

第六十一回国
参議院運輸委員會會議錄第二十四号

昭和四十四年六月十九日(木曜日)
午前十時十七分開会

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

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
渡辺一太郎君
加瀬 完君
木村美智男君
瀬谷 英行君
三木 忠雄君
中村 正雄君
市川 房枝君

国務大臣 運輸大臣 原田 憲君
政府委員 警察庁交通局長 久保 卓也君
通商産業政務次官 植木 光教君
運輸大臣官房長 鈴木 珊吉君
運輸省自動車局長 黒住 忠行君
運輸省航空局長 手塚 良成君
事務局側 常任委員会専門員 吉田善次郎君

説明員

警察庁交通局交通指導課長 竹岡 勝美君
通商産業省重工業局次長 山下 英明君
運輸省自動車局整備部車両課長 景山 久君
新東京国際空港公団総裁 今井 栄文君

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、衆議院送付)
○参考人の出席要求に関する件

○新東京国際空港公団法の一部を改正する法律案(第五十八回国会内閣提出、第六十一回国会衆議院送付)

○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。

道路運送車両法の一部を改正する法律案を議題といたします。まず政府から提案理由の説明を聴取いたします。原田運輸大臣。

○国務大臣(原田憲君) ただいま議題となりました道路運送車両法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

わが国の経済の発展に伴い、社会生活における自動車の役割りはますます重要なものとなり、自動車の保有台数は最近においてもなお増加の一途をたどっておりますが、これに対処し、自動車の登録及び検査の業務における行政サービスを向上させ、かつ、自動車の保安を確保することにつきましては、政府におきましても鋭意努力を続けていくところであります。このような目的からこのたび道路運送車両法の一部を改正いたしまして、

自動車の登録及び検査の事務処理に電子計算機を利用することにより、その効率化をはかることとするほか、民間車検をより一そう活用するため指定自動車整備事業者の制度を拡充する等により、自動車の検査に関する制度の合理化を期することとしたのであります。

次に改正の概要につきまして御説明いたします。

改正の第一点は、電子情報処理組織を利用して自動車登録ファイルに自動車の登録をし、また自動車の検査に関する事項をもあわせて記録することとしたことであります。これに伴い、現行の自動車登録原簿の制度を廃止するとともに、自動車登録原簿の謄本にかえて登録事項等証明書を交付する制度を設ける等所要の改正を行なうほか、継続検査等は、自動車の使用の本拠の位置にかかわらず、使用者の希望する地において受けることができるものとしたことでもあります。

改正の第二点は、登録を受けている自動車は、構造の変更を伴うもの等の特別な場合を除き、すべて指定自動車整備事業者の検査を受けられることとし、さらにこのいわゆる民間車検を受けた自動車は、自動車検査証の有効期間を更新するまでの間に限り、所定の手続を経て臨時に運行できることとして自動車の使用者の利便をはかる一方、民間車検の増加を期待したものであります。

改正の第三点は、自動車の回送を業とする者について、回送運行の許可の制度を設けること、その他所要の改正を行なうこととしたことであります。

以上が、この法律案を提案する理由であります。何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御賛成いただきますようお願い申し上げます。

○委員長(岡本悟君) 参考人の出席要求に関する件についておはかりいたします。

道路運送車両法の一部を改正する法律案の審査のため参考人の出席を求め、その意見を聴取することに御異議ございませんか。

〔異議なしと称する者あり〕

○委員長(岡本悟君) 御異議ないと認めます。

なお、その日時及び人選につきましては、これを委員長に一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと称する者あり〕

○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。

○委員長(岡本悟君) 道路運送車両法の一部を改正する法律案を議題といたします。

質疑のある方は順次御発言願います。

○木村美智男君 いま道路運送車両法の一部を改正する法律案についての大臣の提案理由の説明があったわけですが、きょうはまず内容に入る前に、一昨日、実は欠陥車問題に関連して参考人の意見を伺ったわけですが、多少とも参考人の述べられた証言と実態が食い違っているということがあるので、この問題について関係の運輸、通産あるいは警察庁のほうから少し伺いたいと思うのです。

それはどういふ点かという点、おととい国内車と輸出車の関係について差別されているんじゃないかという点を実は聞いたわけですが、家本参考人は全く差別がありませんというふうに言い切ったわけですが、これは河野先生の質問にも関連をしているのですが、述べられた参考人自体が事実を知らないならば、これはやむを得ないとしても、もし知っているとすれば、これは偽証にもなりかねない。だから、そこら辺ちょっと私として

は問題が重要だと思つたので、監督官庁である運輸省に聞きたいわけだ。この前面ガラスですね、これは国内車、輸出車によって差別をしていないというけれども、実際には国内車には強化ガラスを使い、そして輸出車には安全ガラスを使つておる。これが少なくとも私の調べた範囲ではそういう結論が出てゐる。輸出車といつても、どうも東南アジアなり韓国あたりへ輸出してゐるのは国内車と同じように強化ガラスを使つてゐるようです。しかしアメリカは、それはアメリカ連邦安全基準によつて合致せざるを得なければならぬ絶対ハイレウエーを走つてはならぬというなきびしい規制があるために、アメリカに輸出してゐる少ないとも輸出車については安全ガラスになつてゐるということだけではどうも事実のようなんです、これは一体監督官庁としての運輸省はその辺をどういうふうにかんでおるのか、それをひとつ聞かせてもらいたいと思つたのです。

○國務大臣(原田憲君) たいへん具体的な専門的な問題でございますので、説明員から答弁いたします。

○説明員(景山久君) 前面ガラスの件につきましては、在来の保安基準におきまして安全ガラスを使つて、この安全ガラスと申しますのは、幅が広いいわゆる一般的な安全ガラスでございます。ただいま先生お話しの場合と申しますとそれから強化ガラス、この二つを含んでゐるわけでございます。先般六月十二日付でこの保安基準の実は一部改正をいたしましたわけですが、前面ガラスの視野確保——衝突いたしました場合にひびが入る、こういったことの場合に、前面の視野が急に確保できなくなると申しますのは危険でございますので、数年来こういった問題につきまして対策を検討してまいつたところでございますが、ようやく、いわゆる強化ガラスとしても、部分強化ガラスと申しまして運転者の前面に当たります部分にはひび割れができません、こまかいひび割れが入らない、視野が確保できる、そういう割れ方をいたします部分強化ガラスと申しますものが

できるようにになりました。で、早速これを保安基準に取り入れ改正をいたしましたのでございます。なお、先生のお話に、アメリカでは合致せざるを得なければいけない、外国へ出す車は合致せであつて、国内は強化あるいは部分強化でもよいのか、こういうようなお話かと存じますが、実はアメリカではそういうこともございませうけれども、ヨーロッパの各国、それからアメリカ、あるいはその他、要するに国際連合機関の中で自動車構造に関する作業部会がございまして、ここで昨年来いろいろ検討してゐるわけでございますけれども、必ずしも合致せ一本でなければならぬいかど、あるいは部分強化でもよいのではないかと、この辺がまだディスカッションをされておる段階でございます。いまのところ世界的にはこの二本立てといふことでございまして、なお前面ガラスの安全性と申しますか、視野確保につきましては、十分に技術研究をして、技術開発に伴つて対策を進めてまいりたい、こういうふうに考えておる次第でございます。

○木村美智男君 いまのお答えによると、どうも二つの問題点があるわけだ。一つは、運輸省のほうのものの考え方がちよつと理解できない。なぜかという、私は安全ガラスという以上は、強化ガラスは必ずしも今日の時点では安全ガラスに入つていない。アメリカ連邦の保安基準の解釈もそうなので。強化ガラスを安全ガラスとは言つていない。安全ガラスとはいわゆる合致せざるを言つてゐる。ところが、運輸省の考え方は、強化ガラスも安全ガラスに含めから、今度せっかく保安基準を改正して出した通達の中には部分強化ガラスでもよいということにしてある。これはやはり問題なものです、私が言のは。

それならもう少し具体的に専門的に入りますけれども、大体東名高速道路は時速百キロでしよ。時速百キロというのは、一秒間に二十七・七メートルの風が吹いてゐる、静止状態において二十七・七メートルの風が吹いてゐると同じことですから、十メートルの向かい風を受けて百キロで走るとするならば三十七メートルの風圧を受けることになるわけでしょう。そういう事態の中で、たとえば新聞によると、多少大げさな表現にもなつてゐるけれども、ハイウエーのミステリーといわれる現象が起つてゐるわけだ。これは一瞬にしてとにかく雪がぱつとかかつたみたい

にガラスがまづ白になつてやうか、場合によつては前の車が石を飛ばしたといふやうなことで前面ガラスに当たつた場合に粉みじんになり飛散しちゃつてゐるわけだ。これがしかも昭和三十七年以來この事故がだんだんふえてきてゐるじゃないですか。これは警察庁に聞きたいのだけれども、三十七年にゼロ、三十八年は十五件、三十九年四十二件、四十年五十七件、四十一年は百五件、四十二年百二十件、昨年はさらに急増して二百十件です、四十三年は。こゝしですに五十七件出ている。これは警視庁の、しかも交通機動隊の高速度路分駐所これは統計だしある、全国的に見たらこの数はおそらく数倍ないしあるいは二けたの倍ぐらゐ出てくるかも知れぬです。それだけの問題が出てくるのだから、私はそれは運輸省が考へてゐる通りに強化ガラスというものを安全ガラスという理解の上に基づいて、合致せざるを安全ガラスは部分強化をすればよろしいといふ今度の通達というものは、これはちよつとも安全にはならない、こう考へる。対策については別途私は意見を持つてゐるから述べますけれども、その見解をもう一回聞きたい。

○説明員(景山久君) 私の御説明が少し足りなかつたかと存じますが、今回、道路運送車両法の省令そのものを改正いたしております、強制力は持たせておるわけでございます。それから、在来の規定がただ安全ガラスといふことで強化ガラスが入つていないといふやうなことはよろしくないといふお話でございますが、今回の改正におきまして、そういったところは、損傷した場合においても運転席の直前の視野を確保できるものであつて、ということに直しましたものでございまして、その点につきましては、私どもとして考へ方を改

めたい、こういうふうに考へております。それから、ガラスそのものの安全性につきましては、私どもの研究所のほうでも研究を重ねまして、その答申を得まして、この改正をいたしましたといふことでございます。

○木村美智男君 その研究をして通達を出したといふけれども、それでは研究をしたになつていないといふけれども、大臣、あなたにこれ見てもいいと思つても、これはちよつと小さいからあるいはわからぬかも知れぬけれども、要するにいま偏光サンダースというものがあつたのだけれども、そのサンダースに使う材料を使った偏光板をもつて見ると、前面のガラスの面にこれはものすごいしわが寄つてゐる。これちよつと持つていか、ひびというか、これが要するにものすごい風圧に對して、実は割れたらあるいはまづ白になつたりという現象が起つてくる。ここで大体アメリカから輸入してゐるその前面ガラスをその偏光板を使つてとつて見ても、その筋が出ないわけだ。だから私は、それについてもう少しあなたの方のほうで強化ガラスというものが安全ガラスだといふ考へ方を捨て去らない限り、ほんとうの対策は生まれないのだと言つてゐるのです。でかい前面のガラスはどうしようもないから——これはプラスチックと同じことであつて、プラスチックを見るときよくわかるのだけれども、肉眼で見たら透過してちよつと平らでりつぱになつております。しかし、これ偏光サンダースにかけて見ますと、ものすごい模様が出てくる。その模様というのは何かといふことになれば、それはあるいは大臣のほうから見えるかどうかわからぬけれども、これはもう——向こうへ行つて見せてくれるか……ちやんとこういうことは研究をしなければならぬ。これをかけると、ものすごくきれいな模様が出る。これがひびずみなんです、大臣。だから、研究の方法は幾らもあるわけだ。それを運輸省が——いまお見せしたやうなことで、プラスチックをたまたま代用に使つたけれども、部分的な強

化ガラスと安全ガラスを持ってきてやっても同じことだ。この自動車のひび割れみたいにくらなうて出ているのは、きのう会館の前で国産車について偏光板を使って写真をとったのですよ。だからもう明らかにこれは何というか、高速百キロアワーでもって、時速百キロで走っていくものについて、強化ガラスを使つてはあふないのだということを示しているのである。だから車種によつては、これは速度をこれ以上出しちゃいかぬとか、スバルの300は東名高速を走つてはならぬとか、そういう技術的な指導をすべきなんです。それをやらないでこの通達に出しているようなことを形式的にやってみたら、これがほんとうの安全を守ることににはならない。目先がまっ白になつて何も見えなくなっちゃうのだから。これは一たびすぐあとを、五メートルかそこらの間隔で百キロで飛ばしてきてごらんない、二重、三重の衝突になります。これは七、八年前アメリカに行つたときも、実はロサンゼルス郊外のハイウェイで起こつた事故というやつは、これが一つだった。もう一つはタイヤのパンクだけれども、これはタイヤの問題は触れぬけれども、とにかく三重、四重の衝突が起こるわけです。だから今度の前面ガラスの問題は、欠陥車の問題として私は非常に大きな問題だ。

そこで大臣、「偏光サンダグラスにご用心」というのが十一日の朝日新聞に出た。ところが、これだけを見ると偏光サンダグラスが悪いように出ているが、そうじゃないんですよ。偏光サンダグラスをかける、前のガラスがひび割れのようなのが出るから、したがって百キロ出して走るときは、偏光サンダグラスをかけるなという意味で言うのは、それなりの理屈はある。しかしそれは消極的なんです。そうじゃなくて、偏光サンダグラスをかけた、なおかつしわが出ないような合わせガラスにしなければいかぬということなんだよ、そこを間違えちゃいかぬ。だから、車の窓にこのしな模様がで出ている、したがって合わせガラスを使つていない車について、この偏光サンダグラスをかけて

乗ることは、それは危険であるという一面も、これはわかります。しかしほんとうのところはそうじゃない。偏光サンダグラスをかけてなおかつそういったような状態のあらわれない合わせガラスに変えていかないと、実は高速道路を走るときはきわめて危険だということに実はなつてきているわけなんです。あなたの言うようにこの合わせガラスの場合には、たとえばビストルのたまがボンと当たつたとします、このまん中に。そうしたらここだけが少なくとも抜けていくわけです、合わせガラスの場合。ところが強化ガラスの場合はどうなるかといつたら、パンといつたら全体がひび割れになつて、まっ白になるか、飛び散るか、どつちかになるんですよ。それはビストルのたまを例にとつては右の通りだけれども、前の車が、高速道路に不幸にして右の通りであつて、ボンとはねたやつがうしろの前面ガラスにボンときたときには、同じ現象が起こつてくるのですよ。そうだとすれば、具体的な対策としては、やはり私は百キロ以上で高速道路を走るときは、それはもう合わせガラスにすべきだ、それではなければこれは警察庁とよく相談をして、高速道路といえども速度制限を行なつて、そうしてそういう事態が起きないようにしてやらなければならぬ。

去年もう二百十件も起きて、ことしはもう五十七件すでに起きていますのだから、だからそういうのんきなことを言つておられちゃ困るし、大体この通達は来年の六月一日施行だ、いまこれだけ欠陥車が問題になつていのに、来年の六月一日施行といふことを言つておつたのじゃ困る。運輸省はそういう技術的なわが研究の機関というものが実際にあるのかないのかという問題。大臣、そういうものをこぼんとくに予算を要求をしてこれはやるべきで、あなたたちの通達を見て、何かたいへん人間も取つてそうして検査機構を充実するようなことを言っているけれども、ダンプのあの法律一つつくるのにだつて、百七名の人間で削られてしまつて、それであなた方これ公表しているけれども、これだけのことを大蔵省な

ら大蔵省とちゃんと打ち合わせをして、来年はちゃんとこの運輸省がいま省令改正して出した四項目のこれに合うように、大蔵省ともちゃんと事前の取りつけができていのかどうか、それも聞かしてもらいたい。欠陥車問題が世の中がうるさくなつたからといって、あつてはばつと対策だけ出したけれども、中身はさつぱりだということになつてしまふ。そういうことに終わらせたくないからこの問題を取り上げているのであつて、この点どう考えますか。

○国務大臣(原田憲君) 私は木村さんのおっしゃっていることは一々ごもつともだと思つて聞いております。この高速道路の交通事故の問題について私は閣議で発言をいたしました、高速道路の管理者が建設大臣の担当ということになつておりますから、建設大臣から発言をしてもらつて私も発言をいたしました。これらの事故を絶滅するための関係閣僚会議をもつて対処していくという方法に進みたいということ、いま鋭意努力をいたしておるのでありますが、いまのお話のようにこれは一省だけの問題ではないので、積極的に取り組んでいかなければならぬ問題であると思ひます。

その中の、いまの具体的に言うところのガラスの問題を取り上げられたわけでありますが、私もその新聞の記事も読んでおります。いま事務当局はこの問題について——まあ自動車産業の中のガラスという問題をやる、一番最高の安全というものを期しておるのは、アメリカの自動車がそのための一番高度であらうというガラスを使つておるやうである。しかし世界の国の中では絶対にそれではなればならぬということではなしに、いわゆる安全強化されたガラスを使うというところ、たとえはガラスが割れてもその運転手の見ておるところは絶対に安全が守られるようなガラスを使うやうに、こういう答弁をいたしておるのであります。目ざすところはこれは安全ということ、最高

に持つていくべきであるという木村さんの御意見は、私はそのとおりであると考えているのでございまして、今後ともそういう方向にいくように、私のほうだけで解決できない問題がありますならば、関係各方面と十分検討をして安全を期していきたいと、このように考えます。

また、予算の関係もあるがそれはどうかということでありますが、これもまあ閣議の席で自治大臣から発言がございました。その際に私も一緒に申したのでありますが、問題点が出てきた場合に問題点を指摘しただけで解決できないのだ、これはいよいよ財政支出をもつてやらなければならぬという問題に必ずくるところから、その点について大蔵大臣もよく協力をしてもらいたいということをやつておりますので、私はこのことにつきまして、政府一体となつて取り組んでおりますので、今後私どもの考えておることが必ず実現をされる、こういう確信を持つていまやつており、通達もいたしておる、このように考えておるのでございします。

○木村美智男君 そうすると大臣、この運輸行政についてきのう総合対策を發表した中に、たとえば自動車審査センターあるいは交通安全公害研究所をつくるという、これはこういうようなことについて具体的にやはり予算をつけて、そうして現にこれを實際進めるんだと、こういうふうな理解していいですか。

○国務大臣(原田憲君) これを実現するために私はできるだけの努力を続ける所存でございします。

○木村美智男君 じゃ運輸省のほうは大体いま言つたような姿勢でこれから取り組んでもらうというところで、あと作業を見守ることになります、せつかく通産省が来ているので通産省に聞きたいんですが、これはやはり産業の生産関係についての監督官庁として通産省は、こういう状態というもののについてはどういうふうなこれを把握をして、現実に生産指導をしてきたかという問題が一つ。それから一般的にいわれる通産省の産業政策

というものは、どうも企業を保護し過ぎていて、いわれて、もう数年来そのことばかりやかましくいわれて、最近の鉄鋼の合併を見てもわかるように、どちらかというと企業よりも通産省のほうに熱心なんだ、この合併は、こういうところを見ると、けさの新聞でも大平さんと山田公取委員長が会見をしているが、あれはどう考えてみても、やはりもう審判に持ち込まれる段階にきて通産省は圧力をかけているとしか世の中にうつらないです。ああいうようなところを見ても、どうも通産省の産業政策というものが国民を少し忘れて、いやないか、産業を保護し過ぎて、いやないか、こういうことを私は痛切に感ずるわけです。だから今度の欠陥車問題でも、率直に言わしてもらえば、大体運輸省にかぶせて通産省は逃げ腰になっている。具体的にどういふことかというなら、言ってみてもいいけれども、そういう印象、うつりがしていることだけは間違いない、この問題は具体的にどういふふうな把握をして、したがってこの産業、企業に対する生産指導にあたってどういふ方針で臨んでいるのか、こういう点聞かしてもらいたい。

○政府委員(植木光教君) 通産省の産業行政に対処いたします基本的な姿勢は、言うまでもなくよい品質のものを安価にまた継続的に消費者に供給をするということでございます。したがって自動車産業につきましてもこの原則をもって対処してきているわけでございます。自動車産業は御承知のとおりわが国にとりまして重要な戦略産業でございますので、いろいろ急速に発展をさせますために育成策をとってきたことは事実でございますけれども、しかしながら安全性確保ということにつきましては、自動車の持つております製品の性質上から申しましても絶対的な要件でございますから、従来からも強力に指導してまいった次第であります。

なお今回のような問題が起きたことは、生産販売あるいは輸出を所管いたしております行政

官庁といたしまして、まことに遺憾に存じております。したがって、この間森中委員からの御質問にもお答えをいたしました。決して逃げ腰ではございませんで、直ちに自動車工業会長に對しまして大臣から厳重な注意をいたしますとともに、工業会及び各社メーカーに對しまして、これに對処する方策について、またその措置について、その樹立と報告を求めた次第でございます。いまお話しのような行政態度はとっていないつもりでございます。

