

## (第一類 第十号)

## 第九十六回国会運輸委員会議録

(一五七)

昭和五十七年三月二十三日(火曜日)  
午前十時三十二分開議

出席委員

委員長

越智伊平君

理事

加藤六月君

理事

檜橋進君

理事

福岡義登君

理事

草野威君

理事

阿部文勇君

阿部北川石松君

佐藤文生君

近岡理一郎君

浜野剛君

古屋亨君

井岡大治君

小林恒人君

浅井美幸君

辻第一君

田島衛君

連輸大臣

出席政府委員

運輸大臣官房長

角田達郎君

運輸省航空局次長

山本長君

委員外の出席者

運輸委員会調査室長

荻生敬一君

委員の異動

三月二十三日

補欠選任

出席

小此木彦三郎君

運輸委員会議録第六号

昭和五十七年三月二十三日

○越智委員長 これより会議を開きます。

内閣提出、旅行業法の一部を改正する法律案を議題といたします。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。草野威君。

○草野委員 今回の旅行業法の改正に当たりましては、主催旅行の確実、安全な実施の確保、不健全旅行等への関与の禁止、旅行業者の業務運営の適正化、こういうような事柄が骨子となっているようでございます。

その中で、まず営業保証金制度の大額な拡充強化、こういうことが打ち出されているわけでござりますけれども、まず初めてこの営業保証金制度

の拡充強化に対する概要またその理由、この点についての御説明をお願いいたします。

○西村政府委員 お答え申し上げます。

このたびの法律改正の一つの主眼が、主催旅行に関する営業保証金の拡充でございます。

その内容といたしましては、一つは、主催旅行を行います者につきましては、まず主催旅行をするかどうか、そのことを登録の内容といたしまして、次いで、主催旅行をする場合の営業保証金と区別して、特に主催旅行をしない場合の営業保証金と区分してその額を定めることにしております。その額の内容といたしましては省令で決めさせていた

だくことになるわけでございますが、現在のこところ予定しておりますのは、主たる営業所につきまして一般旅行業者が六百万円ありますのを二千五百円にすることを予定しております。また、国内旅行業者が現在二百万円ありますものを五百五十万円にすることを予定しております。なお、五百五十万円にすることを予定しております。これが倍額にすることを一応の関係業界等に話しかけをしておりまして、そういう方向で処置をするよういたしたいと考えております。

それから、今回の主催旅行に関します営業保証金を引き上げる理由でございますが、御承知のように、昨年の十一月には一般旅行業者が倒産いたしました。その場合に、一般的の旅行者からあらかじめ多数旅行代金を預かりまして、そのまま倒産したということがございまして、主催旅行といふものについてのこわさを改めて教えられたわけですがございますが、主催旅行といふものは旅行業者の方が計画を立てますものですから、一定の見積もりであらかじめ交通機関、宿泊機関を手配をし、新聞等に多額の広告費をかけて広告をする、あるいは多額のパンフレットをつくって宣伝をする、

すと、あらかじめ出した費用を全部かぶつてしまふことで大変な痛手を受けるわけで、この点でかなりの投機性があるわけでございます。そして、一たんこのような会社が倒産いたしますと、旅行代金というのはあらかじめ前受けなものですから、その前受け金を払えなくなるような事態がございまして、こういう点で、他の手配旅行に比べまして主催旅行につきましては営業保証金の額を多くするということがその必要性でございます。

以上が、今回の法律改正をさせていただいた理由でございます。

○草野委員 昨年、一般の業者が倒産したということでございますけれども、昨年の一般旅行業者、また国内業者の倒産件数と弁済業務の状況について御説明をいただきたいと思います。

○西村政府委員 倒産件数というのと正確にはわからぬのが現状でございます。実は三年ごとの更新をいたしますが、その登録の更新をする前に

更新をいたしますが、その登録の更新をする前に

いまして、事実上廃業してしまうという例も見受けられるわけでございます。したがいまして、どの程度のものが倒産をしたかということは明確でございませんが、最近で申しますと、これは日本旅行業協会関係では、たとえば弁済の認証を請求してまいりますが、その対象となつた事業者は五十五年で四社、五十六年で六社ございます。まことに、このたびの法律改正の一つの主眼が、主催旅行をする場合の営業保証金の額まで、すべての債権者の

申し出の対象となりました会社は五十五年で十七社、それから五十六年では十三社に上っております。

○草野委員 弁済の場合でされども、限度額はどのくらいになりますか。

○西村政府委員 弁済の限度額は、先ほど申し上げました営業保証金の額まで、すべての債権者の

額が積算されましたところで限度が生ずるわけでございます。

○草野委員 弁済の対象になる方は、一般的の旅行業者以外にどういう種類の方々が弁済の対象になりますか。

○西村政府委員 営業保証金から弁済を受けることを営業保証金の還付と呼んでおりますが、この還付を受けることができる人は、旅行業者と旅行業務に關し取引をした者で、その取引によつて生じた債権につきまして弁済を受ける権利があることになります。したがいまして、旅行業者と旅行契約をいたしました旅行者、そして旅行のサービスを受けなかつた旅行者、あるいは損害賠償請求権を持つている旅行者などがありますこれに当たります。そして、ホテル等の宿泊機関あるいは航空会社等の運送機関が、代金が未払いである場合がこれらに次いでのグループだと思ひます。

○草野委員 そういたしますと、還付の請求に当たつて、まず旅行者それからホテルとか運送機関、こういう人たちが實際には還付の請求を行うわけだらうと思ひますけれども、これは順序が何か決まつてゐるのでしょか。まず旅行者に対して優先して還付されるとか、またホテルとか交通機関いろいろあると思ひますけれども、どういうような順位で支払われるようになるのでしょうか。

○西村政府委員 法務省の供託所に出されており

ます営業保証金でござりますと、供託の申し出の順でこれが認められた場合、それから旅行業協会の弁済業務保証金、営業保証金に相当するものでござりますが、これもその債権があるということが認証された順に従つて還付を受けることになります。

○草野委員 そしたらどうかといふ意見がございましたが、現状では国内の旅行業者の相手をしております旅館業、こういふものが旅行業者の営業保証金を頼りにして取引をしているという実態がござります。国内の旅行業者は非常に営業規模が小さく、そういう意味での担保力がないものでござりますが、本旅行業協会、JATAの場合は、昭和五十五年度の決算で弁済業務保証金準備金収支決算書を見ますと、全部で七億七千二百十六万、これだけの分担金が入つてゐるわけですね。そして、その元金の運用によつて生ずる利息等が、預金利息、証券利息その他全部含めまして七千百十三万円、こ

ども、いかがでしょか。

○西村政府委員 ただいま御指摘のあった点、まさに旅行業者と取引をした者のうち、一般的に保護を必要とするのは旅行者でございまして、この利益の保護ということになるのが当然でござい

ます。

○草野委員 ただいまの觀光部長の御説明にありますように、やはり将来は旅行者の救済、保護に重点を置くべきであると思うのですね。したがつて、この制度についてはできるだけ早く進めていただきたい、このように要望をいたします。

それで、JATAの場合と全旅協の場合で

は、国内業者の場合についてはホテルとか交通機関とか、そういうところの還付、弁済ということが主になつて、こういうよしなお話でございまして、それがれども、国内の場合、全旅協クーポン会

でござりますが、実は、現在営業保証金の大半をこれにかわつて行つております旅行業協会の弁

済業務保証金、その実際の運営を考えますと、一

般旅行業者の方の日本旅行業協会は、旅行者に対する弁済が中心でござります。これに対しまして

旅行業者、主催旅行を行う事業者だけが営業保証金の額があえるわけでござりますが、これに伴つて分担金もあえるということで、現在の額の大体倍程度の額に増加してくるということが予想され

ております。分担金の額があえるに従いまして、実際の準備金となつてまいりますのは、ほぼこれに比例してあえてくるということが予想されるわけでございます。

JATAの場合で結構です。

○西村政府委員 現在の主たる営業所につきましての二千五百万円の営業保証金の額を引き上げました時点で、これは全部の業者ではなくて、主催旅行業者、主催旅行を行う事業者だけが営業保証金の額があえるわけでござりますが、これに伴つて分担金もあえるということで、現在の額の大体倍程度の額に増加してくるということが予想され

ております。分担金の額があえるに従いまして、実際の準備金となつてまいりますのは、ほぼこれに比例してあえてくるということが予想されるわけでございます。

○西村政府委員 旅行業者の集まつている全旅協、その会員が発行するクーポンの運用について協議をするための団体でござります。

○草野委員 これはどういう性質の団体ですか。運送機関に対する実際の保証業務ということを行つてゐるのですが、これが、いまの予想では、昭和六十一年度にさらに倍になるわけですね。その場合はど

うか、任意団体でござります。

○西村政府委員 公益法人なり株式会社でもなく、任意団体でござります。

○草野委員 このような任意団体で、ホテルとか

旅館等に対し行なわれているということで、一般旅行者からの申し出は非常に少ないのが実態でござります。そして今回の法律改正の場合には、ひとつ旅行者だけを優先したらどうかといふ意見がございましたが、この国内の旅行業者の弁済はもっぱら旅館等に対して行なわれているということで、一般

旅行者だけを優先したらどうかといふ意見がござります。

○西村政府委員 クーポン会は、旅行業者が発行します旅館に対するクーポン券、これを損害保険の方に付保いたしておりますが、その裏保証をするための団体でござります。

○草野委員 ちよつと変えますけれども、この弁

済業務の分担金の問題でござりますけれども、日本旅行業協会、JATAの場合は、昭和五十五年度の決算で弁済業務保証金準備金収支決算書を見ますと、全部で七億七千二百十六万、これだけの分担金が入つてゐるわけですね。そして、その元金の運用によつて生ずる利息等が、預金利息、証券利息その他全部含めまして七千百十三万円、こ

ういうよしなお話でござりますが、現在の分担金の率でござりますと、最終的に

送客はできなくなるということで、若干の期間を置いて旅行者優先ないし旅行者だけに限定するような法制に近づけようということで、旅行業界側と旅館業界側とで話し合いをするということになります。

○西村政府委員 現在の利息收入が七千万でござりますので、それの大体三倍近い二億程度のものが、現在の分担金の率でござりますと、最終的に

実施のための取り崩し額が、五十五年度の場合二千四百万円、こういうふうになつてゐるわけです

ね。このうち、弁済業務関係の事業費が九百五十万円、こういうような数字が出ているわけでござりますけれども、これから将来のことを考えた場合に、利息収入だけでも一億円以上になる、こういうような予想でございますので、やはり弁済の限度額ですね。現在、弁済の限度額は営業保証金の範囲内、こういうようになつてているようでござりますけれども、やはり弁済の限度額の引き上げ、こういふことの検討をしたらどうか、このように思いますが、いかがでしょうか。

○西村政府委員 旅行業協会からの弁済の限度額は、個々の事業者ごとににつきましては、個々の事業者が本来納めますべき営業保証金の額を限度とするわけでござりますので、いまの先生のお話でございますと、結局、営業保証金の額そのものの引き上げを将来さらに考へるかということでござりますが、この点につきましては、営業保証金の額そのものは、現在のところ、今後の取引の実態を考えて、当面は一年後、先ほど申し上げましたように、主たる事務所については、一般旅行業者の場合は五千万円、その他の一般国内旅行業者につきましては一千円円ということを考えていいわけでございます。

実際に旅行取引が今後どこまで大きくなつていくか、中小の事業者もどこまで伸びていくかといふこととの関連で営業保証金の額を決めなければいけないと私は思います。現在のところ、営業保証金の額は、法施行二年後と考えているわけでござりますので、その時点でも五千円、この間のジャンボ・セブンの倒産の場合には一億数千万円を一般旅行者から預かっているわけで、決して十分な額とは申せないわけで、その点では、今後なお引き上げの必要性というものは場合によつてはあるかもしれません。

しかし一方、実際の旅行業者の負担ということも、そして中小の旅行業者を育成して、多様な旅行サービスの提供をやってもらうという点から申しますと、これまた負担力に一定の限度があるわけでございますので、分担金の率を変えない限り

そういう意味では負担が大きくなる、そこで一つの限界が来るというふうに考えております。ただ、将来取引の額が非常にふえてくれば、なほまた分担能力もあるいはふえてくるかも知れないと、いうことで、両方の事情を勘案の上営業保証金の額は決めていかなければならぬ、そういうふうに考えております。

それから、さらに法定業務を拡大するようござりますけれども、その拡大する理由、また内容、これはどういうものでしょうか。

○西村政府委員 現在の旅行業協会の法定業務といたしまして、まず最初に苦情処理があるわけでござります。そして、さらに弁済業務というのがござります。これが一番の主たる業務になるわけですがございますが、今回の法律改正では、「一つは会員に対する指導というのがございまして、これは、今度の法律改正で示されますような、旅行業の持つておりますいろいろ問題点、そういうものが部外から批判されないよう、取引の公正を確保するようないろいろな意味での部内の指導をしたい」ということが一つ業務として加わるわけでござりますし、そのためには旅行業界のいろいろな問題を調査する、外国の事情も調査する、そしてこういったことをまた問題点として整理してPRする等のいろいろな広報活動まで含めまして、多様な活動が予定されるわけでございます。

なお、従来から旅行業務取扱主任者の研修制度がございまして、これに重点を置いてきたわけですが、今回の法律改正で添乗員の研修ということですが、従来は一応やってまいりましたが、これを大的にやるということにも力を入れたいと思いまして、この面でも法定業務の充実ということはなされなければならないと思います。

○草野委員 添乗員の問題についてはこの後お伺いしたいと思いますが、営業保証金の引き上げの問題でござりますけれども、やはり一般旅行業の場合、五十人以下のいわゆる中小零細といいますとか、こういう業者が全体の七八%程度を占めておるようでございます。しかも、その取扱高に至っては、大手三社で約五〇%ほどを占めているのではないか、こういうふうな感じがするわけでござりますけれども、中小業者に対する配慮等につきまして、どのようにお考えになつておりますか。

○西村政府委員 今回の営業保証金の額の改定をしようとするに際しましては、すべて中小旅行業者の活動の態様を基準として、中小旅行業者が負担ができる程度として営業保証金を決めていこうという点で、その中小旅行業者にもつばらい配慮をして、いろいろな制度の検討を行つてまいりました。

○草野委員 ゼひとも十分な配慮を行つていただきたいと思いますし、今後とも中小業者の育成に力を注いでいただきたいと要望いたします。

次に、添乗員の問題でござりますけれども、いたいた資料によりますと、かなりトラブルが、特に海外において起きておりますけれども、このようないトラブル防止のため、今回の法改正におきましてどのような措置をとつておられますか。

○西村政府委員 旅行業者と旅行者との間のトラブルというものはいろいろな態様があるわけございますが、このトラブルの問題につきましては、一つは、これまでも日本旅行業協会ないしは全国旅行業協会を通じましての苦情処理ということを中心にトラブルの解決を行つてきたわけでございますが、今回の法律改正をするにつきましては、トラブルの問題の主たる発生がやはり一つは添乗員の応接の問題に原因があるということであり、法律改正に添乗員の研修というようなことを加えようとしたわけでございます。

また、トラブルの原因が、旅行契約の際にお互いに不確実な合意をしているということもございまますので、旅行業務取扱主任者の業務を強化するということで從来も指導し、また研修をやってきていたわけでございますが、今回はそのための準則を決めるということを考えているわけでございます。

また、さらに、旅行業務をやります場合に実際に多く問題のありますのは主催旅行でございますが、主催旅行につきましては、一つは旅行業者側の基本的な対応が不十分な場合があるということです、主催旅行につきましては旅程管理業務を法律で明定して、その旅程管理の義務をはつきり書か

せるということをしておりますが、これと同時に、旅行業約款の改正というのを現在並行的に検討中でございまして、旅行業約款の改正によりまして、トラブルの一つのポイントになる権利義務関係のあり方そのものを改善していこうと、こういうふうに対処しているわけでございます。

○草野委員 ただいま約款の改正について触れられましたけれども、今回のこの法改正におきまして標準旅行業約款、こういったものが新しく打ち出されております。この点について伺いたいと思ひますけれども、確かに現在の約款は、私ども素人が見てみましても非常に抽象的な面が多い。また繁雑な点も多い。しかも取引の常識にそぐわない、こういう面もあるようございます。今回旅行業約款を改正するに当たりまして、どういう点に重点を置いて改正されるのか、その改正の方向について御説明を賜りたいと思います。

○西村政府委員 旅行業約款の改善につきましては、実は先般の国会におきまして附帯決議を受けまして、運輸省で省内に学識経験者にお集まりいたしました。旅行業制度検討委員会を設けまして、この中で特に約款の小委員会をつくりまして、一年にわたりましていろいろな問題を検討して、将来の約款のあり方につきましてその方向を一応意見を決めております。

それで、この約款改正の方向といたしましては、一つは、今回法律改正で提案さしていただきました主催旅行、これと、その他のタイプであります手配旅行と、これは契約の内容も違う、責任のあり方も違うということにかんがみまして、從来これが一本であったものを約款は二つに分け分けるということがまず基本でございます。そのほか、約款の改正に当たりましては、取引の実情に合ったものにする、あるいは約款の構成をわかりやすいようにする、文言等につきましても改善をするというのが一般的な問題でございまして、特に今回の約款の改正では主催旅行についての問題を、責任関係を特に明確にしたいという

のが約款改正の重要なポイントでございます。

○草野委員 主催旅行と手配旅行について約款上分ける、そして主催旅行についていろいろと改正をするようございますけれども、まず一つ、事故を起こすようございます。

最近、海外におけるいろいろな事故が起きておりますけれども、確かに現在の約款は、私ども素人が見てみましても非常に抽象的な面が多い。また繁雑な点も多い。しかも取引の常識にそぐわない、こういう面もあるようございます。今回旅行業約款を改正するに当たりまして、どういう点に重点を置いて改正されるのか、その改正の方向について御説明を賜りたいと思います。

○西村政府委員 事故がありました場合の旅行業者の契約上の責任でございますが、御承知のように、旅行業者は旅行に関します運送あるいは宿泊についてのサービスを手配することを引き受けるのがその業務でございます。したがいまして、一般的には、この手配の仕方、代理なり媒介なり取り次ぎなりいたしますが、その手配の仕方自身に過失があれば、これが契約上責任になるわけですが、いま先生が言われましたような、旅

行途中で生じた事故と申しますのは、恐らく運送機関あるいは宿泊機関等の過失等によりまして生じた旅行者の身体、生命あるいは財産について生じた損害をどう補てんするかという問題かと思ひます。

そこで、まず手配旅行に関する一般的には依頼者の求めに応じまして、交通機関なり宿泊機関との契約を旅行者との間で、交通機関等の事故につきまして直接旅行業者がそのてん補の責めに任ずるということは、法律

上まずあり得ないことだらうと思います。

しかし、これに対しまして主催旅行におきましては、自分で計画を立て、そして自分で交通機関

選び、そしてこれは旅行者が全くその選択に責任を持つていい状況で手配が進められるわけでございます。

つきましては、交通機関が事故が生じた場合でもある程度、本質的には交通機関なり宿泊機関の責

任ではございますが、そういうた交通機関を旅行業者の責任で選んだということについて一定限度の責任をとるということが、今後の旅行業者と旅行者との責任ある人は損害の分担という見地からは適当であろうということで、今後の主催旅行につきましては、その約款の中新たに補償責任と

いう考え方を導入して、旅行者が一定の損害を受けたときに、交通機関あるいは宿泊機関に生じた事故によって損害を受けたときに、その損害を一定程度でん補するということが適當だらうとい

