなりな検査、こういうものが行われて安全の確保を阻害することがないのか、こういうふうなことは絶対ないんだということなどをどのように措置されるのか。最後に、決意と、この点についてお答えいただけますか。

○冬柴国務大臣 自動車検査について、最終的な責任は国が持つわけでありまして、それはもう全く変わりません。独立行政法人がなされました適合検査の結果を確認するの国でございますし、そういう面で、国が最終責任を負います。

それからまた、独立行政法人に関する法律等に基づきまして、独立行政法人に対する監督もいたします。具体的には、国からの中期目標に対しての中期計画を独立行政法人が策定するわけですが、それを国が確認することにしております。それから、理事長の任命、解任権を国は持つております。それからまた、国の職員による報告聴取ま

た立入検査の実施をすることも担保されており
す。

そういうことから、我々としては、安全、安心
を必ず担保し、国がそれに対して最終責任を負う
という体制を堅持してまいりますので、よろしく
お願いします。

○糸川委員 大臣、ぜひ、安全と安心、この間も
ボンバルディアの飛行機が胴体着陸をした。皆さ
ん、乗り物に対する安全とか安心の関心が非常に
強くなっているわけです。そういう中で独立行政
法人にしていこうとよく御認識いただい
て、リーダーシップを発揮されて、しっかりと国
民の安全と安心を守っていただきたいというふう
に思います。

終わります。

○塩谷委員長 これにて本案に対する質疑は終局
いたしました。

○塩谷委員長 これより討論に入ります。

討論の申し出がありますので、これを許します。
穀田恵二君。

○穀田委員 日本共産党を代表して、自動車検査
独立行政法人法及び道路運送車両法の一部改正案
に対する反対討論を述べます。

本法案に反対する第一の理由は、自動車検査独
立行政法人の職員の非公務員化が、信頼性を確保
すべき車検制度の体制を弱め、国民の命と安全を
守る国の責任を弱めることになるからであります。

もともと、非公務員化については、安全、安心
を確保する観点から、国交省も検査法人理事長も
反対していました。それを、国家公務員の人員費、
定数削減を優先させる政府方針に従い、非公務員
化を容認しました。安心、安全よりも財政・人員
削減を優先するものであり、車検制度への信頼性
は確保できません。

反対理由の第二は、検査法人の審査手数料の自
己収入化によって、検査を受検するユーザーの検
査手数料が値上げされるなど、国民へのサービス

が切り下げられるからであります。

昨今、架装メーカによる不正な二次架装事件、
検査場での不正検査事件など、車検制度への信頼
を損なう事件が続発しており、検査法人が担って
いる保安基準適合性審査の業務は一層重要性を増
しています。そのための体制を充実してこそ、国
民の命と安全を守るべき国の責任が果たせます。

このことを指摘して、反対討論といたします。
○塩谷委員長 これにて討論は終局いたしまし
た。

○塩谷委員長 これより採決に入ります。
自動車検査独立行政法人法及び道路運送車両法
の一部を改正する法律案について採決いたしま
す。

○塩谷委員長 起立多数。よって、本案は原案の
【賛成者起立】
本法案に賛成の諸君の起立を求めます。

○塩谷委員長 起立多数。よって、本案は原案の
とおり可決すべきものと決しました。

○塩谷委員長 ただいま議決いたしました法律案
に対し、中野正志君外三名から、自由民主党、民
主党・無所属クラブ、公明党及び国民新党・無所
属の会の四会派共同提案による附帯決議を付すべ
しとの動議が提出されております。

提出者より趣旨の説明を聴取いたします。三日
月大造君。
○三日月委員 ただいま議題となりました附帯決
議案につきまして、提出者を代表して、その趣旨
を御説明申し上げます。

なお、お手元に配付してあります案文の朗読を
もって趣旨の説明にかえることといたします。
自動車検査独立行政法人法及び道路運送
車両法の一部を改正する法律案に対する
附帯決議(案)

政府は、本法の施行に当たっては、次の諸点
に留意し、その運用について遺憾なきを期すべ
きである。
一 自動車検査独立行政法人について、独立行

政法人の見直しの趣旨を踏まえ、その業務の
効率化に努めるとともに、その責任の明確化
を図るよう努めること。

二 基準適合性審査に係る手数料の額及び納付
方法が適切なものとなるよう、国民の意見を
十分踏まえ、必要な検討を行うこと。

三 バス及びトラックの不適切な整備に起因す
る事故の発生を防止するため、自動車の定期
点検整備の実施率を向上させるための適切な
措置を講じるよう努めること。

四 自動車重量税の代行納付その他車検の際に
実施する業務が指定整備事業者にとつて過大
な負担とならないよう、適切な措置を講じる
よう努めること。

五 自動車安全特別会計については、自動車損
害賠償保障事業及び自動車検査登録等事務を
総合的かつ機能的に行うことができるよう、
必要な措置を講じるよう努めるものとする。
以上であります。

委員各位の御賛同をよろしくお願い申し上げま
す。

○塩谷委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。
採決いたします。

本動議に賛成の諸君の起立を求めます。
【賛成者起立】

○塩谷委員長 起立多数。よって、本動議のとおり
附帯決議を付することに決しました。

この際、国土交通大臣から発言を求められてお
りますので、これを許します。国土交通大臣大柴
鐵三君。

○大柴国務大臣 自動車検査独立行政法人法及び
道路運送車両法の一部を改正する法律案につきま
しては、本委員会におかれまして熱心な御討議を
いただき、ただいま可決されましたことに深く感
謝申し上げます。

今後、審議中における委員各位の御高見や、た
だいまの附帯決議において提起されました事項の
趣旨を十分に尊重してまいります所存でございます。

ここに、委員長初め理事の皆様方、また委員の
皆様方の御指導、御協力に対し深く感謝の意を表
します。大変ありがとうございました。

○塩谷委員長 お諮りいたします。

ただいま議決いたしました法律案に関する委員
会報告書の作成につきましては、委員長に御一任
願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

【「異議なし」と呼ぶ者あり】

○塩谷委員長 御異議なしと認めます。よって、
そのように決しました。

【報告書は附録に掲載】

○塩谷委員長 次に、内閣提出、モーターボート
競走法の一部を改正する法律案を議題といたしま
す。

趣旨の説明を聴取いたします。国土交通大臣大
柴鐵三君。

モーターボート競走法の一部を改正する法律案
【本号末尾に掲載】

○大柴国務大臣 ただいま議題となりましたモー
ターボート競走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。

モーターボート競走は、その売り上げを通じて、
船舶関係事業の振興を初めとした公益振興を行う
とともに、地方財政の改善にも寄与しており、高
い社会的意義を有しております。しかしながら、
近年では、景気の低迷等を背景に長期的に売り上
げの低落が続いており、主催者である施行者等の
収益状況は大幅に悪化してきております。

また、政府におきましては、一昨年末に行政改
革の重要方針を閣議決定し、公営競技関係法人の
見直しの一環として、モーターボート競走におけ
る交付金制度のあり方や関係法人の組織及び業務
のあり方についての見直しを行うこととしたこと

ろであります。

以上のようなモーターボート競走を取り巻く社会状況に的確に対応するため、その公正かつ円滑な実施を確保しつつモーターボート競走の活性化を図るとともに、関係法人の組織及び業務のあり方の見直しを行うこととし、このたびこの法律案を提案することとした次第です。

次に、この法律案の概要につきまして御説明申し上げます。

第一に、競走の実施に関する事務の一部を施行者以外の地方公共団体や私人にも委託することができることとする等、競走の実施に関する規定の整備を行うこととしております。

第二に、施行者が日本船舶振興会に交付すべき交付金について、社会経済情勢の変化を踏まえた見直しを行うとともに、施行者が、交付金の交付を行うことが著しく困難なときは、当該交付金の交付の期限を延長することができることとしております。

第三に、日本船舶振興会の組織及び業務のあり方について、指定法人化するとともに、補助金交付業務の一層の透明性の向上を図ることとするほか、モーターボート競走会及び全国モーターボート競走会連合会を統合し、業務の効率的な実施体制を構築することとしております。

その他、これらに関連いたしましたして、所要の規定の整備を行うこととしております。

以上が、この法律案を提案する理由です。

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。

○塩谷委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

○塩谷委員長 この際、参考人出頭要求に関する件についてお諮りいたします。

国土交通行政の基本施策に関する件調査のため、参考人の出席を求め、意見を聴取することとし、その日時、人選等につきましては、委員長に

御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○塩谷委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

