

(第一類 第一号)(附屬の一)

第百三回国会 衆議院 内閣委員会社会労働委員会商工委員会運輸委員会建設委員会連合審査会議録 第一号

(五六)

昭和六十年十一月二十五日(月曜日)

午前十時二十分開議

出席委員

内閣委員会

委員長 中島源太郎君

理事 石川 要三君

理事 深谷 隆司君

理事 小川 仁一君

理事 市川 雄一君

理事 池田 行彦君

理事 堀内 光雄君

理事 角屋堅次郎君

理事 鈴切 康雄君

理事 三浦 久君

社会労働委員会

理事 小沢 辰男君

理事 池端 清一君

理事 齊藤滋与史君

理事 野呂 昭彦君

理事 沼川 洋一君

理事 浦井 洋君

理事 菅 直人君

商工委員会

委員長 粕谷 茂君

理事 浦野 休典君

理事 長田 武士君

理事 加藤 卓二君

理事 奥野 一雄君

理事 野間 友一君

運輸委員会

委員長 三ツ林弥太郎君

理事 鹿野 道彦君

理事 吉原 米治君

理事 堀内 光雄君

理事 梅田 勝君

建設委員会

委員長 保岡 興治君

理事 桜井 新君

理事 新井 彬之君

理事 池田 行彦君

理事 浜田 幸一君

理事 清水 勇君

理事 山中 末治君

出席國務大臣

通商産業大臣 村田敬次郎君

運輸大臣 山下 徳夫君

建設大臣 木部 佳昭君

國務大臣 (総務庁長官) 後藤田正晴君

出席府委員

臨時行政改革推進審議会事務局次長 山本 貞雄君

公正取引委員会事務局次長 利部 脩二君

事務局長官官房審議官 米倉 輝君

総務庁行政監察局長 竹村 晟君

経済企画庁調整局審議官 宮本 邦男君

計画局審議官 勝村 坦郎君

国土庁土地局長 末吉 興一君

大蔵大臣官房審議官 大山 綱明君

大蔵大臣官房審議官 龜井 敬之君

大蔵省理財局次長 中田 一男君

厚生省生活衛生局長 北川 定謙君

厚生省薬務局長 小林 功典君

通商産業大臣官房審議官 松尾 邦彦君

資源エネルギー庁長官官房審議 逢坂 国一君

官 運輸省運輸政策 栗林 貞一君

局長 運輸省地域交通 服部 経治君

局長 運輸省地域交通 神戸 勉君

局長 運輸省技術安全 武石 章君

局長 運輸省貨物流通 間野 忠君

局長 運輸省海上技術 西村 康雄君

局長 運輸省航空局長 大島 士郎君

局長 運輸省航空局長 小粥 義朗君

局長 運輸省航空局長 高橋 進君

局長 運輸省航空局長 清水 達雄君

局長 運輸省航空局長 牧野 徹君

局長 運輸省航空局長 井上 章平君

局長 運輸省航空局長 萩原 浩君

局長 運輸省航空局長 渡辺 尚君

局長 運輸省航空局長 石山 努君

局長 運輸省航空局長 橋本 貞夫君

局長 運輸省航空局長 三戸 隆男君

局長 運輸省航空局長 藤富 久司君

局長 運輸省航空局長 藤富 久司君

局長 運輸省航空局長 藤富 久司君

局長 運輸省航空局長 藤富 久司君

局長 運輸省航空局長 藤富 久司君

局長 運輸省航空局長 藤富 久司君

局長 運輸省航空局長 藤富 久司君

局長 運輸省航空局長 藤富 久司君

局長 運輸省航空局長 藤富 久司君

局長 運輸省航空局長 藤富 久司君

局長 運輸省航空局長 藤富 久司君

局長 運輸省航空局長 藤富 久司君

局長 運輸省航空局長 藤富 久司君

局長 運輸省航空局長 藤富 久司君

局長 運輸省航空局長 藤富 久司君

局長 運輸省航空局長 藤富 久司君

局長 運輸省航空局長 藤富 久司君

局長 運輸省航空局長 藤富 久司君

本日の会議に付した案件

許可、認可等民間活動に係る規制の整理及び合理化に関する法律案(内閣提出第一号)

○中島委員長 これより内閣委員会社会労働委員会商工委員会運輸委員会建設委員会連合審査会を開会いたします。

先例によりまして、私が委員長の職務を行います。

内閣提出、許可、認可等民間活動に係る規制の整理及び合理化に関する法律案を議題といたします。

本案の趣旨の説明聴取につきましては、お手元に配付してあります資料により御了承願うこととし、直ちに質疑に入ります。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。和田貞夫君。

○和田(貞)委員 今回提案されております許可、認可等民間活動に係る規制の整理及び合理化に関する法律案は、その内容以前の問題として八省庁所管のそれぞれの法律の改正を一括法案として上程されているものでありまして、本来ならば、それぞれ関係常任委員会に審議すべき性格のものであります。これはまさに立法府軽視の措置であり、常任委員会なきものと同じではありませんか。さきの補助金一括法案といい、今回のこの法案といい、まことにけしからぬ話だと言わなければ

ばなりません。総務長官の責任ある答弁を求めたいと思います。今後このようなことは繰り返さないということを明確にしたいわけであります。

○後藤田国務大臣 同じような御趣旨の御質疑は、先週内閣委員会でもあったわけでございます。

申し上げるまでもなく、この法律案は行革審から御答申があり、それを受けて閣議で決定をいたしましたものでございますが、今回の答申の中には二百五十八事項の規制緩和の内容が含まれておるわけでございます。そして、当面そのうち法律改正を要するものとして二十六法律、四十二項にわたる改革案を一括御審議を願う、こういうことにいたしましたわけでございますが、このことは公的規制の緩和に係る事項の実現、こういう統一的政策のもとに閣議で決定をしたわけでございます。

つまり、閣議のこの決定は、今回の改正の趣旨、目的、これが時代の変化に即応して過剰であるとか不必要であるとかあるいは不合理であるとか、こういったものをこの際、主として社会経済の活性化という観点から取り上げて改革をすべきである、こういう共通の趣旨、目的を持っておる、こういうことで取りまとめて御提案を申し上げる、こういうことにしたわけでございますが、民間における事業活動に対する公的規制の緩和という共通の理念に係る施策の是非、改廃の是非について、国会の御判断を一括してお願いをするということが一般に理解を得やすい、こういう観点で取り上げておるものでございます。

これは従来から、過去十一回ばかりこういったやり方をお願いしておるわけでございますが、政府は昭和五十六年でございましたが、こういった場合に一括をする事柄についてはこういう基準によってやるべきであるといった法制局、内閣の見解等も既に国会でも明らかにしておるわけでございますので、私どもとしては今回の立案に当たっては、そういった過去の法制局の見解による基

準、これらも十分頭に置きながら御審議をお願いをする、こういうことになったわけでございます。

委員が御発言のように委員会の審議を無視しておるのではないかとしたような御意見があることはかねがね承知しておるのですけれども、こういった従来からのやり方をお願いするということは、私どもとしては必ずしも委員会審議を無視する、こういったことにはならないのではないかと、こういう観点をお願いしておるわけでございます。つまり、一口に言えば趣旨、目的が同じで、統一的政策のもとで取り扱っておるんだ、かように御理解いただきたい、こう思うわけでございます。

○和田(貞)委員 それは余りにも行政府としての、政府としての身勝手主義な言い分であると私は思うのです。法律というのは、立法の趣旨というものは、やはりそれぞれ異なるわけでありまして、またその立法の過程というのは、これはそれぞれ歴史的な事情の中で歩んでまいって生まれてきたんですからね。また、その時代に合うように、情勢に合うように改正してきたんですから、これは一括ということは理屈にならぬと私は思う。まあ今回はこういうようにして審議に入っておるわけでありまして、このようにすることは、二度と繰り返すようなことはもう私は絶対にあってはならぬということを強く政府に要求しておきたいと思ふ。

私の所属しておる商工常任委員会でございますが、別にわざわざここへ通産大臣に来てもらって質問せぬでも結構機嫌よくいつもやっていますから、これ、それで、通産省所管の三つの法案がこの中に含まれておるのですが、この通産省所管の三つの法案を見てみましたら、この資料の約半数のページを占めておるのですよ。

その三つの法案を、私の割り当て時間はわずか五十分。五十分でやれというものは、これは至難のわざです。しかもその一つの消費生活用製品安全法、この改正は、特定製品の製造、販売に係る検定、販売等の規制緩和と自己認証制度の導入という問題でありまして、一般消費者の生命、身体

に対する危害発生防止に関する重要な内容であります。

さらに、ガス事業法の改正につきましては、ガス用品に係る保安規制の緩和であり、自己認証制度の創設をするものであって、災害発生防止の上からも十分に議論を尽くさなければならぬ内容を含むものであり、国民に不安を与えないために、その内容について十二分に議論をするというものが、我々国民から負託をされた議員の責任であるわけですから、その責任を果たすためには、やはり立法府におきまして十分議論をする時間を保証するような内容で政府は提案の方法を考えてくる、これが政府としての――先ほど御答弁いただいたような便宜主義じゃなくて、やはり国民の生命、身体あるいは危険にかかわるような内容の法案であるのですから、それも一緒くたにしてしまつて提案してくるというのは余りにも無責任過ぎると私は思います。改めてもう一度御答弁をお願いしたいと思ふ。

○後藤田国務大臣 あなたの御趣旨は私も十分理解をするわけでございますが、たくさん規制が隅々にまで行われておることは事実でございますし、それらの中からこの際やはり不合理であるとかあるいは行き過ぎておるとかいったようなものを取りまとめて、そういう観点から緩和をして社会経済の活性化を図っていく、もちろん御意見の中にありました、国民の消費生活に関連のあるいわゆる安全等の確保といったような点につきましては、こういった立法の際にも私どもとしても十分各方面の意見を聞いて、経済上の規制緩和のやり方と健康あるいは安全、こういったような社会規制にかかわる規制の緩和、これは考え方をよほど変えた立場でやらなきゃならぬということで、十分安全の面についても配慮した上で、なおかつ今回のように現状に合わないといったようなものはこの際改正をすべきである、こういう立場で一括をして御審議を願つておるわけでございますので、そういった点は政府も十分配慮はいたしておりますけれども、我々の考えについてもぜひ御理

解を賜りたい、かように思うわけでございます。

○和田(貞)委員 まことにけしからぬ話であります。了解することはできません。しかし、時間が限られておるわけでございますから、私の責任を果たすためにひとつ質問を続けていきたいと思ふわけであります。

消費生活用製品とガス用品規制の自己認証制度の導入につきましては、これはアクションプログラムによるものでございまして、この二つの規制緩和によって一体どの程度の輸入が拡大されることになるのですか。

○松尾政府委員 今先生お述べになられました自己認証制度の導入につきましては、御指摘のとおりアクションプログラムにおきまして、例えば消費生活用製品安全法につきましてはその位置づけがなされておるわけでございますが、私どももいたしましては、このアクションプログラムの精神の通りまして、通産省といたしまして関係しております制度の中でまだこれが導入されておりませんでしたが、ただいま申し上げた消費生活用製品安全法並びにガス事業法につきまして自己認証制度の導入を図ることにいたしましたので、今般一括法で御審議をお願いしておりますところでござい

ます。自己認証制度の導入によりまして、外国の事業者または輸入事業者が外国製品を我が国の市場におきまして販売するに当たりまして、従来ですと必要でございました我が国政府の認証が要らなくなるということになるわけでございますので、外国の事業者が我が国市場への参入が容易になりますし、ひいては輸出者の努力とも相まちまして輸入の拡大が図られることが期待されるところでございまして、具体的な効果という点になりますと、なかなかこれは定量的にはかることは難しゅうございまして、我が国の市場の開放性という点につきましては内外に大きな印象を与えることができ、かつ具体的に也是对日市場アクセスという点において、アクションプログラムの趣旨を体し

た市場開放の意義ある策だろうと考えております。

○和田(員)委員 この二つの改正で輸入枠がそんなに拡大されるというようなことは考えられない。ただ並べたらいんだというところで、これもあれもというところでつけ加えておるような向きがある。しかも、その中で大事に考えなければならぬのは、先ほども申し上げたようにやはり消費生活用品であり、ガス用品であり、いずれにいたしましてもこれは国民の危害の防止にかかわる問題です。保安の確保にかかわる問題です。それをアクシヨンプログラムの中に入れておるからということで、今日の現行の規制を緩和して、それぞれ一種、二種というように分けて自己規制を導入するということによって、果たして国民に不安感というものを与えるようなことにならないのかということが一番大事な問題だと私は思う。

この法案は、いずれにいたしましても検定と販売の制限、規制であります。消費生活用品の第二種特定製品には、その制度をつくっても製造事業者、輸入事業者は損害賠償の措置を義務づけておる。ところが、第二種ガス用品の製造事業者や輸入事業者については、これを義務づけておらない。これは一体どうなのかということが私は疑問点の一つであります。

さらに、第二種ガス用品の製造事業者、輸入事業者については表示制度を義務づけておらない。消費生活用品の第二種特定製品についてはこの表示は義務づけておる。そこらにつきましても消費者に対して余りにも不親切じゃないか、こういうふうに思うわけでございますが、今お答えがありましたように、そのことによつてほとんど輸入製品がふえてくるということになれば、なおさらこのことが必要じゃないか、こういうふうにおもわれるわけですが、その点について国民の皆さんの前に安心ができる答弁をこの場でひとつやってみないか。

○達坂政府委員 お答え申し上げます。

御質問の件は二つございまして、一つは、ガス

用品につきましては損害賠償措置の義務づけがないのではないかと、もう一つは、第二種ガス用品につきましても表示の義務がないではないか、この二つだと思います。

最初に、損害賠償措置の義務づけの件でございますが、現行のガス事業法におきましては、消費生活用品安全法とは異なりまして、製造事業者等に対して損害賠償措置の義務づけを行っていないのは、先生の御指摘のとおりでございます。これはこれまで、いろいろガス用品によりまして事故が生じた場合に、製造事業者等でガスの事故の申立者に対して賠償が事実上行われておりまして、特段問題も今のところ起こっておりませんので、今回導入する自己認証制度におきましても、製造事業者または輸入事業者等に対する損害賠償措置の義務づけは行わないこととしたものでございます。

それからもう一点、第二種ガス用品についての表示でございますが、これは第一種ガス用品についての表示はございまして、この第一種ガス用品の方は、検定によりまして販売規制をする、こういうことで不良品の流通を防止しようということでございます。販売事業者が技術基準の適合性を確認する上で表示をする、こういう点で表示が必要である。一方、第二種ガス用品につきましては、もちろん製造事業者に対しては技術基準の適合の義務を課する、こういうことは基本的にあるわけでございますけれども、その検定の中身といいますか、技術基準の適合の状態につきましても第三者チェックがないということでございます。この表示の義務がないということになります。

それで、先生の消費者が心配ではないかという点でございますが、ガス用品の製造者名がどうであるかとか、あるいは製造年月日がどうであるか、あるいは使用上の注意はどうであるか、そういう意味の表示でございますと、これは技術基準の方で担保しておりますから、当然、新しくやりました第二種ガス用品につきましても技術基準

の方で消費者のための便といえますか、そういう表示がつけられることになりましたので、十分御満足いただけると思っております。

○和田(員)委員 これは余りにも不親切です。今のような答弁で国民の皆さん、消費者の皆さんは安心しませんよ。生活用品については、二種になる特定製品についても表示をするのでしょうか。ところがガス用品については表示をしないということでは、これは納得しませんよ。国民に安堵感を与えるためにそのことはぜひとも必要なんです。

そこで、消費生活用品安全法というのは、もともと炭酸飲料の瓶詰の事故が起きたことからこの法律ができてきた経緯があるのです。現在の炭酸飲料の瓶詰の事故件数は一体どのように推移してきておるのかをこの機会に御報告願いたいと思

います。あわせて、具体的に金属バットの特定製品からの除外が去る五十八年に行われておるのですが、その後金属バットの事故が継続しているという経緯もあるわけですね。今残されておる八品目の特定製品の中から一体どの順序で第二種の特定製品にしていくかというところか、その点あわせてお

答え願いたいと思うのです。

○三戸説明員 炭酸飲料瓶詰の事故件数について御報告いたします。

炭酸飲料瓶詰は昭和四十九年に現行法で特定製品として指定をされたわけでございまして、その後十年余り経過をいたしまして、状況が若干変化をしてきております。事故件数といたしましては、昭和五十年年度に二十七件ございました。それがここ三年間見てみますと、五十七年度が十二件でございます。それから五十八年度が五件でございます。それから昨年度ゼロという状況になっておりまして、事故件数といたしましては着実に減少してきておるということでございます。

○和田(員)委員 これは規制があるから事故件数が減ってきておる。先ほど申し上げたように、金属バットは除外をされた途端に事故が起ったでしょう。甲子園の夏の野球大会の前には起ったじ

やないですか。事故件数が減ってきておるといのは、規制があればこそ、検定基準を国の責任で行つておるがためにこれが少なくなつてきています。そうすると、そのように規制緩和をして自己認定制度ということになると、事故がさらにそれぞれの品目で増発してくるようになると思いませんか。

あわせて、先ほど質問いたしました、現在の八品目の特定製品のどこから順序に第二種の特定製品にしていくかというところか、お答え願いたい。

○松尾政府委員 先生仰せのように、特定製品を第一種と第二種に区分けいたしまして、言うなれば第二種の方は、企業の自己責任にゆだねることができると判断される製品につきましても、これを第二種特定製品に指定しようという考え方に立つておるわけでございますけれども、第二種特定製品にどのような品物を指定していくかということにつきましては、今後法律の規定に基づきまして製品安全及び家庭用品品質表示審議会に諮りまして決定していくわけでございまして、具体的にはどのような観点から第一種、第二種の区分けがなされるかという基本的な考え方について申し上げますと、おおよそ次の三つの点を基準にすることになろうかと考えます。

第一は、その品物につきましても安全性確保を図るために必要な製造技術の水準あるいは技術の普及度でございます。第二は、その品物につきましても安全性を確保するために必要な検査技術の水準でございますとか、あるいは検査の技術の普及の度合いでございます。第三は、その品物にかかわります事故の発生状況の推移とか現状とか、そういうことになろうかと思うわけでございます。

先生が御指摘になられました事故の状況というものも、考える際の大事な要素として私どもとしても審議会にお諮りして、第二種の特定製品の指定を考えてまいりたいと考えているわけでございます。

○和田(員)委員 特に生活用の特定製品の生産者は中小企業に極めて多いわけなんです。したがっ

て、今三つの要素を言われなければならぬ、技術能力の問題あるいは検定能力の問題等、自己認証にして果たして消費者の皆さんに迷惑がかかるようなことがないかという危惧をするわけだ。さらに、そのことととも一応生活用の特定第二種製品については表示をされるわけでございますけれども、そのことによって国の方が法の改正で消費者の皆さんに絶対に迷惑をかけぬということが断言できるのかどうか、ひとつお答え願いたいと思います。

さらにあわせて、ガス用品についても同じように言えるわけでございますが、ガス用品の事故はここ数年の間必ずしも激減しておるといふようには言えないと思っております。現行制度によるガス用品の国の検定による不合格の率をこの際明らかにしていただきたいと思います。

○松尾政府委員 初めに消費生活用製品安全法につきまして申し上げさせていただきますが、自己認証制度を導入するに当たりましては、現在と同じ水準の安全水準を確保し、消費者保護上遺漏のないように、先生御指摘のような点を十分踏まえて臨むこととしておるわけでございまして、今度の改正法案におきまして、具体的に申し上げますと、第一には、自己認証品目の製造事業者及び輸入事業者に対して一定事項の届け出義務を課するほか、製品の基準適合義務あるいは自主検査義務などを課するとともに、もし義務に違反することがありました際には改善命令とか回収命令等を発することができまします。罰則も整備いたしておりまして、このような義務の履行を担保することといたしております。

第二に、製品が満たすべき安全基準につきましても、自己認証制度に移行はいたしましても今後とも安全性の確保に遺漏なきよう、国がこれを定めることといたしておるわけでございます。

第三に、この自己認証品目の具体的選定に関しましては、先ほど申し上げましたように、技術水準あるいは事故の状況等を十分勘案した上で審議会に諮り決定することといたしておるわけでござ

いまして、私どももいたしましては、今般の法改正によりましてこのような点に配慮を行った上で行うことといたしたいと考えておりますので、今後ともその点において消費者の安全の十分な確保ができるものと考えている次第でございます。

○遠坂政府委員 ガス用品の検定の不合格率のことを御説明いたします。

検定不合格率を抜き取り台数に対する不合格の台数で統計をとっておりますが、これによりまして、各品目とも年次別にまた各品目別のばらつきはもちろございませうけれども、おおむね〇・〇二から〇・〇一程度で推移してきておりまして、低下傾向にあるものと私どもは判断しております。

○和田(真)委員 必ずしもそういうように言えないと思ひます。ガス用品の事故件数の通産省のお調べの資料を見ても、そのことは言えないと思ひます。しかも、ガスの瞬間湯沸かし器にしてもガスバーナーにつきましても、ガスストーブにしても、死亡事故や中毒事故というのが繰り返されておるのです。ただけがするとかいう問題ではないのです。そんなに激減しておるといふようなことにはなっておらぬのです。そういうことを見ても、今の不合格率といふものは、〇・〇二、〇・〇一ずつ減ってきておるといふようなことは、消費者の立場に立った行政当局の物の言い方ではないのではないですか。現在のガス用品の六品目の中で、一体どれとどれが具体的に第二種のガス用品に移行することができるといふように自信があるのですか。

○遠坂政府委員 ガス用品につきましても、第二種ガス用品に移行していく品目につきましては今後検討することとしておりまして、その考え方をいたしましては、新材料の開発等の技術の進歩、進展あるいは製造事業者の品質管理、検査能力等の向上等によりまして判断してまいりたいと思っております。

なお、この用品を決める場合には、もちろん私どもだけではございませんで、専門家の御意見も

伺ひまして、また公聴会などによりまして消費者等の関係者の御意見も伺った上で選定してまいりたいと思っております。

○和田(真)委員 これは、ガス用品にいたしましても生活用の特定製品にいたしましても、これからと言ひけれども、この法律が通つてしまつてから、後は野となれ山となれとまでは私は言ひませんが、今後審議会等で云々とか検討してどうだとかというようなことでは、この法律を審議する我々の立場というのとはそういうことでは国民の皆さんに責任は持てません。そういうことについて、一体大臣のようには思ひますか。

○村田国務大臣 国民の安全確保の意味から和田委員の御指摘になる点はよく了解できるところでございまして。今回改正をお願いしております消費生活用製品安全法の一部改正にいたしましては、ガス事業法の改正にいたしまして、アクションプログラムの実施に基づいてできるだけ早い手続を簡略化するというところから改正をお願いしているわけでございまして。それによる国民生活の安全を確保する、その安全の担保につきましては、先ほど来政府委員からお答えを申し上げておりますように、審議会における審議、その他いろいろな手続を経まして十分安全を期していきたい、このように考えておるところであります。

○和田(真)委員 私が納得できるような答弁をいたさず、そして国民の皆さん、消費者の皆さんに安心をしてもらえるような答弁を報告できるように、そのためには、先ほど申し上げたように、もう時間ないですね。無理な話でしょう。だからこういうような法案の提案がいかにというのを言つておるのです。あと十五分しかないじゃないですか。今までの答弁で国民の皆さんが納得できますか。消費者の皆さんがこれで安心できますか。だからこういうような法案の提出の仕方というのにはまことにけしからぬというところは、総務長官も御理解できるでしょう。時間ないですよ。総務長官自身が、今までの答弁であつてよかつたというように思ひますか。

○後藤田国務大臣 大変時間が足りなくて恐縮ですけれども、大変密度の濃い御指摘でございますから、これは、安全に関する事柄については何もかも政府が検査、検定をやらなくても、民間のそういう能力も向上しておりますし、民間のその際基準は政府が決めても検査あるいは認証等は民間に任せよう、その際には審議会等に諮つて御趣旨のようない国民の生活に心配をかけるというたようなことのないように、こころは十分政府としても配慮していききたい。御意見は十分拝聴させていただきますので、政府は安全については心配は絶対かけない、こういうやり方でやらさせていただきます。かように思っております。

○和田(真)委員 先ほど生活用製品のメーカーが中小企業が多いということを言ひましたが、そのこととあわせて、例えば登山用のロープなんかは、日本の製造メーカーには日本の山の状態を十分踏まえて製造されているわけですが、日本の山と諸外国の山とはやはり違うでしょう。山という字は一緒だけれども、そうするとその国々の山に合うような登山用のロープをつくっているはずで、だから、それを輸入枠を拡大するんだということでは、それに対してこれは第二種の製品にしたいというのに仮にならば、政府が責任持てますか。そういうようなことを考えたら、この二つの法律につきましては、一つは国民の危害防止のための法律であるのです。一つは保安、規制の法律であるわけですから、非常に大事なことです。国民の生活に一日でも欠かすことができないこの二つの法律なんです。したがって、この法律につきましては、仮に成立をしたとしても第二種製品に移行するに当たっては慎重に考えてもらひ、検討してもらひ、取り扱ってもらひたいと思ひますが、時間の関係もございまして、その点についての責任ある通産大臣の御答弁をこの機会にお願いしておきたいと思ひます。

