

第七十六回国会
衆議院
内閣委員会
議 録 第 三 号

昭和五十年十一月十一日(火曜日)

午前十時三十一分開議

出席委員

委員長 藤尾 正行君

理事 越智 伊平君

理事 加藤 陽三君

理事 上原 康助君

理事 中路 雅弘君

赤城 宗徳君

笠岡 喬君

竹中 修一君

林 大幹君

吉永 治市君

八木 昇君

和田 貞夫君

鬼木 勝利君

受田 新吉君

出席國務大臣

國務大臣
(行政管理庁長官)

出席政府委員

總理府総務副長官

官 松本 十郎君

日本学術会議事務局長

吉岡 邦夫君

行政管理庁行政官

川島 鉄男君

官房審議官

小田村四郎君

行政管理庁行政官

鈴木 博君

監察局長

山崎 敏夫君

外務省アメリカ局長

資源エネルギー庁公益事業部長

大永 勇作君

特許庁長官

齋藤 英雄君

運輸省自動車局長

高橋 寿夫君

委員外の出席者

運輸省自動車局整備部長

田付 健次君

労働大臣官房審議官

吉本 実君

自治大臣官房審議官

福島 深君

大蔵省主税局税制第二課長

島崎 晴夫君

厚生省公衆衛生局地域保健課長

大谷 藤郎君

農林省畜産局衛生課長

山本 格也君

資源エネルギー庁石油部流通課長

宇田川治宣君

資源エネルギー庁公益事業部長

山崎 衛君

ス事業課長

越川 文雄君

資源エネルギー庁公益事業部長

松尾 泰之君

中小企業庁計画部計画課長

真島 健君

運輸省自動車局業務部長

望月 三郎君

労働省職業安定局業務指導課長

本田 敬信君

内閣委員会調査室長

十一月四日

恩給法等の一部を改正する法律案の成立促進に

関する請願(渡辺美智雄君紹介)(第一四六〇号)

栃木県鹿沼市の寒冷地手当引上げ等に関する請願(渡辺美智雄君紹介)(第一四六一号)

栃木県鹿沼市の寒冷地手当引上げ等に関する請願(渡辺美智雄君紹介)(第一四六二号)

栃木県那須町の寒冷地手当引上げ等に関する請願(渡辺美智雄君紹介)(第一四六三号)

栃木県那須町の寒冷地手当引上げ等に関する請願(渡辺美智雄君紹介)(第一四六三号)

栃木県那須町の寒冷地手当引上げ等に関する請願(渡辺美智雄君紹介)(第一四六三号)

栃木県那須町の寒冷地手当引上げ等に関する請願(渡辺美智雄君紹介)(第一四六三号)

栃木県那須町の寒冷地手当引上げ等に関する請願(渡辺美智雄君紹介)(第一四六三号)

栃木県藤原町の寒冷地手当引上げ等に関する請願(渡辺美智雄君紹介)(第一四六四号)

栃木県日光市の寒冷地手当引上げ等に関する請願(渡辺美智雄君紹介)(第一四六五号)

栃木県足尾町の寒冷地手当引上げ等に関する請願(渡辺美智雄君紹介)(第一四六六号)

同月六日

金鶏敷章制度の復活に関する請願(原健三郎君紹介)(第一五三六号)

軍人恩給等の改善に関する請願(渡辺美智雄君紹介)(第一五七三三号)

宮城県七ヶ宿町の寒冷地手当引上げ等に関する請願(庄司幸助君紹介)(第一五七四号)

同(庄司幸助君紹介)(第一五七四号)

山形市等の寒冷地手当引上げ等に関する請願外十九件(安宅常彦君紹介)(第一六七七八号)

同月十日

兵庫県安富町内旧富樫村の寒冷地手当引上げに関する請願(河本敏夫君紹介)(第一七二七号)

金鶏敷章制度の復活に関する請願(保岡興治君紹介)(第一七二八号)

国家公務員給与の早期改定等に関する請願(中路雅弘君紹介)(第一八四六号)

は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

許可、認可等の整理に関する法律案(内閣提出第七号)

藤尾委員長 これより会議を開きます。

許可、認可等の整理に関する法律案を議題といたします。

これより質疑に入ります。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。

大出俊君。

○大出委員 最初に行政管理庁に承っておきたいのでありますが、その前に、私がここに持っておりますのは朝日新聞なんですけれども、この朝日新聞に「行き過ぎた身上調査」という記事が載っております。ことしはどっちを向きましてなかなか就職難で、学卒初め皆さんが職探しに大変懸命な状況にございます。私なんかたたくさん頼まれて往生している一人ですけれども、そういう時期でございまして、この新聞が取り上げておりますような、行き過ぎた身上調査などというものが間々あり得るわけでありまして。実はプライバシー等の問題をめぐって、IDカードその他について行管の方々に私、何遍か質問をしてきたところでございますが、そこまで触れますと大変長い時間になってしまうので、冒頭にこの新聞にあらわれていること、かつ愛労評、東海電通共闘などという組合組織の方がこれにタッチしておりますが、私のところにそれぞれの資料を送ってくださることになっておりまして、たまたま部屋へ行っている時間がなくて手にいたしておりました、電話等で聞いておりますからわかっております。

そこで、この新聞に「驚いた 好ましくない」ということで「労働省職業安定局、道脇正夫主任中央職業指導官の話」というのが載っております。つまり中身はこういうことです。これはもうどなたも御存じの大手企業でございますが、皆さんの方に質問してから必要ならば社名も申し上げますけれども、ことしの採用に当たりまして「新規採用者の調査項目」ということで、戸籍関係から学校調査から、担任教師らに学籍簿の閲覧を求めるといふ問題、これは個人のプライバシーの問題で本来秘密にしているわけでありまして、現に聞いてみますと、そこまで行って調査をして、興

点につきまして調査中でございますが、なかなか微妙な点がございまして、そこは事実をいま把握中でございます。何とも言えないということで、いまやっております。先日来数社を呼びまして調査をしている状況でございます。どこでこの調査のはいまの段階ではちよっと差し控えていただきたい、こう思います。

○大出委員 私の方から言ってしまうてもいいのですけれども、労働省がここに談話を出してしまふ。それがあつたので、おわかりになつていて調査をしてもらえるのだとすれば、一応監督官庁でございまして、おたくの方の結論が出てから改めて物を申し上げてもいいと思つてゐるのであります。

そこで、先ほどどうもこの中身からすると好ましくないという趣旨のことをお話しになりました。これは政府がやっておりますいろいろなコンピュータシステムその他をながめましても、私は似たような点が気になるわけであります。この際ひとつ、こういう事例も出てきていて労働省が調査している段階です。教師の思想傾向なんといつたつて、担任教師というのは生徒が決めるのじゃない、学校側が決めるわけであります。そうすると、学校側が決めた先生が赤いリストだといふことで、この生徒は薫陶されやすいから採用対象から外す、こういうばかばかしいことを幾ら何でも放任はできないです。行政官庁は、プライバシー保護については中間答申まで求めてゐるわけですが、私も読んでおりますが、具体的な事象が上つたこの時点で、大臣、プライバシー保護の問題は行政官庁の担当ですから、一体立法措置は将来考へになるのかどうか。そこに至る過程、今日この種の問題が大きな社会問題として取り上げられてゐる時期に、世に一般がプライバシー保護問題についての立法措置を議員立法であつても出すべきだと言つてゐる時期に、行政官庁として、いま労働省がお話しになつたのを聞きになつておつて、一体どう考へになりますか。

○小田村政府委員 大臣がお答えになります前に、一言申し述べさせていただきます。国は行政に、一言申し述べさせていただきます。

私も行政官庁といつたしましては、国の行政組織あるいは行政制度、そういうことを所管してゐる官庁でございまして、たゞいま御指摘のございましたような興信所と民間の株式会社との間の問題、あるいは私人との間の利害関係の調整、あるいはもちろん人権問題も入つてゐるかも知れませんが、そういう問題につきましては直接所掌する立場にございせんので、私どももいたしましては、あくまでも監理委員会の御答申にございまして、行政機関等におきまして電子計算機利用に伴うプライバシーの問題というものを検討の対象にいたしておる次第でございまして、したがうして、民間機関全体という問題になります。これは行政官庁ではないので、どこか別の機関でなければ取り扱うことは困難ではないかといふふうに考へてゐる次第でございまして。

○大出委員 ついでに承ります、じゃ、この機関が所管するのですか。

○小田村政府委員 非常にむづかしい問題でございまして、まずプライバシーの問題自体が非常に概念がいろいろ学説も分かれております。また裁判所の判例も非常に少ないといふことで、むづかしい問題でございまして、たとえば雇用の関係でございまして、これは労働省、または公務員の雇用問題でございすれば人事院といふことになりまして、また人権が侵害されるという問題でございすればあるいは法務省の人権擁護局の関係になるかと思はれます。この辺は問題の内容によりまして所管官庁が決めるべきであると思ひます。また多岐にわたることになるかとも存じます。一義的にどこかといふことをいま申し上げることはなかなかむづかしい問題でございまして、まあ各省の御協議が必要ではないかといふふうに考へる次第でございまして。

○大出委員 まあ行政官庁というのは文字どおり行政の管理の責任官庁でございまして、いまのような多岐にわたるのであるとすれば、いまのことも思ひつき答弁のような感じで、こんなことになるだらうといふわけであります。やはりこれだけの、こんな大きな記事が載つてゐるようになりますと、これはやはり政府の何らかの機関がこの種の問題を将来どう考へるか、あわせて、片や行政機関の面におけるプライバシー保護の問題をどう考へるか、これが二つあるわけであります。

が、つまりその辺の将来の展望なり道筋なりというものを決めたいだかなければ困る、どこかからぬがというんじや困る。だから、恐らくとりあえず就職といふことだから労働省に記者の方が聞きに行つたんだと思ふのであります。そこら、一遍せひ皆さんの方で検討していただいて、一体どこがどう取り扱うのかといふ点ははっきりいたしたい。長官、これいかがでございますか。

○松澤國務大臣 ただいまの件、よくわかりました。人間相互間の関係であつて、当庁の直接関係するところではございせんが、一般論としてプライバシーの概念が必ずしも明確でなくて、興信所の活動の関連で言へば、その営業の自由とか個人の利益との調整なんかに関する問題もありま

すので、身上調査がプライバシーの侵害に当たるかどうかといふような問題等に関し、実は判断がでないといふような傾向でございまして、したがつて、従来とも行政官庁としては、こういうような問題等やかましくない問題になつてまいりますと、万策尽きたといふような形になつてまいります。一応裁判所あたりの結論を待つてゐるということがあります。裁判問題等になつておりますれば、そういうことまで考へておるような次第でございまして、いまの御質問に直ちにすぐ私自身が答弁するといふようなことが非常に困難だ、かやうに存じますので、御了承願ひたいと思ひます。

○大出委員 その中間答申などに触れていきますと時間が長くなるから冒頭にそれを断つてゐるわけでありまして、具体的に書いてゐるこの問題

についての見解を承らうと思つて物を言つてゐるわけでは。

そこで、ここに一つ大きな問題があるのは、憲法の思想、信条の自由といふ問題があるんですね。教師の思想に触れ、採用対象者は教師の薫陶を受けるんだからといふ意味で思想、信条に触れて、興信所を使つて調査をする。しかもこれは宗教までなんです。両親の宗教まで入つてゐる。これも憲法上の問題です。ここには大手企業と系列グループとなつてゐる。名古屋で大手企業と言へばトヨタです。系列グループとなつてゐる。幾つがやつたか、細かくまだ調べておられないけれども、やはりこれだけの大手企業、それからその系列グループなどといふようなこと、こういう問題になります。ところが、この点にははっきりしておかなければいかぬ、こう思ふから申し上げてゐる。もう一遍労働省に承りますが、労働省はこれから一体この問題どういふうに扱われるおつもりでありますか。

○望月説明員 ただいま申し上げましたように、目下鋭意調査中でございますので、その調査結果に従ひまして的確な指導をしてまいりたい、こう思つております。

○大出委員 労働省は先ほど私に、どうも行き過ぎ、好ましくない面がある、こういうお答えが一つあつて、なお調査をしていくと。皆さんの方に企業名をおつちやつていただこうと思つたが、そういう意味で、調査申だから。私も、所管の官庁がそうおつちやつてゐますから、名古屋で大手と言へばとはいひましたが、どこと申し上げてゐるわけではないので、つまりおわかりいただければそれだけの措置をなさりたいとおつちやるわけですから、その意味の責任はこれは負つていただきたいと思ふ。

あわせて行政官庁の方も、せっかく中間答申が出て、もつと各国のいろいろなやつを研究なささい、こうなつてゐるわけですから、やはりこれは長官としては、ここまでやかましく世の上の

論議が高まっておりますと、いまプライバシー保護に関するいろいろな機関が民間にもできて、いろいろな活動を始めているわけですよ。それなりのいろいろな調査結果も出ているわけで、私のところにもこんなにあります。だから特に電電公社関係の組合などは非常に熱心でございます。外国の学者まで呼んでこの間も講演会を開いたり、いろいろやっているわけでありまして。したがって、そういう時期なので、将来どうするかということの方向づけぐらひはしておかなければならぬと思う。より研究を進めて、将来、アメリカに例がありあるいはスウェーデン等にあるように、この国にもその種の法的措置をお考えになる、そちらの方向に向けて検討をする、そこらの目標だけははっきりしていただかねと、民間のそうした世論というものを受けていただかなければ困ると思うので、いかがでございますか。

○松澤国務大臣 おっしゃることがごもっともでございますので、いまの御発言に對しまして私の答弁といたしましては、直ちに所信のとおりにくいかいかなければ別にして、検討してみたい、かように思います。

○大出委員 これは労働省の調査の結果を待ちまして、改めてひとつ質問させていただきます。労働省の方、どうもありがとうございました。時間がございませうから深い議論は避けさせていただきます。

次に、この委員会、許可の問題といつてもかわるわけでありまして、幾つかの質問を私いたしておりますが、きょうは実はこの機会に、質問のしつ放し、皆さんは検討するというところで検討すると言いつ放し、こうなっているものが幾つもあるわけでありまして、この際、少しその点に触れまして整理をさせていただきたいと思ひます。

一つは、農林省の方にお出かけいただきましたが、さきの国会の予算分科会で、私、安倍農林大臣に、獣医師さん関係の法律、獣医師法の改正問題に触れまして実は詰めた質疑をいたしているわ

けであります。安倍農林大臣の最後の締めくくりに答弁は、「この際、獣医師制度全般について見直していく、さらに獣医師制度の強化改善ということも必要であろう、こういうことから、獣医師会等の意見も聞き、さらに学識経験者等の意見も聞きまして、関係各省でひとつ協議して、これは改善の方向へ努力をしていきたいと思ひます。」という締めくくりになっているわけでありまして。その前に、私は獣医師法各条文につきまして意見を申し述べ、詰めた議論を実はいたしているわけであり

ます。これはその後、念のために申し上げておきますが、農林省関係には百二十三万の、教育課程の変更その他恐らく伴うわけでございますが、調査費がついているわけでありまして。きょうは文部省お呼びいたしてございせんけれども、文部省にも百四十六万の調査費がついているわけでありまして。したがって、各省との相談もなされることにここであつてございまして、その後、一体獣医師法をめぐる問題はこういうふうな相談の事情になつておりますのか、承つておきたいと思ひます。

○山本説明員 獣医師法の問題につきましては、先生ただいま御指摘のように百二十三万円の調査費を計上してございまして、畜産局内に獣医師問題検討会を設置をいたしてございまして。現在まで二回にわたりました、まず第一年度といたしましては、今後の獣医師の職域問題、その職域問題といふのは、御承知のように畜産の振興なり公衆衛生の向上あるいは動物保護管理の問題というふう

に、獣医学術に求められる社会的な要請がきわめて多様化、高度化したしてございまして、そういう一般的な事情を踏まえまして、今後の獣医師の職域というふうなものをどう考えてまいらうというのかというふうなことで、関係の学識委員にお集まりいただきまして、検討を進めていこうと

ございまして。なお、この検討会には日本獣医師会から会長並びに副会長あるいは地方獣医師会長の御参加をいただいておりますのでござい

ます。

○大出委員 実は先日、安倍農林大臣と直接少しお話し合いをしてみたわけでありまして、その後改めて大臣参られまして、実はこういうことでしたというお話をいただきました。その最初の話は、大出さん、あなたが予算の分科で質問をされて

一つのきっかけになつた、各省間の打ち合わせというふうな形で一つの雰囲気が出て大変にありがたかつた、だがどうもそれ以来しばらくまた冷却をしたような感じになつて、一遍調べてみ

ましようというところで最初のときは別れまして、その後から安倍さん御自分で私の席に参られまして、どうもその後余り活発でないようです、したがって私の方でも気をつけてみたいと思つてい

る、こういう実はお話だつたわけでありまして。私も、実はこの中には獣医師の許可、認可の問題まで含まれているわけでありまして、そこらに触れて一遍取り上げてみたいと思つてゐるんだが、

いうことを答えておいたわけでありまして。大臣の言ひ分によりますと、次の国会に間に合うのかどうかという点で非常に危惧すると言つておられ

ました。私はこれは長谷川四郎さんが農林大臣のころに、衛生検査技師法改正と絡みまして、獣医師さんが学校をちゃんと出てきておられる、だがし

かし特例講習が要る云々という問題になりまして、獣医師法そのものに触れて、古くはないか、改めなければならぬのではないかと質問をし

たことがいしえにあるのであります。したがつて、以来これは長い懸案でございました。せつかく調査費その他がついて教育課程等をいじるとい

いて、この長い年月に二回しかおやりになつていないという、これは大臣の言うように、どうも余り進めていないやうだとおっしゃいましたが、いまの御答弁で裏づけられるわけでありまして。もう少し皆さんの方でもこれを積極的におやりになる気はございませんか。

○山本説明員 文部省との関係におきましては、文部省の調査会に私どもも実は参加をしておるわけでございます。獣医学教育の年限延長の問題に絡みまして、先ほど申し上げましたように四年制が六年制になつた段階での獣医師の職域というふうなものはどうあるべきかというふうなことで検討を進めております。そういう意味では、現行の獣医師法十七条の獣医師の業務の範囲というふうなものもおのずから明らかになつてくるであろうというふうなことで、第一年度は、まず精力的に獣医師の職域並びに需要というふうな問題を詰めていくことによりまして、第一条の目的条文並びに十七条の業務の範囲というふうなものはつきりしてまいるといふふうなことでございまして、

次年度におきまして全体的な法の内容の検討に入つてまいるといふふうなことで、二カ年計画を予定をいたしてございまして。

○大出委員 そうすると、この法の見直しをやつて結論を出すというのは何年度になるわけでございますか。年度で申しますと五十年になるわけですか。

○山本説明員 現在私どもは五十一年度までにこの調査会の結論を得たいといふふうに考えておる次第でございます。

○大出委員 そうすると、いまのお話でいきますと、十七条というのは「獣医師でなければ、家畜(牛、馬、めん羊、山羊、豚、犬、猫及び鶏をい

う)の診療を業務としてはならない。」「業務」という言葉が入っているわけですね。つまり業務でなければいいということになるわけですから、ここに獣医師類似行為というのが至るところにあら

われるということになる。薬事法との関係も出てくる。たとえばブローラーなどを飼育するのに、

えさの中に抗生物質をたくさんほうり込んで、ブローラーそのものは動かさないように小さい升の中に入れて、くちばしは金剛砂で切り落として、えさが飛ばないようにというわけです。全然動けない、えさは飛ばない、えさの中は山のように入抗生物質が入り過ぎて、それを人間が毎日食べてしまう。私も現場を見てきましたが、至るところに奇形ができていて、こんなことができてからなら、こんなものを刻み込んで売っちゃうわけですからわからね。そうすると大変な残存抗生物質になる、後から人間が必要ときに抗生物質を使っても効かないということになる、大変大きな問題であります。これは実際やっているのは獣医師の分野じゃない。ほとんど勝手に、いわば獣医師類似行為、業務としてでなければいけないことになる。こういう差し迫った問題があるから、私はこれは業務は切るべきだという考え方を持っております。前からそういう主張をいたしておりましたが、はつきりしませんとこれはえらいことになる。薬事法の関係などからいけばこれは厚生省の共管でしょう。いまの点が一点ですが、こつちを改正すれば、薬事法はどつちが国会へ出すのですか。

○山本説明員 ただいま先生から抗生物質が獣医師以外の者によって乱用されているというお話がございました。特に食品の安全性を守っているというふうなことはきわめて重要なことでございまして、前国会におきまして、飼料の安全性の確保並びに品質の改善に関する法律が制定をされました。近く農業資材審議会の飼料部会が発足いたしました。来年のこの法律の施行を契機にいたしまして、飼料添加物については大幅な見直しが行われることになっております。ただいまでも、実は行政指導によつてはおりますけれども、飼料添加物につきましては飼料登録簿に収載されたものが使われておるといふふうなことでございまして、私どもとしては、それほど大幅な乱用があるというふうには考えてございません。なお、ただ鶏関係につきましては、従来獣医師の診療行為が

経済的に成立をしなかつた、と申しますのは、一羽当たりの単価がきわめて安いために診療費をかけるないで淘汰をするというふうなことで、必ずしも獣医師が養鶏部門の診療とは密着し得なかつたといういろいろな問題がございます。私どももいたしましては、この新しい鶏の病気になるいは食品の安全性という観点から、この獣医師に対しての新しい鶏病の知識の付与というふうな点については、日本医師会を通じて御努力をいたしてございます。そういうことで、私どもとしては飼料の安全性ということについては今後とも十分留意をしてまいりたいと存じておる次第でございます。

なお、薬事法関連の問題につきましては厚生省ということになっております。

○大出委員 いま私が十七条を取り上げましたが、これは「業務」という文字が入っておりますが、「獣医師でなければ、家畜の診療を業務としてならぬ」と。この「業務」を取りまして、獣医師でなければ動物及び魚類を診療してはならないというように魚類を入れて、そしてここで言う動物というのを二項なら二項をつくつて、この法律で言う動物とは、動物の保護及び管理に関する法律の保護動物を言う。こういうように、新しい法律もできたわけでありまして、直すというのが私がかつて予算委員会でも物言つた中身なんです。その趣旨は、英国などの例がございまして、ここでもそこまでするのには時間がございせんからできるだけ省略をいたしますけれども、獣医師官という一つの責任ある役職をつくつてあつたりまして、私行つていろいろ聞きまして、世の中の食品公害などというものの責任はほとんどすべて英国の獣医師さんに責任を負つてもらう。つまり食肉動物あるいは魚類などというものも含めましてね。だから、獣医師という職業にある人は国民に対してその責任を負う、こういうかっこうに体系としてはなつてゐる。獣医師会に巨大な権限を与えているわけですね。許認可、試験などの権限も獣医師会に与えているわけですね。登録も獣

医師会に登録する。これが欧州等の物の考え方な

ところか、わが国の獣医師法というのは、その点では全くいかげんだというのかお粗末だといふのか、第一条が「この法律は、獣医師の技能の最高水準とその業務の適正を確保し、もつて畜産業の発達を図り、」こうなつてゐるのですね。まるつきり畜産業の発達のために獣医師法をつくつたということでしょう。それで、一番最後の方にとつてつたように「あわせて公衆衛生の向上に寄与することを目的とする」、公衆衛生というのはつたりなんですね。ところが、実際に獣医師の資格を持つてゐる方々の職域、地域分布状況をながめると、圧倒的に保健所その他に入つて公衆衛生の面、食品衛生の面をやつてゐる方がたくさんおいでになる。あとは町の小動物を扱つてゐる方々です。獣医師会の副会長杉山さんがやつておられる全小協みたいなところに入つてゐる方です。だから、その意味では畜産動物の方の獣医師さんは過疎状況にあるわけですね。だから、この法律自体の考え方を根本的に変えなければ、法律が世の中を動かすのだから運用では済まない。この第一条の、獣医師は何のためにあるんだと言つたら、畜産業の発展のためにあるんだ、そういうばかげた法律をいまの世の中に生かしておくこと自体おかしい。第一条は、「この法律は、獣医師の技能の最高水準とその業務の適正を確保し、もつて畜産業の発達を図り、」だから、私は前に意見は申し述べてありますけれども、すみやかにこの問題はひとつ、せつかく調査費その他をお組みになつておられるわけですから、二回しか開かぬなどということではなくて、積極的にお進めいただきたい。国会にだつて、きょうおいでにならないけれども、三塚さん、江藤さんもおいでしようが、獣医師出身の議員さんが何人という問題なんですから、政党政派の問題じゃないのですよ。国際的ながめてみて、これだけ日本とは違うという点が目につき過ぎる。

そういう意味で、獣医師会というものの権限、これは厚生省に承りたいのですけれども、医師会の側の許認可と獣医師会の側が違つたて私はいつもおかしくないと思つてゐるのですよ、事の性格上。そこらところの御見解をいただいております。あわせてひとつ農林省の方から先に御答弁いただきたいのですが、これは急いでいた

だきたいのですけれども、そこらはどういうふうにお考えになりますか。

○山本説明員 ただいまの目的条文のことにつきましては、二十四年当時としてはまさに有畜養時代というふうなことで、畜産の振興とあわせてというふうな表現は、当時の事情をまさに反映してゐたかと思ひます。ただ、ただいまのように獣医学術に求められる社会的な要請がきわめて多変化をしてゐる、人の健康を守ることが至上の問題であるというふうなことでございまして、時代の趨勢に即したような目的条文として私どもも現在の検討会を精力的に進めてまいりたい、かように考えております。

○大出委員 特に人畜共通伝染病というものが最近非常にふえてゐる。私が例を調べてみたら、ハトのクリプトコッカスなんかで亡くなつてゐる方が三百人ぐらゐるのです。これは大変危険なんです。ハトはいま全く野放しなんです、これは渋谷の駅においでになつた方はわかりますが、山のようにハトがいます。これには実はいろいろな根本的な問題がございまして、きょうそれに触れてゐる時間がありませんが、ありませんが、共通伝染病の面だけ取り上げれば何百人か死んでゐるわけですからほうっておけないですよ。あるいはトキソプラズマなんかだつて、これは妊娠中の御婦人なんということになる大変に危険なわけですよ。あるいはアマゾンの熱帯魚だつて何だつて、やたら来てしまつてゐるわけですからね。そちらの方の専門の分野の方に聞いてみるといふんな人畜共通伝染病がある。ところが、魚類といふものを所管するのは一体どこなんだ、これは全然ない。どこにもないでしよう。学問的に、では魚類

学なるものは一体どこまで進んでいるのかんという問題が片一方にあります。ありますけれども、魚といふものについて、魚は人が食べるのですから、こちらの責任を負う所管というものが無い。獣医師法にも魚類はない。野放し。それで、いまおっしゃる様に、人の健康ということで責任はきわめて重大だとおっしゃる。おっしゃったって、これは法的にも所管がないんだ、そうでしよう。そういうばかげたことはない。この辺は一体どうお考えになりますか。

○山本説明員 ただいまの食品としての魚類という問題でございませうけれども、これは食品になります段階には、先生御承知のように食品衛生法が適用されるわけでございます。ただ、ただいまのお話は漁業というふうな生産段階にわたる問題であらうかと思ひます。諸外国の場合、これはその国におきます産業に占めます水産物のウェイトでございませうか、あるいは食生活の水産動物のウェイトというふうな問題がより支配的かと思ひますけれども、多くの場合が特に内水面漁業等を中心としております栽培漁業関係におきましては、この漁業は獣医学の領域から接近した方が比較的入りやすいというふうな関係もございまして、漁業の講座を取り込んでおる国もございまして、たゞ、わが国の場合には食品の中に占めます魚類のウェイトがきわめて高い。水産庁という組織があるほどでございまして、漁業を獣医師が独占的にやることが果たして今後の日本の獣医師の養成問題等々を絡めて考えますと妥当かどうかということ、私は、私も現在設置をいたしておりますこの検討会の場でも今後十分詰めてまいりたい、かように考えております。

○大出委員 時間がありませんから整理をしておきたいと思つて申し上げているので、二回というのはいかにどうも不熱心きわまるという気がするわけでありませう。ましてこれは調査費が両省についているわけですから、やはり精力的にこれをおやりいただいた結果、いまの魚類の問題なんかもうございませうけれども、学問的な側面がも

