

第百六十六回国 参議院 国土交通委員会 會議録第六号

平成十九年三月二十八日(水曜日)

午後一時開会

委員の異動

三月二十八日

辞任

広田 一君

補欠選任

田名部匡省君

出席者は左のとおり。

委員長

大江 康弘君

理事

末松 信介君

脇 雅史君

藤本 祐司君

山下八洲夫君

谷合 正明君

委員

市川 一朗君

岩井 國臣君

太田 豊秋君

小池 正勝君

田村 公平君

中島 啓雄君

藤野 公孝君

吉田 博美君

加藤 敏幸君

北澤 俊美君

興石 東君

田名部匡省君

羽田雄一郎君

魚住裕一郎君

小林美恵子君

淵上 貞雄君

長谷川憲正君

国務大臣

国土交通大臣 冬柴 鐵三君

副大臣 国土交通副大臣 望月 義夫君

大臣政務官 国土交通大臣政務官 藤野 公孝君

事務局側 常任委員会専門員 伊原江太郎君

政府参考人 警察庁長官官房審議官 野村 守君

参考人 国土交通省自動車交通局長 岩崎 貞二君

自動車検査独立行政法人理事長 橋口 寛信君

本日の會議に付した案件

○政府参考人の出席要求に関する件

○参考人の出席要求に関する件

○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、衆議院送付)

○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、衆議院送付)

○委員長(大江康弘君) ただいまから国土交通委員会を開会いたします。

委員の異動について御報告いたします。本日、広田一君が委員を辞任され、その補欠として田名部匡省君が選任されました。

○委員長(大江康弘君) 政府参考人の出席要求に関する件及び参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。

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の審査のため、本日の委員会に、政府参考人として警察庁長官官房審議官野村守君及び国土交通省自動車交通局長岩崎貞二君の出席を求め、その説明を聴取することとし、また、参考人として自動車検査独立行政法人理事長橋口寛信君の出席を求めたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(大江康弘君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(大江康弘君) 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を議題といたします。

本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願います。

○末松信介君 自民党の末松信介です。早速に質問に移りたいと思っております。

平成十一年の十二月に自動車検査独立行政法人法が成立をいたしました。これは個別法なんですけれども、そして平成十四年七月一日に自動車検査独立行政法人が設立されたわけでありまして、今回の法改正は、独立行政法人通則法第三十五条で、主務大臣は独立行政法人の中期目標の終了期間において、平成十八年の三月三十一日ですけれども、その業務の必要性、また組織の在り方等について検討を加えて所要の措置を講ずると、これを受けての改正でございます。昨年の五月二十三日に行政減量又は効率化有識者会議によって十八年度以降の独立行政法人の見直しの基本方針が打ち出されました。それにつきましては、一は事務事業の重点化、二つ目は財務面の改善に向けた見直し、

具体的にはこの資料に書かれておりまして、一応

目を私も通したわけなんですけれども。

それで、この自動車検査法人、ここが、検査施設やあるいは機器の高度化による検査対応の強化など、業務の効率化などを推進するものとされているわけなんです、そこでまずお伺いしたいのは、この独法への検査手数料の自己収入化については、新規検査などの申請の者のうち、自動車検査法人が行う基準適合性審査を受けようとする場合、実費を勘案して政令で定める額の手数を同法人に直接納付するというものになっていくわけなんです、どういふ効果があるのかというのをまず最初に伺っておきたいんです。

○政府参考人(岩崎貞二君) 今、検査手数料は一括して国に納付をいただいて、その一部を検査法人に交付金等としてお渡ししていると、こういうことでございますが、今回の改正によりまして自動車検査独立行政法人に対しても手数料、これについて納めていただく、こういうことにしたいと思っております。基準適合性審査の必要な人件費でありますとか運営的な経費、こうしたものについては直接検査独立行政法人に納めてもらうと、こういう改正を盛り込ませていただいております。

趣旨でございますけれども、こうすることによりまして自動車検査独立行政法人、會計的にも対価が現行に比べて明確化されるということで経営責任を高めていく、それから、経営責任を高める中で検査法人も、厳正かつきちりした審査をやるということが前提ではありますけれども、その中で可能な効率化を促進していく、あるいは審査の充実、きっちり対価を得ているわけですからやってみよう、こういう効果を期待しているところでございます。

○末松信介君 今経営責任を高めていく、審査を厳格化していくというお話もありましたんで、

れども、国は財政支出を削減していくと、それで検査法人の経営責任を今お話しあつたように高めるということなんですけれども、しかし、これまた車検特会から検査法人への交付金等の中に含まれていた検査料を直接検査法人が収入とするわけなんですけれども、その経営責任を高めるということには有効だと思つておられます。国の財政削減としてキャッシュフローが単に変化するだけではないかということも考えてしまふんですね。実質的にどういう効果が本当にあるのかということをもう少し詳しくお話ししていただきたいと思いますか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 国の方、今まで独立行政法人に運営費交付金でありますとか施設整備費補助金でありますとか百二十億程度、年によつて違いますけれども、大体それぐらいのオーダーの額を交付してきたところでございます。今回、検査法人に手数料の一部が直入されますので、国からのこの交付金あるいは施設整備費補助金、これについては減額が可能だと思つておられます。半額以下ぐらいに持つていきたいと、このように思つておるところでございます。

繰り返すようになりますけれども、検査法人の方に会計的にも、今回、非公務員化も盛り込まさしていただいておりますけれども、それと併せて会計的にも経営責任を高めて、やつぱりお金を直接的に持つていくという意識の下に、効率化をやつてもらうてありますとか、あるいはきつちりした検査を確実にやつていくでありますとか、そういう意識の向上にも結び付けていければと、このように思つておるところでございます。

○末松信介君 局長から今答弁ありましたんですけれども、手数料の納付に関する第二条とか、この道路運送車両法の、これ済みません、第百二条の改正規定と附則中の関係規定には、公布の日から起算して一年を超えない範囲において政令で定める日から施行するという形になっているわけなんです。これからすぐに手数料が入つてくるわけではないです。

現在のところ、平成十七年度四百三十億の手数料が発生しておつた。それで、今お話しあつたように、今からの独法法人に對しましては百十億と。内訳見ましたら、運営交付金が八十九億三千四百万円と、それと施設整備補助金が二十一億三千八百万円、これと百十億になるんですけれども、結果的にこの百十億の交付金というのをいければできるだけ削減していこうという考え方だと思ふんですよね。

となれば、五年後にその職員数、公務員数を五%削減していくという考え方なんですけれども、改革ということを実施していかないと削減できないというように認識をしております。削減できない、今はこれまだ出発の段階であるから具体策ということについてはまだお話しがないんですけれども、特段何か、こういうことをやつていくんだというような所見等々があるようでしたらお話をいただきたいんですけど。

○政府参考人(岩崎貞二君) 主にやつぱり人件費をどうしていくかというののが一つのかぎだろうと思つておられます。私も、今度の中期期間中には五%の削減を実現していくと、このようなことを考えております。

それと併せて、検査につきましてはいろいろ充実も図つていきたいということがございますので、そういうことを勘案しながら適切に対処してまいりたいと、このように思つておるところでございます。

○末松信介君 今、表現間違つて公務員と言つたんですけれども、これはもう非公務員化してありますので、人件費単に五%削減するというところで御努力をいただきたいと思ふんです。

次の質問で、今回の見直しで役職員が非公務員化されるわけなんです、それに伴つて職員には当然争議権が発生してくるわけです。そうなること、ストが発生することが予想しなきゃならないということなんです。

過去、阪神・淡路大震災の発生時には、交通状況の悪化などから兵庫陸運支局の再開後も自動車

検査場へのアクセスが非常に難しかったわけですね。このため、伊丹市の市交通局車庫とか神戸市北区に臨時車検場を設置をされたわけなんです。陸運支局からの職員も派遣をいただいて御対応いただいたということなんです、そこでお聞きしたいのは、ストライキが発生した場合に具体的にどういふような対策を考えられるのかということ、を明確にちよつとお答えをいただきたいと思ふんです。

○政府参考人(岩崎貞二君) ストライキが行われた場合ですけれども、まず場所でございますけれども、場所は、先生も御案内のとおりこの独立行政法人の検査場は運輸支局と併設、隣接しておりますので、阪神・淡路大震災のような場合は別ですけれども、ストライキの場合はその場所ですと、このようになります。

それから、検査をする人間でございますけれども、今、独立行政法人職員八百六十名おりますけれども、検査をやつておる人間が八百人弱でございます。国の方でこの検査をした経験のある人間、五年前まではこれは国がやつておりましたので、そうした人間が五百人ぐらい今国の方にあります。別の、整備業の監督でありますとか基準作りでありますとか、こういう業務に当たつておるわけでございますけれども、そういう人間が五百人強おります。ですから、少しサービスマンでありますとか、まるつきり同じようにはいかならぬと思ふんですけども、こうした五百数十人の人間がおりますので、それを活用しながら、それから独法の中でも管理職の人間がおりますので、そのうした人間を活用して審査業務に当たつて、この独法はストライキを起しても国民生活に御迷惑を掛けないようにしていきたいと、このように思つておるところでございます。

○末松信介君 ストライキが実際に起きてみないとこれは分からぬわけなんですけれども、ただ、天災など審査を円滑に処理できなくなつた場合、審査の停止の防止策、セーフティネットとして法案では国土交通大臣が自ら審査を実施するという

ことを明確に書いておりますので、その点、不測の事態というものを十分想定して対応策を講じていっていただきたいと思ふんです。

続きまして、昨年の十二月の五日付けの国土交通省で自動車検査独立法人の見直し案におきまして、検査法人の業務の縮減・重点化の観点から、民間指定工場による指定整備率の向上を図ること、このように明記されているわけなんです。その具体策として、指定整備工場の指定要件の一つである工具数について要件を現行の五人以上から四人以上へと緩和することなど検討がなされているということでありまして、