次回は、公報をもってお知らせすることとし、本日は、これにて散会いたします。

午後五時四十一分散会

モーターボート競走法の一部を改正する法律案

モーターボート競走法の一部を改正する法律案

（モーターボート競走法の一部改正）

第一条 モーターボート競走法（昭和二十六年法律第二百四十二号）の一部を次のように改正する。

題名の次に次の目次を付する。

目次

第一章 総則（第一条―第四条の二）

第二章 競走の実施（第五条―第十八条の二）

第三章 交付金及び収益の使途（第十九条―第二十条の二）

第四章 モーターボート競走会及び全国モーターボート競走会連合会（第二十一条―第二十二条）

第四章の二 日本船舶振興会（第二十二條の二）

第五章 雑則（第二十二條の十一―第二十六條の二）

第六章 罰則（第二十七條―第四十條）

附則

第二条第五項中「勝舟投票券」の下に「（以下「舟券」という。）」を加える。

第三条中「競走の競技に関する事務その他の競走の実施に関する事務（国土交通省令で定めるものを除く。）を当該都道府県に設立するモーターボート競走会」を「国土交通省令で定める

ところにより、次に掲げる事務を他の地方公共団体、モーターボート競走会又は私人（第一号に掲げる事務にあつては、当該施行者が所在する都道府県に設立するモーターボート競走会に限る。）に、「競走に出場する選手並びに競走に使用するボート及びモーターの競走前の検査、競走の審判その他の競走の競技に関するを、同号に掲げる」に改め、同条に次の各号を加える。

一 競走に出場する選手並びに競走に使用するボート及びモーターの競走前の検査、競走の審判その他の競走の競技に関する事務（以下「競技関係事務」という。）

二 舟券の発売又は第十條及び第十條の二の規定による払戻金若しくは第十二條第六項の規定による返還金の交付（以下「舟券の発売等」という。）に関する事務

三 前二号に掲げるもののほか、競走の実施に関する事務（国土交通省令で定めるものを除く。）

第四条第一項中「（以下「競走場」という。）」を削り、「国土交通省令の」を「国土交通省令で」に改め、同条第四項中「競走場」を「モーターボート競走場」に改め、同条第六項中「当該競走場」を「同項の許可を受けて設置され若しくは移転されたモーターボート競走場（以下「競走場」という。）」に改め、「供しなかつたとき」の下に、「又は競走場の位置、構造及び設備がその許可の基準に適合しなくなつたと認めるとき」を加え、第一章中同条の次に次の一条を加える。

（場外発売場の設置）

第四条の二 舟券の発売等の用に供する施設を競走場外に設置しようとする者は、国土交通省令で定めるところにより、国土交通大臣の許可を受けなければならない。当該許可を受けて設置された施設を移転しようとするときも、同様とする。

2 国土交通大臣は、前項の許可の申請があつたときは、申請に係る施設の位置、構造及び

設備が国土交通省令で定める基準に適合する場合に限り、その許可をすることができる。

3 競走場外における舟券の発売等は、第一項の許可を受けて設置され又は移転された施設（以下「場外発売場」という。）でしななければならない。

4 前条第五項及び第六項の規定は第一項の許可について、同条第七項及び第八項の規定は場外発売場及び場外発売場設置者（第一項の許可を受けた者をいう。以下同じ。）について、それぞれ準用する。

第五条中「前条第一項の許可を受けて設置され又は移転された」を削る。

第七条中「入場者」を「競走場への入場者」に改め、同条に次のただし書を加える。

ただし、競走場内の秩序の維持に支障を及ぼすおそれがないものとして国土交通大臣の承認を受けた場合は、この限りでない。

第八条（見出しを含む。）中「勝舟投票券」を「舟券」に改め、同条に次の一項を加える。

3 第一項の舟券については、これに記載すべき情報を記録した電磁的記録（電子的方式、磁気的方式その他の人の知覚によつては認識することができない方式で作られる記録であつて、電子計算機による情報処理の用に供されるものとして国土交通省令で定めるもの）をいう。以下この項において同じ。）の作成をもつて、その作成に代えることができる。この場合においては、当該電磁的記録は第一項の舟券と、当該電磁的記録に記録された情報の内容は同項の舟券に表示された記載とみなす。

第九条の前の見出し中「勝舟投票券」を「舟券」に改め、同条中「左の各号の一」を「次の各号のいずれか」に、「勝舟投票券」を「舟券」に改め、同条第三号中「勝舟投票券」を「舟券」に改め、「従つて」を「従事する」に改める。

第九条の二中「学生生徒及び」を削り、「勝舟投票券」を「舟券」に改める。

第九条の三「の四種」を「（以下この条及び

設備が国土交通省令で定める基準に適合する場合に限り、その許可をすることができる。

3 競走場外における舟券の発売等は、第一項の許可を受けて設置され又は移転された施設（以下「場外発売場」という。）でしななければならない。

4 前条第五項及び第六項の規定は第一項の許可について、同条第七項及び第八項の規定は場外発売場及び場外発売場設置者（第一項の許可を受けた者をいう。以下同じ。）について、それぞれ準用する。

第五条中「前条第一項の許可を受けて設置され又は移転された」を削る。

第七条中「入場者」を「競走場への入場者」に改め、同条に次のただし書を加える。

ただし、競走場内の秩序の維持に支障を及ぼすおそれがないものとして国土交通大臣の承認を受けた場合は、この限りでない。

第八条（見出しを含む。）中「勝舟投票券」を「舟券」に改め、同条に次の一項を加える。

3 第一項の舟券については、これに記載すべき情報を記録した電磁的記録（電子的方式、磁気的方式その他の人の知覚によつては認識することができない方式で作られる記録であつて、電子計算機による情報処理の用に供されるものとして国土交通省令で定めるもの）をいう。以下この項において同じ。）の作成をもつて、その作成に代えることができる。この場合においては、当該電磁的記録は第一項の舟券と、当該電磁的記録に記録された情報の内容は同項の舟券に表示された記載とみなす。

第九条の前の見出し中「勝舟投票券」を「舟券」に改め、同条中「左の各号の一」を「次の各号のいずれか」に、「勝舟投票券」を「舟券」に改め、同条第三号中「勝舟投票券」を「舟券」に改め、「従つて」を「従事する」に改める。

第九条の二中「学生生徒及び」を削り、「勝舟投票券」を「舟券」に改める。

第九条の三「の四種」を「（以下この条及び

第十二条第四項において「基本勝舟投票法」という。並びに重勝式（同一の日の二以上の競走につき同一の基本勝舟投票法により勝舟となつたものを一組としたものを勝舟とする方式をいう。以下同じ。）の五種類に、「各勝舟投票法における」を「勝舟投票法の種類（重勝式勝舟投票法その他国土交通省令で定める勝舟投票法）については、当該勝舟投票法ごとに国土交通省令で定める種別。以下同じ。）ごとの」に改め、同条を第九条の四とする。

第九条の二の次に次の一条を加える。

（勝舟投票類似の行為の特例）

第九条の三 施行者の職員は、第二十七条第二号の規定に違反する行為に関する情報を収集するために必要があるときは、国土交通省令で定めるところにより国土交通大臣の許可を受けて、勝舟投票類似の行為をすることができ

第十条第一項中「勝舟投票券」を「舟券」に改め、「百分の七十五」の下に「以上国土交通大臣が定める率以下の範囲内で施行者が定める率」を加え、「あん分し」を「按分し」に改め、同条第二項中「勝舟投票券」を「舟券」に改め、同条第三項を削り、同条第四項中「場合」の下に「（次条第一項に規定する場合を除く。）を、百分の七十五」の下に「以上国土交通大臣が定める率以下の範囲内で施行者が定める率」を加え、「勝舟投票券」を「舟券」に、「あん分し」を「按分し」に改め、同項を同条第三項とし、同条第五項中「勝舟投票券」を「舟券」に改め、同項を同条第四項とし、同条の次に次の一条を加える。

第十条の二 重勝式勝舟投票法の種別であつて勝舟の中の割合が低いものとして国土交通省令で定めるもの（以下この条において「指定重勝式勝舟投票法」という。）についての勝舟投票の的中者がない場合における売上金は、その金額の百分の七十五以上国土交通大臣が定める率以下の範囲内で施行者が定める

