

第百二十九回国
参議院運輸委員會會議錄第五号

平成六年六月七日(火曜日)
午後零時十分開会

出席者は左のとおり。

委員長 和田 教美君
理事 松浦 孝治君
堀 利和君
泉 信也君
矢原 秀男君

委員

伊江 朝雄君
鹿熊 安正君
河本 三郎君
二木 秀夫君
山崎 正昭君
山崎 篤君
喜岡 淳君
櫻井 規順君
淵上 貞雄君
林 寛子君
山田 勇君
高崎 裕子君
下村 泰君

国務大臣

運輸大臣 二見 伸明君

政府委員

運輸政務次官 星野 行男君

運輸大臣官房長 黒野 匡彦君

運輸大臣官房総務審議官 和田 義文君

兼貨物流通本部 長 豊田 実君

運輸省運輸政策 局長 秦野 裕君

運輸省鉄道局長

説明員

事務局側

常任委員会専門員

厚生省社会・援護局更生課長 富岡 悟君
労働省職業安定局高齢・障害者対策部障害者雇用対策課長 太田 俊明君

本日の会議に付した案件

○船員法の一部を改正する法律案(内閣提出)

○国際会議等の誘致の促進及び開催の円滑化等による国際観光の振興に関する法律案(内閣提出)

○特定都市鉄道整備促進特別措置法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○航空法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(和田教美君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

船員法の一部を改正する法律案及び国際会議等の誘致の促進及び開催の円滑化等による国際観光の振興に関する法律案の両案を便宜一括して議題といたします。

両案の趣旨説明は既に聴取いたしておりますので、これより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言願います。

○河本三郎君 自民党の河本です。

きょうは船員法の一部改正とコンベンション法について質疑を行わせていただきます。

まず、その二法案の審議に入る前に、海上保安庁は来ていただいておりますか。

冒頭ですが、北朝鮮、朝鮮民主主義人民共和国の核の疑惑についてにわかに大問題となつてきております。そこで、海上保安庁としては、北朝鮮に対して経済制裁というものが万が一とられた場合、どのように現行の法律のもとで対応できるのか。一年間に約八十便ほど北朝鮮からマツタケや繊維製品が入ってきているとお聞きをしておりまして、そういう場合に経済制裁の一つとして日本への乗り入れ拒否ができるのか。それから、商船、船舶の種類、数は把握しているのか、船名についてはどのように把握をしているのか、船名については、入港は阻止できるのか。

この三点について海上保安庁のお立場をお聞かせいただきたいと思います。

○政府委員(井山嗣夫君) 先生今御質問の、北朝鮮に対する経済制裁があつた場合にどうするかという問題でございしますが、今国際連合におきまして、あるいは関係国におきましていような協議がなされております。また、対話を通じて解決しようという動きもあるわけでございます。ちよつと具体的な今私どもがどうするかというところにつきましてはお許しをいただきたいと思います。

一般的に海上保安庁は常日ごろから日本の沿岸のいわゆる警備といひますか、監視、取り締まりをやっております。それから、港内におきましては、法令違反とかがあつた船舶の立入検査などをしていまして、情報をつかんだりあるいは違法なものがあれば刑罰を適用するという仕事を現在やっております。

るわけでございます。

したがいまして、経済制裁の内容が今わかりませんのですけれども、仮に貿易関係を制限するとかという法令がありましてそれに罰則がつくというふうなことになるかと、私どもがそれをいけば摘発すると言つたら言葉がきついかもしれませんが、そのための立入検査を強化する、あるいは沖合における監視、取り締まりを強化する、こういうふうなことで対応することになるだろうと思ひます。

それから、今おつしやつた何隻来ているかというところで、今ちよつと手元に細かい数字を持っておりませんが、一応私どもはその船舶国、その船がどの国の国籍を持っているかという統計をとっておりますので、それは北朝鮮の国籍を持つてくる船舶が何隻来ているかというのは調べればすぐわかると思ひます。

ただ、そのほかに、先生がおつしやつた貿易に従事している船舶は北朝鮮船舶じゃなくて日本船舶を持つた船舶もあります。それからパナマ、ホンジュラスとかいろいろな国の船が入りますので、そこまで全部広げた場合の対象隻数というのが今確実に把握できるかわかりませんが、それもやりようによつては把握できると思ひます。

というふうなことでございまして、私どもも、仮にそういう事態になりましたら全国的な動員態勢をとります。これに適切に対応していこうというところで、今いろいろ検討しているところでございます。

○河本三郎君 航空機についてもちよつと教えてほしいんですけれども。

○政府委員(和田義文君) お答え申し上げます。考え方といひましては海上保安庁のケースと同じでございまして、北朝鮮に対します経済制裁について国連安保理でまだ具体的には内容が議論

されておられませんで、また依然として対話を通じて解決の努力が放棄されたわけでもない現段階におきましては、その内容について予断を持ってお答えするのは難しいわけでございますけれども、いずれにしても、安保理で何らかの措置が決定されました場合には、憲法の範囲内で責任ある対応をとりたい、こういうふうに思っております。

○河本三郎君 ありがとうございます。

それでは、船員法の改正についてお聞かせをいただきたいと思ひます。

今回の改正案では、外航船について平成七年四月から、内航小型船について平成九年四月から週四十時間労働制を実施するということが、この四十時間労働制を実現する必要性と背景についてお聞かせいただきたいと思ひます。

○政府委員(高橋伸和君) お答えいたします。

週平均四十時間制の実現と申しますのは、船員にとりまして豊かでゆとりのある生活を実現いたしますとともに、魅力ある職場づくりを進めるためにも必要でございます。特に昨今、若年労働力の確保が問題になっておりますが、この点においても極めて重要なものと考えております。欧米先進諸国を見ても、一般に週四十時間労働制を前提といたします完全週休二日制が既に定着しております。さらに、年間総労働時間についても二千時間以内、特にドイツ、フランスにおいては千八百時間以内ということになっておりますことから、労働時間の短縮問題というのは国際的にも調和のとれた競争条件の形成を図っていくということからも必要であるわけでございます。

以上のような観点から、平成四年の六月に生活大五カ年計画が閣議決定を見ておりますが、この中におきまして、平成八年度までに大部分の業種において週四十時間労働制を実現するということが、それから年間総労働時間千八百時間の達成、これを目標とするということとされております。このような状況の中で、陸上の労働者につきましては本年の四月より既に週四十時間制へ移行しておるところでございます。

船員につきましても、早期に週平均四十時間労働制の実現を図っていくという必要があると考えております。

○河本三郎君 外航の船員については、場合によっては数カ月にも及ぶ長期の航海となりますので、週休二日制といつてもなかなか対応が難しい面があると思ひます。

船員についての週四十時間の実現はどのような方法により達成できるのか、また現状から見て外航船について来年の四月からの週四十時間制への移行は問題ないのか、その辺の状況を教えてください。

○政府委員(高橋伸和君) ただいま先生御指摘のとおり、外航船に見られますように、長期の連続航海というのが労働形態として定着しておるわけでございます。このために、船員法特有の労働保護を図る仕組みができておるわけでございます。すなわち、連続航海によりまして休日をとることができなかった場合には、これを他日補償するという仕組みがございます。他日一定の期間、これを基準労働期間と申しておりますけれども、この一定の基準労働期間の中に別途休日と付与する、こういうことによりまして平均として週四十時間労働制を達成するという仕組みになっておるわけでございます。

ちなみに、外航船につきましては、この一定の期間というものは一年間とされておるわけでございます。一年間の中におきまして週平均四十時間制を達成する、こういう仕組みになっておるわけでございます。

外航船についての週平均四十時間労働制への移行が可能かという点でございますが、外航船のほとんどはいわゆる組織船、労働組合に加入しておる船舶が多々ございまして、これらについては既に週平均四十時間労働制の労働協約が整備されておるという状況でございます。この点からいいますと、外航船については特段の支障はないものと認識いたしております。

○河本三郎君 労働時間につきましては、ドイツ、

フランスは現在既に千八百時間以内、そういうことが達成されているということでございますが、時短の先進国でありますドイツなどは、東西のドイツが統一をされたということもありまして、現在は反時短、時短に反対をする、こういう声も随分上がっております。

これは現在、公務員だけの話のようではございますが、フォルクスワーゲンなどの産業についても、いやもって労働力、生産力を上げて国際的にも競争ができる体制をつくっていかねばいけないという声もありますので、承知をさせていただきます。

次に、外航海運についてお尋ねをいたします。昭和六十年以降の大幅な円高の進展に伴って日本籍船の競争力が低下したために、厳しい経営を余儀なくされております。さらに、その後円高が進みまして、景気の低迷もまだ改善の兆しがはっきりしていない状況が続いております。このようなもとで外航海運はますます苦しい経営状況となっておりますが、その実態についてお聞かせをいただきたいと思ひます。

○政府委員(尾松伸正君) 外航海運の状況でございますが、先生御指摘のとおり、最近の急激な円高、そして経済不況の中で、外航海運の企業の経営は非常に厳しい状態に置かれております。最近の外航海運大手五社の決算を見ましても、それは如実にあらわれております。大幅な減収減益という状況でございます。配当をする会社も一社しかないという状況に立ち至っております。

その中で、これは長期の過程を経てはまいっておりますけれども、日本国籍を有する船、日本籍船は国際競争力が低下をいたしまして、徐々に減少をいたしてまいっております。日本商船隊全体の中に占める割合も徐々に少なくなつてまいっております。大型の外航日本籍船は今千八百萬総トン余という状況になっておるところでございます。

○河本三郎君 運輸事業は経済の大動脈でありま

して、陸海空それぞれの機能が十分に發揮をされて初めて成立をする、一つでも麻痺をすれば日本の経済はとまつてしまふ、こういう状況でございます。特に海運につきましては、重量物を長距離、大量に運べるという最大の利点がございます。そして、海運業といふのは世界の政治経済と表裏一体でございます。

そこで、このような厳しい国際環境の中で、日本の商船隊が昭和六十年以前は日本籍船と便宜置籍船の外国船籍の割合が一対一でありましたが、その後の急速な円高の進行によりまして船員費のコストが安くて済む便宜置籍船が増加しまして、平成五年は日本籍船が三百四十隻と減りまして、外国籍船が千七百隻という状況になっております。日本籍船の減少が著しくなつてきておりますが、日本籍船の必要性についてはどのように考えておられますか。必要とするならば、その確保について運輸省としてはどのような取り組みを行つておられるのか教えてください。

○政府委員(高橋伸和君) ただいま先生からお話ございましたように、外航海運は我が国の貿易を支えていくという意味で、極めて重要な役割を果たしているというふうに認識いたしております。このために、国際競争力のある日本商船隊を維持していくということが必要であると考えております。日本商船隊の中でも日本籍船、これは安定輸送力を確保する、いざとなつたときの輸送を確保するということが、あるいは船舶運航のノウハウを維持していく、別の言葉で言いますと海技の伝承という言葉がございますが、そういう日本の伝統ある海技を伝承していくということ、それから日本人船員の職域を守っていく、こういった点から日本籍船の維持というものは重要な問題であるというふうに考えております。

この日本籍船を国際競争力をつけながら維持していくということのために、私も昭和五十二年以来、船員制度の近代化ということに官労使一体となつて取り組んでおるところでございます。少数精鋭の日本人船員による近代化船を通じ

まして日本籍船を確保していこうということでございます。

しかし、その後、急激な円高等の進行がございまして、より一層の競争力の確保が必要である、こういった観点から、平成四年六月、船員制度近代化委員会の第四次提言というものをちょうどいいとしております。これによりまして、十一名乗りの第四種近代化船、P船と申しておりますけれども、この実用化を図る。さらに、そのP船の外国人船員上乗せによる洋上メンテナンスを実施すること。二番目に、マルシップ方式の混乗船の中で近代化船の制度を生かしていくこと、こういった点が提案されておりました。既に平成五年度中におきまして労使の合意のもとに実施に移されておるところでございます。

今後はこういった第四種近代化船、混乗近代化船を中心といたしまして、一定量の日本籍船の確保が図られていくものというふうに考えておるところでございます。

○河本三郎君 日本籍船の確保というのは理解できるんですが、第四種になるんですか、P船というのは。それは日本人の乗組員が十一名ということでございます。

そこで、近代化船というのは乗組員を減らしていこう、減らすということだと思えます。日本人船員の確保について何かいい対策はあるんでしょうか。

○政府委員(高橋伸和君) ただいま御説明申し上げましたように、船員近代化制度と申しますのは、日本人船員を確保していこう、こういった観点から進められてまいりました。二十四名の乗組員でありましたものが、十八、十六、十四、そして十一というふうに進んできたわけでございます。このP船につきましては、メンテナンスに非常にコストがかかるというふうなことから、今回洋上メンテナンス方式、十一名乗りの組んでございまして、外国人船員を四名ないし五名配乗することによりまして洋上においてメンテナンスを行う。その結果、ドック入り等におきますコスト

というものが大幅に低減して国際競争力を確保する、こういったメリットがあるわけでございます。

確かに日本人定員ということからいいますと、混乗近代化船、これは現在八名、九名で行っておりますが、そういった点からはP船は日本人の数が多いいわけでございます。ただ、この点につきましては、労働者側、会社側両方とも大変熱心にこのP船を中心に維持していこうという話が昨年来出てきておりまして、伺いますところでは、このP船それぞれ二十八隻は当面確保していこうという話がまとまったように伺っておりますところでございます。

○河本三郎君 安全輸送、安定輸送という二つの観点から日本籍船の確保は絶対必要であるとは思いますが、大変厳しい経営、国際環境のもとで、便宜置籍船等での外国人船員の利用、活用というのは避けて通れないということでございます。

外国人船員については、安全運航を確保するというところから、技能の向上について運輸省としてはどういうふうに行っておられるのか、お聞かせいただきたいと思えます。

○政府委員(高橋伸和君) 確かにFC等がふえまると、外国人船員により安全運航というものが大きな問題になってくるわけでございます。

国際的な条約でSTCW条約というのがございまして、これは船員の訓練、資格について定めた国際的な基準でございますが、これを担保することによりまして国際的な船員の技術の向上を図ろうというものでございます。開発途上国におきましてはなかなか船員の指導者がおられない、あるいは実地訓練の場がない、こういったことから十分な船員の訓練ができない。そのために、我が国に国際協力を強く求めてきておるといふ状況にあるわけでございます。このため、私も平成二年度からフィリピンあるいはインドネシアといったところの船員さんを対象にいたしまして、ODAの一環として研修生を受け入れております。平成五年度は七十五人でございますが、平成六年度は八十五人を予定いたしまして外国人の船員の養成事業を行っております。

行っているところでございます。

研修の内容でございますが、海技大学校で座学を二カ月行いまして、その後日本船社の運航いたします船舶で十二カ月の乗船実習を行うというものでございます。このほか国際協力事業団、JICAベースにおきまして、海外への船員教育の専門家を派遣いたしております。また、航海技術等につきまして研修生の受け入れを行っておりますところでございます。

○河本三郎君 ありがとうございます。

外航海運業については、シビルミナムとして日本籍船の維持を図ることも重要でございますが、国際競争力維持ということからも外国人船員の活用が重要である。これらがうまくミックスされて外航海運業は現在の荒波を乗り越えていけると思えます。運輸省においてもこのような観点に立つて適切に施策を実施していただきたいと思えます。

最後に、外航海運の日本経済に果たす役割、この将来について大臣の認識をお聞かせいただきたいと思えます。

○国務大臣(二見伸明君) 外航海運というのは、まさに貿易立国である日本にとっても非常に大事な分野であるというふうに考えております。そして、これはただ単に外航海運だけではなくて、恐らく日本の既存の港湾もこれからの国際経済に対応できるようにこれは変えて、大きな五万トン級が岸壁につけられるような大型化を進めていかなければならぬというふうに考えております。

まさに委員御指摘のように、外航海運、個々の船会社は大変厳しい経営状態であることは承知しておりますけれども、これは日本経済にとって大きな意味合いを持つものだというふうに理解をいたしております。

○河本三郎君 大臣、済みません。今五万トン級の何とおっしゃったんでしょうか、もう一度お願いいたします。

○国務大臣(二見伸明君) 港湾もシンガポールでは既に五万トン級の大型の岸壁ができています。日

本の場合には二万トンないし三万トンクラスが主流なんです。ですから、国際貿易を考えた場合にはそこも変えなければいけないだろうというふうな私申し上げたわけなんです。そういうことでよろしいですか。

○河本三郎君 補足をお願いいたします。

○政府委員(坂井順行君) 今大臣が申し上げましたことを若干補足させていただきますと、特に外航のコンテナ船のサイズの話でございますので、よろしく申し上げます。

○河本三郎君 コンテナ船、はい、わかりました。以上で船員法の一部改正は終わります。

次に、国際会議等の誘致の促進及び開催の円滑化等による国際観光の振興に関する法律案に入らせていただきます。

きのうの提案理由説明で、円高の影響を受けて来日外国人旅客は激減したということでございまして、国際会議等を誘致するならば、こういった状況ですと統いていくというふうになりまして、なかなか日本に来てもらうというののも難しいのではないかと心配をしております。

そこで、それは別といたしまして、法律の対象と目的を明らかにいたしたいと思えます。

国際会議等の誘致により外国人観光客の来日の促進を図ることを目的にするということでございますが、ここでおっしゃっておられます国際会議とは何かを教えてください。

○政府委員(豊田実君) この法案は、国際会議等の誘致ということが基本にあります。その国際会議の中身でございますが、典型的な例としましては国際的な学会というふうな国際会議というのがございまして、単にそれだけではなくて、例えばシンポジウム等の討論会とかセミナー等の講習会、あるいはこれらの行事と関連しまして付随的に例えば展覧会を行うとか会議の出席者がツアーを組むとか、あるいは会議出席者の同伴者に各種の交流プログラムを考えるとかがというふうな行事を対象として考えております。

国際的な行事としては、このほかに見本市とかスポーツ大会、音楽祭といったものがあるわけですが、これらについては誘致の方法とか運営のあり方がいわゆる国際会議と異なっておりますので、本法の支援対象とはしないということになっております。

○河本三郎君 それでは、今までに日本で開催された代表的な国際会議の名称を二、三挙げていただきたいと思います。

○政府委員(豊田実君) 最近行われたものとしては、先端材料技術協会、これが幕張メッセで行われております。それから日本国際観光会議運営委員会、これは東京で行われております。それから太陽光発電国際会議組織委員会、これは名古屋で行われております。あと、国際薬学会議あるいはコンピュータ音楽国際会議、世界首都会議というようなのが行われております。

○河本三郎君 見本市、スポーツ大会、音楽祭、芸術祭などは対象外ということでございますが、オリンピックはスポーツ大会と考えてよろしいんですか。

○政府委員(豊田実君) 私どもの考えている国際会議には入らない大会というふうに考えております。

○河本三郎君 ありがとうございます。

外国人の来日促進ということから考えましたら、見本市やスポーツ大会も大変効果があると思っております。しかし、国際会議等のみを対象とするのか、その合理性、目的をお聞かせいただきたいと思っております。

