

第五十八回国会 衆議院 運輸委員會 議 録 第二十三号

昭和四十三年五月八日(水曜日)
午前十四時四十一分開議

出席委員

- 委員長 大野 市郎君
- 理事 本部 佳昭君
- 理事 徳安 實藏君
- 理事 小川 三男君
- 理事 山下 榮二君
- 理事 阿部 喜元君
- 理事 小湖 恵三君
- 理事 川野 芳満君
- 理事 中川 一郎君
- 理事 福家 俊一君
- 理事 神門 至馬夫君
- 理事 米田 東吾君
- 理事 沖本 泰幸君
- 理事 野間 千代三君
- 理事 砂田 重民君
- 理事 山村 新治郎君
- 理事 大竹 太郎君
- 理事 加藤 六月君
- 理事 菅波 茂君
- 理事 西村 英一君
- 理事 井上 泉君
- 理事 内藤 良平君
- 理事 渡辺 芳男君
- 理事 松本 忠助君

出席政府委員

- 運輸 大臣 中曾根康弘君
- 行政管理庁行政 管理局長 大國 彰君
- 厚生省国立公園 局長 網野 智君
- 運輸省船舶局長 佐藤美津雄君
- 運輸省観光局長 深草 克巳君

委員外の出席者

- 内閣総理大臣官 房参事官 杉浦 喬也君
- 運輸省海運局次 長 高林 康一君
- 専門 員 小西 真一君

本日の会議に付した案件

臨時船舶建造調整法の一部を改正する法律案
(内閣提出第三六号)(参議院送付)
観光施設財団抵当法案(内閣提出第七八号)(参議院送付)

第一類第十号 運輸委員會議録第二十三号 昭和四十三年五月八日

○大野委員長 これより会議を開きます。
臨時船舶建造調整法の一部を改正する法律案を議題として審査を進めます。

○山下(衆)委員 臨時船舶建造調整法の一部を改正する法律案は年限を延長するだけで、法律そのものを改正するわけじゃないのでありますから、考えてみるとごく簡単な法案のようにも思われるのでございます。しかし、この法案の及ぼす影響というものはきわめて重大なものと云わなければならぬと思つております。そこで大臣に伺いたいと思つております。わが国の海運の再建整備計画とは十分に関連、計画性が保たれているかどうか、この点についていささかふに落ちない点があるのではありませんか。したがって、その点を大臣からお答え願いたいと思つております。

○中曾根國務大臣 各法体系によつて期限が違つて向きがございまして。御指摘のとおり、今度の造船所の問題は四年間延びるということになっております。それから利子補給は本年で終わることになっております。それから経済社会発展計画のほうは四十六年までで、船に關しては四十五年に終わる。そういう關係になつておりますが、大体海運整備の關係はこゝで終わりますけれども、現在海運造船の答申にもよりまして、たぶん現在または現在以上の發展政策を答申してくるだろうと思つております。したがって、多少模様は変わるかも知れませんが、基調においては、大きく変化のない国家としての助成振興政策が出てくると思つて、われわれはそれを受けて、立法あるいは行政措置によりまして引き続いてやつていく考え方でおります。そういたしますと、大

体船舶關係のほうとも符號を合わせまして、いままでと大体同じようなペースで、海運のほうと造船所のほうとチームワークを組みまして進めるようになることと思つております。そういう基本的な政策的な立場に立つておりますので、現在のいろいろな法体系の期限がまちまちになっておるこの事實は遺憾な事実でございまして、できるだけその取り扱いや政策につきましては、できるだけそのないようになつておきたいと思つております。

○山下(衆)委員 大臣もいま認めたとおり、われわれがしつと的に見ていけば、これで行政上間違ひなく運営ができるかどうかということはいささか疑うのであります。いま大臣の答弁にもございまして、本来でありますならば、基本法と申しましては、総合的な再建整備法があつてはしかるべきではないか、こういうことを考えるのであります。いま大臣も振興と申すことを使われたのですが、振興法等のごときものを将来考えていく、こういうことでございまして、そういうふうなことを取りまとめたいと思つていただくように、私はお願いを申し上げておきたいと思つております。

その次に、もう一つ伺つておきたいと思つております。それは、昨日野間議員の質問の中にもあつたかと思つておりますが、近年東南アジア諸国がそれぞれ独立し、独立国家として民族意識が非常に高揚してきてまいつておる。そこで、従来のとおり日本あるいは諸外国に建造の発注をするという体制が、少しなくなつてきておるように思つております。たとえば日本に対しては技術提携をやつて、東南アジア諸国に日本との合併会社をつくる、そういう建造計画を立てる、こういう国も少なくないように思つております。このことを考えますときに、日本が技術提携をして後進国の開発に乗り出す、こういうことも一面の方法であ

らう、こういうことも考えるのですが、そのことはまた一面、日本の輸出振興の面から考えますと、そこには一つの支障が生ずる、こういう結果にならないとも限らないのであります。こういう点に対して一体どの道をとるほうがよいと大臣はお考えになつておるか、その辺のお考えのほどを伺いたしたいと思います。

○中曾根國務大臣 現段階におきましては、やはり協力的な態度でいろいろ合併なりあるいは技術提携なり、援助してやることには私は正しいであらうと思つております。しかし、具体的にどの国にどういう程度の船をつくることに協力するかということでは、ケース・バイ・ケースによりまして検討して処理していくべきだと思つております。一方方針としては、やはり東南アジアの諸国と日本との關係から考えてみまして、日本が出ていかない場合にはほかの国が出ていくということも考えられますし、また、このことは先進国と發展途上国との關係にあるに必ず起る問題で、船だけの問題ではなく、工業その他についても同じように考えられる問題であります。いずれ競合關係に成長してくる可能性もあるわけでありまして、しかし、それだけ日本は高度のものに活路を見出していく、そういう形で両方の協同關係をつくるのが正當であると思つております。やはり東南アジア諸国とは協調、協力の關係を原則として設定していくことが正しいと思つております。

○山下(衆)委員 協調といふことばを使われて、まことにいい答弁のように聞かれますので、すけれども、現実の問題は、これは運輸省だけではない、所管からいけば通産省の關係になるんだらうと思つて、海外に技術を提供し、東南アジア諸国の國家發展策を講じて、そうして貿易を盛んにするということも一つの行き方に間違ひはない、こう思つておるのであります。造船だけに限つてものを考える場合、船といふものだけに限つて考

える場合、そういう場合に一体どういふものかというところは、実は考えておるのであります。いま日本が東南アジアに合併会社のようなものをつくらせているのは、幾つあるのでしょうか。

○佐藤(美)政府委員 きのお質問がありましてお答えしたわけでございますけれども、石川島播磨造船所がシンガポールと台湾にそれぞれ、合併会社あるいは技術提携でやっております。それから三菱重工業が高雄に最近、技術提携で始めました。いずれ会社の株の持ち合いその他は今後きまると思いますが、現在まで具体的に三カ所。あとそのほかには、前にブラジルとかそういうところがございますが、東南アジアとしては三カ所でございます。

