

第六十一回国会 運輸委員会 議 録 第三十一号

(五四五)

昭和四十四年六月十一日(水曜日)

午前十時三十一分開議

出席委員

委員長 砂原 格君

理事 阿部 喜元君

理事 古川 丈吉君

理事 小川 三男君

理事 山下 榮二君

理事 小川 半次君

理事 金子 岩三君

理事 青 太郎君

理事 四宮 久吉君

理事 西村 英一君

理事 福井 勇君

理事 井上 泉君

理事 久保 三郎君

理事 渡辺 芳男君

出席政府委員

運輸省自動車局長 黒住 忠行君

委員外の出席者

参考人 (日産自動車株式会社取締役社長) 川又 克二君

参考人 (日産自動車株式会社取締役) 川又 克二君

参考人 (日本大学講師) 副島 海夫君

参考人 (トヨタ自動車工業株式会社取締役) 豊田 英二君

参考人 (トヨタ自動車工業株式会社) 豊田 英二君

参考人 (トヨタ自動車工業株式会社) 豊田 英二君

参考人 (トヨタ自動車工業株式会社) 豊田 英二君

参考人 (トヨタ自動車工業株式会社) 豊田 英二君

参考人 (トヨタ自動車工業株式会社) 豊田 英二君

参考人 (トヨタ自動車工業株式会社) 豊田 英二君

参考人 (トヨタ自動車工業株式会社) 豊田 英二君

参考人 (トヨタ自動車工業株式会社) 豊田 英二君

参考人 (トヨタ自動車工業株式会社) 豊田 英二君

参考人 (トヨタ自動車工業株式会社) 豊田 英二君

参考人 (トヨタ自動車工業株式会社) 豊田 英二君

参考人 (トヨタ自動車工業株式会社) 豊田 英二君

参考人 (トヨタ自動車工業株式会社) 豊田 英二君

参考人 (トヨタ自動車工業株式会社) 豊田 英二君

参考人 (トヨタ自動車工業株式会社) 豊田 英二君

同日

委員福家俊一君、福井勇君及び箕輪登君辞任につき、その補欠として倉石忠雄君、井村重雄君及び小川半次君が議長の指名で委員に選任された。

本日の会議に付した案件

道路運送車両法の一部を改正する法律案(内閣提出第八七号)

○砂原委員長 これより会議を開きます。

道路運送車両法の一部を改正する法律案を議題とし、審査を進めます。

これより本案に關して、参考人から意見を聴取することといたします。

本日御出席の参考人は、日産自動車株式会社取締役社長川又克二君、日本大学講師副島海夫君、トヨタ自動車工業株式会社取締役社長豊田英二君、以上三名の方でございます。

参考人各位には、本日御多忙中にもかかわらず御出席を賜りまして、まことにありがとうございます。

本日は、本法の審査上、自動車の構造上の欠陥等について、参考人各位からそれぞれ忌憚のない御意見を承り、もって本案審査の参考に供したいと存ずる次第であります。

御意見の開陳は、おおむね十分程度におまとめいただくようお願いいたします。御意見の開陳は、委員長の指名順に御発言を願うことといたします。

なお、御意見の開陳のあと、委員から参考人各位に対し質疑を行いますから、あらかじめ御承知をお願いたします。

それでは、まず川又参考人をお願いいたします。

○川又参考人 御指名をいただきました川又でございます。

でございます。

ただいま自動車の構造上の欠陥についてということでございますが、先般米、日本の自動車、私のほうの自動車につきましても、新聞紙上で報道せられるような欠陥があるということで、実は毎日紙面をにぎわしておる次第でございますが、こういうことの内容をお話し申し上げてみたいと思っております。

まず、新聞紙上で指摘されました点を申し上げますと、米國においては、こういう欠陥を生じた車について、あちらのことはリコールをいっておりますが、リコールをいって、「ニューヨーク・タイムズ」の記事等によっても、アメリカの國産の車、また、アメリカに輸入されている車、これはすべてリコールをされておるが、これはアメリカの安全基準局とでも訳しますが、ナショナル・ハイウェイ・セーフティ・ビューロー、こういう文字であったと記憶いたしますが、そこへ届け出をすることになっておるわけでございまして、なお、届け出て、その上にその車の第一次の使用に、日本語で申しますと書留というふうな文書で、どういうことを基準局に届けました、どういう対策をいたしましたという内容を届けなさい、そしてユーザーにも早く知らせ、これが安全に寄与するように、こういうことになっておるわけでありまして。

ところで、「ニューヨーク・タイムズ」で指摘されましたのは、日本の車はこういうことについて公表してはいない、これはフェアな態度ではない、こういう記事であったように記憶いたしておりますが、同様なことが日本で行なわれていない、日本のメーカーは欠陥のある車について公表してはいない、これはやはり公表すべきではないか、現に事故が発生しているではないか、こういうことであります。

日産自動車の場合について申し上げますと、私も昨年発売いたしましたブルーバードという名称でございますが、その気化器のパイプの接合部分、あるいは燃料ポンプへのパイプの接合部分からガソリンが漏れて、そこでディストリビューターの火だと思いがちですが、それに引火してエンジンルームに火災が起る、こういうことが起こっております。にもかかわらず、これをメーカーは隠しておる、こういうことであります。実際に公表という手段はとっておりませんでした。そしてそういう車に對しましては、販売店を通じて点検し、あるいは巡回サービスあるいは文書によって修理をしたい、こういうことをいっておるわけでありまして、そういう手続が非常に不十分である、こういう御指摘であると思っております。

そういうことが起こりましてから、監督官庁であります運輸省からも通達をいただきました。従来は「自動車型式指定規則(昭和二十六年運輸省令第八十五号)第十一条第一項の変更の承認を必要とする場合には、遅滞なく所定の手続をとること。これは従来ともやっておりますが、第二項で「前項の変更の承認を必要としない場合にあっては、自動車構造又は装置について変更をする場合には、速やかに運輸大臣に對し届出を行なうこと。第三項としましては「前二項に係る自動車の構造又は装置の欠陥及びその改善措置については、早急に自動車使用者に對し周知徹底を図るための適切な措置を講ずること。」「こういう御指示をちょうだいしたのであります。この第二項の「前項の変更の承認を必要としない場合にあっては」と申しますのは「構造もしくは装置の不良に基づく事故が発生し、又は発生するおそれがある場合には、この種事故の発生を防止するため、」という冒頭の記載がございますので、これが適用されて、従来、設計変更はそのつど指定車両

につきましては運輸省に届け出、御承認をいただいてやっておりますわけですが、それ以外の、従来はそういうことをやらなかったものについて、今後は「事故が発生し、又は発生するおそれがある場合には、」この種の事故発生を防止するために、構造を変更するその内容を全部運輸省に届け出ない、という御指示でございまして、私もさっそく従来の点を種々調査いたしました、実は今日の午後になると思いますが、運輸省に私どもの車についての改善を考えたい点、これらを列挙いたしましてお届け出をすることになっておる次第であります。

自動車の構造その他について、従来とも私は、品質管理なりあるいは工程検査、いろいろの手段を講じまして、十分にはやったつもりでございますが、こういう申せば不注意の面もあったといえる面もないではございませんが、そういう御指摘を受けるようになりましたので、今後は工場その他の製造あるいは外注品の検査等につきましても、なお一そう厳格にやらなければいけないだろう、これはすでに工場、下請の各位には通達済みでございます。

なお、万一そういうおそれのある車両につきましては、今後すみやかにユーザー、現に使っておられる方々に対して、いち早くその内容をお知らせ申し上げ、また、場合によっては新聞紙上を拝借して、紙上によってこれをあまねく通達したい。早く知っていただいて、早く不安を取り除いて対策を講じたいということでございまして、実は今日運輸省にお届けいたします内容につきましても、たぶん明日の新聞に私どものほうから各紙を通じて、紙上報告をいたす予定でございします。

以上、かいつまんで御報告申し上げます。
○砂原委員長 ありがとうございます。

次に、豊田参考人。
○豊田参考人 今回私どもの車両の問題につきまして、いろいろ御心配をわざわざしましたことを、申しわけないと考えております。

いま川又社長からもお話しがありましたので、私どもも若干重複する点があるかと思いますが、一応申し上げさせていただきます。当然のことではあります、新しい製品の企画から設計、発売という各段階におきましては、私どもが発売しようという製品の信頼性につきまして、可能な限りの確認を行なった上で販売を開始いたしておるのであります。しかしながら、はなはだ遺憾であります、市場で予測せざる故障が発生した場合には、迅速な情報連絡と対策実施をはかり、事故を未然に防ぐよう努力を続けてまいりましたのであります。しかしながら、新聞等で御指摘もございましたように、若干遺憾な点もありませんので、今後はさらに一そう安全性を確保するために、最大の努力をはかっていきたいということを考えておるわけであります。

今回問題になっておりますトラブルは、私どもで三十九年に発売を始めたコロナ乗用車のブレーキチューブに関する問題であります。ブレーキチューブが床下にありますので、飛び石を防ぐというためにビニールホースを被覆いたしまして、プロテクターとして使っているものであります。ところが、福岡の販売店より異常の連絡がありました。私どもは、市場における車両四十台につきまして調査をいたしましたところ、その結果、海岸地帯のような、さびに対して条件の悪い地域で使われる車においては、ブレーキチューブにさびが発生する。そしてこれを長期に放置いたしますことがわかりました。なお、この原因による故障は全国で三件ほど発生いたしました、幸いにも大事に至ってはおりません。

そこで私どもといたしましては、これに対してどういう対策をしたかということをお願いしたいと思います。
四十二年八月以降の生産車に対策を講ずるといふことをまずしまして、次のような実施をいたしました。ブレーキチューブのメッキを、従来使っておりましたのは鉛ずメッキでございします

が、これを亜鉛メッキに変更する。被覆として使っておりますビニールチューブを廃止いたしまして、飛び石対策といたしましては、コイルバネをチューブの外へ巻きつける。それから必要なところには特殊なペイントを塗布して、防錆処理をいたします。というのがこの対策でございます。そして、この対策をユーザーに連絡をいたします。は、四十二年八月に全国のディーラーに対しまして対策依頼の文書を発送いたしまして、積極的に進めることにいたしました。

その実施状況もチェックをいたしておる。特にやりましたのは、特別サービス班を編成してユーザーを訪問する。また、定期整備等、入庫の場合には徹底的にこれを利用して直す。あるいはダイレクトメールまたは電話によって工場へ来ていただく。セールスマンを動員して工場へ来ていただく。中古車につきましては、中古車部と協力をして対策をするというような対策をいたした次第であります。対象の車両約五十三万台程度であります。そのうち二十八万台がすでに対策を終わりました。その実施率は約五四%でございます。そういった方法で従来はやってまいりました。それが、それだけでは不十分であるということで、今後はさらにユーザーへの連絡の徹底をはかるために、次の対策を実施して進める方針であります。まず、明日の六月十二日付の新聞紙上を通じてユーザーへの周知徹底をはかる。それから第二は、登録原簿によりまして、第二次、第三次のユーザーの調査を進める。第三は、販売店を通じて未実施車両保有者、第二次、第三次ユーザーにダイレクトメール、電話、セールスマン連絡等によって、指定の整備工場に入っていくように勧誘する。各都道府県にございまして、この整備振興会の協力を得て、傘下の整備工場に未対策車が入りました際には、トヨタ販売店と連絡をとっていただくようお願いをする。中古車業者に対しても、上と同じようにお願いをする。さらに各車検場におきまして各販売店から係員を派遣して、未対策車に対して対策の指示をするというように