うことを、この約款の改正につきましての意見の中で定めております。

○草野委員 先日の京王観光のフィリピン旅行ですね、幸いにして死者はなかつたようございますけれども、かなり大きな問題でした。旅行者にとっては、一般の人は通常日本における補償金額、こんな程度を漠然と想定している人もかなり多いんじゃないかと思うのですね。しかし、海外でいろいろな事故を起こしますと、われわれが常識で考えているよりもはるかに低い補償額、こういう場合が往々にしてあるようございます。フィリピンの先日の事故の場合でも、約百五十万円、本当に常識外れの金額だということも聞いております。

そこで一つ伺いたいのですが、日本人の主な旅行先、そういうところで交通機関等で事故に遭つて、そして死亡した場合、こういう場合の補償金額、もしおわかりになればお示しをいただきたいと思うのです。

○西村政府委員 いまお尋ねの補償金額でござりますが、実際の補償の額というのは、これはそれ

ぞれの交通機関等の約款で決められている額でござりますので、これをいま一々についてつまびらかにすることもできませんし、ただいま資料を手持ちしていないので明確なことを申し上げられませんが、一般的な補償の額の考え方としますと、こ

れはその国々で非常に事情が違いまして、保険の額がある程度参考になろうかと思いますが、日本合、JALの場合は、これから今度は青天井、そ

られているのはアメリカが若干ある、アメリカの州によって若干あるということでございます。州では三千万というような額よりいずれも低いのが通常でございます。そして、東南アジア等では特にその額は著しく低いということでございます。

先般のシコゴン島の航空事故の場合に、この航空会社が入っております保険の額が、一人死亡事故につき百五十万円というのがその額でございます。

○草野委員 ただいま御説明をいただいたとおりでございます。そういうことで、今回この約款の改正に当たつて、こういうものをある程度補償しなけれども、かなり大きな問題でした。旅行者にその荷物等に対する事故に遭つた場合の補償、こういうことを検討されているのではないかと思いますけれども、現実的にいま損保業界との詰めは、これはどういう程度まで作業は進んでおりますか。

○西村政府委員 昨年からもう大体一年近く、いろいろ形で損保業界と打ち合わせしておりますが、一つの問題の仕方は、もともと、先ほど申し上げました責任というものを保険する場合に、交通機関等が任じます責任と、旅行業者が今度新たにやりますてん補する責任との関係で、どちらがどういう関係で優先するのか、あるいは相互に求めるか、一つの問題の仕方は、もともと、先ほど申し上げました責任というものを保険する場合に、交

通機関等が任じます責任と、旅行業者が今度新たにやりますてん補する責任との関係で、どちらがどういう関係で優先するのか、あるいは相互に求めるか、一つの問題の仕方は、もともと、先ほど申し上げました責任というものを保険する場合に、交

通機関等が任じます責任と、旅行業者が今度新たにやりますてん補する責任との関係で、どちらがどういう関係で優先するのか、あるいは相互に求めるか、一つの問題の仕方は、もともと、先ほど申し上げました責任というものを保険する場合に、交

これから、たとえば自動車事故の場合は、現在の自賠責では二千万円、こういうことが決まっているわけですね。そうしますと、旅行地においてもいらっしゃ考え方で、たとえば自賠責なら自賠責のその二千万円、そういうものを一つ想定して、それに差額を補てんするとか、そういう考えなんですか。もう少しこの辺のところ、具体的にひとつおっしゃっていただきたい。

それから、こういうものを実施する時期ですね、いつごろからを予定しておりますか。

○西村政府委員 今回の約款の改正の時期につきましては、このたびの法律の改正がお認めいただければ、その改正法の施行と時期を合わせて実施したい。したがいまして、私どもは、いま考えておりますのは、来年の春からでもできるだけやります。いつごろからを予定しております。

そして、いま先生がおっしゃった具体的な責任のとり方でございますが、たとえば航空事故があつた場合に、その航空会社が損害賠償をしたということとの関連で一定の額を予定して、航空会社の損害賠償がその額に満たないときに初めてその差額をてん補することにするのか、航空会社の損害賠償とは別個に独立して一定額を補償するような考え方をとるのか、そこら辺が保険との関係でどこまでやれるかということで、理論的には差額を補償するという考え方をとる方が素直だというふうに考えておりますが、保険の処理の技術上別個にするということも現在考えて検討しております。

○草野委員 約款の問題でもう一点伺いたいと思

います。

これは当然のことだと思いますけれども、決められたその旅行価格ですね、これの変更といふものは原則的にはあり得ないと思いますが、やはりこういう点についてもきちっと決めておかなければならぬと思います。こういう点が一つ。

もう一点は、旅程の変更をする場合、こういう場合の管理責任、こういったものも明確にしなけれ

ばならないというように思いますが、この点については、どのようにお考えになつておりますか。

○西村政府委員 いまお話しのとおり、従来の旅行の約款でございますと、契約後あるいは募集

後の事情によりまして、いろいろな事情変更で旅行の価格を変える、具体的には旅行代金を追徴す

るということが日々行われたわけでございますが、主催旅行というのは旅行業者側が責任を持つて募集をするということをございますので、旅行

の価格は安易に変えないということがまず大前提にならなければいけない。ただ、実際にその後の

すべての事情まで旅行業者側がかかるということにいたしますと、かえつて法外な価格を初めから見込むおそれもござりますので、たとえば航空運

賃、これは旅行全体の価格の中で非常に大きな部分を占めますので、それにつきましては、旅行実

施のある一定期間前までに変更された場合には、そういうたものは事情変更として認めるというよ

うなことを約款で明示しまして、それ以外は一切事情変更があつても費用の追徴を行わないという

ようなことを約款で書きたいというふうに考えております。

それから、旅程の管理でございますが、これにつきましても、どういう場合に旅程の変更をする

ということ、それについてはどういう手続でする

ということを明確に書きまして、全体としての旅程管理責任を明確にしていきたいと考えております。

○草野委員 では次に、今回の改正案に当たりましてその目玉の一つとなつております不健全旅行の問題でございます。

この不健全旅行につきましては、壳春だけではなくて旅行地の法令一般、このようになつておりますけれども、この旅行地における法令一般、こ

のようにした理由はどういうところにござりますす。

○草野委員 では次に、今回の改正案に当たりましてその目玉の一つとなつております不健全旅行の問題でございます。

この不健全旅行につきましては、壳春だけではなくて旅行地の法令一般、このようになつておりますけれども、この旅行地における法令一般、こ

のようにした理由はどういうところにござりますす。

○西村政府委員 旅行者を旅行業者が同行しまして、問題になりますような旅行先での法令違反と

いうのは、一つはもちろん壳春でござりますし、そのほかには賭博あるいは麻薬の問題、あるいは

地域によっては飲酒の問題というのもあらうかと思います。大体そんなところが旅行者が現実にかかわり合う違法な行為の類型かと考えております。

○西村政府委員 旅行者を旅行業者が同行しまして、問題になりますような旅行先での法令違反と

いうのは、一つはもちろん壳春でござりますし、そのほかには賭博あるいは麻薬の問題、あるいは

地域によっては飲酒の問題というのもあらうかと思います。大体そんなところが旅行者が現実にかかわり合う違法な行為の類型かと考えております。

ただ、法律の方はそうでございますが、現実の問題といたしまして、私どもは、そういうたおそ

れのある各現地の旅行業団体と日本の旅行業団体

とが十分に話し合いをして、そういうことがない

ようなことで相互に意見を交換し、体制をつくつ

ていくことが今後とも必要かと思ひます。

○草野委員 では、最後に大臣に伺いたいと思

ますが、きょうは旅行業法の改正につきまして

点かについていろいろと伺つてまいりました。最

後に大臣に、国際観光の果たす役割り、これは私

は非常に重要なことであらうと思ひますけれども、国際観光の果たす役割りについて大臣はどの

ようにお考えになつておりますか。

○小坂国務大臣 國際観光の持つ意味は、委員御

指摘のようだ、きわめて多面的ではございますけれども、重要なものだと私は思うのでございま

す。こうしたことを通じて国際交流も、また各国



苦情というものが一番中心になつてゐると言つてお

ります。

○小瀬(正)委員 トラブルの内容についての御報告を受けたわけであります。要するにこういつたトラブルは、トラブルの内容も多岐にわたつて

いるわけであります。現在は、その処理はすべて全国旅行業協会で一切が処理されておるのかどうかといふことが一つ。

それから、そういつたトラブル発生時における処理の方法として、そういう旅行を契約する場合の旅行者の契約の中でも、口頭なしは文書等で、こういうトラブルが発生したときにはそういつた処理機関としてはこういちどころがありますよと

法は現在はとられないのじやないかと思いますが、そういうものに対する実態はどうなつか。それから、今回の改正によっては、こういつた問題をどのようにそういつたところに変えようととなさつていなさるのか、そこらあたりをひとつお願いいたします。

○西村政府委員 実際の苦情が出ますと、これは旅行業協会が間に入りまして迅速な処理を旅行業者にさせ、実際には示談で解決をするということが非常に数多く行われております。そのためにはそういう形で納得を受け、解決をしておりま

す。なお、あらかじめ旅行業協会が苦情の処理に当たるよといふ点について、旅行者に対するPRはどうかといふ点でございますが、確かにこの点はいささか十分ではないといふことを反省しております。その点につきましては、今後一つの方法としては、旅行業約款に、旅行業協会が苦情について扱うよといふことを書かせるということも、約款そのものの本質的な部分ではありませんが、約款ないし旅行条件の中でもそういうことを書くといふことが一つの解決の促進になるかといふように考えておりますので、十分検討したいと思いま

○小瀬(正)委員 そうすると、今回の改正では、

いまお答えになりました約款の中にそういうお

の他いろいろな時間がほとんどとれなくて待機の時間ばかりであつたとか、何かそういうスケジュ

ールの中における無理が大体トラブルの、トラブルというほどでもございませんが、苦情の主な内

容じゃないかという気がするわけであります。

したがいまして、これから今回の改正されると

業務取扱主任者が関与するわけでございます。

その点、もう一度お尋ねいたします。

○西村政府委員 先ほど申しましたように約款に

書くということ、ただ書いておくことじや

なくして、先ほど申しました旅行のパンフレット等にも記載させるということが一番いいわけでござります。

○小瀬(正)委員 旅行の場合に、一番トラブルの発生しやすいと言つたらちよつと語弊がありますが、発生しやすい状況にあるのは、私は海外旅行だと思います。しかも海外旅行の場合は、主催旅

行をする旅行業者の中では一年ぐらいため計画

を立て、一つのプランを立てて、そしてそれぞれ

個人を対象に募集をして、実質的に決まるのはそ

の三ヶ月ぐらい前になつて初めて大体の方向が決

まります。そして現地の旅館、ホテル宿泊その他交

通機関の手配をするという形で、大体業界の状況

をお尋ねしてみると、主催旅行する計画は一年

ぐらい前、実際に本当に具体的な手配をするのは

実行の三ヶ月ぐらい前だといふなことをお聞

きしているわけであります。

○西村政府委員 契約違反はどういうものをもつて契約違反とす

るか、これは非常にむずかしい問題ではあります。

が、しかし、ほとんど海外旅行の中で私どもが耳

にしては、旅行業約款に、旅行業協会が苦情につ

いて扱うよといふことを書かせるということとも、約

款そのものの本質的な部分ではありませんが、約

款ないし旅行条件の中でもそういうことを書くとい

ふとね、ホーテルの程度がまるつきり違つておつたとか、

それから交通機関の手配の関係が若干ずれて、必

ずしも旅行スケジュールが予定どおりのスケジュー

ルよりも非常に窮屈になつて、自分の自由時間そ

の他いろいろな時間がほとんどとれなくて待機の時間ばかりであつたとか、何かそういうスケジュ

ールの中における無理が大体トラブルの、トラブル

というほどでもございませんが、苦情の主な内

容じゃないかという気がするわけであります。

したがいまして、これから今回の改正されると

業務取扱主任者が関与するわけでございます。

その点、もう一度お尋ねいたします。

○西村政府委員 先ほど申しましたように約款に

書くということ、ただ書いておくことじや

なくして、先ほど申しました旅行のパンフレット等

にも記載させるということが一番いいわけでござります。

○小瀬(正)委員 旅行の窓口でできるだけ、旅行

業務取扱主任者が関与するわけでございます。

で、そういう苦情処理についてなどどこでや

るような仕組みを検討していくことが適當だと思

つております。

○小瀬(正)委員 旅行の窓口でできるだけ、旅行

業務取扱主任者が関与するわけでございます。

で、そういう苦情処理についてなどどこでや

るような仕組みを検討していくことが適當だと思

つております。

○西村政府委員 先ほど申しましたように約款に

書くということ、ただ書いておくことじや

なくして、先ほど申しました旅行のパンフレット等

にも記載させるということが一番いいわけでござります。

○小瀬(正)委員 旅行の窓口でできるだけ、旅行

業務取扱主任者が関与するわけでございます。

で、そういう苦情処理についてなどどこでや

るような仕組みを検討していくことが適當だと思

つております。

○西村政府委員 先ほど申しましたように約款に

書くということ、ただ書いておくことじや

なくして、先ほど申しました旅行のパンフレット等

にも記載させるということが一番いいわけでござります。

○小瀬(正)委員 旅行の窓口でできるだけ、旅行

業務取扱主任者が関与するわけでございます。

で、そういう苦情処理についてなどどこでや

るような仕組みを検討していくことが適當だと思

つております。

○西村政府委員 先ほど申しましたように約款に

書くということ、ただ書いておくことじや

なくして、先ほど申しました旅行のパンフレット等

にも記載させるということが一番いいわけでござります。

○小瀬(正)委員 旅行の窓口でできるだけ、旅行

業務取扱主任者が関与するわけでございます。

で、そういう苦情処理についてなどどこでや

るような仕組みを検討していくことが適當だと思

つております。

○西村政府委員 先ほど申しましたように約款に

書くということ、ただ書いておくことじや

なくして、先ほど申しました旅行のパンフレット等

にも記載させるということが一番いいわけでござります。

○小瀬(正)委員 旅行の窓口でできるだけ、旅行

業務取扱主任者が関与するわけでございます。

で、そういう苦情処理についてなどどこでや

るような仕組みを検討していくことが適當だと思

つております。

○西村政府委員 先ほど申しましたように約款に

書くということ、ただ書いておくことじや

なくして、先ほど申しました旅行のパンフレット等

にも記載させるということが一番いいわけでござります。

○小瀬(正)委員 旅行の窓口でできるだけ、旅行

業務取扱主任者が関与するわけでございます。

で、そういう苦情処理についてなどどこでや

るような仕組みを検討していくことが適當だと思

つております。

○西村政府委員 先ほど申しましたように約款に

書くということ、ただ書いておくことじや

なくして、先ほど申しました旅行のパンフレット等

にも記載させるということが一番いいわけでござります。

○小瀬(正)委員 旅行の窓口でできるだけ、旅行

業務取扱主任者が関与するわけでございます。

で、そういう苦情処理についてなどどこでや

るような仕組みを検討していくことが適當だと思

つております。

○西村政府委員 先ほど申しましたように約款に

書くということ、ただ書いておくことじや

なくして、先ほど申しました旅行のパンフレット等

にも記載させるということが一番いいわけでござります。

○小瀬(正)委員 旅行の窓口でできるだけ、旅行

業務取扱主任者が関与するわけでございます。

で、そういう苦情処理についてなどどこでや

るような仕組みを検討していくことが適當だと思

つております。

○西村政府委員 先ほど申しましたように約款に

書くということ、ただ書いておくことじや

なくして、先ほど申しました旅行のパンフレット等

にも記載させるということが一番いいわけでござります。

○小瀬(正)委員 旅行の窓口でできるだけ、旅行

業務取扱主任者が関与するわけでございます。

で、そういう苦情処理についてなどどこでや

るような仕組みを検討していくことが適當だと思

つております。

○西村政府委員 先ほど申しましたように約款に

書くということ、ただ書いておくことじや

なくして、先ほど申しました旅行のパンフレット等

にも記載させるということが一番いいわけでござります。

○小瀬(正)委員 旅行の窓口でできるだけ、旅行

業務取扱主任者が関与するわけでございます。

で、そういう苦情処理についてなどどこでや

るような仕組みを検討していくことが適當だと思

つております。

○西村政府委員 先ほど申しましたように約款に

書くということ、ただ書いておくことじや

なくして、先ほど申しました旅行のパンフレット等

にも記載させるということが一番いいわけでござります。

○小瀬(正)委員 旅行の窓口でできるだけ、旅行

業務取扱主任者が関与するわけでございます。

で、そういう苦情処理についてなどどこでや

るような仕組みを検討していくことが適當だと思

つております。

○西村政府委員 先ほど申しましたように約款に

書くということ、ただ書いておくことじや

なくして、先ほど申しました旅行のパンフレット等

にも記載させるということが一番いいわけでござります。

○小瀬(正)委員 旅行の窓口でできるだけ、旅行

業務取扱主任者が関与するわけでございます。

で、そういう苦情処理についてなどどこでや

るような仕組みを検討していくことが適當だと思

つております。

○西村政府委員 先ほど申しましたように約款に

書くということ、ただ書いておくことじや

なくして、先ほど申しました旅行のパンフレット等

にも記載させるということが一番いいわけでござります。

○小瀬(正)委員 旅行の窓口でできるだけ、旅行

業務取扱主任者が関与するわけでございます。

で、そういう苦情処理についてなどどこでや

るような仕組みを検討していくことが適當だと思

つております。

○西村政府委員 先ほど申しましたように約款に

書くということ、ただ書いておくことじや

なくして、先ほど申しました旅行のパンフレット等

にも記載させるということが一番いいわけでござります。

○小瀬(正)委員 旅行の窓口でできるだけ、旅行

業務取扱主任者が関与するわけでございます。

で、そういう苦情処理についてなどどこでや

るような仕組みを検討していくことが適當だと思

つております。

○西村政府委員 先ほど申しましたように約款に

書くということ、ただ書いておくことじや

なくして、先ほど申しました旅行のパンフレット等

にも記載させるということが一番いいわけでござります。

○小瀬(正)委員 旅行の窓口でできるだけ、旅行

業務取扱主任者が関与するわけでございます。

で、そういう苦情処理についてなどどこでや

るような仕組みを検討していくことが適當だと思

つております。

○西村政府委員 先ほど申しましたように約款に

書くということ、ただ書いておくことじや

なくして、先ほど申しました旅行のパンフレット等

にも記載させるということが一番いいわけでござります。

○小瀬(正)委員 旅行の窓口でできるだけ、旅行

業務取扱主任者が関与するわけでございます。

で、そういう苦情処理についてなどどこでや

るような仕組みを検討していくことが適當だと思

つております。

○西村政府委員 先ほど申しましたように約款に

書くということ、ただ書いておくことじや

なくして、先ほど申しました旅行のパンフレット等

にも記載させるということが一番いいわけでござります。

○小瀬(正)委員 旅行の窓口でできるだけ、旅行

業務取扱主任者が関与するわけでございます。

で、そういう苦情処理についてなどどこでや

るような仕組みを検討していくことが適當だと思

つております。

○西村政府委員 先ほど申しましたように約款に

書くということ、ただ書いておくことじや

なくして、先ほど申しました旅行のパンフレット等

にも記載させるということが一番いいわけでござります。

○小瀬(正)委員 旅行の窓口でできるだけ、旅行

業務取扱主任者が関与するわけでございます。

で、そういう苦情処理についてなどどこでや

るような仕組みを検討していくことが適當だと思

つております。

○西村政府委員 先ほど申しましたように約款に

書くということ、ただ書いておくことじや

なくして、先ほど申しました旅行のパンフレット等

にも記載させるということが一番いいわけでござります。

○小瀬(正)委員 旅行の窓口でできるだけ、旅行

業務取扱主任者が関与するわけでございます。

で、そういう苦情処理についてなどどこでや

るような仕組みを検討していくことが適當だと思

つております。

○西村政府委員 先ほど申しましたように約款に

書くということ、ただ書いておくことじや

を受けて初めて物事がわかつて、それによつて判断をしていく、こうしたことですね。今日のところでは、それ以外ほかには考えていないといふことです。

○西村政府委員 具体的にトラブルがどう発生したかという情報の端緒は、直接旅行者が私どもにおっしゃっていただきました場合は、これは直ちに私どもが調査をし、法の適用が必要な場合にはそのようなことを検討いたしますが、それ以外の場合は、旅行業協会を通じてそういうことを知るというが大部分の情報の入手経路だらうと思います。

