HOKUGA 北海学園学術情報リポジトリ
学校法人北海学園
北海学園大学
北海商科大学

タイトル	自動車産業における『69年保安基準』の成立とその意味
著者	板垣，暁; ITAGAKI，Akira
引用	季刊北海学園大学経済論集，59(4)：117-137
発行日	2012-03-31

Hokkai-Gakuen Organization of Knowledge Ubiquitous through Gaining Archives.

《論説》

自動車産業における『69 年保安基準』の成立とその意味*1

板　垣　　暁

はじめに

本稿の課題は，1968 年に改正され，1969 年より実施された「保安基準」（以下，「69 年保安基準」と略す）の成立過程とその内容を検討し，同規制の特徴と意味を明らかにすることである。

本稿で検討の対象とする「保安基準」とは，「道路運送車両法」に規定された省令である*2。自動車について，長さ・幅・高さあるいは重量などの規格や各種操縦装置などの備えるべき装置等を規定したものであり，運輸省はこれに沿って型式指定を行った。「保安基準」を満たさない車両は，型式指定を受けることが出来ず，同指定を受けなかった車両の量産は事実上不可能であった*3。この制度上の仕組みを利用して，運輸省は，安全・環境規制を実施した。安全基準，あるいは環境基準を満たさない車両の型式指定を認めないことで，そのような車両の流通を防いだのである。

「保安基準」は，1951 年 7 月 28 日の施行以来，改訂を繰り返した。その中でも本稿で検討対象とする 1969 年の改訂は，運輸省自らが「大改正」と称するほどの大幅な改訂であり，「自動車安全規制強化の第一歩」，と位置付けられるものであった*4。

この大幅な改正の背景にあったのは，交通事故の急増である。後述するように，1950 年代後半から急増した交通事故件数は，1960 年代後半に入り，さらに増加した。このため，1960 年代に入り，自動車の安全性が社会問題となった。これが，「保安基準」の大幅な

＊1　本稿は 2010 年度北海学園学術研究助成金の交付による成果の一部である。

＊2　「道路運送車両法」とは，自動車の登録と保安・整備について定めた法律であり，①自動車登録制度の整備充実により，自動車の実態把握及び盗難予防，自動車を目的とする私法関係の安全の確保，②車両の構造及び装置に関する保安上必要な最低限度の技術基準の設定と車両検査制度の整備充実による車両の保安強化を通じた安全性の確保，③自動車整備事業認証と車両検査によって確立される自動車使用者の自主的な車両整備に必要な体制構築による自動車保安の確保，の三点を目的としている。（『第 10 回国会衆議院運輸委員会第 19 号議事録』）そのうち，「保安基準」は，②に該当するものであり，2012 年 1 月 31 日現在では，第三章で規定されている。

なお，「道路運送車両法」の成立過程については，拙著「道路運送車両法の成立過程と日本の規制政策への影響」（北海学園大学経済学部「経済論集」第 58 巻 2 号，2010 年 9 月）を参照のこと。

＊3　厳密に言えば，型式指定を受けない車両を量産することは可能である。しかし，指定を受けない車両はその都度検査を受ける必要があることを考えれば，指定を受けずに量産を行うことは現実的ではないであろう。

＊4　交通協力会出版部編『自動車年鑑』昭和 45 年版，交通協力会，1970 年 2 月，433 頁。なお，該当箇所の執筆者は，運輸省自動車局堀込徳年である。

改訂につながったのである。

「69 年保安基準」を検討する意義は大きく分けて二つある。

第一に研究上の空白を埋めることである。これまで，自動車産業史及び産業政策史の分野において，この「69 年保安基準」について詳細に検討した研究は管見の限り存在しない。その理由として，この「69 年保安基準」が，同時期のアメリカの安全基準と比較して遅れた段階にあり，過渡的な性格のものであったことがあげられる。その性格ゆえ，同基準に対しては，実施当時から，基準の緩さとその効果の限定性が指摘され，批判的な意見が多くみられた。すなわち，そのような規制の限界からメーカーに与えた影響が小さいと考えられ，自動車産業史及び政策史でとりあげる意味を見出されてこなかったのであろう。

とはいえ，先述したように，「69 年保安基準」は，その後に続く安全規制の「第一歩」と位置付けられた規制であった。それゆえ，同規制の特徴や意義・限界等を検討し，研究史上の空白をうめることは，その後の運輸省の安全規制を検討する上で，不可欠であると思われる。