○政府委員(豊田実君) 先ほど私例示に挙げました見本市とかあるいはスポーツ大会というようなものにつきましては、例えば見本市については商業ベースで参加者が出展の費用を負担する、あるいはスポーツ大会などは観客から入場料を取るというようなことで、私どもが本法の支援対象としていうところの国際会議とは運営の形態が異なるということでございます。

○河本三郎君 国際会議を地方自治体で開く場

合、東京での開催の集中を是正するという観点から、東京での開催を減らすという観点から、欠かせないと思っております。去年の東京サミット、これは京都で開催をしたという意向があったようですが、結局は警備上の都合で東京に落ちついたと聞いております。自治体にとって最も難しいのは、誘致をする誘致活動であるという指摘がございます。政府として、東京集中の是正、地方での開催の促進のために対策を講じる必要があるのではないかと、このように思います。

地方にとつて深刻なのは、ホテルなどの宿泊設備が不足していることだと思います。この辺も支援をしていかなければ、国際会議、国際観光の振興という目的も実現しにくいのではないかと思います。どうでしょうか。

○政府委員(豊田実君) 今回、私もこの法律をお願いしている一番の背景としては、日本の国際会議というのが世界全体のまだ約三割というところで非常に数が少ない、この数を何とか倍増したいということでの法案をお願いしているわけですが、もう一つ、今お話しございましたように、過去の国際会議の開催が東京にかなり集中しているという状況にあります。

これはこれまで地方都市のいわゆる国際会議の施設というものが非常に不足しておったというよう背景もありませんが、最近かなりいろいろな都市で施設の整備というものが進んできております。そういう意味で、日本に誘致する会議全体をもちろんふやすということを一に考えるわけですが、同時にその誘致した会議をできるだけ各地方都市へお願いしたいということで、日本の魅力、各地方都市の魅力というものをぜひ国際的にも理解していただくという方向で努力したいと思っております。

そういうことで、いろいろな方の御協力をいただかなければならないと思っておりますが、施設をつくるだけではなくて、会議の運営そのものについて各地方の方の研修というようなものも私どもいろいろな機会にお手伝いをさせていただくつもりでおります。

それから、会議施設だけではなくて、ホテルなどの宿泊施設というものがやはり一つのポイントだと思います。

これまで私どもの会議の規模を考えますと、大体平均的には参加人員が三百五十人程度ということで、かなりの都市の宿泊事情には対応できると思っておりますが、最近、むしろ日本の文化とか社会をじっくり体験したいということで、日本式の旅館へ宿泊したいという希望も出ております。最近行われた催しの中では、むしろこの日本旅館への宿泊とかホームステイを基本として大変好評を博した行事がございます。そういう意味で、従来のホテル中心ということにとらわれず、いろいろな機会を外国のお客さんに提供したいという方向で考えていきたいと思っております。

○河本三郎君 一部の大都市では国際コンベンションの誘致の専門家がいます。地方都市というところにはそういう人材は全くいないと言つてもいいと思います。幾ら運輸省や国際観光振興会が支援をするといつても、地元のことをよく理解した専門家を育てない限り、この振興は現実的ではないと思っております。

運輸省はこの法案の運用に当たって、専門家の育成に全力で取り組むべきだと考えますが、いかがでしょうか。

○政府委員(豊田実君) 今お話しのとおりでございますが、国際コンベンションというものが非常に多くの方の支援のもとで行われるということですが、外国でも非常に国際会議誘致が盛んでございまして、基本的には各都市に今お話しのような国際会議のベテランといえますが、そういう人材がおりまして、国際会議の誘致に非常に大きな力になっております。残念ながら、我が国の地方都市は、施設面ではかなり充実してきておると思いますが、そういう国際コンベンションの専門家といえますが、全体を取り仕切る人材というものがまだ不足しております。

こういう人材の点では国際観光振興会が既にかなり長い間の経験がございますので、地方都市

のそういう専門家の養成というのについて、国際観光振興会が協力して取り組んでいきたいと思っております。

○河本三郎君 そこで、次は国際観光振興会のことについてお尋ねをいたします。

この法律は、行革で廃止を取りざたされておりますこの振興会の強化をねらったものであるというふうな見方がございます。運輸省はこの行革がなくとも法律を提案したのかどうか、教えていただきたいと思います。

○政府委員(豊田実君) 過去いろいろな行革の議論をされる過程で、特殊法人のあり方ということが常に議論されてきております。この国際観光振興会につきましても、そういう意味ではその改革といえますが、必要性についてはいろいろな場面で議論をされ、私もその指摘を受けております。この国際観光振興会はスタートしてから既に三十年たつておまして、いろいろ周囲の状況が変化してきているということに対して、組織として十分いろいろな要請にこたえられる組織になっているかどうかというのを常に私も反省をしております。

今回、この国際観光振興会の役割として、国際会議の誘致ということについて非常に大きな柱として担当してもらうという方向を出したわけですが、今の我が国の置かれた環境を考えました場合に、やはり国際的な理解の必要性、国際的な友好関係の確立というものが非常に重要な状況になっていると思っております。そういう意味で、この国際観光振興会の機能を通じまして外国人の観光旅客の訪日を促進するということが非常に大きな柱であります。

国際観光振興会は従来からもそういう意味で外からのお客さんを誘致するというところで力を尽くしてきておるわけですが、今世界的に国際会議の誘致というものが大きな課題になっておりまして、我が国としてもこの分野での役割を果たしていきたいということで、今回国際観光振興会の役割というのについて見直しをし、国際会議の関

係の仕事はこれからの一つの柱として考えて法案をお願いしたところでございます。

国際会議全体としては先ほど言いましたようにまだウエートが低いんですが、最近の伸び率を見ますと、世界全体では最近五年間で五%程度しか伸びておりませんが、我が国全体としてはこの間に三割という大きな伸びを示してきております。

今後、この国際観光振興会の改革をすることによって国際会議の誘致というものを盛んにし、そういうことを通じて我が国の国際的な理解を深めていただくということで進んでいきたいと思っております。

○河本三郎君 この際お聞きいたしますが、この振興会、設立されて三十年とお聞きしましたが、規模をちよつと教えていただきたいと思ひます。海外にあるのか、その辺も含めてです。

○政府委員(豊田実君) 現在の予算の中で定員としては百五名、それから海外の事務所としては十五カ所という状況になっております。

○河本三郎君 海外も入れて百五名なんですか。

○政府委員(豊田実君) 全体でそういう人数でございます。

○河本三郎君 国際観光振興会の業務については、法人設立の目的を既に達成しているということとを初め、観光案内業務が時代おくれになっているという意見もございします。

この法律についても、国際観光振興会に任せておいて国際コンベンション振興が可能なのかということが心配されますが、その辺をお聞かせいただきたいと思います。

○政府委員(豊田実君) 国際的な環境の変化というところで二つあると思うんですが、一つは御案内のような大幅な円高の進行ということと、それから最近アジア諸国が非常に経済的な発展をしまして、アジアの諸国から日本に來訪する方がふえているというような変化がございします。そういう変化を念頭に置きながら、今後の国際観光振興会の仕事のあり方というものを見直していくこととし

ているわけですが、具体的には今各地方団体、地方の自治体からの強い要請は、先ほど来申しております国際会議の地方都市への誘致ということと、それからもう一つは、アジア諸国へ日本の各都市の魅力を宣伝したいということでございます。

そういうようなことで、国際観光振興会としては長年海外の事務所を通じて国際会議の状況等を把握し情報を収集しておりますので、そういうような機能を今後とも十分に活用して地方公共団体の要請にこたえる、あるいは近隣諸国へのプロモーション、海外旅行観光プロモーションと申しておりますが、そういうものについても十分お手伝いしていただける機能を持つておると考えております。

○河本三郎君 特殊法人改革、統廃合を含めた改革というのは行財政改革の重要課題であるということでございます。行革の努力なしで増税は認めぬ、抜本税制改革の前提として行革に取り組み、特に特殊法人については見直しの必要があると、こういう政府の判断もございします。改革に取り組む姿勢は理解できるが、一体どれだけのことができるのか。

本法の円滑な施行を通じて国際コンベンションの振興を図る意味からも、それ以上に大きな外国人旅客の来日促進を図る意味からも重大な決意を持って取り組む必要があると考えますが、大臣の御意見をお聞かせいただきたいと思ひます。

○國務大臣(二見伸明君) 行政改革というのは、必要なものは大いにその力を發揮してもらう、時代おくれでもう使ひものにならないものはやめてしまふということだと思ひます。私は、その観点から国際観光振興会というのはまさに国際コンベンションという新しい分野で思ふ存分力を發揮できる特殊法人だということに考えております。

私といたしましては、国際相互理解の必要性が高まる今日において、できるだけ多くの外国人が我が国を訪れ、我が国に親しみを感ずてくれることを心から望んでおります。

このような観点から見れば、外国人観光旅客の訪日の促進を目的とする国際観光振興会の事業につきましては、国際的友好関係の確立や国際相互理解の増進の観点から重要な事業であり、事業の社会的意義は甚だ大きいものがあると認識しているところであります。

振興会の業務運営につきましては、これまで時代の変化に應じた改革を適切に行ってきたとは言いがたい面があり、私といたしましては全力を挙げて抜本的な改革を進めていく決意を固めているところでございします。

どうか、運政局長とのやりとりで委員ほとんどもう十二分に納得されたと思ひますけれども、この問題の御理解をぜひともお願いいたします。

○河本三郎君 二法案についての質疑は終わります。

十分時間がありますので、お許しをいただいて、別の件で質問をさせていただきますと思ひます。運輸省における規制緩和についてちよつとお聞かせをいただきたいんですが、運輸省の省議というものは安全第一である、その次に低料金でより快適にと、こういう順番だと思ひます。それで、二千ほどある項目をどのように緩和をしていくのか、段取りを教えてくださいたいと思ひます。

○政府委員(黒野匡彦君) 今先生御指摘のとおり、運輸省の本来の目的は、安全の確保それから環境の保全プラス良質輸送サービスの提供です。この三点に尽きると思ひます。

いわゆる許認可可といひますのは、それを実現するための手段でございます。社会のニーズの変更あるいは技術の発展に應じましてこの許認可を常に見直すべきものだと思ひます。そのつもりで我々も今までやってきたところでございします。不幸にいたしました、私も一時許認可件数が一番多い役所という不名誉な呼ばれ方をいたしましたわけでございますが、一年以内にそのうち一割を削減する、それから三年以内にさらに二割を削減するという方針で今鋭意進んでいるところでございします。

ただ、繰り返しになりますが、先ほど申し上げましたとおり、安全の確保あるいは環境の保全、良質輸送サービスの維持といういわば運輸行政のハードコア、これだけは十分守りながら進めてまいりたいと、かように思ひます。

○河本三郎君 今まで規制緩和をされた目玉商品は一体何ですか。

○政府委員(黒野匡彦君) 幾つかあるわけでございしますが、国会でも一番いろいろ御審議いただきましたのは、物流二法と呼んでおりますが、トラック関係の規制をかなり大胆にやっております。また、車検関係につきましても、最近の車の技術の発展に對應いたしまして車検制度の合理化を進めてまいっているつもりでございます。さらに、現在国会でお諮りさせていただいております法律の中におきまして、運賃・料金につきまして、いわゆる営業割引につきましては、社会のニーズに迅速に對應するために、事業者の方々がかなりその意欲を持って営業割引制度を導入できるように従来の認可制から届け出制に変えたと、こういうような措置をとらせていただきました。

○河本三郎君 ありがとうございました。

次は、公共料金の年内値上げ凍結についてお伺いします。

まず、大手民鉄は、三年ごとの見直しの時期に当たると聞いておりますが、ことし予定されておりました運賃改定の申請を自主的に見送ることになつたと、このように聞いております。このような自主規制を行う企業に対して政府はどのような対策を講じていくつもりなのか。それと、値上げをしなくても経営が成り立つというところであれば、従来の運賃の算定方式に問題があったのではないかと、このように思ひますが、この二点についてお伺いいたします。

○政府委員(黒野匡彦君) 大手民鉄の経営状況は、一般的に申し上げまして、これは大手民鉄に限らないわけでございますけれども、最近の景気の状態等を受けまして非常に厳しいという状況であることは私も承知しておるわけでございします。

れども、具体的な運賃改定の意向につきましては、まだ私ども何一つおぼえておられませんので、現実にも何と申し上げられないわけでありまして、いづれにしても、今回の公共料金につきま

しての閣議了解というものは、「本年中はその引上げの実施を行わないものとする」ということとございまして、もし仮に、今後、大手民鉄の方から申請がなされた場合には、この閣議了解の趣旨に沿って法律に基づく審査の手続を進め、関係方面と調整して適切に対応していきたいというふうに考えておるところでございます。

○河本三郎君 最後に一点だけ伺います。

船腹調整制度の件ですが、規制緩和の流れで内航海運の船腹調整制度、SB方式の廃止が言われておりますが、同制度は小規模船主のためにも絶対維持すべきだと、このように考えております。同制度に対する運輸省の考え方を聞かせたいです。

○政府委員(尾松伸正君) 内航海運の船腹調整制度についてでございますけれども、平成四年三月に海運造船合理化審議会の答申がございました。そこで一定の考え方が示されております。

すなわち、内航海運事業というのは、中小零細事業者が多い業界であることにかんがみて、中長期的には船腹調整制度への依存を解消し得るような事業体質の強化を図る必要がある。しかし、現時点においては、内航海運の健全な発展のため、構造改善を一層推進すること、そして経済情勢等に対応した船腹調整制度の機動的、弾力的運用を図ることが適当であると、こういうふうに述べられております。

私ども運輸省としては、この答申を受けまして、現在内航海運の構造改善の積極的推進に一生懸命取り組んでおりますとともに、同制度の弾力的運用にも努めているところでございます。しかし一方、ことしの二月十五日の閣議決定、今後における行政改革の推進方策というものにおきまして、独禁法適用除外カルテル全般について

平成七年度末までに見直しを行って結論を得るということになっております。

船腹調整制度もこの独禁法適用除外カルテルの一つでございますから、私ども運輸省といたしましても、この閣議決定に従いまして船腹調整制度の見直しを進めていくと考えてございますが、先生御指摘のとおり、小規模船主の皆さんがこの制度に深く依存していることも事実でございますから、この見直しを行うに当たっては、広く関係者の意見を十分にお聞きしながら、内航の安定輸送に配慮しつつ結論が得られるように努めていきたい、こういう考えを持っております。

○河本三郎君 平成七年度末までに結論を出したい、このように一方的に言うたらちよと問題がありますが、この制度は、資本金一億円以下の零細企業の内航海運の人たちが三十万も四十万もおるわけですから、そういうことをよく考えていただいて、関係者の意見を十分に聞いていただいて、平成七年度ということにこだわらずにやっていただきたいとお願いを申し上げます。質問を終わります。

○櫻井規順君 それでは、国際会議促進法に関連して質問をいたします。

私としては、この法案だけの単独の委員会ではなくて、船員法と二案件を一緒にやるということについて大変残念であります。十分時間をかけてなすべき法案にもかかわらずできなかったのは、非常に残念な気持ちで今臨んでるところでございます。しかし、理事会の方で御決定されたことですので、それに沿いまして以下国際会議促進法の質問を行います。

最初に、これほどの国際化時代を迎えて日本における国際会議が三％、順位で十番に辛うじて入るのでしょいか、そういう状況だということは、日本の位置を非常に端的に物語っているというふうに思っております。この国際会議を促進するという意味は、もろもろの社会経済的背景の中で取り組まれることだと思っておりますが、国際会議を促進するという角度から運輸省が新法をつくって

臨むということは時宜を得たものだというふうに思うわけでありまして。

最初に、運輸省から出てありますように、国際会議の多いのは一位アメリカ、二位フランス、三位英国、以下、ドイツ、スペイン、こうなっております。大きな都市はパリ、ロンドン、ブリュッセル、ウィーン、マドリッドと、概してヨーロッパに偏っておりますが、ヨーロッパでなせ多いのか。こうした国でなせ多いのか。そして、それに対する行政対応で日本に比べて秀でた点はどういう点を指摘できるのか。その辺を御回答願います。

○政府委員(豊田実君) 国際会議は現在世界で年間八千を超える会議があるわけですが、今お話しのようにアメリカ、フランス、英国といったような国で非常に開催が多いということになっております。

その辺の背景を私どもなりに分析をしておりますが、やはり何と申しましてそれらの国には国際機関の本部が置かれていてその数が非常に多いということ。それから同時に、かなり長い年月をかけて国際会議場の施設などの整備が進んでいるということが二つ目だと思います。それから三番目は、日本の各都市と比べて米欧のいろいろな都市の知名度が非常に高いということがあるのではないかと思います。それから、私どもこれから大いに力を入れていきたいと考えております誘致活動、これについて欧米の各都市は非常に熱心に取り組んでおります。こういうような四つの点が背景にあるわけです。

そういう意味で、やはり都市の段階で誘致活動なり施設整備というものがかなり我が国より進んでいるということですが、同時に、例えばフランスあたりは政府の観光局がその振興に非常に熱心に取り組んでいる、あるいは英国なども政府の観光局が各都市と連携をしながら国際的な会議の誘致に力を入れているというように、それぞれ都市の段階での機能と同時に、国レベルでも一緒にやってこの問題について取り組んできたという、そういう沿革の結果が今申しましたようにかなり

数の差にあらわれているのではないかと考えております。

○櫻井規順君 太平洋アジア観光協会、東アジア観光協会、こういう国際組織があるわけですね。東アジア観光協会の事務局は日本にあるとのことですか。

アジアにおける国際会議はどこが一番開催されますか。日本の位置というのはどうでしょうか。そして太平洋アジア観光協会、東アジア観光協会は非常に大事だということに思うわけですが、これへの日本のコミット、参加の状況はいかがでしょうか。

○政府委員(豊田実君) 国全体の数としてはアジア地区では日本が一番多い数を誘致しているということですが、都市別に見ますと、例えばアジア地区のシンガポールあたりは東京よりずっと多く会議を誘致しております。

私ども日本としまして、いろいろな国際的な場面で日本に誘致するというと同時に、アジア地区全体としても国際的なこういう会議をもっと多数開催をするというようなことで、そういう意味では日本だけに誘致ということではなくて、アジア地区全体の国際化の動きというものとも十分連携しながらやっていきたいと考えております。

○櫻井規順君 ぜひ東アジアあるいは東南アジアのセンターとして日本が位置づけられるような、日本中心主義になつちやいかぬですけれども、今お話しのように相互協力じゃなきゃいけないわけですが、なるように特に東アジア観光協会への力をうんと入れていただきたい。

