

参議院運輸委員會會議錄第十三号

昭和三十九年三月十七日(火曜日)
午前十時四十五分開会

出席者は左のとおり。

委員長
理事

委員

米田 正文君
金丸 富夫君
谷口 慶吉君
天坊 裕彦君
吉田忠三郎君
江藤 智君
木暮武太夫君
河野 謙三君
野上 進君
平島 敏夫君
村松 久義君
相澤 重明君
大倉 精一君
岡 三郎君
小酒井義男君
中村 正雄君

国務大臣

運輸大臣

政府委員

運輸政務次官

運輸大臣官房長

運輸省航空局長

運輸省観光局長

事務局側

常任委員

会専門員

説明員

運輸省航空
局航務課長

綾部健太郎君
田邊 國男君
佐藤 光夫君
栃内 一彦君
梶本 保邦君
吉田善次郎君
浜田 幸晴君

運輸省観光
局計画課長 小林 正典君
運輸省観光
局業務課長 見角 修二君

本日の會議に付した案件
○運輸事情等に関する調査
(航空事故に関する件)

○旅行あつ旋業法の一部を改正する法律案(内閣提出)

○國際觀光ホテル整備法の一部を改正する法律案(内閣提出)

○中小型船舶造船業合理化臨時措置法の一部を改正する法律案(内閣提出)

○地方自治法第五十六條第六項の規定に基づき、海運局の支局の出張所の設置に關し承認を求めの件(内閣送付、予備審査)

○委員長(米田正文君) ただいまから委員會を開会いたします。

まず、運輸事情等に関する調査を議題といたします。

航空事故に關し、運輸省当局から發言を求められましたので、これを許します。浜田航務課長。

○説明員(浜田幸晴君) ただいままで私どものほうで調査いたしました結果、判明いたしました事故につきましては、ただいまお手元にお配りいたしました刷りもので大体の概要を尽くしてございますので、一応読ませていただきます。

富士航空株式會社所屬ビーチャクラフト式C-118S型機の事故について

一 事故の概要

富士航空株式會社所屬ビーチャクラフト式C-118S型(陸上双発・六旅客座席)JA五〇二八は、昭和三十九年三月十六日、機長三宅一郎外一名が乗り組み、旅客五名を乗せ、同社の三〇一便(鹿児島―中種子)として十時五十分ランブアウトし、鹿児島空港の滑走路三六から離陸を開始した。離陸滑走開始後間もなく滑走路の東側に逸走し、右回りにほぼ一回転して墜落した。

この事故で旅客中の一名が全治十日程度、他の一名が四日程度の打撲傷を負った。

二 航空機の要目及び経歴

発動機二基(四五〇馬力、巡航速度二四八ノット、航続距離一、五七六ナット、耐空証明の有効期間自昭和三十八年十二月十七日至昭和三十九年十二月十六日、製造年月日一九四五年(昭和二十年)六月二十七日、製造後飛行時間八、五九七時間、前回大点検後の飛行時間七六二時間、前回点検後の飛行時間六五五時間。

三 機長及び副操縦士の略歴及び最近の飛行時間

機長 三宅一郎 昭和五年九月十三日生、昭和三十一年七月防衛庁海上自衛隊入隊、昭和三十八年九月富士航空株式會社入社、総飛行時間二、二一七時間(内海上自衛隊二、〇三八時間、富士航空一七三時間)、上級事業用操縦士第二

二〇号(昭和三八・一一・一五)。

副操縦士 佐藤勝己 昭和三十三年三月十七日生、昭和三十四年一月防衛庁海上自衛隊入隊、昭和三十七年十月富士航空株式會社入社、総飛行時間八九九時間(内海上自衛隊五〇六時間、富士航空三九三時間)、事業用操縦士第一二五一号(昭和三七・一二・一一)。

四 氣象

概況 快晴、風向 北西、風速十五ノット(突風二十二ノット)、視程二十哩。

五 富士航空株式會社の概要

創立年月日 昭和二十七年九月十三日、社長名 松嶋喜作、資本金十億八千万円。事業内容、路線、東京―高松―大分―鹿児島、鹿児島―種子島、鹿児島―屋久島、種子島―屋久島、新潟―佐渡島、大阪―新潟。免許業種、定期航空運送事業、不定期航空運送事業及び航空機使用事業所有機材、コンベアCVR-114型一機、D・Hヘロン一機、ビーチャクラフトC-118S一機(今回の事故機)、パイパーA-100一機、セスナ一七二一機、ベル四七G四機、シコルスキーS-62一機。所屬航空従事者、操縦士四三名、整備士二名。

六 とりあえずの事故防止措置

1 富士航空株式會社から、事故の続発にいかんがみ、運航及び整備について全面的に再検討を行なうため、全路線の運航を本十

七日から一時中止したい旨の申し出があったので、これを了承した。

2 当局は、右の再検討に際し、同社の東京基地及び鹿児島基地に係官を派遣してこれを指導するとともに、機長の技能の再審査、航空機の整備状況の再点検等を行なうこととした。

以上が概要でございます。

○政府委員(田邊國男君) 今回の富士航空の事故は、再度にわたるものでございまして、前回も多数の死傷者を出しました。今回は、乗客につきましても、負傷程度でとまりましたけれども、前回も、當委員會におきまして、航空機の安全性につきまして、先生方、各方面からの非常な御注意、御指摘を賜りました。運輸省といいたしましても、最善の努力を払ひまして、事故の原因、また操縦士の実情、実態調査につきまして、その原因を究明中でございますが、その中におきまして、再度かかる事故を起こしましたことは、まことに申しわけないわけでございまして、特に、富士航空につきましては、四月一日をもちまして合併する会社でございまして、私も、この富士航空につきまして、非常に特段の注意を払っている際にもかかわらず、かような事故が起きましたことは、まことに残念でございますし、また航空に対する非常な不安感を国民全体に与えることは、まことに申しわけないわけでございまして、運輸省といいたしましては、こういう不幸事が相次いで起こるとい

うことにつきましては、今後一段の注意を払うとともに、やはり、民間航空の運営、また経営、あらゆる面につきまして再検討を加えることはもちろんのこと、国内線の整備拡充ということ、これを機会に、真剣に、十分検討を加えまして、かかる事態が再度起きないように、最善の努力を払うつもりでございます。まことに、今回の事故につきましては、申しわけないと考えております。

○委員長(米田正文君) 御質疑のある方は、順次御発言願います。

○吉田忠三郎君 たいだいま報告があり、政務次官から、再度このようなことが起きないようにと、こういう、ある意味におきましては、遺憾の意、今後の決意のようなものを述べられましたが、先般の委員会におきまして、私は、大分空港における航空事故の問題をとらえまして、いろいろ質問したり、あるいは要望、注意を喚起をいたしておったところでありましたが、またまたこういう事故が起きたということに對しては、たいへん私は遺憾にたえないと思ひます。しかも、事故が起るたびに、たいへん遺憾である、今後かようなことが起きないようにと、何かのうたい文句のような、きまり文句のような政府の答弁、あるいは決意と、そういうものが述べられまして、この点で、私も、まことに機械的であつて、事務的だと思ひます。前の委員会でも、運輸大臣は、新たな事故を撲滅すると、こういう強い態度を示されました。これに関連いたしまして、免許等の基準についても、各委員からそれぞれ質問を行ない、あるいは答弁を行ない、あるいはまた意見を

申し上げてきたところでありました。私は、前の委員会における運輸大臣の答弁、決意からしても、こういうたびたび事故を起こすような航空会社に――この資料では、何か自発的に当分運輸を中止をして整備に専念したい、そのことを運輸省は了承したと、こう書いてありますけれども、私は、こんな程度ではなまぬい、国民は決して安心をして航空機というものを、富士航空のみならず、全日本の航空業界まで信頼をしない、こういうことにならうと思ひますので、先般の運輸大臣の決意にもございましたように、この際は免許を取り消す、こういう手段に私は政府として出るべきだといふふうに思ひますが、こういう点いかがでしょうか。

○政府委員(田邊國男君) 吉田先生からの御指摘、私もまことに相共鳴する点が多々ございます。たまたま近く合併する段階にまいつておりますし、富士航空からも、当分の間運輸を中止したいと、こういう申し出がございまして、できるだけ私も吉田先生の仰せに沿うようにひとつ考えてまいりたいと思ひております。

○河野謙三君 ちよつと単刀直入にお尋ねしますが、こういう会社が今度合併しますね。合併して、一体どれだけの会社が優秀な内容を持つようになるのですか。合併のしかたですね。私はこの前も申し上げましたが、マイナスをいくつ三つ寄せたつて、四つ寄せたつて、ちよつとプラスにはならないので、たとえばこの前の藤田航空が全日空に合併したという場合には、確かにわれわれの納得のいくつようなプラスがありますよ。しかし、今度は、たい

した会社じゃないのが寄り合つていつて、合併のしかたが悪ければ……、たとえば、赤字を全部切り捨てて、それで資本を新しく持ち寄つて、それで資本的にも内容を充実する。操縦士その他の従業員も、ただ心を新たにしたいだけじゃだめですよ。質的に従業員も充実するといふ何かがあるのだと思ひますがね。ただ三つ寄せたといふだけでは、ちよつと安全にはならない。むしろ私は不健全になると思ひます。むしろ私は不健全になると思ひます。むしろ私は不健全になると思ひます。むしろ私は不健全になると思ひます。

○政府委員(田邊國男君) 今回の合併につきましましては、ローカル線が非常に採算が合わない、それを今日まで無理をして会社経営をしておりますので、操縦士等の待遇の問題、また経営バラノスの問題等を見ましても、きわめて不安定でございます。そういう意味から、今回三社が合併をいたしました新会社になるわけでございまして、政府もこれにつきましては態度をいたしておるわけでございまして、当然ローカル線の経営というものが、ある程度採算に乗るような路線をやはり与えるといふことでなければ私は航空会社の健全な運営にはななぬと考へております。現在、日航は主として国外線、それから全日空、今回の合併をいたしましたのが日本国内航空株式会社という新社名で発足するわけでございしますが、できるだけ国内線の採算の合うよう

に、路線を、やはりある程度政府もそれに協力をしてやつていく、そうして運営をいたしませんと、従来とも何ら引き続いて変化はないという結果になるわけでございしますが、しかし、資本も充実をしてまいりましたし、また政府のできるだけの協力と、そして援助によりまして、採算の合う路線を運輸省としては考へなければならぬ、かように考へております。また具体的にどこをどうするかという問題までは出しておりませんけれども、そういう考へ方に基づいて合併を進めておる、こういうことでございします。

○河野謙三君 政府委員の方に伺いたのですがね、合併の条件です。四月一日から合併するのでしょう。合併の条件ができておるのでしょうか。赤字会社ばかりでございしょう。いままでの赤字会社が赤字を持ったまま一緒になるのでしょうか。少なくとも、三つが一緒に将来採算がよくなるまでには、二年、三年かかりますよ。その間、こういうような――こう言つては何ですが、ぼろの飛行機をみなで持ち寄つて、赤字を持ち寄つて、そうしてこうやつても、何のことはないじゃありませんか。私はきのうの新聞を見て驚いた。あの飛行機は、風に弱い飛行機だとか書いてある。風に弱いと、雨に弱いとかいう飛行機が一体あるのですか。ですから、合併条件です。合併をして、赤字を切り捨てて、そうして

もつと優秀な飛行機、いままでのこういうようなものはやめてしまつて、新しい飛行機で出直すと、全く新しい会社をつくるのだと、具体的に言うならば、全日空程度の民間会社になるんだと、持っている飛行機もそういうものに全部するのだといふことなのかどうなのか。重ねて申しますが、赤字を持ち寄つていままでのぼろ飛行機を持ち寄つたつて、何のことはないじゃな

いですが。私はその点を憂へるのです。合併条件は具体的にどういふふうになつてゐるのですか。政務次官、担当の人でいいですよ。

○政府委員(田邊國男君) 航務課長から、その内容がわからないのです。○河野謙三君 それでは資料をいただきますが、合併条件についてひとつ詳しく御説明をこの次にしていただきたくと思ひます。政務次官、私はしつと申すけれども、これは国民の常識だと思ひます。これは国民の常識だと思ひます。これは国民の常識だと思ひます。これは国民の常識だと思ひます。

○江藤智君 閣下。なるべく簡潔に願ひます。

○江藤智君 新会社の合併につきましては、これはこの次に運輸省から御説明願ふことにしまして、かりにこれまでの赤字などは切り捨て、りっぱな会社をかりに四月から発足させるにしても、一方においては事故が御承知のように続発しておるわけですから、路線六社というものが、みな非常にわずかの路線を長い間やつておりますから、非常に疲弊をしておるといふことは事実で

す。そこで、富士航空は、幸いに、みづから経営を一時やめて、自分で徹底的な検討をしたいという申し出があるようでございますが、監督官庁としての運輸省としては――運輸省はもとよりでございますが、ひとつこういう方面においては何といつても非常に優秀な操縦士を訓練する機関を持っております自衛隊などとも十分に協力をして、日本の航空技術というものを集結して、徹底的にひとつ調査をする、こういうような考え方を運輸省としてお持ちであるかどうか、この点をお伺いしてみたいと思います。

○政府委員（田邊國男君）　ただいま江藤先生の御指摘になりました問題につきまして、先般運輸省におきまして、いろいろと協議をいたしましたので、

○江藤智君 実には、五年半前に全日空 DC3 が下田沖で落ちましたね。それを契機にいたしまして、これじゃいかぬというわけで、内閣にはそういう事故対策の審議会をつくって、そうして機種の一には国庫補助を出す、日航からは技術的な援助をやる、あるいは国内の幹線についても、従来は日航が独占しておったものを、半々ぐらいにまで路線を与えて育成するというように、非常に努力をやってきた。まだ十分ではありませんが、しかし、これだけの事故におきましても、これだけの努力を払って、全日空というものに力をつけたわけでございますが、昨年以來からは、それよりひどい六回も立て続けの事故でございますから、ひとつ運輸省としても、おびなりの対策じゃない