○木村美智男君 この報告を求めたりリコールをやるといふ程度では私はもう今日の欠陥車問題は解決しない、こう言いたいのです。それはいま言う安全ガラスの問題だって、すでに旭硝子にしるその他相当研究は進んでいるわけですから、現に日本である程度生産をやっているわけですから、ね。ところが新聞にもちよつと出ているように、合わせガラスというものは、ちょうど二枚のガラスの間に、何かややつこいですが、名前はポリニューラルブチラールという接着膜をつけておいて、こしらえるんだそうです。ただそれだけはデューボンの特許になっている。これを口実にして、そうして製造工程がコストがかかるからだといふて、そして強化ガラスをやっているところに実は問題があるわけなんです。だから少なくともテレビ等で宣伝をしてそして高速を売りのものに、あるいは百キロ以上の百二十キロ程度の宣伝をいまやっている。こういう自動車について、もう生産者に直接合わせガラスでなかったら、これは認めないというのを明らかにしなければならぬ。それから生産者自身が、この自動車は百キロ以上飛ばす場合によつてはガラスが割れますよ、あるいは白くなりましますよ、ということ、これは明確にしなければいけません。アメリカなんかではそういうことなんです。ほとんどそういう規格を明確に消費者に明らかにしている。たとえばアメリカの場合、保健薬だつて健康な人が飲むとこの保健薬がかえつて害がありますよ、ちゃんとびんに書いてある。日本は全然違う。もう売らんかな、もうけんかな、だれが飲んでどうしようが、副作用がどう起ころうがかわらない。そういう考えがやはり自動車の生産の場合にも、あなたが言っているように戦略産業と言っているけれども、自動車産業はだんだん基幹産業だといわれ、それに対しては政府は相当やはり最近には保護の立場をとっているから、だからまた、モーターゼーションがこういうふうに進展をさせてきている時期に、それに生産が追いついていけない、あるいはこれにそぐわないような技術水準であつてはいかぬから、その面の指導は十分やってもいいたいと思つても、その反面における少なうとも安全の問題だけは、これはどうしても忘れてもつては困るわけです。だからその意味で言え、もう合わせガラスを使うか、合わせガラスは、お金が高くてだめだといふならば強化ガラスを使う、そのかわりそれについては速度制限をつける、そして使われるものにちゃんと明確にそういうことを知らせるということをしていくことなしに、この面からの事故防止とか安全を守るといふことは、ことばの先で言つてもみても実際にはそうはならない。やはり科学の問題だから、これは合理的だから、やはり百二十キロを飛ばせば強化ガラスである以上はあつたことはわかっているのです。だから、そういう指導を具体的にこの際運輸省と通産省とで十分話し合いをしてもらつて、そしてこれは特に警察庁のほうがこの高速道路の関係については事故の問題については種別的に、おそらく件数もつかんでいふと思うので、その辺の連絡をとられて、ここに一つの欠陥車の対策の一環として、いまのやはり前面ガラスの問題はひとつ善処してもらいたい。

タイヤの関係はきょうはもう省略しておきますが、これも非常に大きな問題があるのですけれども、時間がきたようであります、お約束でありますから、いまの最後の要望を申し上げて、それに対して両大臣からひとつ確信のある決意を言ってもらつて、もう終わります。

○国務大臣(原田憲君) 先ほどちよつと私答弁漏れといひますか、いまお話の中に含まれた高速自動車道におけるところの事故防止というためには、たとえばガラスの問題をどうするかというような技術的な問題、それがなかなかむずかしい場合には速度制限をやることによって防げるのではない、こういう御意見でございます。このことにつきましては、荒木国家公安委員長とも話を閣議前にしたのであります。こういう問題について、先ほどから言ひましたが、こういう問題に寄りますと私も十分事故対策といふものを練つて安全を期したい、このように考えておりますことを重ねてお答えを申し上げます。

○政府委員(植木光教君) 先ほど申し上げましたように、自動車の安全性の確保ということは人命にかかわることでございます。したがって、ガラスの安全性確保につきまして運輸省が御検討になっております保安基準の改正にあわせまして、通産省といたしましては強力な生産指導を行なつていく方針でございます。

○木村美智男君 警察庁が見えられましたが、ひとつだけお伺いしたいと思うのですが、いま実は高速道路における最近の例の前面ガラスのハイウエーのミステリーといわれる問題を取り上げておつたわけなんです。最近非常に自動車の速度が早くなつてきたということから、東名高速道路なんかでは特に前面のガラスがまづ白くなつてしまふ、あるいは場合によつては割れて飛び散つてしまふ、運転者は目つぶしを食うようなそういう状態になるわけですね。そういう事故が三十八年からだんだんふえてきて、昨年では二百十件、これはすでに五十七件、こういうことが警察庁の特別機動隊ですか、高速道路機動隊ですね、これの分駐所だけでそういう統計がもうすでに出ている。したがつてこの点については、警察庁としてある程度全国的なものをつかんでおられるのじゃないか、こういうふうには思つたんですが、あらかじめそれはお知らせしなかつたから直ちに答えにくいかもしれないけれども、数字は別として統計はあるのじゃないかと思うのですが、

この点いかがですか。

○説明員(竹岡勝美君) 昨年じゅうに、整備不良という事で事故がありましたのが三千件でございまして、そのうち二千五百件のわれわれの発見した事故はブレーキ関係でございまして、あとの五百件も、前面ガラスのものは、そこまではつかんでおりませんので、まことに申しわけないと思います。おそらく先生の御質問はそういう前面ガラスの曇りとか何かで速度が出過ぎるのじゃないか、高速道路の百キロというような速度制限という問題もあるいは起こるということもあるかも知れませんけれども、あわせて申し上げますと、御承知のとおり高速道路はほとんど百キロ以上の設計速度でございまして、大半は自動車高速道路は百キロを原則にし、トンネルあるいはカーブ地点につきましては八十キロ、中央高速道路の片側車線のところは原則として七十キロという速度制限をしております。

たとえて申し上げますと、諸外国のいわゆる自動車ウエー、これはノリミットです、速度制限はございせん。日本の場合にこれを百キロに制限していいのかどうかという問題もありましたけれども、設計速度その他を見まして、法律上自動車高速道路は百キロを原則にしております。もしその百キロで前面ガラスがひび割れたとか曇るとかいろいろなことがあるならば、諸外国は一体どうなんだということもあらうと思うのです。そうすると、やはり自動車の構造上の問題、ガラスの質の問題、そういう面で解決されるべきだと思います。あの百キロをかりに八十キロにいたしましても、ほとんど守らないのじゃないかという感じもします。いまのところは自動車高速道路につきましては、法律で定めております百キロ、部分的に危険なところは八十キロに制限するというのでいいんじゃないか、このように考えております。ガラスの問題によりました事故は、申しわけございせんけれども、数字はつかんでおりません。

○木村美智男君 警察庁の監督下にある警視庁の

第一交通機動隊、首都高速道路分駐所の統計だけで先ほど私が申し上げましたような数字が出てくるのですよ。したがって、できれば、警察庁として全国的にこの点も実は一つにまとめてほしいと思うのです。その時間は適宜かかると思いますが、一日、二日は申しませんけれども、とにかく、十日かそこらのうちに、何とかこれを一つまとめてもらいたいというのが一つ、それから百キロの問題はきめたその時点で、私、実は問題にしたのですが、今日の時点ではこれをなすほど下げてみても、実際は百キロいくようなことに事実なるでしょう。だからそっちを動かそうとしているわけではない。むしろこの事故の件数によって、実は非常に事故発生が、まあ蓋然性が大きく考えられるので、したがって百キロ出す車については、前面ガラスは合わせガラスにしなければいけません、あるいは八十キロ程度でやっていくものについては、それはいまの強化ガラスをさらに大抵ドイツのベンツくらい強化ガラスにしておけば間に合うとか、そういうことを実はこれは警察庁にじゃないですか、全体の総合対策として立ててもらおうと思っているわけです。これは同じなんです、ベンツも。これは日本と同じく強化ガラスは強化ガラスなんです。ところがベンツの場合は少し厚いし、その焼きぐあいがちよっと違うのだらうと思いますが、いわゆる強化ガラスなんです。だから日本は百キロくらいでまっ白になつたり、飛散したりということになってないの、それはやはりガラス生産のほうの、これは生産業者との関係も出てくるので、これは通産省がその面は対策の問題から出てくる当然の指導としてやってもらわなければいかぬと思うのですが、そういうことの方針を打ち出すには、何としてもデータが必要なんで、一警視庁の管轄だけのデータをもちょうだときめつけるのは、私多少酷だと思えますから、したがって、警察庁として、全国的にいま言ったような前面ガラスがまっ白に曇ってしまう、あるいは飛び散ってしまうというふうなことになる事故というものが、これがどの

くらい全国的にあるかという、ひとつ実はぜひ資料をほしい。

○説明員(竹岡勝美君) 高速道路、東名、名神に關します限りは、各府県隊が詳細な資料を持っておりまして、直ちにわかると思いますが、十分調べまして、御連絡いたします。

○加瀬完君 私、警察庁もおりますので、資料をお願いしたいのですけれども、まず警察庁のほうからお願いいたしますと、車による人身事故の車種、車の種類ですね、それからその車両の欠陥原因とその件数、これを一覧表にしてください。

それから、ついでに運輸省のほうにもお願いしたいのですが、これはまだ確定には判定をしておらないでしょうが、概数でけっこうですので、欠陥車の車種、製造会社及びその数量を御明示をいただきたい。それから二番目には、欠陥車の欠陥箇所の一覧表。それから第三には、通産省または運輸省あるいはその他の官庁に分けて、昭和三十一年度以降の自動車会社への各関係官庁からの就職状況。

以上、次の委員会までに資料として御提出ください。さいますようにお願いいたします。

○委員長(岡本悟君) 警察庁、運輸省、通産省、よろしゅうございますか。

○説明員(竹岡勝美君) いまの資料御要求に關しまして、われわれのほうに現在持っております統計は、車種別事故と申しますのは、いわゆる貨物あるいは乗用車、二輪車、こういう意味での車種別の全事故について分類しております。おそらくしかしそれじゃなくて、欠陥車両の車種別ということになりますと、あるいはクラウンとかそういう分類はいたしておりますけれども、年式までは分類しておりません。いま私のはうで七月一ぱいかりまして、ことしの一月から六月十日ころまでの今回問題になりました欠陥車両のその自動車故障による事故というものは集計する予定にしております。これは相当調査が要りますので、七月一ぱいかかると思いますが、御了承願いたいと思

います。

○森中幸義君 私通産省にちよつと資料をお願いしておきます。メーカー十二社の資本金、それから増資の状況、それから借入れ金、これはできるならば金融機関別に、それと配当状況。さらに四十年から四十二年までの生産実績、これからの生産計画。それとメーカー及び主要な販売店等への通産省の退官者の、俗にいわれる天下りの状況、退官時の官職、現在の社内における地位、そういうものをできるだけ早急に出していただきたい。

○委員長(岡本悟君) ちよつと速記をとめて。

○委員長(岡本悟君) 速記をつけて。

○委員長(岡本悟君) 速記をつけて。

○委員長(岡本悟君) この際参考人の出席要求に關する件についておはかりいたします。

新東京国際空港公団法の一部を改正する法律案の審査のため、必要あるときは新東京国際空港公団の役員を当委員会に参考人として出席を求め、その意見を聴取することに御異議ございませんか。

〔異議なしと稱する者あり〕

○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。

○委員長(岡本悟君) 新東京国際空港公団法の一部を改正する法律案を議題といたします。

本法案に対し、質疑のある方は順次御発言願います。

○金丸富夫君 新東京国際空港公団の業務は、現地の用地買収等にはなほだしく難澁をきわめて、業務全体が停滞ぎみになっておるよう承知をいたしております。私は、東京国際空港がすでに飽和状態になっておることや、また超大型機の出現について、受け入れ態勢ともいふべき、この新国際空港の設置がまことに急務とされておる現状に

おいて、地元民の理解が得られずあるいはその他の事情によつて公団業務が停滞し、また整備の一環手ともいふべき本法律案が、前国会において本院の審議にものぼらないというようにことで審議未了になったというようなことは、まことに遺憾であると考えて一人でございます。基本計画によりまして、四十五年末までに四千米メートル滑走路並びに関連する諸施設を完成して、まず供用を開始し、残余の二滑走路関係は四十八年までに完成することになっておるようでございます。そこで、今日のこの現状において、この計画に狂ひはないのかどうか。元締めをいたしておられます。また基本計画をお立てになりました運輸大臣の、これに対するお見込み並びに早期完成への御決意を、あらかじめ伺ひたいと思ひます。

○國務大臣(原田憲君) 新東京国際空港の建設の進捗状況について御懸念のようでございますが、私は就任以来、この問題を責任を持って遂行をしております。公団総裁以下、航空局長から状況を常に聞いておりますが、大体所期の目的を達成するように進んでおる、このように了解をいたしております。なかなかかしこし、問題はむしろ難しい問題でございますので、このことにつきまして、現地の住民の皆さん方にも、より一そう御協力を願へるような努力を続け、この法律案を御審議願つておるのも、一つの問題を解決するための具体的な問題でございますが、このような施策を進めることによつて、予定どおり成田新国際空港が事業を開始できるように万全を期したい、このように決意をいたしておる次第であります。

○金丸富夫君 この買収を中心としたいろいろな難問題は、主として地元関係に多いようでございますが、ところが地元関係につきましても、本委員会におきましても多数の委員がおられますので、私はあえてその問題に深入りしようと思ひません。したがって問題の所在点を御説明願うという程度で、最小限度の原因と、またその解決について、さしあたり伺ひたいと思ひます。

まず公団総裁にお伺ひいたしますが、用地買収等に対する進捗状況はどういうぐあいになっておりますか、御説明を願ひたいと思ひます。

○参考人(今井栄文君) 用地買収につきましては、昨年の四月、敷地内の条件派の方々、全体の九〇％近い方々でございますが、これらの方々と買収の協定に調印を終わりました。引き続き、昨年の秋から本格的な買収交渉に入つたのでございまして、本年の五月三十一日現在で、敷地内の全体の民有地六百七十ヘクタールの約七〇％にあたる四百七十七ヘクタールはすでに買収を完了いたしております。この四百七十七ヘクタールの中で、私も第一期工事として昭和四十六年度の初期に完成すべき約五百ヘクタールの区域でございまして、この第一期工事の区域の民有地全体で二百八十二ヘクタールでございますが、この区域につきましても、すでに二百三十九ヘクタールの買収を完了いたしております。したがって、第一期工事につきましても、すでに民有地は八五％買収を終わつておるという状況でございます。私どもとしては代替地の造成並びに敷地内の方々の移転に伴ひまして、本年の下期から工事にかかり得る、こういう段階でございます。

○金丸富夫君 非常に買収状況が私の考えておるよりも進んでおられるというのを伺ひまして、やや安堵したわけでございますが、たとえばターミナルの施設であるとか、かような、滑走路だけでなく、ほかの施設の完成については、これは普通の常識から考えて、私は相当の日時を要するといふように考えるわけでありまして、本法案の内容、御配付になりました書類等を拝見いたしますと、この法案によつて出資せられる下総牧場の用地がちょうどそういうターミナル等の施設になっておるといふことであれば、なおさらこういうものは急ぐべき問題ではなかったか。かように考えるわけでありまして、ただいまこの法案が採決されるとしても、四十五年の年度末ということになれば、もう余すところそうたくさん

はないのですが、これだけじゃうぶでしようか、この供用に供する程度にこれが進んでまいるかどうかが、この点はいかがでしようか。

○参考人(今井栄文君) 第一期工事の、いま金丸先生御心配の第一期工事の区域の中の下総御料牧場の関係でございますが、これにつきましても、滑走路の約南半分並びにターミナルビルディング等の主要な施設がつくられるわけでございます。これはすでに栃木県の高根沢地区におきまして買収予定面積の二百五十二ヘクタールというもののすべての買収を昨年のうちに終わりました。開墾工事から土地造成並びに一切の施設についての建設の工事契約を締結いたしました。現在本格的な工事を実施中でございまして、今年の八月下旬には必要施設のすべてについて、これを完了する予定でございます。したがって、私どもの第一期工事の南半分を占める下総御料牧場というものは、本年の八月の下旬に移転が完全に終わるというふうに私どもは見通しを立てております。したがって、先ほど申し上げました民有地の買収の進捗状況並びに高根沢への御料牧場の移転というふうなものとからみ合わせまして、第一期工事の工事区域については、ほとんど大部分を取ることができるわけでございますが、工事につきましても、御心配のターミナルビルあるいはまたフレートビルディングあるいはまた滑走路、誘導路等の造成につきましては、私どもは本年度の下期から集中的な工事を行ないたい、かように考えております。

で、御承知のように北総台地は、いままでも農業中心の土地でございます。資材を輸送するため道路あるいはまた鉄道あるいは資材置き場というふうなものからまず建設していかなければならぬという状況でございます。現在、資材の輸送計画並びにその輸送道路、資材置き場の建設というふうなものは全力をあげておるわけでございまして、こういったものも本年の下期には大体完了するのではないかと。そうなりますと、碎石を中心とする土工関係の材料を集中的に輸送を行ない

まして、日本の建築あるいは土工の全精力を集中して、今年度の下期から来年にかけて、われわれとしては必要な施設を段階的につくっていく。かように確信いたしておる次第でございます。

○金丸富夫君 ちょっと、いまお話ししたターミナルビルは、もうすでにやっておりますのか。予算、決算書の内訳を見ますと、相当にこの工事の費用のほうの支出があるが、私は、これは材料その他の万全の措置をとつておるのだと思ふのだが、これはもう建設工事に着手しているのですか。

○参考人(今井栄文君) 先ほどことばが足りなかったかと思ひますが、現在はターミナルビルディングそのものの建設に着手しておるわけではございません。まず、やるための整地あるいはまた造成に必要とする土工関係の材料、そういうものを運搬するための施設に現在着手いたしておる、それとあわせて、ターミナルビルディング等につきましても、詳細な設計を現在計画いたしておる、こういう段階でございます。

○金丸富夫君 わかりました。あまり掘り下げて申しませんが……

ところで、この用地買収が八五％済んでおるといふと、まだ一五％ばかり残つておるわけですね。新聞等によりまして、結局、これがいわゆるある目的のために行なわれた一坪運動とか、あるいは立木運動というふうな問題にひつかかつて、早期解決ができないかと思ひますが、もしさうな状態とするならば、どうせ、滑走路といふことはできないものですか、相当に早くこれは解決しなければならぬというところだと思ひますが、これについての見込み、そういう点について、ひとつ、解決の状況及び見込み、この点をお伺ひしたい。

○参考人(今井栄文君) 一坪運動等につきましても、現在、全体の千六十ヘクタールの空港用地の中で、面積をいたしましては、各所に散在はいたしておりますけれども、総合いたしますと二・二

ヘクタール、坪数にいたしまして約七千坪程度でございす。空港の全体の面積が三百万坪以上でございすので、ごくわずかな数字でございす。で、その中で一期工事の区域——四十六年の四月に開設を目標といたしております一期工事の区域につきましては、わずか〇・五ヘクタールというものが一坪運動の土地でございす。これは、直接、滑走路あるいは誘導路の造成に関連してくるものは、正確な数字は持ちませんが、場所的に言いますと約〇・三ヘクタール程度ではないかと、私どもは、農民の方々の所有地につきましては、あくまでもしんぼう強く誠意をもってこれを説得いたしまして、任意買収を進めていく方針でございす。一坪運動等につきましては、でき得る限り早く土地取用法等による事業認定を受けまして、これは強制的に取用せざるを得ないというふうに決意いたしておる次第でございす。

○金丸富夫君 土地取用法にまで踏み切つて、そうして解決を急ぐという決意をされておるといふことでは、三里塚のゴルフ場を接収することになるわけですね。これに対する補償関係とか、そういうものはまだ何も手がついておらないというふうな答えのように私は聞いておるのですが、そういうことですか。また、その交渉はその後依然として進んでおらないのか、あるいは現段階においてはすでにそれは解決しておるのか、その点ひとつ伺いたい。

○参考人(今井栄文君) 三里塚のゴルフ場につきましては、ここ数カ月事務的な折衝を続けておる段階でございす。で、私どもとしては、農民の方々の土地買収につきましての契約は農民の方々の団体との交渉によつて解決をいたしたわけではございす。ゴルフ場の施設等につきましては、不動産鑑定士あるいは公認会計士、あるいはまた専門的なお仕事をやっておられるゴルフ・コンサルタント、こういうふうなところから詳細な調査報告を受けて、これに基づきまして一応

の補償額というものを算出したしまして、先方と交渉をいたしておるといふ状況でございす。先方もこれに対して今度新たに代替地を求めておられるにゴルフ場をおつくりになるというふうなことで、いろいろ費用がかかるわけではございす。そういう面でも値段的な折衝を煮詰めつつあるというのが現在の段階でございまして、何もやっておらないというわけではございせん。

○金丸富夫君 それからもう一つ、この帝国石油のこれはガス鉱区だろと思うのだが、この交渉も五億坪程度で大体解決がつくと思うということ、一向その点についての進捗はないと、これはこのままやつてよろしいのですか。地下資源だからいいというわけにいかぬ。この交渉はどうなつておるのですか。これも伺つておきたい。

○参考人(今井栄文君) この種の問題はいろいろあるわけではございすけれども、ゴルフ場の問題は先ほど申し上げましたように、現在、価格について具体的な事務折衝をやつておるといふ段階でございす。帝国石油の天然ガスの試掘権あるいは採掘権につきましては、補償交渉につきましては、現在まだ煮詰まつてお話をしておるといふ段階ではございせん。しかしながら、ゴルフ場にいたしましては、あるいはまたこの天然ガスの採掘会社にいたしまして、空港建設反対というふうな観点からではなしに、やはりそれの方々のやつておられる事業についての補償をどうしてくれるかというふうな点が争点でございすので、これはまあいろいろ話し合いによつて十分解決がつく問題ではないかと、かように考えております。