それで、これは車両総量は八トン以上とか最大積載量五トン以上のもので乗車定員三十人以上の大型車の取扱いは除かれております。これによつて、二〇一〇年度をめぐりに指定整備工場の数に現在二万八千の二割である約六千工場の増加につなげるということですから、三万四千ぐらいになつてくるわけなんですけれども、この民間指定工場の指定率の向上が大変大きなテーマでございます。

そこで、指定要件の緩和に加えまして、さらに民間指定工場の指定を受ける者に対していろいろなインセンティブを与えていく必要があるんじゃないかというように考えるわけなんです。

先般の規制改革とか民間開放推進会議からの第三次答申の中でも、国及び独立行政法人が行う事務事業における民間開放の徹底が公表されております。民間の指定整備工場ではこれ検査のみの実施しか認められておりません。検査のみの車検というのは独法が独占しているわけで、そこに合理的な根拠というのがあるのかどうかということを決め付けられることはできないということが書かれておるわけなんです。この点の指摘が実はなされました。

それで、必要に応じて検査内容の見直しとか事後チェック体制の整備などの措置を講じながら、特に優秀な指定整備工場においては検査のみを行うことを可能にする民間開放を推進すべきと

ということの考え方を持っておるんですけれども、これにつきましてのお考えを述べていただきたいと思ひます。

○政府参考人(岩崎貞二君) この規制改革・民間開放推進会議の方でそのような答申をいただいておりますところですが、この答申を出されるに当たりまして、私どもも議論をさせていただきました。

結論から申しますと、私どもは今の状況だとこれは不適切ではないかと、このように思つて、そのように反論はしたところではございますけれども、規制改革会議としてはこう思うということであるので、このような答申になつたという経緯がござい

す。今は指定整備工場で、これ民間車検場で検査任せておりますけれども、その同じ工場で点検整備を行った車についてその検査をするという点検整備と一体で検査をするということでこの民間車検場という制度を認めているわけでございます。こうした検査のみを行うという制度になりますと、いわゆる検査屋みたいのが発生しないかというのを非常に我々は危惧しているわけでござい

ます。点検整備と検査と一緒にやりますと、その車その後で不具合が起つた場合、その民間車検場の点検整備はどうだったか、検査がどうだったかということについてチェックができませんけれども、点検整備をどこかでやつて検査だけ別のところで行いますと、そこに不具合が出たときに、どちらが本主にちゃんとやつていたのか、手を抜いたのか、やっぱり分かりにくくなると、このように思つております。

車の安全につながるものでございますから、私どもとしては現行制度を維持していきたいというふうに考えているところでございます。

○末松信介君 不適切であると、規制改革会議の方針という考え方というのは不適切であるということのお話があつたんですけれども、実は、私もこれよく分かりますので、現場の声を聞いたわ

けなんですけれども、規制緩和で指定工場が増えなくても業者の圧迫にはならないと言つてい

ね。政府案では規制緩和で六千の工場の増加を見込んでおられるけれども、実際、現在の経営状況から、設備投資には費用が掛かり過ぎて無理な数字ではないかということと言つてい

るんです。この協会側がね。それで、なぜかといつたら、やっぱり設備投資に千五百万から二千五百万のお金が掛かるだろうという話なんです。実際のところは、六千ぐらい増えるだろうということ

を言つては、二千五百万ぐらいしか増えないんではないかという指摘がござい

ます。そうすると、現在の陸運事務局、人員削減を図つておられるわけなんですけれども、現在でもユーザ車検受けの方々に

対してイロハのイから教えてその説明に時間を取られてい

るのに、認証工場の持込みの車検の逆

に大きな待ちが出てきて、結果的には独法の人員削減に向けて、指定率は上げなくては結局民間を圧迫するんじゃないかという意見等々もあるということなんです。この辺の

ことにつきまして、ちよつと念頭に置いていただきたいと思つてお

ります。局長がおつちやつた趣旨はよく分かりました。不具合が起きたときにはその責任体制をきちつとせな

きやならぬという話の分かつたわけなんです。次に、今度は、今日は警察庁の方から答弁、野村審議官お越し

いただいておられますので、街頭検査の実施状況と今後の見込みについてちよつとお伺い

させていただきます。暴走族とかあるいは二次架装など、車検受検後に違法改造などを行つて

いる車両についてお伺いしたいわけなんです。街頭では頻りに目にする

そういう車両について、二、「不正改造等の禁止」によれば、保安基準に適合しない改造

そのものが実は犯罪であると定義をされてい

るわけでありませう。しかし、現実、どう見ても明らかに

もうマフラーからの音量オーバーとか、限度を超えた、いわゆるシャコタンという最低地上高が九十センチ以上確保できている

ものですね。それと、フロント、運転席、助手席のガラス透過率、これは七〇%を確保できていない

真つ黒なスモークフィルムを張つた、そういった車両

の目をよく目にするわけなんです。公道をもう我が物顔にわあつと飛ばして走つておると、えらい迷惑な話なんです。

一斉の街頭検査というのを実施をされておられるとは思

うんですけども、十分な効果が上がつてい

るのかということと同時に、その体制というのは過去と比べてどう

いう状況なのか、今の体制で更に取締りが強化できるのか、この辺で一遍お気持ちを

ちよつと述べていただきたいと思ひます。

○政府参考人(野村守君) 先生御指摘のように、非常に数も大切だと思つてお

ります。ただ、この件に

関しましては、私どもとしては、特に地方運輸局との連携によりまして

かなり成果を上げておりますので、私どもとしてはまずこれを一層進めてい

きたいと思つてお

ります。それによりまして先生御指摘のその不法改造を

検挙していくということにもつな

がっていくと思つてお

ります。それから、人もそうなんですけれども、そのほかに取締り用の

整備資機材、これが非常に重要になつてお

りますので、これから、そういう整備不良の車、これに

関しまして情報をか

なりの確に集めて分析して

対応しな

いユーザーが約六〇%に上るとのことになって
いるわけなんです。車検では、タイヤとかブレ
キパッドの摩耗状態が寿命ぎりぎりであつても
保守基準の範囲であれば車検を合格するわけなん
です。しかし、ほとんどのユーザーは、車検合
格イコール次の車検までは安全に太鼓判をもらつ
たと、そういった誤解をしている方も少なくない
と思うんです。

法令で定められている自動車の定期点検の実施
率はどのような状況かということについてお伺いし
ます。

○政府参考人(岩崎貞二君) 実施率でございます
けれども、車検のときには定期点検整備をやる
と、これは非常に高うございますが、例えば、車
検の間が二年あると、その間の一年目の定期点
検、こうした車検と車検との間に実施すべき定期
点検については、自家用の乗用車で約四割強、事
業用のトラックで六割、バスで八割、タクシーで
九割と、こんな状況でございます。

私も対策考えていかなきゃいかぬと、この
ように認識しているところでございます。

○末松信介君 次の質問でその対策をお聞きしよ
うと思つたんですけれども、対策講じていかな
きゃならぬということで、具体策はこれから探さ
ないといけないかということをお聞きしたいと思
つたんですけれども、実際は実施率上げていくこと
が大事なんですけれども、対策講じていかなけれ
ばならないというその対策の仕方ですよ、これに
ついて局長どのように思つておられますか。

○政府参考人(岩崎貞二君) これまでも自動車点
検整備推進運動というのを年間、ある日決ま
してやつておるといつたこととか、それから定期点
検を実施していないユーザーに対して、これは年
間四十万通ぐらいですけれども、はがきで、ちゃ
んと定期点検やつて下さいと、こうしたことを
問い掛けるといったいろいろなことを講じておる
ところでございます。整備業界ともいろいろ意見交
換して知恵を出しながらやつておるところですけ
れども、残念ながらまだこうした実施率でござい

ますので、今後いろいろ工夫していきたいと思つ
ております。

特に、古い車とかやつぱりトラックとか、そう
いうのの重点化も図りつつ何かやつていくとい
うようなことも必要かなと、こんなことも思つてお
りまして、今後よく関係者と、意見も聞きながら
積極的に取り組んでまいりたいと、このように
思つておるところでございます。

○末松信介君 自己責任ということが一番でござ
いますので、その点はやはり国民に理解してもら
うということが一番、最初にお答えになつたこと
が一番大事だと思つております。

最後の質問でございます。
現在の車検では、年間ほとんど使用しない車両
と年間に数万キロも走る車両が、自家用自動車
は、これはもう三年、二年、二年というように、
走行距離によらずすべて同じ期間で車検を受けて
チェックされるというシステムですね。これにつ
いて、今後技術の進展に応じてもう少しこのシス
テムというものを、どういふものがいいかとい
うことを思つていく必要があるんじゃないかとい
うことを思つておられますか。例えば、ITを
利用した車両の履歴情報を基に、消耗具合に応じ
た適正な車検期間を個別、しかも弾力的に設定す
ることなんかを考えられないのかどうかというこ
とを、我々ドライバーとしていつもそういうこと
を思つてしまつておられますか。

この点についての考え方を伺います。
○政府参考人(岩崎貞二君) 車つて、使えば消耗
していくというのと、使わなくても例えばゴム製
品なんかはそれが摩耗していくということがござ
いますので、使わないからといって直ちにその車
検期間を延長するというところは余り適切ではな
いと思つております。

ただ、先生御指摘のとおり、いろいろなIT技術
とか、そうした車の履歴の情報、消耗具合、こ
うしたことがそれぞれ部品ごとにはつきり分かつて
いくというようなことがつきりできるような時
代になれば、そうした先生の御指摘のことも考え

られると思つております。今後の研究課題とさせ
ていただきたいと思います。このように思つておるこ
ろでございます。

○末松信介君 昨日、担当の方とも話してしま
して、確かに、使つたら傷む、使わなかつたら傷ま
ないというものでないらしいと、今おつしやつ
たゴムの部分で、人間の体もそうですよね、使つ
たら傷むわけでもない、使わなかつたら全然も
う機能しなくなつてしまふという部分もあります
それは、そういう点、いろいろと難しい箇所も
あろうかと思つておられますけれども、よくよく検討い
ただきまして、そういう素朴な悩みにこたえれ
るような、しかも効率的な車検というものを、制
度というものを確立できるように努力をいただき
たいと思つております。

