

# 第九十六回 参議院運輸委員会会議録 第七号

昭和五十七年四月十五日(木曜日)  
午前十時開会

出席者は左のとおり。	委員長 伊藤 郁男君	副委員長 柳澤 錬造君	委員 井上 裕君	委員 山崎 龍男君	委員 小柳 勇君	委員 伊江 朝雄君	委員 江島 淳君	委員 木村 榎原君	委員 高平 安田君	委員 竹田 隆明君	委員 内藤 健君	委員 高平 安田君	委員 竹田 隆明君
出席者は左のとおり。	委員長 伊藤 郁男君	副委員長 柳澤 錬造君	委員 井上 裕君	委員 山崎 龍男君	委員 小柳 勇君	委員 伊江 朝雄君	委員 江島 淳君	委員 木村 榎原君	委員 高平 安田君	委員 竹田 隆明君	委員 内藤 健君	委員 高平 安田君	委員 竹田 隆明君
出席者は左のとおり。	委員長 伊藤 郁男君	副委員長 柳澤 錬造君	委員 井上 裕君	委員 山崎 龍男君	委員 小柳 勇君	委員 伊江 朝雄君	委員 江島 淳君	委員 木村 榎原君	委員 高平 安田君	委員 竹田 隆明君	委員 内藤 健君	委員 高平 安田君	委員 竹田 隆明君
出席者は左のとおり。	委員長 伊藤 郁男君	副委員長 柳澤 錬造君	委員 井上 裕君	委員 山崎 龍男君	委員 小柳 勇君	委員 伊江 朝雄君	委員 江島 淳君	委員 木村 榎原君	委員 高平 安田君	委員 竹田 隆明君	委員 内藤 健君	委員 高平 安田君	委員 竹田 隆明君
出席者は左のとおり。	委員長 伊藤 郁男君	副委員長 柳澤 錬造君	委員 井上 裕君	委員 山崎 龍男君	委員 小柳 勇君	委員 伊江 朝雄君	委員 江島 淳君	委員 木村 榎原君	委員 高平 安田君	委員 竹田 隆明君	委員 内藤 健君	委員 高平 安田君	委員 竹田 隆明君

- 委員長(桑名義治君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。
- 委員長(桑名義治君) 本日の会議に付した案件
- 委員長(桑名義治君) ○旅行業法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)
- 委員長(桑名義治君) ○船員法及び船舶職員法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)
- 委員長(桑名義治君) ○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(内閣提出、衆議院送付)

旅行業法の一部を改正する法律案を議題としたします。  
前回に引き続き、質疑を行います。

○広田幸一君 お詫びの委員会でいろいろ問題が論

議されまして、私は問題になつた問題点を確認をすますといふ視点で若干質問をしておきたいと思ひます。

○広田幸一君 これは労働省の関係であります。穂山委員が質問しておきました。主催旅行業者が添乗員を持つ場合に、自分ところの職員でなくて、いわゆるサービス会社ですか、そういうところからの添

乗員を採用するということは、これは法律的に問題があるではないかというようなことで、そのこ

とについて、この委員会中に労働省の方が実態を

調査をして報告をすると、こうしたことになつてお

るはずでござりますが、その経過を御報告願いたい。

○説明員(若林之矩君) 職業安定法の四十四条に

おきます労働者の供給事業につきましては、供給契約に基づいて労働者を他人に使用させることを言いまして、請負と関連いたします判断基準となつてしましては、職業安定法施行規則におきましては、具体的に定められていてるところでございます。す

なわち、作業の完成につきましても、作業に従事する労働者に対する責任または義務を負うこと、ある

ことはすべての責任または義務を負うこと、ある

いは作業につきまして企画し、専門的な技術、専門的な経験を必要とする作業を行うこと等の要件

を満たしていない実態がござりますと、労働者供

給事業となるわけでございます。添乗員の行いま

す、旅行者に対します運送または宿泊のサービス

の確実な提供、旅行に関する計画の変更を必要と

する事由が生じた場合における代替サービスの手

配、その他の旅行の円滑な実施を確保するための

業務につきましては、請負契約の形態になじみ得

るものと考えておるわけでございますけれども、総合的な判断をいたしますには、その実情を十分に調査する必要があるわけでございまして、その点前回申し上げたわけでございます。現在、複数のこのよだれ企業及び受け入れれます旅行業者につきましても調査を進めているわけでございまして、いましばらく時間をちょうどいたいとお願いを申し上げる次第でございます。

○広田幸一君 前段いろいろと答弁があつたんですけれども、最後、いま少し実態を調査をして結論を出したいということあります。われわれとしては、この委員会で報告を待つて、きょうせつから大体法案が上がるようになりますから、決着をつけたいと思っておつたんすけれども、そういうことならばやむを得ないと思うんでですが、ちょっとそれに関連をしまして、これはどちらの方から、だれから回答していただけますか。

○広田幸一君 まず、いわゆる添乗員の資質を向上させるといふ意味で、今後いろいろなことが規定づけられる添乗員の資格の問題ですが、十二条の十一によりまして、いわゆる添乗員の資質を向上させるといふ意味で、今後いろいろなことがあります。詳しくは省令の中で決めて、いつになっておるわけですが、大体どういうことを決めしていくのか、いまわかつておればお知らせをいただきたい。

それからもう一つ、これは衆議院の委員会でもそういうことが出ておつたんですが、添乗員の資格をつかりと質のいいものにするために、職業訓練的な制度をつくつたらどうかということで、これは何ですか、観光部の方も将来そのことを検討していただきたいと。こういうふうな答弁がされておるよう聞いておるわけですが、いまの時点でおなじような構想があるのか、あわせて御答弁願いたい。

○政府委員(西村康雄君) ただいま御質問の十二条の十一の関係でございますが、まず、実際にどのようなことを研修の要件として考えていくかと

いうことでございます。選任につきましては、実務の経験ということが必要とされるわけでございまして、それが施行地が本邦内と本邦外に区分いたしまして、そして本邦外についてはさらに語学、あるいは文化のいろいろな形態等を考慮して、まあヨーロッパとか東南アジアとか、そういうような大づかみなことで、実際にどの地域にどれだけの経験があるかということでもございいたいということをございますが、具体的にはやはり当面添乗業務をさせる必要がございます。徐々に徐々に改善していくということでもございまして、関係者の意見を聞きまして、実際にどのような区分の仕方が実行に適するかということを相談しながら決めていきたいというふうに考えているわけでございまして、一応まあいまでのどとしますと、たとえば本邦内の旅行でございますと、最近一年以内に一回以上経験があるとか、あるいは最近五年以内に何回以上の経験があるとかいうようなことで決めていくふうに考えているわけでございます。それから、まあ研修の際には実際に実務研修というのをやることもまた考えられますので、実務研修等もこういったような経験の中に準じて考えるということも適当かと考えておりますが、いずれにしましても、具体的な問題はこれから関係者と十分意見を聞きながら決めてまいりたいと思っております。

それから、職業訓練制度との関係でございます。この研修の問題を職業訓練としてやることも一つの考え方とも思いますが、職業訓練の方はどうちらかと申しますと、まず必要な労働力として育成するということをございますが、この添乗員の場合には、一定の業務を委託する、いわば旅行業法上の目的に従つた内部の業務委託、業務の特定の者に対する委任でございますので、そういう点から申しますと、通常の職業訓練というのになじむものではないので、これはむしろ旅行業法上の特別の研修というような形で進めていくことが行き方だらうと一応考えております。

○広田幸一君 労働局、いま観光部長の方から答弁がありましたように、やっぱり添乗員の資格に

ついてはかなり厳重というか、今後もっと資質の向上を図つていかなきゃならぬ、たとえば、相当な経験を持つたような、そういうこともいま言つておったわけですから、また、訓練の問題についても、仕方にいろいろ方法があつたとしても、やっぱりまとめて研修しなきゃならぬということを強く言われているわけですから、そういう意味から言うと、これからまあ調査をするということあります。この問題は委員会でも相当論議のあつてゐる問題でござりますから、慎重を期してもらいたいといふことと、少なくとも決める場合には委員会に諮つてもらいたい、そういうことを前提として報告を了承するということを差し支えないですか。

○説明員(若林木矩君) 本件の調査につきましては、御審議の中で御指摘をいただいたことでもござりますので、できるだけ速やかに、かつ慎重に調査を進めたいと存じてゐるわけでござります。その調査の結果につきましては、委員会の御決定に従いまして御報告をしたいと思っております。

○広田幸一君 続きまして、添乗員の問題についてさらにお尋ねをするんです。これもこの間委員会で質問が出ておつたと思うんですが、海外旅行する場合に、添乗員を原則としてはつけるというのがたまえであります。これが現地の添乗員の間の旅行をつつがなく行えるようその点の実施についても委任するということが行われてゐるというものが非常に数多いケースでございますが、そのような場合には、現地の旅行業者に、その間の旅行をつつがなく行えるようその点の実施についても委任するということが行われてゐる現地の旅行業者が添乗員相当の者をすうと全旅程についてつけておくわけで、その場合には、現地の旅行業者の責任におきまして旅程管理をしてもらうということになります。現地の添乗員と同じような形で、要所、要所で待つていて旅程管理をやつていくということがたまえでありますし、また、先ほど申し上げたような、現地の添乗員と同じような形で、要所で待つていて旅程管理をやつていくということがあります。

○広田幸一君 部長、わかつたんですが、たとえばパリならパリに着いた場合、向こうのそういう添乗員がしつかりしておればいいんですけども、しつかりしていかなかつたことがあったためには、今度の法律の内容もそういうことを一つの改善策としての柱になつておるとと思うんですが、そういう相手の旅行業者ですか、ランドオペレーターといふんですか、そういう者が、実際そここの添乗員が、いわゆる十二条の十一に該当するような基準にあるかどうかと、そこまで詰める考え方がありますか。

○政府委員(西村康雄君) わが国の添乗員につきましては、一応研修をし、そして一定の経験というのを要求することをたてまえにするわけでござりますが、海外のそいつた意味での現地の旅

行業者が添乗員をつける場合に、現地の旅行業者は、一般的に申しまして、日本から参る添乗員に比べますと、はるかに現地の事情は詳しいわけだと思います。そういう点では知識あるいはそういう経験を持つたような、そういうこともいま言つておつたわけですから、また、訓練の問題についても、仕方にいろいろ方法があつたとしても、やっぱりまとめて研修しなきゃならぬということを強く言われているわけですから、そういう意味から言うと、これからまあ調査をするということあります。この問題は委員会でも相当論議のあつてゐる問題でござりますから、慎重を期してもらいたいといふことと、少なくとも決める場合には委員会に諮つてもらいたい、そういうことを前提として報告を了承するということを差し支えないですか。

それから、実際には現地の旅行業者にホテルあるいはその他の現地での旅行を、手配を依頼しているというのが非常に数多いケースでございますが、そのような場合には、現地の旅行業者に、その間の旅行をつつがなく行えるようその点の実施についても委任するということが行われてゐる現地の旅行業者が添乗員相当の者をすうと全旅程についてつけておくわけで、その場合には、現地の旅行業者の責任におきまして旅程管理をしてもらうということになります。現地の添乗員と同じような形で、要所、要所で待つていて旅程管理をやつしていくということがたまえでありますし、また、先ほど申し上げたような、現地の添乗員と同じような形で、要所で待つていて旅程管理をやつしていくということがあります。

○広田幸一君 部長、わかつたんですが、たとえばパリならパリに着いた場合、向こうのそういう添乗員がしつかりしておればいいんですけども、しつかりしていかなかつたことがあったためには、今度の法律の内容もそういうことを一つの改善策としての柱になつておるとと思うんですが、そういう相手の旅行業者ですか、ランドオペレーターといふんですか、そういう者が、実際そここの添乗員が、いわゆる十二条の十一に該当するような基準にあるかどうかと、そこまで詰める考え方がありますか。

○政府委員(西村康雄君) わが国の添乗員につきましては、一応研修をし、そして一定の経験というのを要求することをたてまえにするわけでござりますが、海外のそいつた意味での現地の旅

○政府委員(西村康雄君) 今回の改正法の十八条の三では、業務改善命令という規定を設けたわけではございませんが、これは從来は、業務改善につきまして、たとえば料金等の問題は各条にあつたのを一つにまとめまして、いろんな関係のものを業務改善命令として一括したということをございます。そして、ここにございますように、旅行業者の業務の運営に関して取引の公正、旅行の安全、旅行者の利便を害する事実があると認めるときには命令をするわけでございますが、一般的な手順といたしまして、まず私ども、業務改善の命令をする前に、これに先行しまして、事務上の調査、まず事実の調査がございまして、これにつきまして、具体的な相手方と、そのような業務改善の必要性を役所の方で認めているけれど、何でそのようなことができないのか、そういう事情について、相手方の事情について詳しく調べた上で改善の指導をするということが、事実上それが先行しまして、その上で改善の命令をしていくということで、そのような命令をします場合には、やはりこの程度まで問題が悪化すれば命令という形にするんだということを内部的には一応基準を決めて、いつも同じような形で命令をかけていくといふことで運用をしてまいりたいと思います。いやしくも業務改善命令があるからといって直ちにそういふことには——これは物の考え方でございまが、一応いまの段階では、事実上の勧告といふようなことを前置した上で業務改善命令というのは慎重に運用していきたいと、そういうふうに考えております。

度というものがなくなるわけですね。認定制度がなくなるわけでしょう、そうですね。それはなぜなくなるかということと、試験制度一本になつておりますから実務が不足するんじやないかというふうな——実務のことについては触れていないわけでしょう。その辺が将来問題を起こすようなことがありますから実務が不足するんじやないかといふのが、その点はいかがですか。

○政府委員(西村康雄君) このたびの旅行業務取扱主任者の改正の目的から申しますと、やはり旅行業務の取引と申しますのは、結局各営業所におきます個別の取引をいかに適正にするかということです。そこで、そういう点では旅行業務取扱主任者がそれを管理監督しているわけでございますので、その旅行業務取扱主任者が適確に業務を処理するということが何よりも要求されるということで、具体的に旅行業務取扱主任者が行うべき事務を省令で明確にしようというのが改正の第一点でございます。

それから旅行業務取扱主任者につきましては国が試験をし、あるいはその資格を認定するということをしているわけでございますが、そのような制度につきまして、今日資格認定制度というは一定の経験を前提にして資格認定をしてきたわけでございます。ただ、今回の改正では、そのような資格認定が、現実には一定の研修をして、その研修に合格したということを確認された者について資格認定をするということが実際の必要性からもう定着した運用になつているわけであります。そうなりますと、これは試験制度と全く実は同じことなので、結局最後の研修の卒業試験といふところを国家試験に置きかえるということで試験制度に一本化する、これは事務の簡素化にもなりますし、また試験制度とみんなが同じ条件で受けれるということで、非常に公正な点でも、管理の点でも非常に改善されるわけでございますので、試験制度に一本化したと、ただし、従来の資格認定の場合に一定の経験者については試験の免除とするような問題がやはりあったわけでございます。

ので、今回の改正後もそういう点の従来の資格試験制度と同じような意味での受験者に対する制度を維持していきたいというふうに考えているわけですが、実質的な負担の増加にはならないよう配慮しているつもりでございます。そして、主任者の選任について、あるいは試験について経験が必要ではないだろうかという御指摘でございます。確かに主任者の職務というのを適切に処理しますには、主任者として最低必要な知識と同時に、これを実務で生かしていく能力とそれを適応させていく能力というのが必要なわけでございまして、この能力は確かに実地の経験というもので生かされていくというか、裏打ちされていくという点があるのもまた事実でございます。ただ、これはどのような経験、どのような期間の経験があれば実際にそれができるかというの、非常に人によりまして、長い経験があつてもどうにも能力が生かせないという人もいますし、わずかな経験で能力が生かせるという人もいるわけでございますので、一律にどのような経験が必要だということも言えないのもまたこれは実際のところでございます。したがいまして、実際に旅行業者が自分の大切な職務を業務として主任者を選任いたします場合に、そのような現実に処理する能力というのを勘案してこれは選任するわけでございますので、その選任の際には当然実際にそういった経験が裏打ちされているということを旅行業者の方で十分勘案してやっていくことだと思いますし、また現実にもそのようにやってこられてるので、その点では特別の問題は生じていないと理解しております。

ですね。今度、営業保証金ですか、供託金も、いま六百万円が今度は初年度が二千五百万円、それから二年目が五千万円というふうになつておりますね。なかなか業者にとってもこういう資金的に窮屈になつてくるといふようなことから勢いをもつた無登録、もぐり業者が発生をすることにかかりかねないと思うんですが、そういうもぐり業者の現状はどういうふうに把握しておられるのか、また今後の対策についてどう考えておるのか、その辺をお聞かせいただきたい。

○政府委員(西村康雄君) 無登録業者の実態につきましてはいろいろと話は入つてまいりますが、なかなか現実にその無登録業者が現実に取引をしたという現場をつかましてどうこうするというところまで至つていない、これは私どもの取り締まりについての現在の能力が不十分だということをございまして、そこ辺につきましてはまだ十分な措置ができていない、ということは事実でございますが、このよな無登録業者の実態につきましては関係業界からも取り締まりが強く要望されておるところでございますので、関係業界の協力を積極的に得まして、私どもこれから私どもの業務の処理の体制を整えてそれは対処してまいりたい、ということを考えているわけでございます。

確かに無登録業者につきまして、先ほど言われました営業保証金の引き上げというようなことに伴つてまたふえるのではないかということが一部で非常に危惧されているというのも事実でございますが、ただ、今回の営業保証金の引き上げの問題は主催旅行についての問題でございます。その点では、現在無登録業者の多くはどちらかと申しますと手配旅行が中心で、いわゆる安売り航空券をあつせんするとか、そういうような形での旅行が多うござりますので、必ずしも今回の営業保証金の引き上げがすぐそういう無登録業者の増加と申しますが、ただ、今回の営業保証金の引き上げの問題は主催旅行についての問題でございます。そのいずれにしましてもそういった点についての取り締まりといふものをひとつ本気になつて取り組んでいくべきだと考えております。また、ただ役所

