

(第一類 第一号)

第七十一回国会 衆議院 内閣委員会 議 録 第三十九号

(七〇三)

昭和四十八年七月六日(金曜日)

午前十時五分開議

出席委員

委員長 三原 朝雄君

理事 奥田 敬和君

理事 笠岡 喬君

理事 藤尾 正行君

理事 中路 雅弘君

伊能繁次郎君

越智 伊平君

近藤 鉄雄君

丹羽喬四郎君

旗野 進一君

三塚 博君

和田 貞夫君

津川 武一君

松本 忠助君

出席國務大臣

厚生大臣 齋藤 邦吉君

運輸大臣 新谷寅三郎君

出席政府委員

行政管理庁行政管理局長 平井 迪郎君

外務省アメリカ局長 大河原良雄君

厚生大臣官房長 曾根田郁夫君

厚生大臣官房審議官 柳瀬 孝吉君

厚生大臣官房審議官 出原 孝夫君

厚生省公衆衛生局長 加倉井駿一君

厚生省環境衛生局長 浦田 純一君

厚生省医務局長 滝沢 正君

農林省農畜園芸局長 伊藤 俊三君

出席委員

農林省食品流通局長 池田 正範君

運輸省鉄道監督局長 秋富 公正君

運輸省航空局長 内村 信行君

運輸省航空局技術部長 金井 洋君

公正取引委員会審査部第一審査長 妹尾 明君

水産庁漁政部長 増満 二郎君

運輸省航空局管制保安部長 松本 操君

内閣委員会調査室長 本田 敬信君

委員外の出席者

公正取引委員会審査部第一審査長 妹尾 明君

水産庁漁政部長 増満 二郎君

運輸省航空局管制保安部長 松本 操君

内閣委員会調査室長 本田 敬信君

委員の異動

七月六日

辞任

赤城 宗徳君

丹羽喬四郎君

東中 光雄君

正木 良明君

同日

野田 毅君

林 大幹君

津川 武一君

松本 忠助君

補欠選任

野田 毅君

林 大幹君

津川 武一君

松本 忠助君

補欠選任

赤城 宗徳君

丹羽喬四郎君

東中 光雄君

正木 良明君

本日の会議に付した案件

航空事故調査委員会設置法案(内閣提出第一一

号)

厚生省設置法の一部を改正する法律案(内閣提

出第九号)

○三原委員長 これより会議を開きます。

航空事故調査委員会設置法案を議題といたしま

す。

質疑の申し出がありますので、順次これを許し

ます。中路雅弘君。

○中路委員 この航空事故調査委員会設置法案

は、六十八回国会の内閣委員会でも審議されてお

りますし、私たちが賛成の法案ですから、時間も

短く御質問したいのですが、運輸大臣はまだお見

えになっていないので、最初にアメリカ局長に短

時間お尋ねしまして、その部分だけ終わりたいと

思います。

航空機の事故の対策を考える場合に、特に空の

主権の問題が大きな前提になるわけですが、この

問題についてはいままでも国会でもしばしば議論に

なっていますので、私はきょう一つだけお聞きし

たいのです。

昭和二十七年六月二十五日の日米合同委員会に

おけるいわゆる航空交通管制に関する合意、さら

に昭和三十四年六月四日の日米合同委員会承認の

いわゆる航空交通管制に関する合意第三附属書を

含めた三つの合意附属書、この問題についてお尋

ねしたいのですが、たとえばことしの三月八日の

衆議院の予算第一分科会で、社会党の橋本委員も

この問題について質問をされておりました、その

中で大河原局長が、会議録を読みますと、「昭和三

十四年の航空交通に関する合意につきましては、

その後のわが国の航空の発展というふうな新しい

事態に即応するための改定を行ないたい、こうい

うことで現在交渉中でございます」というふうな

答弁をされています。それから四月月たっている

わけですけども、いまなおこの問題は交渉中で

あるのかどうか、最初にその点をお伺いしたいと

思います。

○大河原(良)政府委員 ただいま御指摘ございま

した昭和二十七年六月並びに三十四年六月の航空

交通管制に関する日米合同委員会の合意という

ことによりまして、わが国の航空管制につきまし

て、日米間の航空交通の管制が行なわれてきてい

るわけでございますが、いま御指摘のとおり、

国会で私、御答弁申し上げましたように、新しい

航空交通の情勢にかんがみて、民間航空の発達及

び航空交通の安全確保という要請と日米安保条約

上の要請との調整をはかる、この目的のもとに交

渉に当たってきているわけでございます。具体的

には、作業部会を設置いたしまして、日米双方の

代表によりまして技術的な角度から交渉がずっと

行なわれてきております。今日まだ結論を得る状

況に至っておりませんが、鋭意交渉が進められて

おるといふ状況でございます。

○中路委員 この航空交通管制に関する合意に対

する改定の問題というのはいま始まったものでは

なくて、議事録を調べてみましたが、たとえば昭

和四十六年に軍石の事故に関して東中議員がやは

りこの問題を質問しています。そのときの議事録

を見ますと、当時の佐藤総理も、十分検討して

る、状態が変わったのだからマイヤー大使にも話

をしてあるので、もうすでに口火は切っておりま

す、という答弁もされています。その検討して

るというお話からすでに二カ年間たっているわけ

ですね。

また最近では、四十七年六月七日に当委員会

で東中議員が航空局長にこの問題について質問を

していますが、このときの議事録を見ますと、こ

れは内村さんの答弁ですが、「基本的な日米間の合意

書、昭和二十七年と三十四年間の合意書でござ

います、これがたまたま先生御指摘の改定の問題

第一類 第一号

内閣委員会議録第三十九号

昭和四十八年七月六日

でございますけれども、これにつきましては、去年二月に米軍との合意でもって、実態的にこう

直そうではないかというところについての合意ができております」というふうに述べています。相当

時代おくれのものだということについても日米双方が認めていたものであるし、この議事録を見ますと、「沖縄復帰前の段階におきましては、沖縄航空

管制業務をどうするかというところに双方の当事者が忙殺されておりましたために、若干作業がおく

れましたけれども、日米間にこれをより合理的なものに改めようというところについての基本的な意見

の一致はございますので、あとは、日本側から対案をつくり上げて米側に提示をし、それを基礎に

協議を進めていくという段取りになるかと思ひます」というふうに答弁されているわけです。日

米双方で、これは相当時代おくれだという認識です。これはこの答弁でも認めておられるわけ

です、四十六年から七年にかけて沖縄返還問題があつて話し合ひがでなかつたという事情も述べ

ておられますが、しかし、それからもう一年以上たつてはいるわけ

です。特に、この交渉について、いま私お読みしたのは、安保課長の松田さんの答弁ですが、この答弁

を見ますと、「日米間にこれをより合理的なものに改めよう」ということについての基本的な意見の一致

はございますので、あとは、日本側から対案をつくり上げて米側に提示をし、それを基礎に協議を進めていくという段取りになるかと思ひます」とと答弁されているわけですから、この交渉、改定の話し合ひというのは、日本側から対案を提示して、これを基礎に協議を進めていくという方法だ

わけですから、できれば要点だけでもお話ししたいと思ひます。

○大河原(良)政府委員 この交渉を行なうにあたりましての基本的な考え方は、昭和二十七年あるいは昭和三十三年という時代に比しますと、日本の航空事情はすっかり変わつてゐるわけでございますから、そういう新しい情勢のもとに、航空管制をいかに安全を確保しつつ実施するか、こういうことであるかと考えております。そういう基本的な考え方のもとに、古い合意をこの際新しい情勢に即応したものに改定したい、こういう考え方のもとに作業を行なつてゐるわけでござい

ますが、まだ具体的なめどを立て得る状況に至つておりませんので、引き続き作業を進めたい、こういうふうに考えております。

○中路委員 この問題は、単に航空機事故の対策という部分のな問題でありませんし、いわばその内容は主権に関する問題にも大きくかわりあつてゐる問題だと思ひます、この改定の交渉という問題は、その点で、日本側から対案を提示して交渉をするんだ、話し合ひをするんだと国会で答弁もされてゐるわけですし、それから一年たつてゐるわけですから、少なくとも、どういふ立場でどの点を改定するかという政府の考え方については、国会で基本的な点はお話しになる必要があるのではないか。

この前、別の問題、海域の問題で防衛論議のときにも問題がありましたけれども、国会でなかなか答弁されない。また違った答弁をされてゐる。アメリカと実際交渉してゐる、話し合つてゐる、あるいはアメリカに出した資料やメモと違つた答弁を国会でされてゐるわけですが、こういう非常に重要な問題、ある意味では国の主権にも関する重要な問題の交渉ですから、そして日本側からは対案を提示して話をするというところを約束されてゐるわけですから、この問題については、交渉に当たるについての日本政府の基本的な考え方は当然国会でお話しになるということ。こまかい外交交渉の内容についてお尋ねしてゐるのではない

くて、相当時代おくれだということを日米がおつちやつてゐるわけですから、どの点が時代おくれであつて、どこを中心に改定されようとしてゐるのか、そういう考え方だけでもやはり明らかにされておく必要があるのではないかと考えるのです。が、もう一度あらためて、その点、基本点だけでも問題を明らかにしていただく。時代おくれだと言つておられるのですから、どの点が時代おくれであつて、どこを中心に改定されようとしてゐるかということだけでも、ひとつはっきりとお話し

願ひたいと思ひます。

○大河原(良)政府委員 たとえば昭和二十七年の合意におきましては、日本の領空において、日本側が完全かつ排他的な主権を持ち、かつ行使するという原則については合意しつつも、暫定的な措置として、航空交通管制的実施に關して米側にか

がございまして、三十四年の合意におきましては、その点は、米軍に提供してゐる飛行場周辺の飛行場進入管制業務、これを除いてはすべて日本側に

おいて運営するというふうに、体制を完全に変えたわけでございます。

しかしながら、昭和三十三年以来十数年をたちまして、わが国の航空交通事情もすっかり変わつてきておりますので、そういう新しい情勢のもとに、この航空交通管制業務その他を含めまして全般的なレビューを行ない、それをもとに新しい情勢に即応した合意をまとめ上げよう、こういう作業をいたしてゐるわけでございます。米側とい

たしまして、二十七年並びに三十四年当時の合意が今日の状況に必ずしも即応しない面があるという事情につきましては、基本的な認識を持つて

おるわけでございます。

○中路委員 この問題については、先ほど幾つか例をあげましたが、国会の各委員会たびたび提起されてゐる問題です。きょうこの問題だけを詰めて私、論議するつもりはないので、交渉の経過がいまどういふようになってゐるのかということとをこの中で明らかにしておきたいという考えで

御質問したわけなんです、こまかくは御質問しませんが、あとで、この航空機事故の問題で羽田の東京国際空港の問題を私は質問したいと思つてゐるのですが、アメリカ局長の終わりに一言だけ関連してお話ししておきたいと思ひます。

東京国際空港の問題を調べていく中で、たとえば空域の問題ですね。これが非常に制限されてゐるということを痛感するのですが、たとえば国際空港の北側は、霞が関ビルや東京タワーなどのために、離陸した航空機が七・四キロ以内で旋回しなければならぬという条件の中で、横田基地を飛び立ってアメリカ大陸へ向かう軍用機が通る航空路、これが空港の北側を東西に走つてゐるために高度制限をつけられてゐる。あるいは北側への出発経路の真下は自衛隊の下総の基地がありますから、多くの訓練機が飛んでゐるためにやはり高度制限がある。南側も横田基地の空域のために飛行空域が制限されてゐる。名古屋、大阪あるいは福岡に行く航空機は、一たん南下してこの空域を避けるか高度を上げなければならぬというよう

な、東京の国際空港の四方が、米軍を中心とした、あるいは自衛隊などの訓練空域や基地の空域があるために、安全飛行についても非常に阻害されてゐる。

先ほど取り上げましたこの合意文書は、やはり軍事優先ということが非常にはっきりとその中を貫いてゐるわけですが、この空域の問題を考える場合に、どうしても民間優先という方向を貫いていくということの立場に立てば、当然大幅の改定、ないしはこの合意については廃止するということが必要ではないかということを感じてゐるわけ

です。

そういう点で、いま交渉中だということなので、詳しくまだお聞きしませんけれども、少なくともこの合意が時代おくれであるということは日米双方で認められてゐるわけです。改定については、やはりいまの空の安全を守つていく、民間の優先という立場から十分交渉に当たつていただきたいし、非常に不当な軍事優先の条項がたくさんあり

ますけれども、この問題についての条項を検討するということについて、国民の安全あるいは民間航空の安全という立場から臨んでいただきたいというのを要望してお話しておいて、きょうはこの問題については詳しく御質問するのは、時間の関係もありますからやめたいと思うのです。以上、要望をひとつお話ししておきたいのですけれども、その点についてアメリカ局長のお考えがもしありましたら、一言もう一度お伺いしておきたいと思ひます。

○大河原(良)政府委員 先ほど御答弁申し上げましたように、今回の作業にあたりましては、日本側の立場といたしまして、民間航空の発達並びに航空交通の安全の確保、こういうことに重点を置きつつも、他方日米安保条約上の要請、これをいかに調整するかという問題があるわけでございまして、その点の調整をはかりつつ航空交通の安全については十分な確保が払えるように配慮してまいりたい、こういう基本的な方針で作業が行なわれておるわけでございます。

○中路委員 アメリカ局長、あとはありませんか。

私は、この設置法に関連して、きょうは羽田の航空管制の問題を中心に幾つか具体的な事例で御質問したいと思ひます。

私も最近、羽田の空港を利用する機会が非常に多いのですが、ほとんど遅延をしたりダイヤが狂うのに直面するわけです。管制官やパイロットの人たちにもお会いして事情を最近聞いたのです。この飛行機の遅延は日常的になっているわけですが、この問題が、気象条件が悪かったり、また何か特別な事故でもあっておられるというのではなくて、実際に調べてみ、また関係者に聞いてみますと、ダイヤの組み方や、あるいはそのダイヤをさばく管制官の現状、そういうものにもおんな原因があるというふうに痛感するわけです。ちよつとしたことで非常な大事故が発生するかもしれないという実際危険な状態になっているんじゃないかというのを痛感するわけなんです、その点に関

連して具体的な例で御質問したいのですが、これは全運輸の労働組合が最近まとめて発表しました「空の安全を点検する」という、昨年からことしにかけての実態と問題点をまとめたものが発表されていますが、その中で扱われている事例です。四十八年の四月某日ということでは扱われていませんが、四月十二日をとった例がそこに出ています。

そちらもお待ちになっていると思ひますが、時間の関係で私のほうでそのまま読んで御質問したいのですが、四月十二日のたとえば十九時から二十三時五十九分までの五時間をとってみまして、大島から御宿と、それから大子から佐倉までの二つの区間での中待機数の合計が時間ごとにかまかくデータが出ています。また、そのときの最高遅延時間、最低遅延時間、そういうものも詳しく出ていますが、この実態で見ますと、ことしの四月十二日の例で、十九時から十九時五十九分まで二十四機、二十時から二十時五十九分まで十九機、二十一時から二十一時五十九分まで二十機、二十二時から二十二時五十九分まで十二機、二十三時から二十三時五十九分まで三機という遅延機数が出ていて、それぞれ最高遅延時間は一時間近くおくらせています。それから最低遅延時間というのも詳しく出ていますが、この表を見ましても、ある一日における一定時間の飛行機のおくれを明確にしているわけですが、この同じ四月十二日に空中待機を余儀なくされた飛行機を調べてみますと、全到着機数の二百二十三機中約半分の百十五機がそうになっているわけです。このような日が月に何回かあるということも聞いていますし、これがみんな管制官、パイロットにしわ寄せが来ている。

たとえば、いまお話ししました例の十九時から十九時五十九分、これが二十四機空中待機ということ、この時間帯で見ますと一番多いわけですが、これも、この二十四機を処理する担当管制官は何人いるわけですか。

○内村(信)政府委員 たしか八人であるかと思ひます。

○中路委員 私が羽田へ行きまして関係の管制官の皆さんに聞きますと、大体一人で瞬時に十機くらい、こういう時期は扱うというのです。管制官が同時に十機くらいの人と通話ですか、話をしなければならぬこともしばしばあるという話もしています。いまお話ししました例で言いますと、一時間に二十四機を着陸させるわけですね。そうしますと、一機平均二分三十秒ぐらいになるわけですね。その間に出発機がある、処理しなければならぬ。聞いてみますと、この時期ですと大体一分五十秒前後に一機ずつ着陸、出発をさせることになるというふうになりますから、国電のラッシュ並み、全く変わらない状態、これではパイロットも管制官も非常にたいへんなんじゃないか。着陸、出発合わせて一分五十秒前後に一機ずつ処理していくということ。一歩間違えば非常な重大事故になる、こういう点についてどのようにお考えですか。

○内村(信)政府委員 確かに航空交通管制の問題は、空の安全のために非常に重要な問題でございまして、航空交通管制官は、いわば航空機に乗っておられる多数の方々の人命を預かっているというふうな重大な責任を持っているわけでございまして、その点につきましては、私どもも、決してこれがオーバーロードにならないように、適正量においてこなせるようにというふうなことは、かねがね考えておるわけでございます。

そこで、東京国際空港におきます便数もだんだんふえてまいっているわけでございまして、かつて昭和四十五年ごろにおきましては、東京国際空港におけるふくそう度、定期便について大体一日四百六十件ぐらゐり離発着、不定期も入れますと四百八十件ぐらゐりございました。そういうふうな多数に及ぼしましたので、同年八月にIFR機の発着回数を制限する、さらに小型機の発着回数を規制するといふふうな切った措置をとったわけでありまして、しかし、それでもまだホールディングが多い、遅延が多いという状況がございましたので、航空会社等とも十分協議をし、安全のた

めにはやはり便数制限もするべきであるというふうな決意をしまして、昭和四十六年八月以降になりました、航空の安全を期するべく発着回数の制限をさらにきびしくいたしました。そこでIFR機につきましては、一時間の中の発着回数は三十四回、それから連続する三時間の発着回数は三十六回、そのうち到着回数は五十七回、それから一日の発着回数は四百六十回、うち定期便の発着回数は四百四十回というふうなきびしい制限を行なったわけでございます。そういうことによりまして適正な交通量をさばく、いわゆる需要がいかに多からうとも、これは管制官のワークロードの適正化によって押えてしようというのを思い切ってやったわけでございます。

したがって、たとえて申し上げますと、管制官の定員と一人当たりの取り扱い機数というものを念のために申し上げてみますと、昭和四十三年を一〇〇といたしますと、四十四年が二〇〇、これは東京管制部の場合でございますが、全体の傾向として申し上げられると思ひます。それから四十五年が一七〇というふうな上がってまいっておりますところでございます。四十五年の八月以降規制し、さらに四十六年の八月以降にさらにきびしい規制をし、その結果、一人当たりの取り扱い機数というものは、四十三年の一〇〇に対して、四十四年一〇〇、四十五年一七〇と上がっておりますが、四十六年で二二〇、四十七年には二四〇を下回るといふふうな状況になっております。もちろん、その日によりまして、先生御指摘ございましたように、天候その他の状況もございまして、あるいは外国から飛んでまいります場合は、その途中に、必ずしもその時間が汽車のごとく一定してまいりませんので、時によりましてはそういうふうな遅延もございまして、全体といたしましては前よりはよくなつておるといふふうに考えております。

しかし、この点につきましては、管制官の責任は非常に重いわけでございますから、その点は私ども十分考えまして、今後ともそのロードを軽減

すべく、もつと情報処理化をはかるとか、レーダーをよくするとか、機械をよくするとか、そういうふうな方向と同時に、研修その他によって能力を増す、あるいは待遇も改善するというふうな方向で、管制官というものをしっかりと仕事をやってもらうような機構をつくりたいというふうな考えております。

○中路委員 いまおっしゃった規制の問題についてはあとで御質問したいと思いますが、規制も実際はオーバーしてあるのですね、調べてみますと。

もう一つは、先ほど例をあげました同じ日の夜の八時四十分の時点で、やはり発表になりました組合の出した地図も入っていますから、これで見ますと、東京国際空港に到着する飛行機が図解してあります。これを見ますと、御宿上空で八機の空中待機があった。三、四分後にはスペンサーを通過した三機が続いて空中待機の指示を受けていますから、十一機が上空で空中待機を余儀なくされているわけですね。こうして空中に十一機待機させられる一方、一分五十秒程度の間隔で、先ほど言いましたように、六機をレーダーを使いながら安全に着陸させるという仕事を処理しなければならぬ、こういうふうになっているわけですね。また着陸の合間を縫って出発機を出さなければならぬ。これの図解を見てもたいへんな状態なんです。こういう状態の中で、管制官の見、要望、そういうものを十分お聞きになっておられるのか。また管制官の人数がいまこの状態の中で十分であると思われるのかどうか。

しかも、こういう中で事故が起きますと、管制官の責任にされる場合が多いいわけです。たとえば、四十五年五月二十三日に起きた、着陸しようとした航空機の車輪が滑走路中央で作業中の監督をしていた空港事務所のライトパンの右側にぶつかって、車が大破して一人死亡者が出たという事故がありますが、この事故につきましても、管制官が起訴されていま東京地裁で公判中のものもあります。

このように、事故が起きた場合は、管制官にみなかぶせられる。それは単なる管制官の責任というのじゃないのです。しかし、管制官の不注目のことが主として問題にされる。しかし、一分五十秒の間、これだけのものを処理していかなければならないという状態ですから、私は、航空の安全という立場から、この管制官の状態については、いまの現状について十分意見なり要望を聞くべきだ。私が行ったときも、この問題については皆さんからたくさん意見が出されているわけですから、日常こういった問題について皆さんのほうで十分検討されているのか、意見をお聞きになっているのか、この点についても少し疑問も持ったのですが、どういう状態にあるのですか。

○内村(信)政府委員 確かに先生の御指摘のように、管制官の仕事はたいへんな仕事でございす。私もどなたもいたしましては、これは現場の第一線でございすから、絶えず現場の意見を吸い上げながら行政をしているつもりでございす。先ほど申し上げました便数規制、昭和四十六年あるいは昭和四十五年にいたしまして、この問題につきましても、現場の意見というものを十分すりあわせた後にやりました。これは、現場等の意見は十分すりあわせたが、一時から二時、二時から三時、三時から四時というふうな時間帯をとりまして、先ほど申し上げましたような便数規制をするというふうなことでやってまいりました。最近におきまして、なるほどその定時、定時のと申しますか、その一時間、あるいは三時間、あるいは一日、これは全部入っております。しかし、任意の一時間、たとえば十時三十分から十一時三十分までとか、極端に申しますと十一時十五分から十二時十五分とか、そういう任意の一時間をとってみると必ずしも入っていないというふうなことから、やはりこの辺が問題ではなからうかというふうな意見は若干出ております。

したが、いまして、これに対して私どもよく実情を調査いたしまして、これがやはりワークロードのほうに非常に無理なものであるというふうなことから、やはりこの辺が問題ではなからうかとも考えております。もう少しこの辺は現場の意見を十分聞きまして、合理的な妥協な解決をはかりたいというふうな考えでおるわけでございす。○中路委員 管制官とともに、こういう現状ですからパイロットもたいへんなですね。やはり非常に危険な状態に置かれています。事実上パイロットの話を聞きまして、これだけのラッシュですすからいつ接触事故が起きるやら、そういう状態にもなっている。