○相澤重明君 関連して。先ほど河野委員から資料要求がありました。私も資料を一つお願いしたいと思うのですが、新合併会社の操縦士、整備士、スチュワーデス——乗客掛ですね、そういう人たちの数と平均ベース、勤続年数、それぞれを区分して教えていただきたい。これは資料要求です。

それから、いまの江藤委員の質問に、政務次官のお答えがありました。少しその点についてはひとつ根本的な議論をいつか一度やってもいいと思ふのです。私は実はむしろ非常に奇異に感じておるのは、民間航空会社の操縦士というのは自衛隊の者が比較的多い。私は、戦闘訓練をしておる航空士と、民間輸送の場におけるところの航空士とは、少し違うと思ふ。たとえば、これはもう三、四年ばかりに前にも一度、国鉄のドライバ——国鉄の機関士の養成の問題について、自衛隊の機関士養成という、自衛隊の機関士の教育という問題を当委員会に取り上げたことがあります。こういう問題につ

か。これは、前回の九州班の人たちが現地調査の結果、宮崎の航空大学の機能というものはまだ少ない、もっと大きくしろ、もっと魂を入れろ、こういう御指摘があったことと私は思うのです。そこで、この事故を見てみると、そういう操縦士、機長、こういう人たちの飛行時間の経歴の中に、自衛隊の勤務時間、飛行時間というものがきわめて多く出ておって、これだけの滞空時間があるからこれはだいじょうぶだというような印象のもとにも今後の民間航空というものが続くとなると、私は一つそこに疑問点が出てきはしないかと思うのです。戦闘訓練の場合

○岡三郎君　先般出張で種子島へ行ってきたので、この事故は非常に印象が強いのであるが、非常に損害が軽微であつたことは不幸中の幸いだと思いますがね。しかし、年々飛行機の旅客がふえている。そうするというと、飛行機がそこから出るといふことになる、お客はその機種が安全であるかどうかは別にして乗らざるを得ない——急用の場合がありますからね。そうするといふと、たまたまわれわれおつていないから安心しておるのだが、安心しておるように見えるのですけれども、かりに運輸省の役人とか、国会議員がおつてたとすると、こんなこと

ろの騒ぎではないと思います。一般の民間人が落ちたということでは済まぬ。そういふ点で、一体、いま操縦士の問題も出ていますが、操縦士が四十三名、整備士が二十二名、こういう程度でいいものなのかどうか。よその会社に出すんでしょけれども、全体から言つて、十億八千万円で飛行機を飛ばすなどということ自体、運輸省はどういう心がまえで許可をしたのか、私はそのことを聞きたいと思うのです。十億八千万円で安全飛行ができるというふうにお考えになっておられるのか。飛行機一台、ちょっとした飛行機は億になるでしょう。そうするといふと、これを回していくのに、十億八千万円程度の資本金で、借り入れ金がいふん多いとすれば、利息も払わなければならぬという事になるれば、根本的にそこにもう事故の原因があるのじゃないかというふうな考えが、しかもその弱体会社に先般東京―高松―大分―鹿児島という長距離路線を許可したんでしょ。これはヒルトン・ホテルかどうかで御披露したのだから、知つていふと思ひます。そういう弱い会社に対して長距離のこういう航路を最近において許可した、こういう点について、一体どういふところに基準を置いて許可しておられるのか。それだけの内容を持った飛行機会社なのかどうか、こういう点について、ひとつ新路線を決定する場合の認可条件とか、あるいは十億八千万円程度で、それだけの飛行機でもって、各いろいろな機種を一つ機ずつ持っているけれども、こんなことで安全航空ができるのかどうか、常識的な点で私は聞きたいと思うのです。

何かなんだかわけがわからぬような名前の飛行機が一ぱいあって、そんなことを言うとおこられるかもしれぬけれども、パイパー・アパッチとか何とか、よく知らぬけれども、とにかくちょっと役に立ちそうもないような飛行機の古き―おこった飛行機も昭和二十年でしよう。もう十九年もたっているのだから、こんな科学の進展の時期にこれでもいいのかどうか。風に弱いかへちまといつても、人間が乗るんだから、根本的に、いま言ったように、十億八千万円という会社を許可したという基本問題、だれの大臣のところにこれは許可したのか、これをひとつ聞いておきたいと思ひます。

○政府委員(田邊國男君) この許可の問題でございますが、これはちょうど航空局長が参りましたから答弁させていただきますかと思ひますが、私の考え方といたしましては、やはり当時ローカル線、いわゆる民間航空を育てていくという考え方に立ちましてローカル線の許可をした時代があったわけでございますが、先般以来の事故を考えまして、やはり航空事業というものは人命を預かる大事な輸送機関ですから、こういう事業につきましては、私は非常に慎重で、そして経営が健全にいくような路線と機種を持った会社でなければ許可をしないという方針でございます。こういう考え方を強く持っております。現在の運輸省といつたしまして、そういう考え方で進んでおられるわけでございますが、あとは局長がよろしく参りましたので御答弁させていただきますかと思ひます。

○岡三郎君 私の聞こうとするのは、田邊政府次官からお答えがあったのですが、事故があつても、航路が開設されるというところ、お客さんは緊急の場合には乗るわけですから、やめるわけにはいかなうかと私は思ふのです。一たんそこに航路が開設されれば、やはりそれは、事故が起きたからやめろといふことになれば、これはえらい不便になつて、そんなものなら初めから当てにしない、飛行機をそこかから飛ばさない、それだけのやはり慎重さがなければいけないと思ふのです。一ぺん航路を開設したら、その航路が安全で確実に運航できるようにしなければ、開設しない前よりも私は悪いと思ふ。そういう点で、十億八千万円のこの富士航空が、次には合併するといふことですが、少なくとも十億八千万程度で長距離の路線を持ていて、これですべて安全に会社の運営、飛行の安全、そういうものが常識的に言つて守られるのかどうか、期せられるのかどうか、そういう疑問を持つのです。しかも、この会社の所有の各種各様の飛行機の種類、こういうものの部分品とか、そういうものがあるといふからには、根本的に言つて、このよ

うな資本金でこういう飛行機会社を許可するといふこと自体がむちゃではな

いから、いま長大路線について懸念はないかという御質問でございますが、この会社の資本金が十億八千万円

であるといふことで、あるいは大きな航空会社に比べて資本金はちろん少ないわけでございますが、私は、東京―高松―大分―鹿児島、長大路線と言へば長大路線でございますが、コン

ペア240という型の飛行機がこの間を飛ばすといふことは決して技術的には無理がない。また、整備上の点につきましても、これは東京と鹿児島は整備の基地がございますので、そこでもって点検をするといふことによつて安全は確保できる、かように考えられました。が、現に鹿児島で、また前回大分で事故をやつたではないかといふ点でございます。この点、まことに、事実でございます。まして、遺憾な点でございますが、私は、免許そのものが決して不適当である、かように考へておりました。ただ、あるいは政務次官から御答

ひがあつたかと思ひますが、やはり小さな会社が乱立してしまつていろいろな路線をやることは好ましくないといふ点は、そのとおりでございます。その点につきましては、三社合併という線

で、強力な基礎を持った会社、すなわち、合併だけでは、即資本金はもちろ

んふえまされども、しかし、それはただ形式的に足し算でふえたといふこと

となりまして、技術面におきましても新しい会社になつて、そうして強力な基礎をつくつていくといふことが必要

であり、またこのためには航空局あるいは運輸省としてもできるだけの援助はしていかなければならないといふこ

とは痛感しております。御質問の、東京―高松―大分―鹿児島という、いわゆる長大路線をこの会社ができないと

いう点は、私はないと、かように考へております。

きまして、予想される問題を掲げて、同型式機及び類似の航空機を使用して、同型式機に対して注意を喚起している会社に対しまして

この際、これを契機といたしまして、会社側がいわば総点検をやるという場合に、航空局もこれを指導していきたい、かように考えております。

○大倉精一君　どうも監督官庁として
一歩ずつおかれておるような気がしま
すね、一歩ずつ。こういうようなもの
は、むしろ運輸省のほうから、この前

大分のような事故が起こった場合に、総点検せい、その対策について自主的に報告せい、こうあってしかるべきなんでしょう。で、いまの答弁でいくというところ、風の判断とか、何々の判断、そういうものを検討するために運航を中止したというのでありますけれども、それだけの問題を討議するのなら、長期間何も運行を中止する必要はないと思う。そのほかに原因があると思う。それで、いま私は、岡君の質問、答弁を聞いておりますというところ、どうも、抜本的な対策ということを非常に主張しておりますけれども、抜本的な対策というものは、いわゆる潜在的な原因というものを掘り下げて考えていかなければならない、ほんとうの対策はできないかと思うんです。特に、いま日本の航空会社は、観光関係から、たくさん中小・弱小ということばが使われまして、たけれども、中小企業のさまざまな航空会社があると思うんです。で、同じような要因を中に持っているんじゃないかということを心配するんです。で、この際、富士航空自体としても、全面的に運航を中止して、そうして抜本的な対策を講じよう、そういうかまえてありまするが、当局としても、全部の航空会社に対して、この際抜本的な再検討をして、機材の点検から、何から、全部オーバーホールして——命

のオーバーホールをするというような考えはありませんか、また続いてどこかの航空路、どんな小さい航空路で同じような事故が起こるかもしれませんか、それらね。そういうお考えはありませんか、全部の飛行機、全部の航空会社に対してこの際点検する、そういうお考えはありませんか。

○政府委員(板内一彦君) 私は、この富士航空のように二度も引き続き事故を起こしたという場合に特別の措置をとるということは適當と思いますが、現在日本じゅうの飛行機の点検をいまだ一度にやるということとは、かえってぐあいが悪いのではないかと。むしろ飛行機は、いつも御説明しておりますように、定時の点検というものがきまめられておりまして、それに従つて計画的に点検を行ない、それによつて定期路線の運航の確保ということを行なつており、しかも定時の点検ということでお安全性を確保するということになつておりますので、全部の飛行機をいま一時に点検するということは全体的には不適當ではないかと。むしろ、こういう異例な事故の続出した当該会社について行なうということのほうがいいんじゃないかと考えます。

○大倉精一君 そう、いうことはだれでもやることなんです。だから、さっき言っている抜本的な対策にはならぬと、思うんですけれども、運輸省のみずからの手によつて全機を点検するということは、これは不可能かもしれないですね。しかし、この際、各会社に対して臨時点検を命ずる、その結果を報告させる、さらにあわせて会社ごとの安全対策を報告させる、こういうことはできるでしょう。これで見ますと、前

昭和三十三年三月十七日 【参議院】

回に点検をしてから六十五時間しかたっていないけれども事故が起こっている。だから私はやはり心配になるんです。私も飛行機に乗るので、心配になるんですよ。あなたの方の手によって全部やるといふことは不可能かもしれないが、この際、全航空会社に対して、全機について臨時点検を行なう、

そうして会社ごとに点検して報告せよ、このくらいのことはできるでしょう、どうでしょうか。

○政府委員(堀内一彦君) 点検時間は、百時間その他の時間できまつておられますので、そういう際に念を入れて点検をする、ふだんよりも念を入れて点検をすべし、この点検にしますのも、いろいろな段階がございますので、非常に大きな点検、いわばオーバーホールというようなところの段階まで考えますと、これは定時運輸ができません——会社ができるにしましても、できなくなるというような点がございまして、この百時間点検といたしますれば、かなり頻度を多く点検しておるわけでございますので、その際第一段の注意をするというようなことは實際的に可能ではないかと、かように考えます。

○大倉精一君 まあ私さっきオーバーホールということばを使つたのですけれども、これは飛行機のオーバーホールといった意味じゃなくて、飛行機会社のオーバーホールということを、こういうことをもじつたのでありまして、私の言うのは、国民全部が飛行機に対して非常に不安感を持っているのですよ、飛行機に対してですね。ですから、この国民の不安感を払拭する上

においても、運輸省として各会社に点検をせい——やり方はいろいろあるでしょう、あなたの言うように一ぺんにやれば、運転を中止しなければならぬと思うのですけれども、やはり日にちを切って点検を命ずる、結果を報告させる、さらにまた会社ごとに安全対策について報告させる、こういうことが

必要じゃないかと思うのですよ。現に富士航空は、運航を中止して、そうして安全対策について検討しようという。その結果を報告させるのでしよう。それと同じことをやらしたらどうですか、各航空会社は。各航空会社は運航を中止しなくてもいいのですよ。しなくてもいいのです。そういうことが、処置が必要だと思う。同時に、先ほどから、四月になると合併するのだから、こういう話でありますけれども、合併すれば一休事故が減殺されるのか。合併しない現在のままであればやっぱり事故が起こる懸念があるのだ。とすればならぬような規模の航空会社がたくさんある。それならば、こういう会社もある程度の規模にまとめたければ航空の安全は期せられない、こういう議論になるのですがね。ですから、合併問題は別といたしまして、もう一回お伺いいたしますけれども、飛行機会社に自主的に——方法はいろいろ考えてもらってけっこうですけれども、点検をさせて、その結果を報告させて、同時に富士航空と同じように各会社ごとに安全対策について報告させる、このくらいのことはできるでしょう。——できませんか。

