

第六十一回 参議院運輸委員会會議録第二十三号

昭和四十四年六月十七日(火曜日)

午前十時二十分開会

出席者は左のとおり。

委員長 岡本 悟君
理事 江藤 智君
金丸 富夫君
谷口 慶吉君
森中 守義君
委員 河野 謙三君
佐田 一郎君
重政 庸徳君
菅野 儀作君
平島 敏夫君
前田佳都男君
渡辺 太郎君
加瀬 完君
木村美智男君
瀬谷 英行君
田代富士男君
三木 忠雄君
中村 正雄君
市川 房枝君
原田 憲君
久保 卓也君
有田 圭輔君
植木 光教君
澤 雄次君
黒住 忠行君

海上保安庁長官 河毛 一郎君
事務局側 常任委員会専門員 吉田善次郎君

参考人

明治大学教授 清水 義汎君
東京農工大学教授 樋口 健治君
日本自動車連盟 常任理事 マキノ正美君
日本自動車工業会安全公害委員会委員長 家本 潔君

本日の会議に付した案件

○外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法等の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)
○運輸事情等に関する調査
(自動車構造上の欠陥に関する件)
(第一伸栄丸衝突事件に関する件)

○委員長(岡本悟君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法等の一部を改正する法律案を議題といたします。

本法案につきましては、去る十二日質疑を終局いたしましたので、直ちに討論に入ります。

御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べを願います。——別に御意見もないようでございますから、討論はないものと認めて御異議ございませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○委員長(岡本悟君) 御異議ないと認めます。

それではこれより採決に入ります。
外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法等の一部を改正する法律案を問題に供します。本案に

賛成の方の挙手を願います。

「賛成者挙手」

○委員長(岡本悟君) 多数と認めます。よって、本案は多数をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

なお、本院規則第七十二条により議長に提出すべき報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○委員長(岡本悟君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

原田運輸大臣から発言を求められておりますので、これを許します。原田運輸大臣。

○国務大臣(原田憲君) ただいま外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法等の一部を改正する法律案について、慎重審議の結果、御採決をいただき、まことにありがとうございます。

○委員長(岡本悟君) 速記をとめて。

「速記中止」

○委員長(岡本悟君) 速記を起こして。

○委員長(岡本悟君) 次に、運輸事情等に関する調査を議題といたします。

本日は、自動車の構造上の欠陥に関する件につきまして、四名の参考人の方々から御意見を伺います。

参考人の皆さま方に一言ごあいさつ申し上げます。本日は、御多忙のところ本委員会のために御出席くださりまして、まことにありがとうございます。

それでは、これから参考人の方々に順次御意見をお述べ願うわけですが、議事の進行上、お一人大体十五分程度でお述べ願います。

方々の御意見開陳が全部終わりましたところで委員の質疑を行なうことにいたしますので、御了承願います。

それでは、まず清水参考人をお願いいたします。

○参考人(清水義汎君) 明治大学の清水でございます。

今回問題になっております車両の欠陥について意見を申し述べたいと思っておりますが、こまかい問題に入ります前に、車両の欠陥なり保安基準の問題につきましては、従来現場の、特にプロドライバーの関心あるいは労働組合等から、車両の保安基準の適正化の問題につきましていろいろ要望が出ていたわけでございます。それが十分な対策がとられないままに今回のような問題が出てきたということは、非常に残念なことだということをもっと申し上げたいと思っております。

まず第一点は、この保安基準の内容の問題でございますが、御承知のように、この保安基準の内容と申しますものが非常に抽象的なため方がされております。たとえば、車体については堅牢なことが必要であるというように、その基準がどのような形が望ましいのかという点については、むしろ生産者の良心に期待をするというふうな形になっているのが現実の姿でございます。たとえばバンパーの高さでございますとか、あるいはバンパーの鋼板の厚さの問題でございますとか、あるいは特にバス関係の運転手からの苦情が出ておりますところの目よけの色彩の濃度の問題でありますとか、これらの点につきましては、非常に安全の問題とは密接な関係がございますが、これらについての基準というものが問題にされておられない。この点については、この際ぜひ一定の基準を設定することによって、強度なりあるいは保

安条件なりを整備するようにすることが至当ではないかと考えられるのでございます。

それから第二番目の問題でございますけれども、この欠陥部分に対する対策というものは十分であつたかどうか。今回、各メーカーから公表されておりますところの内容を拝見いたしますと、従来、各メーカーのサービスニュースというメーカーから出しておるところのニュースがございまして、これは工場であるとか、あるいはハイ・タクの関係者のほうには配付をされております。たまたまオーナードライバーは全然その内容を知らないというだけでございまして、そういうところで欠陥が指摘をされていく。それが今回まで全面的に公表が行なわれないうで、この問題が起きてから新聞に公表されているというふうな問題がございまして、また、この欠陥の対策につきましても、この欠陥そのものが出てきた条件と申しますが、主としてトラック、バス、ハイ・タクのような職業的に使っているところの整備工場からの苦情がディーラーを通じてあげられておるといふような形で、メーカーがそれ以前に自主的に判断をして警告を出す、あるいはそれに対する十分な対策を使用者に対して要請をするという点については欠陥があるのではないかと申すわけでございます。また、通産省なり、あるいは運輸省の監督官庁のほうから随時これらの欠陥指摘を自主的に行なっているというふうな点についても問題があるのではないかと申すわけでございます。それでありまして、この欠陥の対策につきましても、設計上の問題についても、これを包含して直さなければならぬ点につきましても、欠陥部分の部分的な補強というふうな対策に終わっているような点が使用者側の整備工場側からは指摘をされているわけでございます。こういう点については、はたして欠陥の対策というものがこれで十分であるかどうか、この点についてはやはり何らかの審議あるいは審査をする機関の必要性が出てくるのではないかと。いまここに私が持っていましたのは、ある東京の大手のタク

シー会社の整備工場の問題になっているドアのロックでございますが、この欠陥でございますけれども、この欠陥が本来あるわけでございますけれども、この欠陥が折れますとドアがあいてしまふ。そのために乗客がこぼれ落ちたり、あるいは停車中ドアがあいてそこに自転車やオートバイがぶつかるといふようなことが運転者の側からあげられております。整備工場側では、この欠陥については、車内にありますところの引く取っ手でありまして、この辺へ乗客がどうしてもつかまりやすい、また、つかまりやすいような状態にあるために力を入れてつかまつてしまふ。そうすると、二十キロぐらいの圧力がかかるために、どうしてもこの欠陥が折れてしまふというものがこの整備工場側の私どもに対しての説明でございます。ところが、これに対する対策はつめの折れた部分についての補強というもののしか考えていない。むしろ、このドアの取っ手のところまでの設計変更をしなければ整備工場側では安全じゃない。私は技術屋でございますので、技術屋の言い分をそのまま御披露しているわけでございますけれども、そういうような点についての実は整備側の不満もあるわけでございます。こういう点について対策がはたして発表されている中でとられていくのかどうか、この点については十分な判断が得るような機構なり対策が必要ではないかと。

それから三番目には、特に乗用車が問題になっておりますけれども、バスなりトラックについても問題があるわけでございます。たとえばバスの車種につきましても、サイドミラーの左側の位置が乗降客なりあるいは通行中十分見えないような位置、これ等も乗務員から苦情が出てきた、あるいはブレーキが非常にぐあいが悪い。これは一つの構造上の欠陥と現場では言っておりますが、そのために事故が起きている。あるいはバスにおいては、上げぶたが脱落をいたしまして、子供がそこへおつこつて死亡をしている。あるいは通行中に、バスにおきましてはルームライトの照明度、サイクルの基準がございせんために、あれをつけることによって非常に安全運行が阻害をされて運転者が苦勞をしているというふうな問題等。あるいはトラックにおきましては、電気の節約あるいは経費の節約の点から、高速バスにおきましては、御承知のように十二気筒エンジンをつけておられますけれども、トラックについては八気筒の直接噴射というもので非常に騒音がうるさい。そのために運転手の疲労度は倍加をされている。これに對しては、安全運行という点で考えれば、やはりこれらの構造についての是正という問題は現場から強い声が起きているわけでありまして、そういう点を含めまして、特に公共輸送機関につきましても、乗客それから乗務員等の条件をも含めた形で保安基準というものをこの際ぜひお考えいただくことが適當ではないかと、かように考えるわけでございます。

四番目には、非常に新しいものもあつたことはございまして、マスコミ等で非常によく出ております型式指定の方法と要員の問題でございます。御承知のように、現在モデル数が約百三十ございます。これを検査官が十名でやっていると、幾ら責任を追及いたしましても、一体十名の要員で百三十の型式指定ができるかどうか。しかも、この車両の検査につきましても、でき上がった完成車の書類上の審査、外観上の審査がおもでございます。もつと材質なり機構上の問題については突っ込んだ検査が必要かと思つて、現在検査に要する日数を見ましても、一台当たり四人日でございます。そうしますと、モデルチェンジの時期というものが大体集中してまいりますので、この約百三十台のこのモデル数を現在の要員でやりますれば二月間ぶつ通してやらなきゃだめじゃない。検査基準をもう少し拡大しようといひますれば、とうていこれは不可能なことでございます。しかもこの要員は、昭和二十五、六年から現在までふえておりませんけれども、逆に自動車車両数というのは、昭和二十六年には五十三万一千台、昭和四十二年には六百六十九万台というふうなものに数にふえております。自動車量の激増とそれに対する監督指導、検査体制の要員のアンバランス、この点は現場の官僚の問題ではなくて政治姿勢の問題ではないかというふうに考えるわけでございます。この点につきましても、型式指定だけではなく、保安と重要な問題を持ちますところの検査についても同様のことが言えるわけでございます。検査関係の要員が昭和三十九年に七百八十四名、現在八百三十名でございます。この間五十名程度の増員しかしておりませんけれども、自動車台数は昭和三十九年が六百九十八万五千台、昭和四十一年が先ほど申し上げたように千六百六十九万台でございます。現在では約倍の数になってきております。こういう形が、一部においては検査の外注化というふうな形で指定工場への委託というふうな問題が、この辺へ私は無関係であるというふうには考えないわけでございます。

五番目にはメーカーの公表のしかたであります。新聞その他で公表されております内容というものを、私は試みにプロの運転手さんたちに聞いてみました。プロの運転手さんたちも、あまりにも専門的過ぎてわかりにくいというのを言っておる。そういったと、一般のオーナードライバーがあの公表された広告を見ても、どこがどうなっているのか十分にわかりにくいという点でございます。監督官庁に対する報告なり書類提出の内容と、一般使用者が事故を未然に防ぐための広告の手法というものは当然変わつてなければなりません。その点についても広告のしかた等についてはより親切な形で行なわれることが望ましいのではないかと申すところでございまして、今回あらためて発見されたものではございません。たとえばこのフロント・サスペンション、バンド・ストッパーにつきましても、すでに三月十日の東ベサ技五五五号一のサービスニュースにも発表されている内容でございまして、非常に社会的に問題に

なり、政治的に問題になったために、万一、従来すでに一部工場に出されている欠陥点について整備して報告している、新たにここで徹底的な検査の結果ではないということになりますと、そこには非常に問題点があるかと思ひます。

それから六番目は、メーカーの過大宣伝と、使用者に対するところの配慮が欠けているという点でございます。先般、薬品については過大広告に對する規制が出ましたけれども、メーカーについては、居住性なり安全性なり、そういう面の宣伝はございませうけれども、この車を持つ者はこういう点に注意をしないといふようなものは全然欠けております。この点については、タイヤについてもございませう。

それから七番目には、軽四輪という問題についてこの際もう少し考へたらどうか。従来から、軽四輪の保安基準の問題については非常に問題になっております。極端な言い方をいたしますと、軽四輪は、軽四輪そのものが安全基準からいへば危険車だといふようなことをプロのドライバーは申しております。こういう点についてもやはり検討をしていかなければならぬのではないかと。

それから八番目については、完成車に対する検査は陸運局はやっておりますけれども、保安基準の問題になりますと、生産工程の中における合理化なりコストダウンの問題とは無関係ではないわけでありませう。その点についての通産省の指導監督、こういう面が陸運行政と有機的に結合をしてまいりませんと、現行の制度の中では十分な形にいかないのではないかと。

九番目につきましては、とかくこの種の問題が起きますと、法外指導と申しますか、行政指導によつてその欠陥を補おうという形が出てまいります。しかし、この行政指導が、いわゆる通達行政といわれるところの一片の紙では何の意味もないことは、いままでの通達行政の欠陥の中で指摘をされておるところでございます。そうなつてまいりますと、行政指導を徹底しますためには、どうしてもそれに必要な人員といふものを確保い

たしませんと、行政指導の徹底というのはむしろかしいんではないか。

それからもう一つは、行政指導だけではなくて、法的規制といふものの基準を格上げをしていくという問題も、この際検討するべきじゃないかと思ひます。

同時に、日本の自動車メーカーの場合には、多数の部品を外注下請に出してあります。これら外注下請工場に対する指導なり、あるいは合理化の段階で必要以上に外注下請工場にしろ寄せられることによつて生産商品が粗悪化していく、この点に對する防止対策も必要ではないかと思ひます。

あるいは——時間がございませうので結論をしばらくつまいりたいと思ひますけれども、中古車に對する問題。この中古車に對する問題は、上ほど考へませんと、現行の中では、これに對する保安基準といふものをどのように守つていくか、中古車に對する安全性をどう確保するかという点については、全く方法はないわけではございませう。

あるいは整備の問題にいたしまして、キロ整備といふものが一応精神的な義務化はございませうけれども、現実にはキロ整備といふものが底抜けになつてしまつてゐる。この点をどうような形で認可をしていくかという問題等もございませう。

最後に、先般から論議されておりますこのような基準を、単に整備工場なり、ユーザーの一部からの苦情が出てきた場合にこれを公表するといふような受動的な形ではなくして、第三者的な審議会等を設置いたしまして、保安基準の制定及びこれの実施、助行という点について、より客観的な前向きな政策が推進できるような機構の設置が望ましいのではないかとこのように考へるわけでございます。

時間が制限がございませうので、非常にしぼつて项目的に申し上げたわけでございますけれども、以上をもちまして私の発言を終わらしていただきます。

○委員長(岡本悟君) どうもありがとうございます。

した。それでは次に、樋口参考人をお願い申し上げます。

○参考人(樋口健治君) 私、東京農工大学の工学部の機械工学科の教授でございまして、専門が力学でございまして、それを応用いたしまして、自動車関係の研究並びに教育をいたしておるものでございませう。今回の欠陥車問題につきまして、私なりに専門のあるいは技術的な立場からいろいろと調べてまいりましたので、それにつきまして申し上げたいと思ひます。

大体大まかに申し上げますと、まず欠陥車の現状はどうであるかということ。次に、自動車の欠陥といふのはどういうふうにしてきてくるかという問題。それから三番目は、これも専門的立場からでございますが、欠陥車に對してはどういう対策をとつたらよろしいだろうかという私の個人的見解でございませう。それから、問題は、欠陥はわれわれの生命あるいは財産の安全につながる問題でございませうので、専門技術者として安全に對してどういふふうな考え方を持つてゐるか、これも私の個人的意見でございませうが、こんな点について申し上げます。よろしくお願いいたします。

欠陥車の現状につきましては、ただいままで私もいろいろ手持ちの資料をいたしましては新聞紙上にすでに発表されたものだけでございませうので、非常に狭いと思ひますが、一応その範囲で申し上げます。現在まで発表になりました分では、日本の自動車メーカーから発表になったものでは、日本の自動車メーカーから発表したのは六十九件、それが市場に出しております台数としましては約三百万台弱と発表されております。さて、問題は、その欠陥車の内容でございませうが、ただいま清水参考人から出ましたように、非常に表現に専門的ことを使つておりますので、おわかりにくいと思ひまして、私なりにそれを整理してまいりました。まず、欠陥がどういふところに起つてゐるかということと安全の面から重

要な順に申し上げます。先ほど申し上げました六十九件の欠陥の発表があつたのでございませうが、まず一番大きな問題として、ブレーキ関係。これはブレーキが故障しますと、重大な事故につながるおそれがありますので、われわれとしても一番重点を置くところでございませうが、それは二十一件の発表がございませう。次にはハンドル装置でございませう。これも御承知のとおり、故障しますと重大なことが起こります。ブレーキに次いで重要ではないかと思ひますが、これについては十一件の資料が見つかりました。それから直接には、安全とはやや離れますが、やはりエンジン関係で火災その他の事故が起つております。これが十五件ございませう。次は、エンジンの動力を車輪に伝へて自動車が進むための装置関係でございませうが、われわれはそれを動力伝達装置といふことを使つておりますが、その関係では八件ございませう。この中には重大な事故を及ぼすような、たとえばエンジンと車輪とをつなぐシャフトが抜けた大事故がございませうが、そういうものと、そうでない非常に軽微なものとはございませうと思ひます。次には車体関係、これはおもに車体の基本的構造と、先ほど清水参考人が述べられました安全上の部品の問題と二つ入つておりますが、一応件数としては六件ございませう。そのほか、自動車は車輪と車体との間にスプリングその他の緩衝装置がございませうが、その辺にふぐあいがあつた。その件数が八件、以上合計六十九件でございませう。この資料はあくまで新聞紙上に発表された資料だけでございませうので、信憑性はやや薄いかと思ひます。

さて、これらの原因、あるいはなぜこういう欠陥が出たかといふことを一部のメーカーはそれにつけ加えてございませうが、一部のメーカーはまた対策まで書いてございませうが、私なりに判断をいたしますと、次の五つの原因が考えられると思ひます。まず第一番は、設計が不適当であつた。必ずしもミスといふことは私どもは使ひませう。不適当であつた。これにはいろいろなわけがござ

います、またあとで機会がありましたら申し述べたいと思います。これが二十七件。これの対策は、当然設計変更すればある程度技術的に可能でございませう。その次が、材質が不良であった。これは激烈なる競争をするために、コストダウンというものの一つのあらわれかと思ひますが、やや価格の安い材料を使ったためと思われるものが大部分でございませう。それが十一件。それから加工方法が悪かった。そういう部品をつくるときに酸素溶接が悪かったとか、あるいは焼き入れがまじりかた、そのためにこわれた、そういう面でございます。それが十五件。それから、そういう自動車を組み上げていくときにコンベアラインの上で工具さんたちが組み立てますが、その組み立てがよくなかった。これが十六件。以上合計六十九件でございませう。これも私なりにあまり十分でない資料から判定いたしましたのですが、おおよその傾向はこれからも言えるのではないかと思ひます。

ただいま申し上げましたのは欠陥車の現在までに発表された状況でございませう、それでは自動車の欠陥というものはそもそもどういふものであるか、あるいはどういふふうにして発生するか、一応現在の原因別には説明いたしましたのでございませう、基本的に自動車というものがたくさんある部品から成り立っており、それを使つていけば自然にある部分はすり減り、ある部分は衰損してくる、機能が低下してくるというところはいろいろ問題がございませう。当然欠陥には最初からいろいろの悪い欠陥もございませう、使つていく上に欠陥を生ずる問題もあるかと思ひます。それを私は大きく三つに分けてみました。まず一番は、今回出ましたような、たとえば使つて立派な車、われわれユーザーと申しております、あるいはドライバーでございませう、そういうものが予期しないで出てきた欠陥、これは非常に重大だと思ひます。それからその次は、使つていけば自然と欠陥が生ずるという部品がたくさんございませう。平たく申しますと、まずタイヤがすり減つてきてパンクす

る、あるいはブレーキ装置がすり減つてくる、いろいろございませう、こういつた使つてくるといふことで欠陥になる、そのまますり入れをいたしませんと、これは当然整備という形で直していただくと思ひます。その次は、使つていく上に特別に、急におかしいという症状がでてくる、あるいは長い間使つていたというんでくる、こういう部品がたくさんございませう。それを定期点検、あるいは整備するといふのはつきりとした基準がとりにくい面もございませう。あるものは長持ちし、あるものは早くいたむという面がございませう。たとえて申しますと、大まかにゴム製品でございませう、これは使つていく上で見てはわかりませんが、中の材質がいろいろと紫外線あるいはガソリンその他油類の影響を受けて、いたむということがあります。われわれはそれを劣化、衰えてくるということばを使ひますが、そういうために生ずる欠陥。以上三つあるのじゃないかと思ひます。今回の欠陥は、そのうち、使つて立派で、通常使つていく上にはいたんでくるもの、あるいは自然と機能が衰えていく、そういう以外の問題であると思つております。以上が自動車を使つていく際に起こる欠陥の問題でございませう。

それから三番目に申し上げますことは、欠陥車に対してはどういう対策をとつたらよろしいかという点でございませう、この点につきましては、いささか私の工学部における機械工学の専攻という点から離れておりますが、長年私自身も自動車関係の設計、研究あるいは整備関係、その他教育関係、いろいろ携わつておりますので、専門家でございませう、あるいはいろいろな委員会その他へ出ておりますので、一応申し上げてみたいと思ひます。

まず欠陥車の現状というものを詳細に、しかも厳格に調査していただきたいと思ひます。ただ一部の方あるいは特に、まことに申しわけないのでございませう、専門的立場あるいはごく狭い分野からの発言だけをお取り入れになりまして、

それがすべてであるというふうにお思ひにならずに、あらゆる専門家を招集いたしまして、それぞれ総合的に調査をしていただきたいと思ひます。それから二番目は、その調査の結果、欠陥というものが間違ひなく認められた場合、まず技術者としてこの欠陥を直すことは技術的に非常にやさしい問題ばかりと言ひ切れると思ひます。特に今度起こりました問題で、基本的に解決がむずかしいという点は技術的にはなかったと私は思つております。ただ問題は、それがなぜできないかという点。私の専門外になりますが、そこには経済的な問題、ユーザーの教育の問題、いろいろ問題点がございませう、とにかく純技術的に私の専門の立場では解決はやさしいということでございます。

それからその次は、自動車人口が急にふえてまいりまして、わが国も世界第二位の生産あるいは保有台数となつてきたわけでございませう、そこで問題は、急激な自動車関係の成長に對しまして、もろろんつくる側はすばらしく成長したのでございませう、われわれ使つていく技術者の養成と申しましよるか、教養、これが少し足りない面がある、要するに車を扱ひなれておられない方がわりあいにふえてきた。それに対しては一つは、私も

も大学で教育に携わつておるものですから、そういう運転者の教育ということも大切かと思ひますが、一方、あまり専門的でなくとも使えるような自動車、安全な自動車、わりあいに専門的じゃない人が使つても事故にならないような自動車をつくるという責任もわれわれにあるのだと思ひます。そういう意味で使つて方が、なれていない方がふえてきたということ。それから二番目は、たくさんできてきてまして、車を手入れし、点検し、あるいは整備する、先ほど清水参考人から出ましたように、車検その他の問題がございませう、そういう体制が自動車の台数の増加に伴つていないような感じがいたします。これは感じということばをあえて使つておりますのは、統計的資料によつておられないからでございませう。それからその次には、特に私の専門外になりますが、その適用

を受けておりますいろいろな法律上の問題、まず一番には保安基準その他の問題あるいは型式認定、定期整備あるいは車検、いろいろございませう、そういう問題。それから一方、道交法その他車を運転する上の法律、いろいろございませう、それが現行では技術のいろいろな発展と、あるいは自動車台数の増加と少しく傾向が違ひするのではないか。違ひという言ひ方は、ちよつと誤解を受けるおそれがあるかと思ひますが、少し違つた方向にいくおそれがあるという感じがいたします。

以上が欠陥車に対する私の個人的な見解でございませう。それから、最後になりましたのですが、私も、あるいは私かもしれません、技術者として安全に對してどう考へてゐるかという点でございませう。