○山下(榮)委員 それでは次にもう一つ伺いたいと思うのですが、造船工業の労働者の問題であります。

造船工業は相当高度の技術を必要とすることは、御承知のとおりであります。溶接にいたしましてもその他の仕事にいたしましても、相当高級な技術者がなければならぬのであります。ところが、最近、造船所の高級な優秀な技術者に目を付けて、他の産業が非常に引き抜きをやります。造船工業では相当困っているというわけでも聞いておるのであります。こういうこと等に対しましては、これは運輸省ということよりも、むしろ政府といたしたほうがいいんじゃないかと思うのですが、これらの技術者養成対策というものがなければならぬ、こう考える。さらに先ほども申し上げましたように、海外に技術提供をするということ等になってまいりますと、造船労働者の養成ということがきわめて必要になってくるんじゃないでしょうか、こう私は考えておるのですが、それらの対策をお考えになっておるかどうかが伺いたい。

○佐藤(美)政府委員 造船に関する雇用状況と申しますと、ほかの産業も同じでございますけれども、特に造船の場合は労働集約産業といわれておりまして、労働者の確保が問題でございます。いままで過去いろいろ技術的な合理化その他により

まして、一人当たりの生産力というものが非常に向上してまいりました。今後ますますこれを続けていくということが、われわれの任務であると思ひます。

それから労働省のほうにおきましても、われわれのほうと一応共同していろいろ考えておるわけでありまして、雇用対策会議というものを造船業に對しまして開催いたしております。これは組織、自動車に次いで造船が三番目にその会議を開いたわけでございますが、これによって今後の労働対策を解決していきたい。具体的に申し上げますと職業訓練、そういうことを強化しまして、それで一応造船のほうに對しまして労働力の供給をしたい、かように国として考えておるわけでございます。

○山下(榮)委員 それ以上深追いしても、これは労働省所管の關係のことでございますからやむを得ませんので、本来の法律に基づいての質問を続けていきたいと思ひます。

本法の期限を四年間延長するという理由は、一体どこにあるのでしょうか。

○佐藤(美)政府委員 四年間という理由は、非常にむずかしい面はございますけれども、一応輸出船のことを考えてみますと、船舶調整という面から二、三年の注文を取ってあるわけでございます。なお日本の外航船の場合ですと、年次の予算、財政事情に縛られて、翌年のものまでしか取れないということもございます。そこにどうしても競争問題が生じます。したがって、ここ数年は輸出船の状況もこの状態が続くというふうに考えられます。そうしますと、ここ五年間くらいはこの状態が続く。なお、外国の造船状況を見ますと、現在整備中でございまして、もし外国の造船所の整備が十分進みますと、あるいは競合状態がなくなるかもしれませんけれども、その点は非常に明確を欠きますし、一応五年間くらいはこの状態が続くというふうにわれわれのほうで見たわけでございます。

しの上に立っているんでしたら、海運助成措置法等はなぜ一年ということにされておりますか。これじゃひとつも総合性がないじゃないか、こういう感じがするわけですが、どうでございますか。

○佐藤(美)政府委員 ちょっと質問の趣旨がわかりかねたのですが……

○山下(榮)委員 海運助成措置法は明年一年間延長する、こういうんでしょう。この法律は、明年一年間あるのにさらに四年延長しよう、いまおっしゃる通りに五年でしよう。こういう点がひとつもマッチしてない。運輸省内部においての造船計画というものの対する——いま外国の例まであげられて五年くらいの見通しは立つ、こうおっしゃるのに、これだけが一年ということ、なぜそういうふうにならぬかがあるのか、こういうことで

○佐藤(美)政府委員 外航船の建造融資に対する利子補給の制度は、外航船舶の建造に要する資金の融通につきまして、政府が利子補給金を支給して、国際的に高水準にあるわが国の金利を是正するということに基づいて、これに基づいて外国船と対抗せしめるということでございます。

これに對しまして、本法は外航船舶の建造について調整を行なう、わが国の外航船舶の量的拡充が円滑に行なわれるように、国内船舶の船台を確保するということにございまして、また、わが国の国際海運市場の需給関係を適正なものとするというところにございまして、また量的にも質的にも、国際競争力のある商船隊を整備していくというものでございまして、したがって、利子補給の制度と本法との間には、内容的に異なるものがございますので、一応われわれとしましては、本法の趣旨に従ひましてさらに四年間の延長というふうにしたわけでございます。

○山下(榮)委員 先ほど大臣からも答弁は伺ったのですけれども、日本の一連の海運政策を考えてみますと、一貫性を非常に欠いている、こういう感じが強いのであります。海運再建整備計画はできるだけ長期的な、総合的な視点の上に立って

計画、立案がされなければならぬ、こう考えるのに、どうもばらばらのような感じがして、大臣の説明を聞くと、審議会の答申やそれぞれの關係があつて、こういう關係になつていて、将来は振興法的なものでまとめていきたいという答弁もございましたから、これ以上は申し上げませんが、こういうことは、世界一の造船国をもつて誇る日本はもっと長期的なりっぱな計画の上に立たなければならぬということだけを申し上げておきたいと思うのであります。

次に伺いたいと思うことは、最近非常にタンカーの大型化というのですか、マンモス化というのは、昨日もお話に出たとおりでございます。そこでこの大型タンカーの構造上の問題について、いまのところ何ら欠点はないと運輸省ではお考えになっておりますか、どうですか。

○佐藤(美)政府委員 御存じのように日本の場合ですと、大型タンカーの建造に至りますまでに非常に段階を踏んでございまして、したがって、いままでの状況では多少のあればあるいはあるかと思ひますけれども、われわれのところに入ってくるような構造上の問題ということは聞いておりません。

○山下(榮)委員 それでは伺いますが、最近の情報によりますと、イギリスと西独の十九万トン大型タンカーが試験運転の際、あるいは処女航海の際に、相当故障等事故を起こしたりして、直ちに修理をせなければならぬ、こういう事態が起きていることが新聞等で報道されておるのですが、その欠陥等について当局として何かお調べになっておりますか。

○佐藤(美)政府委員 ドイツの場合、一その船が問題を起して大きく報じられたわけでございますが、これにつきましては、詳細な技術的な問題の報告はございせん。なお外国の場合ですと、日本と違ひまして、段階を追つてやらないという一つの技術上の問題もございまして、それからもう一つは、きのうもお話に出たわけですが

れども、安く受注したということもございまして、あるいは無理をしたのじゃないか、軽過ぎる船をつくったのじゃないかという推定はできません。しかし先ほど申し上げましたように、技術的な具体的な例はまいておりません。