○金丸富夫君 そうするというと、これは鉱区自身をみんなこちらに所有権を取らなくても、結局その補償を出せばいいと、こういうことになるわけですか。そうするというと、今度はこれができたら、これに関連した地上権との——今度開発をすることにすれば、せつかく完成した空港自体に影響はないのですか。

○参考人(今井栄文君) ただいまの天然ガスの試掘権、採掘権等につきましては、すでに詳細な調査ができ上がつておりました。いつでも向こうと話し合えるということではございす。したがいますれば、そういったものについての話し合いがつかますれば、当然に空港敷地内においてはこれを採掘するといふふうなことはできなくなるわけではございす。あの代近はわりあい天然ガスが出るところが空港周辺にも相当ございまして、そちらのほうにも供給源があるわけではございす。

○金丸富夫君 まあ三里塚の問題にしまして、まだ金額は具体的に切り出されておるのかおらぬのか、そういうこともわかりませんし、この問題についても非常に楽観されておるようなぐあいにはとれるのですけれども、問題が起つてがたがたされてまた延びるということになればたいへんですから、十分注意してやつていただきたいと思ひます。

時間が非常に切り詰められておりますので、簡単に進みますが、栃木県の高根沢新牧場は公団がこれを建設して、そうして下総御料牧場の敷地と交換すると、こういう原則に立つておるようではございす。この新牧場はもうすでに完全に完成したのか、あるいはまたいつそれが完成するのか、それから移転の時期はいつごろか、これをお聞きしたい。

○参考人(今井栄文君) 下総御料牧場は、先ほどちょっと触れましたが、すでに一切の工事につきましての発注を終わりました。現在建設中ではございまして、貴賓館を除きましてはすべての牧場に必要施設というものはこの八月二十日まででございまして、宮内庁のほうも現在宮内庁法の改正を御審議いただいております。転換を始めて、この八月末には新牧場のほうへ移転をされる、こういうことになるわけではございす。

○金丸富夫君 それではお伺いいたしますが、もう一つ、この代替地の問題で、相当問題になつておる。これは地元の問題で、私詳しいこと

知りませんが、代替地は第一期工事関係だけでもこれはもうすでに解決の見込みは十分あるのかどうか、また特に代替地が水田だったというふうなところはこれをまた造成をして渡すというのか、あるいは金だけで渡すというのか。金だけで渡すということであれば、話がつけば渡せばいいと、解決は早いと思いますが、この点の事情はどういうことになつておりますか。

○参考人(今井栄文君) 整地の中の住民の方々のお移りになる代替地につきましては、農地法上公団が農地を所有できないという関係から、県にお願いいたしまして、県で買収をしていただいたのであります。民有地約三百町歩ございす。それから御料牧場の残地が百町歩、それから県の畜産施設あるいはまた県有林等合わせまして、県有地約百町歩、全体で約五百町歩。町歩ということとは適当でないかと思ひますが、約五百ヘクタール、これが用意してございす。御料牧場の残地の、現在宮内庁でお使いになつておる部分を除きましてほとんどすべてが、一部水道工事、現在施工中でございす。それを除いて造成を完了いたしております。新たに造成した代替地へは、逐次敷地内の農民の方々が家を新築して移られ、また現に耕作を始めておられるという状況でございまして、代替地の造成も私どもとしては比較的順調にやつておると、かように考えます。

○金丸富夫君 それでは次に資金の問題ですが、決算・予算書を拝見しますと、大体四十三年度で二十億、大体三十億程度の繰り越しが予定されておりますが、これと、それから四十四年度にございまして、政府出資が四十億、それから財政融資が八十億、それから債務負担行為が百億、合計二百二十億、それに三十億加えて二百五十億というものが四十四年度に使える金ですが、今年はおそらくミナミルビルその他相当にこれは金の要る年であらうと思うのだが、これを遂行するために買収等の完成からすべてこの予算で十分お見込みはあるわけですか。

○参考人(今井栄文君) 本年度の資金計画につき

ましては、いま先生おっしゃったとおりでございます。私も四十四年度の事業計画といたしましては、残っておる空港用地の買収を早期にこれを完了するという事、それから空港用地の一部造成を行なう、それからまた鉄道あるいは道路というふうな資材輸送施設も建設と改修を早急に進める、それからお話ございましたターミナル・ビルディング、あるいは給油施設あるいは空港保安施設というふうなものにつきましては、設計あるいはまた建設工事の一部を実施する、こういうつもりでございます。それ以外に、空港に関連いたします河川の改修事業費でありますとか、あるいは流域下水道の事業費であるとか、そういうふうなものにつきましては負担金も予算によつてこれをまかなわなければならぬ、かように考えております。

○金丸富夫君 航空局長、それではいまのままこゝとはそういうことで、本格的なものは、たとえば空港ビルとかいうものは、来年度になるというように承知してよろしいですね。そうすると大体四十五年度の見込みはどのくらいですか。

○政府委員(手塚良成君) 具体的な数字につきましてはただいまいろいろ検討しておりますが、たとえばボーリング等によりまして調査の結果によつて、やはり土工量等の内容が変わつてまいりました。それからいまの補償関係の問題等も、言われましたようにまだ一五・六%残つておりますので、そういった関係がどうなるかという問題もあるというふうな、具体的なこまかいことではございませんけれども、そういうのが固まりませんと具体的な数字にはならないかと思ひますが、今年の二百五十億という四十四年度予算に対応いたしましたは、まあただいまのところ全く概算でございますが、この倍程度必要ではなからうかとおおよそ考えております。

○金丸富夫君 それではその倍程度を加えるという、当初の計画、第一期工事全体の計画、予算とどういふことになりますか。これはいろいろのものが上がつたり、交渉が長引けば長引くほど金が

がよけい要するというのが普通の事例ですが、その点のお見通しはどういふことになっておりますか。

○政府委員(手塚良成君) 当初の計画数字といひますのがあまり確定したものを実は持つていないのですが、大体これまたきわめて概算で考えておられますところに比べますと、一応概算で考えておる線の姿で進んでおるといふことが言えるかと思ひます。第一期工事の総額の金額につきましては、ターミナルの設計等の具体化がございまして、これなどが大きな工事費の内容にかかつてくるわけでございますが、先ほど総裁の御説明の通りに、ただいま設計委員会にその設計などをかけて具体化をはかつておるわけでございます。そういった内容等の見直し等から出たことかと思ひますが、全体といたしまして概略先ほど申し上げましたような数字が計上されていくならば予定どおりの第一期工事になる、かように考えます。

○金丸富夫君 なかなか抜け目のない答弁で、私はそれは思ひないのですけれども、ほかのほうはどうか何で、いまそれをお伺いすることが無理ならやめます。新幹線におきましても、初めの言うのとそれからあとの開きは相当なものがあつて、これはもう何でも、こういう物価が上がることも、賃金が上がるだけでもそれは違ふと思うのです。皆さん方がその点を十分にお考えになつて、私の懸念するところは、来年度予算の要求について、大臣はじめ十分にこの予算——初め何かしゃべつたからそれにこだわるというふうなこと、先にいつて残工事、第二期工事に大きな穴があくというふうなことで、横にずつてその場を過ごすというふうなことをしないように希望したいと思ひます。

最後に、公団総裁に対する最後の質問としましては、交通機関の整備をちよつと説明していただきたい。くわしいことはよろしうございませう、図なんかが出ておられますから。道路の関係において高速道路をつくるのだというのか、あるいはいま

たこれによれば関東自動車道、千葉—成田線をしらえて、そしてこれをいまの小松川あたりのあの千葉街道に、あの非常にいまでももうどういふものな計画のようになつて結んでやるといふような計画のようになつて結んでやるといふ道路というものを筋を引いておるようですね。少なくとも私は、高速道路にならぬでも、道路自身は、少なくともこの国におきましても国際空港、しかも東洋に一つしかつくらぬというふうな空港、それから首都との間の連絡は、これは一寸刻みの運転をしなければならぬようなこと、じゃ私は恥だと思ひます。したがつて、望むべくは、ほんとうに高速道路がほしいと思ひます。それでなければ、この湾岸道路と、それから関東自動車道の千葉—成田線というものを、これはりつぱに完成して、そして悔いを残さないといふことをひとつお考えになる必要があると思ひます。この点はどうでしょう。それから、鉄道関係の連絡、そういうこともちよつとご答へ願ひたい。

○参考人(今井栄文君) おつしやるのとおり、都心と空港を結ぶトランスポートの問題は、非常に重要な問題だと思ひます。で、まず四十六年の空港の供用開始という時点におきましては、先生の

おつしやるように首都高速七号線、京葉道路、それから東関東自動車道というもので空港と都心を結ぶといふことになつておりますが、自動車は非常に急増いたしますし、交通の渋滞というふうなことも懸念されますので、その次の考え方としては、湾岸道路というものを現在計画して、羽田のほうから道路公園が施工中でございます。私どもは、将来新空港が、ジャンボジェットあるいはジャンボの大型、さらにSSTというふうなものが出現いたしますと、大量の旅客が乗りおるといふことになると、どうしてもやはり道路だけでは都心と空港を結ぶ交通機関としては不完全といひますか、十分に満足できるようなことにはならぬのじゃないか。その意味で、やはり鉄道で東京と新空港を結ぶといふふうな線をぜひ具体化していただきたい。これにつきましては、私どもは、

まあこれは非常に将来の姿でございますが、高速鉄道あるいは新幹線のような非常に速い都心と空港を結ぶ鉄道を希望いたしておりますが、これはまあ相当長期を要する問題でございますが、その間において、鉄道にどういふふうな形でトランスポートを依存するかという点につきましては、十分私どもと国鉄御当局との間でもいろいろ御相談をさせていただいて、鉄道についてもぜひひとつ何か便宜な方法を考へていただきたい、かように考へておる次第でございます。

○金丸富夫君 それはごもっともですけれども、将来の問題というふうなことでまたこれが大いに長くなるように思ひました。もうジャンボジェットとか何とかというものは、もうすぐ、それからSSTが、この空港が完成すれば離着陸するといふようなことは、もう目前に迫つておるのです。それに、将来の問題としてそういう道路にしろ、それから鉄道にしろ考へていふことでは、もうすでにいま問題として、イエスかノーかでもつて鉄道がよい問題ならば、道路のほうを十分にとるとか何とかいふことを考へないかと、またふん詰まりになるのじゃないでしょうか。この点どうでしょう。

○参考人(今井栄文君) おつしやるのとおりでございます。私どもは高速鉄道を早急につけていただければ一番私どもとしてもうれしいわけでございますけれども、なかなかやはり用地の買収それからまた鉄道自体の予算その他の関係等もございまして、やはり相当時間のかかる問題ではないか、具体的にきめて施工して完成するといふまでも、相当やはり時間のかかる問題ではないかというふうな考へられます。私が将来と申し上げましたのはそういうふうな意味でございます。私どもとしては道路事情それからまた鉄道による輸送といふふうなものにつきまして、できるだけ円滑にいふような方法を関係の向きに対して御要望申し上げたいと思ひます。

○金丸富夫君 それではいまの道路にいたしまして、鉄道にいたしまして、幸ひこの非常に関係

として有力な原田運輸大臣がおられるのだから、ひとつこの際にある程度目鼻をつけるというぐらゐに、ひとつ公団總裁、決意を固めて推進しないという、原田運輸大臣もなかなかやりにくからうと思います。運輸大臣の御所見をひとつ伺っておきたいと思ひます。

○国務大臣(原田憲君) この新東京国際空港の関連事業につきましては、十分その地元との間にも連絡をとり、日本の新しいSST時代に即応する空港としての機能を完全に發揮するために、いまだ十分な考え方をしつゝこれを促進されておる、このように私は把握をいたしております。たとえ道路、上水道、河川、土地改良、下水道というような多岐にわたつておる問題につきましても、関係各省も多岐にわたつておる問題につきましても、かつてきたところでございますが、これらの総事業費が約千九百億圓、このような大規模の関連事業を実施するためには、この地元財政にも大きな負担となりますので、特に高率補助等を内容とする特別の財政援助措置を講ずることといたしまして、いま地方行政委員会でも新東京国際空港周辺整備のための国の財政上の特別措置に関する法律案を御審議をいただいておりますのでございまして、この法律は昭和四十四年度から五十三年度までの十年間にわたつておる、この新空港の関連事業のうち、自治大臣の指定するものについて地方公共団体等に対し高率補助を行なうということを中心たる内容としておるのでございまして、私はこのような措置によりまして十分の措置がとれると考へておりますし、なお今後新しい問題がかりに起こりましたとしましたら、これに対応するための、微力でございますが、全力を尽くす覚悟でございます。

○金丸富夫君 この関連に関する措置法案というのは、これはまあ地方行政のほうで審議されつつあるやに私伺つておりますが、道路の問題はともかくとして、鉄道の問題は、これをどういう程度にするかという問題は、これは原田運輸大臣、あなたのお手ものだ、あなたがやるうと思へばで

きることだ、これについての決意をされて、少なくとも目鼻くらはつけておいて、完成しろとまでは言いませんが、そういうことをひとつやつていただかせんか。

○国務大臣(原田憲君) 御意見は承りまして、十分今後とも検討を進めていきたいと思ひます。

○金丸富夫君 どうもなかなか結局大蔵省がむづかしいから、いまからはつきりお答えいただけないのだからと思ひますから、その辺でやめま

それで次には、新国際空港の緊急整備の必要性については、従来私もこの設置の場合からその他の点につきまして、本委員会また、党の関係でお手伝い申し上げた一員であります、その間に、ついで、この新設の必要性ということについては従来いろいろの議論があり、またいろいろの経過を経て今日きまつたわけでありまして、これを早くやらなければならぬという原因は大体三つぐらゐに集約されるのではないかと、私は解釈いたしております。その第一は、羽田空港の現状がもうすでに飽和状態に達しておるという点と、それから第二は、航空機の大型化、超音速化が行なわれて、これが世界国際航空界に運行実現の時期に達したようであること、それから第三は、首都東京が極東における航空路の重要地点という点で将来の発展性が大きく期待されるという、この大体三つが、いかんかと思ひます。

まず第一の問題につきまして、羽田空港の飽和状態という問題についてお伺いしたいんですが、四十三年度の運輸省の年次報告によりますと、四十三年度六月現在で外国航空会社の日本乗り入れは二二三社、二百三十五便ということになっておるようであります。そしてこのほかに日本航空の国際関係あるいはまた国内線の運輸といふものを加味いたしますと、羽田空港はもう四十五年までもつかもたないかという飽和状態に達してまいる。したがつて、新空港の供用開始というふうなものを実は一日千秋の思いで待ちかねておる状況であると私は判断しておるわけござ

います。ところが最近の新聞によりますと、もうすでに今日において羽田空港各線運輸の回数の調整制限をしておるということを聞いています、これはほんとうかどうか、及びこの羽田空港の行き詰まり状況というものをひとつ明らかにしていただきたい、かように考えます。

具体的第一の問題として羽田空港は拡張計画も行なつたんですが、はたしてこの程度で新国際空港が完成予定の四十五年度末までにその需要に應じ切れる見込み等の御確信があるわけござい

すかどうか、局長にお願いいたします。

○政府委員(手塚良成君) 現在の国際空港でございます東京国際空港が相当混雑をいたしておるということは事実でございます。いま先生統計の資料をお出しになりましたが、昨年——四十三年度におきます国際、国内の両線を合わせたの離発着の回数をみますと、これが約十二万六千回という数字になります。その前の四十二年度におきますこれに対応いたします離発着回数が約十一万一千回と、こういうことになっておりました、それ以前から大体の毎年の増加率は約一三%ぐらゐの増加率になっておると考えられます。こういう状態でございます、実は非常に混雑をしておるんですが、具体的な現象をいたしまして、先般皆さんの御批判もありますので、私どものほうで詳細なダイヤ——遅延の状態を調査をいたしました。その結果によりますと、まあ日により、曜日により、時間によりいろいろまちまちでございますけれども、大体出発機におきまして五、六分程度のダイヤが平均して一機についてございまして、到着機について三、四分程度のダイヤがございまして、これは平均でございますので、個々別々のものにつきましてはまたいろいろあるかと思ひますが、そういう状態が出ております。それからスロット——駐機場が非常に足りませんものですか、この駐機場へ入る入らないということである混雑をしておるというふうなことがござい

ます。こういう状態がどうして出てきておるか、一

つはこの離発着回数といひます、羽田に入りま

す飛行機の数がこのところ急速にふえてきておると、限界に近づいておると、限界は前々御説明しておりますように十七万五千回ということでございますが、実はこの現在の混雑状態は十七万五千回を確保する意味におきましてスロットがどうしても足りない、要するに滑走路だけの能力と駐機場の能力がバランスがとれてないということがございまして、現在三十三スロットあります駐機場をさらに十六スロットふやそうということをお考えまして、その工事に現在着手をしておるわけでございます。そのために、A、Cとあります平行の二つの滑走路のうちAランウエーがほとんどクローズの状態になっている、こういうことがこの混乱に拍車をかけておると考えられます。こういった一般的な情勢、それからそれに対応する一つの対策でございます駐機場の拡張、こういったものが折り重なりましてたまたまの混雑ダイヤの状態を来たしておると、かように考える次第でございます。

○金丸富夫君 いまのお話で、要するに運輸回数等を調整、制限するというのは、時間帯の一番ピークの場合にそういうことを行なつたということであつて、普通の場合においてはスロットの不足というもので結局利用が非常に制限されているということですか。そうすると、スロット自身は現在の東京空港はまだどのくらい余地があるのか。大体東京空港の能力というものは、十七万五千回というふうに私は聞いておる、そうすると、まだ十二万六千回くらいだからだいぶありますね。そうすれば、それをふやしてなぜやらぬかという問題と、それから四十五年度末までにこれがスロットを増加させれば、それで大体間に合うのかどうかという問題が一つ。それからもう一つ、いま局長がお触れになつた新設のC滑走路ですが、これを話を聞くと、せつかくこしらへた滑走路であるにかかわらず、あれは本滑走路はAですか、新たに一本できたでしよう、それがC。そうすると、いままでののは……。

○政府委員(手塚良成君) Aです。

○金丸富夫君　そのA、Cの滑走路が実際にそう
いうぐあいにできたにもかかわらず、間隔は二千
メートルが理想だというけれども、そんなになく
てもいいだろうと思うが、少なくとも同時発着が
できないような滑走路を何がゆえにこしらえたか
というしろろとの疑問が起こってくる、この点は
どうでしょう。

○政府委員(手塚良成君) スポットの問題でござい
ますが、スポットは先ほど申し上げました三十
スポットが現在ございまして、約半々が国内と国
際で使っておるわけです。ところがだんだん飛行
機、特に国際線におきまして飛行機が大型化にな
るということで、従来のスポットのスペースでは
足りないというのに加えて、機数がふえて数
が足りない、こういうふうになってきました。そ
こで現在の三十では明らかに足りません。それで
いま十六スポットをふやそう、こういうことで予
算を取り工事にかかり、大体来年の初冬にはでき
るという工事を進めているわけであります。これ
ができますと、ただいまの混雑状態はある程度緩
和できるのではなからうかというふうに考えてお
ります。

そこで、足りません現状におきまして、こういう混雑を緩和することを応急の対策的に考えてやっておりますことのひとつとして、出発機が二時間、到着機が一時間ここに駐機してよろしいというたてまえになっておりますのを、それぞれ十五分ずつ短縮させるというような措置を講じまして、このスロット問題に対処していこう。しかしながら、なおそれでも混雑は避けられないというところで、ただいま先生がお触れになりましたように時間帯を平均化する。御承知のように午前でいいますと、簡単にいうと十時前後、午後もやはりその前後が一番込み合ひまして、いわゆるピークの時間になります。そこで外国機を含めまして、そういうピーク時でない時間帯にひとつならして入ってもらう。たとえば十一時から十五時までの間が平均いたしますとわりと閑散といえます。

か、スポットなども使いやすい状態になるわけなので、そういう時間帯に、ひとつ航空会社の協力を得まして使用をしてもらう、こういうようなことをやっております。先生もおっしゃいましたように、回数などを減らすというところまでの話は、まだ実はやってはおりません。いまの時間帯をならして、あいた時間帯に入ってくるというようなことをしようということで、航空会社の協力と話し合いを求めているというような事実で処理をしつつあるわけでございます。

なお最後の、滑走路二本をつくって並行に使用しないようなものをなぜやったというお話でございますが、実は、このAとCとの滑走路の間隔は、羽用におきましては二百五十メートルになっております。で、この間隔におきましては、同時離発着には使用はできません。しかしながら、これがかりに一本であります場合には、一時間あたり大体三十回というのが、これが二本でありますとき、相当なアローアンスを見まして、四十回という能力の増加が考えられるわけです。年間の率にいたしましても、一本である場合には約十三万回でございますが、これがいまの羽田のA、Cという、そういう二百五十の間隔のもので、やはりこう、それが十七万回くらいに上がって、約三割弱能力があがるという状態でございますので、二本の効果はある。ただ、これを成田のような新空港のごとく、ぐっと二キロ程度も離して、完全に平行滑走路として使えるということにすれば、これが二十万回程度までには能力はさらにあがるわけなんです、非常に望ましいことでございます。しかし羽田の現状からいたしまして、あそこそういった間隔を開いての大工事をするということは非常に困難である。それから当時といたしまして、これは時間的な観点から、とにかく急いで三千百五十メートルのCランをつくりませんと、当時のジェットの入ってきますのに間に合わない。あれができましたのが、記憶によりますと三十四年ごろでございますして、最初のあのジェットが入ってくる直前に、どうしてもAランでは間に合わない