う一つございまして、私もいろいろ聞かせていただいたり調べてみたりしておりますからわからぬわけではございませんが、それにしても入れてもおかしきはない。いま獣医師会の方々とお話ししましたも、その方面を相当重視しております。だから入れて一つおかしくはない。

それで、これはいま食品衛生の面でおっしゃいましたが、そちらの面になつて、事実横浜市なんかだつて、勤めているのは至るところ獣医師さんばかりですよ。それは食品としての魚類とおっしゃいますけれども、その衝に当たつていられる人で獣医師さんはたくさんいる。至るところですよ。横浜の大黒町には屠殺場がございませうけれども、ここに衛生検査技師の方が四人おいでになりますけれども、獣医師の資格を持つて衛生検査技師の資格を持つておいでになる。ですから、やはりこれはいまの分布状況、これは先般申しましたかに改めまして申しせんけれども、やはり速やかにいまの検討会を進めていただいて、できる限り次期国会にこういうことになつたんだという結論を御報告いただけるような取り運び、これは大臣にもお願いをいたしました、が、やってみるとおっしゃつていましたけれども、これは大臣と非公式な話でございませうから、きょうはこの委員会にございませうので、そういう方向でひとつ御努力をいただきたい。いかがでございませうか。

○山本説明員 私も、この検討会の結論がなるべく早く出るように努力をいたしてまいりたいと思ひます。

○大出委員 これは、条文的には第三条の免許などという問題もございまして、獣医師名簿に登録することによつて与えられる、こうなつてくるわけですが、イギリスにしてもフランスにしてもアメリカにしても、獣医師会に医師免許試験の実施の権限を持たせるといふんですね。登録もまた獣医師会で登録をする。日本には、弁護士会がございませうけれども似たような制度であるわけでありまして、いまは二十四年じやないのですから、今日の

事情に適合したものはい体いかなるものかという点にまで触れてひとつ御検討をいただいて結論を出していただきたいという気がするものであります。まだたくさんございませうけれども、時間の関係もございませうから省略をさせていただきますが、ぜひひとつお進めをいただきたい。

それから、厚生省に承つておきたいのでありますが、保健所の長は医者でなければならぬことになつております。これは一体どういふわけでございますか。

○大谷説明員 保健所は公衆衛生を行う機関でございまして、結核予防、伝染病予防、母子衛生それから精神衛生、栄養改善、その他環境衛生、食品衛生、いま先生のおっしゃいましたものも含めまして、地域の保健衛生全般の業務を行つていまして、役所でございます。したがって、保健所長は地方におきますところの保健衛生関係全般について知識を持つていられる者が最適といふことでございまして、現在のところ、私も、医学全般について知識を持つていられる医師でなければ保健所の所長の適任者ではない、こういう考え方をとつていられるわけでございます。

○大出委員 医者でない人が保健所長をやつてはなぜいけないのですか。医者がちゃんとあれば全般のことをできるでしょう。不思議なことなんですけれども、航空自衛隊の飛行隊の隊長さんでも私はパイロットに限られていられるのかと思つておつたところが、技術屋さんがちゃんと隊長をおやりになつて、沖繩へ行きましてたらちゃんと技術屋さんなんです。なかなかこれは民主的にできていると思つて感心したんですが、それでつぱにやれると思つたのです。私の兄貴が医者だから言うのではないけれども、大谷さん、医者というのは医者の不養生から始まつて、結構ろくでもないのがいるんですよ。本当に井の中の蛙で、ほかのことはよくわからないのです。人が医者の言うことだけはしようがないので、お医者さん、それでいいつものになつていられるので、お医者さんという職業自体が非常に視野が狭い。属人的に言

つていられるのじゃないですよ。属人的に言つたらあなたおこるけれども、そうではないので、つまり、医者という職業自体を見ると、どうしても一つの視野の中に埋没している。世の中のことがわからぬ人が大体医者なんです、私の兄貴も医者です。だから言うのでございませう。うっかり保健所長を医者なんかにおくと、世の中のことがわからぬのです。だから、医者でないのがやつて医者を使つた方がよほどいい。地域医療その他全般の知識を持つていられる人を使えばいいのだから。そうでしょう。病院こしらへたつて、何も医者が病院をつくるわけではない。そうではない人が病院をつくるわけを置いてやつて、りっぱに地域で役に立っているのがたくさんある。一体なぜいまの世の中に医者でなければならぬのか。医者のなわ張り根性を私は捨ててもらいたいといふふうに思つていられるのですが、いかがでございませうか。

○大谷説明員 現在の健康を守る活動と申しますのは、健康増進から予防、治療、リハビリテーションも含めて、先ほど申し上げましたようないろいろな社会的な各衛生、あるいはさらには環境、食品の問題等を含めまして、全般的な総合保健活動ということが住民の健康を守る、こういうふうになつていられるわけをいたしまして、ますますそういった総合化といふものをいたしましてこの健康を守る運動といふものを進めていかなければならぬといふところをございませう。したがって、やはり私もいたしましては医学を修めまして、医師が最適任者である、こういうふうな考えをしております。

○大出委員 最適任者だとあなたはおっしゃるのだけれど、最適任者じゃない保健所長だつていられるのです。だから保健所でいろいろな問題が起こるじゃないですか。組合の側だつてあの保健所長ろくでもないの追放だんといふのがたくさんございませう。もう医者であるために本当に世間のことはわからぬで所長として価値がないと言ふ。これはあなたと意見が対立しますが、ここで長い議論

をいたしますと、きようは時間を節約して整理を
していますので、保健所の長必ずしも医者にあら
ずということではないという私は意見でございますし
て、そのうちにもう少し横にこれを広げて医者を
攻撃しようかと思つてゐるのです。保健所の長が
医者でなければならぬなんというばかなことがあ
るといふことについてそう思つております。その
点は見解を異にいたしますが、一応大谷さんのそ
の御答弁でございますからとりあえず尊重をさせ
ていただきます、目下のところはそういう規定
になっておりますから、改めてひとつその点は御
質問を申し上げます。

まだいまの点は獣医師を含めましていろいろご
ざいます、薬事法の関係もございますけれども、
も、大分時間をこの点で使いましたので、きよう
は御足労をいただきましたが、こういう世情でご
ざいますから、獣医師法というものが今日の世情
に適合しない過去の法律であるという認識は、さ
つき二十四年ごろというお話でございまして、今
目的な事情からするといささかどうも私はこの法
律は古きに失するといささか感じいたします。そ
ういう意味で結論をひとつ精神的に進めていただ
きたい、こういうふうにお願ひを重ねていただき
まして、御答弁だけいただいて終わりたいのであり
ます。

○山本説明員 今後、私も、一層慎重な検討に
努めていきたい、かように考えております。

○大出委員 農林大臣と先に私的な話をしてお
いて質問をするのも妙なことでございますが、大臣
の方でも、見直して調べてみたけれども、せつか
くそういう空気ができたが、どうも活発でない、
だから間に合ふかもしれぬ、それじゃ困るとい
うことで少し進めるように私の方から言うなん
と云つておいでになりましたが、そこらも踏まえ
ていただきます、ぜひひとつお進めいただきた
い。

いまの厚生省の皆さんや農林省の皆さん、大変
どうもありがとうございます。長くなりますので、
で、この辺で中断をさせていただきます。

それから次に、運輸省の方々あるいは大蔵省の
方にお見えいただきましたのは、またまた新聞の
報ずるところ等によりますと、先般来自動車関係諸
税の引き上げなどと言われるようなことがちらち
ら出てきたりいたします。財政窮迫の折、かつて
重量税が出てきたわけでありまして、何かとい
うと自動車をと、こういうことになりかねない
わけですね。そういう意味で少し承つておきたい
のであります。

そこで、まず乗用車であります。つまりタクシ
ーでございますけれども、企業のタクシーが個人
でなくいろいろなございまして、最初に運輸省に
承りたいのは、いま全国的に見て法人タクシーと
個人タクシーの比率というのはどのくらいになつ
ておりますか。

○真島説明員 ちよつと資料が古うございま
すけれども、個人タクシーが全国で約四万両、タクシ
ー全体が二十三万七千両でございまして、二十
三対四くらいの比率率かと思ひます。

○大出委員 六大都市はどのくらいになつて
おりますか。

○真島説明員 東京都部におきましては、個人
タクシー、これは四十八年度末の数字でちよと古
いのでございますが、一万七千、法人タクシー二
万七千、こんな比率になつております。それから
横浜地区でございまして、横浜市内におきま
しては法人五千六百、個人二千二百、名古屋に
おきましては法人六千三百、個人千七百、大阪の市域に
おきましては法人一万二千四百、個人四千五百、
京都、法人五千二百、個人二千三百、神戸、法人
五千四百、個人二千二百、六大都市では大体この
ような比率になつております。

○大出委員 私は実は一つは、営業車がある程度
台数を持つてゐるというところは公共的な足でござ
いますからそれなりにわかるのであります、こ
の際承りたいのですが、いかに自動車メーカーが
たくさん自動車を生産する、それを販売をするに
しても、車庫もなければ何もない一般の個人が、
ぶつてもその損害補償もできないような方々も

含めて、やたら車を持つてゐる今日の事情とい
うのは、これは全く無制限である、何ら許可に
触れるものはない。セールスマンが行つて売る、買
う、とたんに道端でも何でもとめておく、こうい
うかっこうにしていることが果たしていいのかど
うかという非常に大きな疑問を持つております。
この辺のところはどうかで御検討をいただいた
ことがあります。

○真島説明員 私どもは自動車の生産の問題から
取り組んでおりませんが、都市交通の秩
序の確立という面から、限られた都市空間にお
いて、いたずらに車があふれるということにより
まして都市機能そのものも麻痺するんじゃないか、
これは総量的に何らかの整理をすべきじゃない
だろうか。そこで私ども使用の態様の方から何
まい整理の方法はないかということで、これは実
は四十六年度に私ども運輸政策審議会に御諮問を
申し上げまして、これは営業車の方の立場から、大
都市におけるバス、タクシーのあり方ということ
で御諮問申し上げたわけでございます。この委員
会におきまして、基本的には自家用車を含めて
のトータルの車の数をどのように整理できるか
ということが根本である。しかし、これはここで
そういうことを申し上げていかどうかばかり
せんけれども、審議会の場におきましても総論的
には皆さん御賛成になるのでございまして、では
具体的にどのようになことに抱負、手法があるか
という点でどうしてもなかなか御意見がまとま
りませんで、そのときの審議会ではそういう状況の中
でやれることはやつていこうじゃないかとい
うことであるような答申になつております。その後私
どもも各関係の方々と御相談をしておるところ
でございますけれども、残念ながら、いま現在
こうしたらいいんだという具体的な結論が出て
おりません。この問題は私どももお精神的に検討を
進めてまいりたい、このように考えております。

○大出委員 この車庫もない、道端にとめてお
く、シートをかぶして置き放つ、中にはそれで
朝通勤をするんで乗つてきて、駅周辺の空き地に

とめて電車に乗つて行つてしまふ、帰つてくるま
で一日そこに車を置き放し、駅周辺なんとい
うのは至るところそういうことになる。現に必要
な駐車ができない、そのことは大変に交通事情を悪
くする、交通事故のもとにもなる、こういう状態
に至るところに續いていて、そのままでいいはず
がない。営業車ならば車庫の位置一つつかま
えて、これは大変なことでありまして、ちよつと悪
ければ書面審査で落つてしまふ。そこまでの
大変な規制をしてゐるわけでありまして、個人の
自家用となりますと全くノー規制だということ。
これは規制をする、こうなるという、恐らくメ
ーカールから大反対が出てくるかも知れません。メ
ーカールから大反対が出てくるからといって全く野放
しでいいということにはならない、私はそう考
えておるわけでありまして、そこで四十六年当時の
この答申、後ほど私はいただきたいのですが、ぜ
ひお出しをいただきたいのと、そのときの経過等
についても、これはぜひいふんいかげんな話であ
りまして、これでいいことにはならぬ気が私は
する。こういうところに許認可事務の廃止のみ
ならず、逆に認めないという方の不許可の条文とい
うものを少し考へていただいて、こういう点は規制
をする、この必要が私はどうしてもあるという
気がするわけでありまして、これは大都市に私ども
おりますからですけれども、そのために実は大量輸
送機関であるバスなんか、どうしても車で通
なければならぬ筋合いのものも皆朝車であ
りまして、それが不採算、赤字の
時間単位で落ちていく、それが不採算、赤字の
最大の原因になつてゐる。こういうばか
りも放任もできないわけでありまして、バスレー
ンをつくつてみたからといって、その中に乗用車
がどんどん入つてくる、バスレーン
地域まで出てくる。これはなぜかと言へば何の規
制もないから。実はこういう状態といふのは、こ
れはさかのぼれば、実は池田さんの内閣時代に自
動車の年産百万台計画を立てたいにせよ、さかの
ぼらなければいけないのですけれども、道路計画

というものは大変おくれで出発するということが、はなからごいまして、これは高度成長の出発でございまして、だからそのことをいままさうでも時間の関係もございまして申し上げかねますけれども、改めてこれは見直す必要のある問題ではないか、どこかに諮問をしてみる必要がある問題じゃないか。四十六年当時とはまた大変違った状況にございまして、ぜひこれはお考えいただきたいのですが、いかがですか。

○真島説明員 先生のおっしゃること、まことにございまして、先生のおっしゃること、四十六年当時、私もそのように一応の現状の中で改善策、レーンの問題その他を含めまして御答申をいただいております。その当時の経験から考えましても、規制の方法というものは非常にいろいろなアイデアが出てくると思います。運輸省だけでできる範囲、あるいは車庫規制、駐車規制、交通規制といったような警察関係のお願いをしなければならぬような問題、その他いろいろございまして、それども、これはやはり自動車関係、通産省も含まれるかと思ひますけれども、関係省庁、たとえば総理府なり何なり総合的に調整をしてくださる官庁を中心といたしまして、私どもが協力をして検討を進めてまいりたい、このように考えております。

○大出委員 時間を節約をして質問させていただきますけれども、この法人と個人のタクシーの比率なども横須賀はたしか五五%くらいが個人でございまして、法人の方が少ない。この個人タクシーというのは営業時間が決まっておりますけれども、何時から何時までという規制がないわけでありまして、したがって、ある地域においては夜遅くになると法人だけになってしまふという妙なことになるという事。この比率、個人と法人の関係というのは一体どのくらいが適正なものとお考えなんですか。たとえばイタリアというのは、ローマなんか行ってみますと、個人タクシーは一五%、法人タクシーが八五%、このくらいがいいのだというようにをきちつと言います。

現にそうになっている。オーストリアのウィーンなんかに行きますと、個人の方がはるかに多いわけでありまして、これは観光地で特殊な事情があります。その辺は一体何が国の場合にはどういふふうにお考えなのか。たとえば料金値上げなどという場合に個人の場合は中間に企業がないわけでありまして、だからその意味では、真ん中に企業のある法人と比べると、同じハンドルを持つ方々の収入が値上げのたびに開いてしまふ、こういう現象もございまして、そこらを含めまして、一体この矛盾をどういふふうにすべきとお考えでございますか。

○真島説明員 ある都市において、個人タクシーと法人タクシーの比率はどの程度がいいのか。これは実は都市ごとで非常にむずかしい問題かと思ひます。

個人タクシーの原点を考えますと、御承知のとおり、ハイヤー、タクシーあるいはバス等の運輸手を長くおやりになっておた方が、将来その会社をやめた場合に、その技術を生かした職業につけるということが夢ではないか、その夢を実現させるべきではないか、こういうことで一人一車制の個人タクシーが生まれたわけでございます。御承知のように一人一車、事業者という形になりますので、基準法その他の関係がございまして、したがって、御指摘のように、好きなときに働きたいということ。それから法人の場合は、大企業になりますと一車二人制でございまして、車の方は二十四時間動く。個人タクシーの方は、無理をされる方もおられるけれども、大体八時間なり十時間なり自分の好きな時間帯、好きな時間だけやる、こういうことでございまして。

私ども時間帯の問題はございまして、大体個人タクシーは一人一車、企業の方は二人一車というところで、輸送力としてはまず半分程度ではないかというふうな考え方、個人、法人を含め、まずその都市地域における全体の需給バランスをいふことから個人タクシーの免許あるいは法人タクシーの免許をやっておるわけにございまして、

この都市においてはこれとこれがこういう比率とすることは特に一律的には決めておりません。

○大出委員 いや、皆さん言うけれども、科学的な根拠はないのですよ。陸運局を取り巻かれて個人タクシーの許可をしろといつていっばい旗を立てられて、しぶしぶ始めたりしたオリンピック前後の事情もございまして、名古屋のように申請がほとんどなくなっているようなところがあつたりいたしまして、科学的な理由がない。

いま、冒頭に夢だとおっしゃった。そのとおりであります。ローマあたりなんかいい例でありますけれども、二十年ないし二十五年ぐらい一つの法人タクシーにお勤めになると、労使の双方で、その人が個人タクシーをやりたいという場合に、あの人がいいじゃないかということでは無償で車を一台提供する。その方が勤めていた会社の看板のままで、その色のままの車で、もう一つここに個人タクシーの看板をつけて走る。だから責任の所在も明確になっているシステムでありまして、私はこれは一つの理想だと思ひますけれども、何か法人、個人の問題ももう少しどこかで科学的に物を考えてみる必要がありはせぬかという気がする。時間がありませんから問題提起だけにいたしておきますが、そういう気がいたします。

そこで、料金値上げを昨年行いまして以来、東京で言えば二キロ二百二十四円、倒し、これは基本料金ですね。これを二百八十円に上げた。自後料金で四百十メートルごと五十円。横浜の場合は二キロ二百二十円でありましたのを二百八十円に上げた。倒しだけが一緒になった。自後料金で四百五十五メートル、五十円でございますから、東京、横浜は平均乗車キロなどを基準にしてみて、なお二・五%ぐらいの差があるわけでありまして、こういうことになったわけでありまして、これは同じ経済圏ですからその差は将来埋めていたかなければならぬ。徳永さんが私に、ワンステップ置かしてくれとおっしゃいましたから、ワンステップ置くことは認めますけれども、将来において

これはお直しを願いたいわけでありまして、これが一つ。

それからもう一つ、この料金値上げ以後の実車率、一体どのくらいに回復をしているかという点ですね。一般的な経済現象とあわせて非常に悪い。料金が上がりましてから金額の面ではという面がございまして、実車率の面からいいますと、回復が非常に遅いというか、実は慢性的な低率にある現状だと思ひますが、今日のどのくらいのところに来ておるかという点を御回答いただきたい。

○真島説明員 最初に東京、横浜間の運賃の整合性の問題でございまして。これはこの前の運賃改定の際にも、先生おっしゃったとおりの事情であるようなことになりましたが、東京、横浜は同じ経済圏でございまして。将来これはできるだけ統一的な運賃であるべきだ、このように考えております。

それから実車率の問題でございまして、最初に横浜地区でございまして。これは運賃改定前約六カ月の平均が五七・二、これが改定後は約六%落ちてまいりまして、改定後の六カ月の平均は五一・四、このような状況でございまして。東京につきましては、実車率は改定前六カ月の平均が五八・四、これが改定後六カ月をとりまして五二・五、これも約六%ダウンしたまま、現在まだ上昇しておりません。

○大出委員 五一・四といふと、つまりお客というのは乗っていくわけですから、行きと帰りと考えますと、乗っていくって帰りは空だというやつが五〇だ、簡単に言えば、ですから、この五一%という実車率というのは、私がいつか質問したときに、五〇以下になることはありません、人を乗っていくのですから、帰りは空でも、ところが、流しがありますからそうはいかないのですけれども、そういう御答弁が当時ございまして。私はそのときに笑いながら聞いておつたのですけれども、どうも笑いはずの実車率に近づいていくわけでありまして、大変に悪い。このことは

営業収入、経営事情その他すべてよくないということになるわけでありまして、そういう前提で物を承りたいのであります。

ちょっとそのために時間を使って恐縮でございますが、まず第一は、ガソリン税及び石油・ガス税などの燃料税、これはタクシー一台当たり年間納税額、それそれのくらの比率になっておるが御存じでございますか。——時間の関係がございますのでずっと並べますから、わかるならお答えいただきたい。

ハイヤー、タクシーに対する物品税、タクシー一台当たり年間納税額、幾らになりますか。それからハイヤー、タクシーに対する事業所税、新設されたわけでありまして、これには後からちよっと承りたいことがあるのでありますが、この事業所税はタクシー一台当たり年間納税額幾らになりますか。それから自動車重量税、タクシー一台当たり年間納税額は幾らでございますか。それから自動車取得税はタクシー一台当たり年間納税額は幾らでございますか。それから自動車税、自動車税というのは地方税でございますけれども、これは一体タクシー一台当たり年間幾らになりますか。ここまでする申し上げまして、時間がございせんからおわかりいただいておりますので結構でございますが、もしなければ私の方から申し上げますが……。

○島崎説明員 私の手元にございますのは、これはタクシー協会ではじいた数字でございますので、恐らく先生お手持ちの資料と同じだろうと思えますが、順に申し上げますと、物品税は四万五千六百円、それから重量税が七千五百円、地方税になりまして、むしろ自治省からお答えいただいた方がよろしいかと思いますが、便宜私が申し上げますと、取得税が一万三千八百円、自動車税が八千円、事業所税が八千七百円ということでございます。それから燃料課税の方でございますが、ガソリンを使いますと、二十五万五千円、それからLPGでございますと、二十万一千円という数字でございます。お断りしておきますが、これは

私どもでもう一度厳密に計算し直さなければいけませんので、これはあくまでもタクシー業界の御試算だということで御了承いただきたいと思っております。

○大出委員 私が申し上げたいのは、日本はハイヤー、タクシー、特にタクシーに対しては優遇措置というものが全くないわけでありまして、けれども、ほとんどないと言っているわけでありまして、そして関係税金が多過ぎる。さつきローマの例を挙げましたからローマの話をいたしますが、一日千リラ補助金を出しているわけでありまして、ところが日本の場合には、重量税の再値上げのときに、営業車を据え置いたというだけが一の優遇措置であります。ほかには全くない。ですから、むしろこのことが料金にもはね返るし、経営面の問題にもなる。大体資金の比率から言いますと、人件費で四七％ぐらい、それがだんだん上がって五五％ぐらいまで行くと、料金改定でまた四七％ぐらいに戻る、そういう繰り返しを實際にはやっております。その根底にあるのは各種税制の問題が深く絡んでいることなので、そこにもまた今度は事業所税を新設をする、こういうわけですね。これは許認可にも絡みますが、そういう事情に実はあります。私はそういう意味で、このタクシーに関する税金を全部一遍見直しをして、いま一台当たり幾らかと承りましたら、協会の数字が出てまいりまして結構でございますが、これを一遍皆さんで当たり直していただきたいと思います。一台当たりこの種のこれだけいっぱい税金がくっついていくわけですから、皆さんがタクシーにお乗りになる乗車運賃にみんな原価計算では入ってくるわけですから、だから日本のハイヤー、タクシーの料金が高いとか安いとか言いますが、調べてみて欧州並みの料金にやと近づいたかなというところでありまして、タクシーキャブという形の自動車をつくっているわけじゃございません、乗用車をタクシーに使っているわけですから、荷物料金といった後ろはプロパンが入っているのだからこれは使えないのです。パリなんかには

行きますという、運転手さんの隣の席は運転手さんの部屋なんです。小さい犬を何かかごに入れて乗って遊びながら運転している、こういうわけで、のんきなものです。料金体系が全然違う。聞いてみると非常に楽なんだ。ところが、何か知らぬけれども、運転手さんの責任みたいなこととに、運転手さん高いじゃないかというようになるとにすぎない。平均乗車キロは四キロですけれども、そこから先がぐんと落ちていくというのがいまの実車率の大きな落ち込みの原因なんです。そうすると、この時期に全体を見直して、事業所税なんというものも、ハイヤー、タクシーは車庫があつてどうしても広いんですから、事業所面積というものを基準にして物を考えられるので、私は、福利厚生施設はのけると言ったら、バスとの関係が出てきて、運輸省は非常に困りなっております。そこらには結果的にどう処理されたか、あわせてお答えいただきたいのでありますけれども、結局八十五台というように線を引かれて、法律そのものは二分の一でやる、そこから先は減免措置という線の引き方をされたようでありまして、けれども、トラックの方は課税対象になつていない、ところがタクシー、ハイヤーの方は事業所税の課税対象になつていない。どうもこれも一般的に言つて不都合な話でございますので、これから全体を見直してむしろ軽減をすべきであつて、次回の料金値上げなるといふときには料金を上げるべきではない、税金を下げるという私言いたい。そうしなければ運転手が苦勞するだけで、法人タクシーなるがゆえに真ん中の会社が収益を取るわけでありまして、個人というものは真ん中がないのですから、料金値上げのために個人の方はよくならず、法人の方は旧態依然である。むしろ逆に、營收が実車率が下がつて落ちるというので、減らされるという現象まで出てくる。これじや公の足は守れません。そういう意味でこれらの税制というのは、この際タクシーの台数は一体どのくらいにして許認可権を持つところが規制するかという問題、あるいは一般の乗用車というの

は許認可権を持つところがどう規制するかという問題とあわせて、私はこのタクシー税制、ハイヤー税制というものは全部見直してもらつて、料金値上げというよりはむしろこちらの方を考えるべきである、そういう考え方を持つわけであります。ここらのところいかがでございますか。

○島崎説明員 先生もおっしゃいましたように、これらの諸税の間接税でございます。したがって、料金に転嫁さしていき、そしてその利用者がそれを負担するというのが筋だろうと思いますが、こういった税金は相当部分が道路の建設整備に充てられていくわけの目的財源ということになっておまして、今後とも道路の拡張というものに對する需要は強かろうと思つて、そうしなければ都市交通の麻痺というようなこともなかなか解消いたしませんでしよう。

〔委員長退席、木野委員長代理着席〕それを考えますと、そういった今後の道路関係の費用というものは、それを利用する者が受益者負担の立場に立ちまして負担していくべきものと考へております。たまたま四十九年に重量税とそれから揮発油税につきましては増税いたしております、それから地方税については取得税等は上げておりますが、この期限が来年の三月ないし四月に参ります。いやおうなしに見直しをせざるを得ないわけでありまして、その際、先ほど申し上げましたような事情とか、それから外国諸国の税負担率の比較等を考えますと、この際国税もまた地方税も増税をさしていただきたい、増税やむを得ないのではないかと考へております。ただし、これは御承知のように税制調査会で御審議いただかなければならない事項でございますので、内容等につきましても今後御検討いただきたい、かように考へております。

○大出委員 ここに一つ物の考え方の基本に触れて違ひがあるのです。実は道路まで利用者負担だ、こう言う。だからさつきちよっと触れたのですが、三十五年の池田内閣ができましたときに、

これは下村治さんの高度成長という理論ですけれども、このときに自動車の年産百万台計画をお立てになった。どんだん日産だトヨタだということに資本投入をして、これは下村さん書いておられますものの中に、アメリカの資本主義の最盛期というのは自動車五大メーカーが一番栄えた時期なんです。日本の場合も高度成長の出発は自動車から入っていった。やがて一軒に二台くらい自動車になりましてと池田さんおっしゃった。まさに所得倍増のときの話ですよ。ほくらも実際には感心して聞いたことがある。だが、道路計画ははるかに進められていた。河野さんが建設大臣になって五カ年計画をおつくりになって、あのころの金で二兆円を使うとかという話になった。本来これは利用者負担という出発でなかった。ところがこの重量税なんというのは、まさに田中角榮さんの発想じゃありませんけれども、大騒ぎになったわけでありまして、本来違ふと私が申し上げたいのは、それじゃ会社であるとか百貨店であるとかいう例を挙げれば、シカゴに例がありますけれども、百貨店は単独で存在をしない、客が来るという場合に車に乗ってくるとすれば、百貨店はみずからは出さぬで、つまり利用者負担で、タクシール料金の中に含まれている間接税をお客は払って買い物に行く、そういう筋道になる。そうすると、ただ単なるそういうところだけ、つまり乗客だけが負担をしなればならぬのかと言え、そういうことではないということ、シカゴの例などは、都市交通に対する赤字という問題が大きな騒ぎになって、目的税を取った。企業からも百貨店からもみんな取った。例がございます。私はかつて調べて地方行政委員会でも質問したことがございますけれども、だから、これらのものをすべて乗客にしわ寄せをするハイヤー、タクシールの税制は、来年見直して、また上げるというのはハイヤー、タクシールの性格上好ましいことではないというふうに私は思うわけでありまして、これはいまあなたが税制審議会へとおっしゃったから、緩衝地帯がありますから、直