○政府委員(堀内一彦君) いまの御意見につきまして、私どもは御趣旨に沿

うようにできるだけのことをいたしたいと、かように考えます。具体的にどのような方法が一番効果があるかという点につきましては、研究さしていただきます。

○金丸富夫君 一点だけちょっといままで触れなかった点で私疑問に思った点をお尋ねしたいと思います。

この合併は四月十五日ということを言われておる。それから、長距離を合併会社——今回の合併会社に対して許されたのが、大体昨年の六月ぐらいですか。大部分みな出しておりますね。これは、たとえば、民間あたりで会社の合併とか何とかいう場合には、そのできた会社はりっぱな、しかも今後その運営に万全を期するということにおいて、資本その他すべて堅実なものにするために相当注意をしてやるということになれば、これは合併をしてから、たとえば新航路というようなものを許すというようなことにすべきじゃないかと思うのですが、これはそうじゃなくて、四月十五日といえども、昨年の六月時分は合併というようなことは少なくともわかっておるはずなんです。決はつかなくても、それに取急いで、たとえば富士航空において、いまの東京航路であるとか、それから北日本でもしょう——北日本なんか、ずっと札幌はじめ、東京とか、日東航空におきましても、大阪、富山、新潟というような長距離を、種子島—鹿児島間あたりを簡単にやっているような会社に、合併する前にそういうことを急いでやった理由ですね。これは結局、先ほど岡委員の御質問もありましたけれども、どうも腐れ会社を三つ集めてもやっぱり腐れには間違

りでありますから、十分私どもも承知しておりますが、私の申し上げたのは、観光基本法との関連です。観光基本法の目的からながめてみますと、一つは旅行者の安全、いま答弁されたように、もう一つは旅客の接遇等々があろうと思うわけですが、一つの側面は、何と申し上げても、業者の育成、助成だと思ふのです。これがために今度法律が具体的に改正されて出てまいったのですけれども、先日來、参考人であるとか、あるいは木暮先輩からも、この面についてのそれぞれの質問なり意見がかなりございました。私どもも拝聴しておりますて、何かいま答弁なされましたように、一面ではやはり取り締まりを行なっていく、こういうことでございます。確かに悪質なものについては、私は、徹底的に取り締まっていただきたい、行政指導していただきたい、こう思いますけれども、ややともしますと、この取り締まりが、非常に何かしらかつての古い形の取り締まりの面が出てきやせぬか、こういう懸念等がおそらくや業界の諸君にはあるんじゃないか、こういう点を——私は答弁を求めようと思ひませぬけれども、十分、この法律が制定された場合に、この面の配慮というものを行なつて、いま申し上げたようなことのないようにしていただきたい、こう思うわけでありました。

その次に、この法律は、大体全般をながめてみまして、その比重が国際観光にかなりかけられているように見られる。もとより、オリンピックという国際行事が本年日本で開催されるわけでございますから、やむを得ないといふにしても、それにいたしましたも、

あまりにも国内観光に対する配慮がないのではないかと。したがって、旅行あっせんをいたす場合は、国際観光だけでは私はないと思います。とりわけ日本の場合は、もはや観光はただ単に物見遊山の観光ではない。観光資源の開発を行なって、一つの産業である、こう言われておりますだけに、私は、国内観光に対する配慮、施策が並行して進められるべきではないのか、こう考えるわけです。特に国民大衆に対する配慮、こういうものを私考えるべきだと、こう思うわけであります。

最近国民大衆旅行が、かなり各方面、各階層から叫ばれておりますけれども、御承知のとおり、その普及が、ヨーロッパあるいはその他の諸外国と比較をいたしまして、日本の場合は、そのわりに成果があまり上がっていないように、私どもは、それぞれの資料、統計等を見てまいりますと、明らかになっているところではないか、こう思うわけであります。すなわち、家族旅行その他健全な国民大衆旅行が、いま申し上げたように、非常に諸外国から見ましてこの面ではおくられているのではないかと。なぜわが国にこういう家族旅行であるとかあるいは健全な大衆旅行、こういうものが普及しないのであろうか、この点について私は非常に疑問を持つものであります。私は、その大きな要因としては、第一に旅行費の問題、経済的な負担の問題があるのではないかと。そうして次に、今日それぞれ、国家公務員であるとかあるいは地方公務員等々には労働基準法に示される休暇制度がございますけれども、国民全般にわたっての休暇制度の確立の問題等は、これまた、ただいま申し

上げがように、ヨーロッパ諸外国から比較をいたしまして問題になっておりません。ですから、こういう点が第二の問題として普及しない要因になっているのではないか。第三は受け入れ機関の問題、この法律の中にもございしますように、交通機関であるとかあるいは宿泊あっせんなどのいわゆる一貫したこれが技術的な対策が政府にないのではないか、こう考えておりますので、この点についてのお答えを願いたいと思うのであります。

○説明員(小林正典君) お答え申し上げます。

ただいまの先生のお話は、国際観光と比べましてなお国内観光についてより一その施策の重点を置くべきだ、そういう点に欠けるところがあるんじゃないかというようなお尋ねだと思います。先ほど御指摘がございましたように、家族旅行その他国民大衆の観光旅行を中心としたしました国内旅行につきまして、したがって私は、観光行政上も、国内観光に重点といいますか――についての施策を行なうべきだということとは、基本法にも書いてあるわけでございます。で、基本法の九条には観光旅行の関係の安全の観点からの問題、それから十条では旅行者の利便増進、それから特に十一条を設けまして、国民大衆の観光旅行の容易化という、この三条を中心に国内観光についての施策の方向が明示されておるわけでございます。で、これらにつきまして、一口に国内観光と申ししましても、先ほど来申し上げましたあっせん業法というような改正によりまして、やはり国内観光の適切な発展というようなものを期待しておるわけでござい

ます。そういうった九条ないし十一條の問題に關しましての施策は、したがって非常に広範でございます。單にあつせん業法を改正するということだけの施策ではとうていまかない得ないわけでございます。たとえば施設の整備というような点につきまして、具體的に申し上げますと、ユースホステルの整備促進をするというようなことを国みずからがやっておるわけでございます。あるいは観光旅行に關します。何といひますか、事業の健全を發展と云ふような、業界の指導と申します。さういった点に關しましては、現在では特殊法人日本観光協会を中心に業界の指導というようなことをやっておりますが、これらにつきましても、さらに、すでに本国会に提案になっております日本観光協会法というようなものを發展的に二つの団体に分けまして、そうして国内観光に重点を置きますところの新しい社団法人日本観光協会というようなものの構想も着々とできつつあるわけでございます。それ以外に、先ほど先生のお示しになりました、国民大衆といひますか、勤労者に十分旅行可能を時間を与えて、そうしてしかも容易に旅行をし得るように施設も整備するといふようなことが必要なわけですから、そういう点に着目したところの施策というようなものは、それだけ個別に取り上げて、立法の問題となつておるわけではございませんけれども、それに関係いたします諸般の施策というようなものが講じられてゐるわけでございます。今後の問題といたしましては、積み立て旅行というやうなものが盛んになりつつありますから、そういう問題につきま

て、ヨーロッパ各国でやっておりま
す。ような旅行金庫制度というようなものをわが国に適用するように、どうすれば取り入れることができるかというう
うな研究をやっている、万般につ
きまして考えておるわけでござい
ます。

○吉田忠三郎君　答弁をいただいたわ
けでございしますが、たとえば宿泊の
関係等は、ユースホステルの関係も
着々進んでおると、こういうお話で
ございまして、国際的には日本観光協
会の法律を一部改正をして充実して
いきたい、こういうことでございま
すけれども、この資料の三十一ペー
ジを見ますと、お答えではかなりユ
ースホステルの計画等も積極的にや
りつつあるかのごとき答弁ですが、
私に質問した大綱から申し上げます
と、問題にならない数だと思われま
す。いよりはむしろございしますけれ
ども、私はあとから岡先輩からも修
学旅行等について御質問もあろうか
らうと思いますが、こんな数では最近
の大衆旅行者あるいは修学旅行者に
対する宿泊を満たしていくことには
ならないと思うのです。ですから、
こういう点は、決して皆さんのやっ
ておられる仕事にけちをつけるわけ
ではない、さういふことだけは明らか
に言えると思うのです。私は、いま
弁されましたように、大衆旅行が
ヨーロッパのように、あるいは諸外
国のように――日本の場合にはかけ
声はかけますが、すけれどもあまり普
及しない、その要因は、先ほど三つ
あげました中でも、きょう審議いた
しておりますこの法律に、やはり交通
機関に

で、時間がございますから、私は私なりでの意見を持っておりますから、これまた端的に申し上げておきますけれども、この問題については、一つには供託金の問題がございます。それから二つには、違反発生に伴いまして補償手続の簡略化及び迅速化の問題があるわけです。それから三番目には、もうそろそろこの修学旅行という特殊性にかんがみまして、しかも修学旅行というのは御承知のように教育行政の一環となされているわけでございますから、現行法では一般と邦人の二種別に分かれてあつせん業が行なわれるようなことになっておりますけれども、前に申し上げたように、今日的時点では、修学旅行というものを別に設けて、あえて言えば三種別にして、その指定はあつせん業者の資力、信用、規模などを勘案をしていって

○説明員（見角修二君）お手元にお配りいたしました資料の二ページをご

らん願いたいと存じますが、「国鉄の団体旅客輸送人員の推移」という表がお手元にあろうかと思えます。その中に学生団体と一般団体と分けて輸送人員を列挙されておりますが、ごく最近の、昭和三十七年の学生団体の輸送実績が二千百十九万九千人、こういうことになっております。そこで、学生団体全体の輸送人員はここにあげましたように約二千万人余でございますが、このうち一応正確に修学旅行といわれるものに類するもの、これは文部省その他で定義をしておられますが、この一学年全体で学校課程の一環としてやられるいわゆる修学旅行というものがこの二千万人のうちどれだけあるかということを調べましたところ、大体年間約五百万人程度でございます。この狭い意味での修学旅行につきまして旅行あつせん業者がどのようにタッチ

行を扱っているわけでございます。国鉄のほうでは、その指定業者を指定いたしました場合には、資力、信用、経営規模、営業所のネットワーク、こういったものを十分に厳重に審査いたしましたし

て、これのある基準にかなうものばかりを指定業者にする、こういう現状になっております。したがって、修学旅行については、もちろん旅行あつた旋業法の適用を受ける旅行あつせん業者がやるわけでございますが、それにさらに国鉄当局によってふるいにかけるなり、あるいは旅行業者が引き受ける、こういう形になっておりまして、われわれがこれをさらに旅行あつせん業者の中に修学旅行だけを扱うあつせん業者と、いう種別を設ける実益と申しますか、そういうものは現在われわれとして考えているわけではないか、こういうふうに考えているわけでございます。ただ、修学旅行につきましては、いろいろ問題がございます。最近新聞にも出ておりましたように、先生に對する下見旅行の招待とか、その他日々の業務取り扱い上の諸問題につきまして、いろいろ問

きに、修学旅行をやるかどうかということとを事業計画書に書かせまして、修学旅行をやることを事業計画に入れていゝる業者については、そうでない業者に比べて一そう嚴重な審査をする、こう

いうふうな行政運用で現実によつてお
りますし、また今後も対処してまいり
たい、かように考えております。

○吉田忠三郎君　そこで、修学旅行の
中で、もう二、三、若干こまかくなり
ますけれども伺つておきます。補助金
の關係でございますけれども、文部省
からは約五億近い補助金が予算化され
ておりますから、この点は私はもうと
やかく言うのではございません。た
だ、ただいま客弁にもございましたよ
うに、最近どうも新聞紙上を見まし
ても、業者の誘惑と言いますか、みに
くも、過当競争の結果とでも言いまし
ょうか、下見招待などといういかが
わしい行為が行なわれているというこ
とが大々的に新聞に出ております。私
は非常にこの修学旅行だけに憂慮を
いたしておるものでございますけれど
も、こうしたあつせん業者の

したが、いまして、こういう見解に立ちますと、少なくとも一定基準のあつせん料というものを運輸省として行政指導の面で明らかにして指導すべきものではないのか、こう思うんです。こういう

う点が、従前のように、そのまま放置をされますと、先ほど申し上げたような結果にもなりかねないし、はたまた、観光地におきましては、最近、何か神社仏閣などの拝観をする場合に、その料金を値上げするとかなんとかということになりました結果、詰まってしまうものは、そのしわ寄せとして修学旅行者に付されることになるわけです。その結果は、その学生を持っております大多數の父兄に負担増となつてあらわれてくるわけです。こういうことにならうと思うんです。しかも、二月の二十五日には、これはたいへんだと思うのですが、ことしの修学旅行は一・五割から二割値上げをする、具体的に、小学校の場合は、一泊二食で四百八十円以上になる、中学校の場合は五百二十円以上になる、高校生の場合は七百五十円以上になる、等々

のことが具体的に新聞報道でなされている。これなどは、たいへんな事柄ではないかと思うんです。いま申し上げた料金の手数料といいますが、手数料の一定基準の問題とあわせて、こういう最近の動きを観光局はどう見ているのか、お聞かせ願いたいと思うんです。

○説明員(見角修二君) 旅行あつせん料金についての御質問でございますが、御存じのように、現在、旅行あつせん料金というものは運輸大臣に対する届け出をしなければならぬ、こういうたてまえになっております。で、届けられた料金を、運輸大臣が、能率的な経営のもとにおける適正な原価に適正な利潤を加えたものである、それから特定のものに対して不当な差別的取り扱いをするものでないと、こういうふううに認めれば、そのまま受理するわけでございますが、そうでない場合、いまの二つの条件に合わない場合には、受理した後この変更を命令することができ、かようなたてまえになつておるわけでございます。

