

いう面があるし、単に組織の強化といつてもなかなかこれは言うべくして行ないたいという実態がある。そこで最後の手段として、船腹過剰とか、過剰さみであるという観点から船腹量を策定するのでありますから、それは内航の海運一つをとればそういう方法も万やむを得ないと思うのであります。しかし、他産業というか、関連産業であるところの、特に中小型というか、小型造船所の実態からいいますれば、最近運輸省の施策としても、先般も中小型造船合理化臨時措置法というものをさらに延長したのであります。この延長したゆえんのは、いわゆる特に中小型造船所におけるその生産性を高めようというのがねらいであります。それでありまして、船腹量を内航海運だけにしぼって狭い範囲でものごときをめるという場合には、どうしても直ちに当たりが来るのはいま申し上げた小型造船所だと思つて、小型造船所界においてもこの問題については重大な関心を持つておるのは当然だと思つたのです。しかしこれは全般的にバランスのとれた政策として実行する必要があります。内航海運オンリーというだけでも、これは日本全体の産業というか、経済の立場からいえば、必ずしも良策ではない。というならば、やはり造船工業界というものの実態、特に小造船所の実態等をも勘案してやらねばならぬ。でありますから、船腹量の策定に当たっては、十分この造船事情特に小造船所の実情、こういうものに多大の影響を与えないように、先ほど申し上げたように木造船なり何なりのいわゆる代替建造も促進する新たな政

策が必要だ、こういうふうになるわけでありまして、くれぐれも申し上げておきますが、造船事情等をも十分勘案して策定すべきだと思つたが、その用意はございますか。

こつてまいりませうけれども、造船所の事業量が減るということは全然われわれとしては考えられないと考えておるわけでありまして、当然造船所事情というものを考えながらやはり内航対策というものを進めていかなければならぬというふうな考えであります。

い。時間の都合上、別に説明は要らぬと思うので、海上保安庁は呼んでおりませんが、海難の多い原因は、いわゆる操船の不熟ということがあつたところ。もう一つは、船舶安全法の改正をこの委員会が通過させる際に、かかる船には適当な乾舷を設けろということに附帯決議として言つておいたわけですが、ところが、これが必ずしも守られていないというところに、いわゆる過積みの問題が出てくる。二つの問題があるのです。そこで内航海運における乗組員、船員の資格の問題であります。これは新聞などで見ますと、必ずしも適格な資格を備えた者ばかりではない。あるいは法にきめられた者だけではない。そのための海難事故も相当多い。これは内航の今日におけるいわゆる経営の実態を如実にあらわしたものだと思つたのであります。だからといって、安全の問題を度外視して、かかる運航をさせるべきではないと思つたのです。ついでに、この船員の資格の問題について、どういふふうな船員局では見ておられますか。

かるとか、あるいは臨時試験をやして、そのための予算も本年度はお認めいただきましたような状況でございますが、さらに根本的には、この試験あるいは免状制度というふうなもの、この根本的な問題についても検討しなければいかにぬのじやないかというふうな点も考えております。こういうふうな点につきましては、運輸大臣の諮問機関で海技審議会というものが設けられておりました。目下そこに諮問いたしました。内航海運の船員の養成の問題を再教育でいくか、あるいは新人教育でいくか、これには船員の問題もありませんし、部員の問題もありませんが、こういうふうな問題を含めまして、いま御検討をお願いしておりますので、御検討の結果、御答申をいただきましたならば、こういう制度につきましても何らかの措置をとりたい、こういうふうな考えております。

策が必要だ、こういうふうになるわけでありまして、くれぐれも申し上げておきますが、造船事情等をも十分勘案して策定すべきだと思つたが、その用意はございますか。

○若狭政府委員 われわれの内航対策というものは、老朽船を一掃いたしまして近代化的な経済船をつくつてまいりたいというのを考えておりますので、その主体というものはスクラップ・ビルドになるわけでありまして、しかも内航の輸送需要というものは年々急激に増加してくるという状態でありまして、中小造船業者の事業量が減るといふようなことは毛頭考えておらないわけでありまして、

○久保委員 いまのお話だと、ずいぶん考へていらっしゃるようですが、大体専門部会等には入れて、十分その意見を参酌すべきだと思つたが、具体的なほうはそういう方向に向いていますか。

○藤井説明員 ただいま御質問の資格の点でございますが、御指摘のようにな、確かに現在小型船には法律で定められた資格を有しない者が乗つていて、いふやうな、まことに遺憾な事態も間々あるやうでございます。その点につきましては、私たちがいたしまして、地方海運局を通じて、業者に警告なり指導なりを続けてまいつております。また、こういうやうな事態が起ります根本は、やはり船員の不足というやうな問題もあるかと思つたので、職業紹介にさらに力を入れて、広域的に融通をはかつて、その充足をは

○久保委員 資格の問題、教育の問題についてはいま御答弁がありました。が、問題としてはかなり深刻な問題だとわれわれは考へております。そこでもう一つお伺ひしたいのは、その労働条件の問題で、かなり優秀な船員が内航から離れていくということ、いわゆる船員全体の需給関係からいって、陸に就職することは多いが、海には就職したくないという問題があると思つた。この労働条件についてはどう考へておられますか。

○若狭政府委員 われわれの内航対策というものは、老朽船を一掃いたしまして近代化的な経済船をつくつてまいりたいというのを考えておりますので、その主体というものはスクラップ・ビルドになるわけでありまして、しかも内航の輸送需要というものは年々急激に増加してくるという状態でありまして、中小造船業者の事業量が減るといふようなことは毛頭考えておらないわけでありまして、

○久保委員 いまのお話だと、ずいぶん考へていらっしゃるようですが、大体専門部会等には入れて、十分その意見を参酌すべきだと思つたが、具体的なほうはそういう方向に向いていますか。

○藤井説明員 ただいま御質問の資格の点でございますが、御指摘のようにな、確かに現在小型船には法律で定められた資格を有しない者が乗つていて、いふやうな、まことに遺憾な事態も間々あるやうでございます。その点につきましては、私たちがいたしまして、地方海運局を通じて、業者に警告なり指導なりを続けてまいつております。また、こういうやうな事態が起ります根本は、やはり船員の不足というやうな問題もあるかと思つたので、職業紹介にさらに力を入れて、広域的に融通をはかつて、その充足をは

○久保委員 資格の問題、教育の問題についてはいま御答弁がありました。が、問題としてはかなり深刻な問題だとわれわれは考へております。そこでもう一つお伺ひしたいのは、その労働条件の問題で、かなり優秀な船員が内航から離れていくということ、いわゆる船員全体の需給関係からいって、陸に就職することは多いが、海には就職したくないという問題があると思つた。この労働条件についてはどう考へておられますか。

○藤井説明員 内航の労働問題につきましまして、内航の中でも比較的大きな船、これは外航の同じくかなりの大きな船と似たり寄つたりの労働条件で、まあまあいいところにあるのじやないかと思つた。

○若狭政府委員 われわれの内航対策というものは、老朽船を一掃いたしまして近代化的な経済船をつくつてまいりたいというのを考えておりますので、その主体というものはスクラップ・ビルドになるわけでありまして、しかも内航の輸送需要というものは年々急激に増加してくるという状態でありまして、中小造船業者の事業量が減るといふようなことは毛頭考えておらないわけでありまして、

○久保委員 いまのお話だと、ずいぶん考へていらっしゃるようですが、大体専門部会等には入れて、十分その意見を参酌すべきだと思つたが、具体的なほうはそういう方向に向いていますか。

○藤井説明員 ただいま御質問の資格の点でございますが、御指摘のようにな、確かに現在小型船には法律で定められた資格を有しない者が乗つていて、いふやうな、まことに遺憾な事態も間々あるやうでございます。その点につきましては、私たちがいたしまして、地方海運局を通じて、業者に警告なり指導なりを続けてまいつております。また、こういうやうな事態が起ります根本は、やはり船員の不足というやうな問題もあるかと思つたので、職業紹介にさらに力を入れて、広域的に融通をはかつて、その充足をは

○久保委員 資格の問題、教育の問題についてはいま御答弁がありました。が、問題としてはかなり深刻な問題だとわれわれは考へております。そこでもう一つお伺ひしたいのは、その労働条件の問題で、かなり優秀な船員が内航から離れていくということ、いわゆる船員全体の需給関係からいって、陸に就職することは多いが、海には就職したくないという問題があると思つた。この労働条件についてはどう考へておられますか。

○藤井説明員 内航の労働問題につきましまして、内航の中でも比較的大きな船、これは外航の同じくかなりの大きな船と似たり寄つたりの労働条件で、まあまあいいところにあるのじやないかと思つた。

○若狭政府委員 われわれの内航対策というものは、老朽船を一掃いたしまして近代化的な経済船をつくつてまいりたいというのを考えておりますので、その主体というものはスクラップ・ビルドになるわけでありまして、しかも内航の輸送需要というものは年々急激に増加してくるという状態でありまして、中小造船業者の事業量が減るといふようなことは毛頭考えておらないわけでありまして、

○久保委員 いまのお話だと、ずいぶん考へていらっしゃるようですが、大体専門部会等には入れて、十分その意見を参酌すべきだと思つたが、具体的なほうはそういう方向に向いていますか。

○藤井説明員 ただいま御質問の資格の点でございますが、御指摘のようにな、確かに現在小型船には法律で定められた資格を有しない者が乗つていて、いふやうな、まことに遺憾な事態も間々あるやうでございます。その点につきましては、私たちがいたしまして、地方海運局を通じて、業者に警告なり指導なりを続けてまいつております。また、こういうやうな事態が起ります根本は、やはり船員の不足というやうな問題もあるかと思つたので、職業紹介にさらに力を入れて、広域的に融通をはかつて、その充足をは

○久保委員 資格の問題、教育の問題についてはいま御答弁がありました。が、問題としてはかなり深刻な問題だとわれわれは考へております。そこでもう一つお伺ひしたいのは、その労働条件の問題で、かなり優秀な船員が内航から離れていくということ、いわゆる船員全体の需給関係からいって、陸に就職することは多いが、海には就職したくないという問題があると思つた。この労働条件についてはどう考へておられますか。

○藤井説明員 内航の労働問題につきましまして、内航の中でも比較的大きな船、これは外航の同じくかなりの大きな船と似たり寄つたりの労働条件で、まあまあいいところにあるのじやないかと思つた。