うな手をとって、万全を期したいと考えておる次第であります。

以上、はなはだ不行き届きの説明であります、これで終わらせていただきます。

○砂原委員長 ありがとうございます。

次に、副島参考人にお話しします。
○副島参考人 私は、社会人あるいは狭くいいますと、使用者として毎日自分でハンドルを持つておりますけれども、その使用者としての立場から五つばかりのことを、ふだん考えておりますことを、この機会に申し上げます。

まず第一ですけれども、いろんな事故とか、それから不都合が自動車によって起こっておりますけれども、こういったものを防止するには、三者が共同して防止に当たらないければ、結局は効果があがらないと思います。この三者というのは、まず自動車のメーカー、それからその次は取り締まり官庁、これは取り締まりというものは何となくいうふうに取り締まるか——さきいふことは取り締まってもらわぬでもいんですけれども、大事なことは、われわれが安心して車を使えるようにしていただくなくては困るわけでございします。それから第三者としてはユーザー、個々の車の使用者もやはり責任が十分でございます。そのために、いろんな法規もできておると思っておりますけれども、第三者が、われわれ自身がやることをやらないで、おつては、これは話にならないのじゃないかというふうに考えます。いつもそのように万全を考えておりますけれども、そういう面から、どうしてもこの際、改善をしていただきたいということが四つばかりございします。

まず、そのうちの第一は、悪いところがあったときには、なぜすぐ公表してくれないのか。われわれは、車を使っている上に公表してもらわなくては非常に困る。これはさっき申し上げました、使用者も責任を分担するという当然の責務だと思っております。

ごく簡単に申し上げますけれども、第二番目に

うか、今後の問題解決のための一つの契機としてつかまえるということが大切であろう、かように信じております。ただ批判をし、ただ誹謗するということではなくて、将来にわたって建設的な結論をここから見つける、災いを転じて福とする必要があらう、かように考えておるような次第でございます。以上のような前提で若干の御質問を申し上げます。

まず第一に、両社の社長さんにお伺いしたいのですが、今回の問題は、非常に大きく新聞紙上等で取り上げられておるわけですが、これまでには、この種のことはあまり起こっておりませんか、どうですか。そして、ことが足らぬかもしれないけれども、隠微のうちに、世間からあまり知られないうちに解決してしまったというようなことなんでしょうか。その辺、私はしろうとでございますので、お聞かせいただければと思います。

○川又参考人 お答えいたします。

従来とも車につきましては、いわゆる私どもはアフターサービスということでやっておりますが、それからもう一つ、クレーム対策、これは、もっとこの辺をよくしたらどうかというようなクレームもありますし、このところが折れやすいというクレームもございます。そういうふうに、決して一〇〇%クレームがなかったというのを申し上げるわけにはまいりません。むしろクレームはたくさんある。それを一々販売店のサービス機構を通じてユーザーへ、修理をする、部品の交換をし、あるいは、ところによりましては設計変更して新しくする、こういうことを繰り返して繰り返してやってきておるのが現状でございます。でございますから、今日運輸省に届けます内容でも、すでに新聞紙上で報ぜられておるケースばかりでなく、ほかのものもこのような状態であるということ率直に御報告いたす予定でございます。

○豊田参考人 川又社長から話がございましたこととほとんど同じであります、私もともいたしまして、クレームについては従来ともいろいろ

の問題を持っておるし、また、その中には、安全に対して多少の問題があるというようなものも含まれてきておるわけであります。その点は運輸省からの御指示もありまして、本日運輸省に御報告をする予定でおるわけであります。

簡単ですが、お答え申し上げます。

○細田委員　先ほどの副島先生のお話にもございましたけれども、先般来の当委員会の質疑応答を聞いておりまして非常に感じますことは、自動車の安全性に対する官庁側の機構そのものも、それから能力も、メーカーの技術、メーカーの持つておられるスタッフ、そういうものと比べて問題にならない弱さではないか。したがって、官庁側でえらそうなことをいって規定をつくってみたい、いろいろ設計を見たりするようなことをやっておりますけれども、実際は技術的にも、何もそれは問題にならぬ程度にメーカーのほうが高くて、官庁の側はこれを見るといいますが、どこまで見ているんだろうか。メーカーに――大体メーカーの技術陣に信頼するということ以外ないんじゃないだろうかというような感じは持つわけでございますが、これをどうしたらいいかという問題もあとから出てくると思うのですが、実情を率直に言う、どうもそういう点があるんじゃないだろうか。だと思いますが、この点は副島先生、いかがでございますでしょうか。

○副島参考人 自動車に関するそういった技術というものは、非常に多方面にわたりまして、官庁がやることは、官庁がやるにふさわしいことをやる範疇だと思えます。それから研究所とか、われわれ学者関係がやるものもまた、それにふさわしいことでなくては効果があがらないと思えます。個々のことは、これは当然メーカーがやらなくては、また、そういう体制にしくはてはスムーズにものが運んでいかないのだろうと思えます。それぞれの持ち分を守らなければいけないだろうと思えます。いま御指摘にありましたように、私も官庁の技術が十分だとは決して思っておりません。ですけれども、これは何でもかんでもやると

いうのではなしに、当然國民がこの点は官庁がやってくれるから安心だということにしぼられるべきじゃないかと思ひます。それ以外のものがあるべきかもしれません、それはやらぬでもいいんじゃないかと思ひます。

以上でございます。

○細田委員　そこで、もちろん官庁はそんなスタッフを持つということは、言うべくして不可能だ、弱いことは事実だ、おっしゃるとおりだ。しかし、メーカーはたくさんさんのりっぱな技術陣を保持している、それ以上のものを持つなどといったって、むだなことですし、そういう必要があるとは私は思わない。しかし、現在弱いことは事実だ。だけれども、それではそれにかわるべき方法というのは、たとえば先生のような有力な方、学者もおられれば実務家もおられるんだから、動員するという体制というものはできるわけだ。そういう点につきまして、広い意味での官庁の機構というか、やり方というか、自動車の安全性に対するやり方については、不十分な点が非常に多い。これは通産であらうが、運輸であらうが、警察であらうが、いろいろなところがあらうかと思えます。たまたま官庁がばらばらになっておりますが、非常に弱い。これは何とかしなければいかぬというふうに強く考えるわけですが、その点について、副島先生どういうふうにお考えですか。

○副島参考人 技術的分担といたしましては、自動車をつくるときと、それからできた自動車を使うときと、両方に分かれるわけでございますが、私どもは、つくるほうのことはよくわかりませんというか、非常に接近が遠いのでございますけれども、使用の面、われわれが安心して使えるんだ、そして輸送の効率があがるようにする、これは運輸省が当然やっているんじゃないかと思えます。そういう法律で何かかになっているんだろうと思えますけれども、そういうことにあまり私は関心がないのでございますが……。

以上でございます。

○細田委員 いまの点について、両社の社長はど

ういうふうにお考えでございましょうか、役所に
対しまして。いまのところ、きょう午後ですか、
あしたですか、運輸省に行かれるとか、あるいは
通産省にもいままで行っていらっしゃるとか、い
ろいろあると思うのですが、たいへん言いにくい

ことだと思うのですが、メーカーの側から役所に

対して言ひ分もあるのではないかと思うのです。役所はこういうふうにしてもらいたいというような点もあるんじゃないかと思うのですがね。いま副島先生に伺いましたような点も含めまして、何かこの際、特にございますれば承っておきたいと思うのです。これは今後のためにも必要なことだと思ひます。なかなか言いにくいところもあるかもしれませんが、通産、運輸その他各官庁に対しての御要望等があれば、この際、承っておきたいと思ひます、この問題に関連いたしましたして。

○豊田参考人 私の知っておる範囲におきましては、日本の運輸省で示されておりますところの保安基準というものは、なかなかしっかりできておる、欧米諸国に比すれば、相当しっかりできたものであると考えておるのであります。私もメーカーといしましては、この保安基準を満足するのは当然であります、それ以上に私ども独自で考えた点を加味して車をつくっておるつもりでございます。たまたまモータリゼーションの進み、あるいは高速道路の開通等の事情の問題もござい

ますので、技術的な面におきましては、あるいは修正をしたほうがいいという場合もあり得るかと思ひますが、私もそういった場合には、運輸省と御連絡を申し上げて、従来はスムーズにまいつておると思うのでございます。

○川又参考人　いま豊田参考人からお話がありましたように、日本の運輸省の車両の保安基準あるいは車両の整備に関する諸規定、それから定期検査、こういうものは世界的に見ましても、非常にこまかい規定になっておりまして、特に指定車両と申しまして、一々車を陸運事務所へ持っていくのではなくても、書類だけで審査を、車両検査を受けられてナンバーがいただける、こういうのを指定車

両と申ししておりまして、大かたのメーカーの多数つくる――一台、二台の車は指定車両の免許は受けれませんが、私ども、トヨタさんその他のメーカーのように、何千台とつくる車両は運輸省の指定車両、認定車両ということになっておるわ

であります。これは新しく車を発売するとき

に、すべての設計の細部にわたりまして、全部お届けいたしまして検査を受けるわけであります。それから自家用は二年ごとに定期検査を受ける、営業関係の車は一年ごと、中古車の場合是一年あるいは一年未満でも受ける、こういう規定は、私は非常に充実したものをお持ちだと思います。それから、私どもでも、運輸省の船舶技術研究所あたりに研究を御依頼申し上げる点もあるのでございまして、私どもといたしましては、もちろん指定車両ということになっております限りにおきましては、満足すべき車をつくるということでは、運輸省から信頼されておるわけでありまして、その限りにおきましては、メーカーが十分責任を果たしてやらなければならないことだと考えております。

ただ、今回の問題につきまして、若干所見を申し上げさせていただきたいと思ひますことは、アメリカにおける安全の問題でございますが、アメリカには、たぶん三年くらい前だと思ひますが、それまではデパートメント・オブ・トランスポートーション、つまり運輸省というものがなくて、他の省と御一緒にやっておられたのであります。が、アメリカで排気ガスと、それから安全という問題が非常に取り上げられて、安全基準というのが多数示されておるわけであります。U.S.デパートメント・オブ・トランスポートーション、その中にナショナル・ハイウエイ・セフティ・ビューロー、こういうものがあるわけであります。が、そこでいわゆるリコール車——欠陥が生じた車についての届け出を明確に規定いたしておりますが、従来は設計変更という点でわれわれが運輸省に図面その他をお届けすることだけで、欠陥車にいての明確な規定はなかったと記憶いたしてお

○久保委員 いま具体的にあげたのは、その例に当てはまらぬかと思いますが、いわゆる欠陥車を発見した動機というものは、お話によりますれば事故、こういうことも一つあるということでありますから、そうしますと、事故というのはどういうケースかということで一つ例をあげてお尋ねしたわけであります。私が聞きたいのは、たとえば官庁側、運輸省なり警察庁、そういうところからの通報によって欠陥車を発見したためしがござい
ますか。

○川又参考人 歩道に乗り上げたとか、あるいは分離帯に乗り上げたというようなこと、こういう事故、これは警察から通報を受けることもございます。しかし、乗り上げたということは、相当運転上の問題もございまして、そういう場合には、いろいろな綿密な調査をいたしますが、運輸省あるいは警察庁のほうから、特に警察の場合は、事故に関係しての報告をいただいております。運輸省の場合は、車検の場合にたまに発見される場合もございます、まれでございますが、大体はユザーのほうからのクレームの内容を販売店を通じて承知し、なお、社内の検査によって発見する場合があるわけであります。