そこで、問題を修学旅行の料率ということに限定いたしますと、現在、旅行あっせん業者から届け出られている旅行あっせんの料率というものは、届け出でございますから、業者によってまちまちになっておることは、御指摘のとおりでございます。大体、あっせんをする旅客の数、学生数が非常に多い場合は安くなっている、それから小人数の場合には若干割り高になっている、こういうことになっております。料率が業者によって異なりますのは、これはあっせん業者の提供する旅

行あっせんの内容が、業者によって
サービスの内容が必ずしも一様ではな

いということ、それから第二には、先ほど申し上げました国鉄から国鉄の指定業者として団体取り扱い手数料をもらっているものと、それから、中には、そういう指定業者になっていない、手数料をもらっていないものもあるわけでございます。そういう業者のものと、完全に、一がい相違、こういうようなもので、一がいに、完全に一律に料率を統一させるということは、いまの二つの基準から申しまして、不可能ではないか、困難ではないか、かように考えるわけでございます。しかしながら、修学旅行というものは、御指摘のように、非常に公共性のある旅行でございます。現在でも、一般の旅行のあつせん料率よりは若干低目に多くの業者が届け出をされておりますが、なお、この料率の統一化ということについては、現在の法律の運用の範囲内におきまして、きわめて御趣旨に沿うように極力善処してまいりたい、かように考えております。

それから、最後にお話のございました、実際に学生が旅行のために払う経費のすべての問題につきましては、これはあつせん業者だけの問題でございせん。泊まる旅館なり、それから乗る交通機関の相違によりまして、またいろいろこまかいサービスの相違によりまして、これを一律に画一的にきめるといふことは困難なことで、はないか、かように考えておりますが、これは総合的な観光施策ということで、極力特に修学旅行につきまして経費の低廉化ということにいろいろな施策を講

じてまいりたい、かように考えております。

○吉田忠三郎君 経費の低廉化に重点を置く、こういうことですから、たいへんけっこうなことです。申し上げるまでもなく、修学旅行は学習活動の一環として実施されるものでございまして、たいへん大きな意義を持っていると思うのです。いま申し上げたように、このようにどんどん宿泊料金が値上がつてみたり、あるいは手数料にして

ない、こういう事情から修学旅行に参加をさすことができないという例が多々今日までもあったし、これからもこういう傾向が増大をしてまいりますれば、どんどん出てくると思うのです。ですから、ぜひひとつ修学旅行だけについては、ただいま答弁の趣旨を十分徹底して、関係者にある意味において、はきつい行政指導をして、学習活動の一環の私は助成にしたい、だから、こう思うものであります。

そこで、その次に、この法律を改正する、こういうことになっているのですが、この法律改正に伴って予算関係が若干変わってくると思うのです。なぜならば、先般来種々問題になりました、たとえばこれからホテルであるとかあるいは旅館に対して、場合によっては立ち入り検査を行なう等々のこと

が、先ほど来も、ある意味においては悪質なものを取り締まるというたてまえからかくかくしかじかのことを制定した、こう言っているわけですから、こういう関係の人手の私は関係がやはり出てまいらぬと思いますから、人手がある程度ふえてまいりますれば、これ

算につきましても、本年度と同額のものしか計上をされていない状況でござ

います。

○吉田忠三郎君　そうしますと、予算はそのままであって、したがって人手もこの要員がふえていない、増員されていらないということ、こういうことになりますと、この法律を施行する場合に、現在の要員数でこの法律の完べきを期すと、こういうことになりますと、かなり私は仕事量がふえてまいる

○政府委員 堀本保邦君）できるだけ現在の定員の中で、さらに事務の合理化をはかりつつ、今度の法改正の趣旨をさらに徹底さしていきたい、かように考えております。

○吉田忠三郎君　さらに、十三条の関係でございます。第三号を扱う場合の考え方といいますか、指導のあり方と申しますか、この点をお聞かせ願いたいわけです。この三号は、「旅行あつ

意に事実を告げず、又は不実のことを告げる行為」、こうなっております。こういうもののは取り締まると、こういうことではないかと考えますが、そこういう事柄であるか。それから二つ目は、「故意に事実を告げず」と、それから「故意に事実を告げず」と、それから後段にいてこの「不実のことを告げる行為」、この行為をもう少し注釈をつけて説明していただきたいと思うわけです。

○政府委員（梶本保邦君）「故意に事実を告げず」と申しますと、たとえば

スケートに関して、お泊まりになる旅館のすぐ近くにスケート場がございます。もう靴はいてそのまま行かれていいのです。行って見たらあにはからんや旅館からバスに乗らなければスケート場に行けなかった、こういうような場合、こういう場合が故意に事実を告げなかった。それから「不実のことを告げる行為は、ほんとうじゃないことを告げる行為ですから、ちょうどいまモミジが盛りでございますというところでモミジ旅行に行ったらちょうどモミジがなかった、こういうふうな場合をいうわけでございまして、その「重要な事項」と申しますのは、お客さんがあらかじめその事実を知っておったならばその旅行を中止したであらうようなものを、これを「重要な事項」というふうに解釈しております。

○吉田忠三郎君 解釈はようわかりましたが、このままでは、先般も参考人あるいは本署先生からもやはりいろいろ心配されて伺ったとおりでございまして、私も法制上のことはよくわかりませんが、ですけれども、何かこういう三つにわたる事柄をここに記載するということであれば、簡単に常習的なものとか何とかというのには法文にしてみてもいいのじゃないかと、こういう気がするのですが、これはまあ法体系上どうなるのか。法制局の関係で皆さんこういう条文にしたいと思いますが、こういう点はどうなるのですか。私がいま言うような常習的な行為を行なうものと、こういう、つまり局長が詳しく説明したように、そしてまた私がこういう事柄というのは、常習的なものだという解釈でよろしいのですか。

○政府委員(橋本保邦君) 旅行あつせん業については、まあ旅行の形態が多様で、ほんとうに多種多様でございまして、これが常習的だということに例示的に法律に書けば、お説のとおり非常にいい考えとも思うのでございまして、そういう表現をすることが、多種多様でありますだけに、不可能に近いわけでございますので、結局法律的な表現をいたしましては、このような表現をとらざるを得なかった次第でございまして、この点につきましては、この法案立案の過程におきまして、法制局とその点についても十分審議を尽くした次第でございまして。

○吉田忠三郎君 私はその点は承知をいたしました。

次に、ガイドの関係について伺いをいたしておきたいと思ひます。

観光基本法を審議いたしました場合にも、私はこのガイド問題を取り上げましていろいろ質問をいたしたところでありまして。当時から、このガイドがなかなか募集しても集まらなかつた、こういう事実がございました。で、とりわけ今年にはオリンピックの年だけに、たいへん重要な事柄であるからということで、それぞれ観光局長にも私どもの意見を申し述べて、すみやかに関係のものに対する対策を樹立していただきたい、こういう要望を申し上げたところであります。その後一体このガイドが集まらないという事情に対してどういう手を打ったのか、お聞かせを願っておきたいというふうに思ふのです。で、これまた時間ありませんから、私のこの意見を述べてみますと、ガイドの今日ございまして国家試験

験が非常にむずかしいところを観光基本法の審議のときにも申し上げたところでございまして。しかも、この非常にむずかしい国家試験を受験をいたしましたでございまして、今日ガイド業に専念できないという実態を、この際指摘しておかなければならないと思ふのです。こういう事柄について、皆さんのほうはこの実態をどう把握をされているのか、そしてまたこれが対策を具体的にどうおとりになつていくのか、そしてまた改善されているとすれば、どういう点を今日までに改善されたか、こういうことを第一に伺つておきたいというふうに思ひます。

それから第二は、ガイド、そしてまた通訳業は、現状ではあつせん業的な業務を兼ねている面が非常に多いのです。そこで私は、先般でも申し上げましたように、今年にはオリンピックの年でもありますこと、これに伴ひまして外国人旅行者も非常に年々歳々ふえてまいりましたこと等を考えまして、これらの傾向を一体観光局長としてどう考えているのかということ。で私は、この需給のバランスがいまのところとれていないんじゃないか、需要側とガイド専門家というものの需給の関係がバランスがとれていないんじゃないか。このままにしてオリンピックを迎えるとなれば、先般この問題がやはり社会問題としてテレビにも取り上げられておりましたけれども、依然としてこのかなりのガイドの募集が集まらないという現状を訴えられておりましたので、こういう点について皆さんがどうお考えになつていかうかということについては変えまして、たとえば国家試験

というふうなことでなしに、認定試験程度にして、現状、実情に沿ひ得るような措置はできないものかどうか、こういうことが一つ。現状試験制度によりまして、運輸省がおそらくこの試験制度に関係いたしました行政指導をするとか、あるいは試験官等も運輸省がおやりになつていらっしゃると思ひますけれども、この人々、先般でもこれは別な問題で伺ひいたしましたけれども、非常にこれまた人手が不足のようになりまして、結果的に、指導したりあるいは試験官がたいてい申し上げたような現状である限り、そう一朝一夕にいままでのような制度ではないま求められようとする需要に應じ切れないのではないかと、こう考えますので、この点例を一つ私は申し上げたわけでありまして、観光局長は一体これなどについてはどう間もないオリンピックに対処するために手を打っているのかということをお聞かしていただきたいということが一つ。もう一つは、後段に申し上げたように、一体試験官などはどの程度、あるいはこれに携わり指導したいく方々は何人おいて、しかもこの人々がこの種業務を扱っていく場合に勤務の状況がどうなつていくのかということをつけ加えて説明を願えれば幸いだと思ひわけあります。

○政府委員(橋本保邦君) ただいまの点は、非常に多岐にわたつておりますので、まず第一の問題は、試験がむずかしいのではありませんかというお話でございますが、この点につきましては、昨年も先生から同様なお話をちょうだいいたしております。で、私どもはこ

とさらむずかしい試験を行なうのが決して能ではないということとは十分承知いたしております。したがしまして委員の先生方に十分御説明をいたしまして、昨年度の問題は、従来に比ばまして少し、何と申しますか、そういう意味では御趣旨に沿つた問題になつておるのじゃないかというふうに考えております。現に、お手元に差し上げておきますこの資料の二〇ページをあらためていただきますと、その合格率が、三十五年度が三・一%、それから三十六年度が五・九%、三十七年度が八・六%、三十八年度が八・九%というふうな、この四年來合格率はふえております。受験者もふえたが、合格者もふえた。しかも合格率がずっとふえてきておる、こういう状況でございまして。

ところで、このガイドそのものの需給がアンバランスになつておるのではないかと、この第二の御質問でございまして、これはやはり、シーズンとオフ・シーズンとがある現在の観光の実情からいいますならば、ある程度はこれはやむを得ない現象ではなからうかというふうに考えております。むしろ日本の国全体として、ガイド対策よりも、もっといろいろの問題として、シーズン対策、オフ・シーズン対策というものを兼ね合わせるべきではなからうかというふうに考えておる次第でございまして。それから、そのガイドが足りないことのひとつの原因は、やはり何と申しますか、オフ・シーズンにおける給与が一定しないというふうな状況でございまして、現在日本観光通訳協会という社団法人がございまして、これに加盟いたしておりますガイド、つまりガイド試験に合格した中でこの

協会に加入いたしております者が八百十八名ございます。ところが、会社の専属的なガイドとして働いておられる者が百五十名、それから社員であつてガイド試験に合格しておられる者、つまり社員たる資格を持つておられる者、その社員がガイド試験に合格した者、これが約百名、それから弁護士や医者と同じようにフリーな自由業としてやつておられる者が約五十名、大体実際に活動しておられる者は合わせて三百人程度じゃないかというふうな考えをいたしておられるわけでございます。社員がガイドのほうは、もちろん、健康保険とか、厚生年金とか、失業保険とか、いろいろ問題はございます。いわゆるそういうことは他の社員同様と与えられておられるわけでございます。専属ガイドの百五十名につきましては、健康保険と厚生年金と失業保険の問題だけは現在適用があるようになっております。ただ退職金の問題だけが目下検討中でございますけれども、これは前向きな姿勢で検討いたしております。それからフリーのほうは、これはもう何と申しまして、その余暇に翻訳をしたり、あるいは学生生徒を教えたりというふうなことでやつておられるんじゃないかというふうにも考えるわけでございまして、そういうふうな状況で結局給与というものを年間を通じてコンスタントなものにすることが、一つのガイド対策の大きな問題ではなからうかというふうに考えた次第でございます。それでは次の問題として、その方法として一体それでは運輸省は何を考えたかということになるわけでございまして、今度の旅行あつた旋業法の中にガイドの問題が織り込まないかということ

をすいぶん立案の過程で法制局と論議をしたのでございます。正直なところを申し上げておられるわけでございまして、そうしまして私どものねらいは、運輸省の原案は、旅行あつせん業者が、特に一般旅行あつせん業者はある程度のガイドを雇用してなければならぬという義務づけができませんかというのを考えたのであります。これは他の医師の例を求めますならば、病院とお医者さんとの関係で、病院の規模がこれだけあるならばお医者さんはこれだけというふうな一つの方程式のようなものがございまして、それと同じような方程式が旅行あつせん業者とガイドとの関係には何らか求められないかというのをすいぶん私も検討をいたしたのでございまして、もちろん、方程式そのものは求められるわけでございまして、ある程度は求められます。ところが、理論として、あつた旋業の本質なるものとガイドの本質なるものととの間に必ずしも必然的な因果関係はないというものが、いわゆる専門家の御意見でございまして、それが本質的につながるものならば、旅行あつた旋業法の中にガイドを一定数雇用していただければならぬということを入れられるのですけれども、別にガイドを雇用していただくも旅行あつせん業者は別にやっていますし、またガイドを必要としない旅行あつせん業者だってあるのだというふうなことが法律的に論議になりました。結局すいぶんその点で、私もそれはそういうところをねらいの焦点を定めてやつたのでございまして、けれども、今回の改正ではまだそこまですまいらなかった、こういう次第でございます。