○若狭政府委員 われわれの内航対策というものは、老朽船を一掃いたしまして近代化的な経済船をつくつてまいりたいというのを考えておりますので、その主体というものはスクラップ・ビルドになるわけでありまして、しかも内航の輸送需要というものは年々急激に増加してくるという状態でありまして、中小造船業者の事業量が減るといふようなことは毛頭考えておらないわけでありまして、

○久保委員 いまのお話だと、ずいぶん考へていらっしゃるようですが、大体専門部会等には入れて、十分その意見を参酌すべきだと思つたが、具体的なほうはそういう方向に向いていますか。

○藤井説明員 ただいま御質問の資格の点でございますが、御指摘のようにな、確かに現在小型船には法律で定められた資格を有しない者が乗つていて、いふやうな、まことに遺憾な事態も間々あるやうでございます。その点につきましては、私たちがいたしまして、地方海運局を通じて、業者に警告なり指導なりを続けてまいつております。また、こういうやうな事態が起ります根本は、やはり船員の不足というやうな問題もあるかと思つたので、職業紹介にさらに力を入れて、広域的に融通をはかつて、その充足をは

○久保委員 資格の問題、教育の問題についてはいま御答弁がありました。が、問題としてはかなり深刻な問題だとわれわれは考へております。そこでもう一つお伺ひしたいのは、その労働条件の問題で、かなり優秀な船員が内航から離れていくということ、いわゆる船員全体の需給関係からいって、陸に就職することは多いが、海には就職したくないという問題があると思つた。この労働条件についてはどう考へておられますか。

○藤井説明員 内航の労働問題につきましまして、内航の中でも比較的大きな船、これは外航の同じくかなりの大きな船と似たり寄つたりの労働条件で、まあまあいいところにあるのじやないかと思つた。

問題は、それよりも小さな弱小船主のもとにいる船員の労働条件でございますが、これは同じ内航でも、いまの相当大きいほうの部類よりも相当悪い労働条件になっております。そういう点につきましては、労使間でもいろいろ交渉を続けておるわけでございますが、また役所のほうといたしましては、船員労働官を通じて、労働条件の改善についてもいろいろ腐心しております。特に賃金の問題もございまして、特におおのちに有給休暇とか休日の問題、食料の問題、こういうような点につきまして船員法でそういう規定のある船と格段の差がございまして、そういう点の改善についても労働官の指導によって改善をはかるという方向で進んでおります。

○久保委員 これはあとでいいのですが、内航の、いま弱小とおっしゃいましたが、この弱小のほうですが、大きい船のほうは、あなたのおっしゃるとおり、そう見劣りする労働条件ではない、労働組合の組織もがっちりしているが、それ以外の中小というか、弱小というか、そういうものの実態は全く劣悪ではなからうかと思ひます。これは内航海運の経営からきている問題も一つでありまして、そういう劣悪の労働条件の上に成り立っている内航をそのままでこれから振興させようといつても、なかなか無理だと思ひます。ついでにはその弱小といわれるような内航船員の労働条件について、ひとつ資料を取りまとめて後刻出していただきたいと思ひます。

そこでもう一つは、船舶局の方は来ておりますか。——それは船舶局関係はきょうは呼んでなかったから、しかた

がありせんから、後刻やりましょう。次に、郵政省並びに電電公社にお伺いするのでありますが、内航無線の問題は、ここ四、五年間非常に問題化しているわけでありまして、ついでには藤本部長に、現在どういうふうなことになるか、それを御説明願ひたい。

○藤本説明員 内航無線につきましては、数年前より、いわゆる二メガ帯あるいは超短波の百五十メガ帯という周波数を使いまして、こちらとしましては、要求があれば、許可してきただけでございますけれども、その後その要望が増すにつれて、周波数の電波の事情がだんだん逼迫してきただけでございます。一方二メガ帯の電波と申しますのは、あまり質もよくなく、いま申しましたような周波数も足りないというふうなところから、最近になりまして百五十メガ帯の電波を使いまして、これは相当電波に余裕がございまして、十分な数があるわけでございます。十分な数があるわけでございます。電電公社がこれを一次的に運用し、かつ全国的な規模で建設いたしました、日本近海をカバーする、そして内航無線に十分役に立つようという計画を立てまして、現在その計画に沿って進行中でございます。

○久保委員 現在ある、許しておく内航の二メガ帯の海岸局というか、そういうものの扱いはどういうふうな考えでおりますか。

○藤本説明員 二メガ帯につきましては現在十二の海岸局がございまして、そこで二メガ帯を使った船舶通信をやっておるわけでございますけれども、いま申し上げました電電公社の超

短波によりまして、いわゆる沿岸無線が完成いたしました。既にございまして、その運用状態その他を検討いたしました上で、二メガ帯をどうするかというところはきめたいと思ひております。

○久保委員 あなたの御話は非常に静かなのでよく聞き取れない場合がありまして、たいへん失礼ですが、もつとしばって答弁してください。

そこで、この二メガ帯か百五十メガ帯かというところは、たびたびこの委員会でも論争というか質問しているものであります。いままでのやり方については、利用者から非常に不信の念を持っています。最近にはおたくのほうから電電公社の副総裁に、おまえのほうでやらぬかといった場合に、一年ぐらいたってから返事が来て、断わってきたということでありまして、ところが、内航無線を利用するのはいわゆる小型船であります。これがやむを得ず自分で開拓したと言っているのです。開拓したかどうかは別にして、二メガ帯でやっているところが、今度はそれを二メガ帯でなくて百五十にして電電公社にやらせるといふ。電電公社はどういう意味か知らないが、当時の回答文を読んでも、大体、どうもどこのくらしい利用者があるのかわからぬ、まあ言うならば収益が上がるか上がらぬかわからぬ、そういうことには手をつけたくないから、しばらくごめんくださいという回答をしているのです。そこで、そういう回答があれば、いままで免許を受けた者は、われわれ自身でやるほかないというところで今日までやってきた。そういうことについては何ら配慮がないのであります。最近何か小委

員会のようなものを設けて、結論みたいなものを出しになっているようですが、これは何ですか。

○藤本説明員 お答え申し上げます。いまのお話の小委員会と申しますのはよくわかりませんが、私もとしましては特に小委員会を設けているわけではございませんけれども、電電公社とは絶えず連絡をとりながら、いま申し上げました百五十メガ帯の完成計画の遂行に十分連絡をとって進めているわけでございます。

なお、二メガ帯につきましては、先ほども申し上げましたように、この二メガ帯の電波は世界的に見まして非常に数が少ないわけでございます。先ほども申し上げましたように、現在六波の周波数を使いまして、十二の海岸局がこれを運用しているわけでございます。すけれども、夜になりますと、二メガ帯というのは相当遠くまで飛びます関係上、混信をするというふうなこともございまして、いま申しましたような、今後小型船舶からの要望がだんだん高まってまいりますと、これ以上電波を出すわけにまいらないわけでございます。したがって、この百五十メガ帯という新しい周波数帯を開拓いたしまして、全国的なカバーレージをもつて通信をやつてもらうというように考えてまいりましたわけでございます。

○久保委員 その小委員会というものは、超短波無線電波に関する小委員会というのを三月九日にやっているが、これは電電公社ですか、おたくですか、どっちですか。

○藤本説明員 お答え申し上げます。そのことはたぶん自民党の政調会の通信部会の中にできた小委員会である

うかと存じます。

○久保委員 政府や公社のほうではないのですか。これから申し入れか何かあったのですか。

○藤本説明員 お答え申し上げます。その委員会から刷りものがまいりまして、それに沿うてやるようにというお話はございました。

○久保委員 その小委員会の結論は、いま藤本部長がおっしゃるような方針に沿っているわけですね。そうすると、これはうまく調子を合わせたかっこうなんです。自民党の中のことでありますからとやかく言いませんけれども、この場合に、既存のところの、二メガ帯をつくっているいわゆる内航無線についてはどう扱うかというのです。これはどう扱うかはばやけています。どう扱うつもりですか。

○藤本説明員 お答え申し上げます。二メガ帯につきましては、いまの小委員会の結論にもつきりいたしておりませんが、私もとしましては、先ほども申し上げましたように、これ以上周波数帯を増すわけにはまいらないわけでございます。電電公社の百五十メガ帯がカバーすれば、その時期を待ちまして、そのときになりましてその二メガ帯をどうするかということも十分検討したいと思ひます。現在のところ、二メガ帯の免許の有効期間は昭和四十一年の十一月からと覚えておりますけれども、その時期になりますれば、電電公社の沿岸無線電話も相当完成すると思ひますので、そのときの状況をよく検討した上で決定したいと思ひます。

○久保委員 四十一年の十一月と切ったのは、電電公社のいわゆる整備計画に

合せて許可したのですか、どうなんですか。

○藤木説明員 四十一年の十一月と申し上げましたのは、現在の二メガ帯の免許の有効期限の最終日まででございます。

○久保委員 その期限を切ったのはどういう理由ですか、しろうとだからわからないのです。

○藤木説明員 お答え申し上げます。どうも説明が足りなくて申しわけございませんけれども、現在電波法によりまして、無線局はすべて五年間有効期限がございます。したがって、その五年間の最後が四十一年の十一月でございます。

○久保委員 こういう免許をする場合には、将来は考えないで、とにかく五年という電波法のあれがあるから五年で切つてあるのだ、あとはわからぬ、こういうことですか。

○藤木説明員 お答え申し上げます。もちろんわからないということではございませんで、現在の電波法の規定上、五年ごとに放送局は三年でございまして、五年ごとに免許を切りまして、その五年の末におきまして、いま申し上げましたような周波数の事情その他の事情を勘案して、それを再免許するか、あるいはそれでやめるかということとを再検討するための免許の有効期限というのがあるわけでございます。