まず一番目に、人の生命財産というものはあらゆるものに先立つべきものであることは十分承知しておりますが、そのためには、いろいろと私も専門の立場から自動車の安全ということにつきましても大いに努力いたしておるというつもりでございませう、残念ながら現状では、いろいろと安全については十分でない点があるかと思ひます。しかしながら、一方、安全に對しては極限まで、経済的にある程度導入いたしますと安全性は向上するということも常識的であるかと思ひます。極端な例をあげて恐縮でございませう、たとえば人工衛星に對する乗員の安全という面につきましても、現在考えられるわれわれの頭では最高の技術的のスタッフとあるいは経済をつぎ込んで、しかも長年の研究の積み上げの上に安全装置がいろいろできておるのでもございませう、それにしてもやはり事故が起こり、やはり貴重な人命が失われておるといふ現状は、感情的には何とでも申し上げることができませんが、われわれ専門的な立場で冷静に考えますと、そこに問題点の発足があるのじゃないかと思ひます。それでは、自動車の問題にこれを移しまして、どうなりますかと申しますと、まず値段の高い車、大きな車、じよう

ぶな車、安全な車、これは安全に対しても相当費用をつぎ込んでおります。衝突しなくても乗っておる人がけがをしないように、あるいは歩く人がけがをしないようにいろいろ配慮がなされております。しかしながら、われわれ勤労生活者あるいは一般の者が使う車は、なかなかそういう車は高価になりますので使えませんので、それでやむなくもしませんが、比較的安い車が市場にはたくさん出回り、われわれも使っております。私自身専門的に安全を研究いたしておりますので、安全という立場から見ればこういう車は使うべきでないとも思っております。しかし、現実的にそのために出し得る私の経済力の点からおのずから制限がございまして、そこで、安全を経済力でカバーするかわりに、私の運転技術なりあるいは経験なりによってできるだけ安全な運転操作をし、あるいは欠陥問題につきましても、先ほど申しました部品のいろいろな損耗につきましてもできる限り早目に手当てをし、手入れをして、そして使って、安全な行動をとるということをやっております。もっと極端な例をあげますと、自動車は最近軽自動車といって非常に安い価格の車がございまして、これは安全という点でございまして、どなたがごらんになってもわかりやすいように、非常に足らない点があるかと思ひます。しかし車の大ききの小さいこと、機動性のよいこと、あるいは安いこと、こういう意味でわれわれ大衆にとってはこの上ない便利な交通機関として、あるいは遊びに使うこともあるかと思ひますが、使っております。そういう一面も御検討いただきたいと思っております。

それから一方、今度は純研究者の立場として、日本の自動車技術を向上し、あるいは産業をさらに伸展するために今度は違った立場の意見を申し上げますが、現在の激烈ないろいろな産業関係の競争下にあります。同じ性能あるものはよりすぐれた性能を出すためにできるだけ安い経費でつくらなければならぬ。専門の皆さま方を前にいたしまして一介の機械技術者がこういうことを申

し上げるのは失礼でございますが、そういう意味で品質につきましては適正品質、だれでもいい材料を使って高い費用をかけて安全なものをつくるというところは、最初申したとおり技術的には非常に簡単でございますが、そういうものは機能としては十分でございますが、経済的に多少問題が生ずる。たとえば、われわれが使うことができないという面でございますが、あるいは一般産業においても非常に高価な車は実用性がないという意味で、問題はそういう実用性がないという面等を除きまして、安全その他について実際の事故をたくさん調査いたしまして、もし事故がなければ少しでも装置が簡単で、しかも長持ちして故障しないで、しかも安い材料で簡単な構造というふうな設計しておるのが、今日われわれ技術者の立場でございます。

そういう意味で現在の日本の自動車というのは、専門的な立場から申しますと、いささか欠点も多かったのかもしれませんが、一方、品質的には非常に過剰なものも残されております。具体的に例を申しますと、一台の車を使い始めて使えなくなるまで走る距離が非常に長い、十キロ、二十万キロも走れるような部品を相当使っております。こういう意味では、われわれ専門的な立場から、そういうものは過剰品質ということでございます。いま少し耐用命数が少なく、一般ユーザーが新しい車に乗りかえるというなら、もう少し材質的に、あるいは設計的に考えて安い経費で同じ性能、あるいはより以上の性能のものができるものがないかということの研究いたしております。だいぶざつぱく意見になりましたが、時間もまいりましたので、終わりはまことにございませうですが、これで私の意見を終わります。失礼いたしました。

○委員長(岡本悟君) どうもありがとうございました。それで次に、マキノ参考人をお願い申し上げます。

○参考人(マキノ正美君) 日本自動車連盟常任理

事のマキノと申します。

私は、全くユーザーといたしまして約三十三年、現在もなおハンドルを握っておるものでございまして、連日、新聞やテレビ、ラジオで騒がれたこの欠陥車問題でございまして、新聞でもほとんど出尽くしたかと思ひます。今後は発表しなければいけないということがきめられましたので、これを機会にメーカーは一日も早くこの欠陥車を回収していただきまして、今後はこういうことのないように努力を最大に發揮していただきたい、この願ひでございます。

それから関係当局に対してでございますけれども、型式指定、また年一回ないし二年ごとに行ないます車両検査、これをひとつ御一考願うと同時に、聞くところによりまして、日本乗合自動車協会中央技術委員会というものがございまして、これはバスの技術委員会だそうでございまして、これは一年間に起こりましたいろいろな事故、またはその欠陥等をメーカーを呼んで訂正をさせるといふような会をお持ちになっておられるそうでございまして。現在まで年一回ずつ行なわれて、十七回が行なわれたそうでございまして、こういうような審議をし、そしてメーカーにぶつけるような委員会が一般の自動車にも行なわれれば、こういう欠陥車問題も早く取り上げられ解決に向かうのではないかとと思ひます。

それからユーザーについてでございますけれども、私もユーザーの立場で、ユーザーに文句をつけるのはおかしいのでございまして、私たちが免許証をとった当時は、相当構造をよく知っていないければ免許証がとれない時代でございました。構造も図解で筆記試験をしましたけれども、最近ではマル・バツ式で、そして構造もよく御存じない方が簡単に免許証をとれる時代になりました。また町には相当自動車ははんらんしておりますので、こういう欠陥車が発見したか——また交通事故につながるものと、そう思ひます。

ございまして、一般道路と高速道路に分けて統計をとってみました。一カ月に一万九千二百四十九件の道路上の修理をいたしまして、そのうちバッテリーがチャージをしてなかった件がトップでございまして、一万九千件のうち五千四十一件、二六・四％でございまして、それから二番目にデイストリビューター、これは危険というところではございませぬけれども、三番目にキャブレター、そして四番目にファンベルト切れ、それから危険と思ひますブレーキの故障が二百三十一件、一・二％でございまして、それからエンジン焼きつきが一万九千件のうち九件、これが高速道路になりますとエンジンの焼きつきが百七十件、三・四％でございまして、それから高速道路での燃料切れがトップで八百三十四件、一六・七％、こういう状態でございまして、よく自動車の構造を御存じない方が多々ございまして、タイヤの丸坊主のまま走られる方がかなりございまして六百十六件、これは二番目でございまして、ハイウエーの件数でございまして。こういう状況ですので、先ほど樋口先生から御説明がありましたとおり、運転者の教育をもう少しやたらどうかと思ひます。

そして、この欠陥車でございまして、私も三十三年の間に外車も国産車もかなり乗りましたけれども、これはどこの国も同じような状態だと思ひます。外車でも水たまりへ入ってブレーキがきかなくなるような車もございまして、アメリカの場合でまだ約二十種ほどは車検が行なわれておりませぬし、ヨーロッパにおきまして、英国、ベルギー等は何かの車検なるものをやっておりますけれども、フランスにしても車検制度はございませぬ。やはり自分の命を乗せる車でございますから、毎日乗られる方がよく点検をし、そして自然にこういう欠陥を見つけて、そして修理なりメーカー側に苦情を言うということになり減るんじゃないかと思ひます。

たいへん簡単ですけれども、終わらせていただきます。

○委員長(岡本悟君) どうもありがとうございます。

それでは最後に、家本参考人にお願ひします。
○参考人(家本潔君) 私、日本自動車工業会の家本でございます。本日御指名をいただきましたので、業界として自動車の欠陥の問題にどのように対処し、かつ今後どのようになさんとしているかについて申し上げたいと思ひます。

御承知のように、自動車は非常に数多くの部品と材料からなっております。先ほど樋口参考人からもお話がございましたが、それぞれの部品につきましても、使用の度合いに応じてあるいはまた単に時が経過しただけで品質劣化を来す。そういう性格を持った部品も使用されておるわけでございます。したがって、自動車を正常の状態で使用するためには、適切な整備点検ということが必須の要件になるわけでございます。自動車の欠陥問題を論ずるにあたりまして、この整備上の問題と本来の欠陥というのとはたいへんデリケートな関係にあると思ひます。一応ことばの上では、整備不良必ずしも欠陥とは言えないというふうに言えるかもしれません。私もメーカーの考え方としては、先ほどからいろいろお話のありましたように、自動車の使われております環境が逐次変化してまいっております。たとえば、昔は自動車を運転する者は構造的にも十分よく理解をして自分で修理もできるといふのが使つておつた。しかし今日現在では、構造をほとんど理解せず、要するに操作だけを覚えた方が大部分である。このように大きな変化があるわけでございまして、私もいたしましてはその点を十分考慮に入れた上で車の製造を心がけているつもりでございます。これは私どもの基本的な考え方としてまず第一に御披露申し上げておきたいと存じます。しかし私は、本日の欠陥の問題につきましても、一応整備の關係から生ずる問題は除外させていただきます。構造の面から本来の欠陥の問題について論じてみたい、かように思ひわけ

です。

御理解を容易にするために、自動車というのはいくつかのふりをしてつくられるであろうかというのを、きわめて基本的に一般論としてまず最初に申し上げたいと存じます。

新しい車をつくらうといひますときには、それまでの多くの技術的な経験の累積の上に立ちまゐり、かつまた基礎的な研究資料の調査の上に試作設計をいたすわけでございます。試作の設計をいたしますと、試作車によって多くの実験が繰り返されます。実験は車両について行なうばかりではございまして、しかるべき部品なり装置なりは、同時に並行して実験室の中におきまして特性の研究なり耐久性の試験が行なわれるわけでございます。このような過程を経て最終的に、生産設計と私どもは申しておりますが、いよいよこれを生産するんだという設計を固めてまいるわけでございます。この実験の過程におきまして重要なことは、実験をしたときの条件が、あるいはやり方が、市場における製品の信頼性を保証できるかどうか、つまり技術的にこの一つの問題があるわけでございまして、この点につきましては、私どもは常に市場の状態からフィードバックされてまいります情報なりあるいはみずから経験の累積に基づきまして、どのように実験すれば市場における信頼性、安全性を確保できるかということとを常に見返りを行なつて、実験のやり方の改善をいたしておるわけでございます。

実験が完了いたしましたして生産設計ができますと、この図面に基つて生産の準備が行なわれるわけでございまして。この準備の良否が製造品質に多大の關係を持つわけでございまして、せっかく実験でいい結果が出たとしても、同じものがつくられれば製品は期待どおりにはいかないわけでございまして。したがって、実験の結果、よしとされたその同じ品質のものを実際につくり出すためには、多数の部品をそれぞれの工程につけて厳密な検討を行ないながら生産の準備を進めまして、いよいよ本来の生産に入ります前に、私ども

もが通常生産テストと申しております。試作ではございまして、生産の図面によってつくつたものが、はたして期待どおりであるかどうかということを確認するわけでございまして。この間に数多くの問題が発生いたしてまいりますので、この問題点の発見とその対策を立てる、そうしてこれが一つ一つの確認を行なつていく、そういうふうな企業内活動が彼に入り細にわたつて繰り返されまゐる生産に入るわけでございまして。

このようなプロセスを繰り返して市場に出された車に、遺憾ながら回収を要する問題が発生しております。これを大別いたしますと、まず第一に、先ほど申し上げました実験の過程で発見できなかったもの、それから第二には、製造品質のばらつきから発生してくる問題、この二つに分けられると思ひます。

第一の、実験の段階で発生しなかつたトラブルが市場で発生することに対して一体どういふふうに対処すべきかということが第一の問題でございますが、先ほど申し上げましたように、私ども実験をいたしますのに、どのような条件で実験をすれば市場の品質を確保できるかというところは、日々の仕事として常に見返りをいたしておるわけでございまして。結果として欠陥車が発生したというところは、まだまだこの点に十分さがあつたと言わざるを得ないわけでございまして。この点につきましては、今後の諸般の研究を重ねていかなければならない重要問題点であると思っております。

第二の、製造品質のばらつきでございますが、これはいわゆる品質管理の問題の範囲に入るわけでございまして、私も自動車をつくり上げますのに、みずからの工場で生産をいたします部品のほかに、数多くの外製品を使用いたします。自動車全体の品質を保証いたすためには、私もみずからのあり方のみならず、協力關係にありまます部品工場の業態の改善も同時に行なつていかなければならないわけでございまして、現在自動車メーカー各社とも、そういう意味でそれぞれの外注系

列工場の組織化を懸命に進めておるのが現状でございますが、製品のばらつきをいかに少なくするかということのほかに、今後は、信頼性の考え方もある、さらに基本的な研究を進めてまいる必要がある、かように考えておるわけでございます。

以上を要約いたしましたして、業界といひましては、先般の運輸省の通達に対しまして、今後、品質管理体制を一層強化して、構造の安全性について万全を期するようにいたしたい、かように御回答申し上げます。なお、同時に、業界の内部におきまして、具体的には、各社に発生いたしました欠陥の内容、原因等は業界の内部で公開をいたしまして、そうして相互に経験、知識の持ち寄りをいたしまして、一日も早く類似のケースの発生を防止するということを申し合わせた次第でございます。また、業界の共同研究機関であります日本自動車研究所も発足いたしましたので、材料の面あるいは安全に關する基本的な研究課題については、一層積極的に取り組んでまいる所存でございます。

次に、不幸にして欠陥を発見いたしましたして対策を必要とした場合の処置でございます。従来とも、それぞれのメーカーは、自分の製品の安全性と信頼性は企業の根本でございます。したがって、これをなおざりにするといふようなことは、個々の企業として絶対に許されないことでございまして。したがって、それぞれ全力を尽くしてそれが改善対策につとめてまいつたわけでございまして。今回の通達に対しましては、次の二つのことをお答え申し上げます。その第一は、リコール公表は緊急の場合とし、各社の自主的判断によつて行なうこととするけれども、緊急の範囲はこれを広く解釈をして、手広く進めるようにいたしたい。第二には、今後リコールキャンペーンについては積極的に進めたい、リコールキャンペーンが次第にわが国にも定着するよう環境の熟成について各方面の御理解を求めることにいたしたい。以上の二項の申し合わせを行

なりと同時に、当局に御回答申し上げた次第でございます。

リコールキャンペーンを積極的に進めたいという事は、対策処置をさらに一層予防的に考へていくということでございます。事故があつたから即刻対策をするということではなくて、あらゆる方法を考へて未然に事故の懸念を発見することに努力をする、その懸念に基づいてリコールキャンペーンをしていく、たゞまは是の考へに考へて、このような表現に相なつた次第でございます。

そのようなわけで、今後しばらくは見かけ上回収件数は増加いたすかも知れませんが、今回相当件数が報告をされましたけれども、しかしわれわれが前向きにこの問題に取り組んでいく限り、やはり懸念のあるものは対処すべきである、こういう態度を持った場合には、今後かなり数多くの回収ということが現実にも生ずるかも知れません。なければまことに幸ひでございますけれども、しかし件数がふえた場合でも、どうかこれは品質の低下ではなく、そういう意味で品質の前進であるという、ひとと御理解と御支援をいただきたいと存ずるのであります。

最後に、御参考までに申し上げるわけでございますけれども、一九六六年以降、アメリカでいわゆるリコールキャンペーン制度というものが実施をされておるわけですが、そのやり方といたしましては、メーカーがみずから安全性に關連する欠陥と判定した場合は、購入者に書留郵便をもつて連絡をする、そしてメーカーはユーザー及びディーラーにそういう通知を発行したならば、同時に運輸長官に報告をする、それから運輸長官は各社の報告を四半期ごとに取りまとめて刊行物として公開をする、基本的にはこういうこととでございます。われわれが欠陥車を回収いたしますのにどういう方法が最も確実適當であるかは、それぞれの車種あるいは得意層によつて異なるものと考えられます。たとへばバスにつきましても、先ほどお話もございましたように、日乗協

の自動車バス技術委員会というものとわれわれメーカーとはきつめて密接な關係を持つております。したがつて、常時そういう問題の交換が行なわれておりますので、これを特に報告、公表等のことをせずとも、対象の車両は絶対確実に捕捉できるわけでございます。そのようにいろいろの場合があるわけでございます。メーカーといたしましては、最も適切な方法をとりつつ、あくまでも安全の確保はみずからの責任であるという態度で今後対処していく、かように考へておる次第でございます。

予定時間がまいつたようでございますので、私の公述はこれで終わらさせていただきます。

○委員長(岡本信君) どうもありがとうございます。

以上で参考人各位の御意見の開陳を終わりました。

これより参考人に対する質疑に入ります。御質疑のある方は順次御発言を願います。

○森中守義君 各参考人の貴重な御意見を拝聴しました。少しそれぞれ伺ひたいと思います。

まず最初に、清水参考人にお尋ね申したいのですが、御説明の中に、すでにブレーキであるとかその他の部分的に不良箇所を発見をした、しかし、それは結果的に設計の変更等に至らないで、単に手直し等に終わった、こういう実はお話があつたわけですが、そこで、この辺が一番重要なことだと思ふのですが、結局、企業優先あるいは企業上層、こういうことがこの問題を契機に——むろんいままでの公害の問題の際にも言われてまいつたこととございますが、さらに痛切にそのことを感じます。したがつて、こういう不良箇所が発見されながら、設計の変更に至らない、一体企業は何を考へておるか、よくユーザーテストということは何回か聞いたことがございますが、各メーカーにおいては、開発をしてそれを乗せてみる、悪ければ手直しをする、こういうことが、言つてしまえばユーザーテストということじゃないかと思ふ。したがつて、御指摘の中にありました、つまり、

悪い部分が発見されながら手直しにとどまり、設計変更に至つていないという、その背景は一体どういふことであるのか。いまだ少し具体的に御説明をいただきたいと思ひます。

それから、やはりお話の中にありました、これから先の材質の管理あるいは材質の向上ということがとりあへず問題になるであろう。そこで先日、運輸大臣が關係のメーカーの代表を呼んでやそれに似たようなことを指摘したようでありました。しかし、その中で私になりましたのは、やはりメーカーが部品メーカー、端的に言うならば、つまり下請等に対する選択権がことさらに強化されて、下請を圧迫するやうな結果になりはしないかという懸念があるのであります。したがつて、現在における親企業と部品メーカーとの關係というものは、対等の商取引が行なわれているかどうか、その辺の実態ということを少しく御説明をいただきたいと思ひます。

次に、まことに残念なことながら、国内でこういうことが問題にされないで、太平洋のかなたから問題が提起された。まさに私どもとしては青天のへきれきというのか、ふんまんやる方ないものを覚えます。しかし、先ほどお話がありました、ことしの三月十日、メーカーのサービスニュースの中に実はこういうことが出されている、こういう御説明がございましたが、読売新聞の記事によりますと、実はトヨタの場合には一昨年にすでにこの問題が社内問題になったのみならず、昨年の春、東京陸運事務所が車体検査の際にこういう問題があつております。トヨタのメーカーが来た、次にディーラーが来た、それでブレーキの不良箇所についてすでにこのカーについては部品の取りかえが行なわれているから、このことについては問題にしないでよろしい、ついでに、ここではなぞのステッカーといわれておるのですが、そういう部品が取りかえられたものについてはステッカーが張られている、こういう記事が出ています。こうなれば、すでに、国家機関である運輸省の端末の機関である陸運局あるいは陸運事務所の段階に

おいては、このことが問題になっている。そのことがなぜ全体的な問題として運輸行政の中に生かされていかなかったか、この辺にまことに理解したい問題があるのであります。したがつて、何も太平洋のかなたから問題を持ち込まれるまでもなく、みずから進んでこういうことに対する行政指導あるいは行政上の措置がとられてよかつたのではないかと、私はこう思ふのですが、こういうことに対する御見解を承りたいと思ふのであります。それから、次の問題は、これもきつ、あるいはきよりの新聞だつたと思ふのですが、昨年の春に公取が關係のメーカーに対して、誇大な宣伝等はやるべきでない、こういうことで何か要請を出したように聞いております。それを、この問題が発生したと同時に、メーカーにおいては自衛をしようという申し合わせが行なわれたように聞いていますのであります。そしてこれはいま一つ清水参考人に最後のお尋ねでございますが、九日の日にメーカーの常任委員会が開かれて、この際はいくら制度を明らかにしようというところで意見の統一が行なわれた。ただし、その中で緊急の度合いというものが新聞でいわれておる。一体緊急の度合いということが具体的にどういふ内容であるかというのが示されていないのです。結果的に、緊急の度合いというものは十二メーカーのおおの判断にゆだねるといふ、こういう実意は意味合いたつたということが新聞の報道として出されているのであります。したがつて、これも、先ほど相当部分の法律改正等を伴うのではないかと、いふ皆さんの御意見等もございましたが、この緊急の度合いということに対するメーカーの認識、あるいはどういふことを規定すればよろしいのか、これを清水参考人に最後にお尋ね申したいと思ふのであります。

それから、時間がございませぬのでそれぞれお尋ねいたしますが。家本参考人にお尋ねしたいと思います。いま各メーカーで新車が開発された場合、試験の走行距離というものは大体どのくらい出しているか、あるいは、最も理想的方法として

はどの程度走行させたらよろしいか、これはかなり専門的な問題でございまして、私もいろいろとよくわかりませんので、できるだけ詳細に御説明いただきたいと思うわけであります。それと、新車のときにはなかなか不良個所が発見できにくいというところは私もしょうとでもうなすける。しかし、その後事故が発生する、そういうことになる、ただ検査に合格をした、これでいいよふであるということではおいていいかどうか。おそらく今回の問題はこういうことになりかねない関係があるのであります。したがって、一たん登録あるいは検査等に合格したあと、どういう方法でこれをチェックしようとするか。これも、登録あるいは検査という制度に關係をしながら、つまり仮登録あるいは仮合格、こういつたような制度もこの際はおく必要があるように考えるのですが、この辺のお考えはいかがなものか。

それから、マキノ参考人にお尋ねしたいと思うのですが、今日の自賠法では、言うまでもなくユーザーと被害者、これだけが対象になっている。したがって、警察庁では、すでに刑事責任を追及するといふかなりきびしい姿勢をとり始めたようにございまして、全国の交通担当官會議を開いてその指示を行なったようであります。九月にあるいは八月等には料率の改定等もいろいろいわれておるようでありまして、まずその前段にあるものは、ユーザーと被害者、この關係のみに自賠法をとめる現行法がいかにどうか。少なくともこの自賠法の中には、メーカーあるいはディーラーに対する嚴重なる規制を織り込むような法律改正がこれの際必要だと思つて、この点についていかがお考えでございませうか。

