

第百三回 参議院内閣委員会會議録 第二号

昭和六十年十二月三日(火曜日)
午前十時一分開会

委員の異動
十一月二十九日

柳谷 道一君
補欠選任
柳澤 鍊造君

十二月二日
矢田部 理君
補欠選任
安恒 良一君

出席者は左のとおり。

委員長 亀長 友義君
理事 大島 友治君
曾根田 郁夫君
野田 哲君
原田 立君
委員 板垣 正君
岡田 広君
川原新次郎君
源田 実君
沢田 一精君
松垣徳太郎君
堀江 正夫君
森山 眞弓君
稲山 篤君
小野 明君
安恒 良一君
太田 淳夫君
内藤 功君
柳澤 鍊造君

国務大臣
厚生 大臣 増岡 博之君

政府委員

運輸大臣 山下 徳夫君
建設大臣 山口 敏夫君
木部 佳昭君
後藤田正晴君
国務大臣 (総務庁長官) 金子 一平君
国務大臣 (経済企画庁長官) 海野 恒男君
内閣審議官 平井 清君
内閣法制局長官 茂串 俊君
臨時行政改革推進審議会事務局次長 山本 貞雄君
警察庁交通局長 八島 幸彦君
総務庁長官官房長 藤江 弘一君
総務庁長官官房審議官 米倉 輝君
総務庁人事局長 手塚 康夫君
総務庁行政管理局長 古橋源六郎君
総務庁行政監察局長 竹村 晟君
経済企画庁調整局長 赤羽 隆夫君
経済企画庁調整局審議官 宮本 邦男君
経済企画庁物価局長 斎藤 成雄君
経済企画庁総合計画局審議官 勝村 坦郎君
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
資源エネルギー庁次長 小川 邦夫君

事務局側

運輸大臣官房國有鉄道部長 中島 眞二君
運輸省運輸政策局長 栗林 貞一君
運輸省地域交通局長 服部 経治君
運輸省地域交通局長 神戶 勉君
運輸省技術安全部長 武石 章君
運輸省貨物流通局長 西村 康雄君
運輸省航空局長 大島 士郎君
運輸省航空局長 小粥 義朗君
労働省労働基準局長 渡辺 尚君
建設省住宅局長 林 利雄君
常任委員会専門員 木戸 脩君
厚生大臣官房審議官 萩原 昇君
厚生省社会局保護課長 三戸 隆男君
農林水産省食品流通局消費経済課長 三重野 康君
日本銀行副総裁

説明員

参考人
日本銀行副総裁 三重野 康君

本日の會議に付した案件

○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、衆議院送付)
○参考人の出席要求に関する件

○委員長(亀長友義君) ただいまから内閣委員会を開会いたします。
まず、委員の異動について御報告いたします。

去る十一月二十九日、柳谷道一君が委員を辞任され、その補欠として柳澤鍊造君が選任されました。
また、昨十二月二日、矢田部理君が委員を辞任され、その補欠として安恒良一君が選任されました。

○委員長(亀長友義君) 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。
まず、政府から趣旨説明を聴取いたします。後藤田総務庁長官。

○国務大臣(後藤田正晴君) ただいま議題となりました許可、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、その提案理由及び内容の概要を御説明申し上げます。

政府は、民間における事業活動等に対する公的規制を緩和することを当面の重要課題の一つとして位置づけ、民間活力の発揮、推進に資するため、経済的目的から行われている規制についてはこれを必要最小限のものにとどめ、社会的目的から行われている規制については、その公共性を配慮しながら、できるだけ合理的なものとするとの基本的視点に立脚しつつ、その推進に取り組んでいるところであり、その一環として、去る九月二十四日の閣議決定「当面の行政改革の具体化方策について」において、臨時行政改革推進審議会の答申で指摘された各分野にわたる規制緩和事項について個別にその措置方針を決定しております。今回は、これらのうち所要の法律案を今国会に提出することとされた事項を取りまとめ、ここにこの法律案を提出した次第であります。

次に、法律案の内容について、その概要を御説明申し上げます。

第一に、規制制定の当初に比し、規制対象をめぐる社会経済環境が著しく変化しているものにつきましても、規制を継続する必要性が認められないものはこれを廃止し、現行の規制の必要性が乏しくなったものはその規制の手段を緩和する等合理化を図ることとしております。

第二に、規制制定の当初に比し、民間能力が向上しているものにつきましても、国が直接実施している定型的事務であつて民間で代行可能なものはこれを代行させることとし、規制対象者の能力が向上しているものは規制の態様・範囲を緩和する等合理化を図ることとしております。

第三に、規制制定の当初に比し、技術革新が著しく進展しているものにつきましても、規制の範囲を緩和し、または規制方式を変更する等合理化を図ることとしております。

この法律案は、以上のとおり、時代の変化等に伴つて不要ないし過剰あるいは不合理となつてゐる規制を是正することにより、民間活動に対する制約を除去し、あわせて国際的に遜色のない開放性を有する市場の実現に資する観点から、公的規制の整理合理化を行うため、八省二十六法律四十二事項にわたる改正を取りまとめたものであります。

なお、これらの改正は、一部を除き公布の日から施行することとしております。

以上が、この法律案の提案理由及びその内容の概要であります。

何とぞ、慎重御審議の上、速やかに御賛同あらんことをお願いいたします。

○委員長（亀長友義君） 以上で趣旨説明の聴取は終わりました。

これより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言願います。

○安恒良一君 ます最初に、法案を代表して提案されました後藤田提案者に御質問をしたいと思います。既に本会議におきまして同僚委員の野田さんから、この種の八省にまたがる法案を一括して出してやるという点の不合理についていろいろ

聞いたたされました。総理並びに長官にも聞いたたされたんですが、そのことが明確になりませんでした。

そこで、私は重ねてこの点についてお聞きしたいのであります。今回の一括法案にされた趣旨は、今長官が述べられたとおりであります。すなわち「時代の変化等に伴つて不要ないし過剰あるいは不合理となつてゐる規制を是正すること」と、そして「民間活動に対する制約を除去し、あわせて国際的に遜色のない」云々と書いてあります。総理の一番お好みであります民生活というものが一つだつたろうと思ひます。二つ目には、対外経済政策すなわちアクションプログラム、この二つの観点から八つの省にまたがる法案を一括でお出しなつたと思ひますが、大変なことが配慮に欠けてゐるんではないだろうか、こう思うのであります。すなわちこの法案に係る、後から各条項について質問をいたしますが、国民の生命と安全に関する問題がかなりあるわけです。そのことと民生活・規制緩和、アクションプログラム、この三つの関係をどのように御説明いただけるだろうか。

それはなぜかという、もう少し砕きますと、民生活ということになりますとどうしても競争主義、採算、こういう原則が民生活の場合にまず入ってくるわけですね。そのことと国民の生命、安全とこのことについて、後から例えば輸送関係なら輸送関係について質問しますし、また同僚委員からいろいろ厚生行政なり通産行政の安全性の問題がいろいろ聞かされたと思ひますが、私はどうも民生活とかアクションプログラムということばかりが念頭に置かれて、一番政治で考えなきゃならぬ国民の安全性ということについての配慮がこの法案の中身には非常に欠けてゐるのではないだろうか。もちろん出ております法案そのものは、法案の条項というものは長くありません。主としてこれを受けて後の省令であるとか、告示であるとか、通達であるとか、そういうことで解決される部分がたゞさんあるわけですから、それら全

体を見まして私はその点を非常に心配します。で、まず後藤田長官に今申し上げた観点についてどのような考えをお持ちなのかということをお聞きしたいと思ひます。

○国務大臣（後藤田正晴君） この一括法案に盛り込まれております事項は、すべてが許可であるとか、認可であるとか、あるいは検定、検査であるとかといったようないわゆる規制の問題でございまして、それを規制緩和という統一的政策でとらえまして、それらを不合理であるとか、あるいは必要性が薄くなつてゐるとか、あるいは行き過ぎであるといったようなものを社会経済情勢の変化に即応しながらこれらの改廃をしよう、という観点で、いわば趣旨、目的が同じであるというところで一括して御審議を仰ぎたい、という方針を政府としてはとつたわけでござい

ます。もちろんそういう際には、同じように行草審の答申の中でも一括法になじまないというものもあるわけでございまして。例えばガソリンの輸入自由化の問題、これらはこういう一括になじまない。つまり将来にわたつての重要な政策変更を伴うといったようなものについては個別立法で改廃をお願いしよう、ということにしておるわけでございます。

今回のこの一括法は、ただいま申し上げたような観点で一括できる限度のもの、これはどういふ扱いになつてゐるかといふと、既に昭和五十二年あるいはそれを受けての昭和五十六年だつたと思ひますが、法制局長官の方からも政府の見解をお答えしておる一定の基準がございまして。その基準に従つて政府としては取りまとめをお願いしよう。これは過去十一年ばかり例がございまして、今回初めてのものでないことは、これはもう御案内のとおりでございます。

そこで問題は、規制緩和という際に、主として経済的な立場からの規制と社会的立場からの規制と、大きく分ければこの二つがあると思ひます。経済的規制の方は、これまで日本の経済が発展したという段階になれば、むしろ足かせとなつ

ておる規制は思い切つて解除していくという方向でやるべきもの。社会的規制は、国民の生命、身体、安全、こういうようなことにかかわる規制でございまして、これらについては公共性というものをもまず頭に置きながら、しかし、さればいつて民間の安全性に関するいろんな技術の発達であるとかございまして、それらを考えながら不合理になつておるではないかといったようなものはこの際合理化をすべきであらう。こういう観点で、原理原則は異なる立場でやらさしていただいておりますわけでございまして、ただ問題は、いわばグレーゾーンが非常に多いわけでござい

ます。そこで、そのグレーゾーンをどういふやり方でやっていくかということについては、政府としては何といたつて国民の生命、身体あるいは健康という問題を重視しなければならぬ、これについていさかかも国民に不安感を与えたとつたようなことがあつてはなりませんから、これはそれなりに十分配慮して取り組んでいこう、こういうことで御審議をお願いしておるわけでござい

ます。そして、今回の法律案は、一部の方から御批判がおりますように、これは随分つまらぬところまで法律に書いてあるなという御意見もある。これは当面法律事項になつておりますから、これは法律を改正しなきゃならぬということと当面の法律改正事項と同時に、この法律に基づいてのこれから政省令の問題もありまして、それからまた行革審の御答申は二百五十八項目にわたつておりますから、これらのほかにも他の法律による政省令事項、通達等にわたるものもございまして、これらはこれだけ時代が変化している以上はただいま言つたような観点に立つて規制の緩和をして、そして社会経済の活性化を図り、同時に日本市場の閉鎖性というものが厳しく問われておるさなかでございまして、日本の市場開放という観点から緩和をやつていき、こういう物の考え方、御審議をお願いしておるのでございますので、この点についてはぜひひとつ御理解をいただきた

○安恒良一君　一括審議をするのになじむものを中心にということを言われたんですが、これはきょう私はここで論争しようと思いません。後でいづれ同僚委員が論争するし、本会議でも論争したと思います、幾ら一括といまして、地代家賃統制令の一部改正などというのは、本来これは建設委員会の中で十分審議してしかるべきものだと思うんですね。それを後藤田長官は一括になじむものだけを集めたと言われますが、これについては大変な無理があると思います。今、これはきょうはここであなたとこのことを論争しようとは思いません。

そこで、私があなたに確認しておきたいのは、今規制緩和の場合に、経済的な側面、いわゆる経済的な規制緩和の問題と、それからあなたも同じ言葉を使われたのでありますが、いわゆる社会的規制と両方考えなきゃならぬということですね。社会の規制というのは何かというと、国民の生命、身体、安全、それから衛生水準の確保等々を目的とした社会的規制が同時に行われなきゃならぬのでありますが、これは後から逐一申身について、それが余り行われてないということについて私は議論していきたいと思っています。

そこで、後藤田さんどうですか、この法案、それからこの法案に伴って各省が出しますところの政令、省令、告示、こういうものをつくるときには、規制緩和の場合には何といつても、経済的側面もあるが、一つはあなたもおっしゃいましたように社会的規制ということについても十分配慮してやるんだ。このことはよろしゅうございますね。

○国務大臣（後藤田正晴君） 結構でございます。そのとおりでございます。

○安恒良一君 それでは、そのことを長官から代
表して御確認を願いましたから、今度は後から各
大臣に対してその点はどうなっているかというこ
とを聞いただしいこうと思います。

それから内閣法制局長官が衆議院の方にお願い

すが、これも実は野田議員から本会議で質問があった条項です。どうも総理の御答弁もはつきりしなかったんでありますが、憲法の第四章における国会に関する一連の条項、それから国会法の第五章委員会及び委員、特に四十一条等々の関係からいって、この種の八省にまたがる法案の一つの委員会にまゝとめてやること自体に法的疑義があるんじゃないか、こういうことだったと思うんですね。

ところが、どうも総理の御答弁は、それから長官も御答弁されたんですが、なかなか中身がはつきりいたしません。私はこれらの関係条文をつぶさに読んでみますと、それぞれ国会における常任委員会というのがございまして、この常任委員会においてはその常任委員会に関することを専門的に十分掘り下げる、こういう意味で常任委員会があるわけなんです。でありますから、私きょうこちらにこうしてまいりましたのは、例えば本米運輸委員会ですら十分やらなきゃならぬ問題がたくさんあると思っておるわけです。そういうような問題等

がありますので、私はどうもこの種のやり方について、せっかく国会法における常任委員会並びに特別委員会というのきちつとした制度があるわけですから、そういう関係から見ると、どうもやや法律的に無理がありはしないか、こう思いますから、長官の憲法解釈、それから国会法解釈に基いて、法律的に正しいんだ、もしくは正しいんだ、正しくないとおっしゃらぬと思います。が、中身について少し専門的なお立場からお聞かせを願いたい。政治的なことは結構です、ほかの大臣が答えますから。

○政府委員(茂生俊君) 従来から同じような御質問がございましてたびたび御答弁を申し上げている点でございしますが、若干一般論になって恐縮でございますが、基本的な考え方から始めさせていただきます。

二つ以上の法律改正を一つの法律案としてまとめていわゆる一括法として国会に提案するということは、これは従来しばしば行われているところ

ただもちろん一本化といいますが、無制限にあるいは無制約に行われてよいということではもとよりないわけでございまして、この点につきましては、従来から一本化に関する基準とかあるいは方針というものを決めまして処理しているわけでございまして、委員も十分御承知のことと思っておりますけれども、法案に盛りられた政策意図が統一のものであって、その結果として法案の趣旨、目的が一つであると認められるような場

合、あるいは内容的に法案の条項が相互に関連して一つの体系を形づくっていると認められるような場合、こういった場合にはまさに一本化にふさわしいということで法案審査の段階でそのような処理を了承しているところでございます。

そこで、なお以上の基準とは別に、いわば実際上の配慮としまして、その基準を適用する場合に、原則として、できる限り一つの委員会の所管の範囲でまとめるという態度をとっているのですが、この点につきましては、法律案の、具体的な内容によってはこれを一本化した方が、とらうとする政策の趣旨とか目的がかって明確になるといふようなものもあるわけでございまして、そのような趣旨、目的を明確にするという上においても、また趣旨、目的に基づいてとられる措置を総合的に把握するという上におきまして、ばらばらで立案するよりも適切であると考えられる事例があるわけでございまして、そのようなものにつきましては、同一の委員会の所管に属

さないものでありまして、複数の法律の改正案を一括して御提案申し上げるとすることは、従来からしばしば行われているところでございます。

この法律案につきまして、なぜ一括化したかという理由なり事情につきましては、先ほど後藤田

なお、法案の国会審議の問題につきましては、最終的には国会でお決めになるということは当然であると考えてございまして、私も、も行政府の立場にある者から御意見を申し上げることは差し控えたい、かように考えておる次第でございいます。

○安恒貞一君 私は、さつきからもいろいろ言っているように、政治的なことは担当大臣以下に委任せくださいと言っておるんですが、どうもあなたの発言は法制局長官としての法律解釈よりもやや政治的な点があるように聞こえます。例えば今二つの基準があるんだということをおっしゃいました。その場合、そうしますと、今回の場合は二つの基準のうちのどちらか、前段に当たったのでしようか、後段なのか。あなたが今長々と基準をしゃべられましたね。今回のこの八つの省のやつを一本にまとめた法案は、あなたがおっしゃったものの前段の基準に該当するのでしょうか、後段の基準に該当するのか、そこところを明らかにしていただきたい。

○政府委員(茂生俊君) ただいま御説明した二つのバックグラウンドと申しますか、あるいは理由と申しますか、そういった点を御説明いたしましたうち、今回の法案の一括化につきましては、それはいわば前者の理由に基づくものでございま

す。

○安恒良一君 私に与えられた時間がありませんから、もうこれ以上あなたと論争する気はないんですが、かなり無理がある。例えば、さつき私はちよつと後藤田さんにも申し上げましたが、いかに民活一括といっても、家賃統制令の撤廃問題とは何かの問題があなたが言っている基準に当たるのかどうかということをお互いに少しまじめに考えてみると、ややこしくてもかなり無理をされているような感じがしてなりません。

いろいろと検討したということですが、この提出は内閣でありますから、そのとき、あれですか、内閣の方からあなたたちの方にもこういう形で一括を出すことについてどうかという意見が求められたんですか。あなたは、今いろいろ検討した結果これでよろうということ、いろいろという言葉を使われましたが、そのところはどうかですか。内閣の方からあなたたちに、この種の法律を一括してこういう委員会に提案をするんだが、法的に問題があるのかないのか、そういうことについてあなたたちも参画して議論をされたんですか、どうですか。いろいろ検討したと言われた意味、ちよつと答えてください。

○政府委員(茂車俊君) 法案の提案に当たりましては、政府提案の法案につきましては内閣法制局が審査をするということは、これは私どもの職務でございます。今御指摘のようないわゆる一括化して提出すべきかどうかということにつきましては、十分に関係各省の方から御説明をいただきまして、そうして我々としても一括化してしかるべしというような判断を下したのでございます。

○安恒良一君 それじゃ最後になりますが、ちよつとあなたに聞きますが、例えば今あなたが説明をされた方向の中で、建設省からいろいろ出ている中の地代家賃統制令の一部改正ということについて、あなたの説明でなじむと思われませんか、その点だけ一つ。なぜこういうことになじむというふうに思われるか、その点だけを聞かしてくだ

○政府委員(茂車俊君) 地代家賃統制令につきましては、戦後の著しい住宅難を背景としまして制定されたものでありまして、今日では住宅事情も大幅に改善され、また統制の必要性が失われまして、そうして失われただけではなくて統制対象が一部の住宅に限定されておるといふような事情もありまして、統制対象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こと等の実態を背景といたしまして、その失効の措置を講じようとするものであります。これはいわば時代の変化に伴って不要ないし過剰、あるいは不合理となつてくる規制を是正するという、他の改正事項と通ずる同一の趣旨、目的を有するといふふうに考えている次第でございます。

○安恒良一君 全然この点は違いますが、これは後からまた同僚委員が専門的な立場でやりますから、もうあなたとこれ以上このことで論争するの

私は意見だけ言っておきますが、後藤田長官、後からこれは中身の議論をすることになります。余りこういうのは無理しない方がいいと思うんです。それがために建設委員会というのがあるんです。建設委員会に専門的な立場で、もしもやる必要があれば、私たち中身にもいろいろ疑念を持っています。お出しになってやるべきであつて、この際行政改革の果と言われている長官ですから、何でもかんでも一括やうた方が便利だということではちよつと困ると思ひます。これは私の意見ですから、そういうことだけ申し上げて、法制局長官どうぞ結構です。

そこで、きょうは私は主として運輸省に係る問題について、運輸大臣、それから後から、関係する労働大臣等々、それから長官等にも質問をしたいと思ひますが、まず運輸大臣に冒頭にお聞きをしたいと思います。

今回のこの法案を提出されるに当たって、御承知のように、今回の法案は、七月二十二日の行革審の答申を受けて九月二十四日閣議決定をされた「当面の行政改革の具体化方策について」に基づ

いて提出されています。でありますから、まずこの行革審答申は運輸事業の規制緩和について結論的に考え方を指摘しておりますが、運輸大臣は基本的にこれをどう受けとめられ、どう対処されようとしているのですか。まず結論的なところで運輸大臣に基本的な考えをちよつと聞かしていただきたい。

○国務大臣(山下徳夫君) 運輸事業につきましては、現在参入の規制あるいは運賃の規制等のいろいろの規制が行われておりますが、これら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という運輸行政の目的を達成するものと考へております。したがって、運輸事業につきましては、業種により強弱の差はございますけれども、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考へております。

しかし、一方におきまして、運輸事業が経済社会の情勢の変化に伴う利用者ニーズに的確に対応するようにするとともに、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考へております。規制は運輸行政上重要な施策であり、時代の変化に対応した見直しを行わなければならない。規制自体が有効に機能しなくなり、所期の目的を果たすことができなくなるおそれがあります。こうした意味におきまして、時代に対応した規制の見直しは必要である、これが基本方針であると思つております。

○安恒良一君 大臣の御答弁の中で、答申の中にも書いてある重要なことをお忘れではありませんか、今のところについて。答申の中にも重要なことがまだ書いてあると思ひますが、今あなたが読まれた中でまだ抜けているところがあると思ひますが、どうですか。

○国務大臣(山下徳夫君) 安恒先生の重ねての御質問の答えになるかどうか存じませんが、けれども、七月二十二日の臨時行政改革推進審議会の答申におきまして、運輸事業にかかわる規制緩和の

総論部分において「重点を量的規制から質的規制に移行させる」、こう述べてございますが、これは「安全確保が強く要請されるなど運輸事業の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しつつ」、「できる限り市場原理を導入」していくという規制のあり方についての考え方を一般論として述べたものであります。この部分の趣旨は、参入に当たつての量的規制、つまり需給調整を廃止してしまふということではなく、安全性の確保や利用者サービスの向上といった運輸事業の質を高めることを行政の主眼とすべきである、この趣旨と理解をいたしております。

トラック事業につきましては、経済動向等により需給関係に変動が生じやすい分野であることから、従来から量的規制について厳格に措置することとは困難であるのである程度弾力的に扱つてきたといういきさつもあり、現実の需給要件のみで原案を却下した例はほとんどないということでございます。いまして、したがって今回の答申を受けて特段の措置をとることを現在念頭に置いていたものではございません。行政運用の理念として尊重してまいりたいと思つております。

○安恒良一君 大臣、まだ聞いてないことを答えちゃいけませんよ、そこは全然聞いてないんです。私は今総論の部分をお聞きしているものであります。トラック事業やその他を聞いているのではない。個々に後から入っていきますが、今申し上げましたように、大臣も後から読まれたように答申の中にも明確に書いてあります。安全確保が強く要請されるなど運輸事業の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しつつ」ということが答申に書いてあります。そのことをあなたが読んではしませんでしたから、肝心なことが抜けてはいませんかということを言つたんです。

そこで、私は大臣、このことだけは確認しておきたいと思ひますが、運輸事業の規制のあり方を考えるときに、この答申にも指摘をされている

ように、またあなたも後段で私の注意に基づいて
読まれたように、まず国民のための交通運輸体系
の確立のため、国民の生命と健康、自然と住民の
環境を健全に保持すると同時に、その中で輸送秩
序の確立に結びついたことについて規制をしてい
く、そういうことに重点を置いていかなきゃなら
ぬと、こう思うんですが、それはよろしゅうござ
いますか。

○国務大臣(山下徳夫君) そのとおりだと思いま
す。

○安恒良一君 では運輸事業における規制緩和の
重大な原則については大臣から御確認を願いまし
たから、あと各論的に今大臣がいろいろ言われま
したトラックの問題とか運賃のあり方とか、そう
いうことについていろいろこれから聞いていくこ
とにいたします。

まず最初に、航空事業について少しお聞きをし
たいのであります。

航空事業にはいろいろな問題がありますが、特
に今回の規制緩和の中で、航空法第六十五条の改
定が非常に重大な問題だと思っております。この六
十五条の改定をお出しになったのは、後藤田長
官から原則を、一から三について述べられました。
そしてそれを、一つは民間活動に対する規制を緩
和すること、あと一つはアクションプログラム
といいますが、対外経済政策、この二つの観点から
やったら後藤田長官は言われているんですが、こ
の六十五条の改定問題はどちらにそれが該当する
んでしょうか。いわゆる民活なのかそれともアク
ションプログラムに重点を置かれたのか、この点
についてまずお答えを願いたい。

○政府委員(西村康雄君) 今お話しのような観点
から申しますと、アクションプログラム関係の問
題として航空法の改正をこの一括法に取り入れて
いただきました。

○安恒良一君 そうするとアクションプログラ
ム、対外経済政策に置かれる。

そこで、大臣にお聞きしたいんです。その場合
にも、規制緩和を行うときに国民の生命と安全性

というの優先をするんだということを大臣もお
答えになりましたし、また後藤田長官もお答えに
なりました。六十五条は対外経済政策の対外
経済政策だということですが、その場合に
も国民の生命の安全ということは最重点に考えら
れるということではよろしゅうございいますか、大
臣。

○国務大臣(山下徳夫君) およそ航空事業につ
きまして安全性をまず重点的に考えなきゃならぬこ
とは当然のことでありまして、特に航空につきま
しては、総合交通体系の中でもより安全度が強く
要求される、非常に事故の重大性等からかんがみ
ましてこれは当然のことでありまして。ただ問題
は、昭和二十七年でございまして、航空法が制
定されたのは。当時と既に三十数年たつてお
ります今日では全く航空の実態が違っている。特
に機種も全く違っておりまして、当時使用されて
おった機種はもうほとんどございせん。そうい
った非常に日進月歩の航空の現状においてこのよ
うな改正をしなきゃならぬということ、安全性
が格段に高くなつていて、あるいは航空事業の合
理化等とあわせ考えようという、この改革によつ
て安全性が全く損なわれるものではない、むしろ
経営の合理化も含め安全性という基盤はこれによ
つて決して阻害されるものではない、そういう前
提に立つて今回の改正が行われる、このように御
理解いただいて結構ではないかと思ひます。

○安恒良一君 いやいや、損なわれるとか損なわ
れないという議論はこれから中身の議論であつ
て、そんなことを聞いているんじゃないですよ。
いわゆるアクションプログラムをやられる場合で
も、基本的な考えとしては安全性ということの特
に航空についてはお考えですかということであつ
て、損なわれるか損なわれないかというのは、こ
れから大臣と私が内容論争をして損なわれるとか
損なわれないという議論になるわけです。私はど
ちらが重点ですかと言つたら、規制緩和が重点で
すか、それとも民活が重点ですか、対外経済政策
が重点ですかとお聞きしたら、航空局長は、今回

の六十五条の改正は対外経済政策が中心で行うん
ですと、こう言つたから、そこで経済ということ
になると、非常に競争原理とか、いろんな問題が
起つてきますから、対外経済政策を中心におや
りになることにあつても国民の生命の安全といふ
ことは最重点にお考えになりますねと聞いたんで
すから、考えるなら考える、考えないなら考えな
いということ、中身の議論はこれからです。

○国務大臣(山下徳夫君) 航空局長がお答えしま
したのは、安全性はもちろん、それはもう当然の
ことですよという前提に立つて、そしてその上で
経済摩擦の関係からアクションプログラムに盛り
込んだと、こういう趣旨にどうぞ御理解いただき
たいんです。

○安恒良一君 それでは対外経済政策、アクシ
ョンプログラムの場合においても国民の生命と安全
ということとはやはり最重点に考えて政策をこれか
らも遂行していくということですが、そこで今度
は中身の議論を入れていきたいと思ひます。

まず一つは、人命にかかわる航空機の運航規則
の緩和ということになっていくわけですが、本当
に安全性の検証がされているのかどうかというこ
とですね。それはなぜかという、今日、最近の
一連の飛行機事故の中から民間航空の安全性の向
上に国民が強い望みを持っているのであります。
しかし、アクションプログラムということになり
ますと、どうしても対外経済政策ということが目
的にされがちであり、中心になりがちでありま
す。でありますから、私は、今回の六十五条改正
が航空機関士を機種によつておろすという方向に
これが向かいつつあるというふうに思ひますの
で、どうもこの点が心配でなりません。安全を確
保するための規制、その不要、過剰、こういうも
のは私はあつてはいけないと思ひますね。安全
を確保するためにはそれに対する規制なんかある
はずない。

特に飛行機事故のように一たん事故が起きます
と、例えば幸いこの前の日航事故で四名の生存者
がりましたが、飛行機事故の場合は搭乗してい

る者全員がほぼ死亡するという事例が非常に多い
わけですね。そういう点から考えますと、安全に
不要の原則があつたり、過剰の原則があるという
ことはないというふうに私は考えるわけですが、
こういうような点から、今度の法案の出された趣
旨、特に安全ということについて本当にあなたた
ちは検証し、自信を持っているのか。しかも今日
あれだけの問題が起きている。いろいろな問題が
この半年間でも起きているわけですが、どうい
うお考えをお持ちなのかどうか、そのところにつ
いて少しお考えを聞かしてもらいたいと思ひま
す。

○政府委員(西村康雄君) 今安恒先生からお話し
のように、航空行政の基本はまず安全の確保とい
うこととございまして、今回の航空法六十五条の
改正は、私ども安全性の問題について基本を揺る
がすような考え方はございせん。むしろ安全の
基本に戻つて、規定自身を合理化するという観点
からこのような改正をお願いしているわけござ
います。

航空法の六十五条の立て方は、既に十分御承知
のように、一号と二号がございまして、二号は、
「構造上、操縦者だけでは発動機及び機体の完全
な取扱ができない航空機」には機関士を乗せる、
こういうことになっております。そして、さらに
一号では、「四基以上の発動機を有し、且つ、三
万五千キログラム以上の最大離陸重量を有する航
空機」となっております。

一般的に航空機関士がどういふ場合に必要なん
だというふうに考えますと、これはその飛行機の
設計上、操縦の難易度ということと実際に具体的
な機体の構造、操縦室の構造上、二人の操縦士で
操縦ができる飛行機は二人、二人ではできないも
のは三人、そして三人目が通常直接操縦をしない
職務を持っています、これが機関士としてやつ
ているわけですが、そういうコックピット内の
業務の分担というのは飛行機の設計に基づいて行
われてくるわけでございます。

そして、先ほども大臣が申し上げましたが、昭

和二十七年当時の考え方では、二号の構造上の考
え方が基本ではございますが、当時の飛行機の状
況でございまして、四基以上の発動機がある比較
的大型の飛行機というのはいろいろな業務が多
い、二人だけでは処理できない、三人目が必要と
いうことを画一的に判断したわけでございませ
ん。当時の飛行機ですと、これは一つのエンジンにス
ロットレバー、プロペラピッチレバー、燃料ミ
クスチャーレバーといったような三本のレバーが
ある。そして四つのエンジンごとこれを操作し
なきゃなりませんし、それらのエンジンの状況を
航空機関士が常に見ながら飛行状態に合わせて調
整していくという非常に特別な操作が要る
わけですが、現在同じような構造のそのクラスで
やれる、四つのエンジンの回転数は自動的に調整
されるというようなことでございまして、昭和二十
七年当時の四十八トン、一号の規定のときあつた
DC6Bというのは航空機関士を乗せておりまし
たが、現在運航されている五十トンのボーイング
737とか百三十六トンのボーイング747というのは二
人操縦でやっております。これはエンジンが四つ
ないというところでございまして。しかしまた八十
トンのボーイング727や二百五十トンのDC10は三
つの発動機ではございまして、四つはございませ
んけれども、これは操縦室の設計上航空機関士とい
うものを乗せているわけでございまして。

したがって、飛行機の機関士のあり方というの
は、エンジンが四つあるから、重量が重いからと
いうことではない、実際にどういうふうなコック
ピットの中で飛行機を操縦できるかという観点か
ら機関士の乗り組みというのを考えるべきなん
で、二号の原則に戻つてやるということが一番合
理的なわけでございまして。実際、三つのエンジ
ンの飛行機でも航空機関士を乗せているというの
は、これは一つ一つの航空機の機種ごとの技術審
査によりまして、機体的にこの飛行機は三人乗せ
る必要があるということ、そしてそのもとものと
航空機の設計上の妥当性というのを確認してや

てくるというところでございまして。

こういった点から申しますと、現在是非常に技
術革新が進みまして、電子技術の進歩やコンピ
ューターによる制御システムの導入等ございま
す。二人の操縦士で十分なコントロールができる
ような設計が次々と出始めていますのでござい
ます。そういう意味で、形式的な四発だ、三十五
トン以上だというふうなことで二人乗りがいい
か、三人乗りがいいかということとを判断すること
に著しく合理性がないということとでございませ
ん。そういう意味で、機関士乗り組みについての根幹
に戻つての考え方に徹して今後審査していこうと
いうことでございまして、そういう観点から今
回の改正は技術的に極めて合理的な改正だとい
うことでございまして、安全性については十分第
二項二号の規定で確保されているというふうに考
えております。

○安恒良一君 ちよつと注意しておきますが、質
問よりも長々と答弁しないでください、時間があ
りませんから。長い答弁というのは必ずしも頭が
いいとは限らない。それだけ注意しておきますか
らね。

私は、この条文をいろいろ見まして、その安全
の見地から言う、最近の事故、それから異常運
航の多発、それから日航事故における乗務員が果
たした役割——三名が協力しまして大変な苦勞を
しながら、その後の記録を読んでも、三十分間難
続飛行をしながら四名の人命が救われた。こうい
うこと等から考えますと、この規制の強化こそ必
要であつて、この際緩和をするということとは、ど
うしても今あなたの説明を聞いただけではわか
らないわけですね。例えばこの前飛行機が航路をそ
れたという問題を私は運輸委員会でも議論しまし
た。あのときは三人乗っておつたんです。三人
乗っていても気がつかないというんです。その
ことで、おまえさんの飛行機はそれでおるぞとい
うことを自衛隊の方から発信しても、それも受け取
らないということが起こつたでしょう。私は運輸
大臣に、大変いかぬじゃないか、処分をどうして

くれるかという話までしたんですからね。あれは
三人乗っておつたんでしょ。今あなたが言われ
た最新式の飛行機に三人乗っていても、いかに
今日コンピューター化されて機械が精密になつて
おつても、機械のやることと、それからそれを使
う人間の判断ということ、これが一致しないと安
全というのには確保できないんですよ。そのときに
二人の場合は四つの目なんです。三人の場合は
六つの目。この前なんか三人、六つの目があつて
もミスが出てきているんです。しかも初歩的ミス
が出てきている。

こういうことを考えると、どうも今回の措置と
いうのはアクションプログラム重点のように思え
る。例えば英国製のBAe146ですか、そういうも
のを買つてくれと、こう言われてきている。そう
いうような問題の中から、どうも対外経済政策の
方に重点が置かれて、本当に今国民が一番考へて
いる飛行機の安全性ということについて配慮され
ているのかどうかという点が、幾らあなたの技術
的な説明を聞いても、私は理解ができません。い
んて。

大臣、飛行機の安全性というところは、これは
もう単純に素人が考えてもわかることです。から
ね。二人の四つの目で見るとも三人の六つの目
の方がまだ過ちを見落とすことが少ない。これは
後から事例をずっと挙げてあれしていきますけれ
ども、大臣、そのところどうですか。今の説明
は、単に技術上の今の飛行機の構造の問題だけ
で、こういうふうな飛行機が優秀になつてい
るんだから必ずしも必要でないんだと。そのことと安
全。人間が機械を使つていくわけですから、そう
すると今日のような飛行機で何百人という人を乗
せて運航する、その場合の安全性ということにつ
いて、このこととどうお考えになりますか。こ
れは政治判断の問題ですから大臣ちよつと聞かし
てくだされ。

○国務大臣(山下徳夫君) 私は技術のこととはわか
りませんけれども、それでもしはば今日までコ
ックピットに私も入つてまいりまして機長を初め

いろんな説明を聞くんですけども、計器その他
こまで合理化され省力化されたかなと、全く技
術に無知の私ですらしばしば感心することがある
くらい、私はそういう面においては今日発達して
いると思ふんです。例えば船にいたしましても、
何万トンという船がやがてこの数年のうちに機関
士が要らない時代がやってくるというようにこと
をあわせ考えまして、こういった技術の改良、発
展から見ると必ずしも機関士を義務づけなくて
いい。しかもメーカー自体がそう言っているん
です。これは信頼していいのではなからうか。

ただ、御指摘がございました例のうっかりミス
の問題でございまして、あれは守るべきこと
とを失ななかつたわけでございまして、守るべ
きことを守らない連中ばかり乗っているとするな
らば、これはもう十人乗せて同じだと思ふの
でございまして、私は守るべきものをきちんと守
つてくれるならば、ただこのように発動エンジン
の数であるとか重さであるとか、そういうもので
規制する段階ではないと私自身もそう思ふわけ
でございまして。

○安恒良一君 どうも話があれになつてい
るんですが、民間の航空会社の安全に関する能力がこ
のところ向上しているというふうにお考えになる
のかどうか。例えば日航だけでもこの三年間で五
百四十四名の死亡事故が出ているわけですね、日
航だけでも。それから航空機に関しては、技術革
新をいろいろ今強調されましたね、こういうふう
に技術が変わつてきているんだ、立派な飛行機が
できているんだと。だからこの技術革新というの
が平常時の操作を容易にすることは、私もそのこ
とは否定しません、平常時の操作をです。とこ
ろが航空機関士の任務の重要性にこの平常時の操
作の容易さというところで変化が出ているんだらう
かどうかということでありまして、ですから今、航
空機関士の役割、任務は何と何というふうにお考
えになりますか。ちよつとそれを聞かしてくださ
い。

○政府委員(大島士郎君) 航空機関士の役割につ

いてお尋ねでございますが、航空機を運航するためには操縦室におります操縦士、二人乗りの操縦士の飛行機でありましたら操縦士二人、あるいは操縦士が乗っている飛行機でありますと操縦士と機師、これらが一体となりましてそれぞれの業務を分担しながら安全運航をしておるわけでございます。