いづれにしても円ドル関係からくるものが大きいと思いますが、それだけではなくて物価高、それから距離は縮めようがないわけでありまして、物価高に対応して非常に日本は来にくいところになっているというふうに思うわけでありまして。それからまた、日本人の社会的な風習といましようか、そういうものが大きく作用しているというふうにも思うわけですが、この法律によってその辺の打開策というものはどんな点で開かれるとい

うふうにござらんになっていきますか、簡潔に答えてください。

○政府委員(豊田実君) お話しのとおりで、まずは地理的条件が非常に障害になっているというところのほかに、最近の円高あるいは物価高というように、各国における会議の開催費用より日本における会議の開催費用がかなり割高になっているというところは事実でございます。ただ、私も今回のこの支援策の中で、国際観光振興会を通じて広く寄附金を呼び、それを会議の主催者に交付するという形で部分的な支援を厚くしたいと考えております。

それからもう一つ、これは諸外国でやはりよく行われている例なんです、大きな会議がありまして、コンベンションレートといいますか、利用する交通機関の運賃を割り引くとかあるいはホテルを割り引くというようなことで、この辺もかなりほかの国では一般化しつつありますので、我が国のそういう物価高というのに対応するには、会議の主催者ともよく調整しながら、多くの関係者の協力を得てより割安な費用で会議が開催できるように工夫していきたいと思っております。

○櫻井規順君 次に、国際会議観光都市というのを指定していく、これはどのくらいの数を指定するのでしょうか。現在国際コンベンションシティ整備要綱に基づいて三十幾つかの指定都市を設けているわけですが、これは引き続きいくのか、これとの関連。おおよそ幾つくらいを指定しようとしているのか。その中で東京、横浜、大阪というのはいかに扱いになるのか。

○政府委員(豊田実君) 私どもは、国際会議の誘致について、先ほど申し上げましたように東京だけではなく各地方にむしろ積極的に誘致していただくということで努力していきたいと思っております。したがって、ここで言う国際会議観光都市というものの数に何の制限を設けるとかいうようなことはなくて、むしろ積極的に各都市が手を挙げていただきたいという気持ちでございます。

いろいろな施設整備というものはかなり進んできておりますので、今非公式にいろいろお話をいただいておりますが、三十から四十というところで、当面その辺の数でスタートしたいと思っております。また、東京とか横浜とか、いわゆる大都市についても御希望があれば私どもとしては認定の対象にしたいと考えております。

○櫻井規順君 そこで、この法律でなぜ国際観光振興会を指定するのか。地方自治体が出捐をいたしまして日本コンベンション振興協会というものをとおつくりになった。これとの関係はどうなるのか。それから、コンベンションビューローなるものがコンベンションシティにはおおよそね配置をされている、この関連はどうなるのか、お聞きします。

○政府委員(豊田実君) 国際観光振興会を今回の法案の一つの中心として据えておるわけですが、御案内のように国際観光振興会は世界に事務所のネットワークを張りまして、非常にこの方面での経験あるいは人材というものが豊富な組織でございます。そういった意味で、今後の国際会議の誘致の中心的な窓口として私どもこの組織を活用するということをお願いしているところでございまして。

今お話しありました公益法人の形で従来いろいろ蓄積がございまして、これらもむしろこの国際振興会を窓口にするということで、従来の経験を十分こちらに吸収するというようなことを考えております。具体的な業務分担等についてはこれから詰めさせていただきます。

それから、地方におけるコンベンションビューローということですが、やはり施設面の充実と同時に、その運営する組織といえますか、これは十年に一回とかそういう単発的な国際会議というのは、もちろんそれはそれで私も支援するつもりですが、今各都市で非常に熱心に取り組んでおられるのはやはり年間を通じてかなりの回数の国際会議を誘致したいということで、そういう意味で常時そういう国際会議の運営をするという組織がどう

しても各都市に必要だというふうに私も考えております。各都市ともそういう意味で外国の同じような組織を念頭に置きながら今組織づくりに励んでいるという状況でございます。

○櫻井規順君 今度の法律の大きな特徴は、国際観光振興会が特定公益増進法人として免税寄附金の扱いができるようにするところにある大きな特徴があるわけですね。問題は、この振興会が一般的にコンベンション促進のための寄附と、それから今度は地域が問題ですから、地域にある国際コンベンションを招致する、それに寄附しようとする。そういうふうな、全体の寄附と個別に寄附者が求める寄附、その辺の関係をどういうふうな整理をされるのか。個別の寄附をするという寄附者の意思がどう尊重されるのか。公平性を含めて運営の仕方について簡潔に御答弁ください。

○政府委員(豊田実君) その辺はおっしゃるとおり二つの流れがあると思います。Aという会議を前提にしてそれに寄附をするということ、そもそもそういう限定をつけないで全体としての国際会議の振興に寄附をするという二つの流れがありますが、Aという会議を前提とした寄附についてはそういうルートで私も対応したいと思っております。

○櫻井規順君 きのう衆議院の予算委員会でも国税庁の三浦次長が、特定公益法人に対し使途を指定して寄附する場合は、制度を選定する脱法的なものになるおそれがあるの、原則として制度の適用は認めていない、こういうふうな言っておりますけれども、この見解に対してどういうふうにごらんになりますか。

○政府委員(豊田実君) 具体的な問題、税法といえますが、についてはこれから税務当局と個々に業務の中身について詰めていきたいと思っております。

○櫻井規順君 それから、実際に地域でこの種の活動をやっていくのはコンベンションビューローなんですよ。コンベンションビューローをやはり振興会とセットで一体のものとして育てていく必

要があるというふうに思うわけでありまして。その場合にこうした寄附の扱いをコンベンションビューローが実際に振興会との関連でやるということは当然考えられるわけですね。

○政府委員(豊田実君) 各都市の国際会議のまさに窓口となる組織としてコンベンションビューローというのがある都市で活動を始めておるわけですが、お話しのように国際観光振興会とそういうコンベンションビューローというものと一体となつて対外的な宣伝活動とかいろいろな行事を共同で行うという場面が多くなると思いますが、そのかかる費用につきましても、いろいろな関係で両者が共同して対応するというところになっております。

○櫻井規順君 それから最近、有楽町の国際会議場東京国際フォーラム、いす席五千でしたか、というふうなことで今建設が進んでいる。それから横浜に国立横浜国際会議場M21の完成間近というところで、これまた五千席の大ホールを誇るコンベンションホールといえましょうか、それから御案内の幕張メッセの国際会議場、こうあるわけでありまして、こういうふうな一極集中を避けると言いつつもコンベンション関連施設というものがやや東京に集中してきているという動きと、今度のこの国際会議促進法との関連というものはあるんですか、ないんですか。むしろ、地方分散ということを意識してつくっているものなんでしょうか。いかがでしょうか。

○政府委員(豊田実君) お話しのとおり、横浜であるとか東京等かなり規模の大きい会議施設が完成し、あるいは建設途上ということでございます。ただ、これは首都圏における国際会議場そのものもかなり不足の状況であったということが背景にありまして、各都市ともこういう面で力を入れていくということですが、実は首都圏ということで大変目につくわけです。

先ほど申しましたように、今全国三十を超える都市でそれぞれの地域にふさわしい国際会議場というものが、既に完成しているものでも二十を超

えていると思いますし、これから完成を目指して建設中というものを含めるとやはり三十を超え、施設が全国に展開しているという状況でございます。

先ほど来申し上げますように、日本全体の国際会議を倍増したいということで、そういう意味で首都圏だけではなくて全国のそういう施設が十分機能を発揮できるように私ども心がけたいと思っております。

○櫻井規順君 実際にどうなんでしょうか、何かこの法律に伴って地方に国際会議が促進できるような新たな手だてというものが考えられるのでしょうか。

今度の新法ができて指定されますと、従来のコンベンションシティの場合は、書き物で知るわけですが、政令指定都市の場合には年額五十万円、それから政令都市以外は三十万円を毎年負担していただく。しかし、今度の新法では九四年からは十倍の五百万円、三百万円というふうな金額にする。

地方都市にしてみれば大きな負担に、倍率で言えば十倍になるということでもっと大変なのかなという感じがするわけですが、それだけ恩恵が行けばよろしいわけですが、どういうふうな地方への波及効果があるか、どんなイメージをお持ちになつていますか。

○政府委員(豊田実君) この国際会議観光都市の認定とは協賛金は必ずしも直接リンクしてはいないわけですが、私どもの考え方としては、一つずつの都市が海外へ出かけていろいろ宣伝活動をするというのとはかなり費用もかかるということで、むしろその辺は対外的な例えばパンフレットをつくるとか国際会議の見本市に出展するとかいうものを共同して行うというふうなことで、そのための費用として協賛金を各都市にお願いしているという状況でございます。

私どもが非常に力を入れていきたい第一の点は、いづれにしろ国際会議の情報というのが非常に不足しているというのが第一のポイントで、そ

の入り口の部分が今非常にふさがっているということですから、まずは世界における国際会議の動向なりアジア地区へ開催を希望しているところとかいうような最新の情報を各都市に提供するというのが第一のポイントだろうと思ひます。

それから第二は、先ほど申しましたように日本の都市というのは世界的には知名度がまだまだ低いというふうなことで、各都市の持っている非常に魅力となるポイントを広く海外に宣伝するということに、その都市が一都市だけではなくてむしろある地区共同で一緒に宣伝をするというふうなことで国際会議の誘致に努めるという必要があると思ひます。

いろいろ協賛金の話がありますが、国際会議の全体の市場、今全国で四千億から五千億という状況ですが、これを何とか一兆円の規模に持っていきたいというのが私どもの願ひでございます。

○櫻井規順君 私も、実は大変これからの時代は企業も地域社会に貢献する、今のはやりの言葉で言いますとフィランソロピーという言葉があつて、やはり企業の社会的貢献というのはこういう分野でも求めていく、その法的な制度の整備としてまことによろしい法律だというふうに思ひうけであります。

ただ、実際に地方都市で活躍しているコンベンションビルやローヤルやそうした活動をないがしろにして、こちらが法的に認定された団体なんであることに集中すると。そういう従来、今もやっているそういう地域のコンベンションビルやローヤル等々の活動を組み入れて、それを助成するという角度で進めていただくことを希望しまして、御答弁いただいて、私の質問を終わります。

○政府委員(豊田実君) この国際会議の誘致というのとは国だけでできる話ではないし、私ども各都市のこれまでの熱意も一緒に取りながら、共同でこの国際会議の誘致に努めたいと思つております。

○櫻井規順君 大臣にひとつこの法律に対する抱負を聞かせていただきまして、終わります。

○国務大臣(二見伸明君) 国際コンベンション、日本では世界の三％しかないという、しかし、日本の置かれてある世界的な立場を考えるとあらゆる立場から考えても、これから日本でもつてこの国際コンベンションが開かれることはあつてしかるべきだし、それがさらに東京や横浜や大阪だけではなくて地方の主要都市でもこれが誘致されていくということは大変大事なことだというふうに認識をいたしております。

運輸省といたしましても、この法律案の成立を待つてこの問題に全力を挙げて取り組んでいきたいというふうに考えております。

○櫻井規順君 終わります。

○喜岡淳君 社会党の喜岡淳ですが、よろしくお願ひいたします。

きのうも運輸委員会がございましたけれども、大臣の御答弁を聞いておりますと、非常に率直な御答弁が多くて好感を持って聞かせていただいたております。ぜひきょうはよろしくお願ひをしたいと思います。

まず最初に、ここに日本船主協会のパンフレットがありますが、これを見てみますと、日本の衣食住、もうこれはほとんど海外から船で運ばれてきて我が国の生活の中に入つてきておる。衣食住、生活の一番大事な部分を海外に依存をしておる我が国では、一億二千万人の生活ができるかどうか、これはすべて海運にかかつておる、こういう現状が書かれておるわけでございます。

そういう意味では、海運関係の皆さん方には日本の礎を支える方として私は大きな敬意を表したいと思ひますが、海運に関して大臣、どういふ御認識を持っておられるか、一言御意見をいただければ幸ひかと思ひます。

○国務大臣(二見伸明君) 外航海運もあり内航海運もありまたフェリーもあり、これはそれぞれの立場がありますけれども、例えば外航海運というのはまさに貿易立国である日本の動脈だというふうな思つておりますし、それを支えている船員の方々の存在というのは非常に大事だというふう

に認識をいたしております。

○喜岡淳君 ありがとうございます。

それで、船の場合、やはり船を支える船員の皆さん方が一体どういうような状況なのか、これは非常に心配であります。言うまでもなく、トラック業界と並びまして船員労働というのは長時間労働の代表の一つに例えられておるわけでありまして、船員の労働時間が一体どのぐらいなのか、船員労働時間の実態についてお聞かせいただきたいと思ひます。

○政府委員(高橋伸和君) 船員の総労働時間でございまして、平成四年におきまして全船舶で平均いたしまして二千三百時間、外航船につきましては二千三十三時間、内航貨物船につきましては二千二百四十四時間、内航旅客船につきましては二千二百十二時間となっております。船員の総労働時間は全体として減少傾向にあるわけでございますが、依然として平均して二千三百時間程度にあるという状況でございます。引き続きその短縮を進めていくことが重要と考えております。

○喜岡淳君 ちょっと船員の労働時間に関する資料を皆さんに見ていただきたいと思いますので、配付をお願いいたします。

〔資料配付〕

○喜岡淳君 今運輸省の方からは二千三百時間というふうなお話ございましたが、ここにあるのは一つのデータであります。これは日本海員組合の調べられました労働時間、これでは年間総労働時間は二千四百時間に近い、未組船船では三千時間を超えておるのが一般的であるというふうな調査データが出ておりますが、余りにも時間の開きが大き過ぎますので、一体どちらのデータが正しいのか、このあたりお聞かせをいただきたいと思ひます。

○政府委員(高橋伸和君) 私どもがただいま申し上げました数字でございますけれども、これは船員労働統計をもとにいたしまして、船舶の稼働状況でありますとか船員の年間の休日の状況、こういうものを総合的に勘案して算出しているもので

ございます。全日海さんの数字というのも私拝見をいたしておりますけれども、前提をどう考えるかということによって数値は異なってくるんじゃないかと思っております。

私どもの算出した数字、これもまた別途就業規則等によりまして年間の船員の休日の取得状況、こんなものを勘案いたしますと、内航船につきましても四十時間制あるいは四十四時間制、これが相当程度進んでおりますので、二千四百時間というのはそう低過ぎるというふうな数字とは思っておりません。

○喜岡淳君 今皆さんのお手元に運輸省の発表した労働時間の表を配らせていただいておりますが、昭和六十一年の内航貨物船は二千四百時間、内航旅客船は二千三百二十時間になっておると思いますが、昭和六十三年の運輸審の答申によりまして内航船員の労働時間は六十二年で二千八百時間になっておるわけです。運輸審の答申ですから運輸省が諮問されたわけです。六十一年には二千三百になっておる。全然違うじゃないですか。それはどちらが正しいんですか。運輸審が間違いのか運輸省が正しいのか。

○政府委員(高橋伸和君) ちょっと運輸審の数字を私持っておりますけれども、運輸審の答申につきましても、船員労働統計、これは九月に一月の調査を行っておりますけれども、この十二倍をしたものというふうに承知いたしております。

私ども、船員の労働の実態というものをその後考えてみました場合に、陸上の場合ですと確かにある一月をとりまして、標準的な月でございますとそれを十二倍いたしますと年間の総労働時間ということになるかと思いますが、船員さんの場合は、一定の期間連続して船に乗る、その後にとめて休日をとる、これを年間に何回か繰り返すわけでございます。

そういうことから考えますと、九月の一月、これは乗り組んだ月の勤務状況ということでございまして、休日をとっている船員さんというのはそこには出てこない。したがって、年間の総

労働時間を計算いたしますときには、船舶の稼働状況、一カ月の間にどれだけ動いたか、あるいは船員さんがどれだけ一年間にわたって休日を取得したか、これを別途捕捉する必要があります、このように考えまして、現在では今申し上げたように年間の船員さんの休日の取得状況、こういうものを勘案して数字を計算しているということでございます。

○喜岡淳君 九月だけ調査をして掛ける十二倍という非常に大ざっぱな、他の統計調査には見られない独特なやり方をされておることについては後で触れていきたいと思います。もう一度今お配りした資料を見てください。

平成四年のところですね、上の表と下の表の何が違うかといいますと、上の表はすべての船を対象とした調査の結果です。下の表は五百トン以上の船舶を対象にした表です。一般的に考えてみますと、五百トン以上の船舶ならば規模が大きいのが対象になってきますが、すべての船となりますと五百トン以下の小さな船も入ってきますから、そちらの方が労働条件が悪いというのが一般的な常識だろうと思います。

さて、下の表を見てください。五百トン以上の船の平成四年の労働時間は二千二百六時間になっておる。ところが、すべての船を対象にしてみますと二千三百時間になっておるということですね。上の表と下の表を比べてください。

外航船で言いますと、平成四年の五百トン以上の船の労働時間は二千三十三時間、すべての船を対象にした結果も二千三十三。これは上と下が同じですね。内航貨物船は二千二百七十七時間、すべての船を計算しますと二千四百四時間。ここまではわかるんですよ。五百トン以上の方が労働時間がよくて、五百トン以下の労働条件が悪いのが含まれる、だからそちらは下がっていきんだ、悪くなるんだ、これはよくわかります。

さて、内航旅客船です。五百トン以上の船を対象に調べれば二千二百八十八時間の労働時間だった。ところが、上の表を

見てください。五百トン以下の小さな船も調べてみますと労働時間は二千二百三十二時間になっておるでしょう。これは僕はちょっと常識的に見て逆じゃないかと思うんですが、これはどういうことでしょうか。小さい旅客船の方が労働時間がいいということになっておるんです、このところだけ。

○政府委員(高橋伸和君) 確かに御指摘のような数字になっておるわけですが、これにつきましては、五百トン以上の船のサンプル数、これが若干少な目でございます。このサンプル数のばらつきから若干こういう数字が出ておるんじゃないかと考えられます。

○喜岡淳君 やはりこれは調査の方法に私は問題があると今感じました。サンプル数が少なくなればばらつきが出ればこういう常識で考えられない労働時間統計というのを出してくる。これでは私は冷静な正確な労働時間の議論はできないと思いますので、ひとつ調査の方法についてはきちっと考えていただきたいというふうに思います。これが一点です。

もう一点は、九月だけで掛ける十二倍と、これもまた大臣、やはり大ざっぱといえますが、これは新しい積極的な運輸大臣になったときを契機にちょっとひとつもう考え直していただければ幸いかというふうに思います。御存じのように、陸の上は労働大臣官房政策調査部からこういうのをいただいておりますが、毎月労働統計調査。全国の事業所の毎月労働時間を調査しています。同じ日本労働者でありながら、海の上は九月だけさつと調べて十二倍と。これでは余りにも私はお粗末だと思います。

労働時間の法改正の議論を今からしようにも、正確なデータがなければなりませんから、ひとつ大臣にはデータのとり方について改めてしっかりとしたものを出していただきたいと思いますが、どうでしょうか。