○小淵(正)委員 それは一つの筋道としてわかりますけれども、たゞ、そういう同じ業界の全国協会でしきょう。そこから報告を受けてといふことだけ、果たして本当の実態を掌握し得るのかどうか、ちょっと危惧する面があるわけであります。が、現在の段階ではもうほかには、たとえば直接の当事者からの行政当局に対する何らかのものが、現地の段階ではもうほかには、たとえば直接お考えですか。

○西村政府委員 いま申し上げたように、苦情処理の申し出を受け付けるところが旅行業協会あるいは私どもでございますので、国に直接御連絡がない場合は、旅行業協会を通じてくるのがまずほとんどだらうと思います。なお、新聞等への投書というようなものが端緒になる場合もあるかと思ひますが、どちらにしろ、そういうものが、重要なものについては私ども、直ちに法の適用は検討したいと思います。

それから、旅行業協会は、旅行業者が組織しているということで、その公正さについて御疑念をお持ちかと思いますが、やはり大きなトラブルといふものは、旅行業協会がそういういかに業界の組織するものであるうとも、当然私どもの監督に入つておりますし、一般旅行者の批判というのもござりますので、私どもは、公正に行われることが期待できると思ひますし、これまでも旅行

業協会がそりいつしたことでもみ消しをしたといふことはあります。よろしくお聞きください。

○小淵(正)委員 ただいま、旅行業協会の公正さが期待し得るという御判断のようではありますので、それ以上は申し上げませんが、一応それを信頼することで本日は終わりたいと思います。

次に、旅行業の取引の適正化という問題でお尋ねいたします。

旅行業務取扱主任者の職務について省令で定めるとしているわけであります、具体的にどのよ

うな内容を盛り込もうとしておるのか。

それから二番目に、取扱主任者の資質を維持向

上させるために、定期的な再教育や研修を強化す

る必要があるのではないかと思うわけであります

が、その点に対してはどのようなお考えなのか。

とりあえずこの二点についてお尋ねいたします。

○西村政府委員 今回の改正で、旅行業務の取引の適正化のために旅行業務取扱主任者の職務を具体的に運輸省令で決めていたしております。が、その業務といたしましては、まず管理監督すべき内容を具体的に決めていこう。その対象は、

一つは、先ほどから問題になりました広告、パンフレット類が正しく旅行条件を反映しているかどうか、虚偽の表示がないかどうか、必要な事項が盛られているかどうか、こういうことをチェックさせようということでございます。

第二が、旅行契約の締結に当たりまして、正しく約款どおり行われているのか不當な部分がないかどうか、契約条件をきらつと守つてあるかと

うか、そういうことでございます。

第三が、旅行契約の締結に当たりまして、正しく約款どおり行われているのか不當な部分がないかどうか、これが一番重要なことです。

そしてもう一つは、具体的に旅行業者が提供することを約束するサービスの内容、手配ができる

確実ということに起因するわけでございます。そのほか、旅行業務取扱主任者は、外から持ち合いをあつせんするという形で処理されてきたことがあります。

○西村政府委員 ただいま、旅行業取扱主任者は、外から持ち合いでございまして、具体的には旅行業協款をします場合の旅行書面等にみずから署名捺印するとか、あるいはそりいつた関係の書類をきちんと備えるとか管理するとかいうようなことをねらっています。

それで、こういった代理店に関する改正によつて代理店の系列化が進むかどうかという点でござりますが、今日旅行業代理店につきましては、も

うことでござりますが、旅行業務取扱主任者の資質につきましては、これまで試験制度と認定制度と一本立てでやつてきているわけでございます。そして認定制度の場合には、当初、経験のみで認定したという経緯もございます。そういう点では、今後多くの旅行業務取扱主任者の中でもやはりいろいろな法律的な問題が非常に複雑化してきておりますので、これまでの単なる旅行実務だけでは処理し切れないといった問題もございますの

で、新しい事態に対応するためにはどうしても、特に法律的な問題の処理についての面を中心として研修を強化していくというような必要性もある

うかと考えておりますので、今回の法律改正を契機に再研修というものを大幅に取り入れていく必要がありますかと考えております。

そこで、代理店の系列化が進むかどうかという点でござりますが、主な点について申上げます。それから、約款の主な記載事項でございます。

○小淵(正)委員 次に、今回は代理店業者の財産的基礎の有無を登録の基準から外すことになったわけであります。が、そういうやり方をする

たものというふうになるのかどうか、この標準旅行业約款に新たに盛り込む内容について、具体的なものをお示しいただければと思います。

○西村政府委員 今回の法律改正で、代理店につ

きましては、以上の所属旅行業者を決めてはならないという規定が入りました。同時に、この反面、財産的基礎につきましては、これはチェックをしないということを決めたわけでございます。

それで、こういった代理店に関する改正によつて代理店の系列化が進むかどうかという点でござ

りますが、今日旅行業代理店につきましては、もちろん代理店をさせるためには代理店契約がある

わけでござりますが、代理店契約では例外なく他の事業者の代理店となつてはならないということ

が定められております。したがいまして、今回の法律改正は、そのような代理店契約の考へておりますが、たとえば公法上も書いたということでありまして、代理店と所属旅行業者との関係を実態的には変えるものでも何でもございません。したがいまして、今回のことによりまして特に系列化が進むというような問題は生じないというふうに考えております。

それから、約款の主な記載事項でございます。

○小淵(正)委員 今回、標準旅

行契約として主催旅行につきましても、それぞれ約款の中にい

るような問題を書いていかなければならぬわけ

でございますが、主な点について申上げます

と、まず主催旅行でございますが、旅行契約の成

立の点で、從来旅行契約が一体いつ成立するか必

ずしもはつきりしていかなかつたわけでございます

が、今回の約款では、具体的に旅行申込書と申込

金が提出されたとき、この時点で成立する、そし

て、とかく從来問題のありました電話による申

込書というものは、電話による順位保全のための

申込みというふうに理解しまして、これは予約

という性質だというふうに約款では書いていくつ

もりでございます。

それから、いわゆる旅行代金でございます。

これは、主催旅行につきましては定額だということを明示する。そして、先ほどちょっと申し上げましたように、この旅行価格、旅行代金の変更ということはこういった場合にだけ許されるという事で、これまでには事情変更で随時旅行業者は一方的に変えられるような形であつたものを改めていくようと考えております。

それから、旅程の変更でございます。

従来ですと、旅行業者側の都合で旅程を変える余地もあるかのような表現があつたわけですが、今回の改正をする場合には、旅行業者側の管理外の事由が生じた場合にだけ旅程の変更ができるというふうにして、その場合には今度、一々旅行者の承諾という形ではなくて、旅行業者側が団体を取りまとめるという点から、旅行業者側の責任で旅程の変更をするというふうなことを決めます。

そして、旅程の変更をした場合の旅行代金の精算の方式につきましても、はつきりと規定するといふことにしたいと考えております。

それから、主催旅行につきましては、今回の法律改正でも旅程管理の責任がうたわれたわけでござりますので、旅程管理について具体的にどういふことかということを書く必要があるわけで、これが先ほどの、一つは旅程の変更あるいは代替手配をやるということを、はつきりとその権能を書くといふことになるわけでございます。

【橋橋委員長代理退席、委員長着席】

そして、どのような場合に添乗員をつけてこのようないな管理をするかというふうなことをするこ

とになるうかと思います。

それから、旅行の解除でございます。

これは従来まで、最低催行人員という一定の団体の規模まで達しないときは解除するといふこと

が決まっていたわけですが、これの実施期日、解除をするかどうかを決める期日を一体いつにするかといふことを非常に明確に決めなければいけないといふこと、そして解除が、旅行業者側の都合で解除することがないよう、解除できる事由を制限しまして、天災地変とかそういうことに限

るような趣旨を明確にしたいということでござります。

それから、これは旅程管理業務の一つのあらわ

れでございますが、団体の秩序を乱すような勝手

な旅行者が出了した場合には、今度旅行業者側が、そ

のようないな旅行者を団体から排除することができる

という権能を具体的に書きまして、今度は逆に旅

行者側がそのことに対し異議が言えないよう

な、旅行者側として当然守るべき道筋というもの

を明らかにしていきたいというふうに考えており

ます。

そのほか、一定の事情ができたために旅行の繼

続ができない事態になつた場合の、両当事者側か

らする将来に向かっての旅行契約の解約の権能を

示すということ。

そして一番大きい問題が、旅行業者が一定の補

償責任を持つことについてございます。

これは、交通機関あるいは宿泊機関の原因で事

故が生じた場合に、旅行者に生命、身体、財産の

損害が生じた場合に、旅行業者も自分の責任で手

配をしたということとの関連で、一定の額の損害

を補償するということを一つの制度にしようとい

うことでございますので、これを標準約款には取

していくことになろうかと思ひます。

そのほか、包括手配旅行につきましても、旅行

契約の成立の時期、これは旅行引受け書の交付の時

期というふうなことを書く、あるいは旅行価格につきましては、定額でやる場合、あるいは精算でやる場合等、どういう場合に旅行業者側の申し出で、どういう方式でやるかということを決めるこ

と。

全般を通じまして、従来問題が不明確であった

点を明確にする。それから手配旅行、主催旅行、

それぞれの旅行契約の本質に従つた責任を明確に

書いていく。あいまいな点となるべく残さないよ

うにしていこうというのが今回の標準約款作成に

当たります運輸省側の考え方でございます。

○小瀬(正)委員 次に、今回改正の中の一つの柱

であります不健全旅行等への関与の禁止、このよ

うなことであります。わが国は一ころは非常に

悪名高き貢春ツアーやその他でかなり厳しい批判を

受けたわけですが、今回の改正の中では現

地の法令に反する行為、サービスのみが規制の対象になつておるわけでありまして、たとえば公娼

制度が認められているような国へのそういうフ

ァーのあせん等は何ら規制されていないとい

うなことになるのではないかという気がするわ

けであります。が、その点はどうなのか。

それからあと一つは、日本人の旅行者の海外に

行く機会が非常に多い。特に、資料を見ると四

九%近くが東南アジア地区関係じゃないかと思う

わけであります。が、そういう日本人の海外旅行

者の多い国の中でも、こういった公娼制度が認めら

れている国は大体どういうところがあるのか。御

参考までにお知らせいただければと思います。

○西村政府委員 今回の法律改正案では、旅行地

における法令違反の行為ということを旅行業者が

関与しない対象に決めております。したがいま

す。御指摘のように、公娼制度が認められている

國におきましては今回の規制の対象にはならない

ということをごぞいます。

これは、旅行業者がなぜこういった規制を受け

るかといえば、それは旅行地の法令を遵守すると

いうことが旅行業者の責務だというふうに考えて

いるわけでございまして、日本が売春につきまし

てこれを防止しているからということで、旅行業

者が海外で、日本の法律に従つた売春の防止をや

るという義務を負うというのはこれは当然に行き

過ぎであります。したがいまして、旅行業者の本

來の責務としてその旅行地の法令を遵守するとい

うことをこの改正案の根幹の考え方にしてお

いたわけございます。

それで、公娼制度が認められている國というの

は、日本の海外旅客が行くところでの程度のと

ころで認められているかということをごぞいます

が、現在それらの法制につきましては、外務省に

依頼しまして、全世界の法令につきましていま調

査をお願いしている段階でございます。そこで、

私ども聞いておりますのは、西独、オランダ等で

世界各國の公娼制度の詳細についてまだ調査い

たしておりませんので、答弁は控えさせていただ

きます。

たら、私個人としては適当だとは決して思つてお  
りませんけれども、これは国の売春防止に関する  
制度のあり方としてひとつ検討すべきことだと思  
つております。

○小渕(正)委員 わかりました。

月の觀光審議会の提言の中でも、日本人の海外旅行者のマナーという問題についていろいろな点が指摘されておつたわけですが、これらの改善策について、またトラブル防止等についてどのよ  
うな対策を今まで講じられてきたのか、さら  
に、今後そういう問題について何かなおお考え  
があるかどうか、その点についてお尋ねいたしま  
す。

○西村政府委員 昭和五十三年に観光政策審議会から、海外旅行者のマナーの改善について御指摘があつたわけでございまして、運輸省といたしまして、日本人旅行者が海外、特に東南アジア等でのマナーの問題を指摘され、各国からいろいろと指摘を受けてますことで諸外国との友好関係を非常に害するということについて、まことに遺憾だとう考へております。したがいまして、これまでは一時は政府広報ということで海外旅行のマナーの向上を訴えてきたわけでございます。

〔委員長退席、橋本委員長代理着席〕  
そして、さらに五十六年四月には私ども運輸省でも、「東南アジアでのマナー」というようなパンフレットを用意いたしまして、これは海外旅行に出ますところの、東南アジア方面への航空機の機内で各旅行者がそれを読めるように配布いたしました。成田、羽田等でもこれは多くの海外旅行者にお渡ししたところでございます。  
また、国際観光振興会でも、海外旅行のマナーの問題あるいは安全のために、それぞれの窓口で相談に応じておりますが、そのほかに、やはりマナーの小さな冊子あるいはチラシ等をつくって、海外の旅行者に呼びかけております。  
それから、旅行業界でもまたパンフレット、チラシ等をつくりまして、いろいろと旅行者にお渡

国にとっては非常な侮辱になるあるいは風俗を害するというようなことで、国民感情を刺激することも少なくないわけで、そういう点は添乗員がやはり一番注意を払うべきことでございますので、その際には特に注意をさせていただいているわけでございます。

また、運輸省あるいは国際観光振興会でも、旅行業者等に海外情報というようなものを提供いたしまして、そして実際に起きたトラブルの例あるいは日本の旅行者がさらには安全を害された例などを事細かに、各地域ごとに問題点を御説明したものを流しております。そういうたびに旅行者の保護、あるいは旅行者のマナーに対する旅行業者の指導の場合に役立たせていただくよう努力しているわけでございます。

ただ、私どもが期待しますのは、海外旅行へ行くときだけに旅行業者なり何なりからの受け身でなくして、あらんから一般的なマナーの向上ということは私ども国民全体がやるべきことだし、また各国情事との差といふものにつきましても、海外旅行をしようとする方が、積極的にその国へ溶け込むのだという気持ちをお持ちであれば、必ずから進んでその国のいろいろな事情を調べるというような気持でぜひ旅行に参加していただきたいということを常に希望しているわけで、機会あるたびにそういうこともあわせてお願ひするようにしております。

○小糸(正)委員 いま、最後に言われたのは、これはきわめて一般論で当然のあるべき姿でしようけれども、問題は、やはりそういった当然とするべきものが問題になるわけであります。特に、そういうことを常に希望しているわけで、機会あるたびにそういうこともあわせてお願ひするようにしております。

りますから、どうしても主催旅行が国際観光の役割を担いながら、結果的には現地において嫌な感情を植えつけて帰ってくる、こういう例がいままでたくさんあるわけです。

したがいまして、そういった意味で、余り規則にはこだわりたくないのですが、せひひとつそういう主催旅行を行う場合には、必ずある時間、そういったマナーの教育をやるということを旅行業者に義務づけさせる、こういう方向も私は一つの方法ではないかと思います。現在は自主的にやられているようですが、ただ五分ぐらいいちょっと状況の説明ではいけないのであって、やはりもう少しそういった意味で、規則ということは抜きにしても、主催旅行をやる場合、必ずそろいつた時間をとつて教育を行うということを、ひとつある程度義務づけるような方向で強力に指導していただきたいということを特にお願ひしておきたいと思います。

りますから、どうしても主催旅行が国際観光の役割を担いながら、結果的には現地において嫌な感情を植えつけて帰ってくる、こういう例が今までたくさんあるわけです。

したがいまして、そういういた意味で、余り規則にはこだわりたくないのですが、ぜひひとつそういう主催旅行を行う場合には、必ずある時間、そういうマナーの教育をするということを旅行業者に義務づけさせる、こういう方向も私は一つの方法ではないかと思います。現在は自主的にやられているようですが、まだ五分くらいいちよつと状況の説明ではいけないのであって、やはりもう少しそりつた意味で、規則というふうとは抜きにしても、主催旅行をやる場合、必ずそういった時間をとつて教育を行なうということを、ひつある程度義務づけるような方向で強力に指導していただきたいということをお願いしておきたいと思います。

それから、あと一つであります、お話を承りますと国際観光振興会というのがあります、いろいろ日本の政府の肩がわりとして、日本国内に来られた外国人に対するいろいろな観光関係のお仕事をやられているようであります。いま非常に貿易摩擦その他で、日本というものに対して改めてよく見直してもらわなければいけないわけであります。そういう意味で、日常的に日本を訪ねてこられるそういういた諸外国の人たちといかにうまく接していくかということ、これは非常に大きな日常的な仕事であります。

そういう点から考えますならば、この振興会、ここでやられているいろいろな仕事の内容といふものが、一般の人たちに余り知られていない。だから、たとえば例を挙げますならば、外国から来られた人たちが日本の民宿をどこか希望する、そういういたことがあっても、それを受け入れる体制がなかなかむずかしいし、そういうことだったから、われわれも受け入れていいぞというのがあらわれても、そういうものをどこに申しておけばいいのか、そういうところの道がわからない、そ

う手だてが知られないままだ。そういういろいろな志の人たちでも、十分受け入れてもいいといふ。ような人たちがそういうものをはつきりどこに届けておけばいいというようなことがわからなかつたりとかいうことで、せっかくいい仕事をなさつているわりには、一般の国民の中にそういうたた業務の内容がPR、周知されてないといふような面を二、三點耳にするわけあります。せっかくある振興会でございますので、そういった点についてもと幅広い、国民の皆さん方にわかついただくような仕事をもう少し重点的にやる必要があるのではないかと思うのですが、その点いかがでしょうか。

○西村政府委員　いま御指摘がございました点についてはまことにどもっともでございまして、私どもも常々、国際観光振興会が行っている業務について国民一般の理解を求めることがもつともつと必要じゃないかと思つております。そして、いまお話をありましたような点がどういうところから来るかといえば、やはり国際観光振興会の仕事が、一つは、まず海外で大きな仕事をしていく一般国民の目につかないということ、そして国内でやつておりますのも、日本に来た外国人をもっぱら相手にするということで、日本人向けの仕事をしていないのですから、一般国民がそういうものがあるといふことをどうもとくに認識していた大概が少ないわけでございます。

この点につきまして、今後実際に国内の国際観光の受け入れと外客のためのいろいろな施策をする場合におきましては、一般国民の協力が何よりも必要なわけでございます。たとえば国内の三ヵ所に総合観光案内所というものをつくって外国人への案内をやつしているわけでございますが、その事務所へ外国人がたどり着くためには、やはりその事務所でやつっているということを日本国民が知らないと、そこへ外国人を連れていくてやれないと、非常に日本的事情を知りたくて困つていてる外国人が案内所のそばを通り過ぎてしまうといふ事態も少なくないわけで、どこに案内

内所があるんだということを本当に多くPRしないくてはいけない。

これは私ども、国際観光振興会にかねがね言っているところでございますが、この点を特に振興会自身もいろいろな工夫をして、観光案内所がどこにあるんだということで一般国民にわかつていただくような工夫をしなければなりませんし、また、いま国際観光振興会は外客のために善意通訳制度ということで、気楽に通訳の役をしてあげるという運動をしております。一つのバッジをつけ、問題があるならどうぞその人に気楽に話しかけてくださいといふことをやっているわけです。