○久保委員 ほかの電波で五年の期限が切れたからあとはやめた、許可しないというのがございましたか。

○藤木説明員 いままでいろいろな無線局があるわけでございますけれども、私の覚えております限りにおきまして

は、こちらから切つたという例はないと思います。免許人のほうで免許を辞退してきた例はございます。

○久保委員 大体免許をする場合には、五年間に不当であるとか重大な支障があれば、これは取り消すという

か、再免許はしないというので五年、しかも電波のことは、将来にわたつても開発の途上にあるというか、まだまだ開発ができるのですから、私はそういう関係があつて五年にしたのだらうと思ふのでありますが、専門家があまりせんからわかりません。少なくとも免許をするにあつては、先ほど申し上げましたように、いわゆる郵政省から、電波監理局長が知らぬが、電電公社に、おまえのところでどうしてやらぬかというのをいって、一年近くもたつてから、長くなつたけれども返事としてはお断わり、こういうことが来たのですね。だから、そういう計画からいけば、そういうことがあれば、免許された者は、自分の都合からいけば、当然これは永久に大體支障なく使えるものだという前提でそれぞれ設備なり何かしたと思うのです。これは海岸局が十二あるやうであります。十二の問題についても、将来にわたつて不安定だと思ふならば、これはなかなか容易でないと思ふのです。これに對して安定させることが今日たゞいまのあなたのほうの行政の方針じゃなからうかと思ふのです。

電電公社にお聞きしますが、今度は何で海岸局を整備するような気持ちになつたのか。これで海難を防げんと思つておやりになつたのですか、いかがですか。

○佐々木説明員 お答えします。電電

公社では、今回の百五十メガの問題が起る前、いまから数年前だと思ひますが、ハーバーサービスとわれわれのほうで呼んでおるのでございまして、大體港内を主体とした公衆通信サービスを開始いたしております。それで、東京・横浜であるとか、大阪・神戸、それから北九州・瀬戸内がずっと引き続いて公衆通信ができることになつております。そういうことは数年前からやつておるわけでございます。今回百五十メガ帯に周波数が変わるわけでございますが、沿岸等の船舶等に對する公衆通信サービスを提供するといふことは今回初めてやるわけではないのでございます。

○久保委員 それじゃ郵政省から要請といふか、照会があつたとき断つたのはどういふ理由ですか。

○佐々木説明員 あの当時の資料をいま調べておりますので、ちよつとお待ちください。

○久保委員 ばくが読み上げますよ、写しがありますから。これは三十四年九月八日に電波監理局長からおたくの副總裁あてに「小型船舶に對する中短波無線電話による公衆通信業務の開始について」という照会があり、この回答が三十五年五月三十日副總裁の横田さんから電波監理局長に寄せられておる。「小型船舶に對する中短波無線電話による公衆通信業務の開始について」回答といふことで出ておりますが、これは短いですが読んで差し上げましょう。記憶を呼び起こしてくだ

さい。公衆無線通信の運営につきまして、平素格別のご指導とご支援を賜わり厚くお礼申し上げます。

さて、先般ご来照のありました首題事項につきましては、ご要望の趣旨にそつたいろいろな検討をかさねてまいりましたが、本件は通信量の予測等について不確定の要素が多く、当初の利用船舶量は必ずしも多いとは考えられないので、取扱量が多い等のために委託業務によつてはまかない得ない個所を除いては、電波および設備の効率的利用をはかる見地から、現段階においては当公社が新たに中短波無線電話設備を行なうことよりも、既にこの種の設備をもつた海上保安庁海岸局にこの業務を委託することが適当かと思はれますので、この点についてご了解をいたたくとも。

云々と言つて断つてきた。どうもあまり多くないし、ばくのほうでやるよりは海上保安庁にやらせたらいいじゃないかといふことなんです。なぜこのやうに変更したか。

○藤木説明員 百五十メガに踏み切つた理由をちよつと御説明申し上げますと、三十六、七、八、九、十、と申し上げましたやうに、中短波で拡充するといふには波が足りないわけでございます。中短波より十分波がある百五十メガ帯を使いまして沿岸線をやるやうなことで、実は郵政省だけでございまして、電電公社、運輸省、日本船主協会といったところと協議をいたしまして、その百五十メガ帯をやろうといふことにしたわけでございます。

○久保委員 電電公社のほうからの答弁を求めているのですが、いま読んで文章です。間違ひありませんよ。だから、どうして最近やうに考えてき

たかといふことを聞いているのです。簡単でしよう。大體通信量が多くなつて、これなら採算ベースに乗ると思つてやろうといふのか。単刀直入に聞いている。それならそれでいいのですよ。ただし郵政省からの藤木さん、あなた、二メガ帯では夜間になると長距離まで到達して混信が多いといふことなので、これは長距離がみそなんです。短距離じゃ困るというのです。運航状態からいつても、百五十メガ帯では困ると言つてゐるのじゃありませんか。それは御承知でしょう。それをみんな百五十に切りかえるといつても無理じゃないかと私は思ふのです。だから百五十を電電公社でおやりになるというなら、大體いつこれは全部整備するのです。海岸局の整備の計画はどういふふうになりますか。

○佐々木説明員 新しい構想に基づきます百五十メガの海岸局の整備でございますが、これは昨年三十八年度から手をつけておるのでございまして、三十八年度に、大體地域をいたしましては東京以西北九州に及ぶ太平洋側の陸上局の約十五局でございますが、この基地局の整備をおおむね完了いたしました。引き続き東部太平洋の東京から北のほうでございまして、そういう方面あるいは日本海方面、大體本州と連続いたしまして公衆通信サービスのできるやうな基地局の整備を考えておりますので、三十九年度以降引き続きまして陸上局の整備をやる予定でございます。

○久保委員 ちよつと聞き漏らした

が、何年までに計画は完了するのですか。

○佐々木説明員 一応三十八年度に、先ほど申し上げましたように十五局完成いたしております。それから三十九年度に同じく十五局、これは違う十五局でございますが、整備いたしまして、四十年に残った九局、全部で三十九局の陸上局を整備することになっております。

○久保委員 それは大体もう採算ベースに乗るかどうですか。そういうふううに整備された時は大体そういうふううに予想されておりますか。

○千代説明員 お答えいたします。現在には相当高い料金を港湾でやっておりますが、こういったことでは多数の航行船舶に普及することは非常に困難でございます。そういった点を勘案しまして、いま低料金に切りかえようということに努力いたしております。この採算の問題は三十年ないし十五年、当分のうち黒字になるということはあり得ないような状態と、いろいろ努力してやっていたいと思っておりますけれども、なおその期間ぐらいいは赤字でやっております。大体四千隻ぐらいいの船がこれを常時利用していただく採算がとれるような状態になってくる、こういうことでございます。現在は約二百隻でございますので、まだまだほど遠いわけであります。

○久保委員 そこで、さっきのお尋ねであります、おまえのところで中短波はやらぬかといわれたときにお断わりしたわけですね。そのときには、いふなれば船は少ない。いまの御答弁では、二百隻ぐらいいでもやってみようという。料金の問題も、あなたがいま言われたが、いまの料金はなるほど高いです、これを安くしようという努力を

している。安くすればいい。こうです。が、前の回答とだいぶ違う。経営方針が、お変わりになったと考えてよろしゅうございませうか、いわゆる電電公社も、公益性というものをいまになって初めて考えてきた、こういうふううに思っております。よろしいですか。

○千代説明員 現在もこのサービスは赤字でございます。これによってうんとかせいでどこかに使おうといった考え方はございませんで、当然のことでございますが、私もこれは相当な赤字を覚悟でやっておりますサービスでございます。

それから先ほど二メガの問題で、お話をございしましたが、二メガの問題は、さきに電波監理局のほうからお答えになっておりますように、周波数といふものは非常に少ない、割り当ての波が少ないということ、需要に対してはなかなか周波数が足りなくてやっではないかという点が一つ。それから百五十メガを使います場合には、通信の品質というものが良好になりますので、その点から公社としては二メガをとるよりも百五十メガを採用したほうがよりよろしいだろう、多くの船に御利用いただける、こういう点を考えまして、百五十メガというものを採用することになったといたしました。

○久保委員 電波監理局にお尋ねしますが、大体電電公社のお話もわかりました。別にいやみを言うつもりはありませんが、そういうことを今後言っちゃいかぬというのを言いたいのです。一べん断わつてあとからやりましょう、それじゃ国民が迷惑なんでありまして、こういうことをやるということは一貫性がない。監督官庁である電

波監理局もどうかしている。しかもこれは自民党の小委員会が結論を出したそうであるが、小委員会に入らない自民党の皆さんで、運輸に關係している人々は、実際にどういふ結論を出したのではありませんか、何か思惑があるのではないかと、うわさでわからぬが、そういうことを言われるようになっては行政は終わります。だからもっとすっきりした結論をお立てになることが必要だと思ふのです。二メガ帯でやらせておくならそのままだと存続させるというふうな方針でも立てるのかどうか、その点はどうなんですか。

○藤本説明員 お答え申し上げます。先ほど申し上げましたように、無線局はあらゆる無線局が、さっき申し上げましたように五年間の有効期間がございまして、その有効期間の末におきまして、「電波の公平且つ能率的な利用」という電波法の精神をもとにいたしまして、その点を再検討いたしまして再免許をするというふうなやっております。したがって、現在の二メガの海岸局ももちろん免許の有効期間までは十分にある百五十メガと共用でパレルに運用されるということになるかと存じます。したがって、私どもといたしましては、電波法で有効期間があるわけでございますので、その期限の先までの段階におきまして許可するという立場にはないわけでございます。

○久保委員 十分尊重して、百五十メガ帯と共用ということも考えている、こういうことですね。ただしその場合も、不当な圧迫をしてやるようなことはどうも困るということだけは申し上げておきたい。電電公社にも言いにくいことを少し言いました、われわれは一べん断わつたものを、いまになってどういふ風の吹きまわしか知らぬが、やること自体に、電電公社の経営方針に一貫性がないのではないかと、言いたいのです。内航がどういふのというよりは、実際は今後もあることですから、そういう点について理事さんからひとつ、どういふお考えですか、きっちりお話しいただきたいと思ふのです。

○佐々木説明員 実は私もちょっと前のいきさつをいま調べてみたのでございしますが、前に郵政省電波監理局からお話があったときには、二メガでやらないかというお話のような状態をございしました。それで二メガということとを前提にいたしますと、波の数が十分でないという、いろいろな通話の品質等の問題から電電公社が一般公衆通信としてやるには適当でないというふうな考慮があつて、先ほど先生のお読みいただいたような回答になったという経緯のようでございます。

○久保委員 なるほど二メガでやらないかといった場合は周波数の問題もある。電波法の問題、設備の問題、こういうことをおっしゃっています。そこで一番強調しているのは、それでは数が少ないだろうということ。もちろん公共企業体でありますから、むやみやたらに設備投資をするわけにもまいりませんからちゅうちよしたと思ふのです。しかしここで二メガ帯の問題について電波監理局にも言っておきたいのですが、これを百五十メガ帯に置きかえるというのは少し暴論だと思ふのです。あなたのほうから出した書類