以上、おのおのお尋ね申しますので、お答えいただきたいと思います。

○参考人(清水義興君) それでは、お尋ねの点につきましてお答えをいたしたいと思います。

まず設計変更と欠陥の是正との関連でございまして、最近の幾つかの点を具体的に見てみ

ますと、たとえば本年の一月十七日に東京の大田区で、これは東急のバスでございましてけれども、ワンマンカーにおけるところのドアの開閉事故で一人のおばあさんが車に巻き込まれて死んでおります。これは従来から、この現場の關係では、ワンマンカーについては、発車する場合とドアの自動開閉というものを完全に連動にしておきたいというところがワンマンカー運行のときも盛んに問題になっております。ところが、現在でもこの開閉というものが中途はんばなままで、しかも運転手が完全にそれが締まつたかどうかの検査等については何らされておらない。このような問題が、たとえば新潟の長岡におきまして、乗客を引きずつたままワンマンカーが、これは四十二年、少し古くなりますが、やはり引きずつて死んでおります。こういうような幾多の事故が陸運局なり警察に報告されているにもかかわらず、この点については何らの改正が行なわれておらない。これはどういふような原因かということになりますけれども、これは一つは、現在の自動車産業における企業競争の激化、それからコストダウンの問題が、よりベターといふものの考え方、基準が、安全を基準とした場合のベターの考え方、それから経済主義を中心とした場合のベターとは全く基準が狂ってくるわけでありまして、安全のためによりよくする場合にこれはもう徹底的によくしたほうがいいわけです。このためにはコストがかかるわけでありまして、ですから、先ほど出しましたこのセドリック、これは六九年セドリックのドアでございましてけれども、つめが折れるという欠陥についてはつめの部分の補強をして、これは整備關係その他といひますけれども、これはドアの内部の内部にある装置でございまして、一々それをあけて見るということは事実上これ困難であります。しかもそのつめが折れるというのは、引き手を引っぱつたときの圧力がかかるからだということ、メーカーのほうからの欠陥指摘にも出ておる。ところが、ドアの取っ手を設計変更して直すとなると、これは相当の費用と期間がかかつて

くる。こういう点から、いわゆるまあ救急処置のような形で手直しがされている。こういう点が、欠陥の対策上の場合にも、現象面の欠陥の個所の改善といふことと、その欠陥個所に欠陥が起るよう作用する背景なり、間接的原因になつてくるような部分についての改善、こういうところまで伸ばしていきませんと、この問題は解決がしないのじゃないか。そうなつてまいりますと、どうしても企業経営という観点からまいりますと、コストとの關係で何らかの外的な規制が必要になつてくるかと思つて、そういう点ではアメリカ等の資料を見ておられます。これは一九六六年九月九日に制定をされました国家交通及び自動車安全法の中に規定をされておりますけれども、監督官庁が必要によつて調査、検査を実施するための立ち入り検査権、報告聴取権といふようなものまで規定をしておる。そういう一つの行政上の、あるいは社会的な規制の中で品質なりあるいは設計の変更といふものは立てられないのではありませんか、こういう点が言えるのではないかと思つて

それから第二点の材質向上につきましては、材質に対する検査、これが現在御承知のようにございせん。これはやはり科学的な材質検査の機關を設けて、一定の基準といふものを考えさせんと、この点についても材質向上の方法は考えられないのじゃないか。

第三点の下請との問題でございまして、これはもう御承知のように下請化といふものは、これは企業の合理化の一つの方法でございまして、下請のほうが生産コストが総合的に見て廉価につくから下請化するわけでございまして、そういうような關係なり資本との關係なりを考へますと、形式的には対等な条件がございまして、経済的には対等な条件といふのは、これは常識的に考えられないわけではございません。それでありまして、先ほど私が申し上げましたように、むしろ通産省の企業育成、指導、監督の中で、下請企業と

親会社の中での対等条件設定の一つの条件なり指導なり規制といふものが当然外注化が拡大していく過程の中では必要になつてくる、こういうことと、それから、それらのことがむしろ経済政策の中の公共統制、いわゆるパブリック・コントロールの環としてお考えいただければありがたい、かように考えているわけでござい

それから、問題の起点が「ニューヨーク・タイムズ」から出ている、まことにそれとおりでござい

ます。なぜ一体それまで問題にならなかつたのかといふのは、実は私自身もふしぎであります。サード・ブリスニース等については、指定工場あるいは自動車整備工場、ハイヤー・タクシー業あたりには、従来からメーカーでは出しておられます。しかし、自動車のプロのほうでは、日常の營業的な關係もございまして、それからどうやら直つて營業車として使い得れば済むのだという形で、企業内部なりあるいはディーラーなり対メーカーの關係で処理されておる。

それからもう一つは、交通事故が起きますと、従来は整備不良なり運転手の責任という形で警察の事故報告書といふものが支配的にまともられておりました。構造的な問題について考えるといふのは、この問題が起きてからの監視なり警察の態度でございまして、そういう点で、資料的に、外から問題が起きないと監督官庁では前向きの方

向を考へないのではないか。という少しひど過ぎるかもしれないけれども、そういう点が、一つは従来山と積まれておつた問題が、積極的に行政的な形なり政治的な形でもって監督官庁の形で取り上げられなかつたということと、この点につきましては、私は今度の欠陥車の問題について、国産車が悪い、しかし外国車はいんだといふふうな問題にすりかえられていたんだといふことだと思つて、といひますのは、米

国における一九六六年から一九六九年三月までの資料しかこれはございせんが、リコール台数といふものは、すでに公表されておりますし、監督

官

官庁でもお持ちのほうであります。それを見ますと、一九六九年の一月から三月までで、五百五十八万四千七百三台の台数が出ている。しかも大手のゼネラルモーターズにおきましては、そのうちの五百五十三万九千二百八十九台がリコールされている。で、そういう点を考えますと、アメリカ自体にもリコールの問題が大きな問題となつて内蔵されているということでございます。

そうかといつて日本の車がその中で同じ程度かといふと、必ずしもそうはいえないかと思ひますが、御参考のために申し上げたいわけでありまして、けれども、「米国における輸入自動車のリコール台数」という表がございます。これを見ますと、一九六六年の一月から三月までに六万六千四百十六台のリコールが出ています。この中でアメリカの本田モーターは数字がゼロでございます。日産モーターはこの中で三万九千四百二十六台出ておる。半数以上が日産の車でございまして。それからトヨタはこの中で一万八千六百五十八台。輸入車の中に占める国産車のリコールの数が圧倒的だといふ点は指摘せざるを得ないわけでありまして。しかもこの数字は「ニューヨーク・タイムズ」でたれたる前に行政官庁が持っていた資料であります。にもかかわらず、本日までなぜ問題にならなかつたのかといふことは、むしろ私どものほうであるいは国民のほうで、疑問にしたい問題でございます。

それからもう一つは、運輸行政上の問題でございますけれども、これは先ほど私も若干触れたわけでございますけれども、現在の制度なり機構の法律上のワクの中で、あるいは要員のワクの中では、きわめて要員が不足しているといふことである。検査官にいたしまして、ここにこまかい数字がございまして、自動車の検査だけを見てみますと、型式指定の問題につきましては先ほど申し上げましたが、十名の中で百三十名所ぐらいのモデルの形を行なう。そのほかにモデルチェンジ等がございまして、型式指定だけ考えてもたいへんな検査官の業務量だといふことを申し上げました。

が、逆に、今度、自動車の検査体制の概要を申し上げますと、検査場の数が六九年現在八カ所でございます。検査対象の車両数というのが、昭和四十四年の三月三十一日現在で、九百四十五万五千四百六十九両でございます。これが現行の必ずしも十分でないと思われる検査基準でいまして、この検査を四十四年度の検査要員でまいると、八百三十名でやらなければならないといふことである。一千万近くのを八百三十名で検査を行なつて、そして完全に欠陥車なりあるいは安全——事故防止という検査ができるかできないかは、これはごく常識的に判断できることである。その点について問題があるのじゃないか。

それから誇大宣伝との関係でございますけれども、一つの例を引きますと、御承知のようにアメリカのたばこ会社は、ガンの問題が起きてから、喫煙——たばこを吸つた場合にはガン発生の危険性がありますよといふことを、あらかじめ明示して吸わせている。あらかじめ明示して吸わせなければいかに悪いかといふことにも議論はありましようけれども、一応警告を発しているといふことではあります。ところが自動車の場合を見ますと、動く応接面である、あるいは動くリビングである、あるいは軽自動車については普通並みの性能であるといふ、性能の面については非常に宣伝をされている。しかしこの車を扱う場合に、こういう点を気をつけて大事に使つてくれと、あるいは安全運行をしてくれといふ点については伏せられているわけでありまして。

で、しかも先ほど御発言がありましたように、アメリカではこの車の購入者に対して、一タリコールされた欠陥の問題については、個人あてに内容を明示をしておる。わが国の場合には、今回リコールの問題が新聞広告という形に出てきておりますけれども、工場なり職業関係のいわゆるハイ・タクなりトラックなりバスの整備工場にしかいかない。ドライバーまでには徹底をしておりません。こういう点の徹底というものが、当然車の

場合にはアフターサービスの中に入つてこなければならぬと思ひますし、同時に、運転者というものが現在の急速に発達をしていったわが国のモーターゼーションの中で、アメリカのような場合と土壌が違ひますし、車の使用経験年数が違ひますので、それに即応した教育といふものが政府機関の中からでも正しく行なわれていかなければならぬと思ひます。メーカーの使用に對する教育、宣伝も必要でございますし、けれども、むしろこの辺に對する最も公正な客観的な国民教育といふのは、こゝまでモーターゼーションが発達した中では、当然政府機関の責任ではないか、かように私は考えるわけでございます。

それから最後の緊急の度合いでございますけれども、私はむしろこの問題は緊急の度合いというよりな基準ではなくして、先ほど御紹介いたしましたアメリカの国家交通及び自動車安全法の基準と同じような位置づけが正しいのではないかと思ひます。御参考のためにそれはどういふように規定をしているかと申しますと、「二六」に車両欠陥の通知といふのがございまして、メーカーは安全上の欠陥を発見したときは購入者、販売者に書留等により通知することといふことで、緊急といふ文字は入っておりません。それから二番目に、通知内容は欠陥の状況、危険度、改善要領とする。三番目に、メーカーは運輸長官に欠陥の状況を通知しなければならず、運輸長官はこの法律の目的の遂行上助けとなることを認めるときは、これを公表しなればならない。むしろ公表の義務づけは、わが国でありますれば運輸大臣に義務づけされております。それから、ただしその場合でありまして商業上の秘密に属することは公表してはならない。この辺の解釈上の問題が非常に微妙な点だと思ひますが、以上の形が一応の基準になつております。

非常に満足ではないと思ひますが、お答えを終わります。
○参考人(家本潔君) 私に對する御質問は、新車を開発する際に一体どのくらいテスト走行をするか、これが第一点でございます。この御質問にお答えするのは、新車という対象が非常に広範でございますまして、なかなか一口にお答えしにくうございます。しかし、全く新しい車を開発するといふ場合には、今日現在では各社とも——これは私の推定でございます。まだ業界相互にそういう問題を持ち寄つて基準をつくるというところまでまいつておりません。推測でございますが、最低十五キロは走つていふふうには私はお答えを申し上げたいと思ひます。メーカーにより、あるいは対象車種により、もっと走つていふ場合があると思ひます。最低そのくらいは当然走つておる、そう考へてお答えを申し上げます。

それから試験の方法でございますが、やはり時間の節約のためには、試験の目的によりましては過酷条件に置いてそして時間を短縮する、ある速度で普通の道路を走つた場合のどのくらいに相当するかといふようなそういう技術的なことは当然伴つております。たとえば、私どものトラックの場合には、基準をいたしましては一五〇％のオーバードロードをして、そして通常の道路に對して二倍ないし二倍半の過酷度を持つた過酷走行をする、このような基準をもつてテストをいたしております。ほんの一例でございますが、御参考

に申し上げます。

それから新車はなかなか不良個所が直らないではないか、ユーザーテストというよりなことをやつておるのではないかと御質問でございますけれども、確かに日本の自動車の技術的水準が低かつた時代には結果としてそういうことにならざるを得なかつたという過程を経ております。しかし今日では、われわれの考え方といつたしまして、商品をつつてそれでユーザーにテストをしてもらふというふうな考え方は、今日すでにどのメーカーも持つておらないわけでございます。ただ、モニター制としてある限定された台数のものをある特定のユーザーに使つてもらつて正確な

情報資料から採集する、これは当然やっておることでございます。なお各社とも新製品が送り出されまして、その状況把握のために特別な組織をつくりまして、通常これを初期流動管理といっておりますが、実験の過程でテスト生産を行なつて十分であると思つて出した車に対して、さらに数カ月の間特別チームを編成して直接的にその状態を調査する、そうしてもし問題があれば遅滞なくそれを手元にはね返すという体制はどのメーカーもおとりになつておることでございます。

以上でございましたでしょうか……。

○参考人(マキノ正美君) 御質問は自賠法について伺つております。自賠責保険の料金並びに料率引き上げに対しては、その合理化と充実、そして保険料の所得税法上の控除等を本院議長に請願書を提出いたしております。森中先生の御意見はごもっともと思われまして、新しい問題といいたしまして自動車連盟の理事会及び事務局で検討いたしまして、なるべく早く善処したいと考えております。

○瀬谷英行君 まず、この欠陥車の問題であります。最初清水参考人、それから樋口参考人にお伺いしたいと思います。

運輸省が陸運行政の關係官庁として何をなすべきかという問題、ただいま、たとえば検査官の数が非常に少ないということを言われました。しかしこの検査官の数をふやしたらいいじゃないかということにもなるわけでありまして、そのほかにも陸運行政と安全の問題でもってやるべきことは端的に言つてどういふことかというところ。それから通産省は、業界に対する指導監督の責任があるわけでありまして、通産省がはたして業界に対する指導、これでいまだ十分であつたのかどうかという問題がありますし、通産省としてはいかにすべきか、こういう問題。それから今度は事故関係なんでありまして、検察庁ですね、事故が起きるといいたいけれども、転者の過失というふうなことで片づけられるケー

スが多かつたようでありまして、車の欠陥あるいは車の特徴、こういうことも事故の背景に少なからず存在をしたのではないと思われ。その場合、事故が起きた現況等を十分に調べて、いかなる種類の車がどういふ事故を起こしてあるか、これも統計をとつてみればおのずから数字的に明らかになるものではないかという気がするのでありますけれども、警察庁として、主として交通事故対策の面から突っ込んだ指導なり方法ということがあるのじゃないかと思われまして、この点どうかという問題。これはそれぞれの官庁のやるべき仕事として参考意見をお伺いしたい、こう思うのであります。

それから特にこれは清水参考人のほうから御意見が出ておりましたが、軽四輪車の問題、軽四輪車は非常にこれは端的に言えば危険であるといふ御意見がございましたが、車検その他若干軽四輪車の場合事情が違つておりましたが、軽四輪車はどうしたらいいか、どうあるべきかというところ。

それから中古車の販売、これは現状でよいのかどうか。中古車の販売は各所で行なわれておりますし、毎日の新聞にも載つておるのでありますけれども、中古車には相当危険が伏在しておるんじゃないかというふうな気がするわけでありまして、いろいろな意味で、中古車というのはどこかに欠陥があるのじゃないか、そうでなければ値段をうんと安く売らなければならない、そうすると、この中古車の危険を知らしめる方法あるいは中古車の危険を事故防止のためにどうしたらいいかというところを徹底させる方法としては、はたして現状でいいのかどうかという問題があるのじゃないかと思ひます。

それから車検のあり方、この車検がおざなりであれば、やはりかつてやらないより悪いという結果にもなつてしまふのじゃないかと思ひます。車検のあり方が現状でいいのかどうかということ。もし改めるとしたならばいかにあるべきかというところ。

その次に、保安基準はどういうぐあいにきめたいか、たいへん抽象的であるというお話がございましたが、きめ方と、それからきめるメンバー、あるいはきめる役所といふことが、つまり構成はどういう構成でもつてこの保安基準をきめたいのか、こういう問題。

それから非常に多くのメーカーがあるものでありますけれども、それがいろいろな広告をしております。広告だけを見ておればどの車もすばらしい車ばかりです。欠陥車なんかとうてい考えられないのでありますけれども、安全性を考慮した選択の方法というものができないものかどうか。つまりこの車はこういう点が安全であるというふうなことを、安全性を比較をして選択をするという方法を、現在のところ購入者には事実上不可能な状態でありまして、これを何とか、安全性の面から選択するという可能はないのかどうか、その方法はどうかというのかという問題。

それから外車の場合、国産車がいまや玉に上がつておりますけれども、外車といへども欠陥車がないことはなからう、国産車に比較して、多少少ないは別といたしまして、何らかの欠陥がないとは言ひ切れない。外車だけ大目に見られるというところであつてはならないと思ひます。外車の安全性あるいは欠陥の指摘というふうなことが今日十分に行なわれているのかどうか、こういうふうな問題、それをお伺いしたいと思ひます。

それからこれはマキノ参考人にお伺いしたいのであります。自動車の構造上の改善とかくふう、こういうふうな問題は考えられないのかどうか。十年一日のように、自動車の形、よほどこれは年代を経てもあまり変わりがないわけですね。しかしこの日本の自動車、何も外国と同じまねをする必要はないので、ドアにいたしまして、いつまでも現在のような開きドアにしておかなければならぬというのじゃないかと思ひます。これはちょっと飛躍するかもしれませんが、昔の乗りものはかごだったわけですね。かごは開きドアじゃ

なくて上へ持ち上げて出入りをする、そういうしかけになつておりました。日本のように狭い道じゃドアをあけるとたいへん困るということがあります。われわれもこれはかごに乗りたいたいというわけじゃないけれども、ああいうとびらを持ち上げて出入りする、あるいは引き戸にする、こういうふうな方法も考えられていいじゃないかという気がいたします。それからほかのものも違つて火がついたりするたいへん危険なわけでありまして、それからブレーキがきかなくなつてもたいへん危険なわけでありまして、これらの点についてのもつと思ひ切つた改善、くふうというのが行なわれていないんじゃないか。つまり、自動車の現在の構造なり形態なりというものを根本的に改めていく、こういう努力が行なわれていないんじゃないかという気がするのであります。それから、それらについての考え方というものを積極的に打ち出していくことができないものかどうか、これもこの機会にひとつお伺いしておきたいと思ひます。

○委員長(岡本悟君) ちょっと速記をとめてください。

○委員長(岡本悟君) 速記を起して。

○委員長(岡本悟君) 速記を起して。

第一の、この安全行政として何をやるべきかというところになります。これは非常に広範囲な問題になつてまいります。いわゆる交通事故防止対策全般に対する問題になつてまいりますので、おそろく御質問の趣旨は、この欠陥車なり、構造上の欠陥に重点を置いた安全に対する問題だといふふうに理解をいたしますので、それに限定をして意見を言わさせていただきます。一つは、形式的な検査から実質的な検査という形の中で監督なり検査権限を強化しようという点が一つでございます。それから第二は、幾ら強化あるいは要員をふやしても、現在の日本の産業組織の中なり産業の業務といたしましては、法律なり規則に縛られてまいります。そうなつてまいりますと、監督官庁の担当官が業務執行を行なう場合にあたつ

て、いま申し上げたような諸点が十分行ない得るような法律の改正なり、規則の改正なり、施行規則の改正というものが並行して伴わなければ何にもならないわけでございます。それから三番目には、とかく交通事故問題なり労働基準法違反等の問題については通達行政という傾向が従来の傾向でございます。ところが通達行政には御承知のように罰則規定がございません。ですから、その通達行政というものはそれを強制実施させ、効果を最大限にあげるためには一定の限界がございます。もちろんそれは社会的秩序であるとかあるいは国民の意識水準の問題にもよりましてけれども、わが国の社会的意識水準なり、国民なりメーカーの意識水準の中で、従来の通達行政というものが非常に限界があるという点は指摘ができるわけでございます。この点で通達行政偏向という形から法内規制を重視するというふうに切りかえていく指向性が必要ではないか、かように原則的には考えるわけでございます。

それからこの事故の取り扱いの方法でございますけれども、交通事故が起きた場合に、それが運転未熟であるのか、構造上の欠陥であるのか、あるいは整備不良の問題であるかというところは、簡単に判断しかねる問題でございます。そうなりますと、検査というものが型式指定——これは車検等を中心にしてしまして現在陸運局の行政範囲になっておりますので、これらの問題については運輸省の担当官と警視庁とが協力をした形の中で、事故原因に対する徹底的な分析とそれに対するところの評価、対策というものを立てるような機構なりシステムが必要になってくるんじゃないかと思ひます。

それから三番目には、軽四輪の問題でございますけれども、御承知のように軽四輪については車検がございません。私は、これだけ高速道路ができて車が混雑している中では、一つは、軽四輪というものがブリキ板でおおったスクーターであるという自覚でドライバークが運転をするか、さもなければ、軽四輪というものについて車検を行ない得るように現在の法規を改正し、同時に国民的なる方向へこれを拡大をしていき、品質なり安全度の向上につとめる、この二者択一の問題ではないかと思ひます。そういう方向で軽四輪についての再検討が必要ではないか。

それから中古車の問題でございますけれども、中古車の問題については、車検が切れた中古車については車検を通って販売をいたしますから一定の基準がございまして、しかし、車検の有効期間内における販売というものは、たまたま所有者が、非常に故障が多い、あるいはその車がどうも能率がよくないということで売り渡す場合が往々にしてございまして、これに対してチェックをする機構なり規則が現在ございません。私は、中古車の場合に、これがあらためて商品として販売する場合に、これは中古車が商品としての適性を持つたかいかの判定を下した後に商品として市場に売り出されるような機構なり処置が必要ではないかと思ひます。特にオーナードライバークの個人間の譲渡という問題については、現在全くこれは方法がございせんので、その点についてはぜひひとつ制度をお考えいただきたいと思ひます。

それから車検でございますけれども、現在でも定期点検、それから仕業点検、それらのものは規則としては定められておりますけれども、プロドライバークを除きましては事実上は抜け穴になっております。新車の場合も、アフターサービスが終りますと、キロ整備についても、事実上はおかしくならなければ持つていかないというのが現実の姿でございます。そうなつてまいりますと、このキロ整備というものは法的に義務づけると同時に、車検を受けるときに、キロ整備を行なつていくかどうかというものを同時にチェックしていくというような運用性を持たせた整備体制の強化の問題が必要になってくるかと思ひます。

それから保安基準の定め方でございますけれども、この内容につきましては非常に技術的な問題でございます。技術的な問題については私は専門でございますのでわかりませんが、たとえば一つの例を申し上げますれば、バンパーにつきましても地上からの高さの基準というのがございせん。ですから、衝突をいたしてもバンパーというものが全く無用の長物になっている場合がございまして、また、現実にはアクセサリ化しております。そういう点について、このバンパーの強度の問題、使用する鋼板の厚さの問題、それから地上からの高さの問題、こういうような点も一つの基準を具体的に定める必要もあるかと存じます。また、強度の問題等については、当然これは専門家の意見を聞かなければならないと思ひますが、そういう点では、この委員会の構成については、監督官庁、メーカー、それからユーザーク、ユーザークの中でも特に一番車の使用頻度の多いところの自動車関係のドライバークの代表をも含め、そこに学識経験者を入れた四者構成的な委員会構成の中で審議されれば、現在より、より客観妥当性が出てくるのではないかと考へます。

それから購入者の安全の選択の問題とリコール公表の問題でございますけれども、リコールについてはメーカーからの、メーカーの良心による自主的な欠陥の指摘と同時に、監督官庁が随時立ち入り抜き打ち検査、突撃走っている走行車の安全度の、あるいは欠陥の検査等も行なうことによつて、むしろ指導的な形を発揮していただくと同時に、安全の公表の内容については、行政指導を行なうと同時に監督官庁みずから公表すべき必要があるかと存じます。また、メーカーの公表なりあるいはユーザークに対するところのサービスニュース等につきましては、監督官庁で指摘し発表した点についてはそのままプリントしてニュースに流すことを義務づけることも必要かと存じます。

それから外車の安全性につきましては、この際やはり監督官庁において公表をすることが必要かと存じます。

で、少なくともこのリコール台数につきましては、先ほど申し上げたようなばく大な台数が出ておりますので、ぜひこの点を国民に明らかにしていただくと同時に、車に対する国民の公正な判断が下し得るような条件設定を政府関係当局においてお考えいただければありがたいと思ひます。

以上でございます。

○参考人(樋口健治君) 時間を少しちょうだいしてお答えさせていただきます。私自身は大学の教師でございますが、学会——日本機械学会、自動車技術会の自動車安全公衆関係の委員会委員でございますし、また、事故調査を担当いたしました。投資効率その他をチェックする委員でもございまして、また一方、日本交通科学協会あるいは日本交通安全協会などの委員として、いろいろなドライバークの教育あるいは運転管理者の教育の講師あるいはその運営に当たっております。また一方、日々起こる交通事故問題に對しましては、東京地方裁判所、民事、刑事、あるいは各地の全国にわたる裁判所における交通事故の関係をやらされております。そういう立場でまた申し上げてみたいと思ひます。