そういう運動をやっているといふことも、やはり多くの方に知つていただきかなればなりませんし、さらに積極的にはホームビジットあるいはホームステーといふことをやっています。私どもが日本を理解するといふ点では非常に有効な制度でございますが、現在行なわれておりますホームビジットは、外国から来られましたお客様が日本を理解するといふ点では非常に有効な制度でござりますが、そういうことをやつておられる方と自体を一般の方が御存じないと、家庭で協力するといふことも、その気があっても協力していただけないわけでございます。

そういうことで、先ほどおつしやった民宿の問題もやはりその一環でございます。私どもは、こういった問題につきましては、民宿協会等にももっと積極的に呼びかける。さらに、民宿協会に対しても、現在民宿に英語の客の接遇の仕方も研修をやつしているわけでございますが、そういったことをもつと拡充をして、そういうことを通じて国際観光振興会をもつと利用してもらおうようにしなければいけないと思ひますし、そんな活躍についても、一般のマスコミに対しましてもまた御協力を願いして、ぜひ振興会を生かすような工夫をしていくことが必要だと思ひますので、ただいまの御趣旨に沿いまして努力をしていただきたいと思っております。

○小瀬(正)委員 終わります。

○橋橋委員長代理 午後一時三十分より再開する

こととし、休憩いたします。

午後零時二十九分休憩

○越智委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

午後一時三十四分開議

質疑を続行いたします。四ツ谷光子君。

○四ツ谷委員 昨年の一月二十日、参議院の決算委員会でわが党の安武洋子議員が、五十五年十月二十一日運輸省が通達を出しておられますね、不健全旅行に関与したことが明らかな場合、当該旅

行業者名、事実を公表するということで、同年の末から立入検査、もちろん情報に基づく立入検査を行つておられたようですが、その検査

の結果の質問に対し、当時の観光部長が、精力的に取り組んでおりますというふうな答弁をしておられます。そして、「私どもとしては、先ほど申し上げました通達の線に沿つて、厳正に処置する」と、こういうふうな心構えでおるわけでございます。

○西村政府委員 ただいまお話をございました、

不健全旅行をやつているかどうか、一般旅行業者

の事務所に立入検査を昨年からいたしておるわけ

でございますが、五十五年、五十六年を通じまし

たが、パンフレットその他の資料どうかがえるか

どうか。それから、現地の旅行業者との契約書そ

の他の書類で、不健全な要素を含む内容を依頼し

たかどうかといふこと、あるいは領収書等

いろいろな計算書類等におきまして、いわゆる不健全なあつせんに伴うキックバック等、そういう

ものがあるかどうか。そういうものについて調べ

たわけでございますが、結果は、ほとんどの立人検査の場合に問題が発見できませんでした。運輸省として不健全旅行について警告を発しましたのは日本エアーツーリスト株式会社でございまして、この会社は不健全な旅行企画して、これを募集したわけでございます。そういう点で、これに警告し、公表をいたしました。その結果は、日本旅

行業協会の方もこれに応じまして、その会社を協会の会員から除名をしたということ、その後この会社は、営業保証金の増額分が納められないまま、私の方で登録の取り消しを行いました。

そういう事実がございますが、その他につきましても、先ほど申し上げましたように、立入検査の結果、不健全旅行に関与したという事実は発見できませんでした。

○四ツ谷委員 いまの観光部長の御答弁によりますと、運輸省から警告書をもらって除名処分になつたのが日本エアーツーリスト一社、こういうことになつていています。

○西村政府委員 たつた一社出ましたのは、日本エアーツーリスト株式会社は不健全な旅行の企画が外へ出てきたということをわかつたわけですが、不思議だと思われたのですか、どちらで

しゃうか。

○四ツ谷委員 重ねてお伺いしますけれども、た

だ一社だけしかやあが悪いところがなかつた。

運輸省としては、やれやれよかつたと思われたの

ですか、不思議だと思われたのですか、どちらで

しゃうか。

○西村政府委員 たつた一社出ましたのは、日本エアーツーリスト株式会社は不健全な旅行の企画が外へ出てきたということをわかつたわけですが、その内容についてはなかなかわからず、それで運輸省としまして、この点はいまの形では調べても、先ほど申し上げましたように、

もじあるとしてもそれがすべて簿外で行われてい

るということであれば、これは今後この調査を継続してもなかなかむずかしい。ただ、こういうこ

とをついてるうちに、いわゆる不健全旅行といふのは、たとえばフィリピンなんかでは非常に数が

減少したということが現地でも報ぜられておりま

すし、その点ではかなり自粛効果が上がつてしまつた。そしてまた現地のフィリピン側が、一般新聞

まで、日本が不健全旅行に對しての監督を非常に厳しくした結果、フィリピンの観光が非常にさび

れているということまで言つておられる方がいる

程度に日本側の反応が非常に早いということで、

かなり自粛の線が出て定着しているというふうに

理解しております。

ことができる背景に、世上言われておりますようなキックバックがあるとか、そういう事態がありますが、確かにそれは非公式な形で、公式の書類ではない簿外のものとして処理されているおそれはあるのですが、残念ながら私どもの現在の調査では、そういうものを探り当てられなかつたという

ことです。

ただ、それは世上伝えられているようなキック

バックに関する証拠書類等はありませんでした

し、もちろん一般的な不健全旅行の企画といふのをうかがわせるような資料は全くなかつたわけ

です。

クックバックがあるとか、そういう事態があり得るではないかということで見たのですが、キック

バックに関する証拠書類等はありませんでした

し、もちろん一般的な不健全旅行の企画といふのをうかがわせるような資料は全くなかつたわけ

○四ツ谷委員 いま、何か日本側の反応が大変早いというふうにおっしゃいましたけれども、大体この話が出てきたのは一体何年だと思っているのですか。一九七三年の七月ですよ。それから何年たっているんです。日本人の男性による韓国のキーセンバーティーの問題で韓国側から抗議を受けた。それから後はもう十年になろうとしておりますよ。一体何が早いんです。十年も何しておったんや。今度業法の一つの目玉というふうになつていますけれども、早いどころか遅きに失しています。怠慢もいいところだと言わざるを得ないと思います。

さて、今回の改正法案で、日本の旅行業者が旅行地の業者に請負わせた場合、もちろん契約では、こういう法律ができるまでから、法律のないときでも調べたらそういうふうな健全な契約はなかつたということですから、もちろん表向きはこういう売春のあっせんをするような契約はないと思いませんけれども、現地の旅行業者がその便宜を图つた、そういうようなことがわかつた場合、日本の旅行業者は罰則の適用を受けるのですか、どうですか。

○西村政府委員 今回の改正案の十三条の三項では「旅行業者又はその代理人、使用人その他の従業者は、その取り扱う旅行業務に関連して次に掲げる行為を行つてはならない」として、行為の禁止の対象者として「代理人、使用人その他の従業者」というのが入つております。いまお話しの現地の手配をする旅行業者、これは、その旅行業者の旅行業務に関して業務をする場合には法の言う「その他の従業者」に含まれるわけでございますので、そのような現地の業者が違法な行為、ここにありますようなあっせんその他行為をいたしましたときには、これは日本側の旅行業者の責任となるわけでございます。

ただ、旅行業者の責任として見る場合には、これは一般的の原則と同じでございまして、その旅行業者に期待可能性があるかどうかという点とは考慮されるべきだとは思いますが、これが一応対象となることは、法律の構造がそなつておられますので、明確に申し上げます。

○四ツ谷委員 今度は、旅行地におけるいわゆる法令に違反をする、そういうことが禁止の対象になるわけです。これは運輸省からいただいたものでありますけれども、売春に関する禁止を規定している国ですね、いまのところは韓国、台湾、タイ、それからフィリピン、この四つを運輸省ではお調べになつておられるようですがれどもね。これは午前中にも問題になりましたけれども、こういうふうな禁止の法令のない国にもし業者がツアーリングであります。これはこういうものがあればまさに、本当に行けば買春観光の目玉になりますから、そこに行こうと思えば幾らでも行けるわけでしょう、先はこの御説明によりますと。これはもう大変なことになると思うのですけれども、そういうふうな禁止の法令のない国に対して観光買春ツアーリングであります。買春の対しては、一体どういうふうに対処されるわけですか。

○西村政府委員 旅行業法自身としては、いま先生お話しのように、これを旅行業者の違反行為として取り締まるというのは、その国の法令が違反行為としている場合、そういう売春を違反行為としている場合だけこれを取り締まるというのが旅行業法のたまえでございますので、おっしゃるところ、売春を禁止していない国にいまのような買春ツアーリングが仮に組まれるという場合がありましたがその辺のことはわかりませんとするとする延ばしたのではしようがないと思うのですけれども、一体どういうような中途でやっていらっしゃいますか。

たときに、これは旅行業法の問題ではもちろんあ

ります。さいましたが、強い行政指導をもちろんしたいと思つております。

○四ツ谷委員 それでは、いま法律を調べていらっしゃるのはこの四ヵ国だけだそうですけれども、ほかの国の法律についても調べていらっしゃるのですか。調べておられたとしたら、一体いつまで調べるのでか。法案が成立してからでもまだその辺のことはわかりませんとするとする延ばしたのではしようがないと思うのですけれども、一体どういうような中途でやっていらっしゃいますか。

○西村政府委員 外務省にお願いしまして、世界のすべての在外公館を通じて資料を収集するようお願いしております。そして、それはできるだけ早いことが必要でございまして、少なくとも新法が施行されるまでには、日本の旅行者が行きまとおり、売春を禁止していない國にいまのような買春ツアーリングが仮に組まれるという場合がありますか。

たときに、これは旅行業法の問題ではもちろんあ

ります。私、運輸省からいただきたいいろんなPRのほうはいけませんとはつきり法令に書けないという立場があつて書いてない。それから、そういうふうな禁止の法令がないところには、この法律で言えば行けるわけでしょう。そうすると、何となくしき抜けをしているような感じがするのですが、そういうことに對して運輸省は一体どういうふうにされたのか、そのところを開きたいと思います。

○西村政府委員 私の言い方が多少舌足らずでございましたが、強い行政指導をもちろんしたいと思つております。

○四ツ谷委員 それでは、いま法律を調べていらっしゃるのはこの四ヵ国だけだそうですけれども、ほかの国の法律についても調べていらっしゃるのですか。調べておられたとしたら、一体いつまで調べるのでか。法案が成立してからでもまだその辺のことはわかりませんとするとする延ばしたのではしようがないと思うのですけれども、一体どういうような中途でやっていらっしゃいますか。

○西村政府委員 この法案をお認めいただきまして、施行時にかけまして、いま先生がお持ちのようなPRカードだけではなくて、広く旅行業法がこういう制度を取り入れたということは、私ども周知したいと思います。

○西村政府委員 この法案をお認めいただきまして、施行時にかけまして、いま先生がお持ちのようなPRカードだけが責任をとればいいのだというような業者側だけが責任をとればいいのだというようなことを旅行に参加される方が思つては困りますので、あわせて、一般的な不健全旅行について同時に控えていただくような何らかの方法をぜひ、今まで以上に強く指導あるいは広報をしていきます。

○西村政府委員 それから、先ほどの御答弁の中にキックバックの話がちょっとありましたね。これも去年の参議院の決算委員会で、わが党の安武議員が質問をされたわけですから、キックバックの中には売春あっせん料が含まれている場合があるのではないかという質問をしております。それに対する回答ではないかといつておきます。それに対して当時の運輸大臣が、よく調査をし検討したい、時間が欲しい、こういうふうに答弁をされたわけですから、先ほどは、表向きのままではなかなかこれがつかない、こういうことでしめたね。表向きではつかめない。だけれども、こういうふうに現地の旅行業者が値段を非常に買いたかれて、やりきれないなって売春をあっせんするのじゃないかという指摘をする人もあるのです。そういうふうになりますと、キックバックの中身、こういうものを運輸省が本当にきちんとつ

○西村政府委員 キックバックの問題は、先ほど  
かめるような方法があるかどうか、研究をされま  
したか。どうです。

ておる、こういうふうな会社では困るんだとう、ある女子社員の告発の手記が載つておるわけでござります。

としてはそれは結構と言いたいんですけど、不健全旅行の禁止の改正の趣旨としては、ちょっと足らぬところがあると私は大臣に申し上げたい。

いう考え方でございます。  
したがいまして、もちろん法的な措置として  
は、まだまだ委員御指摘のような抜かりがあるよ

申し上げましたように、立入検査の結果でもつかめない。正直のところ、いまキックバックのチエックについて有効な方法があるかどうかと言わわれますと、現段階では、あるということが申し上げられません。

それからまた、自動車の販売会社で、自動車五台売つたらマニラへ、十台売つたらハイへ、ハイは健全旅行だからマニラに一回行く、こういうふうなキャッチフレーズで、自動車の販売会社で、いわゆる自動車をたくさん売つた社員の報奨

といいますのは、日本の国の大企業が東南アジアの労働力に対して、特に婦人労働力に対して触手を伸ばして、エコノミックアーマルというふうな非常に厳しい批判を受けております。一方、今

うにも思えないことはございませんけれども、しかし、運輸省といたしましては、今回のこの法案の成立を待ちまして、きわめて厳格にこうした問題について対処をし、また情報を集めフォローアップをし、基本的に言つならば、こうしたことがあ

たた、キックバックの数が多いかどうかという  
こととの関連でございますが、現在の旅行業者の方  
旅行の価格というのは、現地側の方が確かに非常  
に安い価格の提示をし、そこで取引が行われていて  
ますけれども、日本側の旅行業者がキックバック  
をしなければやれないような水準かというと、そ  
れは日本側の旅行業者は必ずしもキックバックを  
必要とするような水準ではないと思われます  
で、一時言われたほど、キックバックの数が仮にも  
あるとしましても、そうは多くないので、現地側  
の旅行業者がむしろ自主的にやるようなケースの方  
があるいは多いのではないかと想像しているわ  
けでございます。

制度ということで、企業ぐるみの賈春ツアートいふものが行なわれているということがよく報道をされたり、告発の手記が方々に載っているのですけれども、大臣はそういうふうな事実について御存じでしょうか。いかがですか。

○小坂國務大臣 いま委員のおっしゃった「賈春観光はなくなるか」「婦人団体など東京でシンボジウム」という記事は、拝見いたしております。なおまた、いま最初にお示しになりました出版会社の女子社員の手記は、拝見しております。

○四ツ谷委員 重ねて大臣にお伺いいたします。

今回のこの不健全旅行を禁止するといふようなことの改正の趣旨につきまして、大臣に何遍もお

業ぐるみの買春ツアーダとか、それから減ったらしいが、とりわけ東南アジアの国々に對して集団で、男性が相手国の婦人の性をもてあそぶというふうな旅行を計画して、それに參加をする人が多い。こういうことは發展途上国に対する差別であり、婦人に対するあらゆる差別撤廃条約の理念であつて、婦人の人権とか性的尊嚴に対するじゅうりん行為である。こういうふうに私は指摘せざるを得ないのですけれども、そういうふうな趣旨をこの業界で改正されることで本当にこの中に盛り込む。そういうふうなことは大臣としてはお考えなんですか。

○四ツ谷委員 ただいま大臣からそういう御答弁があったわけですが、大体観光基本法の中には、国際的な協調だとかそれから健全旅行といふように大変りっぱな条文がうたわれているわけですが、けれども、先ほど私が初めてのときに指摘をしましたように、一九七三年から約十年たって、やっと運輸省が重い腰を上げた。本当に観光基本法の理念に従つて運輸者が業者を指導しておったなから、まさに恥かきツアーというふうに新聞でも指摘をしておりますけれども、国際的に日本人の耻をさらして歩くような、こういうふうな状態には

ただ、先ほど申し上げましたように、これにつきましても、現地側の旅行業者が日本の旅客に対してもいろいろな働きかけをすれば、先ほどの法律の規定に反するわけござりますので、そういうことが現実に調査できれば、日本側の旅行業者の責任を追及するということをさせていただきたいと考えております。

答えていただいておりますけれども、なぜ「こういうふうな法改正に踏み切られたのか、もう一度改めてお聞きしたい」と思います。

私はこの間から答弁を聞いていますけれども、相手国との友好を損なう——それは確かに損なってはいけないと思いますけれども、去年鈴木総理がASEAN諸国を訪問され、現地でいざ手厳しい批判を受けて、行政指導をせざるを得ないというふうに鈴木総理がおつしやつて、こううふうに十年來の重い腰を上げてやつと運輸省が

立ち至つていなかつたわけじゃないでしようか。私は、このよな業法の改正ということはありますけれども、よっぽどしつかりと運輸省の方が行なつて、政指導なりを強めていただかなかつたら、幾らでも法律といふのは抜け穴がありますから、そういうふうな悪質な業者がどんどんと巧妙な手段をとつて、まだまだ日本のそうした恥を国際的にござ

○四ツ谷真員 それじや、この次はちょっと大臣にお聞きをしたいと思うのです。  
これは、ことしの二月三日の毎日新聞なんです。「買春観光はなくなるか」ということで東京でシンボジウムが行われた、そのニュースが書いてあるんですけども、その中に「私の会社の買春ツアーハー」「ある女子社員の手記」というのがございまして、これは東京のある出版社が社員に本を売らせて、ある程度ノルマを上げた者に対して報奨制度ということで、会社ぐるみで買春ツアーハーに出てかけておる、これがもう年中行事のようになつた

ものがすべてこうしたようなもので、大変に不健全なものであるというようなことであってはならないのでございます。したがいまして、一義的に旅行業者に対して、こうしたこと自ら剥離し、取りやめるようになります。今回の改正において強く指摘したわけでございますが、同時にまた、観光に参加される方々も、こうした趣旨を十分に踏まえられて、他国から指弾を受けるような行動には觀光地において走らないよう特段の自粛を求めたいと思います。いうのが今回の法改正の趣旨でございます。

踏み切ったわけですけれども、この旅行業法の改正の目玉である不健全旅行の改正の趣旨といふとこころには、そうした婦人にに対する尊厳だとか相互扶助のうふうな趣旨が盛り込まれてしかるべきだと思ふのですが、重ねて大臣にその辺の御決意をお聞きしたいと思います。

○小坂国務大臣 条文にはそう明確なことが出ておりませんが、私たちの基本的な考え方は、こころ邊で本当の意味での終止符を打ちたい

らすというふうなことや、婦人の尊厳を損なうまいことのないよう、ぜひとも大臣並びに担当の方々がしっかりととんばつていただきたいと再度御要望をいたしまして、次の質問に移りたいと思います。

今回の法改正では、旅行者の安全、利便を図ることで、旅行業者の扱いとりわけ主催旅行に重点が置かれている。こう思うのですけれども、主催旅行の概念というのは大体わかりましたかが、それをもう少し明確にするために幾つか御質問をしたいと思います。

「ここに『ハワイ六日間の旅』という新聞広告がございます。『主催株式会社鈴屋』、旅行取扱日本旅行』、こういうふうに並列に書いてあるのですけれども、委員長、済みませんが、これをちょっと運輸省にお見せしたいと思うのです。

見ていただきたいらわかりますように、もし一般の旅行者がその新聞広告を見られましたら、一体鈴屋が主催なのか、日本旅行が主催なのか、共催なのか、どちらに責任があるかよくわかりませんでしょう。そういうふうな場合は一体どちらに責任があるのでしょうか。

○西村政府委員 ただいま拝見いたしました広告は、まことに不適当な表現方法で、これでは一見してだれが主催旅行の責任者なのかわからぬことは、まことによくないことだと思います。こういった事例については、私ども、発見した都度旅行業者に直接注意をしてまいっております。