○村田国務大臣 御趣旨、まことにございまして。この法律案を成立させていただきま

イター通商代表です。ここで訂正しておきます。

○中島委員 木間章君。

○木間委員 関連いたしまして、建設委員会の立場でこの法案に対する質疑をいたしたいと思います。

政府は、臨調答申を受けて今日までさまざまな行政改革を押しつけてまいりましたし、引き続き制度面、運営面全般の見直しの検討を続けております。そして今般、民間活力導入のための条件づくりを行うため、許認可規制緩和一括法と同時に「当面の行政改革の具体化方策について」を閣議決定いたしました。規制緩和は二百五十八項目に上っておりますが、法律改正で処理するものも提案をされておりますが、多くの事項が行政通達で処理をしようとしておるのであります。重要な行政手法の転換に行政通達で適法かどうか疑問を持つものであります。地方自治体が行ってきた都市開発規制、建築規制が今度の通達の準備の中に二十一項目触れておりますし、建設省はそのための行政通達の準備をしておるところであります。地方自治体にとっては極めて重要な政策の転換になるわけでありまして、この点いかがお考えなのか、まず建設大臣にお尋ねをしたいと思います。

○木部国務大臣 今回の措置につきましては、臨時行政改革推進審議会の答申に基づきまして、規制緩和に係る個別の事項についていろいろ検討され、そして民間活力のためとか、またこれを推進するため、従来建設省といたしましては通達によりいろいろの処理をしてきた事項を含め実施することとし、そして閣議決定をいたしてまいりましたわけでございます。これらの通達につきましては、国と地方公共団体が双方に共通するいろいろな政策を遂行する課題というものをいかに円満に解決をしていくか、そういう適切な行政指導を図るために実は行った措置でございます。私もこのためしましては、地方自治に対して干渉するとか関与するとかというような意思は持っておりません。ところでございます。

建設省がまとめた「規制の緩和等による都市開発の促進方策」、この中の国公有地等の活用の項で「国公有地等の有効活用の推進を図る。」としております。国は地方と協力し合って今日まで国公有地の拡大に努めてきたのは御案内のとおりでありまして、特に公有地の拡大の推進に関する法律を積極的に昭和四十七年に法制化をし取り組んできました。それはまた時代の要請に合った町づくりのために、例えば保留地をつくるということと極めて有効なものであったと思います。ところが行政改革が始まりまして、打って変わったように政府みずから不動産業を始めたと思われまして、今土地を売りまくっておりますのであります。この法律は現在も生きておるのであります。この法律は残したまま国公有地の処分に入っております。これは極めて遺憾でありまして、そういうことなども行政通達は法律制度を超えておるのではないだろうか、こう実は私は判断をするわけです。したがって、行政通達はその政策の転換に大きなウェイトをかけておるということになります。と言語道断と言わざるを得ませんし、大臣、今例を申し上げましたけれども、この行政通達の本来の意味などについて重ねて答弁をいただきたいのです。

○高橋(進)政府委員 先生今御指摘のございました国公有地の活用に関する法律でございます。これは、具体的に地方公共団体が将来道路とか公園とかそういったものに使う目的があるときに、いろいろ公有地の取得に関するものを可能にする方策を定めた法律でございます。一方、国公有地の活用というものは、国公有地として具体的な用途がないものについて民間も含めていかに有効利用を図るかという観点からのものでございまして、必ずしもその法律の存在と国公有地の活用施策というものが矛盾するものというふうには考えてはおりません。ところでございます。

○木間委員 我が国の建設省、地方自治体もそうであったように、ヨーロッパ先進諸国でも国公有地の確保にお互いに努力をしておるところであり

まして、そういったことがあったからこそ、ヨーロッパ各国の都市計画は私ももうらやましいような道路づくりあるいは公園づくりなどが行われておるのであります。したがって、使用目的がいかにあれ、後々の我が国の都市計画事業を進めていくための代替用地として確保していただくのがこの法律の趣旨でもあったでしょうし、ということになります。仮に国立の、あるいは公務員宿舎等の用地が不用になったからといって、安易に民間その他に処分をするべきではなかったと思われまして、あるいは積極的に自治体にその用地を買っていただく後々の都市計画づくりに資すべきではなかったらうか、建設省方針にもそのことが盛り込まれておった、こう私は実はかねがね確信しておるところであります。したがって、官房長、どうも皆さんの考えが百八十八度変わったのじゃなかろうか、このように残念でなりませんし、このことはまたこれから委員会等でも申し上げていきたいと思います。

もう一つ、今度の民活の活用ということの中に重要なことが含まれております。例えば行政通達のあり方の問題でございますが、今日までさまざまな各省庁の行政通達が出されております。これらを見てみますと、例えば建設省は五十八年七月、例の都市対策推進委員会などプロジェクトチームをつくって、これからの宅地開発指導要綱等に対する措置方針をまとめて、次官通達で出してまいりました。これはあくまで建設省内部の都市対策推進委員会プロジェクトで判断をされ、通達をしたのであります。ところが、今度の一連の動きを見ておきますと、行政通達といえども、先ほど総務庁長官がおっしゃったように閣議決定をされて進んでおるのであります。特にその前段には、初めに行政改革ありきであります。そして、わざわざ閣議決定をし、今準備をしておる。行政通達というのは法の枠内の作業でありまして、それは当然に、法の趣旨にのっとって全国的に事務の一元化を図ろう、法律制度の一元化を図っているという中身でございますが、このたびはどう

いうことでしょうか、そういう私も私にとつてはどうしても理解、納得のできない手法がとられております。総務庁長官、こういった点について行政通達と閣議決定はどういう関係を持つのか、ひとつ明らかにしていただきたいと思うのです。

○後藤田国務大臣 もちろん、行政改革をやる場合にも、立法事項は法律改正を要するわけでございますが、政省令あるいは行政通達、これは言うまでもなくやはり基本は法律の枠内であるということが大前提でございます。したがって、従来からの行政通達、政省令等も法律が改正になればそれによって変わっていく、こういう手順になつていくのだらう、かように考えるわけでございます。

そこで、第二臨調、またその後を受けた行政改革の問題は、御案内のように国と地方、これが並行して行政改革をやらなければならぬ、しかしながら地方団体との関連においては、国と地方との関係がある事項についてこれを第二臨調なり行政審議を取り上げて改革を提言していく、こういう趣旨でございます。それから、本来的に地方独自でやることについては、こういう時代でございますから、当然のことながら地方団体もみずからやっていたらなければならない。しかしながら、国と地方との関連する事項については第二臨調なり行政審議の答申、それを受けての閣議決定、それに基づいてそれぞれが主管官が地方に指導したりあるいは助言したり、そういうことによつて地方の手によってやっていただく、こういうことで今の行政改革が進んでおるのだ、この点を申し上げておきたい、かように思います。

○木間委員 一つの具体的な例を申し上げて見解をただしたいのであります。今、例えば都市計画法や建築基準法が制定されまして、各地方都市は民間、個人を問わずこの法律で日本の国土建設に邁進しておるところであります。ところが、この法律制度は全国三千三百の自治体すべてを一般的にくるわけでありまして、所によつては差異が出てくるわけでありまして、

○清水(達)政府委員 宅地開発指導要綱につきま
しては、確かに先生おっしゃいますように、各公

せんし、箱物の学校やコミュニティ文化施設なども整備をしなければなりません、また消防、

○木間委員 町づくりは国と地方と表裏一体でや
っていくんだ、まさにそうでなければなりません

さいません。やはり機関委任事務あるいは団体委任事務といったようなやり方で国の事務も地方に

やっていたら、こういう仕組みに我が国はなっておるわけでございますから、そういう場合、国と地方との関連しておる事項について、地方自治の本旨ということをもろもろ基本に置いて尊重していかねばなりませんけれども、同時に、そういう関連した事項については国としてもしかるべき通達等を出して地方の御協力を仰いでいくというやり方が、これが日本的な知恵でございますから、そういう行政の仕組みを前提にして、第二臨調なりあるいはその後を受けた行政改革に行政改革を車の両輪として取り組んでいただく、こういうことでやっておるのでございますから、そういう点についてはぜひひとつ御理解をいただきたいと思います。もちろん、御趣旨の点は政府としても十分心得てやっつけなければならぬということとは我々も十分理解をいたしております。

以上でもって、あるいは抽象的かもしれませんが、御質問に対する私の答弁で御理解を賜りたい、かように思います。

○木間委員 今長官の方から、自治権を尊重していくんだ、そう御発言もありましたから、私はこれからの通達の中身を私もなりに吟味をしながら、追跡をしながら、ぜひ住民のための国づくりといえますが町づくりが達成されますように、これからお互いに対応していきたいと思っております。

自治省の方、お見えになっておると思いが、質問よりも要望を申し上げておきますけれども、寄附金とか負担金、実態はさまざまな名目で徴収されておりますし、収入科目も一定ではないようです。極端なのは一般会計の雑収入扱いにされておるところもありますから、こういったものこそ、住民の立場から見ても町づくりにいそしんでおるんだ、そういうことがわかるような会計処理もされていかねばならない。当然のことであるから、ぜひそういう徴収のあり方あるいは使途についても明確になるように指導をお願いしたいと思うのです。例えば地域環境整備基金などに使ったということを明確にされるようにこ

れから指導をお願いしたいと思っております。

それから、建設大臣、今度の中に開発許可審査や確認手続の簡素化あるいは迅速化を求めているのであります。申請から許可認可まで長過ぎるという前提に立つておられるようでありますが、もともとこの申請あるいは確認の仕事というのは、単に開発をすればいいあるいは建物を建てればいいというだけではないと思うのです。それは土地の利用を初め、農林、防災、環境、道路、河川、文化財保護などなど皆さんの行政分野との整合性、調整が求められるところでありまして、したがって、今自治体がついておる中身の突進は、従来の縦割り行政を今度は市町村全体の総合的な立場からとらえようということ、多くの分野での事前協議が進められておるところです。また、それは陳情を受けておる自治体あるいは環境保全をどうしてもやっつけかねばならぬという自治体の立場から見れば当然のことではないでしょうか。したがって、この時間的な配分については法で定められた期間内でやるようにというのは考え直すべきではないだろうか、私はこう思っております。

いま一つは、その受け皿の対応でございます。今、国もむだな職員は採用しない、こういうことで行政改革を進めておるのと同様に、自治体でも同じような手法がとられております。当然でありまして、例えば開発許可件数、昨年一年間を見てもおりまして一万八千件、それから建築確認件数六百件、ところが、建築主事は全国で千五百ないし千六百人と聞いておりますが、この受け皿にまず無理があるのではないだろうか。早くやってくれ、やっつけたいと言われてもこの人的機能が備わっていないのではないだろうか、こう思っておりますが、いかがでしょうか。

○清水(達)政府委員 開発許可につきましては、先生は、非常に多分野にわたるチェックが必要であって、そう簡単にはできない手間のかかる仕事だということお話をされています。全くそのとおりでございます。したがって、私どもといたしまして

でも、そういった多分野にわたる調整あるいは県と市町村との調整とかいろいろあるわけでございます。そういうことにかかりの日時が必要だということとはもう当然だと思います。

ただ、例えば開発許可の場合について申し上げますと、まず市町村レベルの審査、検討というように、それから知事の段階のこと、それから例えば環境でありますとか農林行政とか、あるいは各分野の公共施設とか、いろいろな面でチェックをしなければならぬと、一つが終わらないと次が始まらないというふうなことは非常に時間がかかるわけでございます。したがって、いろいろな分野につきまして同時並行的に審査が行われるというふうなことになるればかなり時間の短縮も可能ではないかというふうな点に立ちまして、合理的に、できるだけ効率よくやろうという観点から、開発許可の審査の手続の迅速化とか簡素化とかいうふうなことを進めていきたいという考え方をしております。

また、建築確認の問題もございましたけれども、やはり同じような考え方でできるだけ効率的にやっつけ、民間の申請をする人たちにもいいし、またできるだけ行政事務の効率化にもなるようにという観点から指導をしていきたいというふうな考え方をしております。

○木間委員 また、行政通達の準備の中に、ビル建設などに際しての周辺住民の同意書問題にも触れております。不要論を主張しておるのであります。この同意書要件は、先ほどから言っておりますように、紛争仲介の経験から出てきたものでありまして、この同意書を廃止するということになれば、これからまた乱開発を認めることになりまして、よろし、またかえって紛争の処理が長引く、再び呼び起こす、こういうことにもなるかと思うのです。今、緑や日照権等に住民の関心が特に高まっております。私はこのお考えについて、時代はニーズに逆らうものである、こう思うわけですけれども、どうでしょうか。

○清水(達)政府委員 開発許可に際しまして周辺住民の同意を求めるといふことにつきましては、開発に伴う環境問題とか工事中の騒音防止といったような近隣住民と事業者との紛争を未然に防止するといふ趣旨から、そういうふうなことを自治体がおやりになっているというふうなことを自治体はしておりますけれども、ただ、例えば宅地開発の内容がこういう内容であるとか、あるいはそういうことを十分説明する、また問題が生ずるおそれがある場合には十分開発事業者と地元住民の方々と話し合いをしていただくというふうなことは大変必要なことだろうというふうな思っております。

ただ、何ら法的根拠あるいは拘束力を持たない指導要綱などにおきまして、周辺住民の同意書が全部そろっていないと建築確認もしないし開発許可もだめだということだと、これはやはり行き過ぎではないかというふうな考え方をしております。したがって、指導要綱の措置方針におきまして、全員の同意書をそろえるということとは行き過ぎである、ただし、住民に対するいろいろな説明とか話し合いとかそういうことについては、都道府県なり市町村においても十分配慮してやっつけたいということをお願いしているわけでございます。

○木間委員 周辺住民に対する説明とか、そういったものを的確にやればこの同意書は要らないぞ、今局長はこういう趣旨の御発言だったのでしようか。

○清水(達)政府委員 開発許可や建築確認に際して周辺住民の同意書を全部とってこないといふと、いう行政運用は、法律でもそういうことは求めておりませんし、それは行き過ぎであるという趣旨でございます。

○木間委員 せっかく地方が、開発業者の気持ちも察して、しかし前提は新しい町づくりをしなればならぬ、その町づくりを後世に引き継ぎ発展させなければならぬということで編み出した手法であります。まあこれ以上皆さんと議論をしておいても平行線でありまして、今乱開発をさせない、あるいは紛争を的確に処理する、あるいは

事前に紛争の起こらない環境をつくり出そう、そういうためにはぜひ必要ではないだろうか、私はこう考える一人でございます。したがって、この問題についても、これからは建設委員会等所管の委員会でも十分議論をしていきたいと思います。今まで幾つかの閣議決定された行政通達の中身についてビクアツプしながら尋ねてまいりました。地方の自治体への介入は絶対に考えておられぬ、こういう長官の御答弁もいただいたわけでありまして、私たちはこれからは追跡調査をしていくのでありますが、そういう前提に立ちまして、この行政通達の時期の問題が一つは気がかりになるわけでありまして。

従来建設省は、法案審議等に当たりまして、一連の政令その他の役所の態度決定については審議中は控えておられました。今度の場合もぜひそのようにしなければならぬと思っておりますが、今準備をされておる建設省の行政通達などはいつ出されるのか、見解をお尋ねしたいと思います。

○高橋(通)政府委員 閣議決定に基づきます事項の通達の時期のお尋ねでございますが、これは建設省関係の事項だけでも三十四事項ございまして、それぞれ内容やまた緊急度等も違うわけございまして、一律にいつということを申し上げる段階にちょっとございせんけれども、それぞれの内容、緊急度等を勘案いたしまして、適切な時期に措置したいと考えております。

○木間委員 時期についてはひとつ従来の方途を踏襲していただいて、法案審議中は控えてもらいたい、このように要請をしておきたいと思っております。

いま一つ内容の問題でございますが、閣議決定まで前段で行っておられますと、私もやはり先ほどから申し上げてきたような中身について変化が感ぜられるわけです。そうはいっても、既に五十八年七月に出されておるわけでありまして、私はこの五十八年七月の内容を超えるべきではない、こう思うものでありますが、この点ひとつ意見として申し上げておきたいと思っております。

それから次に、地代家賃統制令の問題について

一、二お尋ねしたいのでありますが、この問題は、本来の建設委員会でもしほし取り上げられませんでしたし、あるいは内閣委員会でも話題になったのでありますから、私は極めて簡単に一、二点だけ申し上げたいと思っております。

建設大臣は今まで、この地代家賃統制令の扱いについては、敗戦直後当時の社会情勢などからいって極めて効果もあつたし、そういう点では必要であつた、このようにおっしゃっておられます。しかし、今日、家賃の値上がりが少ないことや、あるいは対象者も年々減つてきて非常に少なくなつておる、加えて、その対象家賃が古くなつて傷んだ家賃など、こういう変化があつたし、また、受け皿としてのアフターケアも十分用意しておるから廃止を求めているのだ、このようにおっしゃつておられたのであります。

しかし、私は、その中にもやはり社会保障的觀念がなければならぬと思つております。つまり福祉政策としてとらえるならば、対象者が少ないからといって切り捨てるべきではない、私はこう考へるものであります。したがって、対象者が少なくなつておればおるほど、やがては自然消滅状態に入っていくのではないだろうか。したがって、地代家賃統制令の部分をこの一括法から削除修正をしてもいい、つまり削除を要求したいと思つておる、いかがでしょうか。

○木部国務大臣 地代家賃の統制令につきましては、今先生からもいろいろ御指摘いただきましたように、特に老年者、高齢者の方々や弱い立場の方々、そういう方々に対して、もしこの法案を認めていただければ一年間の余裕期間もございまして、その点につきましても心配や不安を与えないように最大限の努力をしてまいりたいというふうに考えておるわけでございます。

今さら申し上げる必要もありませんが、行革審の答申を受けまして、時代の変化その他いろいろ勘案して、そして、今先生のおっしゃるとおりもちろん福祉的な面その他についても、私は、今申

上げましたように弱い方々の立場、また高齢者の方々、そういう方々にいしくも不安や心配を与えないようにすることが行政や政治の基本でありますから、そういう点を最大限しかと酌み取つて、皆さんの立場に立つたところで行き届いた配慮をさせていただくということが一番大事である、そういうふうにお考えをいただければ、どうぞそういう点を撤回するということ、私は、私も行革審の答申も受けておるわけでありまして、おるわけでございますから、ひとつその辺は御理解賜りますようお願い申し上げます、かように考えております。

○木間委員 重ねて、削除すべきだという意見を申し上げておきたいと思つております。

最後でございますが、総務庁長官にお尋ねをいたします。この一括処理という形、そして今、国会法では常任委員会制度をとつておるわけでありまして、最近の行政改革が進行する過程を見ておると、先ほども話題になつたのでありますけれども、中曾根式法案づくりの特徴はまさに一括法で進められております。こうなつてまいりますと、議員の周辺では、国会には内閣委員会と大蔵委員会があればいいのだという、ある意味では投げやりの面もないではないと思つて残念であります。あるいは、うがった見方をしますと、他の委員会は行政改革で削られていくのかなということも出てくるわけでありまして。

今度のこの法案は八省二十六法律になつておるわけでありまして、本来でありますと、七つの常任委員会それぞれ審議をするのが姿であつたのであります。こうなりましたと、戒厳令のような形がこの手法の中に入つておると私は見ざるを得ないのであります。極めて残念であります。国会法四十一条に盛られております常任委員会制度そのものを否定するものだと思いますし、そのことは議会制民主主義に逆らうものでないかどうかと思つておるわけ

す。例えばこの二十六法案の中で地代家賃統制令に

ついて、私は先ほども言いましたように、一年と言わず十年二十年、そんなに長い時期ではないです。今こゝでくつて廃止するのは言語道断に思へるのであります。他の法案については、私は賛成もやぶさかではありません。しかし結論的には、そういうものが一つ忍び込んでおられますとそれを取り上げざるを得ませんし、それに反対いたしますと一括法全部が反対ということになるわけでありまして。そこに議会制民主主義がどのように保障されておるのだからかと思つておるわけでありまして、そういう点では、私はこの一括法でいくというやり口については極めて納得できない一人でありまして。そういう点で後藤田長官の重ねてのお考えをお聞かせいただきたいと思います。

○後藤田国務大臣 なぜ一括法にしたのかという点につきましては、先刻来お答えしておるとおりでございます。経済社会の活性化という観点で規制を緩和する、こういう趣旨、目的のもとに共通的な事項として一括としたわけでございます。もちろん議会制民主主義のもとにおいてそれぞれの常任委員会があるわけでございますから、政府として、我々としても国会の権威ということとは十分配慮して今後ともやつてまいりたいと思つておるわけでございます。

○木間委員 国会の権威を失墜させないよう、そしてそれぞれの委員会活動が十分に行えるように、今後こういった轍を踏まないようにと忠告申し上げて、私の質問を終わらせていただきます。

○中島委員長 午後一時から再開することとし、この際、休憩いたします。
午後零時四分休憩
午後一時開議
午後一時開議
休憩前に引き続き会議を開きます。

質疑を続行いたします。吉原米治君。

〔中島委員長退席、三ツ林委員長着席〕

○吉原委員 午前中の論議にもありましたように、最初に今回の法案の提出のやり方について後藤田総務庁長官に御意見を聞かしていただきました。

午前中の論議の後藤田長官のお答えの中に、目的が同じだから一括法で出すのが至当ではないかという、表現はそのとおりじゃなかったのですが、この種の御回答がございましたけれども、目的が同じだからいいじゃないかというようなやり方でございまして、それぞれの専門の常任委員会があるのは御案内のとおりでございますが、こういった連合審査などという形で審議を余儀なくされるわけでございますが、今度の二十六本の中の八本は実は運輸省所管の法案です。八省の中で一番多い法案の数になるわけでございますが、そういう意味からいって私も専門的な分野にわたります関係上どうしても運輸委員会に専門的にゆとり議論をしたい。今長官のおっしゃったようなごく事務的に改正される問題は我々も大して重要視しておりません。それはそうでしょうということになるのですが、言ってみれば不燃物と燃物とをございまして捨て場に捨てるようなやり方です。はっと気がつく中で重要な問題が実はあるにもかかわらず一括法で処理しようという意識的にされたのではない、むしろごく事務的に考えられたのでしょうけれども、中身を検討すればするほどこれは重要な法案だからひとつごとく専門的にやりたい、こういう認識がどうしてもあるわけでございますが、その中の典型的なものが航空法六十五条の改正なのでございます。後ほど触れますが、特に交通事業分野については規制を緩和するのではなくてむしろ規制を強化していつてこそ初めて交通秩序が維持されるというふうに我々は考えておるわけでございますが、規制緩和はこういった事業分野については必ずしもなじまない考え方だと思っておりますので、本法案の提出のやり方について総務庁からひとつお答え

をお願いいたします。

を願います。

○後藤田国務大臣 午前中の御質疑の中にも常任委員会制度を形骸化するものではないのかという御批判がございましたが、私もそれといたしましては、政府みずからが議院内閣制のもとで常任委員会を形骸化するなどという意図は毛頭持っておりません。このことは大前提として申し上げておきたいと思っております。

今回の改正は、しばしばお答えいたしておりますように我が国の経済、社会の活性化を図るに必要ならぬ。それにはやはり時代の変化に適応して従来からある規制の中で不合理なものであるとか過剰なもの、あるいは物によっては不必要になつていったものはこの際改廃をすべきである、こういう行革審の御答申もあり、政府としても検討の結果そのとおりであろうということで、立法の趣旨は、趣旨、目的を共通にしておるという事項、殊にまた重大な政策変更は伴わないといったような観点に立つて、従来から政府でも厳しい基準を定めておるわけでございます。この基準に適合しているや否やということとは法制局審議の中でも十分に検討していただきまして今回の一括法を取りまとめた、こういうことでございます。

御質疑の中に、運輸関係については特に他の事業と性格が違うのではないかということがございまして、まさに今日の運輸事業、何よりも安全ということが重要でございますし、またその対象の業界も非常に数が多い、あるいは中小企業が多いというように、なにも十分配慮をした上で、なおかつ時代の変化に伴う国民のニーズの変化、こういうものも我々としては考えざるを得ない。こういうような考え方のもとに、運輸行政に伴う特殊性にも十分配慮した上で、今回の法律の改正を必要とするという事項について一括して御審議を仰いでおるわけでございますので、こういった政府の基本的な態度につきましてはぜひひとつ御理解を賜りたい、かように思うわけでございます。

○吉原委員 総務庁のお考えはそれなりに僕も理解しておりますが、前国会でも総務庁の意向を受け、あるいは俗に言っております臨時答申の意向を受けて運輸省独自の法改正を運輸委員会に提出された。例えば日本自動車タミナル法だとかあるいは船舶法の改正だとか国際観光振興会法の改正だとかいうのは、すべてその意向を受けて運輸委員会に提案をなさつていらつしやる。今回なぜそういう手法を用いることができなかったのか。前例がないとおっしゃるのなら、私はあえて前国会の経過も御案内申し上げたのですが、そういう手前はなぜとれなかったのか。それはそれなりに今のような答弁に返つてくるのでしうけれども、これだけの、各委員会それぞれ批判の強いこういう法案の提出のやり方については、長官、今後はそういう批判を受けられないようにやつていただけますか、今回は仕方ないのですけれども。

○後藤田国務大臣 実は今回も全部法律改正を要する事項を一括法にまとめておるわけではございません。やはり法律で別個にやらなければならぬものも残つておるわけでございます。したがって、この一括法で取り上げておる事項は、先ほど私がお答えを申し上げたような観点のもとで取りまとめたおる、かように御理解をいただきたいと思ひます。