○久保委員 そうしますと、ユーザークレームによる件数との比較論であります。これは両社の社長さんにお伺いしたほうがいいかと思いますが、そういうクレームによる欠陥車の発見が多いのか、それとも社内を検査によるものが多いのか、いままでの経験ではどうなんでしょう。

●**豊田参考人** 社内において発見されるものとクレームによるものとは、ただいま統計を持っておりませんので、ちょっとお答えいたしかねますが、私の記憶では、社内のもは統計に載らないといえますか、そういった問題にならないで終わっておるもののがかなりあるものでありますから、比較はちょっと困難かと思えます。

○久保委員　そこでお尋ねしたいのであります
が、ユーザーに対して車を販売されるときに、言
うならば依頼するというか、クレームを依頼する

というのはいへん変な話であります。重大な事故あるいは摩訶不思議というか、しろうとはには判断できないような事故が発生した場合には、通報してほしいとかいうような制度を一つは取り入れたらいいかと思うのでありますが、川又参考人、いかがでしょうか。

○川又孝考人 これはユースターさんからのクレームは、もちろんそういう火が出たというようなことはまったく先に言ってきたでございますので、通報を御依頼するまでもないでございます。また、クレームは非常にこまかい点でもたくさんあるわけでありまして、安全その他には全然関係のないものでも、たくさんあるわけでございます。

○久保委員 ユーザーからは当然言ってくるだろうというのでありますが、ユーザーそのものは、それはたくさんありますが、ユーザー——事業を営んでおる者もおりますし、あるいはいわゆるマイカーもおりますから、そうなりますという、なかなかそういうふうに通底したことにはいかないのではなからうかと私は思うのでありまして、それから販売品に対する責任という、そういうものからいけば、そういう念には念を入れての、いわゆるだめ押しをしておくことも一つではないかというふうにも思ふのでありますから、ぜひ考えてみたというふうか、こう思います。——時間もありませんから次に参ります。

いまのお話だと、言うなら事故報告その他からは、欠陥車の発見は通報というか、そういうものはなかなか出てこぬということでありますので、これは制度的にやはり考えていく必要があると思う。そこで副島参考人にお尋ねしますが、先ほどお話しのとおり、事故の解析が非常に不十分であつて、というお話がありました。昨日の運輸委員会で、私もからそういう同じような趣旨の質問をいたしましたわけであります。たとえば正面衝突をしたということ、それは運転者の不注意とかいうこと、あるいは正面衝突して瞬間的に車が燃え上がった、それは電気まわりのショートである、そのために燃えたのだというような簡単な結

論を得て、そのまま処理されているのが現状であります。

そこで、特殊な事故については、てまえどもでいまだ内で策定中ではありますが、きのうも皆さんにも御協力をお願いしたのでありますが、事故審理制度というものを確立したらどうかということであります。それは言うならば、第三者といったら語弊がありますが、学識経験者が中心になりまして、一つの裁判制度といつてはおかしいが、審理機関を持ちます。そこにユーズーも、それからメーカも、あるいは監督官庁も来て、十分に意見を戦わして、事故のほんとうの原因を糾明していくというような制度をつくってみたらどうか、こういうふうに思っているわけなのであります。が、お考えはいかがでしょうか。

○副島参考人　そういうことが絶対必要だと考えます。それで、現在のところはそこまで参りませんけれども、学界では部分的にはそういうことをやろうということで、その変形の変形みたいなことを始めておりますけれども、たとえば自動車の扱いであるとか、なかなか満足するようなどころまで、まだ始めたばかりでございますから、行っておりません。非常に解析がむずかしいところまで、特に裁判所とか、それから地検などから、しょっちゅういろいろなことを聞いてまいります。特に最近では、原因がどうもはつきりしないというので、その車についてメーカーさんの御意見を聞くわけにはいかなないので、第三者として

よく聞かれますけれども、どうもそのときの実地
検分書の信憑性、あるいはどこまで必要なことを
詳しく調べたか、また、現実にはそういうことを要
求するのは無理だと思えますけれども、データ不
足で、結局、いろいろな不安がうしろに残りまし
て、非常にいやな思いをいたしておりますけれども
も、そういう状態であります。

○久保委員 いずれ機会を改めまして御協力をいただきたいと思うのでありますが、言うなら、海難には海難審判制度というのがございます。これとやや似たようなところで、いまの先生のお話

のようなことも取り入れながらやっていったらどうか、こういうふうに考えています。

のメーカーがそれぞれの技術を研さんし、そして、優秀な車をつくることをおやりになっていると思うのでありますが、やはり問題は安全技術。その他の性能の技術の公開というのはなかなかむずかしいと思うのですね、そこまではまだ今日われわれが要求する必要はないと思うのです。これは、それぞれの各社において技をみがいておやりになることが一番いいと思うのであります。ただ安全技術だけは、技術の公開が必要じゃないかと思うのですね。これは、なかなかむずかしいというふうにもとれるかもしれませんが、やっぱり最低限の保障だけはメーカーの責任でもあらうかと思うのであります。これはどういうふうになっておりますか。お二人の参考人からお聞きしたほうがいいと思うのでありますが、安全技術の公開について、もう一歩進めた制度なり態度というか、体制を築いてみたかどうかと思うのですが、いかがでしょうか。

○豊田参考人 安全の問題につきましては、私どもの技術能力をあげてその方面に力を入れております。そのために、多額の投資も行なっておる次第でございます。

なお、自動車工業会におきまして共同の研究機関を設けるということで、現在進行中でございます。すこすことを申し上げておきたいと思ひます。

○川又参考人 安全技術という御質問の内容が明らかでないように私は感じますけれども、安全技術という特別の範囲ではなくて、全部だろうと思うのでございますが、特にこれが安全技術であるというのは、運輸省で定められました速度標示灯とか、それからバックミラーとか、あるいは光りものが反射しないようにとか、いろいろ項目が多数ございます。そういうことは共同で公開していくことは、一向差しつかえないのでございます。

なお、ただいま豊田参考人から申し上げましたのは、実は矢田部に財団法人で高速試験場という

ものを両三年前から設立いたしておりますが、本年四月一日から自動車研究所と改組いたしました。權威ある先生方を多数理事に御就任いただきまして、安全及び公害、それは排出ガスの規制でございますが、両方について積極的に取り組む用意ができております。

○久保委員 私用の語がちょっととまづかっと思ふのでありますが、安全技術というのはおかしいので、安全についての研究は共同でおやりになったらどうか、こういうふうに思うわけであります。別に御答弁は要りませんが、ただ、そういうものまで何か公開できないというか、オープンにできないというのはいへんまづいのか、技術だけ、自動車工業会というのがございまして、そういうものが中心で十分おやりになったらどうか、こういうふうに思うわけであります。ある新聞の社説はこの問題に言及しまして、言うならば、社内において性能のいい車をつくるほうの技術屋は日の当たる場所にいるけれども、安全のほうはどうも日陰におるというようなことが、それぞれの会社にあるのじやなからうかというふうなことまで言っておられる。それは事実かどうかはわかりませんが、これは新聞の報道でありますからなんです、これは新聞の報道であります。とがあらはなれぬと私は思うのでありまして、ぜひ御検討をいただきたい、こういうふうに思います。

時間ありませんから、最後に、公表については従来、何かどうも隠したようにとられておることは、業界にとつても残念だろうと思ふのでありますが、事実はそうなっております。そこで信用を回復することは、やっぱり日本の自動車工業界にとつて災いを転じて、と言つては語弊がありますが、福となす大きな発展の土台になるのではなからうかと思ふのであります。そういう点からいいますと、公表の問題を先ほどは新聞までひとつやつていきます、こういうことであります。公表についてはきちんと業界で一致して、も

はや今度は公表をオープンにして、前広にして、そしてこの安全を期していこう、あるいは完全を期していこう、こういうことでありますのかどうか。

それともう一つ、川又参考人はアメリカのいわゆるセーフティアクトに言及されました、それを一々お読みになりました、アメリカではこの程度だ、こうおっしゃいましたが、アメリカ程度のことをお考えで公表とおっしゃつておられるのでしょうか、いかがでしょう。

○川又参考人 公表の制度——制度と申し上げるようになっておりましたが、公表しろ、こういうことにつきましては、先般自動車工業会でも協議いたしました、運輸省に届けると同時に、必要なものは新聞紙上等、これは時間が非常に惜しいと申しますか、緊急を要すると申しますか、その範囲はまだ明らかにされておませんが、内容といひましては、緊急を要するものは新聞紙上等で公表する、こういうことになっておるわけであり

ます。それからアメリカのことを申し上げたわけでございますが、どちらかというと、アメリカの安全技術というものを、私も参考をいたしたいという気持ちがあったからであります。

○久保委員 いずれにしても、本問題はやはり日本の自動車工業界というものと、一つの大きな転機のような考えが私はあります。だから、いまの運輸省や通産省が持っている制度そのものも、根底からやはり一べん洗い直してみたらどうか。たとえば、きのうも申し上げましたが、なかなか容易でないという事です。型式証明を出しているものは、もう一べん型式証明をやり直してみたらどうか、型式証明、検査を……。こういうふうなぐらゐの気がまえでなければ、やはり世間の信用を回復することはむずかしいんじゃないかと私は思うのです。だから、モーターゼーションがいいか悪いか、これはどうかかわかりませんが、少なくとも時代の趨勢であります、やはり人命尊重

というか、人間の命がまず第一だということでありまして、これは皆さんに申し上げる必要はないことではあります、われわれ国民の代表といたしましては、やはりそのことを重点にぜひお考えをいただきたい。こういうふうな思っているわけでありまして、どうか、自動車工業会においてもいろいろおやりかと思ふのでありますが、運輸省がやっていること自体も、あるいは通産省がやっていること自体も、一べん業界の安全確保の問題から逆に見直してみても必要もありはしないかと私は思っております。そういう意味で、ぜひ今後の前進をお願いしたいと思ふのです。

○砂原委員長 板川正吾君。

○板川委員 主として自動車工業会、両社の代表に伺いますが、申し上げるまでもなく、自動車が非常に勢いでふえておる、しかも高速道路が開発をされておる、その上に事故が頻発をしておる。こういう事態の中で、自動車メーカーが安全に対する国民の要求を果たすという意味で、非常にきびしい要求を国民がすることは、私は当然だと思ふのであります。このメーカーの安全に対する取り組み方がなまぬるいという気持ち、今回の米国内における欠陥車公表問題、この問題を契機に、それでは同車種の国内車をどう扱っているのかというところで非難が集中しておることも、私は国民の立場からいって当然であらうかと思ふ。

で、従来メーカーには、私は過保護政策に甘えて、安全に対する取り組み方がなまぬるい、こういう感じがいたすのであります。業界、メーカーの中には、こういう話を聞きます。われわれは車をつくるのだ、使うのはドライバーである、使つて事故を起こすのはドライバーであつて、したがつて、事故の責任はメーカーにはない、これは正式に、正当に運転すれば事故はないはずなんだから、事故の責任はメーカーにはないのだという考え方で、安全に対する責任の回避をする考え方があつたように、その事業で利益を受ける者が責任を負うというたてまえに立つておるのであります。そういう意味から、メーカーの代表をされる二社の社長さんは、いかなる交通安全というものの対しての責任感を持っておるか、それをまずひとつ、心がまえを承つておきたいと思ふ。

