

第四十三回国会 衆議院 地方行政委員會議録 第十七号

昭和三十八年三月十九日(火曜日)

午前十一時二十分開議

出席委員

委員長 永田 亮一君

理事小澤 太郎君 理事高田 富興君

理事丹羽希四郎君 理事阪上安太郎君

宇野 宗佑君 大竹 作摩君

金子 岩三君 亀岡 高夫君

久保田円次君 田川 誠一君

富田 健治君 山崎 巖君

川村 義義君 山口 鶴男君

門司 亮君

出席政府委員

警察庁長官 柏村 信雄君

警視總監 富永 誠美君

警察庁交通局長 誠美君

運輸事務官 木村 睦男君

(自動車局長) 平井 學君

建設事務官 平井 學君

(道路局長)

委員外の出席者

通商産業事務官 佐々木 学君

(重工業局自動車課長)

運輸技官 宮田 康久君

(自動車局整備部長)

部長 宮田 康久君

専門員 曾根 隆君

三月十九日

委員川村義義君辞任につき、その補

欠として中嶋英夫君が議長の指名で

委員に選任された。

三月十八日

入車左側統一通行に関する請願(小

川半次君紹介(第二三三七四号)

は本委員会に付託された。

本日の會議に付した案件

道路交通法の一部を改正する法律案 (内閣提出第一一八号)(参議院送付)

○永田委員長 これより會議を開きま

す。道路交通法の一部を改正する法律案

を議題とし、審査を進めます。

○小澤(本)委員 たいま提案されて

おります道交法の改正につきまして、

二、三説明していただきたいと思ひの

でございます。

と申しますのは、日本としては最初

の高速専用自動車道路であらうかと思

いますので、この道路が十分な効用を

發揮いたしますと同時に、道路交通の

安全というのを確保しなければなら

ないかと思ひます。従いまして、慎重を

期して交通法規につきましてはこれを

制定しなければならぬという事は、

当然のことでございますので、多少こ

まかいことで恐縮でございますが、常

識的に考えまして気になることを二、

と、この道路は路幅は全部全長二十

四メートル、これはドイツの戦前のア

ウトバーンと大体同じ規格でございます

して、二十四メートルの中で中央分離

帯あるいは路肩、そういったものは十

分に余裕を見られますか、ガード

レールの設備あるいは警戒、案内標

識、インターチェンジの工合、すべて

道路法の道路管理者として当然取り

べき交通の安全と交通の円滑なる処理、

この観点からいたしまして、現在のわ

が国の実情から申しまして許され得る

最大限度の注意を払ってやっております。

それから次に、これは警察にも運輸

省にも関係する問題でございますけれ

ども、これを走らせる、あるいは走

ってもらふ自動車につきましては、まだ

結論を出しておりませんが、はたして

現在高速自動車国道法にいう自動車全

部がそのまま走っても大丈夫であるか

どうかという点につきまして、速度の

か、そういう点も一つお知れ願いた

い。

○平井(學)政府委員 さしあたりお答

えできますことは、現在着工中の東

京一名古屋間の、いわゆる東海道幹線

自動車道、これにつきましては現在の

名神と少なくとも同等ないしこれ以上

の規格で施行命令を出していただいて

おります。富士吉田までに至る中央自動

車道につきましても同じ基準でやっ

ております。ただ、現在調査段階でござ

います、あるいは東北縦貫自動車道ある

いは九州、中国、いろいろな全国的な縦

貫道の調査をやっておりますが、こう

いった路線につきましては、区間によ

りましては、経済調査その他の調査が

らいいまして、交通量が今後五年、十

年間何台以上伸びないということが明

らかなようなところは、現在の名神高

速道路並みの基準から若干落とすして構

造を考へるといふことも十分ござい

て、高速自動車道と名のつく以上、一

車線というものは私どもは考えており

ません。

○小澤(本)委員 それで安心いたしま

した。何か中央道については、ひよっ

とすると一車線になるかもしれないとい

うようなことも聞いて心配しておた

わけでございますが、交通安全という

建前からいたしますならば、できるだ

け構造をよくしていくという配慮をし

ていただきたいと思ひます。

そこで、なおこまかいことを伺いた

いと思ひますが、この道路全体として

の設計速度はどれくらいになっており

ますか。

○平井(學)政府委員 現在工事中の名

神あるいは中央道、いずれも設計速度

は最高が百二十キロ、それから次の段

階で百キロ、最低で八十キロ、この三

つの段階の設計基準でやっております

が、地形、主としてカーブあるいは勾

配、こういったものを考慮して、最適

の条件のところは百二十キロまで設計

速度を考へております。カーブ、勾配

その他の関係からいってやや危険なと

ころは八十キロの設計速度にしており

ます。

○小澤(本)委員 それからインター

チェンジのところは、どのくらい速度

を落とすとして出入りするようになって

おりますか。

○平井(學)政府委員 現在のところ名

神高速道路は三十五キロで出入りする

ことになっております。

○小澤(本)委員 交通局長に伺います  
が、キープ・レフトで高速自動車を走  
らせる、その際に二車線の今の構造で  
インターチェンジに入ります場合に  
速度が落とされませんが、こういう場合  
にどういった交通の仕方をするわけです  
か、具体的に伺いたいと思います。

○富永政府委員 今度の高速自動車  
道で、大体二車線でございますので、  
二車線の場合の原則は、いろいろ検討  
しました結果、諸外国で実施しており  
ます経験も取り入れて、左側の車  
線を守って、右側の車線を追  
い越しをしていく。右側の車線を追  
い越しする場合は余地を置いておく。  
いわゆるキープ・レフトの原則の方が  
車も安全でございますし、また円  
滑にもなるのではなからうかというこ  
とで、いわゆるキープ・レフトの原則  
を立てておるわけでございますが、今  
のインターチェンジから入ってくる  
場合との関係におきましては、大体本  
線車道を、本線のいわゆる高速通行路  
といえますか、この方を優先にいたし  
まして、インターチェンジから入って  
くる車はその車間を見て入っていく  
というふうなことにいたしております  
が、救急自動車は例外でございます  
が。その場合におきまして、場合によ  
りましては、インターチェンジから今  
の高速通行路に接触した部分におきま  
しては、あるいは高速通行路を走って  
おる車の方が右側に若干行くような  
ことも考えられるのではなからうかとい  
うわけで、これはやむを得ない場合は  
右側を通ってもかまわないということ  
で処理をいたしたいというふうに考  
えております。

○小澤(本)委員 最低速度をきめるよ  
うになっておりますが、最低はどのく  
らいになっておりますか。  
○富永政府委員 これは当然最低速度  
を設けなければ車の円滑ということ  
はうまくいかないと考えますので、最低  
速度の制度を設けなければならぬとい  
思いますが、しからばその速度をい  
かにすべきかという問題は、これはい  
ろいろの関係、影響もあるわけでは  
ありますが、大よそのめどとしましては、  
五十ないし六十くらいになるかと思  
いますが、実際問題として、今、名  
神国道が実際にできておりますのは八  
キロないし十キロでございますの  
で、これだけではまだはつきりどのく  
らいがいいかというわけにいきません  
ので、もう少し距離ができました場  
合におきまして実際にテストをや  
りまして、検討していきたいと思  
います。もちろん、最低速度をきめる  
場合におきましては、政令で定める  
ことになりまして、いろいろな関係  
も打ち合わせをしまして、最低速  
度のきめたいと思っておりますが、  
めどとしましては五十ないし六十  
くらいはなからうかというふうに考  
えております。

○小澤(本)委員 非常に幅狭いところ  
ない場合は問題ないと思いますが、だ  
んだん自動車が増えて幅狭いところ  
の場合、インターチェンジからの出入  
りとその治道で走っている自動車の速  
度の関係で、そこに混雑を起すよう  
なことがあるかどうか、それがあつ  
ると心配なのですが、その点はどう  
いうふうに考えておりますか。

○富永政府委員 インターチェンジと  
申しまして、高速通行路といいま  
すか、それにある距離が並行いたした  
りしておりますので、インターチェンジから  
入ってくる車は、その高速道走って  
おる車の状態を見ながらその間を入  
っていくということになると思  
います。実際に、ちょうど東京の首都高  
速みだに、あつて場所が上がってきま  
すところでは、かなり込んでおります  
が、名神高速になりまして、どのくら  
いの車が入って入ってくるかとい  
うことになりまして、最初からいきなり  
込むというよりは、設計その他で  
直ちに考えられないのじやなからう  
かと思っております。しかし車が非常  
に多くなつてくれば、そういうことも  
考えなければならぬと思  
います。

○小澤(本)委員 中間分離帯はどうい  
うことになっておりますか。  
○平井(學)政府委員 現在の名神につ  
いて申しますと、幅三メートル、それ  
に盛り土をしまして、なおかつ行き違  
う車との関係で運転者の目の感覚の、  
コースに適當な高さの街路樹を現在植  
えております。

○小澤(本)委員 街路樹は全部すつと  
植えてあるのですか。ところどころ、  
場所によつて植えたり植えなかつたり  
するのですか。  
○平井(學)政府委員 全部ではござい  
ません。やはりその地形、場所を考  
えて、必要と思われ場所について  
は、その間についてはやるということ  
でございます。

○小澤(本)委員 大体運転者が自分の  
車から前方どれくらいのところまで、  
はつきり自分の目で確認できるような  
ことになっておりますか。そのカーブ  
の点など……。  
○平井(學)政府委員 実はそこまでは  
本日、研究しておりませんので資料を

持ち合わせておりませんが、大体そう  
いった見通し得る距離は十分考慮して  
設計なり街路樹の植え方をやって  
ございまして。  
○小澤(本)委員 これはやはり相当見  
通しがきくことを設計で工夫されて  
いると思ひますが、さらに治道に沿  
うて建造物をつくることを禁止する  
とか、あるいは広告の施設をする  
ことを禁止するとか、こういうふう  
なことは行なわれておるのですか、  
それともその点は考  
えておらないのですか。  
○平井(學)政府委員 御案内のよう  
に自動車専用道、従つて行ろん高  
速自動車道は含まれますが、これは  
その治道に家をつくることは一定  
の制限がございまして、危険を防止  
する。あるいは高速自動車道の機能  
を阻害しないといふふうになって  
おります。

なお、ただいまお尋ねの、運転者が  
見通し得る最小限度の可視距離とい  
いますか、これは平地では約二百  
メートル、丘陵部で百六十メートル、  
山地部で百十メートル、これは最小  
限度見通し得るようによつて考  
えてやっております。