航空機関士について申しますと、機長を補佐しながら出発前の機体内外部の点検、整備状況の確認でありますとか、燃料及びオイルの搭載量の確認、あるいは飛行中になりますと発動機、客室の与圧装置、空気調和装置、その他の各種の機器が正しく作動しているかの確認、モニター、こういうことをやりますし、また点検リスト・チェックリストの呼びかけによる確認、あるいは機長の指示に従いまして緊急時においてはその操作、その他必要な活動、こういうことを航空機関士がやっておるわけでございます。以上でございます。

○安恒良一君 航空機関士の役割は今あなたが言われたようなことですね。そのほかにふぐあいの早期発見とか機械等の傷みの進みぐあい、それから調整不備等を把握して、これは運航中でありまして、例えばパイロットへの決断を求めるとか等々の安全性向上の役割が非常に多いのではないかと。すなわちあなたもおっしゃったように、操縦士が操縦、航法、通信に専念できるように補佐すると同時に、機体、エンジン、客室与圧、燃料、油圧系統、重心位置の調整等、あらゆる機械系統の取り扱いの監視を、主要な任務のほかにそういうことをやりますね。それから例えば今日よくニアミスといいますが、空中衝突の危険が高まっておりますが、機外の見張り、これは安全運航を非常に大きく左右すると思えます。特に空港周辺に航空機がふくそうする。私もしばしば経験するんですが、羽田の上空でかなり待たされる場合があるんです。そういうときにパイロットというのは航空機の操縦、航法、通信に追われてなかなか機外の見張りまで目には向かない。もちろんパイロット、副操縦士もやらないやなぬことではしう

が、それぞれ任務があるからやれない。こんなとき大きな役割を果たしているんじゃないでしようか。それからまた悪天候のときパイロットは通常操作のほかに空中での待機や着陸、進入のやり直し等、作業量が非常に増大しますね。悪天候のときは、そこで精神的緊張が最高になります。このようなときに航空機関士は通信の補佐、気象情報の手入れ、あらゆる機械系統の監視、それから残存燃料の把握等々、パイロットが操縦に専念できるように手助けの役割をしている。

こういうふうに私は思いますが、あなたは今航空機関士の任務ということを中心として法的な角度からおっしゃったんではないかと思いますが、今言ったようなことを航空機関士がやっているといることについてはお認めになりますか。またやる必要があると思うんですが、どうですか。

○政府委員(大島士郎君) ただいま御指摘の航空機の事例では、いずれも現在航空機関士を乗せて飛んでいる飛行機の例であるわけでございまして、これが、これらの航空機はいずれも航空機関士を乗せることが安全運航上必要だと、こういうふうにご認定されておる航空機でございまして、しかしこれから出てくる航空機と申しますのは、いわゆる計器の監視それから故障の場合の警報その他をコンピュータによりまして即座にパイロットに教える、こういうような現在の航空機とまた一段進んだ、進んだレベルの航空機でございまして。そういう場合には航空機関士を乗せることを要しない、パイロット二人だけで十分安全性が確保できる、安全な飛行ができる、こういうことでござい

ます。ただいま御指摘のいろいろな例をもって申しますと、現在でも操縦士二人で安全運航をしている航空機が多々ございまして。それらにつきましましては、構造の簡素化を図って操縦士二人で機外の見張りあるいは悪天候時の管制との通信等々を行っておるわけでございまして、特に航空機関士が乗った飛行機が乗ってない操縦士だけの飛行機よりも安全性が高い、あるいは操縦士二人の飛行機

は安全性が劣る、こういうようなことにはならないのではないかと思っております。

なお、航空機関士が乗っている飛行機でありましたら、航空機関士は自己の業務、それから一般的な注意義務等々によりましてパイロットを補佐していくのは当然のことでございます。これが安全上不可欠の問題だということにはちよつと当たらないと我々思っております。

○安恒良一君 安全上不可欠には当たらないでは困るわけですね。それは困る。それはなぜかという、今おっしゃったように、これからの飛行機とか二人乗りの飛行機の場合はそういうものはすべて計器がやるんだから、その計器の判断に基づいて操縦士、副操縦士ができるからいいじゃないかということでありまして、私が今申し上げたように、平常運航のときじゃない、悪天候の場合であるとか、もしくは空中で飛行機が非常に錯綜している場合の着陸の問題であるとか、こういうようなときに、こつから言わせると、二人乗っているよりも三人乗っている三人の目で監視した方がより安全であることはもう間違いないと思うんですよ。ただ、それは経済性の問題で、人件費が高つくか安くつくかという議論は、これはまた別の問題ですから、安全性の問題で、あなたは技術屋なんです、経済性の問題を今あなたと論争する気はないんです。

例えば操縦士と副操縦士、パイロット同士の監視では同じミスを見過す場合もあり得るんですね。パイロットと異なった立場の乗務員である航空機関士が監視することによって当然起こってはいけない人為的ミスを防止する。大臣から言わせると、三人乗ってあったって、当然三人が監視しなきゃならぬのに、してないからしょうがないじゃないかと言われるけれどもね。今回の場合は事故に結びつかないからいいけれども、しょうがないからじゃ済まないんですよ、事故に結びついたときには、しょうがないじゃないかじゃ、これはしょうがないんです。ですからどうしても私は何回も申し上げているように二人よりも三

人。というのは、何回も言うように、いや、今は計器がよくなっている、オートメ化されていると、こう言われるんですね。しかも航空会社は言っているから信用していいと、こう大臣は言っているんですがね。航空会社が言うことは信用ならないんですよ。この前の日航が落ちたのは、しりもち事故をやったとき、航空会社はあれは完全に直したと言った。また、あなたたちも、飛行機がよく直ったということを確認して運航してよろしいと、こうやられたわけですね。ところが今度落ちてみたら、どうも航空会社自身が、いや、あのときの修理はやっぱり不十分だったということだ

と認めているじゃないですか。だから、航空会社の言うことだけ信用しておたら飛行機の安全というのには保てません。航空会社が言うことについて監督行政を持つ運輸省が十分監督していかないとね。この前のようなあんなにたくさん人の人命が失われることがある。大臣も危うく死にかけたわけでしょう、あの飛行機に乗ってあったんですからね。そういうことは、航空会社が完全に直したと、こう言ったんですから、あなたたちの技術担当官も、しりもち事故の後をちゃんと検証してこれでよろしいということでは飛ばしておったんでしょ。飛ばしておいたら、完全に直ってなかったところに原因があったということをお願いする社自体が認めて、賠償の半分が幾らかうちも出しましたよということになりつつあるじゃないですか。

そういう意味からいうと、どうも私は、平常運航時とそれからアクシデントが起きたとき、こういうことをいろいろ考えると、今あなたたちの、新しい飛行機というものは機械化されている、オートメ化されている、だから三人よりも二人でいいんだということについて、今申し上げた平常運航のときとアクシデントの状態のときのことを考えると、どうも今の説明では理解ができないんです。そこで、このアクシデントのときの問題ということで、機能喪失、いわゆる操縦室内でパイロッ

トが機能喪失して重大事故に結びつく場合が非常に多いのであります。そしてこの機能喪失というのはパイロットの年齢に關係なく発生してきます。航空機関士や三人目の乗務員によつてこういうことがよく起つて報告される。実は米国のユナイテッド航空や日本航空でも三人目の乗務員、機関士等が機能喪失を起こした乗務員を操縦席から離れさせることが最も重要だと、こんな教育等もしているというふう聞いておるんですが、この機能喪失の場合のこと等を十分にお考えになつて今回の法改正ということをお考えしてゐるんですか、どうですか。この機能喪失の問題についてひとつ考え方を聞かしてみてくださ

○政府委員(大島士郎君) 航空機は、輸送手段としては、商品化以前に大変厳しい試験、テストを経て安全性について証明がされるというのでは、輸送機関の中でも最も厳しい方であらうかと思ひます。

現在の航空機でございますが、これは航空機が国際的商品であるということ、それから航空機自体の運航が国際的であるというふうなことから、航空機の設計基準と申しますのはおおむね国際的に統一されてゐるところでございます。これは米国の基準が基本になりまして、ヨーロッパでの航空機の基準も大体同一のレベル、ほぼ同じでございますが、この設計基準の中に飛行中に操縦士が機能喪失、インキャパシテーションと呼んでおりますが、機能喪失を起こした場合に残りの乗務員で安全飛行が継続できる、あるいは着陸できる、こういうことまで想定して基準が定められておりました。これについての十分な審査を経て商品化されてゐるのが現在の航空機でございますので、また航空会社におきましても、乗務員の機能喪失の場合の操作手順というのが定められておりまして、ただいま先生御指摘の事態は極めて異例でありまして、そういう場合でも二人操縦の飛行機であれば残りの操縦士、あるいは三人乗務の飛行機であれば

ば残る二人の乗務員が安全飛行を継続している、こういう例がございます。これらについても設計段階から考慮に入れて商品化されてゐるというところでございます。

○安恒良一君 それじゃお聞きしますが、過去七年間で今申されたインキャパシテーションによつてパイロットがどのくらい死んでおりますか。国際民間航空機構の統計にあると思ひますが、どのくらい死んでゐると思ひますか。

○政府委員(大島士郎君) ただいま手元に具体的な資料がございませんので、正確な数字はお答えできないことを御了承いただきたいと思ひます。

○安恒良一君 いや、きょうはインキャパシテーションについていろいろお聞きしますという質問通告をしますよ、きのうちゃんと。機能喪失問題についてもいろいろ質問しますよ、資料そろえてくださうといつて質問通告してありますよ。

○政府委員(大島士郎君) 私ども日本の国内におきましては、機能喪失に近い状況が一件あったことは覚えておりますが、外国の航空機につきましてもの資料は現在持ち合わせてございません。

○安恒良一君 資料を持ち合わせないということは大変遺憾ですが、これで時間とつてもしようがないですから、私の方で申し上げますけれども、国際民間航空機構、ICAOの調査によりますと、大臣、過去七年間に十七人のパイロットが操縦室で死亡してゐます。そして、この十七人の死亡のうち、これは五件が事故になりまして、それで百四十八名の人命が奪われてゐるんですよ。

そして今、技術的には、二人であつて操縦士が操縦席で倒れてもその人をまづ席からのけなきやならぬ、のけても副操縦士でやれると、こう言つていますが、私は今申し上げたように、操縦士が操縦席で急激に倒れるわけですから、そのとき三人乗つておれば一人は操縦、一人がハンドルを回す。ところが、二人しか乗つてないときに一人が倒れちゃつて、その人を操縦席からのけなきやいかなわ、操縦もしなきやならぬわというのでは、

これは私は大変だと思ふんですよ、いかに飛行機の機能が精密になつておつたからといって、こういうこと等を考え、しかも十七名のパイロットの三分の二は年齢が五十歳以下なんです。操縦士というのはストレスがたまる、緊張するということ、心臓発作その他こういうアクシデントにかかりやすいわけなんです。

でありますから、今簡単に技術担当が、機能喪失の場合も近代的な飛行機は二人でアクシデントが起これないようになつてゐるんだと言ふが、私はこういう物の見方に非常に問題があると思ふんですね。現実には、国際的な調査の中でも、過去七年間でこういうふうな十七人もパイロットが操縦室で死亡してゐる、そのうちの五件が事故になつて人命が百四十八名も失われてゐるという、こういう統計があるわけなんです。そういうことを聞いても、いや、国内のこと是一件ぐらい知つてゐるけれどもほかは知りませんと言ふ。きょう私がこういういろいろのことを聞きますと、知りませんと言ふ。知りません人がどうして安全を保証できるんですか。

私は、大臣、このインキャパシテーションという問題は、残念ながら非常に飛行機操縦士に起こりがちなんです。こういう点についてただ単に、もう非常に機械化されてゐるから、だからもう大丈夫なんだと、こういうことだけでは済まされないのじゃないでしょうか。過去七年間の統計をとつてみてもこういうことがある。その点、大臣どうお考えになりますか。

○国務大臣(山下徳夫君) 大変難しい問題なんです。私は先生の論旨に逆らうつもりはございません。問題は、どこまで安全性を追求し、技術的にどうやるかという問題は、例えば一つの例をとりますと、戦後今日まで四十年の間に、日本のタクシの運転手が運転中にひっくり返るというのか、そういう例があると思ふんですよ、新聞で私は見たことあります。だからといって、タクシの運転手は常に二人乗せなきゃならぬかといふと、これまたどんなものかと思ひます。ただタ

クシと飛行機は危険の度合いが違いますから、それ私も十分わかります。

ただ問題は、先生は、操縦士が一人どうかたとき、のけなきやならぬとおっしゃる。あれは、たしか、のけなきていいのじゃないでしょうか。私はコックピットへ入つてみた。操縦席が二つあつて、同じような性能を、右左の両方がたしか持つてゐると思ひますが、どけなきやならぬかどうか、それはわかりませんが、いずれにいたしましても、今おっしゃる通りに、一人が事故を起こした場合でも一人でできる、緊急着陸までの間はできるという可能性は十分持たしてある。

基本的には、私の考え方は、決して先生に逆らうつもりじゃございませんが、設計上メーカーが二人でいいというものをどうしても三人乗せなきゃならぬという、そのところがちよつと私もよくわからないのでございますけれどもね。

○安恒良一君 大臣、あなたはもう少し人間性をお持ちだと思つて尊敬しておつたんですが、私はちよつとおかしな気持ちになりますね。

なぜかと言つて、二人乗つておつて、のける、のけぬけやなくて、一人が急病で倒れたときは一人の人はかなり動揺するんですよ。それから死んでゐるか病氣なのかというのにも氣を使わなきゃならぬでしょう。隣の操縦士がばたつと倒れたときに、飛行機だけ操縦しておつたらいいんですよ。そんなことじゃやないでしょう。倒れたら何で倒れたかといふことを心配するでしょう、二人乗りの場合、三人乗りの場合はなおそのことがちよつとできるでしょう。

それからタクシの例なんか引いて地上を走つてゐるのと空中を飛んでゐるのを一緒にする。あなたは運輸大臣がよう勤ましますね、本當に。飛行機は空中を飛んでゐるんですよ。何百人も乗つてゐるんですよ。

私は、タクシの場合でも、例えば私が所属しているバスの場合でも、こういうのがあつたときに、車掌が乗つておつたときは重大事故につながつてないんですよ。車掌が氣がついて行つてみたら

運転手がハンドル握ったまま倒れておる。慌てて車掌がハンドルを回したということもある。私どもがワンマンカーを導入するときに大分議論をしたんです。それで助かった事例も私は知っています。たまたま車掌が乗っていったら、車掌がすぐ飛んで行って急ブレーキをかけるなりいろいろなことをした。それをしないままだったら、運転手さんは亡くなったままハンドル握ってて進行しますからね、バスは。ですから、本来からいって、地上であつてもほとんど二人乗りが必要なんです。ところが、飛行機の場合はさらに空中を飛んでいるということで、危険性がもう全然違うわけです。

メーカは売りたいものですから経済性をどうしても重視します。ところが、監督行政というのは——だからこそ私は前段から、今回の規制緩和は経済性とそれから社会的規制との両面が大切じゃないですかというのを聞いて、皆さん方は、そうだ、社会的規制は大切だと答えた。社会的規制というのは行政じゃないとできないんです。あなたは盛んにさっきから、飛行機つくっているメーカが二人でいいと言っているのに、どうして安恒さん、三人乗せにやいかぬと言のかわからぬと言う。わからぬでは私は運輸大臣が動まらぬと思うんですね。メーカは売りたいがんですから、売りたいがると経済性、効率性というところで、三人よりも二人の方が人件費が安くつくという観点から、今のコンピュータからいうと、これは大丈夫ですよ、こう言うんですよ。しかし大丈夫ですよと言うが、万が一のことがあつたときの飛行機が大変なことになることは、もうここ数年で実証されているじゃないですか。そういうときに、私は、経済性を追求することよりも安全性というところに重点が置かれて飛行機問題というものをやってもならぬといかないんじゃないかというふうに思うんですが、どうもあなたの説明で、タクシの話とか、一人の人が倒れても操縦はできるとか、そういうことでは納得できません。

○国務大臣(山下徳夫君) ちよつと舌足らずの点もございましたが、もちろんタクシと空を飛ぶ飛行機は違いますよということも私も申し上げたつもりでございますが、ただ、理論的に突き詰めていけばそういう議論も出てくるということで、実際、タクシだつてそれは死亡事故につながることもあります。あると思いますが、そういうところは区別して申し上げたつもりでございます。なお、メーカが設計上云々とも申し上げましたけれども、ただメーカが言うからそれでいいということではなくて、これを購入する航空会社も、また運輸省も、その設計に基づいて十分検討した上で、これならいい、テクノクラートみんな集まつていろいろ検討した結果いいということでございますから、そこまで検討した結果いいということであればいいんじゃないかというふうに御理解いただきたいと思います。

○安恒良一君 どうも大臣もやや自信がなさそうに、いい、いいと言っているからいいじゃないかとおっしゃいますけれども、私はこの点はなおざりにできないのであります。例えば航空会社自身も、従来日航の航空会社はこういう見解です。三人目の乗務員の必要性は、悪天候や混雑している空域を飛行するとき効果を上げた。安全の面では良策である。将来の大切な要素となる。現在のこの技術革新の程度では全く変化してない。これは私たちの見解ですが、しかも日本航空は八月の十二日に重大な事故を引き起こしていますよ。そういうこと等を考えると、今私どもは現に——私がなぜこれを問題にしているかということ、日本の空を飛んでいる乗務員の皆さん全体の意見として私どもの方に、全体の意見として、安恒さん、まだ今の技術革新の程度では三人が必要なんだと。でないと、おれたちも一生懸命乗客の安全のために頑張りたいと思つていんだが、どうも経済性、効率性ということだけに重点を置かれてやられていることがある。私のところにもこういうたくさんさんの陳情が来ているわけですよ。ですから、これはまじめな意味で、私はこのところ

ろは再検討してもらわないと。ただ単に、機械が日進月歩である、そして立派な飛行機ができているし、また対外経済摩擦のために外国の飛行機も買わなきゃならぬ。

私は外国の飛行機を買うことと安全性、三人を乗せるということの問題についてはイコールであつてはいけないと思つてます。私は何も外国の飛行機を買うなどとは言いませんよ。しかし安全性のチェックということと三人を乗せるということとが、構造上そうなつていんだから、もうそれでいいじゃないかということだけで済まされない問題ではないだろうかというふうにこの点は思つてますが、この点について大臣、いま一遍お考えを願いたい。

例えば経済性の問題についても、私は資料を入手したんですが、外国の資料で、米国のパイロットの労働組合の資料やヨーロッパのパイロットの労働組合の資料に、安全性には妥協がないということと、その中に経済性の問題についてこうある。まず一つは事故が防止できる。一過事故を起こすと大変なことで少々の人件費ではもう追いつかないんです。それで経済性の面からも検討する必要がある。

それから定時出発率ですね。飛行機というのは、定時に出るか出ないかによつて非常に経済性が違います。これは一分間に使うガソリンの消費量から何からかんからいろんなことから考えられ、それから乗客との関係から考えても。そうすると、二人編成の場合の作業量と三人編成の場合の作業量、それから運航効率、こういうことをいろいろ考えると、三人編成の方がコストがより安くなる。こういう定時出発率の問題ですね。

それからいま一つは、人員の配置と訓練に要するコストです。三人を乗せて、三人が一致協力して操縦に当たつている。そういう観点からみると、ずっとパイロット養成のスケジュールができ上がつていくんですね。パイロットの養成には非常に経費がかかります。ですから、単純に二人と三人でパイロットの単価計算をしては私はいけな

いと思ひますし、それから、いまさっき私が申し上げたように、悪天候のときの進入、着陸の問題、それから整備の問題も、常時機関士が乗つておりますと、機械のいわゆる摩耗度とか故障度、こういうものの早期発見ができ、そして地上整備員との連携もきちつとできる、こういうような問題。

それからいま一つは、なぜ乗務員が非常に心臓発作その他の病気にかかるかというの、ストレスが非常にたまつていからであります。ですから二人編成の航空機の一人一人の作業量が多いために乗務員のストレスが非常に大きくなる。でありますから、どうしても平均的な乗務年数が短くなる。こういうことを考えると、乗務員の養成に要する費用と時間がたくさんかかりますから、乗務員の短命化は社会的経済的な損失になると思う、そういう問題。

それから操縦室から離席といひまして、三人編成だと二人の編成よりも操縦室から離席することが非常に安全、容易になります。そして乗客との間の信頼性を増す。

こういう点もございまして、私はこの三人乗務によつてもたらされる経済上の利益を正確に航空会社が把握する必要があるんじゃないか。そのことも考えた上でどうするかということとをされないと、ただ単に、今、大臣は、既にもう機械器具が非常に発達し、飛行機的设计自体が十分二人乗りで安全が確保できるんだ、それと同時に経済性の問題も言われますが、私は今経済性の問題で何点か問題点を挙げました。すなわち事故の予防の場合、定時性の場合、それから人員配置と訓練に要するコスト、悪天候における進入、着陸の問題、それから整備の問題、それから乗務員のストレスの軽減の問題、それから操縦室からのいわゆる離席の問題等々について、こういう問題点を挙げたんですが、それでも二人乗りの方がいいと、こういうふうにも思われますか。

○政府委員(大島士郎君) 私ども、初めにお答えいたしましたように、飛行機の特性に依つて、二

人が必要か三人が必要かというものを審査した上で決定したいと思ひます。必ずすべての飛行機に三人乗務が安全だということにはわかにならないかと思ひますので、航空機の操縦操作の難易度に応じて、二人ですべての状況に対応できるということであれば、そのようなことが証明され、製造国によって安全証明された場合には二人乗りで十分安全が確保できる、こういうふうな考えでおるとどうでございますか。

○安恒良一君 今の答えになってないじゃない。定時性の問題はどうか、人員配置と訓練に要するコストの問題がどうなっているかとか、いろいろ私は項目を挙げて言っているんですよ。そんな一般論で、二人乗せられるものは二人、三人乗せなきゃならぬものは三人乗せなきゃならぬじゃないか。三人乗せなきゃならぬものに三人乗せなきゃならぬ。そんな当たり前の答弁しなさいか。僕は項目を挙げて、定時性はどうか、こういう問題があるんだ、それでもあなたたちはやはりいいと思ひているんですよと聞いているんです。

○委員長(島根友義君) 航空局長、今の安恒さんの追加質問を含めて答弁してください。
○政府委員(西村康雄君) 今先生からいろいろと御指摘のあった点につきまして、実際に飛行機を採用するときに、航空会社はもろに安全性の確保が第一でございます。最低限安全性の要求を満たさなければならぬのは当たり前でございますが、それ以上に、今御指摘のようないろんな意味での経済的利益、会社経営上、三人乗務をした場合の利益というものが当然でございます。そういう意味での総合的な考慮の上で、かつ実際に乗務する乗員のなれの問題というのを考えて、そして最終的にはどういふ機種がいいかということを決して、何人乗務させる、どういふ飛行機を使

つた方がいいかということを考えていくわけでございまして、私ども、そういう問題は航空会社の自主的な決定ということで、そういう経営を先生の御指摘の多角的な観点からやってきていると思ひますし、また今後ともそういう観点でやっていくことになると思ひます。

○安恒良一君 そんなことを聞いているんじゃないんですよ。いいですか。例えば定時出発率というものについてあなたたちは、三人編成の航空機と二人編成の航空機において、定時性についてはどう言われているというふうに思われるんですか、思われませんか。私は、私の入手した資料等によると、三人編成の方が非常に定時性が高い、こういうことが米国の航空局の一九七九年の報告の分析を見ますとあるものですから聞いているのであって、そんなことは航空会社がやればいいことなんだ、おれたちは知らないんだ、経済性のことは航空会社がやればいいんだ、おれたちは安全性のことだけ考える。もちろん安全性のことを考えてもらわなくちゃならぬけれども、今回の場合はあれでしよう、いわゆる民活の中にはそういうことも含めて、いろんなことを含めてこれを出されていっているんですよ。そのときに、例えば私が定時出発率という問題について問題点を提起したら、これは安恒さん、アメリカではどうですが、日本ではどうなっていますか、そういう答えが返ってきてしかるべきじゃないですか。どうですか、大臣。あんなことを言つて、そんなことは航空会社がやればいい、こう言つてますよ、あの人。そんなことでどういふ法案を出しましたね。どうですか、そのこと。

○政府委員(大島士郎君) 定時出発率につきましては、私ども二人乗務あるいは三人乗務、これによる差はないと考えております。
定時出発率と申しますのは、飛行機の整備が日常のように行われているかによって特に大きく左右されるものでございまして、その点私ども日本航空について言いますと、日本航空の定時出発率は世界でも優秀な値を示しておりますし、日本

航空の三発機あるいは四発機、これについての差は特にございせん。あるいはほかの国内航空会社の全日空、東亜国内等々見ましても、二人乗務であるから定時出発率が悪いというようなデータは示されておられません。したがって、定時出発率について申しますと、これは整備品質、日ごろの航空会社の整備、手入れの状況、これによって変わってくるのだというふうに考えております。
○安恒良一君 だんだん声を大きくしなきゃならぬようになってきますね、私はできるだけ平穏にやっていると、いいですか、私が言つたら、いや、そんなことは航空会社がやればいいことだと言いな、米国の航空局による一九七九年の報告書の分析によると、三人編成の航空機は二人編成の航空機よりも定時性において五〇%以上出ているというふうに言われている。そして、そのことは会社にとっては低コスト並びに旅客の利便という点で経済的に利益をもたらしているわけですね。そうすると、あなたはそれ言うわけですか、そんなことはいい。日本の場合はそんなことはいいということですか。
あなたたちが調査してなけりや調査してないとか、調査しているんならしていか。日本にはこういう資料がありますということ、都合のいいときにはアメリカの資料をよく使ってくせに、都合の悪いときにはそんなことは知らないんだ。私はそういう意味でこれは何点か挙げていっているわけですよ。細切れに答弁して時間稼がれちゃかなわぬ。やってないんならやらない、やっていると、これはどうだということ。

私から言わせると、日本の航空会社の定時性は高いと言われるが、日本の航空会社も結構おくれることがある。私なんかもう年がら年じゅう飛行機に乗っているんだから。あなたが言うようにびしびしと定時的に出てませんよ。幾らでもおくれてますよ、いろんなことで。何う言つてい

るんですか。
だから、私が聞いていることは、米国ではそういう分析をしているんですが、日本ではそういう調査や分析をしたことがあるんですか、あなたたちは。あるんですか。三人乗りの場合と二人乗りの場合の定時性について、米国の報告資料が出ていんだから、日本にもそういうことがあるんじゃないんですか。それを知らしなくては、知る人もなくて、航空会社がこう言っているから、ああ言っているからと、そんなことが答弁になりますか。何言つてんだ、ふざけるな。きちっと答弁してくれ、人の言うことについて。調査したことがあるんですか、あなたたちは。
○政府委員(大島士郎君) 定時出発率につきましては、日本国内の航空会社に毎月ごとの各種種別に報告を求めています、例えば全日空で言いますと、いずれも九九%以上でございます。三人乗務の飛行機と二人乗務の飛行機の間に特段の差は認められません。国内の状況については私どもそのように理解しております。
○安恒良一君 そのように理解しているというのは、本当に三人乗りと二人乗りについてあなたたちは定時性について分析、調査したんですか。してなかったら、後であなたの首飛ぶぞ。あなた、本当にあなたたちは三人乗りと二人乗りの定時性について分析を米国の航空局がやったように日本の航空局でやったんですか。やっていっているんですか、やってないんですか、はつきり言うてください。やってないのはいいかげんな答弁されたかなわぬ。やっていると、何年分という調査したと、さういふ。何月何日、何年分という調査したと、さういふ。二、三日したとつくられるから、ね、こんなものは。すぐ今出してください、やっています。

○政府委員(大島士郎君) 米国の航空局の調査について私ども内容は承知しておりますが、航空機の運航において定時出発率という用語がございしますが、それに従つて私どもは国内の航空会社につ

いての報告を毎月求めているものでございます。

○安恒良一君 いや、報告を求めていると聞いているんじゃないんだよ。人の言うことをよく聞いて答弁しないんだよ。いいですか。三人乗りの編成の飛行機と二人乗りの飛行機の場合の定時出発率について国内的にあなたたちは調査して、データを持っていらっしゃるというところまでしか言わないんだよ。あなたたちは調査して、あなたがおっしゃったように二人乗りの飛行機も定時性については全然変化がありませんというのを断言できるんですか。断言できるなら、その資料を私に出しなさいと、こう言っているんだ。なければならぬと、あなたがだめなんだよ、君。やってないでしようが、あなた。報告を受け取っておるだけでしょうが、分析した資料を持っていますか。持っていますなら今くださいよ、休憩とってもらっていただきます。ありますか、ないんですか、はつきりしてください。

○政府委員(大島士郎君) 私どもが報告を受け、私ども行政に資しておりますのは、定時出発率と申しまして、十五分以上出発時間が機材の故障によっておくれた、こういうような経緯のものでございます。現在手持ちにございせんので、提出いたします。

○安恒良一君 委員長、議論になりません。私が聞いたことと全然違う。私は三人乗りと二人乗りの場合のいわゆる定時刻における出発率はどうかになっているかと盛んに聞いています。あの答弁は全然なっていないじゃないか。何言ってるんだ。

○政府委員(西村康雄君) 今申しましたように、全日空と日本航空につきまして手元に機種別二人乗り編成の飛行機、三人乗り編成の飛行機のそれぞれの毎月の定時出発率のデータがございします。これを見ましても、今申し上げましたように差異がないということを申し上げております。ですから、必要に応じて今直ちに先生にお目にかけすることは用意がございします。

○安恒良一君 それではその資料いいですか。三人乗り編成の飛行機と二人乗りの飛行機のいわゆる定時性について、あなたたちはその資料で集計して全然変更はないというのを言い切るわけですね。それは私がばつと見ればわかる資料になっています。それを見せてください。そんならそのように早く言えればいいじゃないか。何でもこんなところでぐずぐず時間とるんだ。

大臣、今言ったように私の質問に答えていたではないと困るんです。というのは、今ちょっと資料をいただきましたけれども、これで二人乗り、三人乗りについて今言ったように集計されたというんですが、これじゃわかりません。私は素人ですから、これじゃわかりません。どういうふうな二人乗りと三人乗りになって、その結果二人乗りの三人乗りもいわゆる定時出発率については統計的に見て違いはないというふうなことでわかりません。これじゃわかりません。こんな資料でもあんなたは専門家だからわかるかもしれぬ。私が言っていることについて集計した結果をきちんと見せてくれなさい、これじゃわかりませんよ。どうしてわかるんですか。

○政府委員(大島士郎君) ただいまのは生のデータでございますので、後ほど二人乗り、三人乗りの機種を区別いたしまして資料を作成して御提出したいと思ひます。

○安恒良一君 航空局長、ないじゃないか。生のデータじゃないか。生のデータでどうして集計した結果がわかるんだ。何を言うんだ。生のデータじゃ困る。集計した結果を僕に示してくれとさっきから言っているんじゃないか。あなたたちのようなそんな生のデータを私に出されてどうしてわかるんですか。

○政府委員(西村康雄君) 先ほど機種別にございしますと申し上げたわけでございます。機種別をさらに二人乗り、三人乗りに集計し直しましてお出しいたします。

○安恒良一君 私がさっきから聞いているのは、そういうのを三百代言と言うんだが、三人乗りと

二人乗りでアメリカではこういう統計ができて、そして五〇%多すぐれていると言っているが、おたくの方ではそういうことをきちんとした統計に基づいて判断されているのかどうか。機種別なんて言っていないですよ、二人乗り、三人乗り。あなたたちは集計した結果、確信を持って、この定時出発率が確保されているのかどうかということ。僕は聞いているんだよ。それなのに大臣、今度はあんなことを言っている。今になったら、いや、あれは機種別であつて手元にありません。これで時間が物すごく過ぎちゃっている。私はそういうことでは困ると思うんですよ。

○国務大臣(山下徳夫君) 先生のおっしゃっている資料は早急に出すように私から指示いたしますが、今航空局長が機種別と言ったのは想像するに――想像すると言うとおかしゅうございします。同じ機種でも二人乗った場合と三人乗った場合と意味のことを言っているんだらうと思ひます。そこらあたり今ちょっとよくわかりません。

○安恒良一君 大臣、それは違つて。

○国務大臣(山下徳夫君) 違いますか。私素人だからそれは違つてもしれません。まあ、なにです、この定時出発率というのは、まず操縦士の数よりも整備が第一と思ひますし、それからこれは乗客の責任があるのかないか、そこらあたりも素人ではわかりませんが、総合的な判断の上できちんとした資料をつくらせたいと思ひます。

○安恒良一君 この問題は、大臣、第一あなたの側点は違つてから言わね方がいいと思ひます。これは専門屋にお任せになった方がいいと思ひます。

いずれにしても、これは私が言つたように、三人乗り編成の航空機と二人乗り編成の航空機において日本の現状において定時性がどうなっているかということがきちんとわかる資料を作成して、そして報告をせよというふうなことは、私はアメリカではこうだというふう聞いていますから、その限りにおいて日本の場合においても定時性の

問題があるだろうと思ひます。アメリカでは五〇%というのですから率が高いんです。まさかアメリカの航空局がうそを言うわけはないですからね、こんなものは。ですから、そういう意味からいって、何か法律で出したものだから合理性を保たなきゃいかぬと言つて無理にでつち上げてはいけません、これは科学的な話ですから。科学的に集計すればわかることですからね。今なかりや、ないということ、集計してお答えしますと言えはいいんであつて、ないのに、いかにもあるような顔して、定時性は全然変わらなかつて、まづこの答弁から始まつて延々長蛇こんなことで時間を稼がれたら困ります。私はあいつやうな人間はこれから信用しません。いずれにしましても、大臣、この問題だけでも時間をとるわけにいきません。

そこで私は、今申し上げたような点で、まだ経済性の面から見ても簡単に結論を出すべきではないという意味を含めて問題の提起をいたしましたから、この法案の取り扱いについては、もう一遍慎重にひとつ大臣にお考えを願ひたい。特に今国民は飛行機に対する安全性ということを非常に追求している。残念なことですが一連の事故が最近起こつてゐる。そのさなかに国会でこの六十五条が改正されるということは、私は国民にとつても大変な問題だと非常に重大な関心を持たざるを得ません。私が申し上げた七点について、きょうは今お答えをいただけたんであります。時間がありませんので、この定時性のところだけについてのやりとりでかなりの時間がかかつてしまひました。私は七点にわたつていろいろな問題点を申し上げてますから、いずれまたこれは時間もとつてこの点についてはさらに議論を深めていきたい、こういうふうな思つています。そのことを申し上げて、もう一遍ぜひこのところは十分な検討をしてもらいたい、こう思ひますが、どうですか。○国務大臣(山下徳夫君) なる御意見承りまして、御意見として承つておきたいと思ひます。

○安恒良一君 いやいや、御意見として承るだけじゃ困るんだよ。承ったら検討してみてくれと言っているんですから、検討した結果どうこうというのがあるだろうが、事務局の方が不十分なんだから、だから私が提起した問題点についてもう一遍あなたとしては十分に検討してみてくれぬかと、こう言っているわけですから、検討するぐらいはいないんじゃないですか。ただ承ったって検討も何もしないんですか。

○国務大臣(山下徳夫君) 御意見十分承りまして検討してみたいと思います。

○安恒良一君 それでは続いて、十二時までというところで時間の中途になりますが、今度はバス、トラック等の問題点について少し質問してみたいと思います。

まず基本的な考え方について私は前段で質問したのでありますが、大臣も肯定されましたように、運輸事業の規制のあり方を考えるときには、まず国民のための交通運輸体系の確立、それから国民の生命と健康、

〔委員長退席、理事大島友治君着席〕

自然と住民の環境を健全に保持するためのものとすると同時に、それが輸送秩序の確立に結びついた規制をすることに重点を置くべきだということとを私は総論的に申し上げて、言葉の使い方は若干の違いがありますが、考え方は大臣と私の間で一致したわけですね、このことについては。

そこで、私は運輸事業の規制のあり方は次のようなふうにするのが改善がされていかなきゃならぬと思うのであります。まず第一は現行の免許制度は維持強化していく。それから輸送の安全等を確保するための諸規定も強化していかなくちゃならぬ。緩和じゃなくて全面的に強化していかなくちゃならぬと、こう思います。それからいま一つ、免許制度の有効期間、それから更新制を導入する。それから免許基準の適正化と厳格化を図る。それから需給の策定、適正運賃等については公的諮問機関を設置して民主的な運営を図る。こういうことを運輸行政における今やらなきゃならないいわば

当面の改革ではないだろうかと思いますが、基本的な考えが一致している上に立って、今申し上げたようなことについて、総論的に、特に今回の場合運輸事業の参入に当たっての規制の重点を量的規制から質的規制に移行させるというくだりがあつたわけで、その質的な中身について前段で議論したわけですから、この点について行政として、大臣、どのようにお考えでしょうか。

○国務大臣(山下徳夫君) 答弁が若干重複するかもわかりませんが、私は大臣になりましたとにかく政府が持つております全体的に約一万件という許可、認可、その中で二千数百件が運輸省であるというふうなことから、許認可官庁から政策官庁に脱皮しなきゃならぬということで、いろいろ班をつくりまして作業を進めさせてまいりました。

私もいろいろとその中に入つて検討もいたしました。その結果、数は多いけれども、それぞれの原点に立ってそれらができた趣旨を振り返ってみますというところ、広い意味において社会秩序の維持、交通秩序の維持ということからそれぞれ出発しておるわけでございます。したがって、それらをそう簡単に件数を減らすという作業をいたしましてもなかなか難しい問題があるわけでございます。

そして、そういう一つの点からいまして、残すべきものは残さなきゃならぬし、またモータリゼーション、そういう時代には大きな流れが、変化がありますので、その点についての必要な規制の見直しというところはこれまた必要ではないかと思つております。特にトラック運送事業等についてはその点が多分に含まれておるわけでございます。そういう問題を中心として四十六年に大きく見直しをやつておりますけれども、それから既に十五年経過いたしましたから、見直すべきは見直すということでございます。