○豊田参考人 事故に対する原因は、先ほどお話が出ておりましたように、非常に複雑な場合が多いわけでありまして、その中に、メーカーによるものが絶無とは申し上げられませんが、私どもの知り得る範囲では、相当少ないというふうな認識をいたしております。いろいろ世間で申されておりますけれども、メーカーといひましては、できるだけ安全な車、また、できるだけ事故を起こしにくい車ということに全力をあげて取り組んでおるつもりでございます。

で、事故の分析に關しましては、いろいろ御意見がございまして、私も直接関係しておるものは、それほど多くはないという認識で現在はおります。

○川又参考人 安全につきましては、先ほど安全という問題の技術の問題も出たわけでありまして、けれども、すべての機構がすべて安全に関するわけでありまして、自動車の製造技術、設計あるいは外注品検査、あらゆる点につきまして、綿密にやっておりますことは事実でございます。また、特に安全基準としてあげられておる項目等につきましては、実験設備等も十分整えておるつもりでございます。また、なお一そう努力したいと存する次第であります。

それから、事故というものはいろいろの原因がございまして、十分原因を調査して、メーカーの責めに帰するものはメーカーの責任ということにしていただいたらいかがかと存じますが、事故につきましても、非常に困難な状態の事故もあるわけでありまして、事故率は、私もここに明細な資料を持っておりませんが、非常に少ないというふうな聞いております。

○板川委員 トヨタの社長に伺いますが、トヨタ

のキャッチフレーズで、安全はトヨタの願いだ、
こういうことを言われておるようでありませう。い
ま私が聞いたのは、たとえば自動車を無謀運転し
て、そうして事故を起こしたから、その責任はト
ヨタにあるという意味、あるいはメーカーにあり、
こういう意味ではないのですよ。交通事故とい
うものが非常に勢いで増加しておいて、これし
て、一万人から死亡し、百万人以上の人が負傷す
る、こういう社会的な現象に対して、メーカーと
しての安全に対する責任というのを感じて、もつ
と積極的に取り組むべきじゃないだろうか。それ
は交通事故の中に、運転手の間違い等があるで
しょう、それをメーカーの責任だと言っているわ
けじゃない。そういう意味で、業界の中には、運
転さえ正當にやんなら事故は起こるはずはないの
だ、こういう思想があるところに、私は従来の過
保護政策に甘えたこの安全問題の取り組み方に対
するなまぬるさというのがあるんじゃないだろう
かという感じがするわけでありませう。

そこで伺いますが、私の資料によりますと、米
国においてリコールの届け出をした資料がありま
すが、ここでは六七年以降、日産では五件、トヨ
タでは四件あります。たとえば六七年六月に、ト
ヨタのコロナがブレーキ管の腐食だということ
でアメリカにリコールの届け出をしておりますが、
さらに六八年十月には、同じコロナのキャブレ
ター・チョークのハウジングねじのゆるみ、あるい
は六九年一月にはコロナのマスターシリンダー
・キャップのオイル漏れ、六九年三月にはランドク
ルーザーのワイヤー・ハーネスの焼損、さらに日産
においては、六七年一月に、これはブルーバード
とありますが、ステアリングシャフトの曲がり、
六八年二月にはトルク・ロッド・ブラケットの溶
接不良、これはフェアレディ。六八年五月にはブ
レーキ・セフティ・スイッチの作動不良、ブルー
バード。十月にはキャブレターの燃料チューブの
ひび、フェアレディ。六九年三月にはブルーバード
の燃料ポンプチューブはずれ、こういうリコー
ルの届け出を、両社でもってアメリカにしておら

れるようでありませう。それでアメリカにおきま
してそういう届け出をした場合に、国内では一体ど
ういうような措置をとられてまいったのですか、
その点をお伺いしたいと思います。

○川又参考人 国内におきましては、販売店を通
じましてユーザーへ参つて直す、あるいは巡回班
を組織して、ユーザーのところへ行って直す、こ
ういうふうな手段をとってまいりました。

○豊田参考人 国内におきましては、先ほど申し
上げましたブレーキチューブの例のように手配を
いたしております。なお、いまアメリカでリコー
ルをいたしましたブレーキチューブ以外の件につ
きましては、私の記憶に誤りがなければ、アメリ
カにおける車の仕様に関するものでございまし
て、国内の車とは仕様は若干異なつて、該当しな
い関係にあると記憶をいたしております。

○板川委員 ブレーキのパイプの腐食というの
は、これはアメリカの特殊な道路の構造上から基
因したかもしれないが、しかし、アメリカでこ
ういうリコール届け出をして改善をしておるなら
ば、私は国内車においても同様の措置を早急にと
る、こういう取り組みがあつてほしい、そういう
点になつた。あるいは、あつても非常になまぬ
る点という点に、今日国民の批判が集中されてお
るのじゃないだろうか、こう思います。

そこで日産の川又社長に伺いますが、ブルー
バードが最近エンジン火災が頻発しております。
この間、日産関係者の話では、日産のブルーバード
が米国では確かに火災があつたが、これは大気
汚染防止施策として装置した部品が振動したのが
原因であつて、日本の国内ではそうした大気汚染
防止装置をつけてないから、したがつて、事故が
起こる心配はない。しかし、万が一を考へて回収
しておるという話、これは六月七日の朝日新聞
に出ております。しかし、この発表された直後、
あるいはその後、滝野川でも、あるいは北海道で
も、エンジンにおけるガソリン漏れが数件あり、
それがエンジンの過熱か何かの原因で爆発をす
る——おそらくこれは、いままでも処置があつた

ことですが、事件になつたからこういうふうに報
道されておるのではないかと思うのであります
が、アメリカでは大気汚染防止に基づく装置が
あつたから、その振動でゆるんでガソリンが漏れ
たのだ、日本じゃないのだと言ひながら、最近、
日本で頻発しておるというのはどういう理由であ
りませう、どこに原因があるのでしょうか。

○川又参考人 アメリカにおいての事故はどうい
う説明がなされたか存じませんが、確かに
大気汚染、つまり排出ガスの装置がついておりま
すので、気化器のところ、内地で販売されてお
るものとは違つておるという報告は、私も受けて
おります。しかしその後、やはり内地でガス漏れ
があつたということも事実であります。

○板川委員 そうしますと、六月六日と思いま
すが、日産の石原さんという方が発言されたこと
は事実と違ひませう。この石原というのはどうい
う人ですか、石原俊常務ですね。いま一回言いま
すと、「日産は米国では確かにブルーバードの火
災があつたが、これは大気汚染防止策としてつけ
た装置の部品が震動したのが原因。」エンジンが
焼けたのはです。日本国内の車には、こ
うした装置はつけていないから、事故は起る心配
がない。ただ、万一心配して回収している」の
だ、こう言つておるのではありませんか、これは問題
が起つてからですよ。石原常務がそういう発言
をされて、その直後エンジンの爆発事故が頻発を
しておる。これは、おそらくいままでも全国でそ
ういう例が多かつたのだと思う。大気汚染防止の
装置をつけてない車で、最近こう爆発事故が頻発
しておるのはどういうのだらう。これは販売店の
一係員が言つたのなら別ですが、石原さんという
常務が言つておるのですから、その辺はどういう
理由なのか、社長さんわかりませうか。

○川又参考人 先ほど私の説明に不十分な点がご
ざいました。内地における気化器の接続部分とア
メリカの接続部分とは違ふという報告は聞いてお
ります、なおそのほかに、この間、火災事故が
ありましたのは、燃料パイプのはずれということ

があつたと報告されております。先ほどの説明が
不十分だったことをおわびいたします。

○板川委員 そういう重要な人の発言と事実が違
うということだけは、承知しておいていただき
たい。

時間の関係がありますから、次を質問いたし
ます。

国内の車について欠陥の内容を発表するとい
うことについては、日産とトヨタの両社の間で若干
差があるようであります。これは新聞報道を通じ
てのニュアンスであります、トヨタはやや前向
きに公表していき、日産ではできるだけ公表を
差し控へたい、こういうような思想の発言があり
ます。私は、これはやはり原則として公表すべき
だと思つておる、ただ、ここで新聞で報道され
ておる発言でちよつと問題の点があるのです。こ
れはトヨタの山本事務の話ですが、「欠陥が重要
なものであり、緊急を要する場合、公表手段も採
用する。」これはけつこうです。「この重要性の
判断についてはわれわれの良心にまかせてはし
ない。場合によつては公表が無用の不安感を与える
こともありうる。」この最後のほうが、考え方とし
て、思想として若干問題があるだらうと思いま
す。もちろん、重要な欠陥は公表するといふ取
組みですから、前段はいいのでありますが、重要
でない欠陥を発表すると無用の不安感を与えら
れ、いいます、車のどこかに欠陥があるかもしれ
ない、という気持ちを持つて車を見、車を扱うとい
うことは、安全上プラスであつてもマイナスでは
ない、こういう考え方、私は立ちます。ですから、
この山本事務の発言の最後は、業者としての
考え方かもしれないが、私は、そういう点にや
はり一つの問題点があるだらうといふことを指摘
をいたします。原則として公表すべきだ、しか
し、公表の内容については業界にまかしてほしい
というの、いまのところ業界の大勢のようであ
ります。しかし、これは届け出をして、そして監
督官庁でそれが緊急でない、あるいは二年に一べ
ん、一年に一べんの車検のときに十分取りかえら

れるということであれば、何もすべてをあえて公表する必要はないでしょう。しかし業者だけの、メーカーだけの考え方でこれを公表しないというのはまずい、あくまでも官庁の一つの指導のもと、指示のもとに公表を原則にして、欠陥の是正のために努力をすべきではないか、こう思います。時間がありませんから、もう一つ、二つ、これは工業会の会長としての川又さんに伺いますが、マツダ自動車の社長さんの人柄は非常に紳士かと思ふのですが、人柄について一言だけ伺っておきたい、どういふ人柄でしょう。

○川又参考人 東洋工業と日産は、たゞいまフォードと自動変速機の国内における合併会社を設立するようにいろいろ計画中でございまして、松田東洋工業の副社長さんでございまして、社長さんでございまして……。

○板川委員 松田恒次さんです。

○川又参考人 松田恒次社長は、目下足が悪くて自宅に引きこもりがちで、ここ三年來お目にかかっておりませんので、申し上げかねます。

○板川委員 実は、松田恒次社長のこういう発言が新聞にある。そこで私は、人柄をまず伺っておいてから申し上げたいと思ったのですが、これは四月一日の朝日新聞にあります「人間ルポ」という見出しで、記者が質問しておるのですが、自動車公害といわれるものについて、メーカーとしてどういふお考えですかという質問をしておる。ところがこれに対して「排気ガスの多い交差点なんかには、大きなエンツツを取付けねばええやないか。ちょっと暖めてやれば上空へ上がったや。ハッハ」こう書いてあります。次が問題です。「一から十までメーカーは責任持てん。自動車については先進国のアメリカだって何もしておらずで。キミ」「ひたすら売りまくればよいのだ」という経営者の肉声がひびく。自動車排気ガス中の一酸化炭素の許容限度についても、現在の規制は三％なのに、三PPMと単位を誤って覚えているのも気になった。こういっているのですが、これはメーカーの、さつきちょっと言った思想と非常

に共通しておるのであって、つくればいいんだ、アメリカだってメーカーは何もしてやせぬ、排気ガスでうるさいことを言うなら煙突でもつくれ、そうして事故はメーカーの責任じゃない、こういう思想の中にこの発言が生まれておるのではないだろうか、こういうふうには私は思います。これは、業界の代表者として川又さん、こういう発言についてどういふ感想をお持ちですか。