が二メガ帯でやらないかということ、電電公社に言ったら、電電公社は、おれのはうはごめんと言っている。二メガ帯は周波数が足りないから今度は百五十に全部切りかえるのだ、こういうことをやられると、内航海運は、あなたも御存じだと思ふのですが、あまり経営はよくありません。いま法案を審議中ですが、この経営をどうしたらいいかという、最後のぎりぎりの結着の法案です。あつちこち造船あたりから来るから、いままでお聞きのとおり質問をしていくわけですが、そこへもってきて設備の改良、これはみなさうだということになっては、内航は敗れ去るはかばかしい。先ほど申し上げたようにあなたの答弁で一応了解しておきますが、十分このことは今後注意していただきたい。

それからもう一つ、運輸大臣に申し上げますが、運輸大臣はこういうこと、かいはあまり御存じないかもしれないが、これは大事なことです。電波の問題という電波監理局なり郵政省の問題であります、いま申し上げたように、長い間内航が二メガ帯で設備をしてやってきました、ところが最近では切りかえろというふうなお話も与党の中にもあるそう。電電公社なりあるいは電波監理局にもそういうことがあると、安心して内航海運をやつていられないのです。これはあなたも近い機会にきちつと態度を打ち出すべきだと思ふのです。どうですか。

○綾部国務大臣 技術上の問題でありますから、私はよくわかりませんが、最善を尽くすように事務当局に命じます。

○關谷委員 ちょっと関連して――簡

うのあなたのところくらいからばけてくるらしいのですが、上のほうに行くほど何やら変えなければならぬのだということで、そこら辺に政治の手が伸び過ぎておるのではないか、政治の圧力が加わっておるのではないかということがしきりにうわさされておるような状態でありますので、内航の状態を知らないような高い料金を払ってもかまわないという前提に立つなら別ですが、いまの内航の状態からいって、ど

うしてもいまだ従来あります内航海岸無線局というものがなければならぬので、すから、これを存続するようにお考えを願いたいということを要望しておいて、私の質問を打ち切ります。

○久保委員 最後に運輸大臣にお尋ねしますが、いまだ申し上げたように、内航対策の基本線としてはこの法案が大体私にぎりぎり結着の法案だと思ふ。ついではこの法案だけで完全でないことは言うまでもありません。言うならば、前提になるのは何と云つても内航海運の組織率が高まり、全体の船が組織の中に入らなければ何をやって、これは完全なものではないと思ふ。

ついでには内航海運の組合の組織を高めるのは尋常一様の手段ではできない。それにははしかるべき財政援助も必要だし、前向きな代替建造問題も含まれるでしょう。そういう政策を次に早急に打ち出さないと、単に船腹量をきめて、投網にかけてそこで規制していくというならば、残念ながら官僚統制のそしりを免れないこともあると思ふ。そういう点を考えて、前向きで組織率を高めるといふふうをこれからやるお考えがあるかどうか、これを一つお伺いしたい。

それからもう一つは、先ほど来申し上げたように、内航海運対策としてはこれはやむを得ない措置だと思ひますけれども、他産業に与える影響もまた考えねばならない。特に小さい造船所の問題あるいはそこに働く労働者の問題、こういうものもあるわけでありまして、これについても十分な配慮をしてもらわなければいかぬ、かように思ふわけですか。この点はどうか。さらにもう一つ申し上げたいのは、

いわゆる海難と船員との関係であります。あるいは船舶の構造の問題であります。先ほど来申し上げたように、内航海運の経営の実態からいいますれば、必ずしも労働条件がいいとは考えられない。そういうところに良質の船員がなかなか集まらぬという実態もございまして、これは教育の面とあわせて、経営の健全化についてやはり特段の施策を考えてもらわなければいかぬ。特に先ほど船員局に申し上げるのを忘れましたが、船員学校の拡充強化というものをもう少し考えるべきだと思ふのです。全体的に船員のほうはな

り手がないということ、船員学校と云うか、そういう養成機関が、ともすればどうも縮小されるような傾向にある。これはたいへん憂慮すべき事態である。でありますから、これに対してはやはり前向きで問題をとらえていたいただきたい、かように考えるわけですか。こういう点について御所見を最後に承りたい、かように思います。

○磯部国務大臣 私どもはこの法案をもって内航対策すべてが円満に解決したとは考えておりません。今後とも内航海運懇談会の意見を聞き、さらにでき得る限り、いま久保委員がお述べになつたようなことについて努力をいたしまして、内航海運の健全な発達に寄与いたしたいとたく決意いたしております次第でございます。

○川野委員長 内海清君。○内海(清)委員 前回に引き続きまして若干の御質問をする次第であります。が、今度の法改正によりまして、内航の通正船腹量を運輸大臣において決定して、そうしてこれが次年度の通正船腹量との関係で、次年度をオーバーする

ような、あるいは次年度に近づこうとするような状態の場合に、最高限度の船腹量を設定する、その場合には登録拒否をすることがあるということになつておるわけですか。

そこで、これに関連して一つだけお伺いしておきたいと思ひますのは、登録拒否を行なう期間ですね、これは二条の三の一項の期間になるのかどうなるのか、この点をひとつ……○高林説明員 最高限度が設定されま

す場合に、おきまして登録拒否をやるわけでございます。したがって、最高限度の設定期間は、二条の三にありますが、一年以内の期間でございます。したがって、その最高限度の設定されておきます一年以内の期間において登録拒否とすることがあるわけでございます。

○内海(清)委員 そうすると、登録拒否の期間というものは大体一年、こういうことに承知してよろしゅうございませぬ。○高林説明員 そのとおりでございます。○内海(清)委員 それから次に、先ほどもちよつと質問があつたようでありまして、この点ひとつ重ねてお尋ねしたいと思ひますのは、海難が内航海運で非常に頻発しておるといふことであります。したがって、これによりまして貴重な人命がむだにされておる、こういうことであります。その原因の一つに、先ほどお話がありましたが、資格あるいはその教育の問題になつてくると思ふのであります。これが相当部分含んでおるといふことは、統計上からも出ておる。ところが外航

海運の場合は、船員の養成についても相当な機関が設けられておるわけでありませぬけれども、内航海運ではこれはほとんど皆無にひとしいと言つても差しつかえないと思ふのであります。国としてやっておるものにつきましてはほとんど皆無にひとしい、こう思ふのであります。したがって、今後内航海運関係の船員の養成あるいは技術の向上というふうな面でどういふふうにお考えになつておるか、この点を重ねてお尋ねしたい。

○藤井説明員 内航海運の教育の問題でございますが、御指摘のようになりますが、なかなかなことはやっております。ななか十分なこととはやっております。で、ただいまやっておりますのは、海技大学校で特殊科というものを設けて、そこで乙種船長、それから乙種一等航海士、乙種一等機関士、この免状を取るための再教育をやっておりますこと、それから海員学校のうち三校ばかりで乙種の免状の教育をやっております。それも部員からの再教育でやっております。そのほかに、直接国の金ではございませんけれども、例のモーターボートのほうの船舶振興会のほうから九百万円の補助金を出しまして、これによりまして全国の内航海員

の再教育によつて免状を取らせる講習会をやっておりますが、それに補助金を出しております。そのほかに、運輸省関係ではございませぬが、水産庁関係からも補助金が若干出しておるのがございます。こういうふうなやつておりますが、御指摘のようによつて、まだこれは不十分なところがあるかと思ひますので、その点につきましては先ほどもちよつと申し上げましたけれども、海技審議会でございますね、そこで内

航海員養成分科会というものをつくりました。そこでこの内航海員養成なりあるいは再教育なりをどうやったらいいか、これは職員も部員も含めまして、また再教育、それから新人教育というふうなものも含めまして、いま御審議をお願いしているところでございます。この御答申を早急にいただきます。した上で、何らかの対策を講じたい、こういうふうなことを考えております。

○内海(清)委員 この内航海運の船員の養成はきわめて不十分であるということでありませぬ。特にモーターボート関係の補助金あるいは水産庁関係などいろいろ補助金などが出ましまして、民間でもいろいろこういう機関を設けて再教育をして資格を与えようというふうなことがあるやうであります。それらにつきまして、最近何か運輸省関係でそういう制度について特別な統合があるいは整理かというふうな問題があるやうに聞いておりますが、その点いかがですか。

○藤井説明員 全国で講習会をたくさんやつておるわけでございます。ところが中には必ずしもりっぱな講師によるしつかりした講習会をやつておるところばかりでございませぬで、ときには官利を目的とするようなものもなにもないわけでございます。海難の問題もいろいろ職員あるいは船員の技術の問題が関係する場合もございませぬで、試験を単にやるというだけなしに、その試験の前提となります講習会をもう少し強化整備する必要がありますのじゃないか、こういうふうな意見が出てまいります。そのために、全国で行なわれております講習会、こういうものを何らか公益的な法人の形で統合し

たらどうか、こういうような考え方が出たわけでございます。しかしそう申しましてもすでにりっぱにやっております講習会もたくさんございまして、そういうところはもうそういうところにおまかせして、そうでない小さなところで一本になったらいいということをお望みのところ、そういうようなところは、この協会——船舶職員養成協会、そういう仮称で呼んでおりますけれども、そういうところにとまめまして講習会を整備強化したい、こういうふうに考えております。

○内海(清)委員 従来講習会をやつて、そうして統一して免許を与えよう、この制度が行なわれてきている。もちろんこれに対しては運輸省のほうでいろいろ指導してまいる。今日そういうものが十分整つた場合に民間においてそういうふうなものをやつて、そうしてこの船舶教育をやつていく、こういうその功績もまた私は相当あると思うのです。もちろんそれをやっておられます中には、いまお話しのようなあるいは営利主義のものもあるかも知れません。しかし私の承るところによりますと、これがかなり運輸省からの強力な指導によつて、養成協会でございますか、そういうふうなものにこれを整理統一しようというふうな強い動きがあるように聞いております。これに対してはもちろんそういうよくないものがあることは、今日までの運輸省の指導の私は不足であると思う。もちろんできるだけそういうふうなものも計画的な、外航海運船員の養成に役立つものでなければならぬことはよくわかりますけれども、それを今日やっておるそれらの人々の意思を