ということになりました。大急ぎで整備をするということになりました。その観点から、深さよりも比較的水深の浅いところまでを急いでやろうというようなことで、二百五十メートル間隔で三千百五十の現在のＣランを増設したということです。

○金九富夫君 わかりました。結局、いろいろ言われるようだが、要は二百五十メートルを千メートルか千五百メートルほど海のはうにせり出せば私は不可能ではないと思うのだけれども、おそらく現実には大蔵山の難所が越えられない結果、こういうことになっているのじゃないかと推測いたします。

これにお伺いしませんが、これに関連してちょっと憶測ですが、米軍のいわゆるブルーラインといいますが、結局東京上空における航空路というものが西側が使えないというハンディキャップが東京国際空港にある、その関係で二つ滑走路をこしらえたけれども、結局用意のためにちょっと時間待つという程度で、それだけでもやはり成田空港のできるまではがまんをするということとおやりになったのはよく理解ができるのですが、この問題はいまでもってやっぱりあると思いますが、この軍使用のブルーラインの問題、これは一時運輸省としては交渉して、少し北を切るか、南を切るかして、こちらのほうの離発着にもう少し上空の航空路をあけてもらいたいという交渉をしるというようなことを、私は意見を開陳いたしておいたのですが、その後私伺いしませんでした、これはどうなっておりますか、この点を伺いたいと思います。

○政府委員(平塚良成君) ブルーの十四という航空路の問題で、この航空路は軍用の四飛行場の離発着を主たる目的として設定されております航空路でございますが、この航空路が西側に南北に走っておりますので、西の空域が羽田空港から見ますと非常に窮屈になっているということとは事実であるわけです。先ほどのＣランウエーをうんと沖のほうに出して埋め立てるといふのは、いろいろ

ろの経費の問題もございますけれども、その投資効果に比べて、やはりブル―十四との関係から見ますと、投資効果との関係からはあまり得策ではないということもございまして、先ほど申し上げたようなことになったのが実情であります。で、これをひとつ突き破ってわがほうの空城なり、

あるいは航空運送の利便を向上しようということについては、米軍としばしば交渉をいたしており、さきには横須賀の上空を通して、突き破つて西に出る、静岡に出るといふ空路を一本開きました。昨年からさらにもう一本横須賀から浜松に抜けるという直航路の中に加えさせるといふ交渉も、実は米軍の承認を得ている。これによつて現在西に回つて参ります飛行機のさばきが非常に能力があがりましたし、また大阪等への、西のほうに参ります連航時間も約十分内外は縮まった、航空会社にとりまして、運航経費が相当に軽減になったという実効があつております。こういつた状態を、私どもは安全性に支障を来たさえない限度におきまして、できるだけ今後も続けていきたい、かように考えております。

○金丸富夫君　わかりました。大体私の想像のとおりですが、できるだけ若干の、大島まで飛ぶというようなやつは、そういう航路が幾らかでも近くなるということになれば、安全性に支障がなければ、これは米軍にやはり折衝し、大いに理解を得て変更するということに御努力を願いたいと思います。

次に移ります。新国際空港建設促進の必要性の第二は、航空機の大形化、超音速機の出現であると思います。そこで巨人機といわれるB747、さらに、U・S・S・T、それから同S・S・Tのコンコルド機、こういうものが動くのは目睫の間ということに聞いておりますが、世界の航空会社がこれに着手して、運航に使用するという時期はいつごろになるか、また現にある程度やっておるならば、どこがやっておるといふようなことの实情について教えていただきたい。

○政府委員(手塚良成君) 今後の航空機材といいた

1

しまして、これが大型高速化するという一般的傾向の中で、いまおっしゃいました大型化の一番典型的なものはボーイング747、ジャンボジェットという飛行機であります。これは中の仕様によりましていろいろですが、お客さんが四百人前後は乗れるという大きな飛行機でございます。この飛行機は現在、昭和四十三年の十二月末現在で、純旅客型というのが各エアラインで発注を含めまして百五十七機、発注を含めましてどうか発注をされております。一番多いところは何と申しまして、パンアメリカン、それからトランスワールド、TWAというアメリカの航空会社等でございます。日本航空におきましても、これは八機購入の予定、現在発注済みという状態でございます。この飛行機が現実について飛び出すかというのはあまりまだ確定的ではございませんが、先月の初めにございましたバリのエアショーでは、もうこれがすでに飛んで皆さんの注目を浴びておるといふ姿でございます。現在のニュースによりますと、パンアメリカンに一番最初に引き渡しがされますが、その一番最初のものがおそらく太平洋を飛んで日本へ来るのが四十五年の二月ごろではなからうかというふうに一応言われております。その前におそらく大西洋に入るほうが先ではなからうかといわれておりますが、われわれと関係が出てまいります意味において来年の二月を一応われわれは想定をいたしております。

それから、その次の高速化の問題では、おっしゃいました超音速機が一つの高速かつ大量輸送機材ということになると思ひます。これが現在開発中でございますが、開発の状態は着々と進んでおるといふことございまして、特に英仏で共同でやっておりますコンコルドというののございしますが、大きさは大体現在のDC8クラスとはほとんど同じくらいでございますが、スピードがいわゆる音速の二・二倍くらい、現在の飛行機の二倍くらいでございますが、輸送力はしたがって倍くらいになるという簡単な計算になるわけでございますが、この英仏共同のコンコルドにつきまして

も、先般のエアショーでやはり飛んで皆さんに見せております。しかし、まだこれは完全に試運転の状態でございますし、音速を突破して実験をしたという話を聞いておりません。しかしながら、大体いま一般にいわれておりますところは、四十六年の中に一番機をエールフランスに渡したい、このいうふうにいわれております。ちなみに、コンコルドの発注機数は現在七十四機発注をされておまして、これはエールフランスが八機発注をし、これとパンアメリカンの八機の発注が一番大手でございますが、地元のエールフランスに一番機を渡すことになっておまして、そのエールフランスが四十六年中に引き渡しをしたいというふうになり、メーカーのほうから言われておるといふうに聞き及んでおります。しかし、これは非常に早い場合のことでございますし、なかなか音速を突破するといふことは航空機材としては非常に問題が多い。順調にいいますかどうか、いまのところはつきりいたしません。ちなみに、日本航空がこれはやはり三機発注済みでございますが、これが実際に稼働するといふプログラムを立てておりますのは四十八年度と考えてやっております。

○金丸富夫君 どちらですか、コンコルドですか、それとも……

○政府委員(手塚良成君) コンコルドです。なおコンコルドと全くよく似ておりますのは、ソ連でTU144というやはり超音速機が開発されておまして、これがやはり昨年の十二月に試験飛行をやっております。これがいまの英仏共同のコンコルドと競争関係みたいになっておまして、早ければこのソ連のTU144という超音速機は万博を期して日本へ入ってくるかもしれないという情報などが、これは情報でございますが、一つございします。

それからもう一つの超音速機のグループは、御承知のとおりアメリカが開発しておりますUS・SSTというグループで、これはスピードがなおいまのものよりも速うございまして、いわれるところの性能で申しますと音速の二・七倍というものでございします。このような音速になりますと、

機体に使います金属などが全然いままでと違つた、チタニウムなどを使いますようなことになりまして、この開発のほうは相当おくれおくれ、私も当初考えておりましたよりはだいぶおくれ、この英仏のコンコルドが出てあと二、三年くらいのところではなからうか、このいうふうな言い方になっておまして、五十年前後におくれたのではないかとこのうふに考えております。このUS・SSTも現在発注されておりますのが世界中で百二十二機ございします。日本航空も五機発注の予約をいたしております。日本航空の現況はそういうところでございします。

○金丸富夫君 ところで、パンアメリカンの四十五年二月に入ってくるというジャンボジェット機、ボーイング747が行きどころがない。これは羽田においてまかなうことができるのですか。どうですか。

○政府委員(手塚良成君) このジャンボジェットの性能で、現在実験値も出ておりますが、滑走路は現有の三千メートル級滑走路で離着が可能である、こういうことになっておりますので、来年の初め、要するに成田空港ができるまでは羽田の空港で間に合う、かように考えております。ただ、この飛行機は、ただいま申し上げましたように、旅客並びに貨物の搭載量が従来のものに比べて格段に大きいわけでございます。この旅客なり貨物をさばくためのターミナル、それこそ先ほどのエプロンの増設というような問題がむしろこのジャンボジェット対策としては急がれる必要な対策になってまいります。その意味におきまして、現在新しいアライバルビル、CIQを含めまして出入国のターミナルを現在ありますものと別途にもう一つつくるといふことで、これは四十四年度の予算措置も講ぜられまして、現在設計その他を調整中であるという段階でございます。スポットの問題につきましては、先ほど申し上げたとおりです。

○金丸富夫君 わかりました。

ところで、日本航空が四十四年度以降の分としてジャンボジェット機——B747六機、これは四十八年ですか。それからUS・SSTはこれは八機、これは注文予約くらいのものでした。それからコンコルド三機というのが発注済みになっておると、この言われておるのですが、これは四十三年の年次報告に書いてあるのだが、そういうことになりまして、ジャンボジェットは新空港ができるまではこちらで扱える、それからそのほかは四十八年ということになるから、四千メートルのやつを先にやるよりも、二千五百か、三千五百、三千二百か、あのほうを先にやるほうがいいことになるのじゃないですか。どうですか、これは新空港の問題です。

○政府委員(手塚良成君) ちょっと先生の数字が機種ごとに入れかわつたように思ひますので、もう一度申し上げますが、日航の発注しておりますジャンボジェット——B747は八機でございます。それからコンコルドが発注済みが三機でございます。それからUS・SSTが予約という形で五機でございます。このUS・SSTが発注と申しませんであえて予約と申しておりますのは、実は非常に受け取りの時期が先なものですから、それからいろいろな条件がついておきますので、条件が満たされなければ正規な発注にならないという意味で、その前の予約ということとで世界各國のエアラインで予約しておるといふことで少し区別があるわけです。

そこで、いまおっしゃいました新空港の関係でございますが、実は二千五百の滑走路を先につくるといふことがあるいは便利だといふ、そのほうが短いから早くできるのじゃないかというお考えからおっしゃったかと思ひますが、この二千五百のほうは、実は総裁のほうからお答え申し上げたほうがいいかと思ひますが、用地買収の関係からまいりますと、非常にむづかしい。逆に言いますと、四千メートルのほうには三里塚御料牧場の国有地があつて、その面積が非常に多うございしますので、一般農民のほうからの買い上げ面積が少なくて済む。こういう事情も一つございします。

し、それからやはり長いほうを先につくっておくほうが安全的にもよろしいという観点等々で、まあ四千メートルのほうを先にかかるといふことに現状しておるわけでございます。

○金丸富夫君 ところで、この日本航空の業績も目下きわめて良好なような状況で、あまたの報告書を読みますと、そういうことになってゐる。特にこの世界一周便を始めて以来、まあ対米、ソ連、北極回り、南回り、東南アジア等各線の拡大にも非常な投資をしてその利払いもちゃんとやつてゐるにもかかわらず、四十二年末で、これは八十億圓くらいちょっと残つてゐる、純利益が。こういうことで非常に好調で、まあおめでたいことでございますが、こういう状況のもとにありましても、おそろくこの各線について相当増加計画がやはり、各国は考慮せられるであらう、またこちらにも向こうを伸ばしたいためには東京乗り入れを了承しなければならぬだろうというふうなことで、これは相当ふえてくるという見通しが考えられるわけですから、ジャンボジェット機あるいはまたSSTという問題だけでなしに、この新空港の完成についてはひとつ力を入れてやるべきものだと私は確信しておるわけでございます。その意味においてひとつ大いに馬力を入れてあとで悔いのないようによつていただきたい、かように存じます。

ついでながら、小さい問題ですが、万国博の場合には大阪空港を使うわけですね。そうすると、SSTは別としていまのお話だと、ジャンボジェット機は東京、大阪それから千歳、あるいはそこは使える、また使うつもりですか、八機も注文されたということですが。

○政府委員(手塚良成君) ジャンボジェットの性能、特に離発着の性能については先ほど申し上げましたとおりで、現在の三千メートル滑走路で離発着可能でございます。大阪はただいま完成直前になっておりますが、あそこを増設中の三千メートル滑走路ができると、これは空港の能力といつては、ジャンボジェットの離発着

は可能となります。千歳におきましても、おっしゃいますように、これを三千メートルに延長をいま工事中で建設中でございますので、ここにもやはり離発着は可能と、かよになるかと考えます。ただ、大阪につきましては、空港の立地条件が、周辺に非常に市街地がたくさんございまして、そこで、まあこの大きな飛行機のいわゆる公害——騒音の問題がどういふことになるかということについては十分な配慮が必要かと考えます。やはり音の關係で私どもの現在得ております情報では、現在のDC8、特にストレッチャタイプといひます長胴型になりましたものに比べますと、それよりは音が小さいというふうなデータが入りまされておるわけで、音そのものとしては現状としてあまり変わりないので、問題はそれほどではないかと思ひますが、やはり現実には大きな空に仰ぎますと、音の受ける感覚というものがだいぶ違ふだろうというふうなことも考えられます。いずれにいたしましても、そういうことからは伊丹におきましては騒音公害の問題を十分考慮の上で、こういった飛行機の受け入れを認めるか認めないかということについて、今後なお検討を重ねまして、十分配慮をいたしたい、こういうふうに考えております。

○金丸富夫君 その問題はそれくらいにしまして、次に移りますが、この新国際空港促進の必要性の第三は、国際航空輸送の将来の発展性ということだと思ふのです。四十三年の年次報告によりますと、羽田空港における旅客数は四十二年において百四十六万人に達し、三十九年から表を見ますと、非常に上昇機運にあつて、大体ここ三、四年の平均は対前年三三%ぐらいの増加になつてゐるやうに思ふのです。この趨勢から見ますと、三三%対前年増加から、三年たてば倍になるといふことですが、四十五年末にもうすでに数からいつても倍になるといふ状況になつてゐるわけですね。このほかに御案内のように郵便物、航空貨物は、量は少ないが非常に増加率としては上がつてゐるやうであるし、まだ日本としては

ちよつと、私の見解では力の入れようが足らぬ、こういうぐあいに思ひますけれども、おそろくこれも相当将来性を考えられるといふことになる、かように考えます。日本航空においてはすでに長胴型機等の発注あるいは予約等、先ほど述べましたものを除外いたしまして、四十二年にはDC8、これは二機増加して十七機で、それからCVコンベアですね、八型、これが五機を投入する。さらに四十四年以降分としてはDC8シリーズ十一機の発注を行なつてゐるやうであります。外国機の乗り入れの将来も特にあつてちよつと伺ひたいんですが、航空局長が来週から御出張になられて交渉に当たられるところの対米交渉の關係の太平洋航路については、非常に重大な増便が見込まれるというふうなことになる、また日ソ間、あるいはまた欧州航路、それから東南アジア便等の増加は相当予想せられると思ふのです。私これを伺ひたいのでしたのですけれども、どうも時間がありませんので後日に譲りますが、羽田空港のリミットが十七万五千回、新空港が二十六万回ということになれば、これは当分だいたいじやうぶだという感じがしますが、技術的に見て、一つは、新国際空港はいまの一期計画、二期計画の完成があつても、これはこの航空輸送の増加趨勢、発展趨勢に應じて、大体向こう何年ぐらゐもてるとお見込みになつておられるのか、これが一つ。

それから次は、新空港の基本計画ですね、總裁ちよつと聞いてください。新空港の基本計画は一番初め述べられたときは、とてもない大きい計画でしたね、これを集約してゐると思ふのだが、現地在の四の五の言ひからこのくらいでやめようといふことなのか、あるいはまた賛成を得ればこれをもう少し拡張するといふ意思があるのかどうか。これはむづかしい問題だらうと思ふが、ひとつお聞きしたい。

○政府委員(手塚良成君) おっしゃいますようにこの旅客需要増、あるいはそれに伴ひます離発着回数というものが急速に伸びるというところは、先ほど来申し上げておりますやうなところで、従来の運輸計画などの観点から、われわれの過去の作業を振り返りますと、えてして需要予測が下回つてゐるというやうな状態にございまして、今後の見通しにつきましては、やはり相当急激に膨張するといふやうに考えなければならぬかと思ひます。ところで、そういう観点で新空港を建設中でございますが、この新空港がいつごろまでつかつてゐるのか、これは、なかなか確定的なことはむづかしい。たとえば、ただいまのやうな機材の変化等が具体的にどういふやうになるか。いまのジャンボジェットあたりがDC8に相当数置きかえられるといふことになりますと、回数が減るといふことも考えられるわけでございます。そういう状態が具体的にどういふやうにあらわれるかといふことで、なかなか想定はむづかしいと思ひます。しかし、この新空港の現状からいたしまして、私はこの空港が完成いたしましたと相当長期にこれはもち得る、約十年ぐらゐは簡単に申し上げてもち得るというふうなことを計画を進めておるわけでございます。ただこれをさらに、まあ増加傾向もあることであるから、いまからといひますか拡張の考えを持っておるかという御質問に対しましては、拡張の計画は持つておりません。こういうふうにはつきり申し上げたいと思ひます。

○金丸富夫君 この今後の発展性に関連して非常に問題と私考えますことは、今回の日米航空交渉の問題でございます。おそろくこれは航空業界を通じてわが国の国益伸長のために非常に重大な問題であるからして、おそろく原田運輸大臣はみずからお乗り込みになつて御交渉になりたいことでは、やまやまではないかと推察するわけでございますが、何しろ法案をかかえて延び延びに審議が続いておるやうで、なかなか出られないといふことがあるやうに私は考えます。ところで、今回の航空局長の来週からの渡米される主要問題は、題目は御案内の米國航空企業の大進出、すなわちパシフィック・ケースという問題である

ちに入っておるわけでしょうか、どうでしょうか、その点。

○国務大臣(原田憲君) いまのは認めるとか認めないとかいってお話ございましたが、これは全然違うのでございまして、その点はあわせて局長から答弁をいたします。

○政府委員(手塚良成君) 具体的ないまの御質問にお答え申し上げますと、航空協定のたてまえからは向こうは向こうというか、日米双方どちらの企業の数はいかようにでも投入することを認める、こういうたてまえになっておる。要するに復数企業を双方で認め合うという大原則になっておるわけでございます。したがって、今度のTWAが入りますのはわれわれ日本サイドでこれを拒否するということはできない。特に現在も沖縄にこれは入っておりまして、東京へ入るわけではございませんで、ますますもってTWAに対しては具体的にわれわれのほうの権限でどうするということはできないわけでございます。フライングタイガーというのが新たに東京へ入ってまいりますが、これはただいま申し上げましたような原則で向こうとしては当然やれるというたてまえでございまして。逆に日本の場合におきましても、日航以外に適當なるそういう会社があるとするならば、これを指定をして向こうに乗り入れをさせるといふことはこれは可能であるわけです。ただ、お互いにそういうふうにやりますと、非常に輸送供給力が過剰になるおそれがある。そういう場合にはこゝまた協定の本文によりますと事後審査主義、一応はそういう供給はやりますが、あとでこれを審査をして不合理な輸送力の供給はお互いにやらない、チェックをする、こういうような制度は協定の中に盛りられておりまして、したがって、双方でいわゆる基本原則といたしまして、この過度な輸送力の増強はお互いに慎むということとははっきりと認識をされておるわけです。

今度の交渉におきましては、いま金丸委員並びに大臣から申されましたことで尽きると思いが、今回の交渉が当然ニクソンの決定によって出

か、今回の交渉が当然ニクソンの決定によって出

てきたことで、私どもとしては日米の航空路はその経済価値においてアンバランスになったという認識のもとに交渉に臨んで、この価値の公平を期したということが基本であるわけですが、ただ交渉技術という点で、仰せのごとくギブ・アンド・テークというものがこういう航空協定の交渉の一般的な原則といいますが、やり方でございますが、過去のロサンゼルス並びにニューヨーク交渉時におきまして、またその前の終戦時からの経緯等々がございまして、われわれとしては全く与えるべきものは何もないという状態で、向こうからもらいたいというものがばかりであるわけでございますが、そういう観点からは今度の交渉はあきらかに非常に異例であり、それだけに非常に困難性が伴うということは当然覚悟して行かなければならぬと思っております。しかしやはりこの協定本文にも、問題が起これば協定をお互いに改定するような協議を持つというふうな条項が入っておりますという点自体は、こういった経済価値が変わってくるというふうなことが起これば当然そういう協議はやるのだということになっておりますことから見ても、そういうギブ・アンド・テークの原則にかりに乗りなないにしても、やはり公平の原則からは何らかとるべきものはあるという点で、まあねばならないかと考えております。しかしこれは相当やはり困難な問題でございますが、ねばり強く、特に強くわれわれは当たりたい。しかも今回は機会としてはまたない機会だと考えますので、議題等につきましてもできるだけ広範なオール・オールの範囲においてひとつ交渉を持ちたいと、かように考えておりますが、なかなかとるものの焦点からいいますと一つ一つ非常に大事なものでございまして、向こうとして、議論はいたしまして、その議論の範囲でどの程度認めるかということについては予断を許さないというふうに考えております。