それから、それだけの手段を尽くしたのでございまして、なおかつ現実の問題としては、オリンピックを控えてガイドが足りないといういわゆる現実論としてせよ詰まつた問題がございまして、それに対して運輸省のとりまいた措置は、いわゆる普通の本試験のほかに、臨時試験の制度を今年度限りで設けた次第でございまして、それは、いま在外経歴が二年以上ある方に対しては、運輸省として本年度はオリンピック対策として臨時試験を施行いたします。まず語学の試験をいたしまして、そして合格されました方に、日本地理、日本歴史、産業、経済、政治及び文化に関する一般常識等につきまして今年度は講習会を運輸省のほうで行なうということになりました。この予算はわずかなでございますけれども、九十五万四千円というものがこの臨時試験に合格されたガイド講習会の費用として予算に計上された次第でございます。そのようなことで、今年度現実に締め切りを終わつたのでございまして、まだ最終的には、最後の消印のある日の申し込みまで有効ということでございます。また郵便物が到着しておられる段階で、正確な数字をきょう申し上げられないのでございまして、大体本試験の方が約六千四百、五百名、それから臨時試験の者が五百名程度、合わせて七千人程度が本年度のガイド試験の受験者ではないかというふうなことを考えておられるわけでございまして、いさそのこと認定試験にしてしまったほうがガイド対策になるんじゃないかという御意見もございまして、私もそういうことを考えたこともございまして、やはり現在行

なっておりますこういった語学に対する試験をいたしましては、これが唯一の国家試験になっております。それで、従来ともこのような方法で昭和二十四年以来行っておりますので、これを急に認定制度にすることにについては、研究をいたしましたのでございまして、直ちに踏み切れない、こういう状況でございます。

それから、職員の勤務についてまことにありがたいお話をちょうだいいたしました次第でございまして、ガイドの問題とか、旅行あつせん業とか、こういったことは、業務課で所管をいたしておりますけれども、課長以下定員が十三人でございまして、その十三人で、あつせんの関係が三人、それからガイドの關係が三人、それから国際關係が三人、計画係が二人、あとは補佐官と課長、こういう実情でございまして、それが手一ぱいの作業をいま続けおるような次第でございまして、受付になると、もう机をちやうど区役所のこのごろの税金の受付みたように、机の配置を全部変えまして、外向きに一列に並べまして、そうしてお客さんからどんどん受付をしたものに番号を押していつておる、これが運輸省業務課の現在の勤務状況でございまして、私もまことに職員の方々に對しては、ほんとうにすまないことだというように考えておる次第でございまして。

○吉田忠三郎君 ども、いま最後の職員の方々の問題と勤務の実態が答弁されました。その面ですらにお答えを願うことはどうかと思ひますけれども、私は、このガイドの研修といひますか、養成といひものは、この段階に

きまずならば、もう一般ガイドというもの、それから専門ガイドを目的別に考へてみる時期にきてゐるんじゃないか、そういう指導をする時期にきてゐるんじゃないか。諸外国の例をとつてみますと、すでにいま私が申し上げたような目的別に分けて、それぞれ政府はかなりの力を入れてガイド養成あるいはガイドの研修をやっているのではありません。特にアメリカでは、国務省が直接かなり膨大な予算を編成して、それで一つの学校のようなところに全部集めて、ただいま申し上げたように、一般ガイド、それから専門ガイド、こういう目的別に分けて、積極的に指導をいたしておりますことは、私はその学校を視察、參觀をしてまいりまして、非常に感銘深いものがあつたわけでございまして、それに比較いたしますと、日本の場合、ただいま觀光局長が率直に申されたように、この指導するほうですね、あるいはまたこの研修所などというものは、おそろくないんじゃないかと思ひますが、こういうことを長く聞いておりますと時間が経過しますから、あえて申し上げませんけれども、運輸大臣に強く要望しておきたいと思ひます。この國際觀光がかなりこれから重きをなす時期にきておられます。前の国会でな問題だと思ひます。前の国会では、運輸大臣に、ただ単に觀光局だけでは、運輸省全体の定員の問題を私は取り上げて強く要望したんです。大臣は、やはりことしはもう少しで、三けたの——三けたというのは五百以上だといふようなことを言つておりましたけれども、ほんとうのこの予算査定段階、それから予算書に盛られ

ている数ははまことにこれは少ない、あるいは全くゼロだ、こういうことな

点も、せめて最低生活ができるよう

北欧の三国であるとか、アメリカでも

めに、スローガンとして、ハエである

国民運動を展開して、万遺憾ないよう

あるいは全くゼロだ、こういうことな

に、十分行政の面で私は関係者に指導

同じことでもございますけれども、かな

とか、蚊、あるいはネズミの駆除につ

にしていくべきだと、こう思いますの

いなかっただけというふうには言わざ

すから、こういう点も十分配慮してい

おる、こう私も見受けてきているの

い、蚊がいない、こういうことが今日

て、運輸大臣に要望しておきたいとい

は、大臣は、そう言ってみても、かな

題で私はこの際お伺いしようと思いま

ろうと思いますが、どのように今日厚

中国を訪問してこの実態を見てまいり

は観光産業である、こう言われている

や何か見てまいっても、まことにさみ

と思いますから、そのときに伺いたい

は、民族資本というものが、それから

蚊とかハエの実情を知っておる者であ

山を見たり、あるいはかつて言われて

まいりますと、かなり私はよそに出て

仕事をしなければならぬ面が出てくる

か、こういうことに留意をすると同時

に見て文化国家だと思っているの

が、先般「日経」の新聞を見ましたと

し、予算だ、これはまことに少な

い予算ですから、こういう点も、少な

くとも、外国からおいでになる人に対

して、日本の観光光景あつせんはもと

とく、非常に大きく取り上げているの

いるけれども、中身を読んでいくと、さっぱり具体性が——新聞面だけでございませうけれども、私の理解ではないような気がする。むしろこういふ点

は、より具体的に一企業が考えたことが出ていますので、この点ではまことに私は政府が手おくれをしているのではないかと、こう思ひまして、残念に思うのであります。とりわけこの海外のPRの活動の強化ということになりますと、私はたびたび申し上げますけれども、海外にはかなり在外事務所を持っておりますが、交通公社もそうでございます。日本航空も海外に事務所を持っております。あるいは国際観光もそうであります。今度の法律改正でも、何かジュネーブに海外事務所を開設するという趣旨のよう

か、これは大きな問題ですから、運輸大臣から伺ひまして、私の質問を終わりたいというふうに思うのです。

○国務大臣(後藤健太郎君) 観光局の出張所も、二、三にとどまらず、約四十四持っております。それから、えてして役所の仕事は連絡が不十分のようでございますが、外務省なんかに連絡して、ことにオリンピックを控えますして、宣伝ということに遺憾なきを期しておるといふつもりでございますが、御注意がございましたから、さらに一努力をいたしてみたいと思ひます。

○委員長(米田正文君) 速記をとめて

○委員長(米田正文君) 速記を起し

○岡三郎君 関連質問として、冒頭に、先般、観光ホテル建設に伴う事項として、栃木県鬼怒川の業者が便宜を与えられたということ、運輸省の役人に何か贈与をした、こういうふうな記事。それからもう一つは、神奈川県においてもうそういう問題があつて、現在警視庁等で捜査中である。そういう記事が、たしかこれは産経ですか、掲載されておつたと思うのです。で、特にオリンピックを控えて、ホテル事業というものが急速に伸びつづつある。政府もこれに対して各種の便宜を与え、

府もこれに対して各種の便宜を与え、そうして、これに対する融資等についても、補助等について、いろいろとめんどうを見られておるわけですが、そういう中におけるたまたまこういう問題が起つたのかどうか。いずれにしても、当面する問題として、こういう問題についてはやはり心しなければならぬ、こういうふうに考えておるのですから、運輸

けですが、ただ新聞の記事を見たといふことですから、その真偽のほどを確かめてから内容に入つていかぬといふと、こちらの一方的な話になつてもい

なからぬ、こういうふうに考えておるわけですが、ただ新聞の記事を見たといふことですから、その真偽のほどを確かめてから内容に入つていかぬといふと、こちらの一方的な話になつてもい

かぬので、その間の経緯について大臣なり観光局長の、一休現状においてどういふふうになつておるのか、こういう点をひとつ冒頭にお尋ねしてから入らぬといふかぬから、お尋ねしておき

す。

○政府委員(梶本保邦君) 私もただいま御指摘の新聞を昨日読みました。そのような事態があつてはならないといふので、あるべきではないといふので私ども観光局職員は今日までやってま

いっておるつもりでございます。ただいま御指摘のような問題について運輸省観光局の職員がただいま現時点にお

きましてまだ取り締まりを受けたといふことは全然ございません。

○岡三郎君 そうするといふと、あの記事は、なお私のほうも調査しなければいかぬと思うのですが、現状においてはそういうことはないといふふうにい

いま局長が答弁されたことで間違いないですか。

○政府委員(梶本保邦君) さうでございます。

○岡三郎君 そうするといふと、運輸省観光局としては、やはりかなり大きな記事として出ておるわけなんです

から、こういうものについてやはり真偽のほどを明確にする必要があると思ふのです。だから、そういう点について

なお局内においてこういうものを調査して、そういうことが確かでないと言

われるならば、ああいう記事は取り消させなければいかぬと思うのです

ね。

実際は。一種の新聞の暴力だといふことになると思ふのです。そういう点で、課長補佐がやめるとかやめないと、いま捜査中であるといふことにな

ると、運輸大臣これをもつていかんとすかといふことを聞かざるを得ないと思ひます。いまのようなことであるといふと、これは逆にそういう記事に

対してはやっぱり訂正の申し入れをしなればいかぬといふふうに考えるの

ですが、この点はどうですか、これは事実と違反しているのなら。

○国務大臣(後藤健太郎君) 私は就任以来、運輸省は御承知のように免許可

の権限が非常に多い役所でございますから、そういうことにつきまして一番

注意をいたしてまいりました。ただいまの新聞の記事につきましては、私、

局長のただいま御答弁申し上げましたように、私どもの知れる範囲内にお

てはさういふことはないと思ひました。同時に、ほんとうにそれがまだ警察当局としてはあるいは調べる

つもりかも知れませんが、その判明次第に、岡さんのおっしゃられたよ

うな措置をとりたいと考えております。

○岡三郎君 事がないといふことが一番いいわけですから、これ以上私のほうとしても立ち入つて質問する意図は

ございませんから、ひとつさういふ点については早急にやっばり調査され

て、さうしてそれが事実と反するならば、さういふ点についてやはりきち

ととらぬと私はいかぬと思ふのです。さらに、ことによるとさういふこと

なるかも知れませんが、現状はさういふことにはなつておらないといふ状態で、

疑心暗鬼のままだいけるのも、これ

はどうかと思ふ。だから、そういう点については、ああいう記事を書いた新聞記者の方々、あるいは新聞の幹部で

すね、こういうところと連絡をとつて、やはりかなり一つの影響を与える

問題ですから、さういふ善処をひとつよろしく願ひたいと思ふのです。

そこで、この問題は終わつて、次に修学旅行の問題については、これは先

般の観光基本法の中で非常に論じられて、しかも観光基本法が通過した

においては、技術的にまず第一着手としてこの修学旅行の問題を取り上げな

ればいかぬ、こういうふうな、これは議員提案ですが、観光局長もわきに

おつてよく聞いておられたと思ふので

す。

第一にお聞きしたいことは、修学旅行といふのは、大体運輸省の観光局で

はなく、文部省がやつてゐるのか。一体これは観光国策上、非常に多くの

子供を輸送しておるわけですから、国としても、これを計画的にまたスミ

ズに運行するといふことは非常に重要な問題だと思ふのです。しかも、旅行

に關連していろいろと事故が起ること

いふこともかなり多いのです。さういふふうなことを考える場合に、一体この問題について、運輸省と文部省が

方相提携してさういふものを指導して

いくのか、その点はどうなつてゐるのですか。

○政府委員(梶本保邦君) 観光基本法立案の過程におきまして、修学旅行問

題を一番早くお取り上げになりましたのは、岡先生でございます。岡先生から、修学旅行の項目を観光基本法の中

に織り込むべきである、こういう強い御要望をちやうだいいたしましたので、

率直に話を持っていきますから、御了承いただきますと思いますが、実は社会党のほうではこういう御意見だということ、自民党のほうにお話しをいたしましたが、自民党のほうももっともだ、修学旅行という一つの条文を基本法の中に織り込むべきだということが、与野党の間で話としてきまったのでございます。その線に沿って、いわゆる法制化すべく、衆議院の法制局といろいろ折衝をいたしたのでございますけれども、要するに、結論的に申し上げますと、修学旅行というところだけを観光基本法の中に一つの条文として入れることについては、法体系上必ずしもいいとは言えない。

と申しますのは、観光旅行者の保護あるいはまた利便の増進をはからなければならぬのは、何も修学旅行だけに限られたことではない。そのほかにも、宗教関係の団体もあれば、遺家族の団体輸送もあるではないか、そういったものもひとしくこれ観光基本法の中で、安全の確保、利便の増進等の見地から対策を立てなければならぬ問題であるというわけで、観光基本法の中に修学旅行ということばを織り込むと申しますか、修学旅行についての対策を立てるということが法律上できなかつたわけでございます。しかしながら、何とかしてそういった精神を織り込んだ条文がほしいというのでき上がりましたのが十一條の条文になっておる次第でございます。一家族旅行その他健全な国民大衆の観光旅行の「容許化」という中に修学旅行が含まれるというのが、今日の法律解釈になっております。もともと国民大衆とは何ぞやということがずいぶん立法の過程において問