○小澤(本)委員 山麓部で百六十  
メートルですか。  
○平井(學)政府委員 丘陵部で百六十  
メートルでございます。  
○小澤(本)委員 大丈夫なんです  
ね。百キロ、百二十キロのスピード  
で走つて、可視距離最小限度百六十  
メートルという、私はしつうとで  
すけれども、そういうところが  
実際ありますでしょうか。  
○平井(學)政府委員 これはいろいろ  
な実験の結果最小限度といふこと  
で、私どもは決して最小限度さ  
え守ればい

いといふふうには考えておりませ  
ん。最小限度でございますので、これ  
の上限のところでは二百なり三百  
なりというものを、今後走る車の  
速度あるいは交通量等を考  
えて安全のところをとるよ  
うになっております。決して  
最小限度でぎりぎり一ぱいに  
やっておるわけではござ  
いませぬ。  
○小澤(本)委員 外国の高速自動車  
道はだいたい六、七、八、九、十、  
十一、十二、十三、十四、十五、  
十六、十七、十八、十九、二十、  
二十もあつておりますが、さ  
ういふところもあつておる  
ので、何かと心配になるので  
すけれども、これは実際安全  
であるかどうか、交通局長に  
御質問したいと思ひます。  
百六十メートルの最小限度  
の可視距離で百キロないし  
百二十キロの運転をして  
おつて安全が保てるかどう  
かということですか。  
○富永政府委員 十分検討  
させていただきます。

○小澤(本)委員 法案には最低速度の  
制限をするということになって  
おりますが、最高速度については  
やはり制限するつもりですか、  
どうですか。  
○富永政府委員 ほかの国ではハイ  
ウェイの場合におきまして、  
速度制限をしていないところ  
もございまして、大体アウト  
ポストを中心として、ヨー  
ロッパ系統が多いと思ひ  
ますが……。アメリカは  
大体ロード最高速度の制  
限をいたしております。その  
アウトポストにおきま  
しても、最近非常に事故  
が多いというわけで、部  
分的に百キロないし八十  
キロに制限いたして  
おるような傾向でござ  
います。

○富永政府委員 翻つて日本の場合にお  
きましては、

翻つて日本の場合におきましては、

何しろ初めてのハイウエーでございますが、車両の問題あるいは運転者の素質の問題という面から見ますならば、これは最高速度の制限を設けざるを得ないのじゃないかと思われたいでございます。ただ具体的に幾らくらいにしたいかという点は、とにかく道路の設計速度の方はおわかりの通りでございますが、車と人の問題が異なりますので、これを考慮しながらやらなければならぬ。それで大よそのめんどめんどでは、アメリカあたりもせいぜい百あるいは百十くらいでございますので、百キロくらいをめぐりにして検討いたしでおるわけでございますが、これも先ほどの最低速度の制限と同じように、実際に相当な距離を常時そのキロ数でいけるかどうかというテストをやってみなければなりません。今のところ相当な長距離を実際にテストができるのは、おそらく五月ごろになるのじゃないかと思われたいので、一応議論として、あるいは机上の問題として、あるいは外国の資料を取り寄せております。大体のところおそろく百をめぐりに、あるいはそれ以下になるかも知れませんが、それ以上はちよつと無理じゃないかというふうに考へておられます。

○小澤(大)委員 最高速度をかりにきめるとして、それは区間によって増減をするという気持ですか。  
○富永政府委員 最高速度の制限の方も政令で定めたいと思っております。ただ区間によりまして、それではあふないというよりなところは、公安委員会ですれ以下の制限という形になると思われたい。

○小澤(大)委員 高速道路をつくる場合におきまして、あなたの方で交通安全という建前から、その設計、構造等について所管省にいろいろな要望をせられたと思うのですが、どういふふうな要望をされておりますか、伺いたいと思われたい。

○富永政府委員 わが国初めてのハイウエーでございますから、私も非常に關心を持っております。設計のときにこつちからいろいろな問題をどれだけ要請したかという点は、だいぶ古い話でございますので、もう一回調べたいと思われたいが、要するに實際走る場合におきまして、一応運転の問題なりあるいはまた道路で駐停車すること自体が非常に危険でございますので、路ばたの問題なり、そういう問題については、会議の際にいろいろ申し上げてはございませう。

○小澤(大)委員 この交通安全につきましては、警察庁で責任を持っておられると思われたい。従つてたゞいま何いまして、建設省の方もまた警察庁の方も、最短可視距離の合理性についてはあまりはつきりした御答弁がないようございませう。これは一例でございます。またたとえばインターチェンジがどこにあるとか、あるいはトールゲートがどこにあるとか、あるいは交通標示と申しますとか、どこへ行くという道案内、こういうものを立てる場合、どの距離にどのような構造を立てるか、こういうふうなことにしてもいろいろお考へになつておらなければならぬと思われたい。あるいはまた中間分離帯の構造につきましても、これは運転者のいろいろな心理からして相当実注文があるはずだと思われたい。また、たとえばトンネルの中の照明度が多

らあるか。今いろいろ国道を走つてみましても、トンネルの中は非常に暗い。そのために入つた瞬間に運転手が十分先方を確認できないという状態もあるようございませう。これも相当高い度合いの照明度を持たなければならぬ。こういうふうな点についてどういふふうな考へを払われておるか。これは建設省からも特にそういう点について御説明いただきたいと思われたいが、警察庁としてもそういう点についての御要望もなされておると思われたい。この点も伺いたいと思われたい。

○平井(學)政府委員 一例を今度の名神で一番長いトンネルである天王山トンネル、これは千三百メートルの長大トンネルであります。この照明につきましても、ただいま御指摘の通り、従来いろいろ先例にとらわれることなく、目には及ばず影響をその他考へて、全然そういう影響のないように最大限の照明設備を現在進めておられます。また千三百メートルの長いトンネルでございますので、中でいろいろ排気ガスその他による事故が起こる可能性もありませんので、わが国でも最新式の電気自動式換気装置、これはもう自動的に調節ができるようになっておりますが、これをわが国でも最大最高水準のメーカーにつくらせて取りつけることになっております。トンネル内での事故は十分防ぎ得るといふ確信のもとにやつております。

○富永政府委員 道路の設計そのものにおきましても、やはりあまり直線コースが長いと、運転手はどうしてもなれてしまつてとつとつとします。できるだけ傾斜、カーブといふものが、そういうものがどこどこにほ

いとか、あるいはトンネルで、先ほど照明の問題が出ましたが、いきなり外から中に入った場合におきまして、目がだんだんなれるように、最初は明るく、それからだんだん照明が暗くなつて、出る場合はその逆になるような方法にやつていただきたいとか、こういうことをお願いいたしてあります。

それから標識につきましても、私の方は規制標識を一応立てざるを得ませんが、それもハイスピードの自動車からよくわかるようなものにしていきたい。現在一般的に道路標識そのものを改正したいと思つておりますが、今度は大体サイズが普通の場合には直径六十センチのまる型になります。このハイウエーにはその倍くらいのサイズで大きくしていきたいといふふうに考へております。

○小澤(大)委員 それは何メートルくらい前の方に設置するのですか。  
○富永政府委員 それを實際走りまして、その速度でどのくらいから見えるか、今検討いたしておる状況でございます。

○小澤(大)委員 話ばかりとともへ戻りますが、先ほどハイウエーの周辺に構造物をつくることを禁止するといふお話ございましたが、それはハイウエーから何メートルですか。そしてどういふ構造のものをつくるといふようなことはきまつておられますか。

○平井(學)政府委員 もちろん御指摘の通りきまつておまして、距離は今調べておりますが、沿道において、このハイウエーの方に向いて一定の距離の建築物をつくることを禁止されておられます。高速自動車国道法で特別沿道区域という指定が行なわれます。これ

は政令で基準が定まつておるのでございませうけれども、幅二十メートルといふような限度で指定ができますが、これはいわゆる普通の建築物でございます。住宅であらうと、その他のものであらうと制限する、こういうことになつております。

○小澤(大)委員 そういう制限をする場合、これは法律で禁止してあるからできないはずですが、何かそれを撤去させるとか、そういうふうなことはできないのでしうか。たとえば私、心配するのは、建物もそうですけれども、いろいろな工作の施設をつくることによつて運転手に非常な錯覚を起させるということがあるのでございませう。

○平井(學)政府委員 不勉強でどうも……それは普通の建築物のほかに工作物または物件で、これを政令できめてもらいますならば、運転手の目ざわりになるような事態は防げるのではないかと思われたい。

○小澤(大)委員 交通局長に伺いたいのですが、自動車を一つの自動車が進む場合、追い越すのは右側を通過して右側の車線でいけということになっておりますが、その速度の関係ですが、かりに最高で百キロで走つておるのを百キロで追い越すわけにいかない。たとえば九十キロで走つておる。それを追い越すのに、その間はどのくらいの速度を出さなければ追いつけないのか。つまりそれは長い時間がかかつて追いつけないのです。交通安全の立場から、できるだけ早く追いついてもらいたい。その追いつくスピードが速過ぎても困る。いろいろあると思

うのでありますが、それはどういふうに考えておられますか。

○富永政府委員 前の車を追い越す場合は、スピードと申されるよりむしろ追い越しに必要な距離、私どもは距離がこれだけ要するといふふうなことでございまして。たとえば前の車が八十キロのスピードで行って、自分の車が百キロで走っておる場合におきまして、それを追い越すのに必要な距離、追い越し必要距離といいますが、それは大体におきまして三百五十メートルという一応の数字があるわけでございます。常識的にいいますと、こういう方程式も成り立つかと思ひます。自分の車が百で前の車が九十とすると百を自乗しますと、これは一万になります。それを自分のスピードと前車のスピードとの差で割りますと、一万を十で割って約千メートル、実際には八百七十メートルになりますが、大体そんな方程式ぐらいの距離が必要であるということでもあります。

○小澤(大)委員 相当の距離が必要で、八百何十メートルになる、そうしますと、私心配になるのは、キーブ・レフトでやっているのだけれども、やはり高速自動車道路でありますから、これは早くやりたい。そのためにキーブ・ライトの方になるおそれがありはしないか。追い越すと称してどんどん入っていくということになりはしないかと思ひますが、その点はどうかと思ひますが、その点はどうかと思ひます。

○富永政府委員 キーブ・レフトでございますから、前の車を追い越しまして、それからまたの線に戻る場合ですが、実は戻る場合の距離も、これは経験則でございますが、アメリカあたり