す。

○金丸富夫君 先ほど運輸大臣から詳しく御説明がありまして、よく理解しました。また手塚局長の重い使命さぞかしお疲れと思いますが、十分ひとつ御活躍を願いたいことを期待いたしますと同時に、これで終わりますが、かような状況で、いずれにいたしまして、日本の玄関である東京国際空港あるいはまた新東京国際空港の利用というのは非常にふえてくると思うのです。ですからひとつこの法案もできるだけ早く上げていただくという点に努力をすると同時に、この法案と関連しての東京国際空港周辺整備のためのこれもありますし、それからさらに御料牧場の問題もまだ審議中と思いますが、ひとつ二人三脚じゃなく三人三脚みたいなことになって妙なことになるように、十分当局として遺憾なきを期していただきたい、かように思います。

私はまだこのほかに騒音の問題であるとか、それから買取の問題であるとか、あるいは環境の問題であるとかいろいろございすけれども、こういう問題はおそらく地元議員が当委員会の委員でございすから、その議員の質疑等を十分拝聴いたしまして上で、私の申し上げたいことがあればさらにこれをお伺いすることにしたしまして、本日の質問はこれにて終わることにいたします。

○委員長(岡本悟君) 速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(岡本悟君) 速記を始めて。

○谷口慶吉君 日には六月の十六日、時間は午後五時からおむね九時ごろまでの間、私が乗っていた飛行機には社会党の成田委員長、わが参議院の岡三郎君、その他自民党の国会議員も乗っております。この飛行機が大坂を出発する場合に、羽田の空港の上空に三十数機が待機する状況下にあるので、まず出発を一時間くらいお待ち願います。乗ってから、こういうことでございす。そうしておおむね現時点で八機程度が待機しているようにございすから、いまから離陸いたします。こう言います。そして、相当東京の上を

ば長い時間飛びまして、最後にあと二機になりまして、ぼつぼつ私の出番がまいりますと親切に機長が言います。一応着陸したのですが、飛行機の中で考えさせられましたのは、新東京国際空港が完成する日まで、羽田空港はこのままでやっていけるだろうか、収容できるだろうかというところを真剣に心配いたしました。そこで、先ほど局長の答弁を聞いておりました。それは滑走路の影響でも何でもないのだ、問題はスポットにあるのだというふうなことでしたが、三十数機も待つというところは、何か特別の事情でもあれば、別だけれども――さらに乗ってお客様の中に、こういうことならば新幹線にしたほうがましだったというふうな苦情も出ていました。これはきょうここで御返事いたしたくは思いません。ただ、わがほうの金丸委員の質問に対する御答弁を承っておりますと、われわれは安心していいだろうかというふうな、そういう場面に私自身がぶつかってなかつたら、ああなるほどそうかなと聞きのがすのだから、十六日にそういうできごとがあっただけに、局長のおっしゃることを額面どおり、筋書きどおりどうも私はただけなことが残念なんですけれども、これは特別な事情があったのかもしれませんから、いまここで答弁しなさいとは申しませんが、どういふ事情でそういう状況であったのかという点を、後日機会を見て教えてください、それだけお願い申し上げます。

○加瀬完君 数多くて恐縮ですが、運輸省でも公団でもどちらでもよろしいです。ボーリングの個所及びその結果の成績表、工事計画、特に滑走路等の客土計画、補償対象、補償額、これは解決済みのものも未解決のものも分けて、両方ともお出しをいただきます。

現在の反対者に対する対策、用排水計画と工事の見直し、四千メートル滑走路一本によって処理できる飛行機の数及び人員、関連事業に伴う地元負担金の項目別金額並びに総額、成田空港への進入経路及び七十ホン以上の騒音予想区域地図、敷

地決定当時、買収時、現在の鑑定士の土地に対する評価額、以上をお願いいたします。

○委員長(岡本悟君) よろしいですね。

他に御発言もなければ、本案に対する質疑は、本日はこの程度といたします。

午後二時まで休憩いたします。

午後零時五十分休憩

午後二時十七分開会

○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。

休憩前に引き続き道路運送車両法の一部を改正する法律案を議題といたします。

質疑のある方は順次御発言願います。瀬谷君。

○瀬谷英行君 大臣がお見えになっているので、最初に大臣にお伺いしたいと思っております。

いままで自動車の欠陥車の問題だ、いふ触れられました。ところがたまたま時期を同じくして国鉄の競合脱線という事故が続いたわけですね。東海道線で脱線事故があつて、それから北海道でも脱線事故があつた。いずれも脱線した車は二軸貨車で、同じ構造の。とすると、言うなれば脱線をした貨車というのは国鉄の欠陥車じゃないかという気がするわけです。この国鉄の欠陥車、たまたま脱線転覆はしたけれども、幸いにして二重事故にならなかつたので大きな被害は出なかつたのですが、まさに紙一重のところだったわけですね。大惨事になる可能性を秘めていたわけですね。運輸大臣としては、このような国鉄の欠陥車に対してはどういう措置を講ぜられるつもりなのか、また現在どういふ報告を受け、どのような措置をされたか、あるいはこれからされようとしているのか、その点をまず冒頭に伺いたいと思ひます。

○国務大臣(原田憲君) 前回の委員会でもございましたが、瀬谷さんから同様の問題について御質問がありますが、この国鉄の事故につきましましては、国鉄事故のための委員会が設けられて、過去において私

どもその結果も何ってあるのでございますが、国鉄といしましては、その後も事故対策として、北海道におきまして特別な施設を、あるいは設備をいたしまして、この原因不明の事故に対するところの対策を練っておるところでございます。私は、先般、この事故がようやく減りつつある傾向にあったときに、ことしになりましてから同様の事故が続いた。すべてこれがいわゆる競合脱線といわれておる原因がつかめない脱線事故であるというので、あらためて鉄監局長の名前をもって、国鉄でこの事故に対するところの対策を講ずるとともに、どのような策をしておるか報告をしてもらいたいという通達をされたのでございます。

これに對しまして、まだ原因がつかめておりませんので、結末の報告はまいておりませんが、御案内のように国鉄はこの問題について先般の三島一函南間でございまして、起きた現地に於いて貨物車を走らせて原因追求にとめておる、こういうことも御承知であらうと思ひます。いづれにいたしましても、この原因をつかまなければ根本的な対策というものが立ちかねますので、なお続けてこの原因をつかむために調査を進めていく所存でございますが、いまお話しのように、われわれしろうとでよくわかりませんが、この起こつております時点で、たとえば車輪の面に欠点があるのではないかと、N踏面の車輪にしたりという方策を講じたり、あるいはカーブにおけるところのレールの二重設備というようなことも考へて、事故対策ということも講じておるようでありまして、いまお話しに出ましたように、幸いに人身事故を伴っておりませんでしたが、幸いにも、事故はやはり事故でございますので、非常な被害をこれに与えるものでございまして、事故の絶滅を期するために、私も国鉄側にもなお一そう奮勵をいたしまして、この欠陥車に対するところの処置を講じていきたいと考へます。

○瀬谷英行君 この国鉄の、まあ脱線するような欠陥車に対しては、当然これは政府の責任において、国鉄の責任において原因の究明を行なわせ、

対策を立てさせなければならぬということになると思ふのです。また、現に鉄道事故防止対策委員会といふものもできておつて、いろいろな関係者を集めて、意見書なんかも出てゐるようです。ですから、これは国鉄の欠陥車だけじゃなくて、民間の欠陥車でも、自動車なんかの場合には、こゝういふものに対しては政府が責任を持つて当たらなければならぬことになるのじゃないかと思ふところ。ところが、いままでだいたいこの問題、論議をされたし、参考人も呼んでおられますけれども、政府の責任において原因を究明をする、内容を調査をする、対策の樹立をするということにはどうもなつていないやうな気がする。なるほど運輸省自動車局の名前でもつていろいろのものが出ております。依命通達も出ておりますし、大臣の談話もここに

出しております。しかし、こゝうやつて役所から書類を出すだけならば簡単な話なんです。しかし問題は、書類を出しただけで、政府が通達をした事柄が完全に浸透をし、守られてゐるかどうかということ。これを調べる必要もある。それを確認しなければ意味がないだらう。それにはいまの陣容で、はたして事足りるかどうかということ。先般の清水参考人からも話がありました。自動車の台数がいまとは比較にならない二十年も前と運輸省の検査官の数はいまとは比較にならないという指摘もありました。十年、二十年前は比較にならないほど自動車が増えてゐるのでありますから、監督官庁の運輸省としても、それに対応をするやうな機構を備えていかなければならぬのじゃないかと思ふのであります。現在のシステムで、はたしてよろしいとお考へになつておるのかどうか。予算の面で、要員の面で、どうされようとしてゐるのか、大臣の見解を承りたいと思ひます。

○国務大臣(原田憲君) これは企業の大もとの一つの体制という問題から出発しなければならぬと私は思ひます。民間企業が法律の許された範囲内で自分の英知を集めて自動車を生産をしていく、それが事故を起こした場合に、それを政府の責任

として対処をしていくことにならざるなら、それがよいということになります。これは国营企業で政府が責任を持つて、こゝういふことまで発展をしていかなければならぬのではないかと、こゝういふに私は考へるのであります。この場合は、この自動車のメーカーが自分の責任において欠点といふものを見出した場合、こゝういふ欠点がございまして早くこれを是正したいと思ひますので、こゝういふことを乗つておる人に通知することによつてその欠点を是正するというシステムをとつておるのがアメリカ州々によつて違つてやうけれども、アメリカはこゝういふ形をもつてやつておる、こゝういふことではございまして、日本では車両検査制度それから定期点検整備、事故警報といふやうな制度のもとで事故に對応する、こゝういふことをやつてきておつたわけでありまして、このことについて盲点といふ

か、この事業者の中で自分のところに欠陥車があつた、これは法律には触れておらない、保安基準にも触れておらないが欠陥であるということ、そこでディーラーを通じてその乗つておる人に通告して徐々直しておつた、こゝういふことは、今度私はアメリカ式なほうがより徹底してほんとうの抜本的な、何といひますか、品質改良といふか、安全のための品質改良のために、こゝういふ判断のもとに、業界に対しては、こゝういふ公度といふものをやつて、自分の悪い点があつたら公表しなさい、役所のほうにもお知らせを願ひたい、私どもでもそれによつて万全を期していきたいと、こゝういふこと。また、ディーラーの人たちにも、あるいはまたユーザーの人たちにも呼びかけて、あらゆる面でこの欠陥車といふものをなくしてこゝういふと、構造上からくる事故といふやうなものではなくしよといふ体制をとつておるわけがございまして、そのために必要不可欠からざる人員といふものは、私はいまおっしゃるやうに確保しなければならぬと考へますけれども、やはりこの場合の欠陥車問題に対する一番大事なこと、それは、メーカー自身が最も安全な、品質のよ

い車をつくるために努力をしておること、を、はつきりとユーザーの前に示すということがなければ、それを法律によつて取り締まつていきましても切りがないといふか、その点で現実の問題をとらえてみますと、アメリカといふ国が世界の一番の自動車の国であるとか、日本もよくやうそこまで迫つてきたとか、けさほどから木村さんからも御質問がありまして、その中にもありましたが、自動車といふものはたいへんなアクセシブルの企業でありますから、エンジンだけがよくてもガラスが悪かつたらその車は完全とは言えないといふやうな一つの事例を引いてお尋ねになつたのであります。こゝういふことではございまして、私は運輸省といひましては、繰り返すやうでございまして、このたびの欠陥車問題に對しまして自動車

の保安の確保につきましては、以前から道路運送車両法に基づき諸制度、先ほど申しました車両検査、定期点検整備、事故警報等、これらの運用によりまして車両の欠陥の事故の防止に努力したところではございまして、より一そう構造、装置の不良に基因する事故発生のおそれがあるいわゆる欠陥車問題に、適切に對処してその改善をはかるということが必要になつたと判断をいたしまして、そこで国産車及び輸入車の関係業界に對しまして、欠陥車の現状とその改善について早急に報告を求めるとともに、自動車使用者に對する周知徹底のための適切な措置を講ずるやうに通達し、そして欠陥車の発生を未然に防止するために、自動車メーカーにおいて品質管理の適確化、耐久試験体制の充実強化につとめさせるとともに、新形式車に對する審査及び監査体制の強化、自動車型式指定規則の改正、研究体制の充実——これは先ほど申し上げましたのは、わがほうでやらなければならぬといふことは、これは責任を持つてやらなければならぬと考へております——等の方策を積極的に推進していくことといたしました。さらに、欠陥車に對する自動車整備事業者及び自動車販売事業者の適切な自動車点検整備の励行を強く要望いたしました。また、今回の問題を契機

として、このたびの欠陥車問題に對しまして自動車整備事業者及び自動車販売事業者の適切な自動車点検整備の励行を強く要望いたしました。また、今回の問題を契機

といたしまして、関係各省との連絡を一そう密にいたしまして、安全確保のための万全の措置を講ずることによって国産車の品質が向上することにとめていきたいと思ひます。

もう一度申し上げますが、今次の欠陥車の対策といたしましては、私は運輸省といたしましては、森中さんにもお答えをいたしました。われわれが必要とするところは、予算の関係がありまして、これは財政当局とも交渉いたしまして確保いたしていきますが、メーカーそれからユーザー、整備事業者、ディーラー一体となって対処をしていく、こういう体制で進むことがよろうと、このように考えておる次第でございます。

○瀬谷英行君 なかなかことばの上ではやさしいことだが、実際問題としては非常にむずかしいような気がする。私も戦中派は軍隊にいた当時うまやに参りますと、馬のたてがみに赤い糸を結んだやつがある。たてがみに赤い糸を結んだやつは、かむくせがある。しっぽのほうに赤い糸を結んでおるやつは、けつとばすくせがある、こういうことを教えられた。すると、うまやに入つてたてがみに赤い糸の馬がじつとこちを見たりすると、かまれないようにこちも身がまえる。しっぽに赤い糸をつけておる馬のそばに寄るときは、けつとばされぬように気をつける、こういうふうな、言うならばユーザーのほうでみずからかまえていくことができた。ところが自動車の場合は、広告ではどの自動車もおれのところの自動車こそは最も模範的な自動車だといふうに書いてある。どの自動車もこういうくせがあるといふことがわからないわけだ。たまたま火を吹いたりハンドルのぐあいが悪かったり、わかつたときには間に合わないわけですね。これはとてもいままでのやり方というのは不親切だったと思う。要するに企業の問題ですね。馬と自動車じゃ比較のしようがないけれども、馬のほうにいろいろ危険があつたけれども、わりあつと私も注意をされておつて、あまりかまへなかつた。

とかけつとばされたということで、命にかかわるようなえらい目にあつたということを私の経験では聞いておりません。それから公害の問題も多少はありますけれども、排気ガスほどの問題にはならないわけですが、多少の問題はあつても、ともかく使う者に迷惑をかけないような方法は講ぜられておつた。だから自動車の場合でも、利用者に對して迷惑をかけないといふことは、最低のモラルとして守られなければならないと思う。国鉄の欠陥車の問題については、これは政府が責任を持つてやる。しかし民間の問題は、これは国営じゃないわけですから、だからこれはそれぞれの企業とかメーカーが自主的にやつてもらわなければいけません。ということになりますと、どうも結果の面からいふと満足なことにはならないといふような感じがいたします。なぜかといふと、メーカーは競争をするわけですね。その競争が安全の面で競争をするといふのはいいのです。しかし現在の仕組みは、安全の面で競争をするようになっておられません。価格の面で、あるいはスタイルの面でより多く売ればいい、より多く売ることが企業の中では最高の道徳みたいになつておるわけですね。だからこういう機構の中で、役所がもつともらしく指導しようとしても、現状のままで行つたならば、はたして思ふようなことができるかどうかという疑問が当然出てくるわけですね。だから監督官庁としては、一挙に現在の販売機構といふものを變えようとしたら、なかなかこれはうまくいかないことはわかつておるのですから、どうしたならば安全の面で競争をさせることができるかといふことに着眼をすべきじゃないか。商売ですから、それぞれが販売の競争をするのは、しかたがないと思う。それはそれとして、単に売ればいいといふのじゃなくて、メーカーの信用といふものを、見てくれや価格じゃなくて、車の内容で信用を得るよう、安全の面で競争をさせるようにするの、現在のようないふ疑問が出てくるわけですね。そこで、大臣の談話として六月十七日に「欠

陥車は国産車、輸入車とも予想を上回る実態」だつたといふことを言つておられます。この問題が表面に出るまでは、裏を返せば気がつかないかといふのです。だから「総合的な方策をすみやかに実行する所存」だといふことを言つておられます。で、「総合的な方策をすみやかに実行する」といふことは、では具体的にどうしたらいいかといふ問題に当たるわけですね。具体的な問題としては、この生産の面と整備の面と、両方あると思うのです。生産の面で総合的な方策をすみやかに立てるといふことになれば、やはり監督官庁としての指導体制を強化するといふ必要が生じてくるんじゃないかと、こう思ふのでありますけれども、よくいわれるようにメーカーにべつたりである、振り回されるというやうなことであつてはならないと思ふのであります。指導体制を強化するといふ意味では、運輸省もあるいは通産省も、相当腰をすえてかかる必要があるんじゃないかと、こう思ひます。だからその場合に運輸省が、たとえば監督官を大勢これから養成すると言つても、そう簡単にできることじゃありません。直接実行しようと思へばできることじゃない。しかし、全国的に規制を強化しようとする場合には、現在の自動車局のような機構そのまんまでは、はたしていいかどうかという問題が出てくるんじゃないか。来年度において要員と予算の面で自動車行政を画期的に考え直すといふ必要に迫られるかどうか。それは運輸省と通産省と双方から、あつたならば具体的に指示をいただきたいと思ふのであります。

○国務大臣(原田憲君) いまお尋ねの点につきましてお答えしますが、私は、国鉄の場合は国が責任を持つてやつておるが、自動車の場合は国が責任を持たない、そういう意味ではないのであります。国鉄の場合にも、その責任者である国鉄側に局長名をもつて通達をいたして、この欠陥車に對するところの対策をどうしておるか、報告をしないといふ指導をいたしておるのであります。

また自動車側に対しましても同じような通達を、より一そう強い私の名による通達を出しまして、今次の欠陥車問題に對しては「わが国の自動車工業の技術水準が既に世界的レベルにあることは異論のないところであるが、今回の問題を契機として今後安全確保のため万全の措置を講ずることによって、国産車の品質が更に向上し、わが国の自動車工業が一層の飛躍発展を遂げることを強く期待する。」と。そこで、いまお尋ねのありました対策をやりましたといふ内容につきましては、これはやや専門的なこともございまして、政府委員から説明させていただきますが、このことにつきましては、私は運輸大臣として責任を持つてこれらの対策が実現するように全力を尽くすべきだと考えておるのでございます。

○政府委員(黒住忠行君) 型式指定をいたします場合に審査をする、それが現在本省の車両課では約十名おります。これが年間百二十件ないし百三十件の審査をやつておるわけでございますが、これを拡充いたしまして、われわれといたしましては、それを一つの自動車審査センターというものの検査を横浜の検査所で行ふことにしておりますけれども、それと同じような審査センターを設けてましてそれを処理したい、そのためには専門の

陥車は国産車、輸入車とも予想を上回る実態」だつたといふことを言つておられます。この問題が表面に出るまでは、裏を返せば気がつかないかといふのです。だから「総合的な方策をすみやかに実行する所存」だといふことを言つておられます。で、「総合的な方策をすみやかに実行する」といふことは、では具体的にどうしたらいいかといふ問題に当たるわけですね。具体的な問題としては、この生産の面と整備の面と、両方あると思うのです。生産の面で総合的な方策をすみやかに立てるといふことになれば、やはり監督官庁としての指導体制を強化するといふ必要が生じてくるんじゃないかと、こう思ふのでありますけれども、よくいわれるようにメーカーにべつたりである、振り回されるというやうなことであつてはならないと思ふのであります。指導体制を強化するといふ意味では、運輸省もあるいは通産省も、相当腰をすえてかかる必要があるんじゃないかと、こう思ひます。だからその場合に運輸省が、たとえば監督官を大勢これから養成すると言つても、そう簡単にできることじゃありません。直接実行しようと思へばできることじゃない。しかし、全国的に規制を強化しようとする場合には、現在の自動車局のような機構そのまんまでは、はたしていいかどうかという問題が出てくるんじゃないか。来年度において要員と予算の面で自動車行政を画期的に考え直すといふ必要に迫られるかどうか。それは運輸省と通産省と双方から、あつたならば具体的に指示をいただきたいと思ふのであります。

審査官を配置する必要があります。現在の十名では不十分でございますので、約二十四、五名の組織のものをつくりたいというのを考えております。それから、現在自動車製作者に對しまする監査は三年に一回ぐらゐつておりますけれども、少なくとも今後は毎年製作者の監査をする、監査の場合におきましては、メーカーにおきま

から地方におきましますところの事故の問題の専門的な調査官、それに研究所の整備拡充ということでございます。さらに現在やつておりますところの車両検査あるいは登録の關係につきまして、自動車数が非常にふえてまいつておりますので、機械化等の拡充とともに、必要な要員を確保するようになしたいと考えております。

にまた国内車、輸出車、すべて当該車の点検、修理、部品交換を早急にやる体制をつくるように、またこの欠陥車の発生状況、改善対策、点検、修理、部品交換の進捗状況、処理経過についてもあわせて直ちに報告するようにという指示を指示したわけでございまして、今後とも努力をしていく所存でございます。

けでは云々できないと思うのですけれども、年数を経て当然これがぼろになったというものはしかたがないが、そうでなくて構造上、設計上何らかの欠陥があるのではないかとすることがこの事故の統計の中からは、ある程度推察できるような方法は、警察庁のほうでは講じられないものかどうか。また、それは技術的にむずかしいというふう

