

第百五十九回国会
衆議院
国土交通委員会
會議録
第二十四号

平成十六年五月二十六日(水曜日)

午前九時三十分開議

出席委員

委員長 赤羽 一嘉君

理事 今村 雅弘君

理事 橋 康太郎君

理事 大谷 信盛君

理事 玉置 一弥君

理事 石田 真敏君

理事 江崎 鐵磨君

理事 大島 理森君

理事 梶山 弘志君

理事 城内 実君

理事 高木 毅君

理事 谷川 弥一君

理事 中馬 弘毅君

理事 中野 正志君

理事 葉梨 康弘君

理事 古屋 圭司君

理事 松野 博一君

理事 岩國 哲人君

理事 下条 みつ君

理事 中根 康浩君

理事 伴野 豊君

理事 本多 平直君

理事 松野 信夫君

理事 村井 宗明君

理事 和田 隆志君

理事 佐藤 茂樹君

理事 武田 良太君

衛藤征士郎君

望月 義夫君

奥村 展三君

高木 陽介君

岩崎 忠夫君

江渡 聡徳君

加藤 勝信君

木村 勉君

櫻田 義孝君

谷 公一君

谷本 龍哉君

寺田 稔君

永岡 洋治君

蓮実 進君

保坂 武君

森田 一君

岡本 充功君

中川 治君

長安 豊君

古本伸一郎君

松崎 哲久君

三日月大造君

室井 邦彦君

若井 康彦君

穀田 恵二君

石原 伸晃君

佐藤 泰三君

佐藤 茂樹君

政府参考人
(公正取引委員会事務総局
経済取引局取引部長)
山本 康孝君

政府参考人
(外務省大臣官房領事移住
部長)
鹿取 克章君

政府参考人
(国土交通省総合政策局長)
澤井 英一君

政府参考人
(国土交通省総合政策局長
光部長)
金澤 悟君

政府参考人
(国土交通省総合政策局長
光部長)
金澤 悟君

政府参考人
(国土交通省海事局長)
鷲頭 誠君

政府参考人
(国土交通省政策統括官)
矢部 哲君

国土交通委員会専門員
飯田 祐弘君

委員の異動
五月二十六日

江藤 拓君

大島 理森君

島村 宜伸君

二階 俊博君

保坂 武君

渡辺 博道君

岩國 哲人君

山岡 賢次君

同日

江渡 聡徳君

谷 公一君

谷川 弥一君

谷本 龍哉君

永岡 洋治君

蓮実 進君

中根 康浩君

本多 平直君

補欠選任

谷川 弥一君

江渡 聡徳君

谷 公一君

谷本 龍哉君

永岡 洋治君

蓮実 進君

中根 康浩君

本多 平直君

補欠選任

大島 理森君

木村 勉君

城内 実君

二階 俊博君

加藤 勝信君

渡辺 博道君

岩國 哲人君

村井 宗明君

同日

辞任

加藤 勝信君

木村 勉君

城内 実君

村井 宗明君

山岡 賢次君

同日

保坂 武君

島村 宜伸君

江藤 拓君

五月二十六日

気象事業の整備拡充に関する請願(達増拓也君
紹介)(第二四七三号)

同(照屋寛徳君紹介)(第二四七四号)

同(大野松茂君紹介)(第二四九三号)

同(若泉征三君紹介)(第二四九四号)

同(松原仁君紹介)(第二五五一号)

同(山岡賢次君紹介)(第二五五二号)

同(村井宗明君紹介)(第二五七三号)

同(山本喜代宏君紹介)(第二五七四号)

は本委員会に付託された。

五月二十六日

高規格幹線道路の整備促進等に関する陳情書
(京都市上京区下立売通新町西入藪之内町田坂
幾太外八名)(第二二三号)

大規模地震に向けた耐震強化岸壁の整備等に関
する陳情書(松山市二番町四の七の二丹生谷道
孝)(第二二四号)

地域高規格道路の整備促進等に関する陳情書
(松山市二番町四の七の二丹生谷道孝)(第二二
五号)

は本委員会に参考送付された。

同日の会議に付した案件

政府参考人出頭要求に関する件

旅行業法の一部を改正する法律案(内閣提出第
八〇号)(参議院送付)

海上運送事業の活性化のための船員法等の一部
を改正する法律案(内閣提出第八一号)(参議院
送付)

○赤羽委員長 これより会議を開きます。

内閣提出、参議院送付、旅行業法の一部を改正
する法律案を議題といたします。

この際、お諮りいたします。

本案審査のため、本日、政府参考人として国土
交通省総合政策局長澤井英一君、総合政策局長
部長金澤悟君及び外務省大臣官房領事移住部長鹿
取克章君の出席を求め、説明を聴取いたしたいと
存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○赤羽委員長 御異議なしと認めます。よって、
そのように決しました。

○赤羽委員長 これより質疑に入ります。

質疑の申し出がありますので、順次これを許し
ます。高木毅君。

○高木(毅)委員 おはようございます。自由民主
党の高木毅でございます。

きょうは、旅行業法の一部を改正する法律案に
ついて質問をさせていただきます。

今申し上げたとおり、旅行業法というとても非常
にいかめしい響きの言葉になりますけれども、それ
を旅行というふうにとらえますと、非常に響きの
いい、さわりのいい、イメージのいい言葉になる
と私は思います。あこがれだとか、あるいはロマ
ンだとか、そういうようなものも想像させる言
語でございます。旅という言葉ならば、さらに
そういう感じが強いのではないかとこのように思
います。

私たち議員にとっては、この旅行、地方視察ぐ

らいが関の山かもしれないけれども、家族で行く旅行だとか、あるいはまた親しい友人と行く旅行というのは、本当に楽しいものだという思いがございまして、そしてまた、旅行には多くの効能があります。例えば、見聞を広めて人間性を高める、あるいはまた心身のリフレッシュ、そういうような効果もあるわけでございます。

ぜひここで、大臣にぜひお聞きをしたいと思っております。大臣にとって、旅あるいは旅行というものは何なのか。端的にお答えいただきたいと思いますが、大臣は偉大な作家をお父さんにお持ちでございますから、ぜひ叙情的にお答えいただければ大変ありがたいと思っております。よろしくお願いいたします。

○石原国務大臣 高木委員の質問は、旅行業法の審議で、一番しつばなから難しい質問が回ってきたという印象を持たせていただきました。

私にとりまして、非常に旅行、旅というものを考えさせられた海外旅行が一九七〇年代にございまして、それはネパールのカトマンズに行ったときでございますけれども、そのとき、ある寺院を回っておりますら、階段を虚無僧の格好をした方が上つていらつしやるのを見まして、ああ、ネパールというのは日本人に似ている人が多いけれども、お坊さんまで同じなんだ、こんなふうに思ったわけでございます。

そうしましたら、実はその人は、私どもが日本人の仲間で行っております日本語をしゃべっておりますましたら、日本の方ですか、こういうふうにおの虚無僧が声をかけてまいりまして、自分は、とあるところの跡取りの、寺の息子なんだけれども、やはり、寺を預かるに当たっては、仏陀が歩いた道を歩いてみようということで、インドからネパールとバスで旅を続けている。そのとき、非常に印象を持ちまして、旅というのは一体どういう意味があるんだろうと思つて、広辞苑を引いたことを覚えております。

そうしますと、「たべ」、食するの食べだと思ふんですけれども、「たべ」というのが語源だそう

でございます。そして、やはり委員が御指摘のとおり、その地域を歩かれて、異なる文化を食する、あるいは異なるものを食べる。しかし、その根底にあるのは、旅姿の僧侶が体験したであろう歴史をたどる、あるいは伝統をたどる、また自然をたどる。しかも、それは自分の足をもつてすることによって、自分を確立していく上その僧にとつての旅であつた、こんなことを感じていただいたことを今でも鮮烈に覚えております。

旅行というものが、今は一人の僧侶の話をさせていただきましたけれども、人それぞれにとつて、またさまざまな価値を持つています。仲間と旅する楽しさ、あるいは、家族で旅行する、家族のはぐくみ、また、それによりまして、ちよつと話をかえて国内産業という方に目を転じますと、大変雇用や産業としてのす野の広い分野である。旅というものは、その仕事に従事する人、あるいは旅をする人によつて、本當に持つ意味が違ふ。そして、持つ意味が違う中で、いろいろな波及効果のあるものである。こんなふうに、大ざっぱではございますが、感じるところでございます。

○高木(毅)委員 旅は食べだということ、文化を食べる、あるいはまたおいしいものを食べるといふことでございまして、私の選挙区にも、若狭湾でございまして、おいしいものはいっぱいございまして、また、小浜というところは小京都と言われております非常に文化も高いところでございます。それにまた、あわせて申し上げるならば、高速道路もございまして、新幹線もございまして、そういったこともあわせて、私の地元、にぎひ大臣、お越しいただきたいとお願いをする次第でございます。

今度は、ビジット・ジャパン・キャンペーンにつきまして、大臣は初代の観光立国担当大臣に御就任されておりますので、そうした立場での石原大臣にお尋ねをしたいと思つております。

去年、平成十五年一月の小泉総理の施政方針演説の中で、二〇一〇年には訪日外国人旅行者を倍

増の二千万人にするということを表明いたしました。

そして、九月に石原大臣が観光立国担当大臣に任命されました。そして、いわゆるビジット・ジャパン・キャンペーン、「ようこそジャパン」が始まりまして、平成十六年度には三十二億円の予算が計上されました。これは、前年比六〇％増だということでございます。そして、さまざまな施策が展開をされておるわけでございます。

ここで、少し現在の状況というものを確認しておきたいと思つてございまして、二〇〇二年の数字ではございまして、現在、海外へ行く人が一千六百五十二万人、その人たちが海外で使うお金が二百六十四億ドル。一方、日本に来てくれる方が五百二十四万人、日本で海外旅行者が使つてくれるお金が三十五億ドルということだそうでございます。人数で言うならば三分の一、国際旅行収支で言うならば約二百三十億ドルの赤字となつておるわけでございます。

また、アジア諸国の外国人旅行者受け入れランキングでも、九〇年には五位だったものが、二〇〇二年には八位へ後退する。そして、韓国にも抜かれてしまつております。

そこで、こうした現状をこのビジット・ジャパン・キャンペーンによつて打開しなければならぬわけでございますけれども、まだこのキャンペーン、始まつたばかりではございますが、大臣として、現在、その手ごたえをどう感じていらつしやるのか。そして、成果は上がりつつあるのか。あるいは、果たして目標の二〇一〇年には一千万人が訪れてくれるようになるのか。ぜひ、大臣のこの目標達成に向けての意気込み、決意、そういったものも含めてお尋ねをしたいと思つております。

○石原国務大臣 ただいま高木委員が御指摘されましたように、海外に行かれる方は一千五百万人を超えておりますが、おいでいただいた方は五百万人、こういうところに大きな差がある。旅行収支のマイナスについても、委員の御開陳の中にござ

いたしましたとおりでございます。

昨年四月のビジット・ジャパン・キャンペーンの開始以来、月々の訪日外国人の方々の数字が発表されるたびに、GDP速報と同じぐらいわくわくもし、またどきどきもし、数値を見守つてまいりました。十五年度で見ますと、ビジット・ジャパン・キャンペーンの取り組みということも若干ではございますけれども影響したのかなと言われる、いい数字が出たのではないかとと思つております。ワールドカップのときは本當に多くの方々がサッカーを御観覧においでになりましたけれども、そのときを三万人程度上回る過去最高を十五年度では記録させていただきました。

私もこれまで、中国語、韓国語、英語によるプロモーションビデオ、また、総理も英語によるプロモーションビデオ等を、大リーグで、あるいはCNNでコマースシャル等々で放映をさせていたございましたし、成田、羽田におきます入管手続の簡素化、あるいは中国、韓国からの修学旅行生等々のビザの免除、あるいは、中国では観光旅行客のビザの発給地対象の拡大等々も総理の指示で現在検討が進んでおるところでございます。

一つ感じますことは、私も、海外なんかへ行きますと、日本の情報を見ようと思つと、どうしてもCNNとかBBCをつけるわけですね。そうしますと、そのコマースシャルの中で、その地域の旅行地の宣伝みたいな、ああ、行つてみたいないというところがあるわけでございます。日本の場合はまだまだ、CNNで総理のコマースシャルを流さしておりました、大リーグ等々でやらせていただいておりますけれども、そのボリュームは、やはり海外の国が発するCMの発信量から比べると十分の一とか二十分の一とか、その程度ではないかと思つております。

コマースシャルにはお金がかかりますけれども、高木委員の御出身地は本當にすばらしいところであると聞いておりますし、福井へは、私も曹洞宗でございますので、お寺等々も訪ねさせていたたり、たまに訪ねる、すばらしいところだと

思っておりますので、やはりそれを知らしめるということがなかなかされていないんじゃないか。その知らしめるということにこれから全力を尽くして、いいところはたくさんあるわけでございますので、小浜の小京都ということもどんどん宣伝していく、こういうことに努めて、海外からのお客様を一千万人台にするという大きな目標に向かって推進してまいりたいと考えているところでございます。

○高木(毅)委員 我がふるさとにエールを送っていただきまして、本当にありがとうございます。もう一点、VJC、ビジット・ジャパン・キャンペーン、VJCと呼んでいるようでございますけれども、VJCについて質問をさせていただきます。

今も少し内容等についてもお話をいただきましたけれども、これまで重点地域として中国、韓国、香港、台湾の四地域、それに米国だったわけでありまして、ことしからヨーロッパの三カ国、英独仏を加えて八地域になりました。当然それらの国・地域の人々は、それぞれ日本の魅力というものを違うもので感じるというふうに思います。いわゆる日本の価値というのは、国ごとだとかあるいは国民ごとによって当然違ってくるというふうに私は思います。

例えば、私なりに考えますと、アジアの人々にとっては、家電とか、あるいはデイズニランドだとかそういうテーマパークに魅力を感じるのではないかと思ひますし、最近ではゴルフとか温泉なども興味を示しているというようなことも聞いたことがあります。

また、西欧の人々には、ちょうど大臣おっしゃっていただきましたけれども、いわゆる禅ですね、そういったようなもの、それから、今はやはりでありますけれども、武士道、そういったようなものにも大きな魅力を感じて日本というものを好きになってくれるということがあるんじゃないかなというふうに思います。

また、私なりに思うと、とっぴなところでは、

最近日本で百貨ショップというのが非常にはやっております、いわゆる百貨でございますけれども、こういったようなもの、アメリカの方が来られて、これがドルかと、日本人がこれが一個百円かと同じように驚いて、そういったものにもやはり魅力を感じてくれるというふうにも思うわけでございまして、この百貨なんかも、ある意味、大きな観光資源になり得るんじゃないかなというふうに思っております。

言うならば、キャンペーンをするに当たって、地域によってきめ細かく変化をつけて対応していかないと、その実を上げることはできないではないかということでもあります。

今もビデオの話が出ておまして、ここにも小泉総理が富士山の前でビデオに出ている写真を持ってきたりしておりますけれども、ただ言葉をかえるだけではなくて、アピールすべきものを適切に紹介していくということでも魅力を感じてもらうことが大切だということに思ひます。先ほどもお話がございましたけれども、現在、取り組んでいただいているのか、あるいはまた、これからそういったふうに展開をしていただけるのか、その点についてお聞きをしたいというふうに思ひます。

○澤井政府参考人 国ごとに日本のどういうところに魅力を感じるかということと、さつき踏まえてキャンペーンを展開すべきということについては、私どももそれが全く基本的に大事なことでございまして、思っております。

昨年四月からビジット・ジャパン・キャンペーンを始めましたけれども、その始めるに当たりまして御指摘のような重点五市場について事前調査をいたしまして、その事前調査を通じて各市場における嗜好とか市場の特性の把握ということを行いました。先生も今いろいろ国のことをおっしゃいました。そのとおりでございまして、例えば台湾とか香港の方は、日本の四季、季節、特に雪がないので珍しいということがかなり特色としてありまして、そういったことを踏まえて、例えば雪を売りにして北海道に台湾とか香港の旅行関係

者の方をお招きして、そこで地元の旅行商品を売るといようなことをやって、かなり目に見える効果を上げるといような経験もこの一年でいたしました。

そういうことも含めまして、一般的には、VJCの進め方としては、先ほど大臣からも御答弁ありましたように、ビデオ呼びかける、あるいはトップセールスをする、いろいろなメディアを使ってPRをする、それから旅行関係者を招いて商談会などをするということをいろいろな手法を使ってやっておられますけれども、幾つか具体的に申し上げますと、例えば韓国につきましては、昨年の羽田—金浦間のチャーター便の就航に合わせまして、石原大臣が韓国に行かれてトップセールスを直接行いました。

香港、台湾については、先ほど言ったような北海道でかなり大きな旅行商談会をやつて、それによって台湾旅行社によって三千人以上のツアーが組まれて、十万人以上の人が来るということが今見込まれております。また、香港につきましても、二千人以上のツアーが組まれて、六万人から七万人ぐらゐの人が来るんじゃないかということが見込まれております。

アメリカにつきましては、日本の文化や自然を体験してもらつたために、アメリカのツアーオペレーターをお招きして、新規ツアーの造成のお手伝いをしていただくというようにやっております。

それから、中国につきましても、ことしの一月に上海で日中文化観光交流展、これは全国の自治体が六十八、あまた民間の関係者も出しまして、かなりいろいろなところの団体が出て、それと連携してビジット・ジャパン・キャンペーン事業というところでやります、そこで魅力をPRし、商談会をやつた。この結果、今年度で約四百五十本、お客様にして一万人分ぐらゐの新たなツアーの造成が現在検討されているというようなことを聞いております。

十六年度には、英国、ドイツ、フランスが新たにビジット・ジャパン・キャンペーンの重点市場

に追加されますので、同じように、やはりそれぞれの国の市場をしつかりとリサーチいたしまして、それに焦点を当てた事業展開をしていきたいと思っております。

○高木(毅)委員 もう時間がほとんどなくなつてしまいましたけれども、法改正について一点だけお聞きをしたいというふうに思ひます。

今回の法改正、いろいろなテーマがあると思ひますけれども、私はやはりオーダーメイド型の旅行に消費者保護を義務づけたということが一番のポイントだというふうに思っております。

私は今まで、パッケージ旅行であろうとオーダーメイド旅行であろうと、消費者は保護されている、何かトラブルがあればそれは旅行社が責任を持つて対応していただければいいものだというふうに思つていたんでありますし、多分旅行社もそのように対応していただけたというふうに思うんでありますけれども、一つには、にもかかわらず、今なぜこういうような法改正が必要になったのかということでもあります。

というのは、旅行する方の中には、若い人なんかは特に、自己完結型で責任をとるか、あるいはトラブルがあつても仕方がないんだ、安ければいいんだ、言うならば、この法改正はそうした人たちにあってはありがた迷惑のようなことになりはしないかというふうに一つ思うわけですね。

それからもう一点は、旅行業者の方には、いろいろな仕事があるわけでありまして、言うならば、新規参入等、いわゆる規制緩和に逆行するんではないかなというように嫌ひも、私、心配も持つてゐるわけでありまして。

以上、消費者保護を訴えながら、逆に必要ない人にも、要するに代金が上がつたりして消費者の負担が高く、多くなるということ、それに対する心配。それから、旅行業界にとつて、新規参入などの妨げになる、規制緩和に逆行するんではないかという、その二つの点についてどのように考えていらっしゃるのか、お願いをしたいと思ひます。

○澤井政府参考人 御指摘の企画旅行に関する改正は、旅行ニーズが非常に多様化してきた、特に体験型とか学習型とかいろいろなパターンが出てきて、実態として旅行会社もそういうことに対応し始めているということを踏まえてのものであります。

特に、従来の画一的と言われる主催旅行の中でも、中で二日目はこういうコース、こういうコース、こういうコース、五つぐらいありますよ、好きなところへ行つていいですよというようなことで、従来の画一型旅行の中でも個別ニーズに対応しようという動きも出ています。

それから、現実には、既製の主催旅行ではないけれども、実態上旅行会社がみずからの計算で商品販売するような企画手配旅行というようなものも出てきています。実はその辺の区分がいまいになつてきて、旅行者から見ると、旅程管理がちゃんとついているのか、行つた先で代替手配なんかしてもらえるのかどうかというのがあいまいになつてトラブルがふえてきたというのが大きな背景であります。

これによつて旅程管理が義務づけられる、それ
 がありがた迷惑ではないかというお話なんです
 が、旅程管理を添乗員をつけてやつてもらうと、
 その費用は確かにおんぶされます。ただ、旅程管
 理というのは添乗員が必須要件ではありません
 で、例えば行った先の旅行会社の営業所がそれ
 やるということであれば、ほとんどコストは変
 わりません。それは旅行者が選べます。

したがって、添乗員がいた方がいい人は若干の
お金を払ってやるということも可能だし、そうい
う費用を払いたくないから、電話なんかできちん
とやってくれということも大丈夫です。したがっ
て、負担増を余儀なくされるといふことはない
と思っています。

規制緩和につきましては、最初に言ったような実態がありまして、ある意味では、消費者の保護をきちんとやるための必要最小限の規制だということと我々は思っています。現に、この仕組みを

つくる議論をするときに、旅行業界の代表の方
も、むしろそういうふうにきちっとしてもらった
方が全体として旅行の商品価値も上がるから歓迎
だというような議論も経て、このような改正を提
案したというところでございます。

○高木(総)委員 大臣、どうもありがとうございます。ぜひ目標に向けて頑張っていたかたいと思います。

どうもありがとうございました。以上で質問を
終わります。

○赤羽委員長 松崎哲久君。
○松崎(哲)委員 民主党の松崎哲久でございます。

今、高木委員の質疑、答弁を伺っていますと、若干別のといいますが、逆方向の観点からの質問になると思いますので、よろしくお願い申し上げます。

今回のこの旅行業法の一部改正でございますが、提案理由の説明によりますと、旅行需要の多様化に対応する、こういう言い方をしていますね。要するに、旅行需要というのは消費者の好み

という、私どもの考えからすれば、旅行需要というのとはちらかという上から見たような感じだだと思いますが、私どもの立場でいえば、消費者の立場で、消費者の好みが多様化しているということだと思えますが、それに応じて新たに企画旅行という形の旅行を設けるという趣旨は時宜に即したことだと基本的に考えております。

しかしながら、この改正法案の中身を子細に検討させていただきますと、今、澤井総合政策局長は、必要最小限の規制をする、こうおっしゃったんですが、その必要を満たしていないのではないのかという点が若干ございます。その点につきまして、その真意を伺いつつ、さらなる御検討をお願いしたい、こういうことでございます。

最初は大臣に御質問させていただきたいのですが、先ほど高木委員の質問に對しまして文学的な御答弁をなさっていましたのを拝聴いたしました。

まず、私の考えるところによりますと、旅行というものは、消費者にとってはかなり高額の商品であると同時に、一回性のものだというふうに認識をさせていただいております。つまり、機会を失ったら取り返しのつかない大切な商品なんだというところでございます。

もちろん、簡単なものもございいます、料金的にも高額ではないものもございいますが、例えば新婚旅行ということを考えていただければ、もうこれは一番典型的なケースだと思えますけれども、何十万の費用をかけて、そしてこれは一回しかないわけですね、一回である方がいいわけです。あるいは他の旅行でも、何年も貯金をして一生懸命旅行の費用を出して、さらには仕事についている方は、その仕事を調整して、時間を捻出して、それで休暇をとって行くというかけがえのない商品なんだというふうに考えるわけです。

失敗があったときに、後で金銭的に補償すれば済むというようなものではないわけです。高額なものであっても、後でクレームがついたら、取りかえたり、場合によれば返却すれば済むというような商品もあるわけでございますけれども、旅行というものは一回性だということに特に特徴があるというふうに考えております。

もちろん、国土交通省さんでもその御認識があるので、旅行業法でいろいろな規制をかけているということとはわかっております。その観点で今回の改正を見直したときに、その趣旨が果たして貫かれているのかと思う部分があるので、後で質問をずっと繰り返していきたいと思いますが、まず、旅行というのは単なる物ではないんだ、そういう商品だということを、大臣、御認識がございませんかどうか伺わせていただきたいと思っております。

○石原國務大臣　今の松崎委員の、機会を失った
ら取り返しのつかない一回性のものである、大変
的確な御表現でありますし、そう言われてみまし
たら、旅行へ行きまして、雨ばかりだったら何
てついでにないんだろうと思いますし、まして
や、食べたものにあたったりしたらもう二度と来

ない、本当に一回だけ、そのとき訪ねるところによつて満足もし、不満足もある。そういう意味では、本当に委員の御指摘のとおり、普通我々が買物をするような物ではなくて、形のないものであるということを改めて感じております。

そういう中で、旅行という形のないものをどうやって消費者の皆さん方に満足していただけるようにしていくのか、こういうことにやはり今回の法律案の目的というものはあると思いますし、また、こういうことによりまして満足度を高めていく努力というものはこれからも怠つてはいけないうい、こんなふうに考えております。

○松崎哲)委員 大臣には後で、最後でまた伺いたいと思うんですが、今大臣がおっしゃった、天気が雨だったらというのは、これは不可抗力の部分ですからしょうがない。食あたりしたらもう大変だ。これはホテルの業者の問題とかそういうことになると思うんですが、実は、私の質問で取り上げさせていただきたいのは、旅程管理業務の業務を行う者、いわゆる添乗員について、特に添乗員の研修について伺わせていただきたいと思つてゐるんです。

今回の改正は、いわゆる添乗員の研修について指定制から登録制に変えるというようなことで承知をいたしておりますが、これが十四年三月の公益法人に対する行政の関与の在り方の改革実施計画というものの中で旅程管理研修の登録化というのが打ち出された結果であるというのは承知いたしておるわけでございますが、これを登録制にしたという目的とポイントについて政府参考人から伺えればというふうに思います。

○澤井政府参考人 端的に申しますと、水準以上の研修ができる研修機関に幅広く研修という市場に参加していただいて、競争によってより質を高めていきたい、また、そのように今回の改正を運用していきたいということです。

若干申し上げますと、現行法においては、主催旅行に参加する旅行者に同行して添乗する格好で旅程管理業務を行う、そういう者について、特に

旅行業者が選任する者のうち主任の者につきまして、専門的な業務知識とか資質の確保を通じ、旅行地における臨機応変な措置の実行を可能ならしめる、それによって旅行者の保護に万全を期する観点から、国土交通大臣の指定する者が実施する旅程管理研修の修了を現行法は義務づけているということです。

これまで、国土交通大臣の指定につきましては、端的に言えば国土交通省の総合的判断ということで行われてきたんですが、まず、今回の改正では、法律レベルで、この研修における必須科目を旅行業法とか旅行業約款に関する科目、それから旅程管理業務に関する科目という二つの二つだということを決めて、これを教授する講師について求められる資格や経験も法律で決めて、この法律で決められた明確な基準を満たす者は登録して研修事業に新規参入できるということにしたというのが一点です。

これによりまして、一定以上の研修実施能力を有する民間の自由な参入が可能となりますので、先ほど言いましたように、競争が行われてより質が高まるということを我々は意図しているということでございます。