接あなたじゃなくて税制審議会だということになりますけれども、私は、どうもタクシーに関して、いまの経営事情、ハンドドルを持つ人の収入、生活の都合、料金値上げ以後の実車率の落ち込み方から、これ以上料金にはね返る増税措置というものは避けるべきである、そうでないとますます実車率は落ち込む、こういうふうに向う。たとえ、皆さんにしまして、新橋で一杯飲んだ、普通なら、いいや終車行っちゃったって車拾った、けはいからと、考えてみるといやらしい上がつたつけないことになると、まあ終車に間に合うように帰ろうかということになる。そうすると、平均乗車キロ以後のやつはがっかりと落ちて、これは当然なんです。会社のチケットでも使っていくのでない限りは、個人のふところなら、私初めどうしてもそうなる。だから、やはりこれ以上乗車料金を上げるという形のものにいくことは気をつけなければいかなという気が私はするの、そういう意味でハイヤー、タクシー税制というふうなものは、さつき御答弁によりまして、税制審議会を経てということですから、見直して、地方税も国税も上げなければならぬというお話でございしますが、それは私は避けるべきだという見解です。もうとにかく財政が苦しいのなんの、いこれは出てくるわけですから、こころは結果的に乗客負担になるわけでありまして、そういう意味では、これは避けるべきであるという気がするのでありますが、これは運輸省を含めていかがでございましょう。

○島崎説明員 ただいま受益者はだれであるかというところについての先生の御意見を承りましたけれども、やはり私も車を使う人間、それからトラックを利用する人間というふうな受益者の範囲を考えておりまして、それに負担させるのが税の公平面から言って最も妥当だろうと考えております。

なお、こういう時期でございしますので、増税はいかがかというお話でございしますが、いま申し上げ

ました受益者負担という考えを前提にすれば、やはり相当の負担をさせていただかなければ今後とも道路の整備ということもできない事情にございします。そういう事情を考えますと、やはり先ほど私申し上げましたように、繰り返しにはなりませんが、増税はやむを得ないという考え方でございします。

○大出委員 私がきょうこれを質問している理由は、あなたの方で増税をするところおっしゃられるのなら、はつきりそれを引き出そうと思つた。それで、後むしろ旗を立てて反対だと言つて天下の騒乱を起こさなければおかしまらぬと思つておりまして、まさに東京をタクシーの車で埋め尽くすぐらいのことをやって、運輸省、大蔵省を責めなければならぬという考え方なんです。火をつけたのです、実は、あなたの方が値上げをするおっしゃったから、これは火がつくだろうと思つたのですが、よほどお氣をつけにならぬと、御注意を申し上げておきますが、これはえらいことになりますよ。

ところで、さっきの事業所税でございしますが、これは念のために承つておきたいのですけれども、福利厚生施設の範囲などというものはどういうふうにごらんになったわけですか。

○福島政府委員 福利厚生施設につきましては、これは単にタクシール業者だけでなく、一般の企業におきまして、福利厚生施設は対象面積から除外をして計算するようにいたしております。

○大出委員 その範囲は基準が何か決めてございしたか。

○福島政府委員 これは基準といえますよりは、もう福利厚生施設であれば全部除くという形になっております。

○大出委員 全般的に見て、横浜の場合ですと八十五台でしたかな、一般的に二分の一、それからさらに減免措置というのは、基準は何台でございしたか。これも念のために聞いておきたいのです。

○福島政府委員 御案内のように、一般的にはタ

クシール業につきましては二分の一課税ということになっておりますが、国会における審議におきましてもいろいろ御議論がございまして、中小タクシール業者を保護するというような立場から、八十五台以下の法人につきましては、その二分の一課税も全部減免をするような指導をいたしております。

○大出委員 どのぐらい結果的に減免いたしますか。

○福島政府委員 御承知のように、事業所税というのは全国ではございまして、大都市でございしますと、その範囲で申し上げますと、八十五台ということで線を引きますと、個人はもろろんかかりません。法人関係だけで申し上げますと、法人数の八八%程度が課税をしない、残りの一二%程度が二分の一課税をするというふうなかつこうになろうかと思ひます。

○大出委員 だから、タクシールの場合は二分の一課税が本体ですね、法律の。それを今度は八十五台以下はさらに減免措置しているわけでしょう。その減免はどのぐらいの減免ですか。

○福島政府委員 減免とおっしゃいますと、減免の台数でございしますか。(大出委員「比率」と呼ぶ) 比率は、ですから八八%程度の業者については減免になる。

○大出委員 そうすると、一二%ぐらいが対象になるということですか。

○福島政府委員 そういうことです。

○大出委員 念のためにここで承つておきたいのですけれども、これまたある意味の間接税でございしますが、付加価値税とかあるいは何かまた自動車新税とか、別なものを考え出すお考えはないでしよう。いかがでございしますか。

○島崎説明員 自動車新税とおっしゃいますものがどういふものかわかりませんが、いまでも九つございします。加えて新たな税目をここでふやすということは、ただいまのところ考えておりません。

それから付加価値税につきましては、相当にい

ろいろな御意見もありかと思ひます。いままでの意見といふのは、私が聞きましたもので、たとえばEC型の付加価値税がすぐに入るといふような見解がまたに流れているようにございませうけれども、何せ付加価値税の導入というのは税制の根幹を改革する問題でございまして、国民の理解と納得というものが必要かと思ひます。したがって、その時期等につきましては、いつといふことについて申し上げられるような段階には至っておりませんが、ただ、EC型の付加価値税をそっくりそのまま日本に導入するといふことについてはいろいろ問題点もあらうかと思ひますので、今後は、仮に日本に導入したとすればどういったタイプのものが最も定着しやすいか、それからその場合のいろいろな問題点が御指摘されておりますので、そういったことが具体的にどうなのかといったことを慎重に検討していくことが必要ではないかと思ひます。

繰り返すにようになりますけれども、いつからか、あるいは先生御質問のように五十一年度から入れるかといふようなことにつきましては、何とも申し上げられない状況でございします。

○大出委員 この新税と言ひましたのは、私どもまさか重量税なんというものがばかり出てくるとはあのときに思ひなかつたですね。こんな言葉に気がつかないでですね。自動車重量税なんということを当時の幹事長が言ひ出して大騒ぎになった時代がございました。だから、また妙なことをひねり出されると困るから念のために聞いたわけですね。どういふ新税と言われたとおっしゃるけれども、われわれが見当もつかぬことを旧来からおやりになるから、業界を挙げて心配しているわけですね。したがって念のために承つたわけでありまして、いまのところは新しいものは考へておられないというわけで、旧来あるものを見直し等をやる、その場合には増税にならざるを得ぬといふところまでございまして、その辺はつきりしましたから……。

○島崎説明員 最初の答弁のときに申し上げま

たように、そういった新税の問題も、また増税するかどうか、あるいは増税するとなればどの程度が妥当かといふことは、あくまでも税制調査会が御審議いただいた上のお話でございしますので、その点御了承いただきたいと思ひます。

○大出委員 大蔵都合のいい隠れみのみたいのもありまして、調査会がありまして、そこを通過してとオーソライズされて出てくるということでございます。だけれども、事務局は恐らく皆さんでおやりになるのだから、所々方々にある審議会いずれもその通例でございまして、なかなかお考えになつてゐる方向以外の結論は出ないわけでありまして、先ほどひよつとお話になつたようなことにならぬのではないかとと思ひまして、念のため申し上げたわけでありまして。

時間の関係がございしますので、最後に運輸省に一つだけ承りたいのですが、いまの料金でいつごろまでタクシー経営あるいはそこにハンドルの持つ方々の生活が成り立つのか。いまの実車率その他踏まえてどうお考えでございませう。いまも一日の走行キロが三百走れるというのは、大都市ですと大変なんですよ。これは交通事情もございまして非常に苦しいわけでありまして、どういふふうに見通しておられますか。その点だけ念のために聞かしていただきたいのです。

○真島説明員 いつごろまでということ、これは私どもも非常にむづかしい御質問だと思ひます。いずれにいたしましても、昨年の十一月から、たとえば東京、横浜等は改定をいたしましたわけでございます。普通の経済情勢、従来のペースで参りますれば、私どもも、バスと同じようにタクシーも大体二年ぐらゐのローテーションで見直していくのが妥当ではないか、このような考え方をとおしておりますけれども、何分現在の経済情勢、今後どの程度の景気の上向き云々がいつごろ期待できるかといふことによつて、やはりこのタクシーの料金もいつごろまでもつか、ちよつと具体的な数字を申し上げられる問題ではないような気がいたします。

○大出委員 二年ローテーションというお話でございましたから、そう承つておきます。お忙しいところをお出かけいただきましてありがとうございます。きょうは自治省の方にお出かけたいただきましたが、かわつてお答えいただいでしまひましたので、御足労かけまして恐縮でございます。

次に、時間かけずに聞かしていただきますが、通産省の関係、資源エネルギー庁の方々なりあるいは中小企業庁の方々にお出かけいただきまして、先般私が質問申し上げております都市ガスとプロパンの業界との関係の問題でございします。至るところにまさに火がつかまして、大変世上騒然たる事情がございまして、私は横浜でございします。神奈川県でもたくさん問題がございします。

そこで承りたいのでございしますけれども、先般長い質問をいたしておりますから、要点をしぼつて聞きたいのでありますが、これは八月十六日の新聞でございします。日本経済でございします「大都市周辺のプロパン業者 事業転換を手助け 通産省融資制度など拡充」実はこういう記事が載つてゐるわけでありまして。これらの問題をめぐりまして、プロパン関係の皆さんにすれば親の代からやつてこれら燃料を業とする御商売でございしますから、そういう意味で、道なきところをポンベを担いで各家庭に取りつける、こういうふうなことからやつてまいりまして、家庭用燃料を供給してきた実績、歴史がある。ところが、そこに都市ガスが入つてくるということ、顧客はそちらの方に引つてしまつて商売ができなくなる。だから、もうこの辺でいいかげんでプロパン業者の諸君は転業しろよ、実はこういう言われ方。これじゃまるつきり安楽死しろといふことになるじゃないか。おまえたちややつていけなければ事業転換を助けてやるからほかの商売をやれ、これはずいぶんひどくはないかといふごうごうたる非難が実は起こつてゐるわけでありまして。一体この中身といふのはどこまで本場で、どこまでどういふことになるのか。本場に安楽死法案をお出しにならう

といふのか。そこらのところは一体どういふことになるわけでございますか、承りたいのであります。

○宇田川説明員 お答えいたします。

ことしの八月十六日付の日本経済新聞の夕刊の一面に載つておりました記事に關しましては、これは実は通産省なり資源エネルギー庁が発表したといふ内容のものでございしません。したがって、日本経済新聞が日本経済新聞としての御判断で書きになったものといふふうにお考えしております。したがって、この内容につきまして私どもとしてどういふことを申し上げる立場にございませうか、私どももいたしましては、ここに書いてございしますように、まずプロパン業者といふのは事業転換すべき事業であるといふふうにお考えするといふことはございしません。他面、ただ現実には事業の転換といふことが行われてゐるという面も無視することはできないといふふうにお考えでございします。事業転換を本来すべき業種であつて、したがって事業転換を促進するといふ立場ではなくて、現実には事業転換が行われる場合がある、そういう場合にどういふふうに対応すべきかといふことを資源エネルギー庁として、またこれは中小企業庁の方でお答えいただいた方がよろしいかと思ひますが、中小企業庁とも連絡をとりまして、何らかの対応策といふことを検討している、こういう状況でございします。

○大出委員 この間、私が電話を方々におかけしましてあるいは承つたかもしれませんが、幾つか皆さんの所管が分かれてゐるようでありまして、中小企業庁の方の方から、国際経済上の調整措置の実施に伴う中小企業に対する臨時措置に關する法律、これはドルショックのときにできた法律なのでございまして、この手直しは解釈かわかりませうけれども、そこを考へたいのだといふお話が一面ございまして、あるいはまた、資源エネルギー庁の流通課の方の方では、メータの買い上げといふような問題をどうするかといふことを考へてゐるよう、私が電話を入れま

したらお答えをいただきたいわけでありますが、ここで一つずつ明らかにしておいていただきたいのであります。

ただいまの記事に関連をいたしますので、あわせてもう一つ。八月五日の同じ日本経済新聞に「通常国会に法案 通産省 金融 税制面から助成策 中小企業の事業転換促進」の中に転換業種としてプロパン業種を入れる、こういう記事が一つあるわけでありまして。これらを踏まえまして、私が承りたいと申し上げた中小企業庁の側に、先ほど申し上げたドル何とか法をお使いになるという考え方なのか、あるいは別な法制をお考えで国会にお出しになるのか、あるいは国会に出すものの中にこの業種を入れようというのか、どういうことになるのか、少し詳しくこれは御説明をいただきたいのであります。

も一つ、流通課の方々の方には、メーターの買い上げ問題がございますが、これはいつか物価国会、物価狂乱と言われた国会のときに、日商岩井の辻社長を相手に私はプロパン問題を質問したことがございます。このときに、資源エネルギー庁の通達でメーターをつける、メーター売りを義務づけた通達がございます、これを取り上げて物を言ったことがございますけれども、これは資源エネルギー庁は義務づけたわけですから、そのメーターが要らなくなるとなった場合に、これは義務づけた結果によっていろいろなことが起こっているわけでありまして、やはり責任は負っていただかねばならぬという気がするのでありますけれども、そこらへんは一体どうしたことになっているのか、お聞かせをいただきたいのであります。

○松尾説明員 御承知のように中小企業をめぐる環境の変化というものが最近著しいものがございます。たとえば高度成長から低成長への移行、あるいはそれに伴う内外における競争の激化、あるいは環境問題の深刻化等々、中小企業の事業の転換を迫る要因というものが非常にふえてきております。そういうような実情にかんがみまして、中小企業者がみずから環境の変化に即応いたしまし

て事業の転換をしようとする場合に、それを円滑ならしめるために何らかの助成策、特に金融、税制あるいは雇用対策、指導、情報の提供といったような面での支援措置が必要ではないかと考えておりまして、目下中小企業近代化審議会の意見などを聞いております。できれば次の通常国会にそれを法制化いたしまして、いわば仮称でございしますが、中小企業事業転換対策特別措置法といったものを提案させていただきたいと思っております。

ただし、先ほどちょっとお言葉がございましたけれども、それは決して中小企業の安楽死といったような考え方はございせん、ただいま申し上げましたような環境の変化に適応化を円滑ならしめる、さらに中小企業の存立分野を拡大していく、こういう趣旨からでございます。

なお、その対象としてLPG販売業というものを取り上げるかどうか、この点はまだ決まっております。あくまでも業界の意思というものが尊重しながら対象となるべき業種を指定するという考えでございます。

○大出委員 これはよほど皆さん基本的な物の考え方をきちっとしていただきませんと問題が起ります。これはこの業界の個々の店舗の皆さんの立場に立ちますと、親の代から長らく燃料を業としてきた方々が多いわけでありまして、歴史的な御商売、それだけにいまになって政府がまさに安楽死法案とでも言わなければならない、そういう物の考え方を表に出されるとすれば、これはふざけたことをと腹が立つのはあたりまえであります。したがって、そういうふうな受け取られるような言い方あるいは考え方というのを表にお出しになるということ、あるいはお考えになるということ、これは間違いないであろうというふうには私は思っております。やはり皆さんの側も真摯になつていただいて、この業界の苦悩の状況というものを御調べいただいて、これは真摯に取り組んであげる必要があると私は思っているのです。片や都市ガスの方は、転換計画その他に基づきま

してどんな区域を三年前から決めて、事業法に基づいて申請をして入れていけばいいのだという、そういううかつなことで進む、片方は皆さんの口から出てくる消費者の選択の自由だというようなことで、一生懸命いままでも重いものを担いでやってきたのだから死にの問題になつてしまふ、こういうことなんです。だから、そのところに何かの線を引いて、この方々の生活というものを守つてあげるといふ、その必要は私はあると思ふ。

これはこの間長い質問をいたしまして、法律に触れてこの議論をしてまいりましたから、きょうはそういう基本的な長い議論をする気はないのでありますけれども、まずもって皆さんの側として、中小企業事業転換法というものを考えるにのたすれば、入れるか入れないかわからぬとこう言うのですけれども、プロパンを業となさる方々について資金措置だ云々というのが一面あるのですけれども、こつちに入れないとすれば、もし資金が必要だという場合には一体どこで措置をなさることになるのですか。

○松尾説明員 ただいまの先生のお話の趣旨は、転換をしないプロパン業者に対してどういう資金措置をするか、こういうことでございまいしょうか。(大出委員「そうです。」と呼ぶ)これは特に中小企業の場合は、中小企業金融公庫等からの融資の道がございまして、一般の場合は一億円という限度が定められておりますけれども、LPG業者の場合は一億八千万という限度超過貸付等の特例が認められております。そうした資金を活用するということになると思ふ。

○大出委員 そうすると、ここでお出しになるというこの法案は、事業転換を前提してお出しになる法案ですね。そうすると、LPG関係でも転換をするという方々はこちらに入るのですか。

○松尾説明員 おっしゃるとおりでございます。○大出委員 そうすると、入れるか入れないかでなくて、明らかにこれは、このプロパン業者をやっていける方々は、たとえば百の範囲を押さえ

ているのが八十に切られ六十に切られる、都市ガスが入ってくるのがあつてもこの方々はやっていくわけですね。その場合に、通常の、つまり資金融資の方はいまの中小企業金融公庫とかそちらの方の特別融資の枠その他を使う、だが転換をなさるといふ場合には、さつき入れるか入れないかいろいろ検討しているとおっしゃったが、中小企業の事業転換法案ですか、その形の方に入る、現実の問題としてこういう分け方になる、こういうことになるわけですね。そうですね。

そこでもう一つ承つておきたいのですけれども、この間、大永さん以下おいでいただいて私がいろいろやりとりをしたのですが、メーターの問題、ボンベの問題等が一つ問題になつております。このメーターについては買い上げる云々ということをお検討のように承りましたが、具体的にはどういうことになるのですか。

○宇田川説明員 メーターにつきましては、前回もお話し申し上げましたように、十キロ容器以上のボンベに取りつけるということで、本年の四月から実施されているわけでございますが、その際におきましても、今後一年以内に都市ガスの進出が予定される地域にLPGガス事業者があるという場合には、ある意味ではその都市ガスとの調整問題というのが起きているということを想定いたしました。メーターの取りつけを例外的に免除するという措置をとっているわけでございます。しかしそういうことと離れまして、現実メーターを取りつけている業界の業者の方々、LPGと都市ガスということとの関係におきまして、すでに設置しているメーターを取り外すというふうな事態が現実起こつてまいりますと、ある意味では不要な設備というふうなことになるので、そういう不要な設備の効率的な活用ということを考えてはどうかというふうな御意見もございました。そういう方向で現在検討中ということでございます。具体的にはまだ私も最終的に考え方を煮詰めたわけではございませんけれども、不要なメーターをある特定の機関なり、しかるべき組織が買い上げ

をいたしまして、LP協会といたしましても新しくメーターを取りつけるという個所あるいは業者がございまして、そのものに転用させるということが可能なかどうかというふうないろいろな方法を検討している次第でございます。同時に、具体的にそういう内容が固まり出しますとともに、この問題は業界の方で、そういう活用というものが有効かつ円滑に運営されることになるのかどうかというふうな問題がございますので、そういう関係方面との連絡調整あるいは意見を求めるなどして具体的な内容をさらに検討し煮詰めていきたい、そういう現在の段階でございます。

○大出委員 もうちょっと詳しく聞きたいのですが、メーターは新品で四千元とか五千元とかいうわけですね。修理が千円とか二千元とか。二つ聞きたいのですが、これを買上げるとすれば大体どのくらいの価格が買上げ妥当な価格だとお考えなのか。買上げの仕方でありませうけれども、これははしけの一船買いという話まで前にございました。港灣ではしけが要らなくなる、それを買上げる機関を何か新たに作る、そしてまた必要な人のところに転用するなということがあると思いますが、そういうことを具体的にやろうというお考えなんですか。金額と両方ひとつお願いいたします。

○宇田川説明員 まず金額の点でございますが、メーターの種類が幾つかございます。私の承知しております範囲内でも三つ四つございますが、おおむね先生がいま御案内になりました金額かと思っております。他面、修理につきましては、そのメーターの保存状況といいますが、修理を要する箇所その他でまちまちであらうかと思っております。でも、ごく概略的に申しまして、修理代といいますが、先生がいまお話しになりましたような金額であるというふうなことを考えております。具体的にどういふ買上げ金額にするかという点につきましては、その買上げをするための総資金量あるいは総運用資金というふうなものの関係もございいます。他面、業界といたしまして、あるいはそ

のメーターが不要になるという業者といたしまして、償却その他も勘案いたしました妥当な金額というものもあらうかと思っております。具体的な数字は現在最終的に詰めたという段階ではございませんで、先ほど申しました関係方面その他との打ち合わせを今後進めていきまして、いま御指摘になりました金額その他も勘案いたしまして煮詰めていきたい、かように思っております。

それから、第二の買上げ機関の問題でございますが、現実にはそういう買上げ行為あるいは転用ということが行われます場合には、やはり何らかのそれにふさわしい組織といえますか体制というものは必要になってまいらぬと思っております。そのためには人の問題、労働力の活用といえます。このことは人の問題、労働力の活用といえます。当然事務員その他の人員も必要になる、あるいは全く単独の組織をつくることによって、かえって不要な人員を抱えるというふうな面も出てまいらうかというふうに思っています。その辺も関係方面とも少し協議をいたしまして、最も妥当な組織運営体制といふものはどういふものかというところもあわせて検討していきたい、そういうふうなことを考えている段階でございます。

○大出委員 なるべく早く切り上げたいとおっしゃるので能率的に承けていきます。

そこで承りたいのですけれども、容器、これは液化石油ガス事故防止安全委員会、通産省、各都道府県で「LPガスの知識」というのを出しているのです。この中を見ますと、容器というのはなかなかやかまといふのです。検査を通らなければ使えないとかいふわけですね。ところが、あなたの方は、こういうものに入れなければならぬ業態なんだ、商売の実態がこういう容器を使わなければならないのだ、だから、料金か何か知りませんけれども、その中にこの容器分は含まれていからだというふうなことを言っておられるわけでありませうけれども、業界の方々に聞いてみると、それはごまかしだ、こう言う。これはどっちが本当なんですか。それは含まれているこ

とにしてしまった方があなたの方はまことに都合がいいわけでありませうけれども、私も業界の方々に具体的に聞いてみた。だれに聞いてみても、先生、そんなむちゃくちゃなことがあるかというわけだ。そんなものどこにも入っていないというわけだ。そこでまたこれを読んでみまして、全然としない。時間がございませうからこれ以上理屈を言いませんけれども、どうしてもあなたの方は入っているとおっしゃるのですか。それならこれは理屈を言わなければならぬのだけれども、いかがですか。

○宇田川説明員 現在、家庭、業務用のプロパンガスの小売販売価格につきましては、国民生活安定緊急措置法の規定に基づきます標準価格の対象指定品目になっておりまして、十キロボンベ入り容器一個当たりの家庭、業務用のプロパンガスというものを千五百円というところで定めて、いわば上限価格を定めているわけでございます。標準価格を定めます際には、利潤その他の適正な価格を勘案して定める、経費も含むということでも積み上げた計算をいたすことになっております。したがって私どもといたしましては家庭、業務用のプロパンの小売の標準価格というものの中には必要な経費、たとえばボンベの代金そのものといふふうなことで経費の積算を一応行っている、そういうふうなことを考えている次第でございます。

○大出委員 積み上げた価格とおっしゃるのです。私も標準価格を、中曾根さんのときに十二月にお出しになって追認したですな、石油二法ができたりましたから、あのときに調べたことがあつたのですけれども、その積算をされたという、積み上げた額とおっしゃるので、その積み上げた積算の基礎を資料として出していたかたい。いまでなくていいですから、ここで私がこれを細かくやりますと長くなりますから、時間を大変恐縮しながら質問しているのです、積み上げていとおっしゃるのですから、後でそれをひとつぜひお出しただきたい。それによって改めて検討してまた

ひとつ直接承りますから、あるいはまた機会があればもう一遍どこかで承ります。私は業者の方々にいろいろ聞いてみたのだけれども、通産省はうまいことを言うというのです。冗談じゃありませんよというのが皆さんの大勢なんです。たくさんおいでになるところで聞いた。私いろいろ読んできたが、どうも納得できない。したがって、それをぜひひとつお出しをいただきたい。よろしゅうございます。

○宇田川説明員 先生に別の機会に十分御説明をさせていただきますと思っております。

○大出委員 それから、実はこの国会で私は何とか各党の皆さん、これは商工委員会が中心でございませうからそちらでおやりいただくわけでありませうけれども、幾つか都市ガスとLPガスの問題の質問が国会でも出ているわけでありませうから、何とかこの辺で、これはもちろん政党政派の問題ではございませうので、これは生き死にの問題なんから、生活がでなくなるといふことでございませうから、したがってこの業界の方々のおっしゃっていることにも道理があります。私もここに請願その他いろいろいたしたりしておりますけれども、何とか最大公約数を、この方々の生活安定を含めまして、何らかの措置をするという意味の請願採択などはすべきであらうと実は思っているわけでありまして、たまたま商工委員長が山村新治郎さんで同期でございませうから私もこの間話もいたしました。御努力を願っているわけでありませう。あるいは商工委員会の調査室の方々に実は御努力を願っているわけでありませう。どういふふうにしたら各党の意見の一致が得られるかという事です。これはどうしても皆さんにもひとつその意味では御協力いただかなければならぬというふうな思っておりますが、一つはここに書いてありますが、「ガス事業者が、既にLPガス消費設備の行き渡っている地域に進出する場合には」つまり都市ガス事業者がすでにこのLPガス消費設備が全部できているところに入ってくる場合には「供給設備が過剰とならないよう、また不公正な競争関係が

生じないよう秩序ある流通体制を確保するため適切な措置を講じられた。こういうのが第一項なんでしょうね。これは当然で、ガス事業法なんかでも二重配管だ云々という問題がありますけれども、この間ここで申し上げましたからよければいいとは言いませんが、ここにLPの組織が全部できて家庭用LPを使って皆さんが生活をしている、そこに都市ガスが入ってくる、必ずそこに問題が起きます。つまり、この場合に不正な競争関係が生じないような——これは消費者の選択の自由ということが前提になるからなんです。

〔木野委員長代理退席、委員長着席〕

この点はぜひ考えていただきたい。というのは、中にはガスを引くという意味の組合をおつくりになる。組合規約もここにございますが、この規約なんか見ても非常に不当な宣伝等々が行われている地域がございます。実は細かく私聞いてここに書いてあるのでありますが、たとえば九百名ぐらい集まってガスを引けば一軒が十七万円ぐらいで済む、ところが、それが三百台、四百台に落ちると二十万円ぐらいかかる。それで、これに参加しなかった人には引かせませんよと言う。そこで、たまたまそこに都市ガスの方が出席して、質問が出て、そんな大変な金を一遍にいつたて払えない、だから都市ガスが引けるようになったら直接申し込んだら、これは受けつけてくれないのですかと言う。そうしたら都市ガスの業者の方は、受けつけますと言う。ところが後の説明は、東京瓦斯始まって以来直接受けつけたのは二件しかありませんというふうなことで、すな。すると事実上、受けつけるとはお答えになったが、組合を組織する方々の言っているように、この際やってくれないければ引かせませんよという、こつちに類することになりかねない。一体この辺のところは実際問題としてどうなるのか。どこの場所というのは失礼だから実は場所を明示しないで承つておるのですが、これは個々の消費家庭からすれば母子家庭もあればいろいろあるわけですから、老人家庭だってあるのですから、大変