ところの耐久試験の状況、それらの内部の規定、それから完成検査の方法はこれで十分であるかどうかという点、特に保安に關する面につきましての監査に重点を置くと同時に、今回のような欠陥車に對する取り扱い等におきましても重点を置いて監査をいたしたい。それには四名ないし五名の専門の監査員を要すると思ひます。それから陸運局では御承知の車兩検査をやっておりますが、車両検査と登録につきましては検査登録特別会計で仕事をやっておりますわけでござい

は、安全及び公害の問題というのは非常に重要でございまして、かねてからメーカーのみならず部品業者に対しまして、たとえば機械工業振興臨時措置法等によりまして技術の向上をはかるなどというふうな努力をしてきたわけでござい

たのは、海外からの情報によりまして問題が起ったわけでございまして。したがって、一部の資料の収集につきまして通産省において十分な体制でなかつたということがございまして。したがって、国内の発生状況については直ちに報告させ、また海外におきましてもできるだけ情報をすみやかにとるといふための努力をいたします。そしてこのために行政事務処理体制というものも完備するようにという指示をいたしておるものでございまして、省内においてもそういう体制をつくり、努力をいたしてまいりたいと考えております。

な観点から集計が行なわれております。事故の原因の中でも、その違反の態様、たとえば無免許であるとか酒酔い運転であるとかあるいは追いつき違反であるとか、そういう観点からとらえられております。すなわち運転者がどういうような行動を行なつたかというのがわれわれの從來の関心でありました。もちろん構造上の問題があるということとは從來あまり関心がなかつたものでありますから、運転者中心で集計が行なわれておつたというところはいふまでもありません。それから車につ

指定整備工場を監査するというふうな關係の人数が必要で、そのほか今回のような欠陥車問題等の事故調査を専門的に担当する専門調査官を各局に少なくとも一名、東京とか名古屋大阪のよう

費として業界が負担しておりますし、また業界が共同いたしまして日本自動車研究所というのをつくりまして安全、公害に努力をいたしております。また重要技術研究開発費補助金制度等も活用いたしているわけでありますし、通産省自身といたしましても、工業技術院の自動車安全公害研究センターにおきまして安全の研究を鋭意しているという状況でございます。

でちよつと質問しますが、事故は警察のほうで扱つておられるわけですが、いままでだったら交通事故の統計というのはどういう形でとられておるか。この交通事故の統計を通じて、たとえば事故を起こしている車はどういう車が多いのかというようなことだつてわかるはずだと思ひます。それから、運転者の不注意というところで片づけられたもの、よく調べてみると車の欠陥にも事故の要因となるものが少なからずあつたということが判明をしようと思ひます。そういうことはわかつてお

りまして、現在この統計をどういうふうな分類で集計すべきか。もともと原票自身が改められなければならぬもので、その原票のあり方、それから私どもの電子計算機の能力というところもござい

な部を開いたためには、やはり十三名ないし、四名程度の人員の配置が必要であらうかと思ひます。で、今回のものに対する關係は、ただいま申し上げましたような本省の型式検査の審査体制、それから製作者に對する監査の機能、それ

なほ、今回のような欠陥車問題が起きましたのはまことに遺憾でございます。当省といたしましては、直ちに業界及びメーカーに直接、設計面、製造面において安全が確保されるように、また研究開発に一そう努力するように、さら

る欠陥が出てくるのだから、一がいに車の種類だ

りまして、今後その余力を見つけて、これをどう

いうふうには運営していくかということの関連もあります。原票にあるものがすべて全国統計にあらわれてくるものとは限りません。これは電計の能力の問題であります。

そこで、御質問の焦点である構造上の問題が統計の上にあらわれてくるようにできないかというところでございますが、いま申し上げたようなことで、従来はあっても、「その他」ということの中に包含されておったであらうと考えます。そこで、全般的な統計の再検討の中で、もう一度考えをさせていただきたいと存じます。

○瀬谷英行君　警察が人間中心、犯罪中心ということになることは考えられることです。しかし、事故の要因の中には、いままで考えてなかったかもしれないけれども、車の欠陥ということもあり得るというわけですね。必ず車の欠陥というものも事故には作用していると思う。だから事故の場合には、運転者、人間だけに着眼をするのではなくて、その何らかの要因になっているはずの車の欠陥に対しても目を向ける、そして統計で明らかにするということが必要じゃないか。それはそんなにむずかしいことじゃないと思うのであります。これからそういう点を考えに入れることが出来るのかどうか、お伺いしたいと思います。

○政府委員(久保卓也君) 先ほど申し上げましたように、私どもの統計がやはり警察に役に立つようなところ、重点が置かれておったことは、当然でもあり、やむを得ないわけですが、現実、に事故を扱うのは警察だけでありますので、われわれの統計が関係各省、あるいは部外の機関にも役に立つようなふうにできないものか。つまり交通事故の真の原因がどこにあるかということが、われわれの統計の中から読み取れるようにすべきではなからうか、そういう反省をして検討を続けておるところであります。この中に、いまおっしゃった意味も含めて考えてみたい。若干技術的なものもありますので、私、ここで必ずやるというふうには断言はできませんけれども、そういうふう

うな方向で検討していただきたいと思ひます。

○瀬谷英行君 先般、レースカーでもって死んだ事故がありましたね。その磐田警察署ですか。そうしたら車のほうは持っていつてしまつて、警察のほうでは写真も取れなかつた。こういうような事件がありましたね。ああいう問題はやはりわれわれが考えれば何かメーカ一の秘密主義というふうな受け取れるわけですよ。人がどういう運転をして死んだかわかりませんけれども、人が一人死んだわけですね。悲惨な死を遂げている。そういう場合には死人に口なしで、死んだ者に一切の責任をかぶしてしまつて、そして車の欠陥はわからないように処置してしまうという妙な秘密主義というものを感ずるわけですよ。だから、あんな場合には警察としてはき然とした態度をとつて、そして、かつてなまねをさせないということが必要になります。じゃないかと思う。どうもあの問題は当時からちよつと氣になつておつたのですが、うやむやになつてしまつたような氣がするのですがね。特に、そのことについてあらかじめ私は質問するといふふうに通告してゐなかつたので、用意があるといふふうにかわかりませんが、いまもつて釈然とできない事件です。警察庁としてはどのような処置をとつて、今後あの種の問題に対してどういふ態度をとるおつもりなのか。その点を伺ひたいと思います。

○政府委員(久保卓也君)　あの事件は、私どものほうでは刑事局が扱っておりますので、私は間接的に聞いた程度であります、その点で申し上げますと、事件の当初にあたつては、やや手違いがあつたように思つておりますが、ただ、現実の捜査といふしましては、本筋にのつております。しかし、非常に技術的な問題が多いようであります、いろいろな関係者の意見を聞き、捜査が続けられてゐるようでありますが、相当時間がかかるというところで、必ずしもあいまいになつてゐるということではないようであります。ただ、交通局で扱いますものはあいつた道路外の問題あるといふことではないやうであります。

は企業内でいろんな試走テストが行なわれているというような分野は入っておりませんが、やはり市販されている車が動いている。その違反あるいは事故について処置するわけでありますから、これはそういった問題は全然ないと存じております。

○瀬谷実行君 人のうわさも七十五日ということわざもあるわけですが、問題になつても日にちがたつとうやむやになるというケースが多い。警察が何かそのメーカーに頭をなでられてごまかされたという印象を与えてはいけないと思うので、あの問題についても、その後の調査なり処置等について十分調べてもらつて、そして報告をしてほしいと思う。それからこれは車の性能等にいろいろ関係がありますけれども、多くの事故はスピードに関係があるところがわれわれが新聞で見ても、自動車の広告には、やれ百四十出るとか百五十出るとか、こういったスピードを誇示している広告がかなり見受けられます。日本の道路でもって百キロ以上出してもだいいょうぶだというところはめったにないと思う。高速道路でも百キロ以上ス

ピードを出せば、往々にして事故を起こす。高速道路以外の道路で百何十キロ出すなということとはさたの限りです。だからこのスピードの規制ということは、自主的な、良心的な、措置を待つということでなくて、もつと真剣に考えていいことじゃないかという気がいたします。そこで、とかくこういうスピードであるとかスタイルであるとか、そういうことで競争をして、購買力をそそるということがあつてはうまくないと思うのであります、一つ私に取り上げてみたいのは、毎年秋になると自動車ショーというのをやりますね、晴海でもつて。その自動車ショーをやる時には新しい車をあそこへ並べて、それでモデルのお嬢さんかなんかをそばへ立たして、いろいろなことをやっているわけです。しかし、あれは言うなればお見合いみたいなものです、見てくれだけです。車の性能がほんとうにわかるわけじゃない、車の安全性がほんとうにわかるわけじゃない。ほ

合いみたいな形です。ああいうことを続けていったのでは、私はメーカーがほんとうに良心的に安全の面で競争するという意識を持つかどうかかわらない。あの自動車ショーというのはどういう形式で、どこが中心になってやられてきたものか、参考までにお聞かせ願いたいと思います。

○政府委員(植木光教君) 仰せのように自動車の高速性能は、自動車の必要とされます性能の一つでございます。性能明細書には最高速度を入れることになっておりまして、何キロ出るかということとはユーザーにはつきりわかるわけでございますが、誇大な宣伝をいたしましたして、過度に高速性能を強調いたしますことは、使用者に対して不必要な冒険心を起こさせ、事故につながるわけでございます。したがってまして通産省としては業界に對しまして、誇大な宣伝はしないようにということとは強く要請をしております。昨今は誇大宣伝はなくなつたと私どもは信じておるのでございます。しかしながら、さらに今後も努力をいたしてまいりたいと存じます。

自動車ショーにつきましては、民間の企画で行なわれるわけでございますが、監督は通産省がいたしておりますので、私どもとしてもいろいろ御指摘のことがございましたならば、今後十分な措置をしていかなければならないと存じます。しかしながら自動車ショーは大衆商品といたしましての国際的な慣行でございまして、他の商品についても行なわれておるところでございます。先ほど申し上げましたように誇大な宣伝を行なうことによつて事故を起こすということがないように、十分な配慮をし、指導をしてまいりたいと思ひます。

○瀬谷英行君　自動車ショーのあり方なんですかね、まあいろいろな商品がそれぞれ展示会を開くというのはいくらも商品とちよつと自動車の場合にはほかの商品とは性格が違うと思う。まあ間違えばこれは凶器になる。その意味では自動車ショーを単なる見てくれのショーにしたので

は意味がないのじゃないか。だからむしろせつかくこういうことを企画をして毎年やっているのならば、それぞれのメーカーが最も良心的に精魂込めて安全の面でも十分に自分たちの製作をした自動車について披露できるように、安全テストであるとかあるいは車体の強度であるとか、そういう安全の面の展示を競争させるような企画を通産省が指導をするというのではできないものか、どうか。いままでのやり方と少し形を変えてみて、いんじやないかという気がするのでありますが、その点はどうか。

○政府委員(植木光教君) たいへん適切な御指摘でございます。今後その面において指導をしてまいりたいと思います。

○瀬谷英行君 それからこのスピードと一緒に公害対策の問題があると思うのです。それで、今度車の排気ガスの規制を従来よりも強化をする。一酸化炭素の濃度を三%から二・五%に引き下げ、こういうことなんでしょうが、厚生大臣から運輸大臣に書面が出ております。ほかのことと違つて排気ガスなんというのは目に見えるものじゃないですからね、始末が悪いわけです。それだけにごまかしがきくということも言えると思います。排気ガスの許容量というのを三%から二・五%に下げるといことが、車をつくる場合にコストにどれだけの影響をするものなのか。それからパーセンテージとして、はたしてこれでいいものかどうか。それらの点についてお伺いしたいと思います。

○国務大臣(原田憲君) この自動車の排出ガスの規制の問題につきましては、御承知のとおり六月の十二日にこの本年の九月一日以降に販売される新車につきまして保安基準を改正して、三%以下を二・五%に引き下げるといことをきかまして、それから継続して製造される新車につきましては、乗用車にあっては昭和四十五年一月一日以降に、トラック及びバスにあっては昭和四十五年四月一日以降に、それぞれ同一水準にまで引き下げよう規制をいたしたのであります。これに對

して厚生大臣からは、お話のようにもつとひと強化してもらふようにという、こういう申し入れを受けております。厚生大臣としては私はごもつともなことであらうと努力をしまして、この御要望に沿うためにお一そう努力をしたい、このように思っております。厚生大臣にも私はそのように返答いたしておきました。御要望に沿うようにやります。しかし厚生大臣もこういう場合に私に文句を——文句じゃないが申し入れをされるならば、厚生省がやるべきこととは検査の問題について、あなたは責任を果たしてもらわなければいけませんよということ、運輸委員会では私は答弁しておいたというおまけをつけて申し上げておきましたが、私は決して責任のがれをするわけではございませんが、鋭意この問題については今後も努力を続けてまいりたいと存じております。それからコストが幾らという点になりますと、ちよつと私わかりかねますので、事務局から答弁をいたさせます。

○政府委員(黒住忠行君) 排出ガスの浄化装置をつくるために、特にこれがコストに幾らという明白なものを持っておりませんが、ただ、このガス規制を将来さらに強化いたしましたためには、メーカー側等におきまして相当の研究をしなければならぬ。現在の技術レベルから言いますと二・五%以下にすることは可能であるといふことで、この規制をしたわけでございますが、将来これをさらに強化いたしますことが技術的にできるかどうかという点につきましては、今後研究を進めるわけでございます。その研究のための費用はある程度かかるかと思ひますが、その結果によりましてどういふ装置をどうやっていくかということによりましてコストに反映するといふことであります。いまのところそれらにつきましてもどうなるかという推定は困難でございます。技術的にそれが可能であるかどうかという件につきましてもメーカー筋にもお願ひをしております次第でございます。

○瀬谷英行君 通産省としては排気ガスの規制と

いう問題で、この自動車業界に対する指導をしなければならぬと思う。いま運輸大臣はさらに二・五%よりもつと引き下げるように努力をしたいといふことなんでしょうけれども、つくるほうから自主的にやっておいたのでは、なかなかこれはうまいこといかなければいけません。むしろこれは関係官庁として強力な監督なりあるいは指導をするといふことでないかと実効はあがらないんじゃないかという気がいたしますが、排気ガスの規制等は、はたして運輸省あるいは厚生省の諮問に沿ひ得るようには実行できるのかどうか。その点、通産省からお答えを願ひたいと思う。

○説明員(山下英明君) 排気ガスにつきまして、私どものほうで生産行政面から鋭意業界を指導しておりますこと御案内のとおりでございますが、技術的な面とすり合ひして従来まで検討してきましての結果は、二・五%くらいまで下げられるのではあるまいかというところで指導し、メーカー側として取り締まりの期限以前でも自主規制の形で大半の車種についてはそれを実行したいと、こう申し上げておる現状でございます。

○瀬谷英行君 排気ガスのために非常に一酸化炭素が多くなつて、場所によつては交通巡査がときどき酸素吸入か何かで息をつぐといふたニュースを聞いたのです。都内にそういう箇所は少なからずあるんじゃないかと思う。しかし交通巡査が酸素吸入をやるなんという話は、ちよつとこれは悲劇といふんだか喜劇といふんだかわからない。こういう事実のある箇所が東京周辺に何カ所くらいあるのか、警察庁のほうからお答え願ひたいと思う。

○政府委員(久保卓也君) 警察官の衛生管理の問題であります。私のほうは新聞などでその報道はしておりますけれども、具体的な数字を私自身はつかんでおりませんので、ちよつとお答えいたしますかねます。

○瀬谷英行君 実際問題としてこの排気ガスで迷惑をこうむつておるのは交通巡査だけではないわけ、交通巡査は逃げることでできるとするが、

その近辺の家に住んでいる者は逃げようがない。こういう人たちにとつては文句の持っていくところがないわけですね。ではどうしたらいいのかという事です。そこで、やはり排気ガスの規制といううようなことは、メーカー側が実行したいといつたようなことを言っているだけでは私は不十分じゃないかと思う。また、新しくできる車についてのパーセンテージが二・五%だとしても、在来の車は一体どうなるのか、在来の車は相変わらずどんどんガスをまき散らしているといふことになると、なかなかこれは二階から目撃したいなことで実効を期せられないと思うのでありますが、中古車に対する排気ガスの規制ができるのかでいいのか、それから新しい車についての排気ガスの規制というものがほんとに徹底して二・五%以下にすることが可能なのかどうか、可能でないとするならばどういふふうによつたらよろしいのか、やる気があるのか、その点をお伺いしたいと思います。

○国務大臣(原田憲君) この公害問題、排気ガス対策というのは、私は自動車産業界が今後ほんとに真剣に取り組むべき課題であると考えております。したがつて、ほかの委員会でもお答えしたことがあるのでございますが、私は、日本の自動車産業を背負つておる企業の人たちは、安からう悪からうで、もうけようといふことで、昔と同じやうな、日本人がよくいわれた、日本の品物は安からう悪からう、こういうやうなことではなく、世界一の品物をつくつていこうという意欲を持っておる人たちがあらうと考えておりますから、したがつて、世界一のいまアメリカあるいはヨーロッパ先進国の自動車を持つておる国々で問題になつておる公害問題に對して、日本の自動車産業というものが取り組むのは当然のことであらう。そういうことを私がやかましく言わなくても考えているはずであるといふことを、だいた以前に答えたことがあるのであります。したがつて、そのことから私は現在の二・五%が九月一日からといふことは当然と考えておりましたので、このときも

大平通産大臣に、私どものほうはこういうことをやりますということを言いましたら、大平さんはけっこうだ、こういう答えがありました。あとから技術的な今後の問題について、あるいはいまま走っておる新車以外の車に対することにつきまして政府委員から答弁をいたさしますが、通産政務次官あるいは重工業局の次長もおいでであります、われわれは一体となつて日本の自動車産業というものが今後目指す道というものを強調していくべきである。日本の国で現在免許を持っておる人たちが約三千万といわれておりますが、自動車が走っておるのは三百万台ですから、そうすると自動車はふえていきます。しかし現在でもフルの状態でありまして、そのスピードを競つて、先ほどからあなたのお話のように、日本の国でこの車が二百キロ出せるんだ、三百キロ出せるんだというようなことを競合するということがなかなかできない。公共投資で自動車の走る道ができるよりも、自動車のふえてくるほうが多いのです。その際に、自動車産業として、たくさん自動車の中心とした企業があるわけでありまして、公害のもとになるガソリンを売っているガソリンスタンドとか、これはたくさんの人をかかえて、そこで所得を得る人がいるのであります。それからディーラー等のあらゆる人々を網羅して、その人たちがどうして今後所得を伸ばしていくかということを考えるときに、新しい課題として公害のない車をつくり出していく、そこに付加価値というものを求めていくというところは当然心ある企業家の考えなければならぬ点である。私はこういうことを根本的に考えておりますので、通産省ともわれわれは一体となりまして、先ほど何べんも申し上げておりますが、警察と関係当局と一体となつてそのような行政指導をし、実現をしていきたいと考えておりますし、当然そうなるべくであらうという確信を持っております。それからいま走っております車についての対処は、政府委員から答弁をいたさせます。

○政府委員(黒住忠行君) 先ほどの大臣のお話は、いわゆる新車対策でございますが、使用過程の車、すなわち走っている車でございまして、これにつきましてもは車両検査のときにいわゆるアイドリング時の一酸化炭素の排出濃度の規制をしたいと思つておりまして、これを四十五年度から全部の検査場で実施する予定でございます。そのためには濃度規制をきめなければならぬわけでございまして、本年度は東京と名古屋と大阪の既設の自動車検査場に排気ガスの検査機を設置いたしまして、いま実験を始めておるわけでございまして、今年度中にその検査の実験が終りまして排出濃度の規制値及びその検査をきまして四十五年度から全試験場におきまして使用過程の車の検査を実施するようにいたしたいと思つております。

なお、自動車の排出ガスによる被害、特に非常に込んでおる場所等におきまして被害というものも運輸省といたしまして調査をする必要がございますので、今年度におきまして全国の主要都市の中で十カ所を選びまして、その場所におきましてアンケートあるいは面接調査等によりまして被害状況がどうなつておるかというふうなことを調査いたしました。将来のこの規制問題あるいは被害者の救済の問題等に対する資料をつくるというふうなことで本年度実施いたす予定にいたしております。

○瀬谷英行君 そろそろ締めくくりたいと思つておるのですが、要するに粗製乱造的な競争をやられてはたいへん迷惑であるということにならうかと思つております、一口に言へば、

そこで、さらに事故の多くなつておるスピードの問題について、もう一度これは通産省からもお答え願ひたいと思つておりますけれども、スピードを出さないようにしろというよりも、スピードが初めから出ないような車をつくつたらどうか、まるつきりスピードが出なくてはこれは役に立たないのであります、必要以上のスピードは出ないような車をつくるというふうなことも事故防止のためには考えられていいのじゃないか、

そういう排気ガスなり、あるいはスピードがもう六十キロなり八十キロ以上はどうかんばつても出ないといったような、比較的健全な車をこしらえた場合には、税金の面その他でもって政府もある程度助けてやる、こういうふうな方法を講じてもいいのじゃないかという気がするのです。野放しでこうやってメーカーに競争ばかりさせておけば、どんなにお説教をしてみたところで結局はスピードを競ひ、見てくれを競ひ、そして事故のほうには目をつぶるということになつてしまふ。だから、そういう意味では、むしろ車の構造そのものに事故を起こさないような、公害をもたさないようなことを要求するというのができないものかどうか、できたならばききやないかと思つておりますが、それらの点についての見解を最後に聞きたいと思つております。