側だけがこういうことで無登録業者の対応をするというのでは実際足りません。これにつきましては、旅行者の人たちも無登録業者を利用しないようにはやはり強く呼びかけていかなければならぬということです。ただ安いからということで安易に飛びつくような風潮というものについて安易に飛びつくように考へておられます。やはり注意を喚起する必要がありますので、それはやはり注意を喚起する必要があると思いますので、そういう点もいふべきだと思ひます。

○広田幸一君 大変むずかしいことだらうと思います。後段で航空券の安売り問題についてはまたただしていきたいと思つておりますが、むずかしいと思うんですが、いまおっしゃつたようなことでより一層監督・指導をしてもらいたいと思います。

いま私が申し上げました営業保証金の問題の負担が多い少ないかという問題です。これは私もそう深くわかつておるわけではありませんが、感じとして六百万円が二千五百万円に上がつたといふのは少し高いよくな気がするんです。こういうふうに決める経過について、業界の方ともやつぱり一応の、打ち合わせということではなくて、意見も聞いたというような経過もあると思うんですが、どうですか。その辺の経過を聞かせてください。

○政府委員(西村康雄君) 今回の法案を提出さしていただきましては、一年半ほど前に旅行業制度検討委員会というのをこれは観光部に置いたわけでございますが、この制度委員会には、学識経験者のはか関係業界からも委員に参加していただきました。そこで毎月相互に意見を交換して、この法案を作成するに至ったわけでござります。

そしてまた、営業保証金の引き上げにつきましては、このよろんな旅行業制度検討委員会の場の外で何遍も旅行業者と意見交換をしました。これは業者の団体とも、それ數度にわたりまして、私たちも意見交換をしておりますし、またそれらの業界の中でも、本当に繰り返し繰り返し会議をやりまして意見を決めて、皆さんの実態を聞いて、これが将来のためにやれるかどうか。もちろんこの負担につきましては業界の中では非常に確かめると。今回の法律改正でそういう点もいろいろと配慮しているわけでございますので、必ず営業所へ行って取引をするようなことをひとつ呼びかけていきたいというふうに考えております。

○広田幸一君 衆議院の附帯決議にも業者の育成強化ということがありますから、そういう点で私は質問をしたんですが、旅行者が健全な旅行ができるよう旅行業者に対する一層の配慮を、やっぱり行政当局としてもできるよう指導してもらいたいと思います。

○政府委員(西村康雄君) いま先生からお話しの

新たな旅行業者の責任と申しますのは、これは今回のおましまして標準旅行業約款という制度を取り入れておりますが、その標準旅行業約款の内容いたしまして、これを主催旅行の約款と手配旅行の約款とに分けて決める予定いたしております。そして、この二つに分ける理由は、

主催旅行が手配旅行と違った責任を旅行業者が旅行者に対して持つんだというところからきていて

わけでございまして、どのような責任が生ずるか申しますと、やはり主催旅行と申しますのは、

○政府委員(西村康雄君) いま先生からお話しの

新たな旅行業者の責任と申しますのは、これは今

いうことを主催旅行約款の一つの重要な柱にしよう

とすることをいま考えているわけでございますが、そなりますと、旅行業者が実際に負担をするのはケース・バイ・ケースで非常に厄介な責任

関係になり、あるいは本来の輸送機関なり宿泊機関とどういう関係に立つかということが非常に問題になるわけで、こういう点では、具体的には、

旅客の生命、身体及び財産に具体的な損害を生じた場合だけ責任を負うということで、責任の範囲を明確にしようということが一つでございます。

そして、補償額はあらかじめ定額を決めておこ

りまして意見を決めて、皆さんの実態を聞いて、これが将来のためにやれるかどうか。もちろんこの負担につきましては業界の中では非常に確かめると。今日の主催旅行の現状から見ますと、この程度の営業保証金の額を積まないと、旅行者の信頼を将来に向かってかち得るというわけにはいかないということで、結局このよろんな営業保証金の額でいこうということになつたわけでございます。

○広田幸一君 衆議院の附帯決議にも業者の育成強化ということがありますから、そういう点で私は質問をしたんですが、旅行者が健全な旅行ができるよう旅行業者に対する一層の配慮を、やっぱり行政当局としてもできるよう指導してもらいたいと思います。

○政府委員(西村康雄君) いま先生からお話しの

新たな旅行業者の責任と申しますのは、これは今

いうことを主催旅行約款の一つの重要な柱にしよう

とすることをいま考えているわけでございますが、そなりますと、旅行業者が実際に負担をするのはケース・バイ・ケースで非常に厄介な責任

関係になり、あるいは本来の輸送機関なり宿泊機

機関とどういう関係に立つかということが非常に問題になるわけで、こういう点では、具体的には、

旅客の生命、身体及び財産に具体的な損害を生じた場合だけ責任を負うということで、責任の範囲を明確にしようということが一つでございます。

そして、補償額はあらかじめ定額を決めておこ

うと、最高を。それは損害の態様に応じて金額を決めておくということにしてある。そして、これは約款の問題ではございませんが、それを裏づけるような保険制度というのを開発していく、これが現在の新しい主催旅行に伴う責任についての考え方でございます。

○広田幸一君 趣旨はよくわかりましたが、金額についてもこれは関与しないわけでございます。しかし一方、旅行業者の法律上の責任と申しますと、これは運送機関、宿泊機関の手配をしたということだけでございます。そういう手配をしただけということでは手配旅行と全く同じでございますが、そういう意味では、当然先ほど申し上げました旅行業者の方が主催旅行ではいろいろなことを自分で決めて処理しているわけでございます。

○政府委員(西村康雄君) いま先生からお話しの

新たな旅行業者の責任と申しますのは、これは今

いうことを主催旅行約款の一つの重要な柱にしよう

とすることをいま考えているわけでございますが、そなりますと、旅行業者が実際に負担をするのはケース・バイ・ケースで非常に厄介な責任

関係になり、あるいは本来の輸送機関なり宿泊機

機関とどういう関係に立つかということが非常に問題になるわけで、こういう点では、具体的には、

旅客の生命、身体及び財産に具体的な損害を生じた場合だけ責任を負うということで、責任の範囲を明確にしようということが一つでございます。

等でそういう点を考慮して考えてまいりたいと

いうことでござります。

○広田幸一君 これは保険を掛けるということになると、結局は旅行者が何とか負担しないといけぬというかうこうになるでしょう。そうすると、国内の場合は、たとえば一千万に決めた場合、国内の場合はもう普通二千万円、というふうに決まつておつたら、国内に掛ける必要はないということになりますね。そうすると、旅行者にその分を負担かける必要はない、ということになるわけでしょう。わかりますか。国内旅行の場合、事故があつた場合には二千万、現実にいま出しておるところがこれから、いま観光部が、あなたの方が考えておる想定が一千万とした場合、国内の場合ももうわかつておるわけですから、それには掛け必要ないということになれば結局は旅行者からその金を、何とか掛金をもらひかうこうになるとするならば、そういう必要性はないのではないか、こういうふうになりませんか。わかりますか、意味は。簡単に答弁願いたい。

○政府委員(西村康雄君) 結局、国内の場合と海外の場合の差が生じてくるのは、旅行業者がてん補すべき損害といふものの範囲が違つてくる可能性がある。その損害をてん補する範囲が違つければ、それに応じて、たとえば保険制度等がございました場合に、保険料の料率等に著しい差が出てくるわけで、それは結局旅行者に対する、旅行者が負うべき負担といふものも大きく差が変わらうというふうに考えております。

○広田幸一君 また私も勉強して、別の機会にしてみたいと思います。

さつきもちよつと触れましたが、航空運賃のダンピングの問題が出ておりまして、この間も鶴山委員が質問をしておるわけですが、航空局長――あなたが答弁されるんですか。どうも、私は航空局長にきょうここに来てもらうように言つておつたんだが、まあいいですわ。

この新聞を見ますと、航空局長がいろいろおっしゃつておるわけですね、この新聞に。――あなた見られていませんか。こんな見ておらないとだめですか、これは。この中に書いてあることは、いわゆるそういうダンピングがあるということは知つておる、しかしそれを取り締まるだけの現実に人員配置やシステムがないということですね。それから、今日の航空事情からして、ダンピングが起り得る状態がある。もつと突き詰めて言えば過当競争だと、供給過剰だと、そういうふうな条件があって、言われることはよくわかるけれども、現実にはむずかしいと、こういうわばお手上げ的なことをおっしゃつておるよう書いてあります。新聞には書いてあるわけですが、私もそのことはわかるわけです、これは料金をなかなか守り得ないという実情はわかるわけですよ。しかし、それはそのままほつておいてはいけないわけでしょう。もつと積極的にどうするかという努力が、この新聞で大分長いこと書いてありますけれども、どうもその辺が私は物足りないと思うんですよ。それからこれは大臣も、そういうことはよくわかつておる、これは十分に会社等に対し指導を強化していくべきならぬといふことは大臣もおっしゃつておるわけですね。

この辺のところ、もつと実態に合うような、答弁を私はしてもらいたい。かつこうのいい答弁ではなくて、これこれこういうところに問題がある、だからこうするならばこうだというような答弁をしていただきたいと同時に、こういう供給過剰によつてダンピングが起き、そのことがいろいろな会社にどういう影響が出ておるか。たとえばアメリカのパンアメリカンという大きな会社がありますね。これは過当競争等があつてのことじやないが、世界のそういう国々にござりますが、なかなかむずかしい面がござりますので、まずその切符を売る事業者自身が、これは悪いことである、しかも、法律に違反しておることであるという自覚のもとに、これを

みたらどうかというような、私たち、素的な考え方をしておるわけですね。しかし、それもなかなかむずかしいというようなこともあるんでしょ、うが、その辺のことをひとつ、大臣も含めて、担当航空局の部長、ひとつよくわかるように御答弁願いたいと思うんですね。

○説明員(仲田豊一郎君) 先生御指摘のように、いま新聞に書かれていますような事実があつたかどうかということは私は確認はしておりませんが、そこに書いてある事項について申し上げます。私が、その辺のことをひどく、大臣も含めて、担当航空局の部長、ひとつよくわかるように御答弁願いたいと思うんですね。

この結果、実は五十五年に国際運賃につきましては日本国際航空運送秩序確立委員会というのをつくりました。これは日本に関係しております国際航空会社は全社入つております。そしてこの中にまた各地域別に小委員会をつくりまして、小委員会ごとに、それぞれの会社の間でお互いにダンピングはしないようにしようと、もしも、そのメンバーの中でだれかがダンピングをしたらお互いに摘発しても構わない、この摘発した結果は航空局に報告をして、かかるべき措置をとつてもらおう、こういう約束のもとにこういうシステムが生まれ、私たちもこれが当然である、だから仕方がない、お手上げだというわけではございませんが、この事実に関しましては、私も確かにそれをつけております。しかし、このためにはそれなりのシステムをつくつております。

これはまず、航空局といたしましては、航空行政の立場から、航空運送事業の健全な発展とか、こういう見地から、運賃、マーケットの秩序を維持するということが、航空行政の立場から言いまして最大の課題であるという認識をしておりまます。したがいまして、まず、この行政を確実に実効あらしめるために、まず民間の立場から、自主的規制と申しますが、自主的な監視制度といふことから始めていただくのが最も実効的ではなかろうかというふうに考えたわけござります。と申しますのは、何しろ運賃、価格のダンピングと申しますのは、取り締まりのやり方など非常に技術的にむずかしい面がありまして、一つを抑えるとまた別の手が出てくるとか、これは運賃だけではなくて、これこれこういうところに問題がある、だからこうするならばこうだというような答弁をしていただきたいと同時に、こういう供給過剰によつてダンピングが起き、そのことがいろいろな会社にどういう影響が出ておるか。たとえばアメリカのパンアメリカンという大きな会社がありますね。これは過当競争等があつてのことじやないが、世界のそういう国々にござりますが、なかなかむずかしい面がござりますので、まずその切符を売る事業者自身が、これは悪いことである、しかも、法律に違反しておることであるという自覚のもとに、これを

あります。値引きしてけしからぬというのは競争を要望して私の質問を終わります。

相手から言ってくるだけでござりますから、先ほどの如きども管理部長も申しておりますように、業界の内部の問題としてやはりこういう問題の監視機構をつくつてもらつて、その監視機構が正當に作動するようになればアドバイスをしていくということ以外にはないのじやないかと思ひます。むしろ、ダンピングを余り抑えまして逆に今度は値上がりの方に全部が足並みをそろえられると、この方がもつと厄介でござりますので、そのような両方の毎に二ふた目ござらうが、私は、ダンピングを

○黒柳明君 航空運賃のダンピングは先般もやられましたし、いまもやられたようでありますけれども、旅行業者のダンピングといいますか、不当にというか、一応は旅行者には結構なことなんですが、しかし内容が非常に悪らつたというケースがあるわけなんですねけれども、こうしたことについていままで何か対策を講じ、また今回の改正法で、どういうふうな改正でそこに法の改正が及ぶか、この点いかがでしようか。

お答えいたします。

グは困ると言えば困るんですが、消費者にとって  
は別にちっとも困らない。ただ、私らが困るとい  
うのは、ダンピングをやることによつて経営内容  
が悪くなつて、そして飛行機の安全性がますくな  
るということが非常に困るのであつて、その面か  
らは適正な経営というものが維持されるというこ  
とに非常に重大な関心を持つてゐるというふうに

○広田幸一君  
大臣いま後段におっしゃった、私どもの心配する  
ことは安全輸送、そういうことで、会社がこう焦る  
てしまつて、やつぱりサービスの面で、事故等が  
起きやせぬだろかと、いう一面もあるわけでござ  
いまして、時間があればもう少し尋ねてみたかつ  
たんですが、私の聞いておるところでは、肝心の  
日本航空がどうも末端にいくとそういう安売りを  
やっておるというようなことを聞いておるわけで  
す。まさかそんなことはなかろうと私は言つてお  
るんですけどれども、実際あると言つておるわけで  
す。なるほど、きのう晩方私はその資料を見まし  
て、やっぱりあり得るんだなと思ったんですよ。  
ですから、あとはひとつ今後の問題として、肝心  
の、そういう国がもっとも関係の深い日航にそうち

いうことがあるということは、他の会社に対しても示しがつかないと思うんですね。そういう点につけてもう少し調査をして、いわゆるダンピングの問題については、いま部長がおつしやった、大臣がおつしやった方向で実を上げられるよう特に

○黒柳明君 航空運賃のダンピングは先般もやられましたし、いまもやられたようでありますけれども、旅行業者のダンピングといいますか、不当にというか、一応は旅行者には結構なことなんですが、しかし内容が非常に悪かつだというケースがあるわけなんですねけれども、こうしたことについていままで何か対策を講じ、また今回の改正法で、どういうふうな改正でそこに法の改正が及ぶか、この点いががでしようか。

○政府委員(西村康雄君) 今回の旅行業法の改正案では、無登録業者等につきましては、一応無登録の営業につきましての罰則を強化しまして、罰金の引き上げをやっておると。あるいは、登録を受けていない者が登録業者と紛らわしいような譲りを出すことにつきまして、これを禁止すると。そしてまた、罰金を、罰則を設けるということ。あるいはこのような法律に違反しまして罰則の適用を受けた者につきましては、将来の登録の場合に一定の期間登録を与えない、というようなことが今回の中止案では無登録業者の取り締まりのための対策でござります。

のできないような、あるいは便が指定されている  
ような非常に不自由な航空券であるというような  
こと、そういう旅行内容が非常に悪いということ  
についても、これは消費者に十分理解していただ  
いて、そのような信頼の置けない旅行業者を使  
わないということを、また私どもこれを大いにP  
Rをして、ぜひ信頼のある業者を使うということ  
を国民の方からもひとつバックアップして  
していただけるように、これから、いままでもい  
ろんな機会を通して、政府広報あるいは旅行業協  
会等の広報を通じましていろいろな呼びかけをや  
ってきてるわけですが、今後ともそういう広  
報活動にも力を入れて、無登録業者あるいは悪質業  
者の対策ということをこれからやっていかなければ  
いけないと考えております。

○黒柳明君　香港ツアーや、三泊で四万円台とい  
うのはどう思いますか。

○政府委員(西村康雄君)　大変、私どもこの金額  
はまことに安い、ちょっと異常な金額でございま  
して、現実には行い得ないような金額だらうと思  
います。

ピーク時ですと運賃だけでも成田—香港が九万円台、あるいはオフでも六万円台。でありながら航空運賃にも満たないと。もうこれは先般某新聞にも出ておりました。これは某新聞だけじゃありません。たびたびこういう記事が出来ますけれども、いわゆるそれを現地のランド業者あるいはガイドがおみやげ店に引っ張つて、そこで買わせると。そのマージンでそれを埋め合わせすると。空気を乗つけていくより、ともかくお客様を乗っけなきやだめだと。それで利用者から苦情がなければと。これもたしかそうだと思います。だからそれがど、利用者というのはやっぱりそんなには、簡単なようですがれども、コロンブスの卵で、こういう方法があるよとPRされても、なかなかその方法を耳に、目にしない人は、まあこの次はいつも注意を意識するぐらいであって、行ったことについてほんとに、周囲の人々に苦情を漏らさぐ

まずなからうと。ところが、まあインチキ三流新聞ならともかく、いろいろな雑誌や何かにこういふ記事は幾らも出ているわけです、こういうケイスのものは。そうすると、取り締まろうといふ意思があれば、それを出している新聞、ある新聞にはこれは電話しか出でないのがあります、電話一本かけるなり、あるいは業者名が書いてあれば、そこに行かないまでも呼び出して、それで、いまこういう改正の時期ですから内容を聞くなりすると。こういうふうなことも当然やることも含めて今回の改正といふものは実施される意義があるんじやないでしようかな。ですから、皆さん方が確かにそういう悪質な業者を使はなと。だけれど、行つちやつた後に使はなと言つたってこれは無理でありまして、それから二回目といつても、やっぱりなかなか貯金ができるまでというのは、まあ時期もあるでしようし、方向も違うでしようし、また運ぶ業者、行く方法というのも違つてくる可能性があるでしようから、それも一つありますし、こういう問題をどうするのか。どうするのかといつても、そこまで積極的にやるということになるのかならないのか。