なことになるですよ。だからそういうことに本当になるのだからぬのか。

それからもう一点、金を出して配管はするんだけれども、管理組合のような形で管理をする、つまり都市ガスを引こうとして町会長さんその他が三百軒か八百軒か集めてこのガスを引いた。今度は管理組合がその管理をする。規約なんかできています。それで、新たに入る人からは、おれたちが払ったと同じ金を払えという、金を取るようなことですね。それじゃ、そこに配管をしたら、その配管した管は所有権は一体どこになるか。おれたちが金出したのだからおれたちのものになるんだというのなら、その組合に所有権、管理権がある。新たにに入る人から金取って、それはみんなが払ったんだから所有権はあるんだから当然だということになりませんか、私が知る限りは、配管してしまえばこれはその都市ガス会社の所有権になるはずなんです。そこところは一体どうなんですか。まず二つだけ承りたい。

○山崎説明員 第一点の工事費負担金の話でございまして、これは供給する面積、それから供給地帯、それから導管の密度等によって工事費負担金の戸当たりの額は変わるわけでございます。それでそういう話が出てきたかと思ひます。それから誘致組合の話でございまして、やはり都市ガス事業者としまして、自治会なり町内会から共同で都市ガスを引きたいという申し出がある場合、そういう場合には工事費負担金の公平を期するために共同受付ということをやっております。その際に、ガス引用の手続とか、それから工事費の積算等々詰める必要がございますので、自治会とか町内会の代表と話をするということはあるようにございまして、私どももいたしまして、不当な宣伝とか誇大な勧誘とかということは厳に慎む指導をしておる次第でございます。

それから第二点の管理組合の問題でございまして、それは実はつまびらかに存じませんけれども、それは多分工事費負担金の場合、先に引いた人が非常に金がかかる、後からの人がかからないという問題がございまして、その辺を調整するといふ措置ではないかというように考えております。

○大出委員 これは何ら法律規則に基づかない任意の団体ができるわけでしょう、誘致組合というのが。これも承りたいのですがね。

そこで、何人かの方が集まって配管、つまり誘致をして工事費負担金を払った。そうすると、そのときに金を払わなかった人が後から越してきて、この人がガスを引きたいと言ったら、前に払った人と同じような金をこの人から取り上げる権限というのは誘致した組合の方にあるのですか。

それともう一つ、さっき承つておきたく質問したのでございますが、お答えがないのだが、一体その配管したものは東京瓦斯なら東京瓦斯に所有権があるのでしょうか。何もその誘致組合にあるのではないのでしょうか。だから所有権も管理権も全くないのでしょうか。所有権は向こうへ行っちゃうのでしょうか。工事費の分担をするだけなんですよ。そうすると、そういうものに、そこに任意にこしらえてある町会が何か知りませんけれども、おまえがガスを引きたいというのならおまえ二十万出せとか十八万出せとか、これは金が取れますか。この関係は法的には一体どういふことになるのですか。

○山崎説明員 本支管につきましてはガス事業者の所有でございまして、それから管理組合の話でございまして、これはさきにも申し述べましたように、要するに最初に都市ガスを引用する人それから後から引く人、その間に負担の不公平がどうしても出てまいります。そういうことがございまして、私ども実は工事費負担金の特例規定と申しますか、ガス事業法の二十条に規定がございまして、それを引用して、一定期間内にその当該地域において都市ガスを引用する消費者に対しては工事費負担金を同等にすると申しますか、そういうような措置を講じておるわけでございます。その件だろうと私は存じております。

○大出委員 一定の期間というのと、どのくらいで

すか。

○山崎説明員 地域により差はございますが、三

ないし四年というように考えております。

○大出委員 では、誘致組合をつくつてそこに配管した、工事費負担金を出した、三年か四年の間以後からガスを引きたいという人は、ガス事業法二十条ですか、いま二十条とおっしゃいましたね、それに基づいて法的に、新しく入る人は同額の負担金を払う義務があるわけですか。その負担金はどこへ行っちゃうのですか。

○山崎説明員 ちよつと私の説明が不正確でございまして失礼いたしました。

三ないし四年以内に当該地域に入る方につきましては、その世帯数を見込みまして工事費負担金の総額をその世帯数で割るということをやっておるわけでございます。したがって、初期に入られた方も後から入られた方も工事費負担金としては平等ということになっておるわけでございます。

○大出委員 それではこれは明らかに誤りでございまして、たとえば九百軒集まったら十七万で済みます、ところがこれが三百軒か四百軒に減れば二十三万要りますというふうなことは、いまのお話でいけば、その周辺の世帯数というものを見込んでおるわけでしょう、見込んでその世帯数で割って工事費負担金を出すとおっしゃるなら、それは九百であろうと三百であろうと平等に負担するのならば、これは同じことになるでしょう。そうならいせんすか。とにかく、先に入つた人が過大な負担をすることのないようにするというのですから、あと家はどんなでございまして、こつちが入る、それなら九百軒なら九百軒を想定して割った金額を、たとえば三百軒の人が引きたいという場合にはみんなが払っておく、後の人が同じ金額を払う、結果的にはその地域に九百軒家ができれば平等になるわけですね。そうでしょう。そのところはどういう指導をしているのですか。

いまのようなことになると、たとえば九百軒なら十七万で済む、だけれども四百軒ならば二十三

万かかる、こういう言い方なんです。だから入らなければいけません、こう言う。いや、私のところは母子家庭だからいやだと言ったって、村八分みたいなことにされてしまうことになる。だからその人が、そこへ来ていう都市ガスの方に、直接申し込んだら入れてくれませんかと言ったら、それはお入れします。ところが入れた例というのは二件しかない。つまり、そうするとその組合の方は後から入る人は入れませんよ、こう言う。そのところは一体どうなっているのですか。はっきり説明してくれませんか。

○山崎説明員 先生のおっしゃいます具体的なケース、実は私余りよく存じておりませんので、後ほど説明をさせていただきます。

○大出委員 じゃ時間がありますから、どういうことになるのか、資料をいただけませんか、その二十条関連というのは。ここに組合の規約も何も全部あるのですよ。大変な権限があるのです。ね。だから後から入る者は入れないと言われれば入れないです。ところが、都市ガスの方は直接申し込まれたら受け付けます、こう言っているのだけれども、実際には直接受け付けて入れたのは二件しかない。結果的に二件は特殊な例なんです。よう。そうすると一般的には入れないことになる。直接には引けないことになる。そんなばかなことがいまの世の中で通用するはずがない。また、そんないかげんな指導をされたんじゃない。だからこういう不合理な誘致宣伝をなさるといふことは、いかに選択の自由が消費者にあるところへ入ってくるわけですから、いろいろな無理をして消費者獲得しようとする。大変な金を払うのなからプロパンでいいという方がたくさんいても、強引にあなたの方が許可しているからということでやってこようとする。ここにトラブルが起きるのです。挙げれば切りがない。たくさんあるのです。中には自治体が金を出してしまったり、自治体は何で都市ガスに金を出さなきゃいかぬのだという問題で住民運動が起こってくる、そういう

問題である。こういういかにげんなことになっておったんじゃない、この争いを正当に裁けませんですよ。それはプロパン業者の方々がいろいろ文句を言うのはわかります。これはぜひ、いまもう大変時間を費やして恐縮なものですから遠慮しいししゃべっているの、後でぜひひとつそれはお知らせいただきたい。

それからもう一つ、これはぜひ国会で、もう政党派の問題じゃないので、消費者自体に響くプロパンガス業者の死活の問題。都市ガスの業者というのは資本的に大なり小なり大きい。神奈川だつて五つか六つありますけれども、小さいのもあります。東京瓦斯さんというのは大きいわけですから、だからそこらところも考えて裁いてあげないと、これは本当に消費者まで巻き込んだ争いになっておりますから。

そこで二番目に、なるべく早く終わらせませうが、「ガス事業の事業開始に伴う指定期間については、作爲的延長を防止するとともに、事業の許可の取消し、または供給区域の減少等の措置については所管大臣に申し立てのできる途を開かれたい。」つまり話がまとまらない。誘致組合がついてやってのだけれども、そうすると許可期限がありますから、またもらないという、ずるずる延ばしていつていろいろなことをやると、ずるめようとする、トラブルが起こる。だからそこらめところははっきりしてもらいたいという趣旨です。この許可期間、指定期間というのはいくつういことになるのですか。

○山崎説明員 現在の供給区域の拡張に伴います指定期間は、法律では三年以内ということになっております。

○大出委員 そこから先はどうなるのですか、その間引かない場合。

○山崎説明員 正当な理由がない場合には許可を取り消すということになります。

○大出委員 その正当な理由というものは、ここで聞きますとまた時間がかかりますし、また後で御説明しますになってしまいますから、具体的に

な問題を私持っているのですが、だからこの三年の期間を延長する正当な理由というのはいかになる理由かということをおなたの方で決めになつていただくことがあれば、法律にはありませんから、ひとつぜひお出しをいただきますようお願いいたします。

三番目、もうあと幾つもありませんが、このLPガス販売業者と都市ガス業者との事業活動の調整、一般ガス事業者及びLPガス販売業者の代表、これを参加させるような取り扱いをしてもらいたい。ここでちょっと申し上げておきますが、意見があるのです。与党の皆さんの側に御関係の議員さんもおいでになる、これはガス事業法に言うところの調整機関でございますね、これとは別の機関をつくって関係者が全部出てきてやれるようにしろという御意見。ところが、いまの法律に基づいて調整機関そのものの中に、必要ならば小委員会なら小委員会をつくってそこに集めて調整が図れるようにすべきであるという意見等がある。私は、新しい法律をと言ったならなかなかこれはまともなわけですから、いまある法律の運用の中でそれはやれなくはない、こういう見解を持っています。その方がたとえば請願なら請願を扱う場合に扱いやすいという気がする。ですから、もしも国会の意思としてその方向に進むのなら、いまある法律に基づく調整機関、そこにLPガス販売事業者、都市ガス事業者の事業活動の調整、一般ガス事業者及びLPガス事業者の代表をここに参加させてくれという——神奈川県なんか調整機関をつくつたりあつせん機関をつくつたりしていろいろやってまいりましたけれども、そういう形のものを、現行法があるのですから、それに基づいてどこかに必要があるということをおしは言っておるのですが、一言だけひとつ御返答をいただいております。

○大永政府委員 地方ガス事業調整協議会でございしますが、それは七人以内の学識経験者を得て構成することになっております。先生の御指摘になつていかな、業者を入れる形になつていないわけ

でございます。そういう点からしまして、これはいろいろ御意見でございますのでなお研究したいと思ひますけれども、われわれといたしましては、通産局等が話し合いの場をあつせんしまして、必要に応じて通産省の係官もそこに出席するという形の方が指導的によろしいのではないかと、こういうふうにしております。

○大出委員 つまり、新しい機関をつくれという主張が与党の皆さんの側からも実はあるのです。ただ新しい機関をつくる法的措置が要りますから、何とか現行の法律の枠の中の運用でこの関係者を集めて調整が図れるという、学識経験者七人なら七人でもいいのですけれども、そこにどういう資格、いろいろ問題ございますけれども、集めて調整を図る、これをどこかでやりませんか、そこらじゅうでぶつかりつ放しなんだ。むしろ旗をおつ立てて大騒ぎになるというかつこうになつてしまつてから、だからその必要だけはある。方々の党の方に聞いてみますと大体意見が一致する。請願も出てきているわけですから、そこらところを取りまとめて、せっかくこの国会で方々で質問が出ているわけですから、そこらが国会の意思で何とかそういうふうな話し合い、調整の場をつくれということになつたら検討してみたいとおっしゃいましたが、ぜひこれは御検討いただきたい。いかがですか。

○大永政府委員 われわれとしましては、必ずしも法的な措置がなくとも両者の話し合いをあつせんしあるいはそれに通産局の係官が入るといふことは可能でございますので、そういうことで臨機にやつてまいりたい、こういうことを考えておるわけでございます。

○大出委員 ぜひひとつこれは進めていただきたいと思ひますが、法的な機関をつくれという御意見もございします。そこらは、これは商工委員会その他請願は中心でございしますから、どうなるかわかりませんが、ひとつぜひいまおつちやつたような方向で御検討をお進めいただきたいのであります。

それから「都市ガス業者が、LPガスの消費先を都市ガスに転換する場合は、当該消費先にガスを供給しているLPガス販売業者との間に、転換に関する事前通知、若しくは消費設備の撤去等につき事前協議」こういう形のものを行わせるようにすべきである。これはもう片方は商売がなくなってしまうのですからおぼつておく、そうすると都市ガス業者が入ってきて、ボンベ、残ガスの入ったものをやたら集めてぶん投げたりという問題が方々で起こるわけです。非常に危険でございます。だからそこらのところは、あらかじめ私の読み上げましたようなことをお考えいただく必要がある、私もそう思っておりますが、いかがでございますか。

○大永政府委員 LPから都市ガスに転換いたします際に、やはり切りかえを行いますのは、これはあくまでも消費者がLPから都市ガスに切りかえるわけでございますので、その都市ガス事業者に法律的にそういう通知の義務とか協議の義務を課すということは問題があるかと思いますが、ただ消費者が、切りかえる場合には当然プロパン業者に連絡すべきであります。それが何らかの都合でできないような場合に、消費者にかわって都市ガス事業者が連絡をするというふうなことを十分指導してまいります。

○大出委員 「ガスの転換にあたり、LPガス販売業者の所有に係る供給設備または消費設備等を撤去する場合は、LPガス販売業者の損失を償うための措置を講じられたい。」という中で、一つ先ほど例に挙げましたメーター、もう一つは容器でございますが、容器の方は、念を押しておきますが、積算の基礎、そちらにございましたね、これは後ほどぜひお出しをいただきたいと思ひます。

それから「LPガス販売業者が、ガスの転換によりやむを得ず転換業者に追い込まれた場合は、国が生活権の補償に対する」云々、こうあるわけですが、このところは「国がその救済に関する適切な道を講じられたい。」実はこういうような私がいただいた陳情内容になっております。これ

はさっきまだ納得するところまで質問の答えをいただいていないのでありまして、検討中というところでございましたが、この場所できなくて結構でございますけれども、さっきの法案を提出されるという概要と、それから買い上げその他の検討の状況というふうなものを、別な場所ですとつお知らせをいただきまして、私に勉強させていただきましように、これをお願いをいたしておきたいと思ひます。

○宇田川説明員 先ほどお答え申し上げましたように、現在、私どもとして、どういうふうなことが可能であるか、どういうやり方が考えられるかというところを検討している段階でございますが、別途先生に十分御説明に伺いたいと思ひます。

○大出委員 最後に「液化石油ガス法に基づいてLPガス販売業者が設置した消費設備は、無断で変更または撤去することができないように規制されたい。」というのがございます。これも私は当然のことだろうと思ひついでいるわけですが、念のためにこの点につきましても一言実はお答えをいただいておりますのでありますが、いかがでございますか。つまり、都市ガス業者が入ってくる場合に、都市ガス業者の側がLPガス業者が設置している施設を勝手に取り払って向こうへ持つていってしまうということは、これは少なくとも所有権があるわけですから、苦心して設備投資をしてやるわけですから、勝手にやれないというその規制は必要だろうと私は思ひますが、いかがですか。

○大永政府委員 当然のことでございますが、もうそれは不法行為になりますので、そういうことがございましたら、都市ガス業者に厳重な命令を出すということでございます。

○大出委員 次に承っておりますのは、一つは、いまここに皆さんの方でおつくりになったメモがございまして、「LPガスの知識」なんというのがございまして、文部省おいでにならないのですけれども、電気なんというのは、学校教育の面で、小中学校等で相当な時間を割いて教育課程の中

で子供さんに知識を与える。ガスの方は、何か聞くところによると半ページかそこらしかあるとかないとかという程度だというわけでありまして、これだけガスが、LPにしる都市ガスにしろ普及しているわけですから、皆さんの行政官庁相互の問題はございまして、これはもう少しくお考えいただく必要がありはせぬかという気がするのですが、いかがでございますか。

○越川説明員 先生御指摘のように、テキストに入っておりますのは非常に少のうございまして、従来から文部省の方にもその量をふやすように申し入れてございまして、また、それは別に副読本というものをつくりまして、これは先生方に配りまして、授業時間中にその副読本を見まして生徒に教えるということをしてもらうようにしております。

○大出委員 最後に税金の問題なんですけれども、熊谷さんが石油部長をおやりになっていらっしゃるに、私直接伺ひしてFOB価格その他を含めまして調べたことがあるのですが、このLPについての税金、家庭用燃料でございまして、ここらのところはもう少し考え方がないかという気が実はするのでありますが、これもどういう税制でどうなっておるかというのを実は一遍資料でいただきたいこと、それからこの辺のことについて何らか適切な措置はないか。たとえば都市ガスとプロパンの価格比較等もございまして、そういう点も含めまして、LPに関する税金の問題というのはどうお考えでございましょう。

○宇田川説明員 先生御案内のとおり、LPGは原油で輸入いたしてございまして、国内で精製する分と単体で輸入する分とございまして、単体の方は、基本税率のほかに、国内のたとえばタクシー用というふうなものには用途税がかかってございまして、その詳細などにつきましては、別途資料を先生の方に届けたいと思ひます。

○大出委員 大変長い時間になりました恐縮でございますが、私がこの委員会ですけれども許認可事項との関連がございまして取り上げてまいりま

したものを、実はきょうは整理をさせていただいたわけでありまして、最後のプロパン問題につきましては、いずれにしても皆さんの業界、業者の方々の死活に関する問題でございまして、都市ガスの側は東京瓦斯の皆さん初め、それなりの理屈、理由があることを私も知らぬわけではございません。ありませんが、実は現に生活にかかわる零細な、しかも長年国民生活中心の燃料を扱った方々でございますから、先般私が御質問申し上げたときには、大変どうもいささか木で鼻をくつつたような答弁になった面もあったわけでありまして、きょうはなかなか前向きな御答弁をいただきましたけれども、どうかひとつ、政党政派の問題でございませぬだけに、皆さんの方も本格的に取り組みいただきまして、業界の方々が生活の安定という意味で安心をさせていただけるような形の方途を見つけていただきますように最後に申し上げます。終わらせていただきます。ありがとうございます。

○藤尾委員長 午後三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。
午後一時七分休憩

午後二時二十九分開議
○藤尾委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。許可、認可等の整理に関する法律案を議題とし、質疑を続行いたします。

○中出委員 きょうは運輸省の方にお見え願ひまして、二つばかりお尋ねしたいのですが、最初の問題は欠陥車の問題です。
〔委員長退席、木野委員長代理着席〕

きょうの朝の各紙を見ますと、トヨタ自工それからダイハツ工業のパブリカの問題——先日予算委員会でもわが党の正森議員が質問いたしました、トヨタが欠陥車の原因を隠して、運輸に義務づけら

れている報告開始をまだやっていないという問題を追及いたしました。この問題について昨日欠陥車として届け出があったという新聞記事が出ていますが、最初に一言、この報告の中身について簡単にこの場所で御報告していただきたい。

とって公表し、回収することが義務づけられているわけですが、この問題について、私はさらに新しい問題で、これは御質問をしたいと思います。

○田付政府委員 トヨタ並びにダイハツのリコールにつきましては簡単に御報告いたします。

最初、ちよつと技術的なことでお聞きしますが、トヨタの各車両に装着されていますが、トルコンといわれている装置ですね。トヨグラインド、トルクコンバーター式自動変速機というのです

十一月十日に私どもの方に届け出がございました。昨日、一般紙等業界紙を含めまして公表いたしました。

が、これは文字どおり原動機の部分ですから、この部分に欠陥があるということは構造上非常に重要な問題です。たとえば、ここに欠陥があつてクラッチやブレーキが動かなくなるというこ

まずトヨタにつきましては六型式、ダイハツにつきましては二型式でございます。型式は異なりますが、それぞれ同様の内容の欠陥でございます。

とになれば、これは安全上でもきわめて重要な問題ですから、こういったところに欠陥があるという場合には、当然、先ほどお話ししましたリコー

ゴムカバーがございますが、これが一部の材質のものが不良であるために、点灯いたしております

ル車の対象になるし、また対策品の取りかえについてもその対象になって、至急に改善の処置がとられなければいけないというふうに考えるので

と、その間に漏電をいたしまして発熱するという

す。このトルコンというのはそういう点で、第八条にもありますけれども「自動車の原動機及び動力伝達装置は、運行に十分耐える構造及び性能を有しなければならない」というところにもあり

これは、速やかに不良品を対策品に取りかえるということを届け出てまいっております。五十一年の二月十日までに、ダイハツの方も含めまして対

ますが、この部分にも当たる問題ですから、もしこういうところにも重要な欠陥があるということになれば、これはリコール、それから届け出の義務があると思ふのですが、最初に一般的にそのことを聞きたいと思ふのです。

○田付政府委員 改めて御説明するまでもないかと思ひますが、トルコンと通称言っております

○田付政府委員 改めて御説明するまでもないかと思ひますが、トルコンと通称言っております

○中路委員 このトヨタの問題も、国会で問題になつてからなかなか報告ができていないとい

○田付政府委員 トヨタ式のトルコンをつけております車種は、年によりましてついでにいくつもものもございまして、ちよつと煩わしいかもし

とをいろいろ御連絡してから、昨日やつと届け出があるという状態です。この問題でもわかります

れませんが、年度ごとに報告したいと思ひます。四十四年度十一車種、トルコンがついております

ように、自動車の重要部品に欠陥があることがわ

台数は三万二千二百六十九台、四十五年度九車種三万六千五百三十三台、四十六年度同じく九車種四万

かつた場合には、道路運送車両法の保安基準に基

四十八百八十七台、四十七年度同じく九車種五万四千六百三十二台。以上でございます。

について、運輸省の通達に従つてリコールの手続を

○中路委員 いまお話しのように相当な車種に上

て、このトルクコンバーターというのはその油

方式のものでございます。したがってエンジンではございませんが、動力伝達装置であります

で、この部分について重大な欠陥が出ますれば、当然欠陥品としての対象になり得るというふう

考えられます。

○中路委員 いまお話しのように相当な車種に上

つています。センチユリー、クラウン、コロナマ

いままお渡ししました技術連絡書という文書、これはトヨタが内部文書としてトヨタの系列の整備工場の工場長だけに渡されているものです。この文書は四十六年の七月二十日の文書ですが、販売直後の当時からトルコンについての大変な欠陥の訴えが多くありまして、それを集めて再生品をつくるという仕事をやっていたわけですが、この中身は、ごらんになったらわかるように、トルコンについての設計上の構造の変更及び欠陥についての対策部品を製作して、文句を言ってきた者に再生品を渡すという、この問題についての連絡文書ですね、それとごらんになったものであります。先ほどお話ししましたように、系列外の協力工場にはこの文書は出されていません。トヨタの販売所、ディーラーと、あと系列の整備工場の工場長に渡されていまして、他は口頭でこの中身を説明する、あるいは結果だけを知らせるという方法をとっていた、いわばトヨタの自動車販売の中ではある意味ではマル秘扱いにしているという文書ですが、この文書をお読みになつたらわかるように、トルコンの先ほどお話しした遊星歯車機構、プランネタリーギアユニットといいますが、ここに欠陥がある。こういう欠陥が起きますと、クラッチやブレーキ、これが動かなくなるという大変な欠陥であります。この部分が耐久性がない、あるいは調整が不都合のために、前進しないとか後進しないとか、あるいは滑るとか、そういう事故が多発

四十四年、四十五年、四十六年、四十七年の生産台数を合計しますと十六万五千八百四十一台、十数万台になるわけです。この十数万台のトヨタの生産車に装着をされているトルコンですが、きょう私はここに持つてきてまして、御質問する意味から、皆さんのところに何の報告もないというので、その写しを一部お渡ししますから、これを見ながらお答え願ひたいと思ふのです。

○田付政府委員 ちよつと日付を忘れましたが、あらかじめ先生の方からトルコンの装着状況について資料を提出せよというお話がございました。

私も初めて伺つたわけですが、その後トヨタを呼びましていろいろ聞いておりますが、いまのところ私どもの方にはトヨタのトルコンについてのふぐあいな点というのは、欠陥的な意味では情報が入っておりません。

○中路委員 トヨタの方から運輸省にはトルコンについてはまだ何も報告がないというお話です

ね。皆さんの方から資料はいただきましたけれども、トヨタのトルコン装着の車、四十四年の一月から四十六年の六月までですか、その間の生産車についているわけですが、トルコンを装着しているトヨタの車種と、四十四年、五年、六年、七年の台数の総数をひとつ報告していただきたいと思ひます。

○田付政府委員 トヨタ式のトルコンをつけて

○田付政府委員 トヨタ式のトルコンをつけて

○田付政府委員 トヨタ式のトルコンをつけて

○田付政府委員 トヨタ式のトルコンをつけて

○田付政府委員 トヨタ式のトルコンをつけて

○田付政府委員 トヨタ式のトルコンをつけて

○田付政府委員 トヨタ式のトルコンをつけて

○田付政府委員 トヨタ式のトルコンをつけて

○田付政府委員 トヨタ式のトルコンをつけて

○田付政府委員 トヨタ式のトルコンをつけて

○田付政府委員 トヨタ式のトルコンをつけて

○田付政府委員 トヨタ式のトルコンをつけて

○田付政府委員 トヨタ式のトルコンをつけて

○田付政府委員 トヨタ式のトルコンをつけて

○田付政府委員 トヨタ式のトルコンをつけて

○田付政府委員 トヨタ式のトルコンをつけて

○田付政府委員 トヨタ式のトルコンをつけて

○田付政府委員 トヨタ式のトルコンをつけて

○田付政府委員 トヨタ式のトルコンをつけて

○田付政府委員 トヨタ式のトルコンをつけて

○田付政府委員 トヨタ式のトルコンをつけて

○田付政府委員 トヨタ式のトルコンをつけて

をしていまして、改良または設計変更をしてずつと来たことが、お読みになっていただければその文書の中に全部とじてあるわけですね。

どこを挙げてもいいのですが、たとえばどこか最初のころ、八枚目ぐらいをあけてみてくださいます。たとえばここに「改良項目」というのがあって、四つ改良したところが挙がっています。一つは「前進走行不能」、それから「前進滑り」、三番目が「後進走行不能」、四番目が「後進滑り」、この四カ所を改良した。改良の前はこの問題で欠陥があり、また事故も幾つか報告されていますが、起きていたという問題でこの点を改良したということになっていくわけですね。

そこに車の符号が出ていますが、「VG」というのはたしかセンチリ、「MS」というのはクラウンだと思えます。「RT」、コロナですね。こういった車種について改良して再生品を渡している。それを東京サービスステーションと大阪サービスステーション、愛知の三カ所のステーションでやっているということも、この文書で見ただけではわかりませんと思えますが、いまお渡ししましたこの技術連絡書というのは運輸省には来ておりませんか。

○田付政府委員 来ておりません。

○中路委員 先ほどから御質問しましたように、道路運送車両法の第三章、「道路運送車両の保安基準」というものに基づいた細則が決められています。この細則の中で第八条に「原動機及び動力伝達装置」という項がありまして、先ほど一つ述べましたけれども、この第八条では「自動車の原動機及び動力伝達装置は、運行に十分耐える構造及び性能を有しなければならない」ということが明記をされています。そしてこれに基づいて、許可の場合に自動車の型式指定規則の十三条によつて届け出をし、あるいは構造の変更の場合にそれも届け出をし、あるいは公表して、リコールしなければならぬということが明記をされているわけですが、私は、いま皆さんにお見せしましたこの技術連絡書、この内容から見て、トルコ

ンについてこれはずっと構造変更してきたという経過をこれ一冊見ていただければよくわかるわけですから、このトルコンを装着した車については当然運輸省に届け出をし、またリコールして構造変更しなければならぬ。決してこれは車の形をよくするとか、あるいは性能を幾らかアップするとかそういう問題ではなくて、明らかにこの改良というものは、構造変更というのは安全の問題、第八条にかかわる問題でありますから、当然これは届け出をすべき問題だと思いますが、いまお渡ししました文書、それからいまお話ししました経過をお聞きになってどのようにお考えですか。