それからもう一つは、プロペラ機が浦賀のデパーチャーを出るときに、やはり解説の地図で見ますと、米軍の横田空域とプロペラ機の間隔が実際の規定の三海里よりも狭くなっております。二・五海里しかないわけですね。これでは万一のときを考えると非常に危険だと私は思うのです。先ほどはこの空域の問題について、日米の合意事項についても、改定の交渉についてお尋ねしましたけれども、とりあえずこの横田空域の問題は、規定のあれを確保するということになれば、狭めるというようにしないと規定を守れないという問題にも、この浦賀のところはなっているわけですね。この問題についてはどういうお考えです。実際は規定どおりなっていないわけですね。もっと狭いところでパイロットは……

○内村(信)政府委員 本件につきまして、浦賀デパーチャーの問題、出発、進入経路の問題というふうな問題が、先般も実は現場のほうから提起されました。それについては、新たな出発、進入方式というふうなものについて現在検討中ではございす。しかし、その規制以内に入っていないということは必ずしもないようございす。また、より安全を期するためにはどういうふうにしたらいいかということは、現在慎重に検討しておるというところでありす。なお詳細、管制保安部長のほうから補足説明させていただきます。

○松本説明員 お答えいたします。ただいま航空局長が申し上げましたようなこと

でございす。規定上は羽田の滑走路のCランを、木更津側のほうから大森方面に向かって離陸いたしました飛行機のうち、ジェット機につきましては右回り、プロペラ機につきましては左回りをいたします。回った次に南の方へ下がります。それで横須賀の上空から横田の空域の中を突っ切つて名古屋の方面へ向かう、こういう出発コースがございす。

そこで問題が二つございまして、右回りをして参りますジェット機の経路と、木更津から入ってまいります着陸機の経路は平面的に交差をしておるという問題がございす。これは現実問題としていたしましては、通常のジェット機の上昇率というものをお考えした場合に、上下に千五百フィートから二千フィートの高度差というものがあらずからとれるようになっております。また、管制上の配慮によってその差が十分にとれるように措置をいたしております。

しかし、この経路は、私、申し上げましたように、平面的に交差しているというところは事実でございす。現在この六月からフライトチェックを続けておりますが、この浦賀デパーチャーを含めまして、出発経路の全面的な改正を行なうことにより、こういった平面的交差を可能な限り避けるという方面でいま研究をしております。また、左旋回をいたしますプロペラ機につきましては、離陸して四マイル以内に左へ回るといふことになつておりますが、この四マイル以内というのは、滑走路の延長方向を四マイル以内に左旋回を始めるなさいというところでございまして、YSLの旋回性能から申しますと、旋回半径というものは大体一・五マイルあれば十分でございす。現実に、羽田の滑走路と、現在東側に張り出しておりますブルー14の東側の端との間は六海里半あいてございすので、そのところで通常の旋回を行なう限りにおきましては、十分なバッファがとれるというはでございす。ただ、非常に操縦がまずくて大きく左へ回ったような場合には、あるいはバッファを切ることがあるかもしれせん。し

かしこれはパイロットのむしろ操縦上の問題ではないだろうか。かりにこれを左に大きく回りますと、先生も御承知のように、都会地の中へ飛び込んでしまいます。これを大きく回らせることが別の要因からできないという制約もございます。しかしながら、この点を含めまして、先ほど申し上げましたように、羽田の発着経路につきましては、現在フライトチェックを行ないながら、全面的にいい程度の改正をいたしたいというところで、来月早々あるいは中ごろからは実施に移せるというふうな目途でございます。

○中略委員 私、この問題は、一番最初お尋ねした、羽田を中心とした空域全般をほんとうに民間優先にしていくかどうかというものと、非常にかかわり合っておりますから、その問題の解決と関連するのですけれども、しかしその中でもいまだ改善がいろいろあります。その点については、十分パイロットの意見も聞きながら検討していただきたいと思うわけです。

それからもう一つ、調べてみますと、安全との関係でスケジュールの組み方の問題があると思うのですが、東京、大阪の、先ほどお話しになりました組合とも、乗り入れの制限について話し合いをされて、先ほど、着陸機数を、東京国際空港の場合、規制数三時間以内で五十七機ですというお話もありましたね。この点で調べてみますと、たとえば東京国際空港の四月のスケジュールがここに全部あります。曜日ごとにありますけれども、これを見ますと、たとえば十八時から二十二時四十九分までの間を、十分刻みで三時間以内の着陸機数をとって見ますと、先ほどきめられたと言った規制数の着陸で、五十七機以上というのを見てみると、たとえば火曜日は十八時から二十二時四十九分までは、全部規制数の五十七機をオーバーしているわけですね。ひどいのは十九時から二十一時五十九分までは六十三機も着陸しています。五十七機までという規制を約束されているわけですが、この点と比べてみますと規定より七機オーバーしていますね。木曜日を比べて

みても、ほとんどの時間帯が規制以上です。日曜日は以外では十八時五十分から二十二時二十九分までの間で、どの時間帯をとってみてもみんな規制以上になっている。大阪空港の場合でも、これは一時間帯で見ますと、十九時十分から二十時四十九分までは、規制の着陸回数十八機を全部オーバーしています。これでは、規制数を話し合っている取りきめたといっても、実際の現状を見た場合に規制をオーバーしている。これでは規制をした意味がなくなってしまう。こういう状態はどうしても改善しなければいけない。これだけは規制するんだということを安全の立場から話し合って約束されたわけですよ。組合ともそういう話をされて、規制数というものがきめられている。実際は全部規制をオーバーしている。これでは規制した意味がないんじゃないですか、この点はどうされますか。

○内村(信)政府委員 お答えいたします前に、先ほど私が申し上げました数字にちょっと誤りがございまして、訂正させていただきます。

羽田の管制官の数を八人というふうに申し上げましたが、これにはスパーバイザー、いわゆるダブルウオッチの役をする者も加えて、一直当たり多いときには十三人から十四人ということでございます。そのときによって直の数は必ずしも一致していませんが、大体そういうことで訂正させていただきます。

ただいまの便数規制の問題でございますけれども、先生も御承知と思っておりますけれども、私もこのデータをもらっております。よく読んでみまして、このスケジュールがいままでの取りきめから見てもおかしいではないか。少なくともいままでの取りきめというものは、任意の一時間をとってというふうなことは考えておりませんでした。たとえば一時から二時、二時から三時、三時から四時、これを一時間とし、それから三時間というものについて、そういう定時の時間帯、それにおいて八十六回とか、あるいは到着五十七回とか、こういうふうな規制でもって四十六年以來続けてまいった

わけでございます。それに対して最近、これはあくまでもスケジュールの問題でございますが、実際の場合にはいろいろなおくれとかなんとかございまして、必ずしもそういうふうなまいりませんけれども、少なくとも定期のスケジュールはこういうふうにしなさいというところでやっておるわけでございます。

それから、定期のスケジュール、それから不定期も入れまして、漸次入れるという、つまり予定としてはこの中に入れるということが一つあります。実際とはあるいは若干違ふ点はいたし方ないということでもあります。そういうことで、私もこれを調べさせて、こういうことで話が違うのではないかとしようなことで、きのうもよく調べさせたのであります。確かに、任意時間帯、たとえば十五分から十五分までとか、あるいは八分八分八分までとか、こういう任意の全部の時間帯をとってみると、あるいはオーバーするころはあるかもしれない。しかし、一時から二時、二時から三時とか、そういうことはどうも少なくともダイヤの作成上ははずすです、こういうふうにしておりまして、これはまたさらによく調査いたしまして、そういうことのないようにいたしたいと思っております。

ただ、最近になってむしろ現場のほうから申し出てまいりましたことは、いわゆる一時間、十八時から十九時、十九時から二十時とか、そういうもののスケジュールが出るということではなくて、むしろそれは合っているのだけれども、任意の時間帯をとった場合にはやはり出る場合がある、それでは困るではなからうかというふうなことが、特に伊丹を中心として出てまいりました。それで最近また羽田についても若干そういう問題が出るというふうな実情でございます。私ども、現場につきましても必ずこれは安全第一でございますから、現場の言うことはよく聞き、合理的でないことはこれはいたし方ない、しかし合理的なもの全部これを取り上げてやるという態度で進んでおりますので、本件につきましてもそういう

う方向でやりたい。ワークロードのピークが長時間にわたって持続するというようなことは避ける、ある程度の余裕をもって管制ができるようにというふうな方針を持って、さらに実情を調べまして、必要があればダイヤの調整についてもさらに考えたい、こういうふうな考えです。

○中略委員 この点でも、私はいま夕方の帰りの例だけあげましたけれども、どの時間帯をとってみても、私のこの表で見ますと、全部オーバーしているわけですから、非常に危険な状態があるわけですし、そのしわ寄せが、いまお話ししたように、みな管制官やその他に來るといふことで、この点についても、十分管制官の意見を聞いて、相談をされて、このスケジュールについてももう一度検討していただくということが必要ではないかと思うのです。

時間もありませんから、管制官のことについてもう一つ、二つお聞きしたいのですけれども、東京管制部の管制官ですね。これも私のほうから、そちらも資料をお持ちですから話しますけれども、管制官のうち全資格者は全体の三二%しかないですね、表で見ますと。あとは全部、一部資格者か、全部資格がないいわゆる訓練生で、有資格者は、この一部資格者や資格のない人を教育しながら、いわば自分でも管制するという状態になっている。また一部の資格者も、無資格者と同様、実際は資格のない部分の管制までやっている状態ですね。この忙しさに加えてこういう現状。三二%しかほんとうの資格を持っていないのがない。あとは訓練生でやっている。非常にこの中に大きな問題があると思うのですが、この管制官の定員、またこういう問題について、これはまさに航空行政の非常な貧困を示している以外の何ものでもないと思っておりますが、こういう現状をどのように改善しようとお考えになっておりますか。

○内村(信)政府委員 いまの有資格者の問題でございますけれども、これは実はいろいろな考え方があろうと思うのです。それで、黒書というものの

中に書いてございますのは、いわゆるフルレールディングを持ったもの、これが相当少ないということであらうかと思ひます。フルレールディングと申しますのは、リーダー管制から、あるいは着陸誘導管制、進入管制、飛行場管制全部ができる、それからマニュアル管制もできるというものをフルレールディングをとる、こう申しておりますけれども、現実に行ないます場合には、たとえば飛行場の場合におきましては、リーダー管制はリーダーのIFRルームで行なう、それから現実にはタワーのほろ者はタワーで行なう管制の資格があればいいというふうなことで、それぞれの個々の部門についてはそれぞれの資格を持っている者が大部分。ただ、厳密に申しますと、空港あるいは管制部も含めまして、全部が全部そういう意味の有資格者ではないということも言えます。しかし、大体におきまして、管制部で申しますと、それぞれのセクターがいろいろございまして、そのセクターについての資格、このセクターについての資格というふうなものを全部をとり、なおかつ、IFRのいわゆるリーダー誘導の資格もとらなければフルレールディングでないということでございますが、大体、個々のセクターの資格はそれぞれ持っている者がやっております。

ただ、その場合に考えなければいかぬことは、確かに先生のおっしゃるようなレールディングのない者もおります。これはなぜかと申しますと、航空交通管制官を養成する場合には、航空保安大学校、これが唯一の養成の場所でございます。そのほかには防衛庁もございまして、原則としてこういうものは航空保安大学校以外においては養成できない。そこで基礎研修を行ないまして、その基礎試験に合格した後に各管制機関の現場に配属いたします。そこで、OJTと申しますけれども、現場訓練を受けて、技能試験に合格して技能証明をとるということでございます。したがって、こういった管制官というものは、学校を出ましても、いかに学校で努力しようとも、すぐに直ちに現場に配属して一人前になるというこ

とはとうてい不可能で、オンザジョブ・トレーニング、現場訓練というものが必ず必要でございます。そこで、六ヶ月間現場に投入いたしました。それに對して一対一でもって、今度は先生と申しますか、教官がつきながらそれを訓練していくということによつて、約六ヶ月たちますとその当該セクターについての技能証明がとれるということですが、まず一人前になるというふうなことをとりまので、やはり一部は無資格者がどうしても入らざるを得ない。これはオンザジョブ・トレーニングをやつてまいります関係上、継続的にそういうものがなければいかぬというふうなことは言えるわけでございます。

ただ、それにしまして、現在、率直に申し上げますと、管制官の養成というものはなかなか現実の需要にマッチしないというのが実情ではございます。と申しますのは、先般から、板付が返還をされる、成田が新しく開港される、それから沖繩の那覇をすでにテークオーバーしました。それから今度さらに那覇の航空交通管制部のほう、これも引き続きをしなければいけません。そのために急速に管制官の需要というものが起こつたわけでございます。したがって、それをわが日本の手でもって安全かつ確実にやるためには、大量に急速にその管制官を養成しなければいかぬというふうな現実にはございまして、これを何とか充足するということをやつておるわけでございますが、そういう関係から、普通のノーマルな状態に比べてまして訓練生の数がやや多い。そういう訓練生、たとえば那覇の沖繩のほうの航空交通管制部でこれから携わる者を、たとえば東管のほうに預けましてある程度訓練をしたらうといったふうなこともございまして、無資格者の数は若干多くなつておるというふうな点もございまして、そういう点は確かにございすけれども、私どももいたしましては、何とかしてその養成能力というものを充実し、無資格者の数を少なくしてまいりたいということは常に思つておることでございす。

○中路委員 いずれにしましても、いろいろこの点で御意見もありますけれども、いわゆる一人前の管制官というものの絶対数が非常に少ないということは事実なわけですね。そして実際の業務は訓練生で相当行なわれているという実態も事実なんです。この点、結果的には、空の安全ということとを考えた場合に、この問題も非常に重要な問題だと私は思ひます。この点の改善が非常に要請されているのじゃないかと思ひます。

それで、これも資料にありますが、四十五年七月一日から四十七年十二月三十一日まで、東京空港の管制官の転出、転入の状況を調べてみますと、これも私のほうから話してしまひますが、この訓練生と資格者の内訳を見ますと、転出の二十四名のうち資格者が二十三名、訓練生が一名。転入のほうを見ますと、資格者は五名、訓練生が四十名。転出の九六％が有資格者ですね。そして転入のわずか一％が有資格者だ。管制官が現在の職場から転出していくというのが、この表を見てもよくわかるわけですね。

なぜこういう状態にあるのか、一つの資料としてその点について見てみますと、東京国際空港の東京管制部の合計三百二十三人に対してアンケートをとつた中で、管制官の三二％が、いずれやめたいという答えをアンケートで出しています。あるいはまた、すぐやめたいという回答も出しています。あなたは管制官を続けたいと思つていますかということをはじめとしたいろいろの質問に対する回答で、そういうものを出しているわけですね。私も、私はこういう中で感じているのですが、いまの日本の空、特に航空問題で非常に重要な責任ある立場にある管制官が、自分の職場について、いずれはたその管制官が、自分の職場について、いずれはやめていきたいという希望を相当多くが出している、意見を出しているという中に、事故が起きれば管制官の責任なり刑事問題にまでされるという状態、しかも待遇も、これは時間がありませんから例をあげませんが、手当を見ても非常に低いのです。一日百二十円から三百円ですね、手当

を見ますと。これはパイロット、スチュアーデスと換算してみても、非常に低いわけですね。しかも緊張はしつぱなしというふうな職場である。いまお話ししたように、事故が起これば管制官の責任にされるという状態ですから、私はぜひとも要望しておきたいのですけれども、この管制官の定員の問題や、あるいは賃金をはじめとした労働条件の問題、あわせて飛行機の発着回数についての労働との関係で、もう一度検討も十分していただき、また、管制官やパイロットの意見も聞いていただいて、この点についての根本的な改善が必要じゃないか。そうでないと、いつ事故が起きるか分からないというふうな危険な状態に、人命を預かる非常に重要な部門が現状はあるのじゃないかということを感じます。

いろいろ幾つかの例でいま御質問しましたけれども、大臣も聞いていただいて、幾つかの改善の問題について、私はこれはぜひとも緊急にやらなければいけないということを痛感したのであります。けれども、お考えをお聞きしたいと思ひます。○新谷国務大臣 管制官の問題は、るるお述べになったことは私も原則として同意でございます。政府委員から御説明いたしましたように、管制官の需要が最近非常に急激にふえてきております。しかし、われわれとしては、航空機につきましてはどこまでも安全第一ということ指導をしております。ですから、運輸省自身が、この管制官が非常に足りなかつたり、あるいはオーバーワークになつたりというふうなことに、まずから航空の安全を阻害するようなことになつては申しわけないと思つております。しかしこれは、非常に専門的な、また個人としても非常にむずかしい仕事でございます。これはだれを持ってきてもいいというわけにはいかない。やはり資格とかその人の素質というものが大事でございますから、これは人間的にもいい人間をなるべくたくさん選ぶということ、したがって、それに対する待遇なんかにつきましてもできるだけの考慮をすること、それからオーバーワークにならないような配慮も

すること、これはいずれも、一般的にはおっしゃるとおりだと思います。そういうことを十分考慮いたしまして、航空業界としては、非常な意味では転換期にございますから、それに対処するためにいろいろの施策をこれからあらためて検討しようと思っております。

○中務委員 時間になりましたのでこれで終わりますが、この機会に、二点だけちょっとお聞きしておきたいのです。なかなか機会がないのですが、運輸大臣もおられますから、これは航空機の問題じゃなくて鉄道の問題なんですけれども、私の地元の問題で、ごく短時間に二点ばかりお尋ねいたします。

一つは、川崎市の交通問題といいますが、それだけじゃなくて、首都圏全体の交通問題を考えた場合に、非常に大きい問題になっているのですが、川崎市の南北を縦断している南武線、これの高架化問題というのは、ずっと以前から大きな問題になっているわけです。これについては四十八年からは国庫補助が六百万円つきまして、市のほうも含めて二千七百万円余りで調査費の計上が行なわれております。小杉と武蔵新庄の三・五キロですね。全体に二十キロにわたっての高架を中心とした立体化の問題を進めていくわけですけれども、大体どのくらいの見通しで進められようとしているのかということが一つ。

全部聞かれていますけれども、もう一つは、費用の問題で私も調べてみますと、これは四十四年ですか、九月に運輸省と建設省の事務次官協定というのがあるって、都市における道路と鉄道の連続立体交差に関する協定及び細目協定というのがありますが、これによりまして、費用は国鉄が一〇％、そして建設省とあと自治体のほうで負担するということになっていますが、これだけの大きな事業をやりますと、どのくらいかかるのか、概算もちょっとまだわかりませんが、相当地方自治体に大きな負担もかかる。この協定があるからというお話ですけれども、私はこの点でも、ぜひとも一日も早くこれを実現したいというのが、交通

問題の解決、都市問題解決の中心でもありますから、この点について、国鉄や運輸省、建設省含めて、国のほうでも大きなやほりの解決について援助が必要なんじゃないかということを感じするわけです。この点で、この南武線の高架化の問題について、運輸省なり国鉄のほうでどういうふうに進めておられるのかという見通し。あるいは市のほうで、特に財政のほうで困っているわけですが、これも、この点について、県のほうももう少し援助をしなければいけないと思っておりますけれども、国のほうのお考えですね、一言この機会に最初にお聞きしておきたいと思っております。

○秋富政府委員 まず最初に南武線の高架化の具体的問題でございますが、ただいま先生から御指摘のございましたように、現在四十八年度につきましては、一番緊急度の強い武蔵小杉―武蔵溝ノ口間、これにつきまして調査費が川崎市についておりまして、現在その調査を急いでおられるところでありまして、これは当然、その結果都市計画ということが決定されるわけでございますが、これとあわせて、運輸省といたしまして、この高架化ということは、きわめて大事な、また緊急度の高い問題でございますので、国鉄を指導いたしまして、これは至急着手に移す、かように考えております。

なお、これ以外に、川崎市におきましては、総延長二十・七キロにつきまして立体交差化ということを検討中でございまして、これにつきましても、一番緊急度の高い武蔵小杉―武蔵溝ノ口間につきまして、市側も、建設省のほうともよく協議いたしまして、これは引き続きまして工事を進めていきたい、かように考えております。

それから第二点の、いわゆる運輸省と建設省との間のいわゆる負担率の問題でございますが、昭和三十年代に国鉄と建設省の間におきまして、いわゆる単独立体交差につきましては国鉄が三〇％ということがございました。ところが、御承知のように、国鉄の財政状況がきわめて悪くなりまして、いわゆる工事費というものがなかなか持てま

せんで、十分にそういった地元の御要望にも沿えない、しかもいわゆる連続立体交差というのはきわめて重要でございます。建設省と運輸省の間で種々の促進につきましての具体的な措置を検討いたしました結果、ただいま先生から御指摘のございましたように、昭和四十四年に国鉄といたしましては工事費の一〇％持つということで工事を促進してきている状態でございます。

○中務委員 この協定は一応あるわけですが、見てもみますと、たいへんなものですね、自治体の負担は。何年が事業でかかるわけですから、この点はきょう深くあれしませんが、これは市だけじゃないんですね。この南武線の立体化ということは、市内交通だけじゃなくて、首都圏を含めた交通問題、都市問題の解決の上で非常に大きな比重を持っているものですから、ぜひ国のほうも積極的な援助について配慮をしていただきたい。あらためてまた別な機会にこまかく御相談したいと思っております。

最後にもう一点だけお尋ねしたいんですが、やはり鉄道のこと、日本鉄道建設公団がいま建設中の武蔵野線ですが、貨物線ですね。武蔵野線と西のほうはいま貨物は優先ししろ。一応貨物と客車が併用線になっているわけですね。いま建設中の南線だけ貨物専用ということで計画をされているわけですが、この南線の沿線というのは、御存じだと思いますけれども、川崎、横浜にかけて一番団地がいま集中しているところなんです。大きい住宅地、西三田、高山、菅生、初山、南平、野川、宮前平。私もそこに住んでいるので、けれども、その団地、住宅が集中しているところで、しかも地上線になる堀ヶ谷、馬絹というのは、川崎市では交通でいうと最も不便なところというところになっていて、学校もあります。明治大学、専修大学という学校や公共施設もあるということ、この周辺の、きょうこにもありますけれども、これは国鉄の総裁と運輸大臣、それから首相には出していることですが、陳情書が出て

おります。これは周辺の大きい団地二十二の団地自治会が連名で出していますけれども、この武蔵野南線もぜひ客車を通してほしい。ほかの線には通っているわけですから、そのようにひとつはかってもらえないかという強い陳情が出ています。けれども、武蔵野南線に客車を通す会という、ほとんど地域の団体全部網羅した形で出ています。これについてのお考えですね。

それからもう一つは、川崎市議会で最近採択されましたけれども、この地下になった上を緑地公園にしてほしいという請願が出ています。小杉と千年の間ですけれども、これは先日、川崎市議会でこの請願が採択になっているわけですから、私も、私が聞きましたら、日本鉄道公団の東京支社の環状線第一部長も、この点についてはそうするよう検討したいという回答もされているようですけれども、この点はこまかい点ですから、きょうすぐ御回答いただかなくてもいいんですが、いまの南線にも客車を通すという問題ですね。この点についてのお考えだけ最後に一言お聞きしておきたいのです。これは総裁のところにも行っているはずなんです。