○政府委員(高橋伸和君) 今、九月一カ月掛ける十二倍というお話でございました。これはかつて

運輸審のときにそういう出し方をいたしました。その後、先ほど申し上げましたように、船員の労働実態、一定の連続乗船の後にとめて休みをとる、こういうことから修正を申し上げたということを申し上げたところでございます。

そこで、九月一カ月では十分ではないか、こういうお話でございますが、陸上は毎月ではございますけれども、サンプル数でいいますと全体の百分を抽出率としてとっておるようでございまして。私も九月一カ月ではございまして、これは全体のサンプル数は一〇%、一割とていっているというふうな違いもあるわけでございます。

先ほど申し上げましたように、船員の年間の労働実態を正確に調べようと思えば、一年間個人の船員さんにつきましてずっと追跡調査をしなければいけない。こうなりますと、統計調査上も膨大な業務量になりますし、また追跡調査される船員さんにとりましても大変な負担になるというふうなこともございまして、私も、標準的な九月、これは荷動き等から見まして標準的な月だというふうな考えでおりますけれども、これをベースにいたしました推計を行いますが、若干先ほど御指摘があったような点はあるかと思っております。ひとつの算定方法としては、ベストとは言いかねるところはございますけれども、まずまずのところではないかというふうに考えております。

しかしながら、先生御指摘いただきましたように、船員労働統計の実態調査、これについては、私も先生の御指摘を踏まえて今後ともさらに勉強を続けてまいりたいと思っております。

○喜岡淳君 大臣、ちょっと今からのお話聞いてください。今、これから勉強させていただきますという御答弁でございましたが、私は運輸省には、言葉が悪くて申しわけございませんが、前科があることを言いたいと思っております。

もうおわかりかと思いますが、平成四年の五月にこの運輸委員会では附帯決議を上げておりま

す。「労働時間の短縮に向け、船員の年間総労働時間、休日及び有給休暇の付与・取得日数、配乗等の実態を十分把握し、公表に努めること。」「これが全会一致、この運輸委員会が附帯決議として採択されております。これについて、当時の奥田運輸大臣が次のように答弁をしておられるわけですが、「附帯決議につきましては、その趣旨を十分尊重いたしまして、運輸省として十分の努力をいたしてまいり所存であります。ありがとうございます。」「と、こうなっているわけですから、これは平成四年のことなんです。

あのときも大臣がやると言っていて、あれから二年たつて、こういう状況でまた勉強させていただき、こういうふうになつてきますと、一度あることは二度あるというのが世間の常識でございますから、この際大臣にはきちっとした調査とそして労働時間の公表ということについて答弁をいただきたいと思ひます。

○政府委員(高橋伸和君) 平成四年の附帯決議で御指摘いただいていることは承知いたしております。そのときに御指摘いただきました中身でございますが、当時の、五百トン未満の船舶につきましては労働時間の実態というものは私も把握してございませんでした。その点につきまして御指摘をいただいて、そのような附帯決議がなされたというふうに了解いたしております。

年間の総労働時間につきまして、私も船員労働統計、これは九月に調査をいたします。それが実際に出来てまいりますのは翌年の四月とか五月とか、こういう時期でございます。新しい年度に入りましてから先ほど申し上げました船員の年間の休日数の調査にかかります。これは一年間にわたつての船員の休日の調査でございます。全船舶にわたつて調査を行います。この辺の回収、分析あるいはデータの入力、これに時間がかかりまして結局国会の審議の段階で御説明申し上げざるを得ない、こういう状況になつておるわけでございます。

御指摘いただきましたことを踏まえまして、前

科があるというお話でございましたが、間違ひなく私も公表に努めてまいりたいというふうに考えておりますので、どうかお許しいただきたいと思ひます。

○国務大臣(二見伸明君) 附帯決議、そしてそれに対する大臣の答弁というのは大変重みのあるものでございます。私も前から、附帯決議というのは何か飾り物みたいな扱いをとかくしがちです。しかし、そうではない。これは立法府の意思として、そしてそれに対して行政府がこたえるわけですから、いろいろデータを集めたりなんかで時間がかかることはあるかもしれないけれども、これはきちんとすべきだというふうに考えております。そうしなければ立法府と行政府の信頼関係もなくなつてしまふのじゃないか。大変大事な御指摘だというふうに思ひます。

○喜岡淳君 大臣、どうもありがとうございます。引き続き、この法律の実効性についてお尋ねしたいというふうに思ひます。法律改正、私も賛成法案でございますので賛成でございますが、この法案が成立をする、そうするとこの法律が実際に守られていくのかどうか。法の実効性について提案者の方はどういうふうに見通しを持っておられるか、説明してください。

○政府委員(高橋伸和君) ただいま御指摘いただきましたのは、週四十時間制、どのような実効性を持つて施策を展開していくか、こういう御趣旨でお答えさせていただきます。

基本はやはり労使ともの積極的な取り組みというところにあるかと存じますが、私もとしては大きな柱として三つの面から四十時間制の定着を図つていきたいと考えております。

一つでございますが、まず時短の促進の必要性につきましても関係者、特に海運事業者の意識を大きく変えていただく必要があるだろう、こういうことから啓蒙活動をやっております。各運輸局主催によりまして時短促進大会をブロックごとに開催いたしております。また、船員労働官による監

査、これでもって現場においてチェックをしていくということもやっております。

それから、平成六年度予算におきまして目下お願いしておりますのは、船員保険特別会計、これは社会保険庁の所管でございますけれども、この中から時短促進のための講習会を行う団体に対して助成をしていただく、こういうものも新しくお願いをいたしております。

第二番目の柱といたしまして、業務を効率化するということによって時短につなげていく。これも二つ柱があるかと思ひます。

一つは船舶の運航効率を上げていく。これは船の大型化、高速化あるいは専用船化、こういうものについて船舶整備公園を活用して進めてまいりたい。あるいは離島航路旅客船に對します船舶近代化建造費補助金、これも新しくお願いをいたしております。二つ目は荷役の省力化、自動化でございます。特にタンカー荷役について非常に労働時間が長いというところがございます。この点についての税制の特例もお願いをいたしております。

三番目の柱が船員を確保するというところでございます。これも、一つは海員学校を中心とした船員教育機関、これを充実していくということが一つ。それから、船員未経験者の内航海運への道を拡大する、これが二つ目でございます。さらに、船員の労働環境を改善していく、特に船内の居住環境を改善しようということで、船舶整備公園の船員居住環境改善基準というのがございますが、こういったものを活用いたしまして船員の労働環境を改善していきたい。

このような施策をとることによりまして四十時間の定着を進めてまいりたい、かように考えているところでございます。

○喜岡淳君 それらの政策を積極的に展開していただきたいと思います。

ただ、僕らの世代の者から言わせていただきますと、船員の部屋の確保の問題ですが、私は四十

一歳なんです、私よりずっと下の世代、例えば二十代の人たちなんかの要求は個室です、完全に。もう小さいときから個室で育つてきていますから、一人部屋、そういうのが彼らの要望です。そのあたりはよろしくお願いしたいと思ひます。

さて、その四十時間労働の実効性を確保できるかどうか、この中の大きな要素の一つに私は荷主との問題があるんじゃないかと思ひます。特に内航の場合は小型船が非常に多いわけですから、不況だということでも、それと相まって運賃とか燃料料が買いたたかれていく。荷主の方が低料金で買いたたいてきた場合、労働条件の改善とか特に労働時間の短縮、そういうことがどの程度実効性が上がるのか。

そういう意味で、私は荷主に対する料金の適正化指導について運輸省がどのようにお考えでいらつしやるのか、聞かせていただきたいと思ひます。

○政府委員(尾松伸正君) 先生御指摘のとおり、将来も見据えて内航船員を確保して内航の安定輸送を確保していくためには、やっぱり働く内航船員の労働条件、労働環境の改善、こういった対策を積極的に推進していく必要があることは当然だというふうに思ひます。そのためには一つの方法として、内航海運事業者それから荷主との間の理解を一層深めることによりまして、適正運賃の収受を通じて内航輸送にかかるコスト負担を適正化していくということが強く望まれるところであります。

ところが一方、御承知のとおり内航海運の運賃制度は自由運賃制となつております。つまり運賃の決定は当事者間の交渉にゆだねられていて、運賃のみを優先させることのない合理的なコストを反映した適正な運賃の収受というのは、繰り返しになりますが、荷主と内航事業者との間で十分な交渉が行われ初めて実現ができるというふうに思ひます。

そこで、私も運輸省といたしましては、この

両業界の間の話し合いの場が十分に持たれ活用され、その結果荷主側の内航海運業に対する実態の理解が進んで、そういうことの理解を通じて適正運賃の收受が行えるように、そういう話し合いがうまくいくように指導していきたい、こういうふうに思っております。

ちょっと視点を交えて、その話し合いだけではなくて、基本的には内航海運業の構造改善を積極的に進めて、内航海運業全体が自立した足腰の強い事業として確立されることを目標にして構造改善を鋭意推進するということが重要かと考えております。今回、六月一日でありましたが、何カ月間かけて検討してまいりました成果を取り入れまして、新しい内航海運業の構造改善等のための指針というものを策定、公表、関係者に通知をいたしました。その中におきましても、荷主業界との懇談会の開催の促進ということを強く強調しております。

○喜岡淳君 六月一日付で構造改善の指導が出ておるということを聞いております。ただ、この運賃の問題につきましては、業者と荷主の間の自主的な議論、協議、自由運賃制度ということをおっしゃっておるわけですが、他方、法律の上では少なくとも三つの制度があると思えます。

それは、一つは内航海運業法の十六条、ここでは標準運賃及び標準料金を運輸大臣が設定することとができる、こういう制度、法律ですね。海上運送法第二十八条では、船の運賃や料金などの協定については私的独占禁止法の適用除外とする。この協定運賃は今存在していると思えますが、これが法律で決められておると二つ目。それから三つ目には、内航海運組合法第八条では内航の運賃や料金について海運組合が調整することがあります。こういう三つの法的な制度があるわけでありまして。

私はこの三つの法律はそれぞれの理由があつて制定されたものと理解をいたしております。一方で自由運賃だとか規制緩和ということが言われておりますが、やはり行うべき規制と緩和すべき規制、廃止できる規制、この三つについてはきちっと

とした仕分けをしていただきたい。この三つについては、やはり立場の弱い人を守っていく上で非常に重要な法的根拠となつておるわけでありまして、荷主の買いたたき防止という意味で、しかもきょう提案されております労働時間の短縮、四十時間労働を担保する上からも非常に重要な歯止めだと思えますので、運輸省の中の規制緩和の議論が安易に流れないように仕分けはきちっとしていただきたいというふうに思えます。その点について御意見を聞かせてください。

○政府委員(尾松伸正君) 御指摘の内航の運賃をめぐる法律の制度でございますが、例えば内航の標準運賃制度というものがございまして、これも昭和四十年代、標準運賃制度を活用いたしました時代もございまして。その後、この標準運賃制度が実際の経済の変動、運賃の変動についていけないということ、現実になかなか運用が難しい制度だということ、その後は活用されておりました。

それから、いわゆる内航での運賃協定、これはそう数多くはございせんが、活用されている分野もございまして。例えば沖縄航路なんかで活用されておりますし、また全国規模ではタンカーあるいはケミカルタンカーといった分野でこの運賃協定というものが活用されているところであります。もちろん、現在あるこういう制度を事業者の方々がいろいろ研究されて活用することは可能かというふうに思えます。

そこで、今後、規制緩和というような問題があるけれどもどうかということでありまして、政府全体として、こういう業者間の協定、つまり独占禁止法の適用除外のカルテルとか協定とかいったものの制度につきましては全般的に見直しをすることに相なっております。先ほどの海上運送法二十八条による協定なども、その制度のあり方をこの一環として見直すことになるわけでありまして、今までのこの制度の果たした役割あるいはこれからの位置づけ等につきましては、これからまたいろいろな方の意見も聞きながら慎重に検討をし

なければならぬということでございます。どうこうするとういう結論は今申し上げられませんが、今申しましたように、必要性等については十分よく検討の上結論を出したいものと、こういうふうに考えております。

○喜岡淳君 見直しは結構ですが、見直しをして残していただくということもこれまた見直しでありまして、ひとつ規制緩和に当たっては、環境の維持とか安全性の確保とか公共性の維持、労働条件の改善、そういう観点からの見直しをしていただまして、残すべきところは見直した結果残ったというふうにしていただければ幸いかというふうに思いますので、御要望しておきたいと思

最後になりましたが、いずれにしましても、この労働時間のデータも非常にばらばらしておるといふことに端的にあらわれておりますように、船の問題というものは私自身もずっと日常的に国民の関心を引き起こすべき事柄ではないかと、海運あつての日本でありまして。そういう意味で、今国民的な運動として海の日制定の動きが強まっております。私も一生懸命海の日を制定するために頑張っておりますが、運輸省の方もぜひこの運動に大きな御支援をいただきまして、国民全部の関心として海運に関する議論が盛り上がり、すぐれた船員が確保され、我が国がますます安定、発展できるように我々も考えておりますので、海運行政に対する今後の格別の御尽力をお願いいたします。私の質問を終わらせていただきます。

○山田勇君 まず、船員法改正案について質問をいたします。

この法案は、船員中央労働委員会の議論を経て提案されたものであり、その過程において労使双方の合意を得ているものと承知をいたしております。また、その内容として、四十時間労働への移行、漁船部門への有給休暇制度導入という、従来陸上労働と比べて悪かった労働条件を改善し、前

進させるものとして評価できるものと思えます。したがって、本法の早期成立を望むものでありますが、この機会に二、三の点について確認をしておきたいと考えます。

まずその第一点は、今回の法改正の前提として、船員の労働時間の実態は現在どうなっているのか、そして本法の成立によつて週四十時間に移行した場合、年間労働時間はどうか変化するかをお聞かせ願いたいと思ひます。

○政府委員(高橋伸和君) 船員の総労働時間でございまして、逐年減少傾向にございます。平成四年におきまして、全船船で二千三百時間、外航船につきましては二千三百三十三時間、内航船につきましては二千四百四十四時間、内航旅客船については二千二百四十二時間となっております。

内航貨物船につきましては、平成四年時点で大型船が平均週四十四時間制でございましたが、七百トン未満の小型船についてはこれはまだ四十八時間の労働となつておりました。内航船全船について週四十四時間労働制が適用されましたのは平成五年度からでございます。そういう意味で、現在四十四時間制ということでございます。

現在の週四十四時間制が平成九年四月に四十時間制になるわけでございますが、この四十四時間制から四十時間制に移りますと、所定内労働時間としては年間約二百時間の減少ということになるわけでございます。

一般的に申し上げますと、総労働時間は所定内の労働時間と時間外あるいは休日労働の時間も含まれておりますから、所定内の労働時間の短縮が即総労働時間の短縮となるものではございませんけれども、まずその所定内の労働時間を短縮させることが総労働時間の短縮に向けての第一歩となるものと考えております。

そのほかに、総労働時間短縮に向けての労使の積極的な取り組み、私どももいたしましたが、時短促進の啓蒙活動、さらに船員確保対策、業務効率化の対策、これらを講じていくことによつて週四十時間労働制が定着することによりまして総労働

勤務時間の短縮にもつながっていくものと、このように今考えているところでございます。

○山田勇君 次に、船員労働において労働時間短縮のために適正な乗組員定員及び適正予備員の確保が不可欠であります。現場監督に従事する船員労働者が十分に各地に配置されているのかといったことも大切だと思いますが、その点はどうなっておりますでしょうか。

○政府委員(高橋伸和君) ただいま御指摘いただきましたように、週四十時間制の実効性をあらしめる、担保するという意味で、適正乗組員定員の確保ということは非常に重要な課題だと考えております。

このような観点から、船舶に乗り組みます定員数につきましては船員法で二つのことが定めてございます。一つは法定労働時間を遵守することができると、さらに二つ目が航海の安全の確保上支障の生じないようにすること、この二つの観点から定員を見ているわけでございますが、これにつきましても、就業規則の受理あるいは陸にはない船員特有の制度でございます雇入れ契約の公認、こういった際に労働側との合意が十分働いているか、こういったことを法律上確認することになっております。このような審査を通じて、さらには船員労働官による監査を通じて適正な定員の確保に努めておるところでございます。

船員労働官でございますが、全国に現在百四十六名配置いたしております。まだ一名配置局が相当数残っておりますので、まず一名配置局の複数化ということを重点的にいたしまして船員労働官の体制を拡充してまいりたい、かように考えているところでございます。

○山田勇君 まあ、僕といましようか、私たちの若いころは船乗りだとか海の男といったものに大変あこがれたものでございます。私の父親も船乗りでございます。旧内務省の港務局の船に乗っております。そういう意味であこがれたものであります。最近では長時間労働などいわゆる三K職場として特に若年層の海上雇用の確保が困難な

状況になっております。

今後、海上労働の職場としての魅力のあるアピール、特に若い人を中心とした船員不足解消のため、行政当局としてはどのようにこれから取り組んでいくのかということをお聞かせ願いたいと思っております。

○政府委員(高橋伸和君) まさに今先生から御指摘いただきましたように、若い方の海難れということがございましてなかなか船員さんに来ていただけない、こういう状況にあるわけでございます。そういった意味からいまして、海のロマンといいますが、海の魅力を若い方にも十分知っていただく、こういうことが何よりも大切ではないかと思っております。この点につきましても、海の記念日あるいは海の旬間といったものを中心としていろいろなイベントがございまして、

私も、船員関係で幾つか申し上げさせていたでございます。運輸省の航海訓練所というのがございまして、ここで帆船の日本丸あるいは海王丸、こういった船六隻を使って学生さんの航海実習をやっております。この帆船を使いまして、一般の中学生、高校生の方を招待いたして見学会というものも全国の港でやっております。昨年、平成五年度は大阪、神戸を初めといたしまして、全部で二十七港で約十五万人の方に乗船していただきました。

その中でも、特に練習帆船の海王丸でございます。これは航海訓練所が所有しているというものがございまして、財団法人の練習船教育後援会が所有いたしております。ここで帆船乗船の体験を一般の方にもしていただく、そういう目的でこの帆船海王丸はできておまして、もちろんその航海訓練所の実習もやるんですが、それとあわせて一般の方にも乗っていただいております。平成五年には、九歳の小学生から六十七歳の御婦人まで延べ百八十三人に体験乗船していただいております。こういうふうなことを通じて海のロマンのPRに努めているところでございます。

○山田勇君 七月二十日の海の日を祝日として国民の休日とするよう、これらを運動して盛り上げていかなければなりません。海国日本として海の日祝日は意義があると思っております。運輸省としてはこの祝日に対してどのような考えをお持ちでしょうか、お聞かせください。