無視したような形でいまこれが強く進められるということではいけない。これは十分話し合いの上で、そうして納得の上で進められるべきではないかと思ふのであります。私どもの耳に入つておるものでは多少遺憾なものがあるのじやないか、かように考えますが、この点いかがですか。

○藤井説明員 ただいまの御意見のとおり、私たちといしましては強制的にどうこうするといつてもはございません。十分話し合つて、そうして協会の趣旨に賛成して一緒になろうという人は一緒になつていただく、そういう方針で進んでおります。

○内海(清)委員 現在その話し合いはどの程度に進んでおりますか。

○藤井説明員 これは地方によつて区々でございます。相当話し合いは進みまして、協会のほうにまともなうといふふうにいっておられるところも相当ございまして、それからそうでなくて、いままでどおり自分のところは独自でいくとおつしやっている、そういうところはそのまま従来どおりやっていたかという方針でやっておりますし、なお話し合いを続けているところもございまして。

○内海(清)委員 この問題はきわめて緊要な問題だと思ひますので、これが進められていく上につきましては、十分今日までこれに貢献してきた人の意見も参酌して、万遺憾ないようにしむけていただきたいと思います。

同時に内航海運の船員の養成ということ、今内航海運の基礎を強化して振興をはかろうというときに最も重要なことである。したがって、国といたしまして、この内航海運の船員養成

成につきましては今後十分な配慮をされまして、これらに対します特別な機関の設定とかその他の措置をとられたいと思ふのであります。これに對しましてはひとつ運輸大臣の御所見を伺つておきたいと思ひます。

○陸部國務大臣 内航海運の海員養成の重要性はお説のとおりでございます。私もよく強調いたしまして御趣旨に沿うように努力してまいりたいと思ひます。

○内海(清)委員 けさほど大体御質問があつたようですが、木船の問題につきましては、実は私、特定船舶整備公団の一部改正の中でいろいろお伺ひいたしました。今回のこの場合は内航海運の実情、合理化、近代化という面から考え、あるいは資金の面から考え、さらに今日の内航海運の状況等から考へて大休船舶重点主義にいかざるを得ないという御意見でございます。しかし木船に對しまして今後特殊な地域におけるいわゆる航路、港灣あるいはその他の要請によつては木船の部面におきましてはこれはおろそかにできぬ、將來この点については考へたいというところでございまして、さらに中小型船舶造船業合理化臨時措置法の場合にもこれに関連して中小造船所の問題で質問いたしましたのでありますが、今日木船業というものが、非常に船腹過剰になつておるといふ話もあるわけでありまして、事実上私も入つた資料によりますと、それほど船腹過剰ではないのではないかと、木船の場合にはこういう感じもするのですが、この面についてお伺ひしたいと思ひます。

○高林説明員 小型船特に木船につき

ましては、全体といたしましては私も船腹過剰になつておるように思ひます。ただ、事実問題といたしましては、稼働率を下げたおりましたが、そう係船というやうな事態はないかと思ひます。しかしながらこれからの問題につきましては、やはり一応私も稼働率を考へていきましかつた場合には、かなり過剰の状態が生じているのではないかと推定してゐるわけでございます。將來といたしましては、全体的な總体的な比重というものは、木船につきましては低下していくかと思ひますが、先ほど先生の御指摘にもございまして、地域あるいは港灣事情等によりまして、やはり木船に對するところの需要というものはかなり多いものではないかと考へております。

○内海(清)委員 木船の需要はかなり多い、しかも船腹過剰はそれほどないといふことであります。ところがこの内航海運の船体構成を見ますと、木船の中では老朽船と低性能船、それから木船、こういうふうなことになるまいやうか、今日の木船の中ではほとんど六、七割のものは耐用年数が過ぎたものが多いいのではないかと、こういう状態だと思ふのです。しかるに今度の法案は、内航海運の合理化、近代化というやうなことが最もそのねらいであります。それによつて立て直しようという問題も起きたと思ひますけれども、そういう耐用年数を超過したものが七割もあるやうな木船をこのままに見送ることが、はたして今日の実情からいいますと、内航海運に要求される率の上からいいますならば、安全、高速と低運賃ということがその必要條件なんです。こういう面から考へて、は

たしてこの木船をこのままに置くことが、今回のこの法改正の内航海運の振興といふことにマッチするかどうか、こういう点が考へられるわけですか。この点どういふふうにお考へになりますか。

○若狭政府委員 木船の過剰状態というのは、結局運炭機帆船が非常に過剰になつておるといふ状態でございますので、それがやはり単に瀬戸内だけじゃなしに、各方面の木船の経営に相當の圧迫の材料となつておるといふやうにわれわれ見ておるわけでございまして、それ以外にいま御指摘のように港灣の事情あるいは積み荷の事情等で、どうしても木船でなければやれないといふものがあることは確かでございます。しかもそれが相当老朽の船によつて経営が行なわれておるといふ状態でございますので、われわれといたしましては、木船のために特にこれを増強するといふ対策は、運輸省としてとるということは現在の状態では困難でございますけれども、代替建造につきましてはこれをできるだけ促進いたしまして、今後あらゆる努力を続けてまいりたいと思ひます。

○内海(清)委員 運炭機帆船の場合には、これはまた石炭専用船その他のS・B関係でさらに消化できると思ふ。ところが今度の法改正で、木船といふものが、せつかくこういう改正ができたけれども、その恩典にあずかることができないといふ状態でありまして、この点につきましては、さつき申しましたやうな今日の木船の七割近くは老朽船であるといふ実情から見ても、きわめて私は重要なことだと思ひます。したがって、この点につきまし

では、今後十分ひとつこれに対する方策を考えてもらいたい。前回私が質問いたしましたことにつきましても、できるだけこの点はひとつ考慮しようというところでございます。これを期待したいと思ひますけれども、これは私もやはり焦眉の問題であると思うのであります。特に木船業者というのは、いわゆる一ぱい船主がぎわめて多いのであります。これがこのままに推移されるならば、いわゆる社会問題も起こしかねない、こういう状況に相なると思うので、この点をひとつ強く要請しておきたいと思ひますし、さらにこの問題に関連しまして、中小造船の問題、これはこの前の中小型鋼船造船業合理化臨時措置法のおりに私強く要望しておきましたが、中小の造船につきましても、これは内航海運育成の上から申しまして、十分ひとつ今後お考えいただきたいと思うのであります。

それから大臣もお急ぎのようでありますが、私大臣にこの法案については実はまだお尋ねいたしておりません。若干お尋ねいたしたいと思うのでありますが、内航海運に要求される技術の面では、さき申しました安全、高速と低コストによる輸送だと思ふ。ところが内航海運全体から見ましたときに、今日船腹過剰といわれていることは何に原因するか、こういう点から見ましたときに、確かに一つは今日産業構造がよほど変わつてまいりました。したがって、各産業の要請するのに適したところの船が少くないということ、これが一つの大い原因だと思ひます。ところがこの問題を考えてみますと、船腹全体は過剰であるけれども、適船

は不足してゐる、ここに一つ大きな矛盾があると思ふ。これをこの内航海運のこの法によつて今後解明し、解決したいという大いなねらいがあると思ひますけれども、これを打開しますためには、船舶の代替、改造、これが急速に行なわれなければならないと思うのであります。この点につきまして大臣の御所見をお伺いしたいと思ひます。

○綾部国務大臣 御趣旨のようにその問題はたいへん重要な問題でございまして、私どももいたしましては、代替建造に対する資金を豊富にするということについて今後努力いたしまして、それによりまして内海委員の御指摘のような点が順次改善せられるのではないかと、かように考えております。

○内海(清)委員 今回の法案で、代替につきましてはS・Bその他によつてこれはかなり配慮されると思ひますけれども、改造の面については十分配慮されてゐない。その面につきましてはどういうふうにお考えになりますか。

○綾部国務大臣 その問題につきましても、私どももいたしましては、その代替建造の資金のあつせん方については、いま大蔵省と十分折衝いたしまして、御希望に沿うように努力いたしたいと考えております。

○内海(清)委員 代替建造でなしに、改造の面を特にお願いしたいと思つておりますが……

○綾部国務大臣 もちろん改造も含んでおります。

ことにならないか。また老朽船の代替建造によつて、立ちおくれた部門の近代化がおくれるのではないかと、こういう心配も私はあるわけです。これらにつきましては全般的に十分配慮されたい。これを進めていただかなければならぬ。さらにまたどうしても近代化に対応できない部門につきましては、これは社会政策的な配慮も必要であると思ふ。たとえば筑豊炭田の石炭輸送の面を見ますと、これは零細な機帆船主が、石炭合理化以来、出炭量の減少と、それから鋼船の進出ということに圧迫されて、生活上窮地に追いやられておるような例に對しまして代替建造の強力な援助がないものか。これに對しては社会的な配慮が必要で、こういう多角的な対策が急がなければならないと思ふ。ただ今日資金に制約された面において、この内航海運の問題のみを進めるのでなしに、もっと社会政策的な面も考慮されなければならないと思ふのです。これにつきまして大臣の御所見をお伺いしたい。

○綾部国務大臣 そういふようなごく小さな企業につきましては、なるべく共同してやるようにして、その共同したものに對しまして諸種の施策を講ずるようにならうと思ひます。

○内海(清)委員 いわゆる組合法の改正などによつてそういうことをお考えと思ひますが、これは生き残れるものはいないのです。生き残れないものが出てくるのではないかと、この面はどうかお考えですか。

○綾部国務大臣 それはたいへんむづかしい問題でございまして、私どももそういう生き残ることのできないよう

うなものをなくするように努力いたしておるつもりでございまして。

○内海(清)委員 もちろん努力していただかなければなりません。私、先般も申しましたように、石炭につきましては、石炭山のS・Bというものは、よつて、これらの転業資金あるいはその他いろいろの配慮が行われ、あるいは労務者の転業につきましても、国の非常な施策が行なわれてきたのであります。それにも匹敵するような、特に石炭の合理化によつて非常に窮状に追い込まれておるような運炭船の船主でありますとか、その他内航に関するものにつきましては、何ら配慮が行なわれていない、こういう実情に立ちましても、いま一度お尋ねしたい。