見直しの中身につきましては政府委員から答弁させたいと思います。

○安恒良一君 見直しの中身を聞いてるわけじゃないんです。今、私は原則のところを聞いてるんです。

〔理事大島友治君退席、委員長着席〕

それでは、新しい参入なりそれから運賃の規制など、根幹に属する部分については現行制度を堅持する、こういうことではないでしょうか。今、総論をやっているわけだから、これはトラックにもバスにもいろいろかかるわけですから、根本のところをやつて、あと中身については後から聞いていきますが、そういうふうな今回の規制緩和について、いわゆる参入なり運賃などの規制、これは大臣と私の議論の中でも輸送秩序の確立その他で、根幹部分ですね、根幹部分ですから、それは現行制度を堅持する、こういうことではないでしょうか。

○国務大臣(山下徳夫君) 一言でいいです。それは、運賃制度その他現行を維持する、こう御理解いただいていいと思います。

○安恒良一君 わかりました。それじゃ参入なり運賃など規制の根幹部分は現行制度を堅持するということをお認めいただきました。

そこで、お聞きをしたいんですが、当面措置する事項が何点かこの中に挙げてあります。その中でも根幹部分に属するものは実施しないのだ、当面の措置の中で、後から具体的なことは挙げていきますが、今もおっしゃったように、参入、運賃などの規制の根幹部分は現行制度を堅持する、こういうことを御確認いただきました。

そこでまた、当面する事項の中でも根幹部分に属するものは実施しない、こういうことが確認できるでしょうか。

○国務大臣(山下徳夫君) 当然のことでございます。結構だと存じます。

○安恒良一君 それでは少し中身について入つていきたいと思いますが、まずトラック関係に入ります。

現在の規制なり免許制についてであります。今も私が申し上げましたように、需給策定を中心とした量的規制及び運賃、料金の価格規制を両輪とした経済的規制を行うとともに、国民の生命、

身体、安全や衛生水準の確保を目的とした社会的規制も同時に行うものである、こういうことはさっきの議論の中で議論したところでありまして、規制なり免許制度についても、これは総論的に議論したんですが、この考え方について今申し上げたところのことは大臣としてはどう御見解ですか、これでいいでしょうか。

○政府委員(武石章君) 社会的規制に関連する問題でございますが、御指摘のとおり、七月二十二日の行革審の答申では、総論部分におきまして「量的規制から質的規制に移行させる」ということを述べているわけでございますが、安全確保が強く要請されるという運輸事業の特殊性、その他中小企業性とか労働集約性とかというようなことに留意しながらやらなければならないと基本的には考えているところでございます。

したがって、参入に当たつての量的規制、つまり需給調整を廃止してしまふというふうなことを考えているところではございませんで、安全性の確保とかあるいは利用者サービスの向上といった運輸事業の質を高めるということを行政の主眼とすべきであるというふうな考えでおるところでございます。

質的規制の内容としましては、狭義に言いますと、資格要件というものを意味するわけでございますが、広く考えますれば、先生が御指摘いただきましたような安全規制とか、環境問題というふうな問題に関連いたします社会的規制というものが入るというふうな考えでおるわけでございます。

私どももいたしましては、安全対策が最優先の行政課題と認識しております。従来から道路運送法及び自動車運送事業等、運輸規制の規定の充実等によりまして対処してきたところでございます。そういう見地から考えておりますので、特に量的規制としての規制を全く廃止するということ考えでこれに取り組んでいるものではもちろんございません。

それから運賃の認可制につきましても同様に考

○政府委員(武石章君) 特に社会的規制として安全の規制の問題、あるいは環境の問題がございます。特に安全の規制の問題につきましては、事業者に対する各種の規制を従来から強化してきておりますし、私どもとしまして、事業者に対する監査を徹底させる、あるいは監査方針を五十八年に改めたばかりでございますが、そういう中でこういう問題についての重点を志向していくというようなことを通じまして運用上あるいは監督の実際の行政上、社会的な規制という面での安全の確

私が聞いていることは、あなたたちが日ごろどういうことをしているということだけでなくて、見直しなり検討すべき事項があるんじゃないか。見直し、検討すべき事項をなぜ出さなかったのかと聞いておるんであって、今あなたたちがあしっている、こうしているということを聞いているわけじゃありませんが、ちょうど十二時になりましたので、委員長、ここで打ち切っていたら、午後、さらにこれをやらさせていただきます。答弁は結構です。全然答えになっていません。

○委員長(亀長友義君) 午前の質疑はこの程度とし、午後一時まで休憩いたします。

休憩前に引き続き、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し、質疑を行います。

ごさいですが、トラッカの事故の原因を調べてみますと、圧倒的に多いのがわき見運転などの不注意によるもの、それからスピードを出し過ぎて事故を起こすようないわゆる不適切な運転によるものが多いわけであります。

ただ、トラッカの一つの特徴を申しますと、乗用車等 compared と、積み荷の過積載とか、そういうトラッカ特有の事故、しかも特に営業用のトラッカにつきましては、自家用のトラッカのその種の事故に比べますと、台数当たりにつきましては三倍以上の事故率を示しているというようなこともございまして、業務に関連いたしました運

は、過積載の問題やそれから過労等々の問題も私はおたくからいただいた資料を見ながらもあるように思います。ですから、私が今交通局長にお願い

○政府委員(武石章君) トラックなどによります自動車事故の防止につきましては、関係各省庁が協力して種々の交通安全施策を実施してきたところでございます。運輸省におきましても、輸送の安全の確保を図るという観点からこれを重視いたしまして、トラック運送事業の運行管理、車両管

ります。また、それを車両千台当たりの発生件数で見ますと、四十五年の約六十五件に對しまして五十八年には約三十件、四十五年の四六％という

きるところでございます。しかしながら事業用トラックを第一当事者とする死亡事故発生件数を昨年の一年間について見ますと六百五十八件を数えております。対前年比七・四％という増加を示しており、五十六年までは減少を続けてきました事故件数が五十七年以降増加に転じているのはまことに遺憾な状況にあると考えております。

原因、背景等につきましてお尋ねでございますが、私どもの方では自動車事故報告規則に基づきまして運輸省に報告されましたトラックの重大事故、それは昭和五十九年中には二千七百八十七件でございます。これは重大事故の定義は幾つかございしますが、例えば死亡事故が発生したとか、構造上重要な問題があつて事故が発生したとか、転覆とか転落とか火災を起こしたとか、特に重大な事故について報告することになっております。これが五十九年中に二千七百八十七件でございます。そのうち乗務員に起因する事故件数が千六百三十一件でございます。

これを原因別に見ますと、わき見運転が最も多くて四百一十一件、二五％強でございます。右左折の不適切が百五十八件、約一〇％でございます。歩行者に対する不注意が八％の百三十三件、車間距離が不適切であるというのが六・三％の百三件でございます。そのほか追い越し不適切、安全速度の不履行、これはスピード違反でございますが、この二つを合わせますと百八十九件、約一・一％ということでございます。このほかには……

○安恒良一君 ちよっと、聞いたことを言ってください。数字は警察庁からもらっている。警察庁の方に聞いたのは、原因なりその背景についてどう認識しているのかと聞いた。あなたには運輸省はこのような事態にどう対処しているのかと聞いているのであつて、あなたのごところの統計資料をべらべら読み上げられたら時間が惜しくてかなわぬです。あるならこつちへお出しください。私はあなたにはそういう聞き方してないんですよ。運輸省はこのような事態にどう対処しようとしているのかということを聞いていたのであつ

て、そういう統計数字をあなたに長々と読み上げていただく必要はありません。

○政府委員(武石章君) 運輸省が把握しております発生原因は先ほど申し上げたとおりでございますが、運輸省といたしましては、輸送の安全の確保を図るために今後とも運行管理者等の研修、事業者に対する監査、事故原因の解析等によりまして事故防止に関する施策をさらに推進したいと考えておりますし、それとともに自動車事故対策センターの活用を図るということなどをして運転者の適性診断、運行管理者の指導あるいは講習などを実施しまして、トラック事故の未然防止のための措置を強化してまいらる所存でございます。

○安恒良一君 どうかこれからも聞かれたことだけ答えてください、まだたくさん質問事項がありますから。

どうも運輸省は今の事態について、現行の道交法、それから労働基準法だけに頼つておられるんじゃないか。だから、例えば貨物自動車第一当事者となった交通事故の発生件数一つを見ても、事業用でことしの十月現在で五百二十五もある。それから自家用両方を含めると千九百八十二件もことは十月までに発生しているわけですから、そういう状況の中でいわゆる安全確保が要請される運輸事業の特殊性を留意しつつという指摘が行革審の指摘にもあるわけです。ですから、その意味から私は、この安全確保についての規制の見直しなり検討にあなたたちはどう対応するつもりかということをお聞きしたい。ただ指導、指導ではだめなんです。

○政府委員(武石章君) 行革審の答申に基づきまして個別の事項についての指摘が行われております。安全確保について、あるいは中小企業性とか、そのほかの問題について留意しながらやらなければならぬというの、直接にはこの個々の具体的な実施措置についてそういう点への留意を十分にしながらやれという趣旨で私どもは取り組んでおるわけでございます。過積載とか過労運転

というのは交通事故の発生原因となりやすいということ、私どもでも十分認識しておりますので、運輸省といたしましては、トラック運送の安全確保を図る観点から、運輸規則に過積載、過労運転等を防止するための規定を整備、充実を図るとともに、運送事業者に対する計画的な監査、特別保安監査、運行管理者に対する先ほど申しましたような研修などを通じてこれらの規制措置についての指導徹底に努めてきたところでございます。

これらの監査の結果でございますが、運輸省といたしましては、法違反が判明した場合には、事案の軽重に応じまして厳正な処分を行っているところでございます。その処分状況も最近とみにふえておるものでございます。例えば昭和五十九年度に実施した監査対象事業者というのは三千二百二十九事業者でございますが、その中の千三百三十九事業者が過積載の違反が認められたとか、あるいは百八十六事業者が過労防止などの違反が認められたという状況でございます。過積載につきましましては、昭和五十五年以降増加の傾向を示しておりますが、また過労防止等違反につきましてもほぼ横ばいの状況かと思われませんが、五十五年の百七十七事業者に比して高くなつてい

た、その原因とか背景、これが非常に難しいところでございます。私どもとしましては、その分析を十分しながら安全の確保を図る観点で過積載や過労運転の防止についてさらに努力をしてまいりたいと考えております。

○安恒良一君 まあ大臣なら——大臣ならと言つたら失礼ですが、大臣の場合はある程度お読み上げになるのはわかりますけれども、担当局長ですから、そんな書いてあるやつをべらべら読まな

いで、要領よく答えてください。あなた局長でしよう、この方面の専門の。だから、長々と読み上げないで要領よく答えてください。

そこで私は聞きたいんですが、結局、八三年四月二十一日、運輸委員会において貨物自動車に係る道路運送秩序の確立に関する決議を満場一致しましたね。それから二年半たつています。ところが、トラックの過積載はふえ続けています。それから過労運転によるものを含めて交通事故も後を絶たないし、実態は残念ながらいまだいてこの資料から見るとふえ続けているわけでありまして。そういう中でこの輸送の安全確保と中小零細企業性、労働集約性が高いこの産業の場合においては、この決議に盛り込まれている事項についてはむしろ強化される、現行の規制措置を見直して新しい法的措置を講ずべきである。例えば過積載、過労、そういうもの、さらに二七通達の問題等々強化されるべきだと、こういうふうな思ふんです。

今回のでは、今やっていることのみをあなたはこういうことをやっている、ああいうことをやっている、こういうことを言われるわけですね。例えば、今あなたの方からいただいた道路運送法の違反、処分の状況等を見ましても、まず監査対象が、いわゆるトラック運送業者というのは約三万六千ぐらいあるわけなのに、五十五年からの統計をいただいているんですが、年間せいぜい二千件から三千件ぐらいしかやっていない。そしてその中で、今度は違反件数が、例えば五十九年度のいただいた資料で見ると四千五百五十九件ということ、毎年違反されている人は多くふえている。わずかにこれぐらいの監査をやつてもこういう状況が出てきているわけです。ところが、じゃそれだけのことが出てきたのに、例えば免許の取り消しはどのくらいあるかといつたら、たつた九件、事業の停止が一件ということで、主としてやつてい

したことが本場に守られるのかどうか。私は、この際こういう点についてはきちっとした法的措置を新しく講ずべきだと思うんです。

そこで、運輸大臣と労働大臣にちよつとこのことについてお聞きをしたいと思います。私が、私は、このことを過日も、四月の十一日の運輸委員会の中でいわゆる二七通達の問題で、過労防止のための二七通達の問題、それからILO条約の批准の問題、二七通達の法制化の問題等について運輸省と労働省の担当局長の御意見を聞いた、当時はあなたじゃなくて、前の栗林さんばかり意欲的なお答えをされた。白井さんのお答えが十分でなかったものだから、大臣に私は、ぜひ、山口労働大臣というのは非常にユニークでこういう問題を一生懸命おやりになる大臣なんだから、両方で協議をして、ひとつ両方でこの二七通達が完全に守られるように、さらに立法化の方向について両省間で連絡機構を持って少し議論を進めてもらいたい、こんなことを大臣に申し上げましたら、大臣は、よくわかりましたということ、御趣旨を踏まえて早速よく話し合つてみたいと思ひますと、こういうお答えがあったわけですが、これは両大臣に聞きますが、こういうことを運輸委員会が答弁をされた後、両大臣においてはどのような話をして、どのようなことに事態が進んでいられるでしょうか。それぞれ大臣お答えを願ひたいと思ひます。

○国務大臣(山下徳夫君) 二七通達自体は、これは労働省の所管のことでございますけれども、常々労働大臣とはよく連絡をとりながらこの問題については話し合つておりますし、私どもの話し合いの結果に基づきまして事務当局にも十分指示をいたしまして、この実務者の連絡会議を設置いたしております。去る十一月の十一日に第一回目の会議を開きまして、今後とも適宜この会議を開きながら両省の間で詰めてまいりたいと思つております。

○国務大臣(山口敏夫君) 安恒先生が再三御指摘のように、生命と安全の問題という立場からも、

特に自動車運転に關する労働時間は全産業の平均に比へまして大変長くなつておるわけでもございませう。これはいろいろな拘束時間その他ございませうけれども、今運輸大臣が御答弁申し上げましたように、運輸省と労働省の間におきまして連絡機構を、本年の十月二十三日、両省間で一層の連絡協議態勢を確立して、自動車運転者の労働条件改善等にかかわる運輸省・労働省の連絡会議を設置いたしまして、交通運輸業界の実態を踏まへつつ、働く皆様方の労働条件の改善等について協議をしてまいりたい。またこの会議の中で、二七通達の法制化とILO条約の批准の問題等についても取り扱つてまいりたい、かように考えて進めておるところでございます。

○安恒良一君 こういふところへ出てくると両大臣もなかなか立派なことを言われるんですが、私がお願ひしたのは四月の十一日ですよ。それで初めて会合を開いたのが十一月の十一日ですよ。その間何もやってない。しかもその十一月の十一日に、僕は大笑してゐるんですが、なおこの連絡会議は年二回程度開催することを確認した、と。こういうところで聞かれると両方の大臣も非常に言われるけれども、私が言つてから十一月まで何もやらなくて、今度十一月会合をやつた。十一月は何をやつたかといつたら、第一回の会合は十一時から十三時半まで運輸省で開催と。それぞれ現状報告をし合つて、今後それぞれの観点から安全確保についての話し合いの場を進めていくことにした、なおこの連絡会議は年二回程度開催をするということ、出席メンバーもあるんですよ。大臣は僕が聞いたときには意欲的にやるやると言つておつて、あなたたちの部下がやつてゐることは全然何もやってないじゃないですか。四月に頼んだことが十一月まで全然行われぬ。それで十一月に開催したと思つたら、この会議は年に二回やるというんですからね。そんなところこそまず、後藤田長官、行政改革をやらなきゃいけないんじゃないですか。約束したことをびしびし官僚はやつていかなきゃ。私に四月十一日約束して、

十一月十一日まで何もやらぬで、開いたところが報告し合つて、後、これから年に二回程度はつぽつやりましよう、と、こういうことなんですよ。これは大臣どうなんですか。運輸大臣、あなたの言うことを一つも部下は聞いていない。山口さん、あなたの言うことを一つも聞いていない、部下は、

○政府委員(武石章君) この連絡会議の設置の要領ではそういうことをいたしておりますけれども、こういう公式的な会議ではなくて、常に課長レベル以下で連絡をとり合つて随時やつていこうということございまして、年二回正式な会議を開こう、そういう趣旨でございます。

○安恒良一君 大臣、ああいう言いわけをするわけですね。ああいう言いわけを。大臣は私に両省の連絡会議をつくらせてそこで精力的に一生懸命やりましよう、と、こう言つておられるわけだね。労働大臣も非常に重要なことだと、こう言つておられる。ところが、今私から、これは当時の議事録ではありませんが、私は議事録に近いものを入れて調べてみたら、まず双方がハイ・タタの現状の監査結果と安全確保の観点からの施設及び輸送秩序確立対策について報告した、また労働省側から二七通達の違反状況について説明し、今後ともそれぞれの観点から安全確保について話し合いの場を進めていくことにした、こういう程度で第一回を終わつてゐる。それで年二回程度。

私から年二回ということをやると、いや今度は各課長クラスが随時やると、こういう言い方ですが、これは幾ら責めてもしょうがないやうです。少し両大臣、私との約束を精力的にやつてもらいたいと思ひますが、どうですか、両大臣。○国務大臣(山下徳夫君) 事務的な作業でございませうから私も細かな点は報告を受けておりませうけれども、少し少ない感じがします。極力やるようにひとつ指示をいたしておきます。

○国務大臣(山口敏夫君) 先ほどもちよつと御説明申し上げましたけれども、先生御承知のとおり、他の産業に比へまして労働時間も長い、いろいろ過当競争、サービス合戦、道路事情等いろいろ拘束時間、荷主の都合等いろいろ長時間労働を余儀なくされてゐるという側面がございませうけれども、大事な輸送の問題、運送者の生命と安全の問題、労働条件の改善の問題等々含んでおるわけでございますので、二七通達を十分行き届きますように一層事務当局にも協議して改善方を進めるように指示を申し上げたいと思ひます。

○安恒良一君 もう時間がありませんから、これは労働省から自動車運転手を使用する場合の監督の結果もここに資料はいただいております。ですからこの資料の中身はいんですが、いずれにしましても、私は、この国会の中で問題にされ、大臣が約束をされたら、ひとつ精力的に事務当局の間で事態の改善に向けていろいろやつていただきたい。

そこで、これは注文しておきますが、運輸大臣、労働大臣のところ、今回の行車審からの輸送の安全確保ということ、それから中小零細企業であつて労働集約性が高い、こういう産業の特色を十分に考えながらやれと、こういうことでありますから、その中では、この安全問題については二七通達の全体、それから過労、それから二七通達、それから二七通達の問題については、現在の道交法、それからいま一つは労働基準法の中の問題、こういうところをむしろ見直すべきじゃないか、安全性の確保のために、でなければ資料はいただいても、依然としてこういう状態が少しも直つておりませんから、そういうものの見直しについて、見直しというのは強化する意味の見直しですよ、緩めるという意味じゃなくて、強化するという見直しについて御検討をいただきたいと思います、どうでしょうか。

○政府委員(小野義朗君) 労働基準法の見直しにつきましても、先生御承知のとおり、労働基準法は全産業一律の最低基準を決めるという性格を持

っております関係上、特定の業種だけについての特別の規定というのはなかなか決めにくい性格を持っていますのでございますが、ただ、二七通達そのものが実施してから今六年目でございまして、けれども、まだ違背件数が相当半数近くあるという状態でございます。私も当面は行政指導の面が一層の徹底を図っていきたく思っておりますが、基準法の見直しそれ自体につきましては、労働基準法研究会で全体についての見直しをいたしておりますので、その中でこの自動車運転者の労働時間法制度のあり方も議論をいたしておりますし、その結果をいただいで私どもの今後の検討の対応を考えたと思っておりますが、さしあたりは行政指導でさらに徹底を期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。

○安恒良一君 行政指導でとやわけていますが、私は注文をつけておきます。行政指導だけではこの問題は解決をしないだろう、私はこう思いますから、ぜひとも、御返事は要りませんが、ひとつ安全性の問題についての基準法の見直し等についてもぜひ大臣、十分検討していただきたい。

それから交通局長、道交法の中における安全の条項というのは、私ここに持っておりますが、この道交法についてもこれだけの重大事故が発生しているし、それから依然として大変な御努力にもかかわらず死亡事故が一向に減らないという現状ですね。そういう意味からいうと、私は安全性の角度からくる道交法の見直しというものを検討されるべき時期に来ていると思いますが、その点交通局長どうですか。いわゆる安全性を確保するために強化するという意味の見直しですね。どうですか。

○政府委員(八島幸彦君) 道交法では先生御承知のように、この種の事故は単に運転者自身の責任を追及するだけでは十分ではない。こういうことから使用者についても責任を追及する規定がございまして、過労運転とか過積載その他の特定の違反につきまして、使用者側がそういうことを下命したとか、あるいはそういう運転をすることを承知

で運行させたというような場合に、使用者あるいは運行管理者等についても責任を追及する、そういう規定が整備されております。

一方、個々の運転者につきましては、事故の責任を追及することにつきましては、特別の責任を追及するということは難しいと思えます。したがって、現在の道交法の規定の趣旨を徹底するといえますか、具体的には下命容認等の違反の検挙、そういうものを強化する、そういう方向で対処したい、かように考えております。

○安恒良一君 それでは、これもあなたに注文をつけておきますが、道交法は百三十八条からなる法律で成り立っていますが、安全確保というのは第三十条だけに書いてある。だから、私が言っていることは、安全確保の意味から道交法の見直しを一遍検討してみたい、こういうことを言っておきますから、これは注文しておきます。でないと、百三十八条もある中でたった三十条だけに安全確保が書いてありますから、もう一遍安全確保について道交法を見直すべきときに来ている、こういうことを申し上げておきたいと思えます。

そういうことを申し上げておきたいと思えます。それで次にいきますが、次は運賃問題であります。トラックの運賃問題ですが、運賃の「多様化、弾力化を図る」というふうに書いてありますが、現在のトラック運賃は荷主への従属性が極めて高い。ですから許可運賃を全部収納ができな。その結果過積みになって、それが交通事故に結びついている、こういう実態があるわけですね。交通事故の原因の中に過積みがあることははっきりしているわけです。

ところが、今回は弾力化ということで現行の運賃幅を拡大しようとするものでありますが、既に今運賃幅は一〇%あるわけですから、これより以上運賃幅を拡大しますと、逆に過当競争の激化となり、輸送秩序の混乱に拍車をかけることが明確になるというふうに私は思いますが、この問題にどう対処するつもりですか。

○政府委員(武石章君) トラック運賃の多様化、

弾力化という問題でございますが、トラック運送事業の特徴でございます品物の多様性とか、あるいは専用車両を使った場合のコストが違ふとか、そのほか輸送方式の個別的な性格によりましていろいろと原価が変わつてまいります。可能な限り真の原価を基準とした運賃の設定を図るためにこういう措置が必要であるということでございます。

また、トラック運賃は季節やローカルな状況によりまして変動の大きい需給関係を合理的に反映させるという必要があるものでございまして、そういう実態というものを十分踏まえた対応が必要であらうというふうに考えておるところでございます。トラック運送事業の安定成長に寄与するということにもこの点が必要であるということでございます。

運輸省では、このような見地から、従来から別建て運賃の設定ということをやってきております。四十五年以前には豊松とか、郵便とか滑槽、タンク、海上コンテナというふうなものでございまして、四十五年以降に航空貨物、馬、国鉄代行、鋼材、ダンク、宅配便というふうな六種類の新しい別建て運賃を設定してきておるところでございます。幅運賃の導入ということも行ってきておるわけでございます。この区域の運賃につきましては、さらに長期契約による割引とか、一遍に大量の貨物を運ぶ場合の大量貨物の割引とか、そういうような制度もあわせて導入するということでも対処してきてまいったところでございます。

このことが直ちに過積みを引き起こす、それによって事故多発につながるというようには考えておりません。むしろ過積み対策というのは、過積み対策として重点的に、私どもの監査の実施の中で重点事項として取り上げていくことによつて今後ともその減少のために努力してまいりたい、そう考えておるところでございます。

○安恒良一君 あなたのお考え、全く逆さまですね。今運賃のダンピングが行われるものですか

ら、その結果過積み運行となり交通事故に結びついているという実態はあるわけなんです。今許されている民間運賃は完全に受け取つてないわけですよ、収受してないわけですよ。その上にあなたたちは、今一〇%の幅があるやつをさらに拡大しようとする動きがあるの、そのことはかえつて問題になるんじゃないかと、こういうことを僕は言っているわけです。

そこで、大臣、今既に一〇%の幅がある、あつてもそのとおり守られない、百鬼夜行ですよ、それで結局値引き値引きで、値引きするから荷物を余計積みかさやいかぬ、余計荷物を積みかさやいかぬ、事故が起る、こういう現象を今繰り返していることは間違いないわけですから、どうかそのところ、運賃幅の拡大という問題については慎重な考慮をしてもらいたい、既に一〇%あるわけですから、それをどうするか知りませんが、一時一五%ぐらいに拡大しようなどという動きが運輸省にあるやに聞いていますから私は言っています。

それからいま一つ、運賃制度の根幹に触れる問題については変える気はないと大臣おっしゃったんですが、去る八月十五日、運輸省が認可した区域トラック運賃の中で新しく個建て契約運賃制度を導入しましたね。これは行革審の答申では「中期的に措置すべき事項」としたのを、ここだけは今度は先取りして実施しているんですね。行革審はこういうものは中期的に検討しないとい書いてある。今年度やりなさいとは書いてないんだ。ところが、これだけは先取りをされる。ですから、どうもなし崩し的に規制緩和を推し進めようとする姿勢が見えてなりません。私は運輸省の対応としてはまことに遺憾だと思えます。この点は、でありますから、少なくとも区域トラック運賃は車扱い運賃が原則となつていないにもかかわらず今回個建て制を導入することは、これは運賃制度の根幹に触れる問題ですから、また規制の根幹に触れる措置でもありますから、大変矛盾するものだと思いますが、この点大臣にお聞きしますが、どう

ですか。

○国務大臣(山下徳夫君) 先般も答弁してまいりましたのでございますが、運賃なんというものは余りきちんと決めておくとかえってどうも運用上やりにくい面があって、自動車のハンドルと同じように一定の遊びというものが私は必要ではないかと思ひます。ただ問題は、それが一〇%あつたわけでございますけれども、最近では御承知のとおり積み荷の多様化、すべてが非常に複雑化してまいりましたので、それに対応するために幅運賃、こういう制度を導入することは時宜に適したのではないかと、かろうか、かように私は今思つておる次第でございます。

個建て運賃につきましては局長から御答弁申し上げます。

○政府委員(武石章君) 若干補足させていただきますが、幅運賃の幅を一〇%から拡大するという考えは私も実は持つておりません。

それから、ことしの八月の区域運賃改定におきまして個建て運賃制度を導入したということでございますが、これは現行の区域トラック運賃に定められております車扱いによる個建て契約運賃制度というものは、本年の六月末から七月中旬にかけての改定申請に盛り込まれていたものを八月十五日に認可したものでございます。九月から実施されてきたところでございますが、今回認可された個建て契約運賃制度といふのは、メーカーなど大口荷主が、荷姿などが定型的な製品を長期にわたつて毎回一定量以上計画的に出荷しようとする場合について、あらかじめその貨物一個当たりの運賃を定めて、これにより契約する制度でございます。これはその意味で貸し切り運送契約の一形態と考えておられますが、その一個当たりの運賃といふのは区域トラックの貸し切り運賃から導き出されるものでございます。いわば計算の便宜を考えまして導入した制度でございます。一般区域の貸し切り運賃制度を形骸化するということではないというふうに考えております。

なお、従来から商慣習として個建て計算という

のが一般的に行われておる、そういう実態を背景に考えますと、個建て運賃制度に対する経済的な要請も無視したいというところで、申請もありましたこととございまして、貸し切り運賃制度の範囲内でこれを明確な要件のもとに認めたものでございます。

○安恒良一君 この点も時間がありませんから、私はパスのこともやらなきやありませんので、トラックのことはこの程度にして、また改めて時間をとつてこれから先をやりたいと思ひます。

そこで、大臣にちよつと私は最後に一言だけ要望しておきますが、当面の課題と中期的な課題というふうには分けておられるわけですから、中期的な課題というふうには指摘されているのは私はぜひ慎重に検討を進めてもらいたいと思ひます。でないと、今の言われたことについても、時間がありませんから私は論争をここで避けましたことについて、それがいわゆる運賃の根幹に関することになるかというのを後で議論します。

ただ、最後に大臣にトラック関係の中で要望しておきますが、当面の課題とそれから中期的課題というものは、私もいたゞいておる一覽表の中に書いてありますね、おたくの場合、閣議決定によつてこれは中期的です、これは当面の課題ですよと書いてありますから、どうかそのところは慎重にひとつ大臣やつてほしいということを最後に私は言つておきます、あとの残りの時間がございませんで、バス関係の規制緩和についてお答えをしてもらいたいと思ひます。

まず最初に、これも運輸省と警察庁にお伺ひしなければなりません、いわゆる貸し切りバス問題で、非常に輸送秩序を乱しているというところで、私はこれは四月二日の運輸委員会の中で、具体的調査した資料をもちましていわゆる白バスの問題、特に官公庁が使つたり、いろいろ白バスを学校が使つたりしているというふうな中で、私は詳細なデータを皆さんに提出しました。その結果、服部さんは、調査、追跡にもうしばらく時間

がかかるというふうに考えておりますが、そういう段階でもつて先生の方に調査の結果を報告させていただきますたいというふうに考えております。ただいま運輸省の局長が御答弁になりましたような措置を私もとらせていただきます、かように考えております」ということで、私は運輸大臣に綿密な調査をお願いしたところ、調査を約束されて、それを受けて服部さんと当時交通局長の山崎さんがお答えになつていますが、これも四月二日からその後音もさたないんですが、どうなつてゐるんでしょうか。

○政府委員(服部経治君) お答え申し上げます。

昨年十月私鉄総連が行いました白バスの実態調査の件でございますが、その後、ことしの四月にただいま先生おっしゃいましたように運輸委員会におきまして調査をお命じになりました。私どもも約束をいたしました。私どもも早速その調査を手がけまして、御質問がありましたから約二カ月ちよつとの間に実は調査を終え、処分を終えたわけでございますが、まことに申しわけないことながら先生への御報告を怠りました点は重ね重ねおわび申し上げます。

この席で御説明をとりあえずさせていただきますが、あのとき御指摘にございました私鉄総連の調査の内容を精査いたしました。その調査の中で車両番号が明らかになつてゐるものが七十一件ございました。これにつきまして車両保有者の確認作業を急ぎまして、所有者が確認できましたものにつきましては、その車両の調査日当日におきます運行状況等につきまして詳細調査を行いました。まして、いわゆる白バス行為があつたかどうかという点につきましての事実確認を行つてきたところでございます。その結果、車両番号から保有者が確認できましたのが四十六件ございました。

○安恒良一君 ちよつと待つて下さい。で、き上がつてゐるなら後から報告してください。もうこれでそれを一々読み上げられたら持ち時間がなくなりますから。

○政府委員(服部経治君) わかりました。済みません。

○安恒良一君 警察の方はどうですか、資料があつたらいいですか。

○政府委員(八島幸彦君) 先生からお話しのございました資料につきましては、早速これを関係都道府県警察に伝達いたしました。その実態把握を指示いたしました。違反の明白なものにつきましては捜査を進めるように指示をいたしております。現在まで報告のありましたところでは、警視庁において無免許旅客運送経営者等二名を逮捕しまして、取り調べの上検察庁に送致いたしております。ほか、なお現在捜査続行中のものも数件ございまして、先生に対する御報告ができております。申しわけございませんが、こういう一連の捜査中のものも目鼻もつた上で御報告申し上げます。かように考えていた次第でございます。

○安恒良一君 私は捜査の進展を妨げる気はありませんし、捜査上の秘密は秘密で守りますから、済んだやつはどんどん報告していただかないといかぬと思ひます。こういうところで言うと、皆さんはもうでさうが、こういうところを報告される。国会で少なくとも大臣なり責任者なりととりしたことは、これは公式の議事録にきちんと載つておりますから、その辺はきちんとやつていただくことをお願いしておきます。この問題はどうぞ後から地域交通局長の方は具体的なデータで説明に来て下さい。それから警察の方は、捜査が完了して処分が済んだとか、捜査上支障がないところまで来たら、逐一御報告をいただきたいということをお願いしておきます。

それじゃ大体トラックでもかなり聞いたことなんです、バスの規制緩和について特に大きい問題になるところを二点お聞きをしたいんです。貸し切りバスですが、今も申し上げたように貸し切りバスは、私がデータを関東一円で調べただけでも、大抵な過当競争のその上に白バスが走つて大混雑があるという中に、今回、需要の実態に合せて貸し切りバス事業の免許の事業区域を拡

大する、こういうことが言われてますが、私は貸し切りバス事業における過当競争をより激化することになる、輸送秩序が現在でも混乱している状態は放置ができないと思います。そういう状況の中で、この状態は現行の事業区域設定に原因があるのではなく、市場へ新規参入を容易に認めたところにあるというように私は考えるわけです。

答申では事業区域の拡大を迫ってますが、これこそ一層競争の激化を招くものではないだろうか。しかもこの場合、大都市周辺の事業者は比較的輸送需要が多いことから、車両等の施設の更新も短期回転が可能であります。ところが、この小さい都市の事業者は需要が少なく、不利な条件に置かれておりますからなかなか新しい車を買おうとも難しい。こういうことになりまして、貸し切りバスの中小事業者の経営破綻と輸送秩序の混乱に拍車をかけることになると思っております。この点については運輸省はどのように対処されるかとしておられますか。

○政府委員(服部経治君) ただいま先生御指摘の趣旨はよくわかります。御心配の点もよくわかるわけですが、一方、実情を申し上げますと、貸し切りバスの事業区域は、先生御承知のように、一部の地域を除きましては、市あるいは郡の単位で設定されておまして、そのことが貸し切りバス事業経営の実態からやや遊離してきている面も否めないところでございますので、私ども今後の作業に当たりましては、ただいまの先生の御指摘も踏まえながら、十分慎重な配慮を加えて対応してまいりたいと考えております。

○安恒良一君 大臣、ぜひとも、今私が申し上げたように、またこの前は私が違反の実態を具体的に事例で示したように、あれはたまた特定の日、二日ぐらいの調査であれだけのことになっているわけですから、これは大々的に調査すると大変に貸し切りバスは過当競争になっていること、これは大臣自身もこの方は専門ですから十分御承知だと思えます。

そういう意味から、どうか私は、貸し切りバス

の事業免許区域の拡大ということについては、今申し上げたところを十分、特に大都市周辺の大企業はある程度これは何とかやっていけると思えますが、中小都市の中小の貸し切りバスですね、これの経営者にいろいろ打撃を与えることになりかねないと思えますから、ぜひともこの点については慎重な御対処をお願いしたいと思えますが、大臣どうですか。

○国務大臣(山下徳夫君) よって来る結果は拡大という面も出ておりますけれども、あくまで見直し、合理化という立場で今進めてまいっておるわけでございます。御指摘の点十分今後とも考慮しながらさらに進めてまいりたいと思っております。

○安恒良一君 次は、これも貸し切りバスの運賃の拡大であります。もう既に現行一〇%の幅があるわけですが、結局、利用者の保護と事業の適正な運営を確保する立場から、認可制にある貸し切りバスの運賃は、既に今私が申し上げましたように運賃幅を活用する、こういう口実で認可運賃の境界線を越えたダンピングがあるわけです。これもトラックと同じように、お客を取りたい一方においてダンピングがある。ところが、そのことについて、私はしばしば運輸委員会や予算委員会でもその改善方についてお願いをしております。ところが、具体的な改善策が講じられないまま幅運賃を拡大するということは、これは運賃認可制度の根幹を私は脅かすことになりはしないかというところで容認ができませんのであります。ですから、例えば新たに先行き先別運賃の設定など、最低の条件を確保できる措置が私は必要だと思えますが、この点については運輸省はどのように行おうとしておられるのかお考えをお聞かせ願いたいと思えます。

○政府委員(服部経治君) 貸し切りバスの運賃は、ただいま先生御指摘のように、現在既に幅運賃となっておりますが、それでもなおシーズンあるいはシーズンオフにおきます需給の大きな変化、変動といったことを考えましても、あるいは

事業者の積極的な需要の掘り起こし事業活動というものを考えてみましても、そういう面でも必ずしも十分そういった実態に沿ったものになっていない面は否定できないところでございまして、そういう観点から、先回の行革審の答申の中で、その幅運賃の見直しということが言われておるわけでございますが、私どもこの点につきましても関係者の意見を十分徴しながら適切な対応を図ってまいりたいと思っております。

○安恒良一君 ですから、私は関係者の意見を徴するといふ中で、例えば新たに先行き先別運賃設定というの、一つの検討すべき重要な課題ではないだろうか、そういうものをきちっとしないと、単純に今で一〇%あるわけですから、これを広げるとさらにまたダンピング競争になるわけですね。ですから、行革審が指摘しておることについて規制緩和という場合には、そういう今の現状を十分把握した中で制度として改正すべきもの、もしくは新設すべきもの等があれば、それも含めてやってもらわないと、ただ局長がおっしゃったような状況の中で、局長はおっしゃいませんが、運輸省の中には守れない業界が悪いんだなという意見もあるわけですね。少し業界がしつかりすればいいじゃないかというふうなことも等々ありますが、私の耳に雑音として聞こえてくるのでありますが、それでは私はいけないと思っております。運賃制度というものは、利用者保護それから事業の適正な運営を確保する、こういう立場から現在認可制にあるわけですから、しかも大臣は、この根幹は変えないとおっしゃっているんですから、そうすると、その根幹を変えないなら変えないで、規制緩和をする場合のやり方については、私が今言ったようなことを含めて検討されてしかるべきだと思っておりますが、どうですか。

○政府委員(服部経治君) ただいま先生具体的に御指摘のございました先行き先別運賃につきまして、そういう方向で今後前向きに対応したいというふうに考えております。

なお、先生が貸し切りバス運賃に関しまして言われましたことは十分念頭に置いて今後対応してまいりたいというふうに考えます。

○安恒良一君 それじゃ貸し切りバス問題はこれで終わりました、もう持ち時間があと九分しかありませんから、貨物問題に戻ってちょっと一、二点聞いておきたいのです。

武石貨物流通局長は九月の初め、業界紙の取材に応じて、規制緩和は時代の流れだ、社会が必要としなければ規制は要らないはずだ、こういう発言をされておりますが、どういう認識をお持ちになられているんでしょうか。というのは、