今日は参議院議長公邸でございまして、な
りまして、若干質問時間を余らせて終わりたいと思
つて、ありがとうございます。

○山下八洲夫君 民主党・新緑風会の山下八洲夫
です。

昨日でございますが、今日の法律案でございま
す自動車検査独立行政法人及び道路運送車両法の
一部改正する法律案、これ大臣に答弁要求をして
いないんですが、昨日大臣がこの提案理由説明を
されまして、それ聞いておりました、「簡素で効
率的な政府を実現する観点から」、そこまでは
いいんですが、その後、提案される理由説明をお聞
きしておつたんですが、さつぱり私の能力では理
解できないんです。「この法律案は、この行政改
革の一環として、独立行政法人に係る改革を推進
するため、平成十八年度末に中期目標期間が終了
する自動車検査独立行政法人について、特定独立
行政法人を特定独立行政法人以外の独立行政法人
とする」とともに、自動車検査独立行政法人の行
うする適合性審査を受けようとする者は、その手
数を」といふふうになつておるんですけれども、
さつぱり私の能力では理解できないんですが、こ
れ簡潔に一言でいえばどのように理解すればよろ

しいんでしょうか。
○国務大臣(冬柴鐵三君) 確かにこれは法技術的
な表現だと、私もそのように感じます。

公務員型から非公務員型にするんだということ
です。それから、その独立性を意識するといいま
すか、そういうことで、今まで国庫に全部納付し
ていたものを、その適合検査に必要な部分につ
きましてこれを直接この法人に入れていただく
というふうによつて、検査とその手数料とが相
対しているという、そういう意識を持つて事務の
合理化とかそういうものを図つていただこうとい
う趣旨でございます。

○山下八洲夫君 質問要求しておりませんが、
う多くは申し上げませんが、いざいざいたしまし
ても、今日まで公務員でありました職員が非公務
員化されるんですから、多分非公務員化になられ
る職員は、ある意味では公務員として希望を持
つて採用されて働いていただけたけれども、一つの法
律で非公務員。悲しいなと泣いている方もいらつ
つしやるんじゃないかなというふうには思つ
たりしておりますが、もうこれ以上申し上げませ
ん。このことについては答弁も特に要求はいたし
ません。そのような実感を今お聞きしながら感じ
た次第でございます。

それで、質問をするに当たりまして、私も余り
この自動車の検査制度というのが分からなかつた
ものですから、国土交通省の方にお願ひしまし
て、特に指定整備工場について説明を去る二十六
日の日に受けました。そのときに、質問を受けて
いるときにこんなすばらしいパンフレットをいた
だいたんです。本当にすばらしいんです。なか
なかよくできておるんです。大変カラー刷りで
立派な、画用紙のような厚い用紙を使ひまして、
そして一番最初には自動車の点検・整備と検査
と、そして新規検査・登録あるいは継続検査と。
その次のページにはその内容が細かく書かれてお
ります。その次の③におきましては、検査場にお
ける検査の仕方がまた図柄で立派に書かれてお
ります。その次のページは、それをまた写真で分

ば、行政処分のしようがないんですよ。メーカーが、飛び越えてメーカーがするわけにいかないんです。だから、ここに大きな矛盾があるんじゃないかなというのを感じていられるんですよ。その辺について、局長、どのように感じますでしょうか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 先生御指摘のとおり、その不正な二次架装とか、いろんなことが起こっているわけでございます。今の道路運送車両法では、そうしたものについて、これはメーカーであらうと、整備業者であらうと、ユーザー直接であらうと、だれがやろうと、そうした自動車検査の際に不正な手段で検査証の交付を受けると、こういうことをした場合に、所要の罰金なり懲役とか、こんなことが決められておるわけでございます。

これが、指定整備工場、だれがやってもそういうことになっておりますけれども、いわゆる営業の停止でありまして、そういう行政処分は今のところこれは掛からないことにはなっております。ただ、こうした不正な二次架装をやった場合に我々も積極的にプレスなんか公表しておりますので、そういう意味ではある程度社会的な制裁を受けているということも含めて、ある程度の抑止効果にはなっているのかなと、こういうふうにしておるところでございます。

今後、状況を見ながら、再発防止策の実施状況、あるいは違反の発生状況、こんなことを見ながら適切に考えていきたいと、このように思っているところでございます。

○山下八洲夫君 パス、こういういい観光バスを一台仕立てますと、多分六千万円だ、八千万円だと大変高価なものだと思ふんですね。それに対して、ちよつと違法して見付かちやつたから五十万の罰金、しかも法人だから法人で支払う。そういうことを考えれば、痛くもかゆくも余りないと思ふんですよ、その程度では。だから、後ほど触れたいと思うが、数多く一杯違法車検が出てきたんじゃないかと私は思っているんです。

それで、例えばですよ、これ例えが悪くて大変恐縮なんです。例えば、それぞれの地域でいえば、トヨタでも日産でもホンダでもいいんですけど、メーカー系の販売会社って一杯ありますよね。例えば私は岐阜県ですから、岐阜トヨペットなら岐阜トヨペットというのはもうそこらじゅう一杯ある、販売店が。そこには皆さん、整備工場を持っていると、整備工場を持っていると。だけど、その中の一つの整備工場が違法な整備その他をして処分をされても、ほかの同じメーカー系でも、もうたくさん持っているほかの工場、何ら処分をされなくても隣の町の自分の同じ工場が整備をすればいいと。だけど、町の、乗用車とかやったり小型車を扱っている独立系というんですかね、ただ自分で一か所しか持っていない人、そういう人が処分されますと、もう完全に仕事ができなくなっちゃうんですね。そういうところを見ますと、今回のこの大型車のこれは実に甘過ぎると言った方が私はいいと思つていられるんです。

それで、もつと具体的に聞きたいと思つて、一月の二十三日に書類送検された大型観光バス不正二次架装関連について具体的に何つていきたいと思います。

平成十九年の一月三十一日に、いすゞ自動車及びジェイ・バス株式会社が、このジェイ・バスといふのは日野自動車といすゞ自動車それぞれ五〇%ずつ出資している会社ですね。これ、一月二十三日にこれら二社及び関連会社が書類送検された大型観光バス不正二次架装事案に関して事実関係に関する報告書の提出がありましたね。これを受けて、一月三十一日、当該二社に対して厳重注意と業務改善指示を行いました。これまでもの経緯ですけど、東京いすゞ自動車を告発をされた、これは販売会社である東京いすゞ自動車なんです。それと、大型観光バスの新規検査の際、部品を取り外した状態で受検し不正に自動車車検証を取得した事案で、道路運送車両法違反で関東運輸局東京運輸支局が同社を警視

庁あてに告発をした。そして警視庁は東京地方検察庁へ書類送検をした。そして、それ以外にまだ、日野自動車株式会社、あるいは日産ディーゼル工業株式会社、三菱ふそうトラック・バス株式会社、こういうところに対しては、二月の二十三日付けでこんなことなかつたかどうか調査して報告しろというようなこととを、局長、行われたと思つて、それは事実として間違いはございませんでしょうか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 今先生がおっしゃっていた経緯については、そのような経緯でやりました。

○山下八洲夫君 それで、もう一つは、ここで私は疑問を感じていますが、いすゞ自動車に対しては平成七年から、そして日野自動車、三菱ふそうトラック・バス、日産ディーゼル工業、これについては平成十六年からいふふうになつていっているんですけど、なぜ他の三社については、いすゞ自動車以外の三社については平成七年でなくて平成十六年から報告するようにされたんでしょうか。

○政府参考人(岩崎貞二君) いすゞ自動車でございますけれども、ここは先ほど先生おっしゃっていただいたとおり、平成十八年の三月にその販売会社を告発した、こうした経緯もございまして、正にこの書類送検された当事者でございまして、こうしたものについて過去のバスについて可能な限りさかのぼつてやつてくれと、こういうことを指示したところでございます。

昭和六十一年からいすゞは調査をいたしました、調査の結果、平成六年以前は不正をしたと思われるバスはなしということで、今先生おっしゃっていただいた平成七年以降のものが出ておるわけでございます。ほかの三社でございませうけれども、その調査を指示を行った時点では不正と思われる違反が判明してはなかつたこと、それから私もともしても、この三社で実態がどうなつていのかということの早急を知つて、適切な改善の取組、再発防止の取

組をやりたいと、こういうことでございまして、事実を早く知りたいと、こういうこともございまして、三年間でいいから早く持つていらつしやいと、こういうことで指示したところでございます。

○山下八洲夫君 そうしますと、いすゞ自動車は平成七年から二百四十四台、日野自動車は平成十六年、十七年で三十四台、三菱ふそうトラック・バスは平成十六年で五十二台で、平成十七年三台と、日産ディーゼルは十六年三十六台と十七年十三台、四十九台と。トータルでいきますと、この四社トータルすると三百八十二台が二次架装で偽装をしたといふふうなことがはつきりとしてきたということですね。

日野自動車、三菱、日産にしましても、平成十八年はみんなゼロなんです。いすゞ自動車を含めてゼロなんです。ただ、十六年、十七年についてはあるという。そうしますと、これだけ十六年、十七年で他の三社もあるんですから、いすゞ自動車は平成十五年で百九十九台ですけど、是非調べていただきたいと思つて。必ずもつと出てくるんじゃないかといふふうにおもつて、それとも、もう調べていらつしやつて数字があるのならお示しいただきたいと思つて。

○政府参考人(岩崎貞二君) 平成十五年以前、その三社についても不正がなかつたかどうかというのを今調査をさせておりますので、調査の結果を待つていられるところでございます。

○山下八洲夫君 それで、行政処分についてまた改めてお尋ねしたいんです。

今回の国土交通省の再発防止策として、監査体制の強化、大型四社に対して厳重注意を行われたんですが、問題は、バス製作会社が行う完成車検において、車軸等が基準違反であるにもかかわらず合格をさせたんですね。そこで、完成車検を行つていたバス製作会社への行政処分について伺いたいんです。