すよ。その向こうに、この前もちよつと言いました

を得ないし、正直のところ今まで不十分な対応

く内容も出ていますよ。それで現地へ行った人は

というものが行なわれているんですか。

たけれどもそういう悪質なものがある。この悪質なものについてをするにどこまで手が伸びるのか。当然まだ業者同士で話し合うという余地は十分にあるし、そういうケースが起こったらこちらの業者に指導して向こうの業者と話し合えと、こ

ういうケースは当然答弁のほかに出てくるかと思うんですけれども、やっぱりそういうことが今まで往々にしてあったわけあります。今回の改正法がそこまで当然及ばないんですけども、そういうケースについていままでどういうふうな認識をして、あるいは情報を入手し、あるいは今後どういうふうな対処をするのか。

これは私も別に聞いたわけじゃないし、訴えがあつたわけじやありませんけれども、少なくとも一

〇政府委員(西村康雄君) これは旅行業者の団体が、東アジア旅行業協会なり、あるいは太平洋の地区の旅行業者の団体なり、そういうものがございまして、お互いに旅行業者同士のセールスあるいは情報交換ということをやっておりますが、やはりいま言ったような問題につきましては、個別一つそういうものについて内容をチェックす

とつ力を入れていきたいと思うわけです。

そして、しかし全体の問題についてこういう流れを変えていく必要があるわけですが、この点につきましては、実は現地の旅行業者あるいは観光業者の方も、そういうことが積み重なるとその土地のイメージがどんどん低下していく、それで

月何日どういう便で行つてどうあつたということではなくて、包括的にふわっと書いてある記事もある。先般の朝日だったと思いますが、これは三

月三十日か三十一日、相当具体的に書いてあります。新聞の情報ですから、全部が全部具体的に何つづいては、非常に困難になるということで、現地側でもそういう傾向については反省が出ているわけで、たとえば香港からは、香港側もダントン

は今度将来日本からいい旅行団というのに来ても

うことが非常に困難になるということで、現地側でもそういう傾向については反省が出ている

月何日どういう便で行つてどうあつたということではありません。新聞の情報ですから、呼んで聞くなり、マス

コミさんを通じてなんというとやはり行政の権威

については自薦するので日本側の方もそれに対応してほしいということを向こうの業界が日本側の業界に話をしてきてる。現在この話し合いをどうするかということで、今後両者がこれについて

具体的に対応をしていこうということになつておられますし、かつてフィリピンの不健全旅行の場合でも、フィリピン側と日本の側との旅行業協会が

相互にまた話し合いをして、そういう問題についてもやはり話題に上せてお互にどういう対応ができるか探つてはいるところでございます。でも、行つたとき何かあつたら正式にクレームをといふ

姿勢ですと、いつまでたつても直らない、こういふふうに思います。そもそも三文新聞――ど

ういうことは非常にむずかしいわけですが、一つは、具体的にそのような安いツアーや安価な旅行でござりますので、直ちにこれを一つ一つピックアップしたからといって体制を変えていく

といふふうに思つてます。でも、そのうえで、南アジア方面が多いわけですが、一つ

も、相当の業者のところでもサイドビジネスみ

たいにやつてゐるのが相当多い。内容を聞きますと、聞く範囲においてはきちっとしてはいるんですけども、あるいは業者名を言つてあれだけれども、相手に

紹介されていますよ、たとえばおみやげ店に連れ込まれてずっと何時間も出してくれば、どういったことかがござります。でも、そのうえで、旅行者が非常に迷惑を受ける、新聞なんかにも紹介されていますよ、たとえばおみやげ店に連れ込まれてずっと何時間も出してくれば、どう

いうふうに思つてます。でも、そのうえで、旅行者が非常に迷惑を受ける、新聞なんかにも紹介されていますよ、たとえばおみやげ店に連れ込まれてずっと何時間も出してくれば、どう

ます。その結果、かなりの数につきまして、細かいところを含めますとやはり御指摘を受けています。その改善結果を報告したりということをやつておりますが、昨年の段階で、基本的な施設についてやはり問題が多い、というようなホテル等につきましては、運輸省が一応運輸省なりに調査をしておられます。具体的に検査を一つ一つについてしておられます。これが、今までの中で注意して改善しております。具体的に検査を一つ一つについてしておられます。これが、これまでの中で注意して改善しております。具体的に検査を一つ一つについてしておられます。これが、これまでの中で注意して改善しております。

消防当局から意見を聴取を進めているところでござりますが、これにつきましては、現在までかなり改善がされております。そして、具体的にはあとどういう点が問題なのかはこれは消防当局の意見もよく聞かなければなりませんので、個別に各地域の消防当局から意見を聴取を進めているところでござりますが、消防当局の方の所見が完全にまだございませんので、その点については、現在まで登録ホテルの防災上の問題点が全般についてどうかということを御報告できる段階にまだなっておりません。ただ、なお從来から調査を進めておる中で、まだ調査ができるない、あるいは最近できたホテルで、その後消防からどのような指摘があったかという点についても、なお追跡調査をしている段階でございまして、できるだけ早くこの結果をまとめ、問題のあるホテルにつきましてはしきるべき措置をとっていくということにしたいと考えております。

○黒柳明君 それはいつごろ――かかるべくしかるべきと言つて、もう相当時期はたつているんですね、ニージャパンの問題が発生して。しかも、その前から報告をとつていてあるというようなないまお話があった。これは何回も言いますように、運輸省独自で結論が出せる問題じやありませんし、またこれは先般の自治省のあれで、業者から何からアクションが出てきましたし、むずかしい問題かと思ひますけれども、非常に失礼ですけれど、抽象的な報告は何回も聞いているんですけども、もうちょっと具体的な運輸省なりの、しかも、運輸省はもう御案内のように、国際的な観光というものを取り仕切っているわけでありまして、これはもうやっぱり、守備範囲というものは

接点が相当責任が大きいわけですよ。これに何かあった場合には大きいわけあります——まあやはり問題が多い、というようなホテル等について具体的に言えないんですか。何件ぐらい改善したホテルがあつて、まだ何件ぐらい改善していないとか、それから将来どういう点について消防庁と話し合つて、まあ交渉するかしないかは別にしましても、いつごろこういう処置をできるとか、もうちょっと何か具体的なお話をうながしてしませんですか。

○政府委員(西村康雄君) 具体的に申しますと、全国の登録ホテル、旅館一千数件ございます。それらのうちやはり消防法上一応問題があると考えられたものが二百件ほどございました。さらにそのうち、やはり消防上、たとえば、ホテル・ニーニュージャパンで問題となりました防火区画、スプリンクラー、あるいは消火栓のための電源装置等、重要な部分について問題のあつたホテル、旅館が五十幾つございました。これらにつきましては、全部一応ことしの二月から調査を個別にいたしました。それらの中では、このホテル・ニージャパンの事件があり、そして私どもの強い姿勢もございましたために、直ちにできるものは改善をするということで、非常に急ピッチで改善が進められております。ただ、スプリンクラー等の大きな施設になりますと、すぐには工事ができない面もありますが、確かにあるわけですが、しかし、それらにつきましてもかなり改善が進んでおりまして、いままでのところ四月中に全部の改善計画といふものを最終的にまとめたいということで、そして、その

かるといいんで、いまの業績じやそんな金はかけられないとみずからギブアップしたと、こういうことが新聞に報道されておりましたけれどもね。二千数百の中でも二百、そのうちにもひどいのが五十分に、知らないでお客さんは毎日泊まっておるわけでしょう。こうなると、私みたいに小心者には、それ聞いただけだつたつてもうホテルに泊まらないです。もう国際観光ホテルは絶対泊まるなど、こういうことになる。ここが二百のうちの一つか、五十の一つかといったてわかるらしいからね。そうすると、あなただけは知つておるけど、運輸大臣は知つておるから、そこは泊まるなど。そうすると、運輸大臣と観光部長だけは知つておるからそこを避ける。あとに国会議員は知らないからそこに泊まっちゃつてると。それでそこにニージャパンの二の舞いがあったら、ほら見ろっていうことになつちやうであります。ここにいる先生方だつて大変ですよ。そら見ると言われたら、小坂運輸大臣だつて責任とれやしません。その、四月までにプランを出させて、そこまではわかりました。その後、要するにシルクホテルみたいに――ある意味じやこれは良心的ですね、ギブアップという宣言をしたんですけども、そういうふうなことは言わないので、まだ事前に、そういう訴えが来る前にもうなごやかな楽しい旅行をすることができるわけなんで、この点の積極性もお願いしたいし、それはいま言つたように、新聞やパンフレットをひよこつと見ただけでも、私たち素人だつてこれはおかしいぞと、こんなことはもう幾らもあるわけです。

それから、いまの観光ホテルの問題につきましても、これはもう決して笑い事じやありませんでね。確かに改善させることも結構です。非常に温情がある処置だと思いますけれど、そういう処置のもとに、ニージャパンもああいう被害を出しました。たということは、これはもう現実であります。ひつ大臣も、四月一ぱいということでありながら、いまの観光ホテルの問題につきましては、これはもう決して笑い事じやありませんでね。確かに改善させることも結構です。非常に温情がある処置だと思いますけれど、そういう処置のもとに、ニージャパンもああいう被害を出しました。たということは、これはもう現実であります。まあその四月一ぱいの間に事故がないことは、これは当然ですけれども、しかるべきそれを出して、その後の検討、そして処置。温情だけじゃ

なくして、厳しい面もやっぱりあつた方がいいかと思うんですが、最後に一言。

○国務大臣(小坂徳三郎君) いま黒柳委員の仰せられたことは、もうだれもが大変心配していることあります。最近は何か、ホテルでも四階以上にみんな泊まりたがらないという話で、それはど日本のホテルの防災というものが信用を失墜している。たまたま運輸省が国際観光ホテル整備法というもので、設備面のお金を貸すことが主目的の法律でやつておりますので、実はニュージャパンのときに、直ちにあんなところは取り消せと言つたんですが、できないと言う。いまも観光部長の御答弁は大変なまじめで、お気にさわったと思いませんが、したがいまして、現状ではなかなかできないので、整備法の全面的な見直しをやりたい。それで、委員会をつくりまして、ともかく一応いろいろな識者の御意見も聞かなくちゃいけない、それからまた防災関係の消防庁とか、あるいは建設省の意見も聞かなきゃならぬといつたんですが、できないと言う。いまも観光部長の御答弁は大変なまじめで、お気にさわったと思いますが、したがいまして、現状ではなかなかできないので、整備法の全面的な見直しをやりたい。

○小笠原貞子君 現在の日本における旅行業界と

いうのを見ますと圧倒的に中小が非常に多いと。そして、中小の業者の方々はこの法案については大変心配をしていらっしゃると。いろいろと私もその事情も伺いました。附帯決議の中にも中小業者の育成について特に配慮するようになうことになりましたが、まさにまじめに登録を持つて業者として問題を考えますと、一つには大手の方から圧迫されるという問題。それから今度は下の方からは、先般来問題になつておきました無登録者の、もぐり業者の方々が横行するというようなことになりますと、まさにまじめに登録を持つて業者として働いていらっしゃる方というのは、上と下から押されてしまう。大変だというのは当然のことだと思うんですね。

それで、きょうは時間がございませんので、具

体的にもぐり業者の問題について、この間も伺つて、なかなか正体がつかめない、それの取り締ま

りは困難だとおっしゃつたわけでござりますけれども、まあこの業法の十二条の六で、外務員証と

しての提示を義務づけるということが書かれてい

るわけですけれども、その外務員証というものを持たせるということの趣旨。これを簡単に御説明いただきたい。

○小笠原貞子君 いままでそういうことを考えておられ、それが徹底しますと、やっぱり全然わからぬで勧誘に乗つちゃうという危険もなくなるわけですね。だから、そういう制度があるわけですね。だから、そういう制度がありませんが、どうかわからないとおっしゃつたんだけれども、それはお調べになりましたか。わかりになつたらちょっと。まだつたらまだいいんです。

○政府委員(西村康雄君) 外務員につきまして、旅行業法は規定を置いているわけでござります

が、外務員による営業というのも、旅行業とい

う性格からこれは無視できないやり方でございま

す。したがいまして、外務員につきましては、一

つは外務員証の携帯及び提示の義務というものでござりますが、これにつきましては、外務員証の

制度というのをつくつておりますのは、実際に外

務員ということが、旅行業者が正しく選任した、

旅行業者がその取引について責任を負う者だとい

うことを明確にさせるために外務員証というものを示させ、そして外務員証を持っていない者につ

いては一切これを禁止する、営業所外での取引を禁止するとということでこの秩序を明確にさせようとしたことにしたわけでございまして、したがつてまた、外務員証を持っている者がした取引の結果については旅行業者がその責任を負うという問題を考えますと、一つには大手の方から圧迫されるという問題。それから今度は下の方からは、先般来問題になつておきました無登録者の、もぐり業者の方々が横行するというようなことになりますと、まさにまじめに登録を持つて業者として働いていらっしゃる方というのは、上と下から押されてしまう。大変だというのは当然のことだと思うんですね。

それで、きょうは時間がございませんので、具體的にもぐり業者の問題について、この間も伺つて、なかなか正体がつかめない、それの取り締ま

りは困難だとおっしゃつたわけでござりますけれども、まあこの業法の十二条の六で、外務員証と

しての提示を義務づけるということが書かれてい

るわけですけれども、その外務員証というものを持たせるということの趣旨。これを簡単に御説明いただきました。

○小笠原貞子君 せひお願ひします。

それで、この間伺いました、小型飛行機のライセンス取得に関してそれがもぐりだと私が言つた

から、もぐりであるかどうかわからないとおっしゃつたんだけれども、それはお調べになりましたか。わかりになつたらちょっと。まだつたらまだいいんです。

○政府委員(西村康雄君) 早速に調べておりますが、実のところ、先般四社御指摘があり、またそ

の他御連絡をいただいた会社が四社ほどございました。これらについて一つ一つ一応当たつておりますが、一社につきましては、もう現在活動していませんというのがございました。

それで、実態につきましていろいろと調べておられますと、どうも航空留学ツアーリーの募集とい

うのは三つの形でやつておられるようあります。

一つは、海外の訓練機関の日本支社として、あるいは言つてみれば海外の訓練機関の日本側にお

ける代理人としてこの募集をやつているという

のが一つの形。それから、海外の訓練機関への入校をもつぱらあつせんするという形で、独立して

こちらがあつせんをしているもの。それから、募集をしている者がみずから訓練機関の経営の主体

であるというもので、この場合でもまたいろいろ形がありまして、実際に募集者が海外の訓練機関

を保有している場合と、それから、募集している

者は日本にあるグラウンドコースだけやつて、そして海外の訓練機関にさらにあの実際のフライの方をやらせる。委託するという形でやる、それから、形式的にただ自分が経営主体のような形で、実際の訓練は全部海外の訓練機関に任せてしまふ、こういったような形態があるわけございます。

ただ、いずれの場合につきましても、実際に航空とか宿泊の手配というのをこの募集者自身がやれば、これは旅行業に該当するわけでございまして、実際に今回のいろんな募集の仕方を見ていますと、航空運賃を含めて收受するというものと、航空運賃は收受しないで、それは別の旅行業者が扱いますというものがあります。これははしたがつて旅行業に該当しないわけでございます。ところが、航空運賃を收受しているものにつきましては、一応どうも旅行業者の扱いをしているという疑いが濃厚になるわけでございますが、実際のところを見ますと、自分では海外渡航の手配はできないのと、指定旅行業者のところにいってそこが説明をやつて、旅行業者を下請に使ってやつてあるといふことで、旅行業者を下請に使うといふことは、いまのところそれから先の点につきましては、実は具体的に応募した人をつかまえて、実際にどういう手配を受けたかということまで追及しないで、法律違反をしたかどうかということまでの立証ができるのですから、残念ながらまだそこまでの調査が進んでいないのがきょうの状況でございます。

○小笠原貞子君 実際にもう業務をしていないと

いうのはどこの会社ですか。  
○政府委員(西村康雄君) 名前を申し上げますと、ロングビーチ・フライヤーズクラブというのはすでに行つております。  
○小笠原貞子君 なかなか巧妙にやられていますから大変だと思いませんけれども、私もまたそれですからいろいろと資料を取り寄せてみたんですよ。

そうすると、これはアメリカン・フライング・アカデミーというのなんですか? これにいろいろとこうやつて書いてあるんだけれども、宿泊のこと、アパートメントホテルという形できちつと出していますよね。アパートメントホテルだから暮らしは快適、自炊もできると。きょうは時間がございませんので、いろいろこうたくさん取り寄せてみますとなかなか巧妙にやられていますので、まあこの間言つてのきょうですか? その程度で私もとめておきたいと思いますけれども、また具体的にお調べをいただきましてその調査の結果を伺わせていただきたい、そう思います。  
それから、時間もございません、最後になりましてたけれども、これまたもぐり業者と一緒に、無資格のものぐり案内業者と申しましようか、無資格ガイドというものが、この前も申し上げまして、非常に大きな問題になつております。もうまさにこれも、せつからく資格を持つていらっしゃる方が日本を正しく御紹介しなければならないのに、これもまた横行している。しかし、それもまた実態の調査というものはできていないといふことで、せつからく法を改正なすつても、仮つくて魂のみたな感じでやつてあるわけでございます。しかしこれも元請であれば旅行業違反であることは確実でございますが、いまのところそれから先の点につきましては、実は具体的に応募した人をつかまえて、実際にどういう手配を受けたかということまで追及しないで、法律違反をしたかどうかといふことがきょうは外務省にお伺いしたいと思うんですけれども、その外国旅行者の案内を無資格ガイドがやつていて、いう問題についてどのようになります。ごらんになつていらつしゃいますか。  
また、外務省だけではなくて、運輸省とも御相談いただいて、早急にこの実態などもお調べいただいた対策をお立ていただきたいと思うんでござりますが、外務省としての御見解を伺わせていただきたいと思います。