題になったのでございますけれども、これは国民金融公庫法とか相互銀行法のおおの第一條に国民大衆ということばがあつて、もうそのことばは世上すでに十分に何と申しますか熟知されていることばであるから、国民大衆ということばを基本法の中に用いてもよろう。そして、この国民大衆の中に修学旅行も含むのだというのが法制局の解釈であり、今日まで観光基本法はその精神でやってきた次第でございます。

ところで、修学旅行について、一体何が一番問題なのかということ、私その後基本法制定以来検討をしたわけでございます。

まず第一は、やはり修学旅行に対する補助金の問題でございます。これは貧困家庭の児童生徒にかかる修学旅行費の援助という項目で、三十八年度は三億三千四百万余り出ております。それから来年度は四億一千七百万というわけで、約八千三百九十二万円の増額ということになっておるわけでございます。これはもちろん文部省の予算に計上されております。

それから、その次の問題になりますのが宿泊施設の問題でございます。この点につきましては、修学旅行を扱っております旅館が比較的加盟をいたしております日本観光旅館連盟、いわゆる日観連の方々と話し合ひまして、率直に申し上げますと、人づくりもけっこうでございます。修学旅行の教育もけっこうでございます。しかしそれをなぜ旅館業者だけが負担しなければならぬのですか、修学旅行が教育であるならば国のはうでめんどろを見てもらいたいというの、率直にこれらの旅館業者の

考えを御披露申し上げますと、そういうことなんです。これも私もっともだと思ひます。そうしますと、結局そういった修学旅行の学生が泊まる宿泊に對して国が何らかの補助なり助成の手を差し伸べるといふのが次に残された問題ではなからうか、かように考えております。

第三の問題は、この途中を結ぶ交通機関、これはすでに「ひので号」だとか「おもいで号」だとかいうのがございまして、だんだんとよくなつていふように、国鉄のほうでも御努力なさつていふように伺つてゐる次第でございます。

その次問題になりますのは、児童の健康管理の問題、この問題は、現在、これは岡先生に申し上げますのはまことに釈迦に説法でございますけれども、修学旅行に出かけられます前に、校医が修学旅行に学生が行く先等のお医者さん、医師会と申しますか、そちらのほうに連絡をとつて、うちの学校の生徒が行くがよろしくという連絡をとられるというふうに私は聞いております。

要するに、修学旅行そのものに対する補助と、施設に対する補助と、途中の交通機関の便利を与えることと、それから修学旅行期間中における児童の健康管理の問題、これが修学旅行についていふいわば根本的な問題だ、かように考えております。したがつて、この考え方は、運輸省としましては、いわゆる日本修学旅行協会の幹部の方々の御意見を聞きと申しますか、お会いしていろいろと話し合つた結果、そのような結論と申しますか、気持ちに観光局

としては到達しておるわけでございます。ただここで問題になりますのは、修学旅行を観光旅行の一つとして把握するか、いやそんなものじゃないのだ、修学旅行は教育そのものなんだというふうな見方をするか、これによつて立場がだいぶ変わつてくるわけでございます。まして、修学旅行は教育なんだ、観光基本法の中に織り込んでいただくこと自体がまあいさ少し筋違いじゃないかと思ひます。その文部省の御見解のようにも思ひます。私どもは、そうじゃないんだ、やはり基本法ができる以上は、修学旅行もこの中で取り扱つておつたほうがいいことはい、こういう立場を運輸省としてはとつておる次第でございます。この問題についてまだ十分の調整がとれておりません。それで、この問題を今後前向きな姿勢で詰めていかなければならぬのじゃないかというふうに考えておる次第でございます。

以上申し上げましたのが、非常に概括的でございますけれども、基本法制定の立案の過程から今日に至るまで、運輸省としまして修学旅行について検討を続けてまいりました経緯でございます。

○岡三郎君 親切な御答弁をいただいたんですが、やっぱり根本的にはいろいろ問題がありますが、文部省は教育的にこれをどういふふうにするか、利用していくか、修学旅行ですから、学問の一環としてこれを取り扱うというこの趣旨もわかるけれども、現状は、輸送の問題と宿泊施設の問題、そういう問題と、いま言われたような健康管理の問題があるわけですが、旅館

業者が言うのももつとです。特に私の指摘するのは、高校生以上は義務制ではないわけですが、少なくとも小中というものを対象にして国がやはりめんどろを見なければいけないのじゃないか、こういう点で、いま言ったように貧困児童に対する救済策はぼつぼつ講じられてきてゐるけれども、もっと端的に言つて、修学旅行自体は全額国庫が補助してやるべきだという論も持つてゐるわけなんです。ということは、いまの制度そのものにしても、やっぱり貧困児童は肩身が狭いというふうな気持ちを持つております。多くの子供たちは自費で行く、ある子供だけは国でこれをめんどろ見る、やはり義務という形の中で行なわれるにしまして、肩身がそういう形でも狭いのじゃないかというふうなことで、かなり膨大な経費がかかるにしても、そういう点はまあ思つてゐるわけです。

これは意見になります。端的に言つて、宿泊施設の問題ですが、ユースホテルとか、いろいろなものがあるけれども、先般九州へ行つて、宮崎交通が南宮崎の駅の前に修学旅行用のホテルをつくつて運営されておる、それで私は感心してきいたんですが、長い旅に出るといふと、子供の管理ですね、監督というものが非常に重要なわけですが、特に分宿というんですか、分散宿泊ということになれば、なかなか思うようにいかぬ。かえつて修学旅行のために子供に悪い道徳というんですかね、しつけ、そういうものを身につけさせて帰つてくる。旅行ということ、開放感に浸るから、結局中学の三年くらいになつてくれば、いろいろとその地域地域におい

て脱線するという点もあるというふうなこと、分散宿泊は一番困るということ、かなり大きなホテルに全部収容するという方法でやられておることを見てきて、民間自体もそこまで考え方が進んでおるということになれば、国としても、これはやはり、そういう面の仕事というのは、運輸省のほうで、そういうところで施設は整えて、そうして教育のことは文部省がおやりになるということに、分担すればいいのじゃないかと思うんですが、私はそういう点でいままでも業者がまかせきりでおるということについて非常に歯がゆく思っているわけですが、吉田委員も言ったように、物価騰貴で、宿泊料の値上げ等もひんびんとしていわれておる昨今において、こういう問題について、やはり国がそういう旅行を快適にするために、一足飛びには完備しないとしても、ぼつぼつ計画的に、年に幾つか各地にそういうふうなものを建設して、その子供を収容していくような形をとったらいんじゃないかという気持ちを持っておったわけですが、端的に言って、民衆駅とか、いろいろなものができるんですね。たとえば、今度上野に民衆駅をつくられるというんだけれども、ああいうところに修学旅行の児童等の施設なり宿泊施設なりというものをつくって、そうして東北方面なり北陸方面から来る子供たちに対して、なかなか収容し切れないとして、先ほど言ったように、「ひので号」とかその他専用列車というものをぼつぼついまやられておるというのが現状だと思う。そういうような面、なかなかそれで全国的に収容し切れるものではないけれども、やはり

そういう用途に向かって前進せられていかなければならぬのじゃないか。これは、国有地を開放して、それを建設していくということが、まず考えられることだと思うんです。

それから、いま言ったように、繰り返しますが、民衆駅等をつくられた場合に、その上のほうには一般の人も泊まれるけれども、修学旅行の子供を対象にしたような建築様式というものを取り入れて、一般にそれが使用できるようにすれば、団体旅行のためには非常に快適な施設が提供でき得るようになるわけですが、まず私としては、やはり東京、関西、こゝろ辺にかなり大きなものをつくる。小さいものではやはり分宿になりますから、相当大規模なものをつくらせて、そうしてそこにある程度まで入れる。それに対して、全部収容し切れませんから、その他の面については、旅館等についても、いろいろ施設をした場合について、やはりぼつぼつでもこれについて補助なりそういうものを講じていくということ、宿泊料の値上げ等を防いでいくような形をとれば、まず全額国庫負担という形になくても、かなりよくなるのじゃないかというふうに考えるわけですが、特にどうしてこういうことを言うかという、旅行に行くというのと、悪いことを覚えてくるのが間々あるわけなんです。これは特に高等学校の生徒なんかで、いままもなくったかしらぬけれども、けんかしたり、酒飲んだり、それはごく少ない例ですけれどもね、やっぱり宿舎そのものの自体が団体宿泊に適しているところが少ないと思うのですよ。東京でも、本郷あたりの旅館をかなり利用してお

るし、上野等も利用しておるようだけれども、われわれが見ても、旅館のほう、業者のほうもたいへんだらうけれども、連れていく先生方、それから子供自体もなかなかたいへんじゃないかという気がするわけです。だから、そういう点で、積極的にひとつ宿泊施設というものを建設する方向へ御努力願いたいと思うのですが、これは大臣どうですか。つまりね、教育の問題だから文部省ということもわかるけれども、快適な施設を提供してよき教育環境をつくってやる、そういう環境整備のことに付いては、ひとつ運輸省なり国鉄等が力を合せて、列車のダイヤ等もそれについて便宜を与えてやる、そういうことをぜひ考えてもらいたいと思うのですが、どうですか。

○国務大臣(後藤健太郎君) 全く同感でございます。大蔵大臣にその趣旨のことを言ったんですが、現在の国家財政状態においては、いまはなかなかいかぬだらうというものが大蔵大臣の意見であります。私もまああなたのおっしゃることに全く同感でございます。ぜひやってみたいと思つて、もう修学旅行に行つていこうと思つて、ぜひやってみようと思つて、昨午、ぜひとも専用車をひとつつやつてもらいたい。

○岡三郎君 最近における輸送関係については、専門用について、昨年、一昨年、ぜひとも専用車をひとつつやつてもらいたい。

「委員長退席、理事谷口慶吉君着席」

で、東海道新幹線ができたならば、これについて配慮したい。先ほど河村国

鉄常務に聞いたところが、八両利用賃でやることになっている。これも非常に微々たるものですが、少しずつ前進していますね。だから、いまの点について全額国庫でやるということが財政上むずかしいとしたならば、やはりこういう問題は全国の子供の問題ですからね、ですから、そういう点では、負担になるということも心配されるけれども、各都道府県自体がやっぱり半分以上半分の持ちで、国が半分なら半分補助して、そうしてつくらせるとか、何か具体的に一歩前進させる形をとつてほしい。いま専用車の問題については、利用賃をもつて国鉄がこれについてダイヤを編成するというのとまでできていないわけですが、だから、財政的に見て無から有を生み出せと言つてもむずかしいけれども、何とかしてそういう面についての資金を、国民全体もこれについて関心を持て、現在、これについてはある程度御研究——というふうな変ですがね、そういう面について協力を求める。国自体もそれに伴つてやっぱり負担を徐々にふやしていくならふやしていく、そうして主要地にまずつくって、順次それを遠きに及ぼすという形をとつてもらわねと、修学旅行の収容、生徒は泊まれません、いま言ったように、監督その他はむずかしいですからね。宿泊所に医者なら医者を置いて、そうして見てやるなら見てやるというふうにして、一歩ずつ前進してもらいたいと思つたのですが、理想を言つてもなかなかむずかしいけれども、ひとつ一年たつてきて宿舎が一つか二つくらいずつできて、またまわりのほうもそれに関心を持

て大きく考えていく。これは毎年たいへんな生徒が行ったり来たりしてしまふからね。これがほんとうに教育に利用され、交通あるいは宿泊施設がよくなるということになれば、これが、道徳教育、人づくりなんかにおいてもエチケットなんか仕込むについても、非常にいいと思うのです。だから、その基礎をひとつ運輸省が積極的に、これはワケ外の仕事と思わないでやつてもらいたいと思うのですがね。

○国務大臣(後藤健太郎君) 全く同感でございます。そのために、私もいろいろといたしまして、漸次やつていく意味で、御承知のように、大津市におけるキャンパスのあとを利用いたしまして、ユースホステルのりっぱなものをこしらえてございまして。私もこの間実は、京都の観光案内所の開所式に参りまして、ついでにそこを見て回つたのですが、それはもう実に、三四十人くらい泊まればりっぱなものができております。それは進駐軍のキャンパスのあとを利用いたしまして、それでやっておりますが、漸次、予算を逐次ふやしてまいりまして、よその省の仕事と思わずに、いったような教育上の見地、あるいは道徳上の見地から考えまして、その必要性は十分認めておつて、努力いたしたいつもりでございます。

○岡三郎君 もうだいぶ時間も経過したから、はしりませんが、私はやっぱり、人づくりとか、国づくりとかというのをいわれているけれども、根本的にやはり幼児教育から義務教育の時代に人間がつくらなければならないと思つて、特にいまのような入学試験の弊害が出てくるに際して、四