○山下(榮)委員 新聞等の報ずるところによりますと、イギリスのマイリーナ号にいたしまして、あるいは西独のエスマレーシア号にいたしまして、きのうもちょっと触れられたようにも思うのですが、一面は、船を軽くするという考え方が、鋼材等の始末というのですか、いろいろ節約をした、あるいは経費を安く上げるために、いろいろ鋼材その他の造船技術の面で安上がりの建造方法をとっている、こういうこと等々が報道されておるのですが、そういうこと等々に對しまして、日本にそういうことのないように、今後どう対処していくかという対策をお持ちであるかどうかということをお伺いいたしたいと思います。

○佐藤(美)政府委員 先ほど申し上げましたように、まず日本の大型タンカーに對しましては、いままで段階を追ってまいっておりますので、われわれとしましては、その辺の技術的な問題ということについては一応自信があります。法律で許可をする場合にも、その点は十分注意しております。それからさらに、実際はつくっておりますけれども、今後の大型化ということを技術的に解決するために予算をいたしまして、五十万トンタンカーの試験設計を終了しております。まだ十分内容的には解決していない面もございますけれども、一応技術的な検討を行なっておりますので、技術的な指導は、実際の面で十分に反映するというふうに確信いたしております。

○山下(榮)委員 そうしますと、わが国の大型タンカーというものの最終目標というものは、五十万トンタンカーというものを考えておる、こういうことですか。

○佐藤(美)政府委員 実際の目標をどこに置くかということは非常にむずかしい問題でございまして、世界の経済的な問題とからんできますので、ヨーロッパでは五十万トンを通り越して七十万トン、八十万トンにいくであろうというようなアドバンスもわれわれのほうには実はございまして、しかし、われわれのほうとしましては、現在設備拡充のまださ中でございまして、大体デッドウェイト三十万トン前後というように考えております。なお、いまのドックが完成しますと、デッドウェイト五十万トンくらいまではどうにかつくれるという施設でございまして、したがって、われわれとしましては一応、先ほど申し上げましたのは技術的な説明をするという意味でやっておりますので、実際どれくらい船をつくるかという目標ではございせん。

て、世界の経済的な問題とからんできますので、ヨーロッパでは五十万トンを通り越して七十万トン、八十万トンにいくであろうというようなアドバンスもわれわれのほうには実はございまして、しかし、われわれのほうとしましては、現在設備拡充のまださ中でございまして、大体デッドウェイト三十万トン前後というように考えております。なお、いまのドックが完成しますと、デッドウェイト五十万トンくらいまではどうにかつくれるという施設でございまして、したがって、われわれとしましては一応、先ほど申し上げましたのは技術的な説明をするという意味でやっておりますので、実際どれくらい船をつくるかという目標ではございせん。

○山下(榮)委員 目標じゃない。現在は御承知のとおり、二十万トンくらいが一番最高だろうと思うのですが、だんだん大型化してまいることは火を見るよりも明らかでございまして、したがって、行政面で相当指導を願わなければならぬ面が、造船工業というものは私が多かるうと思うのであります。したがって、それらの点に抜かりのないようにひとつ指導をお願い申し上げます。い、かように考えるのであります。ただ、イギリスや西独のように安上がりの考え方はなく、ほんとうにこういふ大きなものが事故を起こしたということになりますと、損害だけではなく、たいへんなことになってしまふのであります。それらの点に配慮を願った上で建造計画というものが進められなければならぬ、かように考えるのであります。したがって、その点は万々抜かりはなからうと思うのでございすけれども、そういう点にひとつ注意をされて、今後の建造計画に留意されたい、かように思うのであります。

最後に私は大臣に伺っておきたいと思うのですが、最初に伺いましたように、日本は世界の一位といわれるほど造船工業の発達した国であります。それだけに、日本の造船工業技術というものは高度に進歩している、こう考えなければならぬと思うのでございす。東南アジアはもとより、欧米各国からもそれぞれ受注しておるわけでございす。したがって、ただ船がたくさんできるといふことだけではなく、日本の船が世界で一番優秀である、かようにあらねばならぬ、こう考えておるのであります。先ほど振興政策云々、こ言われたのであります。運輸大臣として、しかも非常に理想の高い大臣として、この優秀な造船工業日本の将来に對して、いかように世界一を維持し、さらに発展させていくことに對する抱負を伺って質問を終わりたいと思ひます。

○中曾根國務大臣 日本の造船技術が世界に冠たるものでありますことは、関係業者の、あるいは技術者の非常な御努力のたまものであります。われわれ日本国民としてまことに感謝にたえないところであります。ただ、また一面、その基礎を考えてみますと、戦争あるいは戦前、日本の海軍というものが軍艦建造その他について非常に技術練磨し、努力を傾けた、そういう遺産が今日の造船技術にはね返ってきているところもあると思ひます。それをさらに発展させたのが、今日の日本の造船業界の実情ではないかと思ひます。そういう意味で、やはり技術というものは相当な蓄積とたゆまざる努力というものがなければ、一朝にして花を咲かせるものではないように思ひます。そういう点からいたしまして、日本の造船技術の改良、造船技術の振興という点につきましては、今後ともますますたゆまざる努力を傾注して、世界の造船技術をリードするという輝かしい実績をさらに続けていきたいと思ひます。

それには、一面において海運政策並びに造船計画との関連がございすので、何といたしまして、日本の海運政策を振興させ、また輸出に對する特別の配慮を継続いたしまして、常に一定の需要があるようにして、造船界が活気を呈しておるということがまた非常に大事であると思ひます。そういう点につきましては、船舶の建造、輸出等につきましてまた特段の努力を傾けまして、両方相応じて発展していくように努力を継続してまいりたいと思ひます。

○山下(榮)委員 いま大臣の抱負を伺って意を強くいたしました。しかし、造船工業はひとり企業家だけにまかしておったのでは、世界一を誇って持続しているわけじゃないので、行政面の指導というものがいかに重要であるかを深くお考えをいただきました。この上とも日本の造船工業の発展のために、一その運輸当局並びに政府の助成措置をお願いを申し上げて、質問を終わります。

○松本(忠)委員 若干の質問を局長に……

○松本(忠)委員 若千の質問を局長に……

○松本(忠)委員 若千の質問を局長に……

○松本(忠)委員 若千の質問を局長に……

○松本(忠)委員 若千の質問を局長に……

○松本(忠)委員 若千の質問を局長に……

○松本(忠)委員 若千の質問を局長に……

○松本(忠)委員 若千の質問を局長に……

○松本(忠)委員 若千の質問を局長に……

○松本(忠)委員 若千の質問を局長に……

○松本(忠)委員 若千の質問を局長に……

○松本(忠)委員 若千の質問を局長に……

○松本(忠)委員 若千の質問を局長に……

○松本(忠)委員 若千の質問を局長に……

○松本(忠)委員 若千の質問を局長に……

らいあるわけですか。四十四年まで伺いましたか……。

○佐藤(美)政府委員 四十五年度末で同じく十基でございます。

○松本(忠)委員 そうすると三百八十九ですか、同じですか。

○佐藤(美)政府委員 三百八十一万トン。

○松本(忠)委員 そこで、現在外国船主からいろいろ建造の引き合いがきていると思いますが、現在引き合いのきている分、まだ契約はできないで、こういうものをつくってほしいという引き合いのきているものについては、年度別に何隻、何トンくらい現在日本の造船会社に対する引き合いがきているものか、この点はおわかりになりますか。