○説明員(松井啓君) ありがとうございます。  
私が確かににおつしやるとおり、非常に向きな姿勢で運輸省の方々あるいは関係者の方々と協力していくつもりです。それで、当面私どもでできることは、観光にいらしている方々が正しい日本を理解してくれるということは非常に大事なことだということを、前々から広報雑誌などでPRしているのでございますが、今後のことにつきましては、運輸省の方と具体的な検討をしてまいりたいと思います。

昔から、百聞は一見にしかずと申しますけれども、外国人がわが国を訪れ、現実の姿に触れることは、種々の誤解、それから認識不足を改め、わが国に対する理解を深める契機となると考えてお

りますが、外務省はこういう見地から各種の招請事業を実施しております。他方、みずから日本に関心を持つて、それで自分のお金で来ようといふ一般的の観光客が増加することも、こういふ見地から非常に結構なことと考えております。ただし、せつからくそういうことでわが国に来た方が、直接世話をしてもうガイドとか通訳によつて非常に不愉快な思いをして帰るということは、わが国に對して誤った印象を持つて帰ると、これは大変残念なことと思つておりますので、関係者の御尽力によりまして、観光客がわが国にいる間十分楽しみ、そして正しい理解を持つて帰つていただけるように関係者の御尽力をお願い、希望いたしております。

どうもありがとうございました。

○小笠原貞子君 ちょっと、ごめんなさい。その趣旨で結構なんだけれども、関係業者の方々といふ旅行をしてもうよう希望していますなんて最後におつしやつたけれども、希望だけじゃ困るのよね、みんなが希望しているんだから。私はそれを外務省として具体的に運輸省と相談してどういうふうにするか、ということを伺つてゐるので、それは大事なことだと、そうやりたいという希望だけじゃなくて、もうちょっと積極的な立場を表明していただけませんか。

○説明員(松井啓君) どうもありがとうございました。  
私どもが、確かににおつしやるとおり、非常に向きな姿勢で運輸省の方々あるいは関係者の方々と協力していくつもりです。それで、当面私どもでできることは、観光にいらしている方々が正しい日本を理解してくれるということは非常に大事なことだということを、前々から広報雑誌などでPRしているのでございますが、今後のことにつきましては、運輸省の方と具体的な検討をしてまいりたいと思います。

そこでお伺いをしておきたいんですが、これは、三月十九日の衆議院の運輸委員会の議事録ですが、この中で、例の営業保証金の負担の問題で、中小業者は大変だらうという話の中で、西村伊藤部男君がお答えをしているのを見ますと、「中小の旅行業者と申しましても非常に数多く店舗を使つております。私どもが調べましたところ」いまま言う三百四十社の中の「過半数のものが五百店舗以上のものを使つております」と、こういうことを言つておるわけですが、きのうもちょっとお聞きをしてみると、この五百店舗以上のものを使っておるという意味は、たとえば日本交通公

社の窓口のカウンターのところに行つて自分のパンフレットを置いておく、そういうことも含めて五百以上だと、そういう意味だと、こういふうに言われたんですが、そういうことなんでしょうか。

○政府委員(西村康雄君) 主催旅行を行うにつきまして他の営業所を使う、というのは、具体的にはパンフレットを他の旅行業者の営業所に置かせ、そしてそこで申込みの受けつけをするというのが他の営業所に対する委託の形態でございます。

○伊藤都男君 そうすると、それが中小、ここで言う三百四十の中、「過半数のものが五百店舗以上のものを使っております。」と、その前提として「私どもが調べましたところ」と、こうあるわけですが、その調べた現実ですね、どういうふうになつておるのか、それを具体的にお伺いをしたいんです。というのは、たとえば小旅行業者、十名以下で経営をしているようなところがかなりの数に上るんですが、それらも含めてどういう状況になつておるのか。五百店舗以上のものを使って営業をしているということはどの程度あるのか、その調べた実態をお伺いをしたいんです。

○政府委員(西村康雄君) いま中小業者の中では一応五十人以下が中小業者の対象になる、そして二十人以下の業者が非常に多いのでござりますが、最低は十人以上でござります。十人から二十人という事業者がかなりの数あるわけでござりますが、やはり小さい方になりますと、主催旅行をやつしている率がやはり相対的に下がってまいります。そしてそれは、今回の法案を提出いたします場合に私どもが調査いたしましたのは、一つは、旅行業協会そのものにいろんな代表が出ておられますので、旅行業協会の代表から直接いろいろな状況についてお伺いするという形が一つと、それから私どもが個別の事業者に直接連絡をして、どんな数の店舗を使っているかと、いうことを聞くというのが一つでござります。そして旅行業協会からは、大体使い方は千ぐらいいまでが一つの標準で、大体そこら辺が中心だという

ようなお話を、それぐらいを単位として物を考えた方が実務的に合つていているというような御説明があつたわけです。そしてまた、決して數はそう多くはないんですが、二十人以下の事業者につきまして九社、五十人以下につきまして十四社ほど私どもが聞きましたが、二十人以下の業者でも五百未満というのはわずか一社で、あとの八社は全部五百以上、多いのはやはり千を超えるものがあるわけでござります。それから二十人から五十人以下の十四社につきましては千、千五百、多いのは四千というようなものございます。非常に多くの数を使っておりまして、五百未満というものがわずか二社だけでございました。

そちら辺から見ましても、どなたにお伺いしても、それは非常な数を使わないと、国内で、やはり中でありますと個性あるツアーライセンスがござりますので、個性あるツアーライセンスがあればあるほど市場が狭くなるので、結局全国的にこれをばらまいて旅行團をつくるということになるわけですが、それでも非常に多くの数をございますので、どうしても非常に多くの数を使わないとうまくセールスができない。もちろんこのほかに新聞という形で非常に大々的に広告をするといういき方もあるわけですが、通常はこういった他の営業所を使うというのが一般的なやり方でござります。

○伊藤都男君 旅行業者の代表から聞いたということの部分が多いようありますが、御承知のようになりますが、日本旅行業協会も、役員を見ますと大企業と言われるところの役員が実際に運営をしていふると、こういうふうに思うのです。その中小企業の、これは衆議院の附帯決議でも、今度の参議院のこの委員会でやる附帯決議の第一項にもあるわけでありますが、この中小旅行業者の育成については十分な配慮をしてほしいと。これは業界の実態から考えまして特にそういうことが全体として要望されていると思うんでありますけれども、今までの法の改正によって小規模、特に零細とも言われる小規模の業者の中から、これからは主催旅行の販売もできなくなるのではないかという非常に

心配をする向きがあることを御承知のところだと想うのですが、これにつきましてどのような配慮がなされておるのか、これからどのような配慮をなさうとしておるのか、その点をお伺いをしておきます。

○政府委員(西村康雄君) 今回の、主催旅行に関する実況から申しますと、平均年商十億、中小業者の負担の問題というものが大きな配慮事項であつたわけでございます。一方では、最近の主催旅行の実況から申しますと、平均年商十億、中小業者でもその程度の営業規模があり、かつかなりの前受け金というものが滞留するという可能性を

皆さん持つているわけでございますので、そういう点からは、消費者からは営業保証金の額といふのは十分にしてほしいという声もまた一方強かつたというのも実情でございます。しかし、これら旅行業者を発展させためには、ぜひ中小旅行業者が多様な、そしてその創意工夫で新しい分野を常に切り開いていくべきだということが、

これより討論に入ります。

○伊藤都男君 時間が参りましたのでやめます。

○委員長(桑名義治君) 他に御発言もないようですから、質疑は終局したものと認めます。

百万円負担があつえるということでおざいます。実際には行わっております実態から言いますれば、まあこれだけの當時非常に大きな金額の前受け金を預かっている旅行業の実態から申しますと、決して楽だとは申しませんが、負担し得えない金額ではないというように考えておりまして、消費者の保護ということもありますので、この金額でぜひやつていただきたい、そういうふうに考えているわけでございます。

○伊藤都男君 時間が参りましたのでやめます。

○委員長(桑名義治君) 他に御発言もないようですから、質疑は終局したものと認めます。

○伊藤都男君 時間が参りましたのでやめます。

(四) 最近の国民の旅行動向に即応して、旅行者の保護及び観光関係事業の発展のための所要の措置を講ずること。

右決議する。

以上でござります。

○委員長(桑名義治君) ただいま小柳勇君から提出されました附帯決議案を議題とし、採決を行います。

本附帯決議案に賛成の方の挙手を願います。

○委員長(桑名義治君) ただいま小柳勇君から提出されました附帯決議案を議題とし、採決を行います。

○委員長(桑名義治君) 御異議ないと認め、さよう決定いたしました。

午後一時に再開することとし、休憩いたしました。

午前十一時五十四分休憩

○委員長(桑名義治君) ただいまから運輸委員会を開いたします。

午後一時三分開会

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、以上両案を便宜一括して議題といたします。

○國務大臣(小坂徳三郎君) 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。

まず、政府から趣旨説明を聴取いたします。小坂運輸大臣。

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おります。

まず、昭和四十二年に英仏海峡において発生したタンカー、トリニティ・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に努力してまいり所存であります。

○委員長(桑名義治君) なお、審査報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長(桑名義治君) 御異議ないと認め、さよう決定いたしました。

午後一時に再開することとし、休憩いたしました。

○委員長(桑名義治君) 御異議ないと認め、さよう決定いたしました。

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つてきましたが、わが国の外航運は、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、外國用船への依存傾向を強めてきました。しかし、外國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、わが国の経済的課題となつております。

船員制度の近代化は、このような日本海運の置

かれた環境を踏まえ、かつ、近年の船舶の技術革新にも対応して、わが国の船員が快適な労働環境のもとで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します。

以上のとおり、STCW条約の国内実施を図ることともに、船員制度の近代化を円滑に推進するため、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、航海直に關し遵守すべき事項、航海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國主義の採用、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、外國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し、条約の定める要件との整合性を確保しつつ、航海当直体制の特例、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した。

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。

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。

○委員長(桑名義治君) 以上で趣旨説明の聴取は終わりました。

これより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言願います。

○日暮今朝次郎君　ただいま説明のあった船員と船舶、船員の安全に関する提案であります。この質問に入る前に、緊急の問題として、海員、海運とは裏表にある港湾関係の問題についてどうして、大臣に一言聞かなきやならないという問題がありますので、お許し願いたいと思います。

先月の三月二十五日の予算委員会の一般質問で、当面国内の建設業界その他の関係がありまして、非常に木材関係特に丸太の輸入が激変をして、六太港はもちろんのこと、青森港、八戸港あるいは九州の中小港を含めて大変な事態になつて、そういうことについて問題を提起いたしました。

長官、それから官選官房長官とも、総理大臣を除く関係者全員が集まって、私の問題提起について

は事実認識について御理解願つて、早急に丸太関係の港湾の皆さんあるいはそれに関連する皆さん

の緊急対策を行う必要があると、そういうことについて御認識を得たわけでございます。その際、私は、この問題を緊急に解決するために、運輸

省、労働省、通産省、林野庁いわゆる政府四省

それから国内の、俗に全木連と言つてあるんです

が、国内の業者、それから労使関係、労使の皆さん四者によつて緊急の対応をしてほしいということ

とを最後の締めくくりとしてお願ひしたわけござります。その際、小坂運輸大臣は最後の結論と

して、労使関係がいい関係に進みませんと、運輸

大臣とか政府関係あるいは利用者関係が入つてもなかなかまくいかないだろうと、そういうお話

がありまして、大分タイミング論をめぐつて大臣と私が一問一答をやつたわけでありますが、結論として労使の条件づくりが先行だというお話をあつたと私は受けとめておつたわけでございます。

その後三月二十五日から三月三十日に至りましたて、労使関係の皆さんに大臣の考え方をお伝えして、何とかまず労使関係で努力をしてもらいたいということをお願いをいたしました結果、三月三十一日、社団法人日本港運協会の労務委員長の

田端さんと、総評系、中立系、同盟系を全部網羅しております全国港湾労働組合協議会の議長である吉岡さんと、両方の間に仮調印という形で結んだわけでございます。その中身のポイントは、「日本港運協会は、木材関係労働者の雇用確保のため「特別基金制度」を責任をもつて確立する。この特別基金制度は、全国適用とする」と。以下若干の港別の問題がありますが、基本的に雇用者側がこういう協定に踏み切りまして、さらに関係者の条件づくりと、こういうことになつたわけあります。

まず大臣に冒頭お伺いしますが、こういう労使の努力ということが、あなたが予算委員会で言つた、労使がいい方向にいかないというその条件づくりが私はなされたと、このように理解をしておるわけがありますが、まず、この労使の努力について運輸大臣の御見解をお聞かせ願いたいと、こう思うわけであります。

○日暮今朝次郎君　日暮委員にお答え申し上げます。

先般の予算委員会の節に、この問題について委員との間に御質問をいたして御回答申し上げたことは十分記憶しております。そして、三月三十一日にこの仮協定書が結ばれたことも存じております。そのような形で、港運協会の労務委員長の田端さんと港湾労働組合協議会の議長の吉岡さんとの間に仮協定が結ばれたということは事態が進展をしたことといふに見ておるわけでござります。ただ、われわれといつしましては、こうしたことでも、労働大臣は雇用の責任者として、あるいは国務大臣としてどうですかと、こういふうな質問を申し上げたら、やはり条件は整つたと、したがつて運輸大臣とよく相談して政府側としても一半の責任を果たしたそと、この労働大臣の答弁をいたしておるわけであります。

したがつて、きょうはひとつ私は、労働大臣の答弁じやありませんが、やはり四者が集まつて話をすると、いう条件は、政府内部でも運輸省を除いてはつと外埠が埋まつて、もうあとは運輸大臣の決断と。こういうふうに、私はつと三月から精力的にやつてまいりましたから、運輸大臣にお願いしたいのは、この際、運輸大臣も港湾関係を直轄する主管大臣でありますから、運輸大臣も、なるほど日暮御苦勞であったと、この際は階段からおりようと、そしてまあどういうことになるか

起した、いま申し上げたこの特別基金制度の問題についてどういう内づけをするか、すばり言えればお金を出し合うかということの第一回の話が行われているということござります。それから、国内の関係である全国木材関係者連合会、この全木連の方はちょっとと渋つておつたわけあります。が、四月八日の社会労働委員会における私の質問で、林野庁長官が全木連の皆さんについてもテーブルに着くよと、そういうお勧めをするという話について御了解願つて、聞くところによる、全木連の皆さんもテーブルに着いて、外材輸入者と同じよう努力しようという話が進んでおるわけであります。

したがつて、私は大臣にお願いしたいのは、労使がまずこういう努力をしておると、利用者である外材関係がもうテーブルに着いておる。全木連、国内の皆さんもテーブルに着いておる。あと残つておるのは政府だけなんあります。この前の予算委員会の段階で、いわゆる林野庁も、あるいは通産省も労働省も、運輸省さえ踏み切れれば協力する用意はあると、こういうお話がありました。四月八日の社会労働委員会において、私は労働大臣に対して、こういう条件整備はできたけれども、労働大臣は雇用の責任者として、あるいは国務大臣としてどうですかと、こういふうな質問を申し上げたら、やはり条件は整つたと、したがつて運輸大臣とよく相談して政府側としても一半の責任を果たしたそと、この労働大臣の答弁をいたしておるわけであります。

したがつて、きょうはひとつ私は、労働大臣の答弁じやありませんが、やはり四者が集まつて話をすると、いう条件は、政府内部でも運輸省を除いてはつと外埠が埋まつて、もうあとは運輸大臣の決断と。こういうふうに、私はつと三月から精力的にやつてまいりましたから、運輸大臣にお願いしたいのは、この際、運輸大臣も港湾関係を直轄する主管大臣でありますから、運輸大臣も、官あるいは農林省の関係の方からそのようなお話をすると、いうことを要請しました結果、四月一日、この仮調印の次の日、外材関係の関係者、北村、南村、アメリカ村、こういう外材輸入関係の業者の代表がテーブルに着いて、この日本港運協会の提

起した、いま申し上げたこの特別基金制度の問題についてどういう内づけをするか、すばり言えればお金を出し合うかということの第一回の話が行われているということござります。それから、国内の関係である全国木材関係者連合会、この全木連の方はちょっとと渋つておつたわけあります。が、四月八日の社会労働委員会における私の質問で、林野庁長官が全木連の皆さんについてもテーブルに着くよと、そういうお勧めをするという話について御了解願つて、聞くところによる、全木連の皆さんもテーブルに着いて、外材輸入者と同じよう努力しようという話が進んでおるわけであります。

したがつて、私は大臣にお願いしたいのは、労使がまずこういう努力をしておると、利用者である外材関係がもうテーブルに着いておる。全木連、国内の皆さんもテーブルに着いておる。あと残つておるのは政府だけなんあります。この前の予算委員会の段階で、いわゆる林野庁も、あるいは通産省も労働省も、運輸省さえ踏み切れれば協力する用意はあると、こういうお話がありました。四月八日の社会労働委員会において、私は労働大臣に対して、こういう条件整備はできたけれども、労働大臣は雇用の責任者として、あるいは国務大臣としてどうですかと、こういふうな質問を申し上げたら、やはり条件は整つたと、したがつて運輸大臣とよく相談して政府側としても一半の責任を果たしたそと、この労働大臣の答弁をいたしておるわけであります。