○政府委員(高橋伸和君) 私も、先ほど申し上げました海の記念日、海の旬間、これは長い歴史を持つておるものでございますので、これを通じて、海に直接関係のない一般の方々にも、我が国が四面海に囲まれてその恩恵をもつて生きているということ、あるいは海運の重要性、こういうものを知っていただくということを私も念願いたしてございまして、海の日祝日ということとが現在国民運動として進められておるわけでございまして、ぜひ一日も早い祝日の制定を心から願っております。

○山田勇君 海上労働者と陸上労働者、どうもいろんな面で海上労働者は恵まれていないというふうに思っています。今後ともぜひ、海上労働者に対するいろいろな労働時間の問題等々も積極的に運用していただきたいと思います。

次に、国際会議等の誘致の促進及び開催の円滑化等による国際観光の振興に関する法律案について質問をいたします。

「国際観光の振興を図り、もって国際相互理解の増進に寄与することを目的とする。」とした本法案の第一条の理念は高く評価するものであります。人と人、また国と国との場合でも、相互に理解を深めることが愛情を育て、ひいては国際平和の実現に寄与することは言うまでもありません。

折しも観光白書が閣議決定されましたが、有意義なことでもあります。私の地元の大阪でも、ことし十一月に世界観光大臣会議を中心とするOSA KAWAワールド・ツーリズム・フォーラムが開催されることになっております。これに期待を寄せているところであります。

そこで、私は大阪のような大都市はもちろんであります。さらに地方都市においても頻りに国民の休日とするよう、これらを運動して盛り上げていかなければなりません。海国日本として海の日祝日は意義があると思っております。運輸省としてはこの祝日に対してどのような考えをお持ちでしょうか、お聞かせください。

○政府委員(高橋伸和君) 私も、先ほど申し上げました海の記念日、海の旬間、これは長い歴史を持つておるものでございますので、これを通じて、海に直接関係のない一般の方々にも、我が国が四面海に囲まれてその恩恵をもつて生きているということ、あるいは海運の重要性、こういうものを知っていただくということを私も念願いたしてございまして、海の日祝日ということとが現在国民運動として進められておるわけでございまして、ぜひ一日も早い祝日の制定を心から願っております。

○山田勇君 海上労働者と陸上労働者、どうもいろんな面で海上労働者は恵まれていないというふうに思っています。今後ともぜひ、海上労働者に対するいろいろな労働時間の問題等々も積極的に運用していただきたいと思います。

次に、国際会議等の誘致の促進及び開催の円滑化等による国際観光の振興に関する法律案について質問をいたします。

「国際観光の振興を図り、もって国際相互理解の増進に寄与することを目的とする。」とした本法案の第一条の理念は高く評価するものであります。人と人、また国と国との場合でも、相互に理解を深めることが愛情を育て、ひいては国際平和の実現に寄与することは言うまでもありません。

折しも観光白書が閣議決定されましたが、有意義なことでもあります。私の地元の大阪でも、ことし十一月に世界観光大臣会議を中心とするOSA KAWAワールド・ツーリズム・フォーラムが開催されることになっております。これに期待を寄せているところであります。

そこで、私は大阪のような大都市はもちろんであります。さらに地方都市においても頻りに国民の休日とするよう、これらを運動して盛り上げていかなければなりません。海国日本として海の日祝日は意義があると思っております。運輸省としてはこの祝日に対してどのような考えをお持ちでしょうか、お聞かせください。

際会議が開催されるようにならなければならぬと考えております。これは、国際会議の開催により国際観光交流が進み、訪れる外国の方々にとっても地方固有の自然、文化、歴史に出会える等、その意義は大きいものがあると思っております。そのために、国際会議観光都市の認定の要件は、これを希望する地方都市ができるだけ認定が受け入れられるようにしていただきたいと思います。

認定については本法案の第四条以下に書かれておりますが、実際にはどの程度理解すればいいんでしょうか、お聞かせを願いたいと思っております。

○政府委員(豊田実君) 国際会議の誘致に当たりまして、東京一極集中ではなくて、各地方都市の魅力も国際的にもよく宣伝をして、各地方都市への国際会議誘致というものが今後力を入れていききたいと思っております。

国際会議観光都市認定ということでございますが、これは国の方が一定の数に抑えるとかそういうことではございませんで、むしろ各都市が積極的にこういう目的について御理解をいただいて、対応していただきたいという気持ちでございます。

具体的には、会議そのものの国際会議場というような施設とか参加者の利用する宿泊施設、そういった施設面のことと、それからその会議場周辺に魅力ある観光資源があるというようなこと、それから会議そのものの運営についていろいろ実施体制をとっていただくわけですが、いざにしましても非常に高いハードルを設けるということではなくて、むしろ意欲のある都市は積極的に手を挙げていただきたいということで、そういう方向でこの条文を運用していきたいと思っております。

○山田勇君 先ほど来、同僚委員がいろいろ質疑をしております。その国際会議だけにまた施設をつくっても後利用がなければ、やっぱり損益で勘定しますと、到底それだけの資本投下、先行投資もできません。だから、例えばハウスステンボスであるとかスペイン村であるとか、いろんなところ

に民間の知恵を出し合って今開発していますね。そういうときに観光部が、僕は本当は観光局ぐらいいになつてほしいんです、格上げしてほしいぐらいいで、これから重大な任務を背負うことになりまますよ、観光というのは。単に物見遊山に行く人だけの安全を図るといふような時代ではないので、だからああいう大きな地方都市で企画があれば、それに付随して五千とまではいかななくても三千か二千かぐらいの規模の国際会議場をつくつてもらえませんかというかと、そういうことは運輸省がどんとこれから民間にノウハウを伝えて、それで一緒にそういうものをつくっていく。それでこそ国際会議都市も開かれるというものですから、これからそういうふうにとつまた御努力をいただきたいと思っています。

最後でございます。

本法案では国際観光振興会の果たす役割が極めて大きいことになっておりますが、国際会議観光都市及びそれ以外の市町村のそれぞれについて、振興会の支援の具体的な内容はどのようなものになりますか。それは目的達成に十分なものであるかどうかをお答えいただきまして、私の質問を終わります。

○政府委員(豊田実君) 国際会議観光都市というものを認定するという制度になっておりますが、実は支援措置はそれ以外の市町村に対しても国際会議が行われる場合は支援をいたしたいと考えております。その二つの都市の違いは、年間を通じて常時国際会議を開催するか、あるいは五年に一回、十年に一回国際会議を開催するというような違いだけあります。支援の方法としましては、国際観光振興会が従来蓄積しております国際会議の情報、こういう国際会議がいつごろ開かれるというような情報の提供、あるいはその運営についていろいろ人材面の応援を含めまして協力するということ、さらには開催費用の一部を支援するというようなことを考えております。国際会議観光都市とそれ以外というものは、会議の回数が違ふということ、支援の仕方としては同じように

対応していきたいと思っております。

○下村泰君 それでは、まず船員の健康問題について伺いたいと思います。

まず労働省に伺いますが、現在、船員は障害者雇用促進法の雇用率算定に当たっては一〇〇%の除外率ということになっておりますが、イギリスなどでは通常三%のものが船員は〇・一%というようにも聞いております。身体障害者雇用促進法から障害者雇用促進法へと変わり、知的障害の方やさまざまな障害の方も対象となります。そうしますと、この一〇〇%除外率を見直してもいいのではないかとこのように考えられるんですが、いかがでしょうか。これは船員のみならず全体に言えることなんですが、労働省はどういうふうに考えていますか。

○説明員(太田俊明君) 障害者の除外率の問題でございますけれども、身体障害者の雇用の義務はすべての事業主が平等に負うべきものでございます。しかしながら、職業の中には身体障害者が就業することが困難な職種もあるわけでございまして、こういった観点から、社会連帯による平等負担の原則とそれからもう一つは実際の雇用における難易度との調和を図るための調整的な措置として除外率制度が設けられているわけでござい

ます。今御指摘のとおり、近年、社会全体の障害者雇用に関する理解が進む中で、技術革新の進展等に際しまして新たな職域が開発されまして、障害者の採用が進んできているところでございます。こういった状況を踏まえまして、今後、技術革新による職務内容の変化でございましてとか作業環境の改善等の条件につきましまして必要な調査研究を行いまして、また今お話がございましたイギリス等の制度につきましてもよく勉強させていただきまして、その結果に基づきまして除外率の見直しにつきまして検討をしてみたいと考えております。

○下村泰君 今の問題は、もう少しよく実態を見てこれからのいろいろと提案をさせていただき

たいと思いますけれども、私の申し上げているのは、障害者全部を全部そういうふうにしるというわけじゃありません。まして船という、おかのうと違つて特殊な事情の器でございまして、なかなか全部に合うなというところは難しいと思う。

ただ、あなたも御存じだろうと思ひますけれども、今一番問題になっている学習障害児というのも、ありますね、LDと言ひます。このLDというのは、医学的に見きわめられたわけじゃなくて、教育をしている現場から、この子はおかしいのが発見されるようになったわけなんです。今までの経緯からいいますと、そうしますと、読むことができない、書くことができない、あるいは足し算ができるが引き算はできない、割り算はできないが掛け算ができない、何か一つ欠けているだけなんです、この子は。見た目には全然変わっていない。

一説によりますと、こういうお子さんというのは、ある一つのものに対して物すごい能力を発揮する、超人的な能力を発揮すると言われているんです。エジソン、アインシュタイン、この方たちもあるいはLDではなかったのかという、これはあくまでも仮説ですよ、そういう説もあるんです。例えば日本では山下清画伯なんかはこの線に入るんじゃないか、こういうふう言われている。

そうしますと、そういうお子さんの中に海の問題に関しては物すごく知能が発達するという場合もあるわけなんです。この人が船に乗ると、船長なんか黙れ、下がれなんという知能を持つて、船長なんかわからない。将来、そういうお子さんをそういう場合採用できるかできないかという問題もこれから出てくるんじゃないかと思うんです。ですから、今からこのぐらいいことは考えておいてほしいと思います。

そこで、この船員さんというのは、とにかく船という陸上から孤立した場所での労働を余儀なくされているわけで、いざ船内で急病になつても対

応が出来る、場合によつては命にかかわる事態にもなりかねません。このため、船員の健康管理は非常に重要であると考えますが、最近の船員の疾病状況について伺ひたいと思います。

○政府委員(高橋伸和君) 船員の疾病は、休業日数三日以上でございしますが、平成四年度で三千七百十六人でございします。これは昭和四十年代に比べれば五分の二程度までに減少してきていっていることが言ひます。しかしながら、船員も高齢化が進んでまいりまして、三十五歳以上の中高年齢船員の疾病の発生状況が全体の八五・四%、これは三十五歳以上の疾病の発生率でございします。その中身でございしますが、胃潰瘍、十二指腸潰瘍の潰瘍のたぐい、あるいは椎間板ヘルニア、肝疾患、糖尿病、こういった成人病と言われるものが上位を占めているという状況にございします。

○下村泰君 今ちょうどそれを私もお聞きしようと思つたんですが、高齢化が進んでいまして健康管理はますます必要になってくると思ひます。中でも、高齢化に伴ひさまざまな病氣もふえてくると思ひますが、政府としては、そうなりますと船員の健康管理にどのようなことに対応なさつていくつもりなのか何かわせてください。

○政府委員(高橋伸和君) 船員の健康管理でございしますが、まず船に乗る前にチェックをいたしますが、健康証明書というものを発給するわけでございしますが、これは身体検査を受けまして、船に十分乗れるという方であればまず船には乗れないという仕組みでございします。

船の中でございしますけれども、お医者さんが乗り組むのが一番ベストでございしますが、これは現在外航クルーズ客船、こういう三千トン以上の旅客定員が百人以上というものに限りましては、客定員が百人以上につきましましては、運輸大臣の試験を通りました衛生管理者という者、あるいは衛生担当者という方を船員の中から選任いたしまして、そこで船内の衛生管理を行つていただいている、こういう状況でございします。

○下村泰君 私実際に船に乗つたことはそう数

多いわけじゃないんですが、大きな船に乗った経験といえ、国に召されてなんという言葉は大変体裁がいいんですけれども、なまじ甲種合格になったばかりに東南アジアの方に引つ張り出されて、余りいい名前じゃないチャイナ丸という約七千トン近い貨客船に乗せられて、実に遅いんです、時速六ノット、最高速度八ノットというやつで、台湾のバシー海峡に行つたときに潜水艦に追つかけて、ほかの船は新造船だから早く逃げようというんですが、私のチャイナ丸だけは逃げようにも逃げようがない。回りを駆逐艦に守られながら高雄に入港したことがありますけれども、あんな恐ろしい目に遭つたことはない。

そういう船ですと、今おっしゃいましたように、これは三千トン級以上の船ですからそういう手ではございまいしけれども、船内で実際に疾病が発生したときに素早く適切な対応を図ることが極めて重要なことなんです。対応が一秒おくれたためにとうとう命を奪われるということもあるわけで、そのために海上での医療体制整備が特に重要と考えております。

これから、そういったことに対する運輸省の対応というのはどういうふうになさいますか。

○政府委員(高橋伸和君) ただいまお示しありましたように、海上はるか海上におきまして船内で病気になる、あるいはけがをする、こういった場合には、船医さんがいる場合にはもちろん船医さんが治療に当たるわけですが、船医さんがいない場合でありまして衛生管理者は、この方は運輸大臣が一定の資格を認定している方でございます。船員法上医薬品というものを必ず載せなければいけない備えつけの義務がございまして、あるいは船医便覧、これも備えつけの義務がございまして、そこにマニュアルが書いてございまして、そこについての方針がインマルサット、国際海事衛星あるいは無線通信、こういったもので陸上のお医者さん、これは特約医として契約しておきわけですが、そこで連絡をとるながら医師の指示を受けて処置に当たる、こう

いうことをやっているわけでございます。

さらに、日本水難救済会という組織がございまして、昭和六十年からお医者さんを海上保安庁の巡視船あるいはヘリコプターで乗り継いで病人のいる船まで派遣をいたします。そこで、患者さんをヘリコプターに乗せましてお医者さんが加療を加えながら国内まで運んできて治療を行う、こういう海上医療システムというものが大変私も助かっているところでございます。

○政府委員(尾松伸正君) 旅客船のことも含んでお尋ねではないかと思つたので御説明をいたしますが、国内旅客船は結構多く走っておりますけれども、この旅客船で急病人が出たというような場合どうしているかということも含んでお尋ねかと思つたから。

一般的に申しますと、運輸管理規程の事故処理基準というものがございまして、船内で急病人が出てきたときには、船員の中に医者がいればいいですけれども、いない場合は乗船者の方の中に医者がいないか、おられればその医者の方の協力を要請する。おられない場合は、船舶電話とかいろいろな方法でも陸上の最寄りの医師と連絡をとる。旅客船の場合は定期船ですから、連絡をとれるお医者さんを大体決めてあります。そして、最寄りのお医者さんと連絡をとってその指示のもとに適切な措置を講じる、これが規程上も書いてあります。一般的に行われていることであります。

これに加えて、お医者さんがいたときに、その船に医師が使用することのできる医薬品とか医療用具も積んであるかという点も問題であります。この点さらに充実することはできないかということで実は検討をいたしてまいりました。

ことし一月に、専門家の方にも参加していただいて委員会を設けて実は検討していただきました。その結果が出ましたからこれを通過という形で旅客船の事業者に指導通達という形で出しました。そして、比較的長距離を航行しているために、なかなか緊急入港ということで陸上にすぐには避

難できないというような船を対象として、医師用の救急医薬品、医療用具の種類とか数量とか保守管理をどうしたらいいとか、そういったことを決めて通達をし、これで今旅客船会社にそういうものを備えつけるように指導しているところでございます。

○下村泰君 実は、船員ではないけれども、フェリーなどの旅客はどうなるのかということをお尋ねしようと思つたら、今あなたがいろいろとお話になった。これから聞こうと思つていたところなんです、お先にお答えをいただいてまことにありがとうございました。お答えは、もう一度伺います。フェリーのお客さんというのはもう全然対象外で、すね、通常は。ただいま、船員の方の健康管理がどうのこうの言つた場合には、フェリーのお客さんは関係ないわけですか。

何か運輸省のこのちょっとした記事を見ますと、平成四年に旅客船内で急病になつたりけがをした乗客が二百七十二人いらつた。それで死者が五人出ています。救急医療品を積んでいれば助かつたり軽症で済んだケースもあった、こういう記事が出ています。

それで、今お尋ねしたんですけれども、結局こういうことにあわせて今のよう措置を講ずるようになったと、こういうわけですね。

○政府委員(尾松伸正君) さようでございます。○下村泰君 また大塚御丁寧に、私がこれから聞こうと思つたことをお先に答えになつて大変ありがたかったですけれども、どうも言葉が前後して、きちんとして整理しておきませんとわかりませんので、失礼をいたしました。

大臣、せっかくお戻りになつたところでいきなりこういうことをお尋ねして失礼ですけれども、今後ともこういった船上におけるいろいろなトラブルが起きると思つたが、こういう私の話を今聞いていらつたやつで、半分ぐらいだとは思いますが、けれども、大臣はどういうふうにお受けとめになつていただいしょうか。

○国務大臣(二見伸明君) 途中から来たものです

から議論の一切を知っているわけじゃないかもしれませんが、どうやら一つは、いわゆる船員にかかわる病気やなんかの問題、もう一つはお客さんの方の問題と二つだと思つたが、どちらにいたしましても、これは最もいい救護体制というのか、それは当たり前の話ですね。

今、尾松局長からもいろいろ話がありましたけれども、私も五千トン級の船に乗つたことが一度あるんですよ。酔いしただけで病気になるまでしたけれども、だからやはり、特に船員は別として、お客さんが全然病気にならない、けがもしないということはあり得ないわけですから、できる限りその体制はつくるべきだというふうにお尋ねしておりますし、またやるべきだというふうにお尋ねしております。

○下村泰君 本當のことを言つて私は大変だと思つたんですよ。船医というのは大抵一人ぐらしか乗船してないと思うんです。そうすると、この一人のお医者さんというのは、それこそ脳外科から何から全部やらなきゃならぬわけですよ、いざというときに、産婦人科もやらなきゃいかぬわけですよ。そんな全部ができるだけのお医者さんが果たしているかどうかということをお尋ねする、うっかり病気でできないという不安がある。考えるとぞつとしますよ。それだけに、そういうことは大変だと思つた。どうぞ、ひとつそれに対応できるように運輸省の皆さんも考えておいてください。

それでは、コンベンション法についてお伺いたしたいと思いますけれども、当然、最近障害のある方々の国際会議もふえております。したがって、この法はそういう点で何か対応していらつたらいいか、こういうことの情報提供も含めてお尋ねしたいと思つた。

○政府委員(豊田実君) 最近、非常に各地で国際会議の施設が整備されてきているということも申し上げましたが、最近でいい国際会議場の施設につきましては、お話の身障者の方々が直接会議に参加するというのを前提にして、エレベーター