○佐藤(美)政府委員 引き合いのものにつきましては、ちよつとわかりかねますが、四十一年度の契約につきましては……。

○松本(忠)委員 契約の済んだものですか。

○佐藤(美)政府委員 はい。これが三十八隻、それから四十二年度が二十七隻になっております。

○松本(忠)委員 三十八隻で、重量トンにするかどうか。

○佐藤(美)政府委員 ちよつといまその集計が出ておりません。

○松本(忠)委員 それではそれはあとでもいいですが、一応契約のできたものが何隻ある、そしてそれが重量トンで幾ら、こういうものは一応当然わかっているとは思ったわけなんです、これがわかっていないということにちよつと不安を感じております。現在その建造のドックなるものが七基から九基に、さらに十基にどうふうになります建造を十分ならしめるだけのものが、設備ができることはけつこうであります、そして外国の船主からの発注も相当ある、しかもその引き合いも十分きている、その点はいいわけでありませんが、そうなってくると、それだけのものをこなして、かつ日本の国内船主からの発注に対しては、これを消化できるものがあるのでしょうか、どう

でしょうか。

○佐藤(美)政府委員 この法律によりまして日本の建造量を一応推定いたしました、それに対して消化できるようにわれわれのほうは指導しているわけでございます。その方法としまして、実は輸出船につきましては完成だけを押えておりまして、いわゆる起工とかそういうところを押えておりませんので、融通がつくというふうにしておるわけでございます。

○松本(忠)委員 私の心配するのは、外国船主からの発注も、いま局長は、隻数は四十一年度、四十二年度については、三十八隻あるいは二十七隻というふうには押えていらつしやるけれども、重量トンが幾らであるかわからない。国内のほうの注文についても、はつきりしたものが出てこない。そういうものに対してドックのほうは、もう超大型船を建造する場合になれば、きめられた、限られたドック、そういうわけですね。それをきちつと相互に、外国のものも十分建造する、また国内のものに対しては建造していくだけの計画を完全につくり上げて、それに対して指導していくのが本筋ではなからうかと私は思うのですが、この点についてどうでしょうか。数字を全然つかんでおらないという点が非常に心配に思うわけですが、これも、そういうものではたして指導ができるものかどうか。計画造船、計画造船というけれども、はたしてドックというものが限られていて、超大型船についてののみいま言うわけでありすけれども、十万吨以上のものに対して限られたドックの中で、外国からのもの、それから国内のもの、そういうものの注文を同時に受けて消化していくのに対して、それを指導監督していく上の数字の持ち合わせもない点も非常に心配するわけです。その点についてひとつはつきりした計画を持たれてやっていたらいいかと私は思うのです。どうでしょう。

○佐藤(美)政府委員 この法律によりまして許可する場合には造船所の線表を全部調べます。それによりまして、その船を許可していいかどうかということは調べるわけでございます。したがっていまして、いま実は手元に資料がないのでございまして、けれども、調べればわかるわけでございます。それから、ちよつと訂正させていただきますけれども、十万吨と先ほど申し上げましたけれども、あの数字は十五万吨以上の間違いでございしました。

○松本(忠)委員 それでは、現在日本の造船会社の手持ち量というものはわかつておるわけですね。いわゆる超大型船といわれる、十五万吨以上のものを建造するその造船会社の手持ち量、工事を引き受けてある量、造船量、そういうものについてはおわかりですね。

○佐藤(美)政府委員 十五万吨以上につきましては、実は資料を持っております。これは大手の二十七八工場につきまして、四十三年の三月末になりまして、国内船で五十六隻の百七十万総トン、それから輸出船につきましては三百二十三隻の千三百三十八万総トン、合計で三百七十九隻の千五百八万総トン、こういうふうになっております。

○松本(忠)委員 ちよつと伺いますが、いまのお話の三百七十九隻、千五百八万総トン、この国内船のうちのいわゆる集約会社のもの、非集約のもの、あるいは自家用船舶、こういうものについての分類はございしますか。

○佐藤(美)政府委員 ございしますけれども、ちよつとその資料を持参いたしませんでした。

○松本(忠)委員 大臣、ちよつと伺いますが、これはどういうわけですか。当然それくらいのことには御承知かと思つて、私は非常に平易は問題で御伺いするわけで、決してむずかしい問題じゃない、技術的な問題じゃないと思うのですが、そういう数字すら局長が握っておられぬということに対して、大臣どう思われますか。

○中曾根国務大臣 あなたの御質問が非常に精細で鋭いものですから、どうもこちらのほうが準備不足で、まことに申しわけないと思ひます。

○松本(忠)委員 大臣のおだてに乗るような私じゃありませんけれども、それだけの数字を持つてこないというのは、私は少しどうかと思うんです。それではどうも、話があと続けられなくなつてしまふ。局長、それはあとでけつこうでありまして、けれども、ひとつ数字を出してください。そしてまた私のほうも、そういうものについて十分検討もしてまいりたいと思つております。

局長に伺いますが、仕組み船というのがございまして、これについて御当局はどのように解釈をしておられるのか、ひとつ仕組み船に対する定義を……。

○佐藤(美)政府委員 これは俗称でございますので、仕組み船に対する正確な定義というものはございせんけれども、私のほうで一応考えておりますのは、わが国の造船所で建造される外国船であつて、わが国の貨物の輸送に關しまして長期の積み荷保証を取りつける意図を持って建造された輸出船、かように考えております。

○松本(忠)委員 現在の輸出船のうち、その仕組み船はどれくらいあるものですか。

○佐藤(美)政府委員 従来計画輸出船でつくられましたものは、タンカーで十七隻、約百五十万総トン、それから鉄鉱石あるいは石炭専用船が二十三隻、約百十五万トンでございします。

○松本(忠)委員 これはもうすでに就航しているわけですね。

○佐藤(美)政府委員 さようでございます。

○松本(忠)委員 では伺いますが、その仕組み船によるところの貨物輸送の運賃の支払いと、それから輸出船におけるところのわが国の外貨の受け取りというふうなものは、どのような金額を持っているものでしょうか。その金額をひとつ教えていただきたい。

○高林説明員 まことに申しわけございませんが、いま手元に資料を持っておりませんので、後ほど調べて申し上げます。

○松本(忠)委員 おわかりにならないのですか、高林さん。——もうやめましょう。どうも御当局

の答弁も期待できるような答弁がないし、また議員の数も少ないようでありまして、きょうはこれで質問を打ち切って、あと日を改めてほしいと思いますが、どうでしょう。私はそうしたいと思ひますが……。