○松崎(哲)委員 例えば、専門学校の中にトラベル専門学校とか、そういう専修学校等々もございまして、そういうところは当然この登録機関になり得ると私も思います。

しかしながら、今、科目について参考人の方からお話があったんですけれども、では、何時間ぐらいの研修を想定しているのかというようなことについて、要するに今現在の指定機関、例えばJATAとあるところでの研修の例を拝見しているんですけれども、国内に関しては三日間、海外であればプラス二日間ということで、計五日。それから、時間的には、国内であれば二十時間プラステスト一時間というような、研修と言う割には極めて簡単、簡略なんじゃないかなという印象を持ちます。一方で、その料金は必ずしも安くもないように思います。

ですから、目的の水準以上の研修ができるところ、それは確かにあると思います。そこが競争によって幅広くなる研修をしてみようんだという趣旨はもともとだと思いますし、そのとおりで結構だと思ふんですが、果たして、その国が考える研修というのはどの程度のもの、現行行われているものをもう少し充実してほしいという趣旨なのか、今程度と同水準のものが行われれば、それは登録機関として遜色ないものだ、問題がないんだというふうにお考えになっているか、その辺の御認識をいただきたいと思うんですが。

○澤井政府参考人 現在、現行法のもとで行われている研修につきましても、国と指定を受けた研修機関の間で、旅程管理研修協議会という場がありますので、その場を通じていろいろな意見交換などをし、そういったことを踏まえて、研修内容についても適宜見直しをしてきたという経緯がございます。一定の水準は確保できていると思っております。

例えば、御指摘の例でいえば、海外旅行まで含めた旅程管理をする場合の研修については合計で三十六時間、五日、それから、国内だけの旅程管理ということであれば二十二時間ということ、科目とか何か、語学なんかも含めて決まっているという実態がございます。

今回の改正につきましては、先ほど言いましたように、登録でより参入をふやして競争させていくということなんですが、法律でまず科目と講師の要件を決めたという申しました。あわせて、その法改正を受けて、従来はなかったんですけれども、国土交通省令において、登録講習科目ごとの講習時間とか、あるいは講習の頻度とか、講習受講の資格者とか、修了試験の実施義務などにつきまして、一方で、一定の水準が維持されなきゃいけないという観点、一方で、登録にした趣旨を踏まえて、ある程度の弾力性を持たせながら、競争を促すという双方の観点を踏まえて省令の整備をしていきたいと思っております。

なお、改正案では、この省令の基準に違反した

場合には業務改善命令などもかけられる仕組みにしたいと思っております。そういうことによりまして、結局、例えば研修生、この人にとってはこの科目は必要だというふうな場合にはそれはもう省くとか、あるいはかなり人気のある研修になったりとか、少し料金を下げるとかいうようなことも競争の中でしやすくなります。

いずれにしても、この法律を成立したのであれば、その施行までの間に、今言いました研修内容に関する省令の基準も定めますので、現在の研修の実態も改めて踏まえまして、水準以上の研修が適切な競争の中で行われるように省令内容についてもきちんと吟味し、検討していきたいと思っております。

○松崎(哲)委員 先ほど私、国内で二十時間と申しましたが、二十時間とテスト一時間、一時間で、局長は二十二時間、こうおっしゃったわけなんです。私のさっきの質問は、今の現行で行われている研修で同程度のものではないのか、もう少し強化していくのかということだけ、ちょっともう一度お願いしたいんですが。

○澤井政府参考人 国と研修機関でいろいろ議論しながら、見直すべきところも見直してきたという経過もございまして、基本的には今のままで一定の水準はあると思っておりますが、よりよい、質の高い研修が導入できるように、新規参入の方の研修も含めて、省令内容等の検討を通じてそういうことを目指していきたいと思っております。

○松崎(哲)委員 現行の制度でいいますと、この研修を受けて、さらに実務経験を積むことになっております。この実務経験というのは、現行ではどういう規定でございましょうか、省令で定められていると思っております。

○澤井政府参考人 先ほど申し上げました研修に加えて、御指摘の実務経験の要件を課しております。これも、かつて定められていた基準をいろいろ実態を踏まえて見直した結果、現在に至っているという前提で申し上げますと、二通り

ありまして、研修と前後すること一年以内という、かなり接近した実務経験であれば一回でいい。それから、研修後、少し長い間かけて実務経験を踏むということであれば、五年に三回以上というのが現在の基準でございます。

○松崎(哲)委員 大臣、省令までで存じないと思っております。ここちよと聞いて、後で伺いますけれども、もう一回繰り返しますけれども、今政府参考人がおっしゃったのは、研修があつて、それに実務経験がついていたら、実務経験がどのぐらいですかと私質問しましたら、一年間に一回経験があればいい、こういうことなんです。まあ、五年に三回ですけれどもね。

一年間に一回というのは、要するに一日添乗の業務につけばこれは経験があつたということにみなされている。私は、ちょっと普通の感覚では、これは違うと思うんですよ。一日、旅行についていって、果たして十分な実務経験があると言えるかどうか、非常に疑問だと思ふんです。極論すれば、研修を受けて、主任、既に研修を済ませた者について一日乗って帰ってくれば、二日目からは自分が主任になれるということですから、これはちょっと本当に大丈夫かなというふうに思います。

それで、私は、念のため、ちょっと局長に伺っておきますが、今後この改正法になって、今これは現行法の省令ですから、改正された場合にこの辺の基準を見直されるお考えはございますか。

○澤井政府参考人 実は、現行の基準は、平成八年に、それまでは過去十年以内に三回以上というところだったのを、もっと近い経験にすべきだということ、直近の前後一年、あるいは五年以内に三回以上というふうな直した経緯がまずあります。それによってより重い基準になったと思っております。

これは御承知とは思ふんですが、この実務経験に行く場合には、それとは別にきちんとした主任、旅程管理業務の主任者がいなきゃいけないですね。だから、企業にとっては、旅行会社に

とつてはその限りでは一定の負担になる。ただ、一方で、きちんと実務経験も踏まなければならない。両方の要請を調和させて、これは義務づけですから、義務づけという格好ではこの水準だろうというところで、関係方面とも話しながら、実態も踏まえて決めてきたということですので、今のようない年一回とか、五年以内三回以上とか、そういうことで直ちに不十分というふうには考えておりません。

ただ、個々の旅行会社の方針として、主任でなくともきちんとできる人をいっしょにそろえて、それをお客様への売りにしようというようなことは、これは全く自由ですし、まさに旅行会社間の競争の問題だと思っています。繰り返しですけれども、義務づけですから、必要最小限のものという考えで、逆に言えば、これは絶対やっておかなくさいかぬということでございます。

○松崎(哲)委員 例えば、国内旅行に関していいますと、研修は三日間なわけですね。その三日間で、四日目にどこか箱根が近場に行つて帰つてきて、五日目からはもう一人前の主任になれる。主任になれるというのは、一つの、これから企画旅行、今までは主催旅行、この旅程管理については全責任を負う添乗員一人いればいいわけですから、そうすると、その一人が、要するに入社して五日目からできるということですよ。

普通の民間企業に就職して、一カ月ぐらい研修して、それから社内ですと研修して一人前にだんだんなっていくということから考えれば、五日目にはもう主任で、旅程管理全部に責任を持つ立場に立つというのは、いかにも安易な言いすか、促成栽培のような感じがするんですよ。

ですから、せっかく、業法の改正ですから、これについては必要最小限なんだ、義務づけるのはこの程度だとおっしゃるんですが、しかしながら、この辺については、今回の法改正にはもちろん間に合わないとは思いますが、関係の業界団体等と御検討いただいた上で、ぜひ、さらなる検討をお願いしたいと考えているんです。

その趣旨は、やはり何といひましても旅行の印象を決めるのは添乗員さんなんですね。何事もなく、つづがなく旅程が進んでいけば添乗員さんには要らないかもしれないけれども、そこでトラブルが起こつたとき、オーバーブックキングがあつたとかいろいろ問題が起きた、あるいは道中で事故があつてルートを変更しなさいいけない、いろいろなときに、そういうトラブルがあつたときに、それでも改善の策、三善の策を考えて、新しいルートを見つけてまた対応していくというのは、ペテランの添乗員さんの臨機応変の処置がいいかどうかというのは非常に大きな印象を与えようんですね。

それも先ほど大臣に、冒頭に伺いました。旅行というのは一回性のもので取り返しがつかない、旅行が失敗したから後で料金を返却すればいいというような性質の商品じゃないんじやないんじやないかということについて、大臣もそのとおりだと御答弁いただいたと思うんです。やはり旅行の印象を決める、むしろ、企画そのものよりも、例えば一週間の旅行、二週間の旅行、その間で実際にどういうことが起こつたか。小さなトラブルは常にあると思います。でも、大きなトラブルが起こつたときにどういふふうに対応できるかというのは、消費者、つまり我々にとつて大変重要な要素だと思ひます。

それで、規制改革というのはもちろん小泉内閣の大方針でありますし、また、平成十二年十二月の行政改革大綱、資格付与等の事務事業の見直しの観点でこの改正が行われてきた、こういう経緯がある。わかりますけれども、業者に対する規制緩和というのは、一方で消費者の福利に反する、逆行するということがあり得るんだということをぜひ御認識をいただきたいと思ひます。

私どもはそういう立場で、業者に対して規制緩和をして、参入して競争が行われる、それは確かにいい商品を提供することにはつながると思ひます。一方で、どこかの水準でやはり消費者が安心して商品を買うことができる、この際であれば旅

行に参加することができるといふことは大変重要なことだと思ひますので、改正のこの部分というのはやや逆行しているんじゃないかということについて、大臣、御所見をいただきたいと思ひます。

○澤井政府参考人 旅程管理と添乗員との関係の制度的な仕組みだけについて、ちょっと一言申し上げたいと思ひます。

旅程管理責任というのは、あくまでも添乗員というよりは旅行会社、組織体としての旅行会社にございます。それを果たすやり方として、添乗員をつけて、その添乗員が全部やるというやり方もあるれば、組織体として、そういう能力を持った人はつけなければ、きちんと行つた先、行つた先の、例えばその旅行会社の営業所、支店のようなどころが連絡をちゃんともらつていて、お客さんから連絡があればすぐに対応できる体制をとつておくということでもいいわけですよ。

それをさらに延長しますと、添乗員で旅程管理をやるつもりの人が一人ついていなければ、いろいろなことがあつて手が足りなくなつたといふときには、旅程管理責任を果たすために、旅行会社としては、むしろ組織体として力を補充してやるといふことは必要なんですね。そういうことはきちんとやらなくといふ制度になつておりますということが一点。

それから、先生も御指摘のように、今回のように法律をかなり大きく改正させていただくという機会をとらえて、今までの運用実態も踏まえて、この点に限らず、いろいろなところを見直すべきいい機会だと思つておりますので、そういう対応はしたいと思つております。

○松崎(哲)委員 今、局長の御説明はよくわかりました。それは、もちろん旅程管理そのものは企画の段階で会社の方であつて、ただ、やはり旅行というのは常に出先先でいろいろなトラブルが起こるわけですから、そのときの対応については、ペテランの添乗員さんが乗つていてきちんと対応できたかどうかというのは、消費者、旅行者

の方の印象にも大きくなるわけです。もちろん、いい添乗員をつけない会社というのは長期的には淘汰されていくかもしれない、営業成績が上がらないかもしれない。そこで問題なんですよ。だから、この商品が取り返しがつくものであれば、そういう旅行会社というのはある意味で競争力を失つていく、それはもちろんわかるんです。ただし、旅行というのはあくまでも一回性のものだから、新婚旅行は原則として一生に一回しかないわけですよ。ですから、その一回のときにその旅行会社を選択したということが影響があるのですから、旅行という特殊な商品については、やはり入念な対応が必要じゃないかということを考えております。

その点について、大臣、御所見をいただければと思ひます。

○石原国務大臣 これは、添乗員の方が気がきく人が気がきかない人かということに一義的にはかかってくるんだと思ひますけれども、やはり委員御指摘のとおり、質の高い研修の実施環境といふものを整備していくことを通じて、添乗員の皆さん方が、どんなに気のきかない者でも、オーバーブックキングで泊まるところがないとか乗る飛行機がないといふようなことに対してどういふふうに対応できるのかといった現地での対応能力の向上を通じまして、旅行者の方の保護というものを図っていくように努めたいと考えております。

○松崎(哲)委員 ありがとうございます。

もう一点、ちょっと重要な問題、今までの問題と離れるんですけれども、お聞きしたいことがございます。

それは、つまり、平成十年のフランスにおけるサッカーのワールドカップ大会の際に、現地での切符が手配できなかった、入場券が手配できなかったために、旅行がキャンセルになつたり、行つてみたけれども現地で観戦ができなかつたというところで、非常に社会問題にもなりました。

その辺について、国土交通省、当時はまだ運輸省だったかもしれませんが、当然改善がされてい

ると思うんです。ことはアテネでオリンピックもございす。現地での入場券等の手配、例えばオリンピックだけじゃなくて音楽祭だと観劇だとか、そういうことの現地での切符の手配ということを含めて行われる旅行というのが特に企画旅行というようになってきた場合にたくさん出てくると思うんですが、こういう際に、要するに平成十年の失敗を繰り返さないような、どのような対策がなされているかということについて伺いたいと思います。

特に、アテネ・オリンピックというのは今大車輪で会場を整備していますけれども、間に合わないかもしれないということをみんな不安に思っているわけですから、安心できるような御答弁をいただけたらと思うんですが、よろしくお願いいたします。

○金澤政府参考人 お答え申し上げます。

平成十年のワールドカップ・フランス大会の際に、今松崎委員御指摘のとおり、多くの旅行者がみずから主催したツアーに必要な枚数の入場券が確保できないという事態が発生いたしました。その原因は、一つは、主催者側の入場券の流通経路の情報公開が十分でなかった。どのルートで流しているか十分に情報公開がされなかった。それからもう一つ、主催者が販売業務を委託した、FIFAが販売業務を委託した公認代理店の中に極めて不適切な業務を行った者があったということが二つの理由でありました。さらに、主催した日本の旅行者の側の問題につきましても、入場券の入手の確保について十分な社内体制をとっていないところがあつたというようなことが、当時、問題の発生に当たって私ども観光部が解析した原因でございました。

こういう事態を踏まえて、当時、運輸省でございましたが、観光部におきましては、旅行者者に対しまして、大規模な海外イベントについて主催旅行を実施するような場合には、必ず入場券の流通経路等についての情報を的確に把握して、これを確実に確保するというように努めなさい。

二番目には、募集をしました後には、入場券の入手先と十分連絡調整をして、確実に入場が果たされるようにすることを徹底しなさい。三番目には、主催旅行を募集するときに、必ず表示事項、あるいは広告基準のガイドラインというのがございすが、そうしたものを守った適正な表示をするということに強力に指導いたしました。

こうした当時の指導を受けまして、その後、各旅行社におかれましては、それぞれ工夫をされまして具体的な再発防止策が講じられたということとでございます。

今、松崎委員お話しのとおり、本年はアテネのオリンピックがございす。この対応につきましましては、ワールドカップの場合と異なりまして、実は入場券はすべて日本オリンピック委員会、ここが一括して国内の業者に供給するという仕組みになっております。したがって、現在のところ、我が国の大手の旅行者六社が、アテネの方の大会組織委員会と日本のオリンピック委員会、この三者協定を結びまして、公式旅行代理店として、入場券の購入の権利あるいは国内における販売権を確保しておりますので、今御心配のようなワールドカップ・フランス大会のときに発生したような事件は発生しないというふうに私ども考えておりますが、今後なお指導をしてまいりたい、このように思っております。

○松崎(哲)委員 入場券については日本のオリンピック委員会だということなのでそれは大丈夫だと思ふのですが、入場券があつても大会そのものが若干不安があるようなので、その点につきましまして、募集の仕方等々については関係会社の方で十分に御注意があるというふうに思ひまして、私の質問、これで終わらせていただきます。質問者を交代させていただきます。

どうもありがとうございます。

○赤羽委員長 下案みつ君。

○下案委員 民主党の下案みつでございます。きょうは、松崎委員に引き続き、旅行業法について幾つか質問させていただきますと思います。

今松崎委員の方から幾つかありましたので、重なるといけないので、私は業務取扱管理者の資格についてちよつとお伺いしたいというふうに思います。

といいますのは、旅行業務取扱主任者の資格というのは、一度取得すれば永久資格であるというふうにお聞きしています。この世はまさに乱世で、何十年前にその資格を取った後、いろいろなことが動いている。例えば、昔だったらテロなんかないわけ、昔だったら飛行機がビルにぶつかるということもちよつとあり得ないという中で、刻々と物が変わっている中で、一方で、旅行業というのは商品が何と命であります、人の命であるという中で、一度取った資格は九十、百歳になつてもそのまま継続していいものか。

ただ、恐らく局長はこうおっしゃると思ひます。第十一条の二の六に、「旅行業協会が実施する研修を受けさせること等により、旅行業務取扱管理者の職務に必要知識及び能力の向上を図るよう努めなければならない。」これは「努めなければならない」としかありません。私は、これはとても十分じゃないというふうに思ひます。

再チェックを抜き打ちにやつたり、例えば車の運転だつて七十過ぎたら何回もやらされるわけですから、人の命を、それも一人、二人じゃなくて何百人も何千人も右から左に動かす仕事、果たして一回資格を取っただけで後はチェックしなくていいのかというところに私はちよつと疑問を、クエスチョンを持っています。

そういう意味では、例えば今後、今後ですよ、今までのことじゃなくて今後どうするかです。それから、特にこの旅行業法については私どもの政党も賛成でございますから、これからどうインブルーメントしていくかという話だと思いますので、その辺を含めて、努力目標ではなく、今後はこういうふうな資格については抜き打ちにチェックを入れていきたい、こういう法案もあるよ、こういう方法もあるよ、そういう前向きなお考えが何か

あればお聞かせいただきたいというふうに思ひます。

○澤井政府参考人 御指摘の管理者、従来の取扱主任者を旅行業務取扱管理者ということで、業務と責任の範囲を広げて、より旅行者の保護の万全を期するという趣旨でございます。

こういうふうな業務を拡大したことにあわせて、職務に必要知識、能力の向上を図るよう努めなければならないという御指摘の規定を今回入れたということで、そういう規定を通じて管理者について資質の維持向上を図ってほしいということ、これは、関係方面とも議論しまして、こういうことをきちんと書いていただければ、そういう対応を我々もちゃんとやっていくというふうな議論を経て、入れたということを一たん御理解賜りたいと思ひます。

今後運用していく中で、もちろん、いろいろ改善すべき点があればさらにまたいろいろな議論を経た上で、法律、政令あるいは省令といったいろいろなレベル、あるいは運用の方針といったレベルで必要な事項は明確にしていける場面もあると思ひます。当面、この改正法の効果ということについては見きわめたいと思ひます。

○下案委員 ぜい、見きわめることを進めていただきたいというふうに思ひます。

ただ、もう一度申し上げますけれども、永久資格というのは物すごく怖いものだと思います。例えば法律とか会計事務は、ある意味で人の命とは、間接的には関係するでしょうけれども、旅行業というのはそのまま右から左に命を動かす仕事であるという意味では、資格面について、一回取れば永久資格ではなく、チェック機能がある意味で抜き打ち的にしていくような法案をこれからぜい、今、見きわめながらとおっしゃっていましたけれども、前向きに考えていただければというふうに思ひます。

次に、営業保証制度及び弁済業務保証制度について御質問させていただきますと思います。今回の法案で、弁済の対象から運輸機関と宿泊

機関を外して旅行者のみにするというふうに変更された、こういうふうにお聞きしております。言いにくいですが、この理由というのは、弁済業務保証制度そのもののシステムを何とかして維持したいという業界もしくは協会の思惑であると私は思っています。

そこで、先日、御省の方から弁済業務保証金準備金の六年間の推移をちょうだいしました。金利低下による運用益の減少とか不景気、値下げ等による旅行会社の倒産の増加、特に平成十年では、四季の旅行社とかジェットツアー、太陽トラベルなどの大型の倒産があった。これによって弁済準備金の取り崩しがどんどん続いた。それで、それが原因で随分減ってきて、日本旅行業協会、JATA Aというのですか、準備金の残が増減あつて十六億円、そして全国旅行業協会、ANTAの準備金は、平成九年十億円あつたものが十四年には約半分の五億円まで減ってきてしまっている。

これは実際の数字です、御省から出していただいた数字です。現行のままでは近い将来このシステムは当然ながら吹っ飛んでしまうということではないかという内容になっています。

このシステムの破綻については、御省のレクでも、非常に厳しい方向なんじゃないかなというところをお聞きしております。それは私もわかります。

また、あともう一つ、御省から出していただいた資料で、過去の弁済の内容をちょっとお聞きさせていただきます。

認めた弁済の保証金の全体の中で、旅行者、消費者対事業者の保証金の比率は、平成十三年には四対六であつた。それがもう翌年の十四年には三対七になつてきてしまった。つまり、全体の六、七割を占めている事業者に対する弁済を一気にゼロにしてしまふ、こういう法改正であると私は理解しています。そのとおりだと思ふんですね。それは、さっき言ったように内容が非常に厳しくなっているから、弁済が多くなつて、七割、六割を占めている事業者の部分の弁済をカットし

てしまふ、こういうふうな法改正だと私は思っています。

しかし、御省のレクからお聞きしたところによると、いろいろ数年かけて事業者と話し合つてきた、問題ないとおっしゃつております。ただ、例えば宿泊機関については、確かに協会のクーポンという互助制度があつてリスクはカバーできる、そういうお答えが返つてくると思ひます。

しかし、運輸機関についてはそのカバーが全然ない、こういうふうにもお聞きしております。だから、今まで六、七割カバーして、運輸機関についてのカバーは一切ない状態の法改正をするというふうには私は理解しております。つまり、運輸機関に何かあつたときは、そのリスクは運輸機関が全部しょう。バスでも車でも飛行機でも船、全部しょうんだぞ、おまえたちがこういうふうな法改正だと私は理解しています。

ということとは、私が例えば運輸機関の、まあ、社長になることは僕は能力ないからできないけれども、例えば上の方の人間になつたとしたら、この法改正でもし自分の方が全部リスクをかぶらなきゃいけないような法改正に変わるんであれば、つまり弁済の対象に入つていないということであつた場合は、当然私は何をするかといつたら、それは旅行業者の選別をしていきます。つまり、第一種、第二種、第三種ありますけれども、でかい旅行業者に僕はほとんど頼みますよ。いろいろな関係、お互いにギブテアがあります。小さい旅行業者は全部カットしていきます。どうなるかわからない。

そうなるにつきますと、私は、小規模、中小規模の旅行業者がほとんど取引が減つて、ますます経営悪化になつていくような気がしております。私の気持ちだけかもしれないですね。

そうなる、そこに何が発生するかということ、経営形態が悪くなればますます倒産がふえて、今御省が守ろうとしているその準備金の残高を減らすべく保証金の発生する件数がふえてくる、こういうふうに思ひます。

そこで、この辺の、はつきり言ひまして私も随分数字をいたしております。私も運用専門で何十年もやってきました。だから中身もわかりますが、果たして運輸機関にそれだけカットしていれば、必ず航空会社、バス会社は、今言ひましたように上の方のかい会社しか頼まなくなつちゃう。そこで倒産がふえると私は見込んでおりますけれども、この辺の御見解はいかがでございましょう。

○澤井政府参考人 実は前提として、まずこの営業保証金それからまたプールしてやつております弁済業務保証金、できるだけまず旅行者に対する債務不履行に充てたいという気持ちがあるものとありまして、制度ができたころは運送、宿泊機関も旅行者も全く同じ順位だつたんですが、数年前に法改正をして、旅行者の方が優先する、優先的にまずそちらに弁済業務保証金あるいは営業保証金を充当するということは決まつたんですけれども、どうしても旅行会社の経営状態なんかについての情報が旅行者は素人だということと運送のものから、先ほどおっしゃいましたような運送、宿泊機関対旅行者の保証金の比率がそうなるという理由の一つがそういうところにあると考えております。

今回、あくまでもそういう旅行者の保護をより向上させたいという観点で幾つかの改正をしているわけですが、この保証金についての改正もその一つであります。

このまま放置しますと弁済業務保証金のシステムが維持できないという以上に、逆に営業保証金自身を額を上げないとかめというところにもまず皆さんの議論が多くなつて、額を上げるといふことは、結局旅行費用に転嫁されますので、旅行者にとつての旅行費用も高くなるという出口が一つあつて、それをどう考えるかという議論をしたわけですね。

御承知と思ひますけれども、旅行者には一種、二種、三種とありまして、特に今仰せの大きいところへ集まるという旅行者、これは一種で

ありますが、この議論はそういう関係者も入つた懇談会で議論をしているわけですが、この議論に入っている団体の中で、一番小規模な三種の業者も六割ぐらいがカバーできている団体が入つて議論をしているということなんです。

したがって、そういうところもいろいろなことを総合判断して、仰せのような点もあるいはあるのかもしれませんが、議論の詳細、ちょっとここで資料がないのであれですけども、弁済業務保証金あるいは営業保証金の弁済範囲を消費者だけに限定するという点について、いろいろなわいばアセメントをした上で、しかもそのアセメントには中小旅行業者の代表者も入つてやつて、こうなつたということでございます。

そういう経緯でこういう提案をしている、あくまでも旅行者の保護あるいは旅行コストの増高を防ぐという観点だということで御理解を賜りたいと思ひます。

○下案委員 ありがとうございます。

これはもう私の見込み、将来に対する見込みと、局長が、そういう中小の方を入れて、その六割が第三種、六割が賛成しているとおっしゃつていふ中での平行線の議論だと思ひますけれども、私は単純に、一、二、三という意味で、自分が運輸機関であれば、やはりリスクが少ないところ、物を頼むようになつちゃうぞというところの危惧があつたものですから、そういう質問をさせていただきます。

ただ、法案というのは、ほとんど法案の改正があるように、ぜひここで御提言しておきたいのは、今後、恐らく運輸機関については、自分がカバーされないとしたらでかいところに頼んでいくと私は思っています。したがつてその、六割の人が賛成、四割の人は反対なわけですが、そこには行かなくなつていきます。そうなる、と私は、恐らく最終的には、このシステムを保持していきたい、つまり事業者を外して、三割、四割の保証部分の、基金を維持していきたいと思惑が倒産によつてまた変わつてきちゃうということだけ現在

の時点では御指摘させていただいて、まあ、これはまた法案ができたってどんどん改正することもあるわけですから、いい方向に行けばいいわけで、今後の話として、私の方はそういう気持ちを持って御提言させていただくだけを申し上げておきたいというふうに思います。

次に、時間も限りあるんで次に参りたいと思いますが、今回の改正というのは、理由のところに、旅行者の利便の増進を図ることが一番最終ページに書いてあります。

これは、この原点として私はこの話を進めたいと思うんですが、この業界の制度の一つである全額前払い制度、全額前払いしますね、旅行が始まる前に前払い、業界保護の発想に私は縛られていると思っています。そして、このような前払い、商品後払い、先に前々に払って商品は後払いするという取引形態というのは、商取引としては特殊な形のもので私は思います。

もし支払い後に会社が倒産してしまうと、支払いをした方は商品、旅行を受け取ることができずに丸損してしまいます。そのために弁償制度があるとおっしゃると思いますが、例えば前払い金で経営力がない会社の運転資金の一部にされてしまふこともあったり、また悪質な危ない業者を生かしてしまうようなこともあるんじゃないかと私は思います。