まず第一に、いわゆるこういう欠陥問題、あるいは自動車の安全問題に対する監督官庁の指導その他の点でございますが、技術者としての立場から申し上げるわけでございますが、まず、現状のやり方でもつていかに設備を充実し、あるいは人員をふやしても、このばく大な車の数あるいはドライバークの数に對しましては対処し切れないと思ひます。そういうわけではまず第一に望みたいことは、メーカーなり販売店なりあるいはユーザークの反省も一面ございまして、一方監督官庁側におきまして、き然たる態度をもって業界なりわれわれを指導しあるいは育成するだけの自信とそれから実力を持つべきであらうかと思ひます。現状では残念ながら、膨大な産業界の投入しておりますこの問題に対する人とお金に對しまして、監督官庁、われわれもお手伝いさせていただいておりますが、研究所あるいはそういう技術的な面では非常にささいな金額と人員しか投入されておられません。これでは自信をもつて業界の指導育成に当たるといふことはとうてい不可能であ

るかと思ひます。そういう意味で、実際の指導育成につきましては監督官庁がき然たる態度をもつてやうていただきます。そして現実の日本のばく大な数の自動車、ドライバーに対する指導育成その他の検査の問題は、私はやはり民間的なベースで自主的なもの待つべきだと思ひます。実質上不可能だと思ひます、ばく大な数に對しては

それから二番目の交通事故関係の調査でございますが、これについては現実には、末端の警察官の膨大な人力と時間とを費やしておりますが、発生する件数に對してはとうてい及びもよらないわずかな人と時間でございますので、十分な調査ができませんと思ひます。私自身も確かに構造上の欠陥による事故か、あるいは運転者の過失による事故か重大な問題あるいは刑事的な問題、その他専門的な立場から鑑定されておりますが、それらに對しては十数年あるいは二十年以上の経験を投入してもなおかつ困難な問題が多いかと思ひます。これを末端の警官まで教育して、しかも完全にもつていくことは技術的の立場から見れば不可能かと思ひます。精神的にはやるべきであるかもしませんが、私自身は正直な技術者として申し上げます。

それから、三番目の、軽四輪車の危険性でございますが、これは先ほど申し上げましたように軽四輪のよい点というのは、安全の面で多少欠けるところはございますが、非常に安いこと、機敏なこと、大きな小さいことという優位な面もございまして、あくまでこれは使う人の良識に待つ以外にしようがないと思ひます。もっと危険なものを使えば日常あれはいろいろの危険なものを使つております。自動車だけが特別に危険だといふのでありませんので、われわれ日常使つておる機械装置はますます複雑、高度になつております。そのときに對処していくために、すべて私ども技術者としては一律にこれを扱いたいと思ひております。

それから、車検のあり方につきましては、先ほ

ど申しました監督官庁の指導、育成と同じ考えでございますが、あくまでその車検の実施方法その他具体的の細目につきましては、十分官庁間で、単に行政的の細目につきましては、技術的にも十分裏づけと自信の持てる研究をいたしまして、そのもとに実施方法をきめ、そして末端の実施の現場は民間ベースでやるべきじゃないかと思ひております。これはあくまで膨大な運転者の数、ドライバーの数に對する車検制度、あるいは免許証試験その他を含めております。

それから安全関係の活動につきましては誇大広告使用の立場としては、単に自動車を交通機関だけ使つておるわけではございません。それはいろいろな意味もございまして、皆さまもすでに御承知かと思ひますが、自分の権威の代償として、あるいは欲求不満の解決とか、あるいは人によって違ふかもしませんが、確かに個人でオートナリ的に使つております場合は、交通機関として使うことは私は少ないと思ひます。その他トラックとかバスとか、公共機関あるいは会社関係で使う自動車として全く異質なものであると思ひます。それらに對しては、往年はそういう車が多かつた時代の行政なり指導なり育成の方法が、現在の個人ドライバーが急激にふえてむしろそのほうが非常に多い場合も全く同じようにやろうといふところに問題点が出てくるのではないかと思ひております。

それから、外車に對する問題、これは私かねがね申し上げておりますが、欠陥問題につきましても、国産車の技術は相当レベルの上がつておりますので、外車も全く画一的に扱つていただきたいと思ひます。あくまで技術的の立場からでございます。

簡単にございしますが、以上で終わります。

○参考人(マキノ正美君) 御質問は自動車の構造についてだと思ひますが、機械工学の専門家でございますので、的確なお答えはできないと思ひますけれども、エンジンがありガソリンがあつて

バッテリーがあれば自動車は動く、これは昔からいまでも変わりはないと思ひますが、部分的な面に關しましてはかなり進歩してきたと思ひます。

それから先ほど御質問ございましたドアの点でございますけれども、試作車でプロトタイプのものがございすけれども、これなんか鳥の羽のようにならざる車がございます。それからマイクロボスなどは、引いてあけるドアも現在まだ、数は少ないのでございすけれども走っておりません。おいおいそういうふうになるのではないかと思ひますけれども、やはり経済問題がからんでくるのではないかと、そう思ひつたわけです。

○前田佳都男君 私は主として家本さんに説明をお伺いしたいと思ひます。これは非常に簡単な問題ですが、日本における乗用車の生産量という点、それと、そのうちどのくらい輸出されるのかという問題、それからその輸出のうちでアメリカに對して輸出するものがどれだけであるか、おそらく非常に伸び方をしておるだろうと思ひますが、その点をひとつ最初にお伺いいたします。

○参考人(家本潔君) 正確な数字をいま手元に持ち合わせておりませんが、輸出先といたしましては目下のところアメリカが一番市場として大きくございす。逐次ヨーロッパ方面にも市場が拡大している方向にございすけれども、目下のところはアメリカが一番大きくございす。それから輸出の量につきましては、これはメーカによつて差がございす。一番多くて一四、五%であるかと存じます。

以上で答えになりますでしょうか。
○前田佳都男君 今度のこの欠陥車問題の発端といひますか、いきさつは私は詳しく知らぬ。大体そのいきさつを、アメリカでどういふことかからどういふふうにつけてきたかといふことをちょっと詳しく説明していただきたいと思ひます。

す。私は別に国産がよいといふのじゃありません。しかし何となく、日本の車がどんどん対米輸出というか、アメリカに對するシェアがふえてくる、それに対して何か疑うわけじゃありませんけれども、日本の車もこれは万全とはいへません。それは欠陥もある、しかしどうも意図的なものもあるんじゃないかといふふうに思ひます。が、そんなことはあなた言えぬでしょうけれども、そのいきさつをひとつ説明をいただきたい。

○参考人(家本潔君) たいへんむずかしい御質問でございますけれども、アメリカのリコール制はすでにもうある程度定着をいたしております。日本車が今回アメリカにおいて申告いたしましたような回収措置というものは、もうすでに常識化しておるわけでありまして、したがって、特に新聞がこれを取り上げて云々する一般的な環境にはない、私どもはそう思ひつたわけでございす。しかし、それがなぜ取り上げられたかということにつきましては、これは推測になるわけでございすけれども、そこに多少日本車の進出に對するある種の意図がなかつたとは言えないんじゃないかといふふうに推定をいたしております。

○前田佳都男君 実は今度の欠陥車問題が起りましてからある会社のディーラーですが、非常に喜んで、それ見ると言わねばかりのことを言つた人がおる。現にそういう人が二、三人おる。私はけしからぬと思ひつておる。私も実は自分みずからが外車を使つておりました。国産車はきらいだから使つたことがなかつた。しかし、故障した場合には部品がなくてなかなかめんどりで、修繕屋に簡単に部品がないといふことで、いまは国産車ばかり使つております。しかも私の感じでは、外車にも欠陥が相当あると私は思ひます。きょうの新聞あたりには外車の欠陥を公表してあります。しかしまだまだ私はことに外国、アメリカとかそのほかの国でつくつたその車が、かえつて日本の風土というか、土地にわりあいに適合しない場合が多い。われわれの郷里はいなかのほうですが、

そういうことで故障ばかりです。これは道が悪いせいもあるだろうが、実はもう外車にはほとほと困っている。外車の欠陥はほとんど黙っておつて、国産車の欠陥ばかり次から次に言う。それに對して私はまことに遺憾というか、さればといつて日本の車がこれだといふわけじゃありません。けれども、外車の欠陥というか、ことに日本の風土、日本の条件にあまりよくない点が多いのじゃないか、むしろ欠陥が非常に出てくるのじゃないかという点について専門家の清水先生にお願ひしたい。

○参考人(清水義治君) 外車の欠陥についてということですが、これは先ほど私資料的に申し上げましたように、ゼネラルモーターズにいたしても、リコールの台数というものが一九六九年三月までに大半を、ゼネラルモーターズが五〇%以上を占めておる、しかも台数が五百万台という数にのぼっている。ただ、そういう形がアメリカの自動車市場の長い歴史の中で、ユーザーとメーカーとの一つの社会的秩序の維持の慣習になつてゐるということでもあります。と同時に、特に欧米ですぐれておられますのは、業界の自主調整というものが日本よりすぐれている。日本のほうでは監督官庁なり世論が起きないと、なかなか自発的な自主調整が行なわれないという後進性がございします。そういう土壌の違いというものをまず一点としてあげておかなければならない。

それから日本の気候、風土の問題につきましても、私も技術屋でないのでもわかりませんけれども、東京都内の大手四社の中に入りますハイ・タク業者について、私は、外車と国産車との整備費がどのくらい一台当たりで違ふかを、実はこの問題の参考人をお引き受けしましてから調べてみました。そうしますと、車検をとりましますまでの一台当たりの整備費用というものは、これはハイ・タク会社が自分の整備工場で作る整備費用でございしますが、国産車のほうがもちろんペーパは安いわけでございますけれども、価格面で申しますと、国内中型車と外国の大型車がほぼ同一金額であります。

す。二万円ちょっとでございます。ということでは、相対的にはまだ国産車の整備費用のほうがかかつてゐる。しかし、これは東京の場合でございしますので、非常に地域格差のあるわが国のようなことになりまして、私非常に不勉強でございしますのでよく存じあげないような実情でございします。○前田佳都男君 この外車の問題をひとつ東京農工大学の樋口先生にお伺ひしたい。

○参考人(樋口健治君) いまの技術的な問題でございしますけれども、私自身は、外車、特にアメリカ車と日本車を比べるのは不適当かと思ひます。と申しますのは、最初に私が安全について申し上げましたように、大体において価格の高い大きな車は安全でございまして、安くて小さな車は、こゝとは悪いのでございしますが、危険でございします。そういういたしますと、アメリカの車にいわゆる3ナンバーと申して大型でございします。私自身も非常に重要な用事のときはなるべく外車の、アメリカ車の大きなハイヤーをお願いいたします。それは費用は相手持ちでございします。ただし、私は自身自身の用を足す場合には国産車を使つております。これは危険でございします。値段が安い、六分の一でございします。危険が、それと比例とは申しませんが、比較すること自体が私はできないと思ひます。というのには、安全の問題を技術的に比較すれば、大きくて高い車が安全だということはあたりまえだと思ひます。そこは経済的な問題と、その人の使う立場の問題で総合的に判断しなければいけないと思ひます。いま清水参考人が費用の問題を述べましたが、私自身は長年使つておりますので、車にかけた費用だけの問題じゃないと思ひます。そのためにどれだけの時間の損失があつたかということも基礎に考へております。そういういたしますと、たとえばいい機械を使いまして、またに故障が起きて、その部品を飛行便で持つてこなくちゃ困るという場合、相当長期間とまります。それを私は経済的な損失と考へて、貨幣換算いたしますと、技術者として比較してみ

て、当然国産車のほうが手近に部品が早く入つて直るといふ点では、私は総合的に見て優位であると思つております。

結論から申しますと、国産車は現在アメリカの新開紙上その他で問題にされるほど、早く言いますと、技術的にも伸びまして、生産量が上がつたということに對して、私自身技術者として非常に光榮と思つております。

○前田佳都男君 もう一つだけ。外国の自動車産業は大体百年の歴史を持つてゐる。日本の自動車産業の歴史は大体三十年から四十年くらいだ。その年数のギャップがあるわけですが、歴史の差異がある。しかし、いま樋口さんがおっしゃつたように、非常に光榮であると自慢される。私もそう思う。それで、ただししかし、メイド・イン・ジャパンといふことが自体が欠陥車のイメージになつていけない。だから、この機会に直すのなら直すといふことが私も必要だと思ふ。ただ、私一つ伺ひたいのは、ブレーキとか、あるいはチェーンジレバーとか、いろいろな問題の材質が、基礎材料といふものが、基礎材料といふものがどうも日本のほうが落ちておる。それはさうですか。

○参考人(樋口健治君) お答えいたします。私自身自動車免許証をとりまして約三十年近くになつておりますが、われわれからすれば、機械といふものは非常にたくさんある部品から組み合はさつておられて、たとえば三千点の部品が三千時間一回こわれても、機械は必ず毎時間こわれることになりまして、というわけで、機械といふものは必ずこわれるという前提で長年いじつてまゐつたものであります。ところが、最近のモーターゼーションといふものは、われわれの教育の足りなかつた点もございしますが、一方売られるほうの方も、非常に安全だ、こわれないといふことを非常に強く主張されたために、たとえばイージーケアだ、手入れをしなくてもいいといふことを言つたために、その逆効果が出た面が一つあります。あるいは、私はいろいろな教育活動をやつて

おりますので、ものの現象は振り子の運動のようだと思ひます。一方に傾けば慣性で他方に戻らなければいけない。現在日本の車は、安全性についても、耐久性についても伸びましたが、それが少し行き過ぎて、あまりにも安全であり、耐久性があるといふことを何も知らない方に言い過ぎたのではないかとふうに考へております。ですから、一つは、メーカーの方、販売の方に望みたいことは、自動車が危険であるとか、耐久性がないといふことを言へておるのではありませんけれども、いわゆる機械といふものは元来こゝういふものであるという説明で始めていたのだかと思つております。われわれも教師ですから、もちろんそういう点については、あらゆる機会を使つて、できるだけたくさんの方が安全で経済的に楽しく生活がおくれるように努力しておるわけでありまして、残念ながら研究の面でも、教育の面でも十分であると思つております。

○河野謙三君 関連して。いま前田さんから日本の輸出の車の話が出ましたが、アメリカなりその他に国産車を輸出する場合の検査の機構といひますか、検査の手続、それは国内販売のものと同様のものと同じでございしますか。これはどなたに伺つたらいいの、工業会の方か、通産省かだれか存じませんが。

○参考人(家本潔君) それぞれの仕向け国の特別な規則に照らして見る場合だけが国内と違ふのであります。基本につきましても、国内販売車も輸出車も全く同じであるといふことを聞いております。

○河野謙三君 もう一つ、私は率直に申します。この事件が起つてから自動車工業で働いてゐる人から聞きますと、輸出する車と国内で売る車とは全然扱いが違ふ、こゝう言うのです。たとえば大工仕事で言へば、一つの羽目に三本くぎを打たなければならぬものを、下請になると二本しか打たないといふようなことがありますね。びょうを一つはめるのに、ぐっと締めればいいも

のを簡単に締めて終わってしまふ。これはまああからゆる産業で、輸出産業は非常な過当競争にあるし、国内よりもっとより安く、場合によってはダンピングもしなければならぬという経営の苦心はあると思ひます。しかし、きょうおいでの方にかう言つても否定されるでしょう。されるでしようけれども、現実には私が信用できる自動車工業で働いている人がそう言うのです。私はそれを聞いて非常に何か不審に思ひます。だけれども、同時にあり得ることだな、こう思ひます。単に色彩がどうか、ていさいがどうかという問題でなくて、そういう問題で、国内のものは輸出のものより幾らか手を抜いて、輸出のものは人念にやるといふことは各産業界にあるでしょう。しかし、極端に言へば、事生命に影響するもの、かういふ自動車産業におきまして、国内消費のものと輸出のものをさういふ点で差別をされてはたまつたものではない。かういふことで私は率直にいまちよつとお尋ねしたわけです。かういふことはもちろんあなたの工業会ではないとおつしやるでしようが、これは現実にあるでしょう。私ははつきり言ひます。またしかし、あなたが率直にさういふことがあるが注意しましよというならば、これは別ですよ。これは場合によつては、立場をかえて、樋口さんなり清水さんから、あなた方は工業界について精通されておるから、私もさういふことを聞いておりますというならば、私はそれでもいいと思ひます。もしさういふことがあるというならば、一体今後検査規定その他でさういふふうに対処されるかということも私は伺つておきたい。かういふことで、実はいま前田さんから輸出車の問題が出ましたから、この際参考に伺つておきたい、こう思ひます。

○参考人(家本潔君) 河野先生の御指摘のつくり方が違ふという点につきましては、輸出車の中に部分的にバラされた状態で輸出するものと、それから完成車で輸出するものとがございます。したがひまして、作業の場所もそれから内容も、私どもがノックダウンと申しております、さういふ

輸出のしかたではこれは全く異ります。しかし完成車で輸出をするという場合には、これは国内の製造工程を全く同じところを通るわけでございます。特に作業のしかたを変えるということはない、現実の問題としては不可能と申し上げられると思ひます。しかしさういふ御指摘に對しましては、私も業界といたしましては、さらに万が一のことをも反省いたさなければならぬと思ひますけれども、御説明申し上げればさういふこととでございます。

それから、つけ加へさせていただきますのでございすが、先ほど来、今度の欠陥について材質が不良ではないかという御意見がしばしば出ております。私もそれを伺ひまして、一体どういふ点を御指摘になつておるのかちよつと判断に苦しむのでございます。たとえばブレーキパイプが欠陥の対象になつております。しかしあのパイプの材質なり処理の方法はその他の各社が全部同じものを使つております。しかるに特定の車だけが欠陥を生じておるといふことでございまして、これは材質の問題ではなくて、設計上のまずさといふところに問題があるわけでございます。そのほか、合成樹脂を使つて車を安くあげようとしたから欠陥が生じておるのではないかというふうな一般の一部の御指摘もあるようでございます。具体的な例は、ブレーキオイルを入れておきますさういふ形状をしたタンクがございまして、合成樹脂などというものがございせん時代には、当然これは鉄でつくられておりました。当然さびどめをいれておるわけですけれども、ブレーキオイルを入れておきましても一ぱい入れるわけじゃございせんので、上に空間がございまして、こうして振動しておりますと、この中に空気が入ります。さういふ影響でこのタンクの中がさびるわけでございます。そのさびがパイプを伝わりまして、ほんとにブレーキを動作させるバルブ、マスターシリンダーのあたりにいたらずにしまして技術的には相当困り抜いた、さういふ過去の歴史がございまして、ところが合成樹脂の適切な材料が発見され

まして、それが使われるようになったということでもう絶対さびない。しかも油の量は一見して外からわかる。かういふままにない利点を備えておるわけでございます。私も新しい材料を使ひますのに、従来の品位を落とすことまであてて重要な保安部位に冒険をおかすことは絶対にいたしません。これは私もとつて冒険であります。そのさういふわけで、材質が悪かつたからその欠陥が生じたというきわめて端的ないろいろな御批評については、ぜひ、私どものやり方からいいますと、ここで御理解をいただきたいといふふうに考えるわけでございます。

○参考人(樋口健治君) 河野委員の、輸出車と国産車のつくり方が違ふのじゃないかという点について、私自身が見学者として各自動車会社を相当回数多く見させてもらつております。その点で申し上げてみます。結論は、違つてゐると思ひます。と申しますのは、外国に輸出する場合には、相当長い距離、長い時間をかけて輸出いたしますので、当然自動車の塗装その他がいたむという点がございまして、包装とか梱包とか、さういふ点は国産車と違ひまして、国産車はでき上がりましますとすぐに車に積んで自動車運ぶという点でございまして、そこにはさういふ違いがござい

ます。それから一方、仕向け地によりましては、ハンドルが左にいたり右にいたり、あるいは安全基準、その他法律もございまして、基準が変わつてまいります。さういふと、特に安全基準のうささいに輸出する自動車はそれなりの安全設備のたくさんついたものが輸出されます。かういふ点で、仕向け地によつて、それぞれ違つた材料、あるいは違つた設計、あるいは違つた加工方法、あるいは違つた組みつけ、これは私は技術的に見て当然だと思つております。ただ、単にそれが、日本の車はいいかげんでよい、輸出するものはちゃんとつくる、さういふ意味ではないと解釈いたしております。

○河野三君 私には要するに、輸出の場合は、あ

らゆる商品にあることですが、日本の国の信用上からいって、外国のものには特に入念にやる。これは自動車だけではありません。国内販売のものはいいかげんということではないけれども、それは緊張しない。これがやはり自動車の輸出の場合にもそこに働いてゐる、工場に働いてゐる人なりあるいはまたそれを指導してゐる人――工場の幹部なりにさういふものがあるのではないか、あるといふことを私は聞いたから伺つておるのであります。だから要するに極端なのは手を抜く。びようを三本打つところを二本しか打たない、また、締むべきところを締めないといふことがあるんじゃないか。私はあるといふことを聞いたから、ありさうなことだと思つて、それはほかの産業と違つて、自動車工業にさういふことがあつては困る、かういふことで、まあなければ幸ひ、ありましたらまた御指摘をいたしますから、どうぞひとつ御参考までに……

○市川房枝君 樋口参考人にちよつと伺ひます。先ほど欠陥車の内容としてブレーキだとか、ハンドル関係等々についてのお話がございましたが、さういふ構造上の不良のために事故を起こして死者を生じた割合、これはさきさきの御答弁でなかなかわからぬというふうなお話があらうたんですけども、しかし、構造上の欠陥のために事故が起り、死者も生じているということは肯定なさいますでしようか。

それが一つと、それから欠陥車という名称ですね、私もさういふ呼び方をします。欠陥車というところからさういふ呼び方をします。欠陥車というところからさういふ悪いように聞こえないみたいですが、でも、しかし、それが事故を起こし、死者も出だすといふことになりまして、もつと適切な名前、非常にこれが悪いことはいかぬ、もつと気をつけなければいかぬという響きのあることばのほうがいいと思ひますが、それを一点伺ひたい。それから業者を代表しておられます家本さんにお伺ひしたいのですが、今度の自動車の安全問題は、自動車の所有者とかドライバーだけでなく

て、タクシーやバスの乗客としての一般国民も非常な関心を持っておりま。家本氏は業者の代表として、先ほどの御意見の発表の最後に、安全の確保はみずからの責任であるという覚悟で対処いたしますというところをおっしゃいましたが、これは当然といえば当然なんですけれども、私どもとしては力強く同ったのであります。しかし、今度の欠陥車の発見といいますが、これは先ほどから皆さんから御質問がありましたように、アメリカで発見されて、そしてやっと日本の国内で問題になった。それもさうだつてから会社の名前あるいは自動車の種類あるいは台数なんか発表されておるのを見ますと、ずいぶんたくさんあるのだからびっくりしておるわけなんです。が、ちょっと自動車に乗るのがこわくなったような気持ちもするのですが、いままでは安全というよりも、会社のほうはまあもうけるといひますか、安全を一応——いま先ほどおっしゃったようなことは、これからさうしてくださるのかもしれないが、いままではさういふことはしなかったのじゃないかという気がするのですけれども、その点についてお答えを願ひたいと思ひます。

それから下請の問題、これも先ほどから御意見が出ておりましたが、私がほかの方から伺ったところによりますと、自動車の現在の部分品の六〇％は下請業者がつくつて納めてゐる。で、その下請業者に対しては親会社からかなりの締めつけがあつて、下請業者は相当苦しいらしい。下請業者がつくつた製品を会社に納入する場合、もちろん会社としてはそれを検査をなさるでしようけれども、普通の検査では納入品の七五％しか合格品はない。つまり二五％は不合格品なんだ。しかし、さうしたら下請も困るし、会社も困るからといひましようか、少し大目に見て九五％くらいは合格にしているのだ。そこで部品に不良なものがあつて、そしていわゆる欠陥車としての今度のような問題が起るという、問題の所在の一つは、やはり下請業者の問題にあるのじゃないか、こういう意見を聞くのですけれども、その間の関係は一体