ましたのは、広告のやり方が非常に不適格である  
ということで御指導いただくわけですけれども、  
それではもう一度念のために伺います。  
登録した旅行業者がある。そして鈴屋といふ名  
服屋さんがある。そういうふうな場合に、鈴屋が  
一般に公募して、旅行に行きましょう、その様  
行の主催をするのが日本旅行ということになりま  
すと、その場合は主催旅行の責任者といふのは日本  
旅行、こういうことになるわけですね。一般の旅  
団体だと一般の会社というものがそういうものな  
やるとすれば、これは旅行業法違反になる、となる  
いうことですね。

が主催旅行の契約の当事者に当たれば、その業者が主催旅行したことになります。したがって、主催旅行の登録をしないままやれば、その点で違法になるわけですが、そうでない態様としましては、それは主催旅行をやろうとする個々の旅行業者のために、この会社がいわばその下請として、こういう企画があるよということで提示をしてしまって、そしてその企画がいいとなれば他の旅行業者、企画の提示を受けた旅行業者がみずから責任者となつて主催旅行をするということがあるわけでございます。これを業界では、先ほどの企画をする方をホールセーラーと呼び、主催旅行をやる方をリテラーラーと呼んでいる場合もあるようですが、どうもこのホールセーラーとかリテラーラーといふ呼び方はいろいろな場合に使われるから正確ではないのですが、そんな形で取引がされる場合が大半だと思います。

ルまたは同等クラスのホテルというふうに書いてある。それで、同等ホテルというのは一体何が同等なののかわからないといふような表示があつたり、それからたとえば、台湾四日間八万九千円よりと書いているわけですね。これは下限はわかるけれども上限が一体幾らかわからないといふような新聞広告だとか、いろいろな広告の表示の中で非常に地圖的な記載がありまして、トラブルのもとにかかる、こういうふうなことがよく言われているわけですね。ですから、今度の主催旅行の表示事項の中で、このような具体的な事項まで盛り込まれると思うので、このようないふうな中身はどういうふうになつているのでしょうか。

○西村政府委員　今回、主催旅行の広告事項を相談した理由の主なものは、実際に旅行者が旅行を選択するときに、やはり特にパンフレットを頼んで

そして、これがどう理解されるかといふことは、実は具体的には主催旅行の契約は旅行書面が発行されますが、その旅行書面の契約の当事者になつた者が主催旅行の責任者になるわけでございまして、私どもの想像では、こういった場合に多くの場合、恐らく日本旅行が旅行契約の当事者で、鉛屋はただ呼びかけをするということが多いのだらうと思います。そういう点では、契約の当事者が書き方をしますと、この法律の広告事項の規定に不適当なんで、今回、主催旅行の場合の広告事項を書かせることになつておりますが、こういう書き方をしますと、あくまでも主催旅行の責任を負うわけでございま

体性がある者たゞれども、團体性がある者が、その組合員を頼んで旅行業者に手配依頼するという場合には、これは団体の手配旅行になるわけで、ここに言う主導権旅行には、当たらないものだと理解しております。○四ツ谷委員 それでは、これは現行法ですら、この次の新法ではどうなるか、それをお聞きしたいのですけれども、これは京阪交通社といふ旅行業者ですが、それが「ハワイ・グアム」の企画書をつくっているのです。これもそうです。「アジア旅行」の企画書というふうに書いてあります。こういうふうに今度の新法で登録の業者である、しかし主催旅行の登録はしない、そういうふうな会社があつて、そしてこういうふうな会社が、

○西村政府委員　いまの下請の、いわば企画をする方の業者は、主催旅行をやる資格を持つていいことは必要がないわけで、主催旅行の資格を持っているのは、あくまでも旅客との間で責任をとるべき旅行業者が主催旅行業者の資格を持つていいとば足りるわけでござります。

○四ツ谷委員　それでは次に、第十二条の七の件についてお聞きをしたいと思ひます。

○正義　うがきれんの四つ目であります。それがどうかわかりませんけれども、主催旅行の登録をしないで、そしてもうぐり的にやれるといううなことはあるでしょうか、どうでしょうか。

○西村政府委員　いまの下請の、いわば企画をする方の業者は、主催旅行をやる資格を持つていいことは必要がないわけで、主催旅行の資格を持つていいとば足りるわけでござります。

にしてそれで応募するといふことが中心的な問題でござりますので、その点について最低必要な選択の要素を書かせるということがその趣旨でございます。したがいまして、いま御指摘のよう旅行の日程、時間、それからどこで見学をするか、あるいはホテルの程度、そういうことは必ず明確に書くというのが当然原則になるわけでございます。

また、先ほど、金額が何々よりといふことがなつたようですが、旅行の価格は定額できちつとあるというのが、これは約款でもそういうふう決めることにしておりますので、それが不定なり催旅行の金額ということはあり得ないと思ひます。

違反することになりますし、これが実際に、このような形が場合によっては誇大広告の問題も生ずることがないわけではないということをございます。

画書をつくって、他の旅行業者にこういう企画書がありますよとばらまいて実際に旅行が行われた場合、そういう場合は責任の所在はどうなるんでしょうか。主催旅行と言うことはできるのでしょうか。  
○西村政府委員 ただいまお示しの企画書がどういう性格のものかわかりませんが、これは先ほど申しましたように、その企画書をつくったとこ

西国内航空「花巻空港」というふうに旅程が書  
てあるわけですね。そういうときには、たとえば  
阪空港を何時に出るかというふうな表示が全く  
かつたり、それから観光個所が不明である、ど  
で下車をするのか、あるいはもうバスだけで車  
観光になってしまふのか、そういうふうなこと、  
全く不明の場合だと、ホテル名は書いてある、  
れどもルーム条件等が書いてないとか、何々ホ

それで、ただ、私が先ほど申し上げましたように、旅行者が最終的な選択をするためのパンフレットだということをちつと書かせる必要があるので、単なる抽象的な誘引という程度の広告にしてはどうするか、どの程度書かせるかという点は確かに課題でございまして、最終的にはきっとしたパンフレットを見ないとお客様さんは態ど決めませんので、それはしつかりしたもの

くらせる。ただ、一般的なお説き程度のパンフレットあるいはテレビその他の広告については、どの程度そこを省略させられるか、これは少し研究すべき事項だと考えております。

○四ツ谷委員 私の質問の最後ですけれども、第十二条の七の終わりの方に「その他の運輸省令で定める事項を表示」、それから次の説大広告のところにも、「運輸省令で定める事項」というのがござりますが、その運輸省令についてお答え願いたいと思います。

○西村政府委員 主催旅行の記載事項としまして

細目的に決めます事項は、主催者の名称と登録番号、取扱営業所とその連絡の仕方、旅行の日程、

提供されるサービスの具体的な内容、旅行の対価、支払いの方法、旅行をやるかやらないかの最低の人員、これは最低催行人員と呼ばれておりま

すが、その募集人員でございます。それから添乗員があるかないか、その他いわゆる旅行契約上一番重要なポイントになるような責任に関する事項、そういうことを省令では列記して、パンフレットに必ず書かせるということを考えております。

それから説大広告の問題でございますが、これ

はいろいろ漠然と説大広告の禁止をしておるので

は対象がはつきりしないということで、省令に具

体的に書くということにしたわけですが、これに

つきましては、具体的にどういうサービスを決め

るか、先ほどの広告事項と同じようなことでござ

いますが、そのサービスの内容について説大があ

つたかどうか、それからどういう旅行地、すばらしい白砂青松の旅行地だと言つたがそぞじやなかつた、どぶ泥であつたというようなことであれば困るので、旅行先の環境といいますか、そういうふた状況、それから旅行中の旅行者の負担について、非常に安く行けると言つて実は非常に高い旅行だつたというようなことであれば、そういうふた

価格負担の問題、それから旅行中に生じた旅行者の損害の補てんに関する事項で、この旅行でどん

なことがあっても旅行業者は責任を負いますなん

といふような、いいかげんな表現は実際には困るわけでございまして、そういう問題。あとは、主催者がどの程度の能力があるか、財産的能力その他について、あたかも旅行業者を信用させるようないふな文言というのが説大広告の対象として考えられようかと思つております。

○四ツ谷委員 これで終わります。

○越智委員長 辻第一君。

○辻(第)委員 私は、営業保証金の問題について質問したいと思います。

○西村政府委員 主催旅行の営業保証金の算定は、どのような基準をもとにして行われたのか、まずお尋ねいたし

ます。

○西村政府委員 今回、主催旅行につきましては、営業保証金の額を特別に引き上げたといふこと

とでござりますが、その考え方をいたしますと、平均的な取り扱いをしている中小旅行業者が前受け金をどの程度受けているか、そのピーコの月に確定いたしまして、その滞留額の大体半分ぐらいたが保全されるように営業保証金の水準を決めたわけ

でございます。

○西村政府委員 そういう考え方からいたしましたと、主催旅行につきましては、営業保証金の額を特別に引き上げたといふことは、旅行者からの苦情がほとんどでございまして、その他の債権者、取引の相手方からはほとんど寄せられておりません。

○西村政府委員 これに対しまして、全国旅行業協会の最近の苦情等の申し出でござりますと、申し出がありましたが、実際の営業保証金の問題として話が出てきたものは具体的にはほとんどないと聞いております。

○辻(第)委員 いまの答弁にありましたように、全旅協で旅行者に対する弁済認証額はほとんどない、また旅行者からの苦情の申し立ても全旅協ではほとんどないということでございます。

○西村政府委員 このように国内の旅行業では、旅行者が被害を受けられたことはほとんどなかったということだと認識するわけであります。しかし、旅行者の保護といふ面から申しますと、国内旅行について、営業保証金の大幅な引き上げは必要が薄いのではないかと考

えます。

○西村政府委員 いまの答弁の中で、これまでに示談なんかで額が小さかったということも含めて解

決されてきたんだろう。実際そういうこともあってはほとんど大きな問題はなかったということ、それを思ひます。しかし、これまでの実績といふ面から申しますと、はほとんど大きな問題はなかったということ、そして、いまおっしゃったように小さい旅行業者、

本當に営業状態は厳しいものがございます。そういう厳しさの中で、今度は逆にこういう、小さい業者から見れば過大とも言うべき保証金の引き上げは、かえつて営業状況を厳しくする。あるいはそれが、まあちょっと言い過ぎかもわかりませんけれども倒産に結びつく引き金にもなりかねない、あるいはもぐりの営業、そういうものがふえるのではないか、こういうことで、実際問題とし

ます。

○辻(第)委員 営業保証金の引き上げは、旅行者を算定したわけでございます。

○西村政府委員 これまでの国内旅行業者の弁済の実績から申しますと、一般旅行者からの申し立てが少ないので、一般利用者の保護を中心とした今回の主催旅行の引き上げの額が少しオーバーじゃ

ないかという御指摘は、非常に重要なことを含んでいます。

て逆に旅行者に被害が出る、そのような事例が増加するのではないか、こういうことを心配するわけですが、この点についてはいかがでしょうか。

○西村政府委員 いまの御指摘のような心配といふのは、私ども今回法律案を提出させていただき前に関係業界と御相談をするときに、一番急頭に置いたことでございまして、実際に額の引き上げをして負担ができないという事態になりますと、旅行業の健全な育成ということができなくなつたわけでござりますので、今回の額の引き上げでござりますので、旅行業協会に加入しているメンバーにつきましては現在五分の一でございますので、とりえず五百萬に引き上げられました場合でも、これまで二百九十万で、その点では當業保証金のベースで二百九十万、実際の納付額で第一回目は五十八万の増加ということでござります。とりあえずの状況では、実際にその程度の額が納められない旅行業者では、みずから主催旅行を募集して、人様の大切な金を預かる資格はないと言わざるを得ないので、やはりこの程度のことはやつてもらわねばいかぬ。

第一回目の引き上げの場合、さらに五百萬積むべき責務を果たすべく、その程度の金額の積み立てはせひしていただきたい、このように考えていました。○社(第)委員 小さい旅行業者にしてみれば、部長の言つたような簡単なわけにはいかない、本当に大変な金額であるというが実態のようには私は思ひます。あなたのおっしゃったこともよくわかるわけでありますけれども、現実の問題としては本当に大変な問題である、こういうことです。

ですから、今度こういふうに弁済業務保証金が相当ふえるわけであります。それから、実際に倒産がこれまで出ていない。これからのこととはいろいろ議論があるところでしょうが、そ

ういうことになりますと、弁済業務保証金というのが相当な額になるわけですから、実際の供託する金はもっと少なくともいいのではないかというふうに思うのですが、その点はどうでしよう。

○西村政府委員 旅行業者の実際の負担を軽くするため、旅行業協会に入っているものが分担すべき分担金というものの額を、分担率というものが引き下げるによってその負担を軽くすることができますように、当面のところは、いま景気の状態が非常に悪い、一方經營が厳しくなると主催旅行の機会性がますますふえて、經營の危険といふものが出てきている状況でございますので、いましばらく様子を見たい。しかし、そういうたとが

安定してまいりますと、先生のお話のように、長期的には分担金の率といふものは引き下げるこれが可能にならうかと思います。そういう点では、私ども、できるだけ早くそういう経営の行く末といふものを見据えて、分担金の率の改定ということが可能にならうかと思ひます。そういう点では、他の業者との受託契約を制限する、このようないくつかあめて弱い立場に置かれるのではないか、こういったふうに考えるわけです。

○西村政府委員 いま、大手業者の有名ブランドというのは旅行者にとっても魅力的でございますので、大手旅行業者の企画しているものを店頭に並べないと、中小の旅行業者の方も何となく肩身が狭いというような感じがあるようにも思ひます。したがいまして、大手旅行業者のものは比較的引き合が多いというのか、そういうことで並べてくれという希望が多い。そういう関係を背景に、先生が御心配のようだ大手業者がいわば優越的な地位を利用して、中小業者に不当な条件を押しつけるというようなことがあります。

○小坂国務大臣 ただいまのお尋ね、われわれは最も大規模のものばかりを育成しよう、というのでももちろんございません。そしてまた、先ほど申し上げましたが、旅行に対する国民のニーズといふものは、私は非常に多様化していると思ひます。そうした場合に、やはり規模の小さいところに一層の御努力をいただきたい。その点についての御所見を伺いたいと思ひます。

○辻(第)委員 時間が参りましたが、代理店契約を結ぶ場合に、代理店業務以外の業務についてまで親業者が不当な介入を行うことがないよう、その点も指導していただきたい。つけ加えておきたいと思ひます。

○辻(第)委員 時間が参りましたが、代理店契約

す。

○社(第)委員 ゼひそのような方向で努力をしていただきたい、重ねて要望いたします。

次に、受託契約の問題について質問をいたしま

す。

○社(第)委員 ゼひそのような方向で努力をしていくよう努力をいたしまして、両方をにらみながら現実的に可能な線を出します。

ただ、現実の取引としますと、いま申し上げましたように、大手旅行業者のものを置くことが逆に中小業者にとっても有利なものですから、そういう点ではかなりいい条件を中小業者が出して、それをやるということが場合によつてはあり得るかもしれません

べきことだらうと思ひます。

○吉原委員 前回の質問で若干漏れた点がござりますので、三十分钟の間にお尋ねをしたいと思ひます。

○吉原委員 最初に、添乗員に関する問題について二つほど

お尋ねをしたいと思いますが、添乗員の資質を向上させるため、あるいは研修の内容とその運営等について、政労使三者による常設の委員会を設置をとつていかつたというのが現実だったと思います。今回の法改正で、他の旅行業者の主催旅行の代理契約を行ふ受託契約の制度が新設されると、この契約を結ばなければ他の業者の主催旅行が相当ふえるわけないことが明確になつてきましたと

いふことですね。

大手業者の主催旅行は知名度が非常に高くて、

そのような大手業者の主催旅行をどれだけたくさん扱えるかどうかということが、中小の旅行業者にとって、客を集めるとでも營業をやっていく上でも大きな問題になるということは当然だと思います。したがって、中小の旅行業者が大手業者に受託契約の締結を求める場合に、中小業者の方は大きめの立場に置かれるのではないか、こういった大きな問題になるということは当然だと思います。

○吉原委員 それから二つ目は、旅程管理業務、この範囲を約款で具体的に明確化すべきではないか、そうして消費者に周知徹底させるべきではないか。旧約款によりますと「必要な業務」となつておりますけ

れども、今回「旅程管理業務」とわざわざ新しい用語が出ておりますが、この範囲を明確にすべきだ、このように思います。これが二つ目です。

特に一点目の、添乗員の政労使三者による協議、これは昭和五十四年三月一日の第八十七通常国会での国際観光振興会法、この改正に関する議論の中で、わが党の久保委員が提言をしたもののがございます。

つまり、添乗員の資質の向上のために官民労三者による職業の訓練の制度化、こういうものを提倡したのに対して、当時の山元さんとおっしゃる政府委員が、大いに検討に値する課題でございましたから十分検討する。こういう答弁があるわけでございますが、五十四年からといいますともう三年たつておるのであります。

今度の法改正をする際に、ぜひひとつこの添乗員の資質の向上のために関係機関を設けてもらいたい、こう思いますが、観光部長いかがでござりますか。

○西村政府委員 先ほどの、五十四年の国会におきまして久保先生から、今後の添乗員の研修について、そのような機関をつくってやつたらどうだということについてお話をあり、山元政府委員が、大いに研究したいと申し上げてござります。今回法律改正をするに当たりまして、私ども、観光労連という組合の方ともいろいろとお話をしました。今回の法改正におきましては、組合の方も旅行制度検討委員会のメンバーに入っていたましまして、一緒にいろいろと議論をしてまいりましたおかげでございます。

どのような旅程管理をし、研修をすべきかといふことは、まさに旅行業法の基本的な重要な問題でございます。したがいまして、これにつきましては、旅程管理に関する経験のある人あるいは利用者というものから特にいろいろと御意見を聞いて進めていくべきことだらうと思ひます。そういう点では、いま申し上げました観光労連の方も、本問題について非常に关心をお持ちでございますので、そういった関心とこれまでの経験というも

のを生かして、私ども旅程管理についての研修の検討をするときに、そりでいた検討組織をつくりますときにはぜひ参加していただきたい、その中で十分御意見を述べていただきたい、そういうことが適当だらうと考えております。

それから、旅程の管理業務でございますが、今回の法律改正と並行しまして、主催旅行業約款と事業約款では、いま申し上げた旅程管理につきまして、旅程の変更の場合の精算の話だと、そういうふうなものが内容として書かれることになるわけでございまます。

その他、省令の方では、実際のトラブル防止のための措置等を具体的には書いてまいりたいと考えております。

○吉原委員 一点目の政労使といいますか、官民労という表現がいいのか、これは表現はどうだつていいのですが、いまの観光労連のお答えで、利用者並びに直接添乗の業務に携わる観光労連の皆さん方もメンバーエ入れた検討機関といいますか、そういうものはつくらのだ、しかもこれは、一遍つくって、そして一遍協議してもうさよならということでなくして、必要のあるたびに常時設置をする、そういう機関が必要じゃなかと思うのですが、いかがなものですか。

それから二点目の、旅程管理業務の範囲を約款で具体的に明確にしてほしいということは、そのとおりに明確化いたしますという御返答でございましたか、もう一遍ちょっと確認しておきたい。

○西村政府委員 最初の研修のための検討の委員会でございますが、これは研修のほか、先ほど申し上げました、いろいろときよより御議論いただいたおります旅行業法全体の問題が常にあるわけでもあります。

そこで、この五号の保険契約を義務づけるという命令を指して言つておるような感じがしますので、この五号の保険契約を義務づけるという命令はどういうことを具体的に指しておるのか、そこを明らかにしてほしいと思います。

○西村政府委員 今回の法律改正とあわせまして旅行業約款の改正をする予定でございますが、標準旅行業約款では補償責任の規定を設けることを予定しているわけでございます。

そして、このような補償責任を約款上うたいました場合には、それに必要な担保能力というものが要請されるわけだと思いますが、実際に中小の旅行業者が非常に盛大に主催旅行を催しますと、