なおまた、当然のことながら重大な政策変更であるとかといったような問題につきましては、これはやはりそれぞれの常任委員会に改正案を出すべきものであるという、これはまた政府の基本的な考え方の一つでございますので、いづれにいたしましても委員会審議を形骸化するといったような考え方は政府はとっておりませんので、従来からの扱いに従つて政府としては処理させていただきます。かように考えるわけでございます。

○吉原委員 そうなりますと、今から質問をします航空法六十五条の問題について、具体的には日航の平沢専務にききう来ていただいておりますので、日航の現状等々を認識していただいて、これはやはり一括法では無理だったのではないかと認議を後藤田長官に持っていたために今か

ら六十五条をやりますので、お聞き取りをお願いいたします。

実は今回の六十五条の二項一号の削除の提案でございますが、俗に四発、三十五トン以上。この法律ができたのは昭和二十七年であつたと聞いておりますが、この当時の四基以上の発動機、かつ三万五千キログラムという飛行機は、言つてみれば今日の大型機種、大型航空機という認識があつてこういうものがつくられておると思うのです。ところが、現実には三十五トンなどという飛行機は、少なくとも旅客を積んで営業をやつておる飛行機にはこんな飛行機はないだらう。あるいは四発にこだわらずに二発だつて大型機はある。だから、現状にそぐわなくなつたから四基を二基以上にする、四基以上というのを現状に合わせて二基以上にする、あるいは重さも百トン以上を優に超えておる大型機になつておりますから百トン以上にすると、か、そういう現実に合わせて数字の基準の改定を提案なさつておるのなら、それなりに私は後藤田長官の趣旨はわかるのです。ところが、これを全部削除するというのは、言いかえしますと、今後は重さが何トンあるとも、エンジンが何基ついておるとも、そんなこと関係なく、従来の航空機関税を乗務させずに、つまり三人乗務を二人乗務にして、そういうことになつておると私は思うのです。

したがって、八月十二日の日航の一二三便、あの墜落事故、今日飛行機を利用しておる利用客は飛行機に対する不安を大々感じておる今日でございますが、そういう国民的な感情からして、わざわざ今後は航空機関税を乗せなくて三人乗務を二人乗務で運航させるという、まさに国民感情を逆なでするようなこういう法案をこういう時期に提出されるというのは一体いかなるものか。まず、この一項を削除する真意のほどを、運輸大臣にお答えになりますか、航空局長ですか。

○山下国務大臣 基本的な問題だけ私からお答えいたしておきたいと思ひます。

御指摘の点は私もよくわかります。やはり過渡

○西村政府委員　今回の航空機関士の乗務についての規定の改正の趣旨でございますが、どういう場合に機関士が必要であり操縦士が必要かというのは、その航空機の操縦の難易、操縦の仕組み、これはコックピットの中の構造の問題、全体にどういうふうにコックピットの中の連航関係者が業務を分担してやれるかということが基本でございまして。したがいまして、一つ一つの飛行機の個性、状況に応じて何人乗務をするか決めていくというところでございますから、航空機関士の業務をれ自体も年とともに変わりますし、実際に航空機関士と操縦士の関係というのは常に全体として、

○吉原委員 多分そんなお答えをされるだろうし、実は思っておったのですが、予想どおりの回答で

たしましては、テストフライトを含めました点について経験ある乗組員による検討もあわせて十分に行つてまいりました。そして、会社といへば、基本的には、ただいま御指摘がございましたが、基本的な編成につきましては、会社が今申し上げたような検討も含めまして決めるものだといふふうな考えております。ただ、それから出てきます勤務の条件、例えば時間当たりの乗務手当てでございますとかあるいは勤務時間といったようなものにつきましては、ただいま組合と勤務協定がございしますが、そういうものとして協議、決定をしていくものだ、そういうふうな考えでやっております。

○吉原委員　航空機関士を乗せるか乗せないか会社の判断でやる。しかし、機関士を乗せなくて

（平沢孝太郎）一定時間を走り終えたが、まだ間に合っている。飛行という点に関しては、従来三人編成の航空機でも一定時間を超えます場合は、基本編成ではなくて、それに予備の交代要員を乗せましたマルチ編成あるいはダブル編成というものをとっております。その基本的な何時間以上は、そうするということはまずオペレーションマニュアルに入れます。当局的御承認を得るわけでございますが、さらに組合との間で勤務協定で取り決めを行っております。そういう意味ではこの二名編成の航空機におきましても、ある時間以上は長いフライトにおきましては同じような手順を踏むことに当然なると思っております。その何時間

以上であるかという事は、今後検討または協議すべき問題であると考えますけれども、現在、諸外国並びに私どもが今回承認をいただきましたオペレーションマニュアルにおきましては八時間という事になっております。

○吉原委員 そこで、航空機関士の乗務してある、つまり三名編成であったがゆえにパイロットは大変助かった、あるいは有効なアドバースを受けた経験が――航空機関士の存在というものを重視するがゆえに私は関心を持っておるわけですが、これは乗員の皆さんのアンケート調査によりまして、パイロットが航空機関士が乗務しておるために大変助かった、あるいはまた適切有効なアドバースをしてくれた、パイロットの中の八三・五％が実はそういう経験があると答えておるわけでございます。二、三の例を言いますと、積乱雲が飛行場の上空にあって、INSにより風の变化を指摘し、日本アジア航空の沖縄事故の二の舞を回避することができた。あるいは悪天候時、フライトエンジニア、つまり航空機関士が会社との無線連絡を一手に引き受けてくれた。あるいはドアの警報灯が点灯したときの機内のチェックをやってくれたとか、たくさん項目があるわけでございます。もう一つ申し上げますが、氣象状況が悪く、ホールディング、空中待機ですね、ホールディングからダイバート、目的飛行場から他の飛行場へ向かうという、そういう中の航空機関士の働きはすばらしい、頼りになった。こういう三十七項目にわたってパイロットが航空機関士が乗務していたために本当に助かったというアンケートの調査が私の手元にあるわけでございます。そういう意味では航空機関士の存在というのは絶対不可欠のものだ、あるいは技術革新がどんどん進んで、今日では航空機関士がおらなくても十分やっていけるだけの機器の改造、計器の改造等がされておるやに言われておりますけれども、それだけで安全というものはより確かめることはできない、私はこう思っております。

特に、とかく外国のやったことについては日本

人は信頼しがちでございますが、この間の墜落事故で、ボーイング社が修理をした、だから大丈夫だ、しかも五年も六年もノーチェックで飛んでおる、こういう無条件に外国のやつておることに必ずしも信頼すべきじゃない、私はこう思っております。特に、自動車に例えれば、日本は右ハンドル、外国は左ハンドルが多いのですが、そういう意味ではやはり日本の家風に沿った形で安全というものを考えるべきであって、外国で問題ないから、あるいはそういう機種、機材は今日つくられておらないからもう大丈夫なんだ、こうはならないだろうと私は思うのです。この間のような大惨事に至るような事故は起こってはならぬと私は思うわけでございます。

そういう意味で、これは航空局が答えになりますか、この間の墜落事故の中で、空中で三十分有余さまよった時間帯がございまして、その中でパイロットとFEEの発言の内容がボイスレコーダーに載っておるわけでございます。どういうやりとりがこの三十分の間にやられたのか、私は資料を持っておりまして、お答えできれば運輸省の方からひとつ答えていただきたいと思います。

○大島政府委員 八月十二日の日航機の墜落事故、このフライト中にござまして航空機関士あるいは操縦士の操縦室内で交わした会話については、航空事故調査委員会の方から既にその概要が公表されております。個別に申し上げますとかなりの量になりますので……(吉原委員「二、三の例でいい」と呼ぶ)二、三の例といたしましては、十八時二十五分五十六秒に、「ハイドロプレーンが落ちてます。ハイドロが。」それから十八時三十分二十七秒に、「キャンピングプレッシャードうでしょうか。キャンピングプレッシャードうでしょうか。キャンピングプレッシャード……」というふうなうあ、あるいは十八時三十分五十二秒には、「キャンピングマスがドロップしているから。」「キャンピングプレッシャードロップしてます。」等々ずっと続いておりますが、全体として申し上げますと、操縦士の会話の

中に、航空機関士につきましてはまず航空機関士の業務を忠実にやっている様子があるがええです。墜落の直前と申しますか、十八時五十七分ごろに墜落したと推定されておりますが、この五、六分前の段階では操縦室内もさらに緊迫いたしました。エンジンの出力の操作、フラップの操作等、最後の瞬間まで手を出して行った、こういうようなことが記録により推察されておまして、私どもとしましては、この事故に当たっては操縦室内で航空機関士も含めた乗員全員が飛行の維持に最大限の努力をしたという事を十分うかがわせるものだと思っております。

しかしながら、この事故では事故の様相が、相模湾の上空を飛行中に垂直尾翼が破壊した、それにより同時に尾部関係の操縦機能はほとんどすべて失われてしまったというふうな特別な態様でございまして、そういった点では今回の事故と、したがって航空機関士が必ずすべての飛行機に乗らなければならないかというふうな問題と、直接に論ずるのは多少難しい面があるかと考えている次第でございます。

○吉原委員 ボイスレコーダーの対話の、言ってみればとぎれとぎれの対話ということになるでしょうが、これは大島技術部長はそれなりに評価しておられるが、何か航空機関士がおらなかつた方がいいじゃないかという余り必要性を認めてない発言が最後にございまして、私は、結果論でございましてけれども、少なくとも航空機関士がパイロットを助かし、いろいろのアドバースをしておるというのがこの対話の中でわかるわけです。もうパイロットは操縦に専念しておる、そういう状況の中で適切なアドバースをするということは、パイロットの精神的な安定を非常に高めることになるわけでございます。ボイスレコーダーの中身は評価しながら、航空機関士の存在価値というものは余り認め難い発言でございましたが、そうでございますか。おつてもおらなくてもいいという考え方で、あなたは。――時間ないから簡単に

にやってください。

○大島政府委員 私どもはそういう認識ではございまして、この飛行機には操縦士二名と航空機関士が必要というふうに認められた航空機でございまして、そのような航空機に当たって、非常事態の際に航空機関士が十分自分の職務をいはさら一般的注意義務を含めた最大限の努力をしようという事を御報告申し上げたわけでございます。

○吉原委員 そこで、きょうは日航側にわざわざ来ていただいたのは、この事故以降どういう整備体制を確立、充実されたのか。私の聞いておる範囲内では、運輸省が出された整備報告というのですか改善報告ですか、それは型どおりやっただけでも、それ以外は従来と変わっていない、そういう現状の報告を聞いております。したがって、事故以後の、再び事故を起こさないためにどういう整備点検箇所をふやし充実したのかということ一つと、もう一つは、俗にC整備、こう称しておるフライト時間三千時間ごとにやられるようでございますが、これは本格的にやろうとすれば大体五日か六日くらい格納庫に入れて点検をしなければならぬ。それだけの日数がかかるようではございまして、最近四分の一分割整備なんというふうな方式がやられておるの聞いております。国鉄分割じゃないですよ。分割整備だ。しかも、これ何の意味かなと思つてよく聞いてみた。ナイト時間を使って整備する、つまり十カ所なら十カ所ふくみ箇所があるとなれば、今晩はひとつそのうちの二、三カ所やってあとはそのままでフライトを続ける、次の晩また今度は四から五、六ぐらいをやつてまたフライトをするという。この四分の一分割整備というのは、一体なぜこういう方式をとるのか。その間に重大事故が起きて重整備をしなければならぬ機種が飛び込んできた場合には、日航の場合一体どういう整備のやり方をするのか、この点についてちょっと、余り航空問題で長くはやれませんが、ひとつ簡単に答えていただきたいと思います。

○平沢参考人 たいだいまの事故後の整備体制の問題でございすけれども、私どもは事故後旧型機の一斉点検を始めまして、運輸大臣よりの御報告に従いました安全運航確保のための業務改善策というのを答えたいしまして、それに従いまして現在鋭意実施をしておりますが、そのほかにも自主的な点検あるいは整備管理面の点検強化、こういうこともあわせて実施をいたしております。

それで、具体的には整備要目といたしまして、第一次分ということでございすが、十月末までに合計四十項目の整備項目を新設または改定いたしました。この四十項目のうち二十七項目が耐空性改善通報による検査の結果並びにこれまでのいろいろ私どもが経験いたしましたふぐあいの内容の再解析によって追加あるいは改定いたしましたものでございまして、残りの十三項目が、これも御報告にございまして、整備用のドアによって容易に接近できる構造区画について検査をC整備で行う、こういうことを追加したものでございす。

その他、前に大きく修理をいたしました航空機については特に長期の監視プログラムをつくるというところにつきまして、実際に対象になります八機の飛行機につきましてそれぞれプログラムを設定いたしました。さらに、その他整備管理面で自主的にいろいろと現在も改善を図っておりますし、今後ともやっております。

それから、御質問の四分割整備ということでございすが、C整備というのは、おっしゃいますように、四割の場合ですと一機四日ないし五日寝かしましていたす整備でございすが、これはある時間、例えば三千時間までにそれを一回やる、こういうことになっておりますけれども、その時間に達します前に、一機の飛行機であれば、例えば二つに分けて一区画を早くやる、その残りの区画を次にやって、合わせて三千時間以内に点検並びにそれに基づく整備を実施する、こういうようなやり方のことを言っております。四分割というのは四つに分けてということでございますが、現在四分割というのは検討はいたしております。

が、まだ御認可はもういらないでございす。そういう状況でございす。

○吉原委員 検討しておられるけれども、まだ、これは運輸大臣、運輸省の認可事項でございすか、四分割整備方式というのは。

○大島政府委員 整備のやり方あるいは分割してやる方式、これらは整備規程あるいは整備規程の附属書によって運輸大臣の認可または承認事項となっておりまして、一般的に整備と申しますのは、飛行時間あるいは飛行回数に応じて必要な整備がなされるかどうかということがまず基本でございまして、必要な整備を決められた飛行時間内に行うということの前提に立つてこれを分割して整備するということは、従来からも認められておる方法でございす。

ただいま日本航空からまだ申請がない段階でございすので、内容について言及することはできないわけでございますが、基本的な分割整備方式そのものは従来からも各社において整備管理の必要上やっております。ございまして、その中で安全性は十分保たれるよう審査していきいたいと思っております。

○吉原委員 わかりました。

そうしますと、日航の専務にもう一回お尋ねするのですが、この事故以降整備要員は一体増強されたのでございすかどうですか。私が聞いておる範囲内では、検査係あるいは技術屋というのをそれぞれ十三名とか十四名ぐらい増員をされておるようでございす。それは言ってみれば、整備分野の要員の中で操作したただけであって全体のトータルとしては一向にふやしてない。内部で、お前は今度検査係の方へ回れとかいう内部操作であって、全体の整備要員の増員はしていないということだが、事実ですかどうですか。

○平沢参考人 たいだいまの整備検査要員等につきましては、今般の点検の結果にかんがみまして、検査員の増強並びに技術企画立案部門の増強が必要である、こういうことで、その実施を考えまた任命をいたしておるわけでございす。

おっしゃいますように、それでは現場の人数がさらに減るではないか、こういうことでございすけれども、WSR型機の特別点検など今後の作業量というものの増大に對しましては、まず長期的には、年度ごとに定める人員計画の中で作業量に見合った整備員の配置を計画するというところでございすが、とりあえずの短期的では採用も間に合いません点もございす。そこで整備の職種内の相互応援それから残業の一部実施等によって整備作業を現在実施いたしておるわけでございすけれども、さらに一部対応能力に不足が生じておりますので、これは航空機関連企業の応援をいたしまして、作業外注という形でやっていたいと思っております。そのほか現在、受託整備というものをいたしておりますが、この機体整備に關します受託整備はできるだけ削減すべく調整いたしましたし、今のような作業量と人員のアンバランスを解消するといふような考え方をいたしております。

○吉原委員 だんだん時間がなくなりましたので簡潔にしたいと思います。今回のこの六十五条の改正の目的というのは、英国製の四発ジェット機BAe 45型機を我が国に購入できる、そういう条件整備をするための改正だということに表向きの理由としては我々も聞いておるわけでございすが、今後こういつた経済効率を目指して二名編成の機体、この機体が進められておるようございす。でありますから、今後は大型機、つまり効率のいい二名編成の大型機を将来とも導入することができると、そういう体制にしようという意図があるんじゃないか、こういう心配を私もしております。運送大臣、とかくコストを安くするために三名よりも二名、二名よりも一名という形に、業界の方はそういう方向をとりやすい体質なんです。そういう意味では、言わすまがな話でございすが、一たん事故が起きますと人命に影響する飛行機であるだけに、ひとつ安全性の問題については十分な考慮をしながら、再び過般の重大事故になるような運

輸行政が最後の責任追及を受けなければならぬような、そういうぶざまな運輸行政をされたいように、十分ひとつ決意を新たにやっていたいただきたいと思ひますが、いかがですか。

○山下国務大臣 先般の五百二十名が亡くなりになった大きな事故等からいたしましたけれども、とにかく他の交通機関一切そうございすが、なかなか死亡につながるという危険性を持つて航空事業というものは、安全の上にも安全ということにまず主眼を置いてすべてが行われなければならぬことはもちろんのことでございますが、先ほど申し上げましたように昭和二十七年当時の飛行機はもう現在使われておるのとはほとんどないというぐらゐ機種も変わってまいりましたし、また電子制御装置であるとかコンピュータとか導入いたしておりますし、そういった一つの進歩に従って世界の航空業というものがそういう傾向をたどつておるといふことでございすから、これを減らすといふことは今日においては当然のことかと私は思っております。

ただ、先ほど申し上げましたように、過渡期においてはいろいろ不安がつきまとうものでございすし、それが航空に對する利用者の信頼性というものを阻害することがあればこれは大変なことでございすし、こういう時期においては例えば操縦教育訓練というものを、もうこれで本当に大丈夫だといふよい確信が持たれるまではその飛行機に十分なれるための訓練などやったりして、とにかく安全の面から全きを期した上での転換を図らなければならぬ、このように思つておる次第でございす。

○吉原委員 じゃ日航の平沢専務に一言だけ申し上げておきます。お答えは要りません。

今度の六十五条の改正に伴つて航空機関士を乗せるか乗せないかという判断については労使協議をして、少なくともパイロットの皆さんの理解と納得の上でやっていたら、こういう一つのけじめといひますか、会社の権限はわかつております、権限はわかつておるけれども、現実に乗務す

る、フライトをやる人たちの意見を、聞くのは聞くけれども聞き置く程度だということでは、本当に理解と納得の上で乗務させる、させないの判断をつけてもらう、そういう労使協議を徹底してやってもらいたい、こう思います。

御異議があるようだけれども、この問題だけで長くやるわけにはいきませんから。それでは、一言だけ聞いておきます。

○平沢参考人 会社の考え方は先ほど申し上げたとおりでございます。

○吉原委員 それでは、日航の事務は退席しても結構です。

これからあと三十分とおりましたが、もう十分も切れたわけでございますが、この今度の法改正と同時に並行的に、運輸関係では省令、政令、通達等々の八十件にわたる項目があるようでございますが、この中で共通して言えることは、トラックについての事業区分あるいは貸し切りバス、タクシーの事業区域、こういうものの見直しと、既に現行やられております幅運賃、これをさらに拡大するという、これは航空も海運の方も言えるかと思いますが、まさに交通戦国時代といえますが、全く弱肉強食型の競争を政策的に交通事業分野で助長するような省令、政令、通達の中身であるという認識を私は持っております。特に、事業区域のあるいは事業区分の見直しというのは、縮小でなくて拡大のはずですからね。より競争の場を広げるということですから、いよいよもってこれは幅運賃の幅を拡大するということと相まって、かつての神風タクシー、神風トラック、こういうものを再現をさせるような方向の省政令の改正ではないか、こう一口に言えると思はれるのです。幅運賃の問題だつて、これは業者自体が

自分の主張を、自分の考え方を通すということになかなかまいらない。特にトラックについては荷主側の圧力、あるいはまた貸し切りバスについては旅客との関係で真ん中におります旅行業者の対応、現行貸し切りバスでも一〇%までぐらいはこの幅運賃は導入されておるようでございますが、一〇%さえもなかなか守れてない。ダンピングはあちこちに横行しておる。そういう実態からして、さらにこれを拡大をするということは、経済的運賃制度の面からいっても、より競争を激化させることにつながる。あるいはハイヤーについても同じことが言えます。

これは弾力化をやるということでございますが、業者自身がなかなか判断できない問題です。利用者との間で、どういふ認可運賃をまけることができるのか、あるいは回数券のようなもので、そういうものを一つの値下げ運動として、利用者の立場に立つて、これは好ましい方向だなんというふうな解釈に立つて、将来のハイヤー、トラックの自由化の方向というものをこの中からうかがい取っておるわけでございまして、まさにそういう意味では戦国時代、弱肉強食の時代がやってきやしないかという危惧を持っておるのでございますが、競争の原理という、今度の行政改革の一連の中層根幹といたしまして、民間活力を導入すること、いろいろ格好いいこと、耳ざわりのいいことを言っておられますけれども、私どもは、冒頭言いましたように、この競争原理というものが運輸行政の中であるいは交通業界の中で一体なじむ考え方のなかどうなのか、まことに心配をしておるわけでございまして、よしんば競争原理を導入するにしても、同じ条件で競争させるといふのなら、それはそれなりに意義はわかるわけでございますが、一方で二七通達も労働基準法もへたたくれもないというふうな考え方でやられ出したら、まじめに法を守ってやっておる業者の方がばかを見るわけですから、そういうまじめにやっておる者がばかを見るような運輸行政がこれから進められるとするなら大変なことになると私は思っております。

るわけでございます。

残り時間がわずかでございますから、この問題もつと細かくやりたかったのですが、政省令合わせますと八十件に及ぶ内容でございますから、とても五分や十分でできません。一まとめにして質問をいたしましたから、それぞれお考え方を述べていただきたいと思います。

○山下国務大臣 基本問題だけ一言申し上げて、政府委員から答弁いたさせていただきますが、おっしゃる点よくわかりますが、やはり地域的に見ますという、道路の状況であるとかいろいろな地域差がある、そういう場合に許容限度が全くないという従来のやり方がむしろダンピングにつながるのではなからうか。若干の幅を持たせる、許容限度を設ける、ちようど言うならば自動車のハンドルみたいなもので、若干の遊びがあった方が運賃という制度は守られるんじゃないか。一つは行革に盛られたように、そういう競争原理の導入という方向ではございしますが、そこあたりも勘案しながら一〇%という程度のものを取り入れる、それがむしろいいのではなからうかという、いろいろ熟慮した結果、協議した結果の判断でございしますが、さらに基準等についてはまた政府委員から答弁させていただきます。

○粟林政府委員 先生おっしゃいますように、現在運輸省では政令の改正などを含めまして相当数に上る検討を行っております。基本的には行革審の答申さらには政府の行革大綱に基づいて検討を進めておるわけでございしますが、その際の基本的な考え方あるいは共通的な問題につきましてはお答え申し上げます。まず、運輸事業につきましては現在参入規制とか運賃規制等の規制が行われておりますが、これは運輸事業の特性から、利用者が必要な輸送サービスを安全かつ良好な状態で安定的、効率的に受けることができるようにするという運輸行政の目的を達成するものと考えております。したがって、運輸事業につきましましては、業種により強弱の差はあるものの、今後とも何らかの形で参入規制や運賃規制を維持していく

必要があるというふうには考えておりますが、ただ、一方で運輸事業が経済社会情勢の変化に伴う利用者ニーズに的確に対応し得るようになるとともに、国民負担の軽減等を図るため、そのあり方を検討する必要があるというふうには考えて現在進めておるところでございます。

先生、先ほどおっしゃいました競争という話でございますが、これは私も、野放しにして自由に競争すればいいというふうには考えておるわけではございません。やはり一定の秩序の中で公正な競争をするということが基本的な考え方でございます。競争という場合には、やはり常に公正な競争ということがその内容になっているということ、競争に置きながら今後の検討を進めてまいりたいと思っております。当面は行革審の答申、先ほどの行革大綱に基づきまして、これを計画的、着実に実施していくということで進めてまいりたいと思っております。

○吉原委員 後藤田長官、今お聞きになっておわかりになったかどうかわかりませんが、少なくともこの一時間、陸海空分野にわたる今回の規制緩和のやり方については、非常に重要な問題をたくさん内包しておるわけでございまして、とても届け出の日数を七日に十日にするとか、そんな簡単な、事務的にさばかれる問題じゃないのでございまして、今後もし起り得るかも知れませんが、少なくとも今回のように十把一からげで提案するなんというふうなことはされないうちに、最後にひとつ決意のほどを聞いておきたいと思っております。

○後藤田国務大臣 御趣旨はよくわかっておりますので、いずれにいたしましても規制緩和の必要性はあるわけでございますが、その結果国民に不安を与えるといったようなことのないような配慮を十分やってまいりたい、かように考えております。