○秋富政府委員 先生御指摘のとおり、いわゆる武蔵野東西線、これにつきましては、先般、四月一日に完了いたしました。旅客、貨物両方を併用しておられるわけでございます。ところが、いわゆる武蔵野南線、これはいわゆる東京の首都環状線の一部として建設をしておるわけでございますが、実は御承知のように、いまお話のございました南武線とも非常に近接してきております関係で、しかも大体、外環状線と申しますものが貨物の輸送というのを主体といたしますために、御承知のように、このほとんど七五％が地下につくったわけでございます。しかも、この工事のときには、御指摘のように、団地の下を通りますことがございまして、鉄道建設公団が、その工事につきましてもいろいろと地元とも折衝いたしまして、極力地下にしたといったこともあるわけでございます。

その結果、現在これにつきまして、これをいわゆる旅客駅に併用するということになり、これを地下駅をつくらなければならないということだと思ひます。それからもう一つは、最終が新鶴見の操車場になっておるわけでございます。したがって、もしこれを旅客駅にするということになりますと、武蔵小杉において南武線と東横線と接続するというような形をとらないといけないわけでございます。五駅で約百億ばかりかかると思ひます。したがって、最初の工事が貨物線として構想した関係でございますので、なかなかむずかしい問題があるわけでございます。しかし、御指摘のように、いろいろとずいぶん団地もできてきておりますし、その交通渋滞という問題もございまして、そのあたりを、いわゆる新交通機関と申しますか、あるいはモノレールと申しますか、そういうものでいくべきかどうか、もう少し総合的に検討させていただきたい、かように考えております。

それから、第二の緑地化の問題でございますが、これはただいま初めて承りましたことでございますが、十分検討させていただきたいと思ひます。

○中路委員 時間が過ぎましたのでこれで終わりますが、特に国鉄の場合、こういう都市化の中で、できるだけ地元の要望にはひとつ積極的にこたえていただきたい。ちょっと技術的にむずかしい点もありますけれども、貨物の併用ですからというのですけれども、いまの交通問題を解決する上で、モノレールという話もお話の中にも出ておりますが、そういう点も含めてひとつ十分検討していただきたい、ということをお願いして、ちょっと時間が延びてすみませんが、終わります。

○三原委員長 和田貞夫君。

○和田(貞)委員 一昨年の雫石町上空における全日空機と航空自衛隊機の追突事故、実に世界航空史上における最大の惨事となったのであります。これはまた今日の日本の空の状況というものを全く露骨にあらわしたものである、こういうふうに思うのであります。

昨年の七月に、この事故から一年後になるわけですが、全日空機の接触事故調査委員会が設置されました。それなりの調査をなされて、調査報告書が発表されたのであります。四項目にわたります。法制面の整備と事業面の具体化、これを勧告いたしております。今回議題になっておられます航空事故調査委員会設置法案もこの勧告に基づいたものであるわけでございますが、同調査委員会の調査報告書に対しては、航空関係に従事しておる労働者でつくっておる航空安全推進連絡会議というのがあります。この連絡会議から、この報告書に対しては幾つかの疑問点が指摘されておるのであります。私もこの報告書も読ませていただきました。また、同連絡会議の疑問点の指摘、公開質問状という形で運輸省のほうに出ておりますが、それも見させていただきました。

いずれにいたしましても、事故の原因の真相を究明していくということ、これが犠牲者の霊を慰めることになりまして、事故発生の防止のためになるのでございまして、今回の調査委員会設置に伴いまして、委員の選出にあたりまして、法文を読ましていただきますと、国会の議を経て運輸大臣が任命するということになっておるわけでありまして、きのうも厚生省の付属機関の中で、委員の選出についても民主的に選考していけないか、この面につきましても委員の構成については、それぞれの立場から真相の究明をしていくということが必要であろうと思ひますので、航空関係に働いておる人たちの推薦する者も、あわせてこの委員の中に選考にあたって御配慮いただくと、こういうことにはなりはしないかというように私は希望するわけなんです。まずこの点について大臣の所見をお伺いしたいと思ひます。

○新谷国務大臣 この問題については、他の同様な種類の委員会もないことはございせんが、これにつきましては、委員の一人一人が公正な立場から判断し得るというような資格を持っている人を選ぶわけでございます。しかも、五条に書いて

ございまして、委員会に所掌事務の遂行につき科学的かつ公正な判断を行なうことができること、別に範囲は限定はしていませんが、この点はいずれ国会の御承認を得ることとございまして、最適の人たちをわれわれとしては選任したいと思つておるわけでございまして、どの方面から何人とか、どの方面から何人というようなことは、いま前提としては考えておりませんが、全体の中からそういった人を選びたいと思つております。

○和田(貞)委員 任命されるのは大臣でありますから、いま申し上げましたように、あの調査報告書に対しては幾つかの疑問がある、こういうふうに見ておられる、幾つかの疑問がある、こういうふうな意見もいれた調査活動というものをやることによつてより真相というものは究明していく、こういうことにはなるのでありますから、願わくは、申し上げましたように、この関係者の意見もいれた委員の選考になるように、ひとつ要望しておきたいと思ひます。

さらに、調査委員会が持たれて、起こった事故に対しての真相究明をやっていくということ、これも必要であります。しかし、事故の発生条件をことごとく取り除いていく、こういうこともまた努力を傾注しなくてはならぬと思ひます。先ほども申し上げましたように、雫石上空における事故というものは、全く今日の日本の空の状況というものを露呈したものであります。アメリカの空軍機が日本の領空をわがもの顔して飛び回つておる、自衛隊機が民間機よりも優先して飛び回つておる、その間を縫って民間機が飛んでおる。しかも、その民間機につきましても、政府は非常に過保護です。そうして航空会社が旅行社と一緒に宣伝しつとめる、あおり立てまして、あなたも乗ってください、皆さんも乗ってください、ということをおおりに立てて客を募集する、こういうことで過密の上に過密化した今日の空の状況であらう、こういうふうに思ひます。

これまた、先ほど申し上げましたところの、航空安全推進連絡会議のほうからは、軍用機は主として有視界飛行をやっておるわけなんです。そういう有視界飛行というふうなものを禁止してしまつて、むしろ管制を一元化していく、こういうことが好ましいんじゃないかという意見も出されておるわけなんです。この点についての御見解をひとつお伺いしたいと思います。

○内村(信)政府委員 まず端的な問題として、管制一元化の問題があると思ひます。それからVFRの問題がございまして、これはVFRとIFRの問題でございますけれども、この現在の飛行機の飛び方は、目で見える気象状態、つまり有視界気象状態と申しておりますが、このときは、目で見えて飛んでよろしいのです。それから、いわゆるIMC、計器気象状態、この場合には有視界飛行で飛んじやいけません、こういうことになっております。そこで、普通の場合におきまして、目で見える範囲において飛行機が飛んでいるということは、安全上差しかねないと思ひます。ただ、これが、航空路でございまして、空港周辺でございまして、そういうふうな飛行機が集まってくる場合、こういうふうなところは、これは管制を行なつて、VFRにつきましても同様に管制をさせるというふうなことは考えておるわけでございます。しかし、空全体というものを全部管制するということになりますと、これは必ずしもその必要はございせんし、その管制能力たるや、もう膨大な管制能力を持たなければそれはできないわけでございます。したがって、その点は御趣旨はわかりますけれども、やはり、航空機の通常通るところ、密集するところ、そういうところについて管制を向けていく。それから特に定期航空旅客機等につきましては、天候のいい日も管制に従つて飛ぶ、IFR方式をもつて飛ぶべきというふうな指示をいたしておるわけでございます。

○和田(員)委員 私もしろうとでありまして、わからぬのでありますが、航空関係に働いておる人たちがそういう意見を安全確保のために出しているわけなんです。いやそれはそうじゃないんだ、必ずしも言われればこちらがわからないんですが、やはり働いておる人たちが出している意見というものは、そのまゝ一〇〇%聞かぬということなら別問題であります。一応彼らは彼らなりの研究の上での意見でありますので、それはそれで耳を傾けるといふ、こういう態度はひとつぜひとも必要であらうかと思ひますので、御検討願ひたいと思ひます。

さらに、ある管制官がこういうふうに言つておる。今日の航空路の過密状況から従来の管制方式はもう古い管制方式だ、こういうことじゃもうさばき切れない、もう至るところで勘違いを起したり、見落としによつて無管制の混乱が生じたり、一たん間違つたら計器飛行の航空機同士が追突するといふような、こういう危険性はないとはいへないんだ、こういうようなことも言つてゐるわけなんです。今日のこの過密状況と管制の方式についてもう少し改善する必要があるといふ意見なんです、その点についてはどうですか。

○内村(信)政府委員 全般として私、先生の御意見に賛成でございます。それで、先ほどちょっと誤解を与えるようなことを申し上げたかと思ひますが、つまりVFRを全部なくすのは無理であるといふことは確かにそうでございます。これはまた現場の人、必ずしも全部IFRにしろといふ意味ではないと思ひます。ただ、いままで航空路につきましても、VFRで飛ぶことを許されてゐるわけでございます。しかし、特に交通の過密な地域、そういうことについては、たとえVFRの飛行機でも管制に従う、いわゆる特別管制空域といふふうなことにしておりますが、そういうものをもう一つ設けてくれよ、こういうふうな主張もございまして、そういう意味で私も、空港周辺の特別管制空域の拡大、あるいは増加あるいは航空路における特別管制空域の設定といふふうなこと

も十分考へて、これは着々と進んでおる状態でございます。おそらくそういう意味であらうかといふふうに考へます。

それから、先ほど申しおりました一元化の問題でございますが、これは現在、航空法上、管制は運輸大臣に一元化されております。ただ、自衛隊に對しましては、これを防衛庁長官に委任するといふことにいたしておりますが、そのあとは同時にこれを統制するといふことになつておりました、自衛隊の管制に對しましては、委任は申し上げるけれども、その管制官の資格試験その他につきましても、全部私どものほうで見まして、同様な資格試験によつて同様な資格を付与することをやつております。それから自衛隊に委任しておる管制につきましても、しばしば監査をさせていたしまして、それによりまして、いままでのところは、十分指摘して御改正願つてゐるというふうなことにいたしております、まずこれは私どもに一元化されてゐるというふうな考へてよろしいかと存じます。

それで、いわゆる全日空の衝突以前におきましては、これはいわば相當に自衛隊の飛行機が自由に飛んでゐたといふ事実がございまして、その後、訓練空域というものを設定いたしまして、訓練する場合にその特定の空域で訓練してくだされ、いやしくも航空路における訓練などは絶対に避けてくだされといふふうなことははっきりいたしまして、いわゆる交通分離方式といふものを考へて、この点ははっきりとしたつもりでございます。

それから、管制がだんだんむずかしくなつてくるといふのは、ただいま御指摘のとおりでございます。だんだん空が過密になつてまいりますと、いまはマニュアル方式で、いわゆるストリップを見ながら、情報を聞きながら大体管制をする。その場合にはあるいは十分間隔をとるといふふうにしておりますけれども、だんだん交通が多くなると、それではさばき切れません。また官制官の労働も非常にふえてまいります。したがひまして、

私もといたしましては、これはいま航空路につきましましては、全国をレーダー化する。さらにそのレーダーを情報処理システムでいたしまして、これは直接フライトデータも入つてくるし、飛行プランも入つてくるし、それからレーダーによる飛行機の機影も入つてくる。現実にはここで飛行機の高度、便名、方向、速度、そういったものが目の前に映つてくる。そういうものを見ながら管制するといふふうな情報処理システムをつくるべく、レーダーについては何とかして四十九年度一ぱいでやりたい。それからさらに、そういうふうな情報処理化につきましても、五十一年あるいは五十二年にはこれを完成したいといふ方向でやっております。それから、その一部でございます。いわゆるフライトデータのほうの情報処理システム、これは東京管制部においてはすでに進行しております。これをさらに、ほかの札幌、あるいは福岡、沖縄の管制部へも早急に伸ばしたいといふふうな考へております。先生の御指摘のような方向でひとつ極力進めるつもりでございます。

○和田(員)委員 一元化の方向も、これは自衛隊が主体になつてゐるようなことにならぬように、これはやはり航空局が主体になつてこの一元化の方向をなお強化していく、こういうふうなひとつお願いしたいわけなんです。

先ほどの中路さんの質問に重複することは避けたいと思ひますが、計器飛行によりまして、ちよと、プラモデルで電池を入れて、こゝうやつてばあつと飛んでゐるのと同じことで、管制官の任務といふのは非常に大事であるわけなんです。ところで、先ほど指摘されておりましたように、この管制官といふのは、もう非常に経験の豊かな者が少なく、経験の浅い者のほうが非常に多い。資格ある、資格ないといふことは別問題といたしまして、経験の古い人ほど少ない。何かものさびしく飛行機に乗つてゐても思ふといふ、こゝういふことであるわけなんです。

なぜそういうふうになつていくかといふと、これはやはり一つの原因があると思ふのです。せつ

かく採用された管制官が、あるいは気象庁の予報官も同じことですが、汽車でありましたならば、駅員も、車掌も運転士も、出札も改札も、これみな国鉄の職員でありますから、大体賃金、給与関係は同じことです。ところがこれは、飛行機にいきましたらそうじゃない。乗務員も、あるいは下車勤務の者も、民間の航空会社は非常に給与が高い、賃金が高い、優遇された扱いを受けておる。片一方は、気象庁の職員も運輸省の職員も、これに比べましたら格段の開きがある。同じその中で働く、常に接触する、そういう中で、もうばかき、おもしろくないといふこと。やはり職制も限られた数しかないわけですから、その職制にかなくは賃金が頭打ちする、賃金がそれ以上進まないといふことではからしくてやめていく、こゝういふことでありますから、かなりの経験を持つた者がやめていくために、次から次へと新米さん、経験の少ない者が主体になつて管制業務をやつておる、こゝういふような実態ではなからうか。これも空の安全を確保するためにやはり大事な問題でありますので、経験豊かな管制官を定着させて確保していくためには、私は給与の問題を取り上げましたけれども、それも一策であります、その管制官を定着して確保していくためにどういふ方法がございとおるか、ひとつお尋ねしたい。

○内村(信)政府委員 いわゆる航空管制官の定着率でございますけれども、これは確かに昭和四十三年度ごろは、定員と退職数を比べますと大体一・五%ぐらい。それから一番多かったのが昭和四十五年度の一・八%でございますが、その後漸減いたしまして、四十六、四十七は〇・五、〇・四%程度でございます。平均して一・一%程度でございます。したがひまして、確かに先生御指摘のように、必ずしも熟練管制官がそう多いといふわけではございませんが、しかし、これは必ずしも管制官の定着率が悪いといふことだけではございせん、むしろ先ほど申し上げましたような、板付の返還とか、沖縄の返還とか、あるいは成田の開港とか、こゝういふふうに一時期に管制官

の需要が急速に膨張したということが一つの大きな原因であろうかというふうに見ております。

しかし、いずれにいたしましても、管制官というものは、一般の人と違ひまして責任が非常に重いわけですね。一回事故でも起こすと刑事責任を問われるというふうな特殊性格を持っておりますので、こういう人に対しては、単なる労働のロードというものでなくてはなくて、責任の度合いからいたしましても、給与も改善し、しかるべき手当をつけていくということはやらなければいかぬと思っております。私も、いままでもその改善に相当努力はしてまいりましたけれども、今後ともそれについて待遇の改善を努力すること。それからもう一つは、先ほど先生申し上げましたような機械、施設、訓練施設、あるいは現場の施設をよくする、情報処理化ということによってワークロードを減らしていくというふうなことを十分考えていくべきだろうというふうなことを考えております。

○和田員委員 給与面では、特別の昇進、昇給をする者を除きましたら、管制官は四等級でストップという形になるわけでしょう。そうではないですか。

○内村(信)政府委員 三等級まででございます。

○和田員委員 三等級まで行けるとしても、本俸に調整率八%だけが他の行政職の該当公務員と違うというだけのことで、一割欠ける八%しか差がない。ことしの夏あたりでも、全日空の社員やら、あるいは日航の社員あたりのボーナスといったら、女子職員を含めて平均で五十万円、六十万円です。同じ場所働いてる運輸省や気象庁の職員というのはその五分の一ぐらいしかない。これでは、医者や教師の確保のために俸給表を別につくるといふようなことはできなくても、その中で何とか格付けをしていて確保しているという道もあるわけなんです。管制官というのは、特別に専門官制度というふうな形で、総理府の人事局が検討するの、人事院が研究するのかわからぬ

けれども、やはりそれには運輸省のほうから、管制官の定着化のために特別専門職の俸給を新たに一つつけて給与の改善をはかっていく、待遇の改善をはかっていく、こういうような道も開けるように努力をすべきではないかと思うのですが、その点はどうですか。

○内村(信)政府委員 確かに管制官の待遇については、私も、その責任の度合いから申しまして、もっとよくしなければいかぬというふうに考えております。そこで俸給の調整額は、先生御指摘のように八%でございますが、そのほかの手当てをいたしまして、いままで十数次にわたりました、手当の引き上げ、あるいは適用範囲の拡大というふうなことをやってまいりましたわけでございます。現在あらゆる航空管制部及び空港の航空管制官には全部この手当が支給されておりますが、残念ながらその手当の額は必ずしも十分とはいえないというように私も思っております。

そこで、今後の問題として思っております。特別俸給表をつくるかどうかという問題もございまして、これは内部でも実はいろいろ組合あたりとも話し合いをしておりますが、必ずしもそれがいま得策かどうかかわからないということ、なおこれは研究の一つのテーマになっております。しかし、それはそれといたしまして、さしあたりどういうふうにするかということにつきましては、少なくとも交代制勤務というふうな特殊な勤務でございまして、ことしですか、厚生省の看護婦さんが相当な手当をつけていただいたというふうにも聞いておりますので、私も、私どももいたしましては、交代制勤務の場合の夜間の特殊業務手当というものにつきましては、格段のアップをお願いしたいというふうなことで人事院のほうにはお願いいたしております。なお、管制官手当等につきましても、あまり小刻みじゃない、少なくとも従来の倍ぐらいいにしたいというところで要求しているわけでございます。一般のベースの問題とは必ずしもなかなかな比較できませんが、私も自体が会社の人と比べるとはるかに低いということもございまして

けれども、まあ、それはそれなりに、少なくとも公務員の中では特殊な勤務でございまして、その中で特には待遇をよくしたいということで考えております。

○和田員委員 余人をもつてかえがたい職種なんです。これはやはり、一般公務員の行政職と同じように扱ってあげなければ、先ほど申し上げましたようなことも一策として、今後なおひとつ検討してもらいたいというふうに思うわけなんです。

時間もありませんので次に進みたいと思うわけですが、先ほどちょっと触れましたように、政府は、日航、全日空といった航空会社に対しては、過去に過保護政策である。国鉄の運賃改正案が参議院に行つていますけれども、国鉄に対しては運輸省は利子を取って貸し付ける。ところが航空会社に対しては、その出資金、さらに出資金の増額、これは出資だから返してもらわぬでもいいし、利子も取る必要がない、こういうやり方で、航空会社に対しては非常に過保護政策をとっている。あるいは航空会社が旅行社と結託をいたしまして宣伝にこれとめて、やれ海外旅行に行けとか、ハワイ旅行に行けとか、東南アジアに行けとか、北海道に行けとか、九州に行けとか、ということ、客をかり集めてどんどん便数をふやしていくようにしている。とにかく、それを通じまして航空会社の金もうけ、利潤追求、そのことばかりに走るような航空行政を打ち出している。そういうやり方でありまして、国鉄やあるいはバスその他の交通機関と比べましたならば、航空運賃というものはまことに安い。十年前、十五年、二十年前と比較したら、この航空運賃が他の交通機関の運賃の値上がり率と比べて格段である。こういう三つの要素が今日非常に大量の交通需要を生み出している。そのことがまた安全性を無視した航空政策となつて、空の安全確保になつておられない一つの大きな要素になつておりやしないか、こういうふうに思うわけなんです。なおこういうような航空政策を続けていくと

ておられるのか、改めようとしておられるのか、その点についてひとつお聞かせ願いたい。

○内村(信)政府委員 ただいまいろいろの御指摘がございました。まず、航空会社は過保護ではないか、いたずらに便数増をしておるのではないか、こういうふうなことでございしましたが、私も、営業の内部に立ち入つてどうこうということはあまりいたしていませんが、少なくとも安全については絶対に確保すべきだというふうなきついでで大臣以下臨んでおるつもりでございます。

そこで、便数につきましても、先ほど来申し上げておりますように、羽田、大阪につきましても、日本の航空というものは、やはり東京と大阪を中心として動いておるわけでございますけれども、この便数を規制しております、安全上の見地から。四十六年ころからもうふえておる。国際線も国内線も、それ以上ふやさないということを押えております。したがって、その乗客の内容がどうこういふことは、これはまた別といたしまして、一応私どもとしては、安全の見地から押えるべきものは押えておるというつもりでございます。

それから運賃の問題でございます。確かにこれは、いいことか悪いことかは別といたしまして、長い間航空運賃というものは上がつておりませんでした。これはほかの交通機関には見られないこととでございます。それは一つの原因といたしましては、航空機というもののいわゆる技術革新というものが非常に大きかったということ、小型の飛行機からだんだん大きくなつてきた。したがって、一面において一般企業と同じように、人件費のアップ、あるいはコストプッシュというもののアップはあつたわけでございますけれども、飛行機が大型化することによってそれを吸収し得たというのがある。いままでの状況でございました。そういったために比較的運賃というものも上げずに済んできたわけでございます。ただ、この大型化にもだんだんと限界も出てまいりました。それからもう一つ、つまり過保護である、出資

をしている、そういうふうな問題もございました。

確かに日本航空に対しては政府出資をしております。しかし、ほかの航空会社に対しては出資はしておりません。それぞれの負担でございまして、けれども、これは実は相当部分が受益者負担になっているような状況でございます。と申しますのは、飛行場、これは国の予算でやっておりますわけでございますが、これは空港整備特会というものの、空港の整備も、あるいは騒音対策も、それから航空保安施設、あるいは管制官、管制業務、そういったものの費用、これは全部出しております。その空港整備特会と申しますものは、実はその財源は、航空機の離着陸料でございますとか、あるいは航空援助施設利用料、これはみな航空会社から取ります。それから航空機燃料税、これは先般創設されたわけでございますが、これはやはり航空会社から取ります。それからいわゆる通行税、これも実際に航空機に乗る方々から取る税金でございます。これは形式上一般会計に当然入りますが、そのまゝの額が航空特会のほうに流れていくことになっております。したがって、一般に航空というものは自分で金を払わないで政府の一般の税金によつてやっておりますのではないかと、いうふうなことが、もちろん、私どものPRの不足もございまして、そう思われがちでございますが、事実はそういうことでございまして、たとえば北海道、離島、あるいは沖縄とか、そういうところ、どこにつきましても、いわゆる一般会計によるかさ上げと申しますか、そういう補助がございまして、そういうところにつきましても、いわゆる一般会計の税金による金が入っております。大体大まかに申し上げまして、いわゆる一般会計の税金から入ってくるようなものは、航空特会の約二〇％くらい、いま申し上げました実質的な受益者負担というふうなものが約八〇％を占めておるわけでございます。