では、旅行業制度検討委員会といふのは、今回の

法律改正あるいは法律改正に伴います約款の実施

ということに向けて設けられてきたわけでござい

ますが、このようなものを今後とも必要に応じて開催しなければいけないというよりも考えてお

ります。そういうことと関連いたしまして、研修の問題も必要な都度やる開催するということにさしていただきたいと思います。

行政のいたずらな必要以上の過剰介入、ここがち

よつと心配な点でございまして、ぜひ不当な介入

がされないような配慮をひとつお願いしたい。それが一つでございます。

もう一つは、今度の新しい法律案の十八条の三の五号です。これは業務改善命令の条項でございますが、この中で保険契約を義務づける命令、こ

ういうのがござります。これは具体的にはどうい

うことを指しておられるのか。この業務改善命令

というのは、一定の何か不必要なことをしたとか、あるいは業者として好ましくないことをやつたと

か、そういう結果出される命令であろうと思ひます

です。そうすると、その「旅行者に生じた損害を賠償するために」というのは、これは済んだ後のこと

を指して言つておるような感じがしますの

です。そういう結果出される命令であると思ひます。

それから十八条の三の「業務改善命令」でござ

いますが、今回の法律では、「旅行業者の業務の運営に関し、取引の公正、旅行の安全又は旅行者の利便を害する事実がある」と認めるときは「とい

う要件が書いてあります。おっしゃるとおり、この表現だけでは非常に抽象的でございます。

たがって、どのような要件があればこのような命

令をすることになるのか、この規定からははつきりいたしません。その点では私どもこの法律が

成立しましたら、このような各命令をするための前提となる具体的な要件と、その命の行政当局サ

イドで用意をしておきたい。これは非常に細かく決めておくことが必要だらうと思いますし、さら

に、先ほど申し上げましたように、そのような命

令をいたします前によく事情について調査をし、

実際にその命令を発するところがやむを得ないのかどうか、役所側の事実誤認があるかどうかとい

うことも確認する必要がございますので、そういう手続面も十分に含めまして要件を明確にして、

このような命令の発動という運用をさせていただ

きたいと考えます。

○吉原委員 次に、航空局お見えになつておるは

ずでございますが、前回の質問のときにもこれは

ざいふん細かく聞いたつもりでございますが、航

空運送秩序確立委員会というのができてるようございます。從来から無登録業者、いわゆるもうぐり業者と言われてる業者が格安航空券を販売しておる。言つてみれば、政府の認可運賃を否定して、市場秩序を破壊しておる行為が現に行われておるわけでござります。したがつて、今回の旅行業法では取り締まることができないというおのが一体取り締まりといいますか、指導を強化することができないものかどうか、またこういったおもぐり業者の格安航空券を見て見ぬふりをしておるのか、こう私は航空局に言いたいわけあります。ちょっとそこら辺で航空局の見解を聞かせてほしい。

○山本(長)政府委員 御質問の航空券のいわゆる安売り問題は、運賃市場の秩序を維持し、航空企業の健全な発達を図つてまいりという見地から好ましくないことはそのとおりでございまして、この点につきましてこれまで航空局におきましては、その秩序維持のための指導を続けております。特に、日本の航空マーケットに十分な足場を持つていない弱い外国企業、特に発展途上国を中心とする企業、その代理店による行為が、おつしやるような問題を提起しているその中心になつてゐるというふうに考えておる次第でございます。

航空代理店の業務は、先生も御存じのように、航空会社にかわって諸般の活動を行うことを事業としておるものでございます。航空代理店における諸般の業務が結局は航空企業の經營にはね返つてまいり、またその信用を失墜するという結果になるわけでございますので、航空代理店の業務自身においては、航空企業が定期運送航空事業の活動の中において、その適正化を図つていくことが第一義的な責任であろうというふうに考えておる次第でござります。こういう観点から、国際航空運送秩序確立委員会といふものが日本に入ってきております定期

航空会社によって設立されておりまして、その委員会の活動を中心にしていたしまして、またこれを規定して、運輸省は秩序維持のための指導を行つてきました。運輸省では取り締まることができないというお業の指導を通じましてそういう行為をなくしておるところでございます。御指摘のような事実があることは非常に残念に思つておりますが、同様の指導を通じましてそういう行為をなくしておる次第でござります。

○吉原委員 現行法で一体こういう無登録業者の不法な行為を取り締まれるのかという質問をしておるのであります。登録のしてある航空会社の代理店がやるのはどうしてことはないのでしょう。私が言つておるのは、無登録のもぐり業者がそういう格安航空券を売つておるのだが、現行航空法ではどう取り締まっていくのか。法が不備なら法を改正する必要はございません、航空法何条によつてそれは十分取り締まっていけます、そこを答えてくれなければ意味ない。

○山本(長)政府委員 航空代理店は航空法によりまして届け出制になつてございます。いわゆるもぐりと言われる、届け出がなく代理店のごとき仕事を行つたいう事業者に対しましては、法律の百六十一條によりまして三万以下の過料に処す、こういうことになつております。また、認可運賃の違反をしたという行為に対しましては五万以下の罰金に処する、こういう罰則が適用されることになつておる次第でござります。

○吉原委員 そこで、現行の届け出制になつておられます法百三十三條、これは単なる届け出であります。法百三十三條、これは単なる届け出であつて、果たして代理店といいますか、そういう業者が申上げました、そういう罰則の規定による

条の改正をぜひ検討すべきじゃないか。今度の旅行業法で言われております一般旅行業者資格、少なくともこういうものを持った者でないと私は適当ではない、こういうふうに思うわけでござります。

また、特にもぐり業者と登録旅行業者、むしろ登録旅行業者の方がそういつた無登録のもぐり業者と手を結んで、いま言いましたような格安な航空券を販売しておる例がたくさんあるわけでございまして、そういう登録旅行業者ともぐり業者の関係、こういうものをきちっと整理すべきじゃないかというふうな考え方から私は申し上げておるわけでございます。そういう観点から、百三十三条は、単なる届け出でなくて登録制に改正を検討すべきじゃないかと思いますが、いかがでござりますか。

○山本(長)政府委員 航空代理店は航空法によりまして届け出制になつてございます。いわゆるもぐりと言われる、届け出がなく代理店のごとき仕事を行つたいう事業者に対しましては、法律の百六十一条によりまして三万以下の過料に処す、こういうふうな観点からの法改正については、私もどもいたしまして慎重に考えざるを得ないといふ考え方でございます。

先ほど申し上げましたように、航空代理店の業務というのは航空事業者自身の行為でございません、その代理店の行為が航空事業者自身の行為でございません。その代理店の行為が航空事業者自身がこの面について指導を十分にして、つながらしていくわけでござりますから、先ほど私が申し上げました、そういう罰則の規定による

規則ももちろんござりますけれども、むしろ航空として適格かどうかという点をチェックする必要がある。特に、マンションの一室を買って電話一本で、従業員と思われるのが三、四名おつて、それをなくしていく。制度の罰則といふようなもの、あるいは新しい制度を考えいくことに大きな不利益を生じていくわけでござりますから、むしろそういうやり方を通じて正していく、添乗員にその行いを正していただきなければいけませんか。

○西村政府委員 ただいまの御質問の趣旨を、三条の三項の不健全旅行の取り扱いの問題に限定してお答えしてみますと、この場合の添乗員の行動が、これは旅行を主催する業者の責任であつて、添乗員あるいは旅行業務取扱主任者個人に責任があるが、これは旅行を主催する業者の責任であつて、起こしておるわけでございまして、特に、主任者個人対旅客との関係、くどいようでござりますが、これは旅行を主催する業者の責任であつて、添乗員がこの面について指導を十分にして、つた行為といふのは、もちろんこの法律に違反いたしますことはいけないわけで、添乗員が実際に旅旅者に接して行つたわけでございますので、添乗員にその行いを正していただきなければいけませんか。

○西村政府委員 ただいまの御質問の趣旨を、三条の三項の不健全旅行の取り扱いの問題に限定してお答えしてみますと、この場合の添乗員の行動



案を一括して議題といたします。  
これより両案について順次趣旨の説明を聽取ります。小坂運輸大臣。

船員法及び船舶職員法の一部を改正する法律案  
船員災害防止協会等に関する法律の一部を改正する法律案  
〔本号末尾に掲載〕

○小坂國務大臣 ただいま議題となりました船員法及び船舶職員法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

海技資格、当直部員の要件等わが国の船員制度は、近年の国際的及び国内的な要因により、これを再検討する必要に迫られています。

たゞ、昭和四十二年に英仏海峡において発生したタンカー、トリー・キャニオン号の座礁事故を契機として、船員の資質の向上についての国際的な要請が高まりました。今国会に別途提出されている千九百七十八年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約、いわゆるSTCW条約は、このような背景のもとに、昭和五十三年七月に採択された条約であり、船員の技能に関する国際基準を設定することにより、人的な面から海上における人命及び財産の安全を増進することを目的とするものであります。主要な海運国であるわが国としても、海上における航行の安全の確保の見地から同条約の批准を急ぐ必要があり、今国会において別途承認を求めていたところであります。

次に、日本船の国際競争力の低下が昭和四十年代の後半から顕著になってきましたが、わが国外航海運は、これに対処するため、船舶における技術革新を推進する一方、外国用船への依存傾向を強めています。しかし、外国用船への依存傾向がこのまま進みますと、日本人船員の雇用の場がますます縮小するのみならず、わが国の経済的

安全保障上の要請にも対応できなくなるおそれがあります。いまや、日本船の国際競争力の回復が緊急です。かれた環境を踏まえ、かつ、近年の船舶の技術革新も対応して、わが国の船員が快適な労働環境を確立するとともに、これにより、日本人船員が運航する日本船舶が国際海運界において比重を増すことを目的とするものであります。

以上のとおり、STCW条約の国内実施を図るとともに、船員制度の近代化を円滑に推進するため、今回、この法律案を提案することとした次第であります。

次に、この法律案の概要について御説明申し上げます。

第一に、条約の内容の国内実施を図るため、航海当直に関し遵守すべき事項、航海当直を担当する部員の要件、タンカーに乗り組む職員等の要件、船舶職員法の適用に関する旗国主義の採用、条約の要件を満たした新たな海技資格、海技免状の五年ごとの更新制、外国船に対する監督等について定めることにしております。

第二に、船員制度の近代化を推進するため、設備等について一定の基準に適合する船舶に関する、当直体制の特例、新しいタイプの船舶職員である運航士制度などを設けるとともに、船舶職員の乗組み基準を政令で定めることとしております。

なお、この機会に、明治以来維持してきた船舶職員資格の名称を近代的なものに改めることといたしました。

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、速やかに御賛成くださいますようお願い申し上げます。

ただいま議題となりました船員災害防止協会等に関する法律の一部を改正する法律案の提案理由について御説明申し上げます。

船員制度の近代化は、このような日本海運の置かれ環境を踏まえ、かつ、近年の船舶の技術革新の課題となっております。

船員制度の近代化は、このような日本海運の置かれ環境を踏まえ、かつ、近年の船舶の技術革新のものとそのすぐれた技能を十分に活用し、意欲的に職務を遂行することができる新しい職務体制を確立するとともに、これにより、日本人船員が運航する日本船舶が国際海運界において比重を増すことを目的とするものであります。

以上のとおり、STCW条約の国内実施を図るとともに、船員制度の近代化を円滑に推進するため、今回、この法律案を提案することとした次第であります。

次に、この法律案の概要について御説明申し上げます。

第一に、船員災害防止活動の主体となるべき船舶所有者及び船員についてそれぞれの責務を宣言するとともに、国の援助等について規定することとしております。

第二に、船舶所有者に総括安全衛生担当者の選任、安全衛生委員会の設置、船員に対する安全衛生教育の体制の整備を行わせることにより安全衛生管理体制の確立を図ることとしております。

第三に、運輸大臣は、船員災害が多発していること等により総合的な改善措置が必要な船舶所有者に対し、安全衛生改善計画の作成を指示し、またはその変更を命ぜることができることとしました。

なお、この機会に、明治以来維持してきた船舶職員資格の名称を近代的なものに改める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あります。

何とぞ慎重御審議の上、速やかに御賛成くださいますようお願い申し上げます。

第三に、運輸大臣は、船員災害が多発していること等により総合的な改善措置が必要な船舶所有者に対し、安全衛生改善計画の作成を指示し、またはその変更を命ぜることができることとしました。

なお、この機会に、明治以来維持してきた船舶職員資格の名称を近代的なものに改める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あります。

何とぞ慎重御審議の上、速やかに御賛成くださいますようお願い申し上げます。

第七十二条の二の前に見出しとして「(特例)」を付し、同条の次に次の二条を加える。

第七十二条の三 船舶の設備、甲板部及び機関の部の部員で航海当直をすべき職務を有するものの要件及び定員その他の事項に関して命令で定める基準に適合する船舶として主務大臣の指定するものについては、第七十条の規定による航海当直体制について命令で別段の定めをすることができる。

（船員法の一部改正）  
第一条 船員法(昭和二十二年法律第百号)の一部を次のように改正する。

第二条中「船舶通信士」を「通信長、通信士」に改める。

第三条の二の二の前に見出しとして「(特例)」を付し、同条の次に次の二条を加える。

第七十二条の二の二の前に見出しとして「(特例)」を付し、同条の次に次の二条を加える。

次回は、明二十四日午前十時理事会、午前十時三十分委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後二時二十三分散会

前項の指定に關し必要な事項は、命令でこ

第一百一条中「基いて」を「基づいて」に、「必要な処分をする」を「その違反を是正するため必要な措置をとるべきことを命ずる」に改め、同条に次の二項を加える。

したにもかかわらず、船舶所有者又は船員がその命令に従わない場合において、船舶の航海の安全を確保するため特に必要があると認めるときは、その船舶の航行の停止を命じ、又はその航行を差し止めることができる。この場合において、その船舶が航行中であるときは、行政官庁は、その船舶の入港すべき港を指定することができる。

行政官庁は、前項の規定による処分に係る船舶について、第一項に規定する事実がなくないとしたと認めるときは、直ちにその処分を取り消さなければならない。

改め、同条中「第一条第一項第三号」を「この法律」に、「政令」を「命令」に、「失業保険制度」を「雇用保険制度」に改める。  
第一百一十条の次に次の二条を加える。  
  
(外国船舶の監督)

定する行政官庁の権限を即時に行なうことができる。

船員労務官は、前項に規定する場合において、人の生命、身体若しくは財産に対する危険を防止し、又は海洋環境の保全を図るため緊急の必要があると認めるときは、同項に相

行政官庁は、前項の規定に基づく通告をしたにもかかわらず、なお航海当直基準に従つた航海当直を実施するための措置がとられていない場合において、その船舶の大きさ及び種類並びに航海の期間及び態様を考慮して、航海を継続することが人の生命、身体若しくは財産に危険を生ぜしめ、又は海洋環境の保全に障害を及ぼすおそれがあると認めるときは、その船舶の航行の停止を命じ、又はその航行を差し止めることができる。

る

第一百一十五条中「左の」を「次の」に、「一千円」を「一十万円」に改める。

第一百一十六条中「左の」を「次の」に、「二千円」

「基づいて」に改め、同条第五号中「基づいて」を「十万円」に改め、同条第四号中「基づいて」を

第一号乃至第四号」を「同条第一項第一号から第四号まで」に改める。  
第一百一十七条中「三千円」を「三十万円」に改め

ある。  
第一百一十九条中「二万円」を「十万円」に改め  
る。  
第一百一十九条の二を削る。

第一百三十条中「第三十二条」の下に、「第三十四条第一項を「第六十三条第二項」の下に、「第六十七条第二項」を加え、「若しくは第百二十二条第二項」を、第百十一一条第二項、第百十七一条の三に、「第七十三条第二若しくは第百十七一条の三」に、「第七十三条

を第七十二条の三第一項若しくは第七十三条に、「六箇月」を「六月」に、「五千円」を「十万円」に改める。

第一百三十条の二を削る。

同条第一号中「第三十二条」の下に、「第三十四条第二項、第五十二条、第五十四条、第五十五条

「第三号」を加え、同条中第一号を第三号とし、第二号の次に次の一号を加える。

## 二 第三十四条第四項の規定による船員の請求

六月廿九日，聞「全大通」之子。

**第一百三十二条** 次の各号の一に該当する者は、

六月以下の懲役又は十万円以下の罰金に処する。

一 第百一条第二項の規定による処分に違反  
する者

に違反した者

三百三十三条中「左の」を「次の」に、「これを三千円」を「十万円」に改め、同条第四号中「以て」を「もつて」に改め、同条第四号中「基いて」を「基づいて」に改め、同条第五号中「以て」を「もつて」に、「書換」を「書換え」に改め、同条に次の七号を加える。

七 第九十七条の規定による就業規則の作成若しくは届出をせず、又は虚偽の届出をした者

八 第九十八条の規定による命令に違反した者

九 第九十九条の規定による命令に違反した者

十 第百一条第一項の規定による命令に違反した者

十一 第百七条第一項（第百二十条の二第四项において準用する場合を含む。）の規定による出頭の命令に応ぜず、帳簿書類を提出せよ、若しくは虚偽の記載をした帳簿書類を提出し、報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、立入り若しくは検査を拒み、妨害、若しくは忌避し、又は質問に対し陳述をせず、若しくは虚偽の陳述をした者

十二 第百九条の規定に違反した者

十三 第百十二条第一項に定める場合において、虚偽の申告をした者

第百三十五条第一項中「第百二十九条乃至第三十一条、第百三十二条第一号乃至第三号第六号又は第百三十三条第一号第二号」を「第百二十九条から第百三十一号まで、第百三十二条第一号又は第百三十三条第一号、第一号、第七号から第十号まで若しくは第十一号（第百二十二条の二第四項において準用する第百七条第一項に係る場合を除く。第三項において同じ。）に、罰する外」を「罰するほか」に、「但し」を「ただしに改め、同条第三項中「第百三十二条第一号乃至第三号」を「第百三十三条第七号から第九号まで又は第十一号」に改める。

（船舶職員法の一部改正）

第一条 船舶職員法（昭和二十六年法律第二百四十九号）の一部を次のように改正する。

目次中「第二十九条の三」を「第二十九条の四」に改める。

第二条第一項中「船舶」とは「の下に「第二十九条の三に規定する場合を除き」を、「借り入れた日本船舶以外の船舶」の下に「（運輸省令で定めるものを除く。）」を加え、「左の各号に」を「次に」に改め、同項第二号を次のように改め。