○吉原委員 終わります。

○三ツ林委員長 新井彬之君
〔三ツ林委員長退席、中島委員長着席〕

○新井委員 私、たゞいま議題になっております規制緩和一括法案につきまして、特に初めに地代家賃統制令の廃止の問題について伺いをいたします。

この地代家賃統制令の廃止の問題につきまして、建設省からもよく説明を伺ったところでございます。そういうことで、いろいろな問題を抱えている。したがって、そういう問題についていろいろ伺いたうわけでございまして、特にも今までの経過がございまして、特にこの地代家賃統制令ができた時代というのは、四十二万戸程度の住宅の不足、非常に家賃の高騰、そしてまた住宅難、こういうようなことがあつてつづられた。それからまた、昭和三十五年―三十八年にこれも国会で問題になって廃止法案が出される。そのときには住宅不足がまだ三百万戸もある。そしてまた地代、家賃の上昇というのが非常に著しい状況である。こういうような経過を経て、今回また廃止の法案が出てまいったわけでございまして。

私は、規制緩和ということにつきましては大賛成でございますし、民間活力、これも非常に大事なことで、基本的にそう思うわけでございまして、けれども、行革審からの答申を見ても、もつとも規制緩和をしていかなければいけない問題が多々あるかと思ひます。その中でこういう一括法案ということで今回出されたわけでございしますが、この法案の扱いについては、やはり一括というよりも専門委員会に任せたい方がよいような問題も多々あるのではないか、こういううまいにまず思うわけでございまして。今回こうして一括にされたということも、これだけのものが規制緩和されるのだな、これは非常にプラスの面もありますけれども、やはり内容がよくわかつて審議するといふ面から見ますと、専門委員会に任した方がよいのではないか、こう思うわけでございまして、その点について総務庁長官、どのようにお考えになりますか、初めにお伺いしておきます。

○後藤田国務大臣 御説のようにやはりそれぞれの常任委員会が審議をするのがいいのではない

か、これは私は御説は十分理解をするところでございしますが、何しろ今回のような改正は、改正の趣旨、目的が共通である、そしてまた政府としてまずからの基準を設けておるわけでございまして、その基準に照らしても、一括して御審議を仰ぐ方が一貫性という意味においても理解をされやすい、こういったようなことで扱っているわけでございまして。

重大な政策変更を伴うといったようなものであればこれはやはり別個の立法を必要とするであらうと思ひますが、今回の一括して御審議をお願いしておるものは少なくともそういった重大な政策変更を伴うものではないのではないか。不必要になつておるとか不合理になつておるといったようなものを改廃をしよう、こういうことでございすから、その点はぜひひとつ御理解をいただきたいと思ひます。もちろん、先ほどお答えしておるように、常任委員会の役割、これについては政府としては、当然のことながら今後とも十分尊重してやつていかなければならぬ、かように考えておるわけでございまして。

○新井委員 それも、常任委員会の方が専門的にやつてもいいのかわか、内容によつて非常に違いがあるかと思ひますけれども、ひとつ今後よく考慮をしていただきたい、このように思ひます。

そこで、今回のこの統制令を撤廃するということが出てきたわけでございしますが、今日ここに出さなければいけなかつたということについての考え方についてお伺いしておきたいと思ひます。

○渡辺(尚)政府委員 ただいま先生からもお話がございしますように、現行の地代家賃統制令は、戦後の混乱に対応する対策の一環として、非常な住宅難、先ほどもお示しございましたように、四百二十万戸不足しておつたというような時代を背景として、地代、家賃の急騰を防止するために制定されたということでございます。

一方、翻つて現在の状況を見てまいりますと、住宅総数は御案内のとおり一世帯当たり一・一

戸、量的にも充足しておりますし、また一人当たりの畳数等の指標で見ましても向上を続けております。年々住宅水準は改善されております。また、当時はほとんどなかつたと思われるような低所得者層に対します公営住宅の供給でありますとかあるいは公社・公団住宅の供給、あるいは公庫融資といったいろいろな各種の住宅施策も充実してきております。ということで、往時に比べれば住宅事情は大幅に改善してきているという認識でございまして。

それから、だんだんと統制対象の数が減つてきておりました。現時点では住宅総数で比べますと三〇という一部の住宅に限定されております。なお、さらに統制に服しているものの割合というのは、対象住宅の中でも、地域等によつて差があるわけでございしますけれども、一割ないし三割というような状況であるということで、統制に服している住宅とそれ以外の住宅との間で均衡を失っているという状況が出てきていることでございします。それからさらに、統制によりまして対象住宅の維持修繕が十分に行われない、老朽化が進むというような弊害も出てきておるわけでございします。

こういった状況を総合的に判断いたしますと、元来統制というものは必要最小限に行うべきものというふうな考えられますので、今やその必要性は失われているということで、今回一括法の一部として出させていたわけでございします。

○新井委員 そこで、この規制を外すというときにおきましては、プラスもありますけれども、非常にマイナス面がある。そういうことで、全国借地借家人組合連合会の方からも、いろいろな問題があるのではないかと、この「地代家賃統制令廃止についての要望」というのが出てくるわけでございします。その内容についてここで私これを読み上げますので、そういう危惧はないのならないというぐあいに、きちつとお答えをいただきたいと思ひます。

力による都市再開発事業を促進し、そのため借地借家人は立退きを強制されることになりま

す。また地価の高騰を招き、一般勤労者が住め

なくなります。

こういう問題でございしますが、いかがお考えでございしますか。

○渡辺(尚)政府委員 統制対象住宅の居住者について見ますと、確かに高齢の方あるいは低所得の方がやや多いという傾向もあるわけでございしますが、非常に長期間継続して入居しておられるという実態がございします。それからまた、これは昭和二十五年七月十日以前に建築された住宅を対象にしているということから、一番新しいものでも既に三十五年経過しているということございまして、家屋が非常に老朽化しているということございします。それからもう一つ、統制令が廃止された場合も当事者の借地・借家法上の地位には何ら変更はないということから考えまして、一般的にございしますけれども、統制令の廃止による影響は少ないというふうな考えております。

では統制令が撤廃された場合の家賃はどういうことになるのかというところだと思ひますが、やはりある時間をおかけまして適正な水準に向かつて緩やかに改定されていくというふうな考えておるわけでございします。

それから、追い出しにつながるということで、建てかえの問題だと思ひますが、現在の家主が高齢化して建てかえの意思も余り強くないということもございします。それから先ほど申しましたような家賃の実態、こういうものから見まして、直ちに建てかえが進むというふうには考えておりません。ただ、非常に中期的あるいは長期的に方向として考えた場合には、居住水準の向上という政策目標もあるわけですからだんだんとそういう建てかえなども行われていくのかとは思ひますが、直ちに影響がないというふうな考えております。

○新井委員 今、第一の問題を言つたわけでございしますが、あと第二、第三、第四、第五とありま

すので、まとめてここで言っておきたいと思ひます。

第二に、民間の地代、家賃は既に高額化しており、しかも何らの基準がないなかで、統制令が唯一の基準となつていて、一定の役割を果しています。同令の廃止はこの基準がなくなり、地代、家賃の高額化に一層拍車がかかり、借地借家人の住居費負担が過酷なものとなります。

第三に、統制令対象家屋の居住者は、高令者及び母子世帯などが多く、住み替えが困難であり、統制令廃止は弱者切り捨てとなります。

第四に、統制令廃止は、規制緩和という同じ次元で審議されようとしている借地、借家法見直しの前段ともいえるもので、全世帯の半数にものぼる借地借家人の死活の重大問題となります。

第五に、統制対象戸数は、一二四万戸にのぼり、その存在は大きく、生活の安定に重要な役割を果しています。

右の通り、統制令が廃止されることによって国民に及ぼす影響は極めて大きなものがあります。私たちはこうした重大な内容をもった法律を、一括法案によって処理してしまふことに強く反対するものです。

こういうことでございますが、先ほどの答弁で漏れてるところについて御答弁を願いたいと思ひます。

○渡辺(尚)政府委員 まず第一点の、地代家賃が高額化するのではないか、目安となつてゐるのではないかとごさいますが、先ほど一般的に申し上げましたように、諸種の情勢から考えましてその影響は比較的少ないというふうに考えておるわけでございます。

なお、従来、その統制対象外の賃料の決定に当たりまして統制額を確かに目安として用いるという場合もあるかもしれませんが、このような目的のために必要性の失われた統制というものを継続することは適切ではないと考えております。したがひまして、統制令の撤廃に当たりましては、そ

の趣旨が誤解されましたりあるいは周辺の便乗値上げ等が生ずることのないように万全を期する意味で、国あるいは地方公共団体から概要でありますと廃止の趣旨、あるいは廃止に伴います種々の正確な情報を提供したいというふうに考えております。それから、便乗値上げ等を防止するために、借家の経営者団体あるいは仲介業団体等に對しましてその防止につき指導を行つてまいりたいというふうに考えております。

それから、高齢者あるいは母子世帯等が多く住みかえが困難であるというような、弱者切り捨ての問題でございすけれども、これは前々から申し上げておる通りでございますが、公営住宅のいろいろな制度、あるいは公営住宅の資格を上回つてゐる方々に対しては公社・公団住宅の優先入居の制度、さらには、その場所を動かない、かつ賃料が払えないというような場合には、これは住宅扶助の問題として生活保護部局と十分に連絡をとつてまいりたいというふうに考えておるわけでございます。

それから、借地・借家法の見直しの前段とも言えるものではないかという点でございす。その影響は比較的少ないというふうに思つておるわけでございますが、借地・借家法とは直接は関係がないというふうに考えておりますが、現在、その借地・借家法の見直しはこの六月から法制審議会におきまして審議が開始されたばかりでございます。改正の内容はもちろん明らかでございせんけれども、いざにしましても居住者の生活の安定ということは十分に考慮に入れて討議が進められるものというふうに考えております。これらによつて国民の居住に悪影響を与えることはないというふうに理解をいたしておるわけでございます。

大体以上かと思ひますが、もし漏れがありましたらまた。

○新井委員 とにかく長い期間にわたりましてこの地代家賃統制令というのがずっと継続をしまして、今お話がありましたように百三十数万戸が對

象になつてゐるわけでございます。したがひまして、そういう中では当然そういう改正があつても別状がない、廃止になつても別状がないという人もいふでしょうし、その中には母子世帯とかあるいはまた非常にお年寄りの方であるとか、そういう方々で困つてゐる方々が出てこられるということも考えられるわけでございます。局長としてはそういうことを万全な救済措置というものを考へて廃止されるというところのお考えでございますが、ひとつこの問題について最後に大臣にどのような決意であるのか伺ひをしておきたいと思ひます。

○木部國務大臣 今新井先生からいろいろ御指摘をいただきましたように、この統制令を廃止するということの場合に、社会的に非常に弱い方々、そういう方々に対して不安であるとか心配事のないように最善の努力を尽くすということが行政上、政治上一番大事な問題だ。先ほど先生おっしゃいましたように、統制令、借家借地というものが、そういう法律をつくつたのは、戦後の非常な混乱の時期で住宅も大變不足したためにおりますし、そういう方々がある程度安定するためにやほりというものができてゐると思ふのです。

そういう意味を考へてみましても、私どもは原点に立ち返つて、そして弱い方々や特に居住者の低所得の方であるとかまた母子世帯であるとか、そういう方々に対しては最善の努力をして、相談に應ずるとか、またそういう相談の体制についてはこれを思い切つて充実していくとか、それからまた公営の賃貸住宅にも御協力いただくとか、また生活保護の關係につきましてもそういうた部局とも最善の協議をして、そして心配、不安を与えないように最大の努力を尽くすことが我々の責任である、私はそういうふうに考えておる次第でございます。

○新井委員 次に、住宅問題の解決というのは、いろいろの方策があるわけでございますけれども、一つはやはり土地問題の解決ということが非常に大事でございす。今、地価が半値になれば住宅というのは十二分に潤うことができる、そ

いうふうなことも極端な話考へられるわけでございますけれども、「行政改革の推進方策に關する答申」におきましても、国有地の払い下げ問題というのが答申をされております。

そこで大きな問題となつてきておりますのが、本年の八月に千代田区紀尾井町の国有地、旧司法研修所の跡六百七十八六六平米が、一般競争入札で総額五百七十五億圓、坪当たり二千八百萬圓、こういうことで、公示価格の約三倍で落札をされたわけでございます。これは当然、競争入札でございますし、国民の財産たる国有地を安く払い下げる、こういうことはとんでもないことでございす。また他方、例を挙げますと、品川駅の貨物駅跡地の落札、これが昭和五十九年の三月十四日に行われたわけでございますが、この落札のために、例えて言ひますと、この近くにある公示地である日本通運の東京支店重機輸送課、港七十三、この五十九年一月一日の公示価格が百七十一萬六千圓、それが六十一年の一月一日、一年たつて百九十二萬六千圓、年間一・九%値上がりしてゐる。また、公示地である港五十四、この喫茶ルノールという地点におきましては、五十九年の一月一日二百四十萬圓のものが、三百十二萬圓に一年後に上がつてゐる。あるいは、東京都の基準地でございすが、港五十四、森々産業株式会社、五十九年の七月一日が二百四十萬であつたものが、同じく一年後には二百九十五萬に、四〇・五%アップしてゐる。

こういうぐあいに挙げていきますと、そういう一つの国有地なり国鉄用地なりの払い下げによつて、地価というものは物すごく上がるわけですね。そうしますと、高く売れることは、これは一つの当然な義務でございすけれども、しかし逆に今度は区であるとか都であるとかが公共用地を買収するときは、非常に高い値段で買わなければいけない。二度と再び買えなくなつてしまふ。こういうことで、特に住宅地においては、とてもじゃないけれども建てられるような状況ではないわけ

ですね。この紀尾井町なんというのは、二千八百万円でございますけれども、容積率が四〇〇％でございまして、まあ七百万円。これは何の事業をやってもできないというような状況になるわけでございます。

国有地とかそういうものを払い下げるとき、これは当然一般の民間みたいな法律の規制はないわけでございますから、上限なく幾らでも高く売れるわけでございます。国土利用計画法は民間には当てはめられませんが、国有地にはない。そういうことで、今回もそういうことに対して国土庁はびびりまして、通達を出しております。

あるいは大蔵省もそういう問題について地価動向というのをよく考慮していただきたい、こういううたいに出ているわけでございますけれども、やはりこれから国有地の活用というものは、そういううたいに売却をして民間活力という方法もありますけれども、そうではなくて、信託方式が二年ほど前から急激に出ておりまして、地方公共団体、そしてまた民間で、それをどのように活用するかということが今大蔵省問題になっておるわけでございます。やはりそういう形で、今大蔵省も審議会に諮問をしたようでございますけれども、法律を改正しないと土地信託制度はできない、こういうことであるわけでありまして、この土地信託制度をやれば今後きつと推進をしていかなければいけない、このように強く私は申し上げるものでございますけれども、国土庁と大蔵省に御所見を伺っておきたいと思っております。

○末吉政府委員 土地信託は、土地の所有よりもむしろ利用を重視する、こういう世の中の傾向の中で、先生御指摘のように、大都市圏を中心として最近急激に増加してまいっております。それだけ需要が強いものだと思います。その原因をいたしましては、土地信託が、土地の所有権を事実的に留保したまま有効利用を図るというところでございまして、それだけ高い関心を呼んでおるものと考えております。

国土庁といたしましては、土地の有効利用を推進するという観点から、この土地信託制度の積極的な活用が図られてしかるべきだと考えておりまして、促進のための条件整備に努めてまいりたいと考えております。このため、その一環でございますが、土地及び土地所有者について認められております土制上の特例措置なりにつきましても、信託への適用については税制改正を要望しておるところでございます。この土地信託制度の条件整備に努めてまいりたいと思っております。

土地信託制度は、先ほど国土庁からも御答弁がございましたように、民間では非常に急速に広がっておりますようにございまして、昨年の三月に第一号の契約ができてから、現在もう百七十件ぐらゐの契約ができておるというところでございまして、

一方、国有地、公有地についてもこういう制度を活用してはどうかという御意見がございまして、御指摘のとおり、去る七月二十二日の行革審の答申においても、国有地への土地信託導入については「必要な法的整備の内容について早急に結論を得るものとする」というような御答申をいただいております。これらを受けて、現在大蔵省では、国有財産中央審議会に法制小委員会というのを設けて、この九月十九日以来審議を始めて、既に四回、回を重ねております。できるだけ年内あるいは年明け早々ぐらゐまでに審議会の御答申を得て、次期の通常国会には必要な法律改正を準備をいたしたいというふうに思っております。

○中田政府委員 お答え申し上げます。土地信託制度は、先ほど国土庁からも御答弁がございましたように、民間では非常に急速に広がっておりますようにございまして、昨年の三月に第一号の契約ができてから、現在もう百七十件ぐらゐの契約ができておるというところでございまして、

進するという観点から、この土地信託制度の積極的な活用が図られてしかるべきだと考えておりまして、促進のための条件整備に努めてまいりたいと考えております。このため、その一環でございますが、土地及び土地所有者について認められております土制上の特例措置なりにつきましても、信託への適用については税制改正を要望しておるところでございます。この土地信託制度の条件整備に努めてまいりたいと思っております。

○新井委員 とにかく土地の値上がり、これが諸悪の一番の根源でございます。国が土地を値上げするよう先導力になるといふことはとてもないことでございます。そのことについては早急に法律案を出していただきたい、このように思うわけでございます。

それからもう一つ、どうしても言っておかなければいけないことは、住宅問題について、今住宅減税ということが非常に言われているわけでございます。

住宅減税をなぜしなければならなかったか。各々のいろいろな経過がありますけれども、日本といたしましては当然居住水準の向上というものを望まなければいけません。しかし今の状況は、居住水準は上がらなければいけないのですけれども、だんだん取得しにくくなっているために、居住水準が低くなっている。それで着工戸数も、最高百八十万戸ぐらゐあったものが、今百二十万戸を持つのが精いっぱいになっている。そういうわけで、今後住宅問題の解決を目指すというならば、どうしても諸外国に並んで住宅減税を強力に推し進めなければいけません。これは、建設省としてもいろいろ検討されて、今大蔵省と煮詰めているところでございますけれども、これはどうしてもやっていただきたいと思うわけでございます。それについての御所見を伺って私の質問を終わりたいと思っております。

○渡辺（尚）政府委員 まさに先生お示しのとおりでございます。我が国の住宅の居住水準というのはいわゆる欧米先進諸国に比しますとまだまだ立ちおくれしていることでございます。それから、新設住宅建設戸数も百十万户から百二十万户というところで低迷しておるわけでございます。そういうことから、居住水準の向上のためにこの建設を促進していかねばいけません。また一方、内需の拡大を通じて安定的な経済成長というのが求められているわけでございますが、そのためには景気への波及効果が非常に大きく関連業種も非常に多岐にわたっております住宅投資の拡大が望まれるというところでございます。

そこで、建設省といたしましては、これらの居住水準の向上という住宅政策の目標、それからもう一つ内需の拡大というものの要請にこたえるものといたしまして、昭和六十一年度におきまして税制改正を要望しております。大幅な住宅税制の拡充の要望を行っているところでございます。その主なものを三つ申し上げますと、一つは、住宅投資の大幅な促進を図るために、新築住宅につきまして、持ち家、貸し家を問わず毎年取得費もしくは建築費の二割を五年間にわたって税額から控除するという住宅投資促進税制の創設であります。第二は、現行の民間住宅ローン負担の軽減のためにあります住宅取得控除制度について、控除率の引き上げでありますとか補助期間の延長、等大幅な改善でございます。それから三つ目は、若年層の手持ち資金の確保に資する住宅資金贈与制度というものが五十九年に創設されておりますが、その活用の一層の促進を図るため、集合住宅の取得を新たに適用するなどの拡充を要望しております。

○木部（國務）大臣 今局長からもお答え申し上げましたとおり、住宅税制というものは非常に大事な問題でございます。それから皆さん方が住宅を取得したり新築したりなんかする場合に、まあ言えれば非常に細かいいろいろなことを研究されているわけですね。そういう意味では、私は率直に申し上げて建設省とすれば何とかしたいというところで今日まで努力はいたしたつもりでございますけれども、先ほど来外国との比較等いろいろな御指示いただきましたように、やはり税の関係の改善というものがありませんと第一番に意欲がわいてこない、これは内需の振興のためにも住宅政策にとっての一番大事な点である、私どもはこういうことを認識して、来年の予算編成には関係省庁に働きかけて、苦しい中でございまして誠に申し訳ない中ですが、何とか皆さんから御理解を得るために私といたしましては全力を挙げて努力をさせていただきます。

○木部（國務）大臣 今局長からもお答え申し上げましたとおり、住宅税制というものは非常に大事な問題でございます。それから皆さん方が住宅を取得したり新築したりなんかする場合に、まあ言えれば非常に細かいいろいろなことを研究されているわけですね。そういう意味では、私は率直に申し上げて建設省とすれば何とかしたいというところで今日まで努力はいたしたつもりでございますけれども、先ほど来外国との比較等いろいろな御指示いただきましたように、やはり税の関係の改善というものがありませんと第一番に意欲がわいてこない、これは内需の振興のためにも住宅政策にとっての一番大事な点である、私どもはこういうことを認識して、来年の予算編成には関係省庁に働きかけて、苦しい中でございまして誠に申し訳ない中ですが、何とか皆さんから御理解を得るために私といたしましては全力を挙げて努力をさせていただきます。

いただきたい、かように考えております。

○新井委員 終わります。

○中島委員 救済委員。

○救済委員 私は、規制緩和と一括法案の中で運輸省に保ります道路運送法の一部改正、それから航空法の一部改正に関する件について、建設大臣と運輸大臣に何点か質問させていただきたいと思っております。

最初に建設大臣にお伺いしたいわけですが、道路運送法の一部改正、これにかかわる部分でございます。この道路運送法というところに出されますのは、これは建設大臣にも早速現地に調査に行かれたことに対して敬意を表する次第でございますが、あの長野市の地附山の地すべり災害、ことしの七月に発生しまして二十六人の方が亡くなられたという大変な災害でございました。この原因は一体何だろうという、ただいま審議しております道路運送法、これにかかわります長野県企業局が所掌しております戸隠有料道路、バードライン、ここから端を発した地すべりでございます。

この問題は、私も災害対策委員会でもお願いした経緯がございます。その経緯を踏まえましてその後どうなったか、確認の意味を含めて質問させていただきたいわけでございます。この道路運送法によってできた道路というものは道路法によってできた道路とは違っていて、どちらかというと民間の企業といたしまして、私的な性格を持った有料道路でございます。ですから、そのような私的な性格を持った道路に国費を投入することが非常に困難であるという性格の道路でございます。

しかし、これは大臣も御承知のように、県としては四、五年前からあそここの道路は危ないぞというふうなことは十分に気がしておった。ところが道路運送法上の道路であるので、この復旧のための県費もしくは国費を投入することができなかった。だんだん地割れがひどくなった。ではあそこを何とか地すべり防止の事業にできないか。この地すべり防止指定も県の方ではいろいろと建設省と協

議をした。ところが御承知のように、あの大量の土砂崩れがあった。溪流または河川に流入して河川に被害を及ぼすとか、あるいは鉄道とか都道府県道以上の道路があった被害を及ぼすとか、学校だとか病院があった被害を及ぼすとか、あるいはまた人家が十戸以上なければ地すべりの防止の指定基準には該当しませんが、等々ありまして、道路法上の道路ではないということでも国費を投入できない、あるいは指定基準によつてどうしてもそこを地すべり事業にはできなかった。それで四、五年たつてあのような人命に及ぶような災害があったわけでございます。その事故にかんがみまして、大臣から何とか法の範囲を乗り越えて人命救助は積極的に取り組むたいという御発言を災害対策委員会でもいただいていたわけでございます。私はあのかのときの大臣のそのような御発言を大変心強く思っております。今後たとえこのように地すべりの基準には該当しない、でも人命に及ぶような場合は、何とか積極的な対応ができないものか。あるいはまた原則的に指定基準を見直していただけないかというふうなお願いをしたところでございます。いずれにしても、大臣もそれについては取り組む、検討するといふ御発言をいただいております。で、その後どのように取り組まれたか、ちょっとお聞かせいただきたいと思います。

○木部国務大臣 長野のあのあいう悲惨なことにつきましても見識のある御意見をいろいろ承っております。先般の災害対策委員会の際も私も申し上げまして、建設省といたしましては全国のあつた道路につきましても実は総点検をいたしたところでございます。たしか全国であつた道路が六十九本か何かあるようでございますが、いろいろ事務当局から報告を受けております範囲では、そのうちで四本か五本ぐらいのものについては非常に注意を要するような、そんな感じの報告を実は受けておるわけでございます。

したがって、私どもといたしましては、今いろいろ御指摘のありましたように、社会的条件とかまた地域の開発なんか、建設した当時よりも大きく変わっているところもあると思うのです。そういう点等を見直す必要もあるということでございます。今、今そういう意味で建設省としてこの点検を、また都道府県からもそういう問題についての未然防止に対する意見を伺つておるということでございます。これで終わるわけではございませんので、そうした災害に対する未然防止ということ、人命尊重その他の意味からいって我々建設行政の一番大事な問題でございますから、私が前回の災害対策委員会で申し上げましたように、我々といった問題でもできる限り前向きな姿勢で続けておる問題と取り組んでまいりたい、かように考えております。

○救済委員 今の大臣の御答弁にもあつたわけでございますが、あのかのとき私も危険な道路について総点検をしてほしいというふうなお願いをいたしました。大臣も今御答弁のように、総点検をさせましたというところでございますが、具体的にその総点検の結果をもう少し詳細にお伺いしたいと思はしますが、わかりますか。