のマナーでは、自分のバックミラーにうしろの車が映るまでは入ってはいかぬといふふうなことをいってございまして、ハイウエーではたしてそれだけの距離でよいかどうか、私どもも検討いたしておりますが、今お話しの内容、今度速い自動車から右側追い越し追い越していきまますが、今度は左の方の車が、込んだ場合におきましては事実上左の車におきましては、あるいは左も右もといふふうな実情にはなるかと思ひます。しかし左側が込んでいないときは、これはやはり左に入ってもらいたいといふことでもございまして、ですから、右へずつと入ってもらつては困るということでも。

○小澤(大)委員 このハイウエーで事故が起こる一番多いのは追い越しの場合だろつと思ひます。その場合にどういふふうな形で追い越すべきであるかといふような指導なり基準なりというものはある程度つくっておかないと、今のようなお話ではおそろしくキーブ・レフトといふけれども、やはり飛ばしてみたい、急ぐといふようなことで右へ右へと行くといふようなこと、かなり混乱が起つて、交通事故はいろいろあると思ひますが、おそろしく追い越しの場合にその秩序が乱れるというところが大部分の原因になるのではないかと思ひますが、その点をもう少し御検討いたされたらと思ひます。

それがら追い越しの時間なり距離といふものをやはりある程度のことと考えてもらわないと、短時間に追い越してしまふ場合と、ゆつくり追い越す場合と、やはり秩序にも影響しますから、そういう点をもう少し御検討いた

だきたい。そうでないと、ただ法規面に現われたような行き方だけが整然と守られておるといふことならばいいですけれども、なかなかまだそれだけの訓練ができていない。ハイウエーを通る日本の運転者でございまして、その点特に注意を願ひたいと思ひます。それから最高速度を百キロなり百二十キロ、二百キロにしたいといふお話をございしますが、日本の現在ある自動車で、大体長時間長距離を百キロ、二百キロで飛ばせる車があるでしょうか、そういう点はどうか、運輸省の方から御回答いただきたいと思ひます。

○木村(豊)政府委員 わが国では御承知のように今まで道路状況が非常に悪うございまして、実際上百キロあるいはそれ以上のスピードを出して長時間走れる道路もなく、場所もなかつたわけです。しかし、ここ数年來高速自動車道路等の建設計画ができ、また一部着工近く開始するといふような情勢になつて参りました。この情勢を見ましても、ここ数年來といふものは、自動車の性能といたしましてはある程度高速あるいは加速のつく車を、新型設計の際にそういった能力のある性能のある車をつくるように指導して参つております。従ひまして、現在の新しい車は性能としては十分それだけの性能を持つております。

○小澤(大)委員 それで高速自動車道路に入つてくる車を制限する。この車はよろしい、この車はよくないといふことを制限することができるといふか。それはどこでやるのか、管理者がやるのですか、どこでやるのですか。

○平井(學)政府委員 これにつきま

ては現在高速自動車国道法で、これを通る車は道路送還車両法にいう自動車とするといふふうにはつきり明示しております。ところが車両法によりまして、おおよそ自動車と名のつくものは全部入ります。自転車は、これは自転車でありまして、これは三輪車でも全部入ります。従つて私どももいたしましては現在いろいろテストをいたしたつた結果ですが、その結果どうもあつたといふふうな点からいって工合が悪いといふふうな結論が出ました場合に、それを制限するにはやはりこの高速自動車国道法を改正してこれを明示する、こういう手続が必要になるかと思ひます。けれども、現在実ははなはだ残念ですが、相当な区間にわたつて高速で走らせてテストするような場所がわが国にございせん、専門家の意見によりまして、少なくとも三十七、八キロの自由に走れる区間が必要でございまして、そこでスクーターあるいは三輪車、普通の四輪車、こういうものをいろいろな角度から走らせてみる、こういう実験が必要でございまして。従来までは道路公団を中心いたしました。また、高速道路研究会、これはむしろ運輸省あるいは警察等の方々も入つてらつて共同の機構でございまして、そこで短かい距離について不完全な検査を実施しております。しかしながら、今までのそういう短かい距離における検査だけでは、法律を改正してある特定の車種を排除するといふことは、法律の精神からいつてもいかにできませんので、近く栗東―尼崎間七

十キロメートルの供用開始が予定されておりますが、その前に、ただいま申しましたように、三十数キロ間の区間を利用して関係省庁の間で共同の最終的テストを行ない、それによつて、交通の安全と高速道路の機能を十分に発揮させるための制限をすべきかどうか、どういふ方法でやるべきかといふことを検討いたします。

○小澤(大)委員 それで法律の改正は間に合はないのですか。最低速度をたとえば六十キロなら六十キロにされた場合には、とうてい六十キロ出せない車種については当然入ることを拒否することができるといふけれども、最低速度を四十キロぐらいにする場合には、大抵のものには四十キロで走れるから、どの車でも入つてくるのを断るわけにはいかない。こういうことになつて非常な混乱が起ると思ひます。これは法律で定めなければならぬわけですが、御用開始までにその法律が間に合いますか、どうですか。

○平井(學)政府委員 私どもはこれは法律によつて規制するのが最上と考へておりますが、万一法律手続が間に合いません場合には、公安委員会方面等ともいろいろ共同の措置を考へるとか、とにかくそういう交通事故を防ぐための方法を検討してみたいと思ひます。

○小澤(大)委員 最低速度をきめた場合に、これに違反する場合はあるのですか、ないのですか。

○富永政府委員 ございませぬ。

○小澤(大)委員 どうも心配になつてきたのですが、高速自動車道路を通行するに適當でないといふ車種を早くき

めてもらいたい。あるいは同じ車でも、前年度に比べての増加率は割合低くなっているようであり、前年度に比較して発生率が低くなったからといってそのまま喜ぶわけには参らないのじゃないかと思いますが、とにかく年々事故が減るという事は非常にうれしく思いますが、一体当局は、どのような原因で前年に比べて低下が生まれてきておると判断しておられるか、お聞きしておきたいと思ます。私なりに考えますと、あるいは法規を守るという順守の精神が運転手に徹底してきた、あるいは技術に非常に問題から考えると、取り締まりが非常にきびしくなった、特に道路交通法の改正によって、罰則の威圧というよりなものが加わってこのような低下を示しつつあるのか、いろいろ原因があると思いますが、当局のお考えをちょっと初めに聞かせていただきた

い。  
○富永政府委員 昨年の交通事故は、特に重大事故であり、死亡者が昭和二十四年以来十三年ぶりに初めて前年よりも減ったわけでございます。それから昨年は、前年ばかりでなしに、その前の年の昭和三十五年よりも減ったわけでございます。昭和三十五年と申しますと、これは道交法が十二月二十日から実施されましたから、道交法の実施された年、厳格に言えば実施前と

いう年になります。それよりも減ったという事は、これは私はいくつかの記録ではないかと思っております。なかなか毎年自動車が増え、平均二四％、原動機付自転車に至りましては三六、七％も増加しておる。この増加状況とにらみ合わせると、これはかなり死

亡者が減ったということが言えるのじゃないかと思っております。この原因をいいたしましては、何と申しまして交通問題に對して世論というものが非常に高まった。特に昭和三十六年暮れごろから、いわゆる交通戦争と申しますか、こういったキャンペーンも盛んになりましたし、一般の世論が高まりましたので、自然歩行者あるいはドライバーの気持というものが変わってきたということと同時に、徐々

と一年目のころ、つまり昭和三十六年の十二月二十日のあなたの発表よりも、道路交通法施行一周年にあたって死者の数が一万二千三百三十で、これは前年同期に比べて五・九％も増加した、こういったような憂慮すべき発表をなされたことがあります。これであなたの方では道路交通法施行後一年間における死者の激増を発表しておられます。ことは道路交通法施行後二年を経過しておるわけであり、昭和三十七年度は三十六年度に比べて大へんうれしいことには死者の率が低下しておる。そこで道路交通法施行の二年間を考えると、前の一年間は前年に増して驚くべき死者の数が出た、あとの一年ではこれが落ちてきた、こういった数字が現われてきたのは何であるかということに相当吟味する必要があります。私は思うのです。大まかには今局長のお話のようなところであろうかと思っております。もう少しこまかに検討していただく必要があるのではないかと、このように考えるわけでございます。

時間がございましていろいろお聞きしたいことがございますが、さらに私は事故件数についてお聞きをしてみたいと思っております。あなたの方からいただいた昭和三十五年度の交通事故の原因調べによりますと、そこにも書いてございまして、総計四十四万九千九百七十七になっておる。その中で操縦者による原因が四十二万四千三百九十七、車両の状態が一万二千七百二十三、道路施設、道路環境等あるいは歩行者等というふうな数字を合計いたしました。四十四万九千九百七十七であります。昭和三十六年度は事故件数が四十九万三千六百九十三になっておる。昭和三十七年度は四十七万九千八百二十五になっておる。前年に比べて事故件数は少なくなっております。この昭和三十六年度及び昭和三十七年度の事故原因として、操縦者によるものが一体幾らなのか、車両の状態によるものが幾らなのか、道路施設、道路環境等によるものが幾らなのか、歩行者に原因するものが幾らなのか、そのトータルだけでよろしゅうございしますが、わかつておりましたら、ちょっと発表していただきた。

○富永政府委員 先ほどの説明にちょっと不足があったと思っております。新道交法になりましたの一年間は上昇カーブにブレキがかかったというところが一口で言えるのじゃないかと思っております。と申しますのは、死亡者のところをごらんになりますと、昭和三十三年に八千名、三十四年に一万名、三十五年には一万二千名と確実に毎年二千名ずつふえておったわけでございます。つまり車の増加率に正比例して約二〇％死亡者がふえておりましたのが、新道交法が実施されました一年間に、死亡者が六・七％と上昇カーブにブレキがかかって、増加率が低かったというのが新道交法実施の一年間であろうと思っております。二年目は先ほど言ったように死亡者が今度下回って減ったということであろうと思っております。今お話しした昭和三十五年と三十六年とを比較いたしますと、これは第二表にありますが、これは全部の交通事故でございます。そのうち車両による交通事故――主として自動車が多いの