私どものPRの不足でまことに申しわけなかったかと存じますけれども、そういうふうなことが実情でございますので、よろしく御了承願いたい

と思ひます。

○和田(員)委員 これはしかし、いい商売ですよ。飛行場はちゃんとつくつてくれるし、飛行機を買おうと思つて借金したら政府がちゃんと裏づけしてくれるし、そこへ政府が金を貸してくれるのじゃないに出資してくれるのでしょうか。これは私もやりたい、やらしてくれれば、こんないい商売はないですよ。これは、どの産業を見渡しましても、そんな産業、そんな会社はないです。これはあなた方が将来おいていかにかぬ会社だから大事にしていかぬけれども、こんな会社はないですよ。これは過保護といわざるを得ない。

そういうようなことで、これは便数に制限があれば大型化していかにかぬ。いずれにしても、客寄せ商売をやつておるんですね。国際線は赤字、国内線でそれを償つていくというふうな航空会社の会計の実態です。それには便数をふやすか、便数をふやせなかつたら大型化していく。そこで起つてきているのが大阪の空港の問題もそのとおり。伊丹は狭いから、伊丹は便数が制限があるから、特にその付近の住民がやかましいから、他に移さなにかぬ、他に新しい空港をつくらなにかぬ、こういうようなことで、関西国際空港の構想が立てられておるわけなんです。

私、予算分科会で大臣にお尋ねしたときに、具体的には、地域の住民が反対している限りは、地域の住民が反対するということとは、それぞれの自治体が議会を反対決議をしておる限りかということを言いますと、そのとおりだと言われた。いまもなお、あれから後も堺の市議会が反対決議をした。それから岸和田の市議会も反対決議をした。これで泉州の沿岸は、堺から岬町に至るまで、全部市町の議会がそれぞれ反対決議をしておる、その上に大阪府議会が反対をしておる。にもかかわらず、なおちよこちよと新聞記事に出てまいりますのは、どうやら七月から八月から作業にかかつて、九月ごろに航空審議会が答申をさせるようにしておく。そして大体位置と規模というものをき

めるんだということがちよこちよにおいかり、新聞記事になってあらわれてきよるわけです。そういうような状態。付近の地域の住民、地域の住民を代表する議会がごとく軒並み反対を決議しておるにもかかわらず、なおそういうような作業を進めて答申の作業を進めさせていく、そういうようなことはなぜおやりになるのか、その真意を一回この機会に聞きたいんです。

○新谷国務大臣 関西空港の問題のお尋ねでございますが、いまの伊丹が非常に詰まっております。どうにもならないという状態にあることは、私も同じような認識をしております。そこで、日本の商工業の中心である近畿圏、どこにやはいりまして、それに応じて私どものほうは、それをもっともだということ、どこに空港をこしらえたらいいか、どの程度の規模の空港が必要であるかというふうなことにございまして、いま航空審議会に諮問をしております。そういう点について航空審議会は慎重に調査研究をしておる最中でございます。まだ答申は出ておりません。大阪、兵庫の地方自治体のほうで、それぞれもう新空港は困る、自分のほうの区域内に持つてこられるのは困るというふうな決議をされておることもよく知っております。しかしまだ具体的に案が出てないんです。私のほうでは、そういう具体的などの程度の規模の空港を、これはどんな答申になるか知りませんが、どこにつくるのがいいかというふうなことが、これは航空審議会というのには、御承知のように、日本の航空界の権威者の集まっているところでございまして。そういう権威者の会合から御意見が出した場合に、それをどうさばるかということが運輸省の仕事でございます。私どもは、答申が出ましたならば、いまおっしゃったような、地方自治体ももう絶対に困るんだというところ、手のつけられるはずはないのです。ですけれども、まだ具体的な計画が出ないのです。

ですから、地方自治体との間でも、ただ空港はいやだいやだということだけではなしに、やはり

日本全体の立場から見ても、関西にも国際的な空港がほしいという要望も一部にありますから、一部が全体が知りませんが、とにかく地方にありませうから、そういったものとういうふうにしてこれを調和する。で、計画が出た場合に、具体的にこういふ空港になってこんな規模になる、そして騒音その他の公害はどういう程度になるんだ、どうしたらいいんだというふうなことに、具体的にいろいろと御相談をしないことには、最終的な結論は出てこないと思つておるわけです。で、そういうふうな段階が残されておるから、私のはうはその答申が出次第、われわれのほうで技術的な、経済的な検討もいたしますけれども、どの場所にとどの程度の空港をつくるかという点については、地方自治体の意見も十分いた上で処理をするというたてまえで、いまその答申を待つておるのでございます。

○和田(員)委員 答申を待つておるんじゃないで、その答申を早くやれ早うやれと裏からけつたたいておるんじゃないですか。

伊丹の周辺の住民は、従来伊丹の空港はどうもかなわぬ、よそへ持つていけ、第二の新空港をつくれ、こういうような要求もあつた。しかし自分らのそういうような要求は、これはやはりひとりよがりだろというところで、最近では、この伊丹市の北部地区の対策協議会、この自治会の住民が参加している協議会ですか、ここでは新空港の促進というふうなこういうことは一切使わぬでおこう、そういうことは言わぬでおこう、自分らも困つておるんだからどへ持つていっても困るだろ、こういうふうなことで、この自治会が新たな運動方針を打ち出したというふうなこういう記事も載つておるわけなんです。それから少なくとも大阪の泉州海岸になってまいりますと、御案内のとおり、三月の三十日にゼネラル石油の会社がガス爆発をやつておる。それから半月たちました四月の十四日に、これもまたLPGのタンクが、これは爆発しなかつたけれども、ガスが吹き出るといふような、こういう騒ぎが起

こつた。このゼネラル石油が泉州に進出してから、四十五年の九月であります、実にもう二十二件もの事件が起つていて、いろいろな実情です。そして三月三十日のガス爆発のような爆発事故というのの後三回に及んでおるといふような事故です。

これは単にゼネラル石油の問題でありますけれども、関西石油もありません、興亜石油もありません、とにかく飛行機の上からなめていたのだらわりますように、まんじゅうを並べたように石油タンクヤードが林立しているという、こういう姿であります。地先がどこであらうとも、この泉州海岸というところでありましたら、岸和田の地先であらうが、高石の地先であらうが、あるいは泉大津の地先であらうが、佐野の地先であらうが、そう変わりはしないわけなんです。沖合い二キロであらうが六キロであらうが、これまたそう変わりはしないわけなんです。

皆さん方のほうで、この試験飛行をやるといふことで試験飛行をなされたときに、口では横風の滑走路というものは、これは考えないんだというふうなことを言いつつながら、ジャンボによるところの試験飛行は横風滑走路を前提とした試験飛行を行なつておる。そしてパイロットの諸君は、海上で急旋回しなければならぬ、そういう滑走路というものは危険千万だ、こういうことを言っておられます。ところがこの横風滑走路も、パイロットが危険だということであれば、飛行場がどこの地先にできても、泉州海岸に飛行場ができるということであれば、紀伊山脈から、内陸から回つて海の方に着陸していく、こういうコースになるのは明らかなんです。だから沖合いに島ができて、いままでない初めてのケースであるんだ、公害も非常に少なくなるんだ、あるいは首もどろであるといふことはいろいろの、このタンクヤードの上には全然かわりのない、内陸には全然かわりがなく、この災害対策というものが保証できないところから、こ

の付近の沿線の住民は非常に危機感に迫られた反対運動を起してきている。伊丹空港の周辺やその空港の周辺で起つていて、騒音公害だとか、あるいは大気汚染の公害だとかいう、いわゆる飛行場公害にブラフするところのこれだけ危険な飛行場がある住民としては、これは当然の反対意見であらうと思つて、だからこそ、保守、革新を問はず、それぞれこれらの自治体が満場一致でこの決議をしていくというのが実情であり真相であるわけだ。

だから、第二の空港が、私たちは要らないと思つたけれども、あなたの方のほうが必要であるとするならば、少なくとも、泉州海岸のこの地先であらうとも、泉州海岸にこういう不届き千万な危険性を伴う場所に持つてくるというふうなことは、これは考えをひとつ改めてもらつて、むしろ審議会のほうに運輸省のほうから、そういうふうな答申をなさらないようにという意見具申があつてもいいべきじゃないか、こういうふうに思つておる。伺ひたいのです。

○新谷国務大臣 諮問機関でございますから、私のほうは全体といたしまして、さつき申し上げたように、どの場所にどういふ規模の国際空港をつくるのがいいかという諮問をしておるのでございまして、ここはだめだとか、ここはまたいいんだとかいふようなことを前提としての諮問をしておりません。でございまして、審議会が公平な立場から、日本全体のためにこの場所がどういふ規模の空港をつくるのが一番いいでしょうと思つて、ということをお答えいたしました場合、それを踏まえて、私も政府として、政治的な配慮も加えてどうするかといふことをきめていく段階になるのでございまして、諮問機関に対してそういう指示をするつもりはございません。また、そのすることが不適当だと思つております。

○和田(貞)委員 これは、審議会のほうからいかなる答申がなされても、再度確認になるわけ

なんです、自治体が反対をしておる、その自治体の反対といふこと、住民の反対といふことは議会の決議といふことですね、これをもちつて私は言うておるわけなんです、その各自自治体の反対決議のある限りは、いかなる内容の答申がなされたとしても、運輸省としてはこれを強行して工事に着手するといふことではないといふように私は解釈してもいいですか。

○新谷国務大臣 先ほど申し上げましたように、その決議は尊重しなければならぬと思つて、しかし、まだ現在答申の内容が出てないのです。どういふふうな工法で——そう言うとおかしいですが、たとえば海岸とか海の中にこしらえるというふうな前提ですね。これはどんなのが出てくるか知りませんが、そういう前提を考えましても、どういふ工法でやるか、これは全然まだ具体的な意見も表示してないわけなんです。海の中にやるなら、海岸を全部埋め立ててしまつて、公害とか、あるいは潮流の変化とか、そういうのが必ず起こるんだといふ前提で考える必要がある。ですから、たとえばこれは極端な話ですけども、海の中に浮かすような、そういう飛行場もないことはない。いろいろな工法があると思つて、経費は別として、ですから、そういうものを全部包括的にきめて、こゝろのほうではいかかでしょうかと、そしてそれで合意が得られるならそこにきめていこうといふような作業は、当然政府としてはなすべきだと思つて、ですから、そういうものがすべてまだ答申が出ておらない現在の段階においては残つておるのでございまして、その答申が出ましたら、そういう地方自治体の意見は十分尊重いたしますが、それからがほんとうの交渉になると考えておるわけでございます。

○和田(貞)委員 答申が出ておらなくても、その答申がかりに泉州沖というふうな答申が出てしまつたら、いま大臣言われるように、どういふ形の、どの場所の、どういふ位置に、どういふ工法で、ということとは別問題として、どんな方法になら

うともとにかく形としては飛行場ができた、こうするならば、これはもうそこはヘリコプター専用の飛行場じゃないのですからね。ヘリコプター専用の飛行場であれば、垂直に上がった下がつたりにして離着陸したいのではありません、そうじゃないわけなんです、やはりかなり次第に低空におりてくる、離陸のときもかなりの距離から離陸していく、こういうことでありますので、島ができて内陸とは無関係に離着陸するといふことはできない。そこで、先ほど申し上げましたように、石油タンクヤードが林立しているという中で、かりにこれを強引にやつてしまつて、そこで事故が起つたら、これはもう取り返しつかない結果になるというのを私たちはおそれおるし、付近住民もそのことが一番頭にこびりつての議会におけるところの反対決議なんです。

だから、そういうことをプラスして御考慮をいただきまして、大臣の答弁の中に触れられておりましたように、議会の決議といふものを尊重する、いかなる答申が出ようとも議会が反対をする決議を厳守していく限りにおいては強行工事を着工するといふことではないんだ、こういうふうに解釈したいと思つて、もう一度どうですか。

○新谷国務大臣 地方自治体とは十分に相談をいたしまして、合意を得た上で着工するという方針は変わりはないと思つて、

○和田(貞)委員 ひとつこの自治体の決議といふものを十分尊重していただきまして、住民の意思に反するような強行工事といふのはないよう、強く要望いたしまして、時間も来ましたので質問を終わりたいと思つて、

○三原委員長 松本忠助君。

○松本(忠)委員 昨年の六月六日に当内閣委員会におきまして、私もこの問題につきまして質問をさせていただきました。その後、私の意見あるいは他の委員さん方の意見、そういうものが相当に取り入れられて、航空事故調査委員会の設置法案、十三ぐらいの加筆削除、こういうものが行なわれておるわけでございます。私は、このよう

な訂正と申しますか、加筆削除が行なわれるということは例を知らないわけですが、政府も、この法案を一日も早くものにしたい、そして事故の絶滅を期したい、こういうお考えのもとにわれわれの考えを大幅に取り入れられていらっしゃることもよくわかるわけですが、完べきなものにつくりたい、これは当然のことであらうと思ひますので、こういつたいろいろの案が出、それがこの中に加えられてくる、あるいはある場合においてはそこを削除する、こういうことが行なわれたことについては、私はたいへんけっこうなことだと思ひてゐるのです。

そこで、ある人から言わせると、これは内容がお粗末だからこんなに削除しなければならぬんだ、こんなに加筆しなければならぬんだ、こういうことを言つていらつしやる方もあります。それは一つの言い方だろふと思ひますが、いずれにしても、私は、航空事故が非常に続発した、それを今後そうさせないために、一刻も早く、この問題については与野党あげてこの委員会設置法案をなるべく早くものにしたいという気持ちに変わりはありません。しかし、どうしてもこれは完べきなものにしておかないと、後々まで大きな禍根を残すのではないかと思ひますので、あるゆる点から、この点について前回も、伊能委員長の時でございましたが、私、質問をさせていただきます。きょうは時間に限られておりますので、たくさんの方に触れるわけにはいかないと申すのでございますけれども、何点かについて触れさせていただきますと思ひております。

そこで、これを見ましても、確かにいまお話し申し上げましたような第四条「職権の行使」というようなものがここに新しく加えられた「委員会の委員長及び委員は、独立してその職権を行なう」というような条文が入つたことによつて、私はこの航空事故調査委員会というものが非常に生きたと思ひわけでございます。それからさらに、新しい八条ではごく小さな部分でございすけれども、さらに新しい十二条の二項として「専門委員

は、学識経験のある者のうちから、委員会の意見を聞いて、運輸大臣が任命する。」あるいは「航空事故調査官」というものが十四条の中ではつきりうたわれた。それから事故調査について最も重要な問題、これは討議されたわけですが、この十五条に、「委員会は、国際民間航空条約の規定並びに同条約の附属書として採択された標準、方式及び手続に準拠して、航空事故調査を行なうものとする」というような大事なことがここに加えられましたことは、私はほんとうによかつたと思ひております。

さらに、新しい二十条になりますが、「報告書」の中にも二項、三項というやうなものが盛られて、特に少数意見がここに加えられたことは私は非常によかつたと思ひます。この前のいわゆる羽田田沖の事故についても山田先生の問題がございまして、少数意見が全く抹殺された、こういう問題についてたいへんな世間の関心をおこしたわけですが、今回はとにかくここに「少数意見を附記する」ということがはつきりうたわれたという点もよかつたと思ひます。それから三項で、必要があると思はれるときには中間の報告をなさる、しかもこれが公表されるというように点、それから新しい二十四条として、陳述者の不利益になるやうなことが行なわれないというやうな点が各種できましたことは、私はほんとうによかつたと思ひます。

そこできょうは一つお伺ひしたい点は、この前も航空局長とさんざんやり合つた十條の問題をもう一度はつきりしておきたいと思ひます。これは職務の問題です。ここに「委員長及び委員は、職務上知ることのできた秘密を漏らしてはならない。その職務を退いた後も、同様とする」というのがございすね。これは局長と私がいふん論争いたしましたことは御存じだと思ひます。この秘密の保持について局長もいふん心配されておる点、私もよくわかります。しかし私は、ここにもう一項加えてもらいたい、こういうやうな考え方を持っておる。これは「職務上知ることのでき

た秘密」、こうなっておりますが、個人の利益を守るためプライバシー、これはどうしても守らなければならぬ。基本的な権利を守るといふことは当然のことだと思ひます。そこで、個人の不利益になるものを取り除く、要するに秘密のベールに包んで何でもかでも秘密だということではなくて、物理的な現象についてはすべからず中に盛り入れられるやうな公表できるやうな体制にしておいたほうがいいんじゃないかと思ひます。そこで、これを条文の中にあらわすようにしてはどうか、こういうふうにする。それは秘密、秘密ということでも何も表に出さない、表に出さないということであると、どうしてもこれは事故調査の本質を誤つてしまふのではないか。ですから、事故調査の発展も事故防止への寄与も何もなされなくなつてしまふと思ひますので、この十條について、私の考えとしては、前のところは現在のままでよろしいのですが、「委員長及び委員は、職務上知ることのできた秘密を漏らしてはならない。その職務を退いた後も、同様とする」のあとにただし書きを一項つけてはどうか、こういう考えがあるのです。ただし書きは、ただし、事故に関する物理的事実についてはこの限りでない。物理的事実とは、これはもう公表することが当然だということの中に私は盛つておいたほうがいいんじゃないかというやうな考えを持てゐるのです。物理的事実についてのみです。個人のプライバシーを侵すやうなことは、これは当然いけません、やる必要はないと思ひます。しかし、この物理的事実というものは、やはり当然公表するといふやうなことがよろしいんじゃないかと私は思ひます。そういう見解について、大臣のお考えをまず伺ひたいわけでございます。

○新谷国務大臣 この条文は非常に法律的事実だと思ひます。おそらくこれは前に政府委員からも御説明したと思ひますけれども、国家公務員法にもあり、それから特別職の公務員にもいろいろの秘密保持の義務を負つてございまして、この秘密の内容といふものについては、これは大体法制局なんかで御答弁したほうがいいかと思ひますけれども、これはもういつた法令を通じて大体これは確立されておる觀念だと思ひます。そこで、この問題で秘密は漏らしちゃいけないのだという、この表現のしかたでございすけれども、私も、事故の原因になつた事実といふものは、これは事実として知らしたほうがいい。これはほかにももういつた規定があつたと思ひますけれども、それは当然のことだと思ひます。ただ、その秘密ということが書いてございす、それとの関連性において、物理的事実といふいま表現をお使いになりましたが、法律上どういふやうな觀念でこれを区別するか、秘密といふものと全然別個に物理的事実といふものがあるかないか。それが、秘密であるけれども物理的事実といふものもあるんじゃないかというやうなことになるかと、そこを法的にどう整理するかという問題が起つてくるだらうと思ひます。ですから、表現は別として、申し上げられることは、事故の原因になつたその事実ですね、これはなるべく公表して、そういつたことが二度と起らないようにするのは、これは当然のことでございますけれども、秘密といふことを冒頭に書いておいて、それは漏らしちゃいかぬよ、しかし物理的事実はいいのだ、こういうことになりますと、ちよつと私は法律的に見まして、それをどういふやうに整理するのが正しいか——法律的にです。といふやうなことにいつた確かな判断がちよつとできませんので、この点はひとつ、関係の方々、あるいは法制局等の意見を、十分お聞きくださつて処理していただくほうがよいのじゃないかと思ひます。

○内村(徳)政府委員 ちよつと補足説明させていただきます。先ほど先生御指摘ございましたやうに、私、この法案につきましても、原案提出者として考えておられますのは、決して私、原案にこだわるつもりはございせん、何よりも皆さま方の衆知によつていろいろ御議論いただき、いいものができ

ればいい、それが私の基本的な考えでございます。そこで、先ほど先生おっしゃいましたのは、現在までに先生方でお考えになつておる、まだこれはきまつたものでも何でもなし、修正案の一部をおっしゃつたわけでございまして、修正案の一部が、私どものいま出してあります原案は、この前出した原案、それに対して委員の数が一入ふえていくというのが提出原案でございます。一応その形といたしましては、その提出原案に基づきまして御説明せざるを得ないと思ひますので、申し上げるのでございますが、いろいろ秘密の保持というものと事実の公開というものの、これは秘密の保持と公開というものがその事故調査の目的からしてともに重要なことであると同時に、ともにやや二律背反するものがあるということが一つの大きな問題ではないかと思ひます。まずその事故調査というものは公正、妥当、科学的でなければいかぬということ、これについてはもう先生も当然御同意下さると思ひますけれども、このためには、真実を追求するというためには相手の人に何でも言つてもらいたいという気持ちがあるわけでございます。そのためには、聞くほうの委員の側で、あなたの言うことはもう外へは絶対に漏らしませんからほんとうのことを言つてくださいということによつて、ほんとうのことを言つてもらえるだろうということが秘密保持のおもな意味ではないかと思ひます。

もちろんこの規定は、国家公務員法に基づきまして一般の国家公務員は秘密保持の義務がございしますが、これは特別職でございますから、そういう秘密保持の義務はないので、ここで秘密保持の義務を国家公務員法同様に入れたというふうなこともございすけれども、それ以上実質的な意味は、ほんとうのことを言つていただけるんですというために、秘密を守りましょう、少なくともブライバシーとか、あるいは自分が言つてもらつては困るというふうなことに外には漏らしませんということが、真実追求の一つの重要な手段である、こう思ひわけでございます。と同時に、

一方におきまして、やはり公正妥当にやるためには、ガラス張りの中でやつたらいではないかという御議論が必ずあると思ひます。どこから見ても恥ずかしいくないように、堂々とガラス張りの中でやつたらいではないか、こういう御議論があるし、これまた確かに公正妥当というふうな面でもいいことであります。

ただこの場合に、先ほど申しましたように、この秘密の保持というふうなことになる真実追求の問題と、それから公正妥当のためのガラス張りの中ということには、目的においては一つながら手段においては相反するものがあるということをどうしたらいいかというものが、やはり具体的な問題だろうと思ひます。それで私の考えをいたしましては、個人的な考えを申し上げて恐縮でございますが、秘密というものは、ブライバシーとか、あるいは企業の秘密もございまして、それから、こういうことを言つて裁判所の判決とか行政処分とかいうことにも関連するから、こういうことはよそへ漏らしてくれないということもございまして、そういうふうな秘密というものは関係者の同意がなければ秘密保持をやる。しかし、先生おっしゃいましたように、物理的な事実というものはやはりガラス張りの中でという意味で、こういうた秘密に關係ない限りにおきましては、やはり堂々と表へ出して皆さまに見ていただき、だれが見てもこうなんだということをやるべきだろうと思ひます。

ただ、先ほどおっしゃいました表現によりまして、いまの原案の九条第一項で「職務上知ることのできた秘密を漏らしてはならない。その職務を退いた後も、同様とする」として、ただし、事故に関する物理的な事実はこの限りではない、こういうふうな御表現でございましたけれども、これは先ほど大臣御指摘のように、そういたしますと、事故に関する物理的な事実であるならば秘密であつても出していいんだ、こういうことになつてしまふと思ひます、そういうふうな法文になりまふと。したがしまして、私、先生の御趣旨には賛