○若狭政府委員 たとえば石炭を運んでおります運炭機帆船の措置につきましては、炭鉱の開鎖の場合等々と見合ひまして、何回も御説明申し上げておりますように、内航海運は今後輸送の需要といふものは急激にふえてまいるわけでございます。しかも現実的には、今日ただいまの状態では非常な過剩状態でございます。したがって、われわれとしては近代化の方向といふものと、老朽船の掃と、このことをまず行ないます前提といたしまして、最高限度量を設定してこの過剩状態を掃とすることを考えなければならぬ、その過程におきまして、運炭機帆船の問題等につきましては、新しい輸送需要に對抗し得るような船舶を建造し得るよう、われわれとしてはあらゆる協力をすると、これが、国家経済の現状から見ましても、内航海運の現状から見ましても、適當ではないかというように考えておるわけでございます。

ます。したがって、石炭の対策としてとられた整理の資金の問題であるとか、あるいは労務者の処置の問題であるとかいふような方向をとらないうな船舶をそういう事業者につくらせるといふこと、あるいはさらに他の物資輸送に従事し得るような新しい近代化的な船をつくらせるといふ方向にわれわれが協力することのほうが、より適切な方策ではないかという考え方に立つて、今日までこの法律及び公団の財政資金の問題を考えておるわけでございます。

○内海(清)委員 いろいろお考えのようでございますけれども、現状においてはそれらのお考えのことが實際の問題として十分効果あらわれていないというのが現状であると思ひます。したがって、今後この法案ができますと同時に、それらの社会的政策につきましても強力にこれを進めていただきたい、このことを強く要望いたしておきたいと思ふのであります。

大臣もお急ぎのようでありますから、もうやめますが、いづれにいたしまして、内航海運の強化策といふものは、これはもうこの法案が成立いたしましたとしても決して安定的なものではないと私は考えるのであります。やはりこれは近代化への前進的施策が中心になつていかなければならぬ、法改正もこの精神に立脚して行なわれたいかなければならぬと思ひます。

このためには、資金面におきましても今後十分なる獲得ができて、抜本的な政策がとられなければならぬと思ふ。同時に、このことによりまして、木船船主をはじめとして、中小のいわ

ゆる一ぱい船主、これらがこの影響を受けて生活に困ることがないように、社会問題を起さない方向に思いをいたしてこの法を実施していただかなければならぬと思います。このことを強く要望して、時間がないようでありますから、質問を打ち切りしたいと思います。

○川野委員長 本案に対しては、他に質疑はございませんか。

「なし」と呼ぶ者あり

○川野委員長 他にないようでございますので、本案に対する質疑はこれにて終局いたしました。

○川野委員長 この際、關谷勝利君外二名提出の本案に対する修正案が委員長の手元に提出されております。

小型船海運業法及び小型船海運組合法の一部を改正する法律案に対する修正案

小型船海運業法及び小型船海運組合法の一部を改正する法律案の一部を次のように修正する。

第一条のうち、第二十三条の改正に関する部分の次に次のように加える。

第二十五条の次に次の二条を加える。

(自家用船舶)

第二十五条の二 内航海運業の用に供する船舶以外の船舶であつて総トン数二十トン以上のものを内航海運の用に供しようとする者は、あらかじめ、運輸省令で定める事項を運輸大臣に届け出なければなら

ない。届出をした事項を変更しようとするときも同様とする。

2 前項の届出をした者は、当該届出に係る船舶を内航海運の用に供しないこととなつたときは、その日から三十日以内に、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

第二十五条の三 運輸大臣は、第二十五条の三第一項の規定による船腹量の最高限度が設定されている期間内に前条第一項の届出があつた場合において、当該届出に係る船舶が内航海運の用に供されることにより、内航海運業の健全な発達に阻害され、内航海運の円滑な運営に著しい支障が生ずるおそれがあると認めるときは、当該届出をした者に対し、当該期間内の一定期間当該届出に係る船舶を内航海運の用に供しないように求めることができる。

第一条のうち、第三十三条第二号の改正に関する部分中「第三十三条第二号を次のように改める。」を『第三十三条第一号中「又は第二十一条」を「若しくは第二十一条」に、「の規定による届出」を「又は第二十五条の二の規定による届出」に改め、同条第二号を次のように改める。』に改める。

附則第四第五項中「附則第八条第一項」を「附則第九条第一項」に改める。

附則第七条第二項中「次条第一項」を「附則第九条第一項」に改める。附則第二十一条を附則第二十二条とし、附則第九条から附則第二十条までを一条ずつ繰り下げる。附則第八条第一項中「前条第一項」

を「第七条第一項」に改め、同条を附則第九条とする。

附則第七条の次に次の一条を加える。

第八条 この法律の施行の際現に内航海運業の用に供する船舶以外の船舶であつて総トン数二十トン以上のものを内航海運の用に供して

いる者は、この法律の施行の日から三十日以内に、運輸省令で定める事項を運輸大臣に届け出なければならぬ。

2 新法第二十五条の二第一項後段及び第二項の規定は、前項の規定により届出をした者に準用する。

3 第一項の規定又は前項において準用する新法第二十五条の二第一項後段若しくは第二項の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者は、三万円以下の過料に処する。

○川野委員長 まず、本修正案について、提出者より趣旨説明を求めます。

關谷勝利君。

○關谷委員 三党の共同提案にかかりますところの修正案を提出いたします。まず、朗読をいたします。

小型船海運業法及び小型船海運組合法の一部を改正する法律案

小型船海運業法及び小型船海運組合法の一部を改正する法律案の一部を次のように修正する。

第一条のうち、第二十三条の改正に関する部分の次に次のように加える。

第二十五条の次に次の二条を加える。

(自家用船舶)

第二十五条の二 内航海運業の用に供する船舶以外の船舶であつて総トン数二十トン以上のものを内航海運の用に供しようとする者は、あらかじめ、運輸省令で定める事項を運輸大臣に届け出なければならぬ。届出をした事項を変更しようとするときも同様とする。

2 前項の届出をした者は、当該届出に係る船舶を内航海運の用に供しないこととなつたときは、その日から三十日以内に、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

第二十五条の三 運輸大臣は、第二十五条の三第一項の規定による船腹量の最高限度が設定されている期間内に前条第一項の届出があつた場合において、当該届出に係る船舶が内航海運の用に供されることにより、内航海運業の健全な発達に阻害され、内航海運の円滑な運営に著しい支障が生ずるおそれがあると認めるときは、当該届出をした者に対し、当該期間内の一定期間当該届出に係る船舶を内航海運の用に供しないように求めることができる。

第一条のうち、第三十三条第二号の改正に関する部分中「第三十三条第二号を次のように改める。」を『第三十三条第一号中「又は第二十一条」を「若しくは第二十一条」に、「の規定による届出」を「又は第二十五条の二の規定による届出」に改め、同条第二号を次のように改

める。』に改める。

附則第四第五項中「附則第八条第一項」を「附則第九条第一項」に改める。

附則第七条第二項中「次条第一項」を「附則第九条第一項」に改める。附則第二十一条を附則第二十二条とし、附則第九条から附則第二十条までを一条ずつ繰り下げる。

附則第八条第一項中「前条第一項」を「第七条第一項」に改め、同条を附則第九条とする。

附則第七条の次に次の一条を加える。

第八条 この法律の施行の際現に内航海運業の用に供する船舶以外の船舶であつて総トン数二十トン以上のものを内航海運の用に供して

いる者は、この法律の施行の日から三十日以内に、運輸省令で定める事項を運輸大臣に届け出なければならぬ。

2 新法第二十五条の二第一項後段及び第二項の規定は、前項の規定により届出をした者に準用する。

3 第一項の規定又は前項において準用する新法第二十五条の二第一項後段若しくは第二項の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者は、三万円以下の過料に処する。

以上であります。

これは、小型船海運業法及び小型船海運組合法がいま審議をせられておるのであります。自家用船舶を含まないことにはその効果を十分あげることができないので、自家用船舶にも適用するという理由でこの修正案を提出する次第であります。

○川野委員長 ただいまの修正案について、質疑はございませんか。

〔なし〕と呼ぶ者あり

○川野委員長 質疑なしと認めます。

○川野委員長 それでは、これより、本案並びに關谷勝利君外二名提出の修正案を一括して討論に付したいと存じます。別、討論の申し出もありませんので、直ちに採決することといたします。

小型船海運業法及び小型船海運組合法の一部を改正する法律案について採決いたします。

まず、關谷勝利君外二名提出の修正案について採決いたします。

本修正案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○川野委員長 起立総員。よって、本修正案は可決されました。

次に、ただいま可決されました修正案の修正部分を除いた原案について採決いたします。

これに賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○川野委員長 起立総員。よって、修正部分を除いた原案は可決されました。

したがって、小型船海運業法及び小型船海運組合法の一部を改正する法律案は、修正議決すべきものと決しました。

○川野委員長 この際、久保三郎君より発言を求められておりますので、こ

れを許します。久保三郎君。

○久保委員 私は、三党共同提案による本法案に対する附帯決議案を提案したいと思ふのです。

まず案文を朗読します。

小型船海運業法及び小型船海運組合法の一部を改正する法律案に対する附帯決議(案)

政府は、本法施行に際し、左記事項につき特段の措置を講ずべきである。

記

一、内航船舶の適正船腹量を設定する場合に、海陸輸送調整、船舶稼働状況、港湾事情、造船事情等をも勘案してこれを定めること。

二、内航船舶の近代化に要する資金について財政資金の確保に努めること。

(内)内航船腹量の最高限度が設定される場合には、内航船舶特に小型船の老朽化の現状にかんがみ、船舶の安全確保の見地から、これが代替建造を促進するものとし、これがため中小型船造船所、特に木船造船所の現状に鑑み、所要の資金のあつせんに努めること。

三、海運組合の組織強化について強力な行政指導を行なうこと。

以上であります。

この内容については特段に御説明は要しないかと思ひますが、いままでの質問の中で出てまいりましたとおりであります。政府においても十分考へていただきたいということをつけ加えておきます。

○川野委員長 ただいまの久保三郎君

の動議のごとき、本案に対して附帯決議を付するに賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○川野委員長 起立総員。よって、さよう決しました。

この際、政府当局より発言を求められておりますので、これを許します。綾部運輸大臣。

○綾部國務大臣 ただいま御採決をいただきました小型船海運業法及び小型船海運組合法の一部を改正する法律案につきましては、修正の趣旨を十分尊重いたしましたして、運用いたしていきたいと存じます。