この事態を遠くから眺めているような監督姿勢というのは、またちょっといろいろ今後問題が出てくると私は思っています。ですから、この部分に何らかの、私の意見なんです、工夫が必要じゃないかというふうに思います。

例えば、前払い制度という特殊なこの制度を抱えている業界として、さっきの旅行者の利便の増進を図るという理由の観点から、例えば旅行代金の何割かを一たん銀行に預ける。それを、銀行の口座というのは政府と国交省の特殊口座を保管口座にするというように形にしておいて、旅行が完全に施行された後、初めて残りの保管されている

お金をきちんと旅行者に払っていく。こうすれば、今言ったような前払い、後払いの、リスクだけ買っていく旅行者から少し変えて守っていくんではないかというふうに思います。

例えば、一部でボンド保証制度というのが今あります。少しだけ積み上げる。ただ、これも基本的なものとちょっと目がそらされていると思うんですが、要するに、この商取引の基本は、旅行者だけが常に全額前払いにして、あと吹っ飛んだら一部しか戻ってこないという、この制度に甘んじているというところに問題が僕はあると思うんです。

そういう意味では、その何割かを、全額ではないです、何割かをきちんと国の方が保管して、その業者がきちんとその旅行を施行した後、その口座から旅行者の方に振り分けていくというようなことの発想もいんじゃないかと私は思っています。これは取引形態の根本になる話だと思

うんですが、こういうふうにならなければ、特別なこの業界の前払い、後払いのシステムについてある程度、少しづつ、これこそ本当に旅行者をもし局長が保護するというんであれば、自分も、例えば御子息とかお嬢さんが新婚旅行に行つて、吹っ飛んじゃった、金戻ってこない、お父さんと言ったときに、いや、ちゃんと自分が指示して、うちの口座にあるから、おまえ、ほとんどカバーできるよというふうな効果も出てくると思います。

こういう非常に何百万人も旅行している時代でございます。この御所見をいただきたいと思

います。お願いします。

○澤井政府参考人　まさに旅行業界、前払い、後払いという取引慣行があるという前提で、これは先生既に御質問の中で御指摘です。で繰り返しますけれども、そのために営業保証金制度あるいはその特殊形としての弁済業務保証金制度というもので、倒産あるいは場合によると夜逃げというようなケースも残念ながらありますけれども、そういうことに伴う旅行者に対する債務不履行にそ

れを補てんするという仕組みが入っている。

もともと、これも御承知のとおりと思うんですが、旅行業、営業の自由という中で、旅行者を保護するために最低限という制限あるいは負担を課すべきかという観点から常に吟味して、過度な制限にならぬようにということも必要だと思

います。

そういう議論を経て、今は営業保証金というものを、その旅行業を開始するときの登録、旅行業として登録したいというときの要件にしているということでございますので、やはり私どもとしては、この制度の先ほどのような問題もカバーして、今度のように弁済範囲を限定するというような改善も加えながら、この制度を基本に、今後もしっかり運用していきたいというふうに思

います。

また、この機会をおかりしてで恐縮ですが、前の御質問で、取扱主任者、何もしなくていいのかというお話がありました。

一つは、制度の御説明を忘れたんですが、広く旅行者に対する業務改善規定がございまして、その中で、旅行者の利便とか安全を著しく損ねた場合にいろいろな命令ができるという中の一つに、現行法でいえば旅行業務取扱主任者の解任を命令するという規定がございまして、そういうものが、そういう規定の出番がないのが一番望ましいんですが、御指摘のようなケースが出ればそういう規定も活用する場面もあるかと思

います。

○下案委員　御丁寧に説明ありがとうございます。

ただ、私が言っているのは、またこれも局長との話の接点になると思うんですが、僕の場合、ちょっと、システムそのものの、この商取引そのものの形態の部分についての一部を国が挟んでいったらどうかと。営業保証金というのは、確かに、七十億あれば七千万で、そのうちの五分の一を協会に預けてしまえば、あとはそれを委託するだけで、五分の一で済むわけですよ。です

が、逆に言えばそれは、今ここで議論してもちょっと時間がないのであれですけれども、少な過ぎると僕は思います。今までの旅行のいろいろな対応、これからのいろいろな問題を含めていつたときに。

そういうときに、さっきのこの法案の一番最後で理由として、旅行者の保護ということであるのであれば、もう少し金のことについて、私の気持ちとしては、一時保管して、商いと一緒で、例えば、局長はそういうものを買ったことないと思うんですが、通販だつてそうですよ、後払いです、何でも。全部商品見て、確認して、それで、僕もちょっとひっかかって買ったことがあるんですが、腹が全然減つてないですけれども腹筋のやつを買いました、全然使っていないで腹が出てしまっているんですけれども。それと同じように、旅行のこの商品だけは、金だけは払うけれども、もらえる実態は後だということの部分に何かギランティーを、ギランティーという言葉は小泉総理が好きですけれども、ああいうギランティーを入れるような形ができたかどうかという形態の部分の御提言なので。

ただ、今おっしゃったように、このところしばらくは、営業保証金その他を含めて旅行者保護の形態ができていますので、これではよく見えてきたというお気持ちはわかりますけれども、私はあくまでも、この法案の改正に賛成でございます立場で、さらにもう少し踏み込んだ意味で御提言させていただきますというふうに思います。

次に、今まさに局長がおっしゃっていた禁止行為、業務の行政処分についての御質問をさせていただきますというのがあります。

今まさにそういうのがあるとおっしゃっているんですが、その部分というのは、第十二条に定められた各種の義務、第十三条、第十四条の各種禁止行為などについては、それぞれ罰則、第十八条の三の業務改善命令、第十九条の業務の停止または登録の取り消しという行政処分を科すことがで

きる、この部分のお話をなさったと思うんですね。ところが、私がお聞きしたところによると、過去これらの行政処分が実際に科せられた実績はないというお話であります。

私は、今回の改正で第十三条の第三項四号の追加の部分がありますけれども、これに違反した場合は罰則がなく、しかし行政処分を科すことになっている。しかし、過去実際に行政処分は一回もない業界なんです、これは御省からお聞きしたヒアリングのレクの中で出てきていますけれども。僕は、一回もないというのはすごい業界だな、すばらしい業界だと逆に思いますけれども、本当にそうなんですか。

私は、前回ちょっと国交省に御質問させていただいた中にも、法案は何ほでもいんです、例えば、罰則も何億円でいい。問題は、それが、その法案を生でその業界に浸透させていかなければ、法案というのは完全にもう絵にかいたものになつてしまふと思ひます。

そういう意味では、今までどおりの、これはまたさつきの話、お出しになつていただいたの言いますけれども、さつきのうちに、今までどおりの監視や今までどおりのやり方で、また行政処分がなければ、これは幾ら法案をつくらせて、私はそんなに、すばらしい業界だとは思ひますよ、ただ、それだけに限つていないんではないかなというふうには思ひますが、この辺の御所見をいただきたいと思います。

○澤井政府参考人 行政処分がないというのは、厳密に言いますと、過去数年、わかる範囲でないということ、旅行業法の施行以来全くないということではないということと私は理解しております。

なおかつ、今回、禁止行為の中に、従来の典型的な禁止行為は、旅行業法の、例えば取引条件の説明でうそをついたとか、旅行業法固有の違法行為に加えて、今回、禁止行為として加えたものところでは、他法令違反がまずありまして、そこに、他法令違反ではないけれども、業界の信用を

落とすような、あるいは旅行者の保護に欠けるような行為も加えようということで、あえて加えたわけです。

昨今そういうことが目立つということもありまして加えたということで、旅行業界ももちろんそういうことは十分承知でございます。したがって、私も今回の改正の趣旨を十分に生かして、きちんとその辺も徹底していきたいと思つています。

なお、これも法律、制度の説明で恐縮ですが、禁止行為、十三条の一項の旅行業法の固有の違法行為、さつきのうその取引条件を説明した、これは業務改善命令とあわせて違反自体で罰則がかかります、今の禁止行為については他法令違反だ

と。それから、今回の追加した禁止行為もそれにある意味では準ずるものだというところで、まず他法令違反について旅行業法で直罰をかけるというのは、これは理屈としてちょっとおかしいので、他法令違反だけでも旅行業法の信用にかかわるとい

うことで、業務改善命令のような旅行業法の中の処分をまずかけて、その処分に従わない場合、処分というものは、例えば、営業の停止とか、場合によっては旅行業の登録の取り消しというのがあります。そういうことをされてもおかつ実態上業を行つていた、そういう違反状態。それから、業務取扱主任者を解任せよという命令をした、しかし解任せずに仕事をしていた。そういう場合には、今度は旅行業法固有の処分に違反したということが、旅行業法上の罰則もかけられるということが今の仕組みでございます。

○下条委員 御丁寧に御説明ありがとうございます。ただ、確かに、過去においてという意味の、僕もちよつと誇張はあったかもしれないが、ただ、数年間行政処分がないということでございます。

ただ、局長、私はこの法案、すばらしい法案だと思います。ですから、我々も賛成する予定でござ

います。ただ、問題は、何回も言いますけれども、法案はよくても、それを施行する部分のハウツーが今まで少しちよつと甘いんじゃないかという意味の御提言をさせていただいたんです。

その理由というのは、先ほどから何回も申し上げておりますけれども、これは、旅行業というのは人間の命を吹っ飛ばすわけですよ、成田から中国、大阪の関空から南極というふうに、命を右から左にはんぶん飛ばす。この部分の問題というのは、何かミスがあつたときに、そのうち大きな悲劇が出てくる。そのとき、申しわけないとか、回転ドアの方だとか三菱の方だというわけにいかないわけですよ。物すごい数の者が、犠牲者が出てくる。

そういう意味では、この法案はすばらしいと思ひます、賛成でございます。そのハウツードゥー、下におろしていく、浸透部分の部分が少し何か甘さがあるんじゃないかという意味で御提言させていただきました。御検討をよろしくお願ひします。

それで、ちよつと時間もあるので最後にしたいと思ひますけれども、最後に、この旅行業についてとそれから自己責任についてちよつと御質問したいと思ひます。

国内外問わず旅行者は自己責任をしっかり認識する必要がある出てきているという話でございます。今回のこの法の改正において、消費者保護という部分で重点を置かれるとともに、自己責任の認識が薄くなつてきているというおそれもないとも言えない。

そこで、旅行者に対してきちつとした情報提供がリスク管理として必要になつてくる。何が私に言いたいかというと、要は、外の国から見ると、この日本というのは本当に全くわきまがいちやつていふんです。いつ何が起きてもいい。その典型なのは、この間の、新潟でアルカイダが潜伏していた、このアルカイダが潜伏していた期間、何にも日本は存じ上げないで、それが僕らの選挙区の隣の選挙区の新潟にいたわけです。そ

れで携帯で連絡をとつたり、どこか出ていったり、国内を動いたり、動いていた。

私は何を言いたいかというと、これだけテロや危険性が世界じゅうに充満した中で、今、日本が位置した中で、旅行者と旅行業協会、また、これは海外だと外務省になります、国内だと国家公安と警察庁になると思ひますけれども、この辺の、守秘義務はもちろんありますけれども、特定の旅行者に限らず、多くの動きをしている部分について吸い上げて、リスク管理を守秘義務の中で行つていったらどうかというふうに私は思つています。つまり、データの連絡のし合いを義務づけていったらどうかというふうに私は考えています。

ついでには、アメリカなんか、私はいましたが、向こうは物すごい量でそういうのを吸い取つていますけれども、日本はどうしてもやはり今まで、大きなそういう部分について、日本はまだ知られていません。本当は今過程かもしれない。こういうことは言いたくないが、過程かもしれない。その中で、そういう不安定な動きがある部分のデータの統括管理を、国交省を含めて、警察庁、外務省、国家公安委員会等を含めて全体で連絡をとりながら、国内から海外、海外から国内、国内同士の動きを守秘義務をもとに管理していくシステムは今後どういうふうにお考えになつていかを、最後に、恐縮でございます、石原大臣に御所見だけお伺ひさせていただければというふうに思ひます。

○澤井政府参考人 現実に、議員御指摘のような旅行会社とか宿泊機関が不審な旅行者の日本滞在など不穏な動きを察知した場合の対応について、これは内々警察に通報したという事例もござい

ます。

ただ、議員の今の御提案につきましては、旅行社とかそういう旅行関係者だけに限定してというよりはむしろ、やはり、広く我が国全体として国際テロ対策の観点からどうするか、その中でそれぞれ役割を果たすべき人はどういう役割を果たす

で、

まず初めに、せっかく大臣、お越しいただいて
おりますので、今回、先ほども高木委員の方から

で言いますとプラン・ドゥー・シー、そういうことも行わせていたながら、毎年見直しを行う

からといって必ず動いていただけるものではない
 と思うんですけれども、大臣がおっしゃいました
 プラン・ドゥー・シー、そのプランの部分をも

い、こういうものをやはり一つ一つ克服していくことが重要だと思っております。

も、最終的にはノービザということですけれども、大切だと思っております。

そこで、先ほどもお話をさせていただきましたが観光立国行動計画の中でビジット・ジャパンというもののキャンペーンを今展開しております。あるいは、外国の方からよく言われるのは日本の宿泊料の問題ですけれども、一泊五千円以下の安い宿泊施設が相当数入った外国人旅行者向けの宿泊情報提供予約サイトの運用というものが開始されていただいております。

あるいは、案内表示、外国語表記のルール化、こういうものを進めておまして、四月からは東京メトロの方でナンバリングもさせていただきます。

あるいは、言葉のバリアフリーということが非常に重要だと思っておりますけれども、外国人対応可能な観光案内所やそういう人材の育成、それとビザの取得の免除あるいは軽減、こういうものの積み重ねによって、ああ、行ってみなければ、思っていたより言葉も通じだし、好きなどころにもすぐ行けたし、そして自分の国にない、いろいろな魅力を見つめることができた、こういうものを積み重ねていく。

まだまだ行動計画策定以来一年もたっていない段階で、三日月委員には不十分に映るかもしれませんが、積み重ねが大事であるという認識のもとにこの訪日観光客の倍増計画を進めてまいりたいと考えております。

○三日月委員 ありがとうございます。

本日にハード、ソフト両面でやるべきことがたくさんありますし、官民挙げてこれは取り組まなければいけない課題だと思います。本日に税金もたくさんかかるんだらうなというのを思うんですけれども、そのあたりの御意見をぜひ観光大団や地域の大使の方々に伺おうということで、二月にそういう大使の方々に御意見を伺う懇談会を持たれて、そういった中でも、今大臣が御指摘になったビザの問題や案内表示の問題、国内のさまざまな交通や宿泊のコスト高の問題、指摘をされ

ております。

私は、日本を訪れてくださる観光客をふやすための方策は、とにかく日本の魅力を海外でいかに発信していくか、そして海外から日本に輸入する商品やサービスをいかに海外でつくっていただけるのか、そして海外から日本に輸入する商品のビザなんですか、このあたりに、多くの問題があると思うんですけれども、この三つの課題が取り急ぎ、短期的に海外からの旅行者をふやすに当たっての大きな課題ではないかと思うんです。

ぜひ、一点お伺いをします。

訪日ビザの発給、大臣の御答弁の中にもありました。これまでさまざまなビザ免除やビザ手数料の免除がなされてきました。韓国は修学旅行生ビザも免除になっておりますし、中国は、今の北京、上海、広東から加えて五地域を訪日団体観光ビザ発給可能地域にしていくなというふうなお話もありましたけれども、例えば台湾をどうするかというふうな問題もありますし、韓国との行き来は修学旅行生だけではないのかというふうな課題もあります。今後の訪日外国人旅行者をふやすに当たっては、ビザの免除、これが不可欠ではないかと思うんですが、まず国交省さんの方からお考えをお伺いしたいと思います。

○澤井政府参考人 ビザの取得の負担の軽減等については、具体的には今先生仰せのとおりでありまして、そのベースとして、何度も申し上げますが、昨年七月に決まりました観光立国行動計画の中にも、アジアを中心とした国々について、良好な公安、治安の維持に配慮しつつ、ビザ取得にかかる負担をできる限り軽減するということが、それから中国については、訪日団体観光旅行に参加できる対象地域が限られており、その発給地域の拡大に関する検討を進めるということが最初からこの計画に位置づけられております。

私もそういったし、訪日観光増加の観点から非常に重要と考えておまして、まず当面は、現在進んでおります中国の団体観光ビザの発給対象地域の問題についてできるだけ早く結論を出すということが重要と考えておりますし、また、今後とも、この立国行動計画の精神に従って関係省庁ともいろいろと議論をさせていただきたいと思っております。

○三日月委員 外務省の方がこの主管省になるとおっしゃるけれども、お考え等お聞かせいただければいいでしょうか。

○鹿取政府参考人 お答えいたします。

外務省といたしまして、各国との友好関係増進等の観点から、観光客の訪日というの極めて重要と考えております。アジア諸国との関係におきましても、外務省は、人的交流の促進の観点から、今まで累次にわたり査証手続の簡素化等進めてまいっております。

今もお話が出ましたが、韓国については、本年三月一日から修学旅行生に対する査証免除を実施しております。また、韓国につきましては、恒久的な査証免除について議論がございまして、昨年の日韓首脳共同宣言を踏まえまして、現在、日韓両国は、早期に査証免除を実現すべく、お互いに努力しているところでございます。

また、中国につきましては、今お話が出ましたように、団体観光客の対象地域拡大につきまして中国側と鋭意折衝中でございます。また、例えば香港につきましては、本年の四月一日から短期滞在査証の免除を実施しております。

また、例えばそのほかのASEANの学生に対して査証手数料を免除する等、また中国の修学旅行生に対しても査証手数料を免除する等、いろいろな措置をとっております。

外務省としては、査証の問題につきましては、もちろん治安の問題についても配慮する必要があると思いますけれども、引き続き人的交流の促進等の観点から、また努力してまいりたいと考えております。

○三日月委員 不法滞在やその治安の問題、いろいろあると思うんですけれども、訪日外国人旅行者をふやそうと思ったら、このビザというのが非

常に大きなバリアになっておりますので、ぜひ外務省の方にも御理解をいただいて、このバリアの撤廃というか、緩和に御努力いただきたいということを御要請申し上げておきたいと思っております。

あわせて、平成十五年に二十億円の予算が計上されて、今年度は三十二億円の予算でこの観光立国を進めていこう、ビジット・ジャパン・キャンペーンをやっていることになっております。

ただ、この予算の使い方をいろいろちよつと検証してみたいと思うんですけれども、PRの仕方は難しいです。しかし、例えば昨年度は国内の新聞広告で「ようこそジャパン」の新聞広告を流した。たくさんのお金をかけていろいろやられたんだらうなと思いつながら、余り効果はないんだらうなど。小泉総理大臣のビデオも見せていただきました。伝統文化、最先端テクノロジー、ぜひ日本にきてくださいと言われていますけれども、具体的にどうやって見に行けるのか、よくわからない。

そして「ようこそジャパン」の観光パッチ。これ、たくさんつくられたらと思うんです。結構いいパッチなんです。参考人はつけられていますが、観光立国担当大臣の石原大臣はつけていらつしやらない。

少なくとも旅行業の議論をするときぐらいはこういうものを、国でつくったものなんです。ぜひ国としてつけてキャンペーンを盛り上げるといふようなこともやはり必要だと思います。国の玄関口である例えば港とか空港とか鉄道の駅、ここにいる社員の方や担当の方々がこういってものをつけているかという、つけていないんです。やはりせつかくお金をかけてつくったもの、打った広告なんですから、それが実際の商品に結びついたり、今何か課長は一生懸命つけられていますけれども、ぜひ効果的なお金の使い方、税金の使い方をしなければ、私は本日に絵にかいたもちになるんじゃないかというふうな問題提起をしておきたいと思っております。

海外への日本のPRに対して、特に、これだけ情報量を持つていて、これだけのネットワークを持つていて国内の旅行会社が海外からお客さんを連れてくるということにもっと一生懸命になつてもらわないと、これはなかなか外国人旅行者も入つてこれなれないと思いますので、ぜひこのあたりがやる気になつていただける、商品化に積極的になつていただけるような国の施策を要請しておきたいと思ひます。

さて、法案の中身に入つてまいります。

今回の法改正は、旅行業法等検討懇談会、これは平成十四年八月に設置をされて、以降五回、ワーキンググループ八回を含めまして、非常に積極的に、これまた官民挙げて、労使を挙げていろいろな検討がなされてこれらまして、ことしの二月に報告書、今後の新しい旅行業のあり方について、旅行者のニーズの多様化にこたえた高付加価値な旅行業をつくりたいというふうな報告書が出されました。

この中で、これまでもありました、旅行会社があらかじめ旅行計画を立てて包括的に料金を設定できるという主催旅行、それに、旅行会社が旅行者のニーズを具体的に聞きながら、旅行者にも参画をしていただきながら旅行商品をつくるというオーダーメイド型の旅行、いわゆる企画手配旅行、これを統合して、企画旅行というふうな新たな旅行を法律上位置づけられました。

当然、旅行業約款もこの法改正の後に変更がなされていくと思うんですけども、その旅行業約款の改正の方向性と、この懇談会の報告書において、旅行会社の責任範囲の拡充という観点から、また、付加価値を上げようという観点から、いざというときに、死亡が起つたとき、そして入院のとき、通院のとき、この特別補償を引き上げる、海外だったら二千万円を二千五百万円、国内だったら一千万円を一千五百万円に引き上げよう。そして、今までは入院しかだめだったけれども通院も認めようというふうな新たな補償制度の創設でありますとか、旅程保証の制度も拡充をし

ていこうというふうなことが懇談会の報告書には盛り込まれていますが、今後の旅行業約款の改定の考え方についてお聞かせください。

○金澤政府参考人 お答え申し上げます。

旅行事業者が旅行者を募集するためにあらかじめ作成したり、あるいは今委員も御指摘のとおり、旅行者からの個別の依頼を受けて相互に企画しながら作成していくタイプの旅行商品、これは第三者の提供している運送サービスをただ代理手配するといったことは異なりまして、その旅行社が企画あるいは作成主体として関与いたしますので、その提供するサービスについて果たすべき責任がより重いものというふうに私ども考えております。

そうした考え方に基きまして、従来から、国土交通大臣が標準旅行業約款というものを、委員御指摘のとおり定めております。この約款においては、特別補償制度といたしまして、旅行者が旅行中に遭遇したさまざまな事件や事故によって死亡、障害などの事態に至りました場合の死亡・後遺障害補償金でありますとか入院見舞金の支払いをすべき趣旨、さらには先ほどの議論に出ておりましたけれども、旅程保証制度として、契約内容どおりのサービスが提供されなかった場合に變更補償金を払うといったこと、それぞれ約款の中に定めていこうと考えています。

今般の改正をお認めいただきましたならば、今御指摘にございましたように、旅行業者が非常に企画に關与して作成するタイプの企画旅行という分野を明確に法律上位置づけることになりまして、これにあわせて、旅行業者が果たすべき責任の範囲、これを拡大いたします。さらに、旅行者の一層の保護を図るといふ観点から、特別補償制度については、通院補償金制度を創設する、あるいは死亡・後遺障害補償金を御指摘のとおり増額する。あるいは旅程保証制度についても、支払いの対象となる項目の追加、拡充等を行うべし、こういった議論が出ておまして、私ども、それぞれ必要な政省令の改正に伴ひまして、そうした方

向で補償内容の充実を図っていくということで検討しているところでございます。

今委員御指摘のとおり、こうした内容は、関係の業界の方々についてはかなり認識も深まっておりますが、まだまだ消費者の皆様にもこうした改定の方角について十分に周知を図ることが極めて大切と私どもも考えておりますので、今後、旅行業協会などの協力もいただきながら、御指摘のとおり、積極的に周知を図っていききたい、このように考えております。

○三月月委員 ありがとうございます。

次の質問の答弁までしていただきましたが、どうもありがとうございます。

私は、いざというときの特別補償を拡充するとか、もしくは旅行に行つたときの行程を管理する、それも保証する、旅程保証ですね、これも拡充することは、消費者保護の観点からいいと思ひます、賛成です。

しかし、今の主催旅行だつて、先ほども御答弁の中にありましたように、行つて泊まつて、その交通とホテルだけは指定されているけれども、あとは自由行動です。かなりお客様の、旅行者の方の自由度が高まる商品が出てきています。ましてや今回、企画旅行という概念で幅広く、企画手配旅行、包括料金特約の企画手配旅行まで含めた形で企画旅行だ。その企画旅行全体に、そういったいざというときの補償もしろ、そして旅程保証もしろということは今般義務づけるわけですね。そうすると、旅行者の自己責任って何なのかなと。

例えば遊泳禁止のところで泳ぎました、もしくは自由行動時間のいろいろな行動で負傷しました、けがをしました、病院に行きました、入院しました、どこまでを旅行会社が責任をとらなければいけないのかということについて、私は、一定の線引きが必要なのではないか。旅行者の自己責任や旅行会社の免責といったものも一定保証すべきではないかというふうな考えますけれども、お考え、いかがでしょうか。

○金澤政府参考人 委員の御質問の自己責任とこの新しい今回の旅行業法改正の問題は、非常に深遠な部分、非常に問題の深い部分がございます。これは御指摘のとおりであります。

私ども、今回の改正の基本的な考え方としては、新しく、今御質問にありました企画旅行というジャンルを設定いたしました、旅行者保護の観点点を充実させる。したがって、旅行者において旅程管理、これをしっかりとやらせようということ、今まではそこが明確に義務づけられていなかったようなオーダーメイド型の商品についても、これは旅程管理義務を実施してもらうという内容となっております。

旅行事業者が作成して売る、そういう商品につきましては、既に旅行業者が日程、旅程を提示いたしまして、それぞれ提供されますホテルの部屋あるいは航空輸送、さまざまなサービスを一般に事前に購入しております。したがって、自由な時間については、旅行会社との間でも、一般的に旅行者の方はその間は自由な時間で商品の企画の中には具体的なサービスはありませんということも含めた全体的なサービスを提供しているというのが通例と考えておまして、したがって、旅行者とのトラブルを解消するという面では、そうした一定の時間だけを旅程管理の対象から外すといったことは適当ではないのではないかとこのように私どもは考えております。また、同じように、旅行参加中の時間によって、特別補償制度や旅程保証制度上の取り扱いに差をつけるということも、これまで現段階では適当でないというふうに考えております。

ですから、委員おっしゃる通りに、旅行者の自由を十分に尊重して、自己責任でももちろん旅行を楽しんでいく部分というのは旅行ということについてはございますけれども、今申し上げた今回の旅程管理上の義務を実施しなければならぬという場合については、基本的には自由な時間が今般は発生しないものというふうに私どもは考えておりますので、旅程管理の義務づけを行ったとし

ても、今御心配になるような過重な旅行社への負担ということにはならないというふうに私どもは考えておるものでございます。

○三日月委員 ありがとうございます。

いや、過重な負担にはならないというふうな御見解がありましたけれども、しかし、かなり自由度の高い、そして期間も長い商品が多い企画手配旅行、オーダーメイド型の旅行についても、企画旅行という概念で旅程保証と特別補償をしなればならないんだということにする以上、これまで以上の保証を旅行社には義務づけられるわけなんです。