○救済委員 先生御指摘のように、今回の地附山の災害を契機にいたしまして、去年八月に全国の一一般自動車道五十六路線の事業者に通達をいたしました。通達は、道路局長並びに運輸省の運輸政策局長の両名の名前で発しまして、その結果を徴しましたところ、五十六路線中地すべりその他そういう問題が起こるおそれがある箇所を抱えております路線は九路線でございました。この九路線につきましても、いろいろ復旧方法並びにその補強方法について検討させましたところ、大体今年度中に完成するものが数路線でございますが、ほとんどのものは六十一年度中にこれを完成させるというところで事業計画を立てております。したがって、今回の調査の結果六十一年度中にはかなり安全度が向上することになろうと思はします。私どもといたしましては、今後ともこれらの安全向上につきましても常日ごろから注意をしまして

いりたい、こういうふうにかつておる次第でございます。十八条の四項には、維持管理という項目があるわけでございますが、これは確かにその管理者が建設、運輸両大臣に事故の有無を報告する、こういうことになつておるわけでございます。ですから、ただいまのように総点検をしていただいて九つの路線が維持管理上問題ありということをお報告を聞いたわけでございますが、その上に立つて、どうかあのような事故が再び起きないように大臣の十分な指導よろしきを得ていただきたいと思はします。

もう一点は、先ほどの大臣の御答弁を確認させていただきたいと思はしますが、いわゆる道路運送法上の道路には国費は投入できないけれども、周辺の道路の状態が危険な場合には地すべり対策事業を積極的に取り組むべく、規制の緩和も含めて検討しておる、そういうことよろしいのですか。

○木部国務大臣 先ほどの数字の点につきましては、ちょっと訂正を局長答弁でさせていただきます。現在、例えば危険箇所と家屋が非常に接近しているところが全国的に見て五千七百カ所もあると言われておるわけでございます。これは非常に危険な状態のようでありまして、そういうことのないようにこの辺の実態をもう少し把握して、そして私は、予算の厳しい中でございまして、これを一歩でも半歩でも不安のないように未然防止に全力を尽くす、こういうことを事務当局にも指示をいたしております。また、これからいよいよ予算が大詰めに、編成期に入つておりますので、私どもとしてはそういう点に全力を挙げたい、こういうふうにかつておる。今御質問のありました点等につきましても前向きで検討させていただきたい、かように考えております。

○救済委員 どうか人命にかかわる災害について万全を期していただくよう重ねてお願いして、建

設大臣結構でございますので、ありがとうございます。

次は、航空法の問題について運輸大臣並びに関係当局にお伺いしたいわけでございますが、今度航空法を一部改正する、航空機関士を乗り組ませなければならぬ条件の一項が外れるわけでございますが、改正の理由をごく簡単に申し上げます。

○西村政府委員 今回の航空法の航空機関士業務に関する規定の改正の目的は、航空機の技術革新によりまして操縦士の操縦が非常に容易になりまして、特に航空機全体の運航につきましては、現在の航空法の規定が四発かつ三十五トン以上の航空機には必ず航空機関士を乗せろということになっておりますが、このような特別な考え方ではなくて、一般的にその飛行機ごとの操縦の容易さによって飛行機の乗組員の数を決めるという基本の考え方、その原則を適用することが現在の技術革新の状況に合っているということで、決して安全性を損なうような改正ではなくて、技術の革新に基づきまして、それに適応する規定を整備したい、こういうことでございます。

○飯仲委員 余り時間ありませんから具体的な問題をちょっとお伺いしたいわけでございます。先般の悲惨な日航のボーイング44墜落事故にかんがみまして何点かお伺いしますが、まず与圧隔壁を点検したということになっておりますけれども、墜落以前の最終点検の日時、そのとき異常は認められなかったのかどうか、時間がなければ要点だけきちんと答えてください。

○大島政府委員 お答えします。墜落の時点からさかのぼって最近のと申しますと、たしかに五十九年の十一月、十二月にかけて行いましたC整備という時点でございました。このときに後部耐圧隔壁の点検は行っておりませんが、当時の点検の基準と申しますのは亀裂をくまなく調べるという詳細な項目になっておりませんので、いわゆる一般的に状況を調べたということでございます。その当時発見できなかったのか

どうか。発見できないような傷であったのかあるいは発見できる程度のものであったのか、これは現在事故調査が進んでいるところでございます。この結果を待たなければつきりしたことはわからないというのが現状でございます。

○飯仲委員 私の言ったのは、異常が発見できなかったのか。大分お疲れのようですけれども、発見されなかったというのならされなかったでいいですよ、発見されなかったのですか。

○大島政府委員 ただいま申し上げました当時の基準に基づいた点検の結果では、異常は認められておりませんでした。

○飯仲委員 事故調査委員会お見えだと思っておりますが、ちょっとお伺いしたいのは、十一月十一日前後の新聞報道に「日航ジャンボ機墜落事故の原因調査に当たっている運輸省航空事故調査委員会、ジャンボ機の垂直尾翼が客室内の与圧の半分程度の圧力で、内側から破壊されることを示すデータをボーイング社から入手したことを十一月八日に明らかにした」とありますけれども、これは事実ですか。

○藤宮説明員 航空事故調査委員会におきましては、先生おっしゃったような事実をその時点で明らかにしたということではございません。

○飯仲委員 明らかにしたというのではなくて、この事実をボーイング社から入手しておりますか。

○藤宮説明員 今回の事故調査におきましては、事故機の製造国であります米国が国際民間航空条約の第十三附屬書に基づきまして製造国として参加をいたしております。そこでこの製造国としての立場から、事故調査に必要な航空機製造上の基礎的データにつきましては同条約附屬書に基づいて必要に応じて逐次米国調査チームの代表であります米国国家運輸安全委員会、いわゆるNTSBから入手をいたしているところでございますけれども、先生の新聞記事のようなデータが直接この中でということは、私もまだ見ておりません。

○飯仲委員 いや、この中で言われているように「内圧に弱い垂直尾翼」というのはうそなんですか、それとも事故調査委員会としては内圧に弱いと認めるのですか、認めないのですか。

○藤宮説明員 垂直尾翼の破壊過程等につきましては、現在委員会におきましてその調査解析を鋭意進めるところでございます。今後ともこの調査解析につきましては、委員会が独自に検討を進めてまいりたいと考えているところでございます。

○飯仲委員 では運輸省に聞きますけれども、「ジャンボ機設計改善」と、やはり同じようにでかく書いてあるのですね、ジャンボ機改善を要請、日航がボーイング社に改善要求しましたと。どういう改善かというと、一つはいわゆる尾翼への与圧の噴気流を防ぐドアをつくってこれというものが入っているわけですね。与圧隔壁が破れてもその噴流がいわゆる尾翼の方へ行かないような扉をつくってほしい、こう書いてあるのです。いざにしても、日航がボーイング社にこのような設計改善を出しているのは運輸省は当然知っていると思うし——知っていますか、ます。

○大島政府委員 日本航空が事故の当事者である立場からボーイングの方にそのような要望を出した、これは十月九日にボーイング社へ電報で申し入れたということは承知しております。

○飯仲委員 この一番最初に、「噴出気流が機体後部から垂直尾翼へ上昇するのを防ぐ扉を、新たに胴体と垂直尾翼の境界に設ける」と、こうある。しかもまた、ボルトをいわゆるステンレス製にしろとか書いてある。きょうは時間がなくて非常に残念なんですけれども、こう書いてあるというところは、日航がボーイング社にやったということとを監督官庁の運輸省がおかしいと思つたらやめなさいというわけでしょう。おかしくないからそうだとするのではありませんか、明らかに、安全設計上フェールセーフというけれども、危ないなと思うから日航がこういうことをやったことについて運輸省がやめろと言わないということとは、これを認めたということなんですか。

○大島政府委員 これは大変難しい問題でございますが、まず日本航空の考え方としましては、後部耐圧隔壁、これが壊れないようにするのが第一である。仮に今度の作業ミスと申しますか、ボーイング社自身が認める作業ミスがあつて、後部の方へ空気が抜けた場合に、いろいろ報道されているような垂直尾翼の方に空気が上がつて内圧が高まって壊れた、もしこういうことが可能性あるいは蓋然性としてあるとすれば、垂直尾翼に空気が上らないような措置をしてほしい、こういう意味でいわゆる万全の措置を要望したというふうに私も受け取っております。

通常はこの垂直尾翼に高圧空気が流れ込むというところは考えられないことでございますので、これをもつてにわかに設計上欠陥がある、こういうような認識はまだ私どもは持っておりません。

○飯仲委員 運輸省さん、ちょっと大臣もよく聞いておいてもらいたいですけれども、いわゆるフェールセーフというものはどういう概念で設計をやっているかという、いわゆるリダンダンシーという、余分なことだけやっておこうというのがフェールセーフですよ。これは、ボルトは一本でいいけれども、もう一本やっておいて被害を食い止めよう、これがリダンダンシーの設計概念ということでやっている。今、技術部長は、その上にさらに万全をということでは、フェールセーフじゃないということになってしまふ。きょうは時間の制約でこのぐらいにしておかなきゃならない。これは重大な問題ですよ。

さらに、事故調査委員会お見えですからちょっとお伺いしますけれども、プレッシャー・リリーフ・ドア、いわゆる与圧隔壁が破れたら下から空気がばあっと逃げますよというあのドア、あれは発見されたのかどうか。

それから、もう一つ聞いておきますけれども、事故調査委員会はこの事故調査の結論を大体的に二つをめぐりして結論をお出しになるのか、この二つ。

○藤室説明員 お答えいたします。

プレッシャー・リリーフ・ドアについては発見されております。

また、この調査の結論がいつかという御質問でございますが、現在、十月の初めに回収いたしました墜落現場等の主要な機体残骸を整理し、その詳細調査に当たっている段階でございます。事故原因の早期究明には鋭意努力いたしたいと存じますけれども、現時点でその結論が出る時期がいつだということは申し上げる段階まで至っておりませんので、御理解をお願いいたします。

○穀仲委員 これは大臣にお伺いしますけれども、もっと具体的なことをたくさんやりたかったのですが、もう結論を急がなければならぬ。大臣にお伺いします。

いわゆる航空機を購入する際に輸出国の政府が型式証明を出す、こうなるわけですね。先ほども事故調査委員会の方でいろいろ言っておりましてけれども、国際民間航空機関の安全基準というのがあるわけですね。これは、日本の飛行機がアメリカに行くし、あるいはソ連に行くし、国際的にこの安全基準というのには了承された、国際的に通用する安全基準というのがあるわけですね。国際的に安全基準というのが確立されておる、こう言われているのがこの航空機の安全です。

しかし、日本の国に航空機を買うときには、日本の国は運輸省が耐空証明を出さなければ日本の航空機として飛ばすことはできないわけですね。

今ちょっと技術部長のお話とか修理の状況聞いていますと、その当時の修理の状況であつては破損の状況がわからなかった。あるいはさっきの法案の説明を聞いてまいりますと、三十五トンとかあるのは四発というのは合理性に欠ける、あるいは、技術の革新によってそういうのは必要ない、こうおっしゃるけれども、そう言う前に、私は、運輸行政全般にわたって最も必要なのはやはり安全だと思ふのですよ。

そうなつてくると、この安全性の観点から、耐空証明を出すときに、あるいはこの法案の説明も

我々もらつておるわけですが、この法案の説明、冒頭に、これは政府が出したこの法案の説明です、改正の理由、ここには、局長、あんなことは書いてない。発動機数及び航空機の大きさにより一律に規制する方法が合理的でないと判断されること等から六十五条の改正を行うことにしたと書いてある。それから、既に上記機材の製造国から、航空法第六十五条の航空機関士に関する規定が非関税障壁となつておるから、苦情があつたから変えろ、こう書いてある。

苦情とか、技術革新によって合理性に欠けるとかというところじゃなくて、まず私は、これだけ事故を起こしたらば、運輸省がこの法案改正の中でも、安全というところはもう国民の中に浸透するように――なぜ私がこういふことを言うかというところ――と資料があるんですよ。きょうはできなくて残念だから大臣にまとめて言っておきますけれども、これは日航運輸本部が出した、なぜ三人パイロット制がよいかというのにはこういふことが書いてある。これは、この間日航機が迷走したけれども、それに該当する。ちょっと読みますよ。自動化された機器の特性は、たつた一つの間違つた操作手順やデータのインプットで、数多くの間違つた計器指示と共に異常な飛行をまねくことがあり、これに乗員が気がつかなければ、非常に危険な状態となることがない。乗員も人間であり、能力に限界があること、状態によっては錯覚や誤操作もおこす可能性のあることを前提に、安全施策が必要となるのである。

こうした観点から、装備に対するフェイルセーフと同じ考え方を乗員編成に対しても採用し、ヒューマンリダンダンシーとして第三の乗員もパイロットであることが、安全面で良策として3-PILLOT制を採用したのである。こう書いてある。しかも、

特にこの編成は、悪天候における運航やトラフィックの輻湊している空域で効果を発揮し、こうした姿が、将来のオールウェザーオペレーションにとって大切な要素となるのである。

これは何かというと、機械はだんだんコンパクトに合理化されてくるかもしれない、確かに超LSIというのが出てきて、どんな計器はコンパクトになるかもしれない。しかし、乗っておる乗員の精神状態、コックピットの中の労働安全衛生法上の問題はどうか。

例えば、ニューヨークから東京までは十四時間コックピットの中で拘束されるのです。そういう人の安全性の問題等も、きょう労働省を呼んでいるのですが、時間がないから大臣に聞いてもらいたいことがあるのです。精神的に、最近ではデクノストレスといつて非常にストレスがたまつておるのです。ですから、あのようにメカニクばかり見ておつたら、三人あるのは一人の、航空機関士がいるのかないかという問題よりも、あのコックピットの中の安全性が一体どうなんだ、労働安全衛生法上問題ないかどうか、あるいはまた今申し上げたように、検査も日航がやっています、運輸省がやっていますと言ふんじやなくて、第三者機関にきつておつた、公平な検査をゆだねて、断じて事故は起こさないような検査方法を第三者機関にゆだねるべきだと思ふ。これが二つ。

三番目は、耐空証明を出すについても、技術部長から、今のフェールセーフの上にさらに万全を期すという言葉があつた。フェールセーフの上にさらに一つ万全を期すると言ふんだつたらば、日本の国として単なる関税障壁がどうのこうのとか言ふんじやなくて、日本の国の国民を乗せ、あるいは世界へ飛んでいく飛行機は日本の設計上の哲学からいって絶対に安全は監視しませせん、そんなものとの関税障壁とか合理化ということとは全然違ふと思ふのです。やはり生命の安全の上から、耐空証明を出す際も安全は大丈夫だといふしつかりした哲学を大臣に持つてもらわなければ、今私が申し上げた事柄に関して航空の安全あるいは海上、陸上の安全を所掌する大臣として、しつかりとした安全に対する方策を講じていただきたいと思ふ。この三つについて大臣の御答弁をいただいて、私の質問を終わります。

○山下国務大臣 技術的な問題を兼ねての御質問で、私の答弁が御満足いくかどうかわかりませんが、要するに航空機というのは国際的な商品でございます。しかも国際的に航行するということから、国際民間航空機関を通じてやはり一つの基準というものが国際化されていることは御承知のとおりであります。したがって、航空機のメーカーというものは、そういう一つの国際的な基準に合うような設計でもつてつくるわけでございます。したがってその設計に基づいてつくつた飛行機というものは、そういう基準に合うかどうかというその証明をすることがまず一つ基本になつておると思ふのでございます。

そこで、我が国におきまして外国から航空機を輸入する場合には、その飛行機の型式に關しまして、その安全性の審査について、外国航空当局が実施した試験あるいは審査の結果を踏まえてその設計審査を行うとともに、さらに個々の飛行機についても完成後の現状について飛行試験を行うなど、非常に厳しい検査を何回か繰り返しながら導入しているというところは、そういう面について、安全性について十分配慮しているといふことにならんじやなかろうかと思ふ次第でございます。

○穀仲委員 大臣、私の聞いたのは三つあるんですよ。これで終わりますけれども、いわゆる労働安全衛生法上コックピットの中を点検する必要がある。操縦士、セカンドオフィサー、この三人でいいかどうか、あるいは二人で大丈夫なのかどうか、そういう労働安全衛生上の問題から見直していただきたいといふことが一つ。

それからもう一つは、整備、点検に關しては第三者機関をつくらせしかと確立なさつたらどうかという点、この点いかがですか。これで終わります。

○山下国務大臣 第一点は私よく伺いましたけれども、これはそれぞれ組合等と十分話を詰ままして、基準をつくりまして、例えば八時間以上の場合はダブル機長制でいくとか、まあ労働安全と申

しましうか、そういう基準をつくってきちんとやっているとありますが、第二点は技術的な問題だということでございますので、部長から答弁させていただきます。

○大島政府委員 検査の独立の問題でございますが、現在、航空会社が日常定期飛行を飛ばしておるわけでございまして、私どもは日常の整備に万全を期することが運航の安全の基本であると思っております。検査の独立機関で、ある定期的、一年に一遍あるいは二年に一遍等の検査を行うだけでは安全運航は十分ではないという考えでございます。

○藪仲委員 はい、わかりました。どうもありがとうございます。

○中島委員 森本晃司君。

○森本委員 きょうは私は、今回の法案に関しまして、労働省それから厚生省にいろいろと質問をさせていただきたい、このように思うわけでございます。

最初に労働省の方から入らしていただきたいと思いますが、局長さんもこの後いろいろと大事な会議もあるようでございますので、私も質問を簡単にさせていただきますので、また簡単に回答いただければ、このように思う次第でございます。

まず最初に、今回の労働省関係の法案改正は、作業環境測定法の一部改正というところでございますが、その一番に、労働大臣はその指定する者に作業環境測定士の登録の実施に関する事務を行わせることとする。行革の中で、今まで労働大臣がやっておられたのを、こうして簡潔にされるというところ、これは私も何の異存もないところでございまして。しかし今度は、労働大臣がその「指定する者」というところに責任をお任せになるわけでございますので、それだけに、その「指定する者」とはどういう目的を持っているのかということとが非常に大事な点ではないかと思うのです。そこで、その「指定する者」というのは社団法人日本作業環境測定協会だと思われたいでございます。

すが、そのことについて、今までこの環境測定協会が指定講習機関であったわけでございまして、今回の改正で指定登録機関としての登録業務を行われることになりました。これはどういった目的を持った法人なのか、お願いいたします。

○小粥(義)政府委員 お答えいたします。

作業環境測定協会は、作業環境測定法に基づきまして、事業場における作業環境改善のための環境測定をやる、いわゆる測定士の問題あるいは測定機関の問題、さらに測定技術の向上の問題、そういったことを推進していく団体として全国でただ一つつくる、こういう形でつくられておるものでございまして、五十四年に発足しているものでございます。

○森本委員 それで、測定士とそれぞれ測定機関があるわけでございますが、この協会の現在の会員数と測定士の人数とを比べますと、加わっておる会員の方が非常に少ないような私の調べた手元のデータでございます。五十九年度末で全国に環境測定士は一万二千七百三人、測定機関は五百四十九機関がある。その中で、測定士で会員になっておられるのが五百六十三人、わずか四・四％である。測定機関は三百四十二で、これまた六・二％である。この協会に加わっていない方について今どのようにされているのか。私は、測定士の技術や地位向上をやっているか、余りにも会員と非会員の人数が大きく変わっておるわけでございます。この点いかがでしょうか。

○小粥(義)政府委員 日本作業環境測定協会の会員として、実は三種類ございまして。一つは作業環境測定士、それから作業環境測定機関、それに自社測定事業場、要するにこれは、測定士を自分のところで雇用しまして、自分の事業場の作業環境を測定させる、この三種類がございまして。先生御指摘のように、測定士でこの協会に加入しているものは五百数十名という非常に少ない数字で、測定士全体の数から見ますと極めて少ない率になっております。ただ一方、測定機関あるいは

は自社測定事業場もそれなりに測定士を抱えておりますので、それが会員として入っております分がどれくらいになるかちょっと正確にはわかりませんが、個人で加盟している測定士のはかに、そうした測定機関ないしは自社測定事業場の測定士もこの協会の関係者ということになるわけでございます。したがって、その面では先ほど御指摘の四・四％よりは高くなるのでございまして、いざいざにしても御指摘のように率としてはまだまだ極めて低いものでございまして、まだ加入していない測定士の方にも現在測定協会がPRの活動をいろいろと広げております。測定士が一万二千数百人いるのでございまして、中には、測定士の試験は通ったけれども既に引退をされておる方もおられますので、それらの方がどの程度おられるか、まだ正確に把握はできておりませんけれども、会員に限らずその他の非会員の測定士に對しても、協会としての目的である測定技術の水準向上であるとかいったようなことは今後も積極的に進めていかなければならないというふうに考えております。

○森本委員 社団法人という性格から考えてみても、本当にこの測定士の多くの方々のためになつていかなければならない性格のものではないかと思ひます。特にこの指定機関というのは日本法定的には今一つしか認められていません。会員、非会員を問わず、この測定士協会は大変な悪条件の環境の中で働く人たちの環境改善のためにいろいろ監視したりあるいは測定される人たちの立場ですから、同時にその人たちの地位が向上しなければ、悪環境で働く人たちの条件は変わってこない。それだけに、まだ協会ができて新しいようでございますけれども、働く人の立場から労働省としてはいろいろとこのモラル、地位向上のために、また技術革新のために協会の運用について、社団法人でしかも我が国で一つだけしか認められていない機関でございまして、的確な運用をしていただくようお願い申し上げます。

と同時に、いろいろな補助金が国から出されて

おります。五十六年度に九千八百五万円、約一億近い補助金が毎年出ておるわけでございまして。これは何も環境測定士協会が使用するだけのものではないということも私はわかりませんが、中小企業共同作業環境管理事業補助金であるというふうに我々も説明を受けております。ただ、この補助金については、協会を通じてなければいけないように伺っているのですが、その点はいかがですか。

○小粥(義)政府委員 今御指摘の中小企業の作業環境測定助成事業でございまして、中小企業での作業環境改善にはやはりそれなりの経費がかかる。したがって、中小企業の場合、自力ではなかなかしにくいということから、そうした助成事業を実施しているわけでございまして。その事業を日本作業環境測定協会に委託をしておりますので、結局測定協会の手を通じてそうした測定事業の助成費が流れていく、こういう仕組みになっているわけでございまして。

○森本委員 この中の問題について一つずつ議論する時間もございますのでこれだけにさせていただきますが、いざいざにしても一億近い補助金が協会を通じて支給される問題でもございまして、特に会員数と非会員数の人数の格差が大きいだけに、私は今後よくよく労働省としての指導をお願いしたい。並びに、先ほど申し上げましたように、この環境測定士というのは非常に大事な立場でございまして、その地位向上に協会とともども労働省の方の今後の指導をお願いし、私の質問とさせていただきます。

局長、大変お忙しい中ですから結構でございます。ありがとうございます。

続きまして、厚生省に質問をさせていただきます。きょうは生活衛生局長にお見えたいたいておるようでございまして、私は公衆浴場法に関する問題について御質問をさせていただきたい、こう思うわけで。

私は、我が家にも家庭風呂がございまして、元来公衆浴場に入るのが非常に好きなものでござい

まして、今でも時々公衆浴場へ行つては、そこに来られた人たちと、まさに庶民の人たちと私自身のコミュニケーションの場として入らせていただいております。また同時に、我が家のふるは大変狭いのでございます。公衆浴場へ参りますと湯水もたっぷり使えるし、気分も極めて爽快になり、非常にストレス解消の場になっていくわけです。しかも低料金でストレス解消ができて、時間は無制限でございますので、どれほど入つてもいいところでございます。それだけに公衆浴場の人で大変親しい人が何軒かあるわけでございますけれども、きょうは最初に、質問に入ります前に、私の手元に寄せてくださいました公衆浴場の経営者、これは全国の浴場組合の理事長さんでもなければ私の選挙区の理事長さんでもございません。そういう立場の人ではないけれども、本当に庶民とのコミュニケーションの場として、むしろ利害を超えて浴場を経営していかねばならないという使命感に燃えていただいしやる浴場主が私のところに手紙を寄せてくださいました。最初にこの手紙を読ましていただきますので、それに対する所感をひとつお伺いしたい、このように思う次第でございます。

民衆の環境衛生を維持する上において公衆浴場の役割は、家庭ぶろが普及された今日とは申せ、その一方で核家族化が進み、少数家族あるいは独身世帯が目に見えて増加しつつありますが、それらの社会情勢を見ますとき、公衆浴場の使命は、それらの人たちのために事業の利害を超えて、ぜひとも存続しなければならぬ性格を持つものであります。ところが、我が奈良県の場合を見ても、過去十五年前に比べて百五十軒近い業者が現在では九十軒余り、特に近年の廃業が著しく、それはまた全国的にも同様の現象と見られてます。しかる中で、昭和五十七年四月「公衆浴場の確保のための特別措置に関する法律」が立法化されましたが、現実には地方公共団体に再三の陳情にもかかわらず、一部の地区を除き全く実りなき状態にあり、有名