第二に，そしてより重要なことは，「69 年保安基準」を検討することで，運輸省の規制政策の特徴を明らかにする一ケースを提供できる点である。運輸省は，環境・安全規制において，対象者に対し一定の配慮をしながら規制を実施していったが*5，「69 年保安基準」の作成に際しても，自動車メーカーなど関係業界の技術水準や生産動向などに一定の配慮が払われた。

本稿では，「69 年保安基準」の検討を通じ，その点を明らかにするとともに，そのような一定の配慮をともなう運輸省の規制がもつ意義や限界についても言及したい。

本章は四つの章で構成されている。第 1 章では，自動車の安全が社会問題化した背景について，事故数の推移を元に検討する。第 2 章では，「69 年保安基準」の形成過程を，基準案，自動車工業会の意見書，実際に決定した基準項目を比較しながら検討する。また，その検討の前に，先行して実施されたアメリカの安全基準，自動車メーカーの安全自主規制についても言及する。その上で第 3 章では，「69 年保安基準」の特徴とその意味について明らかにする。そして，第 4 章では，まとめにかえて，本事例から見られる，運輸省の規制の特徴とその意味を明らかにする。

1．自動車安全問題発生の背景

自動車事故の増加と社会的背景

1960 年代後半に自動車の安全性が社会問題化した背景には事故数の増加があった。

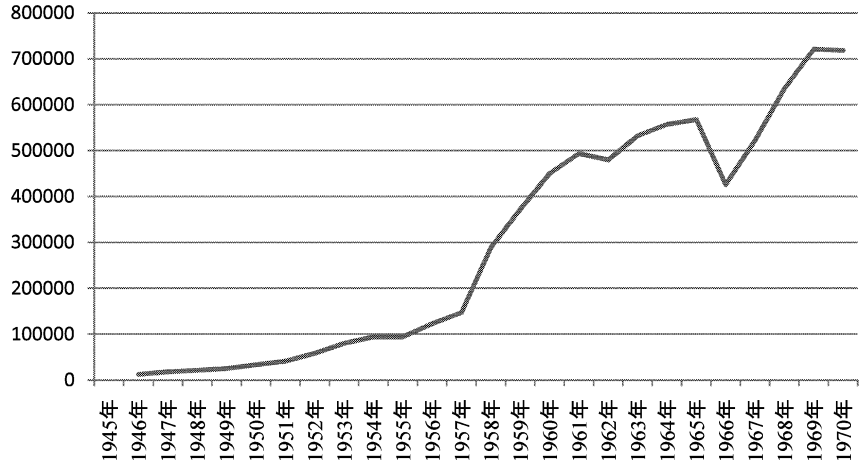
図表 1 は 1946 年から 1970 年までの交通事故件数の推移を表にしたものである。ここから分かるとおり，交通事故件数は 1950 年代後半より急増し，その後一段落した後，1960 年代後半に再び急増している。

ここで留意すべきは，この数値が，1965 年以前は対物事故・対人事故を合計した数値なのに対して，1966 年以降は対人事故のみを対象にしている点である。1966 年に件数が一旦急落しているのはそのためである。しかし，その後 1968 年には早くも 1965 年の水準を超えていることを考えれば，先に指摘したように，1960 年代後半に第二のヤマがきていると判断して問題ないであろう。

このことは，交通事故負傷者数及び同死亡者数からもうかがえる。図表 2 から分かるとおり，交通事故負傷者数は 1950 年代後半に急増した後，一旦落ち着き，1960 年代後半に再び急増した。また，交通事故死亡者数に

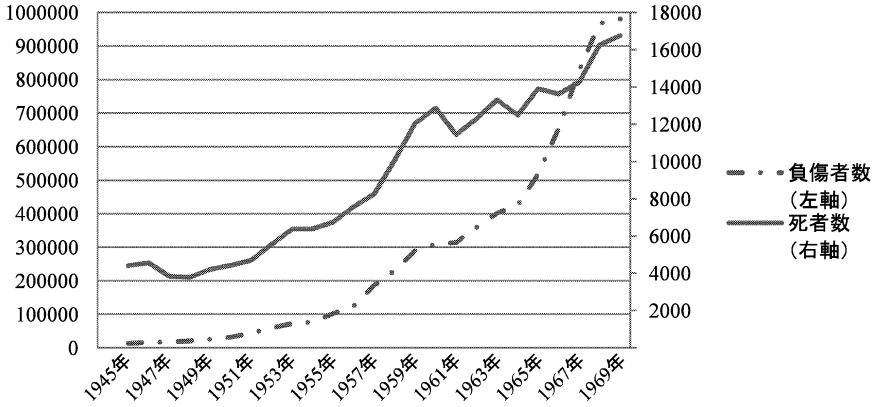
＊5　例えば，1966 年に実施された自動車排出ガス規制では，メーカーの技術力を考慮した上で，規制値が決定された。(拙著「日本における自動車排出ガス規制の成立過程」社会経済史学会『社会経済史学』72-4，2006 年 11 月。)