このあたり、これから省令や約款改定をされていくと思いますので、ぜひ考慮をさせていただきたいと思ひますし、先ほど一部御答弁もありましたけれども、このことを余り旅行者、消費者は知らないんです。旅行社の商品を買ったら、いざというときに、もし死んでしまったら二十万円もらえるとか、こういう補償があること、そしてまた、旅程管理の、何かキャンセルがあつたとき、トラブルがあつたときに、ホテルの交換や、そういうことをしてもらへることぐらいはわかつているかもしれないですけれども、まだまだ消費者に知られていない。

あるアンケートによりますと、こういう特別補償制度や旅程保証制度があるということを知っていますかという問いに対して、八割の方が御存じないというふうなデータもありますので、ぜひここに対しては官民を挙げてPRをすべきです。旅行者保護の観点からいくと、こういう保証のない商品や会社との差別化を私はきつちりと図るべきだということを申し上げておきたいと思ひます。

時間がなくなりましたので、最後に一点。

今、電子商取引、インターネットによる旅行商品の販売というのが非常に多くなつてきています。二〇〇七年には、今の二兆七千億円の市場規模が十二兆三千億円、旅行だけでも一〇%から一五%に拡大するだろうということが予想されてい

ますけれども、このガイドラインですね、今後の規制というか、消費者保護の観点、不安だったら利用しなければいいと言つてしまえばそれまでですけれども、しかし、これだけ市場規模の拡大が予想される電子商取引に対する今後の取り組みの考え方についてお聞かせください。

○赤羽委員長 質疑の持ち時間が終了していますので、端的に御答弁をお願いします。

○金澤政府参考人 わかりました。

御指摘のとおり、旅行商品というのは大変インターネットとの親和性の高い商品だということと、現段階、私どものデータでも、インターネットユーザーのうちの八〇%以上の方が旅行商品旅行関連サイトをのらんなつたとかいうデータもございします。ですから、今後、電子商取引の市場規模の拡大につれ、こうした旅行商品の商取引も極めて急速に拡大するものと我々は考えております。

したがって、そうしたことから、委員御懸念のネット取引をめぐるトラブルというのは、これは旅行商品に限らず、さまざま発生しておりますので、私どもとしては、日本旅行業協会におきまして、インターネット利用の旅行取引に関するガイドラインというものを策定いたしました。これを今後旅行業協会を通じて、あるいはその他の傘下会員の皆さんに対して周知徹底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。

○三日月委員 ありがとうございます。

やると決めたら国を挙げてしつかりやりましょうということと、一定のルールを決めて今後の旅行業の発展に向けて努力をしまひましょうというのを呼びかけまして、時間が過ぎてしまつたことをおわび申し上げて、私の質疑を終わらせていただきます。

ありがとうございます。

○赤羽委員長 高木陽介君。

○高木陽介委員 公明党の高木陽介でございます。

今日は、旅行業法の一部を改正する法律案とい

うことで質問させていただきますが、政府を挙げてビジット・ジャパン・キャンペーンを展開される中で、さまざまな手だてを打つてきている。そういった中にありまして、旅行者をふやしていくという、旅行業自体がしっかりとしていかなければいけないということで、今回の改正案、これがそれにプラスになるかどうか、なつていただかなければいけないんですけれども、そのつもりで今回の改正を出されたと思ひます。

今回のこの法案について、改正によりまして、旅行者のニーズの多様化、体験型、滞在型旅行などに対応し、新たな旅行契約の態様として、従来の画一的な主催旅行に加え、旅行社がアドバイスをしながら旅行計画を作成するオーダーメイド型旅行を含め、企画旅行契約を設定する、このようにあります。

ただいまも、ほかの委員の方々からこの企画旅行について御質問もございましたけれども、この新たな形態、企画旅行なんですけれども、この主催旅行と、オーダーメイド型旅行、これは今までの、全体の旅行に占める割合は一体どれぐらいだったのか、その実態をお聞かせ願ひたいとともに、今回、企画旅行という形態にしたことによりまして、この意義、これがどのようにプラスになつていくのか、この点についてまず最初にお伺ひをしたいと思います。

○澤井政府参考人 まず、従来の主催旅行といわゆるオーダーメイド型旅行の比率でございますが、平成十四年の販売額ベースで見ますと、従来の主催旅行につきましては、海外旅行の四二%、国内旅行の三三%でございます。また、いわゆるオーダーメイド型旅行、徐々にふえておりますが、十四年の同じく販売額ベースで、海外旅行の一三%、国内旅行の一六%を占めております。

ベースには旅行ニーズの多様化、個別化ということがございまして、例えば、先ほども申し上げたわけでございしますけれども、主催旅行の中でも、最初から最後まで一本線ではなくて、途中で幾つかのオプションがあつて旅行者のニーズに

よつてそれを選ぶことができるというようなものもふえていきますし、また、最初から最後まで旅行社と相談して手づくりでやるというものもあります。その辺の実態は境界線がかなり入り組んでいて、

今、法律上は行つた先の旅程管理は義務づけられていないけれども、今言つたオーダーメイド型旅行について、実態上、その旅行と一緒に行つた添乗員がきちんと旅程管理をするというふうなケースもあるものですから、旅行者から見るとその辺の区分が非常にあいまいにある意味ではなつておりまして、それをめぐるトラブルもかなり出てきています。

そういう実態を踏まえまして、関係方面とも十分議論した上で、その両者、いずれも、旅行社のみずからの計算でいろいろな仕入れた素材を組み合わせて売るといふ意味では共通でございますので、これを一本の企画旅行ということにして、行つた先の旅程管理もきちつとするという体制にしようということでございます。

○高木陽介委員 基本的に、旅行者にとつてプラスになるような形にしていっていただきたいと思ひますが、その上で、今回、旅行者が「旅行者の保護に欠け、又は旅行業の信用を失墜させる」行為を行うことを新たに禁止しておりますけれども、この「旅行業の信用を失墜させる」または「旅行者の保護に欠け、」こういう法律の文章はいいんですけれども、具体的にどのような行為が禁止行為として想定をされているのか、お聞かせ願ひたいと思ひます。

○澤井政府参考人 これは、今回追加する規定であります。従来、この類似の規定としては、旅行業法ではなくて他の法令に違反している、国内旅行であれば日本国内の法令に違反している、あるいは海外旅行であれば行つた先の国の法令に違反している、そういうことをあつせんしたりすることを禁止してまいりました。

今回、案として追加しておりますのは、法令違反ではないけれども、そういうことを助長したり

何かすることが旅行者の保護に欠けるあるいは旅行業界の信用を落とすというふうなたぐいのもので、例えばということでは例を二つほど申しますと、旅行地における土産物店などの販売事業者と通謀いたしまして、販売事業者から特別のマーজনを旅行会社が得て、旅行者を、旅行する人を希望もしない数多くの土産物店に案内して余り質のよくない土産物の購入を勧めるとか、あるいは、旅行者から例えばバスポートとかチケットを預かることがよくあります、これはきちんと保管しなきゃいけないんですが、そういう必要な注意を怠るといふようなことが想定されます。

○高木(陽)委員 今お話しいただいたような禁止行為、この禁止行為を行った旅行者等については、罰則の対象がないのではないかと。当該規定の実効性、これはどのように担保するか。だめですよと言っても、やはりやる人はいるわけで、こちら辺のところはどうなのかということをお聞かせ願いたいと思います。

○澤井政府参考人 結論的には、間接的に罰則も及びます。まずは、こういった行為を行った業者に対しては、旅行業法の規定に基づきまして、業務改善命令あるいは業務の停止命令、さらには旅行業の登録の取り消しといった行政上の不利益処分を科すことができます。

罰則に関しては、こうした旅行業法上の命令に違反した場合、あるいは旅行業法上登録が取り消されて旅行業ができなくなったのに実態上続けている、そういった場合には罰則も及ぶということでございます。

○高木(陽)委員 限られた時間の中でビジット・ジャパン・キャンペーンについても伺いをしたいと思いますが、これは以前、当委員会の一一般質疑でも質問させていただきました。

VJCの場合に、訪日の外国人を一千万人にする、その目標は二〇一〇年、あと残すところというのは六年、実質は五年になりますか、そういった中で、現在努力はされているんですけれども、

今のペース、訪日の外国人のふえ方から見ますとちょっと心もとないなという気もしております。現実問題、本当に一千万人海外から日本に来るのか、こういった点について伺いをしたいと思っております。

○澤井政府参考人 二〇一〇年度末まで、今から七年あるとまず私も思っております。

今から七年先までのことを客観的に見通すということは非常に難しいと思っておりますが、例えば昨年、しばしば申し上げますとおり、年度の前半に大変な落ち込みがございました。しかし、年度後半、これは八月以降を平均しますと一〇%近い対前年の伸びでございます。

そういったことで、ここにビジット・ジャパン・キャンペーンを初めとする観光立国行動計画のいろいろな政策の効果も少しずつ出てきているなと思っておりますが、そういったことを考えますと、少なくとも、今これはとても到達不可能ですということをおっしゃるのももちろん適当でないし、そうでないと思っておりますし、要はいろいろな政策を点検しながら、いい、より効果の高い政策をどんどんやっていくということ、ぜひこれは実現したいし、できると思っております。

○高木(陽)委員 昨年の状況、特にSARS等がございましたりして、前半は落ち込みで後半の伸びが一〇%になった、これはこれですごく評価をしたいと思いますし、年間八%程度ふやしていかないと一千万人いかないのではないかな、そう考えますと、常時それぐらいのハイペースでふやしていけないといけない。そのための手だて、これは今までさまざまな手だてを打ってきておりますけれども、しっかりとチェックをしながらやっていく、これをぜひともお願いを申し上げます。

その上で、このVJC、ビジット・ジャパン・キャンペーンの中で、特定の地域または国を決めて、そこに集中的にアプローチをして来てもらおうということ、当初は五カ国・地域、中国、韓国、台湾、香港、アメリカ、それに加えて、

今度はヨーロッパ、フランス、ドイツ、イギリスですか、これが加わって八カ国・地域。

ちなみに、二〇〇二年の訪日の人数を見ますと、韓国が百二十七万、台湾八十七万、中国四十五万、香港二十九万、アメリカが七十三万、それに加えこの三国、英国二十一万九千、ドイツが九万三千、フランスが八万七千、当初の五カ国・地域だと六九・二%だったのが、このヨーロッパ三国を入れると七六・九%訪日外国人の中の割合を占めている。

こういった中で、そこに集中的にやるのは結構なんですけれども、やはり最終的に網羅的になつてしましますと散漫になるだろうなというところ、この中で最も今後訪日客の増加が期待できる、これはどこであるか、ここをちょっとお聞かせ願いたいと思います。

○澤井政府参考人 先生今触れられましたように、例えば韓国、大変二〇〇三年度もふえました。一つ申し上げたいことは、一たんふえればそれが、ビジット・ジャパン・キャンペーンを初めてとする各種施策を講じなくてもその水準が維持できるだろうということは私も思っていないということです。

一たんふえたところについて、リピーターをふやすことも含めて、そういった水準を維持し、さらに向上していくということは一方で大事だと思いますが、今のレベルからより高い、一けたも上のようなことも含めて伸びるということが期待できるといふ意味では中国だと思えますし、また、中国自身は、今までの傾向を見ましても、一九九八年の八百万人台が二〇〇二年には五年で倍になつていくということで大変大きく伸びていますから、その伸びを、これは中国から世界各国に出ていける方の数ですから、そういった倍にもなる勢いのものを我が国でもできるだけたくさん受けとめさせていただくということはもちろん大事だと思います。

それからまた、お触れになりましたように、ヨーロッパの三国については、これまでVJCを展開していなかった中でそういう数字だ。これから効果的なビジット・ジャパン・キャンペーンを展開することによって一段とふやしたい。網羅的という意味では決してなくて、それぞれの国の特性も踏まえて、きちんとやっていきたいという意味でございます。

○高木(陽)委員 中国は人口も多いですから期待できると思うんですが、特に今、中国の訪日観光客の問題点として挙げられるのがビザの問題ですね、これは先ほども質問に、三日月委員ですか、出ていたと思いますけれども。

これは現在、団体客ということで、団体旅行ということで、北京、上海、広東、二市一省、これをさらに拡大していこう、こういうような動きが今までもなされてまいりました。これについては、政府、関係各省連携をとりながら中国との話し合いをされているというふうな何についておりますが、この現状及び今後の見通しについて、どのような状況なのかお聞かせください。

○澤井政府参考人 これまで、ビザの取り扱いの場所の拡大も含めて、北京、上海、広東省の二市一省で実施されているところに加えて、一市四省の拡大というテーマで、まずことしの三月には総理から、中国人訪日団体観光旅行の査証発給対象地域の拡大について、外務省を中心に関係省庁が連携を図りつつ、中国政府と十分協議の上、早急に結論を出すべしという指示が出ております。これを受けまして、現在、在中国日本大使館で既に中国側と協議を開始して、精力的に今調整をしているところでございます。

私どもの省といたしましては、観光立国行動計画の中でも、中国の団体観光旅行の対象地域の拡大の検討ということがきちんと位置づけられておりますので、それも踏まえまして、外務省、警察庁等関係省庁と十分に連携、調整して、できるだけ早くこれが実現するように私どもなりに努力していきたいと思っております。

○高木(陽)委員 できるだけ早くやっていただきたいと思いますが、やはり観光シーズン、特に秋ですか、そういったところを視野に入れながら、その前までにはつきり決着をつけていただきたいなと思います。

国交省の方は努力されているんですが、関係省庁の中で、例えばよく聞く話の中で、これも以前一般質疑のときにも指摘をさせていただきましたが、中国からの団体旅行者、このビザの発給がなかなか進まないのは犯罪者が多いからだ、こういった指摘もございいます。

これは、きょう警察庁を呼ぼうかなと思つたんですが、時間も限られておりますので、資料だけ取り寄せて、例えば、来日外国人の刑法犯の検挙人員というのが平成十五年の段階では八千七百二十五人の中で、中国、これが多いんですね、四千五百五十四人。しかし、短期滞在者というのは二百四十一人、三％。しかし、この短期滞在者というのはすべて旅行者かという、そうでもないんです。観光のほか、保養、スポーツ、親族の訪問、見学、講習または会合への参加、業務連絡その他これらに類似する数というのと、全体から比べても三％以下。

そうなりますと、今ビザの問題で交渉しているのは団体旅行ですから、こういった部分ではもともとと拡大していいんじゃないか。犯罪が多い、どうのこうのといういろいろな御批判もありますけれども、そういったものはやはりきつちりと立て分けて考えなければいけない。

これは国交省に言つても仕方がないんですよ。警察庁に言わなきゃいけない。ここら辺のところは、石原大臣、閣議等含めてしっかりと主張もしていただきながら、中国人観光客をふやしていくという、国を挙げてのビジット・ジャパン・キャンペーンでございいますので、力を入れていただきたい。

時間も参りまして、最後に、現在中国からの訪日団体観光旅行者の数というのは、ビザ発給対象地域の総人口に対してどれぐらいの割合になるの

か。また、対象地域を中国政府側の希望に沿って拡大した場合に、当該対象地域の総人口を考えますと、訪日団体観光旅行者数はどの程度増加するか、ここら辺の予測の数字をお聞かせ願いたいと思います。

○澤井政府参考人 このシステムが始まりましてからだんだんふえてきておりまして、例えば平成十三年は一万六千八百人弱だったものが、平成十四年には三万三千五百人弱までふえております。平成十五年につきましては、SARSの影響等もございまして、一時期、中国側がそうした外国向けツアーを自粛したこともありまして伸び悩んだんですけれども、それでも十四年の九割を超える三万一千人というレベルになっています。

今の対象地域であります二市一省の総人口は一億一千万人弱でございいます。計算しますと、○何％というオーダーだと思ひます。この拡大の組上についております一市四省の人口は二億六千万人強でございまして、この二つを合わせました拡大後の対象地域の総人口は、現在の三・四倍ということだと思ひます。

ただ、地域によっていろいろな事情が異なりますので、総人口の比率で旅行者の数がどうということでは直には言えないと思ひますけれども、拡大が実現すれば、私も、本場に一人でも多くの方に日本に来ていただきたい、そのために努力をしたいと思ひております。

○高木(陽)委員 総人口、これが三・四倍になるというところで、今局長が言われたように、人口がふえた分だけ九々全部運動するとは限りませんけれども、地域の事情等もありますが、やはりそれだけ多くなればなるほど可能性がふえるというところで、これは早急にやらなければいけない。

これは、関係の省庁、しっかりと連携をとっていただく、そのために大臣にもしっかりと頑張っていたことはもちろんなんですけれども、やはりこの問題というのには私たち国会の側も認識をしておかなければいけない。公明党も、マニフェストの中で、政府の方針と同じように、訪日の外

国入客を一千万人にしようというところで掲げさせていたでいておりますし、この問題については、今後も、この委員会等を通じてながらも、しっかりと議論をしながら応援をしていきたいということとを表明いたしまして、質問を終わらせていただきます。

ありがとうございました。

○望月委員長代理 穀田恵二君。

○穀田委員 旅行業法について聞きます。

旅行業法というのは、消費者である旅行者の保護を旅行会社と義務づけている、これが肝心の精神です。ですから、前提といいますが、基本ということになっているので、その精神と旅行者保護というのはどういふものかということについて、簡単にまずお聞きしておきたいと思ひます。

○澤井政府参考人 御指摘のとおり、旅行情報な旅行に関するいろいろな仕組みのプロである旅行者者対、そうした知識が多くの場合少ない個人の旅行者との関係、情報の非対称性のようなことがベースにあつて、そういったものを補つて、きちんと安心して旅行に行つていただけるようにするために、旅行業法の中で規定を幾つか設けているということでございます。

一つが、各営業所において、旅行者に対する、旅行する人に対する取引条件説明あるいは旅行者からの苦情にきちんと対応する、そういったことの管理監督事務を行うために、現行法上、国家試験に合格した旅行業務取扱主任者という者を置いているということが一点です。

それから、旅行会社が主催する旅行につきましては、事故とかオババッキングなどにきちんと対応する行程管理の責任を負わせるというのが二つ目でございます。

それから、三つ目に、今とも関連しまして、旅行会社が主催する旅行に添乗員が参加して、その方が旅程管理業務をやる場合には、指定した研修機関が実施する研修を受けなければいけない、そういう人々を置かなければいけない。

それから、こういったことを一連に担保するために、取引の公正、旅行者の安全と利便を害する者に対し、業務改善命令あるいは営業停止命令、登録の取り消しといった不利益処分を行うことができるようにしてあるということと、それから、別途、旅行者の債務の不履行あるいは倒産に備えまして、営業保証金の供託を義務づけている、この辺が消費者保護の主たる規定でございます。

○穀田委員 今ありましたように、根本的に、そういう業としてのプロと、それを受ける側の消費者としての素人、こういうことから当然トラブルが起ころうという素人、業界の責任というものをしっかりと据えておくというのが考え方の基本だと思ひます。

最近、旅行会社が、名勝をめぐる企画に参加するパッケージ旅行だけじゃなくて、先ほど来ずっと説明がございましたように、オーダーメイド型の旅行がふえてきている。これも、今回の法案で消費者保護の対象に広げることになるということ、先ほどあつたと思ひます。

ただ、先ほどあつたように、そこで、旅行する者の側にとつてみると、オーダーメイド型旅行というのはどういふ区分なのか、これをわからせるのが大変なんです。

つまり、今でも、先ほどあつたように、情報量の差があり、プロであり、素人だ、そういうものがあつてということ、わざわざ言わなければならぬというふうになっていくわけです。しかも、今回見てみますと、旅行会社がアドバイスしながら旅行計画を作成すると説明があるわけですね。

例えば、では、自分で飛行機だとか宿だとか指定して、旅行会社には予約だけ頼む、ある意味での仲介と言つていいと思ひますね、そういうものはどうなるのか。

こういう点、旅行者の側から見ると、先ほど来、参考人が、ある意味で区分があいまいだ、こう説明してましたように、自分が契約した旅行商品が保護の対象になるのかどうか判断が困難だ

と思う。こういう点で、どうしてわからせるのかというのには、単に、周知しますとか、徹底しますというんじやなくて、物の考え方なんですね。オーダーメイドといってしまうとそういうものも含めてあるんじゃないかということもありますから、その辺のようにお考えなのか、お聞かせください。

○澤井政府参考人 先ほど、区分があいまいになつてきたと申し上げましたのは、今度、結果的に、企画旅行として一本化された二つのものがあります。

主催旅行の中にも、いろいろなオプションが選べるような、そういうものが含まれたような商品が出てきた。一方で、御指摘の企画手配旅行として従来の規制の対象にはなつていなかったものについても、旅行会社が事実上、旅程管理をするようなものも出てきた。どっちだろうというあたりのあいまいさでございます。

今回は、そういったものも含めて、明確に、法律上、旅程管理をするということにしまして、その企画旅行と、そういうことを一切しない、先生仰せの、切符をかわりにとつてくるとかそういう単純手配、この二つになりますので、この区分で、旅行をしようとする方が迷われるということとは多分ないと思います。

ただ、制度的にも、この辺は、旅行会社と旅行をしようとする人が取引をする前に、書面を交付しながら、この旅行はこのタイプの旅行ですよということとをきちんと言うという仕組みが法律上担保されておりますので、そういったことを通じて明確になると思いますし、また、その辺は、あいまいになつて、そんなはずじゃなかったといううなことが後で起こらないように、きちんと私も周知を図りたいと思っております。

○穀田委員 これも、迷われることはない、こう言うんですが、例えば、実際にどんな手続があつて、どういう保証があつてというのを知らない方というのは圧倒的に多いんですね。それで物事が起きていくわけだから、入り口のところでこう

いう迷いが生じるというだけじゃなくて、本来の持つてくる会社がどういう点まで責任を負うのかということの関係もあるから、わざわざ私は言っているわけですね。

現場で何が起つていっているかということの関係も少し言つてみたいと思つてます。

例えば、旅行業者として登録していない仲介業者の問題があります。昨年十二月八日の日経新聞に、「留学仲介 トラブル急増 登録義務なく行政の監視手薄」という記事が報道されていま

す。海外の語学学校への留学やホームステイなどをあつせんする仲介業者は、旅行会社とは違つて、監督官庁や自治体などへの登録なしで、どうも営業ができる感じがします。留学などのあつせんのサービスは、旅行会社が実はバックツアードで提供するタイプもあるんです。一方、仲介業者が現地の語学学校やホームステイ先を紹介することもできる、こうなつています。

関東在住の二十歳の女性は、語学留学の手続を仲介業者に依頼し、費用を支払った。後日業者から突然、留学できなくなつたと連絡してきたが、費用は返金されない。業者に支払つたお金留学先に渡つていなかったなど、詐欺まがいのトラブルも頻発している、こんなふうな一連の記事が載つています。

こうした仲介業者は旅行業者でないため旅行業法の対象にならないが、こうした業者と旅行会社が提携して企画を組むケースがあると聞かれています。だから、旅行業者としての注意は必要だと思つてます。仲介業者は、これは自分のところの範疇ではない、こう言うに決まつてい

るんですから、問題は、それとかかわつて旅行業者としての注意はどうしたら喚起できるか、このあたりについては私は大事だと思つてますが、いかがでしょうか。

〔望月委員長代理退席、委員長着席〕

○金澤政府参考人 委員御指摘のとおり、九〇年代の後半から留学をめぐるトラブルが急増してい

るという記事が昨年の十二月に日経新聞に載つておつたところでございます。

留学あつせんと申しますのは、旅行会社みずからが留学を主催旅行としてあつせんするいわゆるホームステイツアーのようなもの、こういったもの、それからもう一つは、あつせん業者と旅行会社が提携して実施をする、留学の部分は留学あつせん業者がやるけれども、旅行の部分を旅行業者がやる、そういう二つのケースが大きく分かれてございます。

国土交通省におきましては、いずれのケースについても旅行業者が関与をいたしますものですから、旅行業者の保護にできる限り万全を期したいというところから、従来より現地情報の把握や参加者への情報の提供ということとを求め、あるいは確実にその留学、あるいは研修ツアーといったこともあるのですが、それが行われるための措置を実施すること、並びにホームステイの受け入れ団体を適正に選ぶ、さらには正確な情報を記載したパンフレットの作成、あるいはトラブルが発生した場合の確定的な連絡体制の周知徹底、こうしたことを旅行業者の方に繰り返し指導してきております。

また、こうした事態を受けて、JATA、日本旅行業協会におきまして、ホームステイツアーの取り扱いのガイドラインといったことを定めまして、関係する旅行業者の適正な運営を促しておりますところでございます。

○穀田委員 ガイドラインもお話がありましたけれども、こんな例もあるんですね。昨年夏には、ある中堅仲介業者が突然営業を停止し、社長が会社の資金を持ち逃げしたために、顧客が支払つた留学費用が返還されないというトラブルも起つています。被害者の人数は約四十人で、総額は約千二百万円。顧客の一人は、事前に振り込んでいた約百三十万円のうち航空券分を旅行業協会から弁済してもらつたが、残る八十万円は結局返らなかつた。要するに、仲介業者については保証制度もないという事態です。

倒産したりした仲介業者に旅行業者がかんていた場合、消費者が支払つた費用はどうなるのか、こういう現実のトラブルがあるわけですから、その辺についてはどうなつていっているんでしょうね。

○金澤政府参考人 今御指摘のケースは、旅行業者が留学あつせん業者と提携をいたしまして実施する場合に当たつたためにそのようなことになつたということでございます。つまり、旅行事業者が全体的な主催旅行として留学あつせんを実施する場合に、すべての旅行代金、ホームステイ等の料金や現地のサービスに対する対価もすべて一括して払うことになつておりますので、その場合には、今おつしやつたように、業者が倒産したり債務不履行によつて旅行者に債権が生じた場合には、これをすべて弁済業務保証金制度で補てんすることになります。

しかし、一方で手配だけを依頼された場合、今委員の御指摘のようなケースだと思つてますが、そうした場合には、留学あつせん部分まで弁済業務保証金でカバーするということは現在されていないということでございます。旅行業者が受けた航空券、あるいは旅行にかかわる契約に関する部分のみ補てん対象ということになつておるものでございます。

○穀田委員 いや、それは知つていられるんですよ。それから、どうすんねんと言つていられるんですよ。そんな二つの違いはなかなか、さつきも言いましたように、もともと弁済だとか債務の負担だとかという問題については八割の人が知らないという実態があつて、しかも仕掛けがどうなつてい

かということについて、こういう違いがありますよななというのをわからないことがあるから言つていられるので、それについてどういふと云つたら、支払われないことになつていふと云つたら、支払いから問題にしているわけで、ちよつと違ふなと思つてます。

旅行会社ではないんですよ。こうした仲介業者に対する監督指導もその意味では必要ではないかと私は考える。

それで、留学生だということで、私は文部省にも聞いたんです。そうしたら、いや、業者まで掌握していないと。経済産業省はどうかというところ、うちとも違うと言って、呼ばうと思つたら、関係ない関係ないと、お互いに関係ないと言ひ合う。ここに穴があるんじゃないかと言つていゝるんですよ。しかも、先ほども一番最初に澤井総合政策局長が言つたように、なかなか相手の情報がそういう問題は少ない。しかも断られたときに、これはどないなつてゐるのかということで大変になる、そういう消費者なんです。だから、そういう穴をうまく抜けないようにする必要があるんじゃないかという角度から物言つてゐるんです。