成でございますが、その法文の形というものは、先ほど大臣もおっしゃいましたように、いろいろ考えていかなければならない、こう思ひます。

○松本(忠)委員 いまの語句の問題は、私は別にこだわらなければいいんですが、要するに物理的な事実というものは公表できるようにしておいたほうがいいのではないかと。何でもかんでも秘密の中へ入れてしまつてはいけませんので、あなたも、去年の私に対する答弁でも、そのことは原則的にはもういいというのを言つておられるわけですね。ですから、別にその語句にこだわらなければいいんですが、とにかくあまりに秘密、秘密でよく物理的な事実に関するのみは、もう秘密というふうなベールで包まないで、公開を原則にしたほうがいいのではないかと、こういうことなんです。それで、その字句について、私は何でもかんでも自説を固執するものじゃありません。また法制局の見解も聞いておられます。したがしまして、それをどのように表現されるか、この中に取り入れるかどうかについてもまた、委員の皆さん方と御相談しなければならぬと思ひます。ですから、私も申し上げておきたいわけなんです。

それで、この設置法案そのもののいろいろ加除訂正が行なわれていますが、これは結局まだ政府原案としてじゃないわけですね。それは私も理解してあります。ただ、要するに新しい四条とか新しい八条とかというのを私が言つておられるのは、原案に対して順を追つて変わつてくれば当然そうなるので、またそのために、特に新しい四条として「職権の行使」というふうなことを入れて御説明したわけですが、これがこのままだとつきりきまつたわけじゃないのですけれども、これは私はこう直すべきだと思ひます。けつこうなことだと思ひます。やはりこれに対しては、運輸省も全面的にこの意見を取り入れるべきじゃないかと私は重ねて申し上げておきたいのです。いろいろまた御意見もあるし、各党間で調整をとらな

きやならない問題もあるだろうとは思ひますけれども、一刻も早く事故調査委員会を設置し、発足させ、仕事をさせる。それが事故の絶滅につながるという方向に向かうように私たちは考えたわけですね。

それで、いまの秘密保持の点について、一応その程度にしておきます。時間の關係もございましてからやめておきますが、あと問題は十九条でございます。十九条も、いまの局長の話でいけば、まだいまのところ決定してゐるのは前の十八条でございます。原因関係者等の意見の聴取という、「等」という字が新たに加つた、ここだけですね。あとは何ら変更してないわけですね。それで「委員会」は、航空事故調査を終る前に、当該航空事故の原因に關係があると認められる者に対し、意見を述べる機会を与えなければならぬ、こゝしたわけですね。ここで私は、意見を述べる機会を与える場所、これは一体どういう場所なのかということなんです。どういうところでやるのかということ、公開なのか非公開なのかということ、この辺に対してお考えはどうなんですか。まず、この陳述を与える場所が公開か非公開かですね。

○内村(信)政府委員 原案といたしましては、必ずしも公開ということはお考へておりませんでしたが、

○松本(忠)委員 必ずしも公開とは考へていないということは、公開してやる場合もある、こう理解していいわけですか。

○内村(信)政府委員 第十八条は、航空事故調査を終る前にもう一度念のために利害關係者に対してよく聞いてみる、それで客観的、公正な判断を下すために念のために聞くのであるという最後のの意を押し込んでございすから、したがって、いろいろ意見を聞きまして、取るものは取り捨てるものは捨て、それで最終意見がきまるといふのは、これから問もないところだと私は思ひます。したがしまして、その問もないところになりますと、報告書が正式に出まして、それはちゃんと公表される

○松本(忠)委員　ちよつと元へ戻しますが、航空事故調査を終える前に」というその時点ですね。

○内村(信)政府委員 確かにむずかしい問題でございしますが、私は私見をあえて申し上げれば、一

○松本(忠)委員 一〇〇中八〇ですか。そうなりますと、新しい二十条、昔の十九条の三項に入れ

○内村(信)政府委員　これは私のほうから実は申し上げられないのでございまして、党のほうから

○松本(忠)委員 いま局長が、これは確かに党の意見だ、自分のほうの意見ではないからこれに對

○内村(信)政府委員　これは、はっきり申し上げますと、議員修正のものでございまして、国会議

そこで念のために。アメリカの場合に公聴会をやっております。この場合には、社会的影響の太

この公聴会の目的は、初期の段階において実施しました技術調査、これには欠ける部分もあるだ

○松本(忠)委員 局長の御念のいった答弁です

アメリカの制度の中にあるということも知っておりますけれども、どうも、日本の私たちがいま公

を出して、そこで意見を聞く。この公聴会はそういうようなことと違うわけですよ。また、事故調

機として、それを徹底的に、ふだんからの研究と、その事故によって起きた現象をとらえて、今後そ

に締めてしまって、パイロットが悪いのだとか機体が悪いのだとかいうことにしないで、これも事

私はこの委員会に常時出ているわけではない。

その一つに、いまあなたが説明された公聴会の問題等も含んでいるように聞いております。私は

一五

さらにことばを続けて言わしていただければ、参考に聞いたところによりますと、旅客の問題だけにこの公聴会を義務づけていく、一般的関心を有するものだけに義務づけていくというふうなお考えがあるやにも聞いております。もちろん、これに対して政府の答弁を要求しているわけじゃありません。あなたに答えてもらいたいと言っているわけじゃないのですけれども、ただ私は、そういうことが出ていることを聞いておりますので、あなたから公聴会の話が出てきたので言うわけでありすが、とにかく旅客を輸送する場合の事故だけは公聴会をやる、貨物の場合はやらないんだとか、あるいは一般的関心を有するものについてはやるけれども、そうでないものはやらないんだというところも、航空事故の調査というものはあらゆる問題に対してやらなければいかぬと思うのです。旅客ばかりじゃなくて貨物の場合も当然だと思ふのです。たいへん失礼な言い分ですけれども、事故が起きて死亡した人の数から取り上げないんだというところも、事故となつた以上はあらゆる事故について取り上げ、研究する。特に公聴会というふうなものは、野党の一部で考えられているような、いわゆる参考というふうなものであると、一部の者に限つてしまふ、それを義務づけてしまふ、それは全くアメリカのやり方をそのまま取り入れたみたいな気がするので。そうでなくて、日本は日本の独自の行き方があると思うのです。ですから私は、事故一切についてあらゆる検討をし、公開の場所に関係者にも来てもらつて聞く、それから学識経験者にも聞くというふうな方向をきめておかなければいけないと思ふのです。

公開の場所というそこにはまた、ほんとうに関係ある者、これは原因関係者だけにするか、それとも遺族まで含むか、いろいろの問題があると思ひますけれども、こういう問題についても十分の討議をしないと、この問題もたいへんあとに尾を引くようになるんじゃないかと私は思ふのです。そういう点を私、一言だけ申し上げておきたいわけでございます。

いずれにしても、この委員会をなるべく早い機会につくることについては、私はなるべく皆さん方の御同意を得たいと思ひます。私たちのほうだけでだつくりたいと言つても、こういう問題のために、政府のほうではこれはどうものめなというところで、お互いに突つき合つて、そのうちに事故が起きた、こういうことでは困るので、なるべく譲れるものは譲り、いれるものは、そして合意を早く得てやるようにしたいといふと思ふんです。

大臣も非常に時間が制限されているようでございますし、私の程度にどめまして終わりにいたしたいと思ひますが、ただ願わくは、今後事故というものの絶滅を期す意味からも、ぜひとも完べきな事故調査委員会をつくつてもらいたいと思ふのです。そのためには、野党のわれわれも大いに意見を言ひ、そしてまたその意見もいれられるものはいれて最終的につづなものをつくりたい、こういうふうな考へております。

そこで最後に、大臣に一言だけ、この事故調査委員会についての大臣としての所見、これを述べていただいて終わりたいと思ひます。

○新谷国務大臣 事故調査委員会を常置したいというところは、提案理由でも述べたとおりであります。ただ単に起こつた事故を調査するといふだけではなしに、期待いたしておりますのは、常置機関でございますから、絶えず事故防止についての研究をしていただきまして、あらゆる面、あらゆる角度から衆知を集めて、こうすれば事故はなくなるんじゃないか。場合によりましては、地上設備といつたものについても、具体的にここはこう

いふのではないんじゃないかというふうなことも十分見ていただいて、それを勧告なり、この法律に書いてございすが、そういうことを十分活用していただいて、ふだんから事故が起らないような体制をとる。航空会社もそうでございますし、運輸省もそうでございますが、関係者すべてがお互いにそういう方面にふだんから注意をしていくというふうなことをねらつていただくのが一番ありがたいと思ひております。

それからついでに一言申し上げておきますが、これはいままで各党の間でいろいろ御研究ございましたので、もちろんわれわれとしては尊重しなきゃなりませんけれども、こういうふうに付属機関でありますけれども、運輸大臣が内容についてタッチできない非常に独立した権限を持ち、独自の見解でもって事故調査をされる機関でございますから、いかなる方法によるのがいいか、どんな方法で調査したらいいかというふうなことにつきまして、法律にはございせんけれども、こういう方向でこんな方法をとつてやるのが一番いいんだというふうなことを委員会自体が独自にきめられなきゃならぬ部分があると思ふんです。

それで、その点について特に御配慮をいただきまして、委員会をつくつたけれどもいろいろの制約があつて自分たちの思ふような調査活動ができないというふうなことになるように、非常に自由な立場で、委員会が自分の思つた方法で思つたような調査ができますやうな、何といひますか、委員会が独自の見解を持つて活動できるやうな、そういう余地を残しておいていただきたいといふことを私は個人として希望しておるのでございまして、いろいろ各党でお話し合ひの場合に、そういった点について御配慮をいただいたらありがたいと思つております。

○松本(忠)委員 大臣からいまお話がありましたけれども、私も起きたその事故についての調査するといふことでないことは先ほども申し上げたとおりで、事故の処理のために、事故の調査研究

のために忙殺されて何にもできないんじゃないかと——それは事故の起らないことが一番いいことです。それで、事故が起きたらこの調査委員会が発動するけれども、やはりふだんから事故調査の専門官がいて、いろんなデータを調べておいて、そして万が一事故が起きた場合に事故原因を早く掌握できるやうな方法を講じるために、私は欲をいへばもっともと予算もつけて、そしてもっともと人員もつけてやりたいぐらいの気持ちがあります。しかしなかなか無理な話で、政府が変なふうにお金を使つてゐるものだからこつちのほうに金を使わぬ。これはまことに残念だと私は思ふのですが、いずれにしても事故を起さないうことが肝心でありますし、まあその方向に向かつて全部で総力をあげてこの問題に取り組んでいく、こういうふうな考へでひとつやつてもらいたいと思ひます。

以上で終わります。ありがとうございました。

○三原委員長 午後二時より委員会を再開することとし、この際、暫時休憩いたします。

午後零時四十分休憩

午後二時五十分開議

○三原委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

厚生省設置法の一部を改正する法律案を議題といたします。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。津川武一君。

○津川委員 きょうは中央精神衛生審議会の機能、結核予防審議会の機能を強める意味で若干質問を続けてみたいと思ひます。

一つは結核患者のことですが、患者がけい肺になつておきまして、いろいろ社会的機能を果たすに困難な面がありますので、どうしてもリハビリテーションというものを結核の治療の中心に取り入れる必要があると思ひますので、そういった方針を伺わしていただきます。

○加倉井政府委員 けい肺機能の患者さんにつきましては、全く社会復帰の見込みのない方につきましては、これはやはり医療加護と申しますか、医療処置が必要でございます。したがって、こういう方は終生結核療養所においてお世話する必要がありますが、まだ労働能力の若干残っております方につきましては、すでに療養所等におきまして、作業療法等によります能力開発を行ない、その後、社会復帰施設といたしまして後保護施設。これは全国的に十分とは申せませんが、若千施設がございまして、そこに収容していただきまして職能訓練を受け、そして社会復帰していただく、こういう手順になろうかと思

○津川委員 そういふ社会復帰が可能である結核患者を収容している国立病院でさえ、リハビリのための医師も訓練士も施設も、したがって運営費もないところがまだかなりございまして、こういう点を、それをいまいちなかつこうで進めていく方針を厚生省はお持ちになっておりますか。

○加倉井政府委員 私どもといたしましては、結核対策の中で当然それは必要だといふふうに考えております。ただし、今後将来とも、結核患者の収容対策の中核をなすのは、医務局の所管いたします国立療養所が中心になろうかと思ひますが、すでに国立療養所におきましては、従来からそういう作業療法を通じて、社会復帰へのいろいろの施策が実施されている施設がございまして、その施設につきましては、これは医務局長からお答えするのが当然かもしれせんけれども、当然そういう施策は伸ばすべきであると思ひますし、現にその施設についての充実にはなされていゝといふふうに考えております。

○津川委員 厚生大臣、きょう医務局長が来てないので、来てはもう少しやるのだけれども、実際、国立の療養所の中で、そういう人も施設も運営費もないところが、いま局長の答弁のようにあるのです。あるところで、それをやる人たちが、雇う人たちのそれに相応した分の経費が医療費の単価の中に組み入れられていない。リハビリの場合、少し組み入れられてあるけれども、患者さんや社会が要求しているものを満たすためには人が足りない。この点をひとつ考えて前進せしめていただきたい。お気持ちがあつたならば厚生大臣から答えていただきます。

○齋藤国務大臣 この問題は先般の社労の連合審査会でもお尋ねがあつたと思ひます。それについて私もお答えいたしました。その必要性は私も十分認めておるわけでございます。それに對する経費の關係でございますが、中医協と十分相談をいたしまして善処いたしたいと考えております。

○津川委員 もう一つ結核患者のことであります。回復しても十分社会が迎えてくれない。これ、だいぶんよくなつたのですが、結核の患者に対する差別感が社会の中に幾らかまだ残つておる。そういうこともあつたり、また作業能力も劣つておつたりするために、かなり困難な状態がありまして、こういう人たちに特別にコローニをつくつてあげなければならぬと思ひます。

このコローニは国立のものがきつめて少ない。国立でなく、いろいろな慈善事業団体がやつておる、義援金など、ああいうお金でやつておる部分が国立の十倍近くある。こういう状態だと国としての責任が果たせられないのではないかと。この際思い切つて、国が先頭に立つてコローニをつくつて、民間病院を引っぱつていかなければならぬ。民間でそういうコローニを慈善事業の形でやつておるものだから、きつめて粗末な施設でやつてゐる。で、きつめて、つくつた製品も売りのものにならぬといふか、こういうことになりまして、ここに結核患者、回復患者のコローニの模範があるといふふうなかつこうの展示的なものでつくつてみなければならぬと思ひます。こゝにあらたりの厚生省の方針はいかがでございますか。

○加倉井政府委員 御指摘のように、結核患者、特に低肺機能者に対するコローニ、これは非常に必要な施設であらうと思ひます。しかしながら、

私どもといたしまして、この結核患者だけの特定のコローニをつくるということにつきましては若干問題があるかと思ひます。したがつてこれは、内臓疾患のいわゆる機能低下者の収容対策と申しますか、社会復帰対策の一環といたしまして当然考えなければならぬと思ひます。

社会復帰のために、先ほど申し上げましたような作業能力の若干ある者につきましては、これは職能訓練ではなくて職業補導という段階になりますので、労働省におきまして、すでに国立のものを兵庫県に設けて、その先駆的な役割りを果たしておる事実もございまして、しかしながら、やはり十分作業能力がございせんので、それを補う意味におきまして何らかの措置が必要であるといふことは、御指摘のとおりであらうと思ひます。

○津川委員 この点はあとで、精神病の回復患者をどうするかというところで、差別の問題がありまして、もう一回お尋ねしていただくとして、そこで大臣、この間から話したように、まず結核の検診、診断のために、結核の治療のために、こういった機能回復のために、いろいろこれからやらなければならぬ。

私たち、日本の医学は軍陣医学として発達してきた、こう考えてゐる。もう一つの問題は産業医学として出てきてゐる。労働力の回復ある者に対してはかなりのものを突つ込むが、もう富を生産しない人たちが、そういう労働力のない者に対しては、かなり冷たかつたと思ひます。したがつて、結核の予防審議会などというものをこゝろからさうにさらに活用して、縮小することのないように機能を高めていかなければならぬと思ひます。が、そこらは大臣いかがでございますか。

○齋藤国務大臣 結核は前は国民病とまでいわれましたが、最近における医学、薬学の進歩や国民の栄養の改善等によりまして非常に減少してまいつたことは、私は非常に善いことだと思ひます。しかしながら、現実問題としては、入所せしめておる結核患者もやはりまだ相当数にのぼつておるわけでもございまして、特に老齢化に伴つて、年をとつてから結核になるという方々も、やはり相当まだあるわけございまして、結核対策の充実にはもつと力を入れなければならぬことは、御意見のとおりだと思ひます。それがためには、先ほど来お述べになりましたようないろいろな問題があるわけございまして、そういう問題につきましては、今後ともできるだけだけの力をいたして努力をいたしてまいりたい。それがためには、審議会の方々の御意見も十分承りながら努力をいたしたいと考えておる次第でございます。

○津川委員 次に、中央精神衛生審議会のことについてお尋ねしますが、これも何か各党のあれで残ることになつたそうでありまして、廃止するとなればかなり激しく追及しようと思つていたので、残るそうなので、その仕事の内容を前進せしめる意味において若干質問してみたいと思ひます。

最近の精神病でございまして、社会的要因が非常にめんどろになつたために、社会的要因との摩擦で精神的な疾患で病気になる人がかなりふえてまいりましたし、それから産業構造が非常に複雑になつて、いろいろな化学物質を使うようになったので、そこからの中毒症状としても出るものが多くなつたし、労働災害が依然として減つていない。労働災害のかかりの部分で頭部、頭のほうに來てゐる、それから自動車災害が特に頭のほうに來てゐる、こういう状況。最近では、水銀中毒でかなり脳神経系統がいかれて、精神病患者として最初に出てくるという患者も非常に多くなつてゐるのですが、こゝにあらたりに對する検診や治療指針などというものが立つてゐるのでございまして、か、この点をお伺いします。立つていないとすれば、すみやかに中央衛生審議会なんかにかけて、答申を求めるべきだと思ひますが、いかがでございますか。

○加倉井政府委員 御指摘の幾つかの要因に基づく精神障害につきましては、またそれに対するはつきりした原因究明、あるいは診断基準、治療方法、そういう問題につきましての検討はなされ

ていないと思います。ただ、私も、最近非常に大きくなってまいりましたアルコール中毒につきましては、一応の診断基準をつくっていただきまして、実態調査に移っております。そういうふうな形におきまして、いま幾つかあげられた問題につきまして、今後私もいたしましては、やはり早急で、いろいろの原因の究明、その予防、それからそれに対する対策、これは立てなければならぬと思っております。

○津川委員 ぜひひとつそのように進めていただきたいと思っております。

その次の質問は精神病ですが、やはりおとも話したように、われわれ医者が、医学者が、医学徒が、そういうものを、自分の持つておる技術とヒューマニズムから治療すると同時に、患者の側からの要請が医療を構成する重要なモメントだと思っております。精神病の患者は、自分で口で言えない、自分の意思を表現できないとすれば、家族の方たちがこれをかわって育てなければならぬ。そこで、全国で精神障害者の家族の会が最近できて、厚生省ともいろいろ相談されているようでございます。全国精神障害者家族連合会、全家連という形で皆さんのところへあると思いますが、これはかなり厚生省と一緒に相談していかねばならぬ。大事な団体と思うのですが、この団体、この会に対して厚生省はどんなふうにかえておるか。まず厚生省の意見を伺わしていただきます。

○加倉井政府委員 精神障害者の家族会の方々は、しよつちゅう、私どもの精神衛生課、あるいはときどき私もお会いいたしております。したがって、そのいろいろの問題点につきまして御意見を聞く機会に多く持つておるつもりでございます。それからまた、この家族会の方々は、日本精神衛生連盟というものがございまして、そこにも加入されておりますので、私もいろいろいたしまして、そういう全国精神衛生連盟を通じて、いろいろまた私のほうからもお願いすることもございます。そういう点を利用いたしまして、私どもはできるだけ、私どもの行政の立場では手の届

かない点につきましていろいろ御協力をお願いしたいと思っております。

○津川委員 そこで、この会、私の病院で言うと、入院患者百七十人に対して現在二百二十家族ぐらゐ、外来も入れて来ておるのですが、全国的に非常にまだ少ないが、少ないなりに患者の気持ちを代表しているが、非常に望んでいるものは、精神障害者として身寄りのない形——施設に入る、あるいは病院に残っている、そういう場合に、精神病患者の里親制度というのをかなり望んでおるのでございますが、これはやはりぜひつくってあげるほうが、症状を軽くしたり、治療を早めたり、また縁あつては社会復帰への非常に大きな糸口となるのですが、制度として精神病患者の職親制度というものをつくってみたいかと思つておりますが、そういうお考えはございますか。

○加倉井政府委員 精神障害者の治療は、特にほかの疾病と違ひまして、やはり人間関係というのが主体になると思つて、したがって、御提案のような里親制度、これは、人と人とのつながりによりまして治療効果をあげるといふことは、非常に期待されることだらうと思つて、したがって、職親制度も含めまして、私もいろいろいたしまして、もしこれが十分効果があげられるという実証が得られれば、制度として取り上げるのも当然であらうかと思つて、現在まだ残念ながら、私もいろいろいたしまして、社会の方々とこの精神障害者に対する御理解が十分ではないと思つておりますので、しばらくの間、試行段階を経させていたきたいと思つております。

○津川委員 厚生大臣、たとえば厚生大臣なり私たちが、精神病のこういう人の職親、里親になつてくると世間の関心が非常に違つてくるわけですね。ひとつ大臣、あなたの就任の時期にこういうのを踏み切つてみませんか。いかがでございますか。

○齋藤國務大臣 精神病患者の治療対策としてお述べになりましたような制度も、これは人間関係が中心でございますから、治療を早め、事後の回

復を早めたりする上からいっても、私は医学の専門家ではございませんが、非常に私も理解できるような感じがいたします、直感的に。そこで、やつて、その国の例もあるようでございまして、それから、そういうこともひとつ調べてみたい、専門家の方々の御意見も聞いてみまして、今後の問題として検討いたします。

○津川委員 それから精神障害者のさっきのコーナー、職業訓練、この問題ですが、一般の労働行政としてやっている職業訓練、そこでもやっているのです。先ほど局長が言つた結核もやつて、これはだが世間は結核と精神病、やはりあつて受け取らない。そこに問題があるもので、これは特別に施設して、そこで特別に訓練して、社会の人にくさん見てもらつて、そこで座談会をやつたり、そしていまの里親だと職親だと、そういう人たちがたくさんそこをつくる、そうしなければ、私はいまの日本の差別されている状態から抜け出せることができないと思つて、さつき局長は、一般の労働行政としての職業訓練でいいと言つて、この間、レビも出ていて、これはだめなんですね。この間、わけ、こういう点の具体的な施策が必要だと思つて、この局長が局長答弁していただいて、局長が局長に教えていただいて、最後に大臣から答弁を聞きます。