○川又参考人 どういう席上でどういふ状態で御発言か、私は存じませんので、批判は差し控えたと思います。

○板川委員 メーカーのモラルとして、こういう発言は……。

○川又参考人 そういう御発言は、たいへんな誤りであって、私としては遺憾に存じます。

○板川委員 そうですね、私もそうだと思います。メーカーが社会的な責任を持つというそのモラルからいって、私はこういう発言は大きな間違いだらうと思います。先ほどの発言にもありましたが、自動車の輸出は、鉄鋼に次いで日本の輸出の第二の位置を占めました輸出産業であり、戦後産業である、こういう自負のあまり、国の経済発展に大きな役割を果たしておるんだという自負があつて、そこで一方、国家のため、日本経済のために、われわれは大いに活動して利益をあげておるんだからという気持ちがあつて、事故防止等比較的関心が薄いのではなからうかという感じがします。メーカーの繁栄、自動車業界が非常な繁栄を続けておる、その繁栄の陰には、百万人以上も年間に死傷者が出ておる。その死傷者を含めて、百万人以上の家族や遺族や遺児や、そういう人たちが自動車というものによって被害を受けておる、こういう社会的な現象というものを考えていただいて、自動車業界としても交通安全、事故防止、車両の安全性の向上というものにもっと積極的な取り組みをしてみたいと思ひますが、川又さんから御意見を承つて終わります。

○川又参考人 御意見は十分拝承いたしました。

今後一そう注意、努力いたします。

○砂原委員長 野間千代三君。

○野間委員 二、三、三というよりも一点だけでいいのですが、御質問申し上げますが、その前に、参考人には御多忙中たいへん御苦勞さんです。

今回の欠陥車の問題のあらわれ方を、新聞紙上なりあるいはわれわれが知り得る限りで見た経路から見ると、どうもやはり自動車メーカーのほうで、自分の製造した車の欠陥についてあらわれることを非常に秘密にしておるということ、これはいかなる事実だろふと思うのです。しかも、あらわれたところも、やはりアメリカのほうの法律の関係からあらわれてきておる。その後もお、秘密裏に処理しようという努力が見られるというふうにも思ふのであります。たとえば、新聞紙上で報道になったマークの問題などもそうだが、したがって、マークの問題なども、実際に直接人命に関すると考えられると、自動車の製造会社から見れば、いち早く、いまとられていようような手段、あるいは公表をして使用者に対する注意を喚起する、そういう措置がもっとすみやかにとられる。つまり、いま日本の自動車産業は世界第二位まで生産量が伸びておる。しかし、それほどの生産量にもかかわらず、不幸にして国内における信用が非常に失墜をしておる、これが実態だろふと思うのです。ここに問題があつて、そうしてその原因は、ちよつと参考人には表現がきついかもしれないけれども、やはり根底に流れておるものは、残念だけれども、車両メーカーのほうに主眼がある、生産第一主義にあるというふうには私はいわざるを得ないと思ふ。したがって、この機会に、やがて自動車の自由化が目前に迫つておる時期でありますから、国際競争場裏に出ようという日本の自動車産業の信用を回復する処置を、自動車工業会でも、あるいはいま日本の自動車産業は、それぞれ日産にしても、トヨタにしても、日本

の生産工場では非常に大きな力になつておるわけですから、それぞれの会社においても、信用を回復するための具体的な手段をとるべきである。ただ単に公表をするとか、そういう程度の問題ではないというふうにも思ふのです。そういう気がまをひとつ持つていただきたい。これはいま大ぜいの方々の質問で、そういう気がまをやっていくというふうにはお答えになつておる。そこで、それではこのいままでやってきたもうけ主義、あるいはわれわれは見るのですが、大きな資本の蓄積、こういうものを自動車の品質、安全に基本を置いた品質の改良、そういう方面に大きく力を入れるべきだというふうにも思ふのです。そういう意味で、今回のこのいま表明になつた反省を、具体的にどういふふうにならねばならぬといふのかというところをお尋ねしたのであります。そこで、まず欠陥車といふものを全くなくなければならぬ、欠陥があつて、それを回収をして直していく前に、欠陥をなくさなければならぬといふこと、これは自動車メーカーとしては当然立脚すべき点だろふと思ふのです。こういう意味で、それぞれ日産なりあるいはトヨタさんの会社の組織、社内組織の中で、現在まで安全のための材質の管理あるいは部品の管理、自動車の構造上の安全について分析をすべき部署、あるいは事故が起きた場合に、それが自動車の安全構造から見られるような、特に事故の場合にそれを解析をするというふうな、以上のような研究機関が現在まで社内組織においてどういふ組織づけがあつたのか、社内組織にどういふ組織があるかというのが第一点です。

第二点として、それに付随して、これを契機にして、その組織をどういふふうには拡充強化をされようとしておるのか、予算的にもあるいは人員的にも、会社の組織の中でどういふ位置づけをしようとしておるのか。これは当然、今回のことを契機にしてお考えになつておると思ふ。したがって、現在までのそういうあり方、今回を契機にしてそれを改善しようとする具体的な考え方、これについて川又社長、それから豊田社長に統いてお答え

をいただきたいと思ひます。

○川又参考人 社内体制でございますが、私のほうには追浜に研究所が設けられております。そこで公害の問題と安全の問題について、あらゆる点から研究を進めておられるのは事実でございます。製造関係におきましては、品質管理部を設けております。

〔委員長退席、阿部(喜)委員長代理着席〕

なお、各工程では検査をするようになっておりますし、下請から納入される外注品についても、外注品検査制度というものがございまして、一般の車の製造基準につきましては、設計から示された設計基準、工作基準によってやっております。

○豊田参考人 私ども、先ほど申し上げましたように、新しい車を開発してこれを出す場合には、徹底的に試験をいたしまして、十分その性能、安全性を確認したものを発売いたすことにいたしております。今後御指摘のとおり、外へ出て欠陥を起さないように、より一そう努力をいたしたいと考えております。

なお、私どもといたしましては、私どもの本社に技術部を持っておりまして、ここにあらゆる試験装置を備えておりますが、それと同時に東富士―御殿場の近くであります、そこに高速試験の可能な試験装置並びにこれに関連した実験装置を備えて、十分努力を続けておるつもりでございます。

○野間委員 現状についてお答えがあったのですが、これは副島先生に御質問したいのですが、追浜の研究所あるいは東富士の高速試験の研究所、そういう点について、いま両社長からお答えがあったわけですが、いま両社長からお答えがある安全上の欠陥、そういうものが具体的に研究されているというふうな第三者としてお答えですか、あるいは将来この研究所で研究を進め、検討を進め、試験をすることによって、現在のような欠陥が社内でも相当指摘ができるというふうな、学者の立場でお考えになっていられますか。

○副島参考人 研究所で基本的な研究をやる、これはまあ当然で、研究所としては一番やりやすい研究だと思ひます。効果も一番ある研究だと思ひます。しかしながら、実際の事故というものは、こういうものではないか、離れたような結果が起っております。たとえて例をあげますと、パイプライン、ブレーキとか、あるいは燃料とか、そういったもののパイプラインの配列、こういうものが現状でいいかどうか、もう一べん再検討し直さなければいかぬのじゃないか。これからもし欠陥車―現在の欠陥車ですが、そういったものをなくする、これをゼロ化するということになりまして、パイプラインとか、それからそのコネクションのところ、そういう締めつけのところ、取りつけですね、そういったところを再検討しなくちゃいかぬ。そういったことを研究所が、そういう現在のトラブルの面から実際にやっておりますのかどうか、疑問に思ひます。それが一つでございます。

それから二つ目は、自動車は一本社会に出ますと、非常に使用条件が違います。たとえば海岸地帯では車を走らせるという場合も、車にとつて非常に条件のいいところで使う場合も、出てくる車は同じなんです。

〔阿部(喜)委員長代理退席、委員長着席〕

ところが、私は自分で車を持っていますので、わかりますけれども、最近、いわゆる巡回サービスというものが非常にいいのです。場合によつては、うるさいくらいでございますが、巡回サービスというものがメーカーといひますが、代理店といひます。非常にいいのです。ただその場合に、非常に形式的な面が多くて、実質的ではないように考えられる。たとえば毎日お魚を積んで走る車、これは私は、その事故を目撃しましたので、非常に印象に残っています。こういうものは当然いたむところがあるけれども、こういうものは当然いたむところがあるけれども、よく注意をしてやるといふことが必要ではないかと思ひます。そういったものの実際的な研究と

いう点に不十分な面があるのではないかと思ひます。

以上です。

○野間委員 私も実は会社の持つておられる研究所等に、多少そういう意味で欠陥がありはしないかというふうな思つておるわけです。それでいま川又社長から、たとえば追浜の研究所で品質の管理、安全上の管理もしておられるというふうにお答えがあった、それはまた事実だろうと思ひます。だ、どうしても研究の中心は製造上の合理化ですね。あるいは人に受けやすい型式といひますか、型といひますか、そういうものの研究あるいは効率、そういう方面の研究に重点が移っている、これはもう否定できないと思ひます。

そこで、いま副島先生もお答えのように、そういうあり方を日本の国土に即応ができるように、事故をある程度想像ができる、あるいは現在までたくさん事故がある、そういう事故例を、これは十分にとれますから、そういうものから研究体制をきちんとつくり上げようといふことが、いま焦眉の急じゃないかといふふうに私は思ひます。

したがって、いまお答えのこの研究所を拡充強化することによつて、そういう目的は相当達せられる。もちろんこれは、自動車のうちにあらゆる条件のところを疾走するわけですから、なかなか万全とはいかぬと思ひます。万全でない部分は、使用者に注意を喚起したり、公表をしたりして、使用と先ほど言われた使用者が協力をし合つて、事故の絶滅をはかっていくという経路になるのでしようが、その前の体制をつくる必要がある。そういう意味では、いまお答えの研究所なりの重点について、ひとつ安全構造、品質の改良、材質の改良、あるいは事故の解析、そういう方面に重点を志向した研究所の内部の組織改良、そういうものが必要じゃないかと思ひますが、両社長、いかがですか。

○豊田参考人 私どもは、ただいま御指摘になつたような趣旨に沿つて努力をいたしておるつもりでございます。

でございまして。

なお、ちょっと付言させていただきますと、製造上の研究という問題につきましては、私どもとしては全然別の組織を持つておりまして、自動車の設計をし、この性能を確認する部署と製造上の合理化をするための部署とは、全然違う部署を持つてやっております。また、スタイル等のお話もございましたが、スタイル等に関係しておるものは比較的少数でございます。

○川又参考人 先ほど申し上げました追浜の研究所は、たとえば当たるかどうかわかりませんが、医者でいいますと、細菌学の研究をしているようなわけではございませんで、臨床医学というような感じ、つまり車に密着したものをやっております。将来計画というもののについて材料、それから構造、各種機関の将来、そういうものもやっておりますことは事実でございます。

なお、その研究所と設計との関係であります。設計には実験部というのがございまして、エンジン実験、車両実験、この二つの部署が実験に当たっております。高速テストは、周囲高速テストしか利用できませんが、実際の使用状態に合ったような実験、これは構内ではできませんので、社外に出て、かなりの距離の走行実験をするわけでございますが、従来の走行実験、これは何十キロとはできませんので、十キロ、十五キロぐらいの走行実験をしておるわけでありまして、それから生産に入りますれば、先ほど申しましたような品質管理部、あるいは各工程における検査、こういうものを経て完成車に仕上がるわけでありまして、御指摘の、実際の車の使用状態というもの、予測できないような各種の条件に遭遇したすわけでございます。残念ながら、全部遭遇し得るという実験がなかなかすすみままで行き渡っていないかと存じます。

