

舟山やすえ レポート

www.y-funayama.jp



発行元：舟山やすえ事務所
〒990-0039
山形県山形市香澄町3丁目2番1号
山交ビル8階
TEL：023-627-2780
FAX：023-674-0278

Vol.26
2020年
4月1日号

※国難克服に向けて、国会で活発な議論を！

予算委員会～NHKテレビ入り～で質問

3月16日に開催された予算委員会集中審議（テーマは新型コロナウイルス対応等現下の諸課題）で安倍総理はじめ関係大臣に質問しました。質疑の概要をまとめましたので、是非ご一読ください。



税金を使う以上、政策の効果分析を

消費増税による反動減対策として実施中で、コロナ関連の緊急経済対策として期間延長が取り沙汰されるキャッシュレス・ポイント還元事業について、所得格差や地域格差の拡大の懸念があることを指摘しました。また、事業延長の是非の判断には、税金投入(約7千億円)の費用対効果の検証が必須である旨を指摘したところ、安倍総理から、検証を約束する答弁を得ました。

甘すぎる税収見込額の再考を

令和元年度補正予算で2兆円もの税収減額補正が行われた点からも、「過去最高の税収」と謳う来年度予算案が非常に甘い見通しによるものであることを指摘し、税収見込額算定の根拠を麻生財務大臣に質しました。その上で、税収減が地方交付税の配分に影響して、地方にしわ寄せがいくことがないように、慎重な対応を求めました。

休校要請、イベント自粛の出口戦略を

いつまでこの状況が続くのかという国民の不安に応えるために、休校要請やイベント自粛を終えるまでの「出口戦略」を明確にすべきことを訴えました。安倍総理からは、明確な時期の言及は避けられたものの、「専門家の意見を聞いて判断していく」旨の答弁がありました。

「全て補償」という明確な宣言を

政府の自粛要請で先行き不透明にも関わらず、具体的な対応策は後回しです。自営業者やフリーランス、楽団、劇団、文化活動の関係者をはじめ、多くの皆様から不安の声が上がり、突然の内定取消しに悩む学生もいることを訴えました。「全て補償する」「安心してくれ」との明確なメッセージが重要であり、早急な具体策実行を求めました。

コロナ以前から景気は既に下り坂

新型コロナウイルス感染症の拡大により、世界同時株安の様相を呈している金融市場の混乱や実体経済の悪化を指摘した上で、安倍総理の景気への現状認識を質しました。また、経済指標の悪化について、パネルを使って具体的に示し、そもそも感染発生以前の昨年から日本経済が赤信号状態であったことを厳しく指摘しました。

その上で、不景気下での消費増税でとどめが刺された状況にあったことを認めて、「極めて厳しい」という認識に立たない限りは、今後、正しい経済対策を打つことはできないと、安倍総理に強く釘を刺しました。

🍒 経済的損失の把握と大胆な対策の実行を

政府の自粛要請による経済的損失を試算しているかを尋ねたところ、「算出していない」との危機感に欠ける答弁でした。

諸外国が兆単位の対策を既に打ち出し、日本でもリーマンショック後は12兆円もの財政措置を講じていたことを指摘した上で、融資にとどまらず、**減税や現金給付、支払猶予**など、迅速かつ大胆な対応を求めました。

🍒 森林環境譲与税の配分基準見直しを

森林面積がほぼゼロで、林業費支出がゼロの大都市（横浜市、大阪市、名古屋市）が、譲与額で全国トップテンに入っている実情を指摘しました。

森林環境譲与税を自治体に配分する基準で、人口が3割とされていることが要因であり、「**森林の整備及び促進**」という制度目的に**適った支出となるように、譲与基準の見直し**を迫りました。

これに対して、高市総務大臣から、「附帯決議も踏まえて、施策の実施状況を見極めて見直しを検討する」旨の答弁を得ました。

🍒 大和堆違法操業、現場の窮状を訴える

日本海、特に大和堆周辺の外国船による違法操業の影響もあり、**イカ漁の水揚げが激減**している問題について、政府の対応を質しました。

水産庁の取締船や海上保安庁の巡視船による警告、放水に頼るのでは全く不十分です。

外務省から関係国に対して、違法操業の指導・取締りを働きかける他、内閣に設置されている**総合海洋政策本部が危機感を持って対応するよう**に、本部長である安倍総理に求めました。



国土交通委員会質問～またもや規制改革推進会議が横やり



3月18日に、30分間の持ち時間で国土交通委員会にて質問を行いました。

今回の質問では、「近海中規模漁船の海技士の乗組み基準の見直し」の問題を主として取り上げました。

自動車運転には、バイク、普通自動車、大型自動車など、種類によって異なる自動車運転免許証が必要のように、船舶の運行には、その大きさによって異なる資格が必要です。

大きくは20トンが境となっており、20トン未満は、「小型船舶」、20トン以上は「大型船舶」と分けられ、それぞれ、資格制度が大きく違います。

平成30年6月の「規制改革実施計画」の中で、20トン以上長さ24メートル未満（80トン未満）の漁船について、「海技資格のあり方を検討すべし」とされたのを受け、国土交通省と水産庁で「検討会」を設置し、調査等の段取りを進めていました。

しかし、第1回の検討会が終わったところで「規制改革推進会議」の横やりが入り、工程表も段取りも無視する形で、いきなり大幅な規制緩和ありきで議論が進められてしまいました。

その結果、従来は航海士と機関士の合計2名の乗船が必須だったのに対して、小型船舶操縦士1名のみでも航行可能とする規制緩和が、現場の声を聞かないまま、半ば強引に決定されました。

漁船の乗組員からは、安全面の不安から要件緩和に懸念の声が上がっています。

規制改革推進会議の議長代理が水産ワーキンググループにおいて、現状を説明する国土交通省の課長を恫喝する議事録も残っています。

この問題は、漁船の乗組み基準をどうするかという個別の問題にとどまらない、**規制改革推進会議の、結論ありきの強引な物事の決め方**そのものに直結します。これまでも同様の批判が与野党双方から何度も起きていました。

私からは委員長に対し、「このようなルール無視の強引な決定過程は、立法府として看過できない。委員会としても問題提起すべき」と依頼、現在、理事会で協議しています。