○大野委員長 速記をとめて。

〔速記中止〕

○大野委員長 速記を始めて。松本君。

○松本(忠)委員 仕組み船の問題についてはどうも資料が、私のほうで調べ上げているものと全然違うのですよ、局長。数もいまおっしゃったようなものではないのです、私のほうは。おたくのほうはだいたいおこぼれがある。これは突き合わせてみなければわかりませんけれども……。いずれにいたしましても、政府の答弁に誠意がないということだけは、私ははっきり申し上げておきます。特に大臣の前で申し上げる。先ほど大臣からも、それについては一応の釈明のことばがあったのでしたといたしますが、今後国政の審議について、どうかひとつ十分の資料をもって答弁できるように御注意をいただきたいと思うわけです。

それでは、もう一点大臣にお伺ひいたします。それは海運業界における専用船のグループ化という問題であります。それに対して一部の業界では非常に難色を示しているように聞いておりますが、この専用船グループ化に対して、大臣としてはどのようにお考えでございませうか、これをお伺ひいたします。

○中曾根国務大臣 専用船のグループ化というのはある程度の時代の趨勢と申しますか、産業的な要請からの一つの趨勢であるだろうと私は思ひます。ただこの傾向が行き過ぎた場合に、いろんな摩擦やら、あるいはいろんな従来の海運関係の業態との問題も多少起こるであらうとわれわれ考へております。それでいま海運造船合理化審議会に、日本の海運行政というものをどうすべきかというのを諮問しておりますが、その中にはいまの専用船の問題等もございまして、それらに対する検討もお願いをしております。それらの答申が

七月末ぐらいまでには出る見通しでございまして、その答申によりまして処置したいと考えております。

○松本(忠)委員 私の質問は以上で終わりますが、どうか大臣も、先ほどお話があったように、十分ひとつ局長あるいは次長さん方を督励して、答弁に対する態勢を整えた上で審議に臨まれるように希望しておきます。

○大野委員長 委員長から申し上げますが、松本君からの資料要求は早急に当委員会に御提出をお願いします。

○大野委員長 次に、観光施設財団抵当法案を議題として審査を進めます。

質疑の通告がありますので、順次これを許します。井上泉君。

○井上(泉)委員 このたび提案されました観光施設財団抵当法案というのは、観光基本法に基づいて観光に関する国としての施策を充実させるための一環だと思ひますが、こういう法案をつくるということ、観光基本法というもののに基づいて、こういうふうな法案によって観光政策が整備されていくこと、それ自体としてはけっこうでありますが、観光政策、観光行政というものが強化されるということにはならないと思ひ、やはり法律をつくった場合には、その法律の裏づけになるものがなくてはならないと思ひますが、この財団抵当法をつくることによって金融関係との話し合いというものはどの程度なされておられるのか、そのことについてまず観光局長から御答弁をお願いしたいと思います。

○深草政府委員 お尋ねの点につきましては、実はこの法律の制定要望はすでに数年前からございまして、昨年も法務省というところの打ち合わせでしたが、昨年はいろいろな法律問題につきましても疑義もございまして、それが終わりましたので、金融関係、それから実務の専門家、それから私も並びに法務省、これら四者が集まりまして非公式な研

究会をつくりまして、そこで結論を得たわけでございます。その間におきまして金融関係の、特に長期の金融をやっている方々の御意見を十分聴取いたしましたので、けっこうだという御了解のもとに法律案をつくったわけでございます。

○井上(泉)委員 やはりこういうふうな法律をつくる場合には、ただ単に金融機関との話し合いというふうなことでやるということとは、従前も話し合っておるわけですが、観光業者に対する融資の幅というものは非常に狭いわけでしょう。それだから、やはりこれは特別ワックとかいうようなものを設定する必要があるんじゃないかと思ひますが、その点について大臣の御見解を承りたいと思ひます。

○中曾根国務大臣 観光財団抵当による金融というのは、大抵民間ベース、市中銀行等を中心にする融資というものが対象になっておりますので、開銀とかあるいは輸銀とかというように特別にワックを設けるということはいまのところは考えていないし、また、民間銀行に対してそういうことを強制することも適当ではないと考えております。

○井上(泉)委員 それは、たとえば環境衛生金融公庫をつくったでしよう。これはやはり政府のいわゆる公社、公団の整理とは逆を行く形でこれをつくったわけですが、その中には、こういうふうなものに対する融資というものは適用されておる。その環境衛生金融公庫の融資の中でそれぞれのワックを設定するということは、これはやはり政策として当然なことでないかと思ひますが、これは大臣は管轄が違ふから、そのことについては思ひをいたしてないかもしれぬけれども、私は、やはり特別ワックというものは環境衛生金融公庫の中で定むべきだ、こういうふうに思ひます。環境衛生金融公庫についての答弁のできる人は来ていないわけだ。——それは観光局長、環境衛生金融公庫で旅館業者、こういう観光業者が融資を受けておる事例がどれくらいあるのですか、金額は。

が、昨年できまして、旅館関係につきましても融資の道が開かれたわけでございますが、どの程度融資されたかどうかということについては私どもも関知しておらないわけでございます。

○井上(泉)委員 そういうことは当然抵当法を制定する場合に、そういう政府がせつかつくった公庫をこれに活用するとかいうふうなことは話し合いにならなかつたのですか、話し合いになっておるとすれば、やはり現在環境衛生金融公庫の中で旅館業者にどれくらい金が流れているかということは、それを掌握し、把握するだけの私は役人として熱意があつてしかるべきだと思ひますが、どうでしょう。

○深草政府委員 この法律は旅館とかホテルとか、建物単位につきましては対象にしておりません。一つの総合的な観光施設、もちろん観光施設の中には旅館やあるいはホテルが含まれるということとは、これは考えられますけれども、この法律そのものの目的が、総合的な観光施設ということでございますので、単体としての旅館あるいはホテルに対する融資の問題とは直接関係はない。むしろ、そういった政府関係の金融機関の融資よりも、抵当権の価値が総合的にとらえられますので、非常に上がりますので、民間ベースの金融機関からの、たとえばいままで五割くらいしか貸されなかつたのが七割、八割貸し得る、そういうメリットがこの法律のおもなねらいでございます。

○井上(泉)委員 それはわかりました。それがためにこれをつくったのだから、これはやはり政府機関にいたしまして、民間の金融機関より政府金融機関のほうが——抵当は中小業者にとつてはまだまだびしいですから、せつかく公庫をつくったんだから、公庫の中に特別なワックを設けるとかいうようなことをするのが、私はあたりまえだと思ひます。環境衛生金融公庫の中の資金が、昨年できてから、バーやキャバレーに対する融資と旅館などのそういう観光業者に対する融資とがどういうふうになっておるかということも、詳細に