どうなんだということ。

それで下請業者に六〇％もさせているということとは、やはり経済的に見て採算がそのほうがとれる、つまり会社がもうかるというところが合理的な理由かもしれませんが、現在自動車会社は相当にうまくつてゐるのです。私どものくらしいもかつては一番大きな日産とトヨタですね。トヨタは一体どのくらい配当をしてゐるのかよく聞かしてください。結局業界は、これはなるべく配当をたくさん株主にするようにしようのではありませんか、業績をあげる。輸出をたくさんして、そして日本の国の経済力を強くするという国益もありまうけれども、基本はやはり会社がもうけるということ、これは私企業といへばそれが現在当然なのもかもしれませんけれども、しかしそのもうける限度というものが、安全の問題、これはすべての製品がさうであつて当然なんですけれども、特に生命に関係のある業界、たとえば薬品の問題、薬品業者とかあるいは食料品の会社とか、あるいは自動車会社なんか、こういう産業では安全ともうけとの兼ね合いが私は問題になってくるのではないかと。これは結局はその業界のいわゆるモラルといひますか、ということにあるので、その点業界に私も期待をするわけなんですけれども、その点ひとつ業界の考え方を聞きをしたいと思ひます。

○参考人(樋口健治君) 二点についてお答えいたします。最初、交通事故において、欠陥車の問題のために起つた事故があるのではないかとということでございます。確かにあります。私自身昨年、一昨年、先ほど申しました自動車技術会の全国の交通事故調査の委員として参加いたしました。そして調査期間が短くございましたが、全件数のうちに、構造上の問題で、あるいは整備が悪くて起つた事故もございました。しかしその件数は、非常に概算でございますが、思ひ出しでございませうが、違ひかもしませんが、おおよそ一％にも満たないと思つております。しかもそれが構造上

ふぐあひであつたのでありますが、一つは、先ほど申しました私の自動車欠陥の定義で言いますと、たとえばブレーキが減つておつたのに直さなうとか、さういふ整備が不良で起つたものと、それから今度問題になつておりました根本的な構造上の欠陥の問題で起つたものと分けてみますと、全事故では一％にも満たない構造的問題は取り扱ひふぐあひで起つた事故のうちのもた一割以下、いわゆる材料が悪いとか、設計が悪いとか、つくり方が悪いといふことで起つた事故は、全事故に対しては、非常に乱暴な推定でございますが、〇・一％にも満たない。あるいはそれ以下じゃないかといふふうに推定されます。ただ問題は、なぜその事故があつてこないかと申しますと、現在の事故は、交通事故を起しす警察官が実見調査という形でつきまうので、これは相当専門家でないと判定ができません。要するに運転のふなれで事故になつたかあるいはブレーキとか、その他の装置が十分性能を発揮しなかつた事故になつたか、あるいは一生懸命整備しておつたけれどもふぐあひで起つたのか、非常にその判定はむづかしいと思ひます。しかし事故としては確かに起つております。

それから二番目の、欠陥車といふことは不適切ではないかといふことでございますが、私自身としては実は二つの立場を持っております。一つは、自動車の安全あるいは性能という意味で、研究者としての立場であるわけでありまう。それから一方、教育者としての一般の方にわかつていただくにはどういふことを使つたらいいか、二つの面がございませう。まず技術者の面としては、私は不適当といふこととは一番的確ではないかと思つております。要するに、われわれ技術者としては、いい材料を使つて、費用をかけて、いいものをつくるということとは非常にやさしいことであります。先ほど申したとおり、欠陥車の対策はやさしいことはもう明瞭でございます。しかし一方、使う立場に立つて言いますと、いいけれども高いといふのは、一面価値がないと思つております。結局限られた費用で同じ性能あるいは少しい性能をねらうといふのが現実的な問題であります。さういふことで、多少不適当であつたと解釈しております。それで、一般の人にはどういふことばで言つたらよろしいかといふことでございますが、私自身、要するに三十年近く車を扱つておりました、機械といふものは必ずこわれるわけでございます。日常の家庭用の扇風機でも洗たく機でも必ずこわれます。さういふものを欠陥と言ひでしようかといふことでございますが、たまたま、ある方が欠陥といふことを言う。最近の風潮としていふと失礼でございますが、最近皆さんが無分別に使うといふ感じがちょっと持つております。私自身とすれば、扇風機がこわれたとか洗たく機がこわれたと全く同じように考へております。ただ問題は、相手が人間の生命と財産に関することでございますので、全く扱いを同じにしらうといふわけではございません。その内容をよくこまかく調査し、分析した上で適切なことばを使つたらいいかと思ひます。要するに、欠陥といふことばは一面の理でありまして、確かに欠陥ではございませう。しかしわれわれ使う立場で、われわれ人間のつくつたものは絶対無欠なものはないと信じております。さういふ意味で、必ず欠陥があるかと思ひます。その欠陥を除けばわれわれに利益が返つてくるなら、その行き方もいいかと思ひます。われわれの毎日の生命、財産が危険にさらされてゐるといふことを承知しながら、しかし一方には、できるだけそれを守るために努力して、平和な生活を願つてゐるわけでありませう。さういふ意味で、今度の欠陥といふ問題も、私はやはり、欠陥といふことばは、少し言い過ぎになるかもしれませうけれども、報道機関の関係の方があまり詳しいことを御存じない方を相手にアピールといふことを少し重点に置き過ぎたやに思ひますが、しかし結論から言つて、いいことばが浮かばないで

まことに申しわけないのでございますが、専門家の立場としては不適当ということばが適切かと思ひますが、一般の方に言う場合には、それはまた不適当かと思ひます。以上、二つでございます。

○参考人(家本潔君) 最初に、いま樋口参考人からお話のございました事故の調査に関連して、一言申し上げたいと思ひます。

私も自動車工業会は、総合的安全対策に関しまして、みずからの製品をさらに一そう安全な方向へ持っていくと同時に、一般的な交通安全という広い角度から問題を見ていかなければならないという考えで、実は政府、通産省の助成金を得まして、先ほど樋口参考人から御紹介のありました事故実態調査というものを自動車技術会に委託をいたしました。二年間継続いたしました。この調査は、ある日にちを区切りまして、一般の警察官の方々の御協力を得ると同時に、各社の技術者とその期間警察に常駐させまして、そうして先ほど来、事故現象の判断が技術的には警察官には非常にむずかしいという点を、われわれの技術者の判断によつてもつとつとくり出していくというところで、この実態調査を実施いたしました。二年間継続いたしました。本年度はそのデータに基づいて深く解析を進めるといふことで行なっております。その結果が、ただいま樋口参考人からお話のございましたような、構造上の問題に基づく比率というものはあの程度の結果になつていふことを特に補足していただきます。

それから次に下請の關係の御質問でございますが、確かに自動車メーカーは六五％とか、あるいは七〇％とかいふふうに部品を外から購入いたしました。そして、その自動車を組み立てております。その外から買入比率はほかの国に比べて少し高うございます。これはやはり日本の自動車産業の発展の過程から自然にでき上つた姿であるわけでございます。そして確かにかつてはそういう下請にやらしたほうが安いということが一つの基本になつて、いわゆる部品メーカーとか下請産業とかいふものが発展してまいりましたが、しかし

今日現在では、御承知のような人件費の高騰を来たしつづある今日ではもう下請だから安いという利点はすでになくなつております。私もはいま安から下請を使うのじゃなくて、日本の自動車産業の構成がそのようにでき上つておるといふ、その上でのいまものをつくつておる。品質につきましては、ただ押えつづけるとか締めつづけるとかいふようなことで今日現在の状態では解決できるわけではございませんので、下請に対して必要があれば仕事のやり方、検査のしかたを逐一指導してともに進むという形をとつておるのが現況でございます。先ほど簡単に触れましたが、新しい部品をある下請なり部品メーカーなりに発注いたします場合には、その部品がその下請に対してはたして適当な部品であるかどうかという判断から出発するわけですね。そのためには平生自分の使つておる協力關係の会社の状態を非常に詳細に調査し、把握してございまして、この部品はまずあそこ

にやらせるのが適当であらう、このような考えに基づいて内外製の決定をいたすわけですね。そしてその部品を発注いたしました際には、じゃどういふふうにしてこれをつくるか、どんな機械でつくるか、その一つ一つの工程について工程監査を行ない、結果を見て、そしてこれらにば検査をまかせてもまず信頼できる状態の部品が購入できるといふことを確かめて購買契約を結ぶというのが常識でございます。したがって、先ほど来お話をしておりますに、ただ、とにかく高圧的に命令をしてものをつくらせるというふうなことではとてい今日現在の状態は成り立ちません。ともに発展するようになるのにはいかにすべきか、たとえば協力關係をしかじかくかくすることによつてコストが下がるという提案などは積極的に受け取ります。そしてそれを採用するにあたっては、当然メーカー側の実験検査というものがあつたわけでございます。それに合格いたしましたならば、その利益はたとえは折半するとか、あるいはたとえは何年間には下請のほうにそっくりそのまま与えて品質の改善に役立たせるようにするとか、いろいろ

な角度から対策が立てられておるといふのが現況でございます。

以上でよろしくございましょうか。

○市川房枝君 配当の問題について……

○参考人(家本潔君) メーカーがもうかつている、たくさん配当しているというお話でございます。これは自由化の問題に関連して業界としての考え方をいろいろの機会に申し上げておるわけでございますけれども、米国の巨大資本に対抗していくためにはもつとつと体質がよくなつては太刀打ちできない。したがって、いま、いかに大きな利益をあげているように見えるけれども、それは欧米の巨大メーカーに比較したらものの数ではない。そういう意味で、われわれ国産メーカーが自由化に対処していくためには、実はもつとつと体質の改善が必要であるということをお願い申し上げておるわけでございます。きょう私から申し上げられることはそういう程度でございます。

○委員長(岡本信君) 参考人の皆さま方に申し上げますけれども、もう昼食の時間が過ぎました。たいへん恐縮でございますが、もう三人おられますので、いましばらくお願い申し上げます。

○木村美智男君 だいたい質問をしまして、大体一通り尽くされたような気がします。一つは、ぜひ伺つておきたい点が四つばかりあります。一つはこれは家本さんにぜひ伺いたいのですが、先ほど河野先生からも、外国へのいわば輸出車というやつ、これが日本の国内需要と違ふのじゃないかというお話がありました。これは自動車業界の話ではあります。たとえばカラーテレビが、一昨年はたまたま国内販売価格の約半値以下で出されておつた。こういう経緯から、電気業界と自動車業界と同じだと、こういうふうには言ひませぬけれども、しかしこの点はやっぱり問題があるのじゃないのか。特に今回の欠陥車の出どころがとにかくアメリカの輸出先から出てきた。こういう問題について、私たちは、たとえば日本のお酒ですね、日本酒の中には——実は私もこれやつておつてよくわかつたのですが、防腐剤として水虫

の薬であるサルチル酸が実は入つてゐるわけですね。そのためにいま外国では日本酒に対してそういうサルチル酸、防腐剤の入つたものは輸入禁止をしておるわけですね。したがって、いま輸出されている日本酒にはサルチル酸が入つておりません。日本人が飲むお酒はサルチル酸が依然として入つてゐる、防腐剤として。こういう關係から見ると、どうもやっぱり売らんかな、もうけんかなの今日商法というものは、私は自動車業界といえども例外であらうはずがない。その意味で河野先生が指摘された点は、これはぜひ何というか、自主的に、ひとつそういう状態があるとするればこれは排除をせよといふ状態があるか。特にそういう立場で、去年私たちは消費者保護基本法という法律を実は議員提案でつくり上げたわけですね。これは食品關係を中心としたけれども、命とからだを守るという意味では、自動車もまたこれはわれわれ国民は消費者の立場なんです。したがつて、この法律というものは、今日問題になつて

いる欠陥車の場合にも考えていかなければならない問題になると私たち考えておりますので、大体自動車工業会のほうとしては、今日そういう法律ができてゐるということをお守りかどうか。そういうことが何らかの形でその工業会の機関として議論の対象になつたことがあるのか、これひとつ私をお伺いしておきたいと思ひます。

それから二番目に、新聞やなんか見ますと回収ということが出ております。リコールという問題でしようが、しかしこの回収といふことはただ受け取ると、私たちは常識的にいま消費者として放任をして、自家用なり営業用なり持つてゐるこの車を、会社が一つ一つナンバードに何かそれこそ回収をして、そして欠陥のあるところを直してまたもう一回戻す、こういうふうな印象として回収といふことはからはとれるわけですね。ところが、実際これを見てみますと、これには隠密回収といふことばもある。あるいは極秘修理といふ、そういうことばを使われる。ほんとうの意味で言うと、私がいままで言つたような回収

ルーバードがアメリカ方で欠陥を発表したときにはゼロであった、そのゼロであった本田が今回欠陥を公表してそのために生産を停止することになったという点でございしますが、生産を停止されるのかどうか私存じませんけれども、アメリカ方で発表になりました時期のズレがあるわけでございす。一九六六年から始まっておりますので、そして先ほど申し上げましたように四半期ごとに締めくくりをして公表される。ですから、時期のとら

え方によりましてゼロになったり、たくさん出たりというようなことがございます。私は、アメリカにおける発表と日本の国内における対処のしかたに、輸出だから国内だからといって扱いが違うとか、車の質が違ふとかいうことは全くあり得ない、ぜひこの点は御了承いだきたいと存じます。

以上でございます。

○木村美智男君 基本法の問題御承知かどうか
 そういうことを……。

○参考人(家本潔君) 消費者保護基本法については工業会の部内の広報委員会もしくは流通委員会等におきまして、広告、宣伝の問題に関連してしばしば取り上げられておることを仄聞いたしております。私は安全公害委員会のほうでございますので、詳細は存じませんが、そういうことでは関心を持って取り上げられておるということを仄聞をいたしております。

○参考人(樋口健治君) 木村委員からの御指摘ありまして、私、技術者として確かに大きなメモリーの膨大な力その他に対して圧力を感じます。私自身はささやかな研究費とささやかなグループで研究いたしましたものについては膨大なものを持つております。というわけで、先ほど私申し上

したとおり、こういう問題につきましてはやはり第三者的、ときには国が、ときには第三者の機関がやはり自動車業界に対して何かの形で、法律的なことはよく存じませんが、第三者としてやはり関与したほうがよろしいのではないかと思えます。そういう意味で一つの考え方としては、いま現行の研究機関、国、公立、民間いろいろございますが、特に自動車メーカーに関係ない、こういう安全その他について相当な充実した内容を持った研究機関が必要じゃないかと思っております。現実の世界は自動車メーカーが安全に対して研究投資をいたしておりますが、その金額に比べますと、現在われわれが聞いております通産省、運輸省、あるいはわれわれの大学に対する研究費はあまりにもささやかで比較するに足らないほど、数

学的に言えばゼロと言ってもいいのではないかと
いうくらいに思われる点がございいますので、や
はりメーカーの人たちが少し行き過ぎがあつて
も、われわれとしては自信を持ってそれをどうと
いうことは言えないと思います。その辺の苦衷を
察したいただきたいと思ひます。

○委員長(岡本悟君)　ちよつと速記とめて。

〔速記中止〕

○委員長(岡本悟君) 速記起こして。

○参考人(清水義汎君) 先ほどの欠陥車のアメリ
カにおける数の問題につきまして、確かに四半期
ごとに締めくくっておるわけですが、私
が先ほど申し上げましたのは一番新しい数字でござ
います、一九六九年の一月から三月まで。たまた
ま現在六月以降に欠陥車の問題が出ております
ので、これに一番参考になるこの種の数字は、い
ろいろな統計もある意味では参考でございますけ
れども、一番新しい段階のリコールの数字という
ものが一番大事な数字だと思います。そういう意
味で一九六九年の一月から三月までの数字を申し
上げたことをあらためて申し上げたいと思いま
す。

それからもう一つの問題につきまして、ただいま樋口参考人のほうから言われました技術的な研究上の問題でございしますけれども、私の理解しておりますところでは、この種の構造上の欠陥の技術開発については、運輸省の中のとしか船舶研究所の中の一部でやっておると思います。これだけモータリゼーションが進んできた段階で船舶研究所という一つの目的を持った研究所の創業的な形では私は問題があるのじゃないか、むしろ自動車部門を独立をさせて、そして独自の研究所を設立して必要予算を組んでそこで行なうという形でなければ、この問題についているところの構造上の欠陥、技術開発、あるいは研究の問題についてはは不足であるというふうに考えております。

○江藤智君　先ほど市川先生からもお話がありました。したが、この欠陥車の問題でございしますね、それ

につきまして樋口参考人ですか、その他御意見のある方がございましたら教えていただきたいと思います。

この欠陥車というもののデフィニションですね、どういふものを欠陥車というのか。当初新聞記事などにあらわれておつたときには、いまにもエンジンが火災を起こしたりなんかするような話も出ておりますが、だんだん聞いてみるとそうでもない。だから私自体は、こういうものを欠陥車というのかなと思つておつたのですが、どうもそうでもないらしいのです。私は、安全運転上重大なそこに欠陥があるので、直ちにそれを回収して処置せにやいかぬ、そういうものを欠陥車というものだろうと思つたのでございますが、けさ運輸省に届け出た結果などを見ますというと、十台の

うちで一台は欠陥車が走っておるといふようなことになりますと、そこに相当のゆとりがまだあるのではないかという気もするわけです。それからこういう重大な問題、生命に影響する問題でございますから、その定義づけをするのは第三者の専門家がやるのが、専門的な機関がやるのがしかるべきものでないかと思うのでございますけれども、現在のところは当の責任者であるメーカーが、自発的にこれは欠陥車でございますというふうな

して欠陥車をきめておるように先ほどからのお話では聞いておるのであって、このことはまことにおかしい。非常な社会的影響を及ぼし、またメーカーにも非常な損失を与えるような問題でございますから、また私の知っておる人などもびつくりして、これはたいへんだというので、二、三私の親戚の者もあわてて修理に行ったりしているの
で、非常な必要以上の恐怖心を起こさしておるよ
うでございます。そこで、欠陥車というのはこ
ういうものだということをもう少しはっきりひと
つ御説明をしていただきたい。これはいずれ運輸
委員会におきましても他の機会にはつきりさせな
ければいけませんけれども、皆さま方としてはこ
ういうものなんだということをもう少しはっきり
さしていただきたいと私は思うのであります。

それからもう一つふしぎに思いますのは、ある期間に製作されたある型式のものにこういう事故がある、欠陥があるというようなことが発表されておるように思います。ブルーバードにいたしても、コ罗纳にいたしても、その他その内容の容を拝見いたしますと、ある時期の製作のもの、日本よりもはるかに自動車工業の先達国であるクライスラーも先般非常にたくさんさんのリコールをやっておるようでございますが、この問題が出る前に、新聞で見て私はそのときから疑問に思っておったのです。非常な経験を積み、しかもだんだんよくなっていくものでありますから、それがそういう非常な欠陥がひよこつと出てくること、どこにそういう原因があるのか、この二点についてひとつ御説明をお願いいたしたいと存じます。

○参考人(樋口健治君) 先ほどの御説明で、蒸し返しになって恐縮でございますが、私自身は欠陥に対してこう考えております。

一つは、使っていくといたんでくる部品その他がございます。すり減ってくる部品、たとえばタイヤとかブレーキ装置でございます。こういったものは私は現在では欠陥と言わないほうがいいのではないかと思います、この場で討議されております。

いま一つの問題は、長年使われていると、知らない人にはわからない、早く言うと専門家でないとわからないけれども、何かあると事故につながるかもしれないというものがございます。これはおもにゴム製品とか合成樹脂製品でございます。これがときによって、設定する側がたとえば十萬キロもつのだとかあるいは五年もつという設定をいたしております。ところが、ユーザーのほうは、使い方によりあるいはまた好みによりまして、長年使う方もおりますし、すぐそれを捨ててしまふ方もおります。そういう際に、設定する立場の側の設定と、使う場合の設定と違う場合がございます。そういう場合には、やはり統計的な調査をいたしまして、設定側はこのくらいが適正である——たとえば十萬キロとか、五年とか設定い

たします。一部の方はこれをそれ以上使います。そうするといふのでまいります。こういうものを一々、欠陥と言ふるかもしれないけれども、今回特に問題になっております欠陥は、そういう日常われわれが長年自動車を使つておりました、こういう部品はたとえば十キロもつか五年もつというふうな、いわゆる長年のデータがあるわけでございます。それに対して、予想以外に早くきつたものは私は欠陥ではないか、こういうふうな解釈いたします。具体的に各メーカーから発表されております欠陥車と欠陥部品は、すべてそういう部類に入らぬと思ひます。

もう一度繰り返しますと、われわれ使う立場の者が、それぞれの自動車には欠陥があります。その出方が予期以上に早かつた場合、そういうものを欠陥と現在私は解釈いたしてあります。私自身の欠陥に対する基本的な心がまえは全然別なところがございますが、現在、この場なり新聞紙上なり運輸省なりメーカーさんなりが考えています欠陥はそういう意味の欠陥だと思ひます。

それから製造時期の関係につきましては、いろいろ新しい車が出ます場合、われわれが聞いております範囲では、最初の新しい型が出ますと、いろいろな設計その他をいたしますが、すべての部品が全部新しいというところはございません。当然相当な部分はすでに売りに出している車のものを使ひます。しかし、そのほかに、場合によつては、性能を向上するため、あるいはつくりやすくするため、値段を安くするため、いろいろと設計上の変更をいたします。そういうしますと、最初の車を出した場合には、たとえば五万台なり十万台なり売ります。そして当然これも欠陥が出てまいります。いわゆるこの場における欠陥も出てまいります。それに対する対策も立てます。一方、それでは問題のない部品はどうしてきますかというところ、そのまゝはうっておくわけではございません。私が先ほど申したとおり、過剰品質というものをしますが、必要以上にはいい材料を使つておれば高くなりません。利益が減ります。われわれの立場からすれば車が高くなりません。そういう意味で、技術的な立場では、同じ性能、あるいは少し性能を出さず、少しでも安い材料、あるいは安い工作法、それを一部の人は悪い材料といふことを使ひますが、私は適正といふことを使ひたいと思ひます。そういう変更をいたします。そういうことで大まかな面も出てまいります。そういうしますと、ときにはふぐあいな点が出てまいります。今度の場合もそういう問題が幾つかあると思ひますが、現実には私が調査したわけではございませんで、そこまでは言へませんが、そういう推測がされます。そういう意味で、途中から、すでに売り出された車が何年かたつてから欠陥が開始するということも当然あるかと思ひます。

○江藤智君 私は、相当使ひまして摩耗したり老化したたりするものをいふわれわれが欠陥車と言つておるのではないと思ひます。欠陥車というのは、やはりその人がいいと思つておつたが、たとえば急に——私は知りませんが、新聞で見れば、キャブレターかどこかのことになるといふのが、そこで引火して爆発したとか、あるいは予期いたしませんけれども、ブレーキ部分がさびていたんで、まだだいいじょうぶだと思つていろいろ折れてしまつたといふようなことを欠陥車と一応考へておる。ただ、その欠陥においてもいろいろな緊急の度合いがあります。ですから、どの程度のことを欠陥車といつてやるべきであるか。たとえば八月までにみんな回収させるのだという説もあるが、そういうふうな同じ期限でやはり切つたほうがいいのか、そういう点がはっきりしないのでお尋ねしておるわけなんです。その点ほかの参考人の方にも御意見ございしたら、ひとつ聞かせていただきたいと思います。