とかスロープとかトイレというような施設整備が進んでおります。

例えば、横浜に最近できた会議場でありますが、特別のスペースを設けて、車いすのまま会議に参加できるということを前提とした施設になっております。また、既存の施設はなかなかこういう施設がまだ十分普及してございませんが、例えば仙台市の仙台国際センターという施設がございますが、こちらにつきましては、最近改修を行いました、やはり身障者の方々が利用しやすいように改造を行っております。

国際会議場を海外にいろいろPRする場合も、そういうような施設面のことでも十分情報に盛り込んで情報提供を行っていきたくと考えております。

○下村泰君 とにかく、こういったところは環境整備が非常に必要なんです。それには大体大きく分けて三つあるんです。一つが交通機関、二つ目が宿泊施設、三つ目が会議施設の整備が必要と、こう考えるわけです。

例えば、車いすを利用する方が大都市などの会議に参加する場合に、空港から宿泊施設や会議場に至る交通アクセスが整備されていることが条件となると私は思うんです。飛行機からおりました。さあ、行くところはわかるが、行くまでがなかなか行かれません、これじゃ困るんですね。こういうことに対してどういうふうに運輸省はこれからお考えですか。

○政府委員(豊田実君) お話しのとおりでございます。身障者の方の社会活動を阻害する要因を一つ一つ取り除いていくという場合に、移動手段といえますが移動の過程というのが重要なポイントだと思っております。

今お話しのように、ターミナルから会議場なり宿泊施設への間の交通機関についても、いろいろ技術面の工夫とかソフト面の工夫というものをもって対応していきたいと思っております。

○下村泰君 宿泊施設、これがまた問題になるんですね。アメリカのADAの法律では、千室に對

して二十室は車いすでも対応できるようにつくらねばならないとされているんです。ただ、困ったことに、車いすもいろんな形のものがありますので、それにすべて対応できるようにできるかどうか、これもまた大変な工夫が求められるわけなんです。

いずれにせよ、東京でもその整備状況は極めて乏しいわけなんです。今、東京都内の有名ホテルでや対応のできるのは新宿京王プラザだけなんです。あとは有楽町にあります、歴史的に古いのが、偉そうな顔をしたのがそばにあります。あれは全然ダメなんです。まるつきり使えません。名前だけはでかかると宣伝されて大きくなっているんですけども、実際にこういう方々が使うとなつたらまるつきり使えません。地方都市において果たして整備がこのようにできるかどうかというところなんです。

恐らく局長も御存じでしょうけれども、戸山ヶ原に障害者の方の専門の宿泊施設がある。例えば、耳の不自由な人には赤いランプがばつぱつとついてコイルサインするとか、あるいは目の御不自由な方には音でものを教えるとか、その人その人に對しているような対応ができていくわけなんです。だから、宿泊設備のガイドラインを運輸省の方で、これこれこういうふうにしてくれよ、あるいはしなさいよというふうにして果たしてお示しになるんですか、どうですか。

○政府委員(豊田実君) 宿泊施設の問題については、交通手段と並んでいいますか、それ以上に私ども力を入れていかなければならないと考えております。

今、お話にありましたように、例えば都内のホテルなどの現状については必ずしも満足できるような状況じゃないというところは事実であります。ただ、この面でもいろいろ先進諸国の例を私どもも十分勉強しますし、またホテル関係者も協会等を通じて情報を収集し、新しく施設を設置するとい

う場合にはその辺の先進国の例を十分頭に入れて置ながら対応してきておりますし、これからもうするつもりです。

まだまだ確かに現状は十分でないという認識がありますが、今申しましたように、国際会議の場面でも身障者の方がかかり積極的に参加していただいているという状況を考えますと、ホテル面でもっと力を入れていく必要があると考えております。

○下村泰君 次に、会議場の施設ですが、これいろいろあるんです。例えば客席そのものが階段になつていまして、だから車いすなんか全然使えないわけです。これがずつとスロープになつていけばいいんですけれども、劇場でも近ごろ大体そういうのもできてきました。大体、障害者を持った方がステージの上へ上がるようにはなつていません、健常者でも階段を使わなきゃ上へ上がれないんですから。楽屋からだつたら行かれますけれども、こういうのがやっぱり問題じゃないかなと思います。

難聴の方のための磁気ループというんですか、下にいろいろありまして、補聴器をつけると聞こえるというふうなもの。それから、オーバーヘッドプロジェクト、スクリーンがあります。これは下手しますと、例えば研究者が今ここでスライドを使ってばんばんとやりますね。難聴者のために下に文字を書いて映すんですが、その方と同じスクリーンでぶつかるなという設備のところもあるわけです。そういうことが別々にきちんとできるような設備、こういうことも必要なんです。

ですから、非常に細かくなりますが、そのくらいでないと国際会議場とは言えないんです。そういうことについてはどうでしょうか。

○政府委員(豊田実君) 会議場の施設につきましましては、いろいろ新しい技術をどんどん導入しまして確かに使いやすい方になりつつありますが、お話しのように使いやすいにまだ工夫していかねばならないと思っておりますし、また技術面でもっと新しい技術をどんどん投入すれば、身障者の方にも気持ちよく会議に参加していただけるような環境ができていくんじゃないかと

思っております。

○下村泰君 私は今いろいろ申し上げましたけれども、結局、障害を持った方々というのは我々と違つて器具を持っているわけです、車いすでも何にしても。その方々がすうと入つて、その方々が何事もなく聞くことができて話をするということができて帰る姿を健常者が見て、気持ちの悪いという人は一人もいないわけです。むしろ、その方々がそういう動きができる、活動ができる、仕事ができるという受け入れ体制ができていく方が、我々健常者が見て気持ちがいいんじゃないかと思うんです。そういうことに今まで日本という国は欠けておるんです。

しかも、私これを見ていて、とてもじゃないけれども、今局長に、質問をさせていただいてお答えもいただきましたけれども、今からそんなことで間に合うんだろうか。例えば、これすばらしいですね、国際会議等の誘致の促進及び開催の円滑化等による国際観光の振興に関する法律案(コンベンション法案)なんて書いてある。こんな大それたタイトルをつけて、今から間に合うんですか。

しかも、これを見てください。この間、課長さんからこれを説明されたときに、今地方へ行つても、私はもとと芸人上がりで、突然変異でここへ来たんですから、政治家になろうと思つてここへ来たんじゃないですか、私が地方を回つて

いるときには入れ物が小さいんです、劇場が。ですから、うんと人気がある方というのは一日三回から四回やらなきゃこなせないんです、ファンの方々が数多くて。今は入れ物が大きいから一回でこなせるんです。ところが、地方へ行つてごらん

なさい。それが一回で入れるだけの器が三百六十五日、幾日あいていきますか、ほとんどあいていないんです。それでつまらないこととお茶を濁しておる。物すごい税金のむだ遣いなんです。あれを見ると私は腹が立つんです。それを見ているからこういうのは余計腹が立つんです。本当にできるのかできないのか。

それから、この国際コンベンション開催状況で

見ます、アメリカが一番で日本は十位なんです。まあ、これはいいです。その下ですが、国際コンベンション開催状況（都市別）、一位がパリなんです。東京が十七位で京都が三十八位、これはどういうわけですか。パリと京都とだけ違うんですか。日本人ならもつと胸を張ってください。パリに建っている建物と京都にある建物とのぐらいい。今千二百年祭をやっているんですよ。エッフェル塔はいつ建ったんですか、あんなものは。そういうふうに比べますと、もつと胸を張って世界に宣伝して、それこそ国際会議は京都が一番ではないといかぬです。あなた、私にこんなものを見せて今からこんなことをやって間に合うんですか。

大臣、今の私の話を聞いていてどういうふうに受けとめますか。

○國務大臣(二見伸明君)　せめて京都がベストテンに入つてしかるべきだと思ひますが、三十八位とは余りにも情けないと思ひます。むしろ、今度我々は國際コンベンション法案で、東京だけではなくて地方にも、特に京都にも大勢の人に来ていただきそこで會議を開く、そういうものが當然あつてしかるべきだし、それがまた日本のいいところを、日本というものを理解してもらふ大變大事なことなんではないかというふうに思ひます。

もう一つ、先生おっしゃいましたように、身障者といひますかハンディを持った方々に対するいろんな御提案がありました。私、こういうことが国会で議論されるようになってきた、これはやはり大きな時代の流れかなというふうに思ひます。一遍にはいきませんけれども、ハンディを持った人も安心して参加できる会場づくりというのは当然だと思ひし、宿泊施設も当然だと思ひます。

○下村泰君 一言だけ言わせてください。
私のところへ運輸省の方々が説明しに來られたた
れども、これは息長く、そしてあきらめずに一歩
一歩進めていきたいというように考えておりま
す。

ときに、私はこれはもう既に申し上げたんですが、京都というあれだけのすばらしい都を持ちながらパリに負けるとは何事だと。むしろ今からでも遅くはないんですよ。しかも私に言いましたのは、世界に運輸省関係の観光情報的情報網をきちんと設ける、こういうふうに言っていましたよ。ですから、そういった情報網を使って京都へどさっと来るように、本当に今大臣の言ったように観光都市一位になるぐらいにやつてほしいと思いますよ、これだけの歴史があるんですから。

そういう要望をして、おしまいにします。

○高橋裕子君　まず、船員法についてお尋ねいたします。

この問題については、既に昭和六十三年四月と平成四年五月のこの運輸委員会で、我が党の小笠原前議員が繰り返し言及してきたところなんですけれども、荷主業界と内航海運とそれから労働組合など関係者との話し合いの場を活用する、そこで適正な運賃、それから船員不足問題を解決していくんだ、こういうふうな答弁をされたわけですが、その後も二年たっているわけですけれども、その状態が具体的にどう進展しているのか。そして、大臣はここに本当に大胆にメスを入れていただきたいというふうに思うんですけれども、大臣のお考えをお聞かせください。

○政府委員(尾松伸正君) 御指摘の内航船員の確

おられます。

また一方で、内航海運業全体の構造改善を進めまして企業体質の強化に努めるということも必要でございますから、いわゆる新しい構造改善対策というものも打ち出しまして関係者の方にお示しし通達をしているところであります、この通達の中に荷主団体との協議を積極的に推進するという一項目も設けてまして、これを促進していこうと思っております。内航海運業の場合、オペレーターだけではなくてオーナーも含めてこういう話し合いを大いに進めるべきであるという趣旨も盛り込んでおるところでございます。

○高橋裕子君　大臣、今お話がいろいろあります。

大臣にお尋ねいたしますけれども、労働時間を短縮するというのはこれはもう当然のことだと。問題は、それを本当に実効あるものにしていくというところで、そのことを具体的にどう保障していくのかという、ここがキーポイントになるということに思います。特に船員労働者の労働条件というのは、海上の特殊性が強調されて大変厳しいもの

この内航事業者、荷主間の話し合いにつきましましては、私どもも鋭意実施するように関係事業者を指導してまいっております。

たけれども、鉄鋼の内航海運の運賃なんですけれども、この三年間で九%から一%も値下げされているというのが実態なんです。そうすると、内航海運という弱い立場、これ値下げしてしまつたらもう意味がないわけなんです。

この二年間の進捗状況も今お話がありましたけれども、結局懇談会で話し合ひでということでは

のがあるというのが現状でございます。中でも、内航海運の労働条件というのはもう極めて劣悪であると言わざるを得ません。

この問題を解決する場合、最優先されなければならないのが荷主側の圧倒的支配があるという、この問題です。しかも、先ほどもお話がありました

たが、内航海運だけは自由料金というふうになっ

どのように進めてきたかということでございますのでちょっと実態を申し上げますが、例えば中央の場では、鉄鋼連盟と内航海運組合総連合会との間で鉄鋼内航輸送連絡協議会というのをつくって話し合いをする、あるいは石油業界と内航タンカー業界との間で連絡会を設けている、あるいは化学工業業界と内航ケミカルタンカーとの間に

導をと言われていますけれども、実態としては本
当に進んでいないということで、ここに大胆にメ
スを入れるということが今本当に問われているわ
けで、私は大臣にぜひその決意をお聞かせいただ
きたいと思います。

〔委員長退席、理事矢原秀男君着席〕

○國務大臣（二見伸明君） 私も、内航海運の実情

ております。例えば、荷主の鉄鋼とか石油など大企業のコストダンピングによって勢い人件費を削減するということにならざるを得ない。とすると、定員削減とか長時間労働という構造からいつまでも脱皮することができない。これがずっと一貫して続いた状況なわけです。

も内航ケミカル懇談会というものを設けて話をしている、中央の段階で申しますとそういうことでございます。もちろん、地方でも各海運組合は多数ございますから、各海運組合において関係の荷主業界と懇談を進めるように指導してまいっているところであります。

というのを承りまして、非常に複雑で大変な厳しい環境にあるなということを知らされたわけですね。特に高齢化も進んでいるし、かなり小さなところもありますし、どういうふうなこれらの力をつけさせればいいのか大変難しい課題だなというふうに認識をいたしております。

んですけれども、この長時間労働とか定員削減をせざるを得ないという構造に大胆に今こそ本当にメスを入れていかなければ、実効性は上がらないというふうには私はあえて断言をしておきたいと思つてゐます。

制度は自由運賃制でありますから、両者の話し合いがうまくいって実現するわけであります。先ほほど申しましたように、いろいろ指導してまいってありますけれども、さらにこれからこの両者の話し合いをもっと進めてほしいというふうに考えて

ういう内容なのかはちよつとわかりませんけれども、荷主と海運業者との力関係はやはり荷主の方が圧倒的にあります。これは。ですから、どうしても海運業者にしてみれば、もちろん荷主の方でも海運業者が倒産したりつぶれたりしたのは大

変ですからその料金は払うだろうけれども、力関係からいけば荷主の方が強いというふうに思いますし、特にこの不況の段階ではそれは当然荷主の方が立場は強かったらというふうに思います。

私は、やはり内航海運業者個々が構造改善をし、基盤を強くする、足腰を強くするということがまず第一かなと。同時に、それを前提としながら、内航海運業者の対荷主との交渉においてどういことが我々として応援できるのかなということ、は、ちょっと勉強させていただきたいというふうに思います。

○高崎裕子君　そこをこそ解決していかなければ本場の時短というのは実現しないという意味でも、ぜひ強力な指導をお願いしたいと思えます。

前回の平成四年五月の法改正のときに、船員法の七十条の廃止によって法定定員が除かれましたが、そのとき私たちは、これによって部員定員の下支えがなくなり、労働条件が悪化する懸念があるという問題を指摘いたしました。特に十人未満は就業規則を届け出なくてもよいということになるので、その対策を求めたという経緯もござります。そのときに運輸省は、十人未満でも就業規則の作成を十分指導するというふうにも言われましたし、仮に就業規則の届け出がなくても雇入れ公認のときにチェックをするというふうにも述べられました。

船舶所有者の七十一に当たる八千三十四の事業者が届け出を除外されているという実態なわけですが、それでも、そこでお聞きしたいのは、十分指導するというふうな回答をされましたが、この除外のうちどれだけ就業規則を作成しているのでしょうか。

（理事矢原秀男君退席、委員長着席）

○政府委員（高橋伸和君）　先生御指摘のとおり、平成四年の船員法改正におきまして、これまで七百トン以上の船舶について一律六名という甲板部員の定員が定められていたのが削除されたわけでございます。平成五年からこれが実施されたわけ

でございますが、その後私も地方支局に定員の厳正なる監査、さらに十人以上であったものが十人未満になるといったものについては、なぜなるのかという点を特にチェックしなさいという指導しております。また、十人以上だったものが十人未満になったがゆえに就業規則を届け出なくてもいい、義務は外れるわけでございますが、それは出しなさいよということも指導いたしました。

それで、今回地方の支分部局にずっと聞いてみたわけでございますが、定員が減ったために就業規則の届け出義務がなくなると、それで就業規則の届け出をやめたというところは今のところ聞いておりません。

それで、十人未満のいわゆる就業規則の届け出義務のない者がどのくらい届け出をしているかというところでございますが、これも昨年、平成五年の十二月に調査を行いました。四千十三事業者から届け出がなされております。十人未満の船員を使用します船舶所有者のうち約七百五十事業者近くが届け出を行っているということで、全体で約八千事業者、これが十人未満の船員を使用している船舶所有者でございますので、一割近くの者が届け出ている、こういう状況でございます。

○高崎裕子君　届け出をこのように支局で把握されているというのはいくぶん進んだというふうには思いますが、実は私たちが聞いているところでは、わざわざ十人未満の事業者が二つに割って就業規則をつくらないというやり方が実際には出てきているというところがあるんです。これではやっぱり七十条廃止をしたときの懸念どおりのことが起きていないわけ、骨抜きというふうに言わなければならぬと思うんです。十人未満の場合、就業規則をつくらせるといふことを十分指導するといふことをもう既に答弁もされておるわけですから、当然運輸省としてもさらに就業規則をつくらせるといふことで強力な指導をここはお願いしたいと思えますが、いかがでしょうか。

○政府委員（高橋伸和君）　ただいま先生が例を示された件についてはちょっと私も事実関係を承知いたしておりますけれども、船員法の定員の趣旨にのっとって適切に定員が配乗されるように今後とも指導してまいりたい、こういうふうにしております。

○高崎裕子君　次に私は、漁船員の方が水難事故における救難活動を行っているわけですが、それども、その救難所員の身分保障に関する問題についてお聞きしたいと思えます。

昨年五月のこの運輸委員会でも私は質問しましたが、救難所員のみなさんは、本来は海上保安庁が任務に当たるべき水難救助にボランティアという身分で救助活動に日夜奮闘されているわけですが、北海道支部の昨年の出動件数の状況はどうなっているのでしょうか。

○政府委員（井山嗣夫君）　お答え申し上げます。北海道支部の昨年の出動状況でございますが、全部で四百六十六件について出動していただいております。内訳を申し上げますと、一番大きいのは例の北海道南西沖地震のときの七十三件でございます。その他の仲間の漁船といましようか、これに対しては四十二件。それからレジャー関係、釣りのお客様とかあるいは湖での事故でも頼まれたことがあるそうでございますが、そういうのを全部合わせまして三十一件。そのような状況でございます。

○高崎裕子君　それぞれ人命救助の数はどうなっておりますか。

○政府委員（井山嗣夫君）　北海道南西沖地震でございまして、七十三件の出動に対して救助者二十五名でございます。それから、いわゆるほかの漁船に対しては、四十二件に対して五十名救助されております。それから、レジャー等の観光船それから釣り客とかに關しましては、出動三十一件で救助者二百六十一名となっております。ただ、この二百六十一名のうち二百二十九名というのは、知床で観光船が機関故障を起こして、最後に陸へ上がつてもらうときにこの水難救済会の人たちに協力していただいたというものでござい