昨年の四月から不正改造車を合格させた民間車検場については、二十五日間の保安基準適合証の

交付の停止、不正の台数が多ければそれを加算して指定を取消しに及び、そういう行為をした自動車検査員に対しては解任命令を行うなどの説明がされましたね。いつだったですかね、前の宿利局長が答弁されているんですよ。百六十四回、平成十八年五月十一日の国土交通委員会が宿利局長が、仮に一台そういう不正な台数という扱いをしましたら、この四月から厳しい扱いにしました基準に従いまして、二十五日間の保安基準適合証の交付の停止、事実上、二十五日間、その指定工場での事業ができなくなるという扱いになっておりますし、不正の台数が多ければ、それを加算いたします、場合によっては指定の取消しに及ぶことがあり得ると。それから、そういう行為を行いました自動車検査員に対しては解任命令を行うことになっておりますと、このような答弁をなさっているんです。

そうすると、例えばいすゞ自動車十台ですね、あれだけで、今はつきりしているのは、十台だったから、一台二十五日なら単純に言ったって二百五十日、厳罰になってくりや相当な厳しい処分がいくと思えますし、それから他の三社にいたしましても、五台や十台じゃないんです、今分かっているだけで、相当な厳しい処分がされた私は理解しますし、またされるだろうと思っておりますが、現状はどのようになっているでしょうか。

○政府参考人(岩崎貞二君) いすゞ自動車につきましては罰金五十万の略式起訴でございます。それから、あとの三社につきましては厳重注意を行ったと、こういう状況でございます。

○山下八洲夫君 ですから、平成十八年の、昨年ですね、五月十一日、宿利局長は今申し上げましたような、厳罰で、一台で二十五日間、指定工場の事業ができなくなると、それ十台だったら二百五十日なんですかね、このような処分を一切、行政処分も含めて一切なされていらないんですか、それ、なされていらないとすりゃ、なぜされない理由があるのかお示しいただきたいと思えます。

○政府参考人(岩崎貞二君) 指定整備工場に対しては、指定整備工場で車検についてそういう不正があった場合は、こうした基準を適用して処分をしております。

メーカーにつきましては、私も指定整備工場といったような、こういういわゆる行政的な許認可の対象になっておりませんので、繰り返しになりますけれども、車両違反の罰金でありますとか、そうしたものの対象として悪質なものについては告発をし、こうした罰金の対象というふうにしていくと、こういう状況でございます。

○山下八洲夫君 だからおかしいんですよ。だからこれがおかしくなってくるんですよ、そもそも新しい車の場合は、指定整備工場を持たなくたってその車検の権利を得る、そういう資格を与えていらつしやるんです。だけど、今度は、継続検査の指定整備工場はきちつと整備をして持っていないといけません。だから、今回のこの大型バスといったのはここなんです。例えばジェイ・バス、ジェイ・バスというのは指定整備工場の資格は持っていないんですよ。

○政府参考人(岩崎貞二君) 持っておりません。○山下八洲夫君 そうでしよう。ですから、結局ディーラーです、簡単に言えば、ディーラーでもないんですよ。例えば、テレビを付けたりあるいは冷蔵庫を付けたらカラオケを付けたら、いろいろとやっているんですからね。ディーラーでも半分ディーラーであり、半分そういう仕事もやっている。今おっしゃったように、ここが幾ら違法をしても行政処分のやりようがないんですよ。おかしいと思いませんか、システムの。そうすると、そういうことをさせたその上のいすゞ自動車であるとかあるいは三菱であるとか製造メーカーを処分する以外ないと思うんですよ。

まず、じゃ、製造メーカーと例えばジェイ・バスとの関係はどうなんですか。五〇パー、五〇パーの株を持ってやっている会社ですやね、メーカーが。それとの関係はどうなるんでしょうか。○政府参考人(岩崎貞二君) バスは一般的にメーカーの方がいわゆる基本的な車体構造みたいなものを造りまして、それから、ここではジェイ・バスでございますけれども、バス架装メーカーと我々呼んでおりますけれども、そうしたジェイ・バスのいろいろな会社がございます、そこが先生御指摘のいろんな架装をやっていると、こういうことでございます。

こういうことに対しては、繰り返しになりまして、我々もそうしたことについて許認可行為を持っておりませんので、そうした許認可を通じての処分はできませんけれども、不正なことにわかたつた場合、今回のいすゞ自動車あるいは東京いすゞもそうでございますけれども、そうしたことについて道路運送法違反という罰は下せるといふ仕組みになっておりますので、その仕組みの中で告発をいたしまして罰金になったとこういうことでございます。これも昔は三十万だったでございますが、五十万に引上げといったことでは、徐々にやっているつもりではございませんけれども、現在そのような状況になっております。

○山下八洲夫君 ですから、私が申し上げたいのは、継続検査の指定整備工場の、町の小さな整備工場が五十万の罰金だったら大変重いですよ。同時に、そういうところはたとい一か月でも半年でも処分されたら倒産しますよ。だけど、こちらは、新車検査の方は、バスなんか六千万とか八千万とけたが違うんですよ。そこで五十万円ぐらい罰金払ったって、商売で売った方がいいんですよ。しかも、本人が支払うんじゃないです。大部分は法人が法人罰金で支払うんですよ。余りにも手ぬるいんですよ。それは、せめてバスと同じぐらいの価格の罰金取るんだったら効き目があると思うんですよ。例えば八千万のバスを売ったら八千万の罰金だと、それならやらないと思うんですよ。ちよつとこはもう一度真剣に検討していただかないと、この架装の偽装は僕はなくなるなと思います。是非そういうことは検討してほしいと思えます。

○国務大臣(冬柴鐵三君) 今聞かせていただきました、大変鋭い指摘であると思えます。それで、五十万円の罰金を受けたのは一人だけではないに、いすゞ自動車株式会社五十万、東京いすゞ自動車株式会社五十万、それからいすゞ自動車バス営業部長何が五十万、バス営業部グループリーダー何が五十万、バス営業部何が三十万、東京いすゞ自動車株式会社バス営業部長は五十万と、このようにそれぞれ最高刑に近いものを言い渡されておりますが、しかし、ほかとの権衡 ほかのものとの権衡を考えたときに、これはやはり法務省その他とも協議しなきゃなりませんけれども、ちよつとその権衡が、釣合いですね、これはやはり研究すべき事案だと、私、今そのように感じました。検討させていただきます。

○山下八洲夫君 法律の専門家の大臣がそうおっしゃいましたので、これでこの部分については終わりたいと思えますが、一台じゃないんですよ、これ十台でそうなっているんですよ、十台です。そして、まだ全体的に見ますと四社で今明らかになっているだけでも三百八十二台ございますので、是非御検討いただきたいと思えます。それでは、次へ移らせていただきます。

今回の自動車検査独立行政法人の再就職、天下りというような言葉は余り好きじゃございませんので、再就職の実態と、今日までの附帯決議の履行の状況を確認しながらちよつとお尋ねしたいというふうに思います。

今回の自動車検査独立行政法人の六人の役員のうち、理事長と非常勤の監事一名を除くほか、三人の理事の方と常勤の監事の計四名がすべて国土交通省の出身なんです。それで、第百五十五回の平成十四年の十二月十日でございましたけど、このとき、独立行政法人設置されたときに附帯決議で、独立行政法人等の長及びその他の役員を選任においては、適切な人材を広く内外から起用されるよう十分配慮することという附帯決議を

にいたしますが、この流動資産を見ましても、現金及び預金、約二十六億五千万。未収金というのがあるんですね。これは、もうこれは四百万円ぐらいですから余り大したことないですね。立替金、一千八百万。こういうふうには、要するに、現金にいたしましても二十六億五千万円からあるんですね。

ですから、何でもですが、今、諸物価はだんだんだんだん、デフレ状況脱却したのかどうか知りませんが、そんなに物価が上がっていないんです。人件費はどちらかというと下がっちゃったんです。そうしますと、今までより逆に検査料は引き下げても、このような機械化をしましても引き上げてもおかしくないということだけは強く申し上げまして、まだ三分ぐらいあります、終わりたいと思います。

○谷合正明君 公明党の谷合です。

私の方からも続きまして質問をさせていただきます。

まず、全体的なお話でございしますが、先ほど来話が出ております継続検査におけます指定整備工場、今、年間で一千六百万台、これが約七〇％がこれを經由しているということでございしますが、今回の自動車検査独立行政法人の見直しによりまして、業務のいわゆる重点化というところで、むしろこの七〇％の割合をもっと高めようということとでございしますが、具体的にどういうふうな業務を重点化していくのかということ、全体像の話と、具体的にどのようかというところ、整備工場の拡大策を図っていくのかといったところについて国交省の対策を聞かせていただければと思います。

○政府参考人(岩崎貞二君) 指定整備工場の要件

でございますけれども、一定の規模の施設、工具を有することというのを条件にしております。そのうちの人数要件として、これまで五人以上としておりましたけれども、これを大型車を取り扱う場合を除いて四人以上に緩和をしたいと思います。この四月一日から実施をするということ

で取り組みたいと思っております。ところでございませう。

こうすることによりまして、指定整備工場、今先生御指摘のとおり七二％でございしますが、七二％の車が今、指定整備工場で車検を受けていると、国は残りの二八％を対象にしていると、こういうこととございますが、国、失礼しました、独立行政法人は残りの二八％を対象にしていると、いうこととございますが、この七二％を、指定整備工場の要件を緩和することによりまして五ポイント程度上げていくと、逆に、独立行政法人の引き受ける方を五ポイント程度下げると、こういうことになっていきたいと思います。

私どもは、独立行政法人の方では特に新規の検査、これは国がちゃんとやりますので、新規の段階でちゃんと見ていくことが非常に重要でございますので、新規の検査をきっちり充実したものにしていきたいと思います。

それから、特に、先ほどもございましたけれども、街頭検査、こうしたものをちゃんとやっていく体制もつくりたいということでございまして、こうした民間の指定整備工場に任せる部分を増やしまして、新規検査でありますとか街頭検査とか、こういうものに重点化をしていきたいと思います。