○参考人(樋口健治君) 欠陥の問題については全く同意見でございます。予期せざる欠陥、予想以上に早くいたんで、気がつかない間にこわれておつた、こういうことだと思ひます。ただ問題は、欠陥に対する対策でございます。が、期限を切るのがよろしいか、あるいは一つ一つ部品を見て、その上でやるのがよろしいかという問題になります。が、残念ながら欠陥の状況をきいて見ませんと、一がいに言えない面があると思ひます。たとえば仕向け地によつて、ユーザーの使う場所によつて、非常に海に近いところ、あるいはアメリカのように、道路に塩をまくところ、そういうところはすぐさま見なければいけないと思ひます。その点、私自身は東京で使つておりますが、そういうところでは欠陥の可能性は少ないと思つております。そういうしますと、当然一がいにこの車のどこかところに欠陥が生じたから、すべての車を同時にやるといふ必要はないと思ひます。もちろん安全のためにはすべて優先しますから、最優先だと思ひますが、われわれの日常生活は常識どおり緊急の度合いがございます。そこにおいて、専門家は専門家の立場で度合いをきめ、使う者は使う者の立場で度合いをきめておるのでございますが、今回の新聞紙上では一律に交換するやに新聞は見受けられます。これは少し実際の受け入れ態勢その他から考えますと、私自身では、あるいはわれわれユーザーの混乱を来たすのではないかと。現実に新聞その他報道機関を見ますと、販売会社、修理工場に殺到しておるといふそういう際、あわててこそく修理をすること、かえつて危険を招くと私は思ひますので、もう少しきめのこまかい指導によりまして——仕向け地、仕向け地、使ひ方により、それぞれ危険の度合いが違ひます。そこまでいって初めてやるべきではないかと思ひます。

○参考人(家本孝君) 欠陥の考え方につきましては、ただいま樋口参考人からお話のありましたとおりでございます。これはことをかえて申しますと、あすにでも事故につながるというふうな状態をいま欠陥車と稱してゐるのはございませぬ。事故につながる懸念がある、こういう角度から回収を必要とするという判断をいたしておるわけでございます。もちろん、非常にたくさんあります回収対象の中には、おのずから緩急の順序がございまして、たとえばブレーキパイプにつきましても、ただいま樋口参考人から発言のあつたとおりに、それが正しい合理的な考え方だと思つております。以上であります。

○参考人(清水義久君) 私は、欠陥車の定義というものをいま新しい段階でここに概念の規定をするといふことは、かえつて混乱をおこしているのではないかと思ひます。すでに欠陥車に対する一定基準というものは、御承知のように法律で明らかになつております。すなわち、昭和二十六年に道路運送車両の保安基準というものがございします。少なくとも市場に出ている車両が道路運送車両の保安基準に完全に適合しているかしてないか。それに適合していない技術的な部分的な問題があつたからこそ欠陥車という形が出てきたわけでありまふ。もう一つは、先ほど指摘をいたしましたように、この基準の内容が非常に抽象的に規定されている条項が多過ぎる。たとえば「堅ろう」であることが必要、ところが、どういふ形が「堅ろう」といふ点について施行規則であるとか、あるいは運輸省の行政指導の内部規則であるとかいふものがありまふれば、この辺に対する問題がすでに解決され得た問題だと思ひます。そういう点では、欠陥に対する現在起きている問題を含めまして、今後のそういう規則の改正なり、行政指導のやり方の変更等もございしますけれども、とりあえず道路運送車両の保安基準を厳密な形でメーカーに守らしていくというのが一つの欠陥車の概念の具体的な内容ではないかと、かように考えております。

○金丸富夫君 各委員の質疑並びに参考人の各位のお話によりまして大体了解いたしました。一点だけ私ちよつとお伺ひしたいと思ひます。家本参考人にお伺ひしたいのでございますが、

それは生産者の責任に関連しての一点でございます。欠陥車の内容等につきましては、いま御議論ありましたから非常に明らかになったわけでありましたが、今回のこの欠陥車の問題が外国から問題になったとか、あるいはまたいろいろ取りざたされておるわけでありますが、先ほど家本参考人のお話にもありますように、わが国においてもすでにそういう具体的な問題は起こっておったんだと、問題は以前から判明しておつてそれをいろいろ研究しておると、しかも二カ年間の実態調査もやられたというし、あるいはまたリコール問題についても、形こそ変われ、アメリカにおいてやるのとは違ひまして行なわれておるといふようなことを言われておるわけでありますが、製造上のいわゆるメーカーの欠陥と認められて、そうしてリコールを事実上ほかの形においてやられておるといふことはこれは事実でございます。よしうね、しからば、それについては私も行政並びに法制上の関係についていろいろあいに尋ねておるわけですから、後々また問題になるわけでありますが、これは通産省あるいは運輸省の関係機関についてはすべて御連絡の上に行なわれておるわけでございます。それとも、まあ秘密裏に自分の会社のメンツも相当に考へながら会社自身でやられるとか、あるいは工業会全体で申し合わせでやるとか、そういうぐあいになっておるのか、その一点だけひとつはつきりしていただきたいと思ひます。製造上の欠陥に限つてお話ししたい。

○参考人(家本潔君) 従来から事故報告の義務がある範囲に規定されております。それは転覆、転落、火災、踏切衝突、死者、負傷者、重傷者の発生、当該車、貨物、家屋に五十万円をこえる損害発生、かじとり装置、ブレーキ、車軸、車ワク、スプリングの破損による運行不能の場合、下記の者は知事を通じ運輸大臣に報告しなければならぬ、こゝういふ規定がございます。で、その対象となるものは自動車運送業者、自動車を持って営業しておられる人、それから十一人乗り以上のバス

を持つておられる自家用の所有者、並びに総重量八トン以上の自動車を五両以上持つておられる自家用の所有者、それからその他軽四輪、二輪を除いていろいろのものをまじえて十台以上の車を持つている自家用の所有者は、先ほど申し上げましたような事態が発生した場合に届け出をしなければならぬと、それによって運輸省は必要とあらば事故警報を出す、こゝういふたてまえがございまして、私もその事故が発生した場合の処置をいたしましては、従来のこゝういふ規則に該当する場合に届け出をいたしております。ただし、乗用車の関係ではいままで必ずしもそれが明確になっておりませんので、届け出が必ずしもされていなく、こゝういふ状態であつたかと存じます。しかし繰り返して申し上げますように、メーカーにいたしましてはそういう事態はみずから責任において一日も早く終息しなければならぬという立場から積極的の改造をいたしております。こゝういふことでございます。

○金丸富夫君 いま届け出をちゃんと法規によつて指示されていると、これは当然そうなんでございます。私の申し上げるのは、たとえば生産のほうの関係においては、先ほど実験の問題がございまして、十五万キロ、ちゃんと新しい型をきめた場合においてはこれを守っていくことにして、こゝういふことでございますけれども、いわゆる欠陥として皆さま方のほうで考えられて、しかもリコールまでしようというのについては、これは単に使用者側の不注意であるとか、あるいは無理解であるために事故になるかといふことではなくて、車の製造構造上遺憾であるといふことが、これは初めからわかることではないと思ひます。が、そうすれば直すかと思ふのですけれども、あとでそれがわかつた場合に、これは事故発生のおそれがあるから濃厚であるからこれをリコールするのだといふことだろふと思ふのですが、こゝういふものについては皆さま方のほうでさうな場合に

おいては、届け出したものについてはこれはもう

当然ですけれども、そうでないものであつてもそれをリコールしていく、また今回のときは幅広くリコールしようといふことですから、こゝういふものについては従来とも運輸省あるいはまた通産省において了解を得ておつてこゝういふ措置をとつておるのか。あるいはまた、ただ単に製造業者として、自分の会社として、あるいはまた自動車工業会として申し合わせによつてそれをやつておるのか。こゝういふものがあるはずですが、それ

○参考人(家本潔君) 従来のやり方といたしましては、義務のあるものは当然届け出ているわけですが、そのほかの問題につきましては必ずしも届け出がなされておるとは申されません。そうしてやはりその処理はケース・バイ・ケースで行なわれてきたと申し上げてよろしいかと存じます。しかし今回の運輸、通産両省からの通達によりまして、届け出の範囲と義務が拡大明確化されましたので、今後はいま取り上げられておりますような問題が発生した場合に必ず届け出がなされるということになるわけでございます。

○金丸富夫君 あなたが先ほど、製造業者が製造した車については何といつても安全であり、かつりつぱな車であるといふことが第一の信用だといふことをモットーとしてやられる、工業会もたぶんそうだろふと思ふのですが、こゝういふ觀念から考えれば、かりに通産省から通達があつても、こゝういふやうにこゝういふ部分品、こゝういふ構造自体はいいと思つて出したけれども、ほんとうはあまりよくはないといふことがはつきりわかればこれをやうばり回収する、リコールしていくといふことが行なわれる、その場合にはそれをただその会社あるいはまた工業会だけにしておくだけではなく、さらにこれを通産省なりあるいは運輸省なりに連絡を進んでされるのが当然じゃないでしょうか。こゝういふことはいままでやつておらないのですか。

○参考人(家本潔君) それは先ほど申しましたように、ケース・バイ・ケースで行なわれておつた

と存じます。すべてということでは必ずしもなかったと思ひます。工業会の内部でこゝういふ問題を表向きに取り上げるという状態でございます。ので、工業会の立場からはこれは正確なことはわからないわけでございます。

○金丸富夫君 それでは工業会御自身の責任、生産業者としても少し――まあ大きいものにはふたをしるというふうな気持ちで手伝つておられるのも、あるいは人間の感情としては考えられるかもしれないけれども、事人命に關連する重大な問題になつておるわけですから、今後はひとつこゝういふことについては徹底的に、皆さま方のほうで御聞きになったのはこれは運輸省にもあるいはまた通産省にもよくこれを通して、そうしてわれわれといたしましては法制上遺憾の点があればこれをやはり直すことについて努力しなければならぬ問題があると思ふのですが、ひとつその点は十分責任を重んじてやつていただくように、特に要望いたします。

○森中守義君 最後になりました。へん恐縮ですが、一点だけ清水参考人とマキノ参考人にお尋ねしたいと思ひます。

現在の問題が、相当の時間がかかるでしようけれども、何かの落着はつくと思ふのです。しかし問題は、そのあとに一体どういふことになるのか。端的な言い方をしますと、おそろく日本の今日の産業の体質からしまして、事がなくなれば元に戻るやうな気がしてしうが、ないのです。おそろくわが国の産業が、保守的といふのがあるいは秘密主義といふのか、こゝういふものを土台にして成長してきておるのです、おそろく事が終われば元の状態に戻るということが十分予想される。むしろこれは行政当局あるいは国会等におきましても重大な関心を將來とも持つていかなければならないのですけれども、まずユーザーの側から何か自己防衛的なものが将来的な問題として検討されていいのではないかと、こゝう思ふのです。

したがつても事故が起きたならば、まず車を疑う。それで損害賠償あるいはまた負傷等、あるい

は心理的にかなりショックを受けるわけですから、慰謝料の請求をする。つまり企業に対して東洋的な倫理であるとか、あるいは道義的な責任を追及してもあまりこたえないと思うのです。どういう対策が必要かといえば、やはり経済的にユーザーの側から打撃を与える以外に方法がない。これが私はメーカーあるいはディーラーに対する最大の自己防衛の方法ではないかというように考える。したがって諸外国にそういう例があるかないか。あるいは将来のユーザーの側から自己防衛のための一つの全国的な組織化、あるいは對抗策、こういうものが考えられていいのじゃないかというふうに思うのですが、両先生の御意見を最後に承っておきたいと思ひます。

○参考人(清水義武君) この問題が落着いたあとにどういふような問題が残つていくかという点が一つ、もう一つはユーザーの自己防衛の問題、御質問の要点は二つに分かれると思ひます。

この問題が落着いたあとに問題については、私は二つの問題が残されてくると思ひます。一つは、現在問題になっておられますのは、自動車メーカーに対する問題点として問題がクローズアップされてきています。ところが現実には、たとえ再生タイヤのメーカー、いわゆるタイヤの山久けに対する問題も現実としては非常に問題がございす。これに対する基準なりあるいは問題点については問題になつてきておりません。しかし問題は、タイヤのバランス等について非常に問題が残つておる。あるいはまた一部のオイルメーカーあるいはタイヤメーカーの過大宣伝によつてユーザーが必要以上にその宣伝を信頼し過ぎてしまふ、こういう点についてやはり一緒に取り上げていかないと、いわゆる自動車メーカーだけの問題となつてしまつて、他のはずれた問題で不安なりあるいは安全問題について残された問題として未解決になつてしまふこととあります。

それから第二の問題点としては、これは国内の国民経済上の問題あるいは経済政策上の問題でございすけれども、この問題が混乱をしている中

に、御承知のようにアメリカにおけるところの自動車自由化の強力な政治的な圧力が加かつてきております。この問題が、国内の問題が混乱をしていふままにこの力に押し切られたといひますと、わが国の国民経済にきわめて重要な影響力を持つてくると思ひます。この点につきましましては、むしろ国内経済に対する経済政策上の問題として重要な、やはり混乱をしていふだけに課題としてお考えをいただかなければならない問題である。

もう一つは、ユーザーの問題でございすけれども、一つの精神上の問題といひましては、近代国家に見られる合理主義、こういうものを学校教育の中において、社会教育の中においても徹底をして植へつけていただくということが必要でないかと思ひます。いわゆる権利と義務の関係であります。これはメーカーにいたしましてもユーザーのほうにいたしましても同様の問題であります。と同時に、車というものを無原則的に、車を使用するといふ条件にはずれていふ中でも無理に使用してしまふといふような問題についてのやはり正しいあり方というものを徹底すべき問題ではないかと思ひます。これは法的な問題を御質問の中におかれておりますけれども、これらの合理主義なりあるいは権利と義務の問題が徹底をいたしますれば、これが社会的な規制力となり、それからこれは放置しておきましても個々の法律問題として出てきますために、当然これは間接的にあるいは直接的に、生産者に対する大きな規制力となつてあらわれるわけでありす。そのような社会秩序の確立といふものがまず前提条件になり、原則的な問題になるのではないか、こういうように考へております。

○参考人(マキノ正美君) 清水参考人からのお話のとおり、宣伝過剰といふことが確かにございすと思ひます。でも、わりと最近はお話によつて買つた時代になつたと思ひます。マーケットのほうの日用品にしても、カラーテレビにしても、クーラーにしてもしかりだと思ひます。山久けタイヤのお話が出ましたけれども、これは昔は

山久けのタイヤを使用したしたけれども、最近山久けは早くもびびりしてしまつて、結局経済的には何にもならないといふことで、新しいタイヤを使うといふ方向にかなり向かつていふと思ひます。

それからユーザーといひまして、今後こういう問題をどうするかといふことにつきましましては、私どもの自動車連盟が現段階では会員が二十万人でございす。本年中に約三十万人になると思ひますが、会員外にも呼びかけまして、先ほどお話し申し上げましたように、バスのほうの技術委員会でございますか、こういったようなものを参考にしたしまして、横の連絡をよくとりまして、メーカーのほうに注文をしたりしてやつていこうと、こういうふうに考へております。

○委員長(岡本悟君) これにて参考人に対する質疑を終了いたします。

参考人の皆さま方に申し上げます。本日は、長時間にわたりました貴重な御意見の開陳を賜わり、まことにありがとうございます。つつしんで厚くお礼申し上げます。本委員会といたしましては、皆さま方の御意見を今後の審議に十分活用させていただきますと思ひます。本日はどうもありがとうございました。

午後三時まで休憩いたします。

午後一時五十九分休憩

午後三時二十七分開会

○委員長(岡本悟君) ただいまから運輸委員会を再開いたします。

運輸事情等に関する調査を議題といたします。

第一伸栄丸衝突事件に関する件について、政府から報告を聴取いたします。河毛海上保安庁長官。

○政府委員(河毛一郎君) 第一伸栄丸の事件につきまして、お手元に調査報告の概要を提出いたしております。これによりまして御説明を申し上げます。

まず事件発生の日時、場所でございますが、去る六月五日十五時二十五分、位置はカッウ内にございすように、沿海州のデカストリ港の沖合い約六・二海里の地点でございす。

被害を受けた第一伸栄丸の要目でございますが、総トン数が二千九百九十六トン、船主は今治船舶愛媛の船主でございます。これを新和海运が用船いたし、北洋材の積み取りに向かつておりました。乗組員は船長以下二十四名といふこととございす。

そこで事件が発生いたしました前後の第一伸栄丸の動静でございますが、本船は五月二十四日今治港を出港いたしました。これが処女航海、初めての航海でございます。二十九日に同じく沿海州のラサレクに入港いたしました。ここにございすように、北洋材を約三千トン積み込みました。六月二日同港を出港いたしました。三日デカストリ港に入港、同じく北洋材を二千四百二十トン積み込んでおります。その後五日十四時二十分、デカストリ港を出港いたしました。十五時二十五分、前に御説明いたしました地点で事件が発生いたしました。事件発生にかんがみ、十六時三十六分デカストリ港に再び引き返し、入港いたしております。その後、七日出港いたしました。九日小樽に一たん入港いたしました。十日出港、当初の仕向け地は今治港でございましたが、距離その他の関係から変更いたしました。十二日五時四十分七尾港に入港いたしました次第でございす。

これまで前回の運輸委員会御報告申し上げましたが、十四日の十八時二十分に本船は北洋材を揚げ切りまして、出港。十六日の十三時三十分今治港に入港いたしました。現在本船は被害箇所修理のために今治造船所に入渠中でございす。

次に、事件発生時の状況でございますが、私も調査いたしましたところによりますと、ここにございすように、当時右舷の真横約五百ないし六百メートルの海上に赤い炎となつた高さ十五メートルくらいの水柱が立ち、衝激音とともに赤い火

の玉のようになった無数の破片が同船に飛び込んだというところがございます。

被害の状況でございますが、まず乗組員の関係につきましては、ここにございますように司厨長が重傷を負ひまして、これは動かせませんので、デカストリで入院させ、現在同地にいますわけでございます。あと機関員、機関長、検収員がそれぞれ負傷いたしました。特に機関員につきましては、そのまま航海ができないという判断で、小樽に寄港いたしましたときに小樽で上陸いたしました、目下入院中でございます。

次に、船体各部の損傷状況でございますが、右舷外板三カ所の破孔がございますが、十一カ所に損傷がございます。それからレーダー、無線機等が使用不能になっている次第でございますが、幸い喫水線以下に被害がございませんので、独力で日本に帰り着き、また母港にまで到着することができたと、こういう状況でございます。

次に事故の調査の關係でございますが、この件につきましては、私も知らず知らずのうちに七日でございますが、直ちに在ソ日本大使館を通じて本件に關し事実調査、負傷者の状況、あるいは安全航行の保障等を申し入れておいた次第でございますが、現在までのところ、残してまいりました乗組員の生命は異状がないということ、それから安全の保障につきましては了承するという回答がございました。事実の調査等につきましては、いまだ回答に接しないという状況でございます。

一方、第一伸栄丸の船内でお相定の破片その他の物件を収集いたしました。これにつきましては、海上保安庁といたしましてはその専門的な鑑定能力がございませんので、政府の専門的鑑定機関にこれを委嘱いたしました。現在調査をしてもらっております。

なお、事件の発生いたしました場所につきましては、事前に射撃訓練等の通報には接しておらない、そういう海域でございます。

ました。

○委員長(岡本悟君) ただいまの報告について質疑のある方は順次御発言を願います。

○江藤智君 私は六月七日の新聞紙上で初めてこの第一伸栄丸の被爆事件を承知いたしました。まことに不可解な事件でございます。火の玉が船の中に飛び込んだと云うか、何だかわからないような爆発物が飛び込んで大破をしたと云うような記事でございますが、ただいま正式に御報告を受けまして、やはり同じ不可解の念を深くするものであります。今後この問題については、政府といたしましては十分に事実を調査して、しかるべき処置をとっていただく必要がある、かように考えます。

まず第一には、事実を調査することが必要ではないか。第二は、日本の船の航海の安全を保障するということでありまして、これについてはソ連側のほうから返事があつたようでございますけれども、事実の問題についてはまだ何ら返事がなして当然、これだけの被害を受けており、また重傷者も出しておるわけでございますから、損害賠償や陳謝の問題もこれは起こさると思つておりますが、いづれにしても善良な仕事をしておる船が公海と申しますか、あるいは領海であるかもしれせんけれども、そういう平和な場所におきましてこういう事件があるということにつきましては、ひとつ責任を持って政府で明快な解決をはかるように努力をしていただかなければいけない、かように考えております。

その後の新聞によりまして、破片などはいふん船の中に残つておつたのを収集されまして、その写真などもございますが、その中には明瞭にその型式その他について、ソ連の文字も刻まれているというところがございますから、そういうものを示して、早く事実調査をすることも可能になるのじゃないかと私は考えますが、その点につきましてはまず大臣の御決意、それから外務省のほうでいろいろ折衝していらっしゃるようです。

から、そういうような折衝の経過についてのお話をまず承りたい、かように考えます。

○国務大臣(原田憲君) このたびの第一伸栄丸事件に關しまして、私の所信をお尋ねでございます。このたびの事件、これはまことに第一伸栄丸及びその乗組員にとつてはきつめて不幸なできごとでございます。特にこれにより負傷されました方々に心から同情いたす次第でございます。先ほど海上保安庁の長官から経過を御報告を申し上げておりますが、政府といたしましては七日本件を知りまして、直ちに外交ルートを通じて事情の調査、乗組員の安全につき照会するとともに、日本船舶に対する航行上の安全措置について申し入れをいたしましたのであります。しかるところ、残留乗組員の生命に危険のないこと及び日本船舶に対する航行安全上の保障の要望につき了承した旨の回答を得ておりますが、いま江藤委員御座のことく、事故発生事情については現在までのところ答へに接しておらず、督促を行なつておるのでございます。さらに、第一伸栄丸は十二日七尾に入港いたしましたので、直ちに船内調査を行ない、発見された残存破片について政府といたしまして目下調査中でございます。今後これらの調査結果によりまして、ソ連側の責任が明確になった場合には、直ちに同政府の責任ある措置を外交ルートを通じて申し入れ、その実現を期する、こういう所存でございます。

○政府委員(有田幸輔君) お答え申し上げます。ただいま大臣並びに海上保安庁長官のほうから御説明がございましたように、事件発生は六月五日でございますが、七日に新和運から連絡がございまして、私どものほうで直ちに在ソ大使館のほうに訓令いたしました。ソ連側に事情調査をやること、また負傷者の氏名、容体等を含め万般の回答を要求するように訓令いたしました。たまたま土曜でございますが、大使館のほうでは電報接後直ちに同日、ソ連の外務省極東部のほうにこの申し入れを行ないました。それから、引き続きまして十日にソ連の回答を督促すると同時に、

に、重ねて日本船舶の航行安全保障のための必要な措置をとるよう申し入れて、これは十一日に極東部に対して申し入れております。先方は、船舶航行の安全にかかわるきつめて重要な問題であるということを確認しております。したがって、ソ連側でも直ちに慎重に調査する、そして近いうちに回答するということを申ししておりますが、実は現在まで詳細についての回答はまいっておりません。

で、今後の取り扱いでございますが、ただいませつかくこの船舶も帰つてまいりまして、海上保安庁その他において調査分析中でございます。ほぼ結論が出つたことだと存じますが、これらの結果を待ちまして関係方面と十分協議の上、ソ連側に対してこの補償要求、あるいは最も大切な安全保障の要求、その他万般の対ソ折衝を行なつていきたい、このように考えております。

○江藤智君 この問題はまた対外折衝中ではございますが、これ以上突っ込んでお話を聞く材料もあまり持っておりません。ただ私は、そういう証拠物件がこちらのほうでもあつたのですから、そういうものも示して、そして早く事実を究明できるようにひとつさらに努力をしていただきたい、こういう気持ちがございますので、その点を要望いたしますとともに、こういうような問題がなぞに包まれたままあやふやのうちに葬られることのないようにひとつ処置せられるように要望いたしました。私の質問はこれで終わりたいと思つております。