の五の言っても、もうだめなんです。いまの形で行けば、個人主義というものが先行していくことは、もう当然です。だから、非常に競争激烈な中において、友愛だとか、信義とかいう言葉を言っても、これはなかなか実現できない時代になってきていると思うのですが、だから根本的に言って、やっぱり子供は国の子供なんだ、古い時代のことはなくなって、このことは、私は昔もいまも、時代が変わっても、やっぱり根本的に言って、人つくりの基本は子供、特に義務教育までは、幼児教育を含めても、国として責任を持って育てやるといふふうな大きな筋が通らぬと、私はやっぱり子供をほんとうににりっばに育てるといふことが空転すると思うんですよ。そのいわゆる貧富の差によって、小さいときから義務教育終わるまで、さまざまな階梯の中でいろいろと子供が育っていくわけですが、そういうことを基本的に考へていった場合に、不良化でも何でもやっぱりびしびしこれをやるならやるというのと同時に、反面、あらゆる面において、子供たちを国として、これはやっぱり筋を通して見てやる。貧富の差がないように、とにかく義務教育完了までは国として大きな筋を通してやるという根本的なものがなければ、何とも私はならぬというふうな気がするわけですが、これは全然、社会主義国がどうか、自由主義国がどうかとかというところじゃなくて、そういうものを超越して、やっぱり人間をつくる環境、施設の整備というものをきちんとやっつけていかなければいかぬじゃないか。特に学業が終わって、小学校

から中学校、中学校から社会に出たり、あるいは高等学校へ行くというときに、きちんとした模範的な旅行をさせていくというところ自体は、非常に有意義なものを残すと思つて、これは無形で、金にかえられない大きな問題をつくっていくというふうに感じます。いまの形では、先生方はもう疲勞こんぱいしちゃうって、教育もへちまもないわけですよ。子供をとにかくけがさしたりいなくなったりしたらいへんですから、やっとなにかに臨時の車に押し込んで帰ってくるというのが精一ぱいで、それ以上要望したって無理ですね。そういう点で、心ある者は、とにかく旅行というものに値する、修学旅行に値する、そういうふうなものゝを国として本格的にひとつやっでもらいたいです。ですから、この点は、先ほど言ったように、輸送の問題についても、利用債を全額持たしてやるといふこと、これはいまやれないかもわからない。これも、将来やはり運輸省としてそういう点についてもある程度見ていくというふうなこともお考えをお願いしたいと思います。国の財政が限られておるから、理想論ばかり言いません。言いませんけれども、とにかく基本的にはひとつそういう点を実行してもらいたいと思う。そうしないという、外国からお客さんをおんでも、子供のしつけをどうしろこうしろといつても、ふだんやっつけていって、旅行に出ていったらばもうてんでん勝手早い者勝ちにならなければ、いいところへも泊まれないければ、いい場所もない。いまのところはようやく腰をかけていくような形になっておりますが、それにしても、とにかくダイヤの組み方が夜

中になってみたり、時間外になってみたり、いろいろな形の中において無理して押し込められてきておるのであります。ですから、そういう点について、一べんに改善できないとしても、心を入れて、観光局としても、運輸省としても、ひとつやっつけてもらいたいと思ふ。そうして、教育の問題については文部省のほうに極力善処してもらおう、こういうことで私はいいいのじゃないかと思ふ。よろしくこれはお願いしたいと思ひます。

以上でやめます。

○木暮武太夫君 この間私はいろいろ質問をして、大体いろいろ御答弁を得たのですが、どうもあの時分の答弁が、運用で気をつけるのと何とかがいふような、われわれから見ると、成文法である以上はある程度法文に書かなくちゃならない問題を、今後の運用に待つようなお話があったのだが、これは観光局長がかわってしまったばまた違った運用になるおそれもあるというので、これからひとつ二、三の点をお伺いをしてみたいと思ひます。ことに、きょうは運輸大臣が御出席のようですから、どうぞ私の言うことをお聞きください。さておいて、そうして運輸大臣からわれわれが納得するようになつて御答弁をお願いしたいと思います。

まず第一は、この国際観光ホテル整備法というものが、観光局長がたびたび説明するのとおり、外国人を接遇する設備を整備していくために、その業者に対して一方じ恩恵を与える、すなわち地方税についてもあるいは固定資産の耐用年数等についても恩恵を与える、そのかわり外国人の接遇の施設の整備というものはこれこれをやっても

らいたいのものだというのが、この法律のたてまえであるわけなんです。それで、ことに地方税の減免の問題については、この間も言ったのですが、昭和二十四年の第六回の国会において、議員提出の法律案におきましては、これは地方税の家屋税とその付加税を減免するということが書いてあつた。で、衆議院はその原案のとおりで通つて、今度参議院に來ると、当時は運輸大臣も知つてゐる板谷君が運輸委員長で、板谷君が委員長のときに修正が行なわれて、それで家屋税の減免でなく、公益による地方税の不均衡課税というものを採用するというところにこれがきまつて、そうしてこの観光ホテル整備法の第七條にこれがうたつてあるわけなんです。第七條に、「登録ホテル業の用に供する建物について、地方税法第六條第二項（公益等による不均一課税）の規定の適用があるものとす。」というところが書いてある。そこで観光局長に伺いますが、この不均衡課税がこれだけ法文に出てくるのだから、いわゆるあなたがおっしゃる、一方では恩恵を与え、一方では基準を厳格にして整備させるというこの法律から見ると、この不均一課税というものはどこまでも恩恵として、観光局としてはぜひやらしたいとお考えだらうと思ふのですが、どうですか。

○政府委員（梶本保邦君） お説のとおりでございます。運輸省といたしましては、もうそのつもりで、機会あるごとに関係方面と折衝して今日までできておる次第でございます。

○木暮武太夫君 そこまでおわかりになつてゐるなら、今度の法律の改正で

なぜそれを入れたかかということですね。こまかく言うと、第二十八條は――從來は第二十八條において、これは登録ホテルというものを日本旅館に読みかえる法律なんです。そんなことは言わなくても観光局長わかるでしょうが、ところが、第六條とか第八條とか第十一條までのものを日本旅館に読みかえるということがいままで書いてあつて、いまも六條と八條が書いてあつて、六條と八條の間の第七條がここに落ちてゐるわけですね。落ちてゐるでしよう。いまあなたがぜひこれをやりたといふ第七條が落ちてゐる。落ちてゐるならば、今度はこれだけの法律改正をするなら、第二十八條に落ちてゐる、しかもあなたがこれはぜひやらしたいものであるというものを何がゆゑに今度の改正法に入れないか、こういうことなんです。おわかりになりますか。どういふわけで入れないのか。あなたが再三言うとおりの恩恵を与えて整備をさせるんだという、その恩恵の二つの中の大きな柱である地方税の不均衡課税というものをぜひやりたいと、こう言う。いままでは、それがどういふ都合か知らぬが、第二十八條で六條から七條を飛んで第八條から第十一條までを日本旅館に読みかえることで入つてゐるのに、七條だけ特別としてある。そういう落としてあるものならば、いまのあなたのお氣持からいへば、今度はこれだけの大改正をやるといふならば、こういうものを一番先に入れないかならぬわけでありませう。こう思ひますが、どうですか。

○政府委員(梶本保邦君) お説のとおり、準用はいたしております。が、地方税法の第六條の第二項に、「地方団体は、公益上その他の事由に因り必要がある場合においては、不均一の課税をすることができ」というのが地方税法の中にございますので、それで実際には可能になっておる関係だと私は考えております。実際問題として、ホテルと旅館とどちらのほうがより高率適用になっておるか申しますと、前回も申し上げましたように、ホテルよりは旅館のほうが適用になっておる率が高い次第でございます。むしろ実際面としては、御趣旨に沿っているんじゃないだろうかというふうに考えておる次第でございます。

○本署武太夫君 そういふふうに実際になっておるなら、法律で落ちているものをお入れになったほうがいいんじゃないですか。いまこれを、七条と十八條の中から落ちていたというものは、日本旅館の登録されたものと西洋式のホテルの登録されたものとの間に何か区別をしているような感じを業界に与えるのじゃありませんか、どうですか。

○政府委員(梶本保邦君) 実際登録の事務をいたしました場合には、そのつとどの旅館、ホテルのございますところの府県に對しまして、立法の趣旨に沿うようにというので、そのつど依頼の文書を一併ずつ個別的に出しておる次第でございます。なお、ホテルと旅館とを区別するのはけしからぬじゃないかという御意見は、旅館業界の側に立ちまして考えました場合は、まことにごもっともな御意見かと存じます。

けれども、外人宿泊の実績等の面から考えました場合に、まだなかなか運輸省の考えるように、運輸省の希望するように関係各省のほうでうんとおっしゃって、そのつど運輸省としては、一件ずつ登録の際に個別にお願ひの文書を出し、かつまた機会あるごとに今日まで努力をしておるというのが実情でございます。

○本署武太夫君 どうもいまのお話を聞いておきますと、私の質問には合っていないので、地方税法でもって第六條第二項でかくかくのことをやっているからよろしいというの、これは地方税法の問題なんで、この法律の上から見ると、いままで落ちていたということがすでに違ひのじゃないか。今度改正するならば、この第七條というものも日本旅館に読みかえに入れるということをやればききじゃないか。あなたが、いやそれは通知をしているからとかなんとか言うけれども、これはあなたのほうで故意に落とされたのか、あるいは気がつかずに落としたのか、いずれにしても、これだけの法律の改正をする場合には、これは入れなくちゃならない。改正の技術の問題だと私は思うわけなんです。それから、あなたはどうもどこまでもこういうものを入れなくてもよろしいんだというふうなお考えでありますか、また適当なときに今度改正するときはこれを入れたいほうがいい、よりベターだというふうにお考えになるのか、それをひとつ伺つておいて、それは修正するならば修正する問題で、なかなか大きな問題です。運輸省のお考えを聞いてみたいと思ふのです。運輸大臣、どうですか。

○国務大臣(後藤健太郎君) さつき局長が言いましたように、地方財政の上から、明らかにホテルというものと日本旅館がホテルと登録されたものと違つた考え方を自治省では持つておるわけですから、これを一律に直すというのになかなか同意を得がたいというのが実情でございます。ホテルという觀念につきましても、自治省の言ういわゆるホテルと、日本旅館を直した本署委員のいま御趣旨の宿屋をホテルに登録した場合のホテルと、本質的な違いがあるという、こういうふうな考え方を自治省は持つておりました。なかなか自治省としては同意しがたいというのが現状で、こういう運用をやつていきたいと思います。

○本署武太夫君 自治省の考えはあるいはそういう考えかもしれないが、運輸省の観光局としては、あなた方がむずかしい条件をつけて外国人の接遇の施設をこれこれやれ、そうしてホテルと同様に日本旅館にも外人の接遇をやらせようという指導をしている以上は、運輸省のお方が法律でもって区別をつけるといふことは、これはちょっとおかしいんじゃないかと私は思ふんですが、どうですか観光局長。

○政府委員(梶本保邦君) 運輸省の立場としましては、お説のとおりだと思いますけれども、なかなか相手のある仕事でございまして、一番実効のある方法を探したいと思つておるという次第でございます。

○本署武太夫君 これはいくら言つても水かけ論だが、おそらく第三者が公平に聞けば、私の言うことのほうが正しいと思ふんです。これは当然改正の場合に、第七條というものも旅館に読

みかえるように、二十八條にこれは入れるべきものだといふふうに私は考えるんですが、しかし、これはいくら言つても、押し合ひになるだけで、もしやるならば修正するだけの問題で、修正しなければ意見が通らぬ。運輸省はそれを直す意思がないといふんです。これは水かけ論だから、これは意見の対立でやめときますかね。

〔理事合口慶吉君退席、委員長着席〕

それから次は、この間も質問したんですが、附則の4ですね、附則の4で、すでにむずかしい基準でもっていままで条件をつけて登録したところの旅館の中で、設備を改善するものやなにかある。そういう場合に、増築または改築の工事が行なわれた場合には、これは非常にいいものであるというか、あぶないの、これはこの程度は増築だから昇降機をつけるんだとか、この程度の改築なら昇降機をつけるんだといふようなことも、一切観光局の方々にまかしておくとすることは、これは非常に不安なんです。これは、この間の答弁でも、常識でもってやるとか、運用でやるとかというのを言つておいたけれども、これはなかなかむずかしいことで、われわれとしてはすこぶる不安があるわけでございます。まあ実際のことを言つて、いままでむずかしい条件をつけて基準の施設をやらしで、今度はいままで許しておいたものの中で新しい施設をやらされるなんということは、どうかと思ふんですが、そこで、もし増築や何かをした場合に昇

降機をつけるなんといふことになる、いまは東京などでは、ある一定の坪のところにはこれだけの坪数の建物しか建てられないという建築法の建蔽率というのがある。そういうものにもさわるし、建物の構造上からも不可能のようないふことが多々あります。そこで、いまのどこまでが増築だか改築だかわからないといふんです。そういう増築、改築とかいふような場合を除いてみてはどうかというふうに私は考えるんですが。

○政府委員(梶本保邦君) ただいまの先生のお話、最後の御議論は、増築または改築を除くといふことは、とにかくどんなに世の中が変わろうとも、すでに登録を受けたホテル、旅館はそのままいけ、こういう御意見かと思ふ勢も日進月歩でございます。やはりこういう問題は前向きに考えていくといふところに一つの進歩があるのじゃないかろうかというふうにも考えておる次第でございます。ただ、いくら建築業界が進歩するにいたしまして、やはりすでに現在登録になっておられる旅館というの、当然これは運輸省としては考えていくべきではなからうかというの、この第四項になつてまいりました次第でございます。前回、改築とはどういふことを言ふかといふふうなことにつきましても、建設省住宅局からの国家消防本部に対する公文書がございましたので、それを朗読させていただきますので、省略さしていただきますけれども、要するに内部の改造とか模様替えだとかいふようなことはこの中には含まれていな