図表 1　陸上交通事故件数推移（人）



註：1965 年までの数値は対物事故を含み，1966 年以降は対人事故のみを対象とした数値。
出典：警察庁編『警察白書』昭和 48 年版。

図表 2　交通事故負傷者数・死者数の推移（人）



出典：警察庁編『警察白書』昭和 48 年版。

ついても，若干変化があるものの，1950 年代後半に急増した後一旦落ち着き，1960 年代後半に再び急増する傾向がうかがえる。

交通事故死傷者数が増加した背景の一つとして，1960 年代における自動車数の増加があげられる。

1960 年代は日本の乗用車産業にとって大きな転換期となった。この点について，伊丹敬之は，戦後の自動車産業を 5 つの時代に区分したうえで，1960 年代を国内急成長，モータリゼーションの時代，と定義づけている*6。乗用車の生産が全面的に解禁された翌年にあたる 1950 年には 1684 台であった乗用車の生産台数は，20 年後の 1970 年には 317 万 8708 台へと急増した。（図表 3）

特に 1960 年代後半の増加は顕著であった。乗用車の生産台数は 1967 年にはじめて 100

＊6　伊丹敬之ほか『競争と革新―自動車産業の急成長』，東洋経済新報社，1988 年，6 頁。

図表 3　国内乗用車生産台数の推移（台）

	乗用車	前年比	トラック	前年比
1945 年			7578	
1946 年			18571	245.1
1947 年	110		18538	99.8
1948 年	381	346.4	36089	194.7
1949 年	1070	280.8	52287	144.9
1950 年	1684	157.4	62054	118.7
1951 年	4317	256.4	74534	120.1
1952 年	5250	121.6	92225	123.7
1953 年	8848	168.5	134552	145.9
1954 年	14840	167.7	147922	109.9
1955 年	20268	136.6	181600	122.8
1956 年	32056	158.2	178471	98.3
1957 年	40121	125.2	241642	135.4
1958 年	50643	126.2	229104	94.8
1959 年	78598	155.2	335577	146.5
1960 年	165094	210.0	586067	174.6
1961 年	249508	151.1	777985	132.7
1962 年	268784	107.7	854899	109.9
1963 年	407830	151.7	979733	114.6
1964 年	579660	142.1	1189044	121.4
1965 年	696176	120.1	1203034	101.2
1966 年	877656	126.1	1421301	118.1
1967 年	1375755	156.8	1743368	122.7
1968 年	2055821	149.4	2013201	115.5
1969 年	2611499	127.0	2038073	101.2
1970 年	3178708	121.7	2077945	102.0

出典：日本自動車会議所・日刊自動車新聞社編『自動車年鑑』昭和 47 年版，日刊自動車新聞社，1972 年 3 月，436，437 頁。

万台を突破した後，翌 1968 年には早くも 200 万台を突破した。また，生産台数を 5 年ごとに比較すると，1960 年代前半（1961～1965 年）の生産台数が 220 万 1958 台であったのに対し，1960 年代後半（1966～1970 年）のそれは 1009 万 9439 台となり，およそ 790 万台の増加となった。（図表 4 ）

車両数の増加が事故の増加につながることは，直感的に理解しうるであろう。自動車の増加とそれに伴う事故の急増によって，自動車の安全性が社会問題化したのである。

図表 4　5 年ごとの国内自動車生産台数の推移（台）

	乗用車	トラック
1945～1950 年	3245	195117
1951～1955 年	53523	630833
1956～1960 年	366512	1570861
1961～1965 年	2201958	5004965
1965～1970 年	10099439	9293888