の原因としまして、操縦者の所為によるものが昭和三十五年度は三十七万九千三百八件でございます。これが三十七年に四十一万八千三百九十一件と約四万件ふえております。操縦者の状態が交通事故になったものが昭和三十五年度は四万五千八百九十九件でございますが、三十六年度は四万六千五百五十七件、これもふえております。車両の状態によるものが昭和三十五年が一万二千七百二十三、これが昭和三十六年度は一万五千六百二十六でございます。それから三十七年度はまだ全体のこまかい集計ができておりませんが、昨年の九月までの九カ月間の状況を見ますならば、件数にして三十四万件。以上でございます。

○川村委員 あとで三十六年度のそういう事故原因についてのトータル資料をいただきたい。ここではその数字を一々伺っておる時間もないと思えます。三十七年度はまだ完全にまとまっていないこととありますが、ちょっと比較がむずかしいと思つて、そこでその中で、昭和三十五年及び三十六年を考へる場合に、いわゆる操縦者の所為によるもの、操縦者の状態によるもの、車両の状態によるもの、あるいは歩行者等はやはり前年に比べて増加をしているわけでございますが、それらの内訳をちょっと昭和三十五年と三十六年を比べていただきたい。たとえば操縦者の所為によるものでは、徐行違反、追い越し不適当、わき見操縦、こりいりよりなものの違反が非常に大きく出てきておる。それから操縦者の状態によるものは、めいいては運転、操縦未熟練——おそれくこれは無免許運転だと思つて、

こりいりものが非常に大きく、車両の状態によるものが制動装置不完全あるいは走行装置不完全、滑走、こりいりものが非常に大きく違反事実として現れておる。三十五年、三十六年は、こりいりよりなものの変動と申ししますか、そういうものは一体どういふ状況にあるのか、やはり大体同じようなものが大きなレートを占めておるのか、そこに変化があったのか、それをちょっとお聞かせいただきたい。

○富永政府委員 こまかい数字は後刻資料で差し上げたいと思つて、三十五年と三十六年並びに三十七年の交通事故の原因のおもなものにつきまして申し上げますと、三十五年はやはり徐行違反がトップでございます。その次が追い越し不適当、それから右折左折の不適当というふうな状況が多いわけでございます。それから操縦者の状態も、操縦未熟練とめいいてはほとんど同じくらの状況になっております。それから歩行者につきましても、やはり車の直前直後の横断の事故が一等多くを占めておるわけでございます。三十六年度も大勢にはあまり変動がございません。徐行違反が九万二千四百九十一件でや減つておりますが、その他におきましては依然として同じでございます。それから操縦者の状態も、操縦未熟練が少しふえまして、めいいては操縦未熟練よりも少し減つておりますが、三十五年よりもふえておる。それから人につきましても、やはり車の直前直後の横断が一等多いわけでございます。三十七年、これは九カ月分でございますが、連続進行が三十七年度になって多くなつております。連続進行による交通事故が多い

ということは、相当交通が混雑してきたとしたこと、現われではなからうかと思つて、連続進行が非常にふえてきたことが特徴でございます。なお、操縦者の状態で申し上げますと、車のうちでも原動機付自転車といひますか、パタパタでございます。これはハンドル操作の不確実が約半分でございます。まして、五三％でございますが、その次はめいいては一〇・六％で非常に高い数字を占めております。

大体年によりましておまな変化は以上でございます。

○川村委員 昭和三十六年の愛知県警管轄のそのような調査によりまして、三十五年と三十六年には相当大きな差が現われてきていると思つて、これは私は全国的に言えるのじゃないかという判断をしていられるわけですが、たとえば昭和三十五年でございますから、徐行違反、追い越し不適当、優先通行違反、左折右折不適当、わき見操縦というふうな順序に並んでおりますけれども、三十六年になりますと、わき見操縦、左折右折不適当、追い越し不適当というふうな順序に実は大きな違反が動いておる。もちろん三十六年も徐行違反が一番多いのでございますけれども、そういうふうな動いていける。ことに右折左折不適当、あるいは追い越し不適当という違反が三十六年度ぐつと出てきたというところは、三十六年度道交法の施行に伴つて、運転者がやはりそれらの規制に十分習熟しなかつたからこりいり結果が出てきていけるのではないかと。そこで問題となるのは、そういう違反の事実が三十七年度はどうか変化したか、これを見ること、私は非常に大事ではないかと思つて、

れが相乗ならず左折右折の違反が非常に多かつたということになりますと、交通取り締まり等に当たるものは一体何をしておつたかということにもなりませんし、どういふような指導をしたかという非難を受けなければならぬ結果になります。そこでそういう点につきましての検討を十分していただくのと同時に、私たちに一つ勉強の参考のために、三十六年度の全国的なそのような資料、三十七年度の資料、そういうものをぜひいただきたい。また、ぜひお聞きをしたいと思います。

そこで先ほど小澤委員から、高速道路の追い越し等についての速度の問題、距離の問題、あるいは通行させる車両をどうするかというふうな問題、あるいは車の設計構造について何か考へていかねばならないことがないかと、いろいろ問題等について御質疑があつたやうであります。今これらの三十五年、三十六年の交通違反のうち、車両の状態を見て参りますと、相も変わらず制動装置不完全、あるいは走行装置不完全、こりいりよりなものが非常に車両の状態では大きな違反を占めておる。一体このような状態は車両検査の不完全によるのか、あるいは車そのものがこりいり事故を起こすようにいろいろ考へられる問題ではないかと思つて、技術的にまずいのか、これはいろいろ考へられる問題ではないかと思つて、このやうな状態で車が高速自動車道路の中に入つていつたら、これは先ほどから質問のあつた考え方とはまた別途の問題として、おそらくは事故を引き起こす可能性が出てくるのではないかと、これが憂慮されるわけですが、

そこでこの点について通産省の自動車課長さんにお話をいただきたいと思つて、思つては技術的に見て何かさういふような違反を起しやすういふような点があるかどうか。それから運輸省の自動車局長にお尋ねいたしますことは、自動車の車体検査というのか、そういう検査が十分行なわれておるのかどうか。これは下部に参りますと、いろいろな詰まらぬことを耳にするわけですが、そういう点についてちょっとお聞かせいただきたい。

○富永政府委員 私の方の資料は、先ほど申し上げましたように後に詳しいものを出しますが、先ほど申し上げた私の数字の活字に間違いがございまして、大きな違いをやつておりましたので、訂正させていただきます。思つて、原動機付自転車の第一の原因は先ほどハンドル操作不確実が一等多いと申し上げましたが、これは九番目でございます。やはりめいいては第一番目でございます。そのめいいては一〇・六％というのが事故の原因の一等多い数字だということに訂正させていただきます。

それから車両の状態で統計を申し上げますと、制動装置不完全が一等多いでございます。よけいなことと申しますが、タイヤの破損というものが少ないやうでございますが、高速自動車道路ではタイヤの問題が大きな問題になってくるやうなことが想像されるのではないかと、事故の状況がだいぶ変わつてくるのではないかと、このだけを申し上げておきます。

○佐々木説明員 通産省の自動車課長でございます。

自動車の製造過程におきまして、故障の起るような状態になつては、故ではないかという御質問でございますが、私は現在の段階におきまして、そのようなたえばブレーキなりあるいは操縦装置、そういう問題が世界的に日本の国産車が特に劣つてゐる、——特にと申し上げましたが、劣つてゐるという事はないと存じます。という事は、現在日本の自動車は二、三年前からほとんど輸出が進められておりました、ことに二輪車、四輪車とも、世界で最もシビアな走行条件を要求されます特定地区に特に多く輸出されておるといふことは、日本の制動装置なりあるいはそれ以外の機能が、製造過程において諸外国の商品に比べて劣つてゐるという事はないと存じております。もちろん欠点もございまして、はつきり申し上げますと、高速性において日本の乗用車は確かに外国より劣つてゐるのは、残念でございますけれども現状でございます。しかしいかなる車におきましても、テストいたしました場合に、少なくとも六十キロぐらいのスピードは出せる状態になつておるわけでございます。なお技術的にもますます研さんを積む必要がございますので、通産省におきましては、自動車の高性能に関する各種の補助金とか、あるいは外国の有名な車を直接輸入いたしました共同研究をやりまして、あるいはブレーキその他の装置につきましても、外国の最優秀の部品メーカーと技術提携をいたしまして、技術の研さんに努力しておるわけでございます。

○宮田説明員 今のお話でございますが、今つくつております新しい車につきましましては、将来の高速性ということを十分考えまして、車両法に基づきまして保安基準というのがございますが、これは欧米の国際的な水準を参考にいたしまして、ほぼそれになつた基準にしております。従つて今新しく生産されております車は、保安上は欧米の車と同様の安全度を保つておると私は確信しております。

なお今お話がございましたように、新しい車はいいが、使用過程でいづれにしても性能が低下していく面がもたらんでございます。従つてそれにつきましましては、日常の点検でございますとか、あるいは定期点検をいたしまして調整をする、あるいは整備をするということが必要でございますし、また私どもが末端でやっております自動車検査にいたしまして、これは一年に一度、あるいは二年に一度という健康診断でございます。その際に車の使用者が気がつかずに整備を怠つてゐるという点についての御注意を申し上げて、完璧な車に直していただいております。であります。いづれにしましても日常の点検あるいは定期点検というものは必要でございます。

それで現状を申し上げますと、警察庁のお調べによりますと、車両欠陥事故は、かつては全体の事故件数の中の一〇％、あるいはそれ以上の大きな段階のことがございましたが、だんだんと低下して参りましたが、現在ではほぼ二％程度に落ちつております。これはヨーロッパあるいはアメリカあたりの例から見ましてもむしろ低い方でありまして、ただ先ほど御心配がありましたように、今後高速ということになりますと、また新しい事故の形態が出て参りますので、その点につきま

ては私どももいたしましては日常の点検につきましましては、あるいは定期点検につきましましては、あるいは定期点検十分と勵行していただかなくてはなりませんので、実は国会で御審議いたしております道路運送車両法の一部改正におきましても、定期点検整備の義務づけという制度も取り上げております。事故の一番問題になりますのは、先ほどお話がありましたように、アメリカあたりの例から申しましても、タイヤのパンクによる事故件数がハイウエーにおきましては三、四〇％というオーダーがございまして、その点につきましてもハイウエーに入ります前に十分点検をして、タイヤが坊主になつていないかどうか、あるいははきすその他がないかどうか、空気圧十分適正に保たれているかどうかという事を、車の持ち主は十分点検をして入つていただくというふうな指導でありますとか、そういう点につきましても、私ども大いにこれから進めて参りたいと思つております。