○田付政府委員 実はトルクコンバーターのみではございませんが、一般的に自動車の構造、装置の部分につきましては、実際の使用に入りました後において予想しなかったような使用方等がありました場合に、これまた予想し得ないいろいろな問題が発生してまいります。通常考えられます走行状態につきましても、私どもの方で、四十四年の欠陥車問題が起きた後に三万キロの耐久試験をしなければ商品として出してはだめだということにいたしましたからかなり改良されてきたと私は思います。そういうことで、この技術連絡書の中を詳細にまた研究しないとわかりませんが、いろいろな種類のものがこの中に入っているように私は思います。たとえば使用者の使い方あるいは整備、たとえば車が整備工場に入ったときに整備の仕方が悪くて欠陥が出てきたこともあり得るでしょうし、そういうものも全部仕分けしまして、設計上または製作上問題があるというものが実は対象になるはずであります。その辺の仕分けを少ししなければいけないように私は思いますが、これはそのようになっておればなっております。たまたまた見なければならぬのですけれども、その辺を少し中を詳細に調べさせていただかないと、その点については是非の問題はちよつとお答えできないということになります。

それからクレームとリコールの関係になります。ありますが、確かに原動機あるいは動力伝達装置

保安基準で先生御説明のように安全な部分でございします。これが型式指定規則の十三条に該当するような保安基準に触れるかあるいは触れるおそれのあるような状態が発生したときは、当然メーカーとしては欠陥届を出していくことになるべきであります。この辺の欠陥のあり方というものが、普通に言ういわゆる改造すればさらによくなるという意味の一般的なクレームと非常によく混同されておりました。たとえば、直径十センチの軸をつくって使い出した。別にそれでどうということはないけれども、もうちょつと太くした方が便利じゃないかというようなことで、それを十二センチにするというような改善が仮にあったとしますと、その原因になりましたときに、もう少し太くしてくれというクレームがついてまいります。これも一種のクレームなのでありますが、そういう広い意味でのいろいろな苦情の中から、過去に出した車の相当な量にまでさかのぼらないと欠陥が是正されない。したがって、事故の発生するおそれがあるというものが最終的に欠陥車になってきてこれが届け出される、こういうことになるのだと思います。この技術連絡書を見させていただきました中に、いま言ったような種類のものになっていくのはどれとどれであろうか、それは詳細に調べないと私にはちよつといまわらないというのが正直のところでございます。

○中路委員 この中に改良あるいは構造変更したのがたくさん出ています。詳細に見ていただきましたのですが、私がいま言っているのは、私が一つ例を挙げましたね、幾つも挙げられますけれども、私が例を挙げたのは、いわゆる性能を少しよくするという意味の改良ではなくて、明らかに構造変更しているわけですね。それを変更する目的は、前進不能になっているから、あるいは後進不能だからなんです。滑ってしまつてどうしようもない、そういうことで構造を変更しているわけですね。これは明らかに第八条という安全にかかわる問題なんです。もう少し車の形をよくするとかそういう問題の改良ではないわけです。だからこの

中に改良したところがたくさん出ています。幾つもの例を挙げますけれども、この文書の中心のところは構造の変更なんです。それも事故がずつと多発をして、売り出したときから文句が集中したというところで構造変更をやつて、それも後でお話ししますけれども、再生品をつくつて、それを金を払って買わしているという状態。そしていま言いましたように、この文書はこつそり内部に配付してやられているわけです。十数万台に上るわけですから、これを回収して皆さんの方へ届けてやれば大変なことになります。トヨグラインドについて文句が出たので集めてやられているというのが事実なわけです。もちろん一つ一つ点検もしていただきたいのです。私は一例だけ挙げましたけれども、前進不能、後進不能、滑り、こういうことで構造変更をするというのは、性能を少しよくするとか形をよくするとかいう改良ではなくて、明らかに届け出をしなければならぬ構造変更だ、これには間違いないでしょう。

○田付政府委員 私は技術屋でございますので非常に言葉が気になりますのでありますが、前進不能と書いてあったり後進不能と書いてあつても、これはつくつたのはメーカーでございますので、メーカーの解釈をした不能という分類をしているかもしれないのです。

それから、たとえばここにクラウン、センチリ等でございますが、これが全部事故になったのかどうか、ちよつと私もよくわかりませんが、仮に事故でなくともそういうことが非常に頻繁に起きているというようなことであります。これは当然欠陥問題にならなければならぬわけですが、そういう点での頻度がちよつとこの表ではよくわかりませんので、もちろん内容的には調査をしなければいけないと私は思いますが、先生のおっしゃるようないふうにふうになるかどうかは、もうちよつと時間を与えていただきたいと思います。

○中路委員 それでは私のところに入っている手紙で、最近の、五十年になってからのを使いま

しょう。これはみんなその関係者がトヨタの社長にあてた手紙で、欠陥部品を再生品と取りかえてもらった人たちのものです。

ここに一通あるのは、東京都保谷市の堀啓次郎さんという方が、五十年八月二日にトヨタの社長に出している手紙ですが、この中にこういうことを言っているのです。この方も、いまのトルコンの欠陥で金を何万と取られて再生品に取りかえてもらったわけですね。そのときに、まだわずかしこ走っていないトルコンが効かなくなってしまうのかというところで聞いたところ、そのトヨタの担当者は、名前も出ていますが、親切に、実はないしよですが、トヨタのトルコンはよくありません、バックどころか前進しないものもあります。多くの車がよくいわれます。そして、どの部品がそのように悪いのか教えて下さいというところ、その後はずっとトルコンのどの部分が悪いのかということを書いて、それで取りかえましょうということの詳しい手紙で、トヨタの言い分がこの中にも出ています。この手紙はほかのところでも使います。

もう一通だけ披露します。これも最近のもので五十年の六月九日に東京都中央区築地の青柳さん、婦人の方ですが、これもトヨタの代表取締役の抗議の手紙を出してあるわけですね。その中身ですが、この方は昭和四十五年七月に、いまのトルコンのついたコナを購入したが、後進不能ばかりか、バックの位置にて前進するという大変な故障が起きている。東京トヨベツト築地サービス課に入庫した。これを直すのに合計七万八千四百円取られている。領収書もついています。再生のトルコンをつけてもらった。そのときに、やはりこれもトヨタの方も担当者の話ですが、最初つくったとき、あの当時のものは、トルコンは前進や後進不能になったり滑ったり、オイルが漏れたり音が出たり、いろいろの欠陥がありました、おたくのトルコンも恐らくブレーキバンドの耐久性不足云々で起きたのだ、だから取りかえましょうということ、そんなことが前もってわかっている

なら、どうしてわかっているときに無料で取りかえてくれないのか。トヨタのトルコンの技術は、トヨタ独自の技術で世界一なんだから、車の寿命と同じだ、絶対安心だ、パンフレットにも書いてあるじゃないか。それが数年でこんな事故を起こしている。トヨタの言い分だと、当時のものは初めからこういう欠陥があったんだと言っている。それならどうしてそのときに無条件で取りかえてくれないんだと言った抗議をしたけれども、金を取られた。私はこの車のトルコンの欠陥のため交通事故にならなかったのを唯一の助けと思っておきながら、また一カ月半後に、絶対心配ないと言った。十分な説明もされずに押し切られて八万円近くの金額を払ったものが、驚くべきことに再びトルコンの外部に亀裂が生じて、もう一度持つていったというのです。再生品であるものだから、これは一つの例ですけれども、またこういうことが起きているわけですね。そして再び六万円を請求された。これでさらに六万円も払う、こんなことは許せないということで、六万円は払えないということを含めてトヨタの社長に抗議の手紙を出しておるわけですね。これは青柳さんという方の中身です。

私も、こういう例はまだたくさん出ています。いま一、二紹介いたしましたけれども、この手紙を見てもトヨタ自身の担当者が言っているのです。販売したときのやつは欠陥なんだ、前進しなかったり、後進しなかったり、滑ったりするというのは、トヨタ自身が言っているのです。運転される方の技術上の問題とか、そういうことじゃないのです。だからこそトヨタ自身がこういう技術連絡書でその部分の構造を改良して、対策部品をつけて、文句を言ってきた人にはこそりどんだん出しているというのをやっているのじゃないですか。いまの手紙や技術連絡書を見ただけで、当然これは届け出をしなければいけないものだということとはよくわかりになると思うのですが、いかがですか。

○田付政府委員 実は白状いたしますが、私もカローラのトルコンを使っておりますが、いまのところ別に何もないのであります。もちろん、全体の話をするときにはそういう個別の例はいけないと思いますのでなんですが、一応先生のお話もよくわかりますので、この技術連絡書を持ち帰りまして、私どもの方でよく調査させていただきますということにさせていただきますと思います。

○中路委員 先ほどから繰り返して言っていますように、原動機の部分の問題、その事故というものはもう生命にも関する問題ですね。それを明らかに構造を変更している、そして対策部品をつけているということですから、届け出をするのは当然のことなわけです。しかも、いま一、二の手紙だけ紹介しましたが、こういう文句が殺到しているからこそ、技術連絡書をつくって、三つのサービス店に送ってこそり対策をやっているわけですね。もう一つお渡ししますが、欠陥を認めているわけですね。そして再生品を取りつけて、しかも金を取っているわけですね。いまお話ししました青柳さんという婦人の方は二回で十数万ですね。そういうことで金を取られるわけですから、こういう問題についてどのようにお考えですか。

○田付政府委員 これは実は、再生品という言葉がまた非常にむずかしいのでありますが、大ざっぱに言いますと、純正品とそうでないものと、二つに分かれます。純正品といえますのは、メーカー自身が標準車につけるために用意しております部品でございまして、それ以外の予備パーツとして当然純正品の生産にあわせてたくさんあるパーツを用意するということがあります。それが市販に回りますと、正規のディーラーの場合に、その正規の純正品が使用者の手に渡っていくということですが、実はカーメーカーでない部品メーカーが同じようにつくっている部品がございまして、それらの問題が、どちらがいい、どちらが悪いというところでよく問題になる例が多ございまして、たとえば再生品であります、ここで言うております再生品がコンバーター全体の再生品な

のか、ここにもありますが、ブレーキバンドが悪いというので、ブレーキバンドについてのみ取りかえたものなのか、その辺は、私は中を調べないといくわからなれないと思いますけれども、いざいいたしましても、結論的に言いますと、純正品であらうが再生品であらうが、要するに保安基準に適合するようであればよろしいわけでありまして、そうでないものについては私どもとしては結果を見るときは、使っている形においてはわかりませんので、頻りに事故が起きているようなことが端緒として出てきました場合には、その部品について注意をするということになります。要するに再生品が悪いとか、純正品がいいとかということではなくて、そのものが持つ技術的な性能が保安基準に適合しておれば私どもは差しつかえない、こういうふうにお考えしております。

○中路委員 先ほど手紙で読んだように、一カ月半たてばまた事故を起こしているのですが、これは再生品なんですね。皆さんも読んでおられるかもしれないが、これは自動車関係の雑誌に出ているのです、そういうことをやっていることがトヨタ自動車販売はトヨタグライドを集中的に再生整備する専門工場を東京、刈谷の二カ所に設け、ユニット交換に必要な再生トヨタグライドを全国の販売店で即時供給できる体制をとった。全国から文句が出まして、これを直してくれというところから来ていますから、特別にトヨタがこのための専門工場を東京と刈谷の二カ所につくった。そして再生品をつくらせて、文句を言ってきた人たちはそれを渡せるように体制をとった。販売店では修理を必要とするトヨタグライドをすべて二万円以内で供給し、云々ということ雑誌にもちゃんと出ているのです。トヨタがこういう措置をとっているわけですよ。再生品を五万円取りかえてくれる。欠陥として認めた場合に、すぐの場合ですから無料で取りかえるのが当然だと私は思うのですが、これを数万円の金も取って取りかえる、こう

いうことがやられているわけですが、この点についてもう一度伺いますが、どういうようにお考えですか。私は絶対にこういうことについて、欠陥を認めているわけですから、届け出をして、しかもユーザーには無料で取りかえるというのが当然じゃないですか。

○田付政府委員 その再生品なるトルクコンバーターについての対価の問題につきましては、ケース・バイ・ケースでいろいろ変わってくるのだからと思いますが、先生のお話の再生品のトルクコンバーターというのは、私も技術の面で言いますと、自動車をオーバーホールした場合に当然修理をしなければなりません、同じ型式のものでたくさんありました場合には、それをばらばらにやるよりは一カ所に集中してまとめてやった方が非常に精度がよくなりますし、技術的にも保証のできる再生品なら整備ができてというメリットがありますので、こういう特に高級品になりますと、特殊な技術が要るだけに、そういう集中整備をするのは別に悪いことではないし、むしろその方が技術的にはいいものが得られやすいというふうに思います。ただ、これは欠陥品だから金を取るなどという件につきましては、それが欠陥品であるかどうかの判断からまず始めなければなりませんし、そのケース、ケースに応じて判断すべきものだと思えます。

○中路委員 向こうが欠陥だと言っているのですよ。さっきの手紙でも、欠陥だから取りかえるとトヨタの方が言っているのですよ、最初のやつは欠陥なんだと。前進不能になったり、後進不能になったり、滑ったりするんだということでもみんな文句が来て取りかえているのじゃないですか。それが殺到しているのじゃないですか。だから三カ所のサービス店までつくって、変更したのを渡している。欠陥と認めて渡しているのですから、私はこれで何万円も金を取るのとは不当だということを言っている。届け出もしない。一般的な話をしているのじゃない。

○田付政府委員 社会の中の個人間の取引において

はあるいはそういうふうなお話になるかと思えますけれども、私どもの立場で申しますと、型式指定規則によって欠陥届けが出てきたものでありませんと、役所としてはこうだといふにはメーカーに対しては言えないというのが現状であります。

○中路委員 だから、これは当然型式指定による届け出をしなければならぬのだと私は言っているわけですが。これはもう少しまとめますと、第一に、いまの問題は型式指定の違反だ。当然これは公表し回収をしなければいけない、届け出をしなければいけない、それが第一ですね。そして、欠陥として認めているわけですから、再生品をしかも金を取って取り付ける、これは全く不当なことなんだ。欠陥としてトヨタも認めているわけですから、これは至急に取りかえなければいけない。しかも、先ほどこちらからもお話がありましたように、十数万台生産されているわけですね。恐らくいまでもまだこの車は相当走っているんじゃないですか。どのくらいかおわかりになりますか。この四十四年から四十六年、三〇%から五〇%くらいはまだ中古車として走っているんじゃないかと私は思うのですが、見当つきませんか。

○田付政府委員 ちょっとその推定はしておりませんが、大体十分の一ぐらい、普通ですと十年の平均車齢というのは非常に長うございますけれども、用心をとりまして十分の一にいたしますと、さっきの十六万台のうち十分の一ぐらいは場合によっては落ちていくというふうに思われまされども、その程度の推定しかできません。

○中路委員 いずれにしても相当台数がまだ使用されているわけですね。しかも、この技術連絡書までつくって構造変更したのに取りかえているわけですから、それをこっそりやっているわけですね。これは交通安全上も非常に危険だと私は思うのです。前滑り、前進不能、後進不能、しかも滑りということがわかっていくわけですから、それでみな改良、構造変更しているわけですから、それ

れをただ文句を言ってきたものだけ取りかえるというのをやっているわけですから、当然これは届け出をさし、公表をし、少なくともいま走っている車について、また事故が起きてくるかも知れないし、交通安全上も非常に危険な状態ですから、そういう車を回収をしなければいけない。しかも再生品でやっていますから、先ほどのように、同じ事故が起る可能性もこの訴えの手紙のようにあるわけですから、その点で、至急この技術連絡書を、欠陥として構造変更をやっているわけですから、皆さんのところで取って、この問題について届け出をしっかりとさせる、回収をするということ、しかも欠陥ですから、取りかえるに付いては無料で新しいものに取替えるように手配するといふ嚴重な処置をとっていただきたいというふうに私は考えるのですが、いかがですか。

○田付政府委員 この技術連絡書の内容そのものをいまこゝへ来まして拝見していただいておりますので、先ほども申し上げましたが、一応持ち帰りまして関係者を呼び出してよく内容を究明いたします。また先生の御趣旨はよくわかりますので、その点につきましてはその結果によって処置をさせていただきます、こういうふうに思っています。

○中路委員 私はこの問題は、きょう皆さんの方にこの技術連絡書をお渡ししたわけですから、どこから入ったというの切は切ってありますが、至急トヨタの関係者をお呼び出して、この問題については届け出をさして、そして公表もして、いま走っているのは安全上非常に問題ですから、これについては至急回収をして取りかえるという処置をとるまで嚴重な取り締まりをひとつやっていただきたい。そして、この問題についてどういう皆さんの処置がなされたかということについては御報告していただきたいと思うのですが、いいですか。

○田付政府委員 いずれにしましても、これから私どもの進めます状況につきましては先生の方に御報告させていただきます。

○中路委員 先日ここで正森議員の質問もありました。きのうですか、初めてトヨタが届け出をしました。きのう取り上げましたこの技術連絡書も、こういうものを出しておきながら、運輸省も全く知らない。運輸省の方に全く届けてないという状態は、いまの制度上の問題にこういう問題が統廃する非常に大きな問題が私にあると思うのです。現在の法によりますと、リコールの届け出は事実上メーカーが自主的にやるようになっていくわけですね。だから、もしサボってもごまかしても、法的な規制がありません。一方的な届け出ですから。罰則もないわけですね。この問題にもメスを入れなければ、私はこういう問題がこれからは続くのじゃないかというふうに思うのです。その点で、きのう皆さんの方に、まだ翻訳もしていないというお話だったので、一九六六年にアメリカで成立しました交通安全法の中でこのような欠陥車の扱いについてどのようになっているかという、部分だけでもひとつ教えていただきたいというお話をしておいたんですが、おわかりになりますか。

○田付政府委員 一九六六年の当時の交通法の中に出ておりますリコール関係の制度であります。簡潔に申しますと、この六六年から一これは四十四年まででございます。三年後の六九年に日本の欠陥制度ができました。その日本の欠陥制度とはほとんど変わらないようでありまして、やはりユーザーの責任において欠陥を届け出、公表し、処置をするというふうなことがございます。その中に一点変わっておりますのが――ちょっと間違えました、大体の全体の骨子としては、先ほどお話ししましたように、メーカー自体の責任において、欠陥を発見した場合には届け出、公表していく、それに対して無償の回収措置をとっていくというこの骨子においては日本とはほとんど同じである。むしろ、これの方が先に出ておりますので、日本がそれをまねしているというふうなことも言えるかと思いますが、大体の骨子は似たようなところが多いというふうに私は感じまし

た。

○中路委員 あなた、読んでおられないのじゃないかと思うのだね。きのう運輸省に聞いたら、原文はあるけれどもまだ翻訳もしていないというお話だから。全く違うのですよ、大事なところで私は、皆さんの方を出してくれないから急いで翻訳してもらって、要点をメモしてあるのですけれども、アメリカの交通安全法ですね、欠陥車の取り扱いです、この欠陥という中には、自動車設計、構造、構成部品あるいは材料における欠陥を含むということが明確にされていますが、この欠陥車について、報告書の作成、情報の提出ですね、報告を義務づけていますが、それを怠った場合には立入検査をやる権限もあります。そして、立ち入りを拒否できないという条文もあります。もう一つ大事なことは、行政処分があるわけですね。この規定に違反した者は行政処分を受ける。すべての関連した一連の違反に対しては、千ドルから四万ドルを超えないことという規定があります。行政処分、罰則の規定もこの中には含まれています。そしてまた、長官の指名した官吏には、たとえば運輸省のこういう官吏の皆さんには証明書を発行して、施設内の立ち入り、点検の権限を付与する。また、メーカーが、安全基準に従って行動したかどうかという点検を受けるために、帳簿類や書類、記録文書、そういうものをきちと保存しておかなければいけない、そういうこともこの法律の中に明記されておるわけですね。

先ほど言いましたように、日本の法律が後からできたおっしゃいますけれども、何の行政処分もない、罰則規定もない、自主的な届け出に終わっている。ここに大きな違いがあるわけですから、何回かこれで問題になっていきますように、だからサボってもごまかしても法的な規制がない。全くメーカーの一方的な届け出に自主的に任せておるわけですから、こういう重要な構造改善がやられていても、改良が、変更がやられていても、運輸省も知らないという事態になっているのじゃないか。

いかというふうに私は思うのですが、アメリカのこの交通安全法を私がいま二、三要点だけお話ししましたこと、間違いないでしょう。

○田付政府委員 先ほど私が御説明を申し上げましたのは、欠陥の届け出を公表する骨子のこととお話ししてお話したのでございます。先生のおっしゃったような立ち入り、報告、記録等につきましても、先生のおっしゃるとおりかと思えます。その辺は実は私どもの法体系では、車両法の中に、本法の方に行政処分も書いてございまして、立入検査等の権限が私どもにあることも書いてございまして、ですから全体を総合いたしますと、先ほどお話ししたような、お口を返すわけではございませんけれども、大体似たようなことになっていくように私は思っております。

○中路委員 立入調査がありますと、いままで一度もやったことがないじゃないですか。しかも、この細則の中にそういうことを明確にしなければいけない。たとえば、いまのこういう文書を提出させることを義務づける。いま私はトヨタの技術連絡書を皆さんにお見せしましたけれども、まだたくさん私のところにあるのです。日産もありません、同じ技術連絡書なども。本田の二輪車の問題もあります。時間も限られていますから、いろいろのあれについて、きょう取り上げないだけで、みんな各社がこういう文書は出しているのです。持っているのです。それで内部で配付してやっているので、皆さんのところには届け出ないし、運輸省は全く知らないという状態なわけですが、こういう文書ですね、トヨタが出しています技術連絡書。私のところに、日産も、みんなありますけれども、皆さんの方の責任で、こういう文書——構造変更したとかそういう中身を記載した文書がありますね、それを提出させる、定期的にも皆さんのところへ提出させる、このことがぜひとも必要じゃないかと私は思うのですが、この提出を義務づけるというお考えはありますか。

○田付政府委員 私どものこの欠陥車対策の基本

でありまして、あくまで私どもとしてできる範囲のことをすべきであるには間違いございませんけれども、やはり基本的に欠陥が出ないということをお私どもとしては全精力を挙げてやりたい。したがって、新型車が出ますときにその審査をきちんとしてやっていく、あるいはメーカーが商品を出す前には耐久試験をちゃんとやって、少なくとも、予想されるようなそういう欠陥が出ないようにはさせる、そのことに私どもは全力を傾注していきたいと思っております。またそういうふうにしてまいりました。したがって、私どもの交通安全公害研究所に審査部というのがございまして、その審査体制の強化もいろいろと進めてまいりました状況でございます。

それから第二に、先生のおっしゃるような御趣旨のことでももちろんまた研究しなければいけないとは思いますが、実は型式が非常に多ございまして、その個別を全部扱うと必ずしも、行政能率上好ましいことなかろうか。むしろそれはメーカー側の良心を絶えずこちらの方からかき立て、メーカー自身の責任において処置させる、それを処置していただければ当方が監査をするなり、処分をするなりして指導していくという体制が、いまの現状においては私どもに最もふさわしい具体的なやり方のように思っています。その点を従来進めてまいりましたが、これからのそういう意味でメーカーの指導については遺憾のないようにしてまいりたい、こんなふうに思っております。

○中路委員 私が言っているのは、根拠があるから言っているのです。たとえば報告する場合も、良心にと言ったって、いままでもうそれを報告しているのです。

一つの例でお話ししましょう。

〔木野委員長代理退席、奥田委員長代理着席〕

私どもの林百郎議員が、四十七年の四月十八日に欠陥車の問題でいろいろ指摘をしまして、それに

ついて、皆さんの方からそれについての報告書が来ているわけですね、指摘事項についての検討事項。たとえば一例を挙げますと、その中で、いま私が挙げていますトヨタのトヨタマークⅡについて、フロント車輪のベアリング破損のため走行中、車がぐらぐらになるというようなことで、これについての指摘をしました。皆さんの方のトヨタからいった回答は、改造は行われていない、今後の参考にしたいという報告書が出ています。時間もないのでこの一例だけ挙げますけれども。しかし、これは構造変更がやられているのです。ここに一枚しかありませんからお渡しできませんが、同じトヨタの技術連絡書、文書がありますけれども、これを見ますと、私たちが指摘したところが構造変更されているのです。四十五年二月四日に、いままで穴があいていてどろが入ってきたという、このところをブレーキのダストカバーの形状を変更して、改造してやられているんです。その構造変更したという技術連絡書が内部には出されているのです。しかし、皆さんの方には出されていないのです。だから、私たちが指摘しても、トヨタの報告をそのまま受けてくるわけですから、改造は行われていないという報告書がこちへよこされてくる。しかし、現実にはやられているのです。だから、良心を信じるとか、そういうことじゃなくて、責任ある行政機関として、当然こういう文書はきちと皆さんがとるべきだということをお私どもは言っているのです。それを義務づけるべきじゃないか。そうしないと、いつも事故があつてから、いやそういうことがやられていたのだとかいうことで、欠陥車の問題は毎年毎年問題になっているじゃないですか。だから私は、いま各社についてこういう構造変更した場合の報告書、文書はきちと定期的にいただくことを義務づけなければいけないということを——メーカーの出した報告がうそだから、そういう事実に基づいても、自主的な届け出に任せておいてはだめだということをお言っているわけですか。いかがですか。

○田付政府委員 非常にむずかしい問題なのであ

りますが、私どもとしては、やはり基本は、それぞれの責任において社会に責めを果たすというふうに臨むべきだと思います。ただ、先生御指摘のように、こういうふうな技術情報その他情報がい

ろいありますので、必要に応じてそういうものを見ながら指導するという必要はあろうと私は思いますけれども、現状におきましては、先ほどお話ししたように、約六百ぐらい型式がござい

ますけれども、型式がほとんどふえております。これを全部、リコールだけではございませんで、クレーム全体を含めての処理になりますので、相当膨大な業務量になるわけでござい

ます。これが果たしてフォローできるかどうか非常に問題点でありますので、私どもとしては必要に応じてやることにはいたしたいと思ひますし、また先生の御趣旨はよくわかりますので、今後また研究していこうというふうには思ひますけれども、現状においては、先ほど来再々お話ししましたような方法で監督をしてまいりたい、こ

うふうに思ひております。
○中路委員 先ほど言いましたアメリカの交通安全法が一九六六年の九月九日に成立したときに、当時のジョンソン大統領が運輸教書というのを添付して出しています。この冒頭にも「運輸大臣の責任の中で最も重要なものは安全であることを強調する。」ということを書いているのです。この欠陥車の対策についてはそこから始まっているのですね。

いま私がお話ししているのは、最も重要な安全の問題なんです。この問題で手おくれになったりごまかしがあったら、人命に関する問題なんですね。だから、そういう点について、いろいろ構造変更や問題があった場合、改良が行われた場合は、それをちゃんと運輸省が知っておく、そういう報告書をとるのは最低の義務として当然じゃないか。事務が複雑になるとかいう問題じゃないんじやないか、根本の問題だというふうに思うのです。きょうは運輸大臣がおられないので、私は政府

の責任ある皆さんにお聞きできないのですけれども、長官がちょうどおられますので、いまのいろいろのやりとりをお聞きになつていて、一言お考えも聞きたいと私は思うのです。
○松澤国務大臣 御指摘のような事実があるとすればというよりも、いまのお話ではあるというふうな御指摘でございしますが、まことに遺憾でござい

ます。行政管理局といたしましても、運輸省を中心として、今後業者の届け出の励行について適切な指導を講ぜられることを期待してやまないものでござい

ます。現段階において、私としてはこれ以上言ひようがないというふう

に言わざるを得ない問題であらうと思ひます。
○中路委員 この文書、報告の提出の義務づけについては、ぜひ運輸大臣とも御相談をしていただきたいと思ひます。
それからもう一つ追加しておきますが、先ほど私がトヨタの技術連絡書を皆さんにお渡ししたのは四十六年のものです。恐らくこの文書以後も改良している疑いがあります。その点で、この技術連絡書をその後四十七年、四十八年と引き続いて出したとすれば、それもひとつこの際資料としてとっていただきたい。そのこともあわせてお願いしておきたいのですが、いいですか。
○田付政府委員 一応先生の御趣旨を体して処理するようにいたしたいと思ひますが、中身はいろいろあると思ひますので、その点につきましては、またメーカーに事情を聞いて判断をさせていただきますと思ひます。
○中路委員 時間が限られておりますので、もう一、二点お聞きしていきますが、たとえば、まだこういう例でたくさんあるのですけれども、一、二挙げますが、本田のオートバイCB三五〇、これは、きょうはロサンゼルスタイムズを持ってきましたけれども、アメリカの新聞に出ているのです。ここに現物を持ってきたのです。これはユニゾンの皆さんから提供していただいたのですが、本田の、これはアクセルワイヤーの切れ