旅行者という会社は登録制だけれども、未登録の事業者も頻繁にトラブルを起してゐる事実もあります。例えば日本旅行業協会のホームページを見ますと、この間の五月二十四日付で、株式会社リトルスターによる被害発生についてという注意が出てゐました。三月二十六日には、御注意、ANAタウンハウジング株式会社についてというのが出てゐます。いわゆるアウトサイダーだという違法の業者だと思ひます。

消費者保護という点を私はこの問題についてずっと指摘して、何とかしなくちゃならぬという問題を一つ一つ言つてゐるわけですが、こういう事業者に対する対策も重要ではないか。国交省としてどのような対策をとつてゐますか。

○金澤政府参考人 まず法的には、旅行業法におきましては、無登録で旅行業を営んだ者には百万円以下の罰金という規定がございまして、これによつて無登録営業を防ぐ担保としておるところでございまして。

しかし、一方、今委員御指摘のとおり、最近旅行業の登録を受けずに旅行業を営んだり広告宣伝をして、代金だけ収受してそのまま消えてしまふといったケースも出ておるといふことで、旅行者が多大な損害をこうむつたケースもございまして、私も私どもといたしましては、こういった行為を

見過ごすことのないように、まずこうした場合の情報入手をした場合に、直ちに旅行者業者、これは業界を通じて連携してやることも多いのですが、一般消費者に対しては注意喚起するということをしておりまして、また、直ちに警察等の捜査機関にも通報をいたしまして、詐欺罪あるいは旅行業違反における立件といったことを含めた迅速な排除に努めるように対応しております。

この点について、従来以上に、今委員御指摘のとおり、今後取り組んでまいりたいといふふうに考えております。

○穀田委員 そういうトラブルが起きてゐる事態についてよく見ていただいて、きちんと対処をしてほしいと思ひます。

では、最後に二つだけ質問したいと思ひます。一つは、営業保証金制度、弁済保証金制度について聞きます。

今回の改正で、旅行者が供託した営業保証金及び弁済業務保証金による弁済の対象から運送機関、宿泊機関などが除外され、旅行者のみに限定される。この法改正の趣旨は何ですか。

○金澤政府参考人 御指摘のとおり、今回の法改正において、営業保証金、弁済業務保証金の対象から運送、宿泊機関を除外するというところでございまして、これは、先ほども澤井局長から御答弁申し上げましたとおり、いわば旅行者にとつて、運送、宿泊機関はプロとプロ、BツーBの関係にあります。そういったところから、そうした方々の資金力等、信用情報も十分に把握した上でビジネスをしておるといふことから、今般、そうした事業者を除外して、より手厚く消費者である旅行者に弁済保証金が充当されるようにしたいといふ考えで、この制度を取り入れておるところでございまして。

○穀田委員 ただ、確かに、プロ対プロという話があつて、旅行会社が倒産したりして運送機関や宿泊機関に多額の弁済をするという、積み立てた

お金が目減りして、消費者の分が少なくなるおそれがあつたわけですね。そういう意味では、消費者に弁済するものを手厚くすることは必要だと思ひます。

しかし、バス会社や旅館にも中小零細などがあるわけで、こうした運送、宿泊業者などに対する手当てはどのように考えてゐるのかということだけお聞きしておきたいと思ひます。

○金澤政府参考人 ただいま委員も仰せられましたとおり、交通業者の中には中小零細な企業が多いといふことも事実でございまして。しかし、旅行業としては、あくまで消費者である旅行者の方々の保護を一義的に考えて、今般こうした御提案を申し上げておまして、先ほども議論に出ておりましたとおり、中小零細な事業者である方々であつても、ふだん、旅行業界とビジネスの関係に入る場合には、当然、そうした旅行業界に関する情報、旅行者の情報も十分に、交通業界の方では、あるいは宿泊業界の方でも認識しつつビジネスしていただくということが一つ。

それから、これも澤井局長が御答弁申し上げましたとおり、ANTA、全国旅行業協会におきましては、クーポンというものもつくつております。こういったものを活用して、零細な宿泊事業者の方々は取りつぱぐれないように、このクーポンの普及に一層努めていきたいといふふうに考えております。

○穀田委員 終わります。

○赤羽委員長 これにて本案に対する質疑は終局いたしました。

○赤羽委員長 これより討論に入るのであります。討論の申し出がありませんので、直ちに採決に入ります。

旅行業法の一部を改正する法律案について採決いたします。

〔賛成者起立〕

○赤羽委員長 起立総員。よつて、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

お諮りいたします。

ただいま議決いたしました法律案に関する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願ひたいと思ひますが、御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○赤羽委員長 御異議なしと認めます。よつて、そのように決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○赤羽委員長 午後一時から委員会を再開することとし、この際、休憩いたします。

午後零時三十分休憩

午後一時二十分開議

○赤羽委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

内閣提出、参議院送付、海上運送事業の活性化のための船員法等の一部を改正する法律案を議題といたします。

この際、お諮りいたします。

本案審査のため、本日、政府参考人として国土交通省海事局長鷲頭誠君、政策統括官矢部哲君及び公正取引委員会事務局経済取引局取引部長山本康孝君の出席を求め、説明を聴取いたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○赤羽委員長 御異議なしと認めます。よつて、そのように決しました。

○赤羽委員長 これより質疑に入ります。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。寺田稔君。

○寺田(稔)委員 自由民主党の寺田稔でございます。

本日は、二十分の時間をいただきまして、海上運送事業の活性化のための船員法等の改正案につ

きまして御質問をさせていただきたいと思ひます。

内航海運の活性化の問題、これは、物流システムの効率化、高度化に資するのみならず、京都議定書で定められた六％のCO₂削減、環境保全にも資する施策であります。そして、陸上運送から海上輸送への転換、モーダルシフトを進めるためにもぜひとも必要な施策であるというふうな理解をしております。そして、この内航海運業の発展、振興は、ただ単に業としての業界の発展というところのみならず、我が国の物流システムの効率化そして省力化を通じて、我が国の産業競争力全体の向上にも資する施策でございます。

そういったような観点から、本日、私は、内航海運業法関連につきまして主として質問をさせていただきたいと思ひます。今回の法律改正、多くの法律が束ねられておりまして非常に分厚い中身となっておりますが、主として産業政策の観点、お聞きをしたいと思ひます。

まず第一に、この法律の第一条で定められておりますところの目的規定でございます。これが今回、公共の福祉概念が新たに挿入されております。現行法によりまして、「内航海運業の健全な発達を図り、もつて内航海運の円滑な運営に資することを目的とする。」という現行法の規定に對しまして、今回出されておりますところの改正案では、「内航海運の円滑かつ適確な運営を確保することにより、内航海運業の健全な発達を図り、もつて公共の福祉を増進することを目的とする。」というふうな定め方があります。

ここで、公共の福祉とは一体何を意味しているのか。そしてまた、公共の福祉という、これは最高裁判例もございますが、非常に大きなバスケットクローズ、包括的な概念を導入されたことによつて、いかに国民の利益、国民のメリットの向上に資するのか、具体的にお答えをいただきたいと思ひます。

○驚頭政府参考人 お答え申し上げます。
先生おっしゃられましたとおり、昭和三十三年

の内航海運業法制定時におきましては、内航海運業界が大変零細だったということでこれが大きな社会問題になっておりましたので、それを解消するために積極的な企業対策を行うということが法の主目的でございました。

今回の改正におきましては、不特定多数の荷主を顧客とする船舶を運航する内航海運事業者について、例えば、内航海運送約款を作成、届け出せるといったことを義務づけることによりまして荷主の利益を保護するというところを一つ目的としてございます。また、運航管理制度とか安全確保命令制度の導入によりまして、海上交通の安全とか、あるいは環境に対する配慮ということも目的としておられるところでございます。

そういうことによつて、海洋汚染が防止されるとか、物資の安定的、効率的な輸送が確保されるといった意味で広く国民全体の利益に配慮するということとしたものでございまして、今回、目的規定に「公共の福祉」という文言を追加させていただいたものでございます。

○寺田(総)委員 今、真つ先に荷主の利益保護というお答えございましたが、これは御承知のように、荷主の系列化によつて、荷主、ユーザー側の優越的な地位が高まるという懸念があるわけでございます。

非常に零細な業者が多い内航海運業におきまして、余り荷主の利益の保護ということを上段に言われても困るわけございまして、実は、今回の改正の一つの大きな眼目に参入規制の緩和がございまして、これは、許可制から登録制に改める、そして意欲のある新規参入事業者を促していく。そのこと自体はもちろん必要なことでございまして、重要な施策であります。それと同時に、基準船腹量につきましても、いわゆる三隻要件が一隻に緩和をされている。しかし、そのことによつてますます零細業者がふえて、荷主企業の優越的地位が強まる懸念が非常にあるわけでございます。そういったような懸念に対していかにお答えになるのか、御所見をお伺いしたいと思ひま

す。

○驚頭政府参考人 お答え申し上げます。
内航海運事業というのは船を自分で持たないで商売ができないということ、小さなものでも数億円もする大変高額の投資というものを前提に考えるわけでございますので、今先生がおっしゃられたような形で規制緩和なりハードルを下げるということをして、やはり入ってくる人というのは、長期用船契約が確実であるとか、そういう前提での参入というものが考えられるわけでございます。そして、零細事業者が普通の一般のビジネスのようにばらばらとたくさん参入してくるということとは余り想定されないだろうというふうな考えております。

それと、今先生がおっしゃられました、いろいろな事業区分の廃止とか、三隻を一隻にする、そういうようなことによりまして、実は、現状で零細企業と言われております一杯船主につきましまして、そういうことによつて直接荷主と契約ができるという状態になりましたので、意欲のある人たちが、零細事業者が、船舶管理会社などを設立することによつて事業を共同化するということが予想されるわけございまして、むしろ、荷主企業の優越的地位が強まるというよりは、対等な立場での商売ができるということになるというふうな考えております。

○寺田(総)委員 私が聞く前に先にお答えになりましたけれども、次に実は聞こうと思つておったのが、例のオペレーターとオーナーの事業区分の廃止の問題です。

これは、今言われるように、共同化によつて優越的地位が改まるというふうな楽観的な見方もありますが、実際、地元業者に聞きますと逆なんです。すなわち、個々の業者が荷主と直接契約をすることによつて、むしろ、金融機関と一緒に、優越的な地位にある荷主側の大企業、これはもうみずから有利な運送約款を持つております、それを押しつけられてしまふという懸念は十分あるわけでございますので、その点は十分に念

頭に置いて施策を展開していただきたいというふうな思ひでございます。

次に、これとの関連で、平成十年より、内航海運業のいわばセーフティーネットとして、内航海運暫定措置事業が実施をされてきております。これは、セーフティーネットの必要性から見ても、また、ともすれば過当競争に陥りがちな業界特性からしましても、当然継続をすべき事業であるというふうな考えております。

特に、自由化が進みます中でこういったようなセーフティーネットを整えるということとは、これはもう金融の例を引くまでもなく、当然の時代の流れでございますが、この事業の継続につきましまして大臣の御所見と決意をお伺いしたいと思ひます。

○石原国務大臣 ただいま寺田委員が御指摘になりました暫定措置事業は、委員がおっしゃるような一種のセーフティーネットとしての機能を有しまして、内航海運の活性化とさらには船腹需給の適正化等々を図つて内航海運の構造改革を進めるための事業として平成十年から実施し、それなりの成果を上げてきたと私は思つております。

そして、委員御指摘のとおり、これからセーフティーネットとしての機能をしっかりと引き継いで、円滑かつ着実に内航海運の構造改革というものに努めてまいらなければならないと考えております。

○寺田(総)委員 やはり、まさに今大臣が言われましたように、大事なことは、業界の活性化とそして業としての安定性の両立を図りながら、内航海運業を長い目で見て安定させていく、そして産業競争力を向上させていく、このことがぜひとも必要であることを改めて申し上げておきたいというふうな思ひます。

次に、業界全体の活性化のためには、業としての新規参入とともに、やはり若い船員たち、若年船員の確保が、老齢化しております現在の船員の人口構成から見ましてもぜひとも必要であります。が、国として一体どのような施策でもって若年船

員の確保をなされようとしているのか、御所見をお伺いしたいと思います。

○鷺頭政府参考人 内航は大変船員さんが高齢化しているということで、先生のおっしゃるとおり、若年船員の確保というのが大きな課題でございます。

私も、そのような観点から、海員学校の学生などに海の魅力を伝えるために、内航船への乗船体験というものを行っております。それから、平成十五年度から、試行的に、若年者を雇用して乗船させる事業者に対して助成を行うトライアル雇用というものが始めております。それから、若者が乗組員の一員としてすぐ活躍できるように、内航の船員を養成している海員学校におきまして、実際の船舶のエンジンを分解して整備するというような実習を行うなど、実践的な教育訓練にも取り組んでおります。

こういうことに加えまして、今回の法律改正において、現在では非常にあいまいになっていた労働時間につきまして、上限を設ける等によって、過度の長時間労働の是正を図ることとしております。

もう一つ、現状では、内航船員というのは、転職をする場合には転職を繰り返しながらやっていると、なかなか上級資格が取れないというような問題点がございまして、今回の法律においては、船員職業安定法を改正いたしまして常用雇用型の派遣事業を導入することによりまして、一カ所にちゃんと所属しながら、訓練も積んで、あちこち需要に応じて派遣するというようなことをしておりますし、無料の船員職業紹介事業も実施できるように盛り込んでいただいております。

○寺田(穂)委員 トライアル雇用も結構なんですけれども、トライアルしても居つかないという意味がないわけですね。ちゃんと、まさに船員として常用雇用化していく、そのために強力に施策を展開していただきたい。また、若年雇用をふやして船員構成の若返りを図りますとともに、全体として

の地域振興、また若年雇用増にぜひともつなげていただきたいというふうに思うわけでありまして。

次に、効率的な物流システムの確立と業界のさらなる発展のためには、三年前に閣議決定された物流大綱にもありますように、内航海運船舶の大規模化、高度化がぜひとも必要であります。いわゆる次世代内航船、スーパーエコシップの開発状況につきまして御説明をいただきたいと思っております。

○鷺頭政府参考人 御説明申し上げます。おっしゃるとおり、今後の内航海運を見据えたときに、内航貨物船の大規模化、高速化というものを、環境面への配慮とか経済性への配慮ということをしながら進めていかなくてはならないという意識で、スーパーエコシップというのは一つの大きな柱になるものだと考えております。

このスーパーエコシップというのは、NOx、SOx及びCO₂の大幅な低減をする。例えば、NOxでありますと十分の一、SOxでありますと五分の二、CO₂ですと四分の三になるということとあわせて、貨物積載量を増加する。プロペラシャフトが要らなくなるものですから、その分貨物スペースに使えるといったようなこともございまして、二〇%ほど増加することができるといって次世代の内航船の開発を進めております。

これは平成十三年度から開始しております、これまでに、まず、抵抗の少ない新船型の開発、これによって燃費の向上とか環境負荷が低減されますし、高効率、省スペースの電気推進システムの開発、これによりまして環境負荷が低減されますし、減った分の貨物積載量が增大をいたします。

こういう新しい技術を採用して、それをタンカーだとか貨物船だとかコンテナ船だとか、そういうものにしたときの最適な船の概念設計、そういうものをこれまで要素ごとに開発してまいりまして、今後は、平成十七年度、実海域で運航試験に向けて実証船の建造が開始されるという予定になっております。

また、これらの普及を図っていくために、新技術の成果を踏まえた、例えば船員の乗り組み体制だとか各種設備の安全基準等の見直しだとか、そういうこともあわせて環境整備を行いつつ、総合的に対応していきたいというふうに考えております。

○寺田(穂)委員 今局長がお答えになりましたこのスーパーエコシップ、環境負荷の低減に資するのみならず、船員にとりましても船内環境の改善につながる、また経済効率性も上がっていく、そして省力化も図られるというふうなことでございまして、ぜひとも強力に推進をしていただきたい。かつては旧運輸省の内部機関、船技研がこの開発主体だったわけですが、船技研がこの開発と開発状況につきましてはフォローをさせていただきたいし、独法に対しまして、十分開発についてはマンデイトを与えまして、必要な指揮監督をしていただきたいというふうに思う次第であります。

次に、技術的にやはり重要な点といたしまして、高度船舶安全管理システムの問題というのがあります。これは、最新鋭のITを活用いたしまして、船舶の推進機関等の状態を陸上から遠隔監視できますとともに、機関部のトラブルを未然防止できる、そして、安全性が飛躍的に向上するのみならず、各種管理事務を合理化することによって、大幅な効率性の向上とコストダウンが図られる施策でございまして。

この高度船舶安全管理システムにつきまして現在の開発状況を御説明いただきたいと思っております。

○鷺頭政府参考人 ただいま先生が御説明されました高度船舶安全管理システムというものの研究開発の状況について御説明申し上げます。ちょっとその前に、今、船の推進機関が故障に至る場合に、それ以前に、温度とか圧力とか振動など何らかの異常な兆候が生じるというのが通例でございまして、そういう異常を事前に検知する

る、あるいは陸側から検知することによって船の故障の未然防止とか事故の防止に結びつくというものでございまして。

この高度船舶安全管理システムは、ITを活用して、船舶の推進機関、エンジン、補機、そういったものの状態を常時陸側においてモニタリングして、船と陸との間で通信を経由して遠隔的に監視、診断することによって船舶の安全な運航と効率的な管理を行うというものでございまして。こういうことによつて、機関トラブルの未然防止とか故障時の迅速かつ適切な対応が可能となりますし、輸送の安全性とか輸送効率が上がるというところで、一石二鳥、三鳥のものでございまして。

この研究開発は平成十三年度から十六年度まで四カ年計画で実施しております。平成十五年度までに要素的技術の開発というものは終了しております。平成十六年度は、本プロジェクトの最終年度として、システム全体の総合実証実験を行いまして、実際の船を使つてやるわけでございまして、それで平成十七年度以降の実用化、普及に向けて取り組んでまいりたいと考えております。

○寺田(穂)委員 ぜひとも、そのような最新鋭のIT技術を使うことによりまして船舶の安全性を高めるとともに、効率化を図っていく。やはり、この業界の新たな発展のためには、そういうイノベーションを伴った技術的なブレークスルー、これがぜひとも必要なんです。これはスーパーエコシップについてもそうでございまして。また、今の安全航行管理システムについてもそうであります。

そして、これはもう時間の関係であえて質問はいたしません。環境負荷低減のためのさまざまな技術がございまして。そういう、我が国が環境関連の最前線の、世界に誇れるイノベーションと技術、これを開花させまして船舶分野におきましても適用していく。特に技術関連のものにつきましても、モーターシフトの促進のためにもぜひとも必要なわけでございまして。そして、全体のパイが広がることによって、業

界のさらなる発展と物流の効率化、さらには我が国の産業競争力全体の底上げが図られるということでございますので、ぜひともこれらの施策、まさにこの三つの施策を三位一体として進めていただくことによってこの内航海運業のさらなる発展を図っていただくことを切にお願い申し上げます。ありがとうございます。

○赤羽委員長 伴野豊君。

○伴野委員 民主党の伴野豊でございます。

本日は、議題に上がっております海上運送事業の活性化のための船員法等の一部を改正する法律案につきまして、時間の許す限り質問をさせていただきます。

大臣もいらつしゃっていますので、後ほど御決意を賜ればと思うわけでございますが、大臣の名字、石原さんといいますと、海のイメージといえますかマリンスブルーといえますか、勝手にこちららは想像してしまっているんですけれども、それはそれとして、本題に入らせていただきます。

これは参院送付でございますので、その議論も踏まえて、具体的にチェックしたいところを時間の許す限り質問させていただきたいと思うわけでございますけれども、まず一点、今回の法案の方向性、それから、この業界を取り巻く環境、労働者の皆さん方の日々の御苦労、それを認識した上でお話をさせていただきたいわけでございます。また、この三月決算におきましても、中国を中心とした需要の急増や、あるいは欧米における景気も回復基調というようなこともあり、世界的な船舶不足の中で、いわゆる海運大手三社というのが非常に、過去最高の利益を更新した。そういった背景の中でいろいろ質問させていただきたいわけでございます。

会社が潤って、そこで働いていらつしやる勤労者の方にしわ寄せが行ったり、あるいはユーザーへしわが寄ることによって会社だけが繁栄するというようなことはあってはならないことであります。

すし、激しい競争の中で、競争力はついたけれども、それらの仕組みのしわ寄せは全部現場に行ってしまったというのにならないようにチェックをしていきたいわけでございます。

まず、今回、内航海運業法の改正によりまして、許可制から登録制になっております。これは非常に新規参入しやすい体制になるわけでございまして、許可制でも、一方で、とんでもない業者さんが入ってくる可能性もないわけではございません。そういうものをどのように具体的にチェックされていくのか。場合によっては強化していただくこともあるのかもしれない。また、今回の改正によって、こんなような事業者さんが新規に入ってくる可能性はこんな部分であるんだというように、それが今の想定の中でございましてお答えいただければ。

○監理政府参考人 今回の法改正によりまして許可制から登録制になるわけでございますが、新しい制度での許可条件というのは、総トン数百トンまたは長さ三十メートルを超える船舶を一隻以上有することが登録の条件であるということでございます。登録に際しては、資金計画、船員配乗計画を提出させることとしておりまして、これらを通して事業の安定性及び適正な事業運営をチェックいたします。

具体的には、資金計画上、最低賃金などを遵守した船員の雇用になっているかどうか、関係法令を遵守した船舶の検査に関する費用が適切に見積もられているかどうかとか、あるいは、船員配乗計画では船員関係法令に違反していないかどうかというのを登録の際にチェックいたしまして、これらに反している場合には登録を拒否するというものになっておりますので、こういう形でチェックをさせていただきたい、こう思っております。

どのような事業者が参入してくるかということですが、一つは、条件が緩くなることによって、比較的小規模な荷主が、例えば自社の輸送部門とてのものを独立させて、自分のところの物を運ぶだけであるとか、一般の貨物も扱うようにすると

いうような内航業者としての登録だとか、あるいは、先ほど来お話が出ておりますモーダルシフトの進展に伴って、ローリー船のようなものを運航してトラックから荷物をとってくる、そういうような事業者が新規参入してくるのではないかと、うふうに考えております。

○伴野委員 そのあたりのところは、競争力を持ちつつも、かつ、不穏当なところですか、おかしな業者さんのチェックというものは今後ともきちりとやっていただきたい、そう思うわけでございます。

今、一つの仮定の中でお話をさせていただいたと思いますが、インシアルコストは常々抑えたい、しかし、急にお仕事が増えたら、それに対応してやはり利益を上げたいと思うのが経営者でございます。そうすると、今いる陣容で少し無理を聞いてもらおうか、あるいは、それでなかなか無理だから、例えばほかの会社さんで余っている方からある方はプールしていらつしやる方からおかりしてどうか、そんなようなことがやりやすくなれば、そういう需給に対しての急な対応というのができやすくなる。

そういうようなことで今回も改正されていくんだと思うわけでございますけれども、そうした中で一番やはり心配してしまうのが、今いる人員のところに過剰な負担がかかってしまわないか。国会におきましても、いわゆる内部告発というふうなものに対するそれなりのルールが法案として出たわけでございますけれども、やはり、自分のところの会社について、あるいは自分がずっとお世話になったところで、急に言われたら、やはり無理してでも聞いていこうか、自分の健康を害しても聞いていこうかという非常に人情あふれる船乗りが多いと聞いております。だから、限界だ、こんなことをやられたらもう本当に病気になる、なかなかな言えない現状が今後考えられないわけでもない。そうしたときに、やはりチェック機

能というのは非常に重要になってくるわけでございます。

一方で、余りチェックが厳し過ぎても、競争力あるいは弾力性ある運用といったときに、非常に縛りがきつくなってしまうと、またこれも硬直性を持ってしまう。だから非常に難しいんですが、ただ、やはりポイントはそこだと思っております。

現在、そのチェックのあり方として、船員労働官さんによる是正措置として、文書指導、文書勧告、氏名公表、是正命令、罰則と五段階あるわけでございます。ここを本當にきっちりやっていただきたいと思います。ここを本當にきっちりやっていただきたいと思います。ここを本當にきっちりやっていただきたいと思います。ここを本當にきっちりやっていただきたいと思います。

○監理政府参考人 先生ただいま御指摘いただきました五段階の是正措置というのは、今回の船員法改正に合わせて船員労働官の監査手法の見直しを行った結果、今度法律の改正によって新たに導入しようという仕組みが、その氏名公表を含む五段階の是正措置でございます。

現在の監査の結果行っている是正措置としては、一つは、船員法の違反が発生するおそれがあると認めた場合に文書で行う勧告、違反事実を確認した場合に文書で行う戒告、それから、戒告をしたにもかかわらず是正をしない場合は是正命令、それでも違反した場合の罰則、その四段階になっておりまして、平成十五年の実績といたしましては、八千四百三十件の監査を実施して、三百八十七件の勧告、百七十六件の戒告を行ったというところでございます。

この中間段階として、先ほど先生もおっしゃいました氏名の公表というのを今度新たに設けまして、公表されることによっての抑止力というものも使いながら、違反の程度に応じて段階的に是正を図っていきいたいというふうに考えております。

○伴野委員 外航海運の方には、PSCというシステムといいますか、チェックをする機能、これはハードを中心にして、そうはいってもやはりハードとソフトは一体なわけでございまして、こ

ういうチェック機能がある。これは内航海運に今後適用していく可能性というはあるかなしとか、その方向性だけ、もしお考えがあれば。

○船頭政府参考人 ポートステートコントロールというのは外国船に対するハードのチェックという事でございまして、内航船につきましては、船舶の定期検査で船舶検査官がチェックをしております。

それからあと、労働条件、労働環境とか、そういうものにつきましては、船員労務官というのが全国で百三十四名おまして、船員労務官が司法警察員として、船員法上の問題等につきまして適宜立入検査して状況をチェックしている、こういう事でございまして。

○伴野委員 いずれにしましても、現場の勤労者のところにだけし寄せの行かないようなシステムにぜひともしていただきたいと思うわけでございます。

続きまして、これは参議院でもまれて衆議院に來ているわけでございます。その中で、参議院の方でもいろいろ附帯決議がついております。その中から幾つか、具体的にどんなお考えを持っているか、ここで確認をさせていただければと思っております。

一つとして、「内航貨物船の定員規制に関し、一日八時間、週平均四十時間という労働時間規制の原則を前提とした「標準定員」が確保されるよう特段の配慮」をするということが書かれておりますが、今後どんな取り組みを今の時点ではお考えか、お答えいただければ。

○船頭政府参考人 船舶の作業、船内で行われる作業というのは、荷役作業とか保守整備作業、航海当直、さまざまなのがございます。個々の船舶によってその業務量が随分違つてきております。

そこで、船舶の運航形態や種類の別に応じて、航海当直体制の実施を含めて船内のすべての作業量に基づいた標準定員というものを定めることにしております。これに満たない人員しか乗り組