無実の存在に等しきで、そればかりか、奈良県下におきましては、ほとんどの公共団体は六十歳以上の年齢を対象に公衆浴場が設置され、無料または百円という低額料金に公衆浴場業界を圧迫し、それに加えて、一部特定地域では法外な料金で公衆浴場が設置される等、もはや公共団体においては環境衛生上の、家族的に恵まれぬ人たちのためにある公衆浴場の必要性と使命についての認識不足も甚だしきものあり、公衆浴場の救済に寄与されねばならぬはずの公共団体が、かえって逆に業者の足を引っ張るといった矛盾が浮き彫りされているのであります。その中で暗黒のうちに一つの救いとして、奈良県では知事の御理解があった、一軒でも浴場業者を減らさぬよう借入金への利子補給、設備助成等の御援助により、ともすれば緊迫する廃業への道を辛うじて食い止めていたのが現状であります。しかし、それは直接経営の深刻さを緩和するに至るものではありません。私たちの切実に希望するものは、老人福祉等に事寄せて、少数家族、独身世帯者のために地方公共団体は公衆浴場の重要性を認識し、足を引っ張るといった弱者のいじめを改善し、老人福祉と公衆浴場救済の両立、その具体的策を厚生省は地方公共団体に実施されるようお願いするものでございます。

この手紙を寄せられました。局長、この手紙をお聞きいただいて、これは現在の浴場の経営者のことをすべてまとめられておりますけれども、現在の公衆浴場の位置またその必要性についてどのような考えを持っておられるかお伺いしたいと思います。

○北川政府委員 先生御指摘のように、公衆浴場というものはこういう日本の自然、気候、環境の中で国民の中に非常に定着をしてきておる、そういう習慣でございまして、単に習慣ということではなくて、医学的な観点からも身体の清潔を保つとか、あるいは循環をよくするとか、あるいは精神を爽快にするとか、健康保持の上で非常に重要な

問題であると私も認識をしております。厚生省といたしましては、今だんだん自家ぶろがふえてまいりまして公衆浴場の経営が非常に苦しくなってきたという状況の中でいろいろの手立てを尽くしておるわけでございます。また後ほど御質問がありますれば詳細なことを申し上げますが、環境衛生金融公庫の融資等の措置をもつて非常に有利なバックアップをしております。このように、先生の今のお手紙の中にございました自治体によつていろいろの対応のところがあつたに承つたわけでございます。私どものところにある資料から見ても、全国四十七の都道府県のうち四十の都道府県で公衆浴場に利子補給をするとか、さらにそれ以外のところで設備費の補助だとか、経営費の補助だとか、老人福祉、生活保護に關係するいろいろな入浴券の交付だとか、そういうようなことをいろいろやつて公衆浴場の維持ということについては相当に努力をしておるのではないかとこのように考えておるところでございます。

○森本委員 厚生省も各府県も相当努力はしていただいておりますけれども、まだまだ公衆浴場の持つ社会的な役割の重要性にかんがみて、歯どめをどう加えていくのかということが不十分ではないのだからかと私は思うのです。

私は、このお手紙の方とさういふ二時間ばかりいろいろ話をしましてまいりましたけれども、その方は、私は単に浴場経営だけを守つてくれと言つてゐるのではない、出稼ぎに來られた方あるいは一人でアパート住まいをしておられる方、そういう方々のために公衆浴場があるという社会的な立場から言つてゐるんだと非常に切実に訴えておられました。同時に、あつた質問に立つたのであれば、一度偉い大臣先生にも聞いてもらえないだろうか、恐らくさういふ声は大臣先生は御存じないし、大臣先生は最近公衆浴場へ入つてもらつたことはないのじやないだろうかというふうにその人は激怒しながら言つておりました。きょう、幸い後藤田総務庁長官にお見えいたしております

が、恐らく最近公衆浴場へは余りお入りになつたことはないのじやないだろうか。入つていただければその社会的に持つ役割も非常によくわかりいただける。

また、浴場の経営者の皆さんの大変な要望で、公衆浴場の確保のための特別措置に関する法律が五十七年に制定されました。「国又は地方公共団体は、公衆浴場について、その確保を図るため必要と認める場合には、所要の助成その他必要な措置を講ずるよう努めるものとする。」(こういふ「助成等」についての配慮)という項目が掲げられました。五十七年にせつかくつた法律ではございませうけれども、具体的にはほとんど運用されていないのではないだろうか。特に地方公共団体とのトラブルが今も絶えず起きてゐるのではないだろうかと思ふのです。

ことしの春、五月に私の奈良県のある町で一軒のおふる屋さんが廃業されました。そのおふる屋さんの町の周り、ちょうど北と南に福祉センターができたわけでございます。一生懸命自助努力されてきたけれども、もうこれ以上経営が成り立つていかないということで、とうとう廃業されたわけなんです。今私の手元に関西浴場新聞というのがございまして、十月号の一番新しい浴場新聞の一面に「完全廃業四軒」、恐らくこの新聞を読まれてゐる浴場組合の皆さん、ああのおふる屋さんもまた廃業したのか、いつ自分の立場がそうなるかわからない、そういう思いでいっぱいだと私は思うのです。

時間がなから十分でございせんけれども、五十七年あるいはそれ以後、「老人福祉センター」と公衆浴場の競合問題調査票」というのが私の手元にある。これは公衆浴場とある地方公共団体との紛争がいろいろあつて解決したものです。この法律が出た五十七年でも、この紛争解決のための問題調査票は六件あるわけなんです。あと五十八年、五十九年、六十年、絶えずこういう問題がある。この問題調査票ができてそれで問題が解決したところはまだいいです、ここに挙がっている

ところは。しかし、問題が解決できずに廃業になつていったところは本当に数多くあるのじゃないだろうか。地方公共団体の老人福祉という問題については、これは大事な問題ではございませんけれども、そういった問題をなくせと言っているわけではございませんけれども、これと浴場経営者の方々が両立できる方策を地方公共団体に指導されているかどうか、その点をお伺いします。

○北川政府委員 先生先ほど御指摘の公衆浴場の確保のための特別措置に関する法律、これが五十七年度から施行になっておるわけでございますが、その後、当時七・八%であった環境衛生金融公庫の貸付金利を六・五%に下げるといふような措置をとりまして、公衆浴場の維持確保の一つの方策としてこういう努力もしたところでございます。

また、老人福祉センターのおふろとの調整につきましては十分に配慮するようにという関係課長の通知を出しておるところでございますが、先ほど先生の御指摘のありましたような地域もあるようにございますので、今後さらに十分配慮してまいりたいと考えております。

○森本委員 そういった関係については、紛争が起きてからじゃなしに事前によく通達をし、福祉センターができるということはあるがたいことだけれども、そこに行くには相当距離もかかるわけですね。そこが無料だから、我が奈良県ではバスに乗って行っておられるわけですね。そのために一つの浴場がつぶれていくと、今度はその周りの六十歳に該当しない人たちが今度行き場がなくなってくるわけですね。うどん屋さんの横に、四百円のうどんが百円で売れるような公営のうどん屋さんがあったら、こっち側のうどん屋さんがつぶれていくのは間違いない。私は、公衆浴場だつてそういう形になつていくと大変だというように思うのです。

また、これは私の奈良県のある地方でありますけれども、お年寄りの人が何もバスに乗っていかなくていいという形でお年寄りのためにやる方

法として、おふろ屋さん週に二回入れるバスをつくり、六十以上の人がその曜日に気楽に行けるようにしてあるわけです。そのかわりに、その分だけ奉仕で頑張ってください。町村から補助金を出しますよというふうないろいろな工夫をしている町村もある。そういう状況をもう一度よく掌握をされて、本当にコミュニケーションの場としてのおふろ屋さんであるように、またそれが存続していくように今後も指導していただきたいと思います。

今非常に自助努力を一生懸命されております。この手紙のおふろ屋さん、ふろの中にカラオケの場をつくりまして、そこで少しでも皆さんがコミュニケーションを図れるようにという意味で、おふろ屋さんとしての自助努力を一生懸命されているわけです。そういう状況を考えまして、きょうは私の方がそのおふろさんにかわつて訴えることの方が多くございましてけれども、きょうは長官も聞いていただいておりますので、ひとつ具体的な指導を地方公共団体にもしてもらいたい。今後のあり方について回答をいただきたいと思ひます。

○北川政府委員 自家ぶろがどうしても多くなるとか、あるいは先ほど先生御指摘のように老人福祉センター、周辺の競合施設ができる等、いろいろな要因でどうしても公衆浴場の経営に対する圧力がふえていっているわけでございますが、厚生省としては、そういう財政上の措置をとっていくことももちろんございまして、一方では浴場経営の多角化努力というふうなことにしてもいろいろと知恵を出していかなければいけないということ、モデル的にいろいろなことをやっておる地域を推奨していくとか、いろいろな施策を考えていく必要があると考えておるところでございます。先生御指摘のように、地方自治体もそういうことについては十分認識を持っていますと思ひますが、私どももまた機会をとらえて、新たにそういう点に対するいろいろな配慮を喚起してまいりたいというふうに考えております。

○森本委員 質問を終わります。

○中島委員長 伊藤英成君。

○伊藤(英)委員 許可、認可等民間活動に係る規制の整理及び合理化に関する法律案について御質問いたします。

まず最初に、この規制緩和の進め方の問題についてでありますけれども、行革審の答申によりまして、「規制緩和の進め方」については、「政府は、その具体的方策の検討に当たっては、必要に応じて、関係者の意見を聴きつつ、消費者、労働者、中小企業などに向けた対策を準備すべきである。」というふうに書いてあります。これは、行革審において労働側代表の強い意見によって追加挿入されたものであるというふうに聞いておりますが、この行革審答申の「関係者」ということについてどのように理解をされているか、総務庁に伺ひたいと思います。

○山本(貞)政府委員 社会経済情勢の変化に際しまして不合理な規制が是正されます際に、場合によりまして、市場の一時的な混乱によりまして企業等にマイナスの影響を生ずる場合があるわけでございます。そのような場合に、政府といたしましてはできるだけ対策等を講じまして、このマイナス面の影響を小さくするという必要があるわけでございます。したがって、行革審答申におきましては、御指摘のとおり、政府は必要に応じて関係者の意見を聴取しつつ所要の対策を講ずる、このように指摘しておるわけでございますが、その場合の関係者と申しますのは、学識経験者あるいは消費者、労働者あるいは中小企業その他関係団体を指すわけでございます。その場合に、それぞれのケースに応じて具体的に政府がどのような関係者の意見を聴取する必要があるか、これは場合、場合によりまして政府が適切に判断をすべきだ、こういうふうな趣旨でございます。

○伊藤(英)委員 今のお話ですと、政府がそのときどきに判断をして云々ということでありましてけれども、実は私どもの方にその関係する労働組合

の方から具体的に、いろいろそこに働く労働者に影響のあると思われる問題についてでありますけれども、事前に意見を聞くということもないというところの不満が寄せられているわけでありまして。そういう意味で、今後進めていく上において、その規制緩和を行うに当たって、特にそこに働く労働者に関係があるという場合にはぜひ関係労働者の意見を聞くようにということを推し進めていただきたい、こういうふうに思うわけでありまして。改めて今後の進め方についての御意見を伺ひたいと思います。

○後藤田国務大臣 ただいま行革審の事務局からお答えをいたしましたように、規制緩和をやる場合に一時的に市場が混乱をするということも予測しておかなければなりません。これはやはりそれ防止する。あるいはまた雇用問題その他にも大きな影響を及ぼす心配もあるわけでございます。したがって、そういうことを受けて、関係団体から十分な意見を聞くようにという御答申になつておりますが、政府といたしましては具体化に当たりますには、まず関係省庁で政府の案を決める際に、いろいろな団体から御意見を聞いておると私は承知しております。その中には当然のことながら組合等の御意見も聞いておる、かように理解をいたしております。

ただいま御質問の中に、自分たちに全然関係なしにということがございましたけれども、私はそこは、今の世の中でございまして、雇用問題その他に影響があるときに関係省庁が意見を聞いていないということはないんじゃないか。そして同時に、積極的にこちらから意見があれば云々という言わなくても、実は組合からいろいろな御要望が出ておりますから、これらについては関係省庁で十分意見を聞いておると思ひます。しかし、御意見のような点があれば、私どもとしては、これは取りまとめ役は私のところの役割でございますから、十分注意をしまして、本当に影響のあるいろいろな方々から御意見を聞いた上で案を取りまとめようようにしたい、かように考えます。

○伊藤(英)委員 今の長官のお話で、ぜひ今後とも今のような趣旨で進めていただきたい、こう思います。

次に、今回の規制緩和一括法案の評価の問題でありますけれども、この七月二十二日の行革審の答申において、「規制行政の在り方」の「基本的考え方」としてこういうふう述べておられます。「規制緩和は基本的には、競争原理の導入による経済の活性化を目指す長期的な構造改善政策であり、本格的に取り組むことにより、経済成長に大きく寄与するものであるが、短期的にみてもその効果は少なくない。」というふうに述べられております。そして、九月二十四日の閣議決定の「当面の行政改革の具体化方策について」、この「規制行政」の中の「個別事項の規制緩和」というものの中に多くの事項が掲げられております。

そこで、実は各省にそれぞれ御意見を伺いたしたのですが、ちょっと時間の都合もありましたので、今回の改正法律案の数の一番多いのは運輸省の関係でございますので、運輸省の方に伺いたしたのですが、今触れました「競争原理の導入による経済の活性化」だとか、あるいは経済成長に大きく寄与するという観点から見たときに、今回の法律案、運輸省ですと八本出ておりますが、さつき申し上げたように、今回の趣旨からしてこの八本の法律案をどういうふうに評価するのだろうか。実は今回の規制緩和は、大々的に打ち出しておられますけれども、中身を見ますと、どちらかというところ細かいものというのか、効果がそんなに大きくないものというのか、どうか、こう私は思うわけなので、どういう質問の仕方をさせていただいたのですが、どういうふうに評価をするのか。もう一点は、それに関連して残された問題というのか、あるいは今後なすべき事項が多いと思われるのですが、それに対して今後どういうふうに取り組んでいこうと決意をされているか、この二点について伺いたします。大臣、よろしくお願います。

○山下国務大臣 現在御審議いただいております規制緩和の一括法案、これは時代の変化とともに不要になったもの、不合理になったもの、あるいは過剰であるというふうないろいろな面を考慮しながら民間活動に対する制約を除去するという意味において、非常に大きな意味があると私は思っております。

そういう観点から、運輸省関係におきましても、その趣旨に沿って標準的規制の導入あるいは船舶検査についての民間検査機関の活用等、こういう問題をいろいろやっていくわけでございしますが、これは運輸事業に携わる人あるいはまた利用者の利便の向上あるいは事業者の負担の軽減、こういう意味から、民活の導入という意味もあわせて非常に効果があるものと存じております。

先生冒頭におっしゃいましたように、運輸省が一番件数が多い。例えば、政府が持つておる一万近い許認可の中で二千二百近くが運輸省であるというところでございまして、いち早く運輸省ではその審査する機関を省内に設けて、一つ一つチェックをしまいたした。しかし、その源泉にさかのぼってそれらの制定の趣旨を見てみると、やはり社会秩序の維持、特に交通関係から見たところ、あるいは秩序の維持、それぞれの意味があるわけでございます。一挙にこれを何か胸のすくように全部たたく切るとかいろいろ改正するとかいうわけになかなかまいりません。しかし、一つ一つ丹念にチェックしながら少しでも民活の導入、これからの時代に合うような方向に持っていくことに努力してまいりたいと思っております。

○伊藤(英)委員 今、大臣が言われましたように、運輸省の関係の問題は実はこれからたくさんあるわけでありまして、そういう意味でも、今回そのものの行革の目標というのが「活力ある福祉社会の建設」ということであり、そしてまた同時に、国際社会にどういうふう貢献をしていくのかというのを目標にしながら行革というのは推進されてきた、こういうふうな思っているのです。そういう意味でも、今回提案されている問題はむしろ

んその一部でありまして、これからたくさんこのことをやっていかなくてはならない。それも、急に処理をしていくのはいろいろ問題があるということも理解できますけれども、しかし可及的速やかにやっていかなきゃならないことも事実でありますし、そしてそれが国民生活の向上のためにもなり、また対外摩擦に対する対処ということにもなるわけなので、ぜひ積極的に推進をしていただきたいと思えます。もちろん、先ほど申し上げたように、そこに働く労働者の問題につきましてもいろいろ摩擦は生じるかもしれない。それについてはまた万全の策をとっていかなくてはならないことはもちろんありますが、ぜひ積極的に推進をしていただきたい、このように思います。

それから次に、運輸省関係の問題でありますけれども、船舶安全法について質問をいたします。この船舶安全法の改正案は、国の検査を船級協会に代行させる、あるいは船級協会の活用範囲を拡大させるということが内容でありますけれども、第二臨調の最終答申にこういうふうなあります。権威ある検査機関として「メーカーやユーザーに属する、行政機関から独立した第三者的な検査を実施する」機関の実現を図るというふうにしていくわけでありまして、そして今回、この検査の事項を移すという活用範囲を拡大させるその対象の船級協会は、日本海事協会は、この臨調の答申で述べられたような性格のものとして当てはまるのだろうかということについてまず伺いたします。

○間野政府委員 今先生おっしゃいましたように、船舶の検査の一部を日本海事協会に任せようという趣旨の改正でございますけれども、日本海事協会は、英国のロイド船級協会あるいは米国のアメリカ船級協会と並びまして三大船級協会と言われているところでございまして、大体八十年に及ぶ船級検査の実績を有しております。したがって、その組織あるいは検査員の能力というものが十分でありまして、公正な第三者機関というところで評価されておると考えております。した

がいまして、従来でも船舶安全法のもとで船体の機関、そういった部分につきましては、海事協会の船級を有する間は国の検査に合格したものとみなすというふうな規定になっておまして、今回そのみなの部分をふやすわけでございすけれども、その部分についても十分な検査能力を有しておるといふふうに考えております。

○伊藤(英)委員 今のお話は、先ほど私が申し上げた第三者機関として臨調が考えているのが、メーカーとかユーザーに属する、しかも行政機関から独立した第三者的な検査機関というふうにしていくわけでありまして、船会社とか造船会社等が中心になっていくわけですね。そういうふうな考えたときに、臨調の言う第三者機関と同じ性格を既に具備していると考えていいのでしょうか。

○間野政府委員 日本海事協会と申しますのは、本来は、海上保険に関連いたしまして船体あるいは積み荷の価値を第三者的に決定する、そういう意味で造船所、船主あるいは損害保険会社あるいは国、いずれからも独立した第三者機関ということをおねらってつくったわけでございす。そういう意味で第三者的な公正な機関であると信じておりますけれども、その管理委員会等の構成につきましては、確かにおっしゃる通りに、それぞれの専門家という立場から造船所、船主の方それから損害保険会社の方、こういった方が参加されております。

○伊藤(英)委員 今局長言われましたとおり、役員構成、理事会の構成にいたしてもあるいは管理委員会にいたしても、船会社とか、先ほど申し上げたように造船所だとかあるいは保険会社の人がほとんどを占めているわけですね。そういう意味では、臨調の言う第三者的な機関というにしてはやはり問題ではないかという気がいたします。まずその点を申し上げておきたいと思えます。そして、今回の船舶安全法の改正の理由に、国

が行う検査との重複を避けて、国民負担の軽減及び行政事務の簡素化を図るため、こういうふうになつておりますけれども、まず一つは、どういふ検査が重複しているのか、そして今回の改正によつてその国民負担の軽減等どういふ効果が具体的にあると考へられるのか、お伺いいたします。

○間野政府委員 従来は日本海事協会が、船舶の船体等と機関あるいは電気設備、その船自体とその積み荷について非常に重要な関係があるものについて検査し、その部分について国の検査に合格したものとみなしてまいつたわけでございますけれども、その後、船級協会の方も船級協会規則を若干広げるような方向にございまして、例えば、防火設備でありますとか消火設備でありますとか脱出設備でありますとか、それから船内でできた廃棄物を焼却するための設備ですとか、そういったものが船級協会の規則の中にも入つてまいりましたので、こういったものにつきまして今や国と船級協会と若干重複した検査になつておる可能性があります。ございまして、こういった部分につきましてもは国の検査を省略して、船級協会で行つた検査をもつて国の検査に合格したものとみなさうという趣旨の改正でございます。(伊藤(英)委員「効果は」と呼ぶ)どうも失礼いたしました。したがいまして、国が行います検査が従来よりかなり少なくなるわけでございまして、その分だけ検査の期間も短縮いたしますし、国の行政事務も簡素化されるわけでございます。そして船主さんにとりましても、検査に要する時間が非常に短縮されるというふうな意味で負担の軽減になるというふうな考へております。

○伊藤(英)委員 そういたしますと、今回の措置によつて船級協会に移行しないというか、今回の措置によつて船級協会の活用範囲が拡大するとしても、なお国の方で今後も責任を持って検査する項目というのは具体的にどういふことになりましか。

○間野政府委員 今後国が直接検査をやつていく部分でございすけれども、先ほど申し上げました

たように、船級協会の検査が本来損害保険という見地から出てまいつておりますので、船体、積み荷の安全に関する部分から発生しております。人命の安全とか衛生に直接関係する部分については船級協会の規則がまだできていないような状態でございまして、救命設備、居住設備、衛生設備、そういった船舶の人命の安全に直接結びつく事項については国が検査をやつてまいりたいというふうな考へております。

○伊藤(英)委員 今言われました人命に関する部分については、特に救命設備あるいは居住設備、衛生設備と言われましたけれども、ぜひ今後よろしくお願いをしたいと思ひます。

それから、今もちょっと局長も触れられましたけれども、実は船級協会の検査というのは、あくまでも船舶の保険価値を評価する観点からつくられたものであるわけですね。それは船舶のいわゆる航行性及び人命の安全確保の観点から行つた国の検査とはやはりその目的は異なるのだらう、こう思ふのです。そういう意味で今回のこの法改正は、検査の民間移行が国会のチェックを受けることなく命令の改正によつてゆだねられるということにもなり、公正な検査の維持についてはやはり懸念が残るわけでありまして、そういう意味からしても、これは最初に総務庁長官にもお願いしたことでありますが、運輸省の方にもぜひお願いしたいのは、この問題だけではなくて、規制緩和の実施に当たっては、特にそこに働く者の雇用の問題あるいは安全の問題あるいは衛生の問題、職場の環境等に関係する問題については十分に関係組合等の意見も聞きながら慎重に行つていただきたい、こういうふうに思ひます。最後の点についてはいかがですか。

○間野政府委員 今先生おっしゃいましたように、安全に関する部分につきましては海員組合等に影響する部分が多々ございまして、従来から、安全保護関係の規則を改正したりする場合には海員組合の御意見をできるだけ伺つてやつておりますし、今後そういうふうにしてまいりたいと思つております。

たいと思つております。

○伊藤(英)委員 突然でありますけれども、運輸大臣にもお願いしたいのですが、運輸省関係のものには先ほどのお話のとおりにたくさんございまして、これからは先ほども申し上げたように、特に働く者に関係する部分については組合の意見を十分に聞きながら進めていただきたいと思ひますが、一言。

○山下国務大臣 率直に申し上げまして、労使協調というこの時代に、働く方々の意向を無視してこういった改革ができるわけはございません。その点を十分考慮しながら進めてまいりたいと思ひます。

〔中島委員長退席、保岡委員長着席〕

○伊藤(英)委員 ありがとうございます。ぜひよろしくお願いいたします。

次に、建設省の関係の地代家賃統制令の廃止の問題につきまして、何点か質問をさせていただきます。

まず最初に、地代家賃統制令の廃止を規制緩和一括法案に盛り込んで提案してきた理由についてお伺いいたします。

○木部国務大臣 今回の一括法案につきましては、行革審の答申を受け、公的規制にかかわる事項でございまして、同時にまた時代の変化、そういうふうなもの非常に大きく変わつておるときでございまして、そうした点で、これを言へば合理的に、不合理な面もありますから、廃止してまいりたいというふうな判断で提案をお願いしたわけでございまして。

○伊藤(英)委員 この問題は、今後の対策いかんによりましてはいろいろ大きな問題が出るのではないかと、この危惧するわけでありまして。その意味で、まず統制対象となつてゐる住宅の現状であります。その統制対象住宅の借家それから借地上の持ち家の老朽度についてお伺いをいたします。

それそれ現在のようになつておるのか、また、それそれ対象外住宅と比べた際にあるのか、また、違いが出てくるのかについてお伺いいたします。

○渡辺(尚)政府委員 統制対象住宅は、昭和二十五年七月十日以前に建築されたものというところに

なつておまして、既に建築後三十五年以上を経過してゐるわけでございまして。法定耐用年数も経過してゐるわけでございまして。お尋ねの点でございまして、昭和五十八年の住宅統計調査の結果によつては老朽度合いを見てみますと、統制対象の民間借家、これは九十万戸ございまして、危険または修理不能、それと大修理を要するといったものの戸数は合わせて二十七万戸、割合にして二九%を占めております。一方、これに対応するという意味で、面積が九十九万平方メートル以下の民間借家一般、これは約八百二十六万戸ございまして、割合にして九・一%、約三分の一ということでございます。

それから、統制対象の借地上の持ち家でございますが、先ほどと同様の分類をいたしますと、全部で三十四万戸あるわけでございまして、そのうち七万四千戸、割合にいたしまして二一・五%ということになっております。やはり借地上の持ち家一般でございまして、これも対比の関係から九十九万平方メートル以下のものをとつてみますと、全体で百五十九万戸ございまして、割合では一〇%ということになってございまして、この分では二倍強というふうな状況になっております。

それからさらに、経年的にちよつと申し上げてみますと、五十三年と五十八年を比較いたしますと、先ほどのような分類でいたしまして、五十三年に一〇・八%ございましたものが先ほど申し上げたように五十八年には二九%と約三倍にふえておる。それから統制対象借地上の持ち家につきましても、やはり八・一%から二一・五%と約三倍にふえてゐるといふように、老朽化が著しくひどいということが言えると思ひます。