率に相当する金額を、当該指定重勝式勝舟投票法と同一の種別の指定重勝式勝舟投票法の勝舟投票であつてその後最初に的中者があるものに係る払戻金として加算するものとする。

2 指定重勝式勝舟投票法について、前条第一項の払戻金の額が国土交通省令で定める払戻金の最高限度額を超えるときは、その最高限度額に相当する額を払戻金の額とする。

3 前項の場合における払戻金の最高限度額を超える部分の前条第一項の払戻金の額の総額は、当該指定重勝式勝舟投票法と同一の種別の指定重勝式勝舟投票法の勝舟投票であつてその後最初に的中者があるものに係る払戻金として加算するものとする。

4 指定重勝式勝舟投票法の実施を停止する場合における第一項及び前項の規定により払戻金として加算すべき売上金の処分については、国土交通省令で定める。

第十一条中「前条」を「前二条」に改める。

第十二条第一項中「勝舟投票券」を「舟券（重勝式勝舟投票法に係るものを除く。次項及び第三項において同じ。）」に、「左の各号の一」を「次の各号のいずれか」に改め、同条第二項中「勝舟投票券」を「舟券」に改め、同条第三項中「左の各号の一」を「次の各号のいずれか」に改め、同条第四項中「前条」を「前各項」に、「勝舟投票券」を「舟券」に改め、同項を同条第六項とし、同条第三項の次に次の二項を加える。

4 重勝式勝舟投票法に係る基本勝舟投票法の投票が前三項の規定により無効となつた場合は、当該投票の舟券に表示されたモーターボート（連勝単式勝舟投票法及び連勝複式勝舟投票法を基本勝舟投票法とする場合にあつては、その舟券に表示された組）をその舟券に表示する重勝式勝舟投票法の投票は、これを無効とする。

5 競走場への入場者以外の者に対し発売した

舟券の発売金額の全部又は一部を、天災地変その他やむを得ない事由により、競走場への入場者に対し発売した舟券の発売金額と合計することができなかった場合には、競走場への入場者以外の者の投票であつて合計するこ

とができなかつたものは、これを無効とする。第十三条中「第十条」の下に「及び第十条の二」を加え、「勝舟投票券」を「舟券」に、「引換」を「引換え」に、「且つ」を「かつ」に改める。

第十四条中「第十条」の下に「及び第十条の二」を加える。

第十五条中「第十二条第四項」を「第十二条第六項」に、「除くの外」を「除き」に、「同様である」を「同様とする」に改める。

第十七条の前の見出しを「（競走場内等の取締り）」に改め、同条中「秩序」の下に「（場外発売場において舟券の発売等が行われる場合にあつては、当該場外発売場内の秩序を含む。）」を加え、「且つ」を「かつ」に改める。

第十八条中「且つ」を「かつ」に、「左の各号」を「次に」に改め、同条第三号中「入場を」を「競走場への入場を」に改める。

第十八条の二の見出し中「競走場」の下に「及び場外発売場」を加え、同条に次の一項を加える。

2 場外発売場設置者は、その場外発売場の位置、構造及び設備を第四条の二第二項の国土交通省令で定める基準に適合するように維持しなければならない。

第三章の章名を次のように改める。

第三章 交付金及び収益の使途

第十九条中「左の各号」を「次に」に改め、同条各号中「勝舟投票券」を「舟券」に改め、同条に次の一項を加える。

2 前項の規定による交付金は、競走の開催ごと、その終了した日から三十日を超えない範囲内において国土交通省令で定める期間内に交付しなければならない。

第十九条の次に次の見出し及び四条を加える。

（交付金の特例）

第十九条の二 施行者は、次の各号のいずれにも該当することにより前条第一項の規定による交付金（以下この条から第十九条の四までにおいて単に「交付金」という。）の交付を前

条第二項の規定に従つて行うことが著しく困難なときは、同項の規定にかかわらず、期間を定めて、その期間において開催する競走に係る交付金の交付の期限を当該期間の終了の日後まで延長することができる。

一 競走の事業の収支が著しく不均衡な状況にあり、又は著しく不均衡な状況となることが確実であると見込まれること。

二 競走の事業の収支が著しく不均衡な状況が引き続き一年以上で国土交通省令で定める期間継続することが見込まれること。

2 前項の場合において、当該交付金の交付の期限を延長しようとする施行者は、国土交通省令で定めるところにより、次に掲げる事項を記載した書類を提出して、あらかじめ、国土交通大臣に協議し、その同意を得なければならない。

一 前項の期間（以下「特例期間」という。）

二 特例期間においてその交付の期限を延長することが見込まれる交付金の総額

三 延長後の交付金の交付の期限（以下「特例期限」という。）

四 その他国土交通省令で定める事項

3 特例期間は、五年を超えないことができるものとし、特例期限は、特例期間の終了の日の翌日から起算して十年を経過する日後とすることができるものとする。

4 第二項の規定による協議をしようとする施行者は、国土交通省令で定めるところにより、その競走の事業の収支の状況及びその改善に必要な方策その他の国土交通省令で定める事項を定めた事業収支改善計画を作成し、国土

交通大臣に提出しなければならない。

第十九条の三 国土交通大臣は、前条第二項の協議があつた場合において、次の各号のいずれにも該当する場合に限り、同項の同意をするものとする。

一 その競走の事業の収支が前条第一項各号のいずれにも該当すること。

二 事業収支改善計画の確実な履行を通じて、特例期間の終了後における競走の事業の収支の改善及びこれによる交付金の安定的な交付が見込まれること。

2 国土交通大臣は、前条第二項の同意をしようとするときは、あらかじめ、日本船舶振興会の意見を聴かなければならない。

3 国土交通大臣は、前条第二項の同意をしたときは、遅滞なく、日本船舶振興会に通知するものとする。

第十九条の四 施行者は、第十九条の二の規定により交付金の交付の期限を延長した場合において、なおその特例期限内に当該交付金を交付することが著しく困難であると見込まれるに至つたときは、当該交付金の特例期限を更に延長することができる。この場合においては、延長後の期限は、特例期限の翌日から起算して三年を超えない範囲内で定めなければならない。

2 第十九条の二第二項及び第四項並びに前条の規定は、前項の規定による期限の延長について準用する。

第十九条の五 第十九条の二第二項（前条第二項において準用する場合を含む。）の同意を得た施行者は、当該同意に係る事業収支改善計画に従つて競走の事業を実施しなければならない。

第二十条中「競走の実施に関する事務」を「競技関係事務」に、「勝舟投票券」を「舟券」に改める。

第二十二條の五第一項中「左の業務を行なう」を「次の業務を行う」に改め、同項第一号

中「行なう」を「行う」に改め、同項第六号中「第十九条」を「第十九条第一項」に、「行なう」を「行う」に改める。

第二十二條の七第一項中「第十九条」を「第十九条第一項」に、「左の」を「次の」に改め、同項第一号中「第十九条第一号」を「第十九条第一項第一号」に改め、同項第二号中「第十九条第二号」を「第十九条第一項第二号」に改める。

第二十二條の十一中「競走場内」の下に「又は場外発売場内」を加え、「又は競走場設置者」を「競走場設置者又は場外発売場設置者」に、「競走場の」を「競走場若しくは場外発売場の」に、「競走場を」を「競走場若しくは場外発売場を」に改める。

第二十三條第二項中「若しくは競走場設置者」を「競走場設置者若しくは場外発売場設置者」に、「基く」を「基づく」に、「又は当該競走場設置者」を「当該競走場設置者又は当該場外発売場設置者」に改める。

第二十三條の二の見出しを「（競走場等の設置等の許可の取消し）」に改め、同条中「競走場設置者」の下に「又は場外発売場設置者」を、「当該競走場」の下に「又は当該場外発売場」を加える。

第二十四條第一項中「勝舟投票券」を「舟券」に改める。

第二十五條第一項中「若しくは競走場設置者」を「競走場設置者若しくは場外発売場設置者」に、「競走場に」を「競走場若しくは場外発売場に」に改める。

第二十七條中「左の各号の一」を「次の各号のいずれか」に、「五十万円」を「五百万円」に改める。

第二十八條中「左の各号の一」を「次の各号のいずれか」に、「三十万円」を「三百万円」に改め、同条第一号中「一」を「いずれかに」に改め、同条第二号中「勝舟投票券」を「舟券」に改める。