○高崎裕子君　出動件数四百六十六件、それから人命救助は合計で三百三十六名ということになるわけですが、ここで私は大臣にお尋ねいたしますけれども、既に身分保障の制度化については平成三年九月のこの委員会で小笠原前議員が、そして私が昨年五月に質問をし、運輸大臣が身分保障について検討を約束するといふことがもう既にありましたが、その後もなかなかピッチが上がらないというのが現状なわけですが。

私はこの身分保障の問題については執念を持っています。質問もしましたし、それから海上保安庁の方には何回も何回も私の部屋に来ていただきまして、しつこいぐらい来ていただきまして御迷惑もかけているというふうに思います。

なぜ私がこの問題に執念を燃やしているのかというところなんですけれども、昨年、苫小牧で外国船が座礁して大量のオイルが流出して、私も現地調査に行つてまいりました。本場にしていれば、こんな海に船が出せるのかというふうな荒れた海に命がけで必死になつて救助をされている。それから、去年の北海道南西沖地震のときに、私も直後に、二日後ですけれども奥尻島に行きました。ふだんは二時間で行けるところを、これもしけのため十二時間もかけて島に行きました。津波で流された家などの破片が大量におびただしいほど流されて海に漂っている中で、この救難所員の皆様

が本当に命がけの活動をされているわけですが、この献身的な活動に私は本当に心打たれるものがあ

り、だからこそ、これがボランティアではなくて、本当にこれに報いるためにこたえていかなければならぬ、それがやっぱり政治の仕事だろという思いをますます強くしているからなんです。それで、ピッチが上がってこないという理由の大きな一つに、歴史的な経緯から漁船等を救助するのは同僚としての立場から当然だといふふう

ら国民的救護活動型というものに質的に変わってきた。さっきの数でも七八%がレジャーなどになっていることからもわかりだと思ふんですけども、質的な変化がある。

それからもう一つは、北海道南西沖地震の例もそうなんですけれども、対策本部から捜索の協力要請があった。それを受けて、海上保安庁と連絡をとり合せて、十四救難所、出動所員が二千七十一名、それから船舶五百九十四隻が出動して先ほどの七十三件二十五名の救助を行ったわけです。

このように、地震とか高潮、津波、こういう緊急救援に、つまり公的業務活動の分野にまでこの救難の活動というのは及んできているわけですね。ですから、改めてこれについては、こういう状況を踏まえて身分保障を法制化するということが本場に大臣に今私は強く求めたい。

そしてあわせて、水難救護法というのがあるんですけれども、これは明治三十二年にできた、一昔どころか本場に古い古い法律で、現状の水難救護の使命と役割とか活動の実態に十分機能し得なくなっているということもあり、北海道のこの救済会の支部では特別決議で身分保障の法制化とこの水難救護法を改正してほしいということもありました。私は北海道支部の支部長の清水さんとお会いして、この実態をお聞きしてもまいるましたけれども、ぜひ大臣、ここは身分保障制度確立のために本場にきちっと今やっていただきたいというふうに思います。いかがでしょうか。

○国務大臣(二見伸明君) 日本水難救済会の人たちの先ほど例示されました北海道での活躍ぶりというのには本当に頭が下がる思いがいたしますし、先生が身分保障についてライフワークにするというお気持ち、私は全くわからないわけではございません。

ただ、どうなんですか、これ法制化したしますと、例えば消防団というのがありますが、地域の消防団というのはこれ出動の義務がありますね。私も消防団長とか消防団の分団長の友達がいますけれども、火災の時期になると夜中もおち

おち酒も飲んでいられます。それはもう義務がある。ところが、法制化すると当然そういうことになるんではないのかなというふうに思いますので、そこら辺をまず調整しなきゃならぬだろうと思ひますし、社団法人日本水難救済会として、全国組織の本部として今どういうお考えを持っていますのかということもやはり私も知らなければ、先生のおっしゃることはよくわかるけれども、本部としてどういう考え方を持っているのかということもちょっと意見も聞いてみたいというふうに思います。

むしろ海の男だから、海の男はそんな法律なんかなくたってやるんだよ、それがおれたちの伝統だよという意見もあるいはあるかもしれない。お気持ちはよくわかるけれども、ちょっと私に時間を与えていただけないでしょうか。

また、私が政府委員に質問するのは変な話なんですけれども、確かに何かありますと行きますね。助けに行つた、救助に行つた。それで、救助に行つた本人が殉職するというの、そういうことがあります。その場合はきちんとしてそれなりの補償制度というのがあるんだと思ひますけれども、こちら辺もちょっとやはり検討しなきゃならぬのじゃないかというふうに思ひます。

私が政府委員に質問するというのは変な話なんです、ちょっと状況だけ説明してください。

○政府委員(井山嗣夫君) 今の災害補償の関係でございまして、これは一つは法律がありまして、海上保安官に協力援助した者等の災害給付に関する法律ということで、亡くなったとき、それからけがをなさつて重傷が残つた、そういうときに一応のレベルの補償がございまして、それから、水難救済会で仮にお亡くなりになったとき、あるいは障害が残つたときには別途賞金つづ金という制度がございまして、かなりの額を出せるようにしている。この辺は消防等と同じでございます。

それから、先ほど北海道の方のお話、私も先にお会いしましていろいろごつぱらにお話をいたしました。制度的になかなか大変だということ

はよくわかる。ただおっしゃるのには、自分たちのやっている仕事がかんなに立派なことをやっているんだということをぜひ海上保安庁も世間に知らしめてくれ、こういう御要望もございまして、その辺はもう当然やるべきことだと思ひますので、それはぜひやらせていただきたいと思ひます。

○高崎裕子君 大臣、身分保障すると拘束されてしまふのではないかとのお話をされましたけれども、今現に海上保安庁から要請を受けて、そしてもう本場に義務化と同じ形で要請を受けてやっているわけですよ。そういう方が身分保障してほしいというふうに迫っている。ですから、やっぱりそこはそれを受けとめて、これまで身分保障は検討するというふうに大臣が言われているわけですから、その検討のピッチが本場に進んでいないという問題を私は指摘しているわけで、その上に立つて、制度化するという立場で障害は何なのか、解決すべき問題は何かということ、で、ぜひここは進めていただきたいと思ひます。

大臣、一言御決意をお願いいたします。

○国務大臣(二見伸明君) 法制化する場合にどういふ問題点があるのかも研究せよということでございますので、これは真つ正面から取り組んで研究したいと思ひますし、私なりの結論も自分で出したと思つております。

○高崎裕子君 今、広報を推進してこんな活動をしているということをやつていくということも言われました。

それから、待遇改善、出動手当、少しは進んでいると言ふんですけれども、消防団が一人一回四時間で四千六百七十円、これは時間ほとんど加算されていくわけですが、水難救済会の方は二日でも七日でも何日かけても一件四千円ということでは、時間が延びれば延びるほど格差があるわけで、この点ぜひ改善をしていただきたいと思ひます。一言。

○政府委員(井山嗣夫君) おっしゃるような差があることは確かでございます。それで、私どもとしましては徐々に上げてはきておりますけれども

も、おっしゃるとおり十分ではないと思ひます。今後ともいろんな手段を講じて待遇といたしましようか、そういうときの気持ちをあらわすやり方を考えたいと思ひます。

○高崎裕子君 それでは、国際コンベンションの方をお尋ねします。

国際会議の開催で交付金を支出するということになるわけですが、特定の企業などが主催、後援をする会議にみずから免税制度を利用して多額の寄附をして、そしてその交付金を本来の運営に充てないで接待費とか土産代などに悪用するということがあるのではないかと今思ひます。ここは厳重にチェックをしていただきたいというふうに思ひますが、この点はいいたいですね。

○政府委員(豊田実君) 今回お願いしている法律の目的は、あくまで国際会議を誘致して国際相互理解を深めるといふ点にございまして、そういう意味で大事な寄附金でございまして、本来の目的に間違いなく使われるようにチェックシステムを確立したいと思ひます。

○高崎裕子君 障害者が観光を含めて移動するという場合、さまざまな障害が現実にはあるわけで、これは厚生省に二点お尋ねいたします。

視覚障害者から強い要望として出されているのが、自分の居住自治体から他の自治体、例えば北海道の道内の移動あるいは北海道から他府県へ移動するという場合に、介護すなわちガイドヘルパー、この制度を確立してほしいという要求が切実にあります。現在ガイドヘルパーのネットワークがあるのは五十九の都道府県で、政令指定都市のうち四〇%の二十四カ所、あとの六割の府県等にネットワークを促進させてほしいということ、そのためにはガイドヘルパーに対する補助額の大幅アップを図っていただきたいというふうに思ひます。この点が一つ。

それからもう一つは、観光を含めて移動に当たつて盲導犬というのが視覚障害者の非常に重要なパートナーになっているわけですが、これも小笠原議員が最後の質問で盲導犬事業に光を

という事で寄附に対する免税を求めて、これは昨年から実施をされて大変喜ばれているわけです。私、北海道盲導犬協会盲導犬ユーザーの会の佐々木会長にも直接お話を伺い、また北海道盲導犬協会の常務理事の合羽井さんにもお話を伺ってまいりました。

厚生省は十年かけて年間五百頭育成体制を確保する計画だといいますが、全国に盲導犬を育成する施設というのは八カ所しかないんですね。計画自体は前進なんですけれども、問題は実現性があるのかという点です。今八施設で二十五人の指導員がおります。一人の指導員が一年間に育成できるのは六頭だ、二十五掛けで六百五十頭が最大の限界で、現在は毎年八十から百頭しか育成されていない。ところが、これでは五百頭はもちろん、毎年五十から六十ふやすということを実効あるためには、指導員の育成、一人につき五年かかるんですが、これを高める。それから頭数をふやすのに繁殖犬をふやすということを考えると、今のメニユ事業費だけではとてもおぼつかないということがあります。

国の助成の拡充が必要で、この計画遂行のためにも盲導犬協会とよくよくこれは相談して実効をあらしめるための検討をぜひしていただきたいと思っておりますのでこの点よろしく願います。

○説明員(富岡信君) 御説明申し上げます。

ただいま先生御指摘の視覚障害者のガイドヘルパーネットワーク事業、それから盲導犬の育成につきましましては、視覚障害者の行動範囲を広げ、社会参加を進める上で大変重要な事業だと私も考えておりまして充実を図っております。

現在審議されております平成六年度予算案におきましては、このため厚生省で計上しております予算がございまして、それは障害者の明るい暮らしのメニユ事業と言われるものでございます。これにつきましては、手話通訳の育成、そういうものから、今申し上げましたガイドヘルパーネットワーク事業、それから盲導犬の育成といった数々の事業、広い事業を都道府県が選びまして

実態に合った事業を実施するための予算でございますが、この予算を、一県当たりこれまで六千四百万円でございますしたものを六千九百万円、七・八%増としております。この趣旨は、ただいま御指摘のございましたガイドヘルパーネットワーク事業をより普及するため、そして盲導犬をよりふやすため、そういったことに重点を置きまして増額いたしておるものでございます。

御指摘の点につきましては、今後とも十分力を入れましてその充実を努めてまいりたいと思っておりますのでございます。

以上でございます。

○高崎裕子君 終わります。

○委員長(和田教美君) 他に御発言もないようですから、両案に対する質疑は終局したものと認めます。

それでは、これより両案のうち、船員法の一部を改正する法律案について討論に入ります。

御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願います。――別に御発言もないようですから、これより直ちに採決に入ります。

船員法の一部を改正する法律案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(和田教美君) 全会一致と認めます。よって、本案は全会一致をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

堀君から発言を求められておりますので、この際、これを許します。堀君。

○堀利和君 私は、ただいま可決されました船員法の一部を改正する法律案に対し、自由民主党、日本社会党・護憲民主連合、新緑風会、公明党・国民会議、日本共産党及び二院クラブの各派共同提案による附帯決議案を提出いたします。

案文を朗読いたします。

附帯決議(案)

政府は、本法施行に当たり、次の事項について万全の措置を講ずべきである。

一、総労働時間短縮の社会的要請を勘案し、なお一層、基準労働期間の短縮に努めるとともに、補償休日労働について、可能な限り休日確保を要するよう努め、その運用に当たって十分な指導を行うこと。

二、労働時間の特例に係る一定の期間の延長、及び時間外労働の労使協定について過重労働とならないよう適切な指導を行うこと。

三、漁船船員の有給休暇制度については、その労働実態等を踏まえ、早期に船員法への一元化を含めより一層の改善に努めること。

四、「指定漁船に乗り組む海員の労働時間及び休日に関する省令」の改正に当たっては、法改正の趣旨を踏まえ、本法との格差是正に努めること。

五、内航海運の船員の高齢化に伴う人員不足の解消を図るため、海員学校等船員養成機関の体制整備充実等抜本的な対策を講ずること。

六、内航海運における船員の労働条件・労働環境の改善を図るため、運賃・用船料の適正化に努め、内航海運業の一層の健全化を推進すること。

七、船員法の履行確保を推進するため、船員労働監督業務の徹底、必要に応じた船員労働官等の増員等船員労働行政体制の強化・充実を図ること。

右決議する。

以上でございます。

何とぞ、委員各位の御賛同をお願いいたします。

○委員長(和田教美君) ただいま堀君から提出されました附帯決議案を議題とし、採決を行います。

本附帯決議案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(和田教美君) 全会一致と認めます。よって、堀君提出の附帯決議案は全会一致をもって本委員会の決議とすることに決定いたしました。

ただいまの決議に対し、二見運輸大臣から発言を求められておりますので、この際、これを許し

ます。二見運輸大臣。

○國務大臣(二見伸明君) ただいま船員法の一部を改正する法律案につきまして、御熱心な御審議の結果、御可決をいただき、まことにありがとうございます。

また、附帯決議につきましては、その趣旨を十分尊重し、運輸省として十分努力をしてまいりますのでございます。

ありがとうございます。

○委員長(和田教美君) 次に、国際会議等の誘致の促進及び開催の円滑化等による国際観光の振興に関する法律案について討論に入ります。

御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願います。――別に御発言もないようですから、これより直ちに採決に入ります。

国際会議等の誘致の促進及び開催の円滑化等による国際観光の振興に関する法律案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(和田教美君) 全会一致と認めます。よって、本案は全会一致をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

なお、両案の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(和田教美君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(和田教美君) 次に、特定都市鉄道整備促進特別措置法の一部を改正する法律案を議題といたします。

まず、政府から趣旨説明を聴取いたします。二見運輸大臣。

○國務大臣(二見伸明君) ただいま議題となりました特定都市鉄道整備促進特別措置法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

首都圏を初めとする大都市圏における通勤通学

時の鉄道の混雑率は、鉄道事業者の輸送力増強努力にもかかわらず、首都圏で平均でも二〇〇%を超えるなど、いまだ高い水準にあり、この通勤ラッシュの緩和が社会的に強く要請されているところであります。

この法律案は、このような状況に対応して、都市鉄道の計画的な輸送力の増強をさらに一層促進するため、本法の対象となる工事に一定の鉄道新線の建設工事を追加する等制度の拡充を図るための所要の改正を行おうとするものであります。

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、既設の鉄道路線の利用者利便の向上に資する一定の鉄道新線の建設を本法の対象工事に追加することとしております。

第二に、特定都市鉄道整備積立金の積立割合を、鉄道事業者の申請に基づき一定の範囲内で運輸大臣が認定することができるよう、積立金制度を弾力化することとしております。

第三に、特定都市鉄道整備事業計画の認定を受けた鉄道事業者は、天災その他やむを得ない事由がある場合には、運輸大臣の認定を受けて、当該計画の期間を十年を超える期間に延長でき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。

○委員長(和田教美君) 次に、航空法の一部を改正する法律案を議題といたします。

まず、政府から趣旨説明を聴取いたします。二見運輸大臣。

○国務大臣(二見伸明君) ただいま議題となりました航空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。

我が国の航空法は、航空交通についての安全と秩序を維持するための基本的なルールを規定する法律であります。その具体的な内容を定めるに

当たっては、航空交通が国際的な性格を有するものでありますことから、国際民間航空条約及びその附属書として採択された国際標準等に準拠して、航空の安全及び航空機の航行に起因する障害の防止を図るための方法等を定めることとしております。

今般、国際民間航空機関において、空港周辺の騒音問題が必ずしも十分に改善されていないことを背景として、昭和五十二年に強化された新しい騒音基準に適合していない航空機について、各国が一定の段階的移行期間を設定した上でその期間が経過した後はその運航を禁止することを可能とする決議が採択され、これを受けて欧米諸国におきましてはこのような航空機の運航を制限または禁止するための措置が講じられているところであります。我が国におきましても所要の措置を講ずることが求められるに至っております。

また、航空従事者の資格制度につきましても、国際民間航空機関においてその見直しが進められてきたところであり、その結果といたしまして、操縦士に係る資格について、その存在意義が乏しくなっている上級事業用操縦士資格を廃止するほか、事業の形態と操縦に必要な操縦士の数に応じて必要とされる資格を定めることとする等、航空従事者の資格制度を定める国際民間航空条約の附属書の大幅な改正が行われたところであります。この附属書の改正においては平成六年十一月までに新しい制度へ移行する旨が定められており、我が国においてもそれまでに所要の措置を講ずることが必要となっております。

一方、今後の我が国の行政につきましては、内外の社会経済情勢の変化を踏まえ、簡素で効率的かつ国民の信頼を確保し得る行政を確立するため、その改革を進めていくことが求められており、航空法に規定する許可、認可等につきましても国民の負担軽減や行政事務の簡素化を図るため、所要の見直しを行う必要があります。このような趣旨から、このたび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、国際民間航空条約の附属書に定める一定の騒音基準に適合していない航空機について、段階的にその運航を制限し、一定期間経過後は全面的に運航を禁止するための所要の改正を行うこととしております。

第二に、航空従事者の資格のうち、操縦者に係るものについて、上級事業用操縦士資格を廃止し、定期運送用操縦士、事業用操縦士及び自家用操縦士の三分とするとともに、各操縦士資格で行うことができる業務範囲を改めるほか、航空通信士に係る資格を整理する等の所要の改正を行うこととしております。

第三に、航空機の一定の修理または改造について運輸大臣の検査にかかわる確認を行うことができるとされ、改定事項場について、軽微な整備または改造についても確認を行うことができるとするほか、国内航空の運賃及び料金については、一定の割引の範囲内の営業政策的な割引については届け出で足りることとし、また、スーパーシート料金等の一定の範囲内の料金の設定や変更についても届け出で足りることとする等航空法に規定する許可、認可等について整理及び合理化を行うこととしております。

以上がこの法律案を提案する理由であります。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(和田教美君) 以上で趣旨説明の聴取は終わりました。