ひとつ調査しておいていただいて——やはりせっかく法律をつくっても、国民は法律に期待するわけでしょうから、期待した法律が効果がなければ何にもならない。せっかくこの抵当法はつくってくれたけれども、金融機関としては、五割が七割になる道を広げたといひましても、いまの金融事情の中でそう簡単に金を貸してくれるとお考えになっているという事は、非常に間違つた考え方と思うわけだ。

○観光局長 観光局は部にはないから、観光局長として本委員会に臨まれる機会というものはおそろきわめて短期間だと思ふわけです。

そこで、一省庁一局削減が行政管理局から出されたことについて、観光局を減らした理由をひとつ大臣から承りたいと思ひます。

○中曾根国務大臣 観光局は部にいたしますけれども、それと同時に、各省間の観光政策を扱うところを一元的に統合して観光一元化を行なうという約束を行なうとの間にいたしてありまして、それを確認した上で観光局は部にしたわけで、いづれ、これは次の段階においてもっと統合されたものの一環に包摂されるという考えに立っておるのであります。

○井上(泉)委員 それでは、大臣としては、観光行政というもののについては一体どういふふうなお考えを持っておられるのか。その点を、簡単にいいですから伺ひたいと思ひます。

○中曾根国務大臣 日本にこれだけの伝統と明確な観光を持っております。現在のように観光収支が赤字であるというふうな状態は、まことにざんきにたえない状態であると思ひます。イタリアやあるいはスペインやメキシコ等の事態を見ましても、はなはだ観光行政というものが弱いためにこういう情勢になつておることであらうと思ひまして、さらに一元化して強力な施策をやらなければならぬと思つております。

○井上(泉)委員 行政管理局にお尋ねするわけですが、行政管理局としては、各省から一局削減が出てくれば、たとえばそれが、運輸省が船舶局

であろうが観光局であろうが、あるいは厚生省が保険局であろうが何であらうが、それぞれ各省庁から出てきたものをそのままのみにされて、それを認めるという態度でこの一省庁一局削減というものを進められてきたのか、この点、一省庁一局削減についての管理庁としての態度を承りたいと思ひます。

○大田政府委員 今回の一省庁一局削減は、御承知のように、昨年十一月に総理が閣議の席上で指示をされましたのでございまして、政府の行政改革に対する強い姿勢を示す意味で、各省庁一局削減ということが出されたわけでありまして、したがって、行政管理局といたしましては、各省庁がそれぞれ各大臣の責任におきまして出してこられました削減の局は、それをそのまま法案にするという態度で臨んだわけでございます。

○井上(泉)委員 それでは、総理大臣がそういう方針を閣議で出されたから、行政管理局としては、各省の大臣が責任を持って出してきたものをそのまま認めるということであつて、行政管理局としては、機構改革によつて行政の能率を高めるといふようなことについては、別に考えも何も全然ない、考える必要もない、いわば、政治家の思ひつきでどういふようなことがなされてこられようとも、それはもう総理大臣の言うことだから、各大臣は聞くだろう、各大臣が出してきたものは、国の行政機構がどうなるうとも、そんなことはおかまいなし、こういう態度でこの一省庁一局削減というものをまとめた、こういうことですね。

○大田政府委員 各担当の大臣のほうで責任を持って出してこられましたものでございまして、それから、それはそのとおり尊重するという態度でございまして、行政改革を今後真に実効あらしめるためには、本年の二月二日の閣議決定におきまして、今後における行政改革の推進という決定をしていただきました。これによりまして、三年計画で本格的な行政改革案を作成するという段取りで、現在作業にかかっているわけでございます。

○井上(泉)委員 この一省庁一局削減について

は、悪い政治家が思ひつきに、無理押しに、官僚を押えつけて、そしてこういうことをやった、こういうことにわれわれのほうでは解せざるを得ないのであります。そこで、くしくも、観光行政については、厚生省の公園局も廃止になり、そして運輸省の観光局も廃止になる。何か観光行政に集中してきているような感じがしませんが、それが、それについては、昨年、内閣議員が佐藤総理に質問をした場合に、観光行政についてはばらばらにならないように連絡を密にしてやうといふこと、連絡を密にして、協力関係を打ち立てるために、観光対策連絡協議会をつくっている、こういうことを答弁されておったのであります。この観光対策連絡協議会で、観光行政に最も関係の深い観光局や公園局の廃止については議題にならなかつたかどうか、この点を承りたいと思ひます。

○杉浦説明員 観光対策連絡協議会は次官會議——次官をもつて構成しておりますが……(井上(泉)委員「それはわかつておる。わかつておることは言わぬでもよろしい。」と呼ぶ)會議におきまして、御質問の行政機構の問題については議題になつておりません。

○井上(泉)委員 それでは、観光対策連絡協議会なんてあつたてしやうがないじゃないですか。去年、四十二年度に何回やったのですか。

○杉浦説明員 昨年は二回でございます。

○井上(泉)委員 その二回の内容は……。

○杉浦説明員 毎年観光週間というのを八月に実施しております。それについての議論をいたしております。

○井上(泉)委員 それじゃ総理大臣がこういう答弁をされたことも、これも国会でその場ののりの答弁ですか。こんなことじゃ何も連絡を密にするというふうな必要はないし、ましてや行政管理局がここ三年、四年のうちに根本的な行政改革を打ち立てるとかいうようなことをやつたて、うふうな観光行政のいまの姿について、公園局と

観光局とは両方が廃止になったのですが、それにについては、別段注意を払わなかつたかどうか。一応大臣の……。

○中曾根国務大臣 そういふ状態だからこそ、各省庁の各部署を統合して一元的にする必要があるのであると私は思ふのです。公園局とか観光局とか、各省は自分のなわ張りにとらわれるべきでない。そして、日本の大観光政策を樹立するため、やはりささげざるべきものはささげ合つて、強力な機関をつくるべきであると考えます。公園局が縮小されるか、どうするか、これはほかの役所のことでございすけれども、統合させるためにはいい傾向であるかと思つております。

○井上(泉)委員 観光行政を一元的に統合するためには、公園局が廃止されるということはいい傾向だと思ふのですか。

○中曾根国務大臣 観光の面から見れば、いい傾向であると思ふます。

○井上(泉)委員 それは十のもののうちで、公園局のやつておる行政の中で、観光の面から見ればいい傾向だ、こう言われるのですが、それなら公園局の仕事というものは、オール観光の面と解釈していいと思ふのですが、これは、厚生省の公園局長来られておるようですが、観光行政の面にとつては、公園局が廃止になることは非常にいいことだ、こう運輸大臣言われるのですが、あなたそう考えますか。

○網野政府委員 国立公園行政は、自然の保護ということが中心になつております。したがって、自然の景観というものをいかに保護するかというふうなことで、特別保護地区とかあるいは特別地域というふうなものを設けて、公園計画をいろいろというぐあいにつくりまして保護するわけですが、したがって、その特別地域なんかで……。