〔委員長退席、理事大島友治君着席〕
トラック運送の輸送秩序の確立を積極的に推進しなければならぬ原局の局長の発言としては大変軽率だと思えますが、ここにあなたが発言された新聞の切り抜きも持ってきておりますが、どうでしょうか。

○政府委員(武石章君) その新聞の記事でございますが、実際に新聞の記者と話し合いました時間は一時間以上わたる座談の結果でございます。それを記者がまとめたものでございまして、全体の記事につきましては、大筋は外してないと思われぬのでございますが、言葉の使い方等は、私は明確には記憶しておりませんが、記事のごく断片的な言葉を使った覚えはございません。

ただ、時代の流れ云々でございますが、この問題について記者がそういう受け取り方をしたというところにつきましては、説明をした内容を少し御披露しないとまずいと思っておりますので御披露させていただきます。一つは外国の動きでございます。一九七九年の九月に競争政策と適用除外または規制分野に関するOECD理事会勧告というのがございまして、これに規制緩和の問題、競争政策の導入ということ強く勧告しているものがございます。それから一九八〇年には米国のモーター・キャリア・アクトというものが出されております。それから国内でも五十七年の八月には公正取引委員会から政府規制に関する報告とか、あ

るいは五十七年の十一月に行政管理局から勧告を
いたされたとか、国内の動きもそういう方向での
提言が各方面で出ておった、こういうような動向
を私は話したところでございます。

その意味で近年での物流の動向の変化、例えて
言いますと貨物の軽薄短小化とか、あるいは多品
種少量物品の多頻度迅速輸送の要請とか、ますま
すそういう状況が強くなっておりますので、そう
いう物流動向の変化に伴いまして物流の対応が複
雑化していること、特にサービスの多様化あるい
は総合化、きめの細かさを求める荷主ニーズの高
まりというものが現実にあるわけでございます。
したがって、そういう状況下にあつては物流
事業者はもつと創意工夫を働かせてこういうニー
ズに対応していくこと、そういうことを求められ
ている時代であるんだということを説明した
ところでございます。

取材記者が時代の流れ云々という形でまとめた
ものと思われましても、また事業者の中にも
煩雑過ぎる規制の緩和を求める声があることもこ
ういう説明をした際に説明をしております。これ
らを総合してそのような表現になったのではない
かと思うところでございます。

〔理事大島友治君退席、委員長着席〕

私自身といたしましては、規制のあり方につい
て規制の根幹、中心は残しながら、時代の変化に
伴って出てくるこれらのさまざまな要請にこたえ
ていく必要がある、そういう運輸省の基本的な考
え方を説明したつもりでございます。

○安恒良一君 もはや規制の緩和は時代の流れだ
とか、規制というのは法律の本来の意図からすれば
事業者保護でなく利用者保護だ、社会がその必要
性を認めなければ、こうなっているのです
が、私はもちろん利用者保護ということ、これは
非常に重要でありますし、それから安全性という
ことも重要であります。しかしながら事業者という
のを許してというのではなくて、事業者というの
はそれを経営している人とそこで働いている労働
者があるわけですね。その意味からいうと、私は

きょうの長い時間をかけてトラック業界の実態に
ついていろいろ安全性の問題なり過労なり過積み
なりいろいろな問題をやるやりとりをあなたとの間
に、大臣との間にやってきたんです。そうします
と、そういう認識からくると、ただ単に私は事業
者の利益保護という意味で議論をしているわけで
はないわけでありまして、そうしますと私は規
制というもののについて緩和する一面もあるけれど
も強化しなきゃならぬ面もあるわけなんです。そ
のことがきょうの議論を通じて御理解いただいた
と思うんです。ですから、どうもあなたは担当局
長として、この新聞を見ますと、あなたは、い
や、それは長い間しゃべったのを向こうが要約し
たからおれは責任持たぬと。日経の流通新聞であ
りますが、もしもこれがあなたの真意でないな
ら、ないように訂正すべきところはやっぱり訂正
をさせていってもらわないと。これはかなり業界
紙としてたくさんの方が読むわけですよ。

私なんかときどきインタビューを受けまして
自分の真意が伝わらないことがよくあります、特
に雑誌なんか。そのとき、私は、原稿ができ上
がったから見せてくれと、一時間しゃべって五行か十
行にまとめられると、読み方によるとまるつきり
違つた方になる場合があつて被害を受けたことも
私何回もありますから、そういうときには原稿が
でき上がったら悪いけど見せてくれと、私はこう
言うんです。私のしゃべったことをぐつと縮める
場合です。でないと誤解を生むことがありますか
ら。どうか、もう時間がありませんが、私はこの新
聞を見る限りにおいて、どうも担当局長としての
発言としては軽率のそしりを免れないと思ひます
から、どうか真意がそうでないならぬように実
はこういうことなんだということを明確にしても
らいたいなと思ひますね、どうですか。

○政府委員(武石章君) 私は先ほども申し上げま
したように、こういう時代の流れに沿つて事業者
がいかにしてよい商品、これは運送でございます
からよいサービスでございますが、そういうサー
ビスを提供するためにもつと創意工夫をやらなき
やいけない時代になったんだということを強調し
たいものでございまして、規制について特に必要
がないというふうな論調で言つた覚えはございま
せん。最近、これは余談ではございますが、この
流通新聞ではございせんが、もつと小さい業界
紙がたくさんございまして、その記者会見などを
やつておりますが、その席上では、私自身が十分
保守的ではないかと言われるぐらいのことござ
います。両方にそういう新しい時代の流れと同時
に規制そのものの必要性というものについても十
分認識した上で対応しておるつもりでございま
す。

○安恒良一君 じゃ、もう時間がありませんから
これで終わりますが、どうか誤解であるならばそ
の誤解を解いてもらうようなことをお願いをし
て、まだいろいろ質問したいことありますが、私
の時間が参りましたのでこれで終わりたいと思ひ
ます。

○曾根田都夫君 私は、質問時間が非常に限定さ
れておりますので、総論的事項につきまして後藤
田長官、経企庁長官を中心に若干の事項をお尋ね
いたしたいと思ひます。

中曾根総理が行革は天の声であるとしれば申
されておりますが、今次行革は前の鈴木総理が内
閣の最重要課題として取り上げられ、この行革路
線を現中曾根内閣が継承して積極的に推進して
おられるわけでございまして、私はこの歴代政府
の積極的な姿勢を高く評価するものでございま
す。

まず、本法案に関し質問する前に、後藤田長官
にお尋ねしたいのでございまして、この行革
の基本的な考え方、臨調答申あるいは行革答申
におきまして、行政の目標は活力ある福祉社会の
建設である、あるいはその実現が行政改革の目標
であるというふうになつておられますが、長官は
この活力ある福祉社会というのはどういう社会で
あるとお考えか、長官のお考えをお聞きしたいと
思ひます。

○国務大臣(後藤田正晴君) 今日までの日本はい
わゆる追いつき型、この近代化、これに全力を傾
けて達成をしたわけでございまして。そこで、こ
まで来ると今後の日本の行く方向というのは必ず
しも外国のお手本があるわけではございせん。
同時にまた国民の意識が多様化しておる、高齢化
社会が到来しておる、同時にまた激動しておる国
際社会の中において日本の国際的責任が問われ
る、こういった内外の環境変化があるわけでござ
いますから、これに行政がどのように的確に対応
していくかということが極めて重要な課題である
と、こういうふうには私は考えるわけでございま
す。また我が国の経済そのものも安定成長、高度
成長から安定成長に移行して従来の民間に対する
指導あるいは規制あるいは保護、これに重点を置
いた行政から民間のエネルギーを最大限に活用す
るといふか、エネルギーを引き出す、こういう方
向づけに向けての調整あるいは補完、これに行政
が重点を置くべき時代になっておるのではない
か。

こういうことを考えておるわけでござい
ますが、そこでこういふことを踏まえながら、第二
臨調あるいは行革審も今後の行政の目指すべき目
標といふことで国際社会への積極的な貢献といふ
ことと同時に活力ある福祉社会の建設、これを御
提案なさつてきておるわけでございまして。

そこで、臨調答申で活力ある福祉社会とは一体
何かと、こう言いますと、個人の生活部門では自
立自助といふことが一つ、社会集団部門の中に
おきましては相互連帯といふこと、そして同時に民
間の活力を基本にするんだ、そして同時に適度な
経済成長のもとで国民各人が適性に就いた就業の
場を確保する、そして同時に雇用、健康あるいは
老後の安定、こういうような基盤的な保障が確保
された社会、これが一般論としては活力ある福祉
社会といふ概念ではないかと、こういうふうに
考えておるわけでございまして。
それを旨とする行政改革ということになります
と、一口に言えば、過去の蓄積の中で余りにも肥

大化して行政、これを放置しておきますと国民の負担がこれほど重くなってくる。これは結局は社会の活力を失う。ならばその結果は、欧米先進各国の中に見られるような、何と言いますか、いわゆる先進国病というものになるおそれがある。私は、日本の行政改革というのは先進国病にまきかからんとしておるその入り口のところでようやくこれが国民的課題として取り上げられるようになったということは、この仕事は非常に厳しいけれどもタイミングから言えればよかったのではないかと、かように考えるわけでございます。

そういうような観点で大変厄介な仕事でありますけれども、この内閣としては国民的な課題であるし、同時にまた一般の方の御理解も得られるのではないかと、また得なければなりませんし、得るような努力をしながら、厳しい坂道にあるけれども、ぜひとも皆さん方の御理解を得てやらせていただきます。かように考えているわけでございます。

○曾根田郁夫君 ただいまのお答えで大体了解できるのでございますが、一般の国民の中には、どうも行革というのは福祉の切り捨てである、そういう考え方がまだかなり根深くあるような感じがいたしますが、ですから政府としては、今政府が現に進めておられる行革がそういう活力ある福祉社会の建設にこういう形で結びついているんだと、そういう点の積極的なPRといいますが、いかがでございますか。

○国務大臣(後藤田正晴君) もちろん、しよせん行政改革というのは別の言葉で申し上げますと、時代の変化に対応しながら国民の皆さん方からちやうだいして税金を最も有効に活用することによっていくことであらうと私は思っていますね。したがってそういう観点に立つて、ただいま申された福祉の切り捨て云々という批判があることは十分承知しておりますが、ここからは我々が考えている

のは必ずしもそういうことではないので、福祉の問題について言っても、これは高齢化社会を控えてこのまま行ったらどうなりますか、世代間の利害の対立その他を考えれば、とてもじゃないが今にして長期安定した制度に切りかえなければならぬんだと、こういう点を何としても、行政改革は国民の理解が基本でございますから、そういう点についての政府のPRといえますから、これは御指摘のようにあるいは不足になっておるのかもしれないが、行革審としては、御案内のように今でも各地でそれぞれの方にお集まりをいただいて国民的な盛り上がりの中でできる限り理解してもらってやっていく、こう努力をしていくつもりです。

ただ政府としては、御指摘の点は十分反省して、今後とも一層の国民に対する理解を求める努力、これをやらなければならぬ、かように考えているわけでございます。

○曾根田郁夫君 本法案に関連した質疑に入りたいと思いますが、先ほどの提案理由の説明で、本法の趣旨、目的につきましては、「民間活動に対する制約を除去し、併せて国際的に遜色のない開放性を有する市場の実現に資する」ということが明らかにされたのでございます。内容を点検いたしますと、四十二項目、二十六法律にわたるといふことでございますが、どうも玉石混交と申しますか、まあ玉は余り多くないんじゃないかと思えますが、法律事項に限定するという制約もございまして、果たしてこれだけの法律の内容で先ほどの法案の趣旨説明とすると、これに本筋に役に立つのかどうか、どれだけの効果があるのか、その辺につきまして率直に長官の御説明を伺いたいと思っております。

○国務大臣(後藤田正晴君) 曾根田さんの御指摘のような御意見は衆議院でもございました。なるほどこの法律案を見ますと、数は多いけれども余り中身はないんじゃないかと、一口に言えばそういうことです。私は、その御批判はこれは当たらないとは思いません。ただ今回のやつは、当面の

立法措置を要するものだけを、しかも一括できるものだけをやっておるわけでございまして、例えばガソリンの輸入の問題とか、これは大変重要なこれから先の政策変更になるので、これはまた別の立法でお願いしてまいりますし、同時に二百五十八事項のうち法律で当面要するものとして一括しておるだけでございまして、今後に残された課題もあるし、何分とも多いのは政省令、現在のほかの法律に基づく政省令での規制がございまして、これは目標年次を決めまして、そして大部分は本年度いっぱいではございまして、これでほとんどやっつけていこう、こう考えております。それから同時に、今度の規制緩和も、例えば金利の自由化であるとか、あるいは先ほど来御質問になっておりました交通遺児の問題であるとか、たくさん重要な事項が入っております。したがって、ぜひひとつこれは全体としての御評価を賜りたい。

私は、そういう意味からすれば、今回の規制緩和は全体をとらえますと相当な重要性を持つ改革である。同時にまた、これだけでそれじやないのか、こうなりますと、今は許可、認可一万件ばかりあると言われている。ただ、件数の数え方、各省によつて違いますが一律じゃありません。二百五十八事項といつても、それと合うのかと言えは合わない面があります。しかし、いづれにせよ一万件と言われている。それから見れば、これだけ急激に世の中変わっているんですから、これらの見直し、物によつちや強化しなきゃならぬ面もあるかもしれないが、しかし一般的な傾向としては緩和すべき方向にあると私は思っています。これは今後とも絶えず見直しをしなきゃならぬ。それからまた各省はほとんど新設をするんです。この新設の審査基準というものは、私は何らかの基準を設けたいとどうにもなりませんよという気もいたします。

しかし、それにしても、今一万件と言っているんだけれども、本当に幾らあるんだという総数把握、これすらなかなかできないんですよ。これではだめだということで今総数把握の作業に入っているんです。これは来春、三、四月になれば私はまとまるんじゃないかと思えます。こういった一連の作業を通じて——何といったって今までの日本のやり方は追いつけ型の法規制の建前であつた。今日こまめに来れば、一般論としては、緩和の方向に向けて民間活力等を中心にして社会経済の活性化を図っていくべきであらう、こういうふう

に考えているわけでございまして、
○曾根田郁夫君 これからも積極的に規制の緩和を政省令、通牒等にわたつて推進していくということではございまして、大いにやっていただきたいと思います。ところが、とにかく今回の中身を点検してみても、こういう規制が今でも残っているのかないというふうなのが十分散見されますので、どうか積極的にお願いしたいと思っております。

なお、本案につきましても、対外経済摩擦の解消にも寄与するというのが一つのねらいになっているわけでございまして、アクションプログラムの一環としての自己認証制の導入関係の事項も含まれておるわけです。例えば消費生活用製品安全法、これについて炭酸飲料瓶詰が対象になるというふう聞いておりますが、これはそうなんではないか。

○説明員(三戸隆男君) 炭酸飲料瓶詰、消費生活用製品安全法で特定製品として指定されておりますが八品目ございまして、そのうちの炭酸飲料瓶詰につきましては農林水産省の所管でございします。この物資につきましては、昭和四十九年に特定製品に指定されて十年余り経過するわけでございまして、その後事故件数も着実に減少しておりますので、そういった背景には、危険を防止するための被膜を利用したガラス瓶、こういったものも増加しておりますので品質の向上が図られておる、そういったことで安全性の確保が容易になつていくというふうなことが一つございします。また企業自己検査といいますが、社内検査体制、これが整備されてきておりますが、そういったことから企業みずから安全性の確保が可能なの

○國務大臣(金子一平君) 日本の經濟の狀況を見ますと、設備投資が割と着実に増加しておりますし、消費も緩慢ではございますが増加しております。あるいは住宅建設も緩やかな増加を示しておりますこと、大幅に今落ち込んでおるといふわけではございませんけれども、急激な円高の影響で恐らく半年、一年先にはある程度のデフレ現象が起くるのではなからうかというような大方の予測がございますし、それからいま一つは、アメリカの景気の今後の姿が一体どうなるか、これにつきましては非常に病気の議論があることは御承知のとおりでございますが、先般発表になりました

七―九月期のGNPの伸びは相当伸びておるのです。アメリカは。だから、そう私どもは急激なスローダウンをすることはないと考えておりますけれども、これからの先行きをしっかりと見きわめながら日本経済の運営というものを図っていくかなきゃいかぬと考えておる次第でございます。先般、一部の新聞には、もう七、八月で日本経済は底についた、大分これから落ち込むだろうと書いておられますけれども、企画庁がそれとは違うことを書いておられますけれども、それはそうじゃないんです。もう三十何カ月非常に好況を持続いたしまして、現在もおおむね拡大はしております。民間のデフレへの不安という今後の動き、あるいは大きく経済の動きに影響を与えますから、そういったことに対して我々として十分な対策をとらなきゃいかぬ。

例えば、先ほど申しました住宅対策も、これは新しい予算編成の目玉の一つとして取り上げたいと思っておりますし、あるいはまた一番大事なことは公共投資がなかなか伸びておりません、最近、五、六年前に比べますとも五、六千億、実績において減っておるという状況でございます。これは財政投融資を活用して、ある程度、実際には三・三％ですけれども、上乗せしたんです。ことしでもできるだけひとつそういった方策を使うなり、あるいは民間に貯蓄がたまっておるんですから、それは増税ですくい上げられないとすれば、少なくともお借りをして公共投資につき込むような手もあるんじゃないだろうか。いろんなやり方があると思うんです。あるいは民間にある程度有利な条件を与えて、そういうものをかき集めて使ってもらうような手もございましょうし、それから辺の詰めをこれからの予算編成に当たってやってもらう、こういうことで今進行しております段階でございます。

○委員(亀長友義君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員(亀長友義君) 引き続き質疑を行います。

○原田立君 法案の内容に入る前に、経済問題について伺いたいと思っております。

最近の経済指標を見た場合、厳しい数字が多いのではないかと。具体的には輸出の伸びはことこの前鈍化しており、先行きの輸出の伸びを示す輸出信用状の動きが八月以降三カ月連続して前年の水準を下回っておる。あるいはまた輸出に限らず設備投資も昨年に差しかつており、伸び悩みを見込まざるを得ない。また個人消費あるいは住宅投資などの内需指標も盛り上がり欠けている。経企庁で作成しているDI(景気動向指数)も二カ月前連続して五〇％ラインを下回っている。八月、九月、このような状況から判断して我が国の経済は景気の転換点に差しかつておるのではないかと考えるわけでありまして、今後の景気は下降局面になっていくのではないかとおもうのでありますけれども、長官の御所見はいかがですか。

○委員(亀長友義君) この際、参考人の出席要

求に関する件についてお諮りをいたします。

ただいま議題となっております許可、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の審査のため、本日の委員会に日本銀行副総裁三重野康君を参考人として出席を求めることに御異議ございませんか。

〔異議なしと称する者あり〕

○委員(亀長友義君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員(亀長友義君) 引き続き質疑を行います。

○原田立君 法案の内容に入る前に、経済問題について伺いたいと思っております。

最近の経済指標を見た場合、厳しい数字が多いのではないかと。具体的には輸出の伸びはことこの前鈍化しており、先行きの輸出の伸びを示す輸出信用状の動きが八月以降三カ月連続して前年の水準を下回っておる。あるいはまた輸出に限らず設備投資も昨年に差しかつており、伸び悩みを見込まざるを得ない。また個人消費あるいは住宅投資などの内需指標も盛り上がり欠けている。経企庁で作成しているDI(景気動向指数)も二カ月前連続して五〇％ラインを下回っている。八月、九月、このような状況から判断して我が国の経済は景気の転換点に差しかつておるのではないかと考えるわけでありまして、今後の景気は下降局面になっていくのではないかとおもうのでありますけれども、長官の御所見はいかがですか。

○国務大臣(金子一平君) 大変判断の難しい段階に差ししかつておることは御指摘のとおりだと思います。設備投資は、輸出関連は落ちておりますけれども、まだ割と手がたいものがございます。消費も最近の状況から見ますと、この面ではある程度まだ伸びておる。ただ、輸出は御指摘のとおり大分落ちてきておる。これは、これはもう事実でございます。これは先ほど先行指標のお話が出ておりましたけれども、二カ月前連続して五〇を下回り、相当先行きに關しての企業の見方が厳

しくなつてきておる。ただ私どもは、さつきも御答弁申し上げましたように、今もう底をついたと考へていないのでございます。これからの様子をもう少ししばらく見きわめながら必要な手を打っていかなくちゃいかぬ。特にアメリカの景気がこれから一体どういふふうな動きを示すのか、そこら辺を見て経済の運営を決めてまいりたい、こういうふうに見ておる次第でございます。

○原田立君 輸出信用状は前年度に比べてことしの七月は〇・二％プラスだったけれども、八月は〇・三％減、九月は一・三％減、十月は五・三％減、こういうふうな数値が出ております。設備投資の方についても、七月にマイナス〇・五、八月にマイナス四・七、九月に三・二％プラスになっていますが、こういうふうな今後の経済運営の数値が非常に厳しいんじゃないかと。再度重ねて聞くようでありまして、その点のお答えをいただきたい。下降局面を迎える公算が非常に大きい、この私は思ふ。

日銀の副総裁御苦労さんです。総裁をお呼びしたんだけれども、何か御用があつてあなたにだけだということですから、よろしくお願いいたします。

加えて心配な点は、最近の急激な円高の影響であります。今後も円高が続けば、輸出の減退を通じて経済にデフレ効果を及ぼすことは間違いないんじゃないかと心配するわけであります。最近の円相場の変動について日銀副総裁の御意見を聞きたいのであります。まず第一に、現在円レートのドル二百四十四程度で推移しておりますが、現在の水準が望ましいと考へておられるのか、それとも一段の円高水準の方がよいと考へておられるのか、その点の御所見はいかがですか。

○参考人(三重野康君) 私どももいたしましては、特定の相場水準を念頭に置いていろいろやっているわけではございません。先生も御高承のとおりでございますが、先般のG5の合意のステートメントにも書いてございますけれども、為替相場がそれぞれの国の経済のファンダメンタルズを

十分反映いたしまして、それが対外均衡を調整するに為替相場がうまく働くような状態をつくり出す、そういうことを目指していろいろやっているわけでございます。御案内のとおり、当時二百四十四ぐらいの相場が今は二百四十四、きょうは二百四十四をちょっと切ったところで動いておりますけれども、そこまで参りました。私どもは今後は相場観がより安定いたしました、そのことがまた相場をより安定する、そういったことを期待いたしたいと存じております。

○原田立君 一部には百八十四程度まで上昇してもおかしくないんじゃないかという、こういう見方もあります。また五十三年度の十月には一時百七十六円を記録したことがありますが、当時と比較して我が国は国際競争力が一段と高まっている現在、さらにはアメリカが要望している水準などを勘案すると、百八十四程度になる可能性もあるのではないかと、こういうふうな意見もあつますが、このような見方についてどのように御判断なさいますか。

○参考人(三重野康君) 通貨当局者として為替相場の具体的な見通しを直接的にコメントいたしますのは差し控えていただきたいと思います。まず、一般論として申し上げますと、最近の為替市場はG5が行われたときに比べてかなりマーケットの相場観あるいは雰囲気というものが変わってまいりました。そういうふうな相場観が変わってまいりますと、それが長期資金の流れにも微妙な変化を与えつづけていると思ひます。それがまたね返って相場観のより安定の方向に動いているというふうにも思ひますので、私ども、先ほど繰り返しましたが、そういう相場観の安定がより相場の安定をもたらしうなつてほしいと、その点に最大の努力を続けておるわけでございます。

○原田立君 九月に行われた先進五カ国蔵相・中央銀行総裁会議、いわゆるG5ですね、この当時が二百四十四だった。二カ月たつて二十四四程度上昇してきている。こういう状況を見て、日銀としてドル二百四十四時代の定着と、こう見ているのか

十分反映いたしまして、それが対外均衡を調整するに為替相場がうまく働くような状態をつくり出す、そういうことを目指していろいろやっているわけでございます。御案内のとおり、当時二百四十四ぐらいの相場が今は二百四十四、きょうは二百四十四をちょっと切ったところで動いておりますけれども、そこまで参りました。私どもは今後は相場観がより安定いたしました、そのことがまた相場をより安定する、そういったことを期待いたしたいと存じております。

どうか、また今後のドル動向の見通しについての御所見はいかがですか。

○参考人(三重野康君) 先ほども申し上げましたとおり、現在相場が当時に比べてかなり変化いたしましたので、それが、今まで円安でありましたのは長期資本の流出がとく円安に引張っていたわけでありまして、長期資本の流出にも微妙な変化の兆しを与えておりますので、私どもといたしましては、水準そのものはどこにしようかというふうには申し上げませんが、相場が安定して、そしてそれが相場を自律的に安定させる、こういうことを願っているわけでありまして、まだマーケットはいろいろな情報に過敏に反応して、安定しているというふうには申せませんが、そういう兆しは見えておりますので、その兆しを大きく伸ばして安定させたい、こういうふうに考えております。

○原田立君 今後とも現状の二百円程度の円高が続くとすると、さきにも指摘したとおり、円高によるデフレの影響が出てくると実は思うのでありまして、民間調査機関では、六十一年度実質成長率を二%ないし三%台とかなり低目に予測しておりますが、これは経企庁長官にお伺いするんですけれども、景気の下局面に加えて円高デフレの影響が心配されるわけでありまして、経企庁でも来年度の経済見通しの作業に入っていると思うんですが、どの程度の成長率を目標にしているのか、御所見をお伺いしたいんです。富士銀行は二・九%、新日本証券調査センターは三・五%、日本興業銀行は二・八%、こんなふうに見えているようにありますが、何か経企庁は四%台前半と言われているというふうな新聞報道されていますが、いかがですか。

○国務大臣(金子一平君) 今原田さんから御指摘ございましたように、民間の各種調査機関は明年度の経済見通しについて三%台前後に推移するのではなからうかという見通しを立てておられるわけでございますけれども、円高デフレの効果は一年ぐらいい先になりますとはつきり出てまいります。そういうことは十分に念頭に置きながら当面の必要な財政金融措置を極力活用することによって、私どもとしては、率直に申し上げますならば中期経済見通しに示された四%台ぐらゐまで何とか持っていくようにできないかということで、今正直言つて、いろいろな政策を総動員して景気振興に役立たせるような努力をしておる最中だ、こういうふうな御了承いただければありがたいと存じます。

○原田立君 それから経常収支の黒字を富士バンクは五百四十億ドル、新日本証券調査センターは五百十五億ドル、日本興業銀行は五百六億ドル、こういうふうな非常に多額なものになっていきますね。日米二国間経済問題でもこれは非常に問題になっていくんじゃないかと心配するんですけれども、いかがですか。

○国務大臣(金子一平君) 貿易黒字なり経常収支の黒字につきましては、特に貿易収支につきましては、仮に円高になりましたとしてもすぐそれで黒字が減るわけじゃございませんで、御承知のとおり、Jカーブの効果がございます、半年なり一年先までは黒字がそのまま続くというのが現実の姿でございます。しかも黒字減らしにつきましては、輸出業者の方が相当思い切った努力をしてくだらないと、これはなかなか買う方の日本の消費者を動かさなければならぬ、その点につきましては、アメリカなりECなりそれぞれの責任者にも呼びかけておるわけでございます。関税を引き下げた、世界一安い関税にした、あるいは非関税障壁は取り払ってアメリカ市場並みの市場に今度日本をすることにしたけれども、だからといってすぐ黒字が減ると思われたら大間違いだということ、繰り返し繰り返し言っておるような次第でございます。ただ、G5の九月の決定の結果、急激にはございませんけれども、ある程度日本の経済のパフォーマンスに沿った高さに円が上がりまして、これは、今後の、これはことしとか来年すぐというわけにいきませんけれども、各国間との黒字調整には大きな効果を果たす、そのきっかけをつかん

だというふうに私どもは考えておる次第でございます。

○原田立君 来年度の経済運営においても内需主導型のいわゆる実質四ないし五%程度の成長を確保する必要があるんじゃないかと思うわけですが、内需主導型です、外需じゃなくて。貿易摩擦の解消や財政再建にも役立つの考えからであります、そのためには相当思い切ったことをやらなきゃいけないと思うんです。私どもが強く要求している大幅な所得減税や住宅減税などは当然のこと、建設国債や建設地方債の増発などによる公共投資の拡充がぜひとも必要ではないか。これは長官と副総裁、御前所にお伺いしたい。

○国務大臣(金子一平君) 日本の財政事情が今大変厳しい状況に置かれておることは先ほども申し上げたとおりでございます。特にこの時の税収が予想外に伸びないんです。これは大きな見込み違いでございます。中曽根総理は明年度所得税の抜本的な改正をやると言明しておられるわけでございますが、住宅ローンに悩む中堅階層あるいは教育費に追い回される中堅階層の負担を軽減するための累進税率の緩和等は、まあできれば一部税制改正の前倒しでもできぬかということ、いろいろ議論しておつたわけでございますけれども、財政事情がますます厳しいうような状況になっております。ひとつ思い切つて、そのかわりに住宅減税だけは相当、これならばと言つてもええところまで持っていきたいなということ、今努力をしておる最中でございます。

同時にまた、公共事業の事業費の増額につきましても、先ほども申し上げましたとおり、財政投融資の上積みをするとか、あるいは市場の貯蓄が出稼ぎに出ないような民活の方途を考へてもらうとか、あるいは、場合によっては国で借金しても構わないわけですが、利子さえ払えれば、何かそういう手をとるの使えないかということ、目下内閣で議論しておる段階であることを申し上げておきたいと思ひます。

今このままでほっておきましたんでは、それはなかなか四%のGNPの成長を期待することは、これは難しくなることは私も十分考えておりますから、五%と言わぬでも実質四%台には乗せたいなということ、せつかく努力しておることを申し上げておきたいと存じます。

○参考人(三重野康君) 私どもといたしまして、今先生がおっしゃいましたように、我が国が当面している最大の課題は、一つは対外不均衡の是正でございますが、そういう観点からも内外需がバランスのとれた成長をすることがぜひ必要でありますし、そういう意味で内需が現実的に拡大することは望ましいと、そういうふうに考えております。

ただ、内需の拡大につきまして中央銀行の立場から申しますと、バランスのとれた内需の拡大をぜひお願いしたい。バランスのとれた内需の拡大ということはどういうことかと申しますと、インフレにしない、円安にしない、それから国民的合意をもって進められております行政改革や財政改革の邪魔にならない、そういうところでの内需振興はぜひやっていただきたい、そういうふうに考えておる次第でございます。

先生がおっしゃいました所得減税、住宅減税その他につきましても、専門ではございませんので、格別に見解はございませんが、いずれも内需の振興には何かしらの効果があると思ひますが、それと同時に行政改革あるいは財政改革にも影響を及ぼすということもございまして、当然り前のことではございますけれども、政策の効果とコストというものを彼此勘案して慎重に対応すべきではないかというのが私どもの立場でございます。

○原田立君 対外経済摩擦を解消するためには市場開放策だけでは不十分であり、どうしても内需の拡大を図ることは不可欠であらうと思ひます。政府は、十月の十五日、経済対策閣僚会議で「内需拡大に関する対策」を取りまとめ発表しておりますが、その内容は、何というか、極めて思ひつきの色彩が濃くないかという、

ちよつと手厳しい物の言い方をしますが、そういう感じがする。内需拡大策は住宅投資、公共投資、個人消費の促進に重点を置くことはもう当然かと思ひますけれども、今回の対策の中に所得税減税を盛り込む必要があったんじゃないか。特に外した理由、根拠は一体何なのか、あるいは今回の措置による輸入増加効果の推計で貿易収支不均衡をどう考へているのか。先ほど長官は、ことしはどういうわけか税収が非常に伸びなかったと言つて、所得税減税をやらぬ伏線をもうばつと先に言つちやつて、答弁をシャットアウトしたような言い方をなさつておられるけれども、所得減税は内需拡大の大切な柱だと思ふんです。どうしても入れにならなかつたのか、その根拠、理由、経過をお知らせ願ひたい。

○國務大臣(金子一平君) 昨年やりました所得税減税の実際の効果を見ますと、もう一兆円や一兆そこそこの減税では、これはもう今日のように価値の多様化が実現しておる社会ではなかなか消費費拡大の効果は少ない、ある程度思い切った対策を講じなければいかぬというのが政府の立場でございまして、そういう意味においての税制改正の抜本的な見直しを総理から政府の税制調査会に答申を求めておられまして、今その議論をしておる最中です。

私どもとしては、その全体像の中の相当部分、あるいは一部でも、できればことし先食いできるような格好にすると、ある程度国民の皆さんも御満足いただけるんじゃないかと考えておったのでございますが、なかなか抜本的改正となると、最終案をまとめるのに時間を食ひまして、恐らく来年の初めまでかかるようなことになろうかと思ひます。そういう意味で、所得税の減税の大幅な改正が間に合わないという状況になつたことを申し上げておきたいと思うのでございます。私自身は、先ほど来申し上げましたように累進税率が非常に厳しいですから、日本の中堅階層の負担軽減をやることが今税制改正で一番求められている点じゃないかということとは十分認識いたしておるつ

もうどいかにます。

ただそのかわり、ひとつ住宅減税の方は、これはもう手近にやれることでございますし、ちょうど本年度いっぱいでの今の住宅減税の対策が切れるる段階になっておりますので、現行を上回った対策をぜひ実現したいな、こういうことで事務的に目下詰めてもらっておる最中でございます。

公共投資等につきましては、あるいは民活の面
題につきましては、先ほど来御答弁申し上げたと
おりでございます。

○原田立君　もう個人所得減税をやらないうということを決めちゃっておるものだから、何とかして弁解しようとはかりなさっておられるけれども、これは各マスコミも、いろんな知識人の人々たちも、所得税減税をやるべきである、それが入ってないのはおかしいという、そういう論点が非常に強い。これはもう答弁求めませんけれども、税の減収があるんだ、あるんだと、そればかり言つて、所得税減税はもうなしというふうな物の考へ方はおやめいただいて、ひとつ積極的に取り組んでいただきたい、これを申し上げておきます。

○國務大臣(金子一平君) 原田さんのおっしゃる
 気持ち、私も十分わかりますし、私自身もぜひで
 きれば明年度の予算、税制改正を決めるまでに何
 とかしてある程度実現したい、そういう気持ちで

最後まで努力しておることは申し上げておきたいと思ひます。ただ、現在中曽根総理が答申を求めておる案は、先ほど来申しましたような格好にな

つておることを冒頭に申し上げたわけでございます。そして、私ども経済をお預かりする立場にある者として、いたしましては、最後まで所得税減税も何とかかならんぬかとか、これを何とかならぬかとか、いろいろやっておることだけはお認めいただきたいと思ひます。

○原田立君 副総裁、いろいろありがとうございました。結構でございます。

後藤田総務局長官、あなたに質問をちよつと飛ばしちゃって、最初に経企庁長官にやってしまいましたけれども、先ほどの午前中の安恒さんの質

問の冒頭に、また自民党の先生の質問の冒頭にも、今度のような八省にまたがる四十二事項、三十六法律という、そういう整理法案を出したのはおかしいじゃないか、法案の国会審議の建前の上からいっても。あなたは、いや、こういうこともあり得るんだというようなことを言っているし、また茂申法制局長官もこういうことはしばしばあったんじゃないかというような話を午前中して、けしからぬなと思うて聞いておったのだけれども、もう一遍御所見をお伺いしたい。

○國務大臣(後藤田正晴君) 今度のいろんな事項を一括して御審議をお願いすることになりましたのは、しばしばお答えしておるんですが、社会経済の活性化とでもいいますか、そういう統一的政策のもとに、対民間に関するいろんな許可だ、認可だ、こういったものの中で時代の変化に適應

してないものを緩和するという趣旨、目的が同じでございますから、午前中に法制局からもお話しがありましたように、法制局でも答えしておる基準がございます。その基準に照らしながら一括をしておる、それから先例もあるんだと。こういうう

ことでございますから、もちろんその中には、今度の答申の中にも一括になじまないものもありますから、それはのけまして、そして一括し得るものの限度においては一覽性のもとに御理解を願うのがいいのではないか、こういうことでお願いをしておるわけです。

もちろん、これについては原田さん初めいろいろ

ろの方に御意見があることは、これは私も重々承知しておりますが、ただ政府としては、よくそういう御質疑の中に、国会審議といいますが、委員会の審議を無視する、形骸化すると、こういったような御批判がございますけれども、これは政府は絶対にさようなことは考えておりません。今日の

この仕組みの中で委員会審議を形骸化するなどというような安易なといえますか、無責任なことでは政府の政策が遂行できるとはさらさら考えておりませんから、その点はぜひひとつ御理解をいただきたいと思います。要は、ともかく一定の政策、方

針に従って趣旨、目的が同じもので、しかもそれが将来にわたつての重要な政策変更を来さないという限度のものを一まとめにしておるんだと、かように御理解をぜひお願いをしたい、かように願うわけでございます。

○原田正君 もうそれは何回もお聞きしているんです。あなたもそれ以上言えないんでしょう。だけれども、この提案理由の説明の中でも、「政府としては、民間における事業活動等に対する公的規制を緩和することを当面の重要課題の一つとして位置づけ、民間活力の發揮、推進に資するため」と、ほんとこう載しておいてあるんだけど、今回出された法案自身では、内容が要するに少し難読過ぎるんじゃないか。今回の規制緩和措置によって一体どの程度の効果が期待できるんですか、また今後の進め方はいかがですか。

○国務大臣(後藤田正晴君) 今回の一括法の中のこの立法措置の本身が難駁でないかと、こんな御批判も受けております。その点については、先ほども申しましたように、これ以外に単独立法でお願いするものもあるものもあれば、政省令でお願いするものもあるものもあれば、

ありますし、それから同時に今回指摘を受けている二百五十八事項の中には金利の自由化あるいは運輸関係のものであるとかいろいろ重要なものがございますから、規制緩和としてとらえておる中身については全体をひとつごらんになっていただいで御批判を仰ぐことができればありがたいと、かように思うわけでございます。