したがつて、きょうはひとつ私は、労働大臣の答弁じやありませんが、やはり四者が集まつて話をすると、いう条件は、政府内部でも運輸省を除いてはつと外埠が埋まつて、もうあとは運輸大臣の決断と。こういうふうに、私はつと三月から精力的にやつてまいりましたから、運輸大臣にお願いしたいのは、この際、運輸大臣も港湾関係を直轄する主管大臣でありますから、運輸大臣も、官あるいは農林省の関係の方からそのようなお話をすると、いうことを要請しました結果、四月一日、この仮調印の次の日、外材関係の関係者、北村、南村、アメリカ村、こういう外材輸入関係の業者の代表がテーブルに着いて、この日本港運協会の提

ような体制がなされねばならないと。それと同時に、この木材輸入商社との関係というのも、この基金が三億円という相当巨額なものでありますから、やはりこうした問題について根回しも必要ではないかと私は推測いたしております。

もちろん、こうした仮協定があるのですございますから、全くこれに対応しての協会の対応というものがそれでおるとは思いませんが、さああたりこの協会は輸入業者との二者協議をまず進めていくということに重点を置いておると聞いておりますので、私はこの両者間の話し合いが今後どのように進むかをもうしばらく時間をかけて見たいと思うのであります。

われわれの方からただやみくもにこれに参加したりといふことを輸入業者に対して号令をかけるわけにもまいりません。これはあくまで港湾業界における労使の話し合いから出発をしているものでございますので、この話し合いに対する第三者を入れるとかあるはどうしろと言ふことは、やはりこの協約、あるいは労使の交渉というものの本質から見ても、私はまず協会 자체の行動と、そしてまた輸入業者との話し合いにおけるある程度の資金的ためどいうようなものが十分話し合われることが先決ではないかと思うのでございまして、またこの両者の間の話し合いが進むならば、それを踏まえ、そしてこの協約にあるような方向に対しましても適切に対応してまいりたいというふうに考えておるところであります。

○目黒今朝次郎君 きょうはこれが本論じやありませんから、余り時間をとることはあれですが、港湾局長、あなたはかわったばかりだから私はそれ以上深追いしませんが、あなたがこの前社会労働委員会に出席しておって、私と労働大臣のやりとりを聞いておつて、これは確実に運輸大臣に伝えてくださいよと、私は念を押したはずですね。ところが、私がけさ冒頭大臣に、大臣聞いているとおっしゃいましたが、いや目黒議員まだ聞いていないと。そして、大臣担当の政府委員に急遽レクチャーしてもらつたんですが、やっぱりちょっとその

辺は港湾局長まだ新任かもしれないけれども、私は余り愉快しありません。前の吉村局長ならではないということですから私は追及しませんが、もちろん、こうした仮協定があるのですございますから、全くこれに対応しての協会の対応というものがそれでおるとは思いませんが、さああたりこの協会は輸入業者との二者協議をまず進めていくということに重点を置いておると聞いておりますので、私はこの両者間の話し合いが今後どのように進むかをもうしばらく時間をかけて見たいと思うのであります。

われわれの方からただやみくもにこれに参加したりといふことを輸入業者に対して号令をかけるわけにもまいりません。これはあくまで港湾業界における労使の話し合いから出発をしているものでございますので、この話し合いに対する第三者を入れるとかあるはどうしろと言ふことは、やはりこの協約、あるいは労使の交渉というものの本質から見ても、私はまず協会 자체の行動と、そしてまた輸入業者との話し合いにおけるある程度の資金的ためどいうようなものが十分話し合われることが先決ではないかと思うのでございまして、またこの両者の間の話し合いが進むならば、それを踏まえ、そしてこの協約にあるような方向に対しましても適切に対応してまいりたいというふうに考えておるところであります。

○國務大臣(小坂徳三郎君) いま委員から期限つきというようなことでありますけれども、もちろんこの問題はきわめて重要なことであるし、港湾機能が完全でなければ国民経済そのものにも大打撃があるということとはよく承知をしております。こうしたような基本的なことは委員と私とは確かに港湾の労使関係はありますが、港湾協会の方に言わせると、やっぱり政府なりあるいは港湾を管轄する地方自治体、横浜とか名古屋とか、そういうところの皆さんの御理解と御協力、それから外材輸入業者も、通産省の助成あるいは理解、そういう総合的な中で初めて港湾の木材関係の機能というのが出てくるんですよ。

だから大臣、労使、労使と、労使はわかりますけれども、余り労使に全部責任転嫁しちゃつて、いわゆる国民生活に絶対の機能を持つていて、またこの両者の間の話し合いが進むならば、それを踏まえ、そしてこの協約にあるような方向に対しましても適切に対応してまいりたいというふうに考えておるところであります。

○目黒今朝次郎君 きょうはこれが本論じやありませんから、余り時間をとることはあれですが、港湾局長、あなたはかわったばかりだから私はそれ以上深追いしませんが、あなたがこの前社会労働委員会に出席しておつて、私と労働大臣のやりとりを聞いておつて、これは確実に運輸大臣に伝えてくださいよと、私は念を押したはずですね。ところが、私がけさ冒頭大臣に、大臣聞いているところが、私はまだ聞いていないとおっしゃいましたが、いや目黒議員まだ聞いていないと。そして、大臣担当の政府委員に急遽レクチャーしてもらつたんですが、やっぱりちょっとその

影響に関する勧告百四十五号、この二つは、これではやっぱりいまから議論しようとするSTCWの条約と私はうらはらだと思うんですよ、海運界全体を考えますと。ですから、海賁の方だけ批准しちゃって、港の方は批准しないということは、やっぱり私はいろんな不都合を起こすと。これは労働省にお話ししますと、いや目黒議員、それはまたわけですよ。そのところのバイブルがつながっているわけですよ。そこのこところのバイブルがつながっていないと言えば、もういまさら責めたってことはないが、早急にバイブルをつないでもらいたい。そして、労働大臣の趣旨と、いま運

輸大臣はまだ慎重ですが、やっぱり労働と運輸がよく話し合ってこの協約を生かすようにやってもらいたいと思う。

ただ、大臣、私はずっと港湾を長くやってきて、いろんな、この前の五ヵ年計画、それからごみ法案などをやってみて、港湾の機能というのには、確かに港湾の労使関係はありますが、港湾協会の方に言わせると、やっぱり政府なりあるいは港湾を管轄する地方自治体、横浜とか名古屋とか、そういうところの皆さんの御理解と御協力、それから外材輸入業者も、通産省の助成あるいは理解、そういう総合的な中で初めて港湾の木材関係の機能というのが出てくるんですよ。

だから大臣の見解を、この港湾の国際条約についているのは、運輸大臣を中心に、片や船員局長、片や港湾局長、その三者一体になると初めて海運界が名実ともに国際的な規模になるので、港

湾に關するこの国際条約、百三十七と百四十五、これについてはいまから審議する海賁との関係でぜひ前向きに検討してもらいたいな、こうしないと片手落ちになる、こう思いますので、この機会に、大臣に前もってレクチャしなかつたのは悪いんですが、私の東北弁でもわかったでしょ

うら、大臣の見解を、この港湾の国際条約について前向きに検討するという大臣の見解をぜひお願いしてこの港湾問題を終わりたいと、こう思うんです。ただ、大臣ひどつ労働大臣ともこうしたでしょ

うたつたのですが、御承知のように、官公労のいわゆる春闘に巻き込まれて、あなたも大分いろいろと御心配いたいたんで、やつと済みましたので、これからひとつ労働大臣ともこうした問題についても話し合うことになると思います。

○目黒今朝次郎君 まあ大臣のそういうことではこれ以上は追及しません。お願いします。

ただ、私はもう一つ最後にお願いしておきま

す。

○目黒今朝次郎君 じゃ、よろしくお願ひします。

○目黒今朝次郎君 まあ大臣のそういうことではこれ以上は追及しません。お願いします。

ただ、私はもう一つ最後にお願いしておきま

す。

○目黒今朝次郎君 まあ大臣のそういうことではこれ以上は追及しません。お願いします。

ただ、私はもう一つ最後にお願いしておきま



間違つていれば訂正しますが、私も四十九年に国会にお世話になつて、それまでは全交運という組合で陸海空ずっと私担当しておりました。この実験船の議論の際にもずいぶん議論があつたといふように私は記憶しますが、いわゆるゼロ船とか、いろんな技術革新とか、そういう国際競争力に対するためにどうしようやと、いろいろ議論があつたけれども、海員組合なり船通労なり、あるいは海員関係の皆さんとの御理解と御協力を得て、とにかく実験だけやらしてくれと、四者委員会を設けて十分協議しますと、一人歩きはしませんし、ということから始まつた実験だと、私はこう記憶しているんですよ。現在十四か十三ですか、こういう実験段階だと。この前社労でおたくの部下の方から中間報告をもらいました。中間報告をもらつた中身を見ても、まだ全国で十四隻ですよ。何かいま聞くところによると、四月二十三日に第二次実験船の募集をしているとかしないとかという、それも見たらい十隻とか何隻程度だという話なんですがね。実験船で十四隻、それでいまから募集して、四月二十三日には募集を締め切つてやろうというやつが十隻か十二、三隻。その程度の実験の段階で、船員法とか職員法とか改正するだけの条件が整つているんだらうかと、整つたんだらうかと。

私はこれはどう考へても条件が整つたとは確信ができないですがな。海員組合とか船通労とか、私は私なりにいろいろ聞いてみますと、実験することには抵抗ありませんが——一部は若干抵抗がありますが、法改正まで踏み切る主体的な条件といふのは整つたんだろうかと。こう見ますと、うんとこう首をかしげざるを得ないと思うんですねが、この近代化委員会の実験の過程と法改正の関連性について、提案者はどう考へたのか。その辺の関係が結びつかないと、前段と後段をセットにして云々ということにはならないと、こう思ひますが、近代化委員会の実験船の経過について、おたくたちの受け取り方についてまず基本的な問題としてお伺いしたいなど、こう思ふんです。

○政府委員(鈴木登君) 近代化の問題は、実は先生の御指摘のとおりに、四十年代からすでにいろいろ問題になつております。その後いろいろ労使間で紛糾曲折がございまして、会議が途中滞つたりあるいは開催したりいたしましたけれども、さるに五十二年ごろにその辺の話し合いが労使を中心進んでまいりまして、では、その船員制度近代化——当初は船員制度近代化調査委員会と申しましたけれども、そういう公を、それから官も入れた席で四者構成でひとつやつてみようということになりましたて、この実験が始まつたわけございます。したがいまして、こういう問題が起こりましたのは、すでに、まあ具体的な年を言いますと四十五年というふうに私は言つていないのでないかと思つております。その後、五十二年から五十三年にかけて諸外国の制度を調査いたしまして、諸外国も非常にそういう点ではかなり実験が進んでおるという事態を重く見まして、それでは五十四年からもう少し具体的にその実験船といふ形でやつてみようということになつて現在に立ち至つたよくなわけでございます。

十四隻の第一次の実験の隻数が少ないのでないかというような点の御指摘もございますけれども、これはやはりいろいろ、実験船には、やはり実験船である以上、調査員が乗りまして、その船が予定どおりやられておるかどうか、あるいは実際に公平な調査員を乗せまして、船舶の安全上問題はないのか、あるいは乗組員がオーバーワークになつていないだらうかということを具体的に調査しなければなりません。したがいまして、そういう調査員の問題もありますし、それからまた実際のその乗組員も、これは從来から教育、あるいは座学教育あるいは実践教育をやつているわけありますけれども、そういう乗組員の問題もありますして、一応十四隻に限定はしてやつてきたわ

一応典型的な船でござりますし、これから出てく  
る船はすべてその十四隻並みの船だらうといふ  
うな一つの見通しもございますので、十四隻とい  
いましても、やはりこれから——十四隻は計画造  
船で言いますといわゆる三十五次船でありますけ  
れども、その後、三十六次、三十七次も出てまい  
りますし、そういう点では必ずしも少ないという  
わけではございませんで、これから日本海運の  
大きなウエートを占める船だらうというふうな感  
じがいたします。

そういう点で、十四隻での調査結果がそのまま  
これから出てくるそういういわゆる近代化船のそ  
れを象徴しておるんだらうという感じを持ちまし  
て、この実験の結果が昨年の十月に第一次提言と  
いうふうな形で持たれまして提案されまして、私  
どもの方でその第一次提言を踏まえて今回の法律  
案といらものをつくつたわけでござります。第一  
次提言の内容は、いまありました第一次の段階の  
実験は順調にいったからそこまでを一応現実の  
ものとし、さらにこれから実験を進めていくため  
に、いろいろ制度的要因があるだらうから、その  
制度的要因を除去するように、というふうな第一  
次提言の内容でござりますので、その制度的要因  
の一番主なものは申すまでもなく法律制度、そ  
ういうものでござりますので、今回第一次提言の  
趣旨に沿いましてこういう法律を提案さしていた  
だいたよな次第でござります。

○目黒今朝次郎君 まあ形容詞はいいから、私が  
聞いているのは、第一次が十四隻、四月二十三日  
締め切りと言われて、第二次が十隻、これ、間  
違いありませんか。

○政府委員鈴木登君 第一次の方は、私まだ締  
め切つておるとは聞いておりませんけれども、十  
隻程度になるだらうというふうに聞いておりま  
す。

○目黒今朝次郎君 そうすると、じや第一次と第  
二次をこう含めて——まあ現に改造されているの  
は第一次だけれど、実際日本の、おたくが使つて  
いる船舶のうち、十四隻が占める比重といいます

そういう扱いのトント数と、それから船の何隻と、この両面から、大体負担というものは、われわれは専門的にはかるんですが、私が聞いたところでは九十対十だと、大体十四隻に当たるところは日本海運の一割前後じゃないかということを聞いています。なんですが、この認識が間違っているかどうか。間違っているとすればあなたの方は総トント数でいいから、隻数でいいから、その点について間違つていればあなたなりの提示をしてもらいたいと、こう思うんです。

○政府委員(鈴木登君) わが国に、一応われわれ外航船という分野に属しますものは約千二百隻余りござります。そのうち、いわゆる私ども先ほど申し上げましたように、四十五年以來そういう船が非常に近代化されまして、いわゆるM.O.化されまして、何らかのそういうM.O.化に応する船員制度をつくっていかにやいかぬじゃないかといふことで、念頭に置きましたいわゆるM.O.船、これは大体四百隻足らずでござります。したがいまして、まあ三分の一ぐらいはいわゆるM.O.船といふうに申し上げてよいかと思います。

ただ、いま私が申し上げました約四百隻のM.O.船のうち、いわゆる今回この法律で御提案申し上げております運航員あるいは運航士の制度を採用して、具体的に運輸大臣がこれは近代化設備を持つ近代化船だというふうな、いわゆる一船別に運輸大臣の指定があるわけでございますけれども、そういうふうに法制上はなつておるわけでありますけれども、その指定は、その四百隻のM.O.船のうちどれを指定するかという点につきましては、大臣が指定するものでございますので、その辺労働委員会とか、あるいは海上安全船員教育審議会という官公労使の場でいろいろ御審議いたしましたとして、その御審議の結果に基づきまして運輸大臣が指定するものでございますので、その辺を指定するのかということにつきましては、まだ私の口たら申し上げるわけにはまいりません

し、これから法律の御可決をいただいた後で、官公労使で決めていく問題でございますので、まだ具体的な数字を申し上げるわけにはまいりませんけれども、そのパックとして約四百隻の近代化船、M.O.船があるということを申し上げておきます。

○目黒今朝次郎君 それはちょっとおかしいんじやないかね。その千二百のうち、昭和四十五年からM.O.船というのは四百隻を考えたと。そうするは、この四百隻のうちの一部分ですか。現在の十四隻とか、それからことし締め切ろうとする十隻、この合計二十四隻はこの四百隻の枠内ですか。

○政府委員(鈴木登君) M.O.船の中にもいろいろと程度はございまして、M.O.船と言う場合に、この十四隻はその四百隻の中の一部分でございま

す。ただ、そのM.O.船四百隻の中でも、やはりこ

の十四隻は、一番進んだ船だというふうに私は理

解しております。

○目黒今朝次郎君 いや、私が頭の中に描いてお

るのは、あなた方が船員法を改正するでしょう。

だから船員法を改正する必要があるということ

は、大体世間相場であれば三分の二とかあるいは

半分とか、そういう一定の客観的な条件が整備さ

れた中でやはり改正が必要だというならわかるん

ですよ、私も。たとえば同じ新幹線でも、大阪新

幹線と岡山新幹線と博多新幹線、皆乗組員は違う

んですよ、あれは。検修要員も違います、検査修

繕要員も。六月二十三日から走らうとするいわゆ

る東北新幹線、これは在来新幹線よりも機械

も整備されておるし、雪には強いし、それでも乗

務員は少いんですよ。それはいわゆる技術革新で新しくなっているからだ。だから、その技術革新

新というのは私も了解します。ただ、だからとい

つて、国鉄の特急、急行の機関士と機関士長と、

それから、検査と検査長と車掌と車掌長と、いわ

ゆるあなたの方の言う船員法の乗り組み基準の変更です。

○乗組み基準の変更を国鉄の法改正として全体としてやる時期はいつなのかとなると、こ

れはまだまだ国鉄の乗組員の乗り組み基準を根本的に労働協約で変える、変えて運輸大臣に承認を

もらうと、そういう条件にはわれわれはいつていません

ないという経験なんですよ、われわれの経験は。

だから、おたくが言う千二百隻もあって、それは四百隻。わかります、三分の一。いまのは十四隻、十隻、それはわかります。そういうごく特定

といいますか、実験船が実を結んで、何とか実験

船を乗り越えて正常に走らうと、それはそれなりに私は了解します。だからといって、船員法全体

を変えるという条件整備には至っていないではないかといふのが私の受けとめ方なんです。そういう

う実験船をやり、近代化委員会でやったことを四者で協議をして、運輸大臣の承認を求めてそれは

指定をする。そういう整備は結構でしょう、やる

などは言いません。それはあくまでも一定の条件

が出てくるまではやはり特例措置として法制上は

取り扱つていいではないかと。そしてそれが

ずんずんふえてきますね。三年計画、五年計画

と、一定の条件になつたときといふやる船員法と

か職員法を改正するということで、それがいわゆ

る漸進的な緩和措置ではないのかと。だから、あ

なたがきのう私に船に乗つてみてくださいと言わ

れたつて、私は仙台ですから、横浜から乗つて仙

台まで帰るのに、あなたに乗れと言われたつて乘

れないし、これはブラジルとかフランスとか、ペ

リへ行く船にただ乗せてくれるわけにいかないか

ん変わつて、いかないか、勞働形態も変わるだろう

か職員法を改定するといふことで、それがいわゆ

る漸進的な緩和措置ではないのかと。だから、あ

なたがきのう私に船に乗つてみてくださいと言わ

れたつて、私は仙台ですから、横浜から乗つて仙

台まで帰るのに、あなたに乗れと言われたつて乗

れないし、これはブラジルとかフランスとか、ペ

リへ行く船にただ乗せてくれるわけにいかないか

ん変わつて、いかないか、勞働形態も変わるだろう

か職員法を

ありませんかというの、私が言うのは。それで、これがやつぱりある程度成績があるんですから、これは現行の諸規定にかかわらず、運輸大臣が認めた場合にはこの例外で運航してもよろしいということで事足りるじやありませんかと言うんですね。だから、私のと、あなたのは大分違うんでしょ。あなたはこの下の方の実験船のことになると法体系を全部変えて、これを適用するのは当分の間は例外措置ですよ。そうでない場合は上を使っていいですよと、簡単に言えば。あなたと私は同じような言い方でも大分考え方が違うんじやありませんか。私は今回の条約批准ということであるならば、現行の法体系の中で条約批准にひつかかる航海の当直とか何とかいうもの、あるいは定員の問題、ちよつと足りないところはこれは補充をして、しかしここ五年かかつてやつたものは成果は成果と認めますから、それは例外の特例措置として当分の間は運用していく、それが大体三割とか五割とか、そういうふうに変わった段階でこの特例を本法に移す。それで、從来のやつをいわゆる特例に変えていく。それがすなわち安全という点から考へると、船乗りの皆さんに対する行政ではなからうか。東北新幹線の方でみんな変える、あと例外は例外だと。本体が一割で九割が例外なんというのは、そんなことはハンドルを持っている人間にすれば、人の命を預かる者についてはちょっと酷じやありませんかね。私ならとてもできないね、そんな言われたつて。ですから、私も自然の流れに従つて、しかも技術革新には対応できますか。私の言つていることは無理でしょうか。これは大臣どうですかね。私はちつとも無理を言つてないと思うんですがね。