第二十九條中「左の各号の一」を「次の各号のいずれか」に、「十万円」を「百万円」に改める。

第三十條中「勝舟投票券」を「舟券」に、「譲受」を「譲受け」に、「五十万円」を「五十百万円」に改める。

第三十二條中「左の各号の一」を「次の各号のいずれか」に、「三十万円」を「三十百万円」に改める。

第三十七條第一項中「申込」を「申込み」に、「三十万円」を「三百万円」に改める。

第三十八條中「二十万円」を「二百万円」に改める。

第三十九條中「十万円」を「百万円」に改める。

第四十條中「次の各号に」を「次に」に、「三十万円」を「五十百万円」に改める。

別表第一及び別表第二を次のように改める。

別表第一（第十九条関係）

売上金の額	日本船舶振興会に交付すべき金額
三億六千万円以上六億円未満	売上金の額の千分の四。ただし、売上金の額の九百八十四が三億六千万円未満となるときは、当該売上金の額と三億六千万円との差額の千分の二百五十
六億円以上十二億円未満	売上金の額の千分の六。ただし、売上金の額の九百七十六が五億九千四百四十万円未満となるときは、当該売上金の額と五億九千四百四十万円との差額の千分の二百五十
十二億円以上二十億円未満	売上金の額の千分の八。ただし、売上金の額の九百六十八が十一億七千二百二十万円未満となるときは、当該売上金の額と十一億七千二百二十万円との差額の千分の二百五十
二十億円以上三十億円未満	売上金の額の千分の十。ただし、売上金の額の九百四十八が十九億三千六百万円未満となるときは、当該売上金の額と十九億三千六百万円との差額の千分の二百五十
三十億円以上	売上金の額の千分の十二。ただし、売上金の額の九百三十二が二十八億四千四百四十万円未満となるときは、当該売上金の額と二十八億四千四百四十万円との差額の千分の二百五十

別表第二（第十九条関係）

売上金の額	日本船舶振興会に交付すべき金額
三億円以上四億円未満	当該売上金の額と三億円との差額の千分の八
四億円以上五億円未満	八十万円に、当該売上金の額と四億円との差額の千分の十を加算した金額
五億円以上十億円未満	百八十万円に、当該売上金の額と五億円との差額の千分の十二を加算した金額

十億円以上十五億円未満	七百八十万円に、当該売上金の額と十億円との差額の千分の十五を加算した金額
十五億円以上	千五百三十万円に、当該売上金の額と十五億円との差額の千分の十七を加算した金額

第二条 モーターボート競走法の一部を次のように改正する。

目次中「日本船舶振興会（第二十二條の二、第二十二條の十）」を「船舶等振興機関（第二十二條の二、第二十二條の十四）」に改める。

第一条の見出しを「趣旨」に改め、同条中「海難防止に関する事業」の下に「その他の海事に関する事業」を加え、「寄与し」を「寄与することにより海に囲まれた我が国の発展に資し」に改め、「海事思想の普及及び」を削り、「並びに体育事業」を「及び体育事業」に改める。

第十九條の見出し中「日本船舶振興会」を「船舶等振興機関」に改め、同条第一項中「日本船舶振興会」を「第二十二條の二第一項に規定する船舶等振興機関（第十九條の三において単に「船舶等振興機関」という。）」に改める。

第十九條の三第二項及び第三項中「日本船舶振興会」を「船舶等振興機関」に改める。

第四章の二の章名を次のように改める。

第四章の二 船舶等振興機関

第二十二條の二から第二十二條の七までを次のように改める。

（船舶等振興機関）

第二十二條の二 国土交通大臣は、モーターボートその他の船舶、船舶用機関及び船舶用品の製造に関する事業並びに海難防止に関する事業その他の海事に関する事業の振興に寄与することにより海に囲まれた我が国の発展に資し、あわせて観光に関する事業及び体育事業その他の公益の増進を目的とする事業の振興に資することを目的とする一般財団法人であつて、次条第一項に規定する業務（以下

「船舶等振興業務」という。）に関し次に掲げる基準に適合すると認められるものを、その申請により、全国に一を限つて、船舶等振興機関として指定することができる。

一 職員、船舶等振興業務の実施の方法その他の事項についての船舶等振興業務の実施に関する計画が、船舶等振興業務の適確な実施のために適切なものであること。

二 前号の船舶等振興業務の実施に関する計画を適確に実施するに足りる経理的及び技術的な基礎を有するものであること。

三 役員又は職員の構成が、船舶等振興業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 船舶等振興業務以外の業務を行つてゐる場合には、その業務を行うことによつて船舶等振興業務の公正な実施に支障を及ぼすおそれがないこと。

五 第二十二條の十三第一項の規定により指定を取り消され、その取消しの日から三年を経過しない者でないこと。

六 役員のうちに次のいずれかに該当する者がいないこと。

イ 禁錮以上の刑に処せられ、その刑の執行を終わり、又は執行を受けることがなくなつた日から三年を経過しない者

ロ この法律の規定により罰金の刑に処せられ、その刑の執行を終わり、又は執行を受けることがなくなつた日から三年を経過しない者

2 国土交通大臣は、前項の規定による指定以下この章において単に「指定」という。）をしたときは、船舶等振興機関の名称及び住所並

びに事務所の所在地を官報に公示しなければならない。

3 船舶等振興機関は、その名称若しくは住所又は船舶等振興業務を行う事務所の所在地を変更しようとするときは、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。

4 国土交通大臣は、前項の規定による届出があつたときは、当該届出に係る事項を官報に公示しなければならない。

（業務）

第二十二條の三 船舶等振興機関は、次に掲げる業務を行うものとする。

一 モーターボートその他の船舶、船舶用機関及び船舶用品の製造に関する事業の振興に必要な資金の融通のため、銀行その他の金融機関に対し、資金の貸付けを行うこと。

二 モーターボートその他の船舶、船舶用機関及び船舶用品の製造に関する事業並びに海難防止に関する事業その他の海事に関する事業並びにこれらの事業の振興を目的とする事業を補助すること。

三 前二号に掲げるもののほか、モーターボートその他の船舶、船舶用機関及び船舶用品の製造に関する事業並びに海難防止に関する事業その他の海事に関する事業の振興を図るため必要な業務

四 観光に関する事業及び体育事業その他の公益の増進を目的とする事業並びにこれらの事業の振興を目的とする事業を補助すること。

五 前号に掲げるもののほか、観光に関する事業及び体育事業その他の公益の増進を目的とする事業の振興を図るため必要な業務第十九條第一項の規定による交付金の受入れを行うこと。

2 船舶等振興機関は、国土交通大臣の認可を受けて、前項第一号の業務の一部を銀行その

他の金融機関に委託することができる。

3 船舶等振興機関は、第一項第三号又は第五号に掲げる業務を行おうとするときは、国土交通大臣の認可を受けなければならない。（補助の業務の適正な実施）

第二十二條の四 船舶等振興機関は、前条第一項第二号又は第四号の規定による補助（以下この条及び次条において単に「補助」という。）を公正かつ効率的に行わなければならない。

2 船舶等振興機関から補助を受けて事業を行う者は、次条第一項の認可を受けた船舶等振興業務規程及び当該補助の目的に従つて誠実に当該事業を行わなければならない。（船舶等振興業務規程）

第二十二條の五 船舶等振興機関は、船舶等振興業務に関する規程（以下「船舶等振興業務規程」という。）を定め、船舶等振興業務の開始前に、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも同様とする。

2 船舶等振興業務規程には、次に掲げる事項を定めておかなければならない。

一 資金の貸付けの利率、償還期限及び償還の方法

二 補助の対象とする事業の選定の基準、補助の申請及び決定の手続その他補助の方法

三 余裕金の運用の方法

四 前三号に掲げるもののほか、国土交通省令で定める事項

3 国土交通大臣は、第一項の認可をした船舶等振興業務規程が船舶等振興業務の適正かつ確実な実施上不適当となつたと認めるときは、その船舶等振興業務規程を変更すべきことを命ずることができる。