たものですね。これは現物です。この本田のオートバイのアクセルワイヤーの欠陥の問題は、アメリカで大問題になっているのです。そして、この欠陥を認めて、裁判の前に、四十九年の八月十九日に本田との間で示談になっております。これがロサンゼルスタイムズの記事です。ここに原文がありますけれども、これを見ますと、日本円にして三億円から二十七億円本田が払っているのです。それで示談にしているのです。しかし、日本ではこの問題は欠陥車として公表も回収もしていないのです。皆さんのところにも届け出をしていないのです。内部ではやっぱり本田もこの問題で改良書を出しているのです。このことは御存じですか。
○田付政府委員 私どもの方には参っておりません。

○中路委員 アメリカでこれだけ新聞にも報道されて大問題になって、本田との間で示談までやっているのです。本田が欠陥を認めて何億円という金を払っているのです。それでいて、国内では運輸省にもそのことを届け出もしないし、公表もしていないし、回収もしていない。これも私が挙げた一例なんですね。トヨタだけきょう挙げましたけれども、各社がみんなこういうことをやっているのです。運輸省だけ知らないのです。この改良書も私のところにありますけれども、本田についても皆さんとってください。いいですか。
○田付政府委員 ただいま先生から御指摘のあったアクセルワイヤーの点について調べます。

○中路委員 三菱重工から日産から、たくさんあるのですよ。時間が限られていきますので、一つずつ挙げて大変です。三菱重工のバス、トラック、ダンブカー、日産ディーゼルのトラック、これについてもいま同じような問題がたくさん出ています。

その中で一つ、これは公害関係の問題と関連して重要なお聞きしますけれども、日産のセドリック五十年対策車、これは最近できたのです。一例を挙げますと、この車は非常なパワー不足なんです。たとえば、ことしの八月か九月で

ろ、箱根のターンパイクで、加速不良で六人乗りが上がらなくなってしまったのです。そのほか燃料不足、こういうことでクレームがいま続出しているわけです。だから売り上げもがたつと落ちているのです。この日産セドリック五十年対策車は、七千台から三千台ぐらいに落ちてしまった。この問題で、日産が十月十六日の生産車から、キャブレター、気化器、ディストリビューター、配電器、これを取りかえて、対策品をつけて構造変更をした。これは御存じですか。
○田付政府委員 タクシーのたぐいの中に、いま先生のお話がありましたような力不足で困るというような話をちよつと聞いたことがござい

ます。具体的な内容については報告を受けておりません。
○中路委員 私が言っているのは、十月十六日の生産車から、先ほど言いましたように、キャブレター等を、対策品をつけて構造変更した、このことは御存じですか。皆さんのところに報告が来ておりますか。
○田付政府委員 あるいはあるかわかりませんが、ちよつといま資料を持ち合わせておりませんが、もしできましては、確認いたしました上で、後ほどまたお答えさせていただきますと思ひます。

○中路委員 これは日産のディーラーにもまだ知らせていないのですよ、実際。だから、皆さんのところになんか報告しつこないのです。この問題は、キャブレターを構造変更するということが、そしていわゆるエンジンをパワーアップするわけですから、御存じのように排気にかかわる問題ですね。そうしますと、排気規定にかかわってくるわけです。保安基準の三十一条にこの排気の細かい規定が出ています。この問題にかかわる問題ですから、公害問題と大きく関連があるので、構造変更しているわけですから、何よりもまずこの点については届け出をして型式指定をやり直さなければならぬという問題だと私は思ひます。

が、間違いありませんか。

○田付政府委員 型式指定を全く取り直すことになるかどうかにつきましては事務処理規定がございしますので、それに照らし合わせて上で処理いたしますが、内容に変更がございしますれば当然テストを受け直すということになるかと思ひます。

○中路委員 いまおっしゃったように、この問題は当然テストを受け直さなければいけないですね。単にどこかを直したというだけじゃなくて、この問題は公害問題とも関連する問題ですね。それを、いまお話ししましたように、この問題を聞きましたらディーラーも知らないですね。だから、苦情が出るやつをいま一生懸命いろいろあちこち直したりしているんです。しかし、日産の方は十六日の生産車から、これは調べてもらえばわかりますが、明らかに構造変更して、キャブレターあるいはディストリビューター、こういうところに対策品をつけていま出しているわけです。私はこれはやはり非常に重要な問題だと思ひます。この点についてぜひ調査をしていただきたい。届け出は出てないと思うのですが、明らかにこれは違反だと思ひます。嚴重な取り締まりをしていただきたい、そして、その結果を報告していただきたいと思うのですが、いいですか。

○田付政府委員 直ちに調査をいたしまして、その結果を先生の方にお知らせいたします。

○中路委員 きょうはまだたくさん材料を持ってきたのですけれども、トヨタと日産の例で問題はほかになつていただけたらと思うのですが、先ほどから繰り返し言っていますように、私はいまの法改正を含めた制度上の問題にも大きな問題があると思ひますので、この点をぜひひとつ根本的な検討をしていただきたいと思うのです。

それから、その前の問題ですが、ついでに聞いとおきたいのですが、最近新聞でちょっと見ましたら、日刊自動車新聞で、局長が、利用者保護の立場から自動車メーカーに車両の欠陥が発生した段階で直ちに届け出させ、これをユーザーに公表するようにしたい、いわゆるリコール制度を改正

したいというようなことを語ったというのが新聞記事で出ています。この点について、この場所ですととお考えをお聞きしておきたいと思ひます。

○高橋(寿)政府委員 私がしゃべった言葉でございしますので、私からお答え申し上げます。

先週は火曜日だと思ひましたけれども、私も二週間に一遍ずつ業界紙とのいわゆる定例記者会見というのをやっております。本来は月曜日が定例日でございます。そのときに、記者の人から質問がございまして、当然今回のパブリカ問題に関連して記者の人は質問したわけでありすけれども、記者の人の見解では、パブリカ問題の届け出が非常におくれた、これはもつと早くできないだろうかという質問がございまして。私は実は技術的には余りわかりませんが、むしろ一般常識的に考えてその新聞記者に答えたわけでありすけれども、この届け出がございする原因は恐らくこういうことだと思ひます。届け出をいたして新聞に発表をいたしますと、車を持っていってしゃる方が自分の車のこういうところが欠陥だから取っかえてくれというので殺到する、そのときに交換部品がございせん、非常に混乱をする、そこで、メーカーとしては、交換部品が全国津々浦々の窓口で普及するまで届け出をしない、それで、もうこれで大丈夫というときに届け出をして直ちに交換を受けるようにするというのもあつて、届け出がございするうちにだろつというふうには私は解釈したわけでありすが、しかし、それは一つのあり方であつて、もう一つ、ユーザー保護という点でさらに考えるならば、もしもユーザーの方の理解が得られるならば、協力が得られるならば、メーカーにおいて、その事故が部品あるいは構造の欠陥にありつたことがわかつた段階で届け出をせう、そしてそれを私どもが公表する。そうしますと、車を使っている方は、もうその日からその欠陥がありつたに付近の扱い方を氣をつけて車を扱うというふうにしておりまして、交換部品が数週間、これは物によつて違つて思ひますけれども、出そろつたらそのときに部品の交換をする。つまり、発表してもすぐ部品が間に合わないことがあつても、それはユーザーの方でしばらく交換部品が出回るまで待つて、その期限が来たら交換をせう。しかしそれを待つてから公表するのでは、ユーザーにとっては実は欠陥があるのに欠陥がわからないということがありますから、そこで、ユーザー保護という立場から考えるならば、欠陥があるのですという情報だけはやはり早く知らせる、部品の交換はできるだけ急ぐけれども、その間に若干の日があつても仕方がない。どちらをとるかということについて考えるならば、両論ありますけれども、私は、ユーザー保護という点を考え、かつユーザーの協力が得られるならば、情報だけは早く知らせるだけで交換を急ぐというふうなことがの方がベターではないか、いろいろ従来のやり方等との関係もありますので、私も部内で十分検討いたしましたし、もしその方がベターであるというふうになれば、そういうふうな方法を切りかえていきたいと思ひまして、しゃべつたのでございします。

○中路委員 いまリコールの改正の問題については、そういう方向で検討をしていくというお話も話していただけるわけですが、私が先ほどから述べましたように、定期的な報告の義務づけを含めて、この制度上の問題についても全体としてここで検討すべきじゃないかということ強く要求しておきたいのですが、この問題の終わりに、私は運輸省なり自動車局の根本的な姿勢に関連した問題がこの根底にあると思ひます。

これも前に林議員が取り上げた問題ですが、いまの道路運送車両法の四十六条の終わりに、終わらだけ読みますと、「且つ、これにより製作者又は使用者に対し、自動車の製作又は使用について不当な制限を課することとなるものであつてはならない。」ということが書いてあるのです。この問題を林議員が取り上げまして、当時公害基本法がまだ改正されていなくて、当時公害基本法は公害基本法の経済の発展と調和するという条項

がいま非常に問題になつていられる際に、この点は考慮することが必要じゃないかという質問に対して、当時の野村局長さんの答弁で、「ただいま御指摘の点は、確かに公害基本法の経済条項と表現は違ひますけれども、何といひますか、その思想において似ている点があると思ひます。したがいまして、これは政府部内の方針としてそういう線に沿つて、何といひますか、公害防止優先という方向でこれも検討するということは、お約束できると思ひます。」というふうに答弁してゐるのです。これは四十五年九月の運輸委員会です。

その後、こゝで言われている公害基本法の経済条項というのは、御存じのように外されました。しかし、運輸省の関連する道路運送車両法を検討するところからいふことは、これはまさに公害基本法の中の経済条項と似ているということを皆さん自身がおっしゃつて、検討するところでした。いまなおこの項は自動車の場合には生きてゐるわけですね。私は、こういうところに自動車業界との癒着といひますか、余り言うと言ひ過ぎかもしれませんが、はつきり関係ができて、本当に安全の立場、公害防止の立場で行政をやつていくという姿勢に欠けるというものが、こういうものが検討しますと言つてからまだそのまゝにされていゝるという中にもあると思ひます。このお約束の検討しますというものは、その後どう検討されたのですか。

○高橋(寿)政府委員 私は「下当な制限を課する」ことにならないう点の解釈の問題だと思ひますが、その問題は、そのときどきの社会的な要請によつてこの解釈の内容は変わつていゝていゝと思ひます。したがつて、現在のよゝうな国民の健康と安全ということが安全、公害行政の基本であるという時代におきましては、この最後の段落のところの言葉といひますのは、国民の健康、安全の側に立つて広く解釈をするといゝことで読まれてゐると思ひますので、そういう意味で私も、この言葉がございまして、このことに依拠して製作者または使用者の方

に偏った安全、公害行政をするということは毫もいたしておりませんし、今後ともそういう方針でございますので、この文言を変えたいということ、私は、私もがそういう姿勢でやるのが保証される限りは必要ないのじゃないか、またそういう姿勢でやっていきたいということでございます。

○中路委員 そういふ姿勢でやるのは当然のことだと思ふのです。しかし皆さん自身が、答弁で、これは公害基本法の経済条項と似ている、この点のことについては検討をしていきたいというお約束になっているわけですから、私は、この問題も含めて、皆さんの姿勢をはっきりさせるという意味でも、当然この項については検討するべきではないかということ、ひとつ強く要請をしておきたいと思ふのです。

もう時間も来ますので、この問題であと幾つかの問題を取り上げませんが、先ほどお話ししました、たとえば林議員の指摘について、皆さんの調査で、改造がやられていないという返答が来ているわけでも、先ほど私が改造されているという文書も出しました。ここに現物もあるのです。これは改造された現物なんです。現物もあるし、そして文書も出ている。しかし皆さんの報告は、改造されてないというトヨタの報告をそのまま受け取って私たちに報告している。これはまさにうそをついている、ごまかしていることではありませんか。こういう点を根本的に改めなければ、これからこの欠陥車問題というのは全くなくなりないということを、私はこの質問の終わりに強く指摘しておきたい。

先ほど、何点か調査をして報告をいただくという、整理はしませんけれども、お約束をいただきました。この点については、至急調査をし、また厳重な取り締まりもやっていただきたいと思います。調査をしておきたいと思ふのです。もう一度念を押しておきたいと思ふのです。

○田付政府委員 先生のおっしゃるように努力したいと思ふます。

○中路委員 時間がそろそろ来ているのですが、別の問題であと一、二問だけ。

アメリカ局長、お待たせしました。ここであつと出ていただきます。

これは全く別の問題ですが、これも地元では大きな問題になっているので御質問したいのですが、時間を省略する意味で、私の方から先に少し状況、問題をお話しします。

横須賀のアメリカ軍基地の中に入っているベースタクシーの問題ですが、これは運輸省に先にお聞きしておきましょう。いま横須賀市で営業しているタクシー、法人タクシー、個人タクシー含めて何台ありますか。課長さん、わかりますか。

○高橋(寿)政府委員 現在横須賀市で営業しております車両数は合計八百九十三両だと思ふます。

○中路委員 法人が五百七十一両、個人が三百二十両、お話しのように八百九十三両です。約九百両あるわけですが、このうち、アメリカの基地、ベースの中に入っている基地内の営業許可を得ているタクシーがあるわけです。入構料を取られて入っているわけですが、幾らの入構料を取られて入っているかということ、この営業許可を得てベース内に入っているタクシーは何台あるのですか。

○高橋(寿)政府委員 入構許可を得てベースに入っておりますタクシーは、法人百七十三両、個人百三十一両、合計三百零四両であります。それから入構料は、四十九年九月以降、LPGタクシーについては一月一台当たり千二百五十円、ガソリン車につきましては同じく三百円です。

○中路委員 これも四十九年の八月三十一日まで是一台二千円取られていたんですね。石油ショックでいろいろ要請もあり、値下げの陳情もあつて、いまお話しのように千二百五十円、ガソリンが三百円という入構料を取られて営業しているのが三百四十台あるわけですが、この営業車とは別に、四十四年ごろからこれは四十四年からですが、いまの形態は四十四年ごろからです、いわゆるNCCTタクシーというノーナンバーのタクシー、アメリカの海軍の契約タクシーだと言われて

おりますが、ノーナンバーのタクシーがこのベースの中で営業して仕事をしているわけですが、このタクシーはだれが営業しているのか。それから何台も扱われているのか。このNCCTタクシーについての実情を簡単に話し願いたいと思ふます。

○高橋(寿)政府委員 これは私も知り得る限りのことだけでございますけれども、アメリカ軍のネビーエクスチェンジ、NEXと略称しているものであります。そこから営業許可を得ております。許可を得ております会社は、インターナショナル・オート・サービス・カンパニー・リミテッド、代表者はK・L・ヤングという人です。住所は横須賀市日の出町であります。このタクシーは、横須賀の米海軍基地の中だけで、そこにおける米軍、軍属、家族等の輸送をしている会社であります。使用車両は四十五台、それから料金は、中型車両の場合に二キロメートルまで百九十円、自後四百五十メートル増すごとに三十円加算というふうになっております。

○中路委員 もう時間がありますので、私の方から少し補足して状況をお話ししますけれども、いまお話しのように、外から、いわゆる営業しているタクシーが入構料を取られて許可を得て構内へ入っている。それで、営業しているタクシーが現在三百四十両あるわけですが、それ以外にノーナンバーの、アメリカの海軍の購買部隊の営業許可を受けているのが四十五台、その基本料金は百九十円、外から入っているのが御存じのように二百八十円中へ入っている。私が調査しましたところ、中で営業しているNCCTタクシーというのは、駐車場も専用の特別の駐車場を持つてはいるのです。たとえば航空母艦が入ると、その岸壁はこのNCCTタクシーの専用の車の置き場になっている。そういう駐車場においても差別を受け、料金において片方は百九十円、片方は二百八十円ですから、中の連中は百九十円の方に乗るのは当然なんです。アメリカの家族その他も含めて営業して

るわけです。

それで、皆さんのお話じやありませんが、この営業をやっているのは第三国人、国籍は台湾とおっしゃったすけれどもはつきりしない。K・L・ヤングというのがやっていると聞いています。この詳しい状態は、時間もないのでお話ししません。この四十五台を動かしている運転手は、第二種の運転免許を持つていない者がたくさんいる。たとえば日本人の基地内の消防の職員がやっていたり、アメリカ兵がアルバイトでやっていたり、アメリカ軍の婦人がやっていたりということ、二種免許も持っていないというのが運転をして営業をしているという状態で、先日皆さんの方の報告ですと、この水揚げの、よくわからないけれども、一〇%ぐらいを購買部隊に入れているのではないかというお話でした。私はちょっと補足しましたけれども、こういう状況の中で、いま横須賀市内に九百台からの営業車があるわけですが、これは人口比にすると非常に高いんです。ほかの町に比べて。恐らく、横須賀にアメリカ軍あり、母港化になって二千人からの家族もいる、こういう点も配慮されて営業車が多いんだと思ふますが、そのほかに直接こういうもぐりタクシーみたいなものが中々四十五台も営業しているわけですから、しかも二百八十円のところを百九十円で、駐車場も差別して入っているわけですから。いまこれが大問題になっている。しかも、いまのように客が減って営業も落ちるといふときですからますますこれが横須賀のタクシー業界を圧迫して、運転手も業界も、このもぐりタクシーは何者だということで大問題になっているんです。

私は一、二点まとめてお話ししますが、一つは外からの営業タクシーですね、これが基地内に入っている。入るから入らないかはアメリカの方の権限ですけれども、入構料を取っている。二千円とか千二百五十円とか勝手に、どこで決めるのか知らないが、値段を決めて入構料を取っています。第一番に、この入構料を取る法的な根拠はどこにあるのかということをお聞きした

い。
それからもう一つは、このNCTタクシーという基地内で営業しているタクシー、しかも二種免許も取っていないタクシーがこういう営業をやっている根拠ですね、それはどこにあるのか。これは外務省の方にお聞きした方がいいと思うんですが、まずその辺……。

○山崎(敏)政府委員 横須賀の普通のタクシーに対して入構料を取っているという点につきましても、われわれこの点を承知しておらないわけではございますが、この話を聞きまして、早速米軍当局に現在事実関係の確認を求めています。そして、もしこの入構料を取っているのであれば、その性格とか目的というものはどういふものであるかということをお話ししておきまして、その回答を待ちましてその上で御説明申し上げたいと思います。(中略委員「もう一つの、NCTタクシーの根拠」と呼ぶ)

NCTのタクシーの問題でございましてけれども、この会社と米軍のネービーエクスチェンジ、米海軍販売所との契約関係がどういふ内容のものであるかということにつきましても、現在アメリカにこれも照会中でございまして、その契約内容につきましても十分調査をいたしまして上で、この関係法令の適用という問題につきましても判断をいたした上で、御説明申し上げたいと思います。

○中略委員 この問題は、きょうはこういう途中になっておりますから私はまた改めて取り上げたいと思ひます。だから要請だけひとつしておきたいんですが、いまお話しのように、このNCTタクシーの問題で、米軍の購買部隊とそれからヤングというのですか、台湾国籍だという、入札をして営業をやっている、この間の契約内容、これをぜひ私の方に提出していただきたい、こういう契約になっているかということですね。

私は基地内でこういうもぐりタクシー営業は許されなと思う。たとえばこの問題で、ガソリンも無税のガソリンを使っているというのですね、話によりますと。税金がどうなっているのか、ガ

ソリンがどうなっているのか、こういうこともいろいろ不明です、それからいままでは、つい数年前まではこのタクシーが外にも出ていたのです。アメリカ兵を乗せて近くのEMクラブまで行っていたのです。ノーランバーのこのもぐりタクシーが町を走るのは何事だという抗議を受けて外へ出るのだけはやめたのです。しかしその前まではEMクラブまで行っていたのです、アメリカの将校を乗せて。こういうことは私は許されなと思うのです。だからこの契約内容を正確にひとつとっていただきたいということがですね。そういう根拠でこういうことが許されているのか。

それから先ほどお話しのように、外から入る営業車について入構料を取っている。外務省も承知してなかったというお話ですが、この問題もまた聞いて合わせ中だということで、その報告もいたしたい、改めて私はこの問題を問題にしたい。横須賀のハイヤー、タクシー九百台という話であります、これは家族を含めて大変な数ですけれども、この人たちがいま、このようなもぐりタクシーのために生活上も営業上も非常に圧迫を受けている。しかも、さっき言ったように、二種の免許も持っていないのに運転させている。

私は、基地は治外法権ではないと思うのです。安保条約と少なくとも地位協定に基づいて提供しているわけですから、何をやってもいいということじゃないと思うのです。それに基づいて基地内の使用について私たちは見なければいけない。その点で運輸省も、私のところへ説明に来られたら、あれは治外法権ですからと言う。治外法権じゃないのです。昔のそういう治外法権では全くないのです。しかも皆さんが許可しているそういう営業車の中で圧迫を受けている。このことについては、運輸省はアメリカにも外務省にも物を言わなければいけないと私は思う。それはもう基地内のことでですから一切黙っているということになれば、関係のハイヤー、タクシーの運転手も業者も、いま非常に怒りを持ち、不満を持ってい

るわけです。だからこの解決のために、ひとつ外務省も運輸省も努力をしていただきたいと思うのですが、その前に、いま私がお話ししました点は至急調査をしていただいて、その上で改めて取り上げたい。
時間も過ぎていきますので、これで終わりたいと思います。

(奥田委員長代理退席、木野委員長代理着席)

○木野委員長代理 受田新吉君。

○受田委員 許可可整理法という法律は、また新しく法律ができたにこういう法律は何年かすると起るわけですから、五年も十年もするとまたこういうものをやる。つまり許可可整理法は終始継続するものであるということになりますか。

○鈴木(博)政府委員 許可可の整理法の性格からいたしまして、住民の負担の軽減あるいは事務処理の迅速化というようなことがねらいになってございまして、一定の期間を置きまして、今後もお説のとおり継続するものと存じます。

○受田委員 終始とどこまでもを知らない、許可可の方は継続するのであるということですね。だから、そうなるのであればきちっと、余り後へ尾を引かないように整理をしておく、その都度整理をしておく、やむを得ないものが出たときにまたこれを扱うというようなかっこうにしなければいけない。これは調査会の答申の中にもそういうことが書いてあるわけですが、そこで、先国会でお尋ねしました法律の廃止とかいう、簡素化、合理化の中で、整理、統合、合理化という中に、許可可事項そのものは一応合理化され、整理されております。許可可とは何か、認可とは何か、免許とは何か、そういうものがあまいで、許可可と称すべきものを認可としたり、認可と称すべきものを許可としたりしている。行政管理局そのものが許可、認可の概念を明確にしてい

こういう点があるから、これを整理したらどうかと私は提案したわけです。たとえば、きわめて明確なことでございまして、一般的に禁止されているその禁止を解除するというのが許可、形成的行為の中の補充行為が認可という原則的なものはこの前の国会で議論しました。ところが、それを許可と言わないで免許と称していることもある。運転手の免許とか医師の免許というのも、これは当然許可である。それが免許と称してある。それから、地方公共団体の起債の許可などというものはこれはもう当然認可に当たるものである。それが許可となっておる。こういうふうに許可と認可の簡明が混同し、入り組んでおる。これを整理してはどうか。許可申請、認可申請、免許申請、いろいろあるということ指摘しまして、できるだけこの法律行為そのものに明確な区別をして、その方を整理されたらどうか。これは長い間社会の慣習として実行されておるからやむを得ないということが言えるかもしれないが、やる段になれば、これは許可に入るか認可に入るか、もう明確に区別ができます。あの先国会で提案した問題につきましても、その後御研究されたか、受田質問などは問題じゃないと言うて放置されておられるか、いずれかの御答弁をお願いしたいのです。

○鈴木(博)政府委員 前国会におきまして御指摘いただきました許可、認可、免許等の言葉をめぐりまして、非常に実体法上混乱を来しているのではないかとこのお説につきましても、真摯にその点検討いたしましてお話しをさせていただき、何分行政法上の解釈を離れまして、ずっと長年の間実体的にこう必しも明確な区別なしのままにまいておりましたので、これを一挙に整理するということとはなかなか現実問題として困難だというふうな現状でございまして、御指摘いただきました方向で今後とも努力は続けてまいりたい、このように存じております。

○受田委員 行政行為の中で、様式行為あるいは社会的慣行、いろいろな面から非常に問題があるのは印鑑です。許可申請、認可申請というものに

印鑑を押してなければ、その申請書は無効かどうかお答えいただきたいのです。

○鈴木(博)政府委員 これは行政管理庁の私どもがお答えしたに果たして適当かどうかという気持はいたしませんけれども、いままでの行政法的な知識を思い出しお答えするような状態でございしますが、印鑑がない場合には問題だろうと存じます。

○受田委員 印鑑を押すような行為、様式行為を法律行為の中に入れておる、あるいは社会的慣行として入れておるという国はほとんど外国にはない、日本だけが持っている独特のやり方でありまして、むしろ申請書など、本人の意思で本人が書いてサインした方がこれは正確なんで、それをだれかが代筆して、それに三文判を押して出すとかというようなことでは、本人の意思に反した公文書というものができる。だから事実問題として、本人のサインでこれを認めるというようになると、大体行政管理庁そのものが印鑑について本格的に取り組んでくる時期じゃありませんかね。印鑑盗用などというような問題よりも、サインで処理するのがこれは先進諸国家の——長官、あなたも世界各国をしばしば御旅行されて、外国で印鑑を押すようなところはありましたか。これはもう大変なことですよ、この印鑑というのは。そうして、印鑑というものが、また一方で印相というものがある、印判によってその家が繁栄もすれば悲劇もあるというように悪用されるのです。そういうことで、もう本人の書ほど正確なものはないですよ。印鑑を改めて、今後は様式行為の中にはもう印鑑はなくてもよいんだ、それから社会的慣行としてはこれはもうやめるというように、印鑑をサインに切りかえる時期がもう私は文明国家として来ておると思うのです。ただ、勲章をもらわれるときに、天皇の玉璽、国璽を、あのでっかい金の印判を押してもらうのが御希望の方は、装飾品としてこれを押してもらうという形にして、權威ある芸術品として大日本国の印判を押すということにして、その他はもう印鑑がなくとも済むようにする。

それから、悪いことに各省の書類の持ち回り、これは行政管理庁のお仕事。書類の持ち回りに一々部長、課長、局長とみんな印判を押す。赤鉛筆でサインで済むことをそれを印判を押す。その印判をみんなすりばなものををつくる。そのために——印鑑の経費というものは自分が出すわけでしょう、公印の方は別だが、私印の方はみんな自分が出すのです。そこで何十万円とする印鑑を競うて買うという悪弊も起こってくる、経済生活にも影響を及ぼすというようなことでございしますから、印鑑でなくて、官庁の書類などは課長、部長のサインでばつとやるというふうになり切いかえさせる。これは行政の簡素化で一番いいのです。印判を押して朱肉が手について、後でちり紙でふかなければいかぬ、これは骨が折れるのですよ。これはサインが一番いいのです。お役所の仕事で、書類を持ち回るのに時間がかかって申請後何カ月もかかるということ、簡素化、それから合理化のために出た法律なんですから、簡素化し合理化するために、印鑑を押さぬでもばつと本人のサインで片づけるというふうに、行政管理庁が行政事務の簡素化にまず印鑑を廃止してサインでやると、勇気を持ってやられてはどうかと思うのです。

私は、この印鑑の質問を通告してなかったかな。——これは済みません。それじゃ、印鑑の質問は次の機会に——しかし、印鑑の質問通告がなくとも、常識では答えられると思うのだがね。ここで御研究していただきたい。どうですか。