○政府委員(鈴木登君) 実は、私は先生のおつしやるとおりだといふうに申し上げましたのは、具体的に法律でちよつと御説明申し上げますと、船員法の七十条の、「船舶所有者は、総トン数七百トン以上の船舶に乗り組む甲板部の部員で航海當直をすべき職務を有する者の定員を六人以上と

し、その員数の海員を乗組ませなければならぬ」という規定は、これはあくまでも現在の原則として残つておるわけでございます。ところが、近代化船につきましては、それの近代化特例といふたしまして七十二条の三という新しい条文を、お手元にございますけれども、設けまして、「船舶の設備、甲板部及び機関部の部員で航海當直をする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關しては、これがいわゆる近代化船の特別な船についてはどういう意味でございます。そういう特別なものとして運輸大臣が指定するものについては、先ほど読みました七十条の規定による航海當直体制について別の定めをすることができるというふうに変えまして、あくまでも私どもはこの船員法及び――これは職員法体系でも同じでありますと、船員法におきましても、それから船員法におきましても、現在の大多数の船を原則にしておりまして、新しい近代化船はあくまでも特例という形で処理していくことになります。

これで、特例で一応やってみまして、十年先になりますか、二十年先になりますか、あるいはまた五十年先になりますか知りませんけれども、そういう特例の船ばかりが一般になつた、特例の船ばかりになつてきたと、日本の海運のほとんどすべてがそういう特例船であるというふうな事態になりましたと、恐らく原則と特例を入れかえてしまつてが、そういう特例船であるというふうな事態になりますと、どういう法改正がもう一度要るのではないかと、そういうふうに考えております。

○目黒今朝次郎君 どうも議論がかみ合わないね。だから私は、あなたが、法律第何条、法律第何条なんてやると、われわれも余りよくわからな

い。この図面で教えてくださいよ、この図面で。

それは目黒の言うことは違うと、法改正はあくまでも上だ。これはいま乗つている二十二、三人で修正なしにずっと続いていく、それから新しい船につきましては例外措置として、まあ十八名と十八名体制でやっていく。したがいまして、現在は原則の方が多くて例外はきわめて少ない数の船違ひありませんか。

○政府委員(鈴木登君) 下の方は実験船の執務体制を書いてあるのだろうと思いません。それはあくまで原則として残しておきまして、例外的に下の方の十八名の体制を、今度は現在時点として法制に書きこうと、あくまでもだから原則と例外と二頭立ての形になるわけでございます。

○目黒今朝次郎君 わかりやすく言えば、見えないかもしれないけれども、この現行の、上のコンテナ船二十六とかあるいは三十名とかというこの現行はそのまま変えないと、こういうこと。これを変えないなら法改正を提案する必要ないじゃないの、下が例外だと言うなら。例外なら例外ということで、違うんですか、わかりやすく説明してください。

いや、いろいろあるけれども、全般的に手直しして、結果論としてこれは残さなければ、七十条で残すけれども、これは七十二条の三で例外をしているんですよと、こういうことです。これは大臣どうですかね。私はちつとも無理を言つてないと思うんですがね。

○政府委員(鈴木登君) 実は、私は先生のおつしやるとおりだといふうに申し上げましたのは、具体的に法律でちよつと御説明申し上げますと、それは目黒の言うことは違うと、法改正はあくまでも上だ。これはいま乗つている二十二、三人で修正なしにずっと続いていく、それから新しい船につきましては例外措置として、まあ十八名と十八名体制でやっていく。したがいまして、現在は原則の方が多くて例外はきわめて少ない数の船違ひありませんか。

長、あなたはちよいちよい十八名体制と言つてみたり、あるいは中には基準何とか課長が十六名などて言つてみたり、どつちの体制に法改正の視点があるんですけど。これはわかりやすく言つてくれます。たしまして七十二条の三という新しい条文を、お手元にございますけれども、設けまして、「船舶の設備、甲板部及び機関部の部員で航海當直をする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關しては、これがいわゆる近代化船の特別な船についてはどういう意味でございます。そういう特別なものとして運輸大臣が指定するものについては、先ほど読みました七十条の規定による航海當直体制について別の定めをすることができるというふうに変えまして、あくまでも私どもはこの船員法及び――これは職員法体系でも同じでありますと、船員法におきまして、それから船員法におきましても、現

つと私持つていないですけれども、先生の御指摘の上方方は、三十数名でいま運航している船の設備を書いているのだろうと思います。

○政府委員(鈴木登君) 先生のお持ちの表はちょっと私持つていないですけれども、先生の御指摘の上方方は、三十数名でいま運航している船の執務体制を書いているのだろうと思います。

○目黒今朝次郎君 コンテナ船二十六名、タンカー三十名、下は十八名。

○政府委員(鈴木登君) 下の方は実験船の執務体制を書いてあるのだろうと思いません。それはあくまで原則として残しておきまして、例外的に下の方の十八名の体制を、今度は現在時点として法制に書きこうと、あくまでもだから原則と例外と二頭立ての形になるわけでございます。

○目黒今朝次郎君 わかりやすく言えば、見えないかもしれないけれども、この現行の、上のコンテナ船二十六とかあるいは三十名とかというこの現行はそのまま変えないと、こういうこと。これを変えないなら法改正を提案する必要ないじゃないの、下が例外だと言うなら。例外なら例外ということで、違うんですか、わかりやすく説明してください。

いや、いろいろあるけれども、全般的に手直しして、結果論としてこれは残さなければ、七十条で残すけれども、これは七十二条の三で例外をしているんですよと、こういうことです。これは大臣どうですかね。私はちつとも無理を言つてないと思うんですがね。

○政府委員(鈴木登君) 実は、私は先生のおつしやるとおりだといふうに申し上げましたのは、具体的に法律でちよつと御説明申し上げますと、それは目黒の言うことは違うと、法改正はあくまでも上だ。これはいま乗つている二十二、三人で修正なしにずっと続いていく、それから新しい船につきましては例外措置として、まあ十八名と十八名体制でやっていく。したがいまして、現在は原則の方が多くて例外はきわめて少ない数の船違ひありませんか。

○政府委員(鈴木登君)先生御指摘のとおりでござります。

実は先ほどからも申しあげておりますとおりに、いろいろとわが国を取り巻く海運情勢が変わつてまいりまして、このままほうつておけば日本の船が恐らくなくなるおそれもあるんじやないかというわれわれの、これはまあ官公労使ともでありますけれども、一つの危機意識を持ってございます。そこで、何とかせにやいかぬじやないかということでお、船舶の方も、幸いわが国の造船というのは世界一でござりますので、非常に技術革新も進んでおるし、したがいましてそれに応じて船員制度も改善しよう。

したがいまして、その船員制度の目的は、そういうふうにいわば船員の職場の確保をやると同時に、これは御指摘のとおりに二十数名あるいは三十数名ぐらい乗っている船が十八名になるとすれば、一船別には少なくなりますけれども、そういう船がグロースとしてふえればまた船員の労働の場の確保につながるのじやないかということ、それから近代化の職務体制の変更の内容は、いわゆる甲板の関係の者が機関の関係の者の仕事をする、あるいは逆の仕事をする、それから部員が船員の仕事をするというふうな感じで、今までのよろんな一つの部にこだわらずにもう少し高度な技術者としての船員の一つのモデルをつくつて、いろいろな意味で、非常に船員の社会的地位の向上にも役立つじやないかというような、そういう観点からこの船員制度の近代化を進めて、いるのでありまして、単に定員削減あるいは船の運航コストを下げるというだけの問題ではございません、そういうことによりまして恐らくだんだん労働条件の改善も図つてしまい得ると思ひますし、それから同時に船内の生活環境の方も、近代化委員会の方でもいろいろ議論されておりますけれども、私どもも別途いろいろ検討を進めておりますので、こういう機会に船員の職場の確保を図るところで、同時に船員の地位の向上を図らうというのがこの船員制度の近代化の目的でございます。

○日黒今朝次郎君 その職名の統合、変更とか、  
員会ということは後でまた議論するとして、この委  
員会というのは、定員削減とかコスト削減という  
だけを目的にしたものでなくて、海員全体の地位  
の向上なり、待遇改善、あるいはまた職域の拡大  
ということをあなたはよく言われますが、五年前  
におたくはどこにおつたか知らぬけれども、五年前  
に職域の拡大ということを言つておれば、もつ  
と日本の船員界は変わつたと思うんですよ。私は  
五年前にマルシップの問題、便宜船の問題をやつ  
たら、逃げて逃げて逃げの一手中で、船員局長はどう  
うにもこうにも資料を出さなかつた、マルシップ  
の。今回はすらすらとマルシップの資料を出して  
いますが、これは職域の拡大にうらはらの関係が  
あると思うから出していると思うんです。やっぱり  
職域の拡大、船員の待遇改善、社会的地位の向  
上、そういうものについて役割りをなすものだと  
いうことは再度確認します。

それでもう一つ、この近代化委員会の中でいわ  
ゆる海員組合の関係が出ておるんですが、私は、  
船通労といふ船舶通信労士組合ね、どのぐらいにな  
つてあるんだと言つたら、約半々ぐらいだといふ  
話もありましたが、どうだか実態を知りません。  
これは実態を教えてください。全日海と船通労の  
組織別分布状態がどうなのか、こういうことをま  
ず教えてもらつて、そういうものについては、いま  
ま国労、労労も大変な時代ですから、やはり全体  
の意見を幅広く聞くということも私は必要だと思  
うんですよ。その参加の仕方、あるいは話の仕方  
がどうかは、労使、労労関係ですから私は立ち入  
りません。立ち入りませんが、そういうことも含  
めて幅広い単位で検討すべきだという意見を持  
てるわけです。これもいかがですか。分布は後  
で教えてください。

○政府委員(鈴木登君) いま全日本の中の通信関  
係の組合員の数は、実はちょっとここに持ってきて  
おりませんのでわかりませんけれども、通信士  
労働組合、船通労の方は千六十二名となつております。恐らく全日海加盟の通信関係の方は三、四

千名だろうというふうに、これは実は具体的な数字でございませんけれども、三、四千名ぐらいだろうというふうな感じを持つております。私どもは、一応今までのこういう会議といいますのは、官公労使で編成しておりますいろいろの会議を通じてこういう法制度を整備してまいりております。その際、労といいう場合に、やはり一応一番大きな組織であります全日海を中心いろいろ御検討いただいておるわけでござりますけれども、もちろん船通労の方につきましても決して無視しております。おりませんで、十二分にそういう方々の御意見も尊重してまいりたいというふうに思います。

○日黒会朝次郎君 私は実情は知りませんからね。ただ、私のところにも、さよは時間がありませんから後でおたくの方に出してもいいですが、実験船の関係でいろいろな投書が来ているんですよ。私のところにいま。それはきのうもあなたがいみじくも言つた、賛成、反対ばらばらあることは否定しないと。ですから、ただやつぱり安全にかかわるこの船員制度近代化ですから、幅広く皆さんのお意見を聞くという度量と、かみ合わせはあってほしい。頭からボイコットして、おまえら決まつたからこれに従えと。はいそうですかと乗るばかりはしないんだね、これ。だから、そこがやっぱり、方法とかみ合わせ方は任せますから、そういうものについて十分配慮をしてほしい。配慮した後はどういうかつこうになるか、後で御相談願いたいと思う。

それから、船乗りにも船長協会とかいろいろな縦割りの職能別組織がありますね。労使を別にして、縦割りのいろんな業界があるんですが、この業界と近代化委員会の関係は、これは全然私はわからないので、どんな関係になつているか、諸問機関としていろんな職能的な意見を聞くとか、それを最終的に四者委員会で固めるにしても、そういう縦割りの専門的な団体といいますか、そういうふうな意見はどういうふうにこの近代化委員会とかみ合っているのか、教えてもらいたい、こう思っています。

○政府委員(鈴木登君) 先生御指摘のとおりに、從来から船舶職員の方は甲板部、機関部、通信部、事務部というふうに分かれておりますので、それぞれの団体の方もやはり分かれています。したがいまして、私どもは、こういう法律改正とかあるいは近代化を進める際に、個々別々の団体にいろいろと御意見を伺いに行つたあるいは説明に行つたりしております。これは自主的な問題でござりますので、じやいつどういう形で、ことじやなくて、担当課長やら私どもがそういう会議に出て説明をしたり御意見を聞いたりしております。ただ、形式的には船員制度近代化委員会の方にもそういう方の代表者に参加していただきておりますし、それからさらに海上安全船員教育審議会、これは運輸省の審議会でございますけれども、そういう審議会の席にもそういう代表者の方々に委員になつていただいております。労働委員会の方にも、これは数が限られておりますのでなかなか全代表者というわけにはまいりませんけれども、ときどき人事の入れかえなどをやりまして、できるだけ長い目で見た場合に公平に出席していくいただくよういろいろと配慮しております。

○日黒今朝次郎君 そうすると、いまままでそういう縦割り、まあさつきのは横割りだつたけれども、そういう縦割りの職能的専門的な意見も十分聞いて、やり方はいろいろあるにしても、最終的に四者で確認してやつてきたし、今後もそれをやつていく、そういう御意見ですな。

○政府委員(鈴木登君) おっしゃるとおりでござります。

○日黒今朝次郎君 それからもう一つは、いまあなたが今回第一ラウンドあるいは五年か十年に第二ラウンドと、こういう展望を述べたんですがね。そういう展望を考えると、この近代化委員会というのは、そういう意味ではすゞとその大改革を行つて、やはり日本の船員制度を労使とも含めて近代化したなど、ある程度終了宣言を、四者の皆さんがこれで終わりだらうということを確認され

までこの制度はずつと当分の間存続されるわけですか。

○政府委員(鈴木登君) ここまで非常にいい形で無事に進んでまいりましたのは、船員制度近代化委員会という官公労使の組織があつたからだと私は思います。この法律案の段階で御審議いただいたときも、その船員制度近代化委員会を公的な組織に格上げせいというふうな御要望がかなり強く出たわけござります。ただ、現在御存じのとおり行政機構改革の問題が非常に大きな政府の問題になつておりますし、そういう段階で行政組織をやさすということは、これは実はそういう方針に反することござりますので、なかなかわれわれの方もそういうわけにもまらないわけで、その点につきましては大方の御了解を得たわけあります。今後、しかしそういう御要望というのは私ども十二分に尊重してこれからやつてまいりなればなりませんので、近代化委員会という形で未来永劫に残つていくのか、あるいはさらに別のものといい形があるのかどうか、これはわれわれ宿題として与えられておりますので検討してまいりますけれども、そういう官公労使集団の場でこういう問題を議論していくというのは、もちろんわれわれの不变の姿勢でございますし、そういうことは今後ともそういう方針で貫いていきたいと思っております。

○目黒今朝次郎君 まあ出発は、余り先行きの答弁をしないでくださいよ、頭がこんがらかっちゃうから。結局、近代化委員会というのは、その性格上、第二次か第三次か知りませんが、その第一次第三次をやつて、近代化委員会の皆さんで満場一致もうこの辺が解散の時期だと、そういうふうに四者合意したときは解散になりますが、たとえば経営者側からもう要らないぞ、だから解散だよ、そういう一方的な食い逃げはしないんでしようねと。そこを歯止めをしておかないと、いわゆる船主の方が人減らしをやつたり何だりかんだりやつて。これ、都合よくないといおれは近代化委員会に出席しないと。そうすると運輸省の方も、ま

あ船主が出ないんだからといってまたするずる逃げてしまふ、そういう食い逃げの危険がありますから——私は人が悪いのですから、ですから食い逃げはないんでしょうかと、そういうことを確認するんですが、そなならそなだと、こう言つてもらえばいいんですよ。