○川村(維)委員 自動車課長のお話でございますが、私、時間もありませんからいろいろお聞きいたします。せんせんけれども、われわれは全くしろうとでございます。自動車は実は運転したことではない。ところが国会の運転手さんあたりには聞きまして、国産車はガソリンを食ふのが一番いい点でしようというくらいで、どうも整備そのほかから考へても、あるいは車の寿命から考へても、外国に劣るといふことをよく耳にするわけですが、課長はせっかく国産車をおほめでございますけれども、これはやはり技術的にもさらに精進をしていただかせんと、ものすごいスピードで走る高速自動車道路のまん中で、何重衝突というのを起こしたら大へんな事態になりやせぬかと思つたわけです。

それから運輸省の部長さんの、いろいろ法律改正を手を打つていこうというお立場はよくわかりたいと思つた。一つぜひお耳に入れておきたいと思つた。今車体検査をしてきたけれども、もう帰りがけにはやられた、こういうことがよくあるわけですが、これは、十分なる検査がなされていないというところのやはり一つの証左じゃないか。これはおそろく何となく少数ないということがあるわけですが、これは実際地方ではそういうことを耳にします。そこで車体検査等をする場合でも、定期的にごんごん進めていかれることはいいことだと思いますけれども、やはり人の顔によつて検査の緩急があつてはならない。これはぜひ十分注意をして御指導願わなければならぬのじゃないかと思つた。こういうことがあつた、ああいうことがあつたというケースは申しませんが、この点はよく御配慮を願つておきたいと思つた。

そこで時間がございませぬから先に進みますけれども、自動車の車種別の交通事故について、実は三十六年度の資料を私にいただいておりますが、三十七年度のものはまだよくわかりません。これもぜひ資料としていづれかの機会につくつていただきたいと思います。なぞこういうお尋ねをして、このことを知りたいかと申しますと、軽自動車とか、こういうものの事故件数が非常に多くなつておるといふようなことについてであります。これはあとでちよつとお聞きしたいと思つたが、その点資料を一つお願いをしておきたいと思つた。

それからここにちよつとあわせて聞いておきたいことは、数字はよろしゅうございまして、三十六年度の検査件数の資料を大体私にいただいておりますけれども、おそろく検査件数は年々多くなつてゐると私は思つた。その中で自動車事故を起して納めた罰金は、一体総額どれくらいあるのかわかりませんか。

○富永政府委員 罰金は御存じの通り国庫に入りますので、私どもとしましてはちよつと正確にわかりかねます。推定では、三十六年度、全国では少なくとも五十億以上あるのじゃないかというふうな見込みを立てておるわけでございます。

○川村(維)委員 あとでいろいろ調べるとわかると思つたけれども、私たちはいつかの委員会でも、交通事故によつてとられた罰金、この金を何か国の支出の方法を変えて、交通施設のために使つていこうというものがいいのではないかと申すことを申し上げたことがございますけれども、その点は長官いかがでございますか。お考えになつたことございませんか。

○柏村政府委員 国会においても、交通小委員会等を取り上げられた問題でございます。私どももそういう考へ方というものには非常に共鳴する点もあるわけでございます。ただ国の財政の建前として、大蔵省当局としては各種罰金等についてこれを一々——もちろん罰金全部ではございませんでし

うが、同庫に雑収入として入るものを、それぞれの機能に応じて還元する

方面に使用しております。

○川村(継)委員 今、各地に街灯設置

の運動が非常に盛んになってきており

○富永政府委員 私どもの方の安全施設

いたしたいと思っております。道路交

という事は、今の財政上の建前から

の運動が非常に盛んになってきており

の考え方も、また防犯的措置として

ましては、いろいろなデータをとりま

ら考えて必要な街路灯、町の裝飾なん

は好ましくない。従って、交通安全施設

ます。私、ごく最近汽車で往復すると

を期待し、また懇懇しておるわけでご

社等においては、その趣旨に沿った相

か、あるいは道路交通の円滑をはかる

十分要求してもらって、それに応じて

置推進委員会というものをつくって、

おるわけでございますし、この運動は

おるわけでございますし、つける場合

か、これを聞きしたいと思つてない

査定をしていこうという態度でござい

置推進委員会というものをつくって、

おるわけでございますし、この運動は

おるわけでございますし、つける場合

か、これを聞きしたいと思つてない

金を交通安全施設等に還元するという

置推進委員会というものをつくって、

おるわけでございますし、この運動は

おるわけでございますし、つける場合

か、これを聞きしたいと思つてない

制度をとっておるところもあるように

置推進委員会というものをつくって、

おるわけでございますし、この運動は

おるわけでございますし、つける場合

か、これを聞きしたいと思つてない

政制度上の建前からは、直ちには実現

置推進委員会というものをつくって、

おるわけでございますし、この運動は

おるわけでございますし、つける場合

か、これを聞きしたいと思つてない

という見地から、あるいは交通安全

置推進委員会というものをつくって、

おるわけでございますし、この運動は

おるわけでございますし、つける場合

か、これを聞きしたいと思つてない

点から、非常に大事な意味を含んでお

置推進委員会というものをつくって、

おるわけでございますし、この運動は

おるわけでございますし、つける場合

か、これを聞きしたいと思つてない

ると思ひまして、私どももそういう御

置推進委員会というものをつくって、

おるわけでございますし、この運動は

おるわけでございますし、つける場合

か、これを聞きしたいと思つてない

趣旨が生きるような方向で予算の編成

置推進委員会というものをつくって、

おるわけでございますし、この運動は

おるわけでございますし、つける場合

か、これを聞きしたいと思つてない

等に努力をして参りたいと考えておる

置推進委員会というものをつくって、

おるわけでございますし、この運動は

おるわけでございますし、つける場合

か、これを聞きしたいと思つてない

次第であります。

置推進委員会というものをつくって、

おるわけでございますし、この運動は

おるわけでございますし、つける場合

か、これを聞きしたいと思つてない

○川村(継)委員 長官にお尋ねいたし

置推進委員会というものをつくって、

おるわけでございますし、この運動は

おるわけでございますし、つける場合

か、これを聞きしたいと思つてない

ますが、来年度の警察の費用の中に、

置推進委員会というものをつくって、

おるわけでございますし、この運動は

おるわけでございますし、つける場合

か、これを聞きしたいと思つてない

道路安全事業委託費というのが一千万

置推進委員会というものをつくって、

おるわけでございますし、この運動は

おるわけでございますし、つける場合

か、これを聞きしたいと思つてない

組んでございます。これは何にお使い

置推進委員会というものをつくって、

おるわけでございますし、この運動は

おるわけでございますし、つける場合

か、これを聞きしたいと思つてない

なされる費用でありますか。

置推進委員会というものをつくって、

おるわけでございますし、この運動は

おるわけでございますし、つける場合

か、これを聞きしたいと思つてない

○柏村政府委員 この一千万円は、交

置推進委員会というものをつくって、

おるわけでございますし、この運動は

おるわけでございますし、つける場合

か、これを聞きしたいと思つてない

通安全運動、各種の宣伝でありますと

置推進委員会というものをつくって、

おるわけでございますし、この運動は

おるわけでございますし、つける場合

か、これを聞きしたいと思つてない

か、あるいは児童についての交通知識

置推進委員会というものをつくって、

おるわけでございますし、この運動は

おるわけでございますし、つける場合

か、これを聞きしたいと思つてない

の涵蓋であるとか、そういうものを日

置推進委員会というものをつくって、

おるわけでございますし、この運動は

おるわけでございますし、つける場合

か、これを聞きしたいと思つてない

本交通安全協会に委託して安全運動に

置推進委員会というものをつくって、

おるわけでございますし、この運動は

おるわけでございますし、つける場合

か、これを聞きしたいと思つてない

資するようにいたしておる費用でござ

置推進委員会というものをつくって、

おるわけでございますし、この運動は

おるわけでございますし、つける場合

か、これを聞きしたいと思つてない

います。本年度はたしか五百万円でご

置推進委員会というものをつくって、

おるわけでございますし、この運動は

おるわけでございますし、つける場合

か、これを聞きしたいと思つてない



りに私は思いますし、たまたま最近は一転にも防犯思想あるいは交通安全思想というものが普及して参つておるときでありますので、ことさらにこれを警察の権限として付与していただいで、警察の力によってこれをやっつけたいという事は、今の時期としては適当でないというふうに私は考えておる次第でございます。

○川村(継)委員 これはいろいろ論議の分かれるところ、考え方の分かれるところであらうかと思ひますけれども、一般の街路灯については別として、やはりそれぞれ地域において必要と考えられる防犯灯あるいは交通の円滑安全のための街灯、こういうのは私は信号機等と同じような位置に置いて物事を考へて、皆さんの方で推進をしていくということもあり得るのではないか、こういう考え方を持っているわけでは、実はもう国会で何回かたなざらしたものであります。社会党の方で建設委員会にこの街路灯の設置の法案を出しております。しかし一回も審議されないうちに実はたなざらしになっている。これがついに先国会には未了になったわけですが、これは聞くならば建設省当局等の賛成がなかなか得られぬで、自民党の方でもどうもこの審議に促進が願えなかつたというより原因等があるようでありませう。そこで私どももいたしましては、でき得べくんば今国会に同じような趣旨を盛り、この委員会で審議ができるような法案を提出いたしたいと思ひます。その出づ場合に、今私が

申し上げたような形で管理権を公安委員会に委譲する、そういう考え方でこの法案は出さうとは考えておりませうが、そういう気持でわれわれは一日でも早くこの防犯灯あるいは交通のための街路灯というものの設置を促進したいと考えております。従つて十分当局においても御検討願ひたいと思ひます。

大へん時間が少なくて、上すべりのお尋ねになつてしまひまして恐縮であります。私はあと大急ぎで二点ばかりお聞きしておきます。

私の方から初めに申し上げますが、自動車の事故を見てみると、非常に軽自動車あるいは原動機付等の事故が多くなつてきています。これは私が考えるのに、一つは軽自動車等を使用する農村関係の諸君が結局免許をとることがおくれる、あるいはまだ未熟なために、おまわりさんがいるような本街道を走らないで、裏道ばかり通つておつて事故を起こすというよりなことも多くなつて原因ではないか、私はこういうふうに判断をしていくわけでは、

そこでお尋ねしたいことは、今日の農村の諸君が、ミカンを山から近くの町まで運んだり、あるいは野菜を運搬したりするよう、農耕の用に供してある軽自動車が多過ぎないか、あるいはこのような軽自動車については、やはり免許の上においてもある点考慮をしてやる。ところが、これを通過すにまた大へんなことになるか、そこで一応こういう軽自動車の免許をしたならば、あと野放しにしないで、一年間に一回なり二回なりは実地の検査をする。これは法律に基づいて