（役員の選任及び解任）
第二十二條の六 船舶等振興機関の役員の選任及び解任は、国土交通大臣の認可を受けなければならない。その効力を生じない。

2 国土交通大臣は、船舶等振興機関の役員が、この法律若しくはこの法律に基づく命令若しくはこれらに基づく処分を違反したとき、前条第一項の認可を受けた船舶等振興業務規程に違反する行為をしたとき、又は船舶等振興業務の実施に著しく不適当な行為をしたときは、船舶等振興機関に対し、その役員を解任すべきことを命ずることができ

(役員及び職員)の地位)

第二十二條の七 船舶等振興業務に従事する船舶等振興機関の役員及び職員は、刑法(明治四十年法律第四十五号)その他の罰則の適用については、法令により公務に従事する職員とみなす。

第二十二條の七の二を削る。

第二十二條の八から第二十二條の十までを次のように改める。

(事業計画等)

第二十二條の八 船舶等振興機関は、毎事業年度開始前に(指定を受けた日の属する事業年度にあつては、その指定を受けた後遅滞なく)、国土交通省令で定めるところにより、その事業年度の事業計画及び収支予算を作成し、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 船舶等振興機関は、前項の認可を受けたときは、遅滞なく、その事業計画及び収支予算を公表しなければならない。

3 船舶等振興機関は、毎事業年度経過後二月以内に、その事業年度の事業報告書、貸借対照表、収支決算書及び財産目録を作成し、国土交通大臣に提出するとともに、これを公表しなければならない。

(交付金の使途及び区分経理)

第二十二條の九 船舶等振興機関は、第十九条第一項の規定による交付金については、次の各号の区分に従い、それぞれ当該各号に掲

る業務に必要な経費に充てるものとする。

一 第十九条第一項第一号の規定による交付金 次号に掲げる業務以外の業務

二 第十九条第一項第二号の規定による交付金 第二十二條の三第一項第四号及び第五号に掲げる業務

2 船舶等振興機関は、国土交通省令で定めるところにより、前項第一号に掲げる業務に関する経理と同項第二号に掲げる業務に関する経理とを区分して整理しなければならない。

(帳簿の備付け等)

第二十二條の十 船舶等振興機関は、国土交通省令で定めるところにより、船舶等振興業務に関する事項で国土交通省令で定めるものを記載した帳簿を備え付け、これを保存しなければならない。

第二十二條の十一を第二十二條の十五とし、第四章の二中第二十二條の十の次の四条を加える。

(監督命令)

第二十二條の十一 国土交通大臣は、この法律を施行するために必要な限度において、船舶等振興機関に対し、船舶等振興業務に関し監督上必要な命令をすることができ

(業務の休廃止)

第二十二條の十二 船舶等振興機関は、国土交通大臣の許可を受けなければ、船舶等振興業務の全部若しくは一部を休止し、又は廃止してはならない。

2 国土交通大臣が前項の規定により船舶等振興業務の全部の廃止を許可したときは、当該船舶等振興機関に係る指定は、その効力を失う。

3 国土交通大臣は、第一項の許可をしたときは、その旨を官報に公示しなければならない。

(指定の取消し等)

第二十二條の十三 国土交通大臣は、船舶等振興機関が次の各号のいずれかに該当するとき

は、その指定を取り消し、又は期間を定めて船舶等振興業務の全部若しくは一部の停止を命ずることができる。

一 船舶等振興業務を適正かつ確実に実施することができないと認められるとき。

二 指定に関し不正の行為があつたとき。

三 この法律若しくはこの法律に基づく命令若しくはこれらに基づく処分を違反したとき、又は第二十二條の五第一項の認可を受けた船舶等振興業務規程によらないで船舶等振興業務を行つたとき。

2 国土交通大臣は、前項の規定により指定を取り消し、又は船舶等振興業務の全部若しくは一部の停止を命じたときは、その旨を官報に公示しなければならない。

(指定を取り消した場合等における措置等)

第二十二條の十四 第二十二條の十一第一項により船舶等振興業務の全部の廃止を許可した場合又は前条第一項の規定により指定を取り消した場合において、国土交通大臣がその後新たに船舶等振興機関を指定したときは、従前の船舶等振興機関の船舶等振興業務に係る財産及び負債は、新たに指定を受けた船舶等振興機関が承継する。

2 第二十二條の十二第一項により船舶等振興業務の全部の廃止を許可した場合又は前条第一項の規定により指定を取り消した場合における船舶等振興業務に係る財産の管理その他所要の経過措置(罰則に関する経過措置を含む)は、合理的に必要と判断される範囲内において、政令で定める。

第二十五條第一項中「日本船舶振興会」を「船舶等振興機関」に改める。

第二十八條の次に次の一条を加える。

第二十八條の二 第二十二條の十三第一項の規定による業務の停止の命令に違反した者は、一年以下の懲役又は五十万円以下の罰金に処する。

第三十二條中第二号を第四号とし、第一号を

第三号とし、同号の前に次の二号を加える。

一 第二十二條の十の規定に違反して帳簿を備え付けず、帳簿に記載せず、若しくは帳簿に虚偽の記載をし、又は帳簿を保存しなかつた者

二 第二十二條の十二第一項の規定による許可を受けないで業務の全部を廃止した者

第三十三條中「前六条」を「第二十七條から第三十條まで又は前条」に、「罰する外」を「罰するほか」に改める。

第三十四條中「全国モーターボート競走会連合会若しくは日本船舶振興会」を「若しくは全国モーターボート競走会連合会」に改める。

第四十條中「日本船舶振興会」を「船舶等振興機関」に改め、同条第一号中「第二十一條第四項(第二十二條第四項及び第二十二條の八において準用する場合を含む)」、第二十二條の五第二項又は第二十二條の六第一項を「この法律」に改め、同条第二号中「又は第二十二條の七の二第一項」を削り、同条第四号中「第二十二條の九第二項」を「第二十二條の十一」に改め、同条第五号とし、同条第三号中「第二十二條の七第二項」を「第二十二條の九第二項」に改め、同条第四号とし、同条第二号の次に次の一号を加える。

三 第二十二條の八第三項の規定に違反して、事業報告書、貸借対照表、収支決算書若しくは財産目録を提出せず、又は不実の記載をしたこれらの書類を提出したとき。

別表第一及び別表第二中「日本船舶振興会」を「船舶等振興機関」に改める。

第三條 モーターボート競走法の一部を次のように改正する。

目次中「第四條の二」を「第五條」に、「第五條」第十八條の二を「第六條」第二十四條に、「第十九條」第二十條の二を「第二十五條」第三十一條に、「モーターボート競走会及び全国モーターボート競走会連合会(第二十一條・第二十二條)」を「競走実施機関(第三十

「第四章の二 船舶等振興機関（第二十二條の二―第二十二條の十四）」
二条―第四十三條」に、第五章 雑則（第二十二條の十五―第二十六條の二）を

第五章 船舶等振興機関（第四十四條―第五十六條）
第六章 雑則（第五十七條―第六十四條）
第七章 罰則（第六十五條―第七十八條）

に改める。

第三十條中、「モーターボート競走会」を、「第三十二條第一項に規定する競走実施機関（以下この章から第三章までにおいて単に「競走実施機関」という。）に、当該施行者が所在する都道府県に設立するモーターボート競走会」を

「競走実施機関」に改め、同条第二号中「第十條及び第十條の二」を「第十五條及び第十六條」に、「第十二條第六項」を「第十八條第六項」に改める。

第四十條中「モーターボート競走会、全国モーターボート競走会連合会」を「競走実施機関」に改め、同条第二号を削り、同条第三号中「第二十二條の八第三項」を「第三十七條第二項又は第五十條第三項」に改め、同条第九第二号とし、同条第四号中「第二十二條の九第二項」を「第五十一條第二項」に改め、同条第十條第三号とし、同条第五号中「第二十二條の十一」を「第四十條又は第五十三條」に改め、同条を同条第四号とし、同条を第七十八條とする。

第三十九條を第七十七條とし、第三十八條を第七十六條とする。
第三十七條第一項中「第三十四條又は第三十五條」を「第七十二條又は第七十三條」に、「わいろ」を「賄賂」に改め、同条を第七十五條とする。
第三十六條中「わいろ」を「賄賂」に改め、同条を第七十四條とする。
第三十五條第一項中「前条に掲げる役員若しくは職員又は」を「競走の」に改め、「担当すべき職務又は」を削り、「わいろ」を「賄賂」に、「同条に掲げる役員若しくは職員又は」を「競走の」に改め、同条第二項中「前条に掲げる役