○国務大臣(原田憲君) 非常にむずかしい問題で、スピードを出すことによつてガスの毒は少ない、こういうことになるのです、私は詳しいことはわからぬけれども、アメリカに日本は輸出されておるのです。アメリカと違ふじゃないかと、いうことをしるうとすから聞いたら、向こうは日本のようにのろのろと走つていない。自動車はスピードを出して走っておりますから、そのときに排出するガスというものはいわゆる基準以下のものである。ところが完全燃焼しないガソリンがあるものだから、そこから出てくるながあるから日本ではそういうことになるが、アメリカへ行つて日本の車が走つたら、出すところの毒は少ないのです。だからいまの規制からいふと、決してアメリカに負けていないのです。こういう専門的な説明を私は受けたのですが、だからスピードをとめるということ、いまの技術でスピードを出さないということ、今度は公害のほうとは、もうがまんせぬならぬというふうな、非常に二律背反的な問題、これが非常にむずかしい。自動車という高度の技術のいま当面している私は問題だと思つております。したがつて、スピード

のほうは先ほど通産省からお話がありました、おっしゃるとおり、いままで何キロで走れるとか、どちらかというところ、そういうふうな宣伝なんか新聞なんかにも多かったのです。日本では走らぬのに二百キロとか、そういうことを私も指摘したこともございました。そんな速度で走つたら一べんに速度違反で引っぱられることを平気で宣伝しているのをどう思ふかということ……このごろは、たとえば同じ宣伝でも耐久力を、ラリーの宣伝をしているとか、そういうふうに向いておると思ひますので、その面では私はスピードというのに対処するところの規制強化をして車をこしらえてしまふということは、車のこれらの改造、進歩ということに対してはどうか、これは私専門家ではありませんが、いままで聞いている範囲の中で、私が感じることを申し上げておるのであります。したがつて、より一そう、どちらかというところ、ユーザーといふんです、使用者側に立つて、そういうことで、むちゃくちゃな、マフラーを取つてしまつて、わつとどかしたらスピードが出るらしいのですが、ああいうことは絶対いかにぬのだと、いまわれわれが欠陥車だわいといふ言つていくくらい熱をあげてやる必要がある。この間も言ひましたが、「あきれるドライバーのマナー」という一つの切り抜きを持っておりますが、高速道路ができた翌日、朝日新聞でありますが、せっかくな安全を守るためのミラーをつけたらそれを取つていく。何でも盗んでいく、あるいは整備をせいと云つておるのに整備しない。そういうことが事故につながつておることのほうが多量に多い。欠陥車の事故というものは、そういうものが多量に多い。欠陥車の事故というものは、構造上事故を起こすというところは根本的なことでありますから、今度は皆さん方もおっしゃるし、私自身も何とかしてこれをなくさねばいかぬと思つて一生懸命になつておりますが、スピードの点は、やはりスピードが出ぬ車をつくれという瀬谷さんのお話でございますが、これはどうか、それがけっこうでございますと、

ちょっと私言いかねるように思いますが、いずれにいたしましても、完全な車に近づけるようにひとつ努力をいたしたい、このように思います。

とではないか、こう思いますが、その点についての考え方をちょっと。

というものがなければ安全度が確保できない、こういう点、規制措置がとれないかという瀬谷委員の質問ではないかと私は伺っておたわけです。

それから先だって運輸政府と国家公安委員長が協議されたようですね。この欠陥車の問題、そうして、いずれは交通関係協議会が何か設置をして、そこでこの種問題を扱おうということになったようですが、交通局長のことに関連してちょっと聞いておきたいと思う。現在の走っている車の取り締まりですね。主として道交法によって、また道交法以外に現在ないのですか。ところが道交法で実際摘発をする場合、結果的にドライバが道交法に違反をしていたかどうかというところで、ほとんど事件が落着いておる、こういうケースが一般的に見えて多いと思うのです。もちろん構造に欠陥があるかないか、そこまでは苛酷であるかもしれない。元来完全車が走っているということがたまえなんですから。しかしながら、特殊な事件として立件をされる以外の場合には、裁判に持ち込まれて、そこで争うという形にはあまり第一線におけるパトロールあるいは違反取り締まり等ではつかめない場合が多いのです。私は熊本ですが、一年に一回か二回、全車をとめてブレーキをかける、アクセルを吹かせる、こういうことでやっておられる場合がしばしばあります。それは一年に一回か二回特殊な場合ですよ。そうして、道交法でそういう走っている車を構造上の欠陥があるかどうかを見たいというのは少々苛酷であるかも知れないけれども、事態がここまで発展をしてくると、一体道交法はそれでいいのかどうか、あるいは警察官の摘発というものが単にドライバのミスであるのかどうかというそれだけの取り締まりでいいかどうか、ずいぶん私は問題が多様化してきたような気がするのです。ついてはその辺を含めて今後の交通事情に対する対策を何か考えておられるかどうか。これは来週の問題とも関係しますが、その辺をひとつお聞きしておきます。

それからいま一つ、五十八件報告された十二社の欠陥車の場合、これは概して、すでに現役

○瀬谷英行君 私もまるっきりスピードの出ない車と言うわけではないのです。少しは早くなければ、歩いたほうがいいとなってしまうが、ある程度のスピードは必要だと思うのですが、たとえばこの近辺の道路であつたら六十五キロとか、その程度に押えられていますね。それ以上出ると、白バイに追つかれることになる。だから百キロ以上のスピードなんか必要ないじゃないかという気がするので。高速道路ですら百キロで間に合うんです。そうすると普通の場合はせいぜい六十キロから七十キロくらい出せば間に合うようになつておるのじゃないか。必要以上にスピードを出すところに必ず事故が伴うということを考えるので、そこで、ある程度のスピードは、出したくとも出せないような車をつくって、そういう車こそ安く買えるというふうにしたほうがいいのじゃないかというのを考えますから、そういう質問をしたわけなんです。そこで、そういうたとえばスピードが出ないで排気ガスも出ないというわけにいかないということですが、そういうことも研究をすればできないことはないと思うのです。ただし研究機関が、メーカーに比べて監督官庁のほうの研究機関が、全くお粗末であるということが最近指摘をされております。こんなことじゃしょうがないと思う。だからむしろ監督官庁のほうでメーカー以上に優秀な研究機関を備えて、そして排気ガスの問題にしてもスピードの問題にしても、あるいは車体の強度の問題にしても、欠陥車をなくす方法にしても、十分に研究できるような体制をとることがさしたた必要じゃないか。いまの、どの程度にお粗末なのかそこまではわかりませんけれども、要するにメーカーに比較して、民間に比較をして、まるっきり見劣りがすることではならないと思う。だからむしろ研究機関というものを十分に整備をする、整えるということがまず政府として必要なこ

とでは、その点について

○国務大臣(原田憲君) 研究所をつくってスタッフを整えろという御意見に対しては、ありがたく拝聴させていただきました。そのように私はやっていきたい、このように考えております。それから騒音につきましては、これは私どものほうの所管並びにこれは道路交通法の関係もございまして、これらとよく連絡をいたしまして、これらの点につきまして適当な所要の措置を講じていきたいと存じます。

○加瀬完君 質問が足りないようでありましたが、私は取り締まりの上からの、走ってしまつてから取り締まりの上からの規制ということじゃなく、構造そのものに規制を加えていくということとを考えたければ対策が立たないんじゃないか。そういう点でひとつとあてお答えをいただきます。

○森中守義君 主要な問題の解明は来週に持ち越すことになるわけですが、ちょっと私は後日の関係もありますので、資料をひとつ要求をし、そうしてまた一点だけお尋ねしておきたいと思います。

○国務大臣(原田憲君) 研究所をつくってスタッフを整えろという御意見に対しては、ありがたく拝聴させていただきました。そのように私はやっていきたい、このように考えております。それから騒音につきましては、これは私どものほうの所管並びにこれは道路交通法の関係もございまして、これらとよく連絡をいたしまして、これらの点につきまして適当な所要の措置を講じていきたいと存じます。

○加瀬完君 質問が足りないようでありましたが、私は取り締まりの上からの、走ってしまつてから取り締まりの上からの規制ということじゃなく、構造そのものに規制を加えていくということとを考えたければ対策が立たないんじゃないか。そういう点でひとつとあてお答えをいただきます。

○森中守義君 主要な問題の解明は来週に持ち越すことになるわけですが、ちょっと私は後日の関係もありますので、資料をひとつ要求をし、そうしてまた一点だけお尋ねしておきたいと思います。

それから先だって運輸政府と国家公安委員長が協議されたようですね。この欠陥車の問題、そうして、いずれは交通関係協議会が何か設置をして、そこでこの種問題を扱おうということになったようですが、交通局長のことに関連してちょっと聞いておきたいと思う。現在の走っている車の取り締まりですね。主として道交法によって、また道交法以外に現在ないのですか。ところが道交法で実際摘発をする場合、結果的にドライバが道交法に違反をしていたかどうかというところで、ほとんど事件が落着いておる、こういうケースが一般的に見えて多いと思うのです。もちろん構造に欠陥があるかないか、そこまでは苛酷であるかもしれない。元来完全車が走っているということがたまえなんですから。しかしながら、特殊な事件として立件をされる以外の場合には、裁判に持ち込まれて、そこで争うという形にはあまり第一線におけるパトロールあるいは違反取り締まり等ではつかめない場合が多いのです。私は熊本ですが、一年に一回か二回、全車をとめてブレーキをかける、アクセルを吹かせる、こういうことでやっておられる場合がしばしばあります。それは一年に一回か二回特殊な場合ですよ。そうして、道交法でそういう走っている車を構造上の欠陥があるかどうかを見たいというのは少々苛酷であるかも知れないけれども、事態がここまで発展をしてくると、一体道交法はそれでいいのかどうか、あるいは警察官の摘発というものが単にドライバのミスであるのかどうかというそれだけの取り締まりでいいかどうか、ずいぶん私は問題が多様化してきたような気がするのです。ついてはその辺を含めて今後の交通事情に対する対策を何か考えておられるかどうか。これは来週の問題とも関係しますが、その辺をひとつお聞きしておきます。

それからいま一つ、五十八件報告された十二社の欠陥車の場合、これは概して、すでに現役

を退いている車が多いですね。ほとんど数年前のです。たとえばセドにしてもクラウンにしても、花形の、第一線に走っている、あるいは出されてはいる車は、欠陥車として出ていない。これが、運輸省みずから社内に入り込んで、検査の結果、五十八件以外には欠陥車はないんだということとあれば、これは別ですがね。十二メーカーが、おのの判断、おのの調査に基づいて報告された五十八件が欠陥車であるということであれば、あまりにも年次が古過ぎる。たとえばブルにしても何にしても、すでに第一線花形車じゃありません。しかも、いま花形として脚光を浴びている各社の車というのは、ほとんど欠陥車に入っていない。これはそのとおりに私も了承するにちよっとこれは問題があると思う。ですから、何もその十二メーカーにとさらに疑いを持つわけじゃないけれども、型式の古いものが欠陥車として報告されている。現役の第一線に売られている花形車ものが全然出ていないという、そのままだが見のがすわけにもいかぬ。したがって、先日私は、この五十八件で、これ以上もう追加はないのかという問題の際に、本来ならばちよっと触るべき問題でしたけれども、いまあらためてこの問題が今後の一つの問題点になるような気がしますから、あえて新車にはないのか、いま売れっ子の各社花形にはないのか。そういうふうに運輸省は考えておられるかどうか。まあこれをひとつ承っておきたい。

○政府委員(久保卓也君) 正直の話、従来の取り締まりでは人を中心であるというところは言うまでもないところであります。ただ、そういう中でも運転者に過失がなく、車のほうに問題があったという場合は、小さな事故の場合には警察限りで処置をいたしておりますので、やや大きくなれば検査庁に送る際に、処置をしないようにという意見をつけて送っております。そういたしますと、検査庁では不起訴処分にしたしておりますが、したがって、運転者はその場合には全然責任を負っていないわけであります。そこで、今度の問題が

起こりました場合には、運転者から機械のほう、車のほうに原因があるというクレームのつく場合も非常に予想されますし、また、われわれは從來、車というものは一応完全なものであるという前提で仕事を進めておいた関係もありますので、車に着目して見なければならぬわけでありますが、警察官の大部分というのは、それほど知識があるわけではありませんし、車の構造に問題があれば、各県の陸運事務所の御協力を得、かつ陸運事務所の人手が足りない場合には整備工場の二級整備士以上の人の鑑定を得て、これを検査庁に送っております。車の問題がからみます場合は、鑑定がなければ検査庁のほうで受け取らないというわけでありまして、一応從來もやっておいたと考えるわけでありまして、しかし今回の問題が起った以上は、より厳密にやらなければいけないということは言えるかと思ひます。そこで法律関係の問題でありますけれども、いまの問題は道交法と、それから刑法でいえば業務上過失傷害というところでありますが、法律の類型から考えて、それ以外に必要であるかどうか私よくわかりませんが、一応の法体系だけからいえば、それで足りるのではないかと。しかしながら、業務上過失傷害というものは、本来の性質として非常に立証がむずかしいものでありますので、容易にいかない場合もあるかと考えますけれども、法律が不備かどうか若干疑問のようには思ひます。しかし今回道交法の改正について私も検討いたしておりますので、構造問題についても内部的に勉強してまいりたいと思ひます。

○政府委員(黒住忠行君) トヨタ、日産とそれ以外の会社から六月十六日に報告がきております。その中で「対象車製造期間」という欄がございます。これを見ますと、すでに製造を終ったものが数からいえばたくさんございまして、けれども、しかし四十四年の春あたりまで製造したのも、そういうものも対象になっておりまして、詳細な資料を持っておりますが、その前に終わっている

ものは、これは同じような名前で、俗称で出ておりますが、欠陥車がありましたためにその点を改めまして、現在出しておるというようにものもあるかと思ひます。それで、われわれはいたしましては、從來はこの種のものは報告を徴していなかったのをごいしますが、今回先ほど大臣からもお話がありましたように、全部現状を届け出ささいというところで届け出を受けたわけでございます。その結果が五十八件でございます。将来、この種のものがあつた場合には、今後はすみやかに全部届け出をしるというに相なっております。わけでございますが、したがって、われわれといたしましては、一応この段階ではこれらのものが対象車であり、その中でまだ対策が終っていないので、これから完了するというところで考えております。しかしながら、ボーダーラインのもの等が最近も指摘されておりますので、それらにつきましては、私どももいたしまして、それらの会社から事情等を聴取いたしまして、対処いたしたいと思ひます。

○森中幸義君 実は、各社の報告の内容というものが、運輸省からまとめて報告されたのをわれわれは拝見しておりますが、それによれば、やはり型式はいずれも古い。たいへん古いようだけれども、さき申し上げたように、少なくとも現役車ではありませぬ。それで、いまここで押し問答をしてもしょうがないので、問題は来週に持ち越ししますから、できるだけ詳細に、各社の報告の内容をひとつ出していただかせんか。特に問題になるのは年式ですね。それによると、大体はつきりしてきますから、それを出してもらいたい。

それと、交通局長、これも次回でかまいませんが、確かに第一線の警察官にそこまで何もかもやれというのは、たてまえがそうじゃないのだから、完全車が走っているということがたてまえだから、それは無理もないと思う。しかし、現状がこういふことである。百二十九万台――十台に一台という車が依然として走っている現状ですか

ら、たいへん御苦労とは思ひますけれども、道交法の範囲内――それを越える場合には、当然これは刑事訴訟が何にかからざるを得ないでしょうけれども、やはり取り締まりの中においてはその辺も十分に考慮してもらいたい。また、あのこととはこの次お伺ひしますが、きやうはそういうことを要望しておきたい。

○谷口慶吉君 大臣、私、すわったままお尋ねしますが、少し、きやうは、大臣には意地悪い御質問になるかもしれませんが、と申しますのは、私はこの事件が起きたとき、ふとこういうことを思ったんです。自分のうちのあばれん坊の子供が、よそのうちに行つて悪いことをして、そうして逃げ帰つて来て、何くおぬ顔をしていたところ、そのよそのおやじさんにやかましく言われて、あれやこれやと調べてみれば、自分の予想外に悪いはずをしていた子供だったと、こういうふうな私は気がしたのです。そこで、私は与党の議員として、何かしら、今度の事件は、私は、恥ずかしくてしょうがないのです。道産省の方にもそういう気持ちで聞いてもらいたい。そういう立場から質問いたしますから、悪く思わんでおいてください。

大体、アメリカでこういう欠陥車が日産・トヨタにはございまして、何でこれを公表しないのかということが、日本の新聞の記事に出たところ、これはたいへんだということでお調べになったんですか。どうですか、その辺。

○国務大臣(原田憲君) 私は、実は、自民党の政調会におる当時から、日本のこの自動車工業界というものがどんどん発展をしてくる。そうして、ますます人手不足になってくるの、ちやうどいま御提案をしております道路交通車両法の改正、これに関連して政府に質問をしたことがある。これからますます労働力は少なくなってくるの、まだ人を使つてこの自動車のふえてくるものを一台ずつ検査をしていくというふうなことで対応できるか。人間よりも完全な科学技術の力というものができてくる時代に即応すべき

制度というものがあつてしかるべきじゃないか。ましてこんな予算を要求しても大蔵省が認めないじゃないかというのを聞いたことがある。そのときの答弁は、まさにそのとおりでありますけれども、ここ三年間の計画でどうしても人が要りますから、いまのところはこれだけの人を増員して検査体制をやらなければなりません。このことは大蔵省も十分承知をいたしております。ついでにその後、このコンピュータなんかを取り込んで対応していかなくやならぬと考えておりますというものが、その当時の政府の方の私に対する答えでありました。

今度またまた、私は、運輸大臣に就任いたしました。運輸省の所管として、この日本の花形企業と言われている自動車の問題について、いわゆる安全と公害というものにどう対処するかによって、この企業の将来の世界に伸びていくのかどうかという問題点があるであろうと考えておりましたので、常にこの検査といいますが、常に完全な車が走るということについて注意をしなければならぬという気持ちでおりまして、ところが、たまたま国会において質問を受けてきた報告を私は局長から受けまして、そのことに關して私から質問をしてみたのであります。その質問に對しまして、いまの法律にはこれは違反をしておらない。またおつたというように、自動車は不完全なもので走っておつたということなら、これはえらいことなんです、機械でありますから、機械というものは故障を起したりするものであります。それを安全を期していくために、たとえばテレビならテレビを売出して、メーカーは、何カ月あるいは何年かは無料で修繕をいたしますから、どうぞ持つてきてください。こういうように宣伝をして売っております。自動車におきましても、もしこの半年間から半年間、一年から一年の間に何か故障が起きた際には、修理工場へ持つてきてください。こういうふうにしてやつておるはずでございまして、また一方においては、半年に一本は自動車の点検を受けて整備しなさいということを法律、規則によつて義務づけておる。ただし罰則はありません。罰則がありませんから、乗っておる人は、義務であつても、別に故障もしない、別に悪いところもないというので走つておるものが現状であります。まじめに点検を受けておる人が七〇％と言われているのでありますが、この数字は役所の数字で、もっと少ないのではないかと、この想像を私自身はするぐらい、自分で自分のことを安全にしようというに欠けておるのではないかと。このことについて、よりよくしなければならぬと考えておつたときに、たまたま報告を受けまして、これは安全という面から考えると、私は少し納得がいかなぬ点があるから、一体この車は何台あるのだというのを聞きまして、ところが、一方が十万台ある。そうして七万台はすでにリコール——回収されてよくなくなつておると、あと三万台あつておる。それから一方のほうは五十万台あつて、二十五万台——半分ほどは大体できておりますと、こういう報告でありましたから、それならば、もっと早く周知して早く悪いものを取つかえるほうが、安全というものを守るためになるのではないかと。この際には、思い切つてそうしたほうがほんとうに企業のためになると私は判断をするから、私の名前前で通達しなさい、こう言つたのが始まりでありまして、私は即座に記者会見をいたしました。こういう措置をとつた。こういうことでございまして、たまたまニューヨーク・タイムズに載つたという記事はあとで知らされて読みました。あと投書がたくさんあつたということも知らされましたけれども、私自身は、そういう気持ちを持つておつたところへ、局長から国会におけるところの問題等の報告を聞きまして、こういう措置をとつたというのが実情でござい

ます。

○谷口慶吉君 自動車局長、大臣の答弁を聞いていると切ない気持ちです。これは法律上は欠陥車を公表しなくてもいいのだということになつておつても、少なくとも役所の責任において整備の面についての責任の立場からいへば、やはり

律、規則によつて義務づけておる。ただし罰則はありません。罰則がありませんから、乗つておる人は、義務であつても、別に故障もしない、別に悪いところもないというので走つておるものが現状であります。まじめに点検を受けておる人が七〇％と言われているのでありますが、この数字は役所の数字で、もっと少ないのではないかと、この想像を私自身はするぐらい、自分で自分のことを安全にしようというに欠けておるのではないかと。このことについて、よりよくしなければならぬと考えておつたときに、たまたま報告を受けまして、これは安全という面から考えると、私は少し納得がいかなぬ点があるから、一体この車は何台あるのだというのを聞きまして、ところが、一方が十万台ある。そうして七万台はすでにリコール——回収されてよくなくなつておると、あと三万台あつておる。それから一方のほうは五十万台あつて、二十五万台——半分ほどは大体できておりますと、こういう報告でありましたから、それならば、もっと早く周知して早く悪いものを取つかえるほうが、安全というものを守るためになるのではないかと。この際には、思い切つてそうしたほうがほんとうに企業のためになると私は判断をするから、私の名前前で通達しなさい、こう言つたのが始まりでありまして、私は即座に記者会見をいたしました。こういう措置をとつた。こういうことでございまして、たまたまニューヨーク・タイムズに載つたという記事はあとで知らされて読みました。あと投書がたくさんあつたということも知らされましたけれども、私自身は、そういう気持ちを持つておつたところへ、局長から国会におけるところの問題等の報告を聞きまして、こういう措置をとつたというのが実情でござい