まていない船舶につきましては他の船舶と比べて労働時間規制が守られていないおそれが高い、こういうことになりますので、船員労務官によりまして頻繁な監査を実施することによって労働時間規制を担保することとしております。

附帯決議で言っておられます標準定員という考え方につきましては、これは今回の法改正の施行に合わせてこの考え方を導入して、この標準定員があるかどうかということをチェックすることによって労働時間規制なりなんなりが守られているかということをチェックすることにしたい、こう思っております。

○伴野委員 また、先ほど来、船員労務官さんの充実というお話も出てきています。船員労務官さんの充実というお話も出てきています。船員労務官さんの充実というお話も出てきています。船員労務官さんの充実というお話も出てきています。

附帯決議の中に「船員法等の実効性が一層確保されるよう、情報照会システム及びポイント付加制の実用化を急ぐ」「船員労務監査業務の充実を」図り云々というのがあるわけでございますが、このあたりも、一層何か具体的な方法を今お考えであればお聞かせください。

○船頭政府参考人 船員労務官というのは、現在、全国六十二カ所の事務所に百三十四名配置されております。こういう体制で監査業務を効率的に行うために、全国の船員労務官が行いました監査情報を一元的に管理する船員労務監査情報照会システムというものの充実に努めております。

これが附帯決議にも書かれているわけでございしますが、平成十五年二月末に、各船舶に対し、監査結果に応じてポイントを加減して、蓄積されたポイントに基づいて、監査の重点を置くべき船舶の選別とか、あるいは分類を行うというポイント制を試行的に導入しております。こういう形で監査業務の重点化を図ってきているところでございます。

これまで約一年間そのポイント制についてやってきたわけでございますので、この実績を踏まえて、ポイントの付加方法、ポイントに応じた監査

手法、処分方法について見直しを行って、今回の船員法改正の施行に合わせて本格運用を開始する予定でございます。

○伴野委員 時間が許せば大臣にもいろいろ御決意を賜りたいと思つたわけでございますけれども、時間が来ておりまして、次のバッターに交代したいと思つたわけでございます。船乗りの方に聞きたいことがあります。船乗りというのは、しっかりと事前に、船を出す前に、そのときの天候なんかを予期しつつチャートに航路をしっかりと書き込んで、しっかりと書き込んだならば、今度はその船に乗り込んだ人間が一致団結して、その航路を外さず真つすぐに進むんだというようなことを聞いた覚えがあります。

大臣におかれましては、ゆめゆめ迂回航路がないよう、真つすぐお進みいただきますよう、よろしくお願いいたします。

以上でございます。

○赤羽委員長 松野信夫君。

○松野(信)委員 民主党の松野信夫でございます。私の方からは、引き続き、内航海運組合総連合会、特に、この組合が行っております内航海運暫定措置事業、これについて御質問をさせていただきます。

従来はいわゆるスクラップ・アンド・ビルドの方式で船腹調整事業というのが行われていたわけですが、平成十年の五月にこの事業を廃止して、内航海運暫定措置事業が始まったわけでありまして、要するに、これは、総連合会の方が新たな船舶の建造者からトーン当たり幾らというふうに決めて納付金を受領し、逆に船を解撤するという者には交付金を交付するというようなやり方でありまして、恐らくこれは一種のソフトランディングのような手法かなというふうにも思いますが、この事業の趣旨、理由、これはどんなものでしょうか。

○船頭政府参考人 お答え申し上げます。平成十年五月以前にやられておりました船腹調

整事業というのは、船舶を建造する場合に、その建造船腹量に相当する一定割合の船舶を解撤するための制度でございまして、昭和四十一年より内航総連が主体となって実施してきた制度であります。

当時は、船舶を建造するために一定割合のスクラップを用意しなければ建造ができなかった、こういうことでございまして、このスクラップを確保するために船舶の売買が行われた結果、自然発生的にそのスクラップの権利が、引き当て資格、こう申しておりますが、発生してまいりました。

しかし、船舶の建造には引き当て資格の確保が必要であることから、船舶の自由な建造が制限され、意欲的な事業者の事業規模の拡大や新規参入が進まず、内航海運業の活性化の支障となつていたことなどから、平成十年五月にこれは廃止されました。

船腹調整事業の廃止に当たりまして、この引き当て資格を急に無価値化すると、過去において引き当て資格を手当てした事業者との間で著しい不公平が生ずるため、事実上無価値化することによる経済的影響を考慮しまして、先生がおっしゃられたソフトランディングを図るために、保有船舶を解撤した者に対して一定の交付金を交付し、船腹建造者から納付金を納付させるということとを内容とする内航海運暫定措置事業を内航総連の事業として開始したものであります。

この制度は、公平の観点から、原則として、船腹調整事業を廃止した平成十年度に同事業により承認された船舶が船齢十五年となつて交付金受給資格がなくなり、かつ、金融機関への返済が終了するまで実施することとしております。

○松野(信)委員 この暫定事業そのものについては理解はできるんですけども、ただ、中身を見てみますと必ずしも余りうまくいっていない。私が調査したところでも、内航総連合会の方で、既に、商工中金から三百五十億円、民間金融機関から百八十億円借りている。さらに、鉄道建設・運輸施設整備機構から五百三十億円借りる。これに

は政府が保証をつけるという形で、合計しますと一千百億円近い借金を抱えているということであります。また、中身を見ますと、商工中金や民間金融機関からの返済は何とかしているようだけれども、鉄道建設機構の方には全然返済がされていない。こういう実情。

船を解撤した人には交付金を払うというふうになつてはいるんですが、現実には交付金が交付されているのを私の方でちょっと調査したら、平成十三年度まではどうにか何とか支払いがなされている。平成十四年度以降は交付金が交付できない。こういう状況になつてはいるわけで、交付金が大変多くいるわけです。

こういう借金状態、何でこんなふうなひどい状況になつたのか。この点についてどういうふうな理由を認識しておられますか。

○驚頭政府参考人 お答え申し上げます。

収支の状況をまず申し上げますと、当事業が開始されて以来、今までに交付金の交付決定額というのは約千二百億円ございまして、利払い等の利子が三百億円という意味で、合わせて、出の方が千五百億円の規模になつております。

ところが、船をつくる人からの納付金というのは三百億円しかなくて、民間の金融機関等から調達できたお金が九百億円、合わせて千二百億円というところでございまして、その千五百億円と千二百億円の差額の三百億円というのがいわゆる未払いの状態になつております。

これはひとえに、景気低迷等によって、船舶をつくる人あるいは解撤する人とのバランスによつてこういう状態になつたわけでございますが、政府におきましては、こういう未払い交付金を早期に処理して暫定措置事業が円滑に実施されるように、平成十六年度予算において百六十億円、政府保証を増額するというにしておりますし、それからまた、昨年から内航海運市場も上向き始めておりまして、建造納付金収入が交付金を上回るというふうな兆しも見えてきております。

○松野(信)委員 どうも、余りちゃんとした借金体制を解消する理由になつていない。そもそも、新しく造船する建造者から高額に建造納付金を取っているわけですね。これが一体どうなんだろうか。

実際にこれから船をつくらうという人からいろいろ事情を聞いてみますと、船をつくるのに実際にもちろん金がかかる。それプラス、ある意味では何の役にも立たないけれども、納付金というのを総連合会にトン当たり五万とか六万とか納めなきゃいけない。そうすると、千トンあたりの船をつくるのに約一億円ぐらいの船の納付金というのを納めなきゃいけない。これが全額返ってくるかという、必ずしも全額返ってくるわけじゃないから、どうも預かり金とは違う。解撤の交付金というのと建造のときの納付金との差額は、大体トン当たりで、今で、一般貨物二万五千円ぐらいある。私もこれを調べてみますと、政府の平成十六年度の予算の概要の説明を見ますと、平成十六年度からの差額をトン当たり三万円とするというふうに、政府の方が指導して差額を設けるような形になつてはいるんです。

こういうような状況では、まじめに船をつくらうという方の建造意欲というか、そういうものをそぐことになるのではないか、建造意欲を減退させるのではないかとこのふうにも思いますが、いかがですか。

○驚頭政府参考人 先ほども申し上げましたとおり、船腹調整事業廃止の時点で、ソフトランディングさせるために、交付金を払い、納付金をいただくというところで、そういうルールで始まった制度でございますので、納付金部分だけをなくしてしまうと、この制度全体が壊れてしまう。

したがって、そういうことになると、例えば民間の金融機関への返済ができなくなるとかいうようなことで制度全体がおかしくなってしまうと、内航海運、今までの船腹調整事業から自由なマーケットに移行するためのどうしても乗り越えなければならぬ一つの壁でございますので、この制

度というものは崩すわけにはいかないということでございます。

それで、高過ぎるのではないか、こういう御指摘もございましたが、建造納付金の額というのは、従来の船腹調整事業での引き当て資格の市場より低い額に設定されておまして、先ほど先生もおっしゃられたとおり年々通減してくるものでもございますので、その意味では、船舶建造に大きな支障になつてはいるというふうには考えておりません。

先ほども申し上げましたとおり、現に、ある程度、二割ほどはトン数が減つてきておりますので、マーケットが引き締まつたということで、景気の回復も相まって、昨年から船舶建造が活発に行われているというところでございます。

○松野(信)委員 建造意欲を減退するような高額の建造納付金、確かに、暫定措置事業を何とか維持しなきゃならないという趣旨はわかりますけれども、これが余り長く続いているようだと、本当に船をつくらうという人の意欲をこれはもう完全に減退することになるのではないかと思います。

それからもう一つ、内航海運組合総連合会の財政状況を全般的に見ても、非常に悪い。先ほども申し上げたように、未払いの交付金を約三百億円ぐらいたまわっているわけでありまして。本来ならば、トン当たり、より高い建造納付金を徴収し、解撤のときに払う交付金の方がトン当たり二万五千とか三万円の割合で差を設けているわけですから、そんなに財政が悪化するはずはないんですけれども、どうもお金足りないということ、これまた総連合会の方では、これから交付金を受けようとする事業者には、自己資本分の二〇％、合計四十億円の拠出を求めようということも決めているようでありまして、どうも、この総連合会、私もいろいろ調べましたけれども、経営状況というのが必ずしも透明性が担保されていない。ホームペー

ジあたり見ましても、財政状況についての記載が余り出ていないんですね。それで、仕方なし、私の方で少し調べましたけれども、例えばこの暫定措置事業についての運用の実績、これはちょっと手に入れたんですが、平成十年度で事務費に八億六千万も金を使っているんです。平成十五年度、さすがに少し下げつていますが、六億七千万も年間事務費を使っているんです。何でこんなに使っているか、ちょっと理解に苦しむお金の使い方をしているというふうには言わざるを得ないです。

さすがに国の方もこれを認識しておられるのかなと思ひますけれども、平成十五年十二月二十日付で、平成十六年度予算案の概要のところで注意をしております。内航海運暫定措置事業に係る事務費の大幅な削減を図ることというふうに国交省の海事局の方で指導されていらつしやるようです。それくらい、どうもこの総連合会の経理というか、その点については問題がある。

特にこういう経費に多額のお金をかけ過ぎてはいるのではないかと。やはり皆さんの総連合会から、経営自体は非常に透明性を保つてやってもらわなきゃいけないと思ひますので、その辺を国交省の方でもしっかりと指導していただきたいというふうな考えですが、いかがですか。

○驚頭政府参考人 先ほども申し上げましたとおり、基本的に、入るお金と出るお金が景気の状態で大変差があるということで、この暫定措置事業というのは大変苦しい状況にあるのはおっしゃる通りでございます。

そういう中で、内航総連におきましても、事務局経費の削減とか、できることを一生懸命やっておりますというところで、私どももお願いをしているところでございます。

収支状況なんかにつきましては、毎年、理事会、総会で承認をいただく。私ども、報告をいただいておりますし、組合員に対しましては、ホームページ等を利用して公表していただいております。それからまた、借入金をするわけで、市中銀行からもそういう意味では定期的なチェックを受けている、こういうことでございます。私ども、内航総連に対しては、暫定措置事業は

大変重要な事業であるということでございますので、政府保証をつけるなどの支援をこれからもしていくということ、暫定事業がむだなく効率的かつ透明な手続に基づいて実施されるように、運営経費の節減とか組合員へのきめ細かな情報提供の実施をやってくださいということを指導していきたいというふうに考えております。

○松野(信)委員 この暫定措置事業については組合内部の方からも本当に大丈夫かという声も上がっているようですので、国交省の方としてもしっかりと指導していただきたいということを申し上げて、私の質問を終わります。

ありがとうございます。

○赤羽委員長 室井邦彦君。

○室井委員 民主党の室井でございます。

海上運送事業の活性化のための船員法等の一部を改正する法律案についてのお伺いをいたしますが、先般の小泉首相の訪朝に關しての私の所見を少し述べさせていただきますと思います。

御案内のとおり、五名の拉致家族の方々が帰国をされたわけでありましても、喜ばしいことではある。しかし、その代償であつたかどうか、この場では議論をする必要はございませんけれども、十人の不明者の安否の問題、また、核、ミサイルの問題、具体的な解明もないままに人道支援ということになったわけでありましても、飢えや病の方々にこのような人道支援が行き渡るのか。これは行き渡らない。むしろ金正日体制の維持強化に使われてしまうという事は明白なわけでありましても、二十五万トンの米、そしてまた医療費の一千万ドル、このような人道支援の約束を果たしたことは、全く、私にとつても不可解な、理解のできないことであります。

さらに、経済制裁も行わないという約束までして帰ってきたという、本当に信じられない、外為法の改正や特定船舶の入港禁止法案といった圧力の効力が明らかになってきた中、もとのくもくあみに戻ってしまったというような残念な思いがしてならないわけでありましても。

また、日朝交渉にありましたが、本当に弱腰外交という表現、さらに、このような外交をしておりましても、この日本の国がテロのえじきになっていくんじゃないのかな、このような思いもしているわけでありましても。

さらに、私は非常に不愉快な、いまだにこの記憶が残つておるわけでありましても、金正男さん、この男は、法律上、不法入国者は六十日間の束縛を受けなければならないということでありながら、日本の政府は三日間で返してしまつた。このようなことももうまるつきり弱腰外交、非常に腹立たしい思いであります。

こういう思いから、特に、こうなつた以上、一日も早く特定船舶入港禁止法案の成立をしていかなければならない。また、経済制裁の観点からではなく、安全保障上の問題として入港禁止に踏み込むべきであると強く主張させていただきます。同じく海上に關する本題の法案に質問を移りたいと思ひます。

大臣にお尋ねいたしますが、国内貨物輸送に占める内航海運の割合を今後四二%から四四%へ引き上げることでありましても、モーダルシフトの観点から大いに推進すべきと考えております。

現在、モーダルシフトの取り組み状況はどのようになつておるか、お聞かせを願ひます。

○石原国務大臣 ただいま室井委員が御指摘されましたように、政府としては、二〇一〇年が大体四二%でございますので、二〇一〇年に内航海運の占める割合を四四%にさせていただきますと努力させていただきます。これは、CO₂換算ベースでいきますと、削減効果がおよそ三百七十万トンあると言われております。これは地球温暖化対策の重要な手段の一つであると認識しております。

ところで、そのモーダルシフトの目標達成に向けてアクションプランを、昨年でございますか、策定させていただきました。このプランに基づきまして、輸送サービスの向上や荷主さんなどの意識の向上に今取り組まさせていただきます。

具体的な例を二、三御説明させていただきますと思うんですが、内航海運への参入規制の緩和や、先ほども御議論のありましたスーパーエコシップの開発等々、内航海運の活性化、あるいはモーダルシフトの実証実験の推進、そして、モーダルシフトのうまくいっている優良事例の公表、さらには、港と道路のアクセスというものが重要でありますので、このアクセスの改善等々、ハードとソフトの両面からモーダルシフトというものに取組まさせていただきますところでございます。

詳細、もう少し数字が欲しければ、政府参考人の方から御答弁をさせていただきますと思ひます。

○室井委員 今回は海上輸送に限つてはありますが、もつと速いテンポでモーダルシフトが進行してもよいと思つておるわけでありましても。

これに關するデータや、聞くところによりますと、現状、モーダルシフトがなかなか進まないのと、ここでありますけれども、そのネック、その問題点はいかかなものなのか。そしてまた、場合によつてはその原因を法改正により早急に対応する必要があるのではないかと、このように思ひわけでありましても、お聞かせを願ひたいと思ひます。

〔委員長退席、望月委員長代理着席〕

○矢部政府参考人 お答えを申し上げます。

ただいまの、モーダルシフトがなかなか進まないというお尋ねでございますけれども、私ども、先ほど大臣が申しましたアクションプログラムを策定します際に、事業者等に対してピアリングを行ひまして、モーダルシフトの阻害要因の調査を行ったところでございます。

それによりましても、海運の關係では、港までの輸送や港におきます積みかえ、こういったことが必要になりますので、それに伴うコストやあるいは全体の輸送時間が増加するといったことがございまして、また、海運の利用について荷主さん余りよく使ひ方を知らないといった、荷主さんに

對する情報不足しているといったようなこととございまして。そのほか、荒天等によりまして船が運休をする、あるいは場合によつては荷傷みがあるといったようなことについての不安もあるといったことが指摘をされているところでございまして。

このため、現在いろいろな施策を実施しておりますけれども、現在実施中の施策の評価やあるいは見直しを図りまして、モーダルシフトの阻害要因の解消に向けてさらに努力してまいりたい、このように考えております。

○室井委員 くだいようでありますけれども、もう一点モーダルシフトに關してお尋ねをいたします。

海上のモーダルシフトの推進に伴ひ、陸上輸送業界とのあつれきといひますが、生じるのではないかと心配をするわけでありましても、その点いかがでしょうか。

○矢部政府参考人 ただいまの、陸上の輸送業界とのあつれきが生じるのではないかとお尋ねがございました。

国土交通省といたしましては、海運、鉄道、トラックなどのさまざまな輸送機関の役割分担につきましては、多様な輸送モード間の競争と相互の連携、それから、利用者の自由な選択を通じてこれが行われるということが基本であると考えております。

そういう基本に立つてそのための環境整備に努めているわけでございますが、そのような中で、モーダルシフトは、企業が、今申しましたような原則のもとで、輸送機関を自由に選択するということを前提に推進しているわけでございます。したがひまして、關係企業の意思に反してモーダルシフトが推進されているものではないという認識をしていただひたいと思ひます。

○室井委員 モーダルシフトに關しては、環境面から見ましてもかなりメリットがあると申しましても、複合的にメリットがある、私はこのように思つておるわけでありましても。今後大いにこの推進

に努めていただきたい、このような私の思いを申し上げて、次の質問に移ります。

次に、カボタージュ規制についてお伺いをしたいと思います。

APECやWTOの一部において海運自由化論議があるわけでありましても、一方、内航海運業者は、緩和に対してでありますけれども反対である、このようなことを聞いております。外国人の船員が乗船する外国籍船の問題でありますから、国内業者の経営上の問題だけではなく、安全保障にもかかわる大切な議論であると思っております。政府としてどのような御見解を持っておられるのか、ぜひお聞かせください。

○驚頭政府参考人 お答え申し上げます。

外国船舶による国内輸送、先生がおっしゃいましたカボタージュを基本的に禁止することは、国際慣行上確立していることでございます。

それで、先生がおっしゃられましたAPECの運輸ワーキンググループにおきましては、現在、海運自由化に向けた政策提言というものを採択しようとして検討しております。その中に最初はカボタージュの自由化の話も入っていたんですが、やはり反対が多くて、その対象から外れております。したがって、現在、その政策提言の案の中には入っておりません。

それから、WTOにおきましてカボタージュを海運自由化の対象とどうかという点の議論はございますが、今のところ、意見の一致というのにはございません。しかし、我が国を初めとするほとんどの国はカボタージュを海運自由化の対象から外すべきであるという主張をしておりますので、カボタージュを自由化する国というのは大変少数でございます。

カボタージュを外国船社に一方的かつ全面的に開放いたしますと、先生がおっしゃいましたとおり内航海運事業に大変大きな影響を与えるおそれがございますので、我が国の国民生活上必要な物資、旅客の安定的な海上輸送手段を確保するという観点から、引き続きカボタージュ規制というも

のは必要であるというふうに考えておりますし、政府のスタンスでございます。

○室井委員 今後とも、このような業者のため、また海運の安全保障のためにも、ぜひこの予定、また政策を推し進めていただきたい、このようなお願いを申し上げます。

次に、政府参考人の方に二、三御質問をしたいと思います。

船員職業安定法の改正について、まず、陸上労働分野におけるいわゆる一般派遣に当たる登録型派遣事業や有料の職業紹介事業の制度化については今回見送られるようであります。なぜそのようなになったのか、理由をぜひお聞かせいただきたい。お願いいたします。

○驚頭政府参考人 お答え申し上げます。

まず派遣事業の関係でございますが、登録型の派遣事業というのは、派遣する期間のみ派遣元が労働者を期間雇用するという形態でございます。陸上におきましては、例えば、パソコンの操作といったようにだれでもできるような職種によつては、自分の働きたいときだけ短期間だけ就労するといった労働者側のニーズというものがござい

陸上における登録型の派遣事業というのはこういうニーズに対応して設けられたものでございまして、船員につきましても船舶の種類ごとに一定程度以上の経験が求められるということで、陸上のようにはだれでもやりたいというような職場ではないために、必ずしも需要の変化に柔軟に対応できるような、派遣ができるというような状況になっておりません。それから、働く側の船員においても、何か時間があるときにちよつとアルバイト的に働いてみたいというような短期間だけ就労するというニーズはなくて、むしろ船員は常用雇用を求めているということでございます。

したがって、船員の場合には、派遣元において船員を常用雇用して、その常用雇用した中で船員に対し技能向上を行い、体系的に教育訓練を受けさせる機会を確保した上で、あつちのニーズ、

こつちのニーズに対応するというような形で行うのが最も適切であると考えて、今回は船員については登録型の派遣事業は入れなかったものでございます。

それから職業紹介についてでございますが、職業紹介につきましても、船員という職種は大変特殊でございます。甲板、機関といったような分野分けということで大変細かく仕事区分されているということから、一般の陸の職業紹介のように求人と求職をただマッチングしておけばいいというものではなくて、大変きめ細かな、船員の希望などを適切に聞いて対応していかなくてはならない専門的知識が必要であるとともに、中立公平な態度が求められるということでございます。

そういうことから、地方運輸局が中心となって船員職業紹介を引き続き実施していくことが船員の労働の保護を図るという観点でも適切ではないか、こういうふうな思っております。

ただ、内航における若年船員の確保というのが大変強く求められているということで、今回の改正におきまして、学校に無料職業紹介事業を開放するというこれは改正に入れておりますが、民間企業に有料での職業紹介事業を導入するという点につきましても、労使で一年以上検討してきておりますが、労使ともそのニーズはないということもございまして、今回の改正においてはその制度化は見送ることとしたものでございます。

○室井委員 続いて、船員派遣についてであります。

派遣元事業主との雇用関係終了後に派遣船員が派遣先に雇用されることを禁ずる旨の契約をしてはならないということでありまして、しかし、これは引き抜き等の争議の火種となかなかない、このように思うわけでありまして、いかがでありますか。

また、陸上における派遣事業では、以前、そういったぐい争議が頻繁に発生したようでありまして、今は、引き抜きの希望がある場合と申しま

すか、有料職業紹介という形態に切りかえ、解決をしているようであります。

このように、陸上労働者の派遣と同様に有料職業紹介という方法もとれるのではないのかというふうにお考えをお聞かせください。

○驚頭政府参考人 派遣期間が終了した後に派遣船員が派遣先に雇用されることを禁ずる旨の契約を派遣元事業主が派遣船員または派遣先との間で締結してはいけないということとは今回の法律の中に書かれておりますし、陸上についても同じでございます。これは、そういう縛りを入れるということとは派遣船員の職業選択の自由を侵すということになるのでこういう規定が入っているわけでございまして、陸上におきましても同様に禁止されております。

したがって、どういうことかという点、派遣期間終了後に派遣船員が派遣先に雇用されるということは、原則として自由でございます。この結果、派遣元から派遣先に、先生おっしゃられたような引き抜きということが行われることもあり得るわけでございまして、可能性としては御指摘のとおりでございます。

この場合に、それまで派遣元で習得された技術とか経験に係る対価を回収するという観点から、有料職業紹介者として派遣元が同時に行うという形態も考えられるところでございます。それは、先生がおっしゃるところ、陸の方ではそういうことになっているようでございますが、しかし、船員の職業紹介というのは、先ほどもちよつと御説明申し上げましたとおり、大変その職種が、職員、部員、甲板、機関といったように細かく区分されておりますので求人と求職のマッチングが極めて難しい分野でございまして、陸と同列にはちよつと論じられないだろうということで、その専門的知識など、中立公平な立場から地方運輸局がやっているわけでございます。

そういう意味で、有料でやるよりは、船員の分野におきましては船員職業紹介を地方運輸局が今

までどおり中心となつてやうていくことが適切であり、今回の改正においては有料職業紹介事業の制度化は見送るということにさせていただきます。たし、労使ともそういう御判断でございました。

○室井委員 時間もございませんので、はしょつて御質問をさせていただきます。

次に、船員派遣事業の許可基準はどのようなものかということと、さらに、非常に厳しいものであるというふうに仄聞をしているわけですが、このような状況で実際の運営に支障を来さないのかどうか、ぜひ伺いをしたい。よろしくお願いします。

○驚頭政府参考人 派遣事業の許可基準のお話でございますが、今までというか現在は、需給に応じて必要な船員を移動させる場合には、一々その船員を転籍させるということによって対応してまいりましたが、今回、派遣事業というのを制度化する一方で船員の労働保護を図る、それを両立させながら適正な移動を実現する、それが結果的に雇用の安定につながるということでこの制度改正を行わせていただいたわけでございます。

そういう観点から、船員派遣事業を行おうとする者は適切な雇用管理を実施する能力が必要でございまして、そうした能力のない事業者は、事業の実施を認めないことは、船員の労働保護の観点から大きな弊害が生ずるというおそれがございます。

したがって、船員派遣事業につきましては、これを許可制として、具体的に必要な事前チェックを行い、派遣船員の雇用管理を適正に行いつつ的確な事業の運営を行うことができると認められる者のみ事業の実施を認めることといたしました。そういう意味で厳しいという面があるのかもしれませんが。

これは逆に言うと、余りノーズロに認めることによって船員の労働環境なり労働保護を図れないということとの両立でそういうところに落ちついたということでございます。労使双方で協議をしてこういう形になったわけでございます。

実際、運営が円滑に進むように、これから関係者と協議しながら、先生の御指摘につきましてしっかりと対応していきたいというふうに考えております。

○室井委員 あと三点ほど質問の予定をしておりましたけれども、時間がございません。この一点で質問を終わらせていただきますが、今回認められる、先ほど驚頭海事局長もおっしゃいましたけれども、学校法人の職業紹介の取り組みとは別に、無料紹介ということであるならば、民間企業も含め、さらに門戸を広げて紹介を行えるようにしてもいいのではないのかというふうに私は思うわけでありまして、この点を一点御質問したいと思ひます。