○伊藤(英)委員 それから、この統制対象住宅の地代家賃それぞれの遵守状況はどういうふうになつておりますか。また、それが守られていない状況があるとすると、地代家賃それぞれの程度の水準になつておりますか。

○渡辺(尚)政府委員 先ほど申しましたように、対象が限定されておるわけでございますし、かつ老朽があるわけでございますが、そういう減失によりまして減少の途をたどっておるわけでございまして、現在は全借家の七割というところになっておるわけでございます。これに加えて、今御質問の点でございまして、社会経済情勢の変化もありまして、地代家賃が統制の限度内にあるものが非常に減少してきております。

建設省が五十九年度に実施いたしました実態調査、これは東京、大阪、京都でございまして、これによりまして、統制対象の賃料で統制額以下となるものの比率は、借地につきましては二割程度、借家につきましては、地域によって差がございまして、一割から二割程度といった状況でございまして、そういったような状況もありまして、実際の支払い賃料というのは統制賃料を相当上回っておりまして、いわば市場賃料化しているというものも多いわけでございます。

先ほど申し上げました調査によりまして、三つの都市の平均でございまして、地代につきましましては、平均統制額が平方メートル当たり七十円であるのに対し、実際の支払い地代の平均は百円程度ということで、統制外地代の平均地代百三十円の約八割になっているのが実情でございまして、それから家賃につきまして、同様に統制対象住宅の平均統制額が平方メートル当たり二百八十円というのに対して、実際の支払い家賃の平均は四百六十円と、市場家賃の八割程度に達しているということが見込まれております。

○伊藤(英)委員 その居住者への対策についてお伺いしたいのですが、ちょっと時間が余りありませんので私の方からデータも含めて申し上げたいのですが、今統制対象借家の老朽度とかあるいは家賃などの実情についてはお伺いいたしましたけれども、そこに住んでいる人の状況を見ると、例えば年齢別に見てみますと、私が見たのは五十八年度の総務庁の統計であります、それで見ますと、六十歳以上の方が住んでいるのが統制

対象民営借家の場合に約三割を占めているわけですね。そしてこの範囲を広げて五十歳以上までといたしますと、統制対象民営借家の約五割を占めるということになります。こういうふうな、高齢者が非常に多く住んでいるということが言える。

そしてまた、今度は居住者の収入別に見てみますと、百万円以下の方が統制対象借家の約二三割を占めております。そしてまたちょっと金額を二百万円まで広げまして二百万円以下というふうにいたしますと、これまたやはり五割を占めることになりまして、すなわち、今申し上げたように、この統制対象民営借家の五割以上は収入が二百万円以下ということになるわけですね。そういうふうに見てみますと、この居住者への対策がどれだけ十分にされるかというところはやはりこの法案の非常に重大な問題であると思うのです。

そういう意味で具体的な対策をちょっとお伺いしたいのですが、この統制令を廃止した場合にその地代とか家賃が急激に上がっていくことが考えられるわけですが、この高騰防止策をどういうふうな考えでいるのか。そしてまた同時に、この統制令を廃止したときには、居住者と家主とのいろいろなトラブルも発生するかもしれない。そういう意味で、そのトラブル防止策についてどのような考えでおられるのかをお伺いします。

○渡辺(尚)政府委員 ただいまの御質問にお答えする前に、先ほど私ちょっと借家につきまして、地域による差があるが一割ないし二割程度と申し上げたかと思いますが、これは一割ないし三割程度の間違いでございましたので、御訂正申し上げます。

地代家賃の高騰防止策の問題でございしますが、まず前提条件といたしまして廃止の影響でございまして、先ほど申し上げましたように非常に限定されているということで、住宅総数全体に占めます割合は三割であるということ、それからやはり先ほど申しましたように、実際の支払い賃料が統制額以下となっているものは借地で二割程度、借家で一割ないし三割程度というふうになっ

ていること、それから統制令が廃止された場合でも当事者の借地法あるいは借家法上の地位には何ら変更がないということ、それから先ほど御指摘がございましたように、老朽度が非常に著しいというふうなことから申し上げまして、直ちに著しく高騰するというようなことはないのではないだろうか、比較的影響は少ないものと考えております。

しかし、やはり先生御指摘のように、この廃止に伴いまして便乗値上げでありますとかいろいろトラブルというものが当然考えられるわけで、そういうことで万全を期する意味で、まず国及び地方公共団体が広報等によりまして関係当事者に正確な情報を流すということ徹底したいと思っております。それから便乗値上げを防止いたしますために、借家の経営者団体あるいは仲介業者団体、これに対しまして十分な指導をいたしたいと思っております。それからさらに無用なトラブルの発生を防止いたします。したがって、そういうことにつきましまして、法律相談でありますとか生活相談でありますとか、そういうものを含めた住宅相談体制、この整備を充実したいというふうに考えております。

○伊藤(英)委員 今そこに住んでいる人の家賃等についてお伺いしましたけれども、次に、現在住んでいる人が他の住宅へ転居を希望する場合もあると思うのですが、そういうときのあつせん等は行のかどうか、あるいはその場合に、現行制度で公営住宅や公社公団賃貸住宅へ優先入居をすることができるようになるのか、あるいは現在住んでいるところの近隣に適切な住宅を確保することができるとかというふうなことにたいしてお伺いいたします。

○渡辺(尚)政府委員 三点のお尋ねかと思っております。

一般的には、先ほど申しましたような広報体制あるいは相談体制をしくことによって万全を期したいと思っておりますが、万が一、先ほど先生が

お示しになりましたように、統制令の撤廃に関連して他への転居を希望され、あるいはそれがやむを得ない、かつ公営住宅の入居資格というものがございまして、それを有しておられる方につきましては、現在、公営住宅には特定目的の公営住宅制度というものがございまして、そこに優先入居することができるとございまして、したがって、この家賃統制令の撤廃に関連いたしまして、通達をもちましてその措置をするようにこれをやっていきたい。それから、必要に応じて、募集枠の拡大でありますとか、これは多少時間がかかると思いますが、建設の促進を図るようにはやはり通達によって措置をしてまいりたいというふうに考えております。

それから、その場合は公営住宅の収入基準というものがございまして、したがって、それに合致される方が対象になるわけでございまして、それにも、それを越えた場合はどうするかという問題が残ります。そういう方々につきましては、公団や公社の住宅につきましてもやはり優先入居制度というものがございまして、こういったものを活用いたしまして、ちょうど現在公営住宅の収入超過者につきまして優先入居を受け入れております、その例に準じまして、優先的に入居するように入居をいたしたいというふうに考えております。

それから、転居するということが、いわゆる今入っておられる住宅の撤去、不良住宅であるというところで撤去するというような場合につきましては、これは公営住宅でございまして特定入居制度というものがございまして、これはそのまま入れるというところでございまして、これはそのままだと制度を活用するようには、これも通達で手当てしたいと思っております。

さらに、ちょっと質問と外れますが、そこにいて生活をしたいたただけでも家賃との差ができてきた、こういう方々については生活保護部局との連携を十分に生活扶助でやりたいというのが第一の御質問かと思っております。

それから第二の御質問で、現行制度でできるのかというお話でございますが、これは先ほど述べましたように、現在幾つかある制度につきましまして、その運用でできることになりましたので、通達によりまして措置をしたいというふうに考えております。

それから三つ目の御質問だったと思いますが、近隣に適切な住宅が手当てできるのかという問題でございます。これはなかなか難しい御質問でございますが、しかし、入居者の希望をできるだけ満たすということで、できるだけ近いところの既存住宅の空き家を考へて、その募集を中心に優先入居等の措置を講ずることができるとはなにかというふうに考へておるわけでございまして、そういう方向で公共団体を指導したいと思っております。

ただ、さつぱらんに申し上げまして、統制対象住宅というのは都市の中心部など比較的良好な場所にある場合が多いわけでございまして、一方公営住宅等では立地がよいものはかなり限られていて、そういうこともございまして、したがって、すべて近隣に適切な住宅が確保できるかという点につきましてはなかなか難しい問題もあるかというふうに考へております。

○伊藤(英)委員 今局長からいろいろ説明していただきましたけれども、やはり一番この法律案の心配なところは住んでいる人に対する対策だと思つたのです。そういう意味で大臣にちょっと伺つたのですが、今局長が述べられたことに関連するわけですが、今後万全の措置をとる上での大臣の決意を一言お願いします。

○木部国務大臣 先ほど来先生から御指摘いただきましたように、私も、弱い立場の方々、また高齢者の方とも相当いらつしやいますし、それから母子世帯であるとかそういう方もおいでになられます。そういう意味で、こういうときにはやはり皆さん方に心配や不安を与えない、これがもう大きな前提になると思うのです。先ほど局長もいろいろな点を考へて、また具体的にこれを実行する

ために答弁をさせていただきましたが、私もそれ以上に、考へられるすべての英知を結集して皆さん方に不安や心配のないように、そしてまた親身になって相談に応じたり、最善の努力を尽くすことが一番大事だ、こういうふうに認識をいたしておりますので、全力を挙げて努力をさせていただきます。

○伊藤(英)委員 今のはぜひよろしくお願いいたします。それからさらに、この法案についてでありますけれども、建てかえの問題であります。この統制令の廃止は民間活力の發揮をさせること、あるいはそれを推進するための規制緩和の環として考へられているわけでありまして、これは、この統制令の廃止によってどの程度民間活力の發揮というか建てかえが進むのか、どういうふうに見ておられますか。

○渡辺(尚)政府委員 先ほど申し上げましたように、統制令はいろいろな状況から総合的に判断して、現在では統制の必要性が失われていることと、これを廃止することにしたわけでございます。

それで、御質問の建てかえについてどうかという点でございますが、先ほどからいろいろ申し上げております点、それと賃貸借契約がかなり長期にわたつておられるという実態があるという点と、それから先ほど申しましたけれども、借地借家法上の地位には何ら変化がないという点と、そういうことから見ますと、先ほど申し上げましたようなことも総合的に見まして、廃止後直ちに建てかえが行われることはないというふうに考へられます。しかしながら、先ほど先生からもありましたが、統制対象住宅は耐用年数も経過しておりますので、十分な維持修繕も行われていない、老朽化が進行しているという点もございまして、基本的な方向といたしましては、中長期的にはやはり建てかえが進んで居住水準の向上が行われるというふうに考へておるわけでございまして、そこで建設省といたしましては、統制対象住宅

の適正な維持管理が図られていくことを期待すると同時に、居住水準の向上でありますとか良好な市街地住宅の供給を図っていくために、こういった統制対象住宅を含めまして老朽住宅の建てかえを円滑にするためのいろいろな制度を実施しておりますし、新しくいろいろな要求もしているわけでございます。そういうものを総合的に駆使しながら長期的に対応していくべきではないだろうかと思っております。

○伊藤(英)委員 今いろいろ対策も考へられているという話をされましたけれども、実際にはまた今回の措置によって散発的に退去者が出ていくとかいうようなこともあるかもしれませんし、そういうふうにも考へるとますます建てかえを早く実施しなければいけないというふうなこともあると思つたのです。そういう意味で、今若干触れられましたが建てかえを行うときの対策、それを促進するための策をどういうふうに考へておられるのかお願ひします。

○渡辺(尚)政府委員 統制対象住宅につきましましては先ほどからいろいろ申し上げているような特性がございまして、そういうことで、建てかえそのものについてはいろいろ問題があると思つておつた例え、もう既に経営者の方も高齢化されておつて、建てかえをするという積極的な経営意欲に欠ける傾向が強いという点と、あるいは資金力の問題、それから先ほど申しましたが、入居者側を見ましても高齢者あるいは低所得者がいる、したがって建てかえた際の負担能力の問題がある、それからまた立地的に道路の幅員なども狭小であるとか敷地が狭いとか、それから建物の物理的な面でもいろいろな隘路があるところがございます。

そこで、建設省といたしましては、住宅金融公庫の土地担保住宅制度、あるいは住宅・都市整備公団の民営賃貸用特定分譲住宅制度、さらには特定賃貸住宅建設融資利子補給制度といった融資制度の改善あるいは活用を図る、そのほかに木造賃貸住宅地区総合整備事業といった再開発手法等を活

用いたしまして、統制対象住宅を含めた老朽住宅の建てかえを促進していきたいと思つております。ただ、その際、先ほどの繰返しになりますが、その恐縮でございますけれども、不良住宅の撤去が行われる場合には公営住宅の特定入居あるいは公団公社住宅への優先入居といった制度を活用するなどして、入居者の対策も十分考慮しながら進めてまいりたいと思つております。

○伊藤(英)委員 次の問題に移りますけれども、線引きの見直しについて伺ひいたします。九月二十四日の閣議決定、先ほど申し上げました「当面の行政改革の具体化方策について」、この「規制行政」の中の「個別事項の規制緩和」を分野別に見たところに「都市整備」というのがありますが、その中に「計画的な開発促進のための都市計画の見直し等」として「線引きの見直し」について述べております。この問題について伺ひします。

まず最初に、第二回線引き見直しの進捗状況がどうなっているのか、そしてまた、実施スケジュールにおいて昭和六十年中に早期完了について通達で指導するというふうにありますけれども、通達は出したのか、あるいはその通達の内容はどうなっているのかについて伺ひいたします。

○牧野政府委員 線引きの第二回の見直しでございますが、五十七年九月に出しました通達に基づきまして現在鋭意各都道府県で行われております。

まず、数字的に申し上げますと、見直し完了の告示の県数は二十五県でございます。それから見直しを完了した都市計画区域の数は百五十でございます。その結果、見直し前に市街化区域はその百五十区域につきまして六十三万四千ヘクタールございましたが、これは実は三万七千ヘクタールふえまして、逆線引きで三千ヘクタール減る、差し引き三万四千ヘクタールふえまして、見直し後は六十六万八千ヘクタールになっております。それから、ただいまお話のございました早期完

了についての通達でございますが、現在他の項目もございましてあわせて検討中でございます。まして、まだ通達そのものは出しておりません。ただ閣議決定後に、たまたま十月に全国の都市計画主管課長会議がございましたので、その席上で早期完了するようにという方針については口頭で指示をしてございます。

○伊藤(英)委員 市街化調整区域における開発許可の規模の要件の引き下げの状況、それから引き下げ未実施地方公共団体の未実施となっている理由はどういうところにあるのか、そしてまた建設省としてはその理由についてどういうふうに考えるのか伺いたします。

○清水(達)政府委員 市街化調整区域における計画開発の規模要件の引き下げにつきましては、現在まで四十二道府県、市において実施いたしております。十五が未実施ということになっております。

未実施の主たる理由でございますけれども、人口抑制とか緑地保全とかいうことで、もう余り開発をさせたくないというのもございます。また、市街化区域内に未利用地が残っているというふうなことで未実施のところもございまして、地域とか開発の種類などに限ってやろうということでは現在検討中というのがございまして、こういうのは近々実施されるのではないかとというふうに考えております。

建設省といたしましては、良質で低廉な宅地に対する国民のニーズにこたえるために、また地域の実情に応じた円滑な都市整備を推進するため、このような市街化調整区域における計画開発を促進する観点からなお一層指導してまいりたいというふうに考えております。

○伊藤(英)委員 この線引き制度についてでありますけれども、一部の地方都市においては線引き制度そのものを見直すべきではないだろうかという意見が出されたりしていると理解をしておりますが、それは、実際にはいわゆる開発許可制度とどういうふうに関係するかとということになります。

るのだらうと思ひます。今申し上げたような線引き制度の見直しの必要性についての意見についてののうに考えられますか。

○牧野政府委員 先生も御案内のように、いわゆる線引き制度は、良好な市街地を形成するあるいは宅地供給を促進するという意味で、四十三年の新都市計画法で設立された制度でございます。実際に線を引きましたのは四十五年からでございます。総じて言へば大いに効果があった制度だと思っております。ただ、個々のところについて見ますと、ただいまお話しもございましたように、きめ細かくその実情に対応し切れていないかといえは必ずしもそうとばかりも言えないという点もございまして、線引き制度の運用そのものあるいはそれと裏腹の関係にある開発許可、それぞれにつきましまして通達等で運用の改善を図っておるところでございます。ということ、私どもとしてはやはりこの制度の根幹は維持しつつも、具体の運用に当たっては弾力的な対応をしていくということとで対処してまいりたいというふうに考えております。

○伊藤(英)委員 最後に大蔵省にお伺いしたいのですが、今大蔵省の関係も自由化の問題等いろいろあるわけですが、一点のみお伺いいたします。

御承知のとおり、国際通貨改革の問題で最近その論議が非常に高まっているわけでありまして、要するにそれは、これから例えば固定相場制に復帰すべきではないのだろうかという話が出たり、目標相場構想、これは中曽根総理も関心を示していると新聞などには報道されたりしておりますが、そういう問題も出たり、あるいは国際通貨の安定化勘定を創設して、言うならばアメリカ、日本、ドイツ等が協調して為替相場を安定させるというような新通貨構想が出たりしているわけでありまして、これからのこうした問題についての考え方を大蔵省にお伺いいたします。

○橋本説明員 お答えいたします。

変動相場制に移行しまして約十二年経過したわけでございますが、変動相場制というのは、石油危機等の外的なショックを吸収して経済の均衡を回復する上で有用な役割を果たしてきたと思ひます。ただ、変動相場制のもとにおきましても、為替相場が短期的に不安定であるとか、經常収支を均衡させる水準から大幅な乖離が見られるとか、そのような欠点に近い状態が貿易や資本取引の安定を損なっているという不満も少なくございません。

そこで、御指摘のような国際通貨制度をめぐるいろいろな提案が出ておるわけでございますが、基本的に本年の六月に行われました十カ国蔵相会議におきまして、その十カ国蔵相代理によつて、二年間にわたつて一層の安定を図るための現実的かつ漸進的な改善策と私どもは呼んでおりますが、その取りまとめが行われております。これは基本的には、各国のコンセンサスの一致したところでは、昔のような固定相場制に戻るのには現実的には難しいであろう、またターゲットゾーン構想、いわゆる目標相場構想と呼ばれておりますけれども、その採用につきましても、我が国を含む過半数の諸国は現状では現実的でない、そういうふうな方向を出しております。基本的には、現在の変動相場制の中での運営の一層の改善を図ることにより今後対処していこうというものでございまして。

この十カ国蔵相会議の提案について、先般ソウルにおきまして行われましたIMFの暫定委員会が発展途上国も交えて予備的な検討が行われ、今後来年の暫定委員会でも本格的な討議を行うというふうな予定になっております。したがって、我が国としましては十カ国蔵相会議の結論と提案を支持して、その着実な実施が図れるようにこのような討議に積極的に参加していきたい、このように思っております。

○伊藤(英)委員 質問を終わります。

○保岡委員長 辻第一君。

九月二十四日「当面の行政改革の具体化方策について」という閣議決定で規制緩和の推進が行われ、今国会にはいわゆる規制緩和一括法案などの改正として提出されているわけでありまして、運輸事業の中のトラック事業では省令、告示、通達など二十一項目が改正されるということになっております。

さてお尋ねをしたいのは、トラック運送事業の実態についてであります。ごく最近出ました六十年年度の運輸白書、その中で「トラック輸送は我が国内貨物輸送の大宗を占めているが、約三万六千に上るトラック運送事業者は、そのほとんどが経営基盤の脆弱な中小企業であり、全体の約四分の一が赤字となっている。また、トラック輸送においては、過積載、過労運転、違法白トラ、運賃ダンピング等が発生し、いわゆる輸送秩序の乱れの問題が生じている。」このように記されております。昨年の十一月の運輸白書にも大体同じように書いてあるのです。トラック輸送は我が国内貨物輸送の大宗を占めているが、約三万五千に上るトラック運送事業者は、そのほとんどが経営基盤の脆弱な中小企業であり、荷主に対し取引上弱い立場に置かれることが多い。このため、運賃ダンピング、過積載、過労運転、違法白トラ等のいわゆる輸送秩序の乱れが生じ、問題となっている。」このように記されていると思うのですが、運輸省、そのとおりですね。

○武石政府委員 先生御指摘のとおり、運輸白書にはそのような記載がされておると承知しております。

○辻(第)委員 それでは、総務庁長官にお越しいただいていただきますのでお尋ねをいたすわけであります。今運輸白書に示されたような運輸省の認識、これと同じような認識を総務庁長官も持ただと思ふのですが、いかがですか。

○後藤田国務大臣 確かに総務庁長の三分の一ぐらいをトラック輸送に依存しているわけですね。それだけに国民生活あるいは産業活動に大きな影響がある、これは事実でしょう。そして同時に、

今御指摘のように業者の中には大変小さな業者もたくさんある。こういったようなことで、今日までいろいろな規制がかかっておつたとは思いますが、その規制は、一方においては業者の保護にもなつておるだろうし、一方においては輸送秩序云々の問題にもなつておつたと思ひます。しかしながら、今日余りにもそのみで、実際はニーズに適合してない面もたくさん出てきておるのじゃないか。ならばやはり最近の交通の実態に即しつつ、今言つたような点も十分配慮しながら、行き過ぎた規制であるとか行き過ぎた排除であるとかあるいは不合理であるとかといったところはそれなりに緩和をして、全体として調和のとれた輸送秩序をつくり上げていくことが肝心なのではないか、私はかように考えているわけでござい

ます。
○辻(第)委員 端的に言ひまして、輸送秩序が乱れておるといふ実態だと思ひますが、その点だけについて言へばどうですか。
○後藤田国務大臣 確かに輸送秩序が今のままでいいとは思ひませんが、これはいろいろの面から配慮して直すべきところがあれば直さなきゃならぬだろう、かように考えております。
○辻(第)委員 実態としては、大変な輸送秩序の乱れがあるというのが実態だと思ひますね。
次に、公正取引委員会にお尋ねいたします。お越しをいただいておりますか。

今月八日、貨物自動車運送事業者の運送取引に関する実態調査を行うことを全日本トラック協会あてに出されておりますね。公取がこの調査に乗り出された理由といひましようか、なぜこの調査に乗り出されたのか、お尋ねいたします。
○利部政府委員 お答えいたします。
貨物運送業につきましては、荷主と運送業者、あるいは強い力を持つてゐる運送業者とそれから仕事を引き受ける取引上や弱い立場にある運送業者との間の取引の条件が、強い立場にあるものの経済的な力で優越した取引条件になつて、一方に不利益になつてゐるのではないかと、いうこと

が、関係企業などからの訴えもございましたし、その他国会の他の委員会等でも御指摘がありました。そういうことにつきまして、当公正取引委員会といたしましては、独占禁止法の優越的地位乱用の規制の観点から実態を把握してみたいということで、調査を開始したわけでございします。

○辻(第)委員 それでは、公正取引委員会にもう少しお尋ねをするわけでありますが、先ほどの運輸白書に見られますようなトラック輸送の実態の認識ですね、その点については同じように認識をされているのではないかと思ひますが、簡単に

お答えをいただけたらと思ひます。
○利部政府委員 実態について、同様の認識を持つております。
○辻(第)委員 もう一点お尋ねをしたいわけですが、お尋ねというか要望といひましようか、下請代金支払遅延等防止法にトラック運送事業も対象業種として加えるべきだ、私もこのように考えているのですが、いかがでございしますか。

○利部政府委員 貨物運送業の御指摘の問題が現在の下請法の規制と同様の性格を持つ問題を含んでいるというところは承知しておりますが、現在の調査は下請法の改正といふことを意識しての調査ではございしません。まず実態を把握したいという観点から調査をしてみたいということでございます。
○辻(第)委員 ちょっと答弁が違つたみたいなき感じですが、下請代金支払遅延等防止法にせひトラック運送事業も対象事業として加えていただくように努力をいただきたい、重ねて要望しておきます。

今お尋ねをいたしました中で、運輸省も総務庁も公正取引委員会もトラック事業者の実態、運賃ダンピングだとか過積載だとか過労運転、違法白トラの横行ですか、このような輸送秩序の乱れがあるといふことをお認めになつたといふふうに思ひわけでありま

す。さらに補足するのであれば、低成長下で荷物だとかが減る、それは輸送量が減るといふことで、そして原価を償えない運賃が押しつけられる、ダンピングをややる。そのことはまた、労働者の労働条件の悪化でありますとか、長時間労働であるとか、あるいは賃金の引き下げ、またダンピングに関係があるわけですが下請、これが子請、孫請といふような重層的になつてゐる状態だとか、あるいは名義貸しの問題、物流子会社の横暴の問題、こういうようなものがあるわけですね。そして欠損企業がふえておる、深刻な事態が続いてゐるということだと思ひので

私もトラックの労働者、労働組合の方、また中小の経営者の方に何人かお会いをいたしました。いろいろお話を聞かしていただいた、あるいは向こうからぜひ聞いてくれといふようなお話があつて聞かしていただいたのもあるわけですが、このように深刻なトラック運送事業の実態の中、今回の事業区域の拡大でありますとか積み合の弾力化、個建て運賃の導入、特定トラックの拡大、こういうような規制緩和を行ひますと、一つは新規参入がふえる、そして運賃が低落をし倒産が増加する、そのことは雇用不安につながる、こういう問題がありますね。

二つ目には、そういう状況の中で長時間の運行だとかスピード運行、過積載が横行する、これも労働条件の悪化につながりますね。こういう状況の中で交通事故がさらにふえるのではないかと、いうことですね。
第三番目には、トラック運送業界の現在の混乱に拍車をかけ、業界全体として大企業の下請に落ちる、一層の支配のもとに入つていくといふことですね。