○谷合正明君 新規検査の重点化ということについて

はまた後ほど質問させていただきますが、現在、車検において不当にいわゆる合格の要求をするというふうなトラブルがあると。平成十七年度におきましては、この自動車検査独立行政法人、全国九十三か所の検査場での不当要求行為の総件数というのが六百四十件、前年度から三十一件増えている。そのうち、暴力、脅迫といった悪質な犯罪行為が三百四十四件と半数以上を占めている。こういう増加する不当要求に対してどのような対策を講じていくのかということが一つポイントとしてあります。

一方、公務員の非公務員化ということで、その辺も含めて、職員の使命感、士気の維持をどの

ように確保するのかといったところも論点として挙がっているわけですが、国交省の対応を聞かせていただきたいと思えます。

○政府参考人(岩崎貞二君) やつぱり、不当要求に屈しないちゃんとした体制が必要だと、このように思っております。

まず、非公務員化に伴う措置でございますけれども、罰則の適用にしましてはみなし公務員規定を設けました。検査法人の職員が業務を執行するに当たりまして暴力なんかを受けるといったことについては、これまでと同様、公務執行妨害罪としての刑法が適用されるよう措置しているところでございます。

それから、これはもう法律上の措置ではございませんけれども、具体的な現場の措置、今までもいろいろ取り組んでおります。防犯カメラを設置する、それから個々の検査員に警報装置を持たせると、それから一部の検査場でございますけれども、警察OBの方を雇用して来ていただく、こんなことをしたり、悪質なものについては刑事告発なんかをやっている、こういうことでございまして。

今後とも、こうしたものをきっちりやっていくことが重要だろうと思っております。これまで以上に検査法人の幹部の方が現場に回って現場でのそうした声をよく聴いて、不当要求に対する体制を組織としてきっちり確立していくということが必要だろうと思っております。頑張っていきたいと思えます。

○谷合正明君 分かりました。

次に、手数料の値上げについて質問させていただきますが、先ほど大臣の方からは二百円から三百円の値上げということで言及されましたけれども、その額でよろしいのかということと確認させていただきます。

○政府参考人(岩崎貞二君) 政令で決めるという

ことになりましたので今後の検討でございますけれども、今現在それぐらいの程度の額の値上げを検討しているところでございます。

ただ、この理由は、先ほど大臣御説明しましたように、車検の制度の、検査の中身を充実していきたいと、こういうことで考えておられて、検査法人の管理費なんかを増やそうと、こういう趣旨のものではないと思えます。

○谷合正明君 つまり、いわゆる新規検査の中身の充実というところに充てるんでしようけれども、ということはやはり独立行政法人の経営責任を高める観点から、現在国が、特別会計が徴収している検査手数料の在り方、積算方法の見直しを検討するというような昨年十二月の見直し案というものは、これとは全く関係ない話だということでございます。

○政府参考人(岩崎貞二君) 現在は、例えば継続検査の小型車の手数料千四百円、これは国が一括して徴収をしておりますけれども、今申し上げましたように二、三百円程度上げたいということとでございまして、千六百円か千七百円程度ぐらいを考えているところでございます。これは、独立行政法人に払ってもらうものと国にいただくものと合算額でございます。今後、この千六百円ないし七百円のうち一定部分は独立行政法人に払っていただく、一定部分を国に払っていただく、こういうことで考えております。

○谷合正明君 分かりました。

それで、先ほど話として出ました不正車検、特にバスの問題でございしますが、報道によりまして、どのようかして不正をしていたかということと、自動車メーカーが内装、音響等の室内装備により、そのままと重量が規制値を上回ることを認識していたにもかかわらず、観光会社の要望を優先させて一時的に部品を取り外して車検を通り抜けて、改めて部品を取り付けると。車検の際、同じ仕様の車両の場合に、重量を一台だけ計量すると、残りは書類内容の確認などで済みます検査方法が従来取られていたということとでございまして、バス十台の車検を受ける際、これはいすゞの例でございますが、部品を取り外したバスを一台だけ用意して検査官に偽装したバスを検査するよう仕

ございますので、現在のままで適当であると、このように思っております。でございます。

○谷谷正明君 そのような回答になるかと思ひますけれども、私、実は車検制度そのものは全く否定するものではございませんが、ある意味で、車検とともにやっぱり自分自身、本人のやっぱり心掛けという点検というのこれから大事なかなど。

先ほどのバスの火災事故等もございましたけれども、やっぱり整備不良、単純に整備点検しないだとか、そういう問題がございます。いわゆる車検だけでなく、日ごろからの点検整備というものを、点検整備の実施率というのをどうやって上げていくのかと。余りにもちよつと、私も含めて、実際、整備ってなかなか、車のメカニズムがよく分からなければ車検に全く依存してしまうわけでございます。もう少し何か自助というんですかね、実際自分自身でチェックするというようなところを、点検整備の実施率というものを上げていかなきゃ今後いけなかなと思っております。その辺りは車検とともに両輪として今後検討していただきたいと思ひます。

その点検整備の実施率については先ほど質問がございましたので、ここは割愛させていただきます。私の方も残り時間余っておりますけれども、質問を終わらせていただきます。

○小林美恵子君 日本共産党の小林美恵子でございます。

今日は、法案と、昨年十二月に出されました自動車検査独法の見直し案について質問いたします。

車検制度は、言うまでもなく、広く国民の皆さんが利用している自動車の車両安全性確保と交通事故防止、そしてまた騒音、大気汚染を防止する有効な制度でございます。それゆえに、国が果たす役割と責任は重いと私は考えます。

ところが、先ほど来も出ておりますけれども、この間、三菱ふそうの欠陥隠し事件、リコール車両の統廃、自動車販売店や車両メーカーによる不正な二次架装問題、検査場での不正車検など、事件が多発しました。

そこで、大臣にお伺いしたいんです。車検制度の信頼性回復、不正車検等の再発防止のため、検査の一層の厳格化と体制整備を進めることが必要だと思ひますが、どうですか。

○国務大臣(冬柴鐵三君) 必要でございます。○小林美恵子君 おっしゃるとおりでございます。という話でございます。改めて、私は本日に大事だということを紹介したいと思ひます。

この間、三菱ふそうの子会社のパブコは、過去三年間だけでも二千台を超えるトラックの不正改造を行ってまいりました。また、今月二日に報告された、先ほど出ていきましたけれども、観光バス製造の大手四社ではつきりしている分だけでも三百七十二台、一昨年の東京いすゞの場合は十台というのがございます。その不正が行われている。また、国産車、輸入車のリコール届の件数と対象車両は、九〇年の五十七件約百三十四万台から、二〇〇五年、三百九十九件五百六十六万台と増大して、まあ新型車認定の問題もあるわけでございます。すけれども、やっぱり車検制度は揺るがすことができない重大な制度だというふうに思ひます。

ここで私は、独法の理事長さんに来ていただいておりますので、お伺いをしたいというふうに思ひます。

不正車検の問題でございます。車検時の保安基準適合性審査の際はきちんとした車両でも、車検後で容量の大きい燃料タンクを装着するなど、二次架装の事例が取り上げられています。さつきも随分議論がございました。しかし、本来、保安基準適合性審査の際にその違法行為を発見しなければならなかったのではないかとこの事例も私にはあると思ひます。

それが一つに、昨年三月十三日、関東運輸局支局が告発しました一昨年八月の東京いすゞ自動車による観光バスの車検不正取得の事例だと思ひます。はとバスから注文のあった十台のバスに重量オーバーの装備を施したため、一台だけプロペラ

シャフトのおもりを外して検査場での保安基準適合性審査に臨んで、結果的に十台すべてのバスが車検に合格してしまつたと。どうしてこういう検査場で発見できなかったのか、どういう手抜きがあったのかお聞かせいただけませんか。

○参考人(橋口寛信君) 東京いすゞ自動車の事業は、大型バスの新規検査の際に一部の部品を取り外した状態で車両重量を偽造して受検した。不正に自動車車検証を取得した後に必要な部品を取り付けるという事で、いわゆる二次架装を行つたものであるという事で認識しております。

私は法人設立の平成十四年七月に理事長に就任して以来、常に厳正かつ公正な検査を実施するよう職員を指導、督励してきております。今回の事案は、法人の検査官が下回りを検査する際に疑問を抱いたということで、同一の仕様でないことを発見したということで刑事告発に至つたということとで考えております。

法人といたしましたは、今回の事案を踏まえまして、更に厳正かつ公正な検査に一層の万全を期するため、昨年三月十四日付けで、すべての車両について確実に車両重量を測定するよう全国に指示したところであります。

○小林美恵子君 要するに、車両重量を一台一台点検をしないかたつたということですね。これを一台一台審査するようになったというのが今のお話であつたと思ひます。

それで、私は改めて理事長にお願いをしたいというふうに思ひます。この東京いすゞの場合は、同じ仕様のバスが五十八台もあつて、九七年度からもう不正が行われていたとあります。ですから、一台一台審査をするというお話がございましたけれども、二度とこういう手抜きがないようにしていただきたいということを申し上げておきたいと思ひます。

それで、本法案の中心でございます役員員の非公務員化についてお伺いをいたします。元々国交省は、自動車検査独法の見直しにおける主な内容、つまり素案というふうでしょうか、こ

の文面には、職員の身分について、公務員型を維持した独法と同様に、引き続き、職員に対して公務員の身分を付与する必要があると明記をされております。その理由は何なんですか。

○政府参考人(若崎貞二君) 昨年の八月、公務員の身分を引き続き維持する必要があると主張してまいりました。この法人の最も重要な使命は厳正公正な審査業務でございます。これを的確に遂行するには、やはり受検者の理解と協力を必要であります。それから、先ほどの質問にもございましたけれども、検査法人の業務が停滞した場合に国民生活に影響が大きいと、こうしたことから、当初、公務員型を主張してまいりました。

○小林美恵子君 公務としての使命感とか受検者との理解と協力とかいう、そういうことを理由に公務員の身分を付与すべきだということに主張されてきたということでございます。それがどうして今回の改正案では非公務員化ということが出されるのかと、私は聞きたいというふうに思ひます。せつかつそういう主張されたことが今回の改正案でどのように担保されるのでしょうか。