やれるわけでございます。それから、そういう点を配慮して、農村の諸君の軽自動車使用についてはある点考慮をす、そういうような措置は一体考えられないものか、この点一つお聞ひしたいと思ひます。と申し上げますのは、今日御承知の通り農村は非常に労働力不足でございまして、ほとんど仕事をやっつけられない。そこでどうしてもこの軽自動車を無理をしても手に入れて、農作物の運搬に使用したいというものが今日の事情のようございませう。このまま今のきびしい免許規定で参りますと、農村の諸君はなかなか勉強するひまもございませぬから、学科なんか、法律なんかの試験になりませうとかなかなか合格しないのです。そういう点を考へて、なるだけ免許を持たせて明かるとして、裏道ばかりを走らないで、そういうやみやらせなようにするということ、運転免許を与えたあとで、これはほかの運転者と違つて、農村のひまを見て年に二回なら二回これを検査をして習熟させ、あるいは法規に精通させていくという特別の措置が考えられないか、法律改正が必要であればそういうようなこと考へてはかまらぬか、あるいは法改正によらなくても、それぞれ九十七条、九十九条あるいはそれに基づく政令、こういうもので何か配慮はできないものか、その辺のところををちよつと聞かしていただきたいと思ひます。

○富永政府委員 御指摘の点は、多分農耕用作業車というか、その話だろらと思ひますが、確かに免許は軽免許という形になつておるわけございませう。それで実際問題として、軽免

許の試験を受けるには非常にむずかしいという実情もございませう。実際は一昨年の十一月から運用によりまして、軽免許であるけれどもいわゆる制限作業車だけ運搬ができる、そのかわりほかのものはいけないというふうな形をとらして便宜をはかつたわけでございます。それから、当然実際問題として、たとえば法令をお教えしなやり方も必要だろらというふうな考へておられます。今後農耕用作業車というものをどういう形に持つていくか、あるいは免許の中でも別なカテゴリーの中に入れていくか、つきましては、これは免許全般の問題に関連して検討させていただきたいと思つておられますが、現実にはそういう運用でおるのでございませう。

○川村(継)委員 農耕用のものはよくわかりましたが、同じようにトラクター的なものでなくて、今ミゼットと申しますか、軽四輪、あるいはよりなものややはり私が申し上げたような問題に実は考えられるわけでは、これは大へんむずかしい問題でございませう。けれども、一つ、一応御検討願ひたいと思ひます。

○富永政府委員 白タクと申しましては、いろいろお聞きしたいことがあつたのでございませうが、最後にいま一つ何つておきたいと思ひます。

もいろいろあるわけでございますが、例の組織を持った白タクといひますか、共済組合の形でやりました白タクは、大体全国的に姿を消しておるわけでございます。あとは個々の白タクといひますが、やはり散見いたしておられますが、一時騒がれたほどの状況ではございませぬ。しかし私どもとしては、これが暴力団あたりとつながりを持つていけないというふうな見地もございませう。十分関心は持つておるわけでございますが、ただ一面、なせば白タクが起るかという根本原因までやっばりついていかなければならぬのじゃなからうかというふうな思つておられます。一時ほどのことは全国的に見ればないのじゃなからうかというふうに見ておられます。

○川村(継)委員 これはなかなか捕提のしにくいものでございませうし、また地域ごとによつてだいいぶ違ひのじゃないかと考へます。そこで運輸省の自動車局長さん、あなたの方の管轄かどうか私知りませんが、聞かされたらどうか、タクシー業の免許について陸運局でやつておるようでありませうけれども、一体どういふ基準で免許を出したりあるいは出さなかつたりしておるのございませうか。

○富永政府委員 白タクと申しましては、いろいろお聞きしたいことがあつたのでございませうが、最後にいま一つ何つておきたいと思ひます。

○富永政府委員 白タクと申しましては、いろいろお聞きしたいことがあつたのでございませうが、最後にいま一つ何つておきたいと思ひます。

○富永政府委員 白タクと申しましては、いろいろお聞きしたいことがあつたのでございませうが、最後にいま一つ何つておきたいと思ひます。

○川村(継)委員 実地、これもまた少

○川村(継)委員 実地、これもまた少

○川村(継)委員 実地、これもまた少

○川村(継)委員 実地、これもまた少

○川村(継)委員 実地、これもまた少

し聞きたいのでございますけれども、タクシー業を始めたい、こういう申請が陸運局あたりにたくさん出ておる。これも汽車の中で、新聞なんかでよく見るわけでありまして、免許してくれ、こういう申請が出て盛んに陳情をやっておる。また一方既存の業者は、絶対許可するなと反対陳情をやっておる。陸運局はその反対、賛成の陳情合戦の場と化しておる。こういうことを汽車の中で新聞なんかでよく見るわけなんです。私、おそらくこれは既存の業者の力がやはり相当加わって、免許してもよろしいという申請者についても免許がおりないことがあるのじゃないか、こういうことも疑って見たわけなんです。それにはいろいろ原因がありましようけれども、そこで私は、免許申請について、許すということとは一体どういう基準をもって算定しておられるのだからかということをお聞きしておるわけでありまして、たとえば、その地域の人口あるいは需要者の状態、あるいは既存の業者の台数、そういうようなものに何か基準があるのだからか、こういうことをお聞きしておるわけでありまして、そういう一定の基準がありますと、やはり適当なところには業者の開業を許してやる、そうされるのが、非常に憂慮されておった俗に言う白タクの状態を解消する唯一の道ではないかと思うのです。私が知っている町でも、実はその地域に十台あまり白タクが働いておられます。ところがタクシーの業者はありませぬ。地元の諸君からタクシーを始めてくれないかという声はあるわけです。そうすると安心してタクシーを使える。ところがそれがために白タクを利用

する。不安ですね。なぜ一体これが許可されないか、こうなりますと、どうも三十台も四十台もとから持つておる業者の諸君が、許可ならないように運動しておるといふ形跡ももうわざと聞くと、こういうような事例があるわけです。そこで私が先ほどお尋ねいたしましたタクシー業、つまり一般乗合自動車車の営業についての申請を許可するかしないかについて、どのような基準をお持ちであらうかということをお聞きしておるわけです。直接の管轄でございますお聞きお願ひいたします。

○宮田説明員 今先生がおっしゃいましたような基準の内容がございまして、今お話しのようなその地域の人口の増加の傾向がございまして、あるいは外から参ります旅客の数の増加でありますとか、あるいはその地域で現在タクシーの営業をしておるといふ点からいいますと、その程度の増加をいっておられますか、そういう状況でございますが、その地域々々でそれぞれ違分調査をいたしまして、考慮いたしまして、さらにそこに新しい免許を与えるか、あるいは既存業者への増車をするかというのをきめるわけでありま

すけれども、今お話しの新しい免許を与えます場合には、その新しい免許は実際にはその事業が運営できるかどうかというような能力を十分審査をいたしましてやっております。現在相当各地におきまして新しい免許をどんどん出しております。今先生がお話しになりましたような、白タクがはびこって

おります地域に新しい事業をなさりたいというお話しがございすれば、原則としては、それだけの需要があるから、新しい免許、あるいは既存の事業者がそこに新しい営業所をつくるというようなことは、当然なざるべきでありますけれども、新しい免許の申請者がありました場合に、先ほど申しましたような資力、信用でございまして、実際に事業の運用の能力がございまして、新しい免許が与えられないという事例はございまして、

○川村(録)委員 どうぞそういう点につきましては公平に十分審査なさつて、許可すべきは許可されるように御配慮願ひしたいと思います。

お聞きしたい問題は非常に多いのでございまして、時間も少し過ぎておりましたけれども、またいづれ機会を見てもいろいろお聞きしたいと思います。

○永田委員長 阪上安太郎君。警察の方にお伺ひいたしますが、大都市の交通規制につきまして、一つ伺つておきたいと思ひます。かつて大都市における規制問題が起った当時に、大体規制の方向として、第一次規制がきわめて強く、そして安全交通施設等が完備し、道路が逐次完備されて参りますに伴つて、逐次規制は第二次規制、第三次規制と緩和の方に持っていく、こういうことを申し上げておつたのでありますが、最近の大都市の規制の状態を見ると、第一

次から第二次、第二次から第三次へと

逐次規制が強まっておるように見える。これは高度経済成長政策から見て、決していい方向じゃないとわれわれは考へるのであります。そこで、東京ないし大阪における規制の状態は、概略どうなつておるかということ、時間がありませんから簡単に一つ。

○富永政府委員 交通規制は、結局は受け入れる道路状況が車に比しまして足らないので、実はやむを得ずやっておる形でございます。もちろんやり方につきましても、今お話しのようなやり方もございまして、何と申しましても交通というものは生きておりますので、できるだけ現実の状況に即応して、規制でやれるだけ何とかさばらうという形になつておるわけでございます。

○富永政府委員 やはり規制は、どうしても交通事情が悪化しますので、強化の方向にいつておるわけでございます。

○阪上委員 非常に遺憾な報告に接するわけなんですけれども、そういう点からいいますと、交通安全を緩和する方向へ安全交通その他がもっとも進んでいないということになるのじゃないかと思ひます。

○阪上委員 非常に遺憾な報告に接するのは、そういう規制によりまして、大都市である大阪あるいは東京というものはある程度救われるが、そのあたりを食つたところの近辺の県が、非常に迷惑をこうむつておるといふことを各方面から私も耳にいたしておる。ことに大阪の今回の第三次規制に伴つて、大型車に対して特定の規制をやつておるといふ関係で、そのあたりを食つて、兵庫県あたりではひどい目

次から第二次、第二次から第三次へと

次から第二次、第二次から第三次へと

次から第二次、第二次から第三次へと

にあつて苦情が山積してお  
る、こういうことですが、警察庁の方  
では、そういった苦情をお聞きになり  
ませんか。

○宮永政府委員 交通問題で一等深刻  
になっておられるのは、何と申しまし  
ても大都市が中心でございますが、  
従つて都市交通をいかにさばるかとい  
うことから、大都市の交通規制とい  
うものはどうしても非常にきびしくな  
っていくわけでございます。もちろんそ  
れによりまして、近郊の特に都心部に  
出入りする車が影響を受けておるわけ  
でございますが、私もはそういった  
影響につきましても十分関心を持って  
いるわけでありまして。苦情も断片的に  
はいろいろ伺つております。