また、ただいま御決議のありました附帯決議につきましては、その御趣旨を十分体しまして、今後とも内航海運の強化に万全の措置を講じ、努力を續けていく所存であります。

○川野委員長 なお、ただいま議決いたしました本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存じます。御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○川野委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○川野委員長 次に、旅行あつ旋業法の一部を改正する法律案及び国際観光ホテル整備法の一部を改正する法律案の両案を一括議題として審査を行ない

ます。

許します。細田吉藏君。

○細田委員 私は観光につきまして、ただいま議題となっております二つの法案についていろいろお尋ねしたい点があります。本日は時間もまいだいたつておりますので、産業観光という問題に限定をして、運輸、通商、外務、その他の政府当局にお尋ねしたいと思ひます。

よく観光の対象として、日本はいつまでも富士山と雲がガルルではない、こ言われるわけでございしますが、観光の対象といたしまして、日本の持つております産業を見てもらうということとは、今日私は非常に重要になってま

いておると思ひます。申し上げるまでもなく、開放経済第一年を迎えておるわけであります。国際収支の問題は、日本経済にとって最も大切な問題でございします。観光収入をあげること

も国際収支、いわゆる貿易外収支の改善のために大きな項目でございします。これをあわせて産業観光がうまくいけば、観光収入の増加だけではなく、輸出の振興にも資し得る。こういう形になりますならば、まさしく一挙

両得であり、今日大いにこの問題を政府当局が積極的に取り上げらるべき性格のものではないか、かように考えるわけでございします。

そこで、この問題の重要性につきまして、御答弁をいただくまでもなく、政府においてもお考えになっておると思うわけでございします。今日までの状況を見ますと、ずいぶん前からいろいろ言われておりますにもか

かわらず、この方面の宣伝なり、いろいろの受け入れ体制なりというような点については、必ずしも十分なものが

ないように私は思ふわけでございします。観光基本法に基づきまして、昭和三十八年度の観光白書ともいふべき「観光の状況等に関する年次報告」なるものが本国会に提出されておるのであります。これを拝見いたしますと、産業観光について半ページばかり実

書いてあるのではありません。これは一々読み上げることもございしません。六〇ページから六二ページに産業、文化、家庭生活の紹介というように、同じ一括してホーム・ビジットとして同じような章にあるだけでございします。ホーム・ビジットのほうがよい書いてあるような感じがございします。長いだけが重要視してあるとかなんとかい

うような意味ではありませぬけれども、この中に書いてあるのを見ますと、たとえば公共団体別の受け入れ施設数と利用客数が書いてございしますけれども、その中で大きなものは、どうも受け入れ施設だけの数は書いてあるけれども、利用客の数は不明であつて、わかつているものもみな省くということではございします。この資料をとりになつたかよくわからないのです

が、この程度ではいけないのじゃないか。もっと大にこれは運輸省の観光局なり通商省なり外務省が一緒になつて促進していただく必要があるのではないかと思ひます。最初に観光局のほうから産業観光に対するこれまでの指導した現状、そういうものについてお

答えたいだきたいと思ひます。

○梶本政府委員 ただいま御指摘の産業観光の重要性につきましては論を待たないところでございします。省略さしていただきます。

この産業観光、テクニカル・ツーリ

ズムいうことばが日本に入ってまいりましたのは数年前のことでございますが、みながその重要性に気がついておりながら、なぜ盛んにならなかったかと申しますと、やはり受け入れる側にいたしまして、外人がやってくれば、工場に洋式の便所の一つもつくらなければならない、まただれか通訳のできる人も置いておかなければならぬ、また時ならぬときに見学に来られても工場としても迷惑だし、それでもまだ数多くおいでになるならばけっこうでございますけれども、当初はそれほど御希望の方がなかったというふうなことで、なかなか緒につかなかったわけでございますが、最近では大阪では大阪市、名古屋では名古屋商工会議所、神奈川県では神奈川県観光協会、京都は京都市、神戸は神戸市というのが、おのおの協力工場のリストを作成されまして、希望者に工場の見学が便利のように仕向けておられます。三十七年の十二月十七日に、御承知の有楽町に総合観光案内所を当時の日本観光協会が設置したわけでございます。そのときに、外人観光客向けの産業観光対象一覧表という、こういった表をつくりまして、協力の工場をお願ひいたしましたところ、二百二十六社がお申し出があったわけでございます。今日では国際観光振興会と名前が変わりましたが、その振興会がこのリストを中心においでになった観光客に対して御案内を申し上げている、こういう実情でございます。しかし、それだけでは決して足りませんので、最近でははとバス、それから交通公社がこの産業観光を中心としたコースを設定しておられます。たとえば、東京か

ら箱根、静岡、名古屋、賢島、京都
それだけを回って歩く、その途中に日
立であるとか日産あるいはキリンビ
ールの工場を見るとか、ノリタケチヤ
イナに寄るとか、あるいは雪印の工場
を見るとかいうふうなことで、その工
場を見つ、また日本の風景もめどる
というふうなことで、産業観光コース
を設定しておりますが、これが非常に評
判がよろしゅうございます。それで
もっと大々的にオリンピックを契機に
やらなければいけないのではないかと
いうことで、実は最近四大証券会社
に働きかけまして、そちらの協力によ
って産業観光を軌道に乗せよう、こ
ういふ動きが出てまいっております。
それにも増して一番大きな原動力に
なりましたのは自由化の問題でござ
います。いままでほうるさい、めんど
くさいと言っておりました工場が、自
由化を控えて、やはり積極的に協力し
なければいけない、こういう気持ちに
なられたということが、産業観光を軌
道に乗せる一つの大きな原動力にな
った、かように考えておる次第でござ
います。運輸省としましては、今後と
もこの問題に大いに力を入れていき
たい、かように考えております。

先生も御承知のとおりでございます
が、たとえばフランスで香水の工場
を見に行きますと、必ず工場を見終わ
ったときに香水を並べてそれを直ちに
学者に売る、こういう方法をとってい
る。日本ではそういったところまで
まだ発展しておりません。現に免税に
なります物品の指定販売個所と申し
ますか、これにつきましては、国税局
のほうで御指定にならなければ免税
になつた物品は販売できないわけでござい

す。こういった問題を少し掘り下げて、その工場でも即売できるという体制をとったほうが、より産業観光の目的を達するのではないかと、いふふうにご意見を述べておられる次第でございます。もちろんその流通機構を乱すとか、問屋に対してどうも圧迫をするようになるとか、いふふうな議論もあることはあるのですけれども、問屋を圧迫し、流通機構を乱すほど売ればまことにけっこうなことではございまして、むしろ工場を見終わつたとたんに写真機なり何なり、そういったものが即売できる、しかも免税で即売できるというふうなシステムを、将来運輸省としましては関係官庁にお願いをいたしまして広めていきたい、かように考えております。

○細田委員　御答弁をいただきましたと、非常に強力にやりたいということのようでございますが、同じく観光基本法に基づく「三十九年度において講じようとする観光に関する政策」という薄い冊子のほうを見ますと、これは各省からずいぶん網羅的にいろいろお出しになっておりまして、どこかに何か字句の一つも出ているかと思つて拝見をしましたが、実は全然出ておりません。これはあるいはごく最近非常に問題が大きくなつたというふうなこともかもしれませんけれども、いま御答弁になつたような強力な施策をおとりいただくことが、あるなしはあまりいろいろ査めたりいたしませんけれども、必要ではなからうかと思うわけであります。そこでこの問題は実は運輸省観光局だけの問題ではないので、外務省はまた在外公館等を大いに活用してこの方面の宣伝等もやっていたかなければならぬと思いますが、特に通産省

との関係が深いと思うのでありまして、通産省のほうとしてはこういう問題について、新しい問題でございますから、あまり確たるものをお持ちになつておられないかもしれませんけれども、今後の問題としてどういふふうにお考えになっておりますか、お聞かせいただきたいと思ひます。

○馬郡説明員　ただいま先生からお話がございますように、日本の産業というものは、私たちの感じから申しますと、中にはいろいろでこぼこがございますが、日本の産業水準としては世界的にも相当高度な段階にきているものも十分あると思ひますが、ただ過去のイメージにとらわれまして、日本の品物がいわゆる安かろう、悪かろうというような風評が立つております。これを解消いたしますために、私どもといたしましては、従来からジュトロ等を通じて、海外諸国の報道関係機関を日本に呼んでわが国産業の実情を見学させるというような方法もつておるわけでございます。何ぶんこうしたことはなるべく数多くの人に日本の産業の実態を見ていただくということで一番解消されることではなからうかというふうに考えておるわけでございます。

　ただいま先生からお話のございましたように、産業観光につきましては、私どもの第一の目標といたしております輸出振興という観点から申し申しても、大いに先生の御趣旨に従つて進めてまいりたいというふうに思ひます。工場側としましては、ただいま運輸省からのお話ございましたとおり、いろいろなやっかいな点もございますし、また企業の機密の漏洩というよ

うな問題もございしますが、そういう支障のあるような問題はできるだけ避けられてでも、できるだけ前向きな姿勢で工場側を指導してまいりたいというふうな考えでおります。

○細田委員 本年の三月二日の日本経済新聞に「産業観光いよいよ実現」「一流企業ズラリ」「10コースに分けて」というような記事が出ておるのでございます。トップで五段抜きで出ておるわけでございます。日本交通公社を中心に四大証券、観光局、商工会議所、日本観光協会、いままでの観光協会ですが、年度の振興会、こういうところが一緒になつてひとつ大いにやろう、こういうことになっておるようでございますまして、たいへんけっこうだと思つておるわけでございますが、これはいまいろいろなお話があつて問題があると思うわけです。その後政府の側としては、いま前向きというおことばがありましたが、これの積極的な助成といふいろいろ隘路の打開といったような点につきまして、具体的に御相談その他をなさつておるのであります。どうか、どうでしょうか。観光局長からひとつ……。

○梶本政府委員 ただいま先生から新聞紙を例にとつてお話をいただきましたが、私のほうにもその切り抜きがあるわけでございます。昨年の秋ごろから積極的に乗り出さなければいけないといふので、交通公社を指導したわけでございます。時あたかも交通公社の改組問題のあつたときでございますが、新しく株式会社として発足する以上は、何か一つ新天地を開いてもらいたいといふことで、この産業観光の問題と取組んでいただいたわけござい