○政府委員(鈴木登君) そういうことはございません。

○目黒今朝次郎君 ありませんね。

ところがこれは聞くところによると、この近代化委員会というのの経費はどこから出ているんですか。私が調べたところ、民間の方々が出していらっしゃるという話を聞いたんですが、それはこんな公開の席では私は聞いません。少なくとも日本海運界の大変なエートを占めている、この近代化委員会は、最初は実験船で始まりましたが、実験船で始まって近代化委員会に発展して、将来日本の海運界の大きな技術革新の位置づけをするという大事な委員会ですよ。だから臨調が何を——何をというと語弊があるけれども、臨調の時代であつても、やはり日本国民经济に絶対に必要なものは、私は勇気を持ってきつと、近代化委員会がいいのか、法的な裏づけをして、法的な予算をつけ、そしておたくの方から、これはいまは船員局長の私的機関ですな。これは私の機関ですから、あなたがかかるつやつて、おれは要らないと言つてしまえばこれはなくなつてしまふ。そんなこと

すけれども、そういう官公労使集団の場でこういう問題を議論していくというのは、もちろんわれわれの不变の姿勢でございますし、そういうことは今後ともそういう方針で貫いていきたいと思っております。

○目黒今朝次郎君 まあ出発は、余り先行きの答弁をしないでくださいよ、頭がこんがらかっちゃうから。結局、近代化委員会というのは、その性質上、第二次か第三次か知りませんが、その第一次第三次をやつて、近代化委員会の皆さんで満場一致もうこの辺が解散の時期だと、そういうふうに四者合意したときは解散になりますが、たとえば経営者側からもう要らないぞ、だから解散だよ、そういう一方的な食い逃げはしないんでしようねと。そこを歯止めをしておかないと、いわゆる船主の方が人減らしをやつたり何だりかんだりやつて。これ、都合よくないといおれは近代化委員会に出席しないと。そうすると運輸省の方も、ま

いるのは私はここだと思ひます。いろんなことがあります。ございまして、少なくとも私は、この現状の中では近代化委員会はぜひ残していく、これは方針として十分確立していると思いますが、これを一段階がこの場しかないんですよ、この法律全体を見渡すと、そこには多少金がかかるかも知れません。ですから私は、ここは多少金がかかるかも知れません。だから私は、ここは多少金がかかるかも知れません。これが大臣、どうですか。私は、やっぱりこれは政府委員ではちょっと答弁が無理だと思います。この法案全体で一番ネットになるのがこの近代化委員会です、私の見るところ。受け取った方はどうか知りませんが、やはり近代化委員会の位置づけというのが非常に大きなエートを持つてくる、こういうふうに考えますので、やはりこんな公開の席では私は聞いません。少なくとも日本の海運界の大変なエートを占めている、この近代化委員会は、最初は実験船で始まりました。が、実験船で始まって近代化委員会に発展して、将来日本の海運界の大きな技術革新の位置づけをするという大事な委員会ですよ。だから臨調が何を——何をというと語弊があるけれども、臨調の時代であつても、やはり日本国民经济に絶対に必要なものは、私は勇気を持ってきつと、近代化委員会がいいのか、法的な裏づけをして、法的な予算をつけ、そしておたくの方から、これはいまは船員局長の私的機関ですな。これは私の機関ですから、あなたがかかるつやつて、おれは要らないと言つてしまえばこれはなくなつてしまふ。そんなこと

すけれども、そういう官公労使集団の場でこういう問題を議論していくというのは、もちろんわれわれの不变の姿勢でございますし、そういうことは今後ともそういう方針で貫いていきたいと思っております。

○国務大臣(小坂徳三郎君) この近代化委員会は、私も非常に長い間の努力をしていただいて大変な効果があるものだと思っております。また、こうした四者ないし五者協議会といふものは、特に非常に重要な産業部門である海運の根幹の問題についてきわめて有効なものだと思っております。

いま局長も非常に苦惱しているのであります。が、これがきわめて有効に働いておるけれども、そのほかにも二つもいわゆる審議会があるもので、それからこれが名称を変えるか、あるいは中身を若手補強するかは別にして、やっぱり法的な機関として裏づけをしておいて、そして船員の皆さんにも安心をしてもららう、あるいは船主の皆さんにも責任を持つてもららう、行政も責任を持つてもららうということ、やっぱりこの法案の中でも少しも権威はないものじやないし、また場合によっては政府の、まあこれはちょっと形式論であります。政府の審議会といふものには、ある場合には組合の方あるいは他の方が参加しなくてはならない場合も往々

にあつたわけでございます。そんなようなことでございまして、少なくとも私は、この現状の中では近代化委員会はぜひ残していく、これは方針として十分確立していると思いますが、これを一段階がこの場しかないんですよ、この法律全体を見渡すと、そこには多少金がかかるかも知れません。ですから私は、ここは多少金がかかるかも知れません。これが大臣、どうですか。私は、やっぱりこれは政府委員ではちょっと答弁が無理だと思います。この法案全体で一番ネットになるのがこの近代化委員会です、私の見るところ。受け取った方はどうか知りませんが、やはり近代化委員会の位置づけというのが非常に大きなエートを持つてくる、こういうふうに考えますので、やはりこんな公開の席では私は聞いません。少なくとも日本の海運界の大変なエートを占めている、この近代化委員会は、最初は実験船で始まりました。が、実験船で始まって近代化委員会に発展して、将来日本の海運界の大きな技術革新の位置づけをするという大事な委員会ですよ。だから臨調が何を——何をというと語弊があるけれども、臨調の時代であつても、やはり日本国民经济に絶対に必要なものは、私は勇気を持ってきつと、近代化委員会がいいのか、法的な裏づけをして、法的な予算をつけ、そしておたくの方から、これはいまは船員局長の私的機関ですな。これは私の機関ですから、あなたがかかるつやつて、おれは要らないと言つてしまえばこれはなくなつてしまふ。そんなこと

すけれども、そういう官公労使集団の場でこういう問題を議論していくというのは、もちろんわれわれの不变の姿勢でございますし、そういうことは今後ともそういう方針で貫いていきたいと思っております。

○国務大臣(小坂徳三郎君) 委員のお考えは私も全く同感でございまして、十分に尊重してまいりたいと思っております。

○日黒今朝次郎君 それから船員局長、これはちょっとと参考までに教えてもらいたいんです。その近代化委員会に実験船を募集しますね。その募集する際に、船乗りの数を十八名体制に組合側がオーケーを言う、全日本海、船通労も含めて。そういう手形がないとその実験船の申請をしても書類段階でバアにされる、いわゆる除外される。そういう話が入っているんですが、そういうことがあるんですか。たとえばいま近代化委員会に申請をしてそういうことをしますね。近代化委員会に申請をする候補だ。まあ十募集すれば十一とか十三とか十五あるでしょう、候補者が。その候補者が書類申請をする際に十八名体制にオーケー、いわゆる海員の人員削減はオーケーですということを労使で協約化して、あるいは覚書を書いて、それを手形にして申請しないと窓口で受け付けられない、こういう話があるんです。どこどこの会社とは言いません。前の十四の申請のときもはねられたところはそういう原因ではねられたという、私は資料を持っているんですが、そういうことは現実にあるんですか。業界が勝手にやつておるんですか。

○政府委員(鈴木登君) いま先生の御指摘の点

は、恐らく近代化委員会の実験船として申請する

際に、何か十八名ということがある程度強制的に

会社の方から組合の方へといふんですか、会社の

乗組員の中に強制されておるというふうな感じの

御質問だと思いますけれども、私はいま初めてそ

のことは伺いました、実はこれはいろいろ問題は

ありますけれども、船員法上でも船員職員法上で

も、定員をどれくらい乗せるかはこれは労使の話

し合いに任されておりまして、一応実験は十八名

でやつてござりますけれども、じや運輸大臣の指

定を受けた近代化船が十八名でやるかどうかは、

これはまた別途労使間の話し合いの問題でござい

ますし、たとえば船の航路あるいは乗組員の状況

あるいは荷物の状況あるいは船の種類別その他そ

ういうことをいろいろ勘案して、労使の間でこれ

は十八名じやなくとも一人ふやそうとかいう場

合もありましようし、その辺は私ども労使の話し

合いに任しておるわけでございます。そういうこ

とは私ども聞いておりません。

○日黒今朝次郎君 それはおたくの方で事実を確

認していなければしようがありませんが、調査を

してください。その際に、五十四年から始められた利

子補給の制度——まあ私もおととしか、運輸委員

会で利子補給法を可決したんですけど、この利子補

給法の利子補給について、いま言ったことと関連

があるんですけど、十八名体制を前提条件として了

解しなければ利子補給を——まあとめると言った

つていまはないですから、利子補給の金を吸い

上げるとかなんとかということも船主の方から船

員の方によく言われる、そういう話もあるんです

がね。利子補給法の関係と近代化委員会の指定の

関係は全然話は別個だ、そんな利子補給法をわれ

われが審議して可決した覚えはない、私はそう思

っているんだが、私の考えが間違いなんでしょうね

か、船主が組合側に相談していることが間違いな

んでしようか。私は利子補給の法律はそんなもの

じゃない、こう思うんですが、いかがでしよう

か。

○政府委員(鈴木登君) 実は、利子補給法は海運

局の問題でございますので、私からお答えするの

は穩当じやないかもしませんけれども、利子補

給法もやはり国費を、税金をいわば船舶の建造の

際につぎ込むということでござりますので、かな

り厳しい条件をいろいろ課していると思います。

前近代的な船をつくるために非常に大事な国民の

税金をつぎ込むということは、これはやはり国家

としても耐えがたいことでござりますので、利子

補給をするについては、いわば船の近代化をはか

るようというふうな条件はこれはつけるのは当然だと思います。ただ、その条件と私ども現在

近代化船の条件をいろいろ船員制度近代化委員会

の方で検討してござりますけれども、その条件と

はあくまでも別のものでございます。たまたま実

際いろいろと船を個別にやつていて、その内容はここで全部一々、非

合もありましようし、その辺は私ども労使の話し合いでござります。そういうことは私ども聞いておりません。

○日黒今朝次郎君 あなたが直接担当じゃな

いと思いますが、そういうことがよく言われてい

ますから、あなたの答弁に従つて、おたくの内部の

意思統一も含めて、関係業界で混同しないよう

に指導してもらいたい、こう思うんですが、いかが

ですか。

○政府委員(鈴木登君) よく心得て指導してまい

りたいと存じます。

○日黒今朝次郎君 次は、船員法の十四条の四

で、航海当直の実施に関する事項は命令でこれを

定める、こういうふうに新しくなつておるんで

が、航海当直という関係はどんな仕事なんですか

か、素人の私でありますから教えてもらいたい

い、こう思うんですが。

○政府委員(鈴木登君) 実は、国の私どもの方で

は、法律的にどういうふうなのが航海当直だと、

航海当直のあり方というようなことを詳しく書い

てございません。ただ、今回のSTCW条約は、

いわば最初に大臣の提案理由の御説明の中にもございましたように、トリリー・キャニオン号を契機

に起つたわけでありますけれども、トリリー・キ

ャニオン号自体がかなり船長のいろいろ操船指揮

はこれで当然でございます。

○日黒今朝次郎君 すると、一部言われていると

ころをちょっとと私聞き逃したんですけど、いわゆる

一人免許がある者がおればあとは代行とか代務と

かといふことのようないいなんといふことです。

ではないと。三人が必要な場合は三人、五人が必

要な場合は五人、航海当直は免許を持っている者

がじかに仕事につく、こういふことでいいですね。

○政府委員(鈴木登君) 先生の御質問は、いわゆる免状と言われるのはいわゆる海技免状で、海

技免状を持っているのは職員だけでございまし

て、部員は海技免状を持ってございませんけれども

も、いわゆる海技免状を持つている者だけにその航海当直をさせるべきだ、海技免状を持つていない者に航海当直をさせるのは船の安全運航上おかしいじやないかという御指摘だろと思ひますけれども、実はSTCW条約の方も、当直に立つ者は職員でなくちやいけないというようなことは言つております。先生のような御趣旨は実はカナダの方が提案いたしまして、船橋に常時職員が一名、少なくとも一名航海当直として置くべきだというふうなカナダ側の提案もあったやに聞いておりますけれども、それは実は否決されましても、STCW条約では、職員だけじゃなくて部員でも当直に立てるという前提に立つておると私ども理解しています。現に、私ども、当直の体制は明治以来ずっとやつておりますけれども、やはり部員も当直に立つておるのであります。これはやつぱり一つの船の特性といいますか、船というものは少數の者が運命共同体的に常に一つの中におりまして、職員は休んでおりましても、いろいろと上と下、デッキとその下の休憩室というような感じになつております。そこで、一たん緩急あるときにはすぐ職員がそこに行つて手助けをしたり、あるいは自分で直接考へましても、いろいろ海技免状を持つている者が部員を指揮、監督しながらその部員に当直に立せるというのは従来からとつておる方式でござります。したがいまして、私どもは必ずしも海技免状を持つている者だけが当直に立たなきやいけないというような体制はとつていいわけでござります。

○日高今朝次郎君 海員組合の皆さんと、これはだれだ、労働基準課長か、十一月二十二日、一問一答でやつている書類があるんですけど、そこを見てもちよつとあいまいなものでしたからお伺いしたんですが、そうすると、簡単に言うと、条約で

は提案されたけれども否決になつたと。この課長の話によると、それは条約の問題でなくて国内体制の問題だ、こういう表現を使つています。課長さん、ここにいますか。国内体制問題だ、こういう表現を使つていますから、国内体制の問題とは、条約に関係なく、わが国の海運業界の指導方針がどうだということを決める事だと、こう私は善意に理解したんです、答弁のこれを見て。

そうすると、いまあなたが、資格を持っている職員が部員を使つてやることはある、職員が全部立つということは言つていらない、そういう趣旨なんですが、これは海上保安庁、どうなんですか。

これは自動車の免許証にたとえるのもおかしいんですが、免許証持つておる人さえおれば無免許でハンドル持つてもいい、そこまでは極端でなくとも、海難防止という条約の精神から見れば、航海当直ぐらいいきちつと免許持つておる者が当直に当たるということが、やつぱりこれは海上航行の安全上からも私は大変必要なことじやなからうかなと、こう思つたんですが、たとえばきのう私、局長に陸上の話をしたら、陸上と海上は違うと言われたけれども、陸上と海上は違うけれども、電車とか新幹線の先頭に立つて乗つていては、やつぱり資格持つた者が乗つていてる以上は、二人乗ろうと三人乗ろうと資格を持つた者。たとえ検査長が乗ろうと業務上の責任は問われるんですよ。信号無視したら信号無視、あるいは業務上サボつたらサボつたと、事故が起きた段階では、ですから、車両の先頭に乗る者はやつぱり一つの資格を持つておるんですよ。資格を持たなければ乗せてはならない、資格のない者は乗つてはならない、そういうのが前提ですが、海上輸送の安全の立場といふことから見ると、航海当直というのはそういう事故防止、海難防止に対してもやつぱり一定の業務上の責任を持つておるんじやう。これは刑法上どういう――そこまで調べなかつたんですが、これは刑法上どういう責任を持つておるんですか、これは刑法上どういう責任を負ふべきか。いまおたくは、業務上過失致死罪を職員と部員との関係から言つた場合には、職員と部員との関係はなくなると思う

死罪といふものに問われることになるんじやないかなど私は推論するんですが、事故が起きた場合には、代務に立つた部員は刑法上の業務上過失致死罪には問われないんですか、問われるんですか。死罪には問われないんですか、問われるんですか。したがいまして、戒の対象になつております。したがいまして、だ、そう思つたんですが、いかがですか。

○政府委員(鈴木登君) 部員の航行の責任につきましては、海難審判でも、船舶職員以外の者は懲罰の対象になつております。

すべての責任は船の場合ほとんど船長でありますけれども、特定の場合は船舶職員も責任をとる。けれども、部員の方は責任をとる必要がないといふ形になつております。

○日高今朝次郎君 そうすると、大分海上の方は緩和されていますね。陸上ならとても考えられぬ。助手が乗つておつて、助手が事故を起こした際に――この前、酒飲み運転で大分やられていましたけれども、助手が乗つておつて事故を起こした場合に、助手も一緒にこれですよ、どうぞいらっしゃい刑務所へと。それは大分海上の方は幸せとうのか、これはね。

じゃ、もう一回突っ込んで、今度の船員法の改正で、私は、部員と職員の差別をなくす、あるいは機関士、甲板員、いわゆるわれわれで言う総裁

は機関士、甲板員、いわゆるわれわれで言う総裁の業務でなくして、新幹線も運転すればディーゼルカーも運転する、一人の運転士が二つも三つも

仕事を持つ、そういうのはやつぱり技術の近代化で国鉄にもあるんですね、陸上部門にも。それ

つけておく必要はないんじやないかというのも、これは一つの最近の近代化委員会の議論でもなされておりまして、甲板、機関の区別を取り払うと同時に、部員と職員の区別を取り払うこと、近代化のための一つの目的なんだということで議論されております。

その点で、いろいろと私ども考えておりますのは、これは法制的にもとつておりますけれども、部員の中でも非常に優秀な方は、今後運航士としての登用の道を開きまして、その運航士は、今まで

は、これは法制的にもとつておりますけれども、うふうな形をやつております。したがいまして、こ

ういうすべての部員がほとんど船舶職員としての法律改正で新しく船舶職員として規定するといふことです。

職員と部員との区別がなくなつてくる時代も、これも十年先か二十年先かわかりませんけれども、

いすれはそういう時代も来るのではなかろうかと。そういうふうになりますと、先生の御指摘のような、すべてがもう有資格者が船に乗るというような形になつてこようかと思いますけれども、現在のところはまだそこまで進むのは早いと思ひます。