○委員長(岡本悟君) 本件に対する質疑は、本日はこの程度といたします。

○委員長(岡本悟君) 休憩前に引き続き、自動車構造上の欠陥に關する件について質疑を行ないます。

質疑のある方は、順次御発言願います。

○森中守義君 きのう運輸省が欠陥車の全客というところで公表された。これによれば、五十五種、

延べ二百四十五万台、しかもこれを八月末までにリコールを完了するようという要請が行なわれたというこのようですが、**事実**に間違いありませんか。

○政府委員(黒住忠行君) 昨日十社報告がございました。で、十一日に報告がございましたトヨタ、日産の分を加えて五十八件でございますが、これらにつきましては措置がまだ終わっていない車につきましては、おおむね八月一ぱいまでには措置を完了するという計画の提出がございました。

○森中守義君 この五十五種、延べ二百四十五万台のはかに——これは入っているんですか、いな
いんですか。トヨタのハンドルの不良品がある、そ
れからホンダNにも三十七カ所の不良個所があ
る、こういう記事が朝日及び日経において出され
ておる。したがって、この種類が五十五種、延べ
二百四十五万台の中に算入されているものか、あ
るいは全然まだ目こぼしになっているのか、その
辺はどうでしょうか。

○政府委員(黒住忠行君) 本日の朝日新聞に報道されましたトヨタの分とホンダの分は、この中の数字には入っておりません。で、これはいわゆる欠陥車であるかどうかにつきましては、さっそく調査をいたしております。

○森中守義君　そうしますと、その欠陥車の全容というこの発表は、いままでのいわば中間的な発表であって、これで欠陥車に関する行政当局の整理したものは全部終了したということにはなりませんね。

○政府委員(黒住忠行君) 国産車のいわゆる四輪の軽自動車あるいは自動車につきましては、ただいまのところ運輸省で受けました報告は五十八件の延べ二百四十五万六千両でございます。そのほかの分につきましては、ただいま御指摘の分はこれの中には入っておりませんので、いわゆる欠陥車であるかあるいはそうでないかというこの点につきましては、ただいま調査を開始したところでございます。さらにこの車両の中には二輪車が

入っておりませんので、二輪車につきましては数日中に報告を受けることに相なっておりますのと、それから輸入車につきましては、本日ちゅうと、ただいま時刻かと思えますけれども、報告を持ってくることに相なっております。したがいますして、国産車の二輪車につきましてはこの数に明白に入っておりません。

○森中守義君 要するにこれが最終的な全容というものでなければ、さらにこれから拡大の可能性がある、そういうように理解をせざるを得ない。そこで、どういふことなんでしょうか。大体メー

カーの報告を基礎にしてこういうものを整理されておるのか、あるいは運輸省みずからが進んで調査に当たっているのか、要するに報告つまり積み上げられる内容というものはどういう作業の過程によっているのでしょうか。

○政府委員(黒住忠行君) 従来、運輸省令で自動車の型式指定規則というのがございます。この型式指定規則に規定いたしておりますところの諸元に関するものにつきまして、その変更をし、あ

るいは届け出しまして変更をする場合におきましては、運輸大臣の承認を受けなければならぬというところでございまして、規則に明白に規定をいたしたものは当然その措置が必要でございまして。ただそれ以外の、従前、規則に規定していない項目

につきまわすの点は報告の義務を与えておりませんので、メーカーのほうでこれを自発的に回収し、修理をしておたわでございます。今後におきましては、その規則に規定いたしておりますものはもちろんではございますが、それ以外の点

につきましても、型式や構造、装置に関するものにつきましても、厳格に報告を徴しまして、運輸省にいたしましては、適正な措置を講ずるということにいたしましたわけでございます。従来は規則に当てはまつてないものにつきましても、報告義務

を与えていなかったわけでございます。メー
カーが自発的に処理するというたてまえになっ
ていた次第でございます。

○森中守義君 その辺の議論は、またあとでし

すが、なるほどその指定規則によつて報告義務と
いうのが限定されているのは知つておる。だから
いま自動車局長の言われるように、報告の義務を
課していないものについては報告はない、したる
が、つてどこにどういふ欠陥があるかにつきまし
ては、報告されない限り不明であるということであ
るかどうか。同時に、運輸省が進んで全体的に洗

い直しをやっていくかどうかというその辺のお答えが明確でない。少なくとも、新聞等に運輸省が公表されるものは、メーカーの報告を基礎にしたということがほとんど支配的なものになっておる

わけてですね。ですから、報告に基づくものですべ
てが整理されているのか、あるいは運輸省みずか
らがやって実数を当たっているのか、その辺もう
少し明快に答弁をいただかないと答えになりませ
ん。

○政府委員(黒住忠行君) 運輸省といたしましては、事故が起きた場合に警察の通報あるいはこちらの調査によりまして車両の欠陥事故であるということ把握いたしました場合におきまして

は、積極的に事故警報を発しまして、自動車の使用者、整備業者あるいはその他の関係者に通知をいたしております。しかしながら、事故が起きる前におきましてメーカーが発見し、ディーラー等を通じて車が参つて直すというふうな場合に

おきましては、報告の規則にも、そうして型式指定規則にも当てはまつていない場合におきましては、従来は報告を受けていなかったわけでございます。

○森中守義君 要するに、問わんとするのは、き

のうの全容を発表されたというので、五十五種延べ二百四十五万台こうなっておるのだから、これが最終的なものであるのかないのか、これが一つの中心点なんです、私が聞こうというのは。そこで、新聞の記事によれば、けさの新聞です

かね、トヨタのハンドル系統に不良品なんか相当ある。またホンダにもそういうのがある。いまの局長の答弁ではつきりいえました。さらに二輪系統もあるということですからね。したがって、

要約をすれば、五十五種二百四十五万台のほかにさらに増大の見込みである、こういうように理解しておいてよろしいですね、その答えてもらえば簡単なんです。

○政府委員(黒住忠行君) 先ほど申し上げましたように、二輪につきましては明白に入っております。せんから、これもあるものと思っております。しかし、四輪につきましては、先般六日の日に、自動車工業会、そうしてまた関係の会社にも通達をいたしました、この際欠陥車につきましては、すみやかに報告すると同時に、その処置につきましては

して諸画を出せといふことを言っておりま
すので、出た範圍内におきましては一応網羅したもの
と思っておりますけれども、しかし、けさの新聞
のような事態もございますので、一〇〇%である
かどうかといふことは、これを確実にそう言い切
ることができませんので、これらにつきましては
さらに調査をいたしまして今後対処していきたい
と思います。

○森中守義君　それではちょっと大臣に念を押

ておきますがね、なるほど、その報告の義務を課していないものについてもこの際のことだから進んで、義務はなくても報告を要請をする。したがって、できるだけすみやかに、いまだ正確に不良車、欠陥車というようなことであるかどうかを

からないけれども、新聞でいわれているようなトヨタあるいはホンダ、さらに二輪車等についても調査をする、こういうことにしてほしいと思うのですが、そのとおりおやりになりますか。

○国務大臣(原田憲君) いま局長から申しました

ように、そのような措置をとりたいと思います。

私、この際申し上げておきたいのは、これは、車はいい車をこしらえて、そうしてどこにも負けない車をつくらうということを考えているのが私は業界の本質的な姿であらうと思っています。

したがって、日本の自動車産業というものがそれ
を、非常に効果をあげてきたので、世界一強国で
あるアメリカにまで輸出するに至った、このよう
に私は考えております。しかるところ、一〇〇%

というものは、絶対というものはないのでありますから、これを一そうよりよくしていくということについて常に努力をしていかなければならぬが、そのやり方について、今度の場合は、アメリカでは公表制度をとつておつた。日本ではこのやり方について、道路運送車両法あるいは道路交通法をもとにして車検制度あるいは事故警報というよりなやり方で、半年に一ぺん車を持つている人が必ず整備をするとか、二年に一ぺん必ず車検を受けるというよりな方法でこの欠陥車というものの対処をしておつた、こういうことで万全を期したつもりであつたけれども、たまたま制度の違いから、アメリカにおいても日本の車の問題について指摘されることがあつた。私は野にあるときからこの車検制度というものについて、これが万全であらうかということを考えておりました。また日本の車が、先ほど申しましたように、世界の一、二を争うところまでできておるという状況でありますから、また自動車産業の自由化というよりなことが叫ばれておるときでありますから、より一そう日本の自動車産業というものを確立するためには念には念を入れた安全、質のよさというものを確保する必要があるであらうという判断をいたしておりました。たまたま今回このような問題と突き当たりましたので、これは公表制度というものを取り入れたほうがいままでの制度以上のものになるのではなからうか、このように考えまして、問題を指摘された二社に對しまして、いま問題になつておることをどうするつもりであるか返答をいただきたいという通達を局長をしてさしたわけでございます。そのほかの会社に對しては、日本で一、二といわれておるトヨタ、日産にしてはかりでありますから、きつとほかの会社にもあるであらうと考えまして、このほかの会社にも同様な措置をとつてもらうように通達をいたしました。また、これは業会を通じてやるのがよからうと考えましたので、業会を通じてこの措置をとつたわけでございますが、輸入車についても同様な措置が必要であらう、こ

う意味でこの措置をとつたわけでございます。その措置の結果あらわれてきたのが、いま先生に御答弁を局長からいたしました五十八件にのぼるところの、二百四十五万と称される欠陥があるという車が出てきたわけでございますが、その中で措置が済んでおるのが百十五万である、まだ措置がされていないのが百二十九万ある。そこで、いまだ走つておる車の十台のうち一台は欠陥車である、というよりな表現できょうの朝の新聞にも出ておると思うのであります。今後いま御指摘のありましたよりな、トヨタ並びにホンダの問題が指摘をされておりますが、これらの問題につきましても、それがはたしてほんとうにそうなのかどうかということも調査をいたします。今後はこの措置によりましてできるだけ早く欠陥車は改良をする、そのことによつて欠陥車が日本の国で少なくなるというこの目的を達成するようにつとめてまいりたい、このように考えておるのであります。

○森中守義君 まあ前段、後段は答弁としていただきますがね、中段のあたりについては、必ずしもそうですかというわけにはまいりません。むしろそれはこれから調査及び議論を重ねたあとの総合的な結論ということに相なろうかと思うのですが、そこまでするエスカレートして議論を展開したいとは思わない。そこで端の答えてもらえればいいのですが、そういうことであれば結果的に、全容の発表ということではむしろ中間的な発表であつて、もっと拡大の要素が十二分にある、そういうふうに私は理解をいたします。また大臣、局長の答弁もそれを否定されておられません。したがつて、この件については極力すみやかに最終的な全貌を把握されるように、あまり時間をおかないでやつてほしいと思う。

そこで次に伺いますが、いま大臣が言われる未処理のものが百二十九万台、新聞によれば、大臣が言われるように十台に一台、まさにおおるべき状態であらうと私は憂慮いたします。そこで運輸省が八月の末までにリコールを完了せよと、こ

うことはメーカーに對する要請ということで新聞にいわれておりますが、つまり期待をされる要請であるのかあるいは行政的な拘束力を持つのか、その辺はどういうことなんでしょうか。

○政府委員(黒住忠行君) この件は先ほど申し上げましたように、六日の日に通達をいたしましたので、すみやかに欠陥車を、従来の措置と現在まだ未処理のものについて、その計画を報告せよということで指示いたしました。これは行政指導でございます。これに對しまして、車種によりまして、会社によりましていろいろございますけれども、七月の初めのもの、あるいは中ごろのもの、八月のものというふうにありますけれども、全体的には七月ないし八月には会社として回収をいたしましたという計画を出したわけでございます。したがって、われわれといたしましては、その計画は実行できるように十分監視をしてまいりたいと思つております。

○森中守義君 拘束力を持つかどうかということ聞いています。監視とか期待をするということでは困るんですよ。要するに、新聞では要請ということになる。だから、要請ということは拘束力ないということですからね。だから、八月までに完了せよと、こういうことは強い行政上の拘束力を持たしているのか、あるいは行政当局の期待であるのか、そのことが実はリコールの問題に重大な影響がくるんですよ。さらにいま一つは、二次あるいは三次のユーザーに渡つた場合に、なかなか追跡が困難だという見方がある。二次まではまだいいかわからない。三次になれば、要するに、これは非常にむずかしいと思うんですね。しかし、百二十九万台がまだに未処理で残つてい

して強く通達をしたわけでございます。したがって、現在の規則に入つてない構造、装置のものにつきましては、法的なものではなくして、とりあえずは通達によりまして行政指導をしたわけでございますが、それに対して、メーカー側のほうからのおのの車種につきまして、いつまでこれを完了するということ報告がまいりました。その報告によりまして、おおむね七月ないし八月でございますから、これが実施できますように、強く今後も行政指導をしてまいりたい、かように考えております。

○森中守義君 どうもそのことの繰り返しですが、なるほど現行の保安基準であるとか、あるいは事故報告の規則であるとか、そういうものからいけば、なるほど行政指導という、そういう程度に終わるかもしれない。しかし、いまこの欠陥車の問題は国をあげての問題ですよ、少々オーバーな言い方かわかりませんがね。おそらく報道機関といえどもこの種の問題、これだけ数多く重視していることではない。そこで私は、行政指導ということであれば、拘束力はない、これは法律的にそういうことだと思ふ。しかし、いま言ったように、保安基準であるとか、幾つかの規則であるとか、そういうものに準拠すれば、そうであるかわからないが、設置法の中に定めてある運輸大臣の権限、要するに指揮監督権を持てているはずだ。こういうときに要請とか行政指導とか、締めくく

○國務大臣(原田憲君) 私は私に与えられた権限を十分把握いたしておるつもりであります。これに従って局長をもって各業界の方々に對しまして、今度の問題についての報告を求めるとともに、この欠陥車についてどうするつもりであるかという返答を求めたのであります。その中に八月末までにこのリコールをして万全を期したいという答弁がなされておるのでありますから、これは私は、そのことは必ず業界の人たちに守ってもらえというかたい確信を持っております。そのことがもし行なわれないといふことは、私といひましたし、続いて私の許された限りの権限において指導監督、こういうものを十分にいたす所存であります。

○森中守義君 私は何もメーカーを信頼しないというわけではないが、問題が問題ですから、だからそういう信頼関係において、いや行政指導でよろしい、要請でよろしいといふことであれば何をか言ふところはありますけれども、十台に一台はあふないのが走っている。ある人に言わせると動く箱おけとも言う、動く凶器とも言う。あふないことこの上ありません。だからこの際は、八月の末という期限を切るならば、それには大臣の固有の権限として有する設置法上の指揮監督権を発動して行政上の拘束力を持たすべきだ。もし万一、要請あるいは行政指導にたえない場合には伝家の宝刀を抜くぞというやり方では、問題に合せていく大臣の行政方策としては少々どうかと思ふ、そこまで決心つきませんか。

○國務大臣(原田憲君) いまの点で私に何をせよと仰せられてはいるのかわかりませんが、事務的に答弁させていただきます。……

○森中守義君 これはしかし、事務的な答弁じゃない。要するに、新聞では要請といっている。しかし、行政指導だといふ局長の答弁だが、行政指導だといふことは拘束力を持たぬのじゃないか、私はそう言っている。だから、拘束力を持たせるには、保安基準であるとか事故の報告規則だとか、そういうものには何にもないから、この

際は設置法の権限を発動して行政上の拘束力を持たせる、持てと、こう言っているわけですか。わかりませんか。

○國務大臣(原田憲君) いまのお尋ねであります。いま保安基準を直せといふことを仰せられておるうちに私は受け取りましたので、事務的に一応答弁さそうとしたわけですが、私がやりましたことは、要請したのではないのでございまして、私は今回のこの問題についてメーカー二社——日産それからトヨタを呼んで、今次の場合についてあなた方はこの問題車をどうするかといふことの答弁を求めたのであります。これに對しまして、八月中旬にこれを回収します、こういう報告を受けましたので、私はそれを業界の人たちがやってくれというのを信じておりますから、私の行政指導を行なつた、こういうことになる、こういう判断をいたしております。

○森中守義君 そうすると、大臣から要請したのじゃなくて、業者側が八月の末までによろしゅうございまして、そういう返事をしたといふことでございまして、その辺がはつきりしない。

○政府委員(黒住忠行君) これは現在欠陥車があるかどうか、あるとすればその内容をどうか、その欠陥車についてこれを回収して対策を講ずるための計画を出さないといふことを指導したわけでございます。それに對しまして報告がまいりましたものが、先ほど申し上げましたように、七月ないし八月の間には対策を終了するといふ報告が運輸省に提出されたといふことになっております。

次、三次と移っているものもおそらくあると思ひまして、それらをすみやかに把握いたしまして対策を講じますために、公表その他の方法によつてやるわけでございます。七月ないし八月の措置の中には、第三次ユーザーにつきましても含めての措置の計画でございます。

○森中守義君 そうすると、メーカーの措置を信頼をする、つまり八月一ぱいに終わりますと、こゝろから、それを運輸省としては信ずる以外にはないと、結論はそういうことになるわけですか。それで終わらなかつた場合どうするのです。私はどちらかといふならば、八月末以降にこういう問題が残るといふことは困る。それならば拘束力を持たして八月一ぱいに終わらたらどうか、こゝろからこれをききから聞いているわけですが、いやそれは業者のほうもそういう約束しているのだからそれを期待します、信頼しますといふ大臣の答弁ですからね、それ以上これは言ひ氣はないけれども、もし終わらない場合どうします。

○國務大臣(原田憲君) これはもう終わるといふことを前提に業界のほうも努力をしておりますので、終わらなかつた場合といふことを私はいま考へておりません。

なお、いま森中さんのおっしゃっている中で、少し申し上げておかなければと思ひ氣がいたします。その問題がこれで終わるといふことでこれは終わりますが、欠陥車といふものが絶対に出不いことになりなす、それはそれは言ひえないわけでございます。その欠陥車に對してどういふふうにして防がうかという制度上の問題で、公表制をとっているものと、日本のようなやり方をしているものとの問題が生じてきた。私は、念には念を入れて、これから公表制といふものも取り入れていくほうがよろしく、こゝろからいふことでございます。欠陥車といふものが絶対に出不いといふと、それは言ひえないので、きょう外車のほうも報告が来ますが、きょうの新聞ではアメリカでも千七百万台ぐらゐの欠陥車があるといふことをいっているの、この欠陥といふのは、もうそ

れがすぐ事故につながるような大きな問題から発生をしたものではありませんが、専門家の人たちの話を聞いておると、たとえば人間のからだでいうと、当然五体満足で生まれたけれども、日ちがたつと虫歯ができた。この虫歯は、結局これはほつておくと重大事故につながるかも知れません。しかし、虫歯をすぐになおしに行く人もあれば、なおしに医者に言ひなさい人もある。医者に言ひなさいといふから、これは欠陥をなくすために万全を期していこう、こゝろからいふことを期してこの絶対に近づけないといふ努力をしておるの、こゝろからいふことをやる。そのあと欠陥車が出ないかといふことになる。それは言ひえないから、万全の方法を講じていくために、日本のいままでの制度といふものに加えて、公表制度を取り入れて、業者みずからこゝろからいふところの氣がついたからどうぞひとつ持つてきて早く直してください、こゝろからいふようにやつてもらふ。またユーザーのほうでも、現在でも自動車を買つたら必ず半年目には整備しなければならぬといふ規則があるにもかかわらず、罰則も何もありませんから、それは車検のときまで待つていふといふようなことになつていくわけでありまして、こゝろからいふ機会に災いを転じて福となすように、みんなが氣をつけられて、欠陥車をなくしていくといふことに努力する。こゝろからいふことだんだんと百点満点に近づいていく。このように了解いたしておりますので、今度の場合も、新聞にも災いを転じて福となすといふようなことが書いてありますが、こゝろからいふに望んでいふといふことを申し上げておきたいのであります。

○森中守義君 原田運輸大臣の浪花節は大いに音はいいですがね。いまはいいでしょう、こゝろからいふことは、あたりの議論として、あるのがあたりまえであつて、ないのがおかしい、これから欠陥車あるんだぞと、それじゃあ大臣、困りますよ。その前提は、私はやはり考え直してもらわなくちゃ困る。まあしかし実際問題として、八月

の末までリコールを終わりたい、業界もそれを了承しているということでは、その時点でまたお尋ねすることになるかわかりませんが、私はやはり期待とかあるいは要請ということじゃ片づかない、相当きついつい規制をこの際加えなければ、おそろく八月一ぱいに残余の百二十九万台が完了するということはず困難なんじゃないだろうかと、こういうふうに大臣に言わせると、よけいなことだ、おれの言うことを信じておけということかも知れませんが、国会としてはそれはまゐりません。だから私は相なるべくは単なる要請、期待ということではなしに、行政上の拘束力を持たして八月一ぱいに終わらせるように義務づけることまで、実はもう一回再検討してほしいと思う。

警察庁が何かお急ぎですから、ちよつと先に聞きますが、新聞によりますと、刑事責任を追及する、しかもこのために全国の交通担当の課長をお呼びになったそうですが、指示された内容はどういうことでしょうか。それと刑事責任を追及するという大体的方向はいかなるものでしょう。

○政府委員(久保卓也君) 全国の交通課長會議は、これはこのために招集したのではなくて、従前の予定であつたわけですが、たまたまその前日に業者のほうからこの問題の説明を受けたので、急遽さしたつての方針をきめてその際に指示したわけがあります。

そこで、その指示をした内容は——これは問題が非常に社会的に大きくなつてまいつたので、われわれのした仕事の中で反省をすべき分があるかも知れないし、問題の未解明の部分があつたかも知れない。そういう意味で、さしたつて本年の一月以降の警察が取り扱つた事故の事件の中で、車両の整備不良として処理されたもの、その分について、これはすでに日産とトヨタにつきましては、当日の朝でありましたか、前日の朝でありましたか、新聞に内容が出ておりましたので、その欠陥車両であるということで事故が起つたものの——この事故というのは言ひまでもなく人身

事故であります。人身事故の原因となつたものがあるならば、それを調査してあげて下さい、それに基づいてどこにどういふ責任があるかを検討してみたいということをお願いいたします。そこで何が問題になるかといふと、刑事上と申せば、刑法の業務上過失傷害といふことになりましよう。そういういたしますと、業務上の過失、つまり業務上客観的に見て必要な注意義務を払つたかどうか、どの段階でだれがそういう義務を払つておつたのか、おらなかつたのか、そういうことを検討しなければならぬわけでありまして、ただ抽象的に申しても始まりませんので、具体的事例が出てまいればそれについて相当な追跡の調査をやつてみたい、こういうことを申したわけがあります。

○森中守義君 これは法務省にお尋ねすべきかわかりませんが、すでに事件として立件をされた、それで送致をされて裁判に付された、しかもその公判等の経過の中で明らかに構造上の欠陥である、しかし実際に刑の確定といふものはメーカーあるいはディーラーが処罰の対象にならないで、ユーザあるいは被害者といふこういう関係において処理されてきたようです。自賠法それ自体がそういう仕組みに現在なつておりますね。そういうと、明らかに構造上の欠陥であるということが立件以降明らかになりながらユーザ等が罰せられた問題についてはどうなりますか。それが一つ。

それからこれは運輸省の関係かも知れませんが、これから先の自賠法の問題ですが、午前中参事人にもお尋ねしましたけれども、やはりメーカー等を自賠法の中に組み込んでいって罰則規定等のワケを拡大するといふことはお考えにならないかどうか。この辺のこと、それとそういう判例がどのくらいあるか。要するに、構造上の欠陥が指摘をされ、それが認められながらメーカーは罰せられてない、こういうことが幾つかあつたと思ふ。その辺のことはどうでしょう。