また、そのことにより、就職難の、今現在大変なときでありますけれども、若者にとつても、海運業界に今こそ目を向けさせるといふか、このような工夫も取り入れることができるのではないのか、このように私は思っておりますが、この二点お答えをいただきたい。お願いいたします。

○驚頭政府参考人 まず第一点目の、民間が無料で紹介をするというのは、なかなか、民間はビジネスでやるということになりますので、無料であるとかどれぐらいの人が手を挙げてくれるかというようなこともございまして、とりあえずは、私どもがやっております運輸局の職業紹介を中心にやっていきたいというふうに考えております。

それで、若者にこの業界に目を向けさせるということでございますが、これは先生のおっしゃるのとおりでございます。従来より、船員労務官の監査とか安全衛生に関する啓蒙活動などを通じて労働環境の改善を促進し、魅力ある職場になるよう努めてまいりました。

また、内航船員を養成する海員学校とか乗船実習を行う航海訓練所におきまして、学生の即戦力化のために教育内容を実践的なものに見直し、見る・学ぶという教育から、さわる・できるといふ教育へ転換してきております。

今回の船員法改正におきましても、適正な労働

条件、労働環境を確保するために、時間外労働をさせることができる範囲がこれまであいまいだつたものを、労使協定を締結しなければならぬこととして範囲を明確にし、時間外労働について適切に手当が支払われるようにするとともに、一日十四時間、週七十二時間を超える労働を禁止することによって、過度の長時間労働の是正を図ることとしております。

それからまた、先ほども申しましたとおり、需給に応じて転籍を繰り返している船員にとつて教育訓練が十分に受けることができないというような状況にかんがみ、船員職業安定法を改正いたしまして常用雇用型の派遣事業を導入することによって、雇用の安定を図り、教育訓練等の実施が可能となるようにいたします。

さらに、学校において無料の船員職業紹介事業を実施することにより、内航海運に係る情報を学生に積極的に提供して、若年船員の内航への就職意欲を高めることとしております。

以上でございます。

○室井委員 ありがとうございます。

以上で質問を終わります。

○望月委員 長代理 和田隆志君。

○和田委員 民主党の和田隆志でございます。

既に同僚委員の方からいろいろ質問が出ておりますので、できるだけ重複を避けながら御質問したいと思ひます。

私の方でも、今、三本の法律改正案が出ておりますが、その中で、海運事業の活性化のために内航海運業法という法律の改正案が出されております。その辺を中心に質疑させていただければと思ひます。

石原大臣には後で総括的にいろいろ伺いたいと思ひますので、最初はぜひ事務方の方でいろいろ内容を御答弁いただければと思ひます。

まず、今回の法律の改正趣旨として幾つか挙がつておりますが、そんな中でも、まずこのような改正をするときに、オーソドックスな思考回路としましては、現状認識がいかなるものか、その

中にどういった問題点があるのか、そして、その問題点を解決するためにどういった法律改正を行うのか、こういった思考回路をとるのが一般的だと思いますけれども、その最初の大前提のところを伺ひたいと思ひます。

いろいろと資料をいただいております中に、「海上運送事業をめぐる近年の厳しい経営環境等に対応」するというのを書かれておられますが、この「厳しい」というのは、いろいろとイメージはわくんですが、もう少し掘り下げていろいろと教えていただいた中で具体策を検討すべきだと思ひます。これについて、海事局長、御答弁いただけますでしょうか。

○驚頭政府参考人 それでは、内航海運をめぐる近年の経営環境について、具体的なデータで、内航運送業、オペレーター、それからオーナー、貸し渡し業にとちよつと御説明をさせていただきます。

平成十四年度決算によりますと、内航運送業、オペレーターでございますが、一社平均、売上高で二十八億五千万円、対前年度比で一一・二％、経常利益が三千九百五十万円、対前年度比で一一・七・九％ということで、増収増益になっております。

それから、オーナー、内航船舶貸し渡し業の方でございますが、一社平均、売上高で三億二千万円、これは対前年度比九四％、経常利益は五百万円、対前年度比七四・二％ということで、こちらの方は減収減益となっております。

それからまた、負債比率というものをちよつと見てみますと、他業種の平均は一九六・七％というところでございますが、内航海運事業者は著しく高く、内航運送業が三六五％、内航船舶貸し渡し業が二二二・三％ということになっております。

以上申し上げましたとおり、内航海運事業者は、建造船舶といいますが、船をつくるわけですが、建造船舶が大変高く、償却期間が長い船舶を建造して事業を行うということのために負債比

率が他産業に比べて大変高く、ある意味では借金
体質を抱えた業界ということであります。

それから、内航船舶貸し渡し業者の経営状況は
特に厳しいものがありますが、これは、景気低迷
の影響から輸送量が減少しているということと、
あとは、荷主企業がいろいろな合理化の中で物流
経費も削減しているというようなことが背景にあ
ると思われま。

内航運送事業者、内航船舶貸し渡し業者とも、
昨年には運賃、用船料が向上しているというこ
とに沿っているのだらうと思ひます。経営状況は改善
に向かっているものと思われますけれども、運賃
水準というのは、まだ数年前の二、三割減という
状態でございます。

○和田委員 今御答弁いただいたところを私なり
に、事前にも伺ひしておりますので、理解した
ところを述べますと、海上運送業では大きく二大
類型がある、運送事業と船を貸し渡す業とある。
そんな中でも、運送業の方は、景気が底を打っ
てきたのでだんだんと業績回復が見られているけ
れども、船を持ちながら、それを貸して業を営む人
たちについては、初期投資も相当多額に上ってい
るがために借金体質に陥っている、それがために
まだ業績回復が大幅におくれている、こういうふ
うな状況だと認識します。

そうであれば、今回の法改正の一つの内容とし
まして、この二つの事業区分をなくして一括化し
てしまふ、そういうふうな内容が盛り込まれてお
ります。この趣旨との関係で、現状がどのように
変わっていくというふうに推測されるんでしょう
か。

○驚頭政府参考人 現在の内航海運業法におきま
しては、オーナーが荷主と直接運送契約を結ぶこ
とができないことになっております。そういう理
由から、荷主系列のオペレーターによる業界のあ
る意味での系列化というものが進んでおりまし
て、自由な事業展開が難しいという面もございま
すし、内航海運業界の閉鎖性の一因であるという

指摘もござひます。

現状、そういう問題点というのが、ある意味で
は大きくなってきているわけでございますので、
今後は、オペレーター、オーナーといった事業区
分にとらわれず、意欲のある事業者の規模拡大な
ど、経営の自由度を高めて、活力ある事業展開を
促進することによって内航海運業界の活性化を
図っていくということで今回の改正をさせていた
だくものでござひます。

具体的には、事業区分を廃止することによりま
して、意欲あるオーナーが直接荷主と運送契約を
結ぶことができることとなりまして、荷主側に
とっては選択肢がふえるということになります
し、オーナーにとつては、そういうチャンスを利用
して意欲的な事業の展開、拡大を図ることがで
きるということになると思ひます。

○和田委員 これも御答弁いただいたところを総
括しますと、今まで二つの区分に分かれていたが
ために、それぞれの自分の業の付加価値の部分
大いに発揮するだけの市場規模や、それから取引
相手を見渡すその幅がなかったのではないかと。そ
ういったところを広げるために、事業としては、
一連性のものでもあり、一括としてこれから業と
して定義していくというふうに感じられるよう
に思ひます。

そうであれば、今この区分を一括にするという
ところまである程度頭が進んで、その次に、今ま
で許可制にしていたものを登録制に変えていくと
いうことが今回の改正趣旨に盛り込まれておりま
す。これはさかのぼって調べてみますと、実は昭
和四十一年までは登録制で、その当時、過当競争
を防ぐという趣旨、いろいろありましたけれども、
も、そういうことを含めながら、今回の改正と
は逆に登録制から許可制に改められている。

今般、その許可制を大もとの登録制にまた戻さ
れるという改正が行われるわけなんです、先ほ
ど同僚委員の質問に出ていますとおり、これの
参入規制を緩和するということは、一つには、参
入を自由化する、それによって新規参入を促進し

て競争を促進するんだということになるのかなと
思つて今まで事務当局の方々とやりとりしました
が、今までの質疑を聞いておりますと、どちらか
というところ、実態上はもう既に参入すると想定され
る方々はすべて業として営んでおられて、昭和四
十一年当時に登録制のもとに登録しておられた方
が既存の業者としてあつた後に、許可制としてこ
の二十数年推移して、実はその中でも、現実、既
得権としては許可されておられたのを追認してい
るようにも思ひます。

それはそれとしまして、これから先、この改正
を行うことによって新規参入が、どの程度、どの
ような層で起こると見込まれているんでしょう
か。

○驚頭政府参考人 先ほど御答弁申し上げまし
たとおり、内航海運というのは普通のその辺のビ
ジネスと違つて、かなり高価な船舶を購入しない
と、それから、購入してもその先ちゃんと用船し
てくれる、使ってくれる荷主がいないと参入がで
きない、そういう自信がないと参入しない、こ
う思われま。

先ほど申し上げましたとおり、今自分の会社
に小規模な物流部門を持つていて、そういうこと
を、今回許可基準というか、登録になることに
よつて三隻が一隻持つていければいい、こういうこ
とになりますので、簡単に入れるということにな
るので、小さな自社の物流部門を独立して内航海
運業者にさせるとか、あるいはモーダルシフトで
トラックから荷物がある程度持つてくる可能性が
ある事業者がローリー船などをつくつて参入して
くるということが考えられると思ひます。

○和田委員 今のお話をお聞きしていますと、新
規参入を主眼に置いた改正というよりは、今既に
業として営んでおられる方々の分布を見渡して、
その方々がもっと広い範囲で創意工夫を凝らす中
で競争促進が行われて海運事業というのが活性化
するということに理解したくなるんですが、そう
いう理解でよろしいでしょうか。

○驚頭政府参考人 新規参入ももちろんございま

すけれども、今先生がおっしゃられたとおり、い
わゆるオーナーと言われている皆さんは大体一隻
持つて貸し渡しをしているわけですが、そういう
皆様が例えば船舶管理会社などをつくつて、実際
に荷主さんを見つけてきて共同してビジネスを開
拓していく、そういう可能性というのか、そういう
方向というのはこの法律改正によって大きく出
てくる分野だと思つております。

○和田委員 実は非常に重要な御答弁をいた
たと思つています。

どの分野にあることなんです、参入規制を
緩和していく中で、既存の業者がどの程度きち
と立ち行けるのかという観点も必要です、そ
うかといつて、その既存の業者がまさにその地に安
住してはいけないということ、それから先、新
しい刺激剤も必要だ。どちらの観点も必要だと思
ひますが、この内航海運業につきましましては、私
も瀬戸内でも育つた人間として見ています、実際
相当多数の業者さんが業として営んでおられる。
これ以上過当競争をしてもらつたのでは共倒れに
なる可能性が非常に高いのではないかと。こ
に思ひだけに、今回の改正によって直ちに業とし
て新規参入が次々に起こること、これが本当にこ
の業界にとつて今必要なのかどうかということが
とつてはちよつと疑問を持つておりました。

そういう意味で、今回の法改正によって、直
ちにそちらの方ではなくて、既存の業界の中で、
もつと創意工夫を凝らしたサービスの提供なりコ
スト低減なりが図られるものというふうに認識で
きるような気がします、次に進ませていただ
きたいと思ひます。

それから、今、内航海運事業として健全化して
いくためには、最初のお話によりまして、まず、
実入りとなる運賃や用船料について今の段階では
かなり低く抑えられている現状があるというふう
な御説明が何回も出てまいりました。
そんな中で、実際にこの業界がピラミッド化し
ているというふうな表現がたくさん使われており
ます。これを私なりに今までお聞きしたところで

理解するのは、荷主として幾つかの大きな業者が日本全国にいらつしゃって、それに一つ系列化された運送事業者があつて、その運送事業者が、全国数多くあります船を持たれている方々から貸し渡しを受けていらつしゃる。その中で、最初の交渉として、荷主と運送事業者との間で交渉の力関係は荷主の方が相当力が強く運送事業者が相対的に力が弱い。そこを、今回運送事業者と貸し渡し業者とが全部一体の業として取り組まれるようになりまして、もう少し大きな力を持てる。そういうふうになれば、今まで、交渉上、有利不利が働いておつた力関係がもう少し改善の方向に向かうのではないかと。そのように解釈しますが、それでよろしいでしょうか。

○釧路府参考人 先生おっしゃるとおりでございます。今、オーナーの皆さんは、荷主と直接契約ができないということで系列下で船を貸し渡して仕事をしているわけですが、意欲のある事業者さんが幾つか集まって船舶管理会社のようなものをつくって荷主さんを見つけてきて、それまでの他の系列の人と張り合うというのですか、そういうようなことによつてビジネスチャンスを広げていくことは大いにありますし、まさにそういうことを私はこの法律改正で期待しているところでございます。

○和田委員 それでは、運賃と用船料をもう少しきちんとした形態に整えていくために、今までのお話は、事業を営まれている方々との関係で適正化すべき方向を目指しておられたような内容でした。これからは登録制になつてまいりますので、どちらかというところ、全体が事後チェック型になつていく行政の中でどのような対処策を講じるかというところになるんだと思いますが、もう既に、この業界も含みながら、全体の日本の事業規制として、いわゆる下請企業に対する非常に困難な条件が多々あつた中で、親企業と下請企業の間をもう少し改善しようとする取り組みも行われております。

そんな中で、昨年の通常国会でしたけれども、

私も政府の中におりまして少しだけ携わらせていただいたんですが、下請代金支払遅延防止法、この改正案が提案されて、可決、成立いたしました。

そんな中で、この衆議院においても附帯決議がつけられておりますが、この内容について、きょう公正取引委員会にもいらつしゃつていただいておりますが、ちょっと簡単に述べたいのでよろしいでしょうか。

○山本政府参考人 お答えいたします。

昨年の衆議院におきまして、下請代金支払遅延等防止法の改正がなされたわけでございますけれども、その際に、「荷主の優越的地位の濫用行為の防止を図る観点から、独占禁止法に基づく特定の不正な取引方法の指定など所要の措置を講ずること」という附帯決議がなされたわけでございます。

この決議を踏まえまして、公正取引委員会では、荷主と元請事業者、これは下請代金防止法の対象ではないということもございまして、ことしの三月に、「特定荷主が物品の運送又は保管を委託する場合の特定の不正な取引方法」という形のいわばルールを策定いたしました。ことしの四月から施行しているところでございます。下請法によりまして対象になります元請運送事業者と下請事業者、対象にならないものはこの特殊指定のルールによつて、下請取引ないしは荷主との取引の公正化に努めているところでございます。

○和田委員 昨年来そういうふうに取り組みを続けておられることには評価をさせていただきます。と思ひます。実際にことしの四月から施行されておりますので、これから、実際困られた方々が、これはちょっとと不正なんじゃないかということ、公正取引委員会の門戸をたたかせる場合が生じるんだと思ひます。

今、内航海運事業についての周辺の方々の御意見を少し聞いてまいりました。実際にこういったものをつくつていただいたことには非常に評価の声を高うございます。しかし、今までの行政、私

もお願いしたけれども、やはり自分が困っていることをどこの役所に言つていったらいいのか、また、それを教えてもらつたためにどこに行つたらいいのかといったところから、普通の方々にとつて、一般の方々にとっては相当敷居が高いのも事実かと思ひます。事実、これを決めていかれる中でも、この業界の方から、公正取引委員会のみではなくて、いろいろな窓口を設けてほしいというような陳情もあつたかと思ひます。

ただ、当然ながら、法制度上、公正取引委員会やるべきことはやるべきこととして守つていただくということになつたんですけれども、実際にこれから先の運用としましては、この業界においても、親企業と下請企業、すなわち荷主企業と運送事業者、そんな関係の中で、ここまでやられたらたまらぬなというふうなことがありましたら、ぜひ公正取引委員会の門戸を気軽にたたいていただけるような、そのような広報と雰囲気づくりに努めていただきたいと思つております。

次に進みます。

これまでは、内航海運事業の健全化を目指して、実際に実入りの部分をやつてふやしていかつたということを中心にお伺ひしてまいりました。先ほど来同僚委員の質問にもたくさん出てきますけれども、もう一つは、最初に御説明いたしました、この業界をめぐる問題点としての借金体質をどのように改善していくか、そういうテーマの中での話に移らせていただきたいと思います。

先ほど来たびたび事業の名前としては出てまいりますが、暫定措置事業というものがございまして、これについて、どの程度今実際に内航海運事業者が借金を抱えることになつていのかということを中心にはアライングを行つてまいりました。

今までの質疑の中では、その集合体である内航総連の方が交付金を交付する、そして船をつくる人から納付金を徴収する。そういった仕組みの中で、実際に船を解撤する、要するに壊してしまふ、鉄くずにするということについて交付金をも

らうことになつていなければならない、なかなか交付金がない現状がこの数年間で高まつてきてしまつた。一方で、船をつくるときには、実際に納付金もプラスアルファのコストとして考えなければいけない。

そんな中で、内航海運事業者というのは普通でも相当厳しい状況に置かれておる。つまり、事業の特性として初期投資は相当たくさんかかつていくのにもかかわらず、実際の運賃の回収は細々と、しかも、先ほどお述べになつていただきましたとおり、今までの慣習からすれば適正運賃はきつちり取れていないといった環境の中で資金繰りをつけてきたわけなんです。

そういった意味で、この暫定措置事業というものを最初に考えるときにどの程度見渡せたかにもよるんですけれども、近年、未交付の状態が続いておつて、これから先、これがどの程度解消されることになるのか、そんなことを中心にちよつと御説明いただけますでしょうか。

〔望月委員長代理退席、委員長着席〕

○釧路府参考人 暫定措置事業につきまして、先ほどちよつと御説明させていただきましたとおり、今までの交付金の交付決定額が千二百億円ございまして、利子等の利払いが三百億円、合わせて千五百億円支出している、こういう状態でございます。ところが、納付金の方は、建造が少なかったというところもあつて三百億円しかなくて、民間金融機関からも九百億円しか借りられなかったというふうなこともございまして、収入が千二百億円。その差額の三百億円という部分がある意味では未払いの交付金という状態になっております。

それで、暫定措置事業というのは平成十年に始めた事業でございまして、これを途中でやめちゃうんです、結局、その前、退出するときには交付金をもらった人ともえなくなる人との不公平、あるいは、建造するときに、前は納付金を払つた人と今度は払わなくていいという人との不公平、そういうことをいろいろ勘案しながら、徐々にソフ

トランディングしていこうということでできた暫定措置事業でございまして、これを今の時点でやめちゃうということは絶対できないと思っております。

ただ、これに対して、今までずっと退出が多くて、船腹量が二割ほど減ってきておりまして、そういう意味では、景気がよくなってきたということも相まって、船舶の建造が去年の後半ぐらいいからどんどん出てきております。そういう建造納付金が入ってくればこの事業というのはいくく回っていくわけでございまして、その間のつなぎとして私どもが十六年度で百六十億円新規に政府保証をさせていただいたというように、私どもも協力しながら、基本的には納付金をふやして何とかこの事業を回していくことになるかと考えております。

○和田委員 暫定事業として立ち行くことになるかならないかという観点からすれば、先ほどお述べになりましたとおり、これから建造が進んでいけば何とかとんとんにおさまっていくのかなというところは、希望的な観測としてはあるんだと思います。

ただ、いろいろな施策とのバランスで考えてみた場合に、本当に国土交通省さんが、この内航海運事業の中で、古いものを早く更新して新しいものにかえていくことも必要でしょうし、そんな中で内航海運事業者の経営の健全性を担保するといったことも必要でしょう。本日から前から続けてきているこの事業でございまして、これで十分なのかどうかというところは、またこれから先、ぜひ御検討いただきたいと思います。

というのは、少し前にも述べましたけれども、私の行政経験の中でも、やはり構造不況の業種に入るといいます。それらに共通していますのが、本日に投資額が莫大で、しかも初期に必要なものにもかかわらず、それから先の事業収入がかなり長期化してしまう、もしくはペイできるかどうかの、例えばその期間の金利リスクを全部かぶるだとか、そういったところを全部業種としてひつか

ぶった上で今まで続けてきておられるんだと思います。

そうだとすれば、これから政府の施策のあり方として、そういったところのリスクをカバーしてあげるような施策も打っていった方がいいのではないかと考えています。

いろいろ申し述べてきましたけれども、今、一つの構造不況業種としての内航海運事業を取り上げさせていただきながらの検討にはなりませんけれども、こういった事業について、一つは、収入源を確保するために競争環境を整えてあげること、もしくは、今度は資金繰りを助けてあげるために、例えば、短期的には立ち行かないんだけれども長期的に必ず回収できるという見込みをどこかで確保しながら公的資金をつぎ込んであげることで、こういったことをもつと幅広く検討してもいいのではないかなというふうにこの法案の検討において感じた次第でございまして。

こういった点、いろいろお聞きいただきましたが、石原国土交通大臣にお伺いしたいと思っております。この内航海運事業の現状、将来見込み、そして今回打たれる施策によつて生じるであろう効果を、そしてまた、さらに今申し上げたようなところをプラスアルファの施策として考えていただけないだろうかということに対する御所見をいただければと思います。

○石原国務大臣 内航海運の運営というものが厳しい、また、施策を打ち出していてもなかなか交付金の全額が払えないといったような納付金との相関関係の問題等々があるということ、和田委員の御質疑の中で明白になってきたんだと思います。

その一方で、国内貨物の四割、そして基礎物資であります。例えば鉄鋼、石油、セメントといったようなものの物資の輸送の八割は、実はこの内航海運で担っている。こういったもののポリウムは、モーダルシフトの件からいっても減ることはない。

そうしますと、では施策として何があるのかと

いうと、委員が今の御質疑に入る前の前段でお話をされていた、いわゆる内航海運業者が適切な資金をいかに受け取ることができるとか。すなわち、委員は支払い遅延のお話をされましたけれども、支払い遅延のほかに、支給額の減額とかあるいは一方的な代金の設定といったものが、荷主の側の優越的地位の乱用によつて起こっている、たし方ないと言われる現状がある。

こういうものをやはり公正取引委員会という公正な取引を管轄するセクションが、また、地方でいきますと、いきなり公取に物を言いに行きづらいということがあられると思うんですね、業者の側も。そうしますと、出先は運輸局になりますから、運輸局から公取に、何というんでしょうか、不正な取引行為の情報が入ったらしっかりと上げてそういうものをただしていく。さらには、今後段々お話しになられた暫定措置事業でございまして、こういうものについても引き続き円滑かつ着実な実施に努める。

そこから先は、構造不況業種であるから、個人補償、ある意味では広い意味での個人補償まで踏み入れることができるのかできないのかという議論がやはり残るんだと思うんですね。これはこの業種に限らず、農業にもきつとありますし、もう少し広いと、地震で壊れた建物の補償を政府ができるのかどうかといったような、個人補償の話は非常に重要な問題ですけれども、非常にすそ野が広い。

ここについて踏み込むのであるならば、委員は大蔵行政に携わってきた方でありまして、私の側からお願ひするのでも変わりますけれども、その一線をどうやって越えるのか。きつと、あるときは越えざるを得ないときが来ると思うんですね、農業一つとってみても。そういうことを国会の議論の中で、国会で決められたことは国家の意思でありますので、そういうものをこういうような場を使って審議の内容を深めていく。

まだ問題の提起が行われているにすぎない、そ

してまた、行政の側としては、今できるツールをもつて最高の改正案を出させていたいただいておりますけれども、委員が御指摘されたような問題はあってもまた認識しておりますので、そういうものに対する回答は、国権の最高機関である立法府の責任として打ち出していく必要性が私もあるのではないかと感じております。

○和田委員 ありがとうございます。

個人補償が可能な分野は非常に限られていると私も思いますので、一言で言いますと、民間にできることは民間にと橋渡しをさせていただく今の政治、行政の中で、民ができるような環境を早く整えてあげること、議論を通じて早くそれを実現できるように頑張ってもらいたいと思います。

○赤羽委員長 ありがとうございます。

○高木(陽)委員 公明党の高木陽介でございます。

内閣提出で本委員会に付託をされました十八本の法律案もいよいよこの法律をもちまして終わるということで、大臣初め委員各位の皆様方、本当に御苦労さまでございます。私も毎回質問をさせていただきまして、本日も、午前中に引き続きダブルヘッダーということで質問させていただきます。

まず船員法の一部を改正する法律案ということで、内航海運の現状についていろいろと見てみますと、まず、国内貨物輸送の四割を内航海運が担っておりまして、とりわけ、鉄鋼、セメントを初めとする産業基礎物資、これらの輸送の八割を支える基幹的輸送モードになっている、そのような状況であります。四方を海に囲まれました我が国におきまして、経済活動または国民生活におきまして、内航海運というものは必要不可欠な役割を果たしていると思っております。

また、内航海運は、営業用のトラックと比較をいたしましたも二酸化炭素の排出量が五分の一であるということで、環境保全の面ですぐれた輸送特性を持っている。さらに、京都議定書を受けて

の環境への負荷が小さい内航海運の重要性、今後さらに増していくであろう、このように考えております。

しかしながら、この内航海運の業界というのは、バブル経済が崩壊以降は、長引く景気の低迷または経済のグローバル化の進展に伴う企業の国際競争の激化、こういったことによりまして、荷主産業界からの物流コスト低減の要請、こういったなかなか厳しい状況を受けて、経営環境、これを見ますと、本当に大変な状況にあると思います。

このような中であって、荷主企業を頂点として、オペレーターやオーナーから成るピラミッド型の市場構造や、参入障壁が高い閉鎖的な市場環境、これは内航海運の活性化を阻害してきた面があると思われまふ。そのような古い体質を改めて内航海運の活性化を図ることは、これから内航海運が、日本経済の発展、また輸送面から支えていく上で大変重要であり、今回の規制緩和を実現する改正の主眼もここにあると考えられます。

そこで、まず質問をさせていただきたいのは、今回の内航海運法の改正により内航海運に係る規制の緩和が進むことで、内航海運の活性化、これはどのように効果があるか、そのことをまず最初にお伺いしたいと思います。

○驚頭政府参考人 先生御指摘のとおり、内航海運業というのは我が国物流の基幹的な輸送モードでありまして、環境にも優しいという意味で、その重要性はますます高まっておりますのでござい

ます。

今、内航海運業界におきましては、荷主と直接運送契約を結ぶことができない船舶貸し渡し業者、オーナーの中には、荷主と直接運送契約の締結も視野に入れて事業の共同化を行うなどの意欲的な動きが出てきているところでございます。

は、事業区分や許可制に基づく参入基準などが定められているため、意欲ある事業者の創意工夫による事業展開が制約されているというのが現状でございます。今、運送業者と船舶貸し渡し業者の事業区分の廃止とか、あるいは新規参入の許可制から登録制への緩和などを行って、意欲ある事業者の事業展開の多様化、円滑化及び新規参入を促して、競争の促進による内航海運の活性化を図ることができると考えております。

○高木(陽)委員 今の答弁にございましたように、参入規制の緩和等で活性化が図られるということでありまして、これはしっかりとやっていただきたいと思ひます。

その上で、内航海運の現状として、バブル経済の崩壊以降、長引く不況の中で、主要貨物である鉄鋼、石油、セメント、これらの動きが悪い上に、船腹量も過剰状態が続いていたことから、長期にわたって運賃、用船料が低下してきたという事実があると思ひます。