なおこれから先どうするかということですが、私は、規制緩和というのは時代の変化への対応でございまして、まず各省それぞれの立場において見直しというものがぜひ必要であらう、こう思います。それと同時に、新設についての何らかの基準というものがなければなるまい。

その前提として現在あるものがどの程度のものがあるのか正確な資料を、これは私どもの役所で集めなければならぬだろう。そうしてその上に立つてまず各省でやつてもらいますが、それで不十分であるということであれば政府全体として取り組

まさせていたきたい。こういうような段階を大
体政府としては考えておるんだという点をお答え
いたしておきたい、かように思います。

機を二人乗りにしちやって、そして機械がきちつ
としていようになつていから大丈夫ですとよ
と、あなたは胸を張つてこう言い切れますか。そ
の答弁をちゃんとしてから出て行つてくだされ

輸省では許可官庁からの脱皮を目指して所管の
権限全般の見直しを進めていとお聞きしており
ますが、運輸省では許可権限全般の見直しをど
のように進めているのか。また今後においては、

あるいはさらに零細といったような事業が非常に
多いとございます。経営基盤が脆弱な企業が多いわ
けでございまして、実は現在も相当激しい競争を
行つておるというのが実態でございまして、規

さつきも安恒委員がずっと言つておりました
ね、例の航空機関税の問題です。今度の法案によ
つて四発三十五トン以上の大型飛行機は操縦士と
副操縦士のみで運転できるといふことなんです、
そういうふうにしよというわけなんです。現在日本
で飛んでる飛行機の中に適用するものがあるん
ですか、それともこれから入ってくるものがある
んですかどうなんでしょうか。

は心の持ち方、そういうものが大事であるとい
うことはもう御指摘のとおりでございまして。
○原田立君 そんな精神論を聞いてるんじやな
いんです。今現に三人乗りしているのを今度は二
人にしようというんです。だから、そういう

でも大組織改正をやりまして政策官庁への脱皮と
いうことで我々努力しているわけでございませ
うが、その一環といたしまして、昨年九月に省内に
検討委員会というものを設けました。既に三月に
は第一次の検討結果をまとめて数百件に上る事項
について実施を既に行つております。

○政府委員(栗林貞一君) これはなかなか勘定の
仕方が難しいんでございまして、ある一つの
条文と一つの制度がある。一つの例えれば認可と
か許可がございまして、それを順番に勘定してい
きますと、大体二千二百ぐらいというふうになつ

○原田立君 これから入ってくるのがあるん
です。○國務大臣(山下徳夫君) 今入る予定と申しま
すか、対象となつてゐるものの中にはございませ
う。○原田立君 一日の新聞に「日航機またボカ金浦
空港」三十日午後零時二十分ごろ、ソウル発福
岡行きの日航972便DC8機が、ソウル・金浦
空港を出発する際、機体のドアを搭乗橋に引つ

○國務大臣(山下徳夫君) そもそもこの法律は、
私も毎度答弁いたしておりますように、昭和二十
七年につくられた法律であり、当時の飛行機の性
能を基準にして決められたものでございまして。そ
れから三十三年たつた今日、当時の機種で飛んで
いるのは一つもございせん。それぐらい飛行機

○原田立君 運輸省関係は輸送に携わる事業主、
これは非常に中小零細の方が多いわけでありま
すが、規制が緩むと過当競争が行われはしないか
と心配するんですが、こういうような特殊性を十
分考慮した規制緩和というものが必要な要素では
ないかと、こう思ふんですけれども、いかがです

○政府委員(栗林貞一君) 確かに運輸事業は中小
あるいはさらに零細といったような事業が非常に
多いとございます。経営基盤が脆弱な企業が多いわ
けでございまして、実は現在も相当激しい競争を
行つておるというのが実態でございまして、規

私は、運輸大臣、幾ら機械が優秀であつても、
幾ら機械が作動しても、人間の物を見る目、これ
ははつきりしないといけないと思ふんです。この
前のモスクワ行きのあれだつて、三人も乗つてい
て三人ともミスしたというんでしょ。だから、
三人でミスしたんだから二人でもいいじゃないか
と言へば変な理屈になつちやうけれども、だけれ
ども、僕が言いたいのは、機械ばっかり当てにし

は日進月歩で発達し、しかも省力化と申しますか、
コックピットにおいても操縦も機械もコンピュー
ターを導入したりいろいろやりまして、操縦も昔
に比べて容易になつてゐる、そういうところから
私は一つのエンジンの数とか、あるいはトン数と
か、そういう形の上で規制する時代はもう過ぎ去
つたといふことを今回の法律の改正で申し上げて
おるわけでございます。

○原田立君 これは結構です。あとははかに航空局
長もいるようだからお聞きしましよ。法
案の内容を見ると、運輸省関係が八法律、十
三事項と非常に多いわけでありませうけれども、運

○國務大臣(後藤田正晴君) 今調査中でござい
ます。まだ全部がわかつておるという段階ではござ
いませうが、おおむね来年の春には取りまとめた
い、こういうふうに考えております。
○原田立君 来年の春には大体公表できると、そ
んな進行状況だということですね。
冒頭にも申し上げたように、二十六の法律から
成り立つておる、各法律案ごとの審議または各所
管省別の審議が当たり前じゃないかと、こう思ふ
んです。例えば立法するときには各委員会別に
やるわけですよ。それを今度は廃止しようといふ
ときには、それなりの理由があつて廃止するわけ

ですから、やっぱり各省別にやるのが当たり前なんです。それを、いかにまとめ役の総務庁といえども、何でも一括してばつとやるというのはいかにも軽率のそしりを免れないと思う。もつと手厳しい言葉で言いますと、議会制民主主義の破壊につながる行為だと、こう僕は思うんですけれども、いかがですか。

○国務大臣(後藤田正晴君) これは先ほどお答えしたとおりなんです、そんな大それたことは私ども政府で全然考えておりません。ただ、なぜ一括をさせていただいたか。一括法の中に入り得る限度のものしか入れてない、それ以外の規制緩和は別個法でお願いすると、こういうことに仕分けをいたしておきますので、こころはぜひひとつ御理解を賜りたいと、こう思います。

○原田立君 長官としてはそれ以上言えないでしょう。しょうがない、納得はしないんですけれども。

運輸省関係の許可は国民生活に特に深くかわり合っているものが多いわけでありまして、例えば大都市近郊の住宅団地等への深夜輸送の対策として、バスの終発時刻の延長、深夜バスの導入、乗り合いタクシーの導入・促進などは今年度中にも対応が迫られている喫緊の問題であろうと思っておりますが、これらについては一体どういふふうになっているか。

○政府委員(服部経治君) お答え申し上げます。

深夜におきます郊外の鉄道駅とその近辺にございます大規模団地との間におきます輸送力を確保していくという観点から、私どもとしては、これまででもそうした需要の実態調査を行いますとともに、その調査結果に基づきまして、まずバスの終発時刻を延長するというのを第一に考えて対応いたしてきております。そういった終発時刻の延長で対応し切れないケースにつきましましては、その次にいわゆる深夜バスというものの設定・導入を考えるわけでございます。さらに、そういったバス輸送で対応するほどの需要はないわけでありまして、しかしある程度まとまった一定

方向の輸送需要があるといったような場合につきましては、乗り合いタクシーというものを導入することにはいたしまして、そういう方向でこれまで関係事業者等を積極的に指導してまいってきまして、おとところございまして、そういう方向で今後とも深夜輸送対策の充実を努力してまいりたいというふうな考えておるところでございます。

○原田立君 それはいいんです。いつごろ行うんですか。その肝心なところをあなたはちつとも答えられないじゃないか。

○政府委員(服部経治君) 具体的に申し上げますが、例えばこの首都圏におきましては、まずバスの終発時刻の延長でございまして、既に六十年代に入りまして、百五十二の系統につきまして平均三十分の時間延長を実施したところでございまして、それから次に深夜バスでございまして、これにつきましまして、六十年代に入りまして新たに十二系統で深夜バスの導入を図りまして、現在八十九系統で深夜バスの運行が見られております。

なお、乗り合いタクシーにつきましましては、現在東京圏で三十八系統の乗り合いタクシーが走っております。

○原田立君 多いのか少ないのかちよつとにわからずにはいられないけれども、だんだん住宅地が郊外に延びていく時代ですから、こういう問題、特に充実した内容のものにしてもらいたい、強く要望しておきます。

航空機関係は、先ほどちよつと駆け足みたいなことで聞いたんですけれども、四発三十五トン、大きな飛行機を二人乗りにする、しかも、さつき何年と言ったかね、三十五年前の状態を決めた法律だから、だから今度は変えるんだというようになことを大臣は言っておたけれども、四発で三十五トン以上的大型飛行機という何人乗りになるんですか。

○政府委員(西村康雄君) 四発で三十五トン以上というのは、非常にいろんな航空機があります。が、ちよつとそれに比較的近い大きな飛行機、

イギリスの大使館の方から、今の規定では日本に買ってもらいにいくと言っております。B A 146 200型、これが四十トンでございまして、四発で四十トンでございまして、百人乗りの航空機でございまして、

○原田立君 現在使っている日本国内ではどうですか。

○政府委員(西村康雄君) 今使っております、これに該当するということになりますと、例えばボーイング747、これは四発でございまして、ただ重量は三百五十トンほどございまして、乗客は二百九十名から四百、この間の国内線用ですと五百名を超えます。そういう非常に大きなものでございまして、

○原田立君 そうすると今747で二百九十人から三百人と言いましたね。

○政府委員(西村康雄君) 五百人ぐらいです。

○原田立君 五百人。これが今日本では一番大きいんですか。

○政府委員(西村康雄君) 今、四発以上の航空機で一番大きいのが747でございまして、

なお申し上げますと、これら現在ある日本の航空機について、機関士を入れて三人乗っておりますが、これを二人にしようという改正ではございませぬ。そういうことではなくて、今何人にするかというの、この航空法の六十五条の第二号に、その航空機の構造上三人必要ときは三人、二人なら二人ということと判断基準がございまして、今回の改正では現状を変えようということとは全く考えておりません。

○原田立君 ちよつと聞きますけれども、日航九七二便、DC 8ですね、これは何トンで何人乗りですか。

○政府委員(大島士郎君) ソウルで問題を起こしました日本航空はDC 8型機でございまして、大抵百五十二トンで乗客数百六十五名ということでございまして、

○原田立君 これは三人搭乗しているわけですね。三人も乗って何でこんなボカを起す

すんですかね。

○政府委員(大島士郎君) ソウルの件はまだ飛行に移る前でございまして、乗客が搭乗中でございました。これは私どもの調べでは、地上整備員がまず誤った指示、いわゆる誤解をしやすいような指示をキャプテンの方に与えた。操縦室に入っております機長は、ドアが全部締まったことを確認せずに、その地上整備員の指示にたえて飛行機を動かすプッシュバックと言いますが、車で押す台図を行ったものでございまして。これは地上整備員、それから機長の両者に多少ミスがあったと、こういうふうな考えております。

○原田立君 だから、ちよつと言葉が悪いけれども、こういうボカを起すような新聞記事を見るたびに嫌になっちゃうんです。また日航か、また日航がボカを起した、一体何をやってんだろという不信感を強く持たれるのも、これはしょうがないです。

今あなたは地上整備員と言われたけれども、それは余り言わぬ方がいいですよ。地上整備の方は大韓航空の会社員で、日本人じゃなくて現地の人だろうと思うな。これは国際問題みたいな言葉の言いようになるから、それはおやめになった方がいい。

それはそれとして、今回の法案は、いかなる場合のときに航空機関士が乗り組まなければならないこととなるのか、そこら辺のところをもう少し具体的に説明してもらいたい。

○政府委員(大島士郎君) 先ほどの国際問題になるといけません、これは日本航空の職員の確認整備士でございまして、ソウルでボカをしたのは、御了承いただきたいと思います。

ただいまの航空法改正の趣旨でございまして、現在航空機関士の乗り組むの要件として、先ほど来先生御指摘の四発三十五トン以上の航空機という規定と、もう一つ並べて構造上二人の操縦士では取り扱いきれない航空機、この二つの要件を決めております。最近の技術革新の状況を見ておりますと、この制定当時、昭和二十七年でござい

ますが、この制定当時は三十五トン四発という航空機が大変大きな航空機、複雑な構造を持った航空機でございました。しかしながら近來の電子技術あるいはコンピュータ技術等の状況を踏まえてこれをフルに導入した航空機で、四発機で二人の操縦士で安全に飛行ができる、こういう製造国の証明を取った飛行機が出てまいりました。そういうような状況を踏まえて、私どもはこの四発三十五トンという外形的な要素によることなく、航空機の機種別に航空機関税を必要とするかしないか、こういう判断を行って安全運航を確保しよう、というこの判断、こういうものと法改正を提出申し上げたのでございます。したがって、安全確保の点につきましては、これまでと全く変わらないものと私も認識しております次第でございます。

○原田立君 アクションプログラム関係の事項が五項目含まれておりますけれども、経企庁長官、アクションプログラムを決めるに至った経緯及び全体像について御説明願いたい。

○国務大臣(金子一平君) 御承知のとおり、アクションプログラムは今度、関税、輸入制限、基準・認証、輸入プロセス、あるいは政府調達とか金融・資本市場、サービス等の六分野にわたって取り上げたわけでございますが、特に今回の法律につきましては、基準・認証、輸入プロセスに関連する、つまり市場開放ですが、外国並みに、一流国並みにやろうという問題を取り上げまして、一括してこれに盛り込むことにいたしました。御審議をいただいております次第でございます。

○原田立君 経企庁長官にもう一問だけ聞いておきますが、我が国が取り扱う最大限の内容が網羅されていると理解してよいのかどうか、最大のものが入っているのかどうか。あるいは、外国から批判の強かったのは、日本は外部から言われたらちよこちよこつと出して小出しにしてお茶を濁してきた、そういう批判もされているんですが、今回の対応策で、外国の批判はなくて十分受けとめられる内容のものであると自信を持って経企庁長

官は言われますか。

○国務大臣(金子一平君) 原田さんの御指摘のとおり、従来日本に対する批判は、今のように入小出しで、あるいは小手先でごまかして先送りしておるじゃないかという批判が非常に強かったことは事実でございます。しかし、これはきょうのこの議題ではございませんけれども、例えば関税定率法の改正にいたしましても、世界で一番、工業製品全般についての千八百五十三品目については税率を低くいたしておりますし、それから今の市場開放の輸入アクセスの関係におきましても、アメリカ市場において日本商品が取り扱われると同じだけの扱いを外国品について日本市場でやりましょうというところまで最大限に市場開放しております。そういう関係の手法でございますので、これはもう原田先生大威張りで、日本は最大限のところまでやっておるぞと、こうおっしゃっていただいて結構だと思えます。

○原田立君 では長官、結構です。

厚生大臣と厚生省にお聞きするんですが、このアクションプログラムによると、モルト、ホップ等輸入食品については個別輸入の際の輸入届け出が不要になると聞いておりますが、過日社会問題に発展した輸入ワインのジェネラルグリーンコル混入事件に見られるように、現在の規制が行われているにもかかわらずこのような大問題が発生している。外国から言われたからといって簡単に規制を緩めることに問題はないのかどうか。逆に何らかのチェックの強化が図られてよいのではないかと、思うくらいなんですけれども、見解はいかがですか。

○政府委員(北川定雄君) 今回のアクションプログラムの決定に際しまして、私どもは食品の安全確保ということとは最大限の重要眼目として考えておるところでございます。今回の措置によってそういう安全性が損なわれることはないと考えております。

○原田立君 輸入ワインにジェネラルグリーンコルなんかは混入しちゃいけないんでしょ。また

まヨーロッパの方で何か発見したらしいようだけれども、東京でどこか検査機関へ持っていくたらば入っていった、それがそもそもの発端で、こればあつと真相がはつきりしたんでしょ。だから、こういう規制があるにもかかわらずこういうことがあつたということは、私は不信感で言うんじやないけれども、やっぱりいけなことをやっていると。これは問題になって自粛して、最近またきようか、きのうあたりか、甲州ワインが出るようになったというふうなことになると思いますけれども、規制があつてもなおかつこういうことがあるというのは、それこそおかしいじゃないか。いかがですか。

○政府委員(北川定雄君) 今先生御指摘の輸入ワインのケースの場合には、これは本来食品に入れたはならないものを入れたわけでございます。しかし、これは港で厳しいチェックをしております。これは港で厳しいチェックをしております。そういうものがどうして入つてきてしまふ。しかし現在是非常に情報化時代でございますから、いろいろな場面であつた情報が入れば、直ちに港の検査はそういう問題に対してきちんと対応し、必要な検査をしチェックするということをやるわけでございまして、そういう観点からすれば、現在においても、あるいは今回のアクションプログラムが実行に移された以降におきまして、そういう問題があれば直ちにチェックできるだけの体制は持つておるわけでございます。

○原田立君 ちょっと論点が違うんですけども、まあいいでしょう。

同様の問題として化粧品についても言えるのではないかと、思うのです。化粧品の場合、個別の製品ごとの輸入、製造許可が不要になる、そういうことですね。現在も化粧品による皮膚障害が発生しており、人種の違いもあつて、皮膚への影響について国産品とは異なる、と聞くわけでありまして、安全性の確認は十分行ふ必要があると思ふわけですが、この点についての配慮をどのように今後行ふんですか。

○国務大臣(増岡博之君) 化粧品に関しましては、化粧品の種類によりましてその配合し得る成分規格等に関する基準を作成して、その認められた種類に限っては製造、輸入の許可を得た場合には、その範囲内で個別の製品ごとの許可が不要となるわけで、届け出で足ることになるわけでございます。

もちろん御指摘のように、その基準の作成に当たりましては、中央薬事審議会等の専門家の意見を聴取して、十分安全性が確保できると考えられるものについてのみの制度が円滑に実現されるよう関係業者に対する監視、指導にも努めますので、今回の措置によって化粧品の安全性確保については問題はないものと考えております。御指摘のような意味合いから、基準の作成に当たっては十分に手を尽くしておかなければならないというふうに思ひます。

○原田立君 この規制がある、あるいは検査がある、それは外国から見ると大変面倒くさいものになるだろうと思う。だけれども、安全性というやうな問題からいくと、日本人としては、輸入されてくるものが全部が全部いいのじゃなくて、時々悪いものが全部が全部と出るとみんな疑いの目で見てしまふようになる。だから、輸入規制の緩和、こういうのが安全性を度外視したものであつてはならない、この私は強く思うんですけども、厚生大臣いかがですか。

○国務大臣(増岡博之君) 御指摘のように、化粧品にいたしまして、その他の食品等につきましては、手続の簡素化が安全性を損なうものであつては絶対だと思ひます。それから、今後その安全性の確保をまず基本として考えてまいりたいというふうに思ひます。

○原田立君 ここでちょっと話題は別になりますけれども、国立病院・療養所の再編成・合理化についてお伺いしたいのであります。厚生省は第二次臨時行政調査会の答申により再編成・合理化を進めていられるようでございますが、今日までの経過を、簡単に結構ですが、御報告願

いたい。

○説明員(木戸脩君) 国立病院・療養所の再編成につきましては、五十八年三月に臨時行政調査会会長の答申が出まして、五十九年一月にも同趣旨の行政改革大綱というものが決定されたわけでありました。そこで、本年三月に「国立病院・療養所の再編成・合理化の基本指針」というものを策定いたしました。閣議に増岡厚生大臣から報告し了解が得られたものでございます。現在、この指針に基づきまして、再編成の全体計画の策定作業というものを進めているわけでございます。

再編成の全体計画は今年度中に行うということになって、今最後の詰めを行っているところでございますが、要するに、国立病院が国立医療機関として他の医療機関に対する指導的役割を果たす、こういうものにふさわしいものにする、こういうことから今計画の策定を急いでいるわけでございますして、六十一年度を初年度としておおむね十年の間にこの再編成計画を実施するということとしております。

ただし、昭和六十一年度に着手するものとございますが、これにつきましては、既に厚生省の予算案がもう出ます八月の末には、全体計画の一部としまして、またこれに先立ちまして発表をさせていただいたところでございます。

○**原田立君** 三月二十八日に再編成・合理化の基
本方針を発表し、全国八地区については既に行わ
れているということなんだが、私は実は福岡市に
住んでいるんです。八カ所の表の部分をもらって
拝見しているんです。ほかの地域のことは私よく
わかりませんけれども、福岡中央というのは福岡
市にあるんですよ。それから久留米の病院とい
うのは久留米市にあるんですね。これはちよつと
我々から見ると大変遠いんですよ。電車で三十分
以上かかるんですよ。

こういうようなところを統合する案ができていくというのを聞いて、いや、実はびっくりしているんです。ほかの地域も二カ所ないし三カ所のところを一つにまとめるというようなことが書いて

ありますけれども、これは地理的な関係はよく知りません。知らないからそっちの方は余り議論しませんが、無理なひっつけ合いをやるというのはいかがなものかと思うんです。いかがですか。

○説明員（本戸椿君） 再編成の基本指針にもうた
われておりますように、国立病院というのは他の
医療機関がやれないような高度専門医療、あるいは
他の医療機関がやる医療を補充するような高度
の医療と、こういうことになっているわけござい
ますので、私どもは小さな地域の一般的な医療
に役立つというだけでは不十分でございまして、
具体的には、福岡県は広うございますから福岡県
全般とは申しませんが、その福岡県を二つなり三
つに分けた広域を対象とした指導的役割というよ
うなものを今後の国立病院の役割に期待してい
たいわけでございます。

先生、今御指摘のように、遠いではないかというお話でございますが、現在再編成計画全体を進めてございますが、交通機関等の事情からいって、この程度の距離であれば国立全体の強化のためには我慢といえますか、御了解をいただきたいという面もあるわけでございます。

具体的には、この二つの施設の統合によりまして統合後の施設は、循環器を中心とした高度の総合施設ということで九州ブロック、少なくとも福岡県下の循環器を中心とした高度総合機能ということで、県民の皆さん、住民の民さんには役に立つものというふうに考えているわけでございます。

○原田立君 第三者的機関や地元の自治体の意見は聴取しましたか。

○説明員（木戸脩君） 第一次着手分の計画策定に当たりましては、都道府県、具体的には福岡県の衛生主管部長から、久留米病院あるいは福岡中央病院が地域で具体的にどんな役割を果たしているか、それから県としては今後福岡中央病院あるいは久留米病院に対してどのような期待を地域医療計画等の中で持っているか、あるいは仮に統廃

合した場合の地域医療の確保への影響はどうか、
 こういう点についての意見は十分事前に伺ってい
 るわけでございます。

ただし、第三者機関という点につきましては、私ども、それに相当するようなものがございませんので、それには諮っておりません。

○原田立君 筑後方面の市長さんとか市議会とか町議会とか、そういう関係の地方団体の長からは意見を聴取しましたか。

○説明員(木戸脩君) 再編成に当たりましての事
前の御相談と申しますが、それと、再編成の計画
を実施した場合に地域に御迷惑をかけませんとい
う意味の後医療の確保の計画の二つがあるかと思
うわけでございますが、前者につきましてはなかな
か、県までは御相談できますが、具体的に地元

の市町村まで参りましてどうでしょうかというふうに聞くというのは、微妙な問題があつてなかなか難しゅうございます。

ただ、私どもといひましては、現在再編成計画策定中ということで、いろんな市町村あるいは市町村の議会の方が見えになった場合には、具体的にどういう位置づけに現在あるか、それから再編成の全体の趣旨というのはどういうものであるか、あるいはもう少し具体的にどんなような見

通しになるのかという点については、できるだけ具体的にお話し合いをしているところでございます。

○**原田立君** 県段階では聞くけれども市町になると問題があるからあんまりそういうのは聞いていないと。たまたま上京したらば、そういうのにはちょっと聞いていると、こういうような答弁ですね、今のお話では。

じや福岡中央と久留米が対象になったその根拠は何ですか。

◎説明員(木戸脩君) 再編成の基本指針によりまして、両施設を統合することによつて機能強化が図れるものという項目があるわけでございますが、福岡中央病院は、現在九州のいわゆる高度総合診療施設、基幹病院ということで機能はかなり

高いわけですが、何せ施設の敷地が非常に狭隘でございまして、施設の移転整備というのが緊急の課題になっている。それから全体としてやや最近活力に欠ける。特に循環器機能等については、他の全国的な高度総合診療施設に比してもやや活力に欠けるという点があるという問題点があったわけでございます。

一方、久留米病院でございますが、久留米病院は、先生御指摘のように、久留米地域の一般の医療に役立っている点はあるわけでございますが、今後国立医療機関としてどういう機能を付与できるかという、そういう点から考えますと、久留米市内には、久留米医大の附属病院でございますとか、聖マリヤ病院でございますとか、あるいは私どもの社会保険の久留米病院でございますとか、非常にたくさんさんの医療機関があるわけでございまして、仮に統合後の施設を久留米に置くというふうなことになりますと、他の医療機関との関係からそのようなものを期待することは非常に困難でございいます。

そのようなこともございましたので、両病院を統合することによって、九州ブロックの中心的な国立病院としての機能強化を図ることが期待できるというふうな考えまして、この統合案に踏み切ったわけでございます。

〔委員長退席、理事曾根田郁夫君着席〕

○原田立君　私は要望書をもらっているんで説きます。

日頃の御活躍に敬意を表します。
さて、厚生省は昭和六十年八月、地元自治体、住民にのんの相談もなく一方的に国立福岡中央病院との統合による国立久留米病院の廃止

計画を発表しました。

国立久留米病院は、明治三十年陸軍病院の分院として創立され、戦後は国立病院として地域医療に欠かすことの出来ない役割を果たしてきました。

今日では消化器疾患及び循環器疾患、腎不全やがん等をはじめとした民間医療機関では対応

出来ない難病はもとより採算だけではおしはかれない適正医療のセンターとしての中心的役割を果たしています。

さらに、久留米市のみならず医療過疎の町村を含む筑後地域全域に診療圏をもつ九州管内で有数の利用率の高い病院となっています。

今半分減らしたんですけれども、あとまだ後半半分あるんです。

役所で何だかんだ理屈つけて、何の地元の意見も聞かないですばつと切るといふ、そういう姿勢はよくないんじゃないんですか。これは重大問題だから厚生大臣にしかと御所見をお伺いしておきたい。

○国務大臣(増岡博之君) 国立病院が全国的に病床数のシェアにおきましてもかなり落ち込んでおるわけでありまして、したがって今日、国立病院の果たすべき役割というのがどの辺にあるかというところは、先ほど審議官から御説明を申し上げたところでございます。ただし、シェアが落ち込んだといいましても、地域医療そのものに手をかけていないわけではございませんので、その問題については今後お話し合いを続けたいというふうな考えております。

○原田立君 久留米国立病院は今何床あるんですか。

○説明員(木戸脩君) 二百八十ベッドでございます。

○原田立君 それで、この「国立病院・療養所の再編成・合理化の基本方針」、厚生省の発表によりますと、「通常、病床数三百床を下廻る程度の規模の施設を検討の対象とする。ただし、三百床という目安は、担うべき政策医療の内容等によって弾力的に考える。」こういうふうな注釈がついているんですけれども、たった二十足らない、それで整理の対象に入れるんですか。

○説明員(木戸脩君) 私どもは、今先生がお読み上げになりましたように、一応三百床というのを一つの目安にいたしまして検討の対象にしております。つまり一つの目安にはなっております。し

かし私どもは具体的に久留米病院をどうするかというふうに考えました場合に、福岡県で、少なくとも筑後・大牟田地域の広域で、単独で機能を果たすことができるかどうかという点を中心に考えたわけでございまして、単に病床規模が三百床を下回るというところで統廃合の対象として選定したものでないわけでございます。

ちなみに、今全体の再編成計画の策定を急いでおりますが、一応その三百というのを目安でございしますが、ベッド数が三百以上あっても、その機能から見て、単に小さい地域の役割しか果たせない、つまり指導的役割を果たすに至らないというものにつきましては、他の国立病院・療養所等の兼ね合いはもちろんでございますが、そういうものが再編成の対象になるということはあるわけでございます。

○理事(曾根田都夫君退席、委員長着席)

○原田立君 何かどうもよくわからないんですけれどもね。

それで、先ほどの要望書の続きなんです。今日、高齢化社会の進行や疾病の多様化による医療需要が増大するなかで地域医療の充実は切に望まれています。

このような中で、総合診療機能をもつ筑後地域唯一の国立医療機関である国立久留米病院を廃止することは、地域医療の後退であり国民医療の向上に努めるべき責務を国自ら放棄するものと断ぜざるを得ません。

現在、久留米市はもとより筑後地域の各自自治体を含めて国立久留米病院の存続と充実を求める声は日毎に高まっております。

この実情を御理解いただき、国立久留米病院を国立として存続し一層の機能の充実と強化がはかられますよう御尽力くださいますことを切にお願い申し上げます。

こういう要望書なんです。厚生大臣、こういう要望書が出てくるんですけれども、十分存置する方向で御検討をいただきました。私はこの場で御陳情申し上げるんですが、

いかがですか。

○国務大臣(増岡博之君) 地域でお考えになっております国立病院の役割というものと、私どもが考えております、より高度な、広域的な指導力を持ったものというふうな考えておるレベルとかなり落差があるようでございます。地域では、その地域医療として役立っておればそれを残してくださいとおっしゃるんですけれども、私どもは、それだけでは国立病院としての役割が果たせない、もう少しより高度な、先進的な、先導的なものでなければならぬという、そういう面での思い違いというものがあろうかと思いますが、これは十分御理解いただくように私どもも努力をいたさなければならぬというふうに考えます。

○原田立君 大臣の答弁は甚だ不満足です。それだけ申し上げて私は質問を終わります。

○内藤功君 まず、本年七月に決定された、いわゆるアクションプログラムに関連して、とりわけ国民の食生活に重大な影響を及ぼします食品衛生法での措置について伺いたいと思っております。

まず初めに、基準・認証制度に関する改善措置、それから輸入プロセスに関する改善措置、こういうアクションプログラムで示された食品衛生法関係の措置は、現在どのよう具体化され、あるいは実施されつつあるのかというその現況をまず概括的に伺いたい。

○政府委員(北川定謙君) 先生御指摘の本年七月三十日に決定された市場アクセス改善のためのアクションプログラムに示されました食品衛生関係の措置のうち基準・認証制度に関する改善措置としては、透明性の確保のための審議会等への外国関係者の参加等を認めるなど、また輸入プロセスに関する改善措置といたしましては、手続の簡素化ということを考えました違反食品であるかどうかの判断及び処分方法につきましてその指導を検査所長にゆだねる。第二に、器具及び容器包装の分析証明書の有効期間の延長。第三に、食品添加物の製品検査の標準的事務処理期間の設定等、あくまで輸入食品が安全性の確保に影響がない範

囲で行ったところでございます。そのほかの措置につきましても、輸入食品の安全性の確保を最優先に考えまして、現在その実施方法等について検討を進めておるところでございます。遅くとも昭和六十二年の四月までには全体的な措置が講ぜられるようにしたいと考えておるところでございます。

○内藤功君 そこで、具体的な問題についてお聞きしたいんですが、このアクションプログラムの中で「食品に使用されるかんすい及びタール色素製剤について、製品検査を廃止し、製造業者自らの責任において規格に合致していることをチェックすることとする。」、かように記載されております。これらのかん水及びタール色素製剤の製品検査については、たしか食品衛生法の十四条という条項に基づいて厚生大臣などの検査が義務づけられていたというふうに理解しておりますが、そもそもこの第十四条、特にその第一項の立法趣旨は一体何だったんですか。

○政府委員(北川定謙君) 食品の安全性を確保するというところは、基本的にはその食品を製造あるいは販売する、扱う業者が基本的に責任を持つという考え方をとおっております。でございますが、中には食品等の性質によりましては、どうしても公的な検査を義務づけた方が安全が確保できると考えられる場合があるところから、食品衛生法において製品検査の規定が設けられておるところでございます。

○内藤功君 今日、この検査を廃止して業者の自己認証に移すということですが、今日の時点であえてそれを行うその理由はどのようなふうに御説明なさいますか。

○政府委員(北川定謙君) ただいま先生御指摘をいただきましたかん水等、現在厚生大臣が指定する検査を行っているものにつきましては、昭和三十年ごろでございますが、まだまだそのころは製造技術の問題から品質の粗悪な物が流通していたというところからそういう規定の対象にしたところでございますが、最近だんだんという製造技

術が非常に進んでまいりまして、現時点においてはもう製造業者の自主的な検査にゆだねても安全性が十分確保できるというところからこのように踏み切ったところでございまして、全く検査をしないというのではございまして、食品衛生法に基づき規格を定めてございまして、その規格に基づきまして、製造業者が自己認証をするという手順に切りかえていこうというところでございます。

○内藤功君 先ほども他の委員から御指摘があったようにありますが、私はこの点非常に危惧を感じざるわけですが、何といましても記憶に新しいのは例のワイン事件でございまして、有毒なシエチレングリコールが混入されていたことがわかって大きな社会問題になりましたね。このとき、このシエチレングリコールというものが混入していた国産ワインに安全宣言を出したのは厚生省御自身なんです。そうして、それはあくまで製造業者のいわゆる自己申告に基づくものだったわけだと私は思いますね。こういう点、私どもは今の御答弁はそうかというわけにはまいらないのです。

かん水につきましても、厚生省御承知と思いますが、昨年の九月に東京大学農学部で研究報告が発表されておりますが、御存じでしょうか。かん水はたんばく質のアルカリ処理の条件によって腎臓に毒作用を及ぼすLAL（リジオアラニン）、これが生成される、こういう報告が発表されております。こういう点は御存じでしょうか。

○政府委員（北川定謙君） ただいま先生御指摘いただきました点につきましては承知しているところでございますが、現在、かん水につきましましては、延べ検査件数が約十万件近く検査を今までしてきておるわけですが、その中で不合格率が〇・〇一％という数字になっておりまして、この間、先ほど来申し上げました昭和三十年当時から比べますと非常に製造技術が進んできておる。したがって、そういういらない不純物が残留しておるといふケースはまずないと考えてい

い事象に至っているのではないかとというふうに考えておるところでございまして。

○内藤功君 一般的な風潮としては技術の発達した面と、それから一つの商品を作るために商品の外見を色彩的にも非常にきれいに目立つようにして売るといふ商法というものが両方混在している。そういうふうな傾向があることを見逃さないと思うんですね。

話は戻りますが、このかん水の問題では安全性を非常に不安視しまして、これはめんどですね、おそばの即席めんをつくるのにかん水を使わないで、卵をつなぎに使っているところも出ております。私は、こうしたものについて検査義務を今日の時点で廃止して、製造業者の自己認証にゆだねるといふことは、先ほどのマンズワイン事件のようないふ事例を考えましても、消費者の立場から非常には不安を与えるもので、食生活でありますから、私はこういう業者任せ、ゆだねるということとは非常に大きな問題だと思ふんです。国は、食品行政において業者任せではなくて、検査等の責任をみずから担当してやるということが厚生省における食品行政の基本じゃないかと思ふんです。いかがでございましょう。

○政府委員（北川定謙君） 食品の安全確保の具体的な手段につきましては、いろいろな御意見があらうかと思ふわけですが、私どもは、先ほど来申し上げましたように、基本的には食品の製造業者あるいはその他の取扱業者が安全をきちんと確保する、そういう前提の上にいろいろ技術的に難しい点があれば、それは国家認証というような形で担保していくということが現代の社会において適切な対応ではないのか。

先ほど先生は輸入ワインの問題について御指摘をなされたわけですが、確かに業者の中には非常に不心得な行いをする者がないわけではございません。今度のワインの問題もそういうことではあったわけですが、しかし、さりとてあらゆる食品についてすべて国が検定しなければならぬというふうな状態は、現代の社会情

勢の中でその必要はないのではないかとというふうに考えておりました。基本的には製造業者の責任、それを補完的に国なりいろいろな公的な体制で安全を担保していくという基本的な姿勢でやっていくのではないかと考えておるところでござい

○内藤功君 あらゆるものについて言っているわけじゃない。特に食品ですね、国民が日常これを使うことの多い食品、特に子供たちの口に入るような食品、これは非常に重大だと思ふんです。私は、国の責任は非常に重いということを申し上げたいですね。

私が引くまでもなく憲法二十五条二項、国は、社会福祉、社会保障、公衆衛生について向上、増進に努めなければならない。手抜きは許されないんです。向上、増進ですからね。この点どのようか、改めて伺いたい。

○政府委員（北川定謙君） 先生の御指摘は全くおっしゃられるとおりだと思います。決して私どもも手抜きをして安全の確保を怠つておるといふことではございませんで、必要なことはやっていくという基本的な考え方を持っておりますところでございます。

○内藤功君 それでは次に、このアクションプログラムの中で、食品等の規格基準等についてアメリカ、カナダ及びE.Cとの間で専門家会合を開催し、情報交換及び意見交換を行うと、こういう記載があります。この会合にはどういふレベルの方々が参加するということになるのか。その点のお考えをお聞かせください。

○政府委員（北川定謙君） 現在、食品のみならずあらゆる面で国際流通が非常に活発になっておるところでございまして、そのためにそういう状況の中で食品の安全性を確保する、そういうことからそれぞれの関係国の専門家との間で情報交換を頻々とやっていく必要があると私どもは考えておるところでございまして、その専門家、あくまで専門家同士の議論と、こういうふうに考えておる

ところでございます。最近の科学的な知見に基づきまして、純粋に学問的観点から食品や添加物等の規格基準につきまして意見の交換あるいは情報との交換を定期的に行おうというふうに考えているところでございます。主として国の行政官、もちろん専門家としての行政官でございます。あるいは国の附属研究機関の研究者、あるいは大学の研究者の応援をいただく場合もござい

○内藤功君 アクションプログラムではさらに「透明性の確保」ということをおっしゃいましたが、すべての審議会に外国人関係者を参加させるということを決めておるようであります。そこで聞きますが、現存の食品衛生調査会にも外国人関係者を参加させるおつもりなのかということ、もしそうであるとしたならば、どういふようなレベルあるいはどういうチャンネルの人を参加させるという構想なのか、これを承りたい。