結局、中小業者の経営や労働者の生活や労働条件に重大な影響を与えるものとして今回の規制緩和に反対をする、また深刻な不安を抱いておられるといふのが現状ですね。私もそれは当然のことだと意見を同じうするわけでありますが、そういう状況の中で、このような規制緩和をやめて、本当に安全、確実な輸送を確保し、公害、交通事

故をなくし、中小企業の安定と労働条件向上を図り、国民生活に責任を持つ、そのような運輸業界の確立を求めておられるということだと思ひので

すね。
そこでお尋ねをするわけですが、ことしの七月の行革審答申では、運送事業の規制緩和に当たつて「安全確保が強く要請されるなど運輸事業の持つ特性及び中小零細企業や労働集約性の高い事業が少なくないなど各事業の実態に留意」することが述べられてゐるのですね。私は、行革審の答申といふのはいろいろと大問題があつて、本

当に今の産業構造の変化に対応するために大企業本位の経済の仕組みであるとか制度をつくつていく、こういう立場から今の行革審の答申が出ていく、そういう立場から今の行革審の答申が出ていく、このように中小零細企業あるいは労働集約性の高い事業といふことで特に留意してやらないといふようなことが述べられてゐるのですね。今回の一括法案等が行革審の答申を尊重した閣議決定であるならば、先ほどの行革審の運輸事業の規制緩和に当たつての留意点についてどのように反映されているのか、お尋ねをしたいといふこと

あります。
○山下国務大臣 デレギュレーションすなわち規制緩和を行うことが直ちにダンピングにつながつたりあるいは弱肉強食につながるといふことは、私は絶対ないと思ひます。

現にトラック業界、先ほどお話がありましたように、確かに一部に乱れもございしましう、違反者もいる。しかし、それが必ずしも大口の業者とは限つておりません。一台持った自家用車でも有

料運送行為をやる、いわゆる白トラの横行といふことも確かに目に余るものもあります。したがつて、そんなものの交通整理をしながら規制をある程度緩和し、また残すべきものは、新規参入であるとか運賃の規制をやりながら民生活を導入していく、これが一つの今日の方向であるといふ観点から、私も今後対処してまいりたいと思ひております。

○辻(第)委員 私がお尋ねしたのは、行革審の答申に中小零細企業や労働集約性の高い事業が少なくないからその実施に留意をしてやらないか、という点に對して、そのことをどのように反映されてやられたのかということをお尋ねしているわけですか。

○山下国務大臣 行革審の答申を最大限に尊重しつつ、今申し上げましたような実態を踏まえ、そして零細業者といえどもこれをつぶすというような観点からは私は全く持っておりませんし、それはそれなりに零細業者のなりわいというものを十分考慮しながら、これから民生活導入のための諸施策をやっていくというふうに御理解いただいたらよろうと思います。

○辻(第)委員 実際は行革審でさえこのように留意しないかと言っているわけですが、それでも十分どころか反映されていないと言わざるを得ないのが実態だと思つておられます。労働者や中小零細業者にとっては本が一層の運賃ダンピングにつながりますし、労働条件の悪化につながりますし、交通事故につながるという大きな問題だと思つておられます。もつと赤字企業がふえる、もつと倒産がふえると言わざるを得ないわけであり、本にそのことも反映をされていないか、ということだと思つておられます。

今回の一括法案等の閣議決定に際して、関係業者や労働組合等の人々から意見をお聞きになったのかどうか、いかがですか。

○武石政府委員 私どもは、例えば物政懇、物流政策懇談会というものを設けておりました、事業者、労働組合それぞれの方々の意見交換は行つておりました。それから今回の答申につきましても、それぞれの趣旨につきましても十分意見交換をしておりました。

○辻(第)委員 この一括法の閣議決定に際して、関係業者や労働組合の人々から意見を聞きましか、いかがですか。

○武石政府委員 行革審の答申が出されるまでの過程においても意見を聞いておりますし、今回の

答申を閣議決定するに当たりましては、ほとんどそのまゝの内容で閣議決定いたしております。したがって閣議決定のために特別に御意見を伺つたということはないと思いますが、十分に行革審の段階で私どもとの間では意見交換をしておるわけでございます。

○辻(第)委員 それでは、行革審の段階では意見を聴取した、しかし今度の法案が出てくる閣議決定に際してはやはり意見を聞いていないということだと思つておられます。そういう点はやはり非常に民主的でないかと言わざるを得ないと思つておられます。トラック事業の深刻な実態も考慮せず、行革審の留意点も反映をしない、関係者から意見も十分に聞いていない今回の一括法案等の閣議決定は、国民に対する最低の政府の責任も果たしていないのではないかと、極めて重大な問題だと厳しく指摘をしたいと思つておられます。

さて、道路運送法は、第一条の目的で「道路運送事業の適正な運営及び公正な競争を確保するとともに、道路運送に關する秩序を確立することにより、道路運送の総合的な発達を図り、もつて公共の福祉を増進する」このようになっております。この法目的からいっても、輸送秩序は道路運送の公共性を確保するために大事であり、そのための事業の免許制、運賃の認可、参入や価格規制等を行つておられることは御承知のとおりだと思つておられます。このような法目的を達成するためには、例えばトラック事業の需給のバランスというのですか需給の策定というのですか、そのような基準は大変重要なものかと思つておられます。現在トラックの需給策定の基準は定められておられるのかどうか、お尋ねをいたします。

○武石政府委員 現在の道路運送法の運用に当たりまして、トラック運送事業の新しい免許申請がございまして、当然にその申請が当該申請の意図しております需要に適合しているか、あるいはその地域における輸送の状況からいって容認すべきであるかどうかというようなことは、十分判断してやっております。ただ、現実には

は地域的な問題ということと判断しにくい面もあるかと思つておられます。そういう点については公聴会といふことも聴聞をするというようなこともよつて、関係の事業者の意見などを聞く機会も十分持ちました上で審査をしていくという状況でございます。

○辻(第)委員 やはり需給策定の基準というものがつくられていないかと思つておられます。そういうものはちゃんとつくつていて、そして物事を処理するといふ方向で進めていたのだかと思つておられます。今回の省令で区域、路線トラック運送事業の免許について事業用自動車の種類ごとの数に係る規制を廃止する。路線トラック運送事業では、各運行系統に配置する事業用自動車の最大積載量ごとの数に係る規制の廃止、各運行系統に配置する事業用自動車の総数及びその所属営業所に係る規制の廃止、これは輸送秩序の乱れを改めるのではなく、より一層輸送秩序の乱れを改めるのではなく、より一層輸送秩序の乱れを改めるのではないかと、このように考えるのですか、いかがですか。

○武石政府委員 まず現状について御説明申し上げますと、トラックについての自動車の種類としては、道路運送法施行規則の第二条第二項におきまして、路線、区域の事業用自動車について、被牽引貨物自動車、普通貨物自動車、小型貨物自動車、特殊用自動車の四種別に大きく分けられておるわけでございます。また、道路運送法十八條によりまして、車両総数の増減については認可にかかわらしめられておるわけでございます。事業用自動車の種類ごとの数の変更につきましては、軽微な事項として施行規則十四條におきまして届け出事項となつておるわけでございます。

〔保岡委員長退席、中島委員長着席〕
今回のいわゆる行革大綱では、トラックの種類ごとの数についての規制を廃止するというものでございまして、供給輸送力に大きく影響を及ぼすような車両総数の変更などについての規制を廃止するといふものではございません。したがっていまして、運輸省といはしましては、この措置によりま

して需給調整に大きく影響を及ぼすものとは考えていないと思つておられます。

また、トラック運送事業におきましては、道路運送法六條に規定されておりますように、事業計画をみずから適確に遂行するに足る能力を有するものであることが要請されますので、使用車両について実態を把握することが必要でございます。これについては、種類ごとの数についての規制を廃止しても、各種の自動車についての実際の報告事項、営業報告書とかそういう報告事項あるいは登録原簿によりまして把握することが可能でございます。保有車両の実態が的確な事業運営の支障となる場合にはその是正を求めることも可能でございますので、今回の種類別規制の廃止が理由となつて先生御心配のような事態は生じないと私も考えておると思つておられます。

○辻(第)委員 とんでもないことですね。我々の心配することは本に起こり得ますよ。今の輸送秩序の乱れを、そのまゝどこからかさらにひどくするといふような内容につながるものと言わざるを得ないわけでありまして、備車、代車の一層の横行を合法的に認めることになりまして、運行車を事実上一台も走らせない、そのような路線会社の出現する可能性もありません。それから、路線と区域免許を持つておる会社が路線の許可地域以外で区域行為を行つても見分けがつかなくなる、こういう問題も起こるわけでありまして、言い出せばいっぱいあるわけでありまして、時間がありませんのでこの程度にしておきますけれども、大変なことだと思つておられます。

それから、省令で区域事業の積み合わせ許可について使用車両の特定廃止、有効期間の延長等運用を弾力化したり、事業区域の拡大、路線、区域車両の併用禁止の廃止等を行うことは、道路運送法の第四條で定めた免許制、免許区分をますます区別したいものにするのではないかと、いふふうにかけるわけでありまして、いかがですか。

○武石政府委員 積み合わせ運送許可の運用の弾力化がトラックの事業区分の見直しにつながるの

ではないかという御質問と考へます。

積み合わせ運送の許可は、道路運送法によりまして、一般路線貨物自動車運送事業者によることが困難な場合に行うものとされております。今回、当面の措置として考へております積み合わせ運送許可の弾力化は、この法の規定の範囲内の運用の弾力化でございまして、使用車両の特定の廃止、有効期間の延長など、従来から省令または通達で定められてきた事項についての弾力化を予定しているものでございまして、トラックの事業区分の見直しにつながるものとは私どもは考へておりません。

なお、使用車両の特定の廃止につきましても、最大積載量ごとの使用車両数はチェックすることを考へておりまして、積み合わせ車両が自由に増加するということはないと思つております。特に積み合わせにつきましても、その禁止の趣旨から、そもそも一般区域貨物自動車運送事業者には一般的に積み合わせが認められていたケース、それは例へば「一般路線貨物自動車運送事業者又は鉄道により運送される貨物の集貨又は配達のためにする」というのがございまして、それから「多数の貨物の集散する場所を発着する貨物の運送であつて、例へば「市場に発着する運送」「水陸連絡運送」「空陸連絡運送」「倉庫に発着する運送」などは、許可を得なくても積み合わせ行為を行うことが法律上許されておるわけでございまして、これ以外に「一般路線貨物自動車運送事業者によることが困難な場合において、運輸大臣の許可を受けたとき」に積み合わせの許可をするということになつておりました、今申し上げましたある程度の集散地、そういうところを中心にした積み合わせ輸送というものが広く認められておる中で、並行してさらに一般路線貨物自動車運送事業者が十分なサービスを提供できないというようなことを前提に、積み合わせの許可というものが運用されてきておるところでございまして。

○辻(第)委員 区域事業の積み合わせ許可の問題で言へば、これは結局、積み合わせ行為の自由化

につながると思つたのです。現在二年というのをさらに延長して弾力化するということとは、事実上の自由化につながる。それから、積み合わせ行為の自由化ということになりますと、現在の運賃制度であります車建て、キロ建ての運賃制度の崩壊を促進するということにならざるを得ないと思つたのです。こういう点で免許制の基盤そのものを揺るがす、そういうことになるのではないかとこのこととあります。

次に、今回の閣議決定で、近い将来近距離路線と区域積み合わせ事業の事業区分の見直しや、区域限定事業と特定事業の事業区分の見直しを行う法改正をすることを決めております。これは、政府が輸送秩序を確立するといった道路運送法の目的を放棄するだけではなく、深刻な輸送秩序の乱れという事態に法を合わせるということによつて、事実上政府の行政責任まで放棄するものである、このように考へるものであります。

さらに、次の点だけお答えをいただきたいと思つたのですが、運賃に個建て運賃の導入など多様化、弾力化について言へば、現行の貸し切り運賃制に固定運賃制が並行して認められるようになれば、機械物のような単体重量物や家庭の引っ越し以外はほとんど個建て運賃に進むのではないかとこれは貸し切り運賃制度の形骸化や運賃の自由化につながる、このように考へるものであります。これは私の言いつ放しに終わります。時間がありませんので、次へ行きます。

区域路線の運転者の乗務記録について、運行記録計、タコメーターによる記録に所定の事項を付記することにより代用できることとする、このようになつておりますが、現行乗務記録というものは、運行管理でありましてかあるいは労働時間の管理の面で大変大切な役割を持つておることは言うまでもないと思つたのです。それを、タコグラフのチャート紙ですね、非常に小さく書くところが少ないようです。それから一週間分ですか、そういうことになつておるのです。そういうところへ付記してやるといふことは、もう不十分なもの

のにならざるを得ないと思つたのです。ですから、将来いろいろなタコグラフができるようなことも聞いているわけですが、現時点ではこの改正は当然見送つて、そして乗務記録ははつきり残すべきだ、このように考へるのですが、いかがですか。

○神戸府委員 答えたいします。

運輸規則におきまして、運転者に乗務記録として必要な事項につきまして記録をし、一年間保存することを義務づけております。また一方、自動車の速度、運行距離、それから運行時間等運行記録計による記録も一年間保存することを義務づけておるわけでございまして。

ただ、今回改正を検討してあります事項は、その乗務記録と運行記録計による記録の間には、非常に数多く重複して記載されているものがあるわけでございまして。そういう意味から、運行記録計によりまして記録に、乗務記録に必要な事項を当該チャートに記入すること考へておるわけでございまして、ここに一つサンプルを持つておきまして、ある社はその裏側を使いまして、これは作業点検の記録簿に使つておられますけれども、これと同じような形で余白分を使つて活用したらということを考へておるわけでございまして。そして運行記録計のこのチャート紙に記録するということを義務づけておるわけではございませんで、現行の方式であらうとどちらをとつても、その辺は事業者の選択に任せておるわけでございまして。私も今回の改正というものは、運転士、乗務者の負担を軽減するということを考へておるわけでございまして、安全を重視するといふ考へ方は全くございしません。

○辻(第)委員 やはり乗務記録というものはつきりした形で残すべきだといふことを強く言つておきたいと思つたのです。

次に、トラックによる交通事故が近年増加しております。非常に重大事故、悲惨な事故が多いといふのが特徴ですね。その背景には、長時間無理

な運行でありますとか、過労、過積、スピード違反等が関与していることは明らかであります。

そこで、ぜひ要望しておきたいのは、無理な運行、過労運転をなくすために、旅客輸送と同じように乗務距離の制限を法令で設けるべきだということが一点。

もう一つは二七通達、自動車運転者の労働時間等の改善基準であります。この遵守徹底を図るために、これを法律にして道路運送法の事業免許の要件にこの遵守を明記すべきだ、このように考へるものでありますが、いかがですか。

○武石政府委員 二つ御質問でございまして、乗務距離の問題につきましても、トラック輸送といふのは状況が非常に一般のタクシーとかそういうものとは違ひまして、地域によつて運転の時間当たりの距離が非常に違ひます。それから時間帯によつても違ひます。特に都市においては、交通が混雑しておりますので走れないというふうないろいろな各種の状況がございまして、実際問題としてそういうものを設定するといふことは極めて困難ではなからうかと思つておるわけでございまして。

それから第二点の二七通達の問題でございまして、二七通達は、御案内のように労働省が労働基準法の遵守のために事業者を指導するというためにつくつた通達でございまして。本来労働省の所管に属する関係の法案でございまして、その内容についてそのまま私どもの道路運送法の体系の中に取り入れるといふのは極めて困難かと思つておるところでございまして。

道路運送法の運用におきまして、運輸省といったしましても、交通の安全の問題は極めて重要な問題でございまして。道路における交通安全、さらには積み荷その他の輸送されるものの安全という面につきまして十分な体制を整えさせたいという面を期しておるところでございまして、労働条件に関する指導事項である二七通達について道路運送法の体系の中で書くといふことは極めて困難であると思つておるところでございまして。

○辻(第)委員 今のトラック運送の実態の中で、何遍も言いますが、ダイビングをやる、過積みをやる、それから長時間労働をやる、スピードをだんだん出す。殊に後半の面で言えば、反社会的なそういうところ、今の厳しい状況を切り抜けていこうということ、公正な競争になつていないというのが今の現状なんです。その中で交通事故の問題も起りますし、公害の問題も起りますし、いろいろな問題、もちろん労働者の労働条件の問題、こういうことも起つてきますね。

ですから、こういう問題は社会的な規制といいますが、これをどうと充実をさせていただきたいというふうに強く要望をします。今私が申し上げたことはぜひ実現をしていただきたい。重ねて強調いたします。

総務庁にお尋ねをいたすわけですが、高速道路の料金問題であります。

高速道路の料金がどんどん引き上げられているのが現状であります。ところが、全く自由に引き上げられている感じがするのです。私は、最低限公聴会を開く、そして関係者の意見を聞いてやるべきだ、最低それぐらいはやっていただきたいというふうに考えるのですが、いかがですか。

○竹村政府委員 ただいま高速自動車国道の料金の決定手続についてのお尋ねでございますが、その御趣旨は、現在の料金水準あるいは料金区分等につきまして利用者に不満がある、こういうことが背景になつていないかというふうに思われます。総務庁としては、御承知のように各省庁の特殊法人の監督行政、これにつきまして監察をできるようにしております。それで、道路公団等の料金制度の問題につきましては、料金の基礎となつております路線間の内部補助、いわゆる料金プール制の問題であります。こういうことにつきまして臨調答申を受けて決定されております行革の推進に関する閣議決定、これは昨年の十二月になされておりますが、これに基づきまして建設省において現在検討されております。

それからまた、料金の車種区分等につきましても、道路審議会の答申を受けて建設省において検討されております。こういったことでありますので、当庁としてはその推移を見守つてまいりたいというふうに考えております。

○辻(第)委員 最後に、運輸省は、この十月三十一日に米國運輸事業規制に関する講演会というのを開かれましたね。その中で、米國トラック協会の委員長のエールドープ氏が講演をされているのでありますが、この中で、米國の自動車運送業者法、これは一九八〇年七月に成立したものだそうです。これは、そのもたらした影響として、「この規制緩和によつて区域事業者の倒産がふえ、安全面の処置も不十分となり、事故もふえた。路線積み合わせ業者も大手の集約が進み、地域間輸送業者は廃業がふえ、地域内輸送業者も合併統廃合が進んだ。大都市では輸送サービスも受けられない状態が起つた。」というふうに言つておられるわけでありまして。

もちろん米國と我が國の事情はいろいろ違うというふうには思つておりますが、しかし、この米國トラック協会委員長の御発言の中に、今度の規制緩和の中で私どもが心配をしている問題をいろいろ示しておられるように思ふのです。それから、いろいろと条件は違つても、やはり共通するものがあるというふうには私どもは考えるわけでありまして。この点も十分考慮していただきたいというふうには考えるわけでありまして。先ほど私がいろいろお尋ねをしましたその中で、皆さん方の御答弁は大分うまい話だったわけでありまして、既にやられたアメリカではこういう実態があるというところであります。

最後に私は、道路運送法による輸送秩序の確立とは、安全などを十分確保した上で公正な競争と輸送の公共性を維持するためだ、このように考えます。今回の一括法等の閣議決定、特に運輸事業の規制緩和を見ますと、このような道路運送法の目的を国会の審議案件にならない省令で済ましてしまつたり、実態に合う法改正という大義名分

で、運輸の秩序の乱れた現実、実態に合わせるようなそのような規制緩和を行う。安全や公正な競争、輸送の公共性を損なう結果になるということだと思ふのです。運輸行政の責任を放棄するようなことになつていく、このように考えるわけでありまして。こういうことで、しかも労働者や中小経営者にとっては重大な事態を迎え、しかも結局大企業が支配をしていく、そのような状況に入つていくことだと思ふのです。そういう意味で、この一括法案等の閣議決定を撤回をされることを強く要求をして、私の質問を終わりたいと思ひます。

○中島委員長 菅直人君。

○菅委員 きょうは、連合審査に社労の委員の一人として最後の質問に立つたわけでありまして。今回のこの一括法案、一体中身が何なのかというものが、幾ら見ても余りにも多岐にわたるというよりは、適当にかき集めて一緒に出しちゃつたという感じがして、どうも議論そのものも全く焦点が定かでないわけでありまして。私は、この中でいわゆるアクションプログラムに関連したとされる問題が幾つか入つてはいるわけですが、必ずしも法案という形にはなつておりませんけれども、そういったアクションプログラムに関する国会質疑というものをやり得る機会が比較的難しいものですから、この機会に厚生行政の中で、アクションプログラムに関する問題について何点かお尋ねをしておきたいと思ひます。

厚生省が「基準認証と輸入プロセスの改善」という方針を出された中に、薬の認可について、一つには外国での臨床試験データの受け入れということを決められているわけですが、まず第一点として、この外国での臨床試験データを受け入れるということは、少なくともこれまでの薬事認可の関係からいへば実質的にはかなり大きな政策変更になつていふと思ふわけですが、政策変更を決定された理由、根拠、背景をお尋ねしたいと思ひます。

○小林(功)政府委員 ただいまお尋ねの医薬品の承認の際の外国の臨床データの受け入れの件でございますが、実は従来は臨床データの範囲につきまして、外国の臨床データも受け入れるけれども、それと同時に国内のデータも要求していたわけでございます。実は、臨床試験データ受け入れにつきましては、専門家による研究班を組織して約一年がかりで検討してきたわけですが、その結論を見ますと、人種差とか医療実態といったものに關係ないところは外国データでもいいではないかという結論でございました。それから国内データ、つまり人種差とか医療実態あるいは食生活もあるかもしれないが、そういった国内データをどうしても必要とする範囲をいろいろ議論した結果、具体的に申しますと、吸収、分布、代謝、排泄に關する試験、それから投与量設定試験、比較臨床試験、この三つについては、やはりどうしても人種差等の違いがございましてから日本のデータを必要とする、それ以外はずういふ問題はなからうというわけで、この三つに絞つて国内データを要求するけれども、そのほかは外国データを受け入れるということにした、こういう経緯でございます。

○菅委員 局長、かなり大きな政策変更だと思ふのですが、これはどこで検討したのですか。例えば薬事審議会そのもので検討したのですか。例え臨床試験の専門家にお集まりいただきまして、これのための専門家会議を開きまして、そこで検討いたしました。ちなみに、班長は内藤周幸東京通信病院内科部長であります。この方をキヤップにします専門家会議をつくつて検討していただくわけですか。

○菅委員 その検討会の名前が何かあるのですか。つまり、何が言いたいかというと、薬事行政が以前からガラス張りにすると言ひながら、もう一つ国民から見えないわけですが、大きな政策変更については、どういふことで変えるというその根拠となることを国民が納得できるような形で提示をしていただきたいわけですが、そういった意味で、厚生省の中のプロジェクトなのか、外部の

人ならば何らかの審議会なのか、あるいはどういう手続でそういうことを選ばれたのか、その点はいかがですか。

○小林(功)政府委員 名前を申しますと、外国の臨床試験データの評価に関する研究班というのをつくりまして、先ほど申しました内藤先生をキャップにしまして、臨床データの本当の専門家でございます六人のメンバーの方たちに議論をしていただいたその結論でございます。

○審議員 時間もなくなりつつあるのですが、最後にもう一点これに関連した問題をお聞きしていただきたいと思ひます。

同じくこの「基準認証と輸入プロセスの改善」の「薬事法関係」の中で、「医薬品、医療用具や化粧品等の承認許可について、標準的な事務処理期間を定め、当該期間内に処理できない場合には、その旨及びその理由を申請者に示すこと」と、こういう項目があるわけですが、この「標準的な事務処理期間」というのは、例えば薬の認可であればどの時点からどの時点までを事務処理期間とし、かつ一般の薬、新薬の場合にどの程度の期間を定めてあるのかお聞かせをいただきたいと思ひます。

○小林(功)政府委員 標準処理の期間でございますが、製造業者または輸入販売業者から申請があった時点から起算いたしまして、承認がおりるまでの期間でございます。ただ、その中に、例えば申請者側において提出書類の不備を補正するような期間でありますとか、中央薬事審議会における指摘事項に対する回答に要する期間は除外いたします。そういう除外をした上での先ほど申し上げたような期間でございます。

それから医薬品、医療用具、化粧品といった区分ごとに決めておりますけれども、今お尋ねの医療用医薬品の新薬でございますと、一年六カ月という期間を考へております。

○審議員 このアクションプログラムそのものは、日本とアメリカの貿易摩擦問題の解消という意味で、私も基本的には実施をするべきだと思ひ

ておりますが、厚生行政はそういった国際関係と同時に国内の、特に薬の場合は安全性の問題あるいは副作用の問題等々、我が国は薬害大国とも言われる状況でありますから、それだけにこういうものの規制を緩和するときには十分な調査が必要だということで、きょうはそれに関連したことを二点にわたってお尋ねをしておきました。そのことを特に申し上げて、質問を終わりたいと思ひます。

○中島委員長 以上をもちまして本連合審査会は終了いたしました。

今日は、これにて散会いたします。

午後五時二十七分散会

許可、認可等民間活動に係る規制の整理及び合理化に関する法律案

〔内閣委員会議録第一号参照〕

昭和六十年十二月一日印刷

昭和六十年十二月三日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局