○国務大臣(冬柴鐵三君) 担保されるのは、例えば独立行政法人の職員が暴走族の、まあ取締りは警察がやるんですが、その車両の検査のために夜間出向く、そのときは大変恐ろしい状況にありま

す。単なる暴行、脅迫罪で対処するのではなく、公務員に対する職務の公務執行妨害罪という加重刑がありますが、これで対処できるような手当てをしたということが一つ。それから、役員が秘密を漏えいした場合に、秘密保持義務に対しての手当てをしたということがもう一つ。それから、これ非公務員型になりますと労働三権が付与されることになりま

しかし、その背景をいたしましては、やはり大きな流れ、そして総務省の政策評価とか独立行政法人評価委員会からの勧告があったとか、あるいは行政減量・効率化有識者会議というようなところからの指摘があったりして、やっぱり我々としても、そういう手当てができるのであれば、職務は厳正に対処しながらこれでやれるのではないかといい判断をして、今まではやっぱり公務員型でやるべきだというふうに言っていましたけれども、翻意をいたしましたので、御理解をいただきたいと思ひます。

○小林美恵子君 そのほかなかなか理解をできないものでございまして、これはやっぱりせつかく国交省が公務員としての身分を付与していくべきだと主張されておりながらこうして非公務員化にしてしまったということは、国としての車検制度の信頼性も含めまして後退をさせていくものだというふうには私には指摘をしたいと思います。

それで、さらに、この自動車検査独法の新しい中期計画の内容の前提となります国交省のいわゆる自動車検査独法の見直し案についてでございますけれども、事務所要員の見直し、五年間で五割の人員の削減を行うとございます。行政減量・効率化有識者会議の場で、それこそ今日お越しいただきました検査独法理事長は、二〇〇五年度、全国で八十八万台の検査を行い、一検査員当たり一万一千台を検査していると、一検査場当たり平均五・五人の人員配置だけれども、地方では四人、三人のところもあり、組織が成り立つ限界だというふうには述べられていました。正に人員配置でも業務遂行の面でも相当効率的に検査業務が行われているというふうな今思ふんです。これ以上の人員削減を行いますと、業務の質を確保を図りつつ運営の効率性を高めるどころか、国の歳出削減が先あって、国が責任を負うべき車検制度をないがしろにしてしまうと、結局そのことで現場へのしわ寄せを生むものだというふうに思ひますけれども、この点はいかがでしょうか。

○国務大臣(冬柴鐵三君) 今、指定整備工場の指定をするために人員数が五人以上ということになっているんですが、それを四人以上というふうにするということですが、現在指定整備工場が行っておりますが、全体の七二%を処理していただいているんですが、それを五%引き上げることにより七七%の処理をしていただけることになるだろうと。そうしますと、その一〇〇から引けば、今二八を処理している独法は二三で済むということになりまして、仕事量が減る、仕事量を減らすという形で、今もうやっていただいているのはもう本当に一人当たりは筒一杯やっていただいているわけですが、そのように仕事量を減らすというところから、指定の工員数を引き下げるという手当てをしたわけでございます。これによって業務の新規検査を重点的にやろうと、あるいは街頭検査をやろうというふうなことで、仕事を重点化、効率化して、これでやっていけるだろうというふうに考えているところでございます。

○小林美恵子君 では、私、大臣に現場の話を御紹介したいと思います。

近畿検査部のなにも事務所ですね、検査コースを今六コース持っているようでございますけれども、なにわ検査場では二〇〇五年度には十六名体制で十六万六千四百台を処理をされてきました。ところが、なにわ検査場では、この人員削減となりますと、二名の削減とともに、検査コースの一コースの削減が検討されていると。よつて一コース当たりの処理台数といえますのは二万七千台から五千台増の三万二千台を超えるということになります。これでは私は厳正で確実な検査をやつぱりできない、これは現場の声でもございます。こうした現場を考えますと、大臣はこうした現場の声、どのように受け止められますか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 大臣申しましたように、今のその台数をそのままの形で同じ人員でこれを処理していくというのは、これはなかなか難しいことだと、このように思っております。そのため少しその独法の負荷というのを下げていく

ということが必要だろうと思っております。大臣答弁させていただきましたように、指定整備工場を受けていただく率を上げることによって、こうしたものについてのしわ寄せが現場に行かないように考えてまいりたいと、このように思っております。

○小林美恵子君 私、元々独法になる前は、予算の算定といえますが、積算はコース当たり二万七千台で三人、二コースで五人の配置だったんだそうですね。これが削減になりますと、先ほど申し上げたように、三万二千台の処理をせざるを得ない、これは本当にとんでもないことだと思ひます。

それで、指定整備工場の要件緩和という話を今出されておるわけでございますけれども、それがそういふふうな、何と申しますか、国交省が思うようになるかどうかというところがあるかと思うんです。

例えば、要件緩和をして例えば六千ほど増やすとかいろいろございまして、継続検査はなるべく民間車検場で行い、検査場では新規検査、構造変更検査、ユーザー検査、街頭検査に重点化するということもございまして。しかし、車検を民間車検場に出すか、認証工場に出すか、ユーザー車検にするか、選択するのはユーザーです。国交省の計画どおりに指定整備率がアップするかどうかは、これは分からないと思ひます。整備事業者も、要件緩和したからといって、先ほど設備投資、多額に掛かるというお話がございました。本当になつてくれるかどうか分からないと思ひます。そういう点でいきますと、検査場に持ち込む車両が減らないと、検査業務の質の低下は避けられないというふうな思ひが、これはどうですか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 私ども先ほど来この五人から四人に緩和することによって五ポイント程度の向上を見込んでおることを申し上げておりますが、現在の四人以上の工場はどれぐらいあつて、それがどれぐらい指定工場になつてくれるかという過去の経験等々を予測してこうした数字を出しているところでございます。予測でございますので、それは確かに、どうなるかというのはふたを開けてみないと分からないところでございまして、ある程度の指定整備工場での検査の比率というのは増えてくるものだと、このように思っております。またその環境整備なんかについても我々も努めてまいりたいと、このように考えているところでございます。

○小林美恵子君 では、その指定整備工場が増えたと申すとおっしゃつておられましたけれども、その整備工場への監査体制についてちよつとお伺いをします。

近畿運輸局内の監査人員とこの監査が対象となる整備工場の数を教えていただけますか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 平成十七年度末の数字でございますが、監査要員は四十七名でございます。それから、指定整備工場、民間車検場でございますが、これが三千九百六十五工場。それから、指定を取得していない、認証工場と申すんですが、これが八千三百五十五工場でございます。

○小林美恵子君 その四十七名で、合わせますと一万二千三百二十工場監査をするということになるわけでございます。

改めて確認ですけれども、この監査員の皆さんはこうした整備工場の監査だけが業務ではないです。別の業務も付加される場合がありますよね。

○政府参考人(岩崎貞二君) この四十七名の職員でございますけれども、主として整備工場の監査をやっておりますけれども、それ以外に、運送事業の運行管理者の研修でありますとか整備管理者の研修でありますとか、そうした業務なんか等々、他の業務もやりながらこうしたことをやっております。

○小林美恵子君 ですから、四十七名の皆さんでは整備工場の監査、ほかの業務も入つて本当に大変になるわけでございます。それで、整備工場が

増えますと一体どうなるのかということになると思うんですけども。今でも指定整備工場の検査員解任命令は五年前の三倍から二倍。それから、保安基準不適合車に不適証を不正交付した処分件数も三倍、四倍と増えています。増やしても監査が行き届かなくなるといのは目に見えていて、私は申し上げたいと思うんです。

今日の最後の質問でございますけれども、本改正案の二つ目の柱であります車検手数料の自己収入化、先ほどからも議論がございました。一つは、運営交付金の削減と検査手数料の見直しが表示されていますけれども、これは独立採算を目的とするものなのかどうか、これが一点ですね。

もう一つは、先ほどからも、検査手数料を自己収入にして運営交付金を削減すると手数料の値上げを行うということが御答弁ありました。それはつまり、手数料の値上げや、また検査場や事業所の統廃合、経費が掛かる離島の出張検査の縮小など、結局、将来国民へのサービスを低下していく、そういう方向を繰り返すことにならないか。この点御答弁願います。

○国務大臣(冬柴鐵三君) 最後の方から申し上げますと、自動車検査というのは広く全国の自動車のユーザーがそのサービスを受けるということでありまして、事務所設置に当たりまして、全国のユーザーが各地区において受検ができるように、当該地域の保有車両台数のみならず、最寄りの車検場までの距離、走行時間等の地理的な要件を考慮して事務所の統廃合をこれまでも行ってきたわけでありまして、基本的にこの考え方は今後も踏襲をして、全国のユーザーに不便を掛けないように、そういうことはきちんとやっていたらいいというふうな思っております。

それから、先ほどの四人以上にしたら本当に六千件もあるのかという話については、現在七千四百工場が、四人の整備士しかいない工場が七千四百あるわけです。したがって、その人たちは指定を受けたいけれども五人以上になっているから受けられないわけですが、それを四人ということに

しますと、七千四百工場が対象になってまいります。このうち、約八割の工場は申請されるだろうと。そうすると、七千四百掛ける〇・八は六千工場、これが申請をしてこられる。指定整備工場になっていただいて、そして全体の五割を処理していただけることになるだろうという推定で組み立てているわけでございます。そのようになるようにに我々努力をしていかなければならないと思っております。

それから、値上げの問題は、先ほど答弁申し上げましたけれども、近代化するために、約総額は六十億をちよつと超えるぐらいの規模の改革になると思っていますけれども、そのために二百円ないし三百円を、今千四百円のところを二、三百円上げていただくということでは何を何とかやっていますか、御理解をいただきたいと思いますというふうな思っております。

○小林美恵子君 質問終わります。
○湖上真雄君 社民党の湖上でございます。初めに、なぜ今、自動車車検独立行政法人を改定するのかを改めて御説明願いたいと思っております。また、改正することによってどのような効果があるのか、お伺いいたします。