○政府委員(久保卓也君) 前段の問題は法務省の

問題であります。僭越ではありますけれども、法務省と連絡した場合の法務省の考え方及び私もといたしましては、刑事責任ではなくて行政処分であり同じような問題がありますので、その辺関連して申し上げてみますといふと、裁判で本人が問責されておる、ユーザが責任をとらされておるといふのは、これは車の欠陥と別個に本人に過失があつたかどうか、道交法違反があつたかどうか、そこに着目されて判決が出ておるはずであります。間違ひがなければ、したがひましてそこで生ずるのは、車の欠陥によつても事故が起つておる、ユーザの責任もあるといふ場合には責任の競合がある、ただし、従来は車の欠陥問題が必ずしも問題でなかつたといふこととあります。そこで行政処分も、やはり同じ問題であります。車の欠陥もあつたかも知れないけれども、少なくとも本人の道交法の違反があつた、その点に着目されて行政処分が行なわれておるといふこととあります。

そこで、それでは本人に責任がなくて車にのみ責任があつたといふものについてはどうしておるかといふことになりますと、事故のきわめて軽微なものについては、これは警察限りで処置をしておるものであります。この件数は報告にもまた統計にもあがつておりませんので、今回調査をするこゝとになつておりますので、その結果わかつておると思いますが、さらにや大きな事件以上のものであります。これは陸運事務所の技術的な鑑定も得ましては、処分はしないようにしていただきたいという意見書がついております。そこで警察はそれら不起訴にするといふことで、ユーザはまあろん業者のほうも、その場合には問題になつておらぬといふことが現状であります。そこで今回このように大きく問題になつた場合に、そういう構造の欠陥上事故が生じておることが明白になつた場合にそれをどうするかといふのが今後の問題であります。

なお、自賠法の関係は私全然わかりません。運

輸省の所管でございます。

○政府委員(黒住忠行君) 従来の関係でございますといふと、被害者側はその事故の態様に応じて、メーカーあるいは自動車所有者に対して民法七百九条によりまして損害を賠償するといふたまででございます。しかし、被害者側から加害者側の故意過失の筆証をしなければならぬ技術的な面その他でもありますし、被害者の保護にはなりませんので、自賠法によりまして、この自賠法の三条によりまして、まず自動車の保有者に責任があるといふことで、被害者からその筆証をしなくても原則としては保有者に責任があるといふことになりました。被害者の保護をはかつたのがこの自賠法第三条でございます。したがひまして被害者のほうでは、自動車によつて身体または生命を傷つけられました場合においては、要求だけすれば責任云々については問はなくても、加害者のほうで免れるためには自賠法第三条のただし書きによらなければならぬといふふうになりなつておるわけでございます。法律的な構成といひましては、かりに車体の欠陥事故であるといふことが明白な場合におきましては、被害者のほうには自賠法第三条によりまして保有者に損害賠償を求める方法と、民法七百九条によりましてメーカーのほうに損害賠償を求める方法、二つあるわけでございます。しかしながら、保有者に求めたほうが責任関係が明白であるといふことと、また保険の一定金額までは損害賠償保険のカバーがございますので、そのほうにいくといふことかと思ひます。そうなりますと、かりに被害者のほうで自動車保有者に損害賠償を請求いたしました保有者が支払いたしませんでした場合に、今度保有者が保有者が車体欠陥事故であるといふことを筆証いたしましたメーカーのほうに求償をするといふ法律関係になるわけでございます。ところが、技術的な知識等の問題がございまして、今後この公表制度を徹底する、あるいは事故解析等を徹底いたしますといふと、いわゆる自動

車保有者からメーカーのほうに對する求償の証明というものがやりやすくなるのではないかと、さうに考えますけれども、被害者、加害者との關係におきましては、自賠法第三条というものは民法の特例といつたしまして被害者の保護に徹しておるものでございまして、やはりこれが被害者のためにはいいのではないかと、さうに考えております。

○森中守義君 警察庁お急ぎのようですから、もう一つだけお尋ねして、次の機会に譲りますから……

結果的にさういふ社会問題に発展をして、しかも、明らかに道交法の責任も何にもない、ただもう一口に言つて構造上の欠陥による事故という場合ですね、すでに行政処分は付されたというやうな問題については全部これは適及して免責の措置をおとりになりますか、それとも過去のものはしかたがないといふことでこのまま放置されますか、その辺はどういうふうにお考えですか。

○政府委員(久保卓也君) この問題は當時の、行政処分を出した場合に公安委員会が判定するわけでありまして、その際に故意過失があつたかどうかというところが判断の基準になるものでありまして、非常な過失によつて公安委員会が判断したとなれば、これは取り消す申し立ても、まだ免許停止中ならばよろしいですけれども、済んだものは取り返しがつかないわけでありまして、もしさういふ事態であれば国家賠償法の対象にならうかと考えますけれども、故意、過失がないという判断であればそれは不問になります。裁判の例はさうなっているさうであります。

○森中守義君 それからも一つ、先ほどちよつと申し上げたように、メーカーの刑事責任を追及されるという問題ですね。これはさつき運輸大臣も言われたように、好きこのんでやつたかどうかという、さういふ精神的なものはいろいろあると思う。あるいはまた産業政策上の問題等もいろいろあります。それはここでこれから議論していくことですが、しかし要するに十二社という全部

のメーカーがこれだけ膨大な欠陥車を出したといふこと、この事実は何としてもやっぱりとことんまで洗い直してもらわなくちゃ困ると思つたのです。ですから、大体すでにもう調査にかかつておいでの方ですが、どの程度の期間かけて最終的に終了されるのですか。出た答えをどう処理されようとするのか。いま将来のことまでここで聞いておくのは少々早過ぎるかもしれませんが、一つの方向としてどういふふうにお考えでしょうか。

○政府委員(久保卓也君) 私どものほうにいたしましては、大体六月くらいまでの事故について、人身事故につきまして、車両の欠陥に基づいてさういふ事故が生じたことが明白になったものを八月一ぱいで報告してもらひまして、それに基づいて個々の事件についてどういふ背景であつたか、たとえば修理がどういふ段階で行なわれていたか、あるいはどういふ自動車の使用状況であつたか、使用期間はどうかであつたか、それから部品についてはどういふふうな供給状況であつたか、さういふことを總體的に調べる必要がありまして、さらにまた客観的に見ますと、注意義務の懈怠があつたかどうかといふことから、これは私どもの判定ではなくて、技術者の判定に待たねばならない、さういふものを個々の事件について行なわねばならないと考えています。いままでの刑事事件などで見ますと、さういふ技術的な問題を含むものについては、結論を得るまでは相当長期間を要しておりますので、見通しはいまのところちよつと申し上げかねます。

○森中守義君 愚問かわかりませんが、これは警察権をお持ちになつて警察庁として、つまり捜査権の発動による捜査ですか。それともメーカー等に報告を求めるのか、あるいは参考人を招致して事情聴取するとか、その程度のものであるのか、あるいは捜査権の発動による捜査であるのか、その辺はどうですか。

○政府委員(久保卓也君) 現在の段階は捜査以前の調査の段階であります。八月一ぱいに調べてみようといふことは、

○森中守義君 そこで、さういふものが進展した過程の中では捜査活動もあり得る、さういふやうに理解しておいていいですね。

○政府委員(久保卓也君) 調査は、八月一ぱいで調査いたしますが、その結果も少し總體的なバックグラウンドを調べてみまして、その結果犯罪がありと考えられれば捜査活動に入ることになると思ひます。

○森中守義君 自動車局長、今日の六日の説売新聞はごらんになりましたか。「欠陥車つんぼさじき」知つていた陸運局「修理済み車に秘密ステッカー」、さういふ見出しで取り上げられていた。この内容は――東京の陸運事務所にトヨタの欠陥車を持ち込まれた。それでブレーキの修理部分に特定のステッカーが張つてある。それはすでに取りかえが済んでいるのだから、検査の必要はございませぬといふことをメーカーあるいはディーラーの代表が来て伝えている、さういふことなんですね。張つてないのについてはよく見てほしい。それから一日か二日たちまして、千葉県のどなたかわかりませんが、やはり朝日説売新聞が毎日だつたか、どれかよく記憶いたしません。が、このことの投書を出しております。車検に出したところが変なステッカーをつけたまま自分の手元に戻つてきた、さういふことが二、三日あとの投書で出されてくる。そこで、この説売の内容についておるのは、出先の陸運局ないしは陸運事務所でさういふ事実を知つておつた、さういふ言ひ方をしておる。

それからさつき午前中の参考人のお話によれば、メーカーが出しているサービスニュースで何回もさういふことが指摘をされておる、さういふ話がある。さらに一昨年あるいはその前の年くらいにのがある。これは何か運輸省にその立場から、つまり欠陥車についてはすみやかに善処されたいといふ書面による要望が出されたといふ話は私は聞いておる。したがつて、私が申し上げたいのは、何も海のかなたのニューヨーク・タイムズ

によつて端を発したことではなくて、すでに一昨年あるいは一昨年の段階において、この欠陥車の問題は国内において摘発をされておるのであります。さういふ経過が言われておるんですね。むろん、説売新聞によれば運輸省の本省は全然知らなかつた。しかし、現場段階では知つておつたんだといふやうなことで、何となく私も割り切れな。一体陸運行政、自動車行政といふものはどうなつてゐるんだらうか、さういふ疑問を持つのは私はユーザーの素朴な気持ちであらうし、私自身も、さういふものを読んでわかつていたんじゃないか。なかつたのか、なぜそれが大きな問題として提起されたのか、さういふことに対する対応策がもつと具體的に早くとれなかつたのか、さういふ疑問を持つんです。先般新聞によれば、黒住自動車局長は全くの初耳であつて、さういふ事件が存在しているとは思ひなかつた、さういふやうな何か談話を出されたようですが、ほんとにさうであるのか。あるいは説売新聞やサービスニュース等がいつてゐるやうに、もつと早くさういふものを察知されていたのかどうなのか、その辺ひとつ率直にお聞かせいただきます。

○政府委員(黒住忠行君) いま先生が御指摘のトヨタ車の件につきましては新聞記事は拝見をいたしております。欠陥車と申しますものには二つございまして、一つは型式指定規則あるいは保安基準に不適合のものでございまして、構造装置においてそれらに違反している場合。その第二番目は、さうではなくて指定規則あるいは保安基準に違反してないけれども、構造上欠陥があつて、あるいは事故等の原因になるおそれがあるものといふ二つに分かれます。思つたわけではございません。前段のものにつきましては届け出をし、その改善をするといふことを――たとえば型式の場合におきましては運輸大臣の承認を受けなければならぬわけではございません。ところが後段の、規則に規定いたしておりますものの以外の面におきましては、このものが、これがいわゆる欠陥車として今回指摘されておるものでございまして。したがいま

して、先ほどのトヨタ車の場合は、いわゆる届け出を要しない車でございますので、陸運事務所では承知をいたしておったかとも思いますけれども、会社がそれを回収するということにつきましても、承知していたかとも思いますけれども、運輸省に届け出をいたしまして、指揮を仰ぐというふうな事項になっておりませんので、運輸省としては知らなかったわけでございます。

それから次に、全自交の四十二年の申し出の書面の件でございますが、当時私も自動車局に在任しておりましたために、この事実は承知いたしておりません。しかし、四十二年にこういふ書面等による意見具申があつたかどうかについては、さつそく調査をいたしたいと思つております。

なおこの報告の件でございますけれども、先ほどから申し上げましたように、今後におきましてはメーカの方々が欠陥車を発見したような場合におきましては、先ほど申し上げました一のもの、二のものにかかわらず、全体につきまして報告をしようということに相なっておりますが、役所のほうにおきましても、出先機関等におきまして欠陥車を発見した場合におきましては、すみやかに本省のほうに報告するように指示をいたしてまいりたいと思っております。

○森中守義君　これはまだまだたくさんあります
が、だいぶ時間も約束の時間をはずれております
ので、あと一、二問できょうのところ終わってお
きたいと思いますが、一つには、先ほど来ちよつ
と問題として提起した関係の法令、これらのもの
が今日の大量生産時代の自動車を、あるいは大量
に突っ走っておる自動車を予定してつくられたか
どうか、少なくともそういうものではないと思
う。非常に大きく時代が変わっておる、それな
に法令の整備が全然行なわれていない。これは私
はひとり運輸省のみならず、政府一体の責任にお
いて責められてもしかたがないと思う。いま少し
新しい時代に対応する法令の整備が終わってつ
たならば、もう少しこの種問題はチェックでき
たはずではないか、こう思うんですね。むろん人の

配置等についてもそのとおり、ここにそういろいろの抜け穴がはしなくも問題として出されていると思う。つまり新車の陸送で、計器を固定したままです突つ走つておる。新聞をごらんになったと思う。きのうは鳥取か松江で一つありました、せんぷうだつては福島にあった。こういうふうにてたためめというのか、むちゃくちゃですよ。しかも罪のなない何人かの人をあやめるといふことになつては、もつてのほかと言わざるを得ない。この辺は一体どういふことなのか、これだつて言つてしまへば法令の整備が行なわれていないといふことであらうし、行政の怠慢といふこともなろうし、もつと悪い言い方をするならば業界に対して政府が甘過ぎる、監督官庁が甘過ぎる、こういうことにも相なろうかと思う。したがつて、いまここでそういうことまで詰めようとは思いません。まだこの議論というものは長く長く継続されるわけですから、そういう経過の中でも問題点として提起したいと思うんです。しかし、いま新車を陸送する場合に走行メーターをとめる、あふなくてしやうがありませんよ。まさにこれはなめられつぱなしじゃありませんか。したがつて、法令の整備等もこの際はいま一度洗い直して見る必要がある、こう思う。

それと、通産政務次官がおいでです。ですからちよつとそのことに関連して聞いておきたいと思う。

いただいた資料の中で、おそらく四十二年の実績だと思ふんですが、業界における売り上げ高及び純利益、これからいけばトヨタが二千七百七十六億一千六百万、純利益が百四十一億五千九百万で五・一％、日産が二千九百六十二億八千六百万で百八億一千万の三・六％、それからマツダが一十八億一千七百万で純利益は五十三億六千八百万というように相当の利潤をあげております。

この中でトヨタの五・一％というのは最高を占めておる。むしろこれは企業のことだから、どの程度利潤をあげるかということはおのおのの力量にもよります。だから、高利潤だからけしからぬという言い方を一がいには私はいたしません。

れども、少なくともこれはたいへんな日の出の勢いの産業だと言わざるを得ない。大体日ごろにおける通産省の業界の指導というものは、とにかく売ればいい、何でもかんでももうかればいいぞ、道路交通法であろうとあるいは保安基準であろうと、そんなもののおかまいなしにとにかくつくれ、売れという指導をやっておられるんじゃないですか。今回の欠陥車の問題は、そういう意味では産業政策ということが一つ基調にあります。これも

議論は果てしなく展開せざるを得ない。したがって、ひとり保安を担当する運輸省だけの責任ではない。しかるに、この欠陥車の問題が表面に出た以降今日における情勢の推移というものは、ひとり運輸省がかぶつちまっておる。通産省、一回か二回自動車工業会の代表と大平さんが会って、あまり下請にしわ寄せしないようにしてくれ、この程度で大体終わっている。しかも、午前中に私もその質問をしたかったんだけど、河野さんからこういう質問が出た。国内に売っている車と海外へ出しておる車と違うんじゃないかと、こういう質問がありました。どの新聞でもそれは指摘しておりますよ。この辺のことを考えていけば、あげられた利潤、売り上げ高——大体産業政策として自動車産業にどういう対策をとってこられた

か、これは一つさっきの新車の陸送の問題、これは通産じゃないかもわかりませんが、これだつてよく内容を見ると、メーターを上げれば車のフレッシユさがなくなる、売りにくいからメーターをとめて走らしているんだ、こういう言い方をしておりますよ。買ったほうは何のことはない、ごまかされるようなもので、したがって、この問題に対する運輸省及び後段に対する通産省の見解をこの際お尋ねしておきたいと思う。

○政府委員（黒住忠行君） 走行距離計は自動車運行の際に装着を義務づけております。これは道路運送車両の保安基準の四十六条に義務づけておりますので、これを装着しないものは明白に違反でございます。違反の結果、整備命令を出す、あるいはそれに服従しない場合におきましては、車両

の使用停止等の方法がございました。なお道交法の第六十二条におきましても、整備不良車両の運転の禁止という規定がございまして、現に今回の場合は、福島において警察のほうから摘発されておるわけでございまして、道交法から見ましても車両法から見ましても、この走行距離計を装着しないということは違反でございまして、それは今後嚴重に取り締まっていくべきものであると思ひます。

○政府委員(植木光教君) 仰せのとおり通商産業省は産業所管官庁といたしまして、自動車生産販売あるいは研究開発、さらにまた輸出という面について所管をいたしておるわけでございます。したがって、安全性の問題についても常時強い関心を持ちまして指導に当たつてまいつたのでございまして、しかしながら、今回のような人命に關する大きな問題が起きましたことをまことに遺憾に思つております。したがって、大臣が直ちに自動車工業会の会長を招致いたしまして嚴重に注意をいたしますとともに、これの対策を早期に樹立し措置をするようにということを強く要請したのでございます。さらにまた、同趣旨のことを重工業局長から全社の社長に對しまして、通牒を出しまして、強く要求をし、措置をしているのでござ

先ほど来お話がございまして、通産省は安全というようなことについては何ら留意することなく、ただ生産と販売ばかりに力を入れているのではないかとということでございますけれども、決してそうではございませんで、自動車というものは、その商品の性質からいたしましてブランドで売られるものでございますから、各社とも非常に激しい競争はいたしますけれども、それは品質、性能——これは安全性を含めてでございますけれども、そういう面において十分でありません限り、結果といたしましては競争に敗れる、ブランドに傷をつけるということになりますので、この面については激しい競争の中で品質、性能を高めることに努力をしている、またすべきであるとい

うふうに考えて指導をいたしているところでございます。したがって、仰せのごとき、需要が急速に伸びまして、また海外へも多量に進出するということになりましたので、売り上げが高くなっておりますが、しかしながら、最近需要も少し落ちついてまいりまして、利益率も鈍化をしておりますというふうな状況でございます。しかし蓄積いたしましたものは、さらに研究開発その他に投すべきであるということで指導いたしております。業界においても努力をしていると信じております。

以上のような状況でございますので、私どもとしてはさらに運輸省と十分に連絡をとりまして、強力な指導を行ないつつ、安全性の確保その他について努力をしてみたいと思っております。

○国務大臣(原田憲君) また日を改めて御質問もあろうかと思いますが、通産省並びに運輸省に対する御質問でありますので、私からももう一度お答えを申し上げておきたいと思っております。

とかく企業に対して政府が甘過ぎるという御批判がございまして。私はそういう考え方もなきにしもあらずというふうに考えなければ、ほんとうに事故というものの、人命尊重というものは期せられないという考え方に立つて今回の措置を踏み切ったつもりであります。安全と公害防止ということが今後の企業の中で最も重視されなければ、いわゆる人類の進歩と調和ということがうまくいかない。そのためには、われわれが企業に対してでもできるだけの行政指導を勇敢にやっつけていかなければならぬ。まあ森中さんからは手ぬるいという御批判もございまして、私はこの措置をとるときに、大平大臣に連絡をいたしまして、私どもは国内の車の面において、私のいわゆる所管というものの対してこういう措置をとります、あなたのほうへ通告をいたしておきます、こういうことに対して、大平大臣も、よろしい、やってくれということで、とかく甘いといわれておったことに對しまして、私は、通産大臣がおとりになったことも、いままでと比べると、手ぬるいという御批

判もございすけれども、意欲を持って対処しておるといふふうにお考えをお願いしたのであります。

ただいま手元に外国車の欠陥対策状況というのがまいりました。これを見ましても、アメリカのゼネラルモーターズが二十四件、二千五百十八台、フォード九件、一千五百八十九台、クライスラー七件百九十三台、アメリカンモーターズ三件、八台、小計で四十三件、四千三百八十八台。欧州で、イギリスが十七件、千八百八十八台、西ドイツ九件、二千八百七十七台、イタリア二件、百六十五台、フランス一件、四台、スウェーデン三件、二十六台、オーストラリア二件、十九台、小計三十七件。これに対して措置したものが六千三百七十一台、未措置が二千五百六十六台というふうな報告がまいっております。

私どもは、日本の自動車産業というものが世界の中で処して、より一そうりっぱな車というものになるためにできるだけの努力をし、御批判を承っているところは率直に受け入れて対処していくという覚悟で進んでいるということを、この際お答え申し上げておきたいと思っております。

○森中守義君 これできょうは終わりますが、先ほどお尋ねした関係法令の手直しですね、手直しというよりも、現状に合わせるように抜本的な改正を意図されるかどうか。ことに九日の日にメーカーの代表が集まって、緊急の度合いによって公表をきめよう、こういう自主的な話し合があつたそうです。しかし問題は、一体、じゃ緊急とはどういう態様をいうのかというのでなかなか議論がまとまらなかった。したがって、緊急ということに對するものの判断というものは各社各様においてやろうというところで、統一された見解が出ていないようです。だから、私は法令の抜本的な洗い直し、その中で公表ということを経済制する意思があるかどうか、これをひとつお尋ねしておきたい。

それからいま一つは、はしなくも大臣が言われ

たように、良質低廉なものを提供しなければならぬというのは、これは自由競争下における当然なことだと思ふ。しかし問題は、この事態で相当需要は減少する。そこで、あえて需要の減少あるいは企業の成績の低下、こういうことを甘んじて、要するに欠陥車を追放するためにやっつけていこうという意思があるかどうか。

それからいま一つは通産省にお伺いしたいのですが、これもあとの問題になりますけれども、要するに、資本の自由化というものがいよいよ本格的になる、第三次の決定がこの秋には行なわれるようであるけれども、一体自動車についてはどういうお考えであるか。さらにまた、その自由化の問題に関連を、そうして今回の欠陥車問題を踏まえながら、新聞紙上等では業界の再編成というものが問題になっておるようです。この辺に對してどういうお考えをお持ちであるか。

以上のことをお尋ねして、きょうの質問を終わっておきます。

○政府委員(黒住忠行君) 先般来の通達、六月六日の通達に對しまして、六月十二日付で工業会の川又会長から申し合わせの報告が参つております。その報告の中の第二の点に「リコールの公表は、緊急の場合とし、各社の自主的判断により行なうこととするが、緊急の範囲は広く解し、手広く進めてゆくこととしたい」ということになっておりますので、したがって、われわれといたしましては、危険のおそれがあるというふうなものは、これはやはり緊急の範囲になるというふうには考えますし、業界のほうもその範囲を広く弾力的に解釈いたしまして善処するものと期待しております。

それから型式指定の規則あるいは保安基準の改正等の制度改正の問題でございますが、型式指定自動車につきまして、先ほど申し上げましたように、現在直接規定があります点につきましては届け出をし、またその変更につきましては運輸大臣の承認を受けなければならぬということになっておりますので、その項目を追加するという点、それ

からそれ以外の場合におきましても、さらに明細の事項等を追加する、あるいは届け出義務というふうなものを課するというふうな点につきましては、型式指定規則の制度の改正につきましては検討を始めておりますので、なるべく早く結論を出したいというふうに考えておまして、前向きな形におきまして検討をしている次第でございます。

○政府委員(植木光教君) 御承知のとおり、昨年、日米交渉におきましていろいろな今後の問題をきめたわけでございますが、自動車資本自由化についての要請はその後非常にきびしいものがございます。そこで国内のわが国自動車産業は、御承知のとおり、生産あるいは整備、販売などを含めまして従業員が百四、五十万人になるといふような膨大な労働者もかかえておられます。さらにまた関連の企業もたくさんあるわけでございまして、したがって、体制の整備を進めてまいりまして、国内体制を強くするその時期と合わせまして自由化を考えていくということとで鋭意努力をしていくわけでありまして、ことしの秋に自由化の時期を明示するというにいたしておられますので、それまでの間、鋭意体制の整備をはかっていくという方針でございます。

○委員長(岡本信君) 本件に対する質疑は、本日はこの程度といたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後五時三分散会

昭和四十四年七月一日印刷

昭和四十四年七月二日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局