二 係留船その他の運輸省令で定める船舶

第一条第二項を次のように改める。

二 この法律において「船舶職員」とは、船舶に

おいて、船長、航海士、機関長、機関士、通信長及び通信士の職務を行う者をいう。

第一条中第三項を第四項とし、第二項の次に

次の一項を加える。

3 前項の船舶職員には、運航士（船舶の設備

その他の事項に關し運輸省令で定める基準に

適合する船舶において次の各号の一に掲げる

職務を行ふ者をいう。を含むものとする。

一 航海士の行う船舶の運航に關する職務の

うち政令で定めるものののみを行う職務

二 機関士の行う機関の運転に関する職務の

うち政令で定めるものののみを行う職務

三 海技士（通信） 次のイからハまでの資格

の別

イ 一級海技士（機関）

ロ 二級海技士（機関）

ハ 三級海技士（機関）

ニ 四級海技士（機関）

ホ 五級海技士（機関）

ホ ハ 六級海技士（航海）

二 海技士（機関） 次のイからハまでの資格

の別

イ 一級海技士（通信）

ロ 二級海技士（通信）

ハ 三級海技士（通信）

四 小型船舶操縦士 次のイからニまでの資格

の別

イ 一級小型船舶操縦士

ロ 二級小型船舶操縦士

ハ 三級小型船舶操縦士

五 機関士の職務及び第一号に掲げる職務を併せ行う職務

三 前二号に掲げる職務を併せ行う職務を併せ行う職務

四 航海士の職務及び第一号に掲げる職務を併せ行う職務

第五条 前条の免許は、次の各号に掲げる区分に応じ、それと該各号に定める資格の別に行う。

一 海技士（航海） 次のイからハまでの資格の別

イ 一級海技士（航海）

ロ 二級海技士（航海）

ハ 三級海技士（航海）

ニ 四級海技士（航海）

ホ 五級海技士（航海）

ホ ハ 六級海技士（航海）

二 海技士（機関） 次のイからハまでの資格の別

イ 一級海技士（機関）

ロ 二級海技士（機関）

ハ 三級海技士（機関）

ニ 三級海技士（機関）

ホ 五級海技士（機関）

ホ ハ 六級海技士（機関）

三 海技士（通信） 次のイからハまでの資格の別

イ 一級海技士（通信）

ロ 二級海技士（通信）

ハ 三級海技士（通信）

四 小型船舶操縦士 次のイからニまでの資格の別

イ 一級小型船舶操縦士

ロ 二級小型船舶操縦士

ハ 三級小型船舶操縦士

船員の職についての限定（以下「履歴限定」という。）をすることができる。

受けている者の申請により、変更し、又は解除することができる。

前項の規定による履歴限定は、その免許を

受けている者の申請により、変更し、又は解

除することができる。

前項の規定による履歴限定は、その免許を

受けている者の申請により、変更し、又は解

改め、同項第二号中「取消」を「取消し」に改め

る。

第七条の次に次の二条を加える。

(海技免状の有効期間)

第七条の二 海技免状の有効期間は、五年とする。

2 前項の有効期間は、その満了の際、申請により更新することができる。

3 運輸大臣は、前項の規定による海技免状の有効期間の更新の申請があつた場合には、その者が運輸省令で定める身体適性に関する基準を満たし、かつ、次の各号の一に該当する者であると認めるときでなければ、海技免状の有効期間の更新をしてはならない。

一 運輸省令で定める乗船履歴を有する者  
二 運輸大臣が、その者の業務に関する経験を考慮して、前号に掲げる者と同等以上の知識及び経験を有すると認定した者  
三 運輸大臣が指定する講習の課程を修了した者

4 海技士(通信)に係る海技免状は、第一項の有効期間内であつても、次の各号の一に該当する場合には、その効力を失う。

一 連続した五年以上の期間、通信長若しくは通信士の職務又は運輸大臣がこれと同等以上であると認定した職務を行わず、か

つ、当該期間内に運輸大臣が指定する講習の課程を修了しなかつたとき。

二 電波法昭和二十五年法律第二百三十二号第四十八条の二の規定による船舶局無線從事者証明(以下「船舶局証明」という。)が同法第四十八条の三の規定により効力を失つたとき。

5 海技免状の有効期間の更新及び海技免状が効力を失つた場合における海技免状の再交付に關し必要な事項は、運輸省令で定める。

第八条第一項中「第五条第二項若しくは第三項の規定により」を削り、「船舶の機関の種類若しくは航行する区域及び推進機関の馬力につ

いての限定」を「船橋当直限定若しくは機関当直限定、機関限定若しくは区域出力限定」に、「但し」を「ただし」に、「船舶の機関の種類についての限定」を「船橋当直限定若しくは機関当直限定又は機関限定」に改め、同条第二項中「甲種船舶通信士、乙種船舶通信士又は丙種船舶通信士の資格についての」を「海技士(通信)に係る」に改め、「(昭和二十五年法律第二百三十二号)」を削り、「が効力を失つた」を「又は船舶局証明が取り消された」に改める。

第十条の見出し中「取消」を「取消し」に改め、同条第三項中「規定による处分」を「規定により免許の取消し」に、「聞き」を「聴き」に改める。

第十一条第一項を次のように改める。

運輸大臣は、前条第一項又は第二項の規定による処分をしようとするときは、公開によ

る聴聞を行わなければならない。

第十二条第二項中「海上安全船員教育審議会」を「運輸大臣」に、「且つ」を「かつ」に改め、同条中第三項を第四項とし、第二項の次に次の二項を加える。

3 運輸大臣は、第一項の場合において、当該

处分に係る者の所在が不明であるため、前項の規定による通知をすることはできず、か

つ、同項の規定による公示をした日から起算して三十日を経過してもその所在が判明しないとき、又は当該処分に係る者若しくはその代理人が正当な理由がなくして聴聞の期日に出席しないときは、第一項の規定にかかるわらはず、聴聞を行わないで前条第一項又は第二項の規定による処分をすることができる。

第十二条を次のように改める。

(試験の実施)

第十二条 試験は、運輸大臣が第五条第一項各号に定める資格別(免許について、船橋当直限定又は機関当直限定をする場合においては資格別かつ船

舶の航行する区域及び推進機関の出力の別)に行う。

第十三条の二 第二項中「別表第五の上級の欄に掲げる」を「第五条第一項各号に定める」に、「当該資格より下級の」に改め、同条第三項中「丙種航海士」を「六級海技士(航海)」に、「丙種機関士」を「六級海技士(機関)」に改め、同条第六項中「甲種船舶通信士又は乙種船舶通信士」を「一級海技士(通信)又は二級海技士(通信)」に、「乙種」等航海士」を「五級海技士(航海)」に、「丙種船舶通信士」を「三級海技士(通信)」に、「丙種船長」を「六級海技士(航海)」に改める。

第十四条第一項中「第五条第一項に掲げる」を「第五条第一項各号に定める」に改め、「同条第二項の規定により」を削り、「船舶の機関の種類についての限定」を「船橋当直限定若しくは機関当直限定又は機関限定」に、「且つ」を「かつ」に改め、同条第三項中「甲種船舶通信士、乙種船舶通信士又は丙種船舶通信士」を「海技士(通信)」に、「による外」を「ほかに」、「受けた」を「受け、かつ、船舶局証明を受けた」に改める。

第十五条を削り、第十四条の二を第十五条とする。

第十六条を次のように改める。

(船舶職員の乗組みに関する基準)

第十八条 船舶所有者は、その船舶に、船舶の用途、航行する区域、大きさ、推進機関の出力その他の船舶の航行の安全に関する事項を考慮して政令で定める船舶職員として船舶に乗り組ますべき者に関する基準(以下「乗組み基準」という。)に従い、海技免状を受有する海技従事者を乗組ませなければならぬ。ただし、第二十条第一項の規定による許可を受けた場合において、同条第二項の規定により指定された資格の海技従事者を指定されることは、船舶の航行の安全に係る船舶職員として船舶に乗り組んではならない。

第十九条 第二十一条中「第二十一条第一項」に、「承認」を「許可」に、「その指定する資格の」を「同条第二項の規定により指定された資格を有する」に、「その指定する職」を「指定された職」に改める。

第二十二条 第二十二条中「第二十二条第一項」に、「承認」を「許可」に、「その指定する資格を有し、かつ、当該資格に係る海技免状を受有している海技従事者でなければ、乗組み基準に定める船舶職員として、その船舶に乗り組んではならない。

第二十三条 第二十三条中「第二十二条第一項」に、「見出し中「差止」を「差止め」に改め、同条第一項中「第十八条第一項若しくは第二項」を「第十八条若しくは第二十一

条」に改め、「当該船舶の航行」の下に「の停止を命じ、又はその航行」を加える。

第二十四条 第二十四条第一項中「再交付を申請する者」を「有効期間の更新を申請する者、海技免状の再交付を申請する者、免許について付されてい

る履歴限定若しくは設備限定の変更若しくは解

る場合において、その条件を満たしており、又はその期限内であるときは、この限りでない。

第二十条及び第二十一条を次のように改める。

(乗組み基準の特例)

第二十条 運輸大臣は、船舶が特殊の構造又は装置を有していること、航海の態様が特殊であることとの他の運輸省令で定める事由によ

り、乗組み基準によらなくても航行の安全を確保することができると認める船舶については、船舶所有者の申請により、乗組み基準に

は、船舶所有者の申請により、乗組み基準によらないことを許可することができる。

2 運輸大臣は、前項の許可をするときは、当該船舶にその指定する職の船舶職員として乗組ますべき海技従事者の資格を指定して行

うほか、船舶の航行の安全を確保するためには、船舶所有者の申請により、乗組み基準に定めた限度において、条件又は期限を付し、及びこれを変更することができる。

(海技従事者がなることができる船舶職員)

第二十一条 乗組み基準において必要とされる資格を有し、かつ、当該資格に係る海技免状を受有している海技従事者でなければ、乗組み基準に定める船舶職員として、その船舶に乗り組んではならない。

第二十二条 第二十二条中「第二十二条第一項」に、「承認」を「許可」に、「その指定する資格の」を「同条第二項の規定により指定された資格を有する」に、「その指定する職」を「指定された職」に改める。

第二十三条 第二十三条中「第二十二条第一項」に、「見出し中「差止」を「差止め」に改め、「当該船舶の航行」の下に「の停止を命じ、又はその航行」を加える。

第二十四条 第二十四条第一項中「再交付を申請する者」を「有効期間の更新を申請する者、海技免状の再交付を申請する者、免許について付されてい

る履歴限定若しくは設備限定の変更若しくは解

除を申請する者」に、「行なう」を「行う」に改め、同条の次に次の二条を加える。

(海上安全船員教育審議会への諮問)

第二十六条の二 運輸大臣は、第十条第三項に規定するもののほか、この法律の施行に関する重要事項については、海上安全船員教育審

議会の意見を聴き、その意見を尊重しなければならない。

第二十九条の二 第一項中「船舶所有者」に対し、船舶職員の乗組若しくは船舶の運航の状況について報告させ」を「船舶所有者、船舶職員その他の関係者に出頭を命じ、帳簿書類を提出させ、若しくは報告をさせ」に、「船舶」を「船舶その他の事業場」に、「若しくは海技免状」を「海技免状その他の物件」に、「関係者」を「船舶所有者、船舶職員その他の関係者」に改め、同条第三項を削る。

第四章中第二十九条の三を第二十九条の四とし、第二十九条の二の次に次の二条を加える。

(外国船舶の監督)

第二十九条の二 運輸大臣は、その職員に、本邦の港にある第二条第一項に規定する船舶以外の船舶であつて運輸省令で定めるものに立ち入り、その船舶の乗組員が次の各号に掲げる要件を満たしているかどうかについて検査を行わせることができる。

一千九百七十八年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約(以下「条約」という)の締約国の船舶 その船舶の乗組員のうち、条約によりその資格に応じ適当かつ有効な証明書を受有することを要求されている者が、締約国が発給した条約に適合する資格証明書又はこれに代わる臨時業務許可書を受有していること。

二 条約の非締約国の船舶 その船舶の乗組員のうち、条約を適用するとしたならば前号の資格証明書を受有することを要求され

ることとなる者が、その資格証明書の発給を受け得ることができる者と同等以上の知識及び能力を有していること。

運輸大臣は、前項第二号に掲げる船舶について検査を行う場合において必要と認めるときは、その必要と認める限度において、当該船舶の乗組員に対し、同号に定める知識及び能力を有するかどうかについて審査を行うこ

とができる。

3 運輸大臣は、第一項の規定による検査の結果、その船舶の乗組員が同項各号の一に定める要件を満たしていないと認めるときは、その船舶の船長に対し、その要件を満たす乗組員を乗り組ませべきことを文書により通告するものとする。

4 運輸大臣は、前項の規定に基づく通告をしたにもかかわらず、第一項の規定による検査の結果なお同項各号の一に定める要件を満たす乗組員を乗り組ませていない実事が判明した場合において、その船舶の大きさ及び種類並びに航海の期間及び態様を考慮して、航行を継続することが人の生命、身体若しくは財産に危険を生ぜしめ、又は海洋環境の保全に障害を及ぼすおそれがあると認めるときは、その船舶の航行の停止を命じ、又はその航行を差し止めることができる。

5 運輸大臣があらかじめ指定する運輸省の職員は、前項に規定する場合において、人の生命、身体若しくは財産に対する危険を防止し、又は海洋環境の保全を図るために緊急の必要があると認めるときは、同項に規定する運輸大臣の権限を即時に行使ことができる。

6 第二十二条の二 第二項の規定は第四項の場合について、第二十三条の十一第二項及び第三項の規定は第一項の場合について準用する。この場合において、第二十二条の二 第二項中「前項」とあるのは「第二十九条の三第四四号を除く。又は第三十一条第三号」を加え、「罰する外」を「罰するほか」に、「同条の刑」を「各本条の罰金刑」に、「但し」を「ただし」に、「尽された」を「尽くされた」に改める。

第三十条の二 中「五万円」を「二十万円」に改める。

第三十一条の三 中「左の」を「次の」に、「三十万円」を「六月以下の懲役又は五十万円」に改め、同条第一号中「第十八条第一項又は第二項」を「第十八条」に改め、同条に次の二号を加える。

四 第二十九条の三第四項の規定による処分に違反した者

第三十二条中「左の」を「次の」に、「五万円」を「二十万円」に改め、同条第一号中「第二十一条第一項又は第二項」を「第二十二条」に改め、同条第三号中「報告をせず」を「出頭の命令に応ぜず、帳簿書類を提出せず、若しくは虚偽の記載をした帳簿書類を提出し、報告をせず」に、「又は同項の規定による」を「立入り若しくは」に、「若しくは質問に對し」を「又は質問に對し陳述をせず、若しくは」に改め、同条に次の二号を加える。

四 第二十九条の三第一項の規定による検査を拒み、妨げ、又は忌避した者は、前項に規定する場合において、人の生命、身体若しくは財産に対する危険を防止し、又は海洋環境の保全を図るために緊急の必要があると認めるときは、同項に規定する運輸大臣の権限を即時に行使する。

四 第二十二条の二 第二項の規定は第四項の場合について、第二十三条の十一第二項及び第三項の規定は第一項の場合について準用する。この場合において、第二十二条の二 第二項中「前項」とあるのは「第二十九条の三第四四号を除く。又は第三十一条第三号」を加え、「罰する外」を「罰するほか」に、「同条の刑」を「各本条の罰金刑」に、「但し」を「ただし」に、「尽された」を「尽くされた」に改める。

第三十三条中「第三十条の三」の下に「(同条第四号を除く。又は第三十一条第三号)」を加え、「罰する外」を「罰するほか」に、「同条の刑」を「各本条の罰金刑」に、「但し」を「ただし」に、「尽された」を「尽くされた」に改める。

別表第一から別表第五までを削る。

#### 附 則

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して一年を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

(船員法の改正に伴う経過措置)

第二条 この法律の施行の際現に航海中である船舶について、当該航海が終了する日まで(専ら国外各港間の航海に從事する船舶にあつては、この法律の施行の日(以下「施行日」といいう)から起算して三月を経過する日又は施行日以後最初にいすれかの港に入港した日のいずれか遅い日まで)は、第一条の規定による改正後の船員法(以下「新船員法」という)第十四条の四(航海当直の実施に係る部分に限る)、第一百四十七条の二及び第一百四十七条の三の規定は、適用しない。

第三条 この法律の施行前に第一条の規定による改正前の船員法第一百一条の規定により第百四十七条の二及び第一百四十七条の三の規定は、適用がした処分は、新船員法第一百一条第一項の規定により行政官庁がした処分とみなす。

第四条 この法律の施行の際現に第二条の規定による改正前の船員法(以下「旧船員法」という)の規定による次の表の上欄に掲げる資格(以下「旧資格」という)に係る免許(以下「旧免許」という)を受けている者は、施行日に、それぞれ同条の規定による改正後の船員法(以下「新船員法」という)の規定による同表の下欄に定める資格(以下「新資格」という)に係る免許を受けたものとみなす。

第三十二条 第十九条第一項、第二十三条又は第二十四条の規定に違反した者は、五万円以下に處する。

旧 資 格

新 資 格

一 甲種船長	一 級海技士(航海)
二 甲種一等航海士	二 級海技士(航海)
三 甲種二等航海士	三 級海技士(航海)
四 乙種船長	四 級海技士(航海)
五 乙種一等航海士	五 級海技士(航海)
六 乙種二等航海士	六 級海技士(航海)
七 内種船長	七 級海技士(航海)
八 内種航海士	八 級海技士(航海)
九 甲種機関長	九 級海技士(機関)
十 甲種一等機関士	十 級海技士(機関)
十一 甲種二等機関士	十一 級海技士(機関)
十二 乙種機関長	十二 級海技士(機関)
十三 乙種一等機関士	十三 級海技士(機関)
十四 乙種二等機関士	十四 級海技士(機関)
十五 内種機関長	十五 級海技士(機関)
十六 内種機関士	十六 級海技士(機関)
十七 甲種船舶通信士	十七 級海技士(通信)
十八 乙種船舶通信士	十八 級海技士(通信)
十九 丙種船舶通信士	十九 級海技士(通信)
二十 一級小型船舶操縦士	二十 級海技士(機関)
二十一 二級小型船舶操縦士	二十一 級海技士(機関)
二十二 三級小型船舶操縦士	二十二 級海技士(機関)
二十三 四級小型船舶操縦士	二十三 級海技士(機関)
二十四 一級海技士(機関)	二十四 級海技士(機関)
二十五 二級海技士(機関)	二十五 級海技士(機関)
二十六 三級海技士(機関)	二十六 級海技士(機関)
二十七 四級海技士(機関)	二十七 級海技士(機関)
二十八 五級海技士(機関)	二十八 級海技士(機関)
二十九 六級海技士(機関)	二十九 級海技士(機関)
三十 一級海技士(通信)	三十 級海技士(通信)
三十一 二級海技士(通信)	三十一 級海技士(通信)
三十二 三級海技士(通信)	三十二 級海技士(通信)
三十三 四級海技士(通信)	三十三 級海技士(通信)

2 前項の規定により新職員法の規定による免許を受けたものとみなされた者（以下「更新免許者」という。）に係る船舶職員として乗組むことができる船舶及びその船舶における職の範囲（以下「就業範囲」という。）は、旧職員法の規定による当該更新免許者に係る就業範囲とする。

この場合において、旧免許について旧職員法第五条第一項又は第三項の規定によりなされた限定は、当該受けたものとみなされた免許について施行日以後もなおなされているものとする。

新職員法第五条第五項又は第六項の規定によりなされた機関限定又は設備限定若しくは区域出力限定としない、旧免許について船舶職員法の一部を改正する法律（昭和四十九年法律第三

4 新職員法の規定による就業範囲による就業範囲の免許に係る新職員法の規定による就業範囲との就業範囲とする。

旧資格が、その旧資格に相当する新資格に相当する新資格に係る新職員法の規定による就業範囲を考慮して更新免許を得ざる必要があるものとして政令で定める旧

資格に該当する場合においては、当該更新免許者は、その申請に先立つて運輸大臣が指定する講習（以下「移行講習」という。）の課程を修了しなければならない。この場合において、これらの規定中「前項の規定により新職員法の規定による免許を受けたもの」とある申請は、移行講習の課程を修了した日から三月以内にしなければならない。

第五条 更新免許者は旧職員法の規定により交付を受けた海技免状（以下「旧免状」という。）と引換えに、旧資格の別又は旧免状の交付を受けた日から施行日までの期間に応じ、施行日から起算して五年（四級小型船舶操縦士の資格に係る更新免許者については、十年。次項において同じ。）を経過する日までの間ににおいて政令で定める期間内に、新職員法の規定による海技免状（以下「新免状」という。）の交付を受けることができる。

2 前項の規定により新免状の交付を受ける日（同項の政令で定める期間内に新免状の交付を受けなかつた場合には、施行日から起算して五年を経過する日）までの間には、旧免状（以下「新免状」という。）と並んで、新免状の交付を受けることができる。

第六条 運輸大臣は、附則第四条第三項の規定により更新免許者がその資格に係る就業範囲を変更し、又は前条第一項の規定により更新免許者に対し新免状を交付したときは、新職員法第七条第一項の海技従事者免許簿にその旨を登録する。