○加倉井政府委員 すでに私もいたしまして、この問題はやはり、社会復帰する前の中間施設、いわゆるデーホスピタルあるいはナイトホスピタルというもののから徐々に移行していかなければならないというふうにかえて、すでに川崎市等におきまして、その試みを実施いたしております。しかしながら、これはやはり社会復帰する前の段階でございまして、そういう施設を中心としたしまして社会の方々に精神障害者に対する理解を深めていただくというところが、これは一つの先生が御指摘になるような早道だろつと思つて、したがつて、この制度をできるだけ全国的に早急に広げてまいりたいと思つております。そう

してできればナイトホスピタルというふうな形で、精神障害者の方も、安心して治療を受けながら作業あるいは労働を通じて社会復帰をする道を早くつけるべきであらう、かように考えておりまして、明年度も若干この施設を拡充するような予算要求もいたしております。

○津川委員 大臣、局長は、いま中間施設と言つて、これは、治療する、また患者さんに投薬する、それから患者さんから話を聞く、悩みを聞くなどということ、主治医なりケースワーカーなり看護婦さんなりが夜話をして、昼はデーホスピタルとしていろいろな仕事をできる、こういう体制。もしくは、今度は逆に夜と昼をかわえてやる。夜仕事して、昼はそういう形でやるといふいろいろの中間施設、これはかなり治療的な要素を持つて、これは病院と社会との中間にある。これは必要なんですけれども、局長は、いまそのことを言つておるのです。私は、そうじゃなくして、それよりもつと進んで、どうせ精神障害者といふのは、かなり長いこと入つて、職業を持つていない、現に社会に生きていく方便を持つていない。しかも、そういう完全になおって方便を持つていない人に職業訓練する、これは特別なものをつくる必要があるかと思つて、中間施設もまだ足りないが、局長はその中間施設で私に答えておる。もう一つ、局長と大臣に、精神病もしくは肺結核の特殊な訓練所を日本に一つ、二つか、もつと多ければこれに越したことはないけれども、まずやつてみた、そのことが非常に大きく問題を前進せしめるきっかけになると思つて、この点はいかがですか。

○加倉井政府委員 この問題につきましては、医療局長からお答えしたほうがいかもしれませんけれども、すでに国立療養所等におきまして、職業訓練と申しますか、そういう指導を兼ねました施設もございまして、それから精神病院の中にそういう施設を持つておるところもございまして、したがつて、それをさらに発展するような形において伸ばすのがいいのか、全く独立したものが必要

であるかということにつきましては、やはり何と
いっても、まだ精神障害者に対する日本の国内の
国民の方々の理解というものが十分見えた上
でやらなければならぬというふうに考えておりま
すが、私も、その努力は将来とも続けてまい
りたいと思っております。

○津川委員 そこで、社会の目をよくなおすため
にも、国をあげてあたたかい形で精神病者を迎える
ためにも、ぜひひとつ大臣の決意で職親、里親
制度というものを確立していただくよう。それか
ら、精神障害者で治療して社会復帰のための特別
の訓練所を設けることを厚生大臣が検討する、そ
れを強く要求して私の質問を終わります。

○三原委員長 大出俊君。

○大出委員 前回いろいろ承りまして、資料をお
出しいただきましたものも数々ございます。ただ、
これをこまかく承ってまいりますと相当めんどう
な議論になりそうでありまして、片や都議選のさ
中で私自身どうも時間もありませんので、中心点
を幾つか承りまして結論にしたいと思っております。

そこで、四つの審議会を一本にまとめる、こ
ういうのがございますけれども、その発想として、
どういうところからこういう提案をなさるような
結果になったのかという点を、一応聞いておきた
いわけでありまして。

たとえば結核なんかにはいたしましたが、私の兄
貴も結核の専門の学者でございまして、最近はず
防疫医学がたいへん発達をいたしまして、ぎりぎ
り段階にきています。しかし、この段階で結核を絶滅
させるとなると、いままでかけた努力より以上の
努力を予算的にもしなければならぬ時期であら
う。この時期をはずすという、また将来たいへ
ん心配な状況が起りかねない。先般も、国立浩
風園という結核の多くの病棟をかかえた病院がご
ざいまして、この院長さんは、そのために受賞
までなされて、有名な永井博士でございまして、
この方とも長い話をする機会がございまして、い
まあげましたと同じような、より強い意見を
はいておりました。一生かかって結核対策に取り

組んだ学者である私としては、また医者である私
としてはという前置きで、いま私が申し述べたよ
うなことを言っておりました。それを、かつて臨
時行政調査会の答申がありましたけれども、かと
いって、きわめて事務的に何もかも一緒にすれば
いいのだというにはならぬと実は思うわけで
あります。そこを少し専門的な立場でお答えを
いただきたいと思っておりますが、いかがでござい
ますか。

○加倉井政府委員 いま御指摘がございました四
つの審議会を一本にするということでございます
が、従来は疾病ごとにそういう審議会を持ってお
りまして、その疾病に対する対策について突っ込
んでいろいろ御審議をいただいたわけでございま
す。しかしながら現在の疾病構造等の変化もござ
いまして、私ども公衆衛生の立場からいたしま
すと、結核も含めたいわゆる公衆衛生施策につ
いて、包括的にいろいろ論議していただく必要が
非常にふえてまいりました。たとえば、いま非常
な転換期にあるといわれております保健所の問題
にいたしまして、これはやはり、結核も含めま
した、あるいは伝染病も含めました地域医療のあ
り方という中で御審議をいただく必要があろうか
というふうにも考えておるわけでございまして。た
だ、従来ございました審議会につきましては、部
会という形でその専門的な御審議は続けていた
だきますけれども、共通的な部分につきましては、
その新たな公衆衛生審議会の中でまた部会を設け
て審議していただくほうが、私ども実際に行政に
携わる者としては、ベターではないかと
いうような気持ちから、一応いつても機動的に動
かせるような形にお願いするのが筋じゃないかと
いうことで、四つの審議会を一つにまとめてさら
に新たな問題の審議ができるような体制をとりたい
、こういうことでございまして。

○大出委員 一応はそういう答弁でもしないこと
には、答弁にならぬだろうと思うのですがね。い
ま保健所の話をなさいました、保健所なども、
全国の都道府県並びに人口二十万以上の市になっ
て、

ている。だから八百二十八カ所ぐらいござい
ます。はたしてそれでいいか、あるいは機動的にどうな
のか、これはぜひいぶん問題があります。が、しか
し、だからといって何も四つを一括にしなきゃな
らぬ理由にはならぬ。そんなことははっきりして
いることです。私ども保健所がいまのままでい
いなどとは一つも思っていないです。保健所の職
員の話も聞いてみれば一べんわかる。これはも
うやりやうがないですよ。まして私のところの
横浜みたいな過密都市になりますと、保健所は、
もう昼の休みだって、きちんとかき締めておか
なければ人が入ってきまして、めしも食えな
きゃ休むこともできない、そういう状態です。し
かしそれは、だからといって審議会を一本にしな
ければならぬ理由にはならぬ。

だから私は、もっと端的に言えば、行政管理局
がおいでになればお答えいただきたいのですが、
臨時行政調査会の答申が出ていたわけでありま
すから、だから一緒にしなきゃならぬという方
が常にある。皆さんの省とは申し上げないけれ
ども、何でこういうことをなさるんだと聞いてい
くと、一番最後に小さい声で出てくるのは、行政管
理庁がやかましく言ってきたというの、行政管
理。機構改革なんな持ち込んだときにぎやん
ぎやんやられちゃ困るからという。そうすると、
全く事の本質を離れた事務レベルの統合案、機構
の改革になっちゃいます。私はこれでは本末転倒で
間違いだらうと思っております。

たとえば、これはほかの省の話ですけども、
大蔵省関係の地方にございまして財務部、これを出
張所にする。財務部長を出張所長にしてみたって
意味はないですね。何をどうするんだって聞いて
みたら、主計部門、経理の部門を、横浜というな
ら関東財務局に上げるのだ。人を減らすのか、い
や減らせません。減らなきゃ足代が横浜からよ
いかるだけですよ。全く意味がない。そういうこ
とばかり考えている行政管理局なら、正直に言っ
てこれは要らぬのですよ。

だからそういう意味でひとつ基本的に、審議会
の調整統合というものにせよ、あるいは公団、公
社の問題にせよ、もう少し突っ込んで、一体行政
管理局はどういう方針を持つのかという点。これ
は長い議論をしてきておりますから、一応いま
であなたの方のおっしゃっていることは承知です。
その上で、そこまで毎年いろいろやってきた中に
、私どもから見ていぶんこっけいなきさつがあ
る。それじゃ困るんで、ここまできた行政管理局
の行政機構に対する基本的な方針、これはどうい
うふうにお考えでございましてか。

○平井(連)政府委員 御質問の途中で入ってまい
りましたので、全体的な御質問の趣旨をよく理解
してないかもしれないんですが、行政機構全体につ
いての考え方ということでございまして、あるい
は審議会の整理統合という点についての御質問で
ございまして、その点ちょっと伺いたいと思
います。

○大出委員 みんな同じじゃないですか。国家行
政組織法の八条機関も明確にあるわけですから。
これは間違いない行政機関なんです。そうで
しょう。そんなことは再質問にはならぬのです
な。行政機構というからには、すべてを含むわけ
でございまして。その意味で、いま私の質問は
聞いておられたわけでしょう。

○平井(連)政府委員 いや、実は途中で入ってき
たんですけど……。

○大出委員 ああ、そうですか。タイミングのズ
レでございまして、たいへん愚問を犯しましたが、
おいでにならぬのじゃこれは話にならぬ。それ
じゃ、時間ございせんから先へ進みましょう。
平井さん聞いておいていただいて、ひとつあとで
伺いましょう。

そこで、もう一つここで調理士の皆さんに関す
る問題を……。
調理士法ができましたのは昭和三十三年でござ
いましてね、議員立法でございまして。私も、こ
の調理士法というものは、ずいぶん勉強させられ
た時期がございました。そこで、この調理士の皆

さんの現状を皆さんは一体どう把握をなさっているか。調理士法というものをこしらえて、どういう意味の効果が、一体何がよくなったのかという、これはどう見ておられますか。

○加倉井政府委員 調理士法を制定いたしました趣旨をいたしましては、調理士の技術の向上並びに衛生知識の向上、これが一つの大きなねらいだったと思います。

○大出委員 そうじゃないのです。これはあなた方しろうとがそんなこと言ったって、板前ややっている人は、板前の親方がちゃんとして、子弟関係というものは血縁以上に強いのです。ほうちよう一本ですから、歌があるとおりですよ。すし屋さんだってそうですよ。米のたき方から、それこそ毎日頭たかたかっている。技術の向上も、何もそのために調理師法ができたわけじゃない。こんなことは一つも関係ない。

たった一つだけいいと思われるのは、十条だと思いましたが、つまり調理師の皆さんを集めて一つの団体構成ができる、率直にいうとこれだけです。集団的な組織を持つて。そうすると、いま言われたいろいろな親方がある。だから親方同士の関係が全部つながりがある。何々調理師会、何々調理師会というものがもともとあって、そこにみんな口がかかっている、自分の弟子をどこかへすぐその人が世話するというシステムが初めてあった。あったのが、それをもっと幅広くそういう団体が——たとえば横浜でいえば、萬屋睦社という有名な歴史と伝統のある調理師の会がございました。あるいは三共調理師会という会もございました。あるいはおすし屋さんの会もございました。合木トリスさんという方がいまやっています。これはおすし屋さんの関係。そういう方々が一緒になって、そういう横の交流という形で、おのおのそういう中で非常に教えられて、個々の方々が、一つの自分の技術というものの、社会的地位というものの自覚というもので出てくるというところ、それは非常にいいことです。だがこの種の法律の一番欠点は何か。いろいろな義務はば

りおつておられますけれども、法律的には何の権利も認めない、そういう意味の身分法なんですね。

これは何も調理師会に限ったことではない。これはあらゆる法律がそうです。たとえば一番レベルが高いと考えられる診療エックス線技師法でもそうです。あるいは衛生検査技師法でもそうです。すべて身分法でございまして、すべてこれらは義務づけただけです。権利がない。たとえば調理師法ができたからといって、調理師の方々が、正規の法的な調理師という身分を持ったら給料がいきなり上がるか。何の関係もない。一銭もふえるわけじゃない。やはり調理師の法律がある前から集団のてっぺんに立つ方々が、全部弟子を押えて、そしてそれを雇っている各店舗の方々に話をしてあげていく、それしかない。いまでもこれは同じです。だから、せっかく調理師法による資格を得ても収入の面につながらない。そういう点はやはりこれから先考えなければいかぬ問題がたふさふさあります。

診療エックス線技師法だって改正案が技師会から出る。衛生検査技師法だって技師会から改正案が出る。だから、これは政府立法で二つともお出しになりましたが、いずれも厚生省なら厚生省の側が受け身なんです。技師会が先行しているんです。調理師法だってやがてそういう時期が来る。だから、そこらのところをとらえてみると、単に日本調理師会の方々が何を言ったからなんというふうなことで、さて、いままである栄養課のほうから、環境衛生局のほうの食品衛生課にほんとはうり込んだらそれでいい、将来、環境公庫にぶら下がつて幾らか金にでもなればなんてね。それは店舗を構成しておる店舗の旦那衆にはいいかもしれぬ。しかし、そんなことはほうちよう一本の方々に無縁です。安易にそういうことをおやりになると、問題は、集団給食のような形になっているような病院であるとか、横浜で言うならば芹香院なんという精神病の方々の病院なんかもありますが、そういうところにみんな調理師さんがお

いでになる。この方々は栄養士と組んで、生鮮食料品を予算に合わせ安く買ってきて、いかにして栄養価の高い食事を、調理技術というものを一〇〇%使ってつくるかというところで連日苦心しているわけですね。片一方、冷凍医療食なんというものが最近ではふえてきつつある。背景はみんな大きな資本です。そうすると、冷凍医療食を持ってきたて、それがどんどん入ってくるかっこうになると、一つ間違えたら調理技術も栄養士も、そういう観点でない方向に行ってしまう。それはそこに入っている患者さんにとってみればたいへんなことなんです。そんな簡単なもんじゃない。だからそういう点まで突っ込んだ議論なしに、安易にものごとを所管がえをして、旦那衆の集まりであるところの日調の方々が言うような、あるいは衛生管理者に調理師の方々がなる人が多いからというようになことで考えると、これは本末転倒になってしまう。そういうふうに実は私は考える。

しかも、あなたのはうがは出した今回のこの機構改革に伴って、部内の厚生省の広報紙に書いたものなどを読みますと、営業対策を確立するなんというところば使っている。それなら一体営業対策とは何だということになる。片一方の栄養課のほうから環境衛生局のほうに持ってきて、それを食品衛生課に所管がえをした、これが何で営業対策ができてくるのか。しいて言えは、環境公庫ができてくる、そこらとつなげてあげるといふことになる。そういうものの考え方は本質をはずれている。だから、この法律ができ上がった今日まで栄養課が所管してきたのには、それなりの理由があるのですから、それをあえて変えようとするならば、十分にそこらの関係の方々は、三十四年からそれ苦勞しているのだから、そういう方々の意見を十分に聞いて、同じ調理師という立場の方々の中で争いが起こるなんていうことでは、平地に乱を起すのだから無礼千万な話です。

中央でてっぺんの諸君が何を考えようと、神奈川県は神奈川方式でいくなというのを逆に神奈川県当局と話し合ってきた。そういうところまで持っていくのはいいけれども、だから将来に向かっているところは十分慎重に、事前にそれなりの御努力をなさって、それでもものをひとつ世間一般のわかるように持ち出すのでない、こんな一枚私のもたらったって——これだつて議案についてきたんじやないんだ。わかりやせぬじゃないですか。だからそういうふうにはやはり慎重にやっていたかぬと困る。いかがでございませうか。

○加倉井政府委員 調理師法を食品衛生課に所管がえにいたしますにつきましては、御指摘のよう、やはり全体的なこまかい詰めが足りなかったというところにつきまして私も十分反省いたしております。

○大出委員 これは先々のこともありますが、私は栄養課長さんのところに電話を入れて聞いてみた。一体これはどういうことになっているんだ、いや別にどうってことではないのでございませうが——どうってことなければ、初めからそんなこととする必要はないんだ。どうってことではないのでございませうが、どうも環境衛生局ということ、で、そっちのほうに食品衛生課もございまして、まあしいて言えは調理師会の方も御賛成で、前々からそういう御意見もありましたからという程度のやりとりをいたしました。そのくらの回答しか返ってこない。それは私は浦田さんとは、長いろいろなことのおつき合いだから、冗談めいたお話も出るのだけれども、こっちは来るというのだからと。来るものを拒まずということになる、これもすいぶん無策な話でございましてね。そうでしょう。私が好きだから来るんじやないか。これは冗談でございませうからお気にしないでいただきたいのだが、そういうことでなしに、問題を提起しようとする方はそれなりに真剣なんです。それはやはりすなおに受けてい

ただ、それがどの部分であっても、これは自分の身分にかかわる法律なんですから、だからそこらのところを皆さんが考えたかぬと、私は間違いないと思う。どうかひとつ将来に向かつては、この際ぜひひとつもとに戻しておいていただいて、各レベルの調理師さんと十分な話し合いをなさる必要がまずもってある、こう私は思います。

片や調理師法の単なる身分法では困る。社会的な地位という意味では金銭も伴います。そういう意味で、義務ばかりおつけて、何の権利もない法律をこのまゝおいておけないという空気もたくさんございます。したがって、それも含めて御検討をいただく必要があるという、これは私の意見でございますから、大臣、そこらところいかがでございますか。

○齋藤國務大臣 お述べになりましたこと、一々実はごもっともに拝聴いたしておたわけでございます。こういう問題については、やはりそれぞれ長いことの沿革があるわけでございますから、その点は慎重に考えなければならぬ問題がたくさんあったと思います。多少こちらにも言い分を言わせていただければいいあるのでございます。ところが、きょうの段階では何も申し上げませんで、委員会の御審議の結論にまかしたいと考えておる次第でございます。

○大出委員 どうも大臣にそう言われたのでは、私も一言もございませんで、ひとつ慎重にお取り扱いを申し上げて、この点は終わらせていただきます。まあぜひ調理師法関係の問題では、私も実は長い苦勞をいたしまして、したがって、関係の団体ともぜひ深いおつき合いをいたしておりますが、それだけに問題がございまして、ぜひひとつ御検討いただきたいと思っております。

次に、この間の懸案を申し上げます前に、私が非常に困っております問題がございまして、大きく申し上げて二点承りたいのであります。一つは、はかの委員会でも一、二出ておったようでありまして、そこらを拝見させていただ

いたりましたし、なお不納得でございますので承りたいのであります。それは、今後どうするかという問題も大きくかわり合います。このういうふうに思いますから、皆さんのお考えをはつきり承っておきたいのであります。それは、先般、御発表になりました、四十八年六月二十四日でございますが、「水銀汚染から健康を守るために」ということで厚生省の記者クラブにお配りになった。つまり魚が食えなくなるのではないかと、いう大きな騒動になったこれは発端でございますが、私の足元も横濱でございます。漁業をおやりになる方もお残しておられます。大きく釣り船にやむなく転換をされた方々の集団もございす。実はこれらの方々がたいへんな心配をされておる。営業に直接的にかかわっているわけですから、ぼんぼんキャンセルが来る。

実は漁業と釣り船と一緒の組合をつくっておりますのは、横濱の金沢というところが中心であります。これと本牧の北方というところでございますが、ここはまあ非常に少なくなっておりますけれども、この二つを除く——皆さんの中でおいでになる方もあると思うのですけれども、八幡橋の横濱市がいろいろやりました釣り舟センターというのがあります。これは全部一人残らず私の後援会員でございますし、根岸から神奈川、鶴見に至る釣り舟も全部私の後援会員でございますから、かの人はいないんでございまして、至るところ実は今度の発表で大きな騒ぎになっておるわけでありまして、皆さんが横濱の八幡橋の釣り舟センターにおいでになりますと、これは私の後援会の会員がご連れているわけですが、したがって、これは私も直接的にかかわりがありまして、厚生省はまことに承りておるわけですが、し、京湾で釣ってきた魚は何にも食えぬことになりやせぬかという騒ぎがますます起った。しかしその前に、新聞もけしからぬと、こう言う。厚生省が、いや、あれはそういう意味で発表したんじゃない、

○三PPM全部の魚が汚染されたら——これはよけいなことでありますが、たらというのであ

るといふので、それじゃ新聞がけしからぬなんて言っているうちに、じゃ、大体たれ流しているほうはどうするんだと話はもとに戻ってきまして、それこそ、全国の消費者がほんとうなら通産省を取り巻いて動かぬぐらうのことをやらなければいかぬじゃないか、そういう議論をしてきているわけだ。

そこらのことを踏まえて、方々でいろいろおっしゃったのかもしれないけれども、私はこれを見て、ここに資料の説明というのをいただきます。これはおたくがお出しになった資料でございます。ところが、この中に「現実にはそのようなことはあり得ないの」——「一は、魚介類のすべてが○・三PPMのメチル水銀を含有していたと仮定した場合の例示であり」、これで、一番最初にありますやつは、この一週間に食べられる魚介類の量、アジが十二匹、イカが二・三枚、スズキは十・三匹、サマが五・八匹、イワシが十・二匹、マダロのさしみが四十七切れ、ヒラメが一・八匹、マダイがいずれも中でございまして七・三匹、サバが一・二匹、タチウオが一・七匹、コハダが十匹、クルマエビが六・六匹と書いてあるのですが、このスズキなんていうものは、私は浜育ちでございますからよく知っておりますけれども、これはたいへん大きなものでございまして、一メートルもあるような魚を、これを十匹だの十三匹だの一週間に食ってしまうなんてすれば、これは驚異厚生大臣、まずスズキを一週間で十四匹食うことはとてもできないですよ。めしも食わぬで食ったって、これは食ひ切れるものではない。こういうことまで発表しなければならぬというの、私は、私にはわからぬですが、それにもかかわらず、これは「現実にはそのようなことはあり得ないの」で、これは念のために読んでおきますが、「一は、魚介類のすべてが○・三PPMのメチル水銀を含有していたと仮定した場合の例示であり、現実にはそのようなことはあり得ないので、かりにいままでの調査で把握できる魚介類の実測値（水銀による環境汚染調査における魚介類のメチル水銀の

平均値である○・八PPM）のメチル水銀を含有しているものとして試算し直す」と、こうなっているのです。これを見ると、「一人当たり一週間に摂取することのできる魚介類の量は次のようになる」というので変えたのです。それでいう、最初の発表から、これは一体どういうことを意味しているか、何を言おうとしているのか、こは私はわからぬのですけれども、さっき一番最初に申し上げたスズキが入っているやつ、これはアジ、ヒラメ、イカ、マダイ、セイゴ——スズキがこっちはセイゴになっちゃいましたね。ちっちゃい子供のうちはセイゴなんです。これは大人になるとスズキになって川をのぼるのですが、これは最初のほうは大人を書いて、あとのほうは子供を書いておるわけですが、これはこの中にはどういう意図があるのですか。