○野間委員 時間がないうちから、これは運輸委員会として、将来にわたつてきわめて重要な問題なので、そういう意味で、できれば機会を

見て研究所を拝見させていただいて、今後われわれが運輸行政を担当する面での参考に供したいというふうに存じますので、そういう機会が得られれば、そういう機会になお御意見を承っておきたいというふうに存じます。

次に、私が最初指摘した問題の一つなのですが、価格の中に占める利益の割合なんですね。これはいまこの国会の席上で、どのくらいもうかるかというように言っても、なかなかお答えがないと思うのですが、ただ私は自分の経験で見ても、新しい車を買う、その場合に下取りに出す。新しい車を買う価格はなかなか変わらぬのであります。これは、極端なことばでいえば、いわゆるそれれ協定をされておる値段、これは変わらない。しかし、下取りに出す車の値段が非常に変わるのであります。したがって、これが大きな利潤の中でおるのじゃないかと思うのです。そういう意味で、しかも販売店に対するメーカーのサービス、たとえば何台売るといって香港に行ける、何台売るといってマカオに行ける、正直に申し上げて、そういう組織になっておる、そういう形になっております。それから買ったほうの、たとえば運送会社が買いますと、その買った量によって、今度は販売店のほうからいろいろなサービスが行なわれる。社会における事実はそのようなことではあります。やはりこういうあり方を変えなければ、会社のほうで、いま私が申しましたような安全なり、品質なり、材質の改良をしていくということが、なかなか重点に移っていかぬように思うのです。したがって、そういうあり方を検討をして、もっと公正な販売をする、公正な競争をするというふうになければならぬと思うのです。

この点について、ひとつ両社長から最後のお答えをいただきたいのと、それから、これはこの機会に運輸委員長にお願いするのですが、基本になっておる製造価格、こういうものぐらいいは、運輸委員会としてこの機会にそれぞれの会社から資料を提出してもらって、われわれとして十分つかむといえますか、そういう必要があるのじゃないかというふうに思うので、基本的な原価の資料を運輸委員会として求めていただきたいというふうに思いますので、以上について、社長さんのほうから順次お答えをいただきたいと思ひます。

○川又参考人 販売の秩序の維持ということにつきましては、業界多年の問題でありまして、実は通産省からも割賦販売条件の維持とか、下取り車の高値取りとか、こういう問題について厳重注意するようにという御注意をいただいておりますので、販賣店の連合会等を通じてその方面に努力はいたしておりますが、販売秩序の維持というものは、考えはいいんですが、実際には、なかなか理想どおりにはいっていかない。よくいわれる下取りの高値取りというふうなものもあるということとは、否定することはできないように思います。

なお、どのぐらいうけておるかというお話でございまして、これは、ただいまちょっと資料を持っておりますので、申し上げられませんが、○豊田参考人 ただいま工業会長の立場で川又さんとお話しになりましたので、私も同じ意見であります。

○砂原委員長 委員長として申し上げますが、製造価格の資料提出の問題であります、許される範囲内の資料提出は要求してみたいと思ひます。ただ、企業でございまして、その企業者の秘密に属するよう書類まで提出せよということの要求は困難であると思ひます。ですから、許される範囲内の資料提出は、私から要求をいたしたいと思ひます。

○野間委員 以上で終わります。

○砂原委員長 山下第二君。

○山下(第二)委員 時間もないようでございますが、簡潔に二、三、お伺いをいたしたいと思うのであります。

欠陥車の問題につきましては、いま問題になっておりますブルーバードとかコロナだけではない

と思うのであります。過般車の新聞を見ましても、昨年からことしにかけまして、日産のマイクロボスが名神国道でシャフトが折れて、死傷者を出したという事件もございまして、こういう事件に對して、会社当局といたしまして、なぜシャフトが折れたのか、あるいはその原因がどこにあるのか、これらが究明されておるかどうか。シャフトが折れるということは、地金の性質にもよるのである、製鉄所の配合にも基因するところもあるでありまして、いろいろあると思うのであります。これらに對して、いわゆる業界として精密な検査、テストをして使用されるに違ひはないと思うのですが、その後のこれらに對する研究のほどをお伺いしたいと思ひるのであります。

さらにもう一つ、日産だけを申し上げるとぐあいが悪いですが、トヨタのほうを伺ってみますと、四十三年度型のクラウンが、きょうの新聞で、七万五千台こっそり回収されている、こういう記事も拝見をいたしたのであります。そういうことになりましたと、これは一番国民が買い安くて一番使用しやすいコロナ、あるいはブルーバード、こういう小型車に工程上の欠陥がいろいろあるものか、こう考えております、それだけでもない。大型にも同じような欠陥がある、こういうことを発見せざるを得ないのでございまして、これらに對して一体どうお考えになっておるか、両社長からお伺いをいたしたいと思ひるのであります。

○川又参考人 ただいまお尋ねいただきましたマイクロバスの事故であります、私が受けております報告によりますと、一件は変速機——エンジンからギアがありまして、プロペラシャフトがございまして、そのところの油の焼きつけが原因であるというぐあいにわかれております。もう一件は、中央分離帯に乗り上げて、シャフトが折れて、それがエンジンからのトランスミッションの接合部分からはずれておる。こういうことで、はずれたのが先か、中央分離帯に乗り上げたのが先か、これは原因を目下究明中でありまして、そこで、私どものほうでプロペラシャフトが高速、と

申しますのは、法規では百キロ以下であります、百キロ、百十キロ、百二十キロと実験をいたしました。高速回転になるに従ひまして、プロペラシャフトが回転が早くなりまして、中央部が遠心力でどうしても大きくなります。そういう実験の結果では、シャフトが抜けることはないということでございますが、なお、事故防止のために、後車軸にありまして最終ギアの比率を下げるだろうと思ひますが、これは上げるのかもしれません。そこは技術的に私ちよくと解明できませんが、ギアダウンをして、プロペラシャフトの回転数と後車軸のギアとの比を調節すればいいのではないかと。いまギアの取りかえ中でございます。なお、これはプロペラシャフトの材質には関係はないように報告されております。

○豊田参考人 御指摘のありましたクラウンの問題は、フロントブレーキのフレキシブルホースがスプリングと接触して損傷するおそれがある。これは寸法の誤差の範囲で接触するものではないものと生ずるのであります、かようなおそれがありますので、取りつけ方法等を変更することにいたしましたのであります。御指摘のとおり、七万五千台ほどのものにつきまして、昨年の七月から対策をいたしております、現在七二%完了いたしております。

○山下(第二)委員 そこでちょっとお伺いをいたしますが、両社ともあるいはメーカーそれぞれ自体たくさんあるのございまして、自動車完成いたしました、これはテストを行なうと思ひるのであります。そのテストの方法、これは一体どういう方法で行なっておられるのか。ただエンジンだけを何時間かかけて、故障がなければそれでパスだ、こういうことになっておるのではありませんか。そのほか車体一切かけて、いかなるテストを行なう、そのテストの結果パスしたものは販売ルートに乗ける、こういうことになるだろうと思ひますが、このテストの方法について——社長さん、こういうことを伺うのはこまかいことであつて、少しおわかりにくいのではなからうかと思ひます

が、一応会社の責任者として、テストの方法についてお伺いをしたいと思うのであります。

○豊田参考人 日々生産しております車につきましては、あらかじめ決定をいたしております規格に従って、品質管理上のチェックをいたしておるわけでありまして、また、新しい車をつくる場合には、これは車をあらゆる考えられる条件に従って、できる範囲の広範囲に試験をし、また、耐久テストをいたしておる次第であります。私どもが売り出すまでには、十分自信をもって皆さまに使っていただくというつもりで出しておるわけでございます。

○山下(参)委員 自動車完成いたしますまでには、いろいろと下請工業あるいは系列工場等々の部分品工場等の多くの手数を経てき上がることが、御承知のとおりでございますが、この下請業者に対する対策が、きわめて重要ではなからうかと私は思うのであります。しかも、部分品をつくるのでございまして、欠陥車の生ずるのも、おそらくこの辺に問題が生じておるのではなからうか、こう想像をいたすのであります。その下請工場に対する親工場たるメーカーの対策というのが万全が期せられておるかどうか、ここに大きな原因を発見せざるを得ないのであります。

私が知る範囲によりますると、ちょうど昨年の九月から最近までの間に、三割から五割に及ぶ値下げを要請されておると、こう伺っておるのであります。下請業者は弱いのでありますから、これは親会社から言われますると、言われるままに苦勞をしなければならぬことは当然であると思うのであります。こういうところは私がいま申し上げる自動車事故あるいは欠陥車、こういうものの原因が多々あるのじやなからうかと、こう思っておるのではありませんが、これらに対する対策、これらに対してお考え——最近では労賃も上がってまいりました。なかなか下請工業では、人員の確保は容易なことではないのであります。これらに対する親会社たるメーカーたるものの配慮がなければならぬのじやないか、こう思うのであります。

これらに対してあるいは自動車工業会として、自動車メーカーとしてどういうお考えを持っていますか、お伺いしたいと思うのであります。

○川又参考人 自動車につきましては、ほかに重要な問題をかかえておるのであります。それはいわゆる資本自由化、貿易自由化であります。この辺は、国際競争という面から私どもは対処をしておるわけでありまして、アメリカにおけるビッグスリーというものとどういふふうに対抗しているか、また、そうなれるかどうかということにつきましては、日夜努力をいたしておるわけでありま

す。したがって、部品工業の方々に對しても、決して甘い線は出してはおりません。原価の低減、それから性能向上、あらゆる面で国際競争に太刀打ちできるような体制になってほしいという要請はいたしております。しかし、そういう口の上ばかりでございまして、購買部に技術指導部というふうな——技術管理部でございまして、か、ございまして、下請の方々のところへ行つて技術的な指導もし、場合によっては借入れ金の保証もして、どうしたら合理的な線で原価が低減し、かつ生産が可能になるかということについては、いわば必死の努力をいたしておるわけでありま

す。そういう点でございまして、ときどきメーカーが下請を、ことばは悪いのであります。が、しばしばというふうな世評が間々お耳に入るのでございますが、決して下請の方々がつぶれてしまつとか、経営がでなくなるといふようなことになっておるわけではないかと私も考えております。自動車に要する部品は、数多くのものが社内で行つておられるよりは、むしろこういう関係会社から納入されるものが多いのであります。われわれが国際的な立場を獲得できる、そういう力を持つことになりま

す。したがって、部品工業の方々に對しても、決して甘い線は出してはおりません。原価の低減、それから性能向上、あらゆる面で国際競争に太刀打ちできるような体制になってほしいという要請はいたしております。しかし、そういう口の上ばかりでございまして、購買部に技術指導部というふうな——技術管理部でございまして、か、ございまして、下請の方々のところへ行つて技術的な指導もし、場合によっては借入れ金の保証もして、どうしたら合理的な線で原価が低減し、かつ生産が可能になるかということについては、いわば必死の努力をいたしておるわけでありま

す。そういう点でございまして、ときどきメーカーが下請を、ことばは悪いのであります。が、しばしばというふうな世評が間々お耳に入るのでございますが、決して下請の方々がつぶれてしまつとか、経営がでなくなるといふようなことになっておるわけではないかと私も考えております。自動車に要する部品は、数多くのものが社内で行つておられるよりは、むしろこういう関係会社から納入されるものが多いのであります。われわれが国際的な立場を獲得できる、そういう力を持つことになりま