○政府委員（北川定謙君） 食品衛生調査会への外国関係者の参加形態といたしまして考えておりますのは、食品衛生調査会で規格あるいは基準を設定あるいは改定をしていくに際し、外国関係者から要望があった場合には、食品衛生調査会のもとにそのための特別の会合を設け、外国関係者からの意見聴取を行うというふうに考えておるところでございます。食品衛生調査会におきましては、食品衛生の重要事項について科学的並びに専門的な見地から学識経験者による調査、審議が行われるわけでございまして、厚生省といたしましては、国際的な知見に対しても従来からいろいろな配慮を払ってきたところでござい

○内藤功君 もう少し具体的に、どういう専門のどういう立場の人かという点はお考えありませんか。

○政府委員(北川定謙君) 現在の段階ではまだ具体的に話が進んでいないわけでごさいますので、その点は外国関係者の間からどう御意見が出てくるのかによっても対応が変わっていくのではないかと思います。基本的には外国の行政の食品衛生分野における専門家と、あるいはどうして必要な場合にはそれをサポートする専門家というふうな考えでございまして、このアクションプログラムでは「国際基準への整合化」ということで、食品等の規格基準について、各国からの要望について各国の衛生当局と協議し、必要な改定を行うという含められております。そこで、私が危惧するのは、こうしたことが規制緩和への外からの一つのプレッシャー、いわば外圧となつて、それによつて国民、消費者の立場に立つた判断ではなくて、外国の意見、外国の立場というものに偏した判断、規制緩和になつてしまふおそれはないかということです。厚生行政の基本にかかわる問題です。

私は一番憂えるんです。外圧というか、外国の立場というものを尊重するために国民、消費者の利益をないがしろにする。こういうことになりまふと、我が国独立国としての厚生行政はねじ曲げられるというところになると思うので、私はさつきからこういう問題を聞いていたわけなんです。こういう先例があるわけですから、今回のアクションプログラムのようにはアメリカなどの外国の要望は、制度的に公的にこういう聞く場をつくる、人間も審議会に入れる、食品生活の調査会にも入れるということになりますと、食生活というのは衣食住といつて国民の一番基本で、特に子供たちには一番健康にかかわる問題ですが、これについて外国の立場というものを日本の消費者の利益より優先させる、繰り返してくだいようですが、こういう方向に進んでいくことが必至じゃないかというふうに思わざるを得ないんです。これと一体いのかというのを私はこのアクションプログラムを讀みまして痛感しているわけなんです。これは局長及び最高責任者である大臣の御所見もあつてお伺いしたいと思ひます。

○政府委員(北川定謙君) 先生が御心配いたしておる、外国のいろいろな状況を優先させ国民の食品の安全をないがしろにするのではないかと、御心配でございまして、私もこのアクションプログラムを推進する過程でそういうことは決してないというのを再三申し上げてきたところでございまして、今日のように食品の流通が非常に国際化しておる、そういう中で、日本だけの独自性ということをどこまで主張できるのか。確かに各国における食生活の差というものは当然ございまして、そういう合理的な議論の上に立つて日本の立場を主張するということはもちろんのことでございます。しかし、一方では学問も日進月歩でございまして、非常に新しいデータが出てくることによつて新しい安全性の担保ができるというケースもあるわけでごさいます。そういう点から考えまして、いろいろ国際的に議論を重ねるというところについては大いにやつていく、その上で

真に安全性が担保された問題については日本だけがあくまでそういう物質を排除していくというところにこだわる必要はないのではないかと、いうふうな考えでございまして、御指摘のように、食品等の安全性の確保をするとはいかなる場合でも基本的な議論をするということも、ただいま局長からお話を申し上げましたように、新しい科学技術あるいは新しい物の有効性、無害性について議論することは私はむだなことでもないし有益なことだらうと思ひます。その判断につきましては、御指摘の趣旨を踏まえて的確にいたさなければならぬというふうに思ひます。

○内藤功君 議論をするというだけじゃないと私は思ふんです。例えば国民の立場に立つた行政をやる、今の大臣のお言葉、そのとおりとすれば、外国の要望を受け入れるという姿勢じゃなく、その前にまず国民の、消費者の声をきく、聞くシステムを思い切つて考えたかどうかでしようね。例えばすべての審議会に外国の方を入れるという前に、すべてのこの種の審議会に、これはもちろん食品衛生調査会を含めてすべての審議会等に、純粋に民間の中でのいろいろな経験なされ、また知識を持っておられるいわゆる消費者団体の代表の方を参加させるといふことをまず私はすべきじゃないか。単に議論をするとか外国の知識を入れるというだけじゃなく、そういうことをすべきじゃないかと思ふんですが、いかがでしよう。

○政府委員(北川定謙君) 食品衛生調査会についてお答え申し上げたいと思ひますが、食品衛生調査会は、学識経験のある者の中から厚生大臣が任命するということになつておるわけでごさいます。近年、食生活が非常に多様化する、食品に関する科学技術が非常に進歩しております、食品衛生に関する科学的、専門的な知見がますます専門化、細分化されていっているわけでごさいます。そういう状況の中で、調査会の高度の中立性を確保するという要請を踏まえまして、これらの要件に合致するかどうかを判断した上で委員に任命を申し上げているところでごさいます。

○内藤功君 国民生活センターは、あなた、消費者代表じゃないでしよう。国民生活センターは総理大臣がたしか人事権を会長や役員に対して持つておられて、やめさせることもできるんだね、国鉄総裁みたいに。解任もできるわけですよ。それから会計とか財政も全部政府、経済企画庁長官が監督するでしよう。財政も会計も政府が持つておるでしよう。その国民生活センターの理事が消費者代表ですか。これはむしろ政府の側に属しているような調査や提言をするところじゃないんですか。そういういいかげんなこと言っちゃいけませんよ。それは違ふんじゃないですか。私の言っているのは、そうじゃなく、長年にわたり消費者の中でも自分もいろいろな消費者の苦労を味わつてきたという人をさつき言つたあなたの基準でもって判断して、思い切つてすべての審議会にそういう方を入れるなさい、すべての審議会に外国の政府の人を入れるんならばその前に入れないと、こう言うているんですよ。無理に今いる国民生活センターの人を消費者代表だとして言うことはないじゃないですか。

○政府委員(北川定謙君) まあ、いろいろな御議論があろうかと思ひますが、消費者の声を非常にたくさん聞かれる立場にあられる方というふうに私

を確保するということ踏まえまして、これらの要件に合致するかどうかを判断した上で委員に任命を申し上げているところでごさいます。

○政府委員(北川定謙君) まあ、いろいろな御議論があろうかと思ひますが、消費者の声を非常にたくさん聞かれる立場にあられる方というふうに私

どもは理解しておるところでございます。

○内藤功君 まあ、今のは反論がありませんでしたから、国民生活センターというのは、事実上これはあなたのお間違いだと思えますよ。よく国民生活センターの設置法というのを見てくださ。これはもうなっているんですよ。そういうことを局長ですからおっしゃるときは慎重におっしゃる必要があると思えます。一言御注意申し上げておきます。

そこで次に具体的に食品添加物の問題で伺いた。いんですが、まず最初に、食品添加物については、一九七二年に食品衛生法が改正された際に、「常時その安全性を点検し、極力その使用を制限する方向で措置する」と、こういう附帯決議が衆参の社会労働委員会で行われておりますが、厚生大臣に伺いますが、この附帯決議は今後も尊重していくお考えに変わりはないと思えますが、御所見を伺いたい。

○国務大臣(増岡博之君) 先ほどから申し上げておりますように、食品等の安全性の確保を基本といたすわけでございます。それは昭和四十七年の衆参社会労働委員会での附帯決議に基づくわけでございまして、その基本姿勢のもとで今後も御趣旨を踏まえて対処したいと思えます。

○内藤功君 この点についてもさっきのBHA問題、それから八三年の八月に厚生省がアメリカの要求を入れてアメリカのチーズやキャンディーなどの加工食品を輸入するという、そういうことのために十一品目の添加物の使用を認められた。私はこの流れを見ると、厚生大臣はそうおっしゃるけれども、食品添加物を制限するどころか逆にふやしているという傾向を指摘せざるを得ないんです。

そこでお聞きしますが、アクションプログラムでは、「食品添加物について」「各国衛生当局と十分協議を行い、新たな指定又は使用基準の改訂につき措置する」と、こうなっておりますが、この各国衛生当局との協議というのは既に行われているんですか。

○政府委員(北川定謙君) 現在の段階ではまだ行われておりません。

○内藤功君 十一月の十五日に日米食品科学パネルというものが行われたと聞いておりますが、これは大体どういう性格の会合で、どんなことが話し合われたんでありますか。

○政府委員(北川定謙君) これは従来から日本とアメリカとの間で相互の食品衛生行政の責任者が最近のそれぞれの国の状況についての情報交換をするという性質の会議でございます。

○内藤功君 どんなふうな内容が話し合われたんですか。

○政府委員(北川定謙君) 今回の十一月十五日の会議におきましては、日本側からは日本側のアクションプログラムの状況について説明をした。あるいは食品衛生調査会の対応方針ということで、特に昭和四十七年の国会の附帯決議等があった事実等について言及をしております。

アメリカ側からは、食品等につきまして一つの基本的な哲学といえますが、最近のそういう問題に対するアメリカの考え方、つまり絶対的な安全性ということとはなかなかないのではないかと、あるいは現実にはいろいろなことから食品衛生行政をやっていく上での合理的な基本的な姿勢という問題についてと議論を詰める必要があるのではないかと、こういうようなことが議論の話題となつたわけでございます。

○内藤功君 そこで食品添加物の新たな指定について米側からの要求はなかったんですか。また今後こういう要求があった場合はどういうふうに対処されますか。

○政府委員(北川定謙君) 第一段の問題につきましては、特段の提案はなかったわけでございまして、今後どうなるかにつきましてはまだ全くわかりませんが、もしそういう問題が出てくればしるべき手順を踏んで食品衛生調査会の場で議論を進めることになろうかと思えます。

○内藤功君 そこで、厚生省の北川生活衛生局長、あなたですが、局長が、来日したアメリカFDAのミラー局長に対して、食品添加物の規制を緩和し、アメリカの要求にこたえて指定拡大に積極的に対応していく方針を伝えた十六日付の新聞が書いてありますが、これは事実ですか、ちょっと説明してください。

○政府委員(北川定謙君) 必ずしも事実を適切に表現していただいているとは私も考えておりません。

これから食品添加物問題についても相互で意見の交換を進める。その際に、先ほども申し上げました、昭和四十七年の国会の附帯決議に代表されるような我が国の食品安全に関する一般的な世論の動向、そういう点についても言及をしたところでございます。

○内藤功君 食品添加物の規制を緩和し、アメリカの要求にこたえて指定拡大に積極的に対応していく、こう書いてありますが。

○政府委員(北川定謙君) 先ほど来申し上げておりまして、そのような言い方はしておりません。

○内藤功君 そうすると、この記事はうそであるというふうに否定されますか。

○政府委員(北川定謙君) 必ずしも適切でないと考えております。

○内藤功君 これはちよつと言葉が強いかもしれませんが、新聞に自分の言わないこと、全くうそが書かれた、こう否定なさいますか。

○政府委員(北川定謙君) 先ほど来申し上げておりますように、適切でないというふうに考えております。

○内藤功君 くだいようですが、言うことは言ったが、言ったことは適切でない、こういう意味ですか。

○政府委員(北川定謙君) 先ほど来申し上げておりますように、今後添加物問題についても必要があれば非常にフリーな立場で議論するという趣旨で発言しておりますのでございまして、そのバックといたしまして、日本における食品安全問題に

関する世論の動向ということについても強く主張したところでございます。

○内藤功君 あなたの方は、七二年の附帯決議と国民の世論に立つて堂々とやられたように言うし、この新聞は、食品添加物の規制を緩和し、アメリカの要求にこたえて指定拡大に積極的に対応していくと。私が両方見ての判断は、どうもあなたの御答弁にもかかわらず、この新聞の記事というのはそれだけあなたにいろいろ取材をして書いたんですから、これがうそだとおっしゃると思えない。しかし、いいですよ、同じ答えが返ってくるから、押し問答してもしょうがない。この判断は読む人が、議事録とこの記事を読む人がするであろうし、私はこの点をこれ以上聞きません。私は、今あなたがいきなり七二年の附帯決議の立場に立てば、たとえ要求があっても、そういう要求があっても、これはさっぱりとこの決議の立場、日本国民の危機、世論の立場に立つべきだ、市場開放ということで消費者の不安、反対を無視して規制緩和を行うのは許されないとだということをおっしゃるべきではないと思えます。

それで、この問題の最後に、私は輸入手続の簡素化、迅速化のための措置に關連しまして、輸入食品の問題について聞きたいと思っております。

今回のアクションプログラムでは、すべての輸入食品について事前届け出制を導入して、検査事務を一部のものに限ることになっておりますが、これによって輸入食品が十分な検査もなく輸入されることになり、輸入食品の安全検査がおろそかにされるんじゃないかと、こういう危機感を私は禁じ得ないのであります。

そこで、いろいろありますが、きょうとりあえず一つだけちよつと具体的な案件についてお聞きしたいと思えます。まず最初に、輸入食品の検査というものはどのように行われているか、その手続、手順を聞きたいと思えます。

○政府委員(北川定謙君) 輸入食品の手続につきましては基本的には届け出を受ける。それに基づ

いてその食品の種類あるいは輸入の今までの実績等を勘案いたしまして重点的に必要な場合には検査するというをやっておるわけでございませう。

○内藤功君 食品衛生法の十六条ですか、販売用、営業用に使う食品を輸入する際にはその都度厚生大臣に届け出なければならぬ、これはそのとおりですか。

○政府委員(北川定謙君) そのとおりでございます。

○内藤功君 健康食品というのを大臣、御存じですか。

○内藤功君(増岡博之君) 存じております。

○内藤功君(増岡博之君) ございませう。

○内藤功君 健康食品がいろいろ出てますが、肝油ですね、サメの肝油を使ったものが売られているんですよ。厚生省の局長は御存じですか。

○政府委員(北川定謙君) 売られていることは承知しております。

○内藤功君 この健康食品はサメ肝油の主成分であるスクアレン、これが細胞の新陳代謝を活性化して健康の維持増進に効果があると、かようなことで効能書きを書いて販売されているものであります。これは深海におる深海サメエキスとか、サメミロンなどの名称で販売されているものであります。昭和五十九年のメーカ出荷額で三十四億円、その市場規模は年々大きくなっていると言われていると、一方、このサメ肝油は化粧品原料、クリームとか乳剤というものにも使われていると。

ところで、この化粧品原料や健康食品などに使われているサメ肝油は、現在ほとんどフィリピンなど外国からの輸入である。通関統計によりますと、昭和五十九年で肝油の輸入は一千二百八十七トン、このうちの大部分がサメの肝油でありまして、ほかにもいろいろな魚がありますが大部分がサメ肝油。私はこのサメ肝油の輸入について業界の方に聞いて調査したわけです。まず、ある業者、

飯にAといたします。このA業者は年間で約三百トン、化粧品原料ということではサメ肝油を輸入しておるのです。そして、そのうちの約一割と云いますから約三十三トン程度を健康食品に回している、つまり化粧品として輸入して一割は食品に回しておる。次にもう一つ、Bという業者を当たってみますと、これは三百五十トン年間輸入しておる、やはり一割三十三トン程度健康食品に使っている。こういうふうにお答えしてきました。

そこで、厚生省にお伺いしたいのは、このサメ肝油の場合に輸入食品として日本に入ってきている量、これは昭和五十九年でどれだけかわかりますか。

○政府委員(北川定謙君) 厚生省の輸入食品監視統計によりますと、昭和五十九年に四トンでございます。

○内藤功君 これは五トンじゃないの、数字では。

○政府委員(北川定謙君) 五トンはミスプリントでございます。四トンが正しい数字でございます。

○内藤功君 こういう統計にもミスプリントがあるわけですね。

そうしますと、大変数字が違うわけですが、私の調査と。私の調査は私なりに確信を持っています数字であります。A、B二つの業者に聞いたところでは、肝油の約一割程度、合わせて六十五トンです。三十三トンと三十五トンをプラスして六十五トンを健康食品に回していると言っています。この二つの業者だけでサメ肝油六十五トンを使っているのです。一方、厚生省の今の答えでは、輸入食品監視統計では年間四トン。これは開きが十分出ておりますが、これをちょっと厚生省、調査していただけないか。御調査をお願いしたい。これは随分大きな違いです。業者の名前はここで口外できませんが、これは大きな問題だと思います。いかがでしよう。

○政府委員(北川定謙君) 私どもの承知しておる数字は四トンでございますので、先ほど先生から

御指摘のあった六十五トンがどういうルートで食品に回っておるのか、調査をしてみたいと思っております。

○内藤功君 私がこれを言うのは、健康食品としてサメ肝油を売っておる、しかし輸入食品としての届け出をしないで化粧品ということでは輸入しているということしか考えられない。これは法を抜けるものですね、法を潜るもの。これは実際には食品として使っている化粧品原料として使うのだというふうには言え、食品衛生法に定められた届け出もされないで輸入されてしまっている。この点についての御調査をお願いしたいと思います。

私はこうしたことが起きるのは、これは氷山の一角のまた一角でありませう。輸入食品の検査が簡素合理化あるいは迅速化ということで手抜きになっているからじゃないかと思えます。国民の食品生活、食生活にかかるとありますし、十分な体制をとってきちんとした輸入検査が行われるように、そういう方向に行政を運用していくべきじゃないかと思うのです。もし仮にこの簡素化、迅速化の名のもとに逆の方向にいくと、これはひいては国民の健康、それから身体、生命というものに大変な影響を与えることになると思えます。この点を特にきょう指摘をしておきたいと思えます。

厚生大臣と厚生省に対する質問は以上で終わりたいと思えます。

次に、残りの時間で建設省にお伺いをしたいと思います。建設大臣にお伺いをしたい。これは統制令の問題であります。

まず最初に、今回の規制緩和一括法の中に地代家賃統制令の廃止というものが盛り込まれておる、これは統制令の対象者のみならず、他の民間家賃を初め国民生活に大きな影響を与えることは必至であると思えます。まず、今の時期にこの統制令を廃止するということに至った理由について端的にひとつお答えいただきたい。

○政府委員(遠辺尚君) 現行の地代家賃統制令は

終戦後の混乱に対応する物価対策の一環といたしまして、異常な住宅難、例えば当時四百二十万戸の住宅不足があったと言われておりますが、そういう住宅難によりまして地代家賃の高騰あるいは急騰を防止するために制定されたものでございませう。しかるに現在におきましては、例えば住宅総数は三千八百万戸を超えておりますし、一世帯当たり一・一戸、量的にも一応充足している。それから例えば一人当たりの世帯の指数で見ても向上を続けております。要するに年々居住環境水準が改善されてきております。また低所得者層に対する施策といたしまして、公営住宅の供給でありますとか、公社・公団住宅の供給あるいは公庫融資等各種の住宅施策も充実してきております。往時とは住宅事情は大幅に改善されてきているというふうにお考えをいただきたいと思います。

それからまた現在では統制対象が、これは御存じのとおり昭和二十五年七月十日以前に建築された九十九平方メートル以下の住宅及びその土地が対象になっているわけでございませうけれども、対象が一部の住宅に限られておる。これは住宅総数に對しますと三割という数字でございます。それと同時に、実際に統制に服している割合というのは、これは地域によって差はございませうけれども、一割ないし三割というふうな現状でございまして、統制に服している住宅あるいは住んでおられる方々と、それ以外の住宅との間で均衡を失っている状況になってきておるわけでございませう。さらに地代家賃の統制によりまして統制対象住宅の維持修繕が十分に行われない、老朽化が非常に進んでいるという弊害も出てきております。

長くなりましたが、こういった状況を総合的に判断いたしますと、元来必要最小限に行うべきものであると価額の統制については考えるわけでございませうが、現在ではその必要性がもはや失われておると考えられるわけでございまして、約一年後にこれを廃止するというにいたしましたわけでございませう。

○内藤功君 しかし百二十四万戸の方が統制令の

適用下にあるということも厳然たる事実なんです。それで、少なくとも理由には全然ならないので、なせかといいますが、統制令の対象住宅の居住者は、いかに一部になっても、三割ですか、全国三割、大都市で三割から一割というふうになりまして、それは保護すべき人なんです。保護すべき対象なんです、ということが問題なんです、三割とか一割ないし三割という数字は、これは余り説得力を持たない。

そこで、私はその点に集中して今聞きたいのですが、統制令対象住宅の居住者は高齢者の方、したがって低所得の方、それから母子世帯、それから父子世帯、こういうような方が圧倒的に多い。こういう現状を考えなくちゃいけないのじゃないでしょうか。こういう点で、これは建設省が厚生省か、どちらになりますか、現在生活保護を受けている世帯は全国でどれくらいあつて、そのうち持ち家の比率はどんな状況か。それから地代家賃統制令の対象家屋に住んでいる人はどのくらいか。こういう点おわかりになりますか。

○説明員(萩原昇君) 住居の關係につきまして、五十七年の数字が最新でございますのでそれ申し上げますと、七十四万五千世帯でございます。このうち持ち家でございますのが二十一万世帯。そのほかで申しますと、民間借家、借間というのが四一%、公営住宅等というのが一六・七%でございます。

○政府委員(渡辺尚君) 統制令關係について私から申し上げます。

全数調査がございまして、統制令対象住宅におきます生活保護世帯の状況につきまして建設省が東京都、神奈川県、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県において行いましたサンプリング調査しかないわけでございますが、それによりまして、統制対象借家に居住する世帯のうち生活保護世帯の割合は三・七%ということになっております。それから一方、厚生省が実施されました被保護世帯全国一斉調査の中から民間借家に住んでお

れる方及び二種公営住宅を除く公共借家に住んでおられる世帯、これのうちの保護世帯の割合を見ますと三・五%。ほぼ同じような数字になっているというところでございます。

○内閣府 今の答弁でもその一端があらわれていと思うんですね。これは実態をよく調べていく必要がある。

それから三割であらうと一割ないし三割であらうと、今、統制令の直接間接の保護のもとに一定の家計を維持しているわけですから、この人たちが統制令の枠が外された場合にどうなるかということもリアルに考えて対応を決定しないと、これは私も本会議で言いましたが、大きな社会問題を惹起することになると思うんです。

そこで住宅局長にお伺いをしたいんですが、もし統制令が撤廃されますと、家屋所有者、家主の中には一方的に借家法、借地法に基づいて増額請求権を行使して世間並みの家賃地代を要求してくるという動きが必ず出てきますね。そういう場合にこうむる被害というのは、一つは家計の中で物すごく家賃の割合がふえてきて、ほかの食費費とか教育費とかいふものが圧迫される。これだけにとまればいいんですけれども、それにとまらないうえ、明け渡しの問題が出てくる。つまり増額請求で借家人が応じなければ訴訟事件でもって裁判になるかもしれない。そうすると、裁判になると鑑定を頼みます。ところが、今の鑑定は、現状は大体比價の賃料から計算してくる、それから消費者物価の値上がりから計算してくる。それから地価の騰貴から計算してくる、あるいはこの今の三つの総合して計算してくるという割合です。ですから、借家人の方は支払い能力を言うわけです、とても支払えませんか。今までこれだけで、一遍にその二倍、三倍ですから支払えないと言っているんですが、それは今の現行の裁判制度の中では、鑑定の中ではほとんど無視されている。裁判所が後で大岡裁きの気持でだかというんで減額するということはあるかもしれない。そういう状況です。

ですから、この問題が社会問題になるというのは、家賃の値上げで家計を圧迫するという点とともに、どこでも見られることは、明け渡しということがごく簡単にやられていく。賃料を裁判所で決める。そうすると、それを払わないから契約解除をする、明け渡し裁判。賃料不払いですから、ほとんど抗弁というものが現在の法廷では成立しない。一体どうするか。これがどんどん起きてきます。これがもうはつきり出ているのに今の法案では一括法の中に入れてしまつて、しかもこれについて、いわゆる受け皿というか、受け皿という悪いけれども、どこで保護してあげるのかということがないでしよう。どういふふうにこれを考えるのかという点ですね、伺いたいんです。

○政府委員(渡辺尚君) 御指摘のように、統制令の対象住宅の居住者に高齢者の方あるいは低所得の方が一般の民間借家に比べてやや多いという傾向にはございます。

ただ、実態的に家屋が、先ほども申しましたように、昭和二十五年七月十日以前ということで、一番新しい家屋でもそのものは三十五年たつていという家屋の老朽化の問題がございまして、それから一般借家に比べた場合に、比較的長期間継続して入居しておられるという実態がございまして、それから統制令が廃止されましたも当事者の借地・借家法上の地位は変わらないということ等から、我々といましては、統制令の廃止により直ちに立ち退きを余儀なくされるとか、あるいは非常に極端な値上げが起こるといふような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して。しかしながら、統制令の廃止に当たりましては当事者間のトラブル等が当然考えられるわけでございます。

そこで、まず、国、公共団体によりまして、統制令の概要でありますとか廃止の趣旨、そういった統制令の廃止に伴います正確な情報を広報等により提供したいというふうに考えております。次に、国、公共団体、協力いたしまして、借家

の経営者団体あるいは仲介業者団体等に対しまして、便乗値上げ等の防止策につきまして指導を行いたいというふうに考えております。

それから第三には、居住者から、いろいろ生活に困られたりあるいは法的な問題等の住宅相談が当然起ってくると思ひます。そこで、そういった多様な相談に的確に対応するために、地方公共団体の住宅相談体制の充実を図つてまいりたいというふうに考えております。

なお、そういうふうにしても、今先生御指摘のように、例えば統制令の廃止に関連しまして他への転居を希望される、またそれがやむを得ないというところで、かつ公営住宅の入居資格を持つておられるという方々につきましては、現在特定目的公営住宅制度というのがございまして、優先入居を図ることができるところでございますが、そういう措置を図るとともに、必要に応じて募集枠の拡大でありますとか、これはちよつと時間がかると思ひますが、建設の促進を図るよう公共団体を指導したいと思つております。

それから公営住宅に関連しましては、不良住宅、その住宅が不良住宅となつて撤去が行われるという場合には、今度は公営住宅の特定入居制度というのがございまして、これによりまして、この制度を活用するようして対応してまいりたい。

さらに、それでは公営住宅の入居資格を超えて、つまり収入基準を超えている人はどうするんだというところになります。これにつきましては、公団・公社住宅につきましても優先入居制度というのがございまして、公営住宅の収入超過者に対しまして優先入居をしている例が現実にございまして。そういう例に準じて優先的に入居するように措置をいたしたいというふうに考えております。

さらに、先ほど生活保護の問題が出ましたけれども、いろいろ問題あるんだけれども、つまり負担が重くなつたんだけれども動きたくないという方も当然出てこれらると思ひますが、その場合には、生活保護担当部局と連携を強化いたしまして

的確な住宅扶助措置が講ぜられるように措置してまいりたいというふうに考えております。

○内務功曹 最後の質問になりますから、局長と大臣からお答えいただきたいんです。

今の局長の答弁にもかかわらず、極端な値上げは起こらないだろうという事態は完全に事実で破られているんですね。私の知る限り、こういう統制令の廃止の動きが報道されてから、極端なものでは三倍から五倍の値上げ要求というものがどんでん出てきております。

それから統制令の撤廃は即借家法に影響を与えないと。確かに理屈の上はそうなんですけれども、しかし統制令とこの借家法によって全国百二十四万世帯の人はこれで歯どめをつけられて守られているわけです。不可分一体なんです。そして統制令の枠が外れば借家法あるいは借地法による増額請求というのはその枠がなくなっちゃう。今ある借家法の、借地法の増額請求というのは統制令の枠内での増額請求なんだから、枠が外れるんだから、地位に影響がないどころか、これはあるんです。そこで大きな社会問題が発生するだろうと思う。今あなたはいろいろと羅列的にたくさんの方策を言われた。それはそれなりにきちんとやってみてほしいと思うんですが、これだけでは済まない。これを単にこの答弁だけじゃなく、例えば通達をきちんと出す、あるいはそういう点を法制化するというふうにしなさいと、ただここで局長が答弁をされてもそれだけでは済まぬと思うんですが、そこらあたりの局長のお考え、時間がないのもうこの一問しかできないんですが、局長のお考えと、それから今まで聞いておられて、木部建設大臣のこれについての御所見を、せつかくそこへ来ておられるんですから、お伺いしたいと思えます。これで私の質問を終わります。

○政府委員(渡辺尚君) 簡潔に申し上げます。先ほどいろいろ申し上げましたが、これらは必要に応じて通達等により措置をする所存でございます。

○国務大臣(木部佳昭君) 先ほど来先生から大變御指摘いただいたおるわけでございしますが、私もこうした撤廃することによって、先生も今御指摘いただきましたが、弱い立場の方々、それから高齢者であるとか、そういう方々が万々一これによって影響を受けるとか被害を受けるということがないようにすることが行政の責任であるというふうに考えておる次第でございます。したがって、一年間の余裕もございしますから、そういう点につきましても万全の対策を立てて指導してまいりたいと、かように考えております。

○柳澤錬造君 この法案というのは臨時行政改革推進審議会の答申に基づいて提案されておるはずだと思っております。そこで、まずこの総括的なことを若干お聞きしてまいりたいのですが、政府が持っている許可事項というものは大体どのくらいあるんですかということ、そして今回の改正に出しているのはそのうちの何%くらい、どのくらいになるんですかということ、そこからお聞きをしていきたいと思えます。

○政府委員(竹村農君) ただいまのお尋ねでございます。許可の総数でございますが、法律、政省令等に基づくもの、これを合わせまして約一万事項とされております。これは各省庁が国会に提出した件数を集計したものでありまして、ことしの二月に提出されました件数で申し上げますと一万二千九百件ということになっております。しかし、これは必ずしも統一した基準に沿って把握されたものではございません。このためにききの行政改革答申におきまして許可等の総数を統一的に把握するよう指摘されて、去る九月の閣議決定におきまして、総務庁が各省庁の協力を得て速やかに総数の統一の把握を行うという旨を決定しております。これに従いまして、現在総務庁におきまして許可等の洗い出しの作業を進めております。先ほど大臣からも御答弁がありました。来春、そのころをめぐって作業を終わる見込みであります。もう一つ、今回の一括法であります、これも

さきの行政改革答申で許可等を含む公的規制につきましても、この場合は許可可だけでなくて法律で直接禁止する、そういうった規制も入っておるわけでありまして、こういうった事項を含めまして個別に二百五十八事項の答申がありまして、このうち当面法律改正を要する四十二事項を整理合理化するというものでございます。両方を比較して何%ということは、実は両者のベースが異なります。そういうったことで一万件を母数にしてその割合を出すとか、こういうったことはなじまないというふうに考えております。

○柳澤錬造君 なじむかなじまぬかは私が判断するんであって、今の数字からいえば、極めてごく一部だということは言えるわけでしょう。

そこで、次にお聞きしたいことは、この法律改正によってどの程度の人員減少ということができるんですか。したがって、それに伴って経費の節減ができるはずなんです、それがどのくらいになるのか。あわせて、この一括法を出してくるまでの今までもかなりの経費がかかっていると思うんです。これからのいろいろな面があると思うんですが、言うならば、この一括法をやることによってどれだけの仕事量が少なくなり、政府としての経費節減になるか。片やこれを審議していただくまでの過程にあつてもかなりのコストがかかるというわけですから、そのバランスシートがどういうふうなお答えになるんでしょうか、どういうメリットがあるんですかということが二番目の質問です。

○政府委員(竹村農君) 二つの問題あわせてお答え申し上げますが、まず経費の節減効果でございます。現在政府が進めております公的規制の緩和による効果であります。一般的には、一つとして民間活力の発揮、推進のための環境整備に資する、これが一点であります。それからもう一つは、あわせて国際的に遜色のない開放性を有する市場の実現に資する。こういうことであります。このことはあわせて、さらに行政事務の簡素化、これに資する面も持っております。

今回の法案におきましても効果はこれと同様であるというふうに考えております。

行政事務の簡素化の面について見ますと、例えば船舶検査でありますとか無線局の検査、こういった検査、登録事務の民間委託あるいは運輸関係で標準運送約款制度、こういった導入が予定されておりますが、これらによりまして行政事務の簡素化に資する……

○柳澤錬造君 そんなこと聞いているんじゃないんです。

○政府委員(竹村農君) この効果が期待できるわけではあります。この種の効果は、例えば委譲の相手方の能力に応じて検査等の事務の委譲をする、あるいは標準約款制度がどの程度実施されるか、こういった面もありましてなかなか定量的に把握することは困難であります。

また、法案作成のコストでございますが、これにつきましても、印刷費等直接的な経費はともかくといたしまして、法案提出まで各省における検討経過まで含めましてコストを計算することはなかなか困難な面がございます。

いずれにしても、今回の法律改正は民間活動に対します公的規制を緩和しようとするものであります。行政事務の簡素化効率化の面もありませんが、時代の変化に伴いまして不合理となった規制を是正する、これを目的とするものであるというところを御理解いただきたいというふうに考えます。

○柳澤錬造君 後藤田総務庁長官に今度はお答えいただけます。

今みたいな御答弁を聞いているんじゃないんです。それはどれだけのコストがかかったか、それからどれだけの経費節減になるかということ、これは難しいことはもう百も承知。しかし、おやりになる以上は当然それぐらいのことは考えて、これだけのコストをかけてもそれ以上の大きな利益があり、結果的にはバランスシートでは大幅な黒になる、だから政府としてもやるんですというものでなくちゃならぬ。その辺のところを簡単に

数字で出てくるようなものでないことはわかるけれども、それもやらざるにやっているとすれば、ひょっとしたらコストをかけてコストの方が余計かかって、上がってくるメリットが少なければこれはやる意味がないんです。

それで、今の答弁の中にも出てくるのだけれども、これは長官の方にもお聞きをしたいんですが、けさの提案の説明をなさるときにここに三つ挙げておられるわけですが、その理由として。

「規制制定の当初に比し、民間能力が向上しているものにつぎましては、国が直接実施している定型的事務であつて民間で代行可能なものはこれを代行させる。」それで三番目には、「規制制定の当初に比し、技術革新が著しく進展しているものにつぎましては、規制の範囲を緩和」とする理由が挙げられておられるわけなんです。

そこで、それだけの理由を挙げてこの法改正にお取り組みになったけれども、その出てきた答えは、八省二十六法律四十二事項だけが取り上げられている。余りにも情けないんじゃないでしょうか。たとえわずかでも、行政改革をやるというところについてのその労は多とするけれども、この程度のことならば大騒ぎをしなくたって、常日ごろから許可事項をそれぞれの省庁が手直しをしたり改正をしたりおやりになることができるんですから、これは大騒ぎをして一括法だといつてやることはないんだと思うんですが、その辺がどうしても私には理解ができないので、なぜもつと大幅にやれなかったんですか。やれなかったのか、やりたくないのか、やらないのか、その辺はどういうことなんでしょうか。非常に政治的な高度の御判断で御答弁をいただきたい。

○国務大臣(後藤田正晴君) 柳澤さんの御質問は私はもつともな御意見だと思ふんですね。やる以上はそれなりの効果の上がるものでなければ意味

がないではないか。そういう観点から見れば、これは効果が上がるかと政府は一体言えるのか、こういう御疑問ですね。

なるほど私もこの法律を見る限りにおいてはそういう感じがせられるのも無理はないと、私は率直にそれを認めます。ただ、この点は先ほど来お答えいたしておりますように、当面の立法で変えなきゃならぬという、しかも一括でやらなきゃならぬという面だけを挙げておられる法律であつて、それ以外にも例えば先刻お答えしましたようにガソリンの輸入を自由化するというので、これは私は相当な経済効果が上がってくるんじゃないかと思ひますし、それからまたこれ以外でも例えば預金金利の自由化を詰めておられるわけですね。あるいはまた運輸関係で言えば、参入規制の緩和あるいは航空三法の事業の見直し、こういうものも詰めておられるわけですね。これは相当なる変革になりはしないかと、こう思ひます。あるいはまた基準・認証の問題もいろいろ御指摘がございましたが、これも八十八事項実はあるわけなんですね。こういった一連の今度のこの規制緩和というのは本格的に取り組んでいくわけなんです。これは日本の経済の活性化に大きくつなげて、局長がお答えしましたように、今直ちに計量的な計算はできませんけれども、私は日本の行政のあり方、経済の活性化にとつて大きなターニングポイントになるのではないかと、こういふふうに考へております。

しかし、これはそれじゃこれだけで終わるのかと、こう言へばそれは終わつてはなりません。それは時代がどんどん変わりますから、それは規制のあり方についてそのままで置いておいてはこれまた手かせ足かせになりますから、それは各省庁で今後引き続いて見直しをやつてもらわなきゃならぬ。それから同時に、見直しは権限に関係するわけですよ、役人の。それだけにどうしてもこれはいい悪いは別として、人情としてどうしてもそのままだにほうつておきたいものですから、そ

こでなかなか各省が見直しをやらないうことになれば、これは私の方の役所は政府全体の立場でそういうものに取り組みさしていただく、あるいは監察機能なり調査機能というものがあつてから、こういうような建前でもどんでんやつていかなければ本場の意味での成果は上がらない。それを計量的に今はできませんけれども、確かに大きな時代のターニングポイントになりはせぬかと、かように思ふわけでございます。

○柳澤謙造君 それはやらないよりかやつた方がいいんですから。ただ長官、きょうのこの説明をいろいろ聞いておつての私の受けた感じというものは、そう言つちやいかぬけれども、お役人さんが今までサポーターとしていたんじゃないんですか。こんなこと行革審から言われなかりやれないことではなくて、常日ごろから、今長官も言つたように、日進月歩といつては言葉が適当だとは思ひませんけれども、何かどんでんの中を変わつていくのだから、それに対応してそれぞれの省庁がこれは必要だからそれじゃ設ける、もうこれは古くなつたから必要はない、これはもうやめようといつてそれぞれの省が独自でそんなこと今までやつてなかりやけなかつたんでしょう。そういう意味で、今度は局長というかそちらの方でもいいんだけれども、この行革審の答申の中にたくさん挙げられておりますが、全部あの法律事項はこの中に入つておられるんですか、その点。

○政府委員(竹村屋君) 行革審答申を受けました事項で法律改正を要するもの、これは全部この前の九月の閣議決定で具体的にどういふふうにするかということまでスケジュールを決めて方針を決めております。