○鈴木(博)政府委員 役所の内部におきましての決裁書類でサインを使うということは現に行われておるところでございしますが、外部に対しての公文書で印鑑が省略できるかどうかというふうな、いわゆる印鑑の公定力と申しますか、そういうふうな問題は、法務省なりあるいは法制局の方に先生の御提言を御連絡しておきたいと存じます。

○受田委員 これは法務省にも——とにかく行政の簡素化に非常に役立つわけですよ。印鑑がなければいかぬというようなことは行政簡素化に迷惑です。だから、行政管理庁のお仕事の一つです。ひとつ御提案をしていただいて、受田提案なるものが実を結ぶことを念願をします。

それから、ここで用語に関することに触れたいのですが、管轄、所轄という用語の相違がどこにあるか。所轄ということになると、指揮は伴わないけれども監督は伴うかどうか。これはやはり行管のお仕事のひとつでございしますので、所轄の中には監督が入るかどうかということですがね。

ひとつ具体的にお尋ねをします。なるべく時間を節約する意味で、ずばり許可認可にも関係することでお尋ねするのですが、学術会議の問題とあわせてお尋ねするのですが、学術会議なるものは内閣総理大臣の所轄になっておるのです。所轄ということになると、これはどういうことになるか。

そして行政管理庁は内閣総理大臣の所轄官庁であるのかどうかです。日本学術会議は総理府の機関である、この機関は行管の所管外ということかあるいは所管の中へ入るか、これをお答え願いたいのです。

○鈴木(博)政府委員 非常に言葉の問題で、どうも常識論でお答えいたしましたも適当でないと思ひますので、この問題につきましてはしばらく研究させていただきます。

○受田委員 そうしますと、行政管理庁は日本学術会議を監察の対象とすることができるとどうかについてお答えください。

○鈴木(博)政府委員 日本学術会議を監察することは可能でございます。

○受田委員 そうすると、行政管理庁は日本学術会議を監察されたかどうか、それをひと会議をいままです監察されたかどうか、それをひとつ……。

○鈴木(博)政府委員 御指摘の日本学術会議を過去において監察したことはございません。

○受田委員 日本学術会議にいろいろな予算の使い方などに問題のあることを行政管理庁は知っておられたかどうかです。

○鈴木(博)政府委員 具体的に行政運営の改善という目での学術会議を見ました場合に、予算の執行状態がどうなっているかというようなことにつきまして特に問題を感じたことはございません。

○受田委員 これは会計検査院の仕事にも関係してくるわけです。財政法の法律を忠実に施行しているかどうかという問題にも関係してくる。それから行政監察にも関係してくる。日本学術会議というこの総理府の機関は昭和二十三年の法律で誕生をしたのでございしますが、その中に大変大きな権限を持つておる。それは第二十八条に「会長は、総会の議決を経て、日本学術会議の運営に關し、必要な運営規則を定めることができる。」という権限がある。そうすると、これは行政管理庁として、日本学術会議の運営に關し必要な運営規則を定めるといふ権限を持つ機関といふものに対して、その権限を公正な判断で見ても過ちはないかというのを監察する必要があると起ってくる。

予算の使い方である。この間から私——この間、時間がなかったからちよつとだけ、四、五分で質問を終わつたから、きょうはちよつと行政管理庁のお仕事に關係するのでこれを堂々とお尋ねをするわけでございますが、国際環境保全科学会議というものを提唱をしてこれに三百五十万円の閣議了解をとつていない金を使うということになった。これはこの前行管がおられなかったからほんのしりだけしか質問しなかったのですが、念のために吉岡学術会議事務局局長よりちよつと答弁をしていただいて、それについて行管に判断をしていただきます。

○吉岡(邦)政府委員 ただいまの御質問でございしますが、ただいまも申されましたように、ことしの十一月十六日から国際環境保全科学会議を開催いたします。それにつきまして昭和五十年年度予算に国費として三百五十万円計上してございします。なお、ただいま先生が閣議了解をとらないでという御質問でございしますけれども、閣議了解につきましては、国際会議というものは持ち回りで行

われる場合が多いです。日本が引き受けなければそのかわりにどこかの国が引き受けなければならぬというケースが非常に多いわけですが、本年度の予算の措置を待つては国際的に準備に間に合わないという点がございします。そのため、予算の概算要求の前にかじりめ期間をとりまして政府内の意見を統一するという意味で、閣議了解を得てその開催を正式に決定しているわけでございます。ただ、国際環境保全科学会議は各国の持ち回りの会議ではございしません、日本の科学者自体の要望によってこれを国際的にやりたいということでございますので、果たしてできるかどうかの準備等をやっております、五十年年度の予算概算要求の段階において、これを総理府において正式に取り上げた次第でございします。したがって、閣議了解をとる一般の国際会議とは今回の場合は特に性格が違っております、ということをお答えいたしておきます。

○受田委員 松澤先生、あなたは非常に誠実な閣僚として著名なお方ですが、法律の基礎に基づかざる財政支出というものをいま事実やってきましたわけなんです。いまの閣議了解を得ないで三百五十万の支出をやった。この学術会議法の第六條の二の二項「前項の規定により学術に關する国際団体加入する場合において、政府があらたに義務を負担することとなるときは、あらかじめ内閣総理大臣の承認を経るものとする。」と、こうあるのです。学術会議の法律そのものにそれが書いてある。それから財政法第十條には、国費分担法律主義に基づきまして「国の特定の事務のために要する費用については、国以外の者にその全部又は一部を負担させるには、法律に基かなければならない。」という規定がある。これは寄付とも関連することになる。そうすると、内閣総理大臣の承認を経ないで金を出すというのは何を根拠にやるか。国民の出したお金を総理大臣の承認も得ないで勝手にどんどん学術会議が出していったのじゃ、これはもう統制も何もとれたものじゃないですがね。これが今度は行管のお仕事になってくる

のです。行政管理局という、そういう仕事をする役所が総理府の機関に現にあるのです。いま局長さんが御答弁になったように、閣議了解をとらぬで金を使っている。それから閣議というのは一週間に二回あるのです。閣議の了解をとる暇がなかったとか何とかでなく、日本学術会議が勝手に、もう閣議の了解なしにどんどん予算を使うようなことを決めてしまふ。いまの御答弁を聞いておつてもちよつとおかしい。閣議の了解をとる必要のないような仕事には閣議の了解をとらぬで金を出してもいいなどというふうな、これは大変な大事な発言をいましておるのです。この問題をきよう私は明確にしておかないといけないと思ひますので、あえてこれをお尋ねします。

○吉岡(邦)政府委員 ただいまの先生の御質問でございします、学術会議法の六條の二の二項に、国際学術団体に加盟するとき、新たに義務を負うときには内閣総理大臣の承認を得るといふ条文がございします。これは学術会議法の三條の二の二の、いわゆる学術の研究連絡のためというのと、学術会議法の二條にありまして学術会議の目的のところから、内外の学術の代表として、とこういふところから受けておる事業でございします。この六條の二の二項の条文が入りましたのは、要するに国際学術団体に新たに加盟して、そして分担金の義務を新たに負うという解釈でございしますが、当然そこで分担金を払わなければならぬわけでございます。これは継続的に、一回払ったら次の年は払わなくてもいいという問題ではございしません。国としては一種の債務負担を負うわけでございまして、この問題についてはあらかじめ総理大臣の承認を得なくてはならないという法律でございします。

そこで問題になりますのは、じゃ分担金が高くなつたらどうかという問題がございしますが、これもこのところでは新たに加入するだけの問題として、その後分担金が値上がりするとか何とかという問題は、これは財政当局と相談してやるということで、閣議承認事項には入らないという解釈

でございします。

なお、この問題につきましては昭和三十二年四月一日の法律第四十八号というのがございします。これは国際学会等への加入に伴う分担金の債務負担に關する法律でございしますが、これが大体いまの学術会議の六條の二の二項の法律を一般化した法律でございまして、ここでもそのような解釈がとられてゐるところでございします。

なお、国際会議を開催するについて国の経費が要る、それは六條の二の二項に關係あるかどうかという問題でございしますが、国際会議の開催につきましては特に法律でうたわなくてもいいということ、この六條の二の二項を入れるときに、法制局とも協議の上この国際会議開催という面の事項が抜けておるわけで、六條の二の二項はただいまの分担金を払うという点の条文であるといふふうに御理解いただきたいと思ひます。

○受田委員 大変な間違いを起してゐるのは、吉岡局長さん、いまの六條の二の二項「政府があらたに義務を負担することとなる」といふところで、「前項の規定により学術に關する国際団体に加入する場合において」は特にそれが必要である。いわんや、いまの国際環境保全科学者會議などということは国際的に学術団体として認められてゐないんですよ。その認められてないような団体といたしましては、いわんやより多くの閣議了解が要るという性質のもので、それならばこそますます閣議了解が要るもので、ちゃんと認められた学術団体においてすら国の財政支出について閣議の了解を得るのに、いわんや国際的には認められておらぬような団体へ金を出すということ、そのときこそ私はますます閣議了解の必要性がより多く要るのであると思ひます。これは本末転倒もはなはだしいので、どうもこの議論については、いま吉岡さん御自身が政府をなめておる。いいですか。

〔木野委員長代理退席、委員長着席〕

ちゃんと学術に關する国際団体に加入する、そのときは新たに義務を負担するようになると閣議了

解が要る。ところが、いまのこの国際環境保全會議なるものは認められた国際団体ではない。認められてないだけに「政府があらたに義務を負担することとなる」といふのこれへ入るわけですから、これへ入らぬからといって、国の財政支出を日本学術會議で勝手に決めてどんどん金を出して、政府の金を取り上げるようなことをやりよつたら、これはもう党中党をつくり、治外法権的な日本学術會議なるものが権勢をほしいままにするようになるわけなんです。行政管理局、いま局長さん、あなたは事務的処理で同じ総理府の機関におられる指定職のりっぱな高級公務員として、いま一方の学術會議の総理府の管下にある指定職、事務局長の吉岡さんが言われたことを、それはごもつともだ、閣議了解など要るものか、政府、総理大臣などというものを抜きにしてどんどん出してこれといふことになるのかどうか、お答えを願ひたいです。

○鈴木(博)政府委員 実はこの問題につきまして、いま初めて聞く問題でもございしますし、非常に法律の解釈の問題等、やはり相当に私どももいたしまして勉強してお答えしたいと思ひます。ですので、吉岡局長の方からよく事情を聴取いたしました後に御報告申し上げたいと思ひます。

○受田委員 事情を聴取して、吉岡局長を招致して事情を聞く、そうして学術會議を監察するかどうか判断する。

学術會議の局長さん、あなたは非常に骨の折れるお立場にあるのはよくわかるのですが、会計検査院が何か寄付行為について調査をされておるのじゃないですか。最近会計検査院が日本学術會議の寄付行為についての調査をされたかどうか、何か要請があったかどうか。

○吉岡(邦)政府委員 会計検査院がこういうことをしたかどうかという点にお答えするのは適切であるかどうかかわかりませんが、実は昨年学術會議で二十五周年の記念事業をやったわけですが、そのときに二十五年史の出版を國費でもって実行いたしました。このときに、学術會

議の会員あるいは旧会員の中から、せっかく二十五年たった、それから学術会議ができるときに、日本全体の学術関係者あるいは国際学術団体の関係者、さらには米国の関係者等相寄り合つていい知恵を出していろいろ相談に乗つたということ、そういう関係者もひとつ呼んでいろいろ記念事業をやらうじゃないかという相談がなされたわけでございます。しかし、これにつきましては事務局としては国費としては二十五年史の編集しかやりません、あとは学術会議としてはできません、ということをお願いしました。そのときに会員並びに旧会員の方々は、じゃ自分たちがそれぞれ会費持ち寄り、あるいは関係者持ち寄って事業会をつくつて、この関係者と呼んだり、あるいは記念の講演会やシンポジウムをやつたりしようじゃないかという話が多くなりまして、この事業会におきましてそういう事業をやつた次第でございます。

これにつきまして会計検査院から、事業会で行つたにしても、学術会議の本来の仕事の区分が明確でないように思われるという御指導をいただいております。これは事実でございます。

○松澤国務大臣 ちょうどいま総務副長官が見えておりますから、総務副長官から学術会議の趣旨の主なるところを説明を願つて、御了解を得たらどうか、かように思いますが、御清聴をいただきます。

○松本(十)政府委員 受田先生のおっしゃつております学術会議法第六條の二の二項は「国際団体に加入する場合において、政府があらたに義務を負担することとなるときは、あらかじめ内閣総理大臣の承認を経るものとする。」国際団体に加入しまして、後々分担金を継続して支払ふ義務が生ずるという場合に、これはあらかじめ閣議了解も得、内閣総理大臣の承認も得ぬといかぬぞということでございます。今回御指摘の国際環境保全科学会議というものは、一回限り今度日本で初めて開催する、こういうことでございまして、団体に加入するといふこの六條の二の第二項には該当

しない、こういうふうなわれわれは解しております。

したがしまして、それはあらかじめ総理大臣の承認を得る必要はないと考えるわけでありまして、それじゃ閣議の了解を得ぬといかぬじゃないかというお話でございますが、すでにできております国際会議がありまして、回り持ちで世界の各国を順々に回つておる場合には、今度は日本が引き受けましよう、こういうときには、閣議了解を経ておきまして、そして世界に向かって日本が今度引き受けましよう、手を挙げると申しますか、意思表示をしなければなりませんので、閣議了解を必要とするわけでございますが、今度の国際環境保全科学会議は初めてでございますので、日本がまずそこでやるということでございますので、その準備を三三年にわたつて続けてきたわけでありまして、そういう準備の過程におきまして、やはり固有の経費は国が出さなければならぬ、そういうことで予算の決定という、閣議決定と申しましようか、政府の意思として三百五十万円の計上というのをやつたわけでありまして、そういう意味ではすでにできておる国際会議に回り持ちで日本が開催を引き受けるというものと性質を異にいたしますから、あえて事前に閣議了解を経る必要がなかった、こういうふうな理解しておるところでございます。

なお、寄付金のようなことにつきまして財政法との関係その他をおっしゃいましたが、二十五周年記念にしまして学術会議のやりましたことにつきましては、先刻事務局長から御答弁申し上げたような次第でございます。今度の環境保全の国際科学会議につきましては、政府が基礎になります予算を三百五十万円計上しております。実際の開催に必要なその他の資金というものは、日本学術振興会、これが共催団体でありますから、これが関係団体あるいは関連する学会の科学者によつて組織された組織委員会の意を受けまして、指定寄付金の手続とかあるいは募金活動とかあるいは経理事務をやらうとしておるのだ、こういうふう

うに聞いておまして、そういう意味では政府の行います計上した予算の執行といふものと、会議を開催するに必要な寄付の募集といふものと、そこは政府の分担する部分と、それから共催団体である日本学術振興会がやつておる部分といふものと截然と分かれるわけでございます。そういう意味では財政法に抵触するものではないといふふうに解しておるわけでございます。

○受田委員 不可思議な御答弁をいただいたわけですが、予算書に計上されてある予算で、閣議の承認のないものがほかになんものがあるわけですか。

○松本(十)政府委員 予算にはいろいろの政府の行います事業とか会議とかその他でございますが、一々の会議について、この会議は閣議了解を得ておいて、その会議費は幾らですやというふうなやつておることはほとんどないといふふうなわれわれは考へておるわけでございます。

○受田委員 そこで、学術会議がこれだけの金をくれ、やりたいから三百五十万円を出してくれ、この問題は学術会議からの要請ではないですか。

○吉岡(邦)政府委員 学術会議でこれを予算案を作成の段階で計上いたしましたので、総理府に要請したわけでございます。

○受田委員 学術会議から要求すれば、それをうのみにするやうなとばけた政府であるかどうかです。そんなことを言えば、すぐそこで独立権限で、無条件で、閣議の問題にもしないで、非常な重大な一つまり、日本学術会議が独立の要求をした、これはどういふものかといつて閣議に報告して、そしてそこで承認をとるやうな手続をとる性質のものですよ、これは。うのみにしてとばけるやうな内閣に何か欠陥があると思う。欠陥内閣です。

○松本(十)政府委員 受田先生先刻御承知のように、学術会議は内閣総理大臣の所轄とするといふのがその法律第一条第二項にございまして、所轄の意味は何ぞやといふことを先ほど御質問になつておつたようでございますが、われわれの解する

ところでは、所轄といふものの具体的内容といふものは、予算とか人事等について政府が真任を持つてやつておるのだ、こういうふうな解しているわけでございます。何もこの環境保全の国際会議だけではございせん、いろいろな学術会議で必要に予算は、学術会議の意向をくみまして事務局が総理府の中において説明しながら、所轄という立場から総理府で予算の概算要求をいたしました。そして大蔵省と折衝しながら最終的にこれが決まれば閣議決定という形で、政府の意思としてこの三百五十万円を国際会議に会議費として出そう、こういうことでございまして、決して総理府がばやばやしているといふことではないと私は考へております。

○受田委員 もう一つ学術会議の寄付、振興団体との関係、これは政府とその後援団体が寄付を募集する行為をしてはならぬという昭和二十三年の閣議決定がありますね。それに抵触しないのだといふことでございしましたが、そこをもうちょっと説明してください。

○吉岡(邦)政府委員 国際会議というのは、学術会議主催の国際会議にいたしました。これは学術会議と関係学協会あるいはそれに参加する人、こういう人たちの共催という形をとつておるわけでございます。それほども幅広い内容のものでございます。そのうちに国費として幾ら持つたかという問題と、それから実際にそれに参加する人たちがそれぞれ参加費というやうなものも出しているわけでございます。それから同時に、この国際会議を共催しようとする学術の関係者あるいは学術団体、そういうやうなものから成ります組織委員会といふものがございます。そしていろいろな案を練り、そして必要な寄付については学術振興会にやつていただく、こういう形になつておるわけでございます。

○受田委員 昭和二十八年に行政審議会が、政府の批判に終始し、総理府の機関にあることに疑問を抱かせるやうなものに対して国家が補助金を出すことを条件としての政府機関といふものはおか

しいという意味から、それを外すというようなことを答申した事例がありますかどうか。

○吉岡(邦)政府委員 不勉強ながら存じておりません。

○受田委員 それでは、これはひとつ調べておいてください。昭和二十八年の行政審議会の答申。

そしてもう一つ、学術会議事務局長は、特定の政党と学術会議の構成員との間の懇談会というようなものを奨励されておるかどうか。

○吉岡(邦)政府委員 事務局長として、学術会議の性格は要するに科学者としての科学的な立場に立った問題の審議と、それから国際会議等の参加あるいは開催等に限定すべきであって、学術会議自体が政治的な行為をする機関ではないというふうに確信しております。

ただ、学術会議の事務局を除く会議として、学術会議というものを広く国民に理解していただく方策の一環として、マスコミの各機関あるいは各学協会あるいは各政党との間で、要するに科学技術の学問的な問題についていろいろ御懇談をしたという取り組みもしているということは事実でございます。

○受田委員 それは特定の政党——公平にすべてやっておるかどうか。公平に各党みんなやっておるかどうか、御答弁願います。

○吉岡(邦)政府委員 いままでやったケースが私の着任前のことでございますので不明確でございますが、これも、いままで一回やっただけでございますが、これは各政党に全部呼びかけてやったというふうに聞いております。ただ、政党の方で御都合が悪くてできなかったというふうに聞いております。

○受田委員 それは、その後も引き続き各政党に呼びかける行為をやっておられるかどうか。

○吉岡(邦)政府委員 学術会議は三年ごとに選挙がございます、ことしの一月から第十期が発足したわけでございます。十期の会議の初頭に当たって、会長から、学術会議というものを広く認識していただくために各界各層の方々とまた御

懇談を重ねてまいりたいという意思表示がございました。その中に、前回の例を見ますと、各政党の方々とも御懇談をしたいという意思があるように聞いております。まだ全般的な呼びかけはいたしておりません。

○受田委員 学術会議が特定の政党との偏った形のものでなくして、党派を超えた政府機関としてこれが大きな在存意義を見出すように努力しなければならぬ。その点、特定の政党が部内を支配しようというような動きもない、非常に公平にいておいて、事務局長としてまことに満足しているという政府機関になっておるかどうかの御答弁をいただいて、時間が来ましたので、質問を終わります。

○松本(十)政府委員 日本学術会議のあり方につきましては、先般の受田委員の御質問に対して、総務長官からも、大きな関心を持っておりまして、会長以下と互いに意見を交換しながら今後のあり方については十分慎重に対処してまいりたい、こう答弁したわけでございますが、御指摘のような点はなきにあらざると思っております。いままで、そういう意味ではこれから深い関心を持って今後この学術会議のあり方について総務府としましては対処してまいりたい。現に学術会議の内部におきまして改革構想委員会というものをつくりまして、二年ほどの期間をとって、そのめどで、どのように学術会議のあり方を位置づけるべきか、方向を固めるべきかやっておるわけでございまして、総務府としまして、随時学術会議とは連絡、懇談を持ちながら今後の方向についていろいろと議論をしておるわけでございまして、今後そういうふうなあり方の方向について、御指摘の点も踏まえながらひとつ検討して、十分に慎重に対処していききたい、こういう考え方でございます。

○受田委員 終わります。

○藤尾委員長 鬼木勝利君。

○鬼木委員 許認可の問題は前国会で一応全会一致で通っておりますので、新たな問題を掘り起していろいろお聞きしたいとは思いますが、少し念を押しておきたい点もございますので、しばらくお尋ねしたいと思っております。松澤長官もお疲れのような御様子ですけれども、しばらくごしんぼうしておつき合いを願いたい。

七十五国会の当委員会では、行政管理局は本年度の第一・四半期に実施する行政監察計画として、原子力の行政に関する特別調査について私が質問いたしました。最初は遅くとも七月末ごろまでに結果をまとめたというふうな行管の御答弁でしたが、その後何の音もきかぬ。そして、許認可の法案が本日こうしてかかるんだということになったところが、二、三日前からあわてふために見えなくなった。その後どうなっているのか。私はこの前特別調査の取り扱いについてもお尋ねをした。いまおられぬようだが、この前は局長は大田さんでした。役人は目まぐるしいようにかわるんだから。長官もかわられたかもしれないけれども、長官はこの前も同じようだったかな。あなたは三木さんのお気に入りだからそうかもしれない。その点をひとつ局長からでもいいから御説明をお願いしたい。

○鈴木(博)政府委員 お答え申し上げます。前国会におきまして前行政監察局長から原子力の特別調査につきまして早期にまわるといってお答えを申し上げましたが、今日まだ発表する段階になってきておりませんことをまずおわび申し上げます。

なぜ予定いたしました時期にできないで、今日なお検討しておるかということでございますが、これは原子力ということ自体が非常に専門的、技術的でございます上に、これを所管いたしております関係省庁も、御承知のとおり科学技術庁、通産省それから運輸省というように非常に多岐にまたがっております。したがって、私どもも一生懸命取り組んでまいっておりますので、いろいろこれをまとめるに際しましては、いろいろ検討をさらに進めなければならないという問題が次から次に出てまいっております。したがって

して、今日のところは補足的な調査をいたしております次第でございますので、十二月中には一応まとめることができるかと存じております。

○鬼木委員 どうも私はそういう点が行管にまた行政監察するような機関が欲しいように思うが、長官、どうですか。これは私は文句を言うのじゃないけれども、今日原子力が——これは科学技術庁からもうあなたの方の後は法案をこへかけてくれ、審議してくれと、十三日ですか、そういうことになっておる。ところが、あなたの方が原子力の安全総点検をいたします。これは特別調査ということ、特別調査というの、全機関、全機能を総動員してという、非常に鳴り物入りであなた方がこでやります、七月いっぱいぐらいには必ず結果を出します、いまになったら今度は、十二月には何とかします、今度は十二月が来たら、もうやがて国会も一応終わって、今度はまた来年は、年度末までには何とかします、そういうことを言えば、長官もお見えになっておるけれども、行政監察局の上にもう一つまた行政監察局をつくらなければならない。大体、原子力に今このように一般大衆が、一般国民の皆さんが不信を抱いておるかというところは、原子力開発の計画に対して行政面がおくれている、つまりずれていて、そこに私は不信の原因があると思うのです。そういう点を解消するのがあなたの方行管の役目じゃないでしょうか。しかも、最高機関である国会において論議して、あなたの方は確約したのだ。これはまた原子力の問題は、先ほど言ったように、あさってこでまたやろうと言っているのだ。まだ原子力の安全性というその前提が納得もできないで、どうして法案が審議できますか。科学技術庁の方は、あなたの方がはつきりここでお約束しておるのですから、それを、いとも簡単に、七月まではとお約束したけれども、今度は十二月にいたしました。こんな簡単な、人をばかにするような答弁でそれが答弁になると思いませんか、そんなふざけたことを言っている。長官、御見解をひとつ……。

○松澤國務大臣 余り率直にお答えするようでござい

ざいますが、確かにただいまの御質問は、私の記憶では五月の二十何日かになっておったように記憶します。その関係があつて、その当時、お答えには反発するような気持ちになりませんが、私自体の記憶に七月というものは残ってないのです。そしてまた、極力早目にとつたようなことを前の大田局長が述べておつたように記憶してあります。それ以来、大田局長が七月過ぎたころになりました。現在のことにおる局長になったのであります。しかし、現在は、御承知かと思ひますが、原子力問題というものは非常にあらゆる方面で諸問題を起してあります。そういうようなことから、真剣になつていろいろと勉強するといひますか、あらゆる点で検討を加えてやっておるというふうなことでございまして、しかもこの原子力という問題は直ちに結果的な面として、わが国として、行政監察局でやることになりました。初めてやるような形になるもので、それから、極力まじめに真剣になつていい結果を出すようにというふうなことで、いろいろと勉強させておるというのが現実の姿でございまして。そういうふうな形のものにしたい、かように考えておりますが、しかし、いまのお話のようなことにならなかつたことを、まことに私自身が申しわけないと思ひますけれども、いま申し上げたような事情でございまして、御了承を賜りたい、かように思ひます。

○鬼木委員 長官は記憶がないとおっしゃいますけれども、いまも局長が言われたように、七月末から八月には必ずまゝと報告します、公表は監察と同じである、公表します、こういうことを言つてゐるのです。私が先ほど申しましたように、原子力開発の計画というものが行政面が立ちおくれしているから、ずれてゐるから、一般国民の方も非常に不安で不信を持つていらつしやる。何ば声を大にして、これは平和利用だ、安全だ、こうおっしゃつても、説得するところの根拠がない。まあ、大臣の御答弁はそれとして、それでは、

いま局長がおっしゃいましたから、この十二月までには一応の結果を出して報告するとおっしゃつたことはいいですね。間違いないですね。

○鈴木(博)政府委員 十二月中を目途に極力努力をいたしたいと存じます。

○鬼木委員 どうも諸君の言うことはあいまいだなあ。極力努力をします、なんて言うのは、そんなあいまいな、どちらにもとれるような——今度は十二月になったら、大いに努力はいたしましたけれども、遺憾ながらまだ結果が生まれません、努力は大いにやつた、それでまたあなたは避けて通るつもりですか。そんな答弁はよしとらおう、いいかげんな……。それじゃ、ほかが言つたように、松澤長官には気の毒だけれども、行政監察局の上にもう一つ行政監察局をつくつてもらおう。

○鈴木(博)政府委員 若干釈明させていただきます。私どもは、七月中に答えるという答弁は、私どもの引き継ぎにもございませんでしたし、いま速記録を見ておりますけれども、どうやらその時点ではお約束できなかったのじゃなからうかと思つております。なお、十二月中に極力やれということでございますが、これはただいま作業を私自身が担当いたしておりますので、十二月中にはお約束できると存じます。十二月中には必ずまゝめて御報告できるようにいたします。

○藤尾委員長 監察局長に申し上げますが、国会のこの内閣委員会における答弁で、時日を明示しておやめをいただきたい。ただいまあなたは十二月にやるという答弁に直されましたから、それはそれで了承いたしますけれども、本当に真剣に国の行政を考へられて、そうして、それをどのようにかしてよくしたい、こういう意味で、委員の各位はせつかく御勉強の上質問をしてゐるのですから、それはしかとお心得おきを願ひたいと思ひます。