す。したがって、部品工業の方々に對しても、決して甘い線は出してはおりません。原価の低減、それから性能向上、あらゆる面で国際競争に太刀打ちできるような体制になってほしいという要請はいたしております。しかし、そういう口の上ばかりでございまして、購買部に技術指導部というふうな——技術管理部でございまして、か、ございまして、下請の方々のところへ行つて技術的な指導もし、場合によっては借入れ金の保証もして、どうしたら合理的な線で原価が低減し、かつ生産が可能になるかということについては、いわば必死の努力をいたしておるわけでありま

す。そういう点でございまして、ときどきメーカーが下請を、ことばは悪いのであります。が、しばしばというふうな世評が間々お耳に入るのでございますが、決して下請の方々がつぶれてしまつとか、経営がでなくなるといふようなことになっておるわけではないかと私も考えております。自動車に要する部品は、数多くのものが社内で行つておられるよりは、むしろこういう関係会社から納入されるものが多いのであります。われわれが国際的な立場を獲得できる、そういう力を持つことになりま

る、こういうのがいわゆるいまの自動車販売業の実情である、こう私は思っているのではありません。この間にあって、あるいは値引きの競争があつたりいろいろなことがあるので、これが業界に及ぼす影響というものがある、これもまた重要な部分を占めておるのじやなからうか、こう思うのであります。

○山下(参)委員 いまお話も出ましたように、日本は元来、商売というものは、昔から安からう悪からう、こういうことばで表現をされておるのじやないか、自動車のような人命に關する重要なものに対しては、はい、ゆるやかなるもの、こういうことでも、安からうよからう、こういうことでもなければならぬのじやないかと思つておるのじやないか、時間がありませんから、固めて質問を申し上げ

ますが、これは自動車工業会か、あるいはメーカーのほうから出されたのかわかりませんが、VA提案と称して、価値分析を行なうという方針を打ち出されておるようでございますが、その結果、あるいはその結論というものが出たのであるかどうかを伺いたいのが一つ。もう一つは、工程と短縮、改良、材質の改良、改善等に関する対策を樹立する、こういうこと等もお考えになつて指令が出ておるようではあります。これらの提案に対する答えが、すでに出ておるものであるかどうか、その答えが出ておりましたら、お答えを伺いたいと思つておるのじやないか。

○川又参考人 VAはヴァリュー・アナリシスでございますが、現在はこのヴァリュー・アナリシスの段階からヴァリュー・エンジニアリング、VEの段階に進んでおるようでございます。これは決していつ結論が出るという問題ではないのでございまして、絶えずそういう手法を追及していくという毎日毎日の仕事でございます。

○山下(参)委員 それでは次に伺いたいと思つていますのは販売方法と販売業者、このことについてひとつ伺つてみたいと思つておるのじやないか、御承知のとおり、販売の方法が、いわゆるその会社の中古品の下取りというものをやっているのじやないか、その下取りをできるだけ高く取つてもらわれないと、なかなか新車を入れられない、こういうところではいろいろの取引が行なわれてい

ゆる大衆車に向いていくであろうというのは一般の予測でございしますが、米國あたりの傾向を見ますと、國民所得の上昇に従って、その需要層は漸次上層に移行する傾向もあります。また、いまお尋ねの小型車は、原価的にもむずかしからう、粗悪品ではないかという点でございしますが、絶対にさようなことはございせん。小型車は中型車、大型車に比較して、備えている持ちもの、アクセサリ等において十分なものを持つておりませんけれども、機能上あるいはデラックスなものもつくつておりますので、大衆車であるからといってそういう手抜きをいたしてはならないことは、絶対にないことを御理解いただきたいと存じます。

○山下(委員) そう絶対にないようにはお願いを申し上げておきたいと思つております。

最後に、私はお伺いをいたしておきたいと思つております。この欠陥車の回収は先ほどもお話がございましたように、できるだけすみやかに各業界ともひとつ責任を持つて回収されるように心からお願いを申し上げる次第でございします。こういう結果から生じる社会的ないろいろな事故、こういうことに対しても、やはり社会的な責任をメーカー自身も考えてもらなければならぬ、こういうふうにも考えるのであります。

そこで最後に伺いたいと思つてのは、いま自動車完成されて、先ほど申し上げました一つのテストを経て販売ルートに乗るわけでございますが、そのテストが——自分の会社でつくつた、メーカーでつくつたものを自分の会社がそのテストを行なつておる、これが今日の自動車業界の実情であると思つております。幸い川又さんは自動車工業会の会長をしていらっしゃるわけですが、財団法人自動車工業会でも一つ一つの検査を行なう、そしてこの協会検査をパスしたものでなければ販売ルートに乗つてはならない、こういういわば第三者的立場の者が自動車の完成検査を行なう、こういうようなことを行なうことが今後きわめて必要ではなからうか、こう

も想像いたすのですが、そういうことはお考えになつていないでございましょうか。また、検討される余地もないでございましょうか。最後にこれだけ伺つておきたいと思つております。

○川又(委員) 自動車工業会が各メーカーの車両を全部検査する機構を持つことは、第三者的な検査のほうがより正確ではないかという御趣旨かと存じますけれども、現状においては、私は非常に困難なことだと存じます。

○山下(委員) 困難だけではなくて、そういうことを今後ひとつ御検討をお願い申し上げておきます。

○砂原(委員) 沖本(委員) 最後でございしますが、できるだけ簡単にお願いしますから、お答えも簡単にお願いします。

さて、これは運輸省のほうの十七項目の改善の指導の中にはないのですが、日産のほうの三十七年型UP-16のパブリカで、けさ私どもの公明党のほうに電話が入つてきてまして、パブリカの日立でこれを買つたのですが、三十九年に買つて、四十一一年までの間に三回ブレーキパイプの割れを発生した。最後にはパブリカ洗城で整備してこれを直した。その三回目には踏切のところではブレーキを踏んだけれども、ブレーキがきかずに、そのまま中まで突っ走つて、もし電車が来ていたらたいへんだった、こういうことで青くなつた、こういうことで最後のところのディーラーのほうでは、これは改良することになつてゐる、こういうふうな言つて取りかえてくれた。それまではパブリカの日立では黙つて取りかえてくれたけれども、二度とも全然きき目がなかった、こういうことがあるわけですが、この点について、川又社長は御存じでございしますかどうか。パブリカについてこういう内容があつたかどうか、この点についてお答え願ひます。

○川又(委員) パブリカでございしますと、当社の製品でございまして、トヨタさんの製品でございします。御指摘のようなことは、現在私どもも承知いたしております。至急調べさせていただきます。

○沖本(委員) それでは今度は日産のほうになるわけですが、先ほど山下先生からマイクロボスのエコーについて御質問があつて、お答えでは、焼きの点と、それから抜けた点について現在大いに原因究明中だ、一度は分離帯のほうに乗り上げた、こういうお答えなんですが、これは私の調べたことになるとは思ふのですが、このことに関しましては日産のほうでは、この製品自体はトラックのシャフトを持つてきてマイクロボスのシャフトに当てる、そのシャフトを引き伸ばして長くしてつたので、結局、回転数が早くなると、おつちやつたとおり、遠心力によってぶんぶんふれてくる、こういうことのために抜ける、こういうことと、昨年の六月の第一回の事故のあと、七月四日に設計変更を社内で決定した。その後、このシャフトの回転数を落とすために、二種類のデフを開発した。ところが、これはユーザーに知らせなかつた。ディーラーのほうは希望車だけをかえておる。そういうことで、レンタカーのほうでも部品が変わつたということ、社内決定だけであつたから全然知らなかつた。こういうことが調査した結果わかつてゐるわけなんです、この点について、結局そのシャフトはトラックのシャフトをお使いになつたのでしようか、どうでしょうか。私の調査が間違つておるかどうか、お答え願ひたいと思ひます。

○川又(委員) マイクロボスのシャフトは、トラックのシャフトであることは間違いないと存じます。しかし、御説明申し上げましたが、乗用車は現在全部フレームレスでございします。つまり、こういうのはし状態のフレームを持つておりません。したがつて、バスは小型であろうと大型であろうと、全部フレームがなくて構造上問題になりませんので、私のほうのキャブオールというトラックのシャフトを使つておるのでござい

ますが、それはそれなりにバス用に使つておるわけではございまして、トラックを使つておるからなかつたのじゃないかというのでは決してございせん。フレーム構造というものは、トラックも、バスも——バスの大型になりますと、キックアップというのがございしますが、そういう構造の変化はありますけれども、フレームを使うという点でトラックのフレームを使い、同時にそれに使われているプロペラシャフトを使つてゐるわけではござい

まず、先ほどの件で御説明申し上げましたが、一件はミッションとプロペラシャフトの接合部分の油の潤滑の不足でございしますから、潤滑油が十分回つておればよかつたのではないかと報告を受けております。もう一件のシャフトのほうにつきましては、先ほど御説明申し上げましたが、ギアを変えたが通知はないじゃないかとおつちやいます。が、マイクロボスの走行実験では、百キロをこえなければ、シャフトが万が一にも抜けるといふことはないのでないか、こういううまいに実験のほうで見えております。したがつて、平たん路あるいは普通の市街地で走るのには安全だと私は思ひますが、たまたま名神高速道路で事故が起きたというところで、高速性能あるいは高速の回転時におけるプロペラシャフトのふれ、そういうものを問題にしてギアを変えたわけではございします。でございしますから、高速で走るといふ条件がない普通の状態で走る方々は、しいてお取りかえにならなくてもいいのではなからうか、こういう見解を持つておるのでございしますが、なお検討いたします。

○沖本(委員) それから、このエコーについては非常に風速に弱いという点で、風速の実験をなさつたかどうかという点も疑問がありますし、それから運転している人に聞きますと、高速道路で百キロぐらいまでスピードを出すと異常音が出てきて、それをまたやつておると、ひっくり返るような事態も起きます、こういうふうな話も出ておりますが、この点についてはいかがですか。

○川又参考人 風圧ということ、一般に乗用車全部に考えられる条件でありますので、走行時におきましての風圧は、かなり実験が進んでおります。マイクロパスは風圧という点で強度が保てるかどうか、これも追い風であるか、向かい風であるか、あるいは横風であるか、各種の条件によって違います。今後、向かい風は問題ありませんが、横風、追い風の点でなお検討させていただきます。

○沖本委員 これはトヨタの社長さんにお伺いしますが、先ほどのお話ですと、ブレーキパイプのメッキについて、いままでの鉛とすずのメッキを亜鉛にかえる、ビニールで被覆しておいた、この点については、塩害が相当関係したというお話なんです。私の調べたところでは、塩はあまり関係ないのじゃないか、結局、すずと鉛のメッキのところをビニールでかぶってあったところに水が入ってきて、そのところに腐食が起きている、こういう点なんですけれども、それではメッキについてですけれども、すずと鉛のメッキのコストと亜鉛のメッキのコストと、どちらが安いのでしょうか。

○豊田参考人 コストの問題につきましては、いま私ここで答えできませんのですが、なぜ、すずと鉛を使ったかということは、アメリカでもそのパイプが使われておるものですから、われわれは一応それを採用して使ったという次第でございます。