出典：前出『自動車年鑑』昭和 47 年版，436，437 頁。

これに加え，自動車の安全問題がこれほど大きくクローズアップされた背景には，1960 年代特有の社会状況があった。

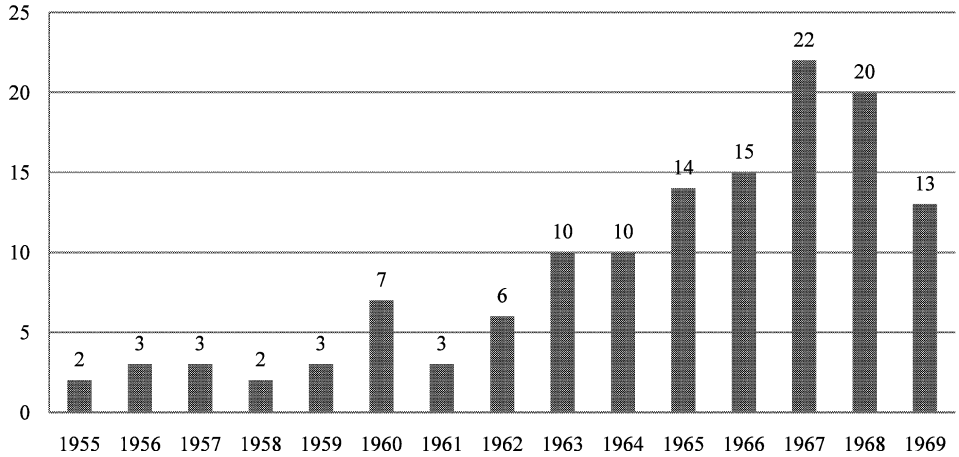
先述の通り，事故件数及び死傷者数の増加自体は 1950 年代後半にも見られる現象である。しかし，自動車事故及び自動車の安全性が大きな社会問題となったのは 1960 年代中頃～後半にかけてであった。例えば，読売新聞紙上において，交通事故及び自動車の安全性を主題とする，あるいはその問題に言及した社説の数は，1960 年代中頃から増加している。（図表 5）

1960 年代は，自動車に限らず，いわゆる高度経済成長のひずみとして，公害問題を代表とする社会問題が大きくクローズアップされた時代であった。その関連で，自動車業界では，この時期，自動車排出ガス等の環境問題と，自動車事故等の安全問題に注目が集まった。例えば，通商産業研究所編『日本の自動車工業（1968 年版）』（通商産業研究所，1968 年）には，「最近の自動車工業の技術上の議論は安全，公害問題を中心に展開されている感がある」，と記述されている。

自動車公害問題と同様に，自動車の安全問題も「成長のひずみ」に位置づけられ社会的な批判が高まったのである*7。マスコミ各紙

＊ 7　例えば，読売新聞社説「交通戦争対策を真剣に」（1966 年 10 月 17 日付）では，「交通事故が

図表5　読売新聞交通事故・自動車安全関連社説件数



出典：『読売新聞』各日社説より集計。

がこぞってこの問題を取り上げたのは，この時代における「社会正義」の感情が強く働いていたからこそであろう。

2．「保安基準」の改定による規制強化

アメリカの安全規制と自動車工業会の自主規制

前節で見たように，1960年代に入ると自動車事故の増加とともに，自動車の安全性の問題が大きくクローズアップされるようになった*8。

ところで，この時期に自動車の安全性が問題となったのは日本だけではない。1960年代は，自動車先進各国で自動車の安全性が問題となり，安全規制を強化する動きが見られた時期であった。

先進各国の中で最も早く全国的な安全規制強化に取り組んだのはアメリカであった。1966年3月，ジョンソン大統領は，アメリカ連邦議会に対し，自動車の安全に関する規制を強化する法案を起案した*9。さらに，同年8月に連邦安全基準設定に関する交通安全法案が可決された*10。この法律は，1968年より，安全装置を備えていない車の製造，輸入を禁止するものであったが，その具体的な基準の作成についてはアメリカ政府に委ねられた。

これを受け，アメリカ交通省は1967年1月，20項目にわたる安全基準を発表した。しかし，この基準に対し，アメリカの自動車メーカーをはじめ，日本や欧州の自動車メー

急カーブで増加の一途をたどっている原因は，わが国が，戦前と基本的にはそれほど変わらぬ道路体系のまま，先進国並みの工業化，都市化とモータリゼーションが急速に，進行していることにある。〔中略〕交通事故は，日本の社会の構造的ゆがみやアンバランスの結果であり，その根は深い」，と論じられている。

＊8　例えば，国会において，1966年に地方行政委員会交通安全対策に関する小委員会が，1967年に交通安全対策特別委員会が，それぞれ設置された。

＊9　ジョンソン大統領は，1966年の交通教書の中で，交通事故の死亡者がベトナム戦争の死者より多い，と発表し，自動車安全問題の意義を強調した。この内容はアメリカ国民にインパクトを与え，安全法成立を求める世論の形成に成功したといわれる。