います。それで金融系列のほうからい
くか、証券系列のほうから協力体制を
整えるかといふことも、一つの問題
だったのではないかと、この問題
新聞にありますように、四大証券を
中心に協力体制を整えるという結論に
なりました。ただいまそのコースを選
定しております。一つの専門的な写真
機なら写真機だけを、もうキヤノンか
らヤシカからニコンからずっと写真機
の工場だけを見て回るといふいわゆる
専門コースと、それから写真機も見れ
ばテレビも見るといふほうに、日本の
電機製品も見るといふほうに、日本の
産業をいわばあちこちも見、こちこち見
して、広く見るといふふうなコース、
この二つに分けて考えております。そ
れで一通間で見るといふコース、二週間で見
るコース、三週間で見るコース、こう
いったことで日本の産業を見て回ると
いふふうなことをたまたま検討をいた
しております。そして、これにつきま
しては見学を受ける工場のほうから、
どうせ見てもらえばそれについてお客
さんに関心を持つだろうし、あるいは
また将来製品の販路拡張にもなるだろ
うからというので何がしかの協力費を
出してもらう、それに対して交通公社
のほうもまた基盤的なものを出して、
そして全部でそういうコースを考えて
いこうじゃないかという段階にたどり
ま来ておるわけでございまして、この
問題はもう少しすれば目の目を見て現
実に動き出すと私も考えておる次第
でございます。

料、外人向けの宣伝資料ですか、これ
は会社がおつくりになつていてる場合
もあると思ひますし、商工会議所がお
つくりになつていてる場合もあると思
ひますし、いろいろあると思ひますが、
これから観光二法の審議が始まります
から、どういふものがあるか、どこで
おるか、これはジェットロケットとか
産省のほうにもあるいは相当あるん
じゃないかと思ひますが、どの程度ま
でこの方面が進んでおるか、参考にい
たしたいと思ひますので、次会とまで
は言ひませんが、なるべく早く一度、
みんなに配るのでなくて、まとめてお
見せいただきたい、かように思つてお
りますので、お願いを申し上げておき
ます。通産省のほうも御一緒に
お願いをいたしたいと思ひます。

なお、外務省は在外公館を通して最
近いろいろおやりになつておるわけ
ですが、まだこの方面のものはないの
かもしれませんけれども、外務省のほう
でもそういうものがございしますれば、
一応観光局あたりが世話役になつてま
とめて、どの程度まで来ておるか、
こういうことを見せたいと思ひます。
さらに今後どういふふうな御計画かと
いうようなものについて、ぜひ次の
機会までおそろえをいただきたい、か
ように思つておるわけでございします。

それから外務省の方がお見えになつ
ておりますので、一言外務省の方に申
し上げたのですが、先ほど来申し上げ
ておること、あまり異論のある話
ではないが、在外公館がいわゆる観光
振興会とかあるいはジェットロケット
のところとも御一緒に、やはり一
つの大きな宣伝力を持つておられます
ので、大蔵省やいろいろのものもあり
ましようけれども、特に三省が御協力
になつて、この方面の御努力をいた
したいと思ひますが、外務省の方は
いかがでございますか。

○堤説明員 先生の御発言の御趣旨は
まことにございまして存じます。現に
この方面の協力体制は、私も前から見
まして、十分行き届いていてと思ひま
すが、今後さらに一そう近代日本の紹
介という点で協力体制を進めたいと
思つております。

○細田委員 もう一つだけついでにお
願ひしておきたいのですが、先ほどフ
ランスの話が出ましたが、外国のこう
いう方面の資料、あるいはないかもし
れませんが、あればあわせてひとつ、
あと外国の実績があればこれもひとつ、
つ、まあ探してみたいと思ひます。観
光局はいろいろいろいろ資料を持つて
いらつしやうと思ひますから、次会ま
でにこれをお調べいただいて、あれば
お願い申し上げたいと思ひます。これ
は通産、外務にもお願いを申し上げて
おきます。この方面の外国の資料が
ございしますれば、みんなに配つてもら
う必要はありませんから、こういうもの
があるというのをしかるべき次の機
会か次の次の機会におそろえをいた
したい。いずれにいたしましても事は
だれもが異議のある話ではございま
せん。この問題につきましては最初に申
し上げたように観光白書にも本年の政
策にもあまり出ておらぬというふうな
問題でありまして、しかも一石二鳥あ
るいは一石数鳥というふうな、いま最
も取り上げなければならぬ問題でござ
いますので、この上とも政府がほんと
うにこの問題に強力に御指導をして
いただくことを強く要望いたしまして、

私の質問を終わります。

○久保委員 関連して——産業観光で
細田委員からお話がありました。われ
れもずっと前に申し上げたと思うの
ですが、いまのお話では通産省のほう
も前向きというお話であります。さ
しあたり先ほどの観光局長のお話で
は、いろいろ観光コースについてもあ
るいは宣伝文書についてもそれぞれ考
えておられるようでございますが、要は
できたものをどういふふうにして持
ていくかということでありまして、ジ
ェットロケットのそういうものを通じてやる
ことも一つの方法だと思ひます。もう一つ
は、よくわかりませんが、もう一つ
いう宣伝文書や向こうの国に入れる場
合に、外務省のルートを通じていけば
より簡便に入るし、前向きに何か施策
として考えてやってみるというなら助
成の方法としてもいろいろな形があり
ますが、外務省のルートを通じてこれ
をやれば的確にうまくいくし、あるい
はそういう援助にもかたがたならうか
と思ひます。外務省の方もおいであ
りますので、そういう方法について何か
考えておられるか、いかがでしょうか。

○梶本政府委員 実はなお資料等を採
集してまいりましたのはこのうい
つた種でございます。現にアメリカが日
本でアメリカの産業観光の宣伝をして
おります。これは前々申し上げており
ますが、アメリカのU.S.T.S.、つまり
アメリカの観光局が日本に観光局長の直
営出張所を持つておるわけであります。
日本の国際観光振興会の在外事務
所に当たるわけでありますけれども、
そこで日本語で書いた「アメリカの新産
業の世界」というのを無料で東京で配布

して、そして日本人がアメリカに行つ
たときに、何州ではこういふ産業が
盛んであるから、この工場へ行けばこ
ういふものが見られるというものが、
五十州にわたつて簡単に紹介が行なわ
れてゐる。こゝまでアメリカ自体で
ら宣伝をやつておりますので、特に日
本なんかおちおちしておられないとい
う気持ちで私も一ぱいござい
ます。それでまだこの程度の——りっぱ
なパンフレットと申しますか、冊子には
なつておりませんので、この
程度のものを配つておるわけでござ
います。正直に申し上げますと、まだ
ほんとうの意味における産業観光とし
ては日本はようやくスタートについた
といふたほうが正直な表現じゃないか
と思ひます。そういう意味で従来は外
務省のルートを通じてというところま
ではいつていなかったのが実情でござ
います。ただ、日本へいらつしやいま
せという宣伝、観光客誘致のパンフレッ
ト類は、事務所のあるところは事務所
ないところは在外公館が百幾つござ
いますから、そのルートを通じては
たしてまいりましたけれども、産業観光
の宣伝パンフレットはまだ外務省の
ルートを通じてという段階にまでは残
念ながらいつていなかったというのが
実情でございますので、今後は御指摘
のとおり、そういうルートをも十分に
使わしていただきたい、かように考
えておる次第でございます。

○久保委員 それからもう一つは、
専門的に産業を観光するという方も
多くなつてくると思いますが、その場合
にやはり日本の風物とかね合せて、
日本の現代というか、そういうもの
も見ると思ひます。これは私の選挙区では

ありませんが、栃木県に益子というところがございます。益子焼きというのは、そのほうではかなり海外でも限られた範囲では評価されているそうでありますが、実はそういうかま場を見せると同時に、そういう芸術的な作品、これは一般的な普通の作品ではなくて、芸術的作品だと思ふのですが、そういうものも、たとえばあの近くには日光なり何なりがございますから、こういうものとかからみ合わせて育成していくという方法をとらぬと、陶芸に興味のある人、その専門家だけの分野で終わつたのでは、実はうまくないと思ふのです。そういう意味で、やはり多角的な方向を見せてほしい。いわゆる日本の古さとか、さびとかいうか、そういうものと、現代日本というものをやはり対照的に見せるような観光コースをいつの場合でも忘れてはならぬと思ふのです。ある新聞記事であります、これは観光局長の責任でもありろうかと思ふのでありますが、日刊紙に、一月くらい前から以上前か知りませんが、出ております。あるあつせん業に頼んで、いわゆる観光コースというところで見て回った外国人がおります、それが書いております。どうもお寺とかお宮とか、そういうほこりっぽいところだけ回ってきて、実はくたびれたという結論ですね。これなどもくふうのしようによつては、もっと日本の古さとか、日本の落ちつきとかいうか、そういうものを見せるコースがあるはずだと思ふのです。この意味で観光も基本法ができて、施策についての報告がありました、さつき細田委員からも御指摘があったように、概括的に言えばどうも新味がない。富

士山、芸者、桜、こういうようなことがどうしてもつきまとう。だから、これから脱却することが日本の観光を正しく評価してもらう方法だと私は思ふ。そういう意味で、やはり産業観光もあるべき姿だと思ふ。ただ金をもうければいいんだということではなくて、日本の姿を見てもらうという前提がやはり必要だと思ふのです。先ほどお話があったように、そこでカメラが売ればいいということは、これは副次的なものであつて、決して本筋ではないと私は思ふのです。日本の現代はこれほどの水準になつておる。編みがさとかぶつて人力車を引いているのではないということ、しかしその歴史的な背景はまだたくさんどこにも残つているという両面を見ることが、基本法からいけばまず前提でしょう。そして副次的に観光として国際収支の改善ということなんですから、そういう面もぜひ勘案して、国際観光とか、観光コースは設定したらどうか、こういうふうと思つております。もちろんこんなことはおわかりでありましようが、実際はなかなかうまくいっていない。そこで要望しておきますが、きょうは通産省と外務省がおいでですから、いま細田委員からありましたように、産業観光はいろいろむずかしい面もたくさんあります。ありますが、これはやはり関係省で連絡をとりながら、先ほど御答弁になつたように、もう少し前向きでコースをきめてほしい、こういうふうには私は要望しておきます。先ほど申し上げた外務省のルートを通して、できたものはどんどん送つてやることも、そういう面での振興の一つの策だと思ふのです。ぜひ御勘案をいただき

たい、こういうふうに思ひます。以上です。
○川野委員長 次会は来たる十日金曜日午前十時より委員会を開会するものと、本日はこれにて散会いたします。

午後零時三十六分散会