なお、さびは、やはり私どもの調査では、塩によって非常に影響が大きいという結果が出ております。

○沖本委員 これは副島教授にお伺いするわけですが、先ほどいわれるねじ込みとか、そういうところの接合点の接点が非常に多い、こういうことは言語道断の問題だということなんです、私たちがいろいろ勉強した結果では、結局、メーカーのほうが安全度ぎりぎり部品に業者のほうに仕事を outsourcing するために、その接合点が非常に弱い、こういう点がどうしても出てくる、こういうふう

に勉強しておるわけですが、そういう点についての御意見を承りたいと思います。

○副島参考人 二つあると思いますが、一つは、いまおっしゃいました強度の問題、それからもう一つは、そういった部品を本体に取りつける、たとえば枝が出ておる部品でも、その枝を取りつける方法でございます。この二つの問題であります。両方とも再検討の要があると理解しております。

○沖本委員 それでは工業会の会長としての川又社長さんにお伺いします。

新聞によりますと、工業会の岩越委員長は、メーカーはかねがねきびしい品質管理規則のもとに、高度の技術水準と誠意をもって事故防止をはかってきた、こういうことをおっしゃっておるわけなんですけれども、この品質管理規則というのはどういふものなんですか。

○川又参考人 手元に資料がございませんので、品質管理がどうであるかというところは、ちょっとおわかりにくいと思いますが、これは私どもでも、もうかれこれ十年ぐらいい前になりますが、アメリカの手法によるデミング博士の提唱した品質管理仕様でございます。これは材料、いわゆる工場における品質検査とは違います。品質管理と申しますのは、こまかく分けていきますと、抽出検査の方法とか、あるいは検査によって摘発された材料は次の部分には送らないとか、あるいは工程上に欠陥が発見された場合には全工程をストップするとか、そういう現場的な手法もございまして、会社には明細な解説がございまして、それで全社員が教育を受けたのでございまして、もうかれこれ十年も前になりましたので、品質管理については品質管理部を設けて、日常訓練をしておる状態でございます。

○沖本委員 この部品につきましては、朝日の記事によりますと、ある技術者は、外国の部品をスケッチしてきて日本流にくふうして、やっと現在の外国に合うような水準に達して、それから現在の世界で一、二を争うようなところまで持ってきて

た。こういう点については、欧米のように技術開発力あるいは企業規模などの面で組み立てメーカーに接近し、対等にもものを言える部品メーカーが少ないのではないかと、こういうことを朝日ではいっておりますけれども、これは全く温室育ちでこういうことになったのじゃないかという点があるわけですが、川又社長さん、この点については、現在の部品メーカーの技術とか、現在の段階は現在の自動車工業の発達についていっているのかどうか、こういう点についての御意見を伺いたいと思います。

○川又参考人 歴史的に見ますと、日本においてはシャシーメーカーのほうが先行いたしましたので、部品メーカーがあとからついてきた状態でありまして、自動車工業が近代化になってきた状態に盛んになってまいりました。このように盛んになってまいりましたけれども、部品工業の中には非常に興味をお持ちになって、部品工業の中に入ってきてくださる方もございます。部品工業と下請工業が対等になるのが言えないというのは、過去における歴史をさしているのかと存じます。

なお、部品工業の発達がなくてシャシーの発達はございせんので、いまは大企業の方々が相当自動車部品を製造いたしております。また、きわめて中立的な立場に立つて各社に納入しておる部品メーカーも出現してまいりました。こういう歴史的過程は過去のものでございまして、現在において——もっともメーカーから材料の支給を受けて、単に加工して納めるという方は、依然としてそのメーカーに納めるという方は、依然として下請関係のような状態にはなっておりますが、単一部品については、もはや下請というような名称でその方々をお呼びするのは失礼かと存じます。このような状態になっておりますので、日本においては、漸次独立したメーカーが多数出てくる、こういう状態が期待されます。

○沖本委員 時間がなくて突っ込んだ質問ができないうのが残念ですが、それにつきまして、最近、電気洗たく機がいま販売ブームに乗ってお

る、買いかえ時期が来ておる、こういうことが新聞に載っております。こういうことは、多量生産の工程の中に入ってきて、そのために、いわゆる多量生産型が一ぺんにその製品に時期的にガタが来る、こういうために買いかえ時期が来ている。修繕するよりも買いかえるほうが早い。これと同じように、現在の自動車メーカーは、アメリカ方式を使って一ぺんに多量生産の工程に入っておる。これは非常にコストを安くする、いろいろな利点もあると思うのです。そういう観点から、結局、ある年数がくると、すぐガタが来るのじゃないか。そうすると、一カ所、二カ所直して使うことよりも——そういうことで修理に金をかけるよりも、いっそのこと買いかえたほうがいい、こういうことになってくるのではないかと。私の発言は、皆さんの事業を助けるような発言になるかわからないのですけれども、それが高速道路の上をガタガタの車に乗って危険一ぱいであるよりも、むしろそういう点を明らかにしたほうがいい、こういうふうな考えをわけです。そういう観点からはガタがくる車だ、こういうふうな点の製造工程がそういうものではないか、こういうふうな考えをわけですが、その点について、現状をお聞かせいただきたいと思います。

○川又参考人 一般的に申しまして、自動車部品の性能、品質は非常に向上をいたしております。したがって、いわゆる販売の中には、車それ自体の販売とサービス部品の販売とがございまして、一般的に申しまして、最近では部品の売り上げが非常に少なくなってきた。少なくなってきたというの、絶対値ではございせん、比較的にふえてまいりますけれども、昔のように部品が、あつたこうだといって、たくさん出ていくようなことはなくなりました。特にタイヤとかいうものは、もうずいぶん寿命が長くなった。また、ほかのユニット部品でも、きわめて寿命は長くなっておりますのでございまして、したがって、先般来のような

の性能、品質は非常に向上をいたしております。したがって、いわゆる販売の中には、車それ自体の販売とサービス部品の販売とがございまして、一般的に申しまして、最近では部品の売り上げが非常に少なくなってきた。少なくなってきたというの、絶対値ではございせん、比較的にふえてまいりますけれども、昔のように部品が、あつたこうだといって、たくさん出ていくようなことはなくなりました。特にタイヤとかいうものは、もうずいぶん寿命が長くなった。また、ほかのユニット部品でも、きわめて寿命は長くなっておりますのでございまして、したがって、先般来のような

な問題は起こりましたけれども、車それ自体の寿命というものは、もし非常に綿密なメンテナンスを行ないますれば、決して二年や三年でガタがきたり、それがもう廃車にならなければならぬという運命ではないと思います。もっとも、あらゆる条件で走りますので、常にメンテナンス——不良部品は取りかえる、あるいは疲弊した部品は取りかえるというメンテナンスの対策は必要でございまして、もしそれが十分に行なわれたといたしたら、これは私の個人的な見解でございまして、おそらく十年くらい走ってもまだ十分走れる状態だと思えます。

○沖本委員 もう一点と、あとは締めくくってお伺いしたいと思いますが、先ほど川又社長さんは、運輸省の船舶研究所のほうに研究を依頼している、こういう点がありますが、現在そういう御依頼をなさって、御信頼に足りるだけの研究所の内容を持っていらっしゃるかどうか、そういう点についてはどういふ問題をお出しになったか、あるいは今後そういう問題を広げてもらいたいかどうか、こういう点についてお伺いしたいと思います。

○川又参考人 船研のほうに御依頼申し上げたケースの明細は、手元に資料がございせんが、これはたしか排出ガスの件で、研究あるいはそのほうに設備がありというふうなことでお願いしたケースがあるように聞いておるのでございます。

○沖本委員 それでは、まとめて最後にお伺いたしますが、これはある投書なんですけれども、交通事故のために、今日数十人が毎日死に、数千人が傷ついている、かかるときに、その数万人の危険車が町に村に気違いのように走っているのではない、国民の不安はこの上ないと言わなきゃならない、こういう点、投書がたくさんあります。そういうところで、ある新聞では、簡単に申し上げますと、自動車工業会は必要なとき、欠陥車を報道機関を通じて公表することにきめた。公表には緊急度の高いことその他の条件がついているが、その判定はメーカーにまかされている。緊急度が低い

いとして公表されぬこともあり得るわけで、たてまえは公表、本音は秘密処理にもなりかねない。こういう点は、その欠点の公表が利用者によくない不安を与えるという説もある。アメリカでは欠陥車の公表が慣行になっているが、秘密処理が不安と不信を与える公算のほうがはるかに大きい。最後に、知らしむべからず寄らしむべしは、これは、かごと馬の時代だ、こういう批判を加えております。

そこで申し上げたいことは、トヨタのほうは、もう欠陥車は六二%も回収して、事故は起こしてないのだから、いまさら公表しなくても、これはだいぶ日にちが前で、六日のことですが、こういうふうにあなたのほうの松尾常務はおっしゃっているわけです。あと一カ月内には残りの三万台を回収しますから、川崎での火災事故は、原因不明で欠陥車とは関係ない、こういう発言を石原常務はしていらっしゃるわけです。関係ない、こういう御発言があるわけです。

この二つについて、両方の社長さんからお答えいただきたいのですが、こういう内容から見ると、初めは、やかましいから、はからずも各紙があえて公表してくださったわけです。いままで運輸省は公表してなかった。今度公表するような形に持っていくわけですね。今度、はからずもこの問題は各紙が取り上げて公表してくださった。今後は、こういうことになるかならないか、わからないわけですが、こういう点に、こういう皆さんの首脳陣の中に御発言があるわけです。こういう点を考えていきますと、熱さを忘れて次第になしきずしになるのではない、こういう考えがあるわけですね。この席上は、私たちは国民の代表でございまして、各社の報道機関も来ていらっしゃるわけですから、その前で今後の問題に対する御決意を、両社の社長からはっきりお伺いしたいと思います。

○豊田参考人 先ほど御説明申し上げましたように、今回の問題につきましては、いろいろなユーザーに御心配をかけた点も多い関係上、明日新聞

に載せることにきめた次第であります。今後の問題におきましては、先ほど来話が出ておりますように、必要によって公表をするというたてまえで進ましていただきたいというふうに考えております。

○川又参考人 いわゆるリコール車の公表問題でございまして、これは、三日前ですか、自動車工業会の常任理事会の各社の申し合わせがそういう結論になったということでございまして。

きのう私は、別な件で記者会見をいたしました。緊急とはどういうことかという御質問がございました。緊急というのは、もし危険があるというこの前提であれば、全部緊急であらうと私は考えたとお答えいたしておきました。これは、私もといたしましては、拡大解釈でいくべきだという判断でございまして。

なお今後、時がたつにつれて忘れていくのではないかと御心配でございまして、今回を契機といたしまして、リコールということが皆さんにも御理解いただけるようなふうになることを、私も強く希望いたしておるわけでございまして。そういうことになりましたれば、むしろ進んでリコールを積極的にやって、そしてユーザーの方々にも、どこがどういふうがいになっているかというところをよく御承知いただくことが、不安を除き、事故の防止に役立つわけでありまして。したがって、私どもは、このリコールということが、だんだん日本においても、今回の問題を契機といたしまして定着して、進んでリコールが行なわれるようになることを私は希望いたします。

○沖本委員 長時間ありがとうございました。

○砂原委員長 参考人各位に一言申し上げます。本日は、御多忙のところ御出席をいただき、長時間にわたってきわめて貴重な御意見をお述べいただきまして、まことにありがとうございます。次回、来たる十三日金曜日、午前十時理事会、午前十時三十分委員会を開会することとし、

本日はこれにて散会いたします。
午後一時十九分散会

昭和四十四年六月十九日印刷

昭和四十四年六月二十日發行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局