○柳澤謙造君 いや、九月のそれは私も見ておるんだから、そうじゃなくて、この一括法の中に行革審から言われたことは全部入っているのですかと聞いているのです。

○政府委員(竹村屋君) 先ほど申し上げました閣議決定の中で当面必要なものを今回措置しております。これ以外に具体的に考えられます今後の法律改正、これは大体今のところ六法律程度でございます。そのほか今のところ検討結果で姿が出る、こういったものは未定にしておりますので、場合によりましてその中で法律改正というものも出るかもしれません。

○柳澤謙造君 その辺でよろしいけれども、そのところよく考えてください。当面ということとは総務庁なり政府のあなたの方の主観なわけだよ。行革審としてはこれとこれとこれをやりなさいよと言つて答申よこしたわけでしょう。本来ならそれをそのままいたしてやらにいかぬけれども、こう拾い上げていつてみたらそういうわけにもいかないから、当面はと言つて、そして今すぐやるもの、今年度中にやるもの、いろいろ幾つか分けてやつたわけだけれども、したがって長官が先ほど言われたようにこれからは続けなくちやいけない、そのとおりで、今後さらに見直しを続けようというふうな判断に立つたという。これはこれで一応今回終わるわけだけれども、この次そういうふうなものに続いてという御判断に立つたとき、いつごろ取り上げてお取り組みになるようなことになりましょうか。

○政府委員(竹村屋君) 行革審からの答申をいただいている事項の中で法律改正に係るものもあつて、我々としては例えば中期的課題というものもできるだけ前倒しでできるものはそのようにしていただくということで決めておりました。先ほど六事項と申し上げましたが、その中で決まつておりますのは次期通常国会一つと、それから六十一年度、これは主要農作物種子法の関係でございますけれども、最近のバイオテクノロジーとか、そういった面で検討する期間も必要でございます。そういうこととでそういうことになつております。そのほか消防法の改正でありますとか、あるいは有線テレビジョン放送、こういったものは六十年以降逐次その事項によつてやつていく。あるいは道路運送法の関係、これは中期的な課題と、こういうふうに分けをしております。

うな御検討をなさっているのか、お聞きしてまいりたいです。

○政府委員(平井清君) 政府といたしましては、既に去る十月十一日付の閣議決定、国鉄改革のための基本的方針におきまして、国鉄余剰人員問題につきましては、国鉄側におきまして最大限の努力を前提にいたしまして、国を初めとする各分野における雇用の場の確保につきまして、強力な支援体制を講ずることというふうなことをいたしましたところでございます。これを受けまして現在、六十一年度からの具体的な受け入れ内容を早急に決定いたしますように検討中でございます。

このような雇用の場の確保に関する施策のほか、新経営形態移行前に国鉄が実施する希望退職募集というものが予定されております。先生、先ほど来年度の三月末までにおっしゃいました、六十一年度中に募集するものでございまして、再来年の三月まででございます。この希望退職募集の実効を上げますために、退職時の給付の特例の特例につきまして立法措置を講ずることとしたてしております。現在関係省庁間において検討中でございます。さらにこれから国鉄の清算法人が予定されておりますが、この旧国鉄に所属する特別対策対象者、一応四万一千人と予定されているわけでございまして、これにつきましては、早期かつ円滑な職業転換がなされますように万全を期することといたしております。再就職促進のための職業指導、教育訓練、求人開拓等の施策を行うことといたしまして、具体的な内容等につきまして現在各省庁間において検討中でございます。鋭意検討を続けまして早急に結論を出したいというふうなことを考えております。

○政府委員(中島眞二君) ただいま国鉄余剰人員雇用対策本部の事務局の方からお答えがございましたように、全体的な措置につきましては今のようなことで進んでおりますが、運輸省におきましては、今お答えのありました中で、希望退職を実施するための退職時の臨時の給付の特例につきまして、具体的にどのような年齢層を対象にどう

いう内容の特例措置を講ずるか、二万人の希望退職を実現するために実効のある内容のものでなければなりませんので、その辺のところを関係省庁と現在詰めているところでございまして、六十一年度予算にそれを計上いたしまして、法律といたしましては、次期通常国会に予算関係法案として提出をして御審議をいただきたい、こういうふうなことを考えておりまして、今準備を進めているところでございます。

それから余剰人員対策につきましては、まず国鉄が自助努力すべきでございます。そういう観点から、国鉄におきましては、今いわゆる三本柱といふ施策を進めておりますけれども、これだけでは到底対応できないわけでございまして、国鉄の関連事業、国鉄の出資事業とか、あるいは構内営業の事業者あるいは業務の委託会社等と折衝いたしまして、六十一年度から六十五年の初めぐらいにかけましておおよそ二万一千人程度をそこで採用してもらいたいということでの大枠を決めまして、目下具体的にその内容の詰めを行っているところでございます。

また、全体の六十一年度以降の、今先生御指摘の四万一千人の特別対策対象者に対する措置につきましても、再建監理委員会の答申におきましては、立法措置を講ずるようになっていることがございまして、それは実施は六十一年度以降になるわけでございまして、これにつきましても、分割・民営化法と並行いたしましてその内容について政府としてはどういうふうにしていくかということの検討を行っているところでございます。

○柳澤錬造君 かなり難しい問題で、さつき早期かつ円滑になんて言われておったんですが、世の中がもうちょっと景気よければ別にそんなに苦労するところもないと思うんですね。これだけ景気もよろしくない、なかなか引き取ってもらえない。後藤田長官も予算委員会では、政府の中にかなり割り当てて引き取らせると言われた。これから詰めるんですとさつき言ったんですけれども、各省に引き取らせるといふのはどのくらい引き取らせ

ようとしているんですか。それから二万人のほとんどがそういうぐあいで吸収させられるのかどうか。その辺はどういうことを考えているのか。

○政府委員(平井清君) 監理委員会の答申にもございまして、私どもこれからの毎年度の採用、国及び特殊法人の毎年の採用の人数の一定割合を決めまして国鉄職員を受け入れに当たるようにということ、国の機関にはまず受け入れを図ろうということ、中身を詰めております。今おっしゃいますように、まだ詰めが終わっておりません。現在では、国の機関にどれだけ、地方機関にどれだけということはまだ申し上げられないんでございまして、早急に中身を詰めまして実施に移さしていただきたいというふうに考えております。

○柳澤錬造君 そうすると、その辺がはっきりしなれば、六十一年四月一日新会社発足ということも、その辺の整理がつかなければ延びるということもやむを得ぬと考えているんですか。再建監理委員会のは、六十一年四月一日には新会社にもう行くんですよ。その行くとき、その前にもうともかく二万人の人は希望退職でもってどこかへやってしまいたい。それから新会社になつてからもさつき言った四万一千人は現在の国鉄に残しておいて三年間の雇用保障、その間にその人たちがどこか適当なところへ流しなさいと言っているわけですから、今の御答弁聞いていると、もうあと一年でしょう。そんな悠長なこと言っておいて、それで新会社はできますが、人員のそういうことについてはいまだに決められないというふうな、そんなことになつちゃう心配があるんだけれども、あの再建監理委員会の答申にはきちんとたえてそのとおりやれるという、その自信を持つてやられているんですか、どうなんですか、そのとこでは。

○政府委員(平井清君) 御指摘のように、新会社移行という時期におきましては、この余剰人員対策につきまして完全にめどがついていなければならぬということでございます。それに間に合わない

せるようにやれるということで、今努力中でございます。

○柳澤錬造君 まだあれだけでも、もう時間の方も余りないから、新会社まで間違いないやれると言われたんですから、その言葉を信じて受けとめておきましょう。

次に、経済企画庁の方にお聞きしていきたいことは、規制緩和が今回の一括法で、私から見れば十分ではないんだけれども、それでも規制緩和することによって生産性が向上していく。枠を外すんですから、それで物価も下がっていくし、新しい需要も出てくるだろうし、経済も活性化するだろう、内需の拡大の方向に行くんじゃないかという、これは政府もお考えだし、私たちもそう見るわけですね。民間機関が試算しているのは、そういう方向でいって、GNPでもって年率〇・五%ぐらい押し上げるだろうと、こういうふうな見方をしているのを説いたんですが、政府とすれば、この規制緩和でもってその辺の程度経済が活性化になってそういう効果を上げるというふうに御判断をなさっているか、その点いかがでしょうか。

○政府委員(勝村坦郎君) 規制緩和の経済効果につきましては、ただいま御指摘ありましたとおり、新規参入等によりまして競争条件が促進されるとき、あるいは新規分野での民間の活動が新しく開けてくる、そういうようなことがありまして、全般に経済成長あるいは内需の拡大ということに、長期、短期にわたります、プラスの効果があるというふうに判断いたしております。それではその経済効果というものをどの程度というふうに計量的に考えているかということでございますが、実は結論から先に申しますと、この計測技術あるいはデータの蓄積ということから、結論を出すことは非常に困難でございます。実は経済企画庁におきましても、総合計画局の中に規制緩和の研究会というものを七の七月からつくりまして、それで学者の先生方にお集まりいただいたいて、いろいろ分析手法並びに試算等の作業

これから先の新設の許認可等についてどう扱っていくかということは、先般来お答えしておりますように、新設問題についてはこれは検討課題で、私どものところで勉強しておるわけでございますが、その際に存続期間をもう決めてしまおうというのが果たして適当であるかどうかという問題もあるわけです。というのは、一般論として言いますと、廃止期限をあらかじめつけるということとは行政の安定性という面から見て困難性を伴うのではないかと、これは考えなきゃなりません。そこで、私はサンセット方式の趣旨に沿うやり方としては、一定期間経過後見直しを行うといったような考え方が一つありはしないかな、こう考えるわけです。だから、ここらをどうこれから先我々が勉強していくかということは大きな検討

の課題とさせていただきます、かように考えておるわけでございます。

○柳澤錬造君 アメリカなんかだったらもう昔からやっていることだけれども、日本では初めてのことで、なかなか簡単になじめる問題でもないと思うんです。しかし、こういうふうな規制緩和ということで一括法案まで出して取り組むようになったんですから、今長官が検討課題としてという御答弁がありましたんで、かなりそれは時間にもかかるだろうし、いろいろ難しい問題もあるだろうしするけれども、せっかくの機会ですから、この機会にそういう問題についても取り組んでいって、それではかの法律なんかでも時限立法で設定して、三年間といつてやることもあるんだから、そういう点に立てばできないことではないんです。確かに今長官も言われたように、ああ何だ、そうか、五年だけのものか、じゃ、といつてそれが行政上においての一つの不安を起すならば、これはよろしくないといふことはわかりますから、しかしいい面もあればこそアメリカなんかでも、外国でやっていることだと思ひますので、だからそういう点でそれは総理の答弁の前向きにと言われた点をより具体化して、これをきつかけにそれをさらに検討して、近いうち、これについてこういうやり方をするようになりまして、そういう政府の見解が聞けるようにしていただきたいと思ひますが、その点お約束いただけますか。

○國務大臣(後藤田正晴君) 慎重に検討させていただきます、こう思ひます。

○柳澤錬造君 時間があれけれども終わります。

○委員長(龜長友義君) 本案に対する本日の質疑はこの程度にとどめ、これにて散会いたします。

午後六時八分散会

十一月二十九日本委員会に左の案件が付託された。

一、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

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

目次

第一章 大蔵省関係(第一条―第五条)

第二章 厚生省関係(第六条―第九条)

第三章 通商産業省関係(第十条―第十二条)

第四章 運輸省関係(第十三条―第二十条)

第五章 郵政省関係(第二十一条)

第六章 労働省関係(第二十二条)

第七章 建設省関係(第二十三条―第二十五条)

第八章 自治省関係(第二十六条)

附則

第一章 大蔵省関係

(担保附社債信託法の一部改正)

第一条 担保附社債信託法(明治三十八年法律第五十二号)の一部を次のように改正する。

第七条ノ二を削る。

(信託業法の一部改正)

第二条 信託業法(大正十一年法律第六十五号)の一部を次のように改正する。

第二条ノ二を削る。

(無尽業法の一部改正)

第三条 無尽業法(昭和六年法律第四十二号)の一部を次のように改正する。

第四条ノ二を削る。

(信用金庫法の一部改正)

第四条 信用金庫法(昭和二十六年法律第二百三十八号)の一部を次のように改正する。

第五十三条中第九項を第十一項とし、第六項から第八項までを二項ずつ繰り下げ、第五項を第六項とし、同項の次に次の一項を加える。

7 信用金庫が第四項の規定により同項に規定する国債等に係る業務を行おうとする場合には、当該信用金庫は、不特定かつ多数の者を

相手方とする当該業務については、その内容及び方法を定めて、大蔵大臣の認可を受けなければならない。当該認可を受けた業務の内容及び方法を変更しようとするときも、同様とする。

第五十三条第四項中「前項第四号」を「第三項第四号」に改め、同項を同条第五項とし、同条第三項の次に次の一項を加える。

4 信用金庫は、前三項の規定により行う業務のほか、第一項各号に掲げる業務の遂行を妨げない限度において、国債等に係る引受け、募集又は売出しの取扱い、売買その他の業務(前項の規定により行う業務を除く)を行うことができる。

第五十四条第六項中「前条第六項から第九項まで」を「前条第八項から第十一項まで」に、「同条第六項」を「同条第八項」に、「同条第九項」を「同条第十一項」に改め、同項を同条第八項とし、同条第五項中「前項第四号」を「第四項第四号」に改め、同項を同条第六項とし、同項の次に次の一項を加える。

7 信用金庫連合会が第五項の規定により同項に規定する国債等に係る業務を行おうとする場合には、当該信用金庫連合会は、不特定かつ多数の者を相手方とする当該業務については、その内容及び方法を定めて、大蔵大臣の認可を受けなければならない。当該認可を受けた業務の内容及び方法を変更しようとするときも、同様とする。

第五十四条第四項の次に次の一項を加える。

5 信用金庫連合会は、前各項の規定により行う業務のほか、第一項各号に掲げる業務の遂行を妨げない限度において、国債等に係る引受け、募集又は売出しの取扱い、売買その他の業務(前項の規定により行う業務を除く)を行うことができる。

(外国為替及び外国貿易管理法の一部改正)

第五条 外国為替及び外国貿易管理法(昭和二十四年法律第二百二十八号)の一部を次のように改正する。

第十條第三項中「、外国為替業務を営む営業所の名称若しくは位置を変更し」を削り、同条第四項中「全部又は一部」を「名称若しくは位置を変更し、又は外国為替業務を営む営業所の全部若しくは一部」に改める。

第七十一條中「若しくはこれらの業務を営む営業所の名称若しくは位置を変更した者」を削る。

第七十二條第一号中「又は両替業務」を「若しくは両替業務を営む営業所の名称若しくは位置を変更した者又はこれらの業務」に改める。

第二章 厚生省関係

(医療法の一部改正)

第六條 医療法(昭和二十三年法律第二百五号)の一部を次のように改正する。

第七條第二項中「変更しようとするときも」の下に、「、省令で定める場合を除き」を加える。

第十四條第二項を削る。

(興行場法の一部改正)

第七條 興行場法(昭和二十三年法律第三十七号)の一部を次のように改正する。

第二條の次に次の一條を加える。

第二條の二 興行場営業を営む者(以下「営業者」という。)について相続又は合併があつたときは、相続人(相続人が二人以上ある場合において、その全員の同意により当該興行場営業を承継すべき相続人を選定したときは、その者)又は合併後存続する法人若しくは合併により設立した法人は、営業者の地位を承継する。

2 前項の規定により営業者の地位を承継した者は、遅滞なく、その事実を証する書面を添えて、その旨を都道府県知事に届け出なければならない。

第三條第一項中「興行場営業を営む者(営業者」という。以下同じ。を「営業者」に改める。

第八條 旅館業法(昭和二十三年法律第三十八

号)の一部を次のように改正する。

第三條の次に次の二條を加える。

第三條の二 前條第一項の許可を受けて旅館業を営む者(以下「営業者」という)たる法人の合併の場合(営業者たる法人と営業者でない法人が合併して営業者たる法人が存続する場合を除く)において、当該合併について都道府県知事の承認を受けたときは、合併後存続する法人又は合併により設立された法人は、営業者の地位を承継する。

2 前條第二項(申請者に係る部分に限る)及び第三項から第六項までの規定は、前項の承認について準用する。この場合において、同條第二項中「申請者」とあるのは、「合併後存続する法人又は合併により設立される法人」と読み替へるものとする。

第三條の三 営業者が死亡した場合において、相続人(相続人が二人以上ある場合において、その全員の同意により当該旅館業を承継すべき相続人を選定したときは、その者。以下同じ)が被相続人の営んでいた旅館業を引き続き営もうとするときは、その相続人は、被相続人の死亡後六十日以内に都道府県知事に申請して、その承認を受けなければならない。

2 相続人が前項の承認の申請をした場合においては、被相続人の死亡の日からその承認を受ける日又は承認をしない旨の通知を受ける日までは、被相続人に対してした第三條第一項の許可は、その相続人に対してしたものとみなす。

3 第三條第二項(申請者に係る部分に限る)及び第三項から第六項までの規定は、第一項の承認について準用する。

4 第一項の承認を受けた相続人は、被相続人に係る営業者の地位を承継する。

第四條第一項中「旅館業を営む者(営業者という。以下同じ)」を「営業者」に改める。

第九條の三 第三條の下に「から第三條の

三まで」を加える。

(公衆浴場法の一部改正)

第九條 公衆浴場法(昭和二十三年法律第百三十九号)の一部を次のように改正する。

第二條の次に次の一條を加える。

第二條の二 浴場業を営む者(以下「営業者」という)について相続又は合併があつたときは、相続人(相続人が二人以上ある場合において、その全員の同意により当該浴場業を承継すべき相続人を選定したときは、その者)又は合併後存続する法人若しくは合併により

設立した法人は、営業者の地位を承継する。

2 前項の規定により営業者の地位を承継した者は、遅滞なく、その事実を証する書面を添えて、その旨を都道府県知事に届け出なければならない。

第三條第一項中「浴場業を営む者(営業者という。以下同じ)」を「営業者」に改める。

第三章 通商産業省関係

(消費生活用製品安全法の一部改正)

第十條 消費生活用製品安全法(昭和四十八年法律第三十一号)の一部を次のように改正する。

目次中 「第一節 検査等(第三條―第七條)」

第二節 製造事業者の登録及び特定製品の型式等(第八條―第三十二條の五)」を

第一節 基準並びに販売及び表示の制限(第三條―第五條)

第一節 基準並びに販売及び表示の制限(第三條―第五條)

第一節 基準並びに販売及び表示の制限(第三條―第五條)

第一節 基準並びに販売及び表示の制限(第三條―第五條)

第一節 基準並びに販売及び表示の制限(第三條―第五條)

第一節 基準並びに販売及び表示の制限(第三條―第五條)

第一節 基準並びに販売及び表示の制限(第三條―第五條)

第一節 基準並びに販売及び表示の制限(第三條―第五條)

第一節 基準並びに販売及び表示の制限(第三條―第五條)

第一節 基準並びに販売及び表示の制限(第三條―第五條)

第一節 基準並びに販売及び表示の制限(第三條―第五條)

第一節 基準並びに販売及び表示の制限(第三條―第五條)

第一節 基準並びに販売及び表示の制限(第三條―第五條)

第一節 基準並びに販売及び表示の制限(第三條―第五條)

第一節 基準並びに販売及び表示の制限(第三條―第五條)

第一節 基準並びに販売及び表示の制限(第三條―第五條)

第一節 基準並びに販売及び表示の制限(第三條―第五條)

第一節 基準並びに販売及び表示の制限(第三條―第五條)

第一節 基準並びに販売及び表示の制限(第三條―第五條)

第一節 基準並びに販売及び表示の制限(第三條―第五條)

第一節 基準並びに販売及び表示の制限(第三條―第五條)

第一節 基準並びに販売及び表示の制限(第三條―第五條)

第一節 基準並びに販売及び表示の制限(第三條―第五條)

第一節 基準並びに販売及び表示の制限(第三條―第五條)

第一節 基準並びに販売及び表示の制限(第三條―第五條)

第一節 基準並びに販売及び表示の制限(第三條―第五條)

第一節 基準並びに販売及び表示の制限(第三條―第五條)

第一節 基準並びに販売及び表示の制限(第三條―第五條)

める。

第二十四条第一号中「特定製品」を「第一種特定製品」に改める。

第二十六条第一項中「特定製品」を「第一種特定製品」に改め、同条第二項中「特定製品」を「第一種特定製品」に、「行ない」を「行い」に改める。

第二十七条中「特定製品」を「第一種特定製品」に、「附する」を「付する」に改める。

第二十九条中「特定製品」を「第一種特定製品」に、「表示を附する」を「規定により表示を付する」に改める。

第三十条中「特定製品」を「第一種特定製品」に改める。

第三十二条の二第一項中「特定製品」を「第一種特定製品」に改め、同条第二項中「第七条」を「第五条」に改め、「同条及び第三十条中」を削り、「特定製品」と、同条中「を」を「第一種特定製品」と、第三十条中「第一種特定製品」とあるのは「本邦に輸出される第一種特定製品」と、に改める。

第三十二条の三第一項第一号中「第四条、第七条」を「第四条第一項、第五条」に改め、同項第三号中「第一号」の下に「及び第三号」を加え、同項第五号及び第六号中「特定製品」を「第一種特定製品」に改める。

第三十二条の四の見出し及び同条第一項中「特定製品」を「第一種特定製品」に改め、同条第二項中「（第一号）の下に」及び「第三号」を加え、「特定製品」を「第一種特定製品」に、「附する」を「付する」に改める。

第三十二条の五第二号中「第一号」の下に「及び第三号」を加え、同条の次に次の一節を加える。

第二節の二 第二種特定製品

（事業の届出等）
第三十二条の六 第二種特定製品の製造又は輸入の事業を行う者は、主務省令で定める第二種特定製品の区分（以下単に「第二種特定製品の区分」という。）に従い、次の事項を主務大

臣に届け出ることができる。

一 氏名又は名称及び住所並びに法人にあつては、その代表者の氏名

二 主務省令で定める第二種特定製品の型式の区分

三 当該第二種特定製品を製造する工場又は事業場の名称及び所在地（第二種特定製品の輸入の事業を行う者にあつては、当該第二種特定製品の製造事業者の氏名又は名称及び住所）

四 検査規程（当該第二種特定製品の安全基準に対する適合性について検査する方法に關し主務省令で定める事項について記載したものをいう。以下同じ。）

五 当該第二種特定製品の欠陥により一般消費者の生命又は身体について損害が生じ、その被害者に対してその損害の賠償を行う場合に備えてとるべき措置

2 前項の規定による届出をしようとする場合には、同項第五号の措置をとつていることを証する書面その他の主務省令で定める書類を主務大臣に提出しなければならない。

3 第十三条第一項本文及び第二項、第十四条、第十六条並びに第二十二條の規定は、第一項の規定による届出をした者に準用する。

この場合において、第十四条中「第八条第二項第一号又は第三号から第六号まで」とあるのは「第三十二条の六第一項各号」と、第二十二條中「登録簿の謄本の交付又は閲覧」とあるのは「第三十二条の六第一項第一号及び第二号に掲げる事項に係る情報の提供」と読み替えるものとする。

（基準適合義務等）

第三十二条の七 前条第一項の規定による届出をした者は、同項の規定による届出に係る型式の第二種特定製品を製造し、又は輸入する場合においては、安全基準に適合するようにしなければならない。ただし、次に掲げる場合に該当するときは、この限りでない。

一 輸出用の第二種特定製品を製造し、又は輸入する場合において、その旨を主務大臣に届け出たとき。

二 輸出用以外の特定の用途に供する第二種特定製品を製造し、又は輸入する場合において、主務大臣の承認を受けたとき。

三 試験用に製造し、又は輸入するとき。

2 前条第一項の規定による届出をした者は、検査規程に従い、その製造又は輸入に係る前項の第二種特定製品（同項ただし書の規定の適用を受けて製造され、又は輸入されるものを除く。）について検査を行い、かつ、主務省令で定めるところにより、その検査記録を作成し、これを保存しなければならない。

（検査規程）
第三十二条の八 第三十二条の六第一項の規定による届出をした者（以下「届出事業者」という。）は、検査規程の内容が主務省令で定める技術上の基準に適合するようにしなければならない。

（損害賠償措置）
第三十二条の九 届出事業者は、第三十二条の六第一項第五号の措置が主務省令で定める基準に適合するようにしなければならない。

（表示）
第三十二条の十 届出事業者は、その第三十二条の六第一項の規定による届出に係る型式（以下単に「届出に係る型式」という。）の第二種特定製品を製造し、又は輸入したときは、これに主務省令で定める方式による表示を付することができる。

（改善命令）
第三十二条の十一 主務大臣は、次の場合には、届出事業者に対し、第二種特定製品の製造、輸入若しくは検査の方法その他の業務の方法の改善又は第三十二条の六第一項第五号の措置の改善に關し必要な措置をとるべきことを命ずることができる。

一 届出事業者が第三十二条の七第一項の規定に違反していると認めるとき。

二 検査規程の内容が第三十二条の八の主務省令で定める技術上の基準に適合していないと認めるとき。

三 第三十二条の六第一項第五号の措置が第三十二条の九の主務省令で定める基準に適合していないと認めるとき。

（表示の禁止）
第三十二条の十二 主務大臣は、次の各号に掲げる場合には、届出事業者に対し、一年以内の期間を定めて当該各号に定める届出に係る型式の第二種特定製品に第三十二条の十の規定により表示を付することを禁止することができる。

一 届出事業者が製造し、又は輸入したその届出に係る型式の第二種特定製品（第三十二条の七第一項ただし書の規定の適用を受けて製造し、又は輸入したものを除く。）が安全基準に適合していない場合において、一般消費者の生命又は身体に対する危害の発生を防止するため特に必要があると認めるとき。

二 届出事業者が製造し、又は輸入したその届出に係る型式の第二種特定製品について、第三十二条の七第二項の規定に違反したとき。

三 届出事業者が前条第一号の場合に該当する場合において、その届出に係る型式の第二種特定製品について同条の規定による命令に違反したとき。

四 届出事業者が前条第二号又は第三号の場合における同条の規定による命令に違反したときは、当該届出事業者に対し、一年以内の期間を定めてその届出に係る第二種特定製品の区分に属する届出に係る型式の第二種特定製品に第三十二条の十の規定によ

2 主務大臣は、届出事業者が前条第二号又は第三号の場合における同条の規定による命令に違反したときは、当該届出事業者に対し、一年以内の期間を定めてその届出に係る第二種特定製品の区分に属する届出に係る型式の第二種特定製品に第三十二条の十の規定によ

2 主務大臣は、届出事業者が前条第二号又は第三号の場合における同条の規定による命令に違反したときは、当該届出事業者に対し、一年以内の期間を定めてその届出に係る第二種特定製品の区分に属する届出に係る型式の第二種特定製品に第三十二条の十の規定によ

り表示を付することを禁止することができ
る。

第三十三條第一項中「特定製品に係る」を「第
一種特定製品及び主務省令で定める第二種特定
製品に係る」に改め、同項第一号中「この章第一
節」を「第四條第二項第一号の規定による届出の
受理及びこの章第二節第一款に、「特定製品」を
「第一種特定製品」に改め、「（第三條及び第四
條ただし書第二号の規定による事務を除く。）」を
削り、同項第二号中「前節」を「この章第二節
第二款に、「特定製品」を「第一種特定製品」に、
「前条」を「第三十二條の五」に改め、同項に次の
一号を加える。

三 前節に規定する第二種特定製品に係る届
出の受理に関する事務（第三十二條の七第
一項ただし書第二号、第三十二條の十一及
び前條の規定による事務を除く。）

第三十四條第一項中「この章第一節（第三條及
び第四條ただし書第二号を除く。）及び前節」を
「第四條第二項第一号、この章第二節第一款及
び第二款」に改め、「第三十二條の五を除く。」
の下に並びに前節（第三十二條の七第一項た
だし書第二号、第三十二條の十一及び第三十二
條の十二を除く。）を加える。

第三十五條第一号中「第六條又は第二十七條
（第三十二條の四第二項において準用する場合
を含む。）の表示が付されていない」を「第四條第
一項の規定に違反して」に改め、「（第四條た
だし書の規定の適用を受けて販売した場合を除
く。）」を削り、同条第二号中「特定製品」を「第
一種特定製品」に改め、同条に次の一号を加える。

三 届出事業者がその届出に係る型式の第二
種特定製品で安全基準に適合しないものを
製造し、輸入し、又は販売したこと（第三
十二條の七第一項ただし書の規定の適用を
受けて製造し、又は輸入した場合を除
く。）

第八十三條第一項中「行なう」を「行う」に改
め、「登録製造事業者」の下に「及び届出事業者」

を加え、同条第二項中「登録製造事業者」の下に
「又は届出事業者」を加える。

第八十六條第一項中「第四條ただし書第二号」
を「第四條第二項第二号」に、「又は第三十二條
の四第一項」を「第三十二條の四第一項又は
第三十二條の七第一項ただし書第二号」に改め
る。

第八十七條第一項第一号中「第四條の」を削
る。

第八十八條第一項中第三号を第五号とし、第
二号を第三号とし、同号の次に次の一号を加え
る。

四 第三十二條の六第一項の規定による届出
を受理したとき。

第八十八條第一項第一号の次に次の一号を加
える。

二 第二十九條又は第三十二條の十二の規定
により表示を付することを禁止したとき。

第八十九條第一項中「第二條第二項」の下に
「及び第三項」を加える。

第九十五條第一項第一号中「第二章第二節」を
「第二章第二節第二款」に、「特定製品を「第一
種特定製品」に改め、「徴収」の下に「（登録製造
事業者に係るものに限る。）」を加え、同項第三
号中「第二章第一節」を「第四條第二項第三号を
除く。の規定による届出の受理及び承認、第二
章第二節第一款に、「（第三條の規定による安
全基準の決定を除く。）」を、同章第二節の二の
規定による第二種特定製品に係る届出の受理」
に改め、「第八十三條第一項」の下に「及び第二
項」を、「徴収」の下に「（登録製造事業者に係
るものを除く。）」を加える。

第九十七條第一号中「第四條又は第七條」を
「第四條第一項又は第五條」に改め、同条第二号
中「第二十九條の下に」又は「第三十二條の十二
第一項（第二号及び第三号を除く。）」を加える。

第九十八條中「第二十六條第二項」の下に「又
は第三十二條の七第二項」を加え、「行なわす」
を「行わず」に改める。

第一百四條第一号中「第十六條の下に」これら
の規定を第三十二條の六第三項において準用す
る場合を含む。」を加える。

別表第三号中「消防用機械器具等」を「検定対
象機械器具等及び第二十一條の十六の二に規定
する自主表示対象機械器具等」に改める。
（石油及び可燃性天然ガス資源開発法の一部改
正）

第十一條 石油及び可燃性天然ガス資源開発法
（昭和二十七年法律第六十二号）の一部を次の
ように改正する。

第八條中「掘さくしよう」を「掘削しよう」に、
「掘さく泥水掘さく」を「掘削泥水（掘削）」に、
「掘さく泥水の」を「第三十五條第一項の規定に
よる届出を受理した日から六十日以内に限り、
掘削泥水の」に改める。

第九條中「掘さくしよう」を「掘削しよう」に、
「掘さくする」を「第三十五條第一項の規定によ
る届出を受理した日から六十日以内に限り、掘
削する」に改める。

第三十五條中「坑井を掘さくしよう」を「坑井
を掘削しよう」に、

「掘さくしよう」を「掘削しよう」に、

「掘さくする」を「第三十五條第一項の規定によ
る届出を受理した日から六十日以内に限り、掘
削する」に改める。

第三十五條中「坑井を掘さくしよう」を「坑井
を掘削しよう」に、

を掘削しよう」に、「掘さく」の開始の日の六十日
前までに、「掘さくしよう」を「掘削しよう」に、
「掘し」を「掘削し」に改め、同条に次の二項を加
える。

2 前項の規定による届出をした者は、その届
出が受理された日から六十日を経過した後で
なければ、その届出に係る坑井を掘削しては
ならない。

3 通商産業大臣は、第一項の規定による届出
に係る事項の内容が相当であると認めるとき
は、前項に規定する期間を短縮することがで
きる。

第四十三條中「左の」を「次の」に改め、同条第
一號中「第三十五條」を「第三十五條第一項」に改
め、同条第二号を同条第三号とし、同条第一号
の次に次の一号を加える。

二 第三十五條第二項の規定に違反して坑井
を掘削した者
（ガス事業法の一部改正）

第十二條 ガス事業法（昭和二十九年法律第五
十號）の一部を次のように改正する。

目次中

「第一節 検定等（第三十九條の二―第三十九條の六）
第二節 製造事業者の登録及びガス用品の型式等（第三十九條の七―第三十九條の十）
第三節 指定検定機関（第三十九條の十五・第三十九條の十六）
第四節 災害防止命令（第三十九條の二十二）

「第一節 定義（第三十九條の二）
第二節 第一種ガス用品
第三節 第二種ガス用品
第四節 災害防止命令（第三十九條の二十二）

「第一節 製造事業者の登録及び第一種ガス用品の型式等（第三十九條の七―第三十九條の十）
第二節 指定検定機関（第三十九條の十五・第三十九條の十六）
第三節 第二種ガス用品（第三十九條の十七―第三十九條の二十一）
第四節 災害防止命令（第三十九條の二十二）

「第一節 製造事業者の登録及び第一種ガス用品の型式等（第三十九條の七―第三十九條の十）
第二節 指定検定機関（第三十九條の十五・第三十九條の十六）
第三節 第二種ガス用品（第三十九條の十七―第三十九條の二十一）
第四節 災害防止命令（第三十九條の二十二）

「第一節 製造事業者の登録及び第一種ガス用品の型式等（第三十九條の七―第三十九條の十）
第二節 指定検定機関（第三十九條の十五・第三十九條の十六）
第三節 第二種ガス用品（第三十九條の十七―第三十九條の二十一）
第四節 災害防止命令（第三十九條の二十二）

「第一節 製造事業者の登録及び第一種ガス用品の型式等（第三十九條の七―第三十九條の十）
第二節 指定検定機関（第三十九條の十五・第三十九條の十六）
第三節 第二種ガス用品（第三十九條の十七―第三十九條の二十一）
第四節 災害防止命令（第三十九條の二十二）

「第一節 製造事業者の登録及び第一種ガス用品の型式等（第三十九條の七―第三十九條の十）
第二節 指定検定機関（第三十九條の十五・第三十九條の十六）
第三節 第二種ガス用品（第三十九條の十七―第三十九條の二十一）
第四節 災害防止命令（第三十九條の二十二）

「第一節 製造事業者の登録及び第一種ガス用品の型式等（第三十九條の七―第三十九條の十）
第二節 指定検定機関（第三十九條の十五・第三十九條の十六）
第三節 第二種ガス用品（第三十九條の十七―第三十九條の二十一）
第四節 災害防止命令（第三十九條の二十二）

「第一節 製造事業者の登録及び第一種ガス用品の型式等（第三十九條の七―第三十九條の十）
第二節 指定検定機関（第三十九條の十五・第三十九條の十六）
第三節 第二種ガス用品（第三十九條の十七―第三十九條の二十一）
第四節 災害防止命令（第三十九條の二十二）

「第一節 製造事業者の登録及び第一種ガス用品の型式等（第三十九條の七―第三十九條の十）
第二節 指定検定機関（第三十九條の十五・第三十九條の十六）
第三節 第二種ガス用品（第三十九條の十七―第三十九條の二十一）
第四節 災害防止命令（第三十九條の二十二）

「第一節 製造事業者の登録及び第一種ガス用品の型式等（第三十九條の七―第三十九條の十）
第二節 指定検定機関（第三十九條の十五・第三十九條の十六）
第三節 第二種ガス用品（第三十九條の十七―第三十九條の二十一）
第四節 災害防止命令（第三十九條の二十二）

「第一節 製造事業者の登録及び第一種ガス用品の型式等（第三十九條の七―第三十九條の十）
第二節 指定検定機関（第三十九條の十五・第三十九條の十六）
第三節 第二種ガス用品（第三十九條の十七―第三十九條の二十一）
第四節 災害防止命令（第三十九條の二十二）

「第一節 製造事業者の登録及び第一種ガス用品の型式等（第三十九條の七―第三十九條の十）
第二節 指定検定機関（第三十九條の十五・第三十九條の十六）
第三節 第二種ガス用品（第三十九條の十七―第三十九條の二十一）
第四節 災害防止命令（第三十九條の二十二）

録製造事業者が当該承認に係る第一種ガス用品で第三十九条の五の通商産業省令で定める技術上の基準に適合しないものを製造したこと（第三十九条の十一第一項ただし書の規定の適用を受けて製造した場合を除く。）。

三 第二種ガス用品製造事業者又は第二種ガス用品輸入事業者が第二種ガス用品で第三十九条の十九第一項の通商産業省令で定める技術上の基準に適合しないものを製造し、又は販売したこと（同条第二項において準用する第三十九条の十一第一項ただし書又は第三十九条の二十ただし書の規定の適用を受けて製造し、又は販売した場合を除く。）。

第四十一条第一項第八号及び第十号中「ガス用品」を「第一種ガス用品」に改める。
第四十六条第一項及び第四十七条第一項中「製造」の下に「輸入」を加え、「行なう」を「行う」に改める。

第四十七条の三を第四十七条の四とし、第四十七条の二を第四十七条の三とし、第四十七条の次に次の一条を加える。
（ガス用品の提出）

第四十七条の二 通商産業大臣は、前条第一項の規定によりその職員にガス用品の製造、輸入又は販売の事業を行う者の営業所、事務所その他の事業場に立ち入り、検査をさせた場合において、その所在の場所において検査をさせることが著しく困難であると認められるガス用品があつたときは、その所有者又は占有者に対し、期限を定めて、これを提出すべきことを命ずることができる。

2 国（前項の規定に基づく通商産業大臣の権限が都道府県知事に委任されている場合にあつては、都道府県）は、同項の規定による命令によつて生じた損失を所有者又は占有者に対し補償しなければならない。