員若しくは職員又は」を「競走の」に、「在職中」を「選手であつた期間中」に改め、「職務又は」を削り、「わいろ」を「賄賂」に改め、同条を第七十三條とする。

第三十四條中「モーターボート競走会若しくは全国モーターボート競走会連合会の役員若しくは職員又は」及び「職務又は」を削り、「わいろ」を「賄賂」に改め、同条を第七十二條とする。

第三十三條中「第二十七條から第三十條まで又は前条」を「第六十五條から前条まで」に改め、同条を第七十一條とする。

第三十二條第一号中「第二十二條の十」を「第三十九條又は第五十二條」に改め、同条第二号中「第二十二條の十二第一項」を「第四十一條第一項又は第五十四條第一項」に改め、同条第三号及び第四号中「第二十五條第一項」を「第六十一條第一項」に改め、同条を第七十條とする。

第三十一條を削る。

第三十條中「第九條又は第九條の二」を「第十一條又は第十二條」に改め、同条を第六十九條とする。

第二十九條第一号中「第九條」を「第十一條」に改め、同条第二号中「第二十七條第一号」を「第六十五條第一号」に改め、同条第三号中「第九條第三号」を「第十一條第三号」に、「第二十七條第二号」を「第六十五條第二号」に、「第九條各号」を「第十一條各号」に改め、同条を第六十八條とする。

第二十八條の二中「第二十二條の十三第一項」を「第四十二條第一項又は第五十五條第一項」

に改め、同条を第六十七條とする。

第二十八條第一号中「第九條各号」を「第九條各号」に改め、同条を第六十六條とする。

第二十七條を第六十五條とする。

第六章を第七章とする。

第五章中第二十六條の二を第六十四條とする。

第二十六條の見出しを「政令等への委任」に改め、同条中「ものの外」を「もののほか」に改め、同条を第六十三條とする。

第二十五條の二中「全国モーターボート競走会連合会」を「競走実施機関」に改め、同条を第六十二條とする。

第二十五條第一項中「モーターボート競走会、全国モーターボート競走会連合会」を「競走実施機関」に改め、同条を第六十一條とする。

第二十四條を第六十條とし、第二十三條の二を第五十九條とする。

第二十三條第一項中「基く」を「基づく」に改め、同条第二項中「モーターボート競走会、全国モーターボート競走会連合会」及び「当該モーターボート競走会、全国モーターボート競走会連合会」を削り、同条を第五十八條とする。

第二十二條の十五中「モーターボート競走会、全国モーターボート競走会連合会」を削り、同条を第五十七條とする。

第五章を第六章とする。

第二十二條の十四中「第二十二條の十二第一項」を「第五十四條第一項」に改め、第四章の二中同条を第五十六條とする。

第二十二條の十三第一項第三号中「第二十二條の五第一項」を「第四十七條第一項」に改め、同条を第五十五條とする。

第二十二條の十二を第五十四條とし、第二十二條の十一を第五十三條とし、第二十二條の十を第五十二條とする。

第二十二條の九第一項中「第十九條第一項」を「第二十五條第一項」に改め、同項第

一号中「第十九條第一項第一号」を「第二十五條第一項第一号」に改め、同項第二号中「第十九條第一項第二号」を「第二十五條第一項第二号」に、「第二十二條の三第一項第四号」を「第四十五條第一項第四号」に改め、同条を第五十一條とする。

第二十二條の八を第五十條とする。

第二十二條の七中「明治四十年法律第四十五号」を削り、同条を第四十九條とする。

第二十二條の六を第四十八條とし、第二十二條の五を第四十七條とし、第二十二條の四を第四十六條とする。

第二十二條の三第一項第六号中「第十九條第一項」を「第二十五條第一項」に改め、同条を第四十五條とする。

第二十二條の二第一項第五号中「第二十二條の十三第一項」を「第五十五條第一項」に改め、同項第六号イ中「禁錮」を「禁錮」に改め、同条を第四十四條とする。

第四章の二を第五章とする。

第四章を次のように改める。

第四章 競走実施機関

（競走実施機関）

第三十二條 国土交通大臣は、モーターボート競走の公正かつ円滑な実施を目的とする一般社団法人又は一般財団法人であつて、次条に規定する業務（以下「競走実施業務」という。）

に關し次に掲げる基準に適合すると認められるものを、その申請により、全国に一を限つて、競走実施機関として指定することができる。

一 職員、競走実施業務の実施の方法その他の事項についての競走実施業務の実施に關する計画が、競走実施業務の適確な実施のために適切なものであること。

二 前号の競走実施業務の実施に關する計画を適確に実施するに足る経理的及び技術的な基礎を有するものであること。

三 役員又は職員の構成が、競走実施業務の

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 競走実施業務以外の業務を行つている場合には、その業務を行うことによつて競走実施業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。

五 第四十二条第一項の規定により指定を取り消され、その取消しの日から三年を経過しない者でないこと。

六 役員のうちに次のいずれかに該当する者がいないこと。

イ 禁錮以上の刑に処せられ、その刑の執行を終わり、又は執行を受けることがなくなつた日から三年を経過しない者

ロ この法律の規定により罰金の刑に処せられ、その刑の執行を終わり、又は執行を受けることがなくなつた日から三年を経過しない者

2 国土交通大臣は、前項の規定による指定(以下この章において単に「指定」という。)をしたときは、競走実施機関の名称及び住所並びに事務所の所在地を官報に公示しなければならない。

3 競走実施機関は、その名称若しくは住所又は競走実施業務を行う事務所の所在地を変更しようとするときは、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。

4 国土交通大臣は、前項の規定による届出があつたときは、当該届出に係る事項を官報に公示しなければならない。

(業務)

第三十三条 競走実施機関は、次に掲げる業務を行うものとする。

一 競技関係事務を行うこと。

二 選手、競走に使用するポート及びモーター、審判員並びに検査員の登録を行うこと。

三 選手の出場のあつせんを行うこと。

四 選手、審判員及び検査員の養成及び訓練

を行うこと。

五 前各号に掲げるもののほか、競走の公正かつ円滑な実施を図るために必要な業務(競走実施業務規程)

第三十四条 競走実施機関は、競走実施業務に関する規程(以下「競走実施業務規程」という。)を定め、競走実施業務の開始前に、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 競走実施業務規程には、次に掲げる事項を定めておかなければならない。

一 競技関係事務の実施の方法

二 選手、競走に使用するポート及びモーター、審判員並びに検査員の登録の方法

三 選手の出場のあつせんの方法

四 選手、審判員及び検査員の養成及び訓練の方法

五 前各号に掲げるもののほか、国土交通省令で定める事項

3 国土交通大臣は、第一項の認可をした競走実施業務規程が競走実施業務の適正かつ確実な実施上不適当となつたと認めるときは、その競走実施業務規程を変更すべきことを命ずることができる。

(役員の選任及び解任)

第三十五条 競走実施機関の役員の選任及び解任は、国土交通大臣の認可を受けなければならない。その効力を生じない。

2 国土交通大臣は、競走実施機関の役員が、この法律若しくはこの法律に基づく命令若しくはこれらに基づく処分を違反したとき、前条第一項の認可を受けた競走実施業務規程に違反する行為をしたとき、又は競走実施業務の実施に関し著しく不適当な行為をしたときは、競走実施機関に対し、その役員を解任すべきことを命ずることができる。

(役員及び職員(地位))

第三十六条 競走実施業務に従事する競走実施機関の役員及び職員は、刑法(明治四十年法律第四十五号)その他の罰則の適用については、法令により公務に従事する職員とみなす。(事業計画等)

第三十七条 競走実施機関は、毎事業年度開始前に(指定を受けた日の属する事業年度にあつては、その指定を受けた後遅滞なく)、国土交通省令で定めるところにより、その事業年度の事業計画及び収支予算を作成し、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 競走実施機関は、毎事業年度経過後二月以内に、その事業年度の事業報告書、貸借対照表、収支決算書及び財産目録を作成し、国土交通大臣に提出しなければならない。

(区分経理)

第三十八条 競走実施機関は、国土交通省令で定めるところにより、競走実施業務に係る経理とその他の業務に係る経理とを区分して整理しなければならない。

(帳簿の備付け等)