＊10　日本自動車会議所・日刊自動車新聞社共編『自動車年鑑』昭和43年版，日刊自動車新聞社，1968年5月，187頁。

カーも難色を示した。例えば，同基準案で設定されたタイヤ基準はメーカー間の互換性を失う可能性をもつものであると判断された。またワイパーについては，小型車には不合理で実現不可能な内容を含むものと評価された。このような基準の不備だけでなく，技術上の困難やリードタイムの不足も，メーカーによる基準変更要求の根拠となった*11。結局，この基準案は一部の基準を緩和する形で図表 6 のような形で決定した*12。

これを受け日本の自動車メーカーは，対米輸出車についてアメリカの安全基準に適合的な安全設計を採用した*13。

加えて，1967 年 10 月，日本自動車工業会（以下，自工会と略す）は，国産車についても，自主的に 10 項目にわたる安全基準を設定し 1969 年車から採用する，と発表した。項目は図表 7 の通りである*14。

①「コントロール類の配置と表示」は，後述するシートベルトの設置と関連する。すなわち，シートベルトをした状態で手が届く範囲にコントロール類を配置するよう決定したものである。同時に，コントロール類の識別を容易にするよう表示にも工夫を凝らすことが決められた。なお，対象となるコントロール類は，⑴ステアリング，⑵ホーン，⑶トランスミッション，⑷イグニッション，⑸ヘッドランプ，⑹ターンシグナル，⑺ワイパー，⑻ウォッシャー，⑼チョーク，⑽運転者用のサンバイザー，の 10 種類であった。②「トランスミッションのシフトパターンとオートマチックトランスミッションのスターターインターロック及びエンジンブレーキ効果」については，以下の通りである。すなわち，⑴一部の例外を除くマニュアルトランスミッションのシフトパターンとオートマチックトランスミッションのシフトポジションを運転者の見える位置に明示すること，⑵オートマチックトランスミッションのシフトポジションの配列決定，⑶オートマチックトランスミッションのドライブポジションでのスターターインターロック取り付け，⑷オートマチックトランスミッションの時速 40 km/h 以下でのエンジンブレーキ効果の確保，の 4 点であった。

③「油圧ブレーキホース」の規制は油漏れによる制動喪失を防止するためのものであった。

④「反射性能面」については，運転者の視野内にある光沢金属部品の表面の反射率を規制し，反射光による眩惑を防止することを目的とした。対象部品は⑴ワイパーアーム及びブレード，⑵インサイドウインドシールドモールディング，⑶ステアリングホイールアセンブリーのホーンリング及びハブ，⑷インサイドリヤビューミラーのフレーム及び取り付け金具，の 4 点であった。

⑤「シートベルトの装着」ついては，最低限，乗用車に 4 席分，トラックに 2 席分をオプション装備として取り付けられるようにした。またそれに関連して，⑥「シートベルトアセンブリー」について JIS 基準を適用すること，シートベルト装着のため⑦「シートベルトアンカレッジ」を車体側に取り付けて

＊11　前出『自動車年鑑』昭和 43 年版，187 頁。

＊12　なお，アメリカ大使館一等書記官であった大塚茂は，この基準案が当初の予定と比較して相当程度緩和された，と指摘している。大塚によれば，アメリカ政府案が，①当初，「かなり意欲的」であったこと，②法律により実施時期が設定され，十分な審議をする時間的余裕がなかったこと，③業界との意見の疎通が十分でなかったこと，という 3 点の理由から，「ごく一部を残し，現実的にして実施し得るような基準に書き改められ」た。（大塚茂「米国自動車安全問題と最近の米国事情」『自動車工業』Vol.1　No.4，1967 年 7 月，日本自動車工業会，31，32 頁。）