ます。

○谷口慶吉君 自動車局長、大臣の答弁を聞いていると切ない気持ちです。これは法律上は欠陥車を公表しなくてもいいのだということになつておつても、少なくとも役所の責任において整備の面についての責任の立場からいへば、やはり

で、六月の五日には国会でも御質問がござい

ました。六月の五日には国会でも御質問がござい

ました。六月の五日には国会でも御質問がござい

で、六月の五日には国会でも御質問がござい

で、六月の五日には国会でも御質問がござい

で、六月の五日には国会でも御質問がござい

で、六月の五日には国会でも御質問がござい

をつけて、半年に一本は整備しないということを言っていた。整備するのはあたりまえですが、そのくらいのことには注意してやっていた。この欠陥車という問題は、それから後の問題なんです。そういうことをしないで、故障車に近い車に乗って事故を起こしているというのが、私は実態として多いと思う。今度はおれの車はどうかというのを、ほんとうに考えてもらうようにしなければ、私は、ほんとうの何万人という人が死んだり、けがをしているというところに対する根本の対策にならない、私はこう考える。

最後に、それぞれの国には国々のしきたりがあるけれども、念を入れるためにみづからやるというところを取り入れるのがよいという決心でやっています。その証拠はどうかというところ、いまお話しするように、これからは、先ほど瀬谷さんにお答えしました、メーカーと、それからその整備をやっている者と、販売をやっている者と、ユーザーと一緒にやって、これに対処しようという方針をとっております。その整備というところで、今度はコンピュータというシステムを車両法で取り入れていただくのでありますから、これはファイナルのいままでの何と違つて、全部の車を把握できる。そこに集まってくるのでありますし、また整備をしている所には、病院と同じことで、この車はこうしましたというカルテを置いておく。こういうことにしていくのですから把握できると思っています。いま御注意をいただきましたから、それをやりましたら、どういう状況であるかというところを、できるだけ早い機会に御報告いたしたいと思ひます。

○谷口慶吉君 この問題が起きたとき、率直に私の心境を言うと、私は恥ずかしかった。国辱だと思ひます。ところがいろいろ参考人と呼んで、参考人のいろいろな意見を聞いておきますと、たとえば清水参考人が、これはアメリカの一家、あるいはすべてか存じませんが、一九六九年——この十一月から三月までの間に欠陥車が五百五十万八万台あった。輸入車にも八千何台あった。これ

で正直言つて救われましたよ。ほんとうにひげめを感じたが、これで救われました。これは通産省、わかつていたら教えてくれませんか。つまり西欧諸国、たとえて言えば西ドイツ、フランス、英国、イタリア、それと米国、これらにどういふふうな欠陥車があるのか、ないのか。自動車の生産量と欠陥車の比率を——すみませんが、あなたのほうから……。通産省が発表すると、てまゐりになるからだめなんだ。運輸大臣のほうから、外国の例を調べてみたところ、やはりこれだけの欠陥車があるんだと。せめて国辱のような気持ちを感じた国民に、何かそれを取り返すような手段、すべがあるならば、それを早急に調べて発表してくれませんか。でないと、やり切れませんよ、これは。

○国務大臣(原田憲君) 私は現物を、いま資料で見たのですが、一番最初日本の新聞に出ましたのは、五月二十八日の毎日に「あぶない車・回収」という見出しで、NY紙——ニューヨーク・タイムズですが、「NY紙がすっぱぬく」「米国の日本業者も」「も」と入っていますが、それを読んでみますと、「トヨタ、日産両社を含む最低六つの外国車が回収をやっていることがわかった。」「日本だけでなしに、外国の車も発表いたしました。」「日本だけという欠陥があるわけなんです。」「この記事も、そのあと、六月一日付の朝刊朝日で、「欠陥なぞ隠す」ということで、これは相当大きくこの問題を取り上げて、「早く公表に踏み切れ」と、こういう記事がございます。それから先ほど言いましたように、質疑があったということ、私は報告を聞いた、こういうことで、そこで私が指示いたしましたのは、この日産とトヨタだけではないと思う、こういうことは。だから工業会を話をして、全部の会社にしなさいと。もう一つは、日本の日産、トヨタというのは世界のメーカーと私は思っています。だからこれにそういふことがあるなら、必ずよその会社にもあるはずである。だから外国の車でも、たくさん輸入している車はどうなっているか、これも回答を求め

なさい。こういう指示をいたして、その回答が八千幾台、いま日本へ入つておる数字が少のうございますから八千何台と、こういう数字があったわけでございます。今日また、この六月の十八日付の新聞では、これは日経でございますが、見出しは「回収は日常茶飯事・日本車輸出には響かず」と、こういう記事が出ております。私は、実は一方で心配したのはこのことであります。昨日、私は輸出会議に出まして、直接の担当ではございせんが——輸出の車は通産省でございすから、私の直接担当ではございせんが、欠陥車問題について、私はこういうことをいたしておるのは、より一そう輸出を振興したいためであるということとを申し上げたのでございすが、いまここで「回収は日常茶飯事」という見出しが載つておるのを見まして、向こうは定着しておるな、要するにアメリカはですね、欠陥車というもののに対する国民の感覚というものが定着しておるな、こういう感を深くしたのであります。私も、今回日本でも、日本の企業がほんとうに安全を期していくために、世界の一番よい車というものをつくり出すためには、越えなかならなかつた関門であるというふうな、メーカーの人たちも考えてやってくれると私は信じておりますが、現在の状況を数字の上で言えということ、運輸省から言えということとでございすから、わかつておる限り、いまから報告させます。

○政府委員(黒住忠行君) ただいままでにかつていた数字によりますと、米国におきましてリコールの状況は、四十一年の九月から四十四年の三月までに米国車、すなわち米国における国産車でございすが、千九百五十七万台。それからアメリカにおきまする輸入車、ヨーロッパあるいは日本から輸入している輸入車でございすが、合計いたしました八十六万二千台でございます。その中でおおむね六十七、八万台が欧州車ではないかと、いふふうに考えます。で、なおヨーロッパにおいてはこのリコールの公表の制度はございせんから、いま御指摘の数字というものは当然わからな

いわけでございます。○谷口慶吉君 あのね、大体の比率は出ると思うんですよ。何回輸入しているということとはわかりません。たとえばシボレーならシボレー、フォードならフォード、いろいろと車ごとにずっと入りますね。その欠陥車の数と輸入車の数を出せば比率が出ますよ、大体想像される。と同時に、日本の十二社でかりに何百万か、あるいは何十万か知らんが、年間の生産量が出ますね。その欠陥車の比率というものを、きょうでなくてもいいから検討して出してみてくれませんか、車両法は、今後審議が続きますから。でないと、何か救われないうような気がしてしうが、それをひとつ要望申し上げておきます。

最後に、瀬谷委員からも言われたのですが、この前、清水参考人が、百三十に及ぶ型式の、この検査官がわずかに十名じゃしょうがないじゃないか、こういう質問に対して、自動車局長は二十七、八名どうしても必要だろうと答弁なすつたと思うのだが、ここで大臣にもう一度申し上げますが、私はよその親に自分の子供をなぐられたくないんですよ。よそに行つて、いたずらしたのだから、できるなら自分がなぐつて、二度とするなど言いたい親心で申し上げておりますが、なぜそれなら四十四年度の予算要求のときに、二十八名、あと十八名要りますという予算要求をしないの、局長。この問題がなかったら、この数はふやさんでも済んだようなことにはなりはしなかつたのだから、うかというところをぼくは心配する。一体幾ら要求したの。ここに並みいる与党の議員はみんな予算のときに政府に協力をする立場なんだから、なぜ言わなかつたのだらうかという親心なんだ。どうなの、それは。

○政府委員(黒住忠行君) 今年度の予算要求におきましては、特に保安の問題、それから公害の問題がございまして、車両課といたしましてはそれらの問題を担当いたしますので、車両課といたしまして七名の要求をいたしました。今回の件につきまして、先ほど申し上げましたのは型式指定を

やつております職員のみに関しまして現在十名でございすけれども、来年度においては少なくとも倍増以上の人間を確保して、この型式指定の仕事をやつていただきたいということで、来年度は要求したい、かように考えます。

○谷口慶吉君 それは、来年度のことはわかりますよ。この問題が起きなかつたらあの十名の——われわれはほんとうに知らなかつた。登録車検のことはわかりますよ、局長。だけれどもこの検査官が十名じゃ少なかつたという事は、この事件が起きて初めて知つたのですよ。それは与党の議員として申しわけないのだ、世間さまに。だからなせ、こういうことをもつと云つてくれなかつたのだらうかという親心からついで子供を叱る気持ちになるのだ。

○国務大臣(原田憲君) これは、谷口さんに対して私から申し上げますが、まことに申しわけないことで、事実、私は大臣にすでに就任をいたしておりました、予算折衝に当たつた当事者でございす。このときにおいて、この制度、このことは予想しておらなかつたわけでありす。十分安全を守らなければならぬ、あるいは公害に對処しなければならぬという気持ちは持つておりましたけれども、今日のこの事件、事案に対するような態度でなかつたという事は、率直に申し上げるのであります。しかし、こういうことになりまして——これは、大体自分は基本的には役人をふやし、税金を積んでも効果が上がらないというやり方は、私は根本的にはとらないということを考えているのです。これからますます人の少なくなるに、人は少なくて能率をあげて、高い月給を払うほうがほんとうだというふうに思ひます。しかしながら、これは今度の場合、こういうことと取り組んでみて、これは最小限度の人がなければ、これは不可能だということだけは、ぜひともやらなきゃならぬ。先ほどからいろいろと与野党の皆さん方から、この問題についていわれる党派という問題でなしに、安全ということを守るといふ意味からの御質問をいただいて、私

もそれに対する答弁をいたしております。いままでの至らざる点は私が至らなかつたのでございまして、最後の責任は、私が折衝いたしたのでございすから、これは私の責任でございす。今後はこの問題に對しまして、おそろくなかなかの充実ということ、言うはやすくして——演説さんもおつしやるように言うはやすくして行なうはむずかしい。そのとおりだろうと思ひますが、私は今度この問題と取り組みまして、できるだけの努力を払つて万全を期するために、森中さんにも申し上げましたが、この問題については、大蔵大臣とも話をしたときに、ただ問題点を指摘するぐらいならだれでもするが、あとの結末はあなたのほうへいきまますよということをお自治大臣が言われ、私もそうであるということをお申し上げたので、これらの点については今後ひとつ、微力ではありますが努力をいたしますから、御協力、御指導をお願いいたす次第でございす。

○谷口慶吉君 これで終わりますけれども、いろいろと失礼なことを申し上げました。これは繰り返して申し上げますように、何か知らぬけれども、親が悪いことをした、いたづらをした自分の子供をせつかんするような気持ちで終始しました。誤解のないように、親心が言わたのだと思ひましてごかんべん願ひします。

以上で私の質問を終わります。

○前田佳都男君 欠陥車の問題についてはいろいろお尋ねをしたのであります。相当質問が重複しておりますので、ごく簡単に申し上げます。と思ひますが、結局欠陥車の問題は、きょうの新聞にも出ておりましたように、大臣もいまお読みになりましたが、結局大山鳴動してネズミ一匹までにもいきませんが、あるいはそれ以上かもしれないが、日常茶飯事である、私もこの日経新聞の記事を読んで安心したのであります。が、実は、これは私の個人的に知つておること、ある外車のディーラーがそれらる国産車はやはりだめじゃないかと言つて非常にせせら笑うというのか、喜んだ人がおる。私は非常に憤慨して、何かばか

にされたような気がして、非常にふんまんやる方なかつたのであります。そのためにこの間の参考人の御意見を聞いたときにも、外車においての欠陥はないのかというのをそのときもこつてりと聞いた。聞いたけれども、わりあい御説明がなかつたのであります。きょうの御質問でも、外車についての欠陥も公表しようというお話で、多少その数字も承つたのであります。が、外国ではこの問題は茶飯事であるかもしれない。しかし、日本国民の間に、あれだけ毎日、新聞でこつてりと、国産車がよくないというふうなイメージを与えるような記事をどんどん出しておる。この問題がある程度一段落したときに、外車にもこれだけの欠陥があるのだ、それから今度は自動車業界はこういう点に注意をするのだというふうな点を政府にも十分PRをしていただき、メーカーもその点はちゃんと自覚していただいて、国産車に対する不安、不信感というものを一刻も早く払拭するようにしていただきたい。ほんとうに日常茶飯事であつたということにして終わらしていただきたいというのを希望いたします。この欠陥車問題について私これ以上質問はいたしません。

次に、この車検の問題であります。今度のこの法律では、ずっと読んでみますと、民間車検の活用、拡充ということが相当大きい眼目であるように思ふ。現在の車検の台数というものが年間を通じて何台くらいあるのか、それからその何%が国の車検であつて何%が民間の車検であるのか、その比率をちよつと教えていただきたい。

○政府委員(黒住忠行君) 民間のいわゆる整備工場を活用しておりますのは、継続検査というものでございす。その継続検査が、四十三年度におきましては四百四十九万件でございす。その中で指定工場、民間工場で行ないましたものが七十七万件でございまして、一六%ということでございます。全体の継続検査の中で一六%を民間の指定工場で行つております。

○前田佳都男君 制度改正で民間の車検が相当ふ

えてくると思ひます。車検前の車が指定業者に殺到してくると思ふ。現在でも民間の指定整備工場ではなかなか待たなければならぬ。今度の法律改正ですますふえてくるであらうこの民間指定工場の、それに対して注文が殺到してくるのに対して対応策というものがございすでしょうか。ますます待たなければならぬのじゃないか。

○政府委員(黒住忠行君) 民間車検工場は現在約二千軒あります。分解整備工場というものが約五万以上ございす。五万軒の中で車両検査をする機械、装置、あるいは人間等備えておるものが二千軒でございすから、この五万軒のものの中でそういうふうな実力を備えておるものものを逐次養成していきたい。で、四十八年度までいろいろ従来の指定工場のふえ方等の実績、あるいはわれわれの指導の努力の結果で工場数を約九千六百のものに民間車検としての適格者になるような方向に指導していきたくと思つております。現在の指定工場の数、これがふえまます趨勢の中でこれらのものを育成していけば、この数は可能ではないかというふうに考えまして、それらを配慮することによりまして、なるべく受検車が近いところで検査を受けられるというふうにしていきたくと思つております。

○前田佳都男君 育成というふうなお話でございしましたが、何か技術者を養成する整備学校というふうなものをおつくりにならうという考えはないですか。

○政府委員(黒住忠行君) 人的と機械の整備をしなければなりません。それで機械等を整備するためには、実は工場が中小企業でございすので、近代化促進法の指定業種といたしまして、現在その近代化を促進いたしております。それから整備士を置かなければならぬ。その整備士は御承知のように国家試験があるわけでございます。その整備士を養成いたします施設が、三十七年のときには二十五ヶ所しかございせんが、現在では三百三十三の養成施設がございす。で、この養成施設は、一種の養成施設は工業

高校、職業訓練所、整備学校の自動車整備科でございますが、二種の整備士養成施設といたしましては、自動車整備振興会が各県にございまして、それが整備技術の講習所を設けまして整備工員を養成いたしております。

○前田佳都男君 いずれにいたしましても、民間の指定整備業者の責任というものは非常に重いわけですね。その認定の基準というものは、大体規則に書いてあるようですが、あるいは場合によっては指定を取り消さなければならぬということがあるかと思いますが、それはどういふ場合ですか。

○政府委員(黒住忠行君) 指定自動車整備事業を指定いたします場合の基準は、第一点は、申請者は運輸大臣の認定した優良自動車整備事業所に限られております。これはいわゆる工場の装置がりっぱであつて優良であるという認定の制度がございまして、その認定の制度で認められた者に限っております。第二点は、この指定工場は、国の行なう検査と同じような検査をする必要がございまして、車両検査施設を持たなければならぬ。それには、ブレーキテスト、前照灯の試験、音響計等の五種類の機械器具を備えつけないと、保守管理が十分できるかどうかということを見ております。

それから第二点は、指定整備された自動車を検査するための人間でございますが、それを検査員と言っております。その資格といたしましては、一年以上の検査主任者の実務経験者で、かつ法令の内容、車両検査の実務につきまして陸運局長の行ないますところの教習を終了した者に限られるということでございます。それからさらに、工場の管理体制といたしましては、指定整備された自動車に確かに保安基準に適合することを証明する保安基準の適合証というものを発行することとございまして、その保安基準適合証を見まして、役所のほうで現車確認をしないで車検証をやるわけでございますから、それらの記録の保管等が正確確實であるかどうかということを見まして、指定

をするわけでございます。したがって、これを実際に整備をしないでインチキな検査をやるということになりますと、指定を取り消すということとがその事業者に対して一番重いあれでございます。また、さらに先ほど申し上げました検査員に対する解任の命令、それからこの検査員は国の検査官と同じような仕事をやるわけでございますから、刑法上の問題等につきましては公務員並みの罰を科するということになります。

○前田佳都男君 もう一つだけ、大体民間の指定整備業者が責任が重くなって、それだけの権限があるわけですから、整備の仕事が民間指定工場に殺到してきまして、そうしてそれ以外の整備工場ではほとんど注文が少なくなつてしまつて、ちよこちよこ整備といひますが、ほんとうにちよこちよこの整備になつてしまつて、その格差といふものが出てくる。運輸省のお墨つきをもらつて民間指定工場はほとんど注文が一ぱいになる。ところが町のほとんどに小さい整備工場といふものは実にちよこちよこ整備だけであつたものである。整備工場に非常に格差が生ずる、こういうことになりませんか。何か民間の小さい整備工場といふものの救済といふか、あるいは統合してどういふふうに助成してやるとか、育成してやるとか、そういう問題はどうか。

○政府委員(黒住忠行君) 先ほど申し上げましたように、近代化促進法の指定産業種にいたしまして、いわゆる協業化、共同化を進めておるわけでございます。指定整備工場がありまして、設備はあるけれども、もう少し車が来てもらいたいというふうな現状のところが多いわけでございます。現在その指定整備の車検に殺到しているという現象は、それはどういふわけでありまして、それでわれわれといたしましては各中小企業のレベルアップをいたしまして、なるべくそれらの人が力をつけて指定整備ができるようにするというところで、近代化促進法に基づきますいろいろな助成措置を講じて促進をしておるわけでございます。

これらなるべく早く育成をしていきたい、かように考えております。

○金丸富夫君 局長、いまの問題に関連してお尋ねいたしますが、中小企業振興事業団、あの事業の中にこの運輸関係のほうも先般必要な業種については業種指定をしてもらつておるのですが、整備事業といふものはその中に入つておるのでしょうか。入つていないようならば、追加していただきたいのです。そういたしますと、いまのような整備工場で運輸省から整備に関する指定がとれない小業者は、個人または相集まつて一つのグループになるとして、整備指定の条件である設備を、振興事業団の力を借りて行なうことができると思ひます。そうすれば、今回の欠陥車の問題に関連して整備指定の条件がきびしくなりまして、資格漏れとなつて失業することにはならないと思ひます。中小企業振興事業団は、いまだ設立して間もないので、小業者特に運輸関係の業者は理解している者が少ないようです。詳しく言へば、整備工場で指定条件がきびしくなつて追加設備をしないと失格する業者とか、今日までにまだ指定工場になつていない業者は、事業団の力を借りて指定工場になることができると思ひます。中小企業者には自分でやれる者には近代化資金の道も開けておるが、事業団は融資もする上に、場合によっては必要な設備をつくつてこれを貸してくれることもできますから、小業者の救済としてこの際大いに役立つと思ひますが……。

○政府委員(黒住忠行君) これは、いま先生の御指摘は設備近代化資金でございまして、その対象に相なつております。それからもう一つは、近代化の促進特別融資、こういうものがございまして、これは中小企業金融公庫の扱うものでございまして、これの対象というところで現在お願いをしておるわけでございます。

○金丸富夫君 いや私は、整備工場が指定の資格をとるための資金のことだけを申し上げておるのではないのです。小業者はとく資金の道は開けて

ていても、その事業が万が一うまくいかないときの損失を考えすぎて控へ目になりがちです。事業団で設備をつくつて貸してもらえれば、危険負担が軽くなる。賃借料だけを払えばよいことになつて、容易に事業が行なえると思ひます。あなたにお願いすることは、自動車の整備事業が中小企業振興事業団の行ない得る指定業種に入つていかどうかをお調べ願つて、いまだ指定業種になつていないようならば、追加していただいだらどうかと申し上げるのです。そうすれば、前田委員の申されたことも、かなり容易に解決できると思ひます。お願いをいたします。

○政府委員(黒住忠行君) 機械設備に対しますものはございまして、いま御指摘の点につきましては、今後十分努力をしていきたいと思ひます。

○委員長(岡本悟君) 本案に対する質疑は、本日はこの程度といたします。本日はこれで散会いたします。午後四時四十八分散会

六月十七日本委員会に左の案件を付託された。(予備審査のための付託は三月二十六日)一、道路運送車両法の一部を改正する法律案

昭和四十四年七月四日印刷

昭和四十四年七月五日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局