○井上(泉)委員 私は、公園局が廃止になることが観光行政のためにいいことかどうかということをお尋ねしている。

○網野政府委員 自然の保護ということが中心でございまして、やや観光にも関係がございす。

けれども、私どもとしては、これは自然保護という非常に重要な仕事でございまして、観光の面からのみこれを統合し廃止することについては、私としてはどうも事務的には好ましくないのじゃないかと思ひます。

○井上(泉)委員 観光行政というもので、国立公園、国定公園あるいは県立公園、これの果たしておる役割りというものは、これは絶対的なものである、そういう絶対的なものという上立つた場合に、公園局が廃止されるといふこと、私はこれはもうたいへん残念に思ふわけです。日本の観光行政の主管の省は、これは観光局という銘を打ってありますから運輸省だと思ふわけですが、運輸大臣が、観光行政の面から見て公園局が廃止になることはいい傾向だ、こういうことについてどうも理解がいかないわけですが、運輸大臣、ひとつちゃんとした見解を承つておきたいと思ひますが……。

○中曾根國務大臣 先ほどから議論になっておりますのは観光行政の一元化の問題でございまして、総理府にある連絡機関があまり仕事をしないという御指摘もあつて、そういう傾向からしてこそ一元化の必要もあるのだと申し上げたのです。そういう一元化の対象になるべきものを考えますと、運輸省が持つておるいろいろな輸送手段関係、あるいは国立公園関係、あるいは国定公園関係、あるいは文部省が関係しておる文化財、そういういろいろなものがあるわけでありまして、

「委員長退席、砂田委員長代理着席」

そういうものがばらばらでござつたのでは、スペインやイタリアのような強力な観光行政は実際問題としてできない。そういう面から統合する必要がある、そのためにこそわれわれも涙を流して観光局というものの廃止に踏み切つたわけでありまして、ですからそういう面から見れば、厚生省にもいろいろ御事情はあるかもしれませんが、同じベースで、公園局廃止ということも涙を流して同調していただいたのではないか。あるいは行政官の長官がなかなかいたした人ですから、そ

ういふ含みをもつて両方やめる方向に誘導したのかもしれない。しかしいづれにせよ、国の部局というものはそれぞれの機能を営んでおるものでありまして、その必要な機能というものはやはり生かしていくべきである。観光局あるいは公園局というものがどういふようになるのか知りませんが、自然保護というふうな仕事は、これは非常に大事な問題でありまして、どこへいこうが、自然保護は自然保護としてやはり徹底してやるようにしておかなければならない、そういうふうに思ひます。

○井上(泉)委員 それは、涙を流して廃止をせなければいかにぬような政策そのものが悪いことですからね。涙を流さなければならぬようなことをやるということとは全く悪いことですから、それに対しては、私は、中曾根運輸大臣はもとと抵抗するかと、こう思つたのですが、やはり涙を流さぬ部類ということとは、まことに残念に思はれてならないわけですね。しかしその涙を流してやめるのを一本化し振興していくための前向きな姿勢をとるという決意でありますから、その決意が實際政策の面で実つてもらわないと、ただそこで委員会を答弁をしたことがそのままそれで終われりというふうなことになるのはならないと思ひ、将来のある大臣としては、まさかそういう委員会のおのことで終わるとは私は思ひたくないのではありません。ぜひひとつ観光行政については、前向きの姿勢で考えていただきたいと思ひます。

そこで、観光の面で一番重要な役割りを果たしておるのは国立公園です。このことについては、私は国立公園あるいは国定公園その他の公園地域であるということについては、これは異存ないと思ひます。いま二十三カ所国立公園があるわけですが、最近において、この二、三年、昭和四十年からこつち、国立公園として指定された地域はどこでござつたのか、私記憶がないので、公園局長に御答弁をお願いしたいと思います、どうでしょう。

○網野政府委員 ただいま先生おっしゃいました国立公園は二十三ございまして、国立公園はその後指定をしております。この四月に能登国定公園と、越前加賀国定公園を五月に指定をした次第であります。

○井上(泉)委員 国立公園と国定公園との違いというのは、これは規定にありますからわかるわけですが、予算的には国立公園と国定公園とは四十二年度予算の自然公園法に関する関係で、国立公園と国定公園との予算の使い方はどれくらい割合になつておるのですか。

○網野政府委員 ちよつと手元にその資料を持つてきておりませんが……。

○井上(泉)委員 あなたら頭がいいから、大体どれくらい割合で使われるくらいはわかるでしょう。

○網野政府委員 ただいますぐ役所のほうに問い合わせまして答弁いたします。

○井上(泉)委員 観光に関する予算というものは、内藤議員のなによりと、昨年度の四兆九千全部が、観光、観光というふうにくつければ予算になつておる、こういうふうな、理屈をつければそういうことになるわけですが、直接の観光予算というものは、四十二年度と四十三年度とを比較した場合において、昨年度からほとんど伸びてない。このことは、公園局長、お認めになつておるのですか。

○網野政府委員 前年度に比較しましてやや伸びておりますが、ほとんど伸びてないというふうな状態でありまして。

○井上(泉)委員 大臣は観光行政について、国際競争にもうちかけだけのものを持たねばならぬ、こういうふうに言われておるのですが、やはりそういう政策の尺度は金で勘定せぬとわれわれはわからぬわけですね。全然観光予算が伸びてないのですが、このことについてはどうお考えになつておられますか。

○中曾根國務大臣 やはり政府内部やあるいは国民一般の間に、観光に対する重要性の認識がまだ

非常に足りないように思ふので、この点は大いに正していただく必要があると思ひます。そういうためにも、やはり強力な機構をつくつて一元化していく必要があるだらうと思ひます。

○井上(泉)委員 その予算のつけ方が少ないことによつてのみ観光行政に積極性がないということには言えないわけですが、予算が少くないといふことは大きな理由になるわけですね。やはり観光資源の開発ということもあわせて行なわなくてはならないわけですが、国定公園と国立公園とを比較する場合に、この地域は国立公園でございましてといつて観光業者がくるのと、ここは国定公園でございましてといつてくるのと、やはりことばから受ける、文字から受ける印象というものはたいへん違ふわけですが、もう国定公園として指定した箇所もたくさんあるわけなんです。そこを国定から国立へ持つていきまして、予算の中身を尋ねましたが御答弁がないのですけれども、私が聞くとところによると、一〇の予算が国立では八使われて国定では二しか使われてない、こういうふうな印象を受けておつたわけですが、この予算をつける以前においても、国定公園として何十カ所もあるのを、もうそろそろ国立公園に昇格しても差しつかえないような面がたくさんありはしないか。国立公園が二十三カ所、国定が二十八カ所、二カ所なにしたのですから、もう三十カ所になつてゐる。これは、何か言うからこゝろを国定にする、県立から国定にしておくとおつたやうな形で国定公園を乱造しておるものと私は思ひたいわけですね。乱造しておるとすれば、これは問題だ。そういう点から、国定公園の区域の中では、もう国立公園に昇格してしまふべきものもたくさんあると思ふわけですが、国立公園に昇格するところのそういうお気持ちはあるのかどうか、その点について、これは厚生省の公園局長に御答弁願ひたいと思ひます。