○浦田政府委員 今回設計しました水銀に関する暫定的基準あるいは規制値、この考え方をよく概略御説明申し上げますと、まず総量規制という考え方でもって、一週間の単位として、毎週メチル水銀であるならば○・一七ミリグラム、大人の五十キログラムの体重を持っている方を想定いたしました。○・一七ミリグラムという総量規制をひとつ行なっているわけでございます。これが実は学問的に割り出すいろいろなままでの、たとえば水俣病の治験、あるいは国立衛生試験所でサルを使って実験をしておりますそれから得られた知識、あるいは国際的に定められた基準等を参考といたしまして、○・一七ミリグラムという数値が出てきているわけでございます。これは総量規制でございます。

さて、この総量規制を行政に移して実施を期するためには、どうしても濃度規制というものをあわせ行なう必要があるわけでございます。その濃度規制が専門家の意見では、総水銀で○・四PPM、メチル水銀といたしまして○・三PPM、こういう濃度の数値でございます。当初お手元というか、いま先生がお持の「水銀汚染から健康を守るために」これは未定稿でございます

ますが、これを記者クラブのほうに提示いたしました目的、趣旨は、ただ単に、PPMとか、あるいはミリグラムとか、あるいはメチル水銀とか、こういったようなことでもってこの暫定的基準ないしは規制値を発表するということは非常にわかりにくいではないか。

（委員長退席、藤尾委員長代理着席）

大方の皆様方のいろいろな御希望、御意見もございまして、できるだけわかりやすく説明させていただきます。これはかなり広範囲にわたる御要望がございまして、それで私どもは、そのような発表方法も解説としてとるべきであると判断いたしました。一つの例示として出したのがアジ十二匹以下の「水銀汚染から健康を守るために」という資料でございます。実は私どものほうから用意した資料はそれだけでございます。

ところが案に相違してと申しますか、はなはだ不明をいまいちおぼえておるわけでございますが、一般の国民の皆さま方に、これは全部とは私は思っていないのですが、一部の方に、あたかもそれだけしか食べられないのだ、アジならば十二匹しか食べられない、これはたいへんだといったような受けとめ方をされ、ついに水産王国日本も魚の食べ方まで規制されるというふうな受けとめ方までされて、たいへんな御心配をかける結果になったわけでございます。

そのような反響に対しては、私どもはさらに真意を伝えるために、いやこれは一つの例示でありまして、〇・三PPMぎりぎり満度一ぱいにしてすべてが汚染された場合の仮定の数字であるということの趣旨を徹底されるために、もう一つの例として、これを〇・〇八PPMと置きかえた場合には、単純に計算いたしましたも〇・三PPMに比べまして約四倍近い魚が食べられますよということ、この規制値の持つておる意味というものをさらにわかりやすく、また〇・三PPMという限度ぎりぎりまで満度一ぱいによれておるといふふうな印象を与えたことに対して、これは事実

と反しますので、その点もおもんばかりまして一つの計算例を示したわけでございます。いま先生のお手元に解説書として行っておりますのは、私どもが一般に出しておるものではございません。たしか二十五日、二十六日になりました私どもは、〇・三PPM、アジ十二匹の趣旨をさらに詳しく関係者の方々に御説明申し上げましたので、〇・〇八PPMという実測値の数字が出たわけでございます。

このようなことでもございまして、暫定的基準並びに規制値そのものは動いておりませんし、またその後の説明を追加したことは事実でございますけれども、それを修正したとか何とかという性格のものではないと思っております。

（藤尾委員長代理退席、委員長着席）

〇大出委員 これは実はこまかく詰めてみたいことがたくさんあるのでありますが、時間がございませぬから、きわめて重点的に伺いたいのでありますけれども、このあとから出されております資料、最初のものはここに書いてございまして、四十八年六月二十四日でございます。あとから出されましたのはゼログラスでございまして、おそろく応急措置でお出しになったんでございまして、こっちはたいへんに丁寧な資料でございます。

これを見ますと、つまり魚介類のすべてが〇・三PPMのメチル水銀を含有していたと仮定した場合の例示だ、いまのあなたの説明でもそう言うのですね。ここには現実にはそういうことはあり得ない、と書いてあるのです。現実にはそのようなことはあり得ないのに、何であり得ることにして発表したのである。現実にはそのようなことはあり得ない、そんなことはないのだと言っているから、ないなら何も発表する必要はない。そうでしょう。これは、魚介類が〇・三PPMのメチル水銀を含有していた、その仮定した数字だ。だが現実にはそんなことはない。ないから、四十五年から四十七年の数字に基づいて計算をする、このときが〇・

〇八PPMだった、だから修正をする、こういう数字になるということで、あなたのほうはあとから読み上げた数字に改めたというのでしょね。そうでしょう。

そうすると、一体何で現実にもありもしないことを、御丁寧にスズキさんというこんなに長いものまで入れてこんなことをしなければならなかったのですか。その一番根本のところを聞かせてください。さっきからそれを聞いています。なぜこんなものが出てきちゃったのですか、そこを聞きたい。

〇浦田政府委員 それはあくまでも、規制値の〇・三PPMがどのような意味を持つものであるかというところをわかりやすく説明するための説明資料でございます。そこには、〇・三PPMの場合というふうに断わり書きがしてあるはずでございます。現実にはあり得ないということも確かに事実でございますが、この解説書の目的は、かりに〇・三PPM全部よれたにしましても、まだ日本人はほいほいまでどおりの魚の量は食べられますよというところをさらにつけ加えておけばよかったです。あるいはもう一例といたしまして、〇・〇八PPMが現実の数値であるからそれに当てはめると四十数匹食べられるのだというふうに、さらに追加してあげればよかったと思っておりますが、まことにその点こちら側の趣旨に反しまして、いわば発表のそういうデータの並べ方の不手ぎわ、説明の不十分という点について、私は皆さま方に心配をおかけした点について、まことに心が痛み、すまなく思っている次第でございます。

〇大出委員 ちょっと念を押したいのですが、浦田さんは、ここにつけ加えておけばよかった、〇・三PPMまで魚がよれてもなお魚はこれだけ食べられますよ、アジは十二匹食べられます、イカは二枚か三枚食べられます、スズキもたいへん大きなものを十四匹食べられます、ハマチも食べられます、そういうふうにここにつけ加えておけばよかったとあなたは言う。しかし、あなたはとんでもないことを言います。そういうことなんです

すか。〇・三PPMまでよれてもなんというところを厚生省は夢にも考えてももらっては困るのです。何ですか。

大臣はいま、こっくりしましたが、大臣に承りたいのですが、あなたはこの資料を初めからごらんになったのでしょ。一番最初の表題は「水銀汚染から健康を守るために」というのでしょ。

まず、これ以上汚染をされるようなことになっては困るのじゃないですか。汚染がこれ以上ひどくなければいけません。この資料はそう読まなければいけません。まだこれから汚染がひどくなると〇・三PPMになる、それでも食べられますよというように証明するものじゃないのでしょ。この資料は、これは水銀汚染から健康を守るのでしょ。そこで、「魚介類にふくまれる水銀を規制する理由」、ここに書いてあるじゃないですか。日常のたん白資源として魚というものは私どもにはたいへん大切なんだ、水銀をある濃度以下に抑えておけば人の健康に影響はないわけだから、専門家を集めて学問的な根拠をもとに暫定基準をつくったというのでしょ。御説明いたただかぬでもわかってる、読んでるのだから。

そこで暫定的な週間許容摂取量、成人で〇・一七ミリグラムをきめた。それは、国立衛生試験所のサルであるとか、熊本大学水俣病研究所の資料であるとか、世界保健機構、WHOの資料であるとか、これらによりましたというのでしょ。これは基準を定める資料だったわけでしょう。ねらいは、これ以上汚染が広がって人体に害があつては困るということ、このことを明らかにしなければいけません。そうでしょう。

だとすればなおのこと、四十五年から四十七年の間の調査で〇・〇八PPMであった、それが進んじや困るわけでしょう。にもかかわらず、〇・三PPMまでよれてもだいじょうぶなんだ、食べられるんです、ということを明らかにする、そういううらばうらな厚生省の姿勢が大臣どこにありませんか。ふざけなさんな、大臣、冗談じゃないですよ。考えてください。

○大出委員　ここであまり深く突っ込んでどうこうというところまでやる気持ちがあるわけではないのです。相当な時間がかかりますから、調べてはみましたが……。

ただ、ここで一つ大きな問題は、国民の全体が

したか。これはあとで聞かしていただきたいのですが、水銀による環境汚染調査、これは四十五年から四十七年、このときの魚介類のメチル水銀の平均値である〇・〇八PPM、こういう使い方をあなたはなさっている。これはどの程度の規模で、

準をこえるんだから。それでしょ。そうすると、はたして一体今日までどこまで厚生省が責任を負って汚染を調査したのかという点と、金沢で横浜市が調べてみたらこういうのがぽんと出てくるという、四十五年から四十七年のものの調査と、横浜なら横浜がやってみたら違うというこの関係の説明ができない。まず調査の前に、四十五年から四十七年のものは一体どうなっているのかという点を概略、短い時間でけっこうですから御説明

そういふところでございますので、やはり現時点における調査、検査というものと並行して、いやくも市場に出回る魚には基準値をこえるものがないように、したがひまして、国民の皆さまに安心して魚を買っていただけるような体制

を至急とったところでございます。

○大出委員 これは大臣、たとえば今度の場合でも、神奈川県が東京湾の魚の検査などをやり、相模湾などもやり、安全宣言みたいなことを出した。厚生省は数字を○・〇八PPMに落として数字を入れかえて出した。横浜市の調べるとすぐ基準値を上回るものが出てくる。出したばかりの県の安全宣言なるものが一ぺんでくずれてしまう。一ぺん新聞に載ったのです。あわててこれまた違うのが出てくる。国民の目から見れば、何が一体どうなっているんだということになる。そうでしょう。そうだとすると、そんないいかげんなことじゃだめです。これはやはり国が主導的な立場で、環境庁もあるのですから御相談の上で、統一的なしかも長期にわたる詳細な、金も思い切つてかける。国民の目の前でそれで調査をする。おのおの機構はあるのだから、神奈川県だって試験場を幾つも持つていけるのですから、横浜市だって一生涯懸命公害関係の機構をふやしているのですから、川崎だって新たににつくっているのですから、センターまでこしらえているのですから、そういうところを総動員をする。政府あるいは公共団体の持つてくる機関をすべて総動員をする。そして思い切つて金をかけて、こんな二十三水域で千九百九十九検体などというなまやさしいことをやっておつたんじや信用できやしませんよ。そうじゃなくて、学者も動員して思い切つた調査に入る。そういうことにして、しかもそれが全部の機関が総合的に集まつて資料を持ち寄つて検討する。それを一次、二次で国民に発表する。そうしていかなければ、片や一番根源になっている汚染源というものをどう押えるかという形のを厚生省だけではできませんから、これはやはり、それこそ内閣ということ、これは閣議で相談をしていただいて、汚染源というものを、これだけ大きな国民的騒ぎになつていけるのですから、そこまでのことをやり切らなければいままの国民的風潮は変わりやしませんよ。安心をもつてできませんよ。次の世代に対して責任を負えませんか。だからこれを機会にそ

こまで踏み切る必要があると私は思う。いかがでございませうか。

○齋藤内閣大臣 魚の問題は国民に非常に不安を与えておる問題でございまして、政府全体としてこの問題の解決に当たらなければならぬ。かような基本的な態度を持つておるわけでございす。先般、環境庁を中心として関係各省の連絡協議会ができておりますので、連絡協議会できめまされたことは、すなわち監視体制、魚の産地市場において監視体制を厳格に行ないまして、これが第一点。主としてこれは私のほうで受け持つわけでございす。それから第二点の問題は、いまお述べになりましたように、抜本的にやるためには、水銀関係工場についてそのリストをはっきりつかまえて、そして水銀が海水に流れ出て魚の汚染を来たすということのないようにしなければならぬ。これは通産省が担当することにならうと思ひます。これは環境庁と中心になつてやろう。それから第三点には、いろいろな補償問題、これが大きな問題になるわけでございす。これは関係各省にまたがるわけでございす。こういうふうな三点に重点を置いて思い切つた施策をこの際やろうではないか。補償につきましては、すでに御承知のように予算もある程度の措置を講じておるわけでございす。

監視体制の強化につきましては、ただいま大蔵省と相談をしております。二、三日中に決定をするわけでございす。まずさしあたり問題になつておる九水域につきまして、先般、関係衛生課長を呼びまして、それが水産関係の部局と相談をして、その海域の中において産地市場が幾つあるか。一つの海域でいいますと、一つばかりじゃございせんから、五つも六つもありません。その海域における産地市場というものは、きり調べて、そしてそれを検査するためにはどの程度の資料が要るか、どの程度の検査のための器械が要るか、それから地元でそれを検査する職員がおるか、いなければ、よその県から、どこから何人応援すればいいか、こういうふうな具体

的な計画を持つていこうことを指示しております。まして、きょう、あさつてあたりまでにはこの問題の九海域から具体的な計画書が厚生省に出てまいります。そうしますと、いま大蔵省と予算の折衝をしておりますから、これは二、三日中にきめるわけでございす。国としても思い切つた金を出しまして、この問題については大蔵省も、全面的に金を出します。こう言うておりますから、具体的な計画にらみ合わせながら予算額をきめて、そして今月の十日から十五日くらいまでの間に、この九府県についての監視というものが一斉に開始される、かようにいま準備を進めておるところでございす。

そのほかの水銀関係の工場のリストその他等につきましては、環境庁が、九月末をめどにいたしまして、全国的に環境調査を問題の九水域を中心にしてやつていこう、こういう計画を進めておるわけでございす。しかし、私どもは、いま、さしあたり九水域ということで監視体制の強化ということをやるわけでございす。同時に、一審大きな市場であります東京、大阪の市場につきましても、消費者の方々安心していただけたために、これの抜き取り検体もやつておる、こういう実情でございす。なお、さしあたり九海域に限つておりますが、必要に応じてこれは広げていく必要がある、私はかように考えておる次第でございす。

この点につきましては、ほんとうに国民にいろいろ御迷惑をおかけし、不安を与えておりますから、検査の結果はその科学的なデータを公表いたします。はつきり公表いたします。今月の十日から十五日までの間にやるわけでございす。一つの魚種について何十体も検体するわけです。カレイならカレイ何十匹もやるわけですから、それが全部検体上がらなければ平均値というものが出ないわけでございす。そんなふうなことを待つておれませんが、中間的には随時そのデータを発表していく、こういうふうなことを考えておるような次第でございす。

○大出委員 それじゃ自治体の側のお話もいろいろ聞いておりますけれども、ほかのことじゃございせんから、何を差し繰つたつてできる限りの金を集めて自治体でもやろうというのでいまやっております。しかしこれは、ほんとうならば今日までの間に、とくく昔に、いま大臣がおっしゃつておるよ、にやらないければいけないわけですよ。それがいいところにある妙な発表のしかたをなさるから、たいへん問題が起る。あたりまえです。

そこで、さつき補助ということをおっしゃいましたけれども、どのくらいのことをお考えになつていますか。私は地元市の予算も知つておりますし、今回のどのくらい金をかけなければならぬかという中身も知つておりますけれども、どのくらいと踏んでおられますか。

○浦田政府委員 これは補助と申ししても、実質上全部委託しております。したがって、金額もできる限り必要なものはこれは見るといふ形で、たとえばガスクロマトグラフィーといったようなものがないところにはそれを見る、あるいは資料についてないところはそれを見る、あるいは人員の応援体制についても必要な限度は見、こういうことで、金額はいまのところ全部はじいておるわけではございせんけれども、必要な限度は全部見るといふ考えで臨んでおります。

○大出委員 厚生省はいままで、とかく口は出すが金は出さぬというシステムなんです。これは奨励補助なんという名がくつていっていると、刻むこと、往生するわけですよ。だがしかし、事ほかのことじゃありません。だから、いまお話しになつたように、大臣、ほんとうにこれは、それこそ口でそうおっしゃるだけじゃなしに、全国の自治体はやる気であるのですからね。直接的にそこに住民がいるのですから。そうでしょう。魚屋さんなんの団体に承つてみましても、ほんとうに基準値を上回るものが自分の店にあっては困るといつておるのです。その店がつぶれちゃうのですから。

そうでしょう。だからそれはやってもらわなければ困るのです。

それで、腹が立つておこつてみたけれども、結果的に、汚染源を押えてくれなければ困るというところに考え方が集まってきたというわけですね。だからそういう意味では、これは思い切つて、それこそ金に糸目をつけぬといつていいんじゃないかと思うのです。とことんまで調べる。そして国民の前にガラス張りで明らかにする。総合的な対策を立てる。大臣、これはそういうふうに進めていただかぬと、せつかくの機会ですから、国民の関心はそこに集中しているのですから、ぜひこれはそういうふうにお願いをしたい。金は使つてください。

○齋藤國務大臣 この問題は国家的な緊急な問題でございまして、完全なる監視体制を強化するための必要な予算は思い切つて支出することにいたしましたと考えております。

○大出委員 これは大臣が談話をお出しになつて、あつてまた配つたものを一時間後に取り集めたり、これはたいへんだつたと思うのですが、しかしそれだけに、やはりこれは国民的な視野で問題解決に前進をしていただければ、これは一つの契機として、将来に向かっては好結果を生むわけでありまして、ぜひそういうふうにお願いをいたしたいのであります。

そこで、もう一つだけ申し上げておきたいのであります。この前の国会に、東京大学の白木博次さんが見えなくなって証言をなさつてゐる。白木博次さんは脳病理学の日本のたいへんな権威といわれる方でありまして、この方のデータの中に、これは本年最初の「世界」などに詳細に発表されておりました。これを見ますと、毛髪で人間の毛銀の蓄積度合いを検査する方法が発見されて以来、比較的簡単に検査ができる。それで調査をしてみると、西ドイツのデータなどを入れて書いておられますけれども、人間の体内に蓄積されている水銀の量、これはもちろん、水銀といつたが無機水銀もあれば有機水銀もあるわけですか

ら、一がいには言えませんが、西ドイツの人の場合は〇・一PPMである。日本人の場合は六・二五PPMである。何と西ドイツに比べて六十二倍をこえる。こういうデータを使つておるわけでありまして、ところが、最近の同じ白木さんの資料によりますと、毛髪を調査して東京の人の平均が一〇PPMになつてゐる。西ドイツが〇・一PPM。何と日本人の水銀の蓄積量は確実にふえている。この間の「世界」に載つておりました白木さんのデータは前のデータ。あとの最近のデータによると六・二五が一〇になつてゐる。西ドイツの百倍でございまして。

彼はここで何を言つてゐるかという、いま世の中に生きている日本人というのは、次の世代の日本人に対する加害者だといふのは、この水銀の蓄積量というのを脳病理学的に専門分野で研究をすると、脳細胞を徐々に侵食をする。だから次の日本人に脳欠陥の集団があらわれるということが学問的には立証できるというのです。そう書いてある。

だとすると、いま日本というこの国の政治は一体何をすべきなのかという、それに触れてゐるわけですね。そうするとこれは、何も海の魚のみに限らず、魚の騒ぎはいまおっしゃることはわかるけれども、それなら農薬その他を中心とする生鮮食料品の分野は一体どう考えるのかという問題が大きく残る。こころのところは大臣、一体どうお考えになつておられますか。

○浦田政府委員 まことに大出委員のおっしゃるとおり、水銀汚染、あるいはその他の化学物質、あるいは微量重金属によります環境汚染の進行というものについては、私も国民全体の問題として、真剣にこれ以上汚染が進まないように対策を打たなくちゃならない時期が来ておると思ひます。今回の魚介類の水銀の暫定的基準にいたしました。今後は先生もおっしゃつたとおり、何もこの限度までよごれてもいいという一つのいわば言ひのがれとしてきめたものではないのでございまして、こういった基準を設けること自体、私も

食品衛生をつかさどつてゐる者としては、非常に残念な気持ちがおこるわけではございません。

日本人の体内における水銀量、これはいろいろと測定したデータもございまして、白木先生もその道でいろいろと調査研究しておられる方ではございまして、あえてここで反論申しませんが、いろいろとございまして、しかし日本、スウェーデンなどにおきますような、非常に日本と似たような状況でもつて、毛髪等の水銀の含有量も日本人と同じくらいレベルの場合によつてはそれ以上といつたようなこともございまして、一がいにはこれが直ちに、いまの世代、あるいは後の世代に影響があるといふふうなことは、いままでのところ断じ切れませんが、しかし、いづれにいたしましても、私も、環境汚染をこれ以上進めることは絶対的に防止しなくちゃいけない、そういうたてまえでもつて、今回の暫定規制値にいたしました。このそもその趣旨は、汚染水域を限定し汚染源を封じ込めていくという趣旨でもつて、その第一の手がかりとして基準をつくつたものでございまして、私も、私どもはこれを食品衛生の立場から大いに訴えてまいりたい。そして少なくとも食品につきましましては、またわれわれの環境につきましましては、安心して生活が営めていけるように。さらには次世代まで考えた上で、これからの新しい技術の導入にあつては、いわゆるテクノロジアセスマントといひますが、そういうたような手法によりまして遺憾なきを期していかなければならない、かように考えておる次第でございまして。

○大出委員 この際、水産庁の方においでいただきまして、一つだけ承つておきたいことがございまして。

最近たいへんな異変続きでございまして、おかしなことはおこるわけでありまして、私は横浜におりますけれども、東京湾の横浜の大橋の、皆さんが船に乗る岸壁にサンマのまさに大群があらわれていたり、私も小学校時代にさんざんばらとったイシガニなんていうカニがたくさんお

りました。ついで一週間ばかり前でありまして、その大群が同じ大橋に入つてまいりまして、網ですくつてたどころにバケツ一ぱいなどという。これは私も浜育ちでありますけれども、まかり間違つても二三十年前イシガニなんというのを横浜の岸壁で見たことがない。そういうふしぎなことが起る。海流の関係だ云々だとありますが、あわせて横浜、金沢周辺でも、釣りに行つてもそうなんです。至るところに奇形魚が出てきておる。そこでこの水産庁が調査研究をなさいます。奇形魚、こぶがでたり、魚介類のガン発生といわれるような形の奇形魚の調査報告がここにございまして。ここにちよつと地図があるの

ありますが、全国至るところで、あらゆる魚種の奇形がとれた魚の中に発見されておる。ずいぶん多いので私はびっくりした。このところを、水産庁は調査をなさつていて、それらの資料を一体どう使つておられるのか。私が目にしたのは初めてなんですけれども、この辺のところを国民は知らないだらうと思つてありますけれども、もう全国それこそ、これはという漁場至るところにございまして。一体これはどういふ判断をなさるのかといふこと。それから、とてもとれたことがない、とれるはずのない地域にいろいろな魚がやたらとれる。これはふしぎなんです。これもまた資料がございまして、一体水産庁は大局的にどう判断をなさつてゐるのか承りたいのです。