というふうには私どもは解釈いたして
おりますし、またそれで十分ではない
かというふうに信じております。

○小酒井義男君 前回少し質問を保留
してあるのですけれども、時間の関係
もありまして、一点だけ明確にして
おきたいのです。局長からお答え願
えればけっこうですが、国際観光ホ
テル整備法の今回の法律の第十六条、これ
の3に立ち入り検査という項があり
ますね。立ち入り検査をする者は証明
書を携帯するというふうになってお
るのですが、この証明書というものは
そのつど発行されるものか、常時そ
うものを携帯しておる人があるのかど
うかということ、それから証明書は
本省で出すのか、陸運局あるいは陸
運事務所の段階でもそういうものを
発行して検査をさせることになるの
か、その方法を少しお尋ねしておき
たい。

○政府委員(梶本保邦君) 運輸省の組
織は、お説のとおり、本省、陸運局、
陸運事務所となっておりますけれども
も、事觀光につきましても、陸運事務
所とは全然仕事の関係はございま
せん。したがって、陸運事務所は運輸省
観光局の下級機関にはなっておりま
せん。陸運局の総務部の総務課と、そ
れから海運局の総務課でございます
けれども、登録事務は陸運局総務部の
総務課がこの仕事を所管いたしてお
ります。それから、この登録ホテルに
ついての今度の法律についての立ち
入りの問題は、これは事務屋が行った
ものではございません。私どものほう
で、ここにいます整備課長以下みな
建築の専門屋

でございます。そういった建築の専門
屋が見に行くというふうには御解釈
いたさないでございまして、

立ち入りの場合に、この証票云々の
問題でございますけれども、これは一
つの例文——全部法律にはこういう
ふうに書いてあるのだから、という
いう例文になっておるわけではござ
いまして、常時そんなものを持ってお
いて、それを振り回していくという、
たとえばペトカーがこの東京都内を
回って交通違反を見つけて歩くとい
うようなことは毛頭ございせんので、
その点につきましては、前回から申し
上げておりますように、法の精神に
沿って十分良識ある運用をしていき
たい、かように考えております。

○委員長(米田正文君) 他に御質疑が
なければ、両案の質疑は尽きたもの
と認めて御異議ございせんか。
「異議なし」と呼ぶ者あり」
○委員長(米田正文君) 御異議ない
と認めます。
それでは、これより討論に入りま
す。御意見のある方は、賛否を明
らかにしてお述べを願います。——別
に御意見もないようでございますか
ら、討論はないものと認めて御異
議ございせんか。
「異議なし」と呼ぶ者あり」
○委員長(米田正文君) 御異議ない
と認めます。
それでは、これより採決に入りま
す。
旅行あつ、旅業法の一部を改正する
法律案及び国際観光ホテル整備法
の一部を改正する法律案の両案に
供し

ます。両案に賛成の方の挙手を願
います。
「賛成者挙手」
○委員長(米田正文君) 全会一致と認
めます。

よって、両案は全会一致をもって
原案どおり可決すべきものと決定
いたしました。
なお、本院規則第七十二条により
議長に提出すべき報告書の作成に
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
ございせんか。
「異議なし」と呼ぶ者あり」
○委員長(米田正文君) 御異議ない
と認め、さよう決定いたしました。

○委員長(米田正文君) 次に、中小
型鋼船造船業合理化臨時措置法の
一部を改正する法律案及び地方自治
法第五十六條第六項の規定に基
づき、海運局の支局の出張所の設
置を求める件を便宜一括して議題
といたします。
まず提案理由の説明を聴取いた
します。
○国務大臣(後藤健太郎君) ただいま
議題となりました中小型鋼船造船業
合理化臨時措置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。
中小型鋼船造船業合理化臨時措置
法は、中小型鋼船造船業の合理化
を促進することにより、中小型鋼
船の輸出の振興と海運業の健全な
発達に寄与することを目的として
昭和三十三年三月三十一日まで
の期限は昭和三十三年三月三十一
日までとなっております。

政府は、本法に基づき昭和三十八
年度末を目標とする合理化基本計
画及び毎年度の合理化実施計画を
制定いたしまして、本法制定以来
現在までの間に、財政資金約十七
億円のあつせん、造船技術向上の
ための指導等の施策を講じてまい
りました。

これらの施策により中小型鋼船
造船業の合理化を推進してきた
のでありますが、その事業活動の
大部分が中小企業によって行な
われておりますため、経済事情の
変化等の影響を受け、昭和三十
八年年度末までは合理化基本計
画に定めた合理化の目標に到達
できない状況にあります。さらに、
最近における技術革新の進展に伴
い、画期的な高経済性中小型鋼船
の需要が生じておられますので、
中小型鋼船造船業におきましても、
これに即応できるような技術が必
要になってまいりました。

このような現状から見まして、
現行法の目的を達成するためには、
本法の有効期間をさらに三年間延
長いたしまして、昭和四十一年度
末を目標とする中小型鋼船造船業
の合理化基本計画を策定し、これ
に基づいてその合理化を促進する
必要があるものであります。
以上が、この法律案を提案する理
由であります。
何とぞ、慎重御審議の上、すみや
かに御賛成いただきますようお願い
申し上げます。

関し承認を求めるの件につきまして、
その提案理由を御説明申し上げます。
この案件は、最近特に目ざましい
発展を遂げつつある北海道の苫小
牧港に、北海海運局室蘭支局吉小
牧出張所を、岡山県の水島港に中
国海運局玉野支局水島出張所を、
それぞれ設置しようとするもので
あります。

苫小牧港につきましては、同港を
中心として八百万坪にわたる臨海
工業地帯の建設及びこれに伴う港
湾施設の整備が急速に行なわれ
つつあり、すでに年間二百萬トン
以上に及ぶ石炭その他の貨物の荷
役が始められ、同港への入出港
船舶数は年間四千隻をこえてお
ります。
水島港につきましては、同港を中
心として一千萬坪にわたる臨海工
業地帯の建設及びこれに伴う港
湾施設の整備が急速に行なわれ
つつあり、すでに二萬トン以上の
大型外航船による原油、大豆等
の荷役が始められ、同港への入
出港船舶数は年間二萬隻をこえて
おります。

このように、両港は発展の途上に
ありますが、すでに相当数の荷役
量及び入出港船舶があり、また新
たに海運関係業者が進出しつつ
ありますので、海事に関する行政
手続の利便をはかるために、これ
らの港における海運行政の円滑
かつ、適正な運営を確保するため、
苫小牧港及び水島港にそれぞれ
出張所を設置する必要があるとい
うのであります。
以上の理由によりまして、地方自治
法第五十六條第六項の規定に基づ
いて、海運局の支局の出張所の設
置に、国会の御承認を求める次第
であります。

何とぞ、慎重御審議の上、すみやかに御承認いただきますようお願い申し上げます。

○委員長(米田正文君) 次回は十九日午前十時の予定とし、本日はこれにて散会いたします。

午後二時五十分散会

三月十二日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。

一、水先法の一部を改正する法律案

水先法の一部を改正する法律案

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

目次中「第一条・第二条を「第一条・第二条に、「第二十二條を「第二十二條の六」に改める。

第一条第三項中「水先人の組合(水先人の組合)を第二十二條の三第一項に規定する水先人会(同項に規定する水先人会)」に改め、同条を第一條の二とし、第一章中同條の前に次の一條を加える。

(目的)

第一条 この法律は、水先をするに及ぶことができる者の資格を定め、及び水先業務の適正かつ円滑な遂行を確保することにより、船舶交通の安全を図り、あわせて船舶の運輸能率の増進に資することを目的とする。

第四条第一項第二号中「二年」を「三年」に、「千トン」を「三千トン」に改める。

第十一条中「別表の通りとする」を

「政令で定める」に改め、同条に次の一項を加える。

2 前項の規定に基づき、政令を制定し、又は改廃する場合においては、政令で、その制定又は改廃に伴い合理的に必要と判断される範囲内において、所要の経過措置を定めることができる。

第十五條の次に次の一條を加える。

(水先業務施設の確保)

第十五條の二 水先人は、水先船その他の水先業務に必要な施設であつて省令で定めるもの(以下「水先業務施設」という)を確保しておかなければならない。

第十六條中「船長の行う水先人を求める信号を認めた」を「船長から水先人を求める旨の通報を受けた」に、「直ちに」を「その求めに応じ」に改める。

第三章中第二十二條の次に次の五條を加える。

(水先約款)

第二十二條の二 水先人は、水先約款を定め、その実施前に、運輸大臣に届け出なければならない。これを變更しようとするときも、同様とする。

2 運輸大臣は、前項の水先約款が利用者の正当な利益を害するおそれがあると認めるときは、当該水先人に對し、その水先約款を變更すべきことを命ずることができる。

3 水先人は、第一項の水先約款をその事務所において利用者に見やすいように掲示しておかなければならない。

(水先人会)

第二十二條の三 水先区を同一にする水先人は、当該水先区について一個の水先人会を設立しなければならない。

2 水先人会は、水先業務の円滑な遂行に資するため、合同事務所(會員のする水先の引受けに關する事務を統合して行なうための事務所をいう。以下同じ。)の設置及び運営、水先人の養成並びに會員の指導及び連絡に關する事務を行なうことを目的とする。

(水先人会の會則)

第二十二條の四 水先区を同一にする水先人は、水先人会を設立しようとするときは、會則を定め、その會則について運輸大臣の認可を受けなければならない。

2 水先人会の會則には、次に掲げる事項を記載しなければならない。

一 名称及び事務所の所在地
二 會の代表者その他役員に關する規定
三 入會及び退會に關する規定
四 會議に關する規定
五 合同事務所の設置及び運営に關する規定

六 水先修業生の修習に關する規定
七 會計に關する規定
八 その他重要な會務に關する規定

3 水先人会は、その會則を變更しようとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。
(入會)
第二十二條の五 水先人会が設立さ

れている水先区について水先人の免許を受けた水先人は、当該水先人会に入会しなければならない。

(會則遵守の義務)

第二十二條の六 水先人は、所屬水先人会の會則を守らなければならない。

第二十三條中「この法律の規定」を「この法律若しくはこれに基づく処分」に改める。

第二十四條の二に見出しとして「海上航行安全審議會の意見の徴取等」を附し、同條第一項中「前二條」を「前三條」に改め、同條を第二十四條の三とし、第二十四條の次に次の一條を加える。

(業務改善の命令)
第二十四條の二 運輸大臣は、水先人がその業務を行なうためにあたり利用者の利便を阻害している事実があると認めるときは、当該水先人に對し、水先業務施設の改善その他水先業務の円滑な遂行を確保するため必要な事項を命ずることができる。

第二十五條を次のように改める。

第二十五條 運輸大臣は、水先人会の適正な運営を確保するため必要があると認めるときは、水先人会に對し、その行なう業務について勧告することができる。

第二十六條の前の見出し中「及び報告」を削る。
第二十七條及び第二十八條中「報告し」を「届け出」に改める。
第二十九條及び第三十條を次のように改める。

(報告及び検査)

第二十九條 運輸大臣は、この法律の施行に必要な限度において、水先人若しくは水先人会に對してその業務に關し報告をさせ、又はその職員に水先人若しくは水先人会の事務所その他の事業場若しくは水先船に立ち入り、帳簿書類その他の物件を検査させることができる。

2 前項の規定により立入検査をする職員は、その身分を示す證明書を携帯し、關係人にこれを提示しなければならない。

3 第一項の規定による立入検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解してはならない。

(職權の委任)

第三十條 この法律の規定により運輸大臣の職權に屬する事項は、政令で定めるところにより、海運局長に行なわせることができる。

第三十一條第四号中「第二十五條第一項」を「第二十二條の二第二項又は第二十四條の二」に改める。
第三十二條第三号中「第三十條」を「第二十八條」に改め、「若しくは報告」を削り、同條を同條第五号とし、同條第一号の次に次の二號を加える。

三 第二十二條の二第一項の規定による届出をしない水先の引受けをした者
四 第二十二條の二第三項の規定による掲示をせず、又は虚偽の掲示をした者

第三十二條に次の一號を加える。
六 第二十九條第一項の規定による報告を求められて、報告をせ

ず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避した者別表を削る。

附則

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して六月を経過した日から施行する。ただし、附則第四条の規定は、公布の日から施行する。

(経過規定)

第二条 この法律の施行前にした改正前の水先法（以下「旧法」という。）第三条の規定による水先人の免許は、改正後の水先法（以下「新法」という。）の規定に基づいてしたものとみなす。

2 この法律の施行の際現に水先人の免許の申請をしている者に対して当該申請に係る水先人の免許をする場合における免許の要件については、新法第四条第一項第一号の規定にかかわらず、なお従前の例による。

3 新法第四条第一項第二号の規定の適用については、この法律の施行前に旧法第一条第三項に規定する水先修業生として実務を修習した期間は、新法第一条の二第三項に規定する水先修業生として実務を修習した期間とみなす。

第三条 この法律の施行の際現に水先人である者が、その際現に実施している水先約款については、新法第二十二条の二第一項中「その実施前に」とあるのは、「水先法の一部を改正する法律（昭和三十九年法律第 号）の施行の日から三十日以内に」とする。

第四条 水先区を同一にする水先人は、この法律の施行前において、新法第二十二条の三及び第二十二条の四の規定の例により、会則を定めて運輸大臣の認可を受け、水先人会を設立することができる。

2 前項の規定により認可を受けた会則は、この法律の施行の日にその効力を生ずるものとし、当該水先人会は、この法律の施行の日において新法の規定により設立されたものとみなす。

第五条 この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

三月十三日本委員会に左の案件を付託された。（予備審査のための付託は二月十日）

一、特定船舶整備公団法の一部を改正する法律案

特定船舶整備公団法の一部を改正する法律案（――は衆議院修正の部分）

第十條に次の一項を加える。
4 監事は、監査の結果に基づき、必要があると認めるときは、理事長又は理事長を通じて運輸大臣に意見を提出することができる。

昭和三十九年三月二十七日印刷

昭和三十九年三月二十八日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局