而案に対する質疑は後日に譲ることとし、本日はこれにて散会いたします。

午後三時四十七分散会

六月六日予備審査のため、本委員会に左の案件が付託された。

一、特定都市鉄道整備促進特別措置法の一部を改正する法律案

一、航空法の一部を改正する法律案

特定都市鉄道整備促進特別措置法の一部を改正する法律案

特定都市鉄道整備促進特別措置法の一部を改正する法律案

特定都市鉄道整備促進特別措置法(昭和六十一年法律第四十二号)の一部を次のように改正する。
第一条中「平準化する」を「平準化し、及びその負担を軽減する」に改める。

第二条第二項第一号中「都市鉄道に」を「都市鉄道の路線を建設する工事であつて当該路線を建設する鉄道事業者(鉄道事業法(昭和六十一年法律第九十二号)以下「法」という。)第二条第二項に規定する第一種鉄道事業者(以下「鉄道事業者」という。)を営む者をいう。以下同じ。」が営業する既設の鉄道の路線の利用者の利便の向上に著しい効果を有するものとして政令で定める工事、都市鉄道に」に改める。

第三条第一項中「鉄道事業法(昭和六十一年法律第九十二号)以下「法」という。」第二条第二項に規定する第一種鉄道事業者(以下「鉄道事業者」という。)を営む者(以下「鉄道事業者」という。))を「鉄道事業者」に改め、同項に次の一号を加える。

四 第六条第一項の規定により特定都市鉄道整備積立金として積み立てる割合(以下「積立割合」という。)

第三条第二項中第五号を第六号とし、第四号の次に次の一号を加える。

五 当該整備事業計画に記載された積立割合が整備事業計画の実施に伴う鉄道事業者及び鉄道利用者の負担の程度を勘案して政令で定める割合以下であること。

第三条第六項ただし書中「ただし」の下に「第二項第二号の規定については、天災その他やむを得ない事由により整備事業計画(前項の規定による変更の認定があつたときは、その変更後のもの)に記載された特定都市鉄道工事に係る施設

を当該整備事業計画の期間内に事業の用に供することができない場合には準用せず、また」を加える。

第六条第一項中「各事業年度」の下に「整備事業計画の期間の開始の日から起算して十年を経過する日の属する事業年度の翌事業年度以後の各事業年度その他」を加え、「の実施に伴う鉄道事業者及び鉄道利用者の負担の程度を勘案して政令で定める割合」を「に記載された積立割合」に改める。

附則

(施行期日)

1 この法律は、公布の日から起算して三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特定都市鉄道整備促進特別措置法(以下「旧法」という。)第三条第一項の規定により認定を受けた特定都市鉄道整備事業計画(同条第五項の規定による変更の認定があったときは、その変更後のもの。)については、この法律の施行の日以後は、当該特定都市鉄道整備事業計画に係る旧法第六条第一項に規定する割合を、当該特定都市鉄道整備事業計画に記載されたこの法律による改正後の特定都市鉄道整備促進特別措置法(以下「新法」という。)第三条第一項第四号に規定する積立割合とみなして、新法の規定を適用する。

3 この法律の施行の際現に旧法第三条第一項の規定により特定都市鉄道整備事業計画の認定を受けている鉄道事業者に対する新法第十一条第一項の規定による認定の取消しに関しては、この法律の施行前に生じた事由については、なお従前の例による。

4 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。

航空法の一部を改正する法律案

航空法(昭和二十七年法律第二百三十一号)の一部を次のように改正する。

第十六条第一項ただし書を削り、同条第三項中「第二項本文」を「第二項」に改め、同条第五項を削る。

第十九条第一項中「保守を除く。」の下に「次条第一項において同じ。」を加え、「但し」を「ただし」に改める。

第十九条の次に次の一条を加える。

第十九条の二 耐空証明のある航空機の使用者は、当該航空機について航空機の整備又は改造の能力が運輸省令で定める技術上の基準に適合することについて事業場ごとに行う運輸大臣の認定を受けた者が当該認定に係る整備又は改造をした場合であつて、運輸省令で定めるところにより、その認定を受けた者が当該航空機について第十條第四項の基準に適合することを確認したときは、第十六条第一項又は前条第一項の規定にかかわらず、これを航空の用に供してもよい。

2 前項の認定に関し必要な事項は、運輸省令で定める。

第二十條の三第一項中「左に」を「次に」に改め、同項に次のただし書を加える。

ただし、当該航空機が航空の用に供してはならない航空機として騒音の大きさその他の事情を考慮して運輸省令で定めるものに該当することとなつたときは、この限りでない。

第二十條の三第三項中「型式の航空機」の下に「(以下この項において「同一型式航空機」という。)」を加え、「行なう」を「行う」に改め、同項に次のただし書を加える。

ただし、次条第二項の運輸省令で定める航空機に該当することとなつた航空機についてその後行なう騒音基準適合証明又は同一型式航空機のうち運輸省令で定めるものについて運輸省令で定める日以後行なう騒音基準適合証明に係る第二

十條第三項の基準については、この限りでない。

第二十條の四第二項中「騒音基準適合証明は、」の下に「当該騒音基準適合証明に係る航空機が航空の用に供してはならない航空機として騒音の大ききその他の事情を考慮して運輸省令で定めるものに該当することとなつたとき、又は」を加え、「又は」を「若しくは」に改める。

第二十四條中「左に」を「次に」に改め、「上級事業用操縦士」を削り、「二等航空通信士」を「三等航空通信士」に改める。

第二十五條第一項中「上級事業用操縦士」を削る。

第二十六條第二項中「二等航空通信士、二等航空通信士又は三等航空通信士」を「航空通信士」に、「第四十條」を「第四十條第一項の無線従事者」に、「第四十一條」を「第四十一條第一項」に改める。

第二十八條第一項ただし書中「上級事業用操縦士」を削り、「又は」を「若しくは」に改め、「有する者」の下に「が受信のみを目的とする無線設備の操作を行う場合又はこれらの技能証明を有する者」を加え、「行なう」を「行う」に改める。

第三十二條を次のように改める。

第三十二條 削除

第三十三條中「及び上級事業用操縦士」を削る。

第三十四條第一項中「事業用操縦士又は」を「定期運送用操縦士の資格に於ける技能証明(当該技能証明について限定をされた航空機の種類が運輸省令で定める航空機の種類であるものに限る。第三十五條の二第一項において同じ。又は事業用操縦士若しくは」に、「左に掲げる飛行の」を「次に掲げる飛行(以下「計器飛行等」という。))の」に、「の行なう」を「の行う」に、「左に掲げる飛行を行なつて」を「計器飛行等を行つて」に改め、同項第二号中「行なう飛行」を「行う飛行」に、「こゝて行なう」を「超えて行う」に改め、同条

第二項中「左に」を「次に」に、「を行なう」を「を行う」に、「の行なう」を「の行う」に、「行なつて」を「行つて」に改め、同項第一号中「上級事業用操縦士」を削り、「行なう」を「行う」に改め、同項第二号中「行なう」を「行う」に改める。

第三十五條の二第一項中「事業用操縦士又は」を「定期運送用操縦士の資格に於ける技能証明又は事業用操縦士若しくは」に、「同項各号に掲げる飛行(以下「計器飛行等」という。))を「計器飛行等」に、「に行なう」を「に行う」に、「左に」を「次に」に改め、同項第一号中「事業用操縦士又は」を「定期運送用操縦士の資格に於ける技能証明又は事業用操縦士若しくは」に、「係るもの」を「についての技能証明」に改め、同項第二号及び第三号中「行なう」を「行う」に改める。

第六十五條第二項の表を次のように改める。

航空機	業務
次の各号の一に該当する航空機	航空機の操縦
一 構造上、その操縦のために二人を要する航空機	
二 特定の方法及び方式により飛行する場合に限りその操縦のために二人を要する航空機であつて当該特定の方法及び方式により飛行するもの	
三 旅客の運送の用に供する航空機で計器飛行方式により飛行するもの	
四 旅客の運送の用に供する航空機で飛行時間が五時間を超えるもの	

二 第二百五条第三項若しくは第四項（第二百二十二条第一項において準用する場合を含む）、第二百九条第三項（第二百二十二条第一項又は、第二百四十八条において準用する場合を含む）、第四百八条、第五百二十二条第二項（第四百二十四条において準用する場合）（航空機使用事業を廃止した場合に限る。）を含む。又は第五百

二十九条の三第三項の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者

第六百六十一条中「左の」を「次の」に、「三万円」を「三十万円」に改め、同条第二号中「第三十二

条、」を削る。

別表中「別表」を「別表(第二十八条関係)」に改め、同表定期運送用操縦士の項中「左に」を「」に改め、第百六十二条中「二万円」を「十万円」に改める。

「次に」に改め、同項第一号中「上級事業用操縦士」を「事業用操縦士」に改め、同項第二号中「航空運送事業の用に供する航空機」を「機長として、航空運送事業の用に供する航空機であつて、構造

上、その操縦のために二人を要するもの」に改め、同項に次の一号を加える。

三 機長として、航空運送事業の用に供する航空機であつて、特定の方法又は方式により飛行する場合に限りその操縦のために二人を要するもの（当該特定の方法又は方式により飛

行する航空機に限る。)の操縦を行うこと。

別表上級事業用操縦士の項を削り、同表事業用操縦士の項中「左に」を「次に」に改め、第四号及び第五号を削り、第六号を第四号とし、同号の

次に次の一号を加える。

五 機長として、航空運送事業の用に供する航空機であつて、構造上、一人の操縦者で操縦することが出来るもの（特定の方法又は方式

により飛行する場合に限りその操縦のために二人を要する航空機にあつては、当該特定の方法又は方式により飛行する航空機を除く。）の操縦を行うこと。

別表自家用操縦士の項を次のように改める。

航空運送事業の用に供する最大離陸重量五千七百キログラム以下の航空機（回転翼航空機を除く。）であつて、構造上その操縦のために二人を要するもの又は特定の方法若しくは方式により飛行する場合に限りその操縦のために二人を要するもの（当該特定の方法又は方式により飛行する航空機に限る。）の操縦を行うこと（計器飛行方式により有償の旅客の運送を行う運航を除く。）。

三 航空機に乗り組んで、機長として、不定期航空運送事業の用に供する回転翼航空機であつて、構造上その操縦のために二人を要するもの又は特定の方法若しくは方式により飛行する場合に限りその操縦のために二人を要するもの（当該特定の方法又は方式により飛行する回転翼航空機に限る。）の操縦を行うこと（計器飛行方式により有償の旅客の運送を行う運航を除く。）。

5 第一項の規定により新法の規定による自家用操縦士の資格についての技能証明を受けたものとみなされた者についての当該自家用操縦士の資格に係る業務範囲は、附則第一条第二号に定める日から起算して三年を経過する日までの間は、次に掲げる行為を行うこととする。この場合における新法第二十八條第一項及び第二項並びに第四十九條第一号の規定の適用については、新法第二十八條第一項中「同表の業務範囲の欄に掲げる行為」とあり、並びに同条第二項及び新法第四十九條第一号中「別表の業務範囲の欄に掲げる行為」とあるのは、「航空法の一部を改正する法律附則第四條第五項各号に掲げる行為」とする。

一 新法別表の自家用操縦士の資格に係る業務範囲の欄に掲げる行為
二 航空機に乗り組んで、報酬を受けて、機長以外の操縦者として、無償の運航を行う航空機の操縦を行うこと。

第五條 旧法の規定により交付された旧資格についての技能証明に係る航空従事者技能証明書

（以下「技能証明書」という。）は、新法の規定により交付された前条第一項の規定により受けたものとみなされた新資格についての技能証明に係る技能証明書とみなす。この場合において、新定期運送用資格についての技能証明に係る技能証明書とみなされた旧上級事業用資格についての技能証明に係る技能証明書の交付を受けている者は、運輸省令で定めるところにより、当該技能証明書を新定期運送用資格についての技能証明に係る技能証明書と引き換えることができる。

2 前項後段の規定により技能証明書を引き換えるようとする者は、実費を勘案して政令で定める額の手数料を納めなければならない。

第六條 附則第一条第二号に掲げる規定の施行の際現に旧上級事業用資格についての技能証明（当該技能証明について限定をされた航空機の種類が新法第三十四條第一項の運輸省令で定める航空機の種類であるものに限る。）を受けている者は、同号に定める日に、当該航空機の種類について同項の規定による計器飛行証明を受けたものとみなす。

第七條 運輸大臣は、附則第四條第三項に規定する者の申請により、その者についての新定期運送用資格に係る業務範囲を同項の規定による業務範囲に代えて新法別表の定期運送用操縦士の資格に係る業務範囲の欄に掲げる行為を行うこととすることができる。

2 新法第二十六條第一項、第二十七條第二項、第二十九條及び第三十六條の規定は、前項の場合に準用する。

3 第一項の規定による申請をする者は、実費を勘案して政令で定める額の手数料を納めなければならない。

第八條 附則第一条第二号に掲げる規定の施行の際現に旧法の規定による事業用操縦士の資格についての技能証明（旧法第二十五條第二項の規定により、構造上その操縦のために二人を要する回転翼航空機の型式又は特定の方法若しくは

方式により飛行する場合に限りその操縦のために二人を要する回転翼航空機の型式として運輸大臣が指定するものの限定をされたものに限る。）を受けている者が同号に定める日から起算して二年を経過する日までの間に新定期運送用資格についての技能証明を申請した場合においては、運輸省令で定めるところにより、当該技能証明に係る試験の一部を行わないことができる。

第九條 運輸大臣は、附則第一条第二号に掲げる規定の施行の際現に旧資格についての技能証明の申請をしている者が当該申請に係る試験を受ける場合その他運輸省令で定める場合には、旧資格についての技能証明に係る試験を行うものとする。

2 附則第一条第二号に掲げる規定の施行の際現に旧資格についての技能証明に係る試験に合格している者であつて技能証明を受けていないもの及び前項の規定による試験に合格した者については、当該旧資格に相当する新資格についての技能証明を行うものとする。この場合における年齢及び飛行経歴その他の経歴については、なお従前の例による。

3 附則第四條第三項、第六條及び第七條の規定は、前項の規定により旧上級事業用資格に相当する新定期運送用資格についての技能証明を受けた者について準用する。この場合において、附則第四條第三項中「附則第四條第三項各号」とあるのは「附則第九條第三項において準用する附則第四條第三項各号」と、附則第六條中「同号に定める日」とあるのは「当該技能証明を受けた日」と、附則第七條第一項中「同項」とあるのは「附則第九條第三項において準用する附則第四條第三項」と読み替へるものとする。

4 附則第四條第四項及び前条の規定は、第二項の規定により新法の規定による事業用操縦士の資格についての技能証明（新法第二十五條第二項の規定により、構造上その操縦のために二人を要する回転翼航空機の型式又は前条の運輸大

臣が指定する回転翼航空機の型式の限定をされたものに限る。）を受けた者について準用する。この場合において、附則第四條第四項中「附則第四條第四項各号」とあるのは、「附則第九條第四項において準用する附則第四條第四項各号」と読み替へるものとする。

第十條 附則第八條の規定は、附則第一条第二号に掲げる規定の施行の際現に旧法の規定による事業用操縦士の資格についての技能証明につきその限定の変更（新たに、構造上その操縦のために二人を要する回転翼航空機の型式又は附則第八條の運輸大臣が指定する回転翼航空機の型式の限定をするものに限る。）を申請している者であつて、同号に定める日以後に新法第二十九條の二の規定により当該限定の変更をされたものについて準用する。

第十一條 附則第一条第二号に掲げる規定の施行前に旧法第三十條の規定により運輸大臣がした技能証明の取消し又は航空業務の停止の処分は、それぞれ新法第三十條の規定により運輸大臣がした処分とみなす。

2 新法第二十七條第一項の規定の適用については、旧法第三十條の規定により技能証明の取消しを受けた者は、当該技能証明の取消しを受けた日に新法第三十條の規定により技能証明の取消しを受けたものとみなす。

3 新法第二十七條第二項の規定の適用については、旧法第二十九條第一項の試験に不正の行為があつた者は、当該不正の行為があつた日に新法第二十九條第一項の試験に不正の行為があつたものとみなす。

第十二條 附則第一条第二号に掲げる規定の施行の際現に旧資格についての技能証明を受けている者に対する新法第三十條の規定による技能証明の取消し又は航空業務の停止の処分に関しては、同号に掲げる規定の施行前に生じた事由については、なお従前の例による。

第十三條 附則第一条第四号に掲げる規定の施行前に旧法百條第一項の規定により受けた免許

に係る定期航空運送事業の運航の開始については、なお従前の例による。

第十四条 附則第一条第四号に掲げる規定の施行の際現に旧法第百五条第一項（旧法第百二十二条において準用する場合を含む。次項において同じ。）の規定により認可を受けている運賃及び料金であつて、新法第百五条第一項の運輸省令で定める料金又は同条第四項（新法第百二十二条第一項において準用する場合を含む。以下この条において同じ。）に規定する割引に相当する割引が行われた運賃及び料金に該当するものは、それぞれ新法第百五条第三項（新法第百二十二条第一項において準用する場合を含む。次項において同じ。）又は第四項の規定により届け出た運賃及び料金とみなす。

2 附則第一条第四号に掲げる規定の施行の際現にされている旧法第百五条第一項の規定による運賃及び料金の認可の申請であつて、新法第百五条第一項の運輸省令で定める料金に係るもの又は同条第四項に規定する割引に相当する割引に係るものは、それぞれ同条第三項又は第四項の規定によりした届出とみなす。

第十五条 附則第一条第四号に掲げる規定の施行の際現に旧法第百二十二条において準用する旧法第百七条第一項の規定による不定期航空運送事業の休止の許可を受けている者は、新法第百二十二条第二項の規定による届出をしたものとみなす。

2 附則第一条第四号に掲げる規定の施行の際現にされている旧法第百二十二条において準用する旧法第百七条第一項の規定による不定期航空運送事業の休止の許可の申請については、新法第百二十二条第二項の規定によりした届出とみなす。

第十六条 附則第一条第四号に掲げる規定の施行の際現に旧法第百条第一項の免許を受けている者又は旧法第百二十一条第一項の免許を受けている者に対する新法第百十九条（新法第百二十二条第一項において準用する場合を含む。）の

規定による事業の停止の処分又は免許の取消しに關しては、同号に掲げる規定の施行前に生じた事由については、なお従前の例による。

（罰則に關する経過措置）

第十七条 この法律の各改正規定の施行前にした行為及び附則第三条の規定によりなお従前の例によることとされる場合における同条の規定の施行後にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

（政令への委任）

第十八条 附則第二条から前条までに定めるもののほか、この法律の施行に關し必要となる経過措置（罰則に關する経過措置を含む。）は、政令で定める。

（登録免許税法の一部改正）

第十九条 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（十四中「第二十二條第一項」を「第二十二條」に改め、ロを削り、ハをロとし、ニをハとし、ホをニとし、ヘをホとし、ト及びチを削り、同号（十四）中「三等航空通信士」を「航空通信士」に改め、同号（十四）中ロをヘとし、ヌをトとし、ルをチとし、ヲをリとし、ワをヌとする。

六月七日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六月六日）

一、特定都市鉄道整備促進特別措置法の一部を改正する法律案
一、航空法の一部を改正する法律案

平成六年六月十七日印刷

平成六年六月二十日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局