昨年の後半あたりからは、景気の持ち直しとともに、運賃、用船料も底を打って、上向き始めています。完全には回復し切っていない、こういった時期に規制緩和を行って、新規事業者の参入、これを促す場合に、せっかく上向き出した運賃、用船料がまた低下して、競争が激化して、内航海運業が混乱する、こういった懸念はないのかということ、これはどうでしょうか。

○驚頭政府参考人 先ほども申し上げましたとおり、今般の事業区分の廃止とか参入規制の緩和によりまして、意欲ある事業者の事業展開の多様化、円滑化、新規参入が促されるということ、競争が促進し、内航海運の活性化が図られるということ、これを原則として考えているわけでございますが、この結果、内航海運の競争力が向上して、ある意味ではトラックから荷物を持つてくる等、内航海運市場、マーケットが拡大されることとなりますので、今回の規制緩和により、今までのパイをみんなで、新規参入者も分け合うということではなくて、パイが大きくなったところをみんなで分けるという意味で、混乱するということにはならない、こう思っております。

また、景気の回復や船腹量の減少に伴いまして、先ほど先生もおっしゃいましたが、継続的に低下していた運賃、用船料も昨年後半には下げてまわってまいりまして、現在、徐々に上向きつつございます。

それから、内航総連におきましては、過剰船腹の解消等を図るため暫定措置事業というのを実施しております。ここ数年、船腹量も約二割減少いたしました。過剰状態も解消されつつあります。

○高木(陽)委員 利用者の方から見ますと、運賃が安くなる、物流コストが安くなるということはいいいことであって、ただし、先ほどから申し上げておりますように、事業者の側から見ますと、これによって体力がどんどん落ちていく。今海事局長のお話がありましたように、従来のパイを新規参入で分け合うのではなくて、パイ自体がふえていく、こういった視点の中でさらに活性化されるであらうと。それは大いに期待したいところでござい

ます。緩和がなされる中にありまして、こういった部分というのはしっかりと見守りながらもバックアップしていく、こういう視点も必要ではないかと思ひます。

もう一つ、内航海運の活性化のためには、事業規制の緩和、これだけではなくて、船員に関する社会的規制も見直すべき、このようにも考えておりますけれども、今法改正における社会的規制についての取り組み、これについてお伺いをしたいと思います。

○驚頭政府参考人 先生おっしゃられましたとおり、内航海運活性化のためには、技術革新の進展とか経済社会情勢の変化に対応した安全運航の確保とか船員の労働保護を前提とした社会的規制の見直しを行うことも必要でございます。

今回の法改正におきましては、船員の労働時間規制の弾力化などのための船員法の改正と、船員派遣事業の制度を制度化するための船員職業安定法の改正を盛り込んでおります。

○高木(陽)委員 続きまして、内航海運の活性化というのは、モーダルシフトの促進、また、我が国の産業競争力の向上、これに大いに寄与することだと思ひます。その上で、そのための取り組みを進めるということは非常に重要でござい

における船舶職員の配乗基準の軽減等、船員の乗組み体制の見直しといったようなことに取り組んでいるところでございます。

○高木(陽)委員 今、スーパーエコシップの話等もございました。努力されていると思うんです。

ただ、私もこの国土交通委員会に所属し、また、海運関係のいろいろな勉強をさせていただく中で感じるのは、先ほどから申し上げてますように、重要な運送手段である海運なんですけれども、多くの人たちがなかなか理解していない。もう少し言いますと、トラックですとか鉄道ですとかは、一般の国民の方々というのは身近にあるわけですね。ただし、船というのは、港のある町、都市に住んでいる方々には見る機会が多いですけれども、そうじゃない方はなかなか実感しない。

しかしながら、これは先ほどから何度か申し上げていきますように、重要な輸送手段である。こういった中で例えば技術の問題等々も含めて、多くの方々、多くの国民にも理解をもっと深めていただくながら、そしてまた、そういうような手段がたくさんあるんですよといったこともしっかりと伝えていかなければいけないのかな、このようにも思います。

さらに質問を続けさせていただきますが、今回の改正というのは、内航海運事業の参入規制の緩和のみならず、労働時間の規制などの社会的規制の見直しを通じて海運の活性化を図ろうとする。しかしながら、海運を支える船員の労働実態、これを見ますと、長時間労働というのが常態化しているのと伺っております。

このような状況において規制を緩和すると、さらに船員の労働環境が悪化するのではないかと危惧もあると思うんですけれども、今回の船員関係の法改正において、船員の長時間労働を是正するためどのような措置を盛り込んでいるか、これを伺いたいと思います。

○船頭政府参考人 ちよっとデータで申し上げますと、平成十四年に行いました実態調査によりまして、労働時間が一日八時間以内におさまっております。

る船員というのは全体の三二％にすぎず、残りの六八％の船員が八時間を超える労働をしております。また、そのうち三六％の船員が十時間を超える労働を行っており、一日十四時間を超える長時間労働を行っていた船員も四％存在しております。

こういう船員の過度な長時間労働というのは是正すべきであると考えておまして、今回の改正にはそのための措置を盛り込んでおります。

具体的には、時間外労働を行わせるためには、原則として労使間で協定を締結しなければならないこととするともに、一日十四時間、最大でも週七十二時間という総労働時間の上限を設定することとしており、これらの規定によりまして、過度の長時間労働は是正されていくと考えております。

○高木(陽)委員 今回の法改正で労働時間の規制が見直されて船員の長時間労働が是正されていく、こういうことであると思えますけれども、法律を改正しても、実際にその法律が守られなければ船員の労働環境の改善は図れないということですね。

これはどの会社でもそうなんですけれども、どうしても、法律で決められていながら、その労働時間というものが結構守られていないという実態が多々あると思えます。実は、かく言う私も議員になる前は新聞記者をやっておまして、大臣も記者をやっておられたと思えますが、マスコミの方々の労働時間というのは、八時間なんか守られていないわけですね。長時間は打ち切る。これは霞が関の官僚の方も大半がそうではないかなと思うんです。

ところが、実態と違う形というのが多々ある中で、そういった中で、今回、法改正による実効性をどのように担保していくのか、これを伺いたいと思います。

○船頭政府参考人 今回の改正におきまして、船員法に基づく監査業務を行っております船員労務官の権限を強化いたします。それで、航海の安全

の確保のため緊急の必要があるときは、即時に船舶の航行停止命令などを船員労務官が行うことができるということとしております。例えば、必要な定員が乗り組んでいない船舶を船員労務官が現認したときには、明らかに、長時間労働を行うなど安全上問題があるため、この権限の発動の対象となります。

船員労務官は、現在、全国六十二カ所の事務所、に百三十四名が配置されておりますが、監査業務の効率化を図るため、全国の船員労務官が行った監査情報を一元的に管理する船員労務監査情報照会システムを充実するとともに、監査時の指摘事項の多い船舶や前回の監査から長期間間隔が空いている船舶に対する重点的な監査等を行うこととしております。

こういうような形で、事後チェック体制により担保をしていきたいと思っております。

○高木(陽)委員 最後の質問に移らせていただきますが、四方を海に囲まれております我が国におきまして、内航海運、また海運全体、この活性化は不可欠であると先ほどから申し上げてまいりました。その意味で、海運を支える船員の確保、これはすごく重要であると考えてるんですけれども、その対策についてどのように考えているか、最後に大臣の方にお伺いをしたいと思います。

○石原国務大臣 ただいま高木委員が労働時間に触れまして、労働時間が非常に長くて、それが海員の確保あるいは若年者の魅力ある職場になっているのかという疑義を呈されたと思うんですけれども、やはりこれから、若い方々にとって魅力ある職場になっていないこの内航海運の職場をどう変えていくのか、それがひいては、委員御指摘の、優秀なる船員の皆さんの確保ということにつながるのではないかと考えております。

どんなことかと申しますと、具体的には、海員学校の学生に対する乗船体験や実践的な船員教育の実施に加えて、今度の法改正によって、労働環境の改善、雇用の安定を図り、魅力ある職場にしていく、こういうことに努めない限り、今船

員の方の六割が四十五歳以上だということでございまして、どうも運輸関係はこういう傾向が強いような気がいたしますので、こういうものは正に努めてまいりたいと考えております。

○高木(陽)委員 きょうは海運関係の法案の質疑というところでございましたけれども、国土交通省、旧運輸省で、陸海空、そういった輸送事業について全般を取り扱っている役所でございます。そういった意味から考えますと、日本の人、物の流れについて責任を負っている。しかも、建設省と一緒にありまして、そのインフラの部分、これの方もしっかりと担うようになったということ、今後さらに、この物流を含めた輸送関係の問題についてトータルに考える。どうしても今までは、海は海、陸は陸、空は空、こういうような形で別個にとらえがちであった部分でございますけれども、こういった問題を含めまして、日本の経済の活性化に大きく役立つ物流の問題でございまして、しっかりと取り組んでいただきたいというのを申し上げまして、十八本目、最後の閣法

の質問を終わらせていただきます。ありがとうございます。

○赤羽委員長 穀田恵二君。

○穀田委員 今までもずっと議論されてきましたように、内航海運業というのはとても大切な業界です。今後一層その役割が重要になってくるということはあるありました。そこで私は、もう少し内容の中身の問題について突っ込んでみたいと思うんです。

この内航海運業で実際の船舶運航に当たる事業者であるオーナーの構成を見ると、圧倒的に、九七％中小零細業者が占めていまして、零細企業性の極めて強い業界です。

これまで、経営基盤の弱い零細事業者の乱立による船腹過剰で過当競争に陥りやすい業界構造だったため、先ほど来あったように、船腹調整事業や許可制などの規制で業界秩序の維持を図ってきたわけです。この事業は九八年に廃止され、暫定事業に切りかえられている。今回の法改正で

は、参入基準を許可制から登録制に改めるなど、さらに規制を緩和しようというものです。

そこで、今回の規制緩和で、役割が一層重要となるこの業界の秩序がどのように守られるのか、まず聞いておきたいと思ひます。

○船頭政府参考人 今回の改正は、先ほど先生もおっしゃいましたとおり、参入規制を許可制から登録制に緩和いたしました。船舶を三隻以上所有してなければ参入が認められなかったのを、一隻以上所有していれば参入を認めることとする、あるいは、オペレーターとオーナーの事業区分を廃止して、オーナーも直接荷主と運送契約を結ぶことができるようにすること等を内容とするものでございます。

その結果、規制緩和によりまして、新規参入の促進や、意欲ある事業者の事業展開の多様化、円滑化が図られることとなります。この結果、内航海運の活性化が図られ競争力が向上することとなり、内航海運市場の拡大に資することとなると考えておりますし、内航海運業界の閉鎖性が緩和され、内航海運業界の健全な競争秩序が形成されていくものと考えております。

○穀田委員 一般的に言つて、市場を活性化することは否定しない。しかし、おっしゃる様にこれで全部うまくいくんだみたいな話は、私はちょっとそうならないと、はっきり言つておきたいと思ひます。

特に九〇年代半ばから相次ぐ規制緩和が行われ、実際に何が起つたかという、中小企業者の倒産、廃業、そして、この間でいいますと労働者のリストラ、失業。国民の生活自体はずつと悪くなつていくというのが今の現実です。

それで、先ほど大臣が、個人支援という問題でありましたし、そういう一連の初期投資がたかさんかかる、その割には中間ですつと長期にわたつて金が入つてくる事態はなかなかよくならない、個人補償という問題も、大臣でさえも、その枠組みのところに踏み込んでいく状態が来るかもしれないというのを言つていましたけれども、そう

いうふうにして、危険な一面がある意味では認識されておられる。私は、多くのオーナーたちが用船料が引き下げられて、このままでは経営が成り立たない事態に直面している、こう発言していることも聞いています。

ここで確認しておきたい。

先ほど、去年ぐらいから用船料が上がつてい、こう言いますけれども、九〇年代半ばから運送料、用船料はどのように推移しているか、お聞きします。

○船頭政府参考人 日銀が調査しております企業向けサービス価格推移というのによりまして、景気の低迷だと船腹過剰という状況から、平成七年との比較のデータでございますが、平成七年を一〇としたときの内航海運の運賃水準は、平成十六年一月時点で、貨物船で八四・八、タンカーで七三・七と、この数年で一五%から二五%低下しております。

また、用船料につきましては、これは業界紙の調べでございますが、平成十四年度用船料の水準は、平成九年度と比較して、貨物船で三%、タンカーで一七%低下しております。

○穀田委員 今あつたように、九五年ぐらいに比較してタンカーで二七%ぐらい落ちています。さらに用船料でいいますと、九五年と比較をして八三%、貨物船は九七%。こう来ましたけれども、信金中央金庫の月報によれば、貨物船定期用船料の水準が九一年のピーク時から比べると三〇%程度減少しているという報告もあるんですね。だから、相当落ち込んでいくということがあるんですね。

昨年四月、内航海の船主団体で構成される内航海船主連絡協議会が、元請のオペレーターに対して用船料の適正化を要望しています。それによれば、用船料が十年間で四〇%下落し、船の運営が採算割れに追い込まれたということを言っているんですね。そのときに、船主協議会は、もし用船料適正化の要望が受け入れられなければ停船も辞さない覚悟で要求した、ここまで言っています。

だから、こういう経営実態に直面しているというところを、長い経過で見ますと、単に、先ほどあつたようにツールの問題について何か変えなくちゃならぬというだけじゃなくて、今まで起こつてきた事態について、これ自身を改善するということが必要だというのがわかりただけだと思ひます。

そこで、先ほど新しい問題について、少し展望を含めて大臣は、展望といひますか将来の問題について少し言つてはりましたか、私は、その前にやるべきことがあるんじゃないか。例えば今の実態を、先ほど私が言いましたように、単に数字上の七とか三とか減つていくというだけじゃなくて、ひどい実態があるということ、別な月報と、さらには船主自体の話を交えてお話ししました。

現行法には、標準運賃、標準貸し渡し料制度、用船料ですね、その制度があり、国土交通大臣が設定できることになってい、標準運賃や標準貸し渡し料は今も設定されてい、これまで設定されたことはありますか。

○船頭政府参考人 内航海運業法の制定直後、当時の内航海運業界の危機的な状況を背景として標準運賃の設定が強く要請されたことから、運輸審議会への諮問、答申を経て、昭和四十一年、標準運賃を告示しました。その後、諸経費の高騰を踏まえ昭和四十六年に数字が変更されておりました、昭和五十年に廃止をされておりました。以降、現在まで設定はされておりません。

標準貸し渡し料については、先生おっしゃられたとおり、これまで設定された実績はございませ

○穀田委員 今お話があつたように、結局、七五年まで設定されていたが、それ以後はない。そして、用船料は過去一回も設定されてい、つまり、わざわざ法律に設定できると書きながら、運賃は一回、今はない。用船料は一回も設定されてい、今はない。何のための法律かと言ひたいと思ひます。私は、こういう点から、行政としての怠慢ではないかと思ひます。

業界や関係者がござつて運賃や用船料の適正化を求め、要望が上がつてい、しかも国会でも附帯決議を上げて指摘されてきたにもかかわらず、この規定すら廃止するというのはおかしい。なぜ廃止するのか。一体どうやって運賃、用船料の適正化を図るつもりなのか、お聞きしたいと思ひます。

○船頭政府参考人 お答えいたします。

運賃、用船料の適正化につきましては、マーケットの中において、荷主とオペレーター、あるいはオペレーターとオーナーが互いに公平な立場で自由な商取引を行う、そういう中で運賃、用船料が決まってくるものであるというふうに認識をしております。

国土交通省といたしましては、不公正な取引が行われないように、もし不公正な取引が行われているような実態があれば公正取引委員会にその情報提供をする等、いわゆる公正にビジネスが行われているというところについての担保をしてい、と思ひます。

○穀田委員 そういうことを一方で言つておいて、将来のツールなんて話をしてい、合わなんですよ。そんなの、自由な競争だ。それはそうなんです。

だけれども、では、皆さん、オーナーの経営の実態は何かということで、これまた信金中央金庫の月報に実は出てい、船船の経費とい、というのはどうい、占められてい、占められてい、船員費、修繕費、船主店費、減価償却費、これが大体中心ですけれども、七割がそれで占められてい、

そのときに用船料が三〇%も引き下げられれば、どこへ行かと思ひますか。荷主の側はそんな形でがんとやつてい、これは太刀打ちできないんですよ。そうしたらどこに圧迫するかと、当然船員費のコストを削減するしかなくなる。そうすると、これが派遣船員によるコス

ト削減につながり、実際には、先ほどみんなが言っているように、結局労働強化になってしまふ。こういう経過を知りながら平気でそういうことを言っているという事自体が、本当に今の現状について打開しようと思っていないなということとを私は言いたいし、この法律にわざわざ「公共の福祉を増進する」などと書いたこと自体が、およそそうならないということを改めて指摘しておきたいと思っています。

そこで、では、何でこういう引き下げが起こるかという問題です。先ほどもありましたように、荷主の圧力だということが出てきました。やはり、物流コストの削減を、はつきり言えば身勝手に推し進めているということに私は起因していると思うんです。この削減要求を拒もうと思つたら、さつき言ったように取引停止も覚悟しなければならぬというのがビラミッドの関係だし、そして、強い圧力のもとで受けているオーナーの側なんだということはもう既に明らかになってきました。

ここで、先ほどと同僚議員も質問していました、もう少し私は突っ込んで、今回、荷主と船主が直接契約できるようにするようだが、こうした荷主によるコスト削減圧力に対してはどのような対応ができるのか、もう一度公正取引委員会に聞いておきたいと思っています。

○山本政府参考人 お答えいたします。

荷主と物流業者との取引につきましては、基本的に取引の合意によって運賃等が形成されるものでございますけれども、運賃等につきまして不当に買いたたくという行為がございますれば、先ほど御説明いたしました特殊指定のルールに基づきまして、独占禁止法に違反するということでございます。

この場合には、通常支払われる対価に比べて著しく低い代金を不当に定めるということでございまして、著しく低い額を不当に定める、やり方が問題である、そういう行為が対象になるわけでございます。

○穀田委員 その後ろの方も大事なんですね。前の方はそれとおりなんです。後ろの方にこう書いているんです。もう時間がないから言っておくけれども、「取引実態を踏まえ、供給に要する費用、実勢運賃等の状況を勘案しつつ、迅速かつ実効性のある規制について検討していく。」これいいですよ。はいと言ってくればいいです。(山本政府参考人「はい」と呼ぶ)

だから、こんなんですよ。問題は、このときに、今お話があった不公正な取引の方法の告示についてということ、公正取引委員会は二月二十七日に告示しています。そういうものをやるときに、公聴会における意見というのを聞いているんですよ。やっていくんですよ。

その中でありますように、今私が後段で述べた「供給に要する費用、実勢運賃等の状況を勘案しつつ」とあるけれども、その通常支払われる代金には消費税や社会保険料、賃金等の不可欠な社会的コストが当然含まれていると思うが、その点はどうですか。

○山本政府参考人 不当に低いということにつきましては、その判断に当たっては、コストそれから実勢運賃の状況を総合的に判断するわけでございます。コストの中にもいろいろございまして、先生おっしゃるようなコストも含めて、総合的にコストの状況を見るということになるうかと思ひます。

いずれにいたしましても、実態を踏まえて私どもとしては対応させていただきたいと考えております。

○穀田委員 これは大事でして、その公聴会における意見ということで、今お話がありましたように、私がやったのは、買いたたきの規定における通常支払われる代金というのについては消費税だとか社会保険料だとか賃金等とか、必要不可欠な社会コストが含まれることを明確にし、そういうものも含めて勘案してやるということが大事なんです。最後ですけれども、国交省として独自の

対策がどうなっているか、改めて聞きたい。適正な運賃として用船料を考えると、最低限の指標として船員賃をきちんと確保することが最も重要だと私は考えます。下請振興法の振興基準には次のように書いています。労務費等の要素を考慮した合理的な算定方式に基づき、中小企業の適正な利益を含め、労働時間短縮等労働条件の改善が可能となるよう、下請と親事業者が協議して決定する」とある。

ですから、今まで聞いた議論でおわりのように、国交省として通達でちゃんと示すことによってこういう問題について保障していくということが大事だと思うんです。そこをどうお考えなのかだけ最後お聞きして、質問を終わりたいと思います。

○鷲頭政府参考人 先ほど申し上げましたとおり、市場の中において、荷主とオペレーター、あるいはオペレーターとオーナーが公平な立場で自由な取引を行う、そういう環境をつくるというのが私どもの使命だと思っております。そういう意味では、先生の御質問に対するお答えとしては、例えば、荷主懇談会といったような場がございますので、そういうところを活用して、不公正な取引がなされないように荷主企業等に要請するといったような形により、その適正化を図ってまいりたいと考えております。

○穀田委員 公平な立場になるようというのは、なかなかならないといつて認めているんじゃないですか。ヒエラルキー、こうなっている。しかも荷主が圧倒的に強い。だから、そういう問題をきちんと通達して下知せなあかんよと言っているわけじゃないですか。そういうことでないと守られない実態なんですよ。

だって、この間ずっと下がっているんですよ。そのときに、大臣おっしゃるように、個人補償などという遠い先の話をしているんじゃないかと、現実の用船料その他について下がってきている、それから労働者の賃金についても下がってくるような事態、こういうものがあるということについて

て、きちんと歯止めをかけながらやることによって初めて展望できるんだということを言っているんです。

そういう力の差があるということをお互いに認めながらやっているわけですから、そこは心してやっていただければ、そういう程度の話ではだめですよということだけ私は言っておきたいと思ひます。

終わります。

○赤羽委員長 これにて本案に対する質疑は終局いたしました。

○赤羽委員長 これより討論に入ります。討論の申し出がありますので、これを許します。穀田恵二君。

○穀田委員 日本共産党を代表して、反対討論を行います。

反対理由の第一は、運賃、用船料の適正化の保証のないまま、標準運賃、標準賃し渡し料制度を廃止するなど規制緩和すること、中小内航海運事業者の経営を一層脅かし、内航海運の振興に逆行するものであるからです。

中小事業者の経営を守るために今求められているのは、大企業である荷主の過度のコスト削減要請など、身勝手な行動を規制することです。ことし四月から内航海運事業にも適用された改正下請二法及び独占禁止法の特例指定を活用し、荷主などの不公正取引を規制することが求められています。

しかし、本法案は、標準運賃制度などを廃止し、事業参入を許可制から登録制にするなど、一連の規制や制度を廃止するものであります。これでは、中小零細企業を犠牲にする荷主などの身勝手な企業行動を野放しにすることにしかなりません。

第二の理由は、労働力の流動化の名のもとで、労働者派遣事業の対象を船員まで広げて、雇用不安を拡大し、労働条件を悪化させるからであります。

戦前、賃金をピンはねする人貸し業が横行し、その苦い教訓から、企業が労働者を直接雇用することが原則になりました。この観点から、船員供給事業も原則禁止とされました。船員派遣事業は、本来違法である船員供給事業の一形態です。これを解禁することが、船員の権利と労働条件の向上に役立つことはありません。

以上、反対する理由を申し上げまして、討論とします。

○赤羽委員長 これにて討論は終局いたしました。

○赤羽委員長 これより採決に入ります。
海上運送事業の活性化のための船員法等の一部を改正する法律案について採決いたします。

本안에賛成の諸君の起立を求めます。
〔賛成者起立〕

○赤羽委員長 起立多数。よって、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

○赤羽委員長 ただいま議決いたしました法律案に対し、衛藤征士郎君外三名から、自由民主党、民主党・無所属クラブ及び公明党の三党派共同提案による附帯決議を付すべしとの動議が提出されております。

提出者より趣旨の説明を聴取いたします。望月義夫君。

○望月委員 ただいま議題となりました海上運送事業の活性化のための船員法等の一部を改正する法律案に対する附帯決議案につきまして、自由民主党、民主党・無所属クラブ及び公明党を代表して、その趣旨を御説明申し上げます。

案文はお手元に配付してありますが、その内容につきましては、既に質疑の過程において委員各位におかれましては十分御承知のところでありますので、この際、案文の朗読をもって趣旨の説明にかえることといたします。

海上運送事業の活性化のための船員法等の一部を改正する法律案に対する附帯決議

議(案)

政府は、本法の施行に当たっては、次の諸点に留意し、その運用について遺憾なきを期すべきである。

一 基幹的輸送モードである内航海運の活性化を図るとともにその一層の健全化に資するため、内航海運暫定措置事業を今後とも継続して円滑かつ着実に実施すること。

二 内航海運における船員の労働条件及び労働環境の維持・向上並びに航行の安全の確保を図りつつ、内航海運の健全化を促進するため、運賃・用船料の適正化に係る環境整備に努めること。特に、荷主の優越的地位の濫用を防止するため、公正取引委員会と国土交通省との間で積極的な連携を図ること。

三 船員の恒常的な長時間労働を是正するため、船員労働の特殊性等を踏まえつつ、船員の「労働時間」の定義及び船舶の安全航行の確保のための、いわゆる「安全臨時労働」の内容について、それぞれ明確化を図るとともに、最長労働時間での労働が常態化することのないよう、関係当事者の意見を十分聴取して四週間又は一カ月当たりの労働時間の上限を設定すること。

四 雇入契約の届出を受けた際には、航行の安全を確保するための措置や船員に対する労働条件の明示が確実になされているかどうかなどについて十分な確認を行うこと。

五 内航貨物船の定員規制に関し、一日八時間、週平均四十時間という労働時間規制の原則を前提とした「標準定員」が確保されるよう特段の配慮を行うこと。

六 船員法等が確実に遵守されるよう、情報照会システムの活用及びポイント付加制の本格運用を急ぐことなど船員労務監査業務の充実を図ること。

また、船員の労働条件・労働環境に関する事後チェック体制の確立と実行を図ること。
七 常用雇用型船員派遣事業の導入に当たって

は、派遣船員の同意を前提としつつ適正な運営が行われるよう、事業の許可及び就業に際してのチェックを厳正に実施すること。
以上であります。

委員各位の御賛同をよろしくお願いいたします。

○赤羽委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

採決いたします。
本動議に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○赤羽委員長 起立総員。よって、本動議のとおり附帯決議を付することに決しました。

この際、国土交通大臣から発言を求められておりますので、これを許します。国土交通大臣石原伸晃君。

○石原国務大臣 海上運送事業の活性化のための船員法等の一部を改正する法律案につきましては、本委員会におかれまして熱心な御討議をいただき、ただいま可決されましたことを深く感謝申し上げます。

今後、審議中における委員各位の御高見や、ただいまの附帯決議において提起されました内航海運暫定措置事業の円滑かつ着実な実施、船員の労働環境の改善等につきましては、その趣旨を十分尊重してまいり所存でございます。

ここに、委員長初め理事、委員各位の御指導、御協力に対し深く感謝の意を表し、ごあいさついたします。

どうもありがとうございます。

○赤羽委員長 お諮りいたします。

ただいま議決いたしました法律案に関する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○赤羽委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○赤羽委員長 次回は、公報をもってお知らせすることとし、本日は、これにて散会いたします。
午後三時四十一分散会

平成十六年六月八日印刷

平成十六年六月九日発行

衆議院事務局

印刷者 国立印刷局