第三十九条 競走実施機関は、国土交通省令で定めるところにより、競走実施業務に関する事項で国土交通省令で定めるものを記載した帳簿を備え付け、これを保存しなければならない。

(監督命令)

第四十条 国土交通大臣は、この法律を施行するために必要な限度において、競走実施機関に対し、競走実施業務に関し監督上必要な命令をすることができる。

(業務の休廃止)

第四十一条 競走実施機関は、国土交通大臣の許可を受けなければ、競走実施業務の全部若しくは一部を休止し、又は廃止してはならない。

2 国土交通大臣が前項の規定により競走実施業務の全部の廃止を許可したときは、当該競走実施機関に係る指定は、その効力を失う。

3 国土交通大臣は、第一項の許可をしたとき

は、その旨を官報に公示しなければならない。(指定の取消し等)

第四十二条 国土交通大臣は、競走実施機関が次の各号のいずれかに該当するときは、その指定を取り消し、又は期間を定めて競走実施業務の全部若しくは一部の停止を命ずることができる。

一 競走実施業務を適正かつ確実に実施することができないと認められるとき。

二 指定に関し不正の行為があつたとき。

三 この法律若しくはこの法律に基づく命令若しくはこれらに基づく処分を違反したとき、又は第三十四条第一項の規定により認可を受けた競走実施業務規程によらないで競走実施業務を行つたとき。

2 国土交通大臣は、前項の規定により指定を取り消し、又は競走実施業務の全部若しくは一部の停止を命じたときは、その旨を官報に公示しなければならない。

(指定を取り消した場合等における措置等)

第四十三条 第四十一条第一項により競走実施業務の全部の廃止を許可した場合又は前条第一項の規定により指定を取り消した場合において、国土交通大臣がその後新たに競走実施機関を指定したときは、従前の競走実施機関の競走実施業務に係る財産及び負債は、新たに指定を受けた競走実施機関が承継する。

2 第四十一条第一項により競走実施業務の全部の廃止を許可した場合又は前条第一項の規定により指定を取り消した場合における競走実施業務に係る財産の管理その他所要の経過措置(罰則に関する経過措置を含む。)は、合理的の必要と判断される範囲内において、政令で定める。

第二十條の二中「行なう」を「行う」に改め、第三章中同条を第三十一条とする。

第二十條の見出し中「モーターポート競走会」を「競走実施機関」に改め、同条中「モーターポート競走会」を「競走実施機関」に、「競走実施機関」に、「当

該モーターボート競走会」を「競走実施機関」に改め、同条を第三十条とする。

第十九条の五中「第十九条の二第二項」を「第二十六條第二項」に改め、同条を第二十九條とする。

第十九条の四第一項中「第十九条の二」を「第二十六條」に改め、同条第二項中「第十九条の二第二項」を「第二十六條第二項」に改め、同条を第二十八條とする。

第十九条の三を第二十七條とする。

第十九条の二の前の見出しを削り、同条第一項中「第十九条の四」を「第二十八條」に改め、同条を第二十六條とし、同条の前に見出しとして「(交付金の特例)」を付する。

第十九条第一項中「第二十二條の二第一項」を「第四十四條第一項」に、「第十九条の三」を「第二十七條」に改め、同条を第二十五條とする。

第十八条の二第二項中「第四條の二第二項」を「第五條第二項」に改め、第二章中同条を第二十四條とする。

第十八条中「モーターボート競走会」を「競走実施機関」に改め、同条を第二十三條とする。

第十七条の前の見出しを削り、同条を第二十二條とし、同条の前に見出しとして「(競走場内等の取締り)」を付する。

第十六条を削る。

第十五条中「第十二條第六項」を「第十八條第六項」に改め、同条を第二十一條とする。

第十四条中「第十條及び第十條の二」を「第十五條及び第十六條」に、「第十二條」を「第十八條」に改め、同条を第二十二條とする。

第十三条中「第十條及び第十條の二」を「第十五條及び第十六條」に改め、同条を第十九條とする。

第十二条を第十八條とし、第十一條を第十七條とし、第十條の二を第十六條とする。

第十條の前の見出しを削り、同条第一項中「第十二條」を「第十八條」に改め、同条を第十五條とする。

条とし、同条の前に見出しとして「(払戻金)」を付する。

第九条の四中「第十二條第四項」を「第十八條第四項」に改め、同条を第十四條とする。

第九条の三中「第二十七條第二項」を「第六十五條第二項」に改め、同条を第十三條とする。

第九条の二を第十二條とする。

第九条の前の見出しを削り、同条第二号中「モーターボート競走会及び全国モーターボート競走会連合会」を「競走実施機関」に、「並びに」を「及び」に改め、同条を第十一條とし、同条の前に見出しとして「(舟券の購入等の禁止)」を付する。

第八条を第十條とする。

第七条中「第九條各号」を「第十一條各号」に改め、同条を第九條とする。

第六条の二第一項中「左の各号」を「次に」に、「こえ」を「超え」に改め、同条を第八條とする。

第六条第一項及び第二項中「全国モーターボート競走会連合会」を「競走実施機関」に改め、同条第三項中「全国モーターボート競走会連合会」を「競走実施機関」に、「国土交通省令」を「国土交通省令で」に改め、同条を第七條とする。

第五条を第六條とし、第一章中第四條の二を第五條とする。

別表第一及び別表第二中「第十九條」を「第二十五條」に改める。

附則

(施行期日)

第一条 この法律は、平成十九年四月一日から施行する。ただし、次の各号に掲げる規定は、当該各号に定める日から施行する。

- 一 第二条、附則第四條第一項及び第五項、附則第五條から第十二條まで並びに附則第十三條第二項から第四項までの規定 平成十九年十月一日
- 二 第三条、附則第十三條第一項及び第五項から第七項まで並びに附則第十四條から第十七條までの規定 平成二十年四月一日

ら第七項まで並びに附則第十四條から第十七條までの規定 平成二十年四月一日

(第二) 条の規定による改正に伴う経過措置

第二条 この法律の施行前に第一条の規定による改正前のモーターボート競走法第二十六條の規定に基づくモーターボート競走法施行規則(昭和二十六年運輸省令第五十九号)の定める確認を受けて設置された場外発売場がこの法律の施行の際現に存するものは、第一条の規定による改正後のモーターボート競走法第四條の二第一項の許可を受けて設置された場外発売場とみなす。

2 この法律の施行の日前に開催された競走及び一回の開催が同日の前後にまたがっている競走に係る日本船舶振興会への交付金の金額については、なお従前の例による。

(第二) 条の規定による改正に伴う経過措置

第三条 第二条の規定による改正後のモーターボート競走法(以下「第二条による改正後の法律」という。)第二十二條の二第一項の規定による指定及びこれに關して必要な手続その他の行為(船舶等振興業務規程の認可を含む。)は、第二条の規定の施行前においても、第二条による改正後の法律第二十二條の二及び第二十二條の五の規定の例により行うことができる。

第四条 第二条による改正後の法律第二十二條の二第一項の規定により国土交通大臣が指定する者(以下この条において「指定法人」という。)が日本船舶振興会でないときは、日本船舶振興会は、第二条の規定の施行の時に解散するものとすし、その一切の権利及び義務は、その解散の時において、指定法人が承継する。この場合においては、他の法令中法人の解散及び清算に関する規定は、適用しない。

2 指定法人が日本船舶振興会でないときは、日本船舶振興会又は指定法人の債権者は、それぞれ日本船舶振興会又は指定法人に対し、日本船舶振興会から指定法人への権利及び義務の承継について異議を述べることができる。

3 指定法人が日本船舶振興会でないときは、日本船舶振興会及び指定法人は、次に掲げる事項を官報に公告し、かつ、知れている債権者には、各別にこれを催告しなければならない。

一 日本船舶振興会の一切の権利及び義務を指定法人が承継する旨

二 債権者が公告の日から一月以内に異議を述べることができる旨

4 債権者が前項第二号の期間内に異議を述べたときは、当該債権者の債務者である日本船舶振興会又は指定法人は、当該債権者に対し、弁済し、若しくは相当の担保を提供し、又は当該債権者に弁済を受けさせることを目的として信託会社等(信託会社及び信託業務を営む金融機関(金融機関の信託業務の兼営等に関する法律(昭和十八年法律第四十三号)第一条第一項の認可を受けた金融機関をいう。)をいう。以下同じ。)に相当の財産を信託しなければならない。ただし、その権利及び義務の承継により当該債権者を害するおそれがないときは、この限りでない。