○網野政府委員 私どもの行政につきましては、自然公園審議会というのがございまして、従来は、国定公園につきましてはもう指定が終つた

日本の国が、國際的觀光としての名声を獲得するようにしていただかなくてはならないと思うわけですが、それについての公園局長の御見解を承って、公園局長はわきへ行ってもらってつけようです。

○網野政府委員 その前に、先ほどちょっと予算のことを聞かれました。いま問ひ合わせてみたのですが、補助金だけで見ますと、国立公園関係が六〇%、国立公園関係が四〇%、国立公園につきましては、そのほかに直轄事業というものを実はやっております。集団施設地区等につきましては、直轄事業をやっております。直轄事業を国立に含めましますと、八〇対二〇ということになるわけでございます。

それからただいま御質問のあった点につきましては、陸上景観等につきましてはは国立に準ずるがやや低いというようなところで、しかも海中公園の景観というものがきわめていいということであれば、両方を合わせて国立公園にするというような問題も当然起こるかと考えております。

○井上(泉)委員 この国会でまだ観光白書が出されてないのですが、四十三年版の観光白書はいつごろ出されるのか、そのことをお伺いしたいと思ひます。

○杉浦説明員 たいへん提出が早くして申しわけございませんが、来週提出いたします。

○井上(泉)委員 これは、来週提出ということになりますと、もう印刷へ回っておると思うのです。印刷へ回っておると思ひますから、その内容についてはこれが出たときに質問をいたしたいと思ひますけれども、おそろく昭和四十一年、四十二年の観光客は伸びてないと思ひますが、どうですか。それだけはおわかりでしょう。

○杉浦説明員 日本の国内の観光事業と國際観光と分けまして、国内関係では観光地の入り込み人口から申し上げますと、昭和四十一年が約七億、昭和四十二年が約八億ということでございます。それから國際観光につきましては、昨年の対前年の伸び率が一八%の増加でございます。これ

は外国人が日本へ来た数字でございます。それから四十二年が一〇%の伸び率でございます。それから逆に、日本人が外国へ行くパーセンテージが二五%ふえております。そういう数字になっております。

○井上(泉)委員 そういう点で、國際観光では日本が赤字ですね。その赤字であるということは、やはり毎年指摘をされておると思ひます。昨年の内藤さんの質問でも、その前の野間さんの質問でも、その前の勝澤さんの質問でも、毎年同じようなことが問題点として指摘をされておるわけでございます。

そこで大臣はやはり、注目を浴びておる大臣です。この観光行政、観光白書のいままでの経過から考えて、こういうふうな観光状態ではないかという点から、観光白書の中で何か反省をした方針というのか、国の政策というふうなもの、観光局がたまたま廃止になるし、あるいは公園局が廃止になって、行政機構の面では観光行政というのはいくぶん後退をしておるのであります。今度の観光白書はその後退にたいするだけの将来の展望に対して明示をすべきだと思ひます。これは従前と同じような観光白書の形で出すということは、政府の観光行政に対する国民の不信感がよけいづつあるだけのことであつてだめだと思ひます。その点については、もう印刷にも回っておるというのであります。一体こういう情勢の中で、この白書が従前と同じような形で出るようになっておるのか、あるいは大臣としての将来の展望を描いたものが載つておるのかどうか、その点を最後に大臣に承つておきたいと思ひます。

○中曾根國務大臣 将来の展望に触れたところもあるように私記憶しております。ただ、ただいまのお話にもありましたように、出るほうが二五%ふえておる、そして入るほうが一八%から一〇%に減つておる、これはゆゆしい事態なのであります。これに対する根本的な対策を強力にやらなければならぬと思ひます。

それからもう一つは、観光基本法にも書いてありますように、観光と申しますと何かレジャーみたいな、外国人を呼んで金もうけするとか、そういうコマーションベースのことがすぐ頭に浮かぶようでありまして、これは観光という大きな政策から見れば一部なのであります。むしろ國內観光、日本の国民に日本の国土のいいところを余すところなく見せる、そして国土を愛する精神、平和な精神をつくらせる、国土を愛する、そういうようなものが観光の非常に大きなポイントを占めておるのであります。

そういう面から見ますと、青年団体が國內をいろいろ遠遊するとか、あるいは小中学生その他が修学旅行その他で日本の国土をたずね回るとか、そういう面に観光の非常に大きな要素もまたあるわけでございます。案外その辺が忘れられていて私は思ひます。そういう点で、この辺に対する重点も大きく訴えていかなければならぬ、そういうふうに考えます。

○井上(泉)委員 それでは最後に、大臣、そういうふうに非常に日本の国のいいところを國民に見てもらわなければいかぬという気持ちを強く出されておるのでありますから、私はそのことばが実行されなくてはならないと思ひます。いま非常に問題になっているのは、東京都の周辺で新島、これを東京都は都民のいい場所にするというふうなこと、あそこを観光的にも非常に生かそうとしておる。それから、御案内のように、あの周辺は日本の三大漁場の一つである、あそこへ射撃場を持つていくとかいうようなことは、これは観光行政の面から見ても、もつてのほかだと思ひます。そういう点でも、大臣としては、そういうことについては一体どう考えておるのか。これはやはり大臣の国土を愛するとかいう考え方で考えて、その大事な国土を射撃場にして、戦争への道へ足を踏み込ませるような状態をつくり出すということは、これは大臣の国土を愛する考え方と逆な方向に行くと思ひますが、この新島に射撃場を移すというふうなことについては、一体どう考えておるのか。

か。厚生大臣は反対だというふうなことを新聞記事で承知をしたわけですが、観光行政の場所としても重要な価値のあるところですから、この際ひとつ、大臣としてのその辺の見解を承つておきたいと思ひます。

○中曾根國務大臣 新島の問題は、そういう自然保護という問題もあります上に、航路の問題、空路の問題、漁場の問題、いろいろ複雑な問題がございますので、慎重に検討してみたいと思ひます。

○井上(泉)委員 また次に……。

○砂田委員長代理 次回は明後十日、午前十時理事會、午前十分委員會を開會することとし、本日はこれにて散會いたします。

午後零時二十七分散會

運輸委員會議録第三号中正誤

ページ 段 行 誤 正

二一 末六 いとくいう

三一 三三 来金 来年

七三 三四 飛行機 飛行場

同 第五号中正誤

ページ 段 行 誤 正

二四 元 保償 保障

六四 末 までは までに

〇四 五 貨物運送、貯蔵 貨物船舶運送規則

二二 一八 機船 汽船

三三 二二 また航 また港

同 第十号中正誤

ページ 段 行 誤 正

六三 末九 とん税 とん税

八八 一三 集荷 集貨

九四 三三 九年 三十九年

〇一 一九 監査室 監査

〇一 一九 監査 監査室

二二 二五 補給 猶予