第七条 この法律の施行の際現に旧職員法の規定による海技従事者国家試験（以下「試験」という。）に合格している者が旧資格についての旧職員法の規定による免許の申請をしている場合又は現に旧職員法の規定による試験に合格していないものが当該試験に合格した日から起算して一年以内に新職員法の規定による免許の申請をして、新職員法第六条の規定をした場合には、新職員法第六項の規定による就業範囲による就業範囲を

規定は、前項の規定により新資格についての免許を与えられた者について準用する。この場合において、これらの規定中「前項の規定により新職員法の規定による免許を受けたもの」とあるのは、「附則第七条第一項の規定により新資格に係る者」とあり、及び「更新免許者」とあるものとする。

第八条 運輸大臣は、施行日から起算して三年を経過する日までの間、施行日において運輸省令で定める乗船履歴を有する者について旧資格に係る試験を行うことができる。この場合において、旧職員法第十二条から第十六条までの規定は、この法律の施行後も、なおその効力を有する。

2 前項の規定によりなおその効力を有することとされた旧職員法第十二条の規定による試験に合格した者については、旧資格に相当する新資格に係る免許を行ふものとする。この場合において、当該免許に係る就業範囲は、新職員法の規定による就業範囲とする。

3 前項の場合において、その試験に合格した者に係る旧資格が、その旧資格に相当する新資格に係る新職員法の規定による就業範囲を考慮して必要な知識及び能力を追加して得得させる必要があるものとして政令で定める旧資格に該当する場合においては、その者は、免許の申請に先立つて移行講習に相当する講習の課程であつて運輸大臣が指定するものを修了しなければならない。

第九条 附則第四条第四項の移行講習の指定、附則第五条第一項の規定による新免状の交付、前項の移行講習に相当する講習の指定に関する事項は、運輸省令で定める。

第十条 この法律の施行前に旧職員法の規定により免許を与えない場合を除き、旧資格に相当する新資格に係る免許を行ふものとする。

免許者に対し必要な知識及び能力を追加して習得させる必要があるものとして政令で定める旧

2 新職員法第六条第一項第三号又は第二項の規定の適用については、旧職員法第十条第一項の規定により免許を取り消され、又はその業務の停止を命ぜられた者は、当該免許を取り消され、又はその業務の停止を命ぜられた日に新職員法の相当規定により免許を取り消され、又は業務の停止を命ぜられたものとみなす。

第十一条 この法律の施行の際に海技従事者である者に関するこの法律の施行前に生じた旧職員法第十条第一項各号に掲げる事由による免許の取消し、業務の停止又は戒告の処分については、なお従前の例による。

(罰則に関する経過措置)  
第十二条 この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

(政令への委任)  
第十三条 附則第二条から前条までに定めるもののほか、この法律の施行に関する必要となる経過措置(罰則に関する経過措置を含む)は、政令で定めることができる。

(船舶職員法の一部改正)  
第十四条 船舶職員法の一部を改正する法律(昭和三十八年法律第八十三号)の一部を次のように改正する。

(登録免許税法の一部改正)  
第十五条 登録免許税法(昭和四十二年法律第三十五号)の一部を次のように改正する。

別表第一第二十三号(1)を次のように改める。

甲種二等機関士を「三級海技士(航海)又は三級海技士(機関)」に改め、「有する者」の下に「(文部省令で定める者を除く。)」を加え、同表第二十号の五中「甲種二等航海士又は甲種二等機関士」を「三級海技士(航海)又は三級海技士(機関)」に改め、「有する者」の下に「(文部省令で定める者を除く。)」を加え、  
「一級海技士(航海)」に、「甲種二等機関士」を「二級海技士(機関)」に改め、「有する者」の下に「(文部省令で定める者を除く。)」を加え、「甲種船長」を「一級海技士(航海)」に、「甲種機関長」を「二級海技士(機関)」に改める。

(登録免許税法の一部改正)  
第十六条 登録免許税法(昭和四十二年法律第三十五号)の一部を次のように改正する。

別表第一第二十三号(2)を次のように改める。

(1) 船舶職員法(昭和二十六年法律第一百四十九号)による  
イ 船舶職員法第七条第一項(登録及び海技免状)の海  
技従事者免許原簿に対する登録

	登録件数
イ 船舶職員法第七条第一項(登録及び海技免状)の海 技従事者免許原簿に対する登録	一件につき一万五千円
一級海技士(航海)又は三級海技士(航海)の登録	一件につき九千五百円
二級海技士(航海)の登録	一件につき三千円
三級海技士(航海)の登録	一件につき一千五百円
四級海技士(機関)の登録	一件につき九千円
五級海技士(機関)の登録	一件につき四千五百円
六級海技士(航海)の登録	一件につき三千円
一級海技士(機関)の登録	一件につき一千五百円
二級海技士(機関)又は三級海技士(機関)の登録	一件につき一千五百円
四級海技士(機関)の登録	一件につき一千五百円
五級海技士(機関)の登録	一件につき一千五百円
六級海技士(機関)の登録	一件につき一千五百円

	登録件数
イ 船舶職員法第七条第一項(登録及び海技免状)の海 技従事者免許原簿に対する登録	一件につき一千五百円
一級海技士(航海)又は三級海技士(航海)の登録	一件につき九千五百円
二級海技士(航海)の登録	一件につき三千円
三級海技士(航海)の登録	一件につき一千五百円
四級海技士(機関)の登録	一件につき九千円
五級海技士(機関)の登録	一件につき四千五百円
六級海技士(機関)の登録	一件につき一千五百円

	登録件数
イ 船舶職員法第七条第一項(登録及び海技免状)の海 技従事者免許原簿に対する登録	一件につき一千五百円
一級海技士(航海)又は三級海技士(航海)の登録	一件につき九千五百円
二級海技士(航海)の登録	一件につき三千円
三級海技士(航海)の登録	一件につき一千五百円
四級海技士(機関)の登録	一件につき九千円
五級海技士(機関)の登録	一件につき四千五百円
六級海技士(機関)の登録	一件につき一千五百円

〔附則第三項を削る。〕

(教育職員免許法施行法の一部改正)

第十五条 教育職員免許法施行法(昭和二十四年法律第二百四十八号)の一部を次のように改正する。

〔法律第二百四十八号〕の〔文部省令で定める者を除く。〕を加える。

〔同表第二十号の四中「甲種二等航海士又は

甲種二等機関士〕を「三級海技士(航海)又は三級海技士(機関)」に改め、「有する者」の下に「(文部省令で定める者を除く。)」を加え、同表第二十号の五中「甲種二等航海士」を

「三級海技士(航海)又は三級海技士(機関)」に改め、「有する者」の下に「(文部省令で定める者を除く。)」を加え、同表第二十号の四中「甲種二等機関士」を

「三級海技士(機関)」に改め、「有する者」の下に「(文部省令で定める者を除く。)」を加え、同表第二十号の五中「甲種二等機関士」を

「三級海技士(機関)」に改め、「有する者」の下に「(文部省令で定める者を除く。)」を加え、同表第二十号の四中「甲種二等機関士」を

(1) 一級海技士(通信)の登録

(2) 二級海技士(通信)の登録

(3) 三級海技士(通信)の登録

登録件数

題名を次のように改める。

船員災害防止活動の促進に関する法律

目次を次のように改める。

〔運輸省設置法の一部改正〕

第十七条 運輸省設置法(昭和二十四年法律第二百五十七号)の一部を次のように改正する。

第四条第一項第二十号の次に次の一号を加える。

〔二十九条二級機関士(通信)の登録〕

第十八条 外国船舶に立ち入り、航海当直体制及び船員の資格に関する乗組員に質問を加え、及び必要な処分をすること。

第十九条 外国船舶に係る航海当直体制及び船員の資格に関すること。

第二十条 外国船舶に係る航海当直体制及び船員の資格に関する一号を加える。

第二十一条 外国船舶に係る航海当直体制及び船員の資格に関すること。

第二十二条 外国船舶に係る航海当直体制及び船員の資格に関すること。

第二十三条 外国船舶に係る航海当直体制及び船員の資格に関すること。

第二十四条 安全衛生改善計画(第十六条、第十八条)

第二十五条 第二十一項に次の一号を加える。

〔三十条二級機関士(通信)の登録〕

第十六条 外国船舶に係る航海当直体制及び船員の資格に関すること。

第十七条 外国船舶に係る航海当直体制及び船員の資格に関すること。

第十八条 外国船舶に係る航海当直体制及び船員の資格に関すること。

第十九条 外国船舶に係る航海当直体制及び船員の資格に関すること。

第二十条 外国船舶に係る航海当直体制及び船員の資格に関すること。

第二十一項に次の一号を加える。

〔三十一条二級機関士(通信)の登録〕

第二十二条 外国船舶に係る航海当直体制及び船員の資格に関すること。

題名を次のように改める。

船員災害防止活動の促進に関する法律

目次を次のように改める。

〔第一類第十号〕

第一章 総則(第一条、第五条)

第二章 船員災害防止計画(第六条、第九条)

第三章 安全衛生管理体制(第十条、第十五条)

第四章 設立(第三十四条、第三十八条)

第五節 管理(第三十九条、第五十条)

第六節 解散及び清算(第五十一条、第五十二条)

第七節 監督(第五十五条、第五十七条)

第八節 补則(第五十八条、第六十条)

第六章 雜則(第六十一条、第六十五条)

第七章 罰則(第六十六条、第七十二条)

附則

第一条 この法律は、船員災害防止計画を樹立し、並びに船員災害の防止を目的とする船舶所有者及び船員の団体による自主的な活動を促進するための措置を講ずること等により、船員法(昭和二十二年法律第百号)その他の船員の安全及び衛生に関する法令と相まって、船内における快適な作業環境及び居住環境の整備を含む総合的かつ計画的な船員災害防止対策の推進を図り、もつて船員災害の防止に寄与すること



- 一 船員の危険又は健康障害を防止するための基本となるべき対策に関すること。
- 二 船内における作業環境及び居住環境を快適な状態に維持管理するための基本となるべき対策に関すること。
- 三 船員災害の原因及び再発防止対策に関すること。
- 四 その他船員災害の防止に関する重要な事項

- 2 安全衛生委員会の委員は、次の者をもつて構成する。ただし、第一号の者である委員は、一人とする。
- 一 総括安全衛生担当者（前条第一項に規定する船舶所有者以外の船舶所有者の設ける安全衛生委員会にあつては、船員の労務に関し当該船舶所有者の行う業務を統括管理する者又はこれに準ずる者のうちから當該船舶所有者が指名した者）
- 二 当該船舶所有者に使用されている者で船内の安全に関する知識又は経験を有するもののうちから船舶所有者が指名した者
- 三 当該船舶所有者に使用されている者で船内の衛生に関する知識又は経験を有するもののうちから船舶所有者が指名した者
- 3 船舶所有者は、前項第二号及び第三号の委員には、船員法第八十二条の二に規定する衛生管理者であつた者その他の船員災害の防止のための業務に従事した経験を有する船員（船員であった者を含む。）が含まれるようにしなければならない。
- 4 船舶所有者は、安全衛生委員会の委員には、その使用する船員の過半数で組織する労働組合があるときはその労働組合、船員の過半数を代表する者の推薦する者が含まれるようにしなければならない。
- 5 船舶所有者は、安全衛生委員会が第一項の規定により当該船舶所有者に対し述べる意見を尊重しなければならない。

- 2 指定団体が前項の規定により団体安全衛生委員会を設けたときは、当該指定団体の構成員である同項に規定する船舶所有者で当該団体安全衛生委員会に係るものは、前条第一項の規定にかかわらず、安全衛生委員会を設けないことができる。
- 3 団体安全衛生委員会は、前項の規定により安全衛生委員会を設けない船舶所有者（以下「特定船舶所有者」という。）に係る前条第一項各号に掲げる事項を調査審議し、特定船舶所有者に対する意見を述べるものとする。
- 4 特定船舶所有者は、団体安全衛生委員会が前項の規定により当該特定船舶所有者に対し述べる意見を尊重しなければならない。
- 5 前条第二項（第一号に係る部分を除く。）の規定は、団体安全衛生委員会について準用する。この場合において、同条第二項第二号及び第三号中「当該船舶所有者」とあるのは「当該指定団体又はその構成員である特定船舶所有者」と、「船舶所有者が」とあるのは「指定団体が」と、同条第二項中「船舶所有者」とあるのは「指定団体」と、同条第四項中「船舶所有者」とあるのは「指定団体」と、「その使用者の使用する」とあるのは「指定団体」と、「その構成員である特定船舶所有者の使用者の使用する」と読み替えるものとする。

- 2 前項の規定により安全衛生改善計画の作成を指示された船舶所有者は、運輸省令で定めるところにより、これを作成し、運輸大臣に届け出なければならない。
- 3 船舶所有者は、前項の規定により安全衛生改善計画を作成しようとする場合には、その使用する船員の過半数で組織する労働組合があるときは、その労働組合が船員の過半数を代表する者の推薦する者が含まれるようにしなければならない。
- 4 船舶所有者は、安全衛生委員会が第一項の規定により当該船舶所有者に対し述べる意見を尊重しなければならない。

- 2 第十二条 前条第一項に規定する船舶所有者のうち常時使用する船員の数が運輸省令で定める数未満である船舶所有者は、運輸大臣の指定を受けたもの（以下「指定団体」といふ。）は、当該船舶所有者が同項の規定により設けなければならない安全衛生委員会に代わるべきものとして、団体安全衛生委員会を当該指定団体に設けることができる。
- 3 第十五条 運輸大臣は、適切な安全衛生管理体制を確保するため必要があると認めるときは、船舶所有者又は団体安全衛生委員会を設けた指定団体に対し、総括安全衛生担当者の業務の執行の改善、安全衛生委員会又は団体安全衛生委員会の委員の増員、前条の教育の体制の改善その他の必要な措置を講ずべきことについて勧告することができる。
- 4 第四章 安全衛生改善計画（安全衛生改善計画の作成等）
- 第十六条 運輸大臣は、船員災害が頻繁に発生していること又は大規模な船員災害が発生したことにより、船員の安全及び衛生に関する改善計画について船員災害の防止を図るために総合的な改善措置を講ずる必要があると認めるときは、運輸省令で定めるところにより、船舶所有者に対して、船員の安全又は衛生に関する改善計画（以下「安全衛生改善計画」という。）を作成すべきことを指示することができる。
- 2 前項の規定により安全衛生改善計画の作成を指示された船舶所有者は、運輸省令で定めるところにより、これを作成し、運輸大臣に届け出なければならない。
- 3 船舶所有者は、前項の規定により安全衛生改善計画を作成しようとする場合には、その使用する船員の過半数で組織する労働組合があるときは、その労働組合が船員の過半数を代表する者の推薦する者が含まれるようにしなければならない。
- 4 第十三条 常時使用する船員の数が第十一条第一項の運輸省令で定める数未満である船舶所有者は、船員災害の防止に関する意見を聽くために必要な措置を講じなければならない。（船員の意見を聴くための措置）

- 第五条 国は、船員災害の防止に資する科学技術の振興（国は、船員災害の防止に資する科学技術の振興）

より聽いた意見を記載した書面を添付しなければならない。

#### （変更命令）

第十七条 運輸大臣は、前条第二項の規定により届出があつた安全衛生改善計画に定められた事項が法令に違反するものであるとき、又は当該船舶所有者に係る船員災害の防止を図る上で適切でないと認めるときは、その変更を命ずることができる。

#### （安全衛生改善計画の遵守）

第十八条 安全衛生改善計画を作成した船舶所有者及びその使用する船員は、当該安全衛生改善計画を守らなければならない。

#### （安全衛生改善計画の実施）

第十九条 船舶所有者は、単に船員法その他の船員の安全及び衛生に関する法律の規定を守るだけでなく、船員災害の防止のための自主的な活動を推進することにより、船内における快適な作業環境及び居住環境の実現並びに船員の労働条件の改善を通じて船員の安全と健康を確保するよう努めなければならない。また、船舶所有者は、国が実施する船員災害の防止に関する施策に協力するようにならなければならない。

#### （船員の責務）

第二十条 船舶所有者は、船舶所有者の団体事項を守るほか、船舶所有者その他の関係者が実施する船員災害の防止に関する措置に協力するよう努めなければならない。

#### （船員の責務）

第二十一条 国は、船舶所有者又は船舶所有者の団体が船員災害の防止を図るために行う活動について、財政上の措置、技術上の助言、資料の提供その他必要な援助を行うよう努めるものとする。

興を図るため、研究開発の推進及びその成果の普及その他必要な措置を講ずるように努めるものとする。

#### 附 則

##### (施行期日)

1 この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

##### (経過措置)

2 この法律の施行前にこの法律による改正前の船員災害防止協会等に関する法律の規定によりされた処分、手続その他の行為は、この法律による改正後の船員災害防止活動の促進に関する法律の規定によりされた処分、手續その他の行為とみなす。

3 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、なお前項の例による。

##### (国家公務員法の一部改正)

4 国家公務員法（昭和二十二年法律第二百二十一号）の一部を次のように改正する。

5 附則第十六条中「船員災害防止協会等に関する法律」を「船員災害防止活動の促進に関する法律」に改める。

（私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の適用除外等に関する法律の一部改正）

6 法律の適用除外等に関する法律（昭和二十二年法律第二百三十八号）の一部を次のように改正する。

（地方公務員法の一部改正）

7 地方公務員法（昭和二十五年法律第二百六十号）の一部を次のように改正する。

8 第五十八条第一項中「並びに船員災害防止協会等に関する法律（昭和四十二年法律第六十一号）及びこれに」を「の規定並びに船員災害防止活動の促進に関する法律（昭和四十二年法律第六十一号）及びこれに」を

9 第五十九条第一項中「船員災害防止協会等に関する法律」を「船員災害防止活動の促進に関する法律」に改める。

##### (運輸省設置法の一部改正)

10 運輸省設置法（昭和二十四年法律第二百五十七号）の一部を次のように改正する。

11 別表第一第一号の表船員災害防止協会の項中「船員災害防止協会等に関する法律」を「船員災害防止活動の促進に関する法律」に改める。

12 別表第二第一号の表船員災害防止協会の項中「船員災害防止協会等に関する法律」を「船員災害防止活動の促進に関する法律」に改める。

（運輸省設置法の一部改正）

第六十一号）第二章及び第五章の規定並びに同章に」に改め、同条第三項中「並びに船員法」を「船員法」に改め、「部分の規定並びに」を

「並びに船員災害防止活動の促進に関する法律」を「、船員法」に改め、「部分並びに」を

第六十二条の規定」を加え、「部分並びに」を「部分の規定並びに船員災害防止活動の促進に関する法律第六十二条の規定並びに」に改め、

同条第四項中「及び船員法」を「、船員法及び船員災害防止活動の促進に関する法律」に改め

る。

（自衛隊法の一部改正）

7 自衛隊法（昭和二十九年法律第二百六十五号）の一部を次のように改正する。

8 第百八条中「船員災害防止協会等に関する法律」を「船員災害防止活動の促進に関する法律」に改める。

（所得税法の一部改正）

9 所得税法（昭和四十一年法律第二十三号）の一一部を次のように改正する。

10 別表第一第一号の表船員災害防止協会の項中「船員災害防止協会等に関する法律」を「船員災害防止活動の促進に関する法律」に改める。

（法人税法の一部改正）

11 別表第二第一号の表船員災害防止協会の項中「船員災害防止協会等に関する法律」を「船員災害防止活動の促進に関する法律」に改める。

（運輸省設置法の一部改正）

する法律」に改める。

船員災害防止対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、安全衛生管理体制の確立その他の船員災害の防止を目的とする船舶所有者の自主的な活動を促進する措置を講ずる等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

#### 理 由