○国務大臣(冬柴鐵三君) 今回の改正は、簡素で効率的な政府を実現するという行政改革推進法の趣旨を踏まえまして、検査法人の自主性、自律性を高めるためにその組織、運営について見直しを行おうとするものでございます。具体的には、罰則の適用についてみなし公務員規定の必要な措置を講じましたし、引き続き、公正かつ厳正な業務の実施を確保しつつ、検査法人の経営責任を高め、業務の効率化を推進しながらより高い審査の確実な実施を図っていききたい、そういうことを期待しながらこれを行っているわけでございますが、湖上委員の御質問に的確に答えられるかどうか分かりませんが、これは大きなこの政府の流れでございます。簡素で効率的な政府をつくらうというその大きな流れの一環

でありまして、改めて変える必要もないという立場なものですから、そういう質問をさせていただきます。次に、国交省は、非公務員型の見直しについて、暴力的、威圧的言動に屈することなく、厳正かつ公正な職務執行を確保することができよう、職員に公務員としての身分を付与し、受検者の理解と協力が得られるようにするとともに、公務員としての厳格な職務規律の対象とし、個々の検査官に公務員としての強い使命感を持たせることが必要であると主張されておりました。この主張は変わらないのかどうか。また、提出法案にあっても主張されたような内容がクリアされているのかどうか、お伺いいたします。

○湖上真雄君 私は、改めて変える必要もないという立場なものですから、そういう質問をさせていただきます。次に、国交省は、非公務員型の見直しについて、暴力的、威圧的言動に屈することなく、厳正かつ公正な職務執行を確保することができよう、職員に公務員としての身分を付与し、受検者の理解と協力が得られるようにするとともに、公務員としての厳格な職務規律の対象とし、個々の検査官に公務員としての強い使命感を持たせることが必要であると主張されておりました。この主張は変わらないのかどうか。また、提出法案にあっても主張されたような内容がクリアされているのかどうか、お伺いいたします。

○政府参考人(岩崎貞二君) 非公務員化になっても、厳正、効率、公正、中立、きっちりした審査をやるといふことについては是非それを継続していただきたいと思います。また、またやっていただけだと思っております。このように思っているところでございます。

制度的にも、先ほど来御説明させていただきましたとおり、みなし公務員規定の適用であります。引き続き、制度面でもそれがサポートできると、このように思っているところでございます。

○湖上真雄君 これまでの不当要求が多い業務の性格にかんがみ、個々の検査官に対して国家公務員としての厳格な職務規律を徹底させるため、不当要求にかかわる情報収集及びその共有化、類型化を図り、不当要求の対処法にかかわる教育を実施するとともに、不当要求にかかわる情報の警察への提供体制の強化等によって不当要求行為の徹底排除を図ることで厳正公正な検査を実施していただこうと思っております。職員の非公務員化で自動車車の厳正公正な実施、質の向上に不安が残るかどうか、お伺いいたします。

○政府参考人(岩崎貞二君) 一つは、処遇等につ

きまして、非公務員化になりまして今の処遇面と不利益が被らないような必要な措置を講じたいと思っております。それから、不当要求に対しまして、先生おっしゃっていただきましたような人な措置をこれまで講じているところでございますけれども、今後とも現場の声を聴きながら、より充実していくと、このことを考えていきたいと思います。それから、何よりもこうしたことについては職員の士気の高揚、意欲の向上、これが大切だと思っております。表彰制度を設けるとか、これまでもやっていたらいいと思いますが、この独法の幹部の方が現場を訪ねていって現場の声をちゃんと聴いてくるとか、それによって対策を講じていくとか、こうした総合的な取組が必要だろうと、このように思っているところでございます。

○湖上真雄君 国の歳出の縮減を図る観点から見直しを行うとして運営費交付金を削減する一方で、検査手数料を自己収入とする仕組みに変えることによって将来国民負担の増加を招くという懸念がありますが、そのようなことはないと言えるかどうか、お答え願います。

○政府参考人(岩崎貞二君) 検査手数料でございますけれども、先ほど来御説明させていただきましたとおり、検査の内容を充実するというのと、このために二、三百円程度の値上げを検討させていただいているところでございます。額としては少々値上げということになります。検査の内容をより安全なもの、より環境にいい車社会をつくっていくために必要なものと考えておりますので、そうした必要なものとして、若干させていただきますけれども、安全安心な車社会の維持につながるものと思っておりますので、そうしたことで国民に還元させていただくと、このように思っているところでございます。

○湖上真雄君 自動車検査独立行政法人を非公務員型の独立行政法人に変えることによつて車の安

全や環境を守るというシステムが崩壊するのではないかと心配されるわけでございますけれども、その見解はいかがでございますでしょうか。

○政府参考人(岩崎貞二君) こうした改正によりまして、独立行政法人の方が、先ほど来申しますとおり、引き続きつちりした厳正、公平、中立な審査をやつてもらうと、このように思つておるところでございますが、念のために制度的に申しますと、この検査制度、最終責任は国が負いますし、また独立行政法人に対しても、中期計画の認可でありましてか理事長の任命、解任とか、そうした国の監督制度も制度的には担保しております。

こうしたことでございますので、今回の改正で検査制度の根幹に影響を与えるものではないと、このように思つておるところでございます。

○洲上貞雄君 提出法案において、天災その他の事由により自動車及び検査対象外軽自動車が保安基準に適合するかどうかの審査を円滑に処理することが困難となつた場合において必要があると認めるときは、基準適合性審査を自ら行うことができることとするところとありますが、必要と認めるときとはどのような場合をいうのでございましょうか。また、どのような体制で審査を実施しようとするのでございましょうか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 例えば、独立行政法人の職員が争議権を行使する場合などを想定しておられます。その場合には国が直接行つと、こういうことでございますが、これまでも国が五年前までは直接やつておりましたが、この独立行政法人と国との間では現在も人事交流を行つております。

こうしたことから、審査業務の経験を有する職員が国の方にも多数おりますので、その中で、一定期間若干のサービステレベルは低下するかもしれませんが、審査という業務を続けられると、このように考えているところでございます。

いうのはお答えありましたかね。なかつたように思ふんですが、お願いします。

○政府参考人(岩崎貞二君) 具体的な人数でございませぬけれども、今、独立行政法人で検査をやつていられる人間が七百八十九名でございます。そのうち、争議権を行使できる検査要員数は六百九十八名でございます。この独立行政法人でスト時に職員可能な管理職は百二十八名おりますし、先ほど御説明をいたしました国の、今現在国の職員でございませぬけれども、過去に検査官なんかを発令されて審査業務の経験を有する者が本年度未現在で五百二十一名おります。この五百二十一名とスト時に職員可能な独立法の管理職、合わせますと六百五十名弱になりますので、争議権を行使できる検査要員数六百九十八とほぼ同一の数字になりますので、こうした職員が当たることによつて実施体制上問題ないと思つております。

○洲上貞雄君 それらの問題はこれから先の労使の問題になつてくるだろうと思ふんですが、その点はまた問題が起きたときに質問をさせていただきます。

交通運輸の規制緩和以降、交通運輸の事故件数が増加しているという現実を直視したときに、だれもが事故と規制緩和に因果関係があると思ふのではないと思ふ。実際、業界団体を始め国民から規制緩和の見直しの声が上がつてきているからであります。事故との因果関係を感じて不安から安全、安心に対する不安と不信からそういうものが出てきているのではないと思ふんです。

そしてまた、ここに来て、自動車検査独立行政法人を特定独立行政法人以外の独立法人に移行することは、単に公務員を非公務員化するということだけでなく、我が国の車社会に対する国民の安全、安心を失うことにつながるのではないと思ふんです。

これまでの規制緩和からやはり学ぶべきではないかと思ふし、やはり学ぶべきところはしっかり学んだ上で反省すべきところは反省をして、

国民の安全、安心をしつかり確保していくことが今国土交通省に求められていることではないかと思ふんです。

国土交通省は、提出法案によつて国民の安全、安心が本当に確保できる、また、更に高まると思ふのでございませぬでしょうか。

○国務大臣(冬柴鐵三君) 国民の安全と安心を確保するということは国土交通省の最高の使命であります。したがうして、自動車の車検制度の改正によりまして、国民の安全、安心というものがいささかでも毀損するようなことがあつてはならないと、これが大前提だと私は思ふ。現在、七千九百万台の車が走つております。こういうものが交通事故や大気汚染というふうな社会問題となるようなものを引き起こさないように我々は十分配慮しなければなりません。自動車の検査等を通じまして、車両の安全確保、環境保全を図り、国民の安全と安心を確保していくということは国土交通省の最大の使命でございます。

したがうして、これが独立行政法人となつて非公務員型のそのようなものになりました。この認識はいささかも変わるところはございませんし、また先ほど局長からも答弁をいたしましたように、この独立行政法人に関する法律等におきましてこの法人の中期目標の策定とか中期計画の認可とか、理事長の任命、解任、国の職員による立入検査というふうなことができるような手当てもしてあります。私は、この独立行政法人と国が一体となつて、先生御指摘の国民の安全、安心というものがおろそかにならない、もつとそれを目的に頑張つていく決意でございます。

○洲上貞雄君 終わります。

○委員長(大江康弘君) 他に御発言もないようです。から、本案に対する質疑は終局したものと認めます。

これより討論に入ります。御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願います。

○小林美恵子君 私は、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の討論を行います。

反対の第一の理由は、自動車検査独立行政法人の役職員の非公務員化は、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す。

今回の自動車検査独立行政法人の見直し作業の過程では、国交省自身も同法人の非公務員化には問題があるとしていました。安心、安全よりも財政・人員削減を優先させる施策では、車検制度への信頼性は確保できません。

反対の第二の理由は、運営費交付金の削減を目的に審査手数料の自己収入化が行われれば、国民サービスの低下を招きます。

審議の中でも、国交省は検査手数料の値上げを考えていることを明らかにしました。また、離島への出張審査業務など、縮小、廃止も懸念をされます。

本改正案には以上の問題点があり、反対であることを表明いたしまして、討論をいたします。

○委員長(大江康弘君) 他に御意見もないようです。から、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。

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賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(大江康弘君) 多数と認めます。よつて、本案は多数をもつて原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