○阪上委員 そこで警察局長官、そう  
いった苦情処理といふは、これは  
はおそらく国家公安委員会が処理して  
いかなければならない問題であると思  
います。警察法の条文に従つて、特に  
そういった交通の調整というにつ  
いて、少なくとも二府県以上にまたが  
る場合だと思ひますが、あなたに直接  
聞くのはどうかと思ひますけれども、  
公安委員会あたりでそういった調整を  
なさつたかどうか。この前のときも、  
この種の規制をやる場合には、もつと  
広い視野に立つて近接府県のことも考  
へた立場から規制をやるべきだとい  
うことを、私強調しておいたのですが、  
苦情が出てくるということになると、  
調整ができておるのかどうか、こうい  
うことです。

○柏村政府委員 東京の交通規制と今  
回の大阪の規制を行なうにあたりまし  
ては、近郊との調整ということ、国  
家公安委員会としてはいたしてありま  
せん。それから苦情の点もあり得るこ  
とと私思ひますけれども、私自身はま  
だ詳しく聞いておらぬ次第でございま  
して、今後よく研究してみたいと思ひ  
ます。

○阪上委員 調整はしてないとい  
うことなのですが、そこで調整すべきも  
のか、すべきでないか、これはどうで  
しょう。

○柏村政府委員 もちろん交通は各地  
に關連を持つわけでございますので、  
影響がはなはだしくなるといふこと  
があれば必要な行政指導といふこと  
をやつていかなければならぬと思ひま  
す。

○阪上委員 時間がありませんので、  
いざれ視察等も行なわれませんから、そ  
の上でまた質問することにいたします  
が、一つ警察当局も実態をよく握られ  
て、やはりそういった調整を加える方向  
で考へていただく方がいいのじやない  
かということ、この点一つだけ注  
文しておきますから、よく検討して  
いただきたいと思ひます。

この機会に、通産省から見えてお  
りますので、佐々木さんにお伺いして  
きます。

○宮田説明員 今回道交法の改正法案が出て参りま  
して、このようにわれわれ審議いたし  
ております。そこで警察の方ではい  
ろいろの手と、ハイウエーの高  
速自動車の取り締まりをどうしてい  
るか、どのように安全交通を保持して  
いこうか、円滑なハイウエーの交通を  
どういふふうに確保しようかといふこ  
とで苦心しておられるが、警察がい  
かに苦心し、取り締まりをいかに強化  
いたしました。肝心な自動車の自動  
車というやつが、とにかく言うことを聞か  
ぬような自動車ではどうにもならぬと  
思ひます。先ほど小澤さんか  
らも質問があつたようでありまして、  
あるいは重複するかもしれませんが、  
でも、人間の方はどちらにいたしまし  
ても警察の方で取り締まりができて  
も、車それ自体の取り締まりといふこ  
とはなかなか困難であると思ひます。そ  
で最近自動車の貿易自由化という問題  
が出ておられますけれども、この場合  
産自動車がありまして、二〇〇〇〇  
〇〇〇〇以上の乗用車を計画して  
〇〇〇〇以上の乗用車を計画して  
〇〇〇〇以上の乗用車を計画して  
〇〇〇〇以上の乗用車を計画して  
〇〇〇〇以上の乗用車を計画して

を、将来に備えてつくろつとする機運  
がありますか。そういう点について一  
つ伺つておきたい。

○佐々木説明員 現在日産自動車にお  
きましてセドリックの二八〇〇〇  
を生産いたしております。ことしに入り  
ましてから生産を開始いたしてお  
す。それからほか二、三社が現在研究  
の段階でございます。研究し試作いた  
しまして、それを自分のテストコース  
で相当実験をいたしました後でないと  
生産には移らないと思ひます。従いま  
して、生産に移りますのは現在の日産  
以外はしばらく時間がかかるかと思  
ひます。

○阪上委員 二〇〇〇〇以上の車は  
二八〇〇〇といわれておりますが、  
それは大体どういった性能のデータ  
を持つのですか。たとえばスピードの問  
題、それから先ほどもちよつと問題に  
なつておられます、これは自動車その  
ものじゃありませんけれども、タイヤの  
性能、それからひっくり返つたときに  
あまりへこまないといふ何と云います  
か強度、あなたの方ではどういふ  
にそれを調べておられますか。

○佐々木説明員 車が売られますとき  
には、まず型式指定申請書を運輸省に  
提出いたし、運輸省の方で実地検査を  
されてこれを確認されるわけござい  
ますので、そういうこまかい数字につ  
いては運輸省からお答え願ひの方が適  
当と思ひますが、たとえばスピードに  
ついて見ますと、大体百六十キロは最  
高スピードとして出ると思ひます。そ  
れから六気筒にしましたので、馬力と  
か乗りごころとか、そういう点につ  
いては相当改善されておると思ひます。  
現在二〇〇〇〇〇〇程度の車ございま  
したならば、やはりスピードは大体百  
四十キロぐらいのスピードでございま  
す。

○阪上委員 タイヤの方は國産タイヤ  
ですか。

○佐々木説明員 丸呑國産タイヤを  
使用してございまして、車を出  
します前に、実地のテストで相当  
数万キロというテストをやつてお  
すので、最高スピード百六十キロに十  
分耐え得るものと考えております。

○阪上委員 それでは運輸省の宮田さ  
んですか、あなたの方では性能検査は  
やはりおやりになるということござ  
いますか、どういった方法で、どうい  
つた場所でおやりになるのですか。

○宮田説明員 新しい形の車がござ  
いますと、私たちがその車が保安基準  
に当てはまつておられますかどうか  
の審査その他一般的な性能審査をいた  
して、村山に通産省の試験場ございま  
す。そこでテストをいたしまして、そ  
のほか実際に走つた状態も測定いた  
す

必要がございまして、その周辺の一  
般の街路を使って、実際に制限速度内  
で走つた場合の状態等もいろいろ見  
ております。

先ほどお尋ねの日産の新しい車で  
ございませぬが、今手元に資料を  
持つておりませんが、たしか百四十  
キロ以上出ると、その場合の安全性能も全  
部確認いたしておられます。さらに一般  
的に申しますと、今までの車に比べま  
すと、ホイールベース、トレッド、み  
な広い車でございますので、それだけ  
安定性はよくなつておると考えてお  
ります。

○阪上委員 衝撃の試験はやりまし  
たか。

○宮田説明員 強度等につきまして  
は、その必要部分についての強度計算  
書——一定の方式がございまして、そ  
れに基づいて強度計算書、あるいは実  
際に試験をいたしました社内試験のデ  
ータをそれに添えて提出してらうこと  
になつておられます、それで審査を  
しております。

○阪上委員 何かよくわからないので  
すが、部分的に検査する、こういうこ  
となんですね。自動車全体を検査しな  
いんですか。

○宮田説明員 自動車全体の検査も  
もちろんいたしておるわけございま  
す。自動車の全体の安定性それから操  
縦性、制動力、それから燃料消費費  
あるいは灯火類それから騒音等あらゆる  
方面から検討しております。

○阪上委員 私の何つておられるのは、衝  
撃検査をいたしましたか、ぶつつけて  
みたんですか、ということ。人形で  
も乗せて……。

○宮田説明員 衝撃の検査は私もいたしてありません。

○阪上委員 会社からデータをもらって、それだけで、あなたの方でただ構造上の理論上の検査だけしておつたて、これじゃ役に立たぬでしょう。会社の言いなりはうまいということですか。

○宮田説明員 今のお話でございませうが、フレームの強度でございませうとか、一般にそういう強度計算の資料は全部とっておりませうし、それから他の、もちろん外国車その他の実例もすべてあるわけございませう、それから板圧その他も他の欧米の車に劣るようなことのないように、十分その点はチェックしてあります。

○阪上委員 その強度とかの試験はどこでやるのですか。

○宮田説明員 強度等につきましては、それぞれその材料によりまして、ないしその設計寸法その他によりまして、一定の計算方式がございませう。その計算方式をきめますには、自動車関係の学識経験者等技術者が集まっておられます自動車技術会というのがございませう、その技術会が強度計算方式をきめておりますが、世界の各国の車に匹敵して国産の車が劣ることのないように、この強度計算方式にのっとり私どもは審査をしております。従つて実際に衝撃試験等で車をぶつつけてみるというようなことは、個々の車についてはやつておりませう。ただ、今までは衝撃試験をやつたことがないというところではございませう、運輸技術研究所に衝撃試験をする施設がございませう、たとえば先般セーフティベルトの

試験をいたしました、そういう際でありますとか、その以前にも衝撃試験をたびたび繰り返して、外国車あるいは国産車についてやつた例はございませう。

○阪上委員 そうしますと運輸省独自の権威ある試験の制度といひますか、基準、そういうものはお持ちじやないのですか。

○宮田説明員 運輸省といひましては、今やっております強度計算の方式につきまして、学識経験者等の意見を徴し、よりよいものにしたし、思つていろいろの実験を現在繰り返してやっております。またきまりました部分からは、次々に私どもも新しい方式を採用して、さらによいものにしていきたい、現在そういうことで実施をしております。

○阪上委員 それでは少し観点を交えて、これは向こうのデータだと思つて、これが最高時速百六十キロ、それからあなたの方では二〇〇〇C程度以上のものについてやつてみたところが、大体その車で百四十キロは出ることは確かだ。そこはいろいろあれがございませう、それだけの違いが出てくるのじゃないかと思つて、これは最高速度でもつて突つ走らせれば持続時間は一体どのくらいですか。この性能を發揮し得る持続時間。

○宮田説明員 ただいま高速試験をいたしますテストコースに適當なのがございませう、今村山の試験コースでやっておりますが、ぎりぎりの最高のところまで出すという試験ができませんので、はなはだ私どもとしても残念でございませう。今テスト

コースで、非常に短い時間でございませうけれども、できるだけの高速を出さして、瞬間的なものでございませうが、チェックをしております。

○阪上委員 瞬間時速百六十キロ、こういうことでありませうけれども、テストコースがないということになればおそろしくわめてわずかなものだとおもうのであります。五、六分飛ばして思つたところが案外六分目には車がごわれてしまふ、そういうようなケースが出てこないとも限らない。そういうことで、いよいよこういうハイウエーと取り組む日本の自動車の安全性等については、運輸省自体がテストコースを持つていない、会社も持つていない、これではしごくあぶなくて、こんな車はあまり製造許可はできないんじゃないですか。