○鬼木委員 ありがとうございました。第一問はその点をほつきりしていただければ結構でございますが、そのときに、これも前の大田局長ですけれども、

けれども、現在は特別調査の規定をつくつていないと言われた。この前私は、特別調査というものゝ性質について、これは一体どういふものか、それは無論書いてあります。持つてきていますけれども、それも私は読み上げてね。ところが、どうも何のためにそういう特別調査というのをつくつたのか、また特別調査というものはこういうことをやつて、こういうふうな結果を出して、こうするんだというふうな規定は何もない。で、そのときに大田さんは、「つくる」といふことで、その必要はあろうかと現在検討中といふことでござい

ます。こういうことを言つたのですよ。これはまた長官は記憶がないとおっしゃるかも知れぬが、それは長官とても神じゃないから全部御記憶あるとは私は申しません。そういうことは申しません。そこでその点について、つくる必要はあろうかと現在検討中である。——もうその後相当日にちもけましておるが、どのように検討されたか、それでどういふことに形づくられたのか。先ほど委員長から本当にありがたい御配慮をいただいたのですが、おおよそ答弁は、このように思つておりますとか、やりたいと思ひますとか、努力しますなどというふうなことで、またその次はどんなので必要はあろうかと現在検討中、こういうふうに言つておる。だったら、検討したけれどもつくる必要はないからつくらなかつたとか、あるいはいまこういうふうな検討しておりますとか、まだ結果は出ませんとか、何らかそこにあるはずだから、その点を……。いや、それは前の大田局長だからそれが單は知らぬとあなたおっしゃるわけにはいかぬ。そうはいかぬ。それについてちよつとお尋ねします。

○鈴木(博)政府委員 お答え申し上げます。特別調査の規定でございますが、この特別調査という概念そのものが前国会で先生御指摘になりましたように非常にむづかしい事柄を含んでおるに思ひますが、その後鋭意検討を續けてまいりまして、大體概念の整理がついたように思ひま

す。それで、この規定いたしましたものを、今月末に全国の局長会議を招集してございしますので、その席でまた各地方局長、管区の局長等の意見も聞きまして、必要な手直しを要するものは手直しして内部で確定したい、このように存じております。

○鬼木委員 今月末に、結局今月中に局長会議にかけて、それで何らかの線を出す、こういうことです。これは間違いないですか。これ一々あなたの方の答弁には念を押していかなければ、これははなはだ困つたことですね。

○松澤国務大臣 ただいまの私の方の局長の答弁に對しまして私が補足するわけですが、今月中に局長会議を開きまして、いまの問題等も含めた意味でいろいろ諸問題等も話し合ひ、しかして最限度十二月の半ばごろから二十日ごろまでにかけて結論を出すようにしたいという決心のもとにやつておるのであります。それでございまして、それから、先ほど十二月中にいつたような言葉で申し上げておるのもそういうふうな意味でございまして、真剣になつてやつておることは現実の問題であります。

なおまた、いまでございますから申し上げますが、行政管理庁といたしましては、本原子力の問題のみならず全体的な問題に對しまして、役所の諸君が、私自身が大臣だからという意味じゃなくて、見て歩きましたも真剣そのものになつてお仕事をやつておることは事実の問題でございまして。きょう夜ここで会議があるというふうなことになるならば、夜の十二時から一時でも二時でも最後までがんばるというふうなことをいたしてやつておるようでございます。

それでございまして、お約束申し上げたこの原子力の問題等につきましても、真剣になつてやつておることだけは間違いないのでございまして、どうか御了承していただいて、鬼木先生の御言葉のようにさせていくようにしたい、かように存じますので、私からも一言だけつけ加えて御答弁だけをさせていただきます。かように

ような意味で申し上げたわけであります。

○鬼木委員　そこで、私はこの前特別調査ということについて相当突っ込んでお尋ねをしたのでございまして、今回は同じことを二回繰り返すような愚はいたしませんから、どうぞいま長官のおっしゃいましたように、この特別調査の結果というものははっきりひとつ、一般の行政監察はまあ行政監察として、わざわざ特別調査という項を設けておやりになっておるといことは、これは何らかややはり特別なことがなければならぬはずなんだ、ということになりますと、私も一般行政監察は無論注目いたしておりますけれども、特別調査ということになれば特別にまたわれわれは注目しておりますので、その点はひとつよくお考えを願いたいと思うのです。くだいようなことを言いますけれども、わざわざ特別調査と、しかもこれは非常に行政面が空白となっているものというような、これは非常に言葉がどうかと思いますけれども、これもこの前言いましたので、もうこれはやめますが、いずれにしましても結論として、特別調査だから特別にひとつ皆さん方からこれを

はつきりしたことを示していただきたい、こういうふうに私は要望いたしておきます。

次に、「行政管理局」といたしましては、行政改革の一環として従来から許可、認可等の整理、簡素化を推進してまいっており、特に臨時行政調査会の改革意見、行政改革計画につきまして、その実施を強力に推進してまいった次第であります。このようにおたくの方から発表されておりますが、私は当委員会でも、ことに許可認可の問題について、著しく大衆が迷惑しておる、業者が迷惑しておる個人タクシの許可認可の問題ですが、この点

はこれも先回徹底的にやりましたので、特にきょうは自動車局は呼んでおりません。行政管理局の方にお尋ねをしたいのでございますが、これは六十五国会でしたか、もう亡くなられましたが、私と同郷の荒木萬壽夫先生が長官の時代に「勧告をいたしまして運輸省から回答を求めます。回答を待ちまして、さらに効果的な方途があれば推進

監察することもあり得ます。そういうやり方で今後ますます続けてまいります、こういう答弁をいたしております。これも議事録にはつきり載っております。

そこでお尋ねしたいのは、陸運行政は、むしろあなたの方から勧告をなさっております。こゝへ資料がございまして、ところが、実態はどうなっているか。ただ勧告をして、それに対する回答が来てるか。ところが、その後の改善状況が一体どうなっているか。勧告をされる、回答が来る、その後の状況は一体どうなっているか。それから、今日の陸運連送行政はどのようなになっているか。実態を把握していらつしやるかどうか、その点について、勧告の出しつ放しで、そして向こうから回答が来た、これでよろしいようし、なぜ私はそういうことを申し上げるかというと、その回答というものは非常に抽象的で具体性がないんです。その点におきましてはあなたの方では具体的に、こういう点はこうだ、いまこれだけ滞滞している、これを早く、速やかにやりなさい。そうすると、今度は回答は、標準処理期間の短縮を図っていくつもりでございまして、というような、非常に抽象的なんです。なれば、私が持てますから見えます。あなたの方から要旨が出されておる。そうすると、今度は非常に抽象的な回答が来てる。その後改善状況はどうなっているかというところはほんのわずか、ちよつと見てある。そしてその追跡調査というか、その後の改善状況というものが、われわれがいま持つておるところの実態とはこれは全然違っている。だから私が申し上げるのは、現在実態はどのような状態にあるか。その実態を知らなければならぬ、あなた方は直ちにまた勧告されなければならぬはずなんです。その実態がどうなっているかというのをお尋ねしたいと思うのです。私は、何も架空的なことを申し上げるのじゃない。今日の実態はこうなっている――全部私はここに資料を持つています。これはとてもじゃないけれども、大変な差滞なんです。おわかりでしょうか。

○鈴木博 政府委員　お答え申し上げます。過去におきましてこの陸運行政の事務処理の促進等を図る監察を八回ほどやっております。でございますが、ただいま御質問で御指摘になりました、行政管理局として回答をどのように、確認と申しますか、フォローしているかという点に關しましてお答え申し上げたいと思ひます。

最近の監察に伴つて勧告いたしましたものは、四十六年一月の旅客自動車運送事業に関する行政監察、それから四十七年の十一月のタクシの運行及び自動車整備事業に関する行政監察でございますが、これに對しまして、運輸省の回答でございしますが、要点だけを申し上げますと、昭和四十五年十一月二十八日に、タクシの免許処理の迅速化につきまして自動車局長通達が発せられました。この内容は、需給調整を要する区域を除きまして、おおむね三カ月以内に処理することを旨として、おのおのいたしておりますし、これを受けまして、各陸運局におきましては、事務手続の簡素化と滞留事業の処理等については、具体的に実施に努めてまいっております。また、個人タクシ免許申請の際には車庫等を聴聞時直前までに確保すればよい旨を、これはうちの方で指摘した内容でございしますが、公示等によつて申請者に明らかにさせることとしております。なお、次に四十七年十一月の勧告でございしますが、これにつきまして行政管理局として指摘いたしました点は、事務処理の迅速化に努めて、一年といたしておりますという点と、滞留事業の処理計画を策定して処理の促進に努むべきであるということとを内容として勧告いたしましたわけでございまして、

このそれぞれにつきまして、四十九年の一月七日に運輸省の措置状況を照会いたしまして調べたわけでございまして。これは三月十三日の状態でございしますが、向こうの回答によりまして、標準処理期間を短縮するために、まず事務処理の迅速化を図つており、これは例でございしますが、東京陸運局で見ますと、昭和四十八年十月末には、処理

所要期間は一年以内に短縮されているということ、それから滞留事業の処理のために月間の処理目標数を引き上げて、処理の迅速化に努めておるといふようなことでございまして。

なお、先生御案内のとおり昭和四十八年には例の石油危機ということがございまして、十一月以降四十九年の五、六月ごろまではちよつと免許のあれが滞留いたしましたわけでございしますが、その後も相当運輸省の方でも努力しておりますが、でございます。現在、免許申請から処分までの期間を調べましたところ、札幌陸運局の管内におきましては十四カ月、東京で十四カ月、大阪で十カ月、それから福岡で十四カ月、これは平均でございしますが、そういうような実績になつてございまして。

なお、一たん勧告いたしましたものはしかるべき方法をもつてこれを推進してまいらうということ

を原則にいたしてまいりたいと存じております。

○鬼木委員　あなたの方は、その報告が何か知らぬけれども、ただ数だけをいじつていらつしやる。実態は御存じない。それはおたくから勧告された資料はこでいただいております。そのとおりです。おつしやつたとおりですけれども、しかし実態が、これは長官もお聞き願ひたいけれども、勧告をされて、ただ数の報告だけでなくして、実態がどうなつていなければ、これは私は勧告の実は上がつていないと思うのです。おたくの方から勧告されておるのは、それはいろいろある。窓口を事務的に改善しろ、あるいは各陸運局においては三カ月で処理することを目標としてきたにもかかわらず、このように標準処理期間を延期すること

は不適切である、だからこれを改めなさい。だけれども、これがどう改まつているかということとはあなたの方では実態を把握していらつしやるない。それからまた、各陸運局における現在の未処理事業については、これを一掃するための特別の処理計画を策定し、短期間に処理すること、こういうことをあなたの方では勧告していらつしやる。しかし、特別の処理計画を策定して短期間に処理するようなことを具体的にどのようによつて

おるかという実態をお調べになっておられない。把握していらっしゃる。いまのあなたの答弁では、東京と大阪と福岡のことを言っている。おおむね東京をいつも言っている。けれども、全国に陸運局が八つか九つあります。それから事務所があります。計五十カ所からあるのです。東京だけのことを言ったってこれは話にならぬですよ。東京だけで済むなら、あの陸運局は全部廃止してしまっている。勧告をされていることは、われわれが望んでいることを勧告していただいている。まことに結構だ。けれども実態の把握ができていない。事実そうならないために、いまあなたが言ったことでも東京は十四カ月、福岡も十四カ月、大阪で十カ月です。いささかも改善されていらない。ただ事務的にどうだこうだというふうなことでばかり。これはあなたが言っている。私たちがここで、国会でいつも言ったことなんです。だからこの議事録にも載っているのです。ずっと以前の橋本運輸大臣が私にはつきり約束した。出願から処理まで、許可するまで六カ月でやる、こう言っているのです。いささかもそれができていない。自動車局長は三カ月でやれと通牒を出している。今度は次官は一年でやれと出して出している。それが本場のことやら、次官の言うことを聞いていいのやら大臣の言うことを聞いていいのやら、進退きわまるというところだ。そういうようなところを行管の方で、あなた方がすばつとやってもならなければならぬのだ。だから私は陸運局なんかに言ったのです。君たちは大臣の言うことは聞かぬのか、あるいは行管の言うことは聞かぬのか。それは油のショックで一時差しとめた、そういうことはもう知り過ぎるほど私は知っております。地元においてそういうことで繁雑なんだから、これは松澤長官もここにいらつしやるが、とてもじゃないけれどももうわれわれは雑役夫のようにこんなのを頼まれてね。ところが、聴問だつていいですが、出

願されて聴問まで半年も半年以上もかかって聴問している。一年ぐらいかかって聴問している。そして今度は聴問が済んだら、そこで合格が不合格かびしやと決まるべきなんだ。聴問が最後なんだけれども、聴問が済んで四カ月も五カ月もかかっている。

だからそういう点において、もう少し行管はつきりしてもらわぬと困る。あなたは現在の未処理状況がどうなっているかというところは答えないうから御存じないのだからうけれども、そんなことはいじめるわけじゃない。私はちゃんとここに持つておる。八月末現在の未処理件数が書いてあるから、わかっている。こういうことを勧告したから、実態はこうじゃないか、そこまで追跡調査をやったか、わかればならぬ。どうです、局長。

○鈴木(博)政府委員 ただいま御指摘ございました御趣旨を体しまして、せつかく勧告したものでございます。今後これを強力に推進していききたいという気持ちでございますので、その方向等につきまして今後しばらく検討させていただきますと存じます。

○鬼木委員 今後またそういうことは一生懸命推進してまいります、そういうふう言われるなら何も言えぬけれども、何か私の言うことに對して反発をされるか、不平だ、こういうことがあれば承ります。資料はたくさん持っておりますから、数的にでもどんなにでもお相手いたします。先ほど長官は夜は眠りをとめて一生懸命やっている。まことにありがたい。それだけの長官の意欲というが、結構えを行管の皆さんももう少し休ませていただいて十分やってもらいたいと思うのです。その場限りの答弁はよしもらいたい。

最初約束したように、きょうはもういろいろ掘り返して質問はいたしませんので、最後にもう一つ、これも行管にお願いをしたいのですが、特許庁の方にひとつお尋ねをしたい。

これも許可の問題で、陸運局のお話をいまいたしたのですが、特許庁の方もこれは大変な問題だと私は思っているのです。行管にまず最初にち

よつとお尋ねしたいのだが、例年特許庁への出願件数は大変な数です。しかも未処理件数がこれまた驚くほどの件数です。そこで行管は特許庁に對して事務の迅速を図るように、これは不敏にして私が知らないのかもしれないが、かつて勧告したことがありますか。その点、まず局長に……。

○鈴木(博)政府委員 過去二回ほどいたしております。

○鬼木委員 どういう勧告をしましたか。

○鈴木(博)政府委員 お答え申し上げます。二回と申しますのは、昭和三十八年に実施いたしました科学技術に関する行政監察と、四十七年に実施いたしました窓口事務の改善に関する行政監察でございますが、この中で、まず前者におきましては、事務処理の機械化の問題それから審査資料の整備等の問題を指摘いたしました。窓口事務の改善に関する監察におきましては、標準処理期間の設定等を勧告いたしました。特許庁もその趣旨に沿って改善に努めてまいっておりますように存じております。

○鬼木委員 そうしますと、窓口の事務処理の機械化ということに對してどういう回答が出て、そして実態はどうなっているか、それから処理期間の短縮ということについて結果はどのようになったか、今日どうなっているか、その点について局長にお尋ねしたい。

○鈴木(博)政府委員 まず機械化でございますが、印刷能力の増強を図るということで各種の印刷機を相当数入れておりますし、それから外注の分、たとえば公報発行の約四割を外注に移したというふうなことでございます。

○鬼木委員 それでは、あなた方がそういう勧告をされて、事実このように改善されたと認めていらつしやる、つまり勧告前と勧告後がこうなつたというその結果をひとつ。

○鈴木(博)政府委員 たとえば四十七年の要処理期間、まあ件数も申し上げればいいのでございまして、処理期間が四十七年で三年六カ月でございまして、四十八年で三年四カ月、四十九年で

二年十カ月というふうになってございます。これは特許、実用新案の部でございます。意匠につきましても、四十七年に二年十カ月でございましたが、四十八年で二年七カ月、四十九年で二年二カ月というふうになってございます。商標におきましては、四十七年が三年八カ月、四十八年が四年二カ月、これはちょっと、この年は若干処理期間が延びておりますが、四十九年が三年七カ月でございまして。審判につきましては、四十七年が五年四カ月、四十八年が五年三カ月、四十九年が五年二カ月というぐあいになっております。

○鬼木委員 じゃ余り効果が上がっていないじゃないか。これはおかしな話です。

特許庁の方に今度は聞いてみよう。片口ばかり聞いてもわからぬから。勧告をして、受ける前はこうであつたが勧告後はこのように改善した、両者を比較して発表願いたい。

○齋藤(英)政府委員 ただいまお話がございました第一点、機械化の問題であつたかと思ひますが、機械化の問題につきましては、いまの局長のお答えのほかに、私ども実は出願登録あるいは商標の問題につきまして、コンピュータを導入して審査あるいは関係事務を早くするということができてまいりました。ただコンピュータの導入というのは簡単にはまいりません。これはほかの国でもなかなかやらないことでございますので、長いこと研究の期間がかかりましたが、たとえば商標の機械検査の例について申し上げますと、最近基礎設計、詳細設計が終わりまして、現在テストをいたしております。したがって、来年には一部ではございまして本格的な商標機械検査ができるようになるかと思っております。

それから二番目に、先ほど審査期間のお話がございました。これはいま局長からお話しいたしておりますが、特許、実用新案で未処理案件が一番多くございましたのは四十五年でございまして、その当時は八十三万二千件程度の未処理案件がございました。これを当該年の処理件数で一

二

二

応割つてみます。これを平均要処理期間と通常は申しております。しかしながら、これは必ずしも実態を十分あらわしているかどうかというのはいや問題がございます。問題がございますが、一応この数字をとって考えてみますと、このときは五年三カ月でございました。現在は、四十九年度末でその数字は二年十カ月でございます。ただ世界的に見まして、特許、実用新案の要処理期間は大体二年前後でございます。したがって私どもの方は、この点についてはまだまだ十分であるというふうに考えております。今後鋭意これらの短縮に努力をいたしたいと考えております。

○鬼木委員 特許法には、公開は一年六カ月というところになっておるのですね。「特許庁長官は、特許出願の日から一年六ヶ月を経過したときは、出願公告をしたものを除き、その特許出願について出願公開をしなければならない。」で、二年くらい、三年弱で処理しているというようにいまおっしゃったんですね。ところで現在の未処理件数はどのくらいありますか。

○齋藤(英)政府委員 いまの御質問に対して二点だけお答え申し上げますが、一点は四十九年度末の未処理案件、これは特許、実用新案合計でございまして、五十三万二千七十一件というのが四十九年度末の未処理案件でございます。それから先ほど平均要処理期間が、五年三カ月が二年十カ月になったと申し上げましたが、これは先ほど申し上げましたように、年度末の未処理案件を分子にいたしまして、これをその年の処理件数で割ったものでございます。それで年数を出しております。したがって、これは一応の目安であるというふうにお考えをいただきたいと思っております。

○鬼木委員 そこで行政監察局長に私は申し上げます。いまのお話で未処理件数が五十三万件ある。こういう事務の滞滞では、一体これはどうするかというんですね。これは特許庁の方にいろいろお尋ねしてみると、人員が足らぬとか、もう少し機械化しなければいかぬとかいろいろ

ろお話もあつておるようですけれども、私は、もう少し確かな報告をしていただいて、特許庁のあり方を、事務の簡素化を図ってもらいたいと思うのです。何も特許庁の味方をしてるんじゃないけれどもね。

そうすると、いま大体五十三万件から残つておる。ところで、これは大体どの程度で——あなた、いま二年か三年弱で処理ができるとう言つていらっしゃるが、いままで年間に平均どのくらいつて処理していますか。

○齋藤(英)政府委員 これは毎年審査官の定員を実は増加をしていただいておりますので、処理件数は年々上がつております。したがって、平均均ということとはなかなかむずかしいのでございしますが、ごく最近のところを、二、三年の数字を申し上げますと、大体の感じが出るかと思ひますが、たとえば四十六年が八十八万七千七百七十七件でございまして、四十七年が八十八万七千七百七十七件でございまして、四十八年が八十八万七千七百七十七件でございまして、四十九年度が八十八万七千七百七十七件でございまして、大体そういうふうな年度間の処理件数になっております。

○鬼木委員 そうしますと、現在五十三万の未処理件数は、年々平均十七、八万の処理ができておると、そのまますつと置いておけば三年間は優にかる。だったら年々また出願が出てくるのはどうするんですかね。これではまたどんどんどんどんたまっていくでしょう。結局特許庁の特許事務というものは永劫に年々何十万ずつたまっていく、こういうことになる。どのようにお考えになっておるのですか。

○齋藤(英)政府委員 ただいま処理件数で申し上げますが、それで年度末の未処理案件が先ほど申し上げましたように四十五年から減つてはまいりましたものの、五十三万件でございますので、この五十三万を約十八万五千で割りますと約三倍弱でございまして、したがって、二年十カ月という数字が出るわけでございます。年度間の処理と、そ

れから特許、実用新案は出願請求の件数でございます。それとの比較でもって今後どうなるかということが決まるわけでございます。その関係を簡単に申し上げますと、四十九年度の審査請求件数は約十四万件でございます。それで処理件数が十八万五千件でございますからして、その当該年度だけで比べますと約四万五千件だけ未処理件数が減つた、こういうことでございます。

○鬼木委員 いや、待つて下さい。いま未処理件数が五十三万あるのですね。それをまず処理をしなければならぬでしょう。そして例年また毎年毎年出願が来るでしょう。五十三万の未処理を処理してしまふだけでも約三年かかる。新たに

二千件ありましたのを、私も関係の皆様方、いろいろの方の御協力によりましてやつと四十九年度末で五十三万、約三十万件減つた、こういうこととでございます。一遍にこれを減らすということとは、これは非常にむずかしいことでございますと同時に、かつ、まあこういうことを申し上げますとあれでございますけれども、いわゆるパリ条約の優先権主張の問題というのがございまして、ある程度のランニングストックがどうしても生じてくるわけでございます。したがって、その関係で国際的に言ひましても各国とも処理期間は大体二年前後でございます。それより短くすることは非常にむずかしい問題じゃないかというふうに考えております。

○鬼木委員 だから、私が言つておるの、いまあなたもそうおっしゃつたように、五十三万というものを一年間なら一年間にばつと処理するということではできない。毎年十八万件くらいずつか処理していくとおっしゃるから、その十八万という

十万以上来るというのでしよう。そうすると、一年間の処理件数は十八万程度だ、だったら三年間

の処理が仮に十八万ずつやられても、五十三万のものは三年間くらいかかるから、新たに

出願してくる分がまたそれにプラスされる。毎年

は順序からいけば四年目から初めて審査の効力が

きり言ひなさいよ、あなた。

発生する、計算上そうなるわけですね。

○齋藤(英)政府委員 いまお話をいたしました

私がおっしゃるの、どうも皆さんのお考え方が、公

おりでございまして、と申しますのは、五十年

開ということは特許法によつてはつきり一年六カ

案件が五十三万件でございますから、それに五十年

月と書いてありますけれども、それから許可まで

度中の審査請求がありました。十五万あります

には期間が書いてないのだから、期限が、どこかにあ

か十六万ありますから、それを足しま

りまして、それと当該年度の五十年の処理件数が

仮に二十万といたしますと、その二十万を引きま

す。引いた残りが五十年末の未処理案件として

残つてくるわけでございます。したがって、いま

この滞滞というものを——まあ滞滞という表現は

悪いのですが、未処理案件の件数は一年とか二年

で一遍になくなるというものではございません。

悪くなるものではございません。これは表現が

悪いのですが、悪くはないと思ひましても非常に

困難な問題でございます。したがって、先ほ

ど申し上げましたように、四十五年度末八十三万

も、一つの営業権の侵害だと思う。せっかくだということを考え出して、これによって生産を上げよう、これによって大いにもうけようとしているのに三年も四年もとめられる、こういうことになり

ますと、これは私は確かに営業権の侵害になると思う。しかも、その間に類似品が出るというようなことも考えられる。類似品が出た場合には補償するという規定もここに載っている。私も不敏だけれども、少々は勉強している。だから、それは御心配ありません、補償するようになっておりますという顔をしていらつしやるけれども、しかし、これは確かに私は営業権の侵害だ

と思う。万人が万人考え得ないことを考える。だから特許申請をする。その意思に沿うてやること

ができないということは、原因はどこにあるか。そこは行管の方にまた関係があると思うのです

ね。だからもう少し行管庁はひとつ行政監察を、もう少しきめの細かい監察をしていただきたい

と思うのです。長官並びに局長の御答弁をひとつ。○松澤國務大臣 ただいまの御指摘のような状況

でございますので、率直に言つて、今後一層検討して、一年でも半年でも早く監察が終わるようなことにしていきたいというふうに私自体は考えて

おります。ただ問題は、現段階で申し上げますと特許庁の方が人的な問題等がどういうふうなぐあいにな

っているかということも、まだ私残念にも聞き及んでいなかったで、人的な関係だけでも聞きたい

ものだという気持ちでおつたわけですが、仮に人的な問題がないというようなことになりまして

も、いづれにいたしまして、いまのお話のように、平均的に何とかできるだけというようにこと

でなくて、何とかして二年か三年以内で処置させるようにしたいものだ、かように考えております。

一層張り合いをつけてがんばっていくというようなことにはしないかという気持ちがいちますので、さように御了承していただきたいと思

います。○鈴木(博)政府委員 御指名がございましたのでお答えさせていただきますが、ただいまの長官の御答弁の趣旨に沿ひまして十分研究して、二、三

年のうちに監察の方向にいくようにいたしたいと思

います。○鬼木委員 いま長官並びに局長の御答弁がありまして、まことにござつばな御答弁で私も満足い

たします。特許庁長官にも要望しますが、先ほど申しまし

たように、これは万人がことごとくだれでもでき

るという問題じゃなくして、特別なそういう発明

をなさるとか、どこにもここにもあるという品物

でないものを特に考え出されて、大いに国家のた

めに貢献しよう、かつまた生産を上げて経済界の

繁栄も図ろう、そういう人々の意欲を一日も早く

実現させてあげるのが私は特許庁の任務だと思

います。長官もその点は十分お考えになっておると思

いますけれども、実際においてにはなはだ遺憾で

ある。先般、私はおたくの課長さんと呼んでい

る聞いてみたいところが、これは課長さんの責

任でもないから、ただお話を聞いただけでした

けれども、まことに遺憾な点が多い。これでは、私

が取り扱った問題もありましたが、皆非常に不

満に思つておる。そういう点について一般大衆の

そういう出願をなさつた方々の声を真摯に聞いて

いただきたいと思う。そして取り組んでいただき

たいと思います。お見受けするところ、長官も実

にござつばな方のごさいますして、まことに私

がどうこう言うこともないようでごさいますけれ

ども、その点ひとつよくお考えをいただいで特許

事務には取り組んでいただきたい、かように存じ

ます。お約束の時間でございますから、これで私の質

問を終わります。どうもありがとうございます

た。

○藤尾委員長 これにて本案に対する質疑は終了

いたしました。

○藤尾委員長 これより討論に入るのであります

が、討論の申し出もありませんので、直ちに採決

に入ります。

許可、認可等の整理に関する法律案について採

決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○藤尾委員長 起立総員。よつて、本案は原案の

とおり可決すべきものと決しました。

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きましては、委員長に

御一任願ひたいと存じますが、御異議ございま

せんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○藤尾委員長 御異議なしと認めます。よつて、

そのように決しました。

次回は明後十三日木曜日午前十時理事会、十時

三十分より委員会を開会することとし、本日は、

これにて散会いたします。

午後六時五十七分散会

内閣委員会議録第一号中正誤

誤

正

六三末二 尊重

八三末四 人件類

元三三 さいました

尊重

人件費

さいました

誤

正

尊重

人件費

さいました

誤

正

尊重

人件費

さいました

誤

正

尊重

人件費

さいました

誤

正

尊重

人件費

さいました

誤

正

尊重

昭和五十年十一月二十一日印刷

昭和五十年十一月二十二日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

D