この際、藤本君から発言を求められておりますので、これを許します。藤本君。

○藤本祐司君 私は、ただいま可決されました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し、自由民主党、民主党・新緑風会、公明党及び国民新党の各派共同提案による附帯決議案を提出いたします。

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、本法の施行に当たり、次の諸点について適切な措置を講じ、その運用に遺憾なきを期すべきである。

- 一、自動車検査独立行政法人の非公務員化に当たっては、独立行政法人の見直しの趣旨を踏まえ、経営の一層の合理化、効率化と経費の削減に努めること。
- 二、自動車の基準適合性審査に係る手数料等の改定に当たっては、独立行政法人見直しによる業務の効率化の成果が反映されるよう努めること。
- 三、自動車検査独立行政法人の非公務員化に伴い、その長及びその他の役員を選任においては、適切な人材が広く内外から起用されるよう、十分配慮すること。
- 四、指定工場の許可基準の規制緩和に当たっては、指定工場間の競争激化が自動車検査水準の質の低下等を招き、安全性が損なわれないよう、国は監督体制を充実すること。
- 五、不正車検の再発防止を図るため、国は民間車検場に対する監査体制を強化するとともに、その抑止策についても万全の措置を講ずるよう努めること。

以上でございます。

何とぞ委員各位の御賛同をお願いいたします。

○委員長(大江康弘君) ただいま藤本君から提出されました附帯決議案を議題とし、採決を行います。

本附帯決議案に賛成の方の挙手を願います。

(賛成者挙手)

○委員長(大江康弘君) 多数と認めます。よつて、藤本君提出の附帯決議案は多数をもって本委員会の決議とすることに決定いたしました。

ただいまの決議に対し、冬柴国土交通大臣から発言を求められておりますので、この際、これを許します。冬柴大臣。

○国務大臣(冬柴鐵三君) 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たい所存でございます。

ここに、委員長始め理事の皆様方、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。

○委員長(大江康弘君) なお、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(大江康弘君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(大江康弘君) 次に、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。

政府から趣旨説明を聴取いたします。冬柴国土交通大臣。

○国務大臣(冬柴鐵三君) 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、その売上げを通じ、船舶関係事業の振興を始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。

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適確に対応するため、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在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在り方について、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。

○委員長(大江康弘君) 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。
午後三時二十八分散会
三月二十七日日本委員会に左の案件が付託された。

一、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(第二十二条の二)
第五章 雑則(第二十二条の十一―第二十六条の二)
第六章 罰則(第二十七条―第四十条) 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」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

一、モーターボート競走法の一部を改正する法律案

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条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。）

第四條第一項中「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、同條第四項中「競走場」を「モーターボート競走場」に改め、同條第六項中「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、第一章同條の次に次の一條を加える。

（場外発売場の設置）

第四條の二 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、

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。）でなければならない。

4 前條第五項及び第六項の規定は第一項の許

可について、同條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。

第五條中「前條第一項の許可を受けて設置され又は移転された」を削る。

第七條中「入場者」を「競走場への入場者」に改め、同條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。

第八條（見出しを含む。）中「勝舟投票券」を「舟券」に改め、同條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他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）を用いて、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載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。

第九條の前の見出し中「勝舟投票券」を「舟券」に改め、同條中「左の各号の一」を「次の各号のいずれか」に、「勝舟投票券を」を「舟券を」に改め、同條第三号中「勝舟投票券」を「舟券」に、「従う」を「従事する」に改める。

第九條の二中「学生生徒及び」を削り、「勝舟投票券」を「舟券」に改める。

第九條の三「中」の四種を（以下この条及び第十二條第四項において「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、同條を第九條の四とする。

第九條の二の次に次の一條を加える。

（勝舟投票類似の行為の特例）

第九條の三 施行者の職員は、第二十七條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、

第十條第一項中「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、同條第二項中「勝舟投票券」を「舟券」に改め、同條第三項を削り、同條第四項中「場合」の下に「（次条第三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、同項を同條第三項とし、同條第五項中「勝舟投票券」を「舟券」に改め、同項を同條第四項とし、同條の次に次の一條を加える。

第十條の二 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（以下この条において「加算するもの」とする。）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、前條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條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。

第十一條中「前條」を「前二條」に改める。

第十二條第一項中「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、同條第二項中「勝舟投票券」を「舟券」に改め、同條第三項中「左の各号の一」を「次の各号のいずれかに改め、同項各号中「勝舟投票券」を「舟券」に改め、同項各号中「前二項」を「前各項」に、「勝舟投票券」を「舟券」に改め、同項を同條第六項とし、同條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つた場合には、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。

第十三條中「第十條」の下に「及び第十條の二」

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「競走場への入場」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、競走の開催ごとに、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。

1 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とが確実であると見込まれること。

2 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ず、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ないものとする。

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「次の業務を行なう」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「二」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、「三万円」を「三十万円」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。
第三十八条中「二十万円」を「二百万円」に改める。

第三十九条中「十万円」を「百万円」に改める。
第四十条中「次の各号に」を「次に」に、「三万円」を「五十万円」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、売上金の額の千分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、売上金の額の千分の九百七十六が五億九千万円未満となるときは、当該売上金の額と五億九千万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、売上金の額の千分の九百六十八が十一億七千万円未満となるときは、当該売上金の額と十一億七千万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、売上金の額の千分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、売上金の額の千分の九百三十二が二十八億四千四百万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）第二十二條の七」を「船舶等振興機関（第二十二條の二）第二十二條の十四」に、「第二十二條の十一」を「第二十二條の十五」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。

第十九条の見出し中「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。

第四條の二 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いない場合には、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 役員のうち次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

六 第十九条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うときは、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。

(役員を選任及び解任)

第二十二條の六 船舶等振興機関の役員を選任及び解任は、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る。

(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

船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げ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。

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に次の四条を加える。

(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、船舶等振興業務に關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 指定に關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

改め、同条中「ものの外」を「もののほか」に改め、同条を第六十三条とする。

第二十五条の二中「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、同条を第六十二条とする。

第二十五条第一項中「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、同条を第六十一条とする。

第二十四条を第六十条とし、第二十三条の二を第五十九条とする。

第二十三条第一項中「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、同条を第五十八条とする。

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、同条を第五十七条とする。

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条とする。

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、同条を第五十五条とする。

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。

第四節 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、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関する計画が、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関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っている場合には、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 第四十二條第一項の規定により指定を取らないうちのうちに次のいずれかに該当する者がないこと。

イ 禁錮以上の刑に処せられ、その刑の執行を終り、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

六 役員のうち次に次のいずれかに該当する者がないこと。

一 禁錮以上の刑に処せられ、その刑の執行を終り、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。

第三十三條 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、競走に使用するボート及びモーター、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必要な業務

第三十四條 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、競走に使用するボート及びモーター、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。

（役員及び職員の地位）

第三十五條 競走実施機関の役員は、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。

（役員及び職員の地位）

第三十六條 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）

第三十七條 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。

第二十条の二中「行なう」を「行う」に改め、第三章中同条を第三十一条とする。

第二十条の見出し中「モーターボート競走会」を「競走実施機関」に改め、同条中、「モーターボート競走会」を、「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、「第二十六条第二項」に改め、同条を第二十九条とする。

第十九条の四第一項中「第十九条の二」を、「第二十六条」に改め、同条第二項中「第十九条の二」

第二項を「第二十六条第二項」に改め、同条を第二十八条とする。

第十九条の三を第二十七条とする。

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「第二十八条」に改め、同条を第二十六条とし、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、「第十九條の三」を「第二十七條」に改め、同条を第二十五条とする。

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条とする。

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、同条を第二十三条とする。

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、同条を第二十一条とする。

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「第十三條」に改め、同条を第二十条とする。

「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、同条を第十一条とし、同条の前に見出しとして「(舟券の購入等の禁止)」を付する。

第八条を第十条とする。

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「左の各号に」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」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条とする。

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
(第一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条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でこの法律の施

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条の第二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」という。)第三十二条の二第一項の規定による指定及びこれに関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第三十二条の二及び第三十二条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第三十二条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、同法の施行の日前日までの間における第二条による改正後の法第三十二条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)第三十四条の財団法人」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)第三十条の規定にかかわらず、第二条による改正後の法第三十二条の三第二項の規定により委託を受けた業務を行うことができる。

(第二条の規定による改正に伴う関係法律の一部改正)
第八条 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(昭和三十七年法律第三百十九号)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

(第二条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)
第九条 前条の規定の施行前に同条第二号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。

第十条 附則第八条の規定の施行前に同条第三号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。

第十一条 附則第八条の規定の施行前に同条第四号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条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条第二項に規定する個人情報の取扱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条第三項に規定する保有個人情報(自己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。
(第三条の規定による改正に伴う経過措置)
第十二条 第三条の規定による改正後のモーターボート競走法(以下「第三条による改正後の法」という。)第三十二条第一項の規定による指定及びこれに関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、第三条の規定の施行前においても、第三条による改正後の法第三十二条及び第三十四条の規定の例により行うことができる。

第十三条 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、第三条の規定の施行の時に解散するものとし、その一切の権利及び義務は、その解散の時において第三条による改正後の法第三十二条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 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。

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 第三条の規定の施行の際現に同条の規定による改正前のモーターボート競走法第六条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に出場する選手、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、第三条による改正後の法第七条の規定により競走実施機関に登録されたものとみなす。

第十四条 前条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取得税については、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。

第十五条 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条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条による改正後の法第三十二条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）第三十四条の法人」と、第三条による改正後の法第四十四条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「民法第三十四条の法人」とする。

第十六条 犯罪の国際化及び組織化並びに情報処理の高度化に対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）の施行の日が第三条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）別表第二十四号の規定の適用については、同号中「第二十七条」とあるのは「第六十五条」と、「第三十四条後段」とあるのは「第七十二条後段」とする。（第三条の規定による改正に伴う関係法律の一部改正）

第十七条 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）
第十八条 この法律（附則第一条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）
第十九条 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。

平成十九年四月五日印刷

平成十九年四月六日発行

参議院事務局

印刷者 国立印刷局

D