○宮田説明員 今回できませう名神の道路にいたしましても、最高速度は道路の方の設計上の速度も毎時百二十キロというお話でございませう、先ほど警察庁からのお話でも、最高速度制限はほぼ百キロ前後というお話でございませう。その点から見まして、また国産の乗用車につきましても海外に相当輸出しております。海外で相当のハイスピードで走つておりますので、そういうような実績から徴しましても、現在日本で生産されております車についての不安はないものと考えております。

○阪上委員 しかし百二十キロでもまだ日本では必要なテストは十二分に行なわれていないでせう。百二十キロの場合はどこかでおやりになりましたか。

○宮田説明員 国内では連続的に百二十キロか百三十キロ走れますコースとしましては、各社それぞれテストコースを持つておりますが、そのテストコースは、その程度の速度で連続走行できるようなものであります。そこで各社とも十分なテストをして生産に移らに先ほど申し上げましたように、外圍にだいたい輸出をしております、実際のハイウエーでも相当の走行実績を持つてきておりますので、私といたしましては、今後生産される車についてそういう点の不安はないものと考えております。

○阪上委員 池田さんでもみなさんなんですが、何でもかんでも日本で検査しない、外国で検査してもらつて悪い癖がある。率直に言つて、運輸省がこんなものでは持つたらどうですか。

○佐々木説明員 現在財団法人の自動車高速試験場というのがございませう、茨城県の谷田部で大体百八十キロ、百九十キロのスピードの出るテストコースを建設する予定になつております。残念ながら土地買収にだいぶ手間がかかりました、やつと土地買収が一段落終つて、現在設計にかかつて一応完成する予定になつております。

○阪上委員 またいづれあとでそういう問題は聞きたいのですが、財団法人のそういうテストコースということですが、運輸省自体で、あるいは政府自体で持つという考え方はないのですか。

○阪上委員 私は考えられた方がいいと思つて、そんなものを財団法人などやれというよりなたよりないことをしておつてはだめです。テストコースですから、経費等の關係から一つあればいいじやないかと、やはりあなた方も監督官庁として、自分でこのくらのものを持つてやる熱意といひますか、そういうものがなくてはこの場合おかしいですよ。そういうことはまた一べん大臣においで願つてお話を承ることにいたしましよ。

○佐々木説明員 三六〇Cの乗用車でございませうと、大体最高スピード九十キロでございませう。

○阪上委員 警察庁の方はそんなものを走らせて差しつかえありませんか、何か小さなものから大きなものまで走り回つて。

○富永政府委員 これは先ほど建設省の方からお話があったと思つて、ハイウエーにどういふ車を通す

かということを検討いたしておるわけ  
でございます。もちろん私もやはり  
交通安全の見地から一体こうい  
のはどうだということをやりたい  
思っておりますが、何しろ先ほど話  
が出来ましたように、まだせいぜい八キ  
ロか十キロしか距離が完成いたして  
りませんので、これをやるのにはど  
うしても三十七、八キロ、四十キロくら  
いの距離を常時テストしてやってみ  
て、この車はどうだということまで  
いかないと、詰めの問題に入れない  
思います。もちろん私もとしまして  
も重大な関心を持ちまして検討して  
おります。

○阪上委員 自動車の貿易自由化で問  
題になっているのは、コストの点だけ  
なんです。業界ではコストばかり頭  
置いておるわけです。スタイル等に  
よって、外車に侵食せられるおそれ  
もあるだろうという配慮もあろうかと思  
うが、結局はコストの問題になる。そ  
うしてそういう性能等につきまし  
て、もっと真剣に外車を凌駕してい  
くような考え方というものがそこら  
ちつとも出てこない。そこで監督官  
庁の方では、先ほど承っておりまし  
て、何かあまり自信のありそうな話も出て  
こないというよりな状態です。そこで  
高速道路の交通安全ということ考  
えたとくに、自動車の構造がこれから非  
常に問題になってくると思いが  
何かもう少しはつきりした基準、デ  
ータを持って、そうして業界に對して  
要求すべきものは堂々と要求してい  
くという態度があつてしかるべきだと  
私は思ふのです。何か今のところは向  
りから出てきたデータを調べてみて  
そういう言い方は少し過酷かもしれま

せんけれども、何かたよりなくてし  
やうがない。そんなことをやって  
ら、警察の方では一生懸命取り  
まわり取り締まろうと思つてお  
れども、警察の方では運転者の  
り締まるけれども、車を取り締  
わけにいかない。そんなところ  
からなる事故が頻出するというこ  
なりかねないと思ふ。このくら  
配は先にしておいた方がいい。安  
と思つておつた北陸の方でもな  
やはり出てくるのです。そうい  
を考えると、初めての問題です  
よほど慎重にやらなければならぬ  
思ふので、さらにそういう点  
監督官庁の方で十分配慮して  
ことを要望して、私の質問を  
す。

○山口(鶴)委員 ちよつと、今お話を  
聞いておつたのですが、通産省には工  
業技術院もございませう。ですから  
何か会社からデータを出させて、そ  
でもって学者の方々なかを網羅し  
た、技術団か何か知りませんが、御意見  
を聞いてどうこうするといふの  
しに、車両の重要部分については、通  
産省でも運輸省でもいいかと思  
すけれども、やはり官庁として独自の  
強度試験をきつとやるくらい  
を持つてもいいと思つてお  
ども、そういうことは考  
ですか。

○佐々木説明員 これは自動車技術会  
という、役所も学者も入りました、お  
そらくトップレベルの技術者の集ま  
たところでございますけれども、こ  
と、それからいろいろな工業会と共  
いたしまして、そういう強度試験  
やっております。なお、個々の部品、

たとえエンジンがどの程度の回転速  
度でどの程度に摩滅するかというよ  
うな問題につきましても、これは通産  
省で、工業技術院の機械試験所の第三  
におきまして、機械試験所の職員が指  
導いたしまして、そういう実験を  
ておるわけでございます。

○山口(鶴)委員 先ほど何かデー  
タを出させて見ているというよ  
だつたのですが、そうすると、現  
車両の主要な部分については、張  
試験もやる、あるいは強度の試験  
る、あるいはひねりたり何かしまし  
て、それそれ主要な部分について  
実際の試験をやっているとい  
んです。やっているとすれば、場  
はどこでやっていますのですか。

○佐々木説明員 そういふすべての試  
験は、残念ながら、やっていないわけ  
であります。たとえばエンジンの最  
高速回転が五千回転で何時間くらい  
つか、たとえばカタログにいろいろ  
りに出るかどうかということ部分  
やっておるわけでございます。た  
えは車をぶつけてみるのか、ねじ  
みるとか、そういうような試験は、  
念ながら、やっていないわけ  
す。

○山口(鶴)委員 車自体をぶつ  
験などは、そうたくさんしなくても  
いと思つておるわけでも、やはり重  
部分についての試験は、現実に監督  
庁が抽出して調べてみるというこ  
をしなければ、今のような交通地獄  
しかも人命尊重という建前からい  
るので、私は軽率過ぎるのじやないかと思  
うことな別で、だから何の施設も  
いうことな別で、工業技

術院あるいは大学の施設等を使つても  
よいのですから、やる気があればでき  
ると思つたのです。これはやっていた  
くようにお願いをしたいと思つた  
それからい一つ、先ほど外圍へ  
持つていつて評判がよろしいとい  
とを非常に強調しておられるので  
が、私は外圍を回らしていろいろ開  
きましたら、日本の国内で使つて  
車を、ソ連ならソ連へ持ってきて走  
せまると、向こうは道が広くてハイ  
エーが多いですから、エンジンが焼  
てすぐだめになるというのです。外  
圍に持つていつて云々というけれ  
も、日本のメーカーはやはり輸出  
車と国内用の車を区別してつく  
るのが現実ではないですか。

○佐々木説明員 一部、小さなボデー  
に大きなエンジンを載つけて輸出を  
していることもございます。しかし大  
分の車は、ただボディの色を向こう  
注文によつて塗り分けましたり、あ  
いはアクセサリーなんかを取りか  
おるだけでありまして、車そのものは  
大体において国内のものと同じもの  
出しておるわけでございます。

○山口(鶴)委員 広大な国、たと  
南米のブラジルとか、そういうところ  
では、国内で使つておる車自体は、  
エンジンその他の関係からいつて問  
があるのです、やはり高速道路の多  
域と国内用のものは若干違ふとい  
お話を聞いたのでありますが、時間  
ありませんから、これ以上いたしま  
ん。ただ、いろいろ聞いてみますと、  
国内の狭い地域で走つておる車を  
まま外国に持つていつたものでは、さ  
きのお話では外国で非常に名  
高い

ようなお話でありましたが、どうも現  
地で聞きますと、強度が弱いという話  
を聞くよりであります。この点は運  
省の方で何かそういうことをいろいろ  
お話を聞いたたり検討されたことは  
いませんか。

○宮田説明員 お話の通り、日本では  
非常に道路の悪い状態、従つて低  
で走つている状態の車でございます  
従つて、外国へ出します車は、その  
十分考慮して、極力軽量の車で、先  
ど通産省の方でお話がありましたよ  
に、エンジンも一回り大きいとい  
とで高速性能が十分出るような車  
持つて参つておるわけでありまし  
ども、今お話のありましたように、こ  
ちらで高速で連続走行した経験が  
ませんだけに、やはり外国へいつて  
高速で連続で走つておると、とき  
どきいろいろトラブルが出るとい  
とは聞いております。その点各メ  
カーともやはり輸出に真剣に取り  
しておりますので、逐次改善をして  
という実情を聞いております。

さらに先ほどお話のありました点  
で、重要な部分、たとえば前車軸  
りますと、そういう部分につきま  
ては、私どもの運輸技術研究所でも  
き取りの耐久試験等をして実際の  
チェックをしております。つけ加  
せていただきます。

○山口(鶴)委員 これで終わります  
けれども、結局外国で評判がいいとい  
お話ですが、エンジン等一回り大き  
ものをつけて持つていつてもトラ  
が起るんが、小さいものをつけて  
ではなくて、小さいものをつけて  
ているよりでありまして、阪上委員  
ら何回も指摘がございましたように、

国内でしかるべく高速を出して十分テ  
ストをし得るような、そういう施設を  
つくることが重要ではないか。これま  
た意見として申し添えておきたいと思  
います。

○永田委員長 次会は公報をもってお  
知らせすることとし、本日はこれにて  
散会いたします。

午後一時四十八分散会