5 第一項の規定により日本船舶振興会が解散した場合における解散の登記については、政令で定める。

第五条 日本船舶振興会の第二条の規定の施行の日の前日を含む事業年度に係る事業報告書、財産目録、貸借対照表及び損益計算書については、なお従前の例による。

第六条 一般社団法人及び一般財団法人に関する法律(平成十八年法律第四十八号)の施行の日が第二条の規定の施行の日後第三条の規定の施行の日以前となる場合には、同法の施行の日の前日までの間における第二条による改正後の法律第二十二條の二第一項の規定の適用については、「一般財団法人」とあるのは、「民法(明治二十九年法律第八十九号)第三十四條の財団法人」とする。

第七条 商工組合中央金庫は、当分の間、商工組合中央金庫法(昭和十一年法律第十四号)第三十條の規定にかかわらず、第二条による改正後

の法第二十二條の第三項の規定により委託を受けた業務を行うことができる。

(第二條の規定による改正に伴う関係法律の一部改正)

第八條 次に掲げる法律の規定中日本船舶振興会の項を削る。

一 国立国会図書館法(昭和二十三年法律第五号)別表第一

二 行政事件訴訟法(昭和三十一年法律第百三十九号)別表

三 独立行政法人等の保有する情報の公開に関する法律(平成十三年法律第百四十号)別表第一

四 独立行政法人等の保有する個人情報の保護に関する法律(平成十五年法律第五十九号)別表

(第二條の規定による改正に伴う関係法律の一部改正に伴う経過措置)

第九條 前條の規定の施行前に同條第二號の規定による改正前の行政事件訴訟法の規定に基づき提起された日本船舶振興会を被告とする抗告訴訟の管轄については、なお従前の例による。

第十條 附則第八條の規定の施行前に同條第三號の規定による改正前の独立行政法人等の保有する情報の公開に関する法律の規定に基づき日本船舶振興会がした行為及び日本船舶振興会に対してされた行為については、なお従前の例による。

第十一條 附則第八條の規定の施行前に同條第四號の規定による改正前の独立行政法人等の保有する個人情報の保護に関する法律(以下この条において「旧法」という。)の規定に基づき日本船舶振興会がした行為及び日本船舶振興会に対してされた行為については、なお従前の例による。

2 次に掲げる者が、正当な理由がないのに、日本船舶振興会が保有していた個人の秘密に属する事項が記録された旧法第二條第四項に規定する個人情報ファイルであつて同項第一号に係る

もの(その全部又は一部を複製し、又は加工したものを含む。)を提供したときは、二年以下の懲役又は百万円以下の罰金に処する。

一 日本船舶振興会の役員又は職員であつた者

二 日本船舶振興会から旧法第二條第二項に規定する個人情報の取扱いの委託を受けた者が受託した業務に従事していた者

3 前項各号に掲げる者が、その業務に関して知り得た日本船舶振興会が保有していた旧法第二條第三項に規定する保有個人情報若しくは若しくは第三者の不正な利益を図る目的で提供し、又は盗用したときは、一年以下の懲役又は五十万円以下の罰金に処する。

4 前二項の規定は、日本国外においてこれらの項の罪を犯した者にも適用する。

(第三條の規定による改正に伴う経過措置)

第十二條 第三條の規定による改正後のモーターボート競走法(以下「第三條による改正後の法」という。)第三十二條第一項の規定による指定及びこれに關して必要な手続その他の行為(競走実施業務規程の認可を含む。)は、第三條の規定の施行前においても、第三條による改正後の法第三十二條及び第三十四條の規定の例により行うことができる。

第十三條 モーターボート競走会及び全国モーターボート競走会連合会は、第三條の規定の施行の時において解散するものとし、その一切の権利及び義務は、その解散の時において第三條による改正後の法第三十二條第一項の規定により国土交通大臣が指定する者(以下この条及び次条において「指定法人」という。)が承継する。

この場合において「指定法人」という。)が承継する。この場合においては、他の法令中法人の解散及び清算に関する規定は、適用しない。

2 モーターボート競走会、全国モーターボート競走会連合会又は指定法人の債権者は、それぞれモーターボート競走会、全国モーターボート競走会連合会又は指定法人に対し、モーターボート競走会及び全国モーターボート競走会連合会から指定法人への権利及び義務の承継につ

いて異議を述べることができる。

3 モーターボート競走会、全国モーターボート競走会連合会及び指定法人は、次に掲げる事項を官報に公告し、かつ、知れている債権者には、各別にこれを催告しなければならない。

一 モーターボート競走会及び全国モーターボート競走会連合会の一切の権利及び義務を指定法人が承継する旨

二 債権者が公告の日から一月以内に異議を述べることができ旨

4 債権者が前項第二號の期間内に異議を述べたときは、当該債権者の債務者であるモーターボート競走会、全国モーターボート競走会連合会又は指定法人は、当該債権者に対し、弁済し、若しくは相當の担保を提供し、又は当該債権者に弁済を受けさせることを目的として信託会社等に相當の財産を信託しなければならない。ただし、その権利及び義務の承継により当該債権者を害するおそれがないときは、この限りでない。

5 モーターボート競走会及び全国モーターボート競走会連合会の第三條の規定の施行の日の前日を含む事業年度に係る事業報告書、財産目録、貸借対照表及び損益計算書については、なお従前の例による。

6 第一項の規定によりモーターボート競走会及び全国モーターボート競走会連合会が解散した場合における解散の登記については、政令で定める。

7 第三條の規定の施行の際現に同條の規定による改正前のモーターボート競走法第六條の規定により全国モーターボート競走会連合会に登録されている競走出場する選手、競走に使用するボート及びモーター、審判員並びに検査員の登録は、第三條による改正後の法第七條の規定により競走実施機関に登録されたものとみなす。

第十四條 前條第一項の規定により指定法人が権利を承継する場合における当該承継に係る不動産又は自動車の取得に對しては、不動産取得税又は自動車取得税を課することができない。

第十五條 一般社団法人及び一般財団法人に関する法律の施行の日が第三條の規定の施行の日後となる場合には、同法の施行の日の前日までの間における第三條による改正後の法第三十二條第一項の規定の適用については、「一般社団法人又は一般財団法人」とあるのは、「民法(明治二十九年法律第八十九号)第三十四條の法人」と、第三條による改正後の法第四十四條第一項の規定の適用については、「一般財団法人」とあるのは、「民法第三十四條の法人」とする。

第十六條 犯罪の国際化及び組織化並びに情報処理の高度化に對処するための刑法等の一部を改正する法律(平成十九年法律第 号)の施行の日が第三條の規定の施行の日後となる場合には、同法の施行の日の前日までの間における組織的な犯罪の処罰及び犯罪収益の規制等に関する法律(平成十一年法律第百三十六号)別表第二十四號の規定の適用については、同号中「第二十七條」とあるのは、「第六十五條」と、「第三十四條後段」とあるのは、「第七十二條後段」とする。

(第三條の規定による改正に伴う関係法律の一部改正)

第十七條 暴力団員による不当な行為の防止等に関する法律(平成三年法律第七十七号)の一部を次のように改正する。

別表第二十号中「第六章」を「第七章」に改める。

(罰則に関する経過措置)

第十八條 この法律(附則第一條各号に掲げる規定にあつては、当該規定)の施行前にした行為及びこの附則の規定によりなお従前の例によることとされる場合におけるこの法律の施行後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)

第十九條 この附則に定めるもののほか、この法

律の施行に関し必要な経過措置は、政令で定める。

(検討)

第二十条 政府は、この法律の施行後五年以内に、この法律の施行の状況について検討を加え、必要があると認めるときは、その結果に基づいて所要の措置を講ずるものとする。

理由

近年のモーターボート競走を取り巻く環境の変化に対応して、その公正かつ円滑な実施を確保しつつモーターボート競走の振興を図るとともに、公営競技関係法人の在り方の見直しを行うため、競走の実施に関する事務の委託に係る規制の緩和等競走の実施に関する規定を整備するほか、日本船舶振興会への交付金制度並びに関係法人の組織形態及び業務内容を改める等所要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。

平成十九年三月二十八日印刷

平成十九年三月二十九日発行

衆議院事務局

印刷者 国立印刷局

P