3 前項の規定により補償すべき損失は、第一

項の命令により通常生ずべき損失とする。
第五十六条の二を第五十六条の三とし、第五十六条の次に次の一条を加える。

第五十六条の二 第三十九条の二十二の規定による命令に違反した者は、一年以下の懲役若しくは五万円以下の罰金に処し、又はこれを併科する。

第五十八条の二中「ガス用品」を「第一種ガス用品」に改める。
第五十九条第一号中「又は第三十九条を」と、第三十九条、第三十九条の十七又は第三十九条の十八に改め、同条第六号中「又は第四十条の三を」と、第三十九条の二十一第三項において準用する液化石油ガス法第八十条の六、第四十条の三又は第四十七条の二第一項に改める。

第六十一条第一号中「又は第三十九条の十四第二項を」と、第三十九条の十四第二項に、「第四十九条を」と又は第三十九条の十四第二項若しくは第三十九条の二十一第一項若しくは第二項において準用する同法第四十九条に改める。

第四章 運輸省関係
（海事代理士法の一部改正）
第十三条 海事代理士法（昭和二十六年法律第三十二号）の一部を次のように改正する。
第十一条第一項中「その事由があつた日から七日以内に」を削る。

（道路運送法の一部改正）
第十四条 道路運送法（昭和二十六年法律第八十三号）の一部を次のように改正する。
第五十七条第四項を削る。

第五十八條第二項、第五十九條第三項及び第六十條第二項中「及び第四項」及び「及び供用の開始があつた場合」を削る。
（海上運送法の一部改正）
第十五条 海上運送法（昭和二十四年法律第八十七号）の一部を次のように改正する。

第九條に次の一項を加える。
運輸大臣が標準運送約款を定めて公示した場合（これを変更して公示した場合を含む。）

において、一般旅客定期航路事業者が、標準運送約款と同一の運送約款を定め、又は現に定めている運送約款を標準運送約款と同一のものに変更したときは、その運送約款については、第一項の規定による認可を受けたものとみなす。

（タクシ業務適正化臨時措置法の一部改正）
第十六条 タクシ業務適正化臨時措置法（昭和四十五年法律第七十五号）の一部を次のように改正する。
第五条第二項第一号中「住所及び本籍」を「及び住所」に改める。

（倉庫業法の一部改正）
第十七条 倉庫業法（昭和三十一年法律第二百一十一号）の一部を次のように改正する。
第八条に次の一項を加える。

3 運輸大臣が標準倉庫寄託約款を定めて公示した場合（これを変更して公示した場合を含む。）において、倉庫業者が、標準倉庫寄託約款と同一の倉庫寄託約款を定め、又は現に定めている倉庫寄託約款を標準倉庫寄託約款と同一のものに変更したときは、その倉庫寄託約款については、第一項の規定による届出をしたものとみなす。

（内航海運組合法の一部改正）
第十八条 内航海運組合法（昭和三十三年法律第六十二号）の一部を次のように改正する。

（船舶安全法の一部改正）
第十九条 船舶安全法（昭和八年法律第十一号）の一部を次のように改正する。

（船舶安全法の一部改正）
第十八条第一項中「第二条第一項第一号乃至第五号、第十号乃至第十二号」を「第二条第一項各号」に、「満載吃水線二関シ」を「満載喫水線二関シ特別検査以外ノ」に、「特別検査」を「命令ヲ以テ定ムルモノ」に改める。

第二十三条第一項中「第八条」を「第八条第一項」に、「第二条第一項第一号乃至第五号、第十号乃至第十二号」を「第二条第一項各号」に、「満載吃水線ノ検査」を「満載喫水線二関スル検査（第八条第一項ノ命令ヲ以テ定ムルモノヲ除ク）」に改める。
（航空法の一部改正）
第二十条 航空法（昭和二十七年法律第二百三十一号）の一部を次のように改正する。

第六十五条第二項中「左の表」を「次の表」に、「の外」を「のほか」に改め、同項の表を次のように改める。

次各号の一に該当する航空機
一 構造上、引込式降着装置又はフラップの操作その他航空機の操縦のために二人を要する航空機
二 旅客の運送の用に供する航空機で計器飛行方式により飛行するもの
三 旅客の運送の用に供する航空機で飛行時間五時間を超えるもの
構造上、操縦者（航空機の操縦に従事する者をいう。以下同じ。）だけでは発動機及び機体の完全な取扱ができない航空機

航 空 機		業 務	
航空機の操縦	航空機の操縦	航空機の操縦	航空機に乗り組んで行うその発動機及び機体の取扱（操縦装置の操作を除く。）
	航空機の操縦		航空機に乗り組んで行うその発動機及び機体の取扱（操縦装置の操作を除く。）

第五章 郵政省関係

(電波法の一部改正)

第二十一条 電波法(昭和二十五年法律第百三十一号)の一部を次のように改正する。

第三十七条を次のように改める。

(無線設備の機器の検定)

第三十七条 次に掲げる無線設備の機器は、その型式について、郵政大臣が行う検定に合格したものでなければ、施設してはならない。ただし、郵政大臣が行う検定に相当する型式検定に合格している機器その他の機器であつて郵政省令で定めるものを施設する場合は、この限りでない。

一 第三十一条の規定により備え付けなければならない周波数測定装置

二 船舶に施設する緊急自動受信機

三 船舶安全法第二条(同法第二十九条ノ七の規定に基づく政令において準用する場合を含む。)の規定に基づく命令により船舶に備えなければならない救命艇用携帯無線電信及びレーダー

四 航空機に施設する無線設備の機器であつて郵政省令で定めるもの

五 郵政省令で定める無線方位測定機

第七十三条第一項中「毎年一回」を「郵政省令で定める時期ごと」に改め、「職員を無線局の下に」「(郵政省令で定めるものを除く。)」を加え、同項ただし書中「行なう」を「行う」に改め、同条第二項中「当該検査を毎年行なう」を「当該無線局についてその検査を同項の郵政省令で定める時期に行う」に、「無線局並びに外国地帯を航行中の船舶及び航空機の無線局については」「場合及び当該無線局のある船舶又は航空機が当該期間に外国地帯を航行中の場合において」「は」「省略する」を「その時期を延期し、又は省略する」に改め、同条の次に次の一条を加える。

(指定検査機関)

第七十三条の二 郵政大臣は、郵政省令で定め

る無線局について、その指定する者(以下指定検査機関という。)に、前条第一項の規定による検査(以下「定期検査」という。)を行わせることができる。

2 指定検査機関の指定は、郵政省令で定める区分ごとに、定期検査を行おうとする者の申請により行う。

3 郵政大臣は、指定検査機関の指定をしたときは、当該指定に係る区分の定期検査を行わないものとする。

4 郵政大臣は、指定検査機関の指定に係る区分の定期検査について前条第二項の規定によりその時期を延期し、又は省略することとしたときは、その旨を当該指定検査機関に通知するものとする。

5 第三十八条の三、第三十八条の四、第三十八条の五第二項及び第三十八条の六から第三十八条の十五までの規定は、指定検査機関について準用する。この場合において、第三十八条の三中「前条第二項」とあるのは、第三十八条の四第一項及び第二項、第三十八条の五第二項、第三十八条の七、第三十八条の八、第三十八条の十、第三十八条の十一、第三十八条の十二第一項、第三十八条の十三第一項、第三十八条の十四第二項及び第三項並びに第三十八条の十五中「技術基準適合証明」とあるのは「第七十三条の二第一項の定期検査」と、第三十八条の五第二項中「かつ」とあるのは「かつ、無線局の検査に必要な知識及び経験について」と、「審査」とあるのは「検査」と、同項、第三十八条の六第二項及び第三項並びに第三十八条の七中「証明員」とあるのは「検査員」と、第三十八条の十四第二項第一号中「この章」とあるのは「第七十三条の二第五項において準用するこの章」と、第三十八条の十五第一項中「第三十八条の二第三項」とあるのは「第七十三条の二第三項」と読み替へるものとする。

第九十九条の十一第一項第一号中「第三十八条の五第二項」の下に「(第七十三条の二第五項において準用する場合を含む。)」を、「(航空機の通信連絡)」の下に「第七十三条第一項(検査)、第七十三条の二第一項(指定検査機関)を加え、同項第二号中「第四十七条の二」の下に「及び第七十三条の二第五項」を加え、「若しくは指定試験機関」を、「指定試験機関若しくは指定検査機関」に、「若しくは試験員」を、「試験員若しくは検査員」に改め、同項第三号中変更の命令の下に「第七十三条の二第一項の規定による指定検査機関の指定」を加える。

第六百三十一条第一項中「当該指定試験機関」を「当該指定試験機関、指定検査機関が行う検査を受ける者にあつては当該指定検査機関」に改め、同条第二項中「指定試験機関」の下に「又は指定検査機関」を、「当該指定試験機関」の下に「又は当該指定検査機関」を加える。

第四百四十五条の五の見出し中「指定証明機関又は指定試験機関」を「指定証明機関等」に改め、同条中「又は指定試験機関」を、「指定試験機関又は指定検査機関」に改める。

第九百九条の二中「第四十七条の二」の下に「及び第七十三条の二第五項」を加える。

第九百十条の二中「第四十七条の二」の下に「及び第七十三条の二第五項」を加え、「又は指定試験機関」を、「指定試験機関又は指定検査機関」に改める。

第六百三十三条の二中「又は指定試験機関」を、「指定試験機関又は指定検査機関」に改め、同条第一号及び第二号中「第四十七条の二」の下に「及び第七十三条の二第五項」を加え、同条第三号中「第四十七条の二」の下に「及び第七十三条の二第五項」を加え、「又は指定試験事務の全部」を、「特定試験事務の全部又は定期検査の業務の全部」に改める。

第六章 労働省関係

(作業環境測定法の一部改正)

第二十二條 作業環境測定法(昭和五十年法律第

二十八号)の一部を次のように改正する。
目次中「第三節 指定講習機関(第三十二条)」を「第三節 指定講習機関(第三十二条)」に「第四節 指定登録機関(第三十二条の二)」に改める。

第二章に次の一節を加える。

第四節 指定登録機関

第三十二条の二 労働大臣は、申請により指定する者に、第七条の登録の実施に関する事務(第十二条の規定による登録の取消し及び命令に関する事務を除く。以下この条、第四十五条及び第五十五条において「登録事務」という。)を行わせる。

2 労働大臣は、前項の規定による指定を受けたる者(以下「指定登録機関」という。)に登録事務を行わせるときは、当該登録事務を行わなければならないものとする。

3 指定登録機関が登録事務を行う場合における第八條第一項及び第九條第一項の規定の適用については、第八條第一項中「労働省」とあり、及び第九條第一項中「労働大臣」とあるのは、「第三十二条の二第二項に規定する指定登録機関」とする。

4 第二節(第二十條及び第二十四條を除く。)の規定は、指定登録機関に関して準用する。この場合において、第二十一條第一項第一号中「試験事務」とあるのは、「第七条の登録の実施に関する事務(第十二条の規定による登録の取消し及び命令に関する事務を除く。以下「登録事務」という。)」と、「についての試験事務」とあるのは「登録事務の適正」と、同条第一項第二号及び第二項第三号、第二十二條第一項及び第二項、第二十三條第二項、第二十五條第一項及び第二項、第二十七條、第二十八條、第二十九條第一項、第三十條並びに第三十一條中「試験事務」とあるのは「登録事務」と、第二十三條第二項、第二十五條及び第三十條第一項第五号中「試験事務

規程」とあるのは「登録事務規程」と、第二十七條中「職員（試験員を含む。）」とあるのは「職員」と、第三十條第一項第二号中「この節とあるのはこの節（第二十條及び第二十四條を除く。）」と、同項第四号中「第二十三條第二項、第二十四條第四項」とあるのは「第二十三條第二項」と読み替えるものとする。

第三十四條第一項中「から第五十條まで」を「第五十條」に、「第四十八條第一項及び第三項、第四十九條、第五十條並びに」を「第五十條及び」に改め、「作業環境測定士」との下に「同法第五十條中「事業報告書及び収支決算書」とあるのは「事業報告書」とを加え、「第四十八條第一項及び第三項、第四十九條並びに」を削り、「又は」との下に「同項第二号中「第四十九條又は第五十條」とあるのは「若しくは第五十條又は作業環境測定法第三十五條の二」と、同項第三号中「第四十八條第一項の認可を受けた」とあるのは「作業環境測定法第三十四條の二第二項の規定による届出をした」とを加え、「第四十八條第三項」を「作業環境測定法第三十四條の二第二項」に改め、同條の次に次の一條を加える。

（業務規程）

第三十四條の二 作業環境測定機関は、作業環境測定業務に關する規程（以下この條において「業務規程」という。）を定め、遅滞なく、労働省令で定めるところにより、労働大臣又は都道府県労働基準局長に届け出なければならない。これを變更したときも、同様とする。

2 労働大臣又は都道府県労働基準局長は、前項の規定による届出のあつた業務規程が作業環境測定の公正な実施上不適当と認めるときは、その業務規程を變更すべきことを命ずることができる。

3 業務規程で定めるべき事項は、労働省令で定める。
第三十五條の次に次の一條を加える。

（業務の休廃止等の届出）

第三十五條の二 作業環境測定機関は、作業環境測定業務の全部又は一部を休止し、又は廃止したときは、遅滞なく、労働省令で定めるところにより、労働大臣又は都道府県労働基準局長に届け出なければならない。現に休止している作業環境測定業務の全部又は一部を再開したときも、同様とする。

第四十一條第一項中「又は指定講習機関」を「指定講習機関又は指定登録機関」に改める。
第四十二條第二項中「若しくは指定講習機関」を「指定講習機関若しくは指定登録機関」に改める。

第四十三條中「又は指定講習機関」を「指定講習機関又は指定登録機関」に、「又は講習」を「講習」に改め、「研修の下に」又は第七條の登録」を加える。

第四十五條の見出し中「指定試験機関」を「指定試験機関等」に改め、同條中「試験事務」の下に「又は指定登録機関が行う登録事務」を加える。

第四十六條第一項中「第三十條第一項」の下に「（第三十二條の二第四項において準用する場合を含む。）」を加える。

第四十九條第一項中、「指定試験機関」を「指定試験機関、指定登録機関の行う登録を受けようとする者又は指定登録機関から作業環境測定士登録証の再交付若しくは書換えを受けようとする者」にあつては指定登録機関に改め、同條第二項中「指定試験機関」の下に「又は指定登録機関」を加え、「指定試験機関」を、それぞれ、指定試験機関又は指定登録機関に改める。

第五十二條中「第二十七條第一項」の下に「（第三十二條の二第四項において準用する場合を含む。）」を加える。

第五十三條中「第三十條第一項」の下に「（第三十二條の二第四項において準用する場合を含む。）」を加え、「若しくは指定講習機関」を、指

定講習機関若しくは指定登録機関」に改める。

第五十五條中「若しくは指定講習機関」を「指定講習機関若しくは指定登録機関」に改め、同條第二号を次のように改める。

二 第三十二條の二第四項において準用する第二十九條第一項の許可を受けないで登録事務に關する業務の全部を廃止したとき。

第五十五條中第五号を第六号とし、第四号を第五号とし、第三号を第四号とし、第二号の次に次の一號を加える。

三 作業環境測定業務の全部を廃止した場合において、第三十五條の二の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をしたとき。

第七章 建設省關係

（測量法の一部改正）

第二十三條 測量法（昭和二十四年法律第八十八號）の一部を次のように改正する。

第五十五條第二項中「三年」を「五年」に改める。

第五十五條の三の見出し中「添附書類」を「添付書類」に改め、同條中「次の各号に」を「次に」に、「添附しなければ」を「添付しなければ」に改め、同條第四号中「營業所」を「並びに營業所に改め、並びに營業用機械の種類、名称、能力及び數量」を削り、同條第六号中「そなえて」を「備えて」に改める。

第五十五條の七第一項中「第五十五條の二各号に掲げる事項」を「第五十五條の二第一号から第四号までに掲げる事項又は主として請け負う測量の種類」に改める。

（駐車場法の一部改正）

第二十四條 駐車場法（昭和三十三年法律第六十號）の一部を次のように改正する。

第十三條第一項中「その業務」を「その業務」に改め、「定め、」の下に「これを当該路外駐車場の供用開始後十日以内に」を加え、同條第四項中「變更しようとするときは、あらかじめ」を「變更したときは、十日以内に」に改める。

第十四條中「廃止しようとするときは、あらかじめ」を「廃止したときは、十日以内に」に、「再開しようとする」を「再開した」に改める。

（地代家賃統制令の一部改正）

第二十五條 地代家賃統制令（昭和二十一年勅令第四百四十三號）の一部を次のように改正する。

第二十四條の次に次の一條を加える。

第二十四條の二 この勅令は、昭和六十一年十二月三十一日限り、その効力を失う。ただし、同日以前にした行為に対する罰則の適用については、同日後も、なおその効力を有する。

第八章 自治省關係

（消防法の一部改正）

第二十六條 消防法（昭和二十三年法律第八十六號）の一部を次のように改正する。

目次中「第四章の二 消防用機械器具等の檢定」を「第四章の二 消防の用に供する機械器具等の檢定等」に改める。

第四章の二 消防用機械器具等の檢定
第一節 消防の用に供する機械器具等の檢定
第一節 檢定対象機械器具等の檢定
檢定等」に改める。

第二十一條の二第一項中「政令で定めるもの（以下「消防用機械器具等」という。）を「のうち、一定の形状、構造、材質、成分及び性能（以下「形状等」という。）を有しないときは火災の予防若しくは警戒、消火又は人命の救助等のために重大な支障を生ずるおそれのあるものであり、かつ、その使用状況からみて当該形状等を有することについてあらかじめ検査を受ける必要があると認められるものであつて、政令で定めるもの（以下「檢定対象機械器具等」という。）に改め、同條第二項中「消防用機械器具等」を「檢定対象機械器具等」に、「形状、構造、材質、成分及び性能（以下「形状等」という。）を「形状等」に改め、（以下「技術上の規格」という。）を削り、同條第三項中「個個の」を「個々の」に、「消防用機械器具等」を「檢定対象機械器具等」に改める。

具等」に、「行なう」を「行う」に改め、同条第四項中「消防用機械器具等」を「検定対象機械器具等」に、「附されて」を「付されて」に改める。

第二十一条の三第一項中「行なう消防用機械器具等」を「行う検定対象機械器具等」に改め、同条第二項中「消防用機械器具等」を「検定対象機械器具等」に改め、同条第三項中「ところにより、」の下に「前条第二項に規定する」を加え、

「消防用機械器具等」を「検定対象機械器具等」に、「行ない」を「行い」に、「つけて」を「付して」に、「同項」を「前項」に改める。

第二十一条の四第二項中「消防用機械器具等」を「検定対象機械器具等」に改め、「係る形状等」が「の下に」第二十一条の二第二項に規定する」を、「当該形状等」が「の下に」同項に規定する」を加える。

第二十一条の五第一項中「自治大臣は、」の下に「第二十一条の二第二項に規定する」を加え、「すでに」を「既に」に、「消防用機械器具等」を「検定対象機械器具等」に改め、「変更後の」の下に「同項に規定する」を加える。

第二十一条の六第一項第二号及び第二十一条の七中「消防用機械器具等」を「検定対象機械器具等」に改める。

第二十一条の八第一項中「消防用機械器具等」を「検定対象機械器具等」に、「行ない」を「行い」に改める。

第二十一条の九第一項中「消防用機械器具等」を「検定対象機械器具等」に、「附さなければ」を「付さなければ」に改め、同条第二項中「附しては」を「付しては」に改める。

第二十一条の十中「消防用機械器具等」を「検定対象機械器具等」に、「すでに」を行なつた」を「既に行つた」に改める。

改め、同条第三項中「行なう」を「行う」に、「消防用機械器具等」を「検定対象機械器具等」に、「行なつた」を「行つた」に改め、同条第四項中「消防用機械器具等」を「検定対象機械器具等」に、「行ない」を「行い」に改める。

第二十一条の十二中「附されて」を「付されて」に、「消防用機械器具等」を「検定対象機械器具等」に、「附させる」を「付させる」に改める。

第二十一条の十三に次の一項を加える。
第一項の規定による立入検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない。

第二十一条の十七中「消防用機械器具等」を「検定対象機械器具等」に、「行ない」を「行い」に改める。
第二十一条の三十六中「行なう」を「行う」に、「消防用機械器具等」を「検定対象機械器具等」に改める。

第四章の二中第二節を第三節とし、第一節の次に次の一節を加える。
第二節 自主表示対象機械器具等の表示等

第二十一条の十六の二 検定対象機械器具等以外の消防の用に供する機械器具等のうち、一定の形状等を有しないときは火災の予防若しくは警戒、消火又は人命の救助等のために重大な支障を生ずるおそれのあるものであつて、政令で定めるもの（以下「自主表示対象機械器具等」という。）は、次条第一項の規定による表示が付されているものでなければ、販売し、又は販売の目的で陳列してはならず、また、自主表示対象機械器具等のうち消防の用に供する機械器具又は設備は、同項の規定による表示が付されているものでなければ、その設置、変更又は修理の請負に係る工事に使用してはならない。

第二十一条の十六の三 自主表示対象機械器具等の製造又は輸入を業とする者は、当該自主表示対象機械器具等での形状等が自治省令

で定める自主表示対象機械器具等に係る技術上の規格に適合するものに、自治省令で定めるところにより、当該技術上の規格に適合するものである旨の表示を付することができ、

何人も、消防の用に供する機械器具等に、前項に規定する場合を除くほか同項の表示を付してはならず、又は同項の表示と紛らわしい表示を付してはならない。

第二十一条の十六の四 自主表示対象機械器具等の製造又は輸入を業とする者は、当該自主表示対象機械器具等以前条第一項の表示を付そうとするときは、あらかじめ、自治省令で定めるところにより、次に掲げる事項を自治大臣に届け出なければならない。

一 氏名又は名称及び住所並びに法人にあっては、その代表者の氏名
二 当該自主表示対象機械器具等の種類その他の自治省令で定める事項
前項の規定による届出を行つた者は、同項各号に掲げる事項に変更があつたとき、又は自主表示対象機械器具等の製造若しくは輸入の事業を廃止したときは、遅滞なく、その旨を、自治省令で定めるところにより、自治大臣に届け出なければならない。

第二十一条の十六の五 自治大臣は、消防の用に供する機械器具等で第二十一条の十六の三第一項の規定によらないで同項の表示が付されているもの又は同項の表示と紛らわしい表示が付されているもののうち、販売業者等の事務所、事業所又は倉庫にあるものについて、当該販売業者等に対し、当該表示を除去し、又はこれに消印を付するべきことを命ずることができる。

第二十一条の十六の六 自治大臣は、前条に規定する権限を行使するために必要な限度において、販売業者等に対してその業務に関し報告をさせ、又はその職員に販売業者等の事務所、事業所若しくは倉庫に立ち入り、消防の

用に供する機械器具等、帳簿、書類その他の物件を検査させ、若しくは関係のある者に質問させることができる。

前項の職員は、同項の規定により立ち入る場合においては、その身分を示す証明書を関係のある者に提示しなければならない。

第一項の規定による立入検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない。

第二十一条の十六の七 第二十一条の十四の規定は、前二条に規定する権限について準用する。

第三十六条の三の次に次の一条を加える。
第三十六条の四 この法律の規定に基づき政令又は自治省令を制定し、又は改廃する場合においては、それぞれ、政令又は自治省令で、その制定又は改廃に伴い合理的に必要と判断される範囲内において、所要の経過措置（罰則に関する経過措置を含む。）を定めることができる。

第四十三条の三中「第二十一条の二第四項」の下に「又は第二十一条の十六の二」を加える。
第四十四条第三号中「又は第二十一条の九第二項」を、「第二十一条の九第二項又は第二十一条の十六の三第二項」に改め、同条第十二号中「第二十一条の十三第一項」の下に「又は第二十一条の十六の六第一項」を加え、「同項の」を「これらの」に改め、同号の次に次の一号を加える。
十二の二 第二十一条の十六の五の規定による命令に違反した者

第四十六条の三 次の各号の一に該当する者は、一万円以下の過料に処する。
一 第十六条の十三第二項又は第二十一条の二十二の規定に違反した者
二 第二十一条の十六の四第一項又は第二項の規定による届出を怠つた者
附則
(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から施行する。ただし、次の各号に掲げる規定は、それぞれ当該各号に定める日から施行する。

一 第二十二條の規定並びに附則第六條、第十条及び第十一條の規定 公布の日から起算して一月を経過した日

二 第二十三條の規定 公布の日から起算して三月を経過した日

三 第七條から第九條までの規定 公布の日から起算して六月を経過した日

四 第十二條の規定 公布の日から起算して三月を超えない範囲内において政令で定める日

五 第二十一條中電波法第三十七條の改正規定 公布の日から起算して五月を超えない範囲内において政令で定める日

六 第十條の規定（消費生活用製品安全法別表の改正規定を除く。附則第三條において同じ。） 公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日

七 第十條中消費生活用製品安全法別表の改正規定、第二十一條の規定（電波法第三十七條の改正規定を除く。）及び第二十六條の規定 公布の日から起算して一年を超えない範囲内において政令で定める日

（外国為替及び外国貿易管理法の一部改正に伴う経過措置）
第二条 第五條の規定の施行の際現に同条の規定による改正前の外国為替及び外国貿易管理法第十條第三項（同法第十四條第二項において準用する場合を含む。）の規定による外国為替業務若しくは両替業務を営む営業所の名称若しくは位置の変更の許可を受けている者又はその申請を行つてゐる者は、第五條の規定による改正後の外国為替及び外国貿易管理法第十條第四項（同法第十四條第二項において準用する場合を含む。）の規定による届出を行つたものとみなす。

第三条 第十條の規定の施行前に、同条の規定による改正後の消費生活用製品安全法第二條第三項の政令の制定の立案をしようとするときは、第十條の規定による改正前の消費生活用製品安全法第八十九條第一項の規定の例による。
（石油及び可燃性天然ガス資源開発法の一部改正に伴う経過措置）
第四条 第十一條の規定による改正前の石油及び可燃性天然ガス資源開発法第三十五條の規定による届出であつて第十一條の規定の施行前にされたもの及び当該届出に係る坑井の掘削に際し坑井内に注入する泥水の成分を変更し、又は当該坑井の位置を変更すべき旨の命令については、なお従前の例による。
（ガス事業法の一部改正に伴う経過措置）
第五条 第十二條の規定の施行前に、同条の規定による改正後のガス事業法第三十九條の第二項の政令の制定の立案をしようとするときは、ガス事業法第四十八條の規定の例による。
（作業環境測定法の一部改正に伴う経過措置）
第六条 第二十二條の規定の施行の際現に同条の規定による改正前の作業環境測定法（以下この条において「旧法」という。）第三十四條第一項において準用する労働安全衛生法（昭和四十七年法律第五十七號）第四十八條第一項の規定による認可を受けている者又はその申請を行つてゐる者は、第二十二條の規定による改正後の作業環境測定法（以下この条において「新法」という。）第三十四條の二第一項の規定による届出を行つたものとみなす。

2 第二十二條の規定の施行の際現に旧法第三十四條第一項において準用する労働安全衛生法第四十九條の規定による許可を受けている者又はその申請を行つてゐる者は、新法第三十五條の二の規定による届出を行つたものとみなす。
（駐車場法の一部改正に伴う経過措置）
第七条 第二十四條の規定の施行前に同条の規定による改正前の駐車場法第十三條第一項若しくは第十四項又は第十四條の規定による届出を行つた者は、それぞれ第二十四條の規定による改正

後の駐車場法第十三條第一項若しくは第十四項又は第十四條の規定による届出を行つたものとみなす。
（罰則に関する経過措置）
第八条 この法律（附則第一條各号に掲げる規定については、当該各規定）の施行前にした行為及び附則第四條の規定により従前の例によることとされる場合における第十一條の規定の施行後にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

（海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部改正）
第九条 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律（昭和四十五年法律第三十六號）の一部を次のように改正する。

第十七條の十二第三項中「第八條ニ掲グル船舶ニ付第二條第一項第一号乃至第五号、第十号乃至第十二号ニ掲グル事項又ハ満載吃水線ノ検査」を「第八條第一項ニ掲グル船舶ニ付第二條第一項各号ニ掲グル事項又ハ満載吃水線ニ關スル検査（第八條第一項ノ命令ヲ以テ定ムルモノヲ除ク）」に改める。
（労働者派遣事業の適正な運営の確保及び派遣労働者の就業条件の整備等に関する法律の一部改正）
第十条 労働者派遣事業の適正な運営の確保及び派遣労働者の就業条件の整備等に関する法律（昭和六十年法律第八十八號）の一部を次のように改正する。

第四十七條第二項中「第二十一條第二項第五号イ」及び「第二十三條第二項」の下に「（同法第三十二條の二第四項において準用する場合を含む。）」を加える。
（労働者派遣法の一部改正）
第十一条 労働者派遣法（昭和二十四年法律第六十二號）の一部を次のように改正する。

第四條第二十四號中「指定講習機関」の下に「指定登録機関」を加える。
第五條第三十號中「及び指定講習機関」を、

指定講習機関及び指定登録機関」に改める。

十二月二十九日本委員会に左の案件が付託された。

一、防衛費一パーセント枠を堅持し軍事大国化反対に関する請願（第四九一號）（第四九七號）
一、国家機密法（スパイ防止法）の制定反対に関する請願（第五〇〇號）
一、防衛費一パーセント枠を堅持し軍事大国化反対に関する請願（第五二五號）
一、国家公務員等共済組合法等の一部を改正する法律案反対等に関する請願（第五三〇號）（第五三二號）（第五三三號）（第五三六號）（第五三九號）（第五四〇號）（第五四一號）（第五四二號）（第五四三號）
一、防衛費一パーセント枠を堅持し軍事大国化反対に関する請願（第五七〇號）（第六〇三號）
一、台湾出身元日本軍人軍属補償に関する請願（第六〇六號）

第四九一號 昭和六十年十一月十五日受理
防衛費一パーセント枠を堅持し軍事大国化反対に関する請願
請願者 大阪府堺市八田西町二丁九ノ三三 四 松井隆雄 外九名
紹介議員 白木義一郎君
この請願の趣旨は、第九三號と同じである。

第四九七號 昭和六十年十一月十八日受理
防衛費一パーセント枠を堅持し軍事大国化反対に関する請願
請願者 大阪府堺市八田西町二丁 田村秀雄 外九名
紹介議員 白木義一郎君
この請願の趣旨は、第九三號と同じである。

第五〇〇號 昭和六十年十一月十八日受理
この請願の趣旨は、第九三號と同じである。

第五〇〇號 昭和六十年十一月十八日受理
この請願の趣旨は、第九三號と同じである。

国家機密法(スパイ防止法)の制定反対に関する請願

請願者 川崎市川崎区鋼管通四ノ一〇ノ一 八 中村きよ 外十四名

紹介議員 和田 静夫君

この請願の趣旨は、第五九号と同じである。

第五二五号 昭和六十年十一月十九日受理

防衛費一パーセント枠を堅持し軍事大国化反対に関する請願

請願者 大阪府堺市日置荘西町二四六ノ六 河野京子 外九名

紹介議員 白木義一郎君

この請願の趣旨は、第九三号と同じである。

第五三〇号 昭和六十年十一月二十日受理

国家公務員等共済組合法等の一部を改正する法律案反対等に関する請願

請願者 京都府宮津市喜多一、一三八ノ一 井上弘巳 外二千五百九十九名

紹介議員 市川 正一君

国家公務員等共済組合法等の一部を改正する法律案は、反対を押し切つて施行した厚生年金、国民年金等の改悪にあわせて現行制度を全面的に再編、改悪するものである。共済年金を含む今回の公的年金制度の改悪は、公的年金制度における国と使用者の責任と負担が後退するもので、憲法第二十五条が規定する国民の生存権、国の社会保障的義務をも踏みにじる改悪であり、憲法遵守の義務を負う国家公務員として容認できない。国家公務員にとつて共済年金は、賃金とともに重要な労働条件である。こうした重要な制度を全面的に改悪することについて、当該の職員の事前の理解と納得もなく一方的に行うことは、とりわけ労働基本権を否認されている国家公務員にとつては認めることができない。このことは、国家公務員等共済組合審議会答申の公益側委員及び使用者側委員の意見でも、改正の趣旨、内容等について組合員及び年金受給者の理解と納得を得ることが必要である。

あり、そのために最大の努力を払うべきである。と指摘している。更に、社会保障制度審議会の答申でも年金制度に対する信頼を裏切りかねない内容をもつもの。と指摘されている。共済制度を維持する出資者の一員として、制度の運営やその改定にあつては、組合員の総意を民主的に反映するよう改善すべきであると考え。ついで、次の事項について実現を図りたい。

一、国家公務員等共済組合法等の一部を改正する法律案を廃案とすること。
二、国家公務員等共済組合制度の運営、改定にあつては、加入組合員の総意が民主的に反映できるように改善すること。

第五三一号 昭和六十年十一月二十日受理

国家公務員等共済組合法等の一部を改正する法律案反対等に関する請願

請願者 高知県香美郡野市町みどり野東一ノ六三 樺沢晃一 外二千五百九十九名

紹介議員 上田耕一郎君

この請願の趣旨は、第五三〇号と同じである。

第五三二号 昭和六十年十一月二十日受理

国家公務員等共済組合法等の一部を改正する法律案反対等に関する請願

請願者 宮城県石巻市駅前北通り二ノ九ノ二五 小野寺義孝 外二千五百九十九名

紹介議員 小笠原貞子君

この請願の趣旨は、第五三〇号と同じである。

第五三三三号 昭和六十年十一月二十日受理

国家公務員等共済組合法等の一部を改正する法律案反対等に関する請願

請願者 宮城県石巻市山下町一ノ八ノ五 阿部秀一 外二千五百九十九名

紹介議員 神谷信之助君

この請願の趣旨は、第五三〇号と同じである。

第五三四四号 昭和六十年十一月二十日受理

国家公務員等共済組合法等の一部を改正する法律案反対等に関する請願

請願者 宮城県石巻市山下町一ノ八ノ五ノ二二 鈴木寿夫 外二千五百九十九名

紹介議員 近藤 忠孝君

この請願の趣旨は、第五三〇号と同じである。

第五三五五号 昭和六十年十一月二十日受理

国家公務員等共済組合法等の一部を改正する法律案反対等に関する請願

請願者 宮城県石巻市山下町一ノ八ノ五 西昭美 外二千五百九十九名

紹介議員 佐藤 昭夫君

この請願の趣旨は、第五三〇号と同じである。

第五三六六号 昭和六十年十一月二十日受理

国家公務員等共済組合法等の一部を改正する法律案反対等に関する請願

請願者 宮城県石巻市山下町一ノ八ノ五ノ五一 前田敏也 外二千五百九十九名

紹介議員 下田 京子君

この請願の趣旨は、第五三〇号と同じである。

第五三七七号 昭和六十年十一月二十日受理

国家公務員等共済組合法等の一部を改正する法律案反対等に関する請願

請願者 宮城県石巻市山下町一ノ八ノ五 小林克雄 外二千五百九十九名

紹介議員 立木 洋君

この請願の趣旨は、第五三〇号と同じである。

第五三八八号 昭和六十年十一月二十日受理

国家公務員等共済組合法等の一部を改正する法律案反対等に関する請願

請願者 宮城県石巻市山下町一ノ八ノ五ノ三三 藤田正弘 外二千五百九十九名

紹介議員 内藤 功君

この請願の趣旨は、第五三〇号と同じである。

第五三九九号 昭和六十年十一月二十日受理

国家公務員等共済組合法等の一部を改正する法律案反対等に関する請願

請願者 宮城県石巻市山下町一ノ八ノ五 北原義文 外二千五百九十九名

紹介議員 橋本 敦君

この請願の趣旨は、第五三〇号と同じである。

第五四〇〇号 昭和六十年十一月二十日受理

国家公務員等共済組合法等の一部を改正する法律案反対等に関する請願

請願者 札幌市北区新琴似 三上仁 外二千五百九十九名

紹介議員 宮本 順治君

この請願の趣旨は、第五三〇号と同じである。

第五四一〇号 昭和六十年十一月二十日受理

国家公務員等共済組合法等の一部を改正する法律案反対等に関する請願

請願者 東京都三宅村神着七四 西村里己 外二千五百九十九名

紹介議員 安武 洋子君

この請願の趣旨は、第五三〇号と同じである。

第五四二二号 昭和六十年十一月二十日受理

国家公務員等共済組合法等の一部を改正する法律案反対等に関する請願

請願者 東京都三宅村神着 佐藤金司 外二千五百九十九名

紹介議員 山中 郁子君

この請願の趣旨は、第五三〇号と同じである。

第五四三三三号 昭和六十年十一月二十日受理

国家公務員等共済組合法等の一部を改正する法律案反対等に関する請願

請願者 東京都三宅村坪田四、九七五 稲垣彰 外二千五百九十九名

紹介議員 吉川 春子君

この請願の趣旨は、第五三〇号と同じである。

第五七〇号 昭和六十年十一月二十日受理
防衛費一パーセント枠を堅持し軍事大国化反対に
関する請願

請願者 大阪府堺市八田西町二丁目九ノ六七
ノ一〇三 坂下秀美 外九名

紹介議員 白木義一郎君

この請願の趣旨は、第九三号と同じである。

第六〇三号 昭和六十年十一月二十一日受理
防衛費一パーセント枠を堅持し軍事大国化反対に
関する請願

請願者 大阪府堺市八田西町二丁目三五ノ六
九 東谷茂男 外九名

紹介議員 白木義一郎君

この請願の趣旨は、第九三号と同じである。

第六〇六号 昭和六十年十一月二十一日受理
台湾出身元日本軍人軍属補償に関する請願

請願者 東京都文京区小日向一ノ四ノ一八
土蔵利孝 外九名

紹介議員 大木 浩君

一視同仁の日本精神を信奉し、日本国の軍人軍属
として、戦地に赴いた台湾出身元軍人軍属に対
し、補償をすることは道義的に当然の措置といえ
る。しかるに、戦後四十年を経過し、なお、この
補償措置がとられないため心を痛めているが、一
日も早く補償措置を実現し、この道義的苦しみか
ら解放するようにすべきである。ついでには、第二
次世界大戦の戦後処理問題の一つとして台湾出身
元軍人軍属の補償措置を早期に解決するよう善処
されたい。

昭和六十年十二月九日印刷

昭和六十年十二月十日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

D