○増満説明員 私、突然参りまして、ただいまの問題につきましましての専門でないものですから、十分お答えできませんので、後ほど資料等で御説明にあがりたいと思ひます。

○大出委員 これは相當な調査をなさつておるようでありまして、資料をあつたらひとつお出しをいただいて、調べさせていただきたいと思ひます。専門の方がおいでにならぬのであれば、むしろ御意見をいただくかえつて逆になりますから、おやめいただいたほうがいいと思ひますので、後に譲ります。

もう一つ、農林省の關係の方に承つておきたいのでありますが、どうも最近たん白源といわれる魚がさっぱり売れない。だからそうなるとう植物たん白源を求めることになる。下の食堂、中央食堂へ行きまして、朝からその冗談が出る。納豆くらい食つておかなければ、魚が食えないのだからという。議員諸君の中でそんな話が出ています。これは一にかかつて厚生大臣の責任でございすけれども。

そこで、大豆の規制の問題がいま起こっているのではありませんが、これに対して農林省は、大豆の完全自給という形を考へての自家生産、つまり日本で作る、こういう計画を、新聞紙上で見ているだけでありすけれども、お立てになつた。こちらのいきさつは、国民、魚とあわせてえらい心配しているところから。またこれは、大豆がやつてこないというところになると、これは前に値上がりのときに調べましたから、國際的な作柄その他、なぜこうなつたかという事情はよく知つておりますけれども、アメリカの規制措置というものはどういふことで出てきて、将来に向かつてどういふ展望をお持ちなのかということ、昔、英國が食糧の自給というところを中心に、これは土地改良から始まりまして、それこそたいへんな金をかけてやつた先例があります。だから、ほとんど輸入に仰がなければならぬ日本の食糧という問題について、これは専門家の方々の長く指摘しているところでありすけれども、いま大豆についてそういう考えをお持ちになつてゐるのだとすれば、その発想は一体どこから出てきてゐるのか。そうすると、大豆のみならず、一体日本人の食糧の自給という問題についてはどう考へるのか、そこらのところをあわせて、同じ角度でいふ新聞に出てゐることですから、一言お答えお願ひしたい。

○池田政府委員 お尋ねのアメリカの大豆規制の問題でございすが、御承知のように、この七月、八月二日にアメリカ側から一方的に、この七月、八月二日の世界に向けての大豆の既契約量、これの二分の一を輸出許可で許す、それ以外はカットする、

こういう通告があつたわけでございす。そういたしますと、今年度日本の全体の大豆消費量は、これは御承知のように、大部分が搾油用大豆、一部が食品用大豆、こういうことになりすが、約三百六十万トンという大体需給のワクになっておりますが、その中でこの七、八月積みが五十九万トンということになるわけでございす。約六十万トンというものが半分カットされますから、したがつて三十万トン、これはちょうど一カ月の日本全体の大豆の消費量に匹敵いたします。現在までの日本の国内における大豆需給の操作からいいたしますと、ほぼ一カ月に相当いたします大豆量を常にランニングストックとして持つて運転をいたしてきております。ところが、ちょうどこの三十万トンという大きい数量がこの七、八月の分から切つて落とされる、こういうことになりす。これは私も私としても、非常に需給の操作の上に大きな問題となつてくることは当然でございす。私どものいまの見通しからいいたしますと、九月末現在におきまして約二十一万トンのストック、これはもう三分の一なくなるということになります。さらに十月の末になりす、アメリカから入つてまいります旧穀のみを一応勘定の中に入れての計算では、ほとんど在庫品がすれになる、こういうことになるわけでございす。

これはゆゆしきことでございすので、私どもとしては、まず第一には、この一方的なカットを復活する努力をしなければいかぬということ、実は六月二十七日、日本時間では二十八日になりすが、輸出禁止措置をとる、二分の一のカットするという前でございすが、禁止措置をとるといふことを聞いた直後に、農林大臣がインガソル駐日大使を招きまして嚴重な抗議と善処方を要望いたしました、それが七月二日において、きわめて伝統的なお客さんである日本に配慮したあとが必ずしも十分に見られないという措置になりましたので、さらに六月末出発をいたしました農林省の大豆關係の調査団、これはいまアメリカで本日から交渉を開始いたしておりますが、これ

を通じてこの旧穀のカット量を復活しろということ、これはどうも様子から聞いてみますと、世界的な一律カットなものですから、そう思うような形にはなかなかならないようでございすけれども、一律カットの復活、それから新穀について少なくとも制限を続けるというふうなことはぜひやめてもらいたいというふうな事柄等を含めて現在やつておるわけでございす。

それからさらに、十月ごろになりす、これはアメリカの大豆の新しい年度は九月から始まりますが、したがつて新穀をなるべく早く繰り上げてできるだけ輸入する。現在のアメリカの大豆の第一回の作付予想が七月十日に出てまいります。したがつて、おそらくアメリカは、穀物全般の第一次の作付予想というものを踏まえて今後の輸出制限措置をどう措置するかをきめるだろうと思ひますけれども、現在の段階で、私どもの情報からいいたしますと約二割増、前年度三千五百万トンの生産が、普通の生産状況でいきますと四千二百万トンという予想が立てられておりますから、そうしますと、日本の消費量の約倍くらゐのものがアメリカの作付制限解除によつてふえるということにもなるわけでございまして、一つは、当面の問題としてはそういうことを考へざるを得ない。さらにもう一つといひましたのは、やはりこの輸入の先を多角化していく必要がある。特定のところにたよることをやめておきますと、今回のように、どうしてもやはり一つの國の作況のよし悪しで直ちに國民生活に影響が出てくる。そこで私ども、先年來ブラジルを新しい産地として、これに積極的に接觸をしてみたいとして、昨年度は試験輸入を一万四千トンほどいたしました、本年はもう十萬トンをこえる数量がほぼ輸入できる。今後ますます伸びていく可能性があると思ひます。アルゼンチンあるいはオーストラリア等につきましても輸入ソースを多角化する。あるいは契約につきましても長期の協定を結んで計画輸入をやるといふふうなこともあわせて考へる。それから油脂資源としては、同時に大豆以外の油脂資源の

開発もやる。たとえば東南アジアにおきましてこのパーム油のごときものをいっておるわけでありす。

これはついででございすので申し上げますと、国内的には、現在先生も御承知のように、わずかに生産十二万トン、流通の経路に乗りましますものは五万トンないし六万トンでございす。したがつて自給率は四割を割るという程度でございすけれども、これもかつては五十万トン程度つくれた時代でございす。しかしその時代の五十万トンの確保というのは、これはいわゆるあぜ豆と称するものが中心の、ほとんど労賃を正當に評価しないのでつくれた時代の数量でございまして、現在のようにならぬ労働報酬が米の四分の一というふうな形ではとても引き合はれない。そこで問題は、やはり生産性を上げていくことをしないといふとしても産物としての存在はできません。私どもとしては、現在長期の需給目標を立てまして、これをいま農政審議会のほうで御検討をいたしたいと思ひますけれども、五十七年に全体の需給ワク四百四十万トンに対しては五十四万トン。つまり現在大豆食品用大豆として年内に使つておりますのは八十八万トンでございす。大体その六割ないし七割程度のもはひとつ五十七年程度までの間に何とかひとつ復活していきたい、そのためにはかなりやはり努力を傾注する必要がある、こういうふうな感じをいふわけでございす。

○大出委員 これはいまお話がございましたが、時間かけずに簡単に申し上げますが、日本で消費する大豆の量、これは年間三百四十万トン。三百四十万トンのうち三百二十万トンをアメリカから輸入する。だから、そのうちで二百六十万トンが製油用、油をとる。これはもちろん油のしほりかすは家畜のえさ、こういうわけですね。だからこれは単に油だけじゃないのです。飼料に使つてゐるわけですね。八十万トンがみそ、しょうゆ、納豆、とうふ、こういうふうなやつになつてゐる。そこで、これはいまお話がございましたが、私は、アメリカの大豆を買つた分をふやすといふのは不

る。だから、建てただけけれども、人を入れるようにできない。横浜でもたくさんあります。これは私の地元の新聞に「くさいゾ 買い占めブンブン 衛生陶器」、衛生上よくないというわけです。これは上下水道、みなからむ。「値上げ控え姿消す 商売出来ぬと工事業者」、工事業者が工事ができぬ。

そこでこれは、いろいろ詳細な資料を調べてみましたところが、どうやら出荷協定その他でたいへんなことになっているという感じがいたしました。そこで公正取引委員会に、出荷協定ですね。シェアからいきますと、さっき申し上げたのが一番大きいんですが、東陶という。ローマ字でTOTO。この東陶の下に、丹羽窯業とか、エイワ商事とか、セイトウ商事、高松商事などというのがございます。この東陶が七〇〇のシェアを実は持っている。ある種の資本が入ってまいりまして、ここが押えますと一ぺんでとまってしまう仕組み

になっている。この公正取引委員会の出荷協定破棄の勧告でございますか、これは、どういふところからどういふふうに皆さんはお考えになってこういう措置をおとりになったのか、これをひとつ聞いておきたいわけであります。

○妹尾説明員 お答えいたします。

衛生陶器の關係につきましては、このうち非水洗の便器につきましては、本年五月十九日に、価格協定と出荷数量の制限の協定の事実があること、かきうにとの勧告を出しましたので、この行為をやめるよう組合がやっておったのでありますが、これを受けるということで、そのような審決が出されませんでした。それをもちまして一応事件は終わっております。そういうことでございます。

○大出委員 これは、時間がありませんから、深く申し上げることはやめますけれども、ここに書いてありますのは、「公正取引委員会は、非水洗トイレ陶器の価格引き上げと出荷量制限を協定してゐた日本衛生陶器工業組合」、名古屋市でございすが、「十九日、独禁法に触れる」として協定を破棄

するよう勧告した。勧告書によると、同工業組合は、昨年三月二十七日の臨時総会で①非水洗式陶器の価格を二〇％上げる ②出荷量を五一・五％減らす、このことをきめたのだですね。同年五月一日から実施した。これはなくなるわけですね、出荷量を規制して値上げしようというのですから。これは、いまお話しのように、ものをおっしゃったようにすけれども、向こうはそれを認めた。その後という状況になっているかという点についてお調べでございますか。

○殊異説明員 法律上は、私どもが勧告をいたしました、これを業者のほうが事実を認めまして受け入れましたあと、一応監査という手続がございますけれども、本件はまだ勧告直後でございます。監査の事実をやっております。しかし、この勧告の実行につきましては、この違反の協定行為がなくなるように、十分周知徹底方等を含めまして考えておりますので、現在は、この非水洗式の便器につきましては、違反協定の事実はなくなっているものと私どもは考えております。

○大出委員 念のために申し上げますが、これは、神奈川県管工事協同組合というのがございまして、つまり上下水道工事をやっているわけですが、この水洗その他の問題も含めまして、三百二十業者がございます。理事長は鈴木さんという方なのでありますが、みんな二人から五人ぐらいの零細業者が山ほどおるわけです。この東陶のいまの流通経路の中に三井系統の資本が入っている。出荷規制をしなから値を上げていく、こうやられると、末端のほんとうの零細企業というのはばたばたいってしまふのです。こういうかつこうになっているのを、出荷協定について勧告だけしたままで、あと一体どうなったかということをお調べにならぬと、わかりましたと言っているままで置いておく、と、ますますこれは進んでしまふ。こころのところは、時間があるかもしれませんから多く申しませんが、せっかく出荷協定を破棄しろこういったのですから、それがねらった、つまり独禁法違反だという疑い、あるいは独禁法違反だといってやったので

すから、そうだとすると、それがように行なわれているかどうかについての監査をやはりなさぬと、これは時間がかかりますから、あとからこの席でなくて申し上げますけれども、せつかく公正取引委員会があつても意味をなさなくなりますから、この点はひとつあなたの方で調査をしておいていただきたいのでありますが、いかがでございいますか。

○妹尾説明員　御趣旨はよく承っておきます。
○大出委員　時間がございませんでかけ足で申し上げましたが、最後に念を押しておきたいことがございます。

一つは、ポリ容器等について、この間皆さんのほうで明確でございません点がございましたから、資料を私お出しをいただきましたが、どうもあまり感心した回収率じゃない中身であります。特にたいへんにたくさんつくっているところが六〇％というふうになっておるとする。

ここでは一番大きいのはヤクルトでございます。ヤクルト本社東京工場などというのがございますが、ポリ容器を回収しろということをあなただけが命令したのですが、六一・七％。これは単に

六一・七%ですけども、扱いの本数がたいへんな数ですね、四千万本ですか。ですから、この六%ということになりますと、たいへんな本数が回収されずに残る。なるほどこれは各自自治体の清

掃閣係のところで小さなのがころころしているわけです。例のごみの車には入らず、あっちもこっちもまことに困っている状況でございます。ほかのはうの扱い数の少ないところは、多少回収率が落ちてもやむを得ぬと思います。またそれほどの被害はないと思います、本来少ないですから。ところが、けたはずれに多いところがこういうことでは、どうも感心をしない。資料をいただきますして一そうその感が強いわけですが、ここらは一体厚生省はその後どういうふうにされておりますか。

○浦田政府委員　確かにポリ容器の回収義務については、なかなか当初の計画どおりに回収率が上

がらないという事実は私どもも承知いたしております。御指摘のヤクルトでございますが、これも昨年あたりの回収の実績に比べますと、実はかなり改善されてきていると思います。先ほど先生の御指摘もございまして、特に責任者を呼びまして、いろいろとその回収率が上がるような指示をこまかにこちらから直接にいたしておるといったようなことでございます。たとえば、消費者の方々に対する協力の呼びかけ、あるいはさらにあの社にはテレビ広告なども持っておるわけですから、そういったあらゆる媒体を通じての呼びかけ、それから個々の消費者に対する働きかけ、また回収され

たものの的確な処理といったようなことで、一つ一つの事にまかに指示いたしております。しかしながら、その後どのようにそれが徹底されておるか、さらにそれを調査いたしまして、私どもはこの回収率の向上になお一そう協力し、実現するようにに強力に指導いたしたいと考えております。その他

の中小の業者につきましても、これは同様にやっておるわけでございますが、一番問題はやはり大手の業者というところで、重点的にやっているわけでございます。

○大出委員 これは野球のヤクルトではありませ
んけれども、たいへんにも利益をあげて、そ
こらここに政治献金もだいぶなさっている会社
のようでございますから、そのぐらいのことは国

民的に責任をもつてやっていただいて差しつかえないんじゃないかと私は思います。各自自治体の清掃関係に携わる職場の諸君あたりが年じゅうばやっている問題です。これは国民一般への影響も非

常に大きいわけでありまして、せっかくのこれだけの資本の会社でもあるのでありますから、ぜひいまおっしゃった方向でさらに進めていただきたいと思いますのであります。そうでなければこれは禁

止していただきたい。ポリ容器を使ってはいけ
ない。これはだって、焼却炉に入れば炉がとけて
しまうのですからね、どうにもならぬ。処理の
ようがないのですから。だから、廃棄物に関す
る法律も変わった、清掃法も変わったわけです

ませんと言ったって、資料があるんだから、そんな言い抜けてもだめだ、資料を出してくれとやましく申し上げたんですが、結果的に資料をいただきまして、ちゃんとここに載っておりますね。私が申し上げたとおり載っている。これは四十五年三月五日でございますね。総理府庁舎の会議室四百二十九号室、場所までございます。

これは最高機密戦略で、いま出すとぐあいが悪いから、やるんだけれどもごまかしておくんだ、こういうよからぬことをあなた方はおっしゃって、そして国民には知らせないでおく。国民番号制度というものは、アメリカでもたいへん大きな問題になり、幾つか先進国といわれる国々でいずれも国民的な反対を食っている。これは中山太郎さんが書いておられる本の中にいろいろあげております。こちらにおいでになりますか、お兄さんがいろいろお書きになっておりますよ。しかし、これは非常に気をつけなければならぬことだという指摘はおののしている。そうすると、これを知らせずに陰で番号をつけていこうという魂胆でおやりになるということには賛成できない。あなた、ないとおっしゃったが、明確にある。これだけのやりとりがあり、これをたなしにしてお進めになっているというのでは、あぶなくてしかたがない。その一点だけひとつお考えを聞いておきたいわけでありませう。

○平井(通)政府委員 先生たゞいま御指摘のような議事録、あとで帰って調べまして、ございましてので提出した次第でございますが、当時の議論は確かにかなり気負ったものがあつたようでございまして、課長レベルの委員の方々の御意見でございますけれども、全国民について一斉にいわれる国民番号といわれまます統一個人コードを付与しよう、それと関連してIDカードをつけるという問題を議論しておつたようでございます。ただ、いわゆる総背番号制とIDカードというのは必ずしも絶対的に結びつくものでないということ、たとえば、いわゆる統一個人コードを実施いたしております北政のデนมール等についてもございませうので、それ自体は必ずしも絶対的に結びつくものではないと思ひます。それから外務省の方の御意見として、私もあとでちょっと疑問に思ひまして、検討してみたいところでございますが、いわゆる旅券制度が廃止されるであろう、したがって、IDカードが要るであろうという議論は、いまの世界的な傾向から見ると、旅券制度の廃止論というふうな議論はないようでございますし、この点は少し未来論的な議論でされていくような感じがいたしますので、そういう点はやはり誤りではなからうかと思ひます。ただ、その前提として、いわゆる国民総背番号を実施するという問題につきましては、先般の委員会でも申し上げておりますように、また他の機会に行政管理局長官も申し上げておりますように、いわゆる統一個人コードというものを実施する考え方は、現在政府としては持っております。まあ最高機密戦略としてIDカード云々ということが出ておりますけれども、それは当時いわば行政能率中心主義で若干議論されておつたきらいもございまして、その当時の気負ひの議論としてはあつたと思ひますけれども、その後の七省庁会議の結論、さらには、行政管理局長官からも申し上げておりますように、現在のところ、そういう統一個人コードを通じての統一個人コードを考えてはならないということを確認いたしております。

○大出委員 あなた、そう言うけれども、これは一つの結論なんです。行政管理局は、まず個人コードを推進するにあつて、IDカードを打ち出さないのは戦略的な考えによるものだ、こう説明している。そして各省から意見が、厚生省も含めてありまして、さらに実施の場合については、国民との結びつき行政をやっていくんだから、いきなりPRするという方法もあるけれども、それはうまいくない、慎重に考えなければいかぬ。そこで三段階程度に分けて実施をはかりたい。いまIDカードなんというところは考えていませんという一段階でやっていく、二段階でやっていく、全部やつてしまつて最終段階になつて、最高機密戦略ということにしておいてIDカード、こういう三段階に分けてやる。ちゃんと書いてある。それは三段階に分けてやるので、いまPRすることは国民の反対もあつて慎重に扱わなければいかぬ、こういうわけだから、いまあなたは、やらないことになつていまして言うに違ひない。そう言うだろうと思つたら、あなたのはうに關係十二省庁集めておきめになった中身があるはずだと言つたら、あなた、この間ないと言つたが出てきた。あ、そうすると、これはないことにしているんだから、三段階に分けてやることにしているんだから、最高機密戦略なんだから、あなたはいまやらないと言ひに違ひない。

○三原委員長 だいたい委員長の手元に、加藤陽三君外四名より自由民主党、日本社会党、日本共産党・革新共同、公明党及び民社党の各派共同をもつて本案に対する修正案が提出されております。厚生省設置法の一部を改正する法律案に対する修正案
厚生省設置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。
第五号第九号及び第十九号の改正に関する部分を次のように改める。
第五号第九号中「及び調査資料を頒布し、又は刊行する」を「調査資料その他の情報を作成し、及び提供する」に改める。
第五号第三十四号の二を第三十四号の三とし、第三十四号の次に一号を加える改正に関する部分を削る。
第九号第五号の二の改正に関する部分を削る。
第九号の二中第九号の二を第九号の三とし、第九号の次に一号を加える改正に関する部分を削る。
第二十九号第一項の表の改正に関する部分を削る。
附則第一条中「昭和四十八年四月一日」を「公布の日」に改め、同条の見出し及び条名を削る。
附則第二条から附則第五条までを削る。

○三原委員長 提出者より趣旨の説明を求めます。加藤陽三君。
○加藤(陽)委員 だいたい議題となりました自由民主党、日本社会党、日本共産党・革新共同、公明党及び民社党の各派共同提案にかかる厚生省設置法の一部を改正する法律案に対する修正案につきまして、提案者を代表して、その趣旨を御説明申し上げます。
案文は、お手元に配付いたしてありますので、朗読は省略させていただきます。その要旨を申し上げますと、まず第一に、公衆衛生審議会の新設に関する問題であります。

もつて本案に対する修正案が提出されております。厚生省設置法の一部を改正する法律案に対する修正案
厚生省設置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。
第五号第九号及び第十九号の改正に関する部分を次のように改める。
第五号第九号中「及び調査資料を頒布し、又は刊行する」を「調査資料その他の情報を作成し、及び提供する」に改める。
第五号第三十四号の二を第三十四号の三とし、第三十四号の次に一号を加える改正に関する部分を削る。
第九号第五号の二の改正に関する部分を削る。
第九号の二中第九号の二を第九号の三とし、第九号の次に一号を加える改正に関する部分を削る。
第二十九号第一項の表の改正に関する部分を削る。
附則第一条中「昭和四十八年四月一日」を「公布の日」に改め、同条の見出し及び条名を削る。
附則第二条から附則第五条までを削る。

原案では、中央精神衛生審議会、栄養審議会、結核予防審議会及び伝染病予防調査会を廃止し、新たに公衆衛生審議会を設置することとしておるのでありますが、これらの廃止しようとする審議会、調査会は、それぞれ個別の分野、個別の疾病に対応して設けられているものでありまして、さらにその対策を推進していくためには、ますます整備拡充を行なっていくことが必要であり、単なる統合は適当でないと考えられますので、これらの審議会等の廃止統合に関する規定を削ることであります。

第二に、所掌事務の問題であります。

原案では、調理師に関する事務を公衆衛生局から環境衛生局に移管することとしているのでありますが、調理師に関する事務は従前どおり、公衆衛生局において栄養行政の立場から処理させることが適当であると考えられますので、この改正規定を削ることであります。

第三に、施行期日についてであります。原案では、昭和四十八年四月一日としているのでありますが、すでにその日は経過いたしておりますので、これを公布の日に改めようとするものであります。

よろしく御賛成をお願い申し上げます。

○三原委員長 これにて修正案についての趣旨の説明は終わりました。

これより原案及び修正案を一括して討論に付するのでありますが、別に討論の申し出がありませんので、直ちに採決に入ります。

厚生省設置法の一部を改正する法律案及びこれに対する修正案について採決いたします。

まず加藤陽三君外四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〕

○三原委員長 起立総員。よって、本修正案は可決いたしました。

次に、ただいまの修正部分を除いて、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〕

○三原委員長 起立総員。よって、本案は修正議決すべきものと決しました。

なお、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いては、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

○三原委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

〔議事進行〕と呼ぶ者あり

○三原委員長 ちょっと速記をとめて。

〔速記中止〕

○三原委員長 速記をお願いします。

〔発言する者多し〕

○三原委員長 不規則発言を禁止いたします。

次回は、来たる十日火曜日、午前十時理事會、十時三十分より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。

午後四時二十六分散會

〔報告書は附録に掲載〕