○日黒今朝次郎君 いや、まあ立たせないのかと言ふと、立たせないと、別な面から見ると、部員は優秀で職員と余り違ひがない。それなら、そのこと、そういう身分と言つては変だけれども、職員とか部員とかいうのをきちつとなくして、そうして航海日直に立てるという条件整備をしてやるもの——ただ、任務をどうつける、仕事の割り振りをどうするかということは労働条件のかかわりがありますから、十分な団体交渉で、無理のないようにお互いに配置配置を考えが否決されたとしても、日本の海運が世界に誇る海運だと言ふならば、事故防止絶対優先ということで、資格を持つた者をやっぱり航海日直に乗せることで、そのため部員と職員の解消ができるといふことなら一挙両得しやありませんか。そういうことは、たてまえとしては、全員が有資格者を立てるということをやはり前向きに追求していくための施策を進めていくことが航海の安全には必要だと、こう思ふんですがね。このくらいは、やっぱり一時間もしゃべるんだから、あなたの言うことはわかりましたというぐらに、一つぐらい取つてくださいよ。何のために延々として二時間もあなた、かま乗りの私がしゃべつていてるかと。そういうことですから、この辺はどうですか、両方に待遇改善になるんですねから。待遇改善になつて、海上保安庁からも喜ばれることは、やっぱり歓喜を前に回すということです、ひとつ本當は大臣から欲しいんだけれども、局長どうですか。

○政府委員(鈴木登君) 先生のおっしゃるところでもございまして、実は私ども部員の職員化とい

う方向に今後どんどん進めていくべきだらう。部員の方にも海技免状を持つていただきまして、そして責任を持つた形で、いわゆる職員から指示されると、職員から指導されるとかあるいは監督されるという立場でなくつて、部員独自の立場で職員になつて当直に立つというふうな形がやはり一番正常な形だと思います。そういう方向に今後とも進めていきたい。そういう一つの芽として、今度運航士の制度もそういう考え方で法律に規定したのだとうふうに考えておりますので、先生のおっしゃるとおりの方向に持つていただきたいと思います。

○日黒今朝次郎君 時間がだんだん迫っていますから……。

それからもう一つは、今回の二級海技の関係と別表の関係とか、いろいろあるんですが、それはまだ時間がありますからほかの先生に譲りますけれども、私はマルシップの関係をすいとん長くやつておつたのですが、今回の条約では、旗国主義でマルシップ問題が解決の方向になるのですが、これは、この条約を承認すると当然マルシップという問題はなくなる。時間がないから理屈はいろいろ言いませんが、結果的に、いままで私がこれまでマルシップ問題、便宜船問題をやつて五五年間、マルシップ問題をやつてきたんですが、それがやはり現実的には解消するところ、こういうふうに基本的に考えていいですか。

○政府委員(鈴木登君) 実は今度のSTCW条約は、いわゆる法適用に旗国主義という制度を採用してございまして、日本の旗を立てておる船にはすべて日本の法律を適用せよといふらになつております。先生御指摘のいわゆるマルシップ、日本本人の所有ではあるけれども外国に貸してしまつた船、これは実は現在のところ船舶職員法の適用がないわけでござりますけれども、今回、条約に従いまして、こういう船にも船舶職員法を適用しないでござりますけれども、五十三年の六月にまとめてござりますけれども、五十六年の十一月にまとめたものと五十六年の十一月にまとめたものと二つござります。それで、五十三年の時点での数字を申上げますと、これはあくまでも私ども船員行

うとして、従来のような形での、いわゆる非常に質の悪い船舶の職員が大部分乗つておつて、そのために事故も起きたというような事態は今回かなり避け得ると思います。

ただ、マルシップといいますのは、いろいろと国際競争の中で非常に自然発生的に、潤滑油的と申しますか、生まれてきた船でございますので、そういう船に船舶職員法を適用することになれば、即刻そのままマルシップが全部ゼロになるかどうかというようなことは、これはいわゆる海運界における商慣習の問題でございますので、私どもは一概に、職員法を適用するから全部マルシップがなくなるだらうとかいうことは、確信する

とは非常にむずかしいございます。だんだんだんだん恐らくこういうマルシップの形態といふのが少なくなるだらうという感じはいたします。それは、一つは日本船に戻るのと、それからもう一つは、いわゆる便宜船の方に流れていくところ、これは私のあくまでも個人的な見通しでございますけれども、マルシップに残るもの、あるいは純粹の日本船に戻るもの、それから便宜船あるいは純粹の外國船に行つてしまふもの、こういうふうに分化されていくのではないかうかというのが、これは私のあくまでも個人的な見通しでございますけれども、マルシップに残ることはそれなりの——ただ、ここで約五百四百四十五人の外國人が乗つておるんですから、この条約の批准を機会に、やっぱりあなたが再三再四船員の職域の拡大ということを言つておるんですから、これは大臣、貿易摩擦の関係でいろいろ大変かもしませんが、やはりこういう国際条約を批准する際には、思い切つて従来の悪慣習をなくすという意味を含めて、この移行期間が三年がいいのか一年がいいのか、それは私も若干技術的に検討しませんからまだ不十分な点がありますが、これは商行為ですから通産省とも関係があるだらうし、労働省とも関係があるだらうし、できるだけ早い機会に日本船員の職域の拡大という大義名分に適合するような、だらだらしては困りますから、二年とか三年とかというふうに期限を切つてこのマルシップ関係を解消して、便宜船に食い逃げするな

字でございます。それによればわれわれの方でチェックしている数

人、そのうち日本人が三百十一人、外国人が一千五百九十七人という数字でございます。それに対しまして一番最新の、五十六年の十一月、去年の十一月の数字は、隻数は三百十四隻、倍余りにふえてございます。それから乗組員数もしたがいまして七千七十二人にふえてございます。そのうち日本人は千六百七十四名、外国人は五千三百九十八名ということで、日本人の比率が非常にふえております。これはやはり、自分で申しては何でござりますけれども、私どもがいろいろとござりますけれども、私どもがいろいろとできるだけ船舶の安全のために優秀な日本人船員を乗せなさいというふうな行政指導をした結果、これだけ日本人の比率がふえてきたのだろうというふうに思つております。

○日黒今朝次郎君 いまの数字、なかなかつかめなかつた数字が出ましてそれなりに理解するんですが、日本人船員が五十三年は一五%、五十六年は二五%、一〇%程度日本人があえているということはそれなりの——ただ、ここで約五百四百四十五人の外國人が乗つておるんですから、この条約の批准を機会に、やっぱりあなたが再三再四船員の職域の拡大ということを言つておるんですから、これは大臣、貿易摩擦の関係でいろいろ大変かもしませんが、やはりこういう国際条約を批准する際には、思い切つて従来の悪慣習をなくすという意味を含めて、この移行期間が三年がいいのか一年がいいのか、それは私も若干技術的に検討しませんからまだ不十分な点がありますが、これは商行為ですから通産省とも関係があるだらうし、労働省とも関係があるだらうし、できるだけ早い機会に日本船員の職域の拡大という大義名分に適合するような、だらだらしては困りますから、二年とか三年とかというふうに期限を切つてこのマルシップ関係を解消して、便宜船に食い逃げするな

いふことは指導しないで、業界にも御理解願つて、早い機会にこの問題を解消するというふうござります。それで、五十三年の時点での数字を申し上げますと、これはあくまでも私ども船員行

に、便宜的な計画で努力をしてもらいたい、関係方面に大臣の政治力をもつて解決に努力してもらいたいと、こう大臣に、この点は大臣の政治力を買うしかない、こう思ふんですが、大臣いかがですか。

○政府委員(鈴木登君) もよと私から事務的な点を先にお答えさせていただきたいと思いますけれども、実はわれわれの方もこのマルシップについてはどういうふうな法適用をして、こうかということをずいぶん考えていろいろ検討している最中でございます。条約の方は、いま申し上げましたように、マルシップにも全部船舶職員法を適用しろというふうになつてござります、船員法も適用せよというふうになつてございますけれども、別途そのまま一〇〇%即刻条約を適用するということになりますと、またこれは、特にマルシップの船会社は非常に零細な船会社が多くございまして、それから船も、先ほど御紹介しましたように三百隻余りというふうなかなり大きなウエートを占めておりますし、これはまた日本のいわゆる物資輸送の中で潤滑油的なかなり大きな機能を果たしてございますので、その辺も考慮しながら、一度、どういう形で、条約に違反しないで、条約に適合した上で、しかも何らかのスムーズな形での適用というものをひとつ検討してみたいといふ形でやつております。いま先生の御指摘のところにより、大臣の御指示もいただきながら、今後業界の方ともよく話しく合つて新しい方向にひとつ進めてまいりたいというふうに考えております。

○國務大臣(小坂徳三郎君) ただいま局長から御答弁申し上げたことが筋道であると思います。

○目黒今朝次郎君 局長、中小企業のことはわからぬわけではありませんが、私もすいぶん、このマルシップの日本人船員が、いろいろな事故が起きて、船員保険がかけられないために、いわゆる何といいますかな、事故で亡くなつても金は一錢ももらえない、けがをしても金を一錢もも

らわない。何回か私は予算委員会でも社労でもこの運輸委員会でも、このマルシップに乗つてている日本人船員の惨めさ、慘めさを越えて貢献された。私は直ちに移行することは物理的に大変だとおもも横浜地裁で裁判をやつているわね。ですから、私は直ちに移行することは物理的に大変だとおもも横浜地裁で裁判をやつているわね。でも思つけれども、やつぱりこの条約が発効し、このままも横浜地裁で裁判をやつしているわね。でも思つけれども、やつぱりこの条約が発効した段階には、少しき提案されている問題が発効した段階には、少なくとも船員保険法だけは同時に発足適用する。そういうそこに働くおる労働者の命と暮らし、だけはやつぱり国際条約に従つて守つてやるということが私は必要だ。こう思うのですから、いろいろな物理的な移行は若干任せるとしても、乗つている皆さんの命と暮らしだけは守つてもらいたい。できれば、現在裁判中の問題等についても、船主なり会社と話して、円満話し合いがつくよう、これまたこれを機会に行政指導してもらう。それから、労働省もこれを機会に、まあ、あなたの方は人権を守るというのは本命だから、運輸省とよく話し合つて、強制保険の船員保険が適用になるように、やはり最大の力で努力して効果を発揮してもらおうということを大臣と労働省から見しようか。

それから、労働省もこれを機会に、まあ、あなたの方は人権を守るというのは本命だから、運輸省とよく話し合つて、強制保険の船員保険が適用になるように、やはり最大の力で努力して効果を発揮してもらおうということを大臣と労働省から見ようか。

○國務大臣(小坂徳三郎君) マルシップに乗つておられる日本人の船員の方々が、やはりこうした機構の中で不當なというか、きわめて惨めであるという委員の御発言、全く私もそのとおりだと思いまして、この改善をするために、運輸省といつしましても、積極的に今後関係各省とも連絡をいたしまして事態の改善を図つてしまいたいというふうに思つております。

○國務大臣(小坂徳三郎君) ただいま局長から御答弁申し上げたことが筋道であると思います。

○目黒今朝次郎君 局長、中小企業のことはわからぬわけではありませんが、私もすいぶん、このマルシップの日本人船員が、いろいろな事故が起きて、船員保険がかけられないために、いわゆる何といいますかな、事故で亡くなつても金は一錢ももらえない、けがをしても金を一錢もも

の関係の調整を図るためにいろいろ協議をし、適切にいままでも措置をとつてきたと思います。この件、船員法でございますので、一に運輸省のお決めになることでございますが、私ども従来の経験からまして、運輸省の方で適切な御措置をとられることと期待いたしております。

○目黒今朝次郎君 あと一分しかないから、最後に、二級海技士の受験年齢を二十歳から十八歳、これはちょっと私は、十八歳というものは若くていいんですねが、いろいろ聞いてみたら、今までの経過の中で、電波高等学校が現在は電波高専となつておりまして、この電波高専を卒業するのが二十歳だそうです。この試験は将来は国際航海の通信士になる資格があるんだと。こうなると、若い者に希望を持たせるのも結構だけれども、現実に余りそういう年齢を下げるところについてメリットがないというのなら、やつぱり高専を終わる二十歳という現行で十分ではないのか。むしろ現実に対応できるのではないか。何か船員局長、余り勇み足して、あっちもこっちも手がけないと何かあなたの点数が下がると思つて手がけたつもりではないでしょけれども、やつぱり教育体系があるものは教育体系に順応する二十歳でいいんじゃないですか。特別に変える必要はないんじゃないかな、こう思ふんですが、いかがであります。

○政府委員(鈴木登君) 船舶職員法の三十二年の附則というの第六項というのがございまして、それからもう一つは三十八年の附則の第三項というのがございます。ここで十八歳におろされてしまうのがございます。これも附則といいましても法律でございますので、この附則から本則に上げるということです。

○目黒今朝次郎君 経緯はわかりましたから、なによと教えて。

○政府委員(鈴木登君) 船舶職員法の三十二年の附則というの第六項というのがございまして、それからもう一つは三十八年の附則の第三項というのがございます。ここで十八歳におろされてしまうのがございます。これも附則といいましても法律でございますので、この附則から本則に上げるということです。

○委員長(桑名義治君) 経緯はわかりましたから、なによとお検討してみます。

○目黒今朝次郎君 本日の質疑はこの程度とし、これにて散会いたします。

○委員長(桑名義治君) 本日の質疑はこの程度とし、これにて散会いたします。

四月八日本委員会に左の案件が付託された。  
(予備審査のための付託は三月十九日)

一、船員法及び船舶職員法の一部を改正する法律案

一、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

一、常磐沿線の輸送力増強に関する請願(第二四五九号)

第一二七〇四号 昭和五十七年三月三十日受理		公共輸送確保に関する請願
一、常磐沿線の輸送力増強に関する請願(第一二七〇四号)(第二五七九号)(第二五八八号)		請願者 高知市長浜五、八七二一ノ一 永
一、地方公共交通の確保に関する請願(第一二六〇九号)		紹介議員 茂木 外四十名
一、身体障害者に対する運輸行政に関する請願(第一二六三三号)		この請願の趣旨は、第三九三号と同じである。
一、常磐沿線の輸送力増強に関する請願(第一二六三七号)		紹介議員 鶴岡 洋君
一、東北新幹線盛岡以北の早期着工に関する請願(第一二七〇四号)		この請願の趣旨は、第三九三号と同じである。
一、身体障害者に対する運輸行政に関する請願(第一二七一八号)(第一二七八九号)(第一二七九〇号)		紹介議員 岩動 道行君
一、公共輸送確保に関する請願(第一二八〇五号)		請願者 岩手県盛岡市内丸一〇ノ一 岩手県議会内 高橋清孝
第一二五四九号 昭和五十七年三月二十六日受理		この請願の趣旨は、第三九三号と同じである。
常磐沿線の輸送力増強に関する請願		紹介議員 木村 膳男君
請願者 千葉県我孫子市台田一ノ七ノ三五		近年、地方における公共交通事業は、社会的経済的変動による輸送需要の低下等により、その經營が悪化しており、更に過疎地域を多く抱えた地方自治体の財政負担を強いるものとなっている。よつて、地方の実情を十分認識し、地方の公共交通が地域社会の維持並びに関係住民の生活に密着した足としての機能を確保するため、早急に次の措置を講ずるよう強く要望する。
第一二五六七号 昭和五十七年三月二十六日受理		一、地方の公共交通優先の交通体系を確立すること。
公共輸送確保に関する請願		二、地方の公共交通の維持に必要な現行助成制度を改善するとともに、国の分担率を引き上げること。
請願者 埼玉県和光市白子一ノ一九ノ一五		三、第三種生活路線運行費補助を継続すること。
紹介議員 川村 清一君		第一二七二八号 昭和五十七年三月三十一日受理
この請願の趣旨は、第三九三号と同じである。		身体障害者に対する運輸行政に関する請願
第一二五七九号 昭和五十七年三月二十七日受理		紹介議員 宮本 顯治君
常磐沿線の輸送力増強に関する請願		この請願の趣旨は、第九六〇号と同じである。
請願者 千葉県流山市南八九ノ三 岡田正 稔 外十名		第一二七八九号 昭和五十七年三月三十一日受理
紹介議員 鶴岡 洋君		身体障害者に対する運輸行政に関する請願
この請願の趣旨は、第三九三号と同じである。		紹介議員 熊谷太三郎君
第一二五八八号 昭和五十七年三月二十九日受理		この請願の趣旨は、第九六〇号と同じである。
常磐沿線の輸送力増強に関する請願		紹介議員 中村 太郎君
請願者 千葉県流山市谷二六〇ノ一 小谷		この請願の趣旨は、第九六〇号と同じである。
紹介議員 鶴岡 洋君		第一二七九〇号 昭和五十七年三月三十一日受理
この請願の趣旨は、第三九三号と同じである。		身体障害者に対する運輸行政に関する請願
第一二六三七号 昭和五十七年三月三十日受理		請願者 福井市砂子坂町一四ノ七ノ一 鈴木範夫
常磐沿線の輸送力増強に関する請願		この請願の趣旨は、第九六〇号と同じである。
請願者 千葉県流山市駒木五四一ノ一		紹介議員 北村晃一
紹介議員 鶴岡 洋君		この請願の趣旨は、第九六〇号と同じである。
第一二八〇五号 昭和五十七年四月一日受理		紹介議員 立石義人 外十名
常磐沿線の輸送力増強に関する請願		この請願の趣旨は、第三九三号と同じである。
請願者 千葉県流山市上神内川一、二五大村莊		紹介議員 中村 太郎君
紹介議員 鶴岡 洋君		この請願の趣旨は、第九六〇号と同じである。
第一二八〇五号 昭和五十七年四月一日受理		紹介議員 立石義人 外十名
常磐沿線の輸送力増強に関する請願		この請願の趣旨は、第三九三号と同じである。
請願者 千葉県流山市谷二六〇ノ一 小谷		紹介議員 中村 太郎君
紹介議員 鶴岡 洋君		この請願の趣旨は、第三九三号と同じである。

昭和五十七年五月四日印刷

昭和五十七年五月六日發行

參議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局