＊13　前出『自動車工業』Vol.1　No.8，1967 年 11 月，34 頁。

＊14　以下，自主規制項目の詳細については，前出『自動車年鑑』昭和 43 年版，187，188 頁を参考にした。

図表 6　1968 年アメリカ安全基準

項　　目	内　　容
コントロール類の配置と表示	3 点式ベルトを装着してコントロール操作容易のこと，インストパネル上のコントロールを識別すること。
	コントロール類を言葉で識別のこと。
変速機のシフトレバー順，スターターインターロック，T/M の制動効果	〔自動変速機〕シフト順は P.R.N.D. であること，R.D. の位置ではエンジンがかからぬこと。25 mile/h で大きな制動効果のあること。 〔手動変速機〕Hパターン以外永久的パターン表示のこと。
ウインドシールドワイパー及びウォッシャ	〔W/S ワイパー〕2 速以上でそのうち一つは 45 rpm 以上，最高と最低の速度差は以上のこと，テストは SAEJ*1 903a による。 〔W/S ウォッシャ〕SAEJ94a を満足すること。
ブレーキ（油圧常用ブレーキ，非常用ブレーキ，駐車ブレーキ）	〔常用ブレーキ〕SAEJ937D 項の性能を満足し，SAEJ843a によりテストを行う。 〔非常ブレーキ〕常用ブレーキ系の一部が破損しても制動効果を失わぬこと。 〔駐車ブレーキ〕30％の勾配で駐車できる。
油圧ブレーキホース	SAEJ40b を満足すること。
反射表面	視界内の光る金属部分は ASTM*2 Std D523-62T の 20 度法で 40 単位を越えぬこと。
ランプ，反射器及び付随装置	ポールトレーラー及びコンバータードーリーを除くランプ，反射器などの取り付け要件及び性能規定。
新品空気タイヤ	定められたリムに合致するように設計されていること。最大許容空気圧は 32，36，40 Psi のいずれかであること。摩耗インジケーターを備えること。
タイヤ選定とリム	〔タイヤ選定の必要条件〕MVSS*3 No.109 を満足させるタイヤを装着すること，車両許容重量指定業者定員，タイヤ推奨空気圧を記載したプラカードをグローブボックスリッドなどの所に永久表示のこと。 〔リムの必要条件〕60 mile/h で走行中に急激な内圧の減少を生じても保持できること。
バックミラー	〔インサイドバックミラー〕1/1 の倍率で水平視界 20°以上，垂直視界は車両の後方 200 ft 以内より水平線まで見えること。 〔アウトサイドバックミラー〕1/1 の倍率で，ドライバーの目より後方 35 ft，車体より 8 ft 外側の地上より水平面まで見えること。
室内衝撃に対する乗員保護	〔インストパネルシートバック〕ヘッドインパクトエリア内において，6.5 in，15lb のベッドフォームを使用し，15 mile/h の相対速度でたたいたとき，減速度が連続 3 m/sec 以上で 80 g を越えぬこと。 〔サンバイザー〕エネルギー吸収材でつくられ 2 個装着すること。 〔アームレスト〕エネルギー吸収材でつくられ横方向に 2 im 以上変形すること。
ステアリングコントロール装置からの運転者の衝撃保護	SAEJ944 により 15 mile/h の衝撃においてボディブロック胸部に受ける荷重は 2500 lb 以下のこと。（満足しない場合は 3 点ベルト装着のこと。）
ステアリングの後方突出	SAEJ850 による 30 mile/h のバリアコリジョンテストを行った後，水平後方移動量は 5 in 以下のこと。（満足しない場合は 3 点ベルト装着のこと。）
ガラス材	ガラス材は USA.Std Z26.1-1966 に合致すること。露出エッジは SAEJ673a により処理されること。
シートアンカレッジ	折りたたみと，横向きシートを除いて次の荷重に耐えること。前後方向にシート総重量の 20 倍，Hポイントのまわりに 3300 in-lb の後方モーメントをアッパークロスメンバーにかけること。
シートベルト	折りたたみと横向きシートを除く全ての乗員席にラップまたは 3 点式ベルトを装着すること，コンバーチブルを除き，ウインドシールドヘッダーが頭部衝撃範囲内に入る外側座席は，3 点式ベルト装着のこと。
シートベルトアセンブリー	ウェッビング，ハードウェア，アッセンブリーについての強度及び性能要件。
シートベルトアセンブリーアンカレッジ	ベルトアンカレッジ装着要件，前向きシート強度要件。 外側席：3 点式，後向きシート：2 点式，内側席：2 点式，横向きシート：2 点式
ホイール・ナット，ホイールディスク，ハブキャップ	ホイールナット，ハブキャップ及びホイールディスクには羽根型の突起物を採用してはいけない。
燃料タンク・燃料タンクフィラーパイプ，燃料タンクコレクション	SAEJ850 による 30 mile/h のバリアコリジョンテストを行った時，次の要件を満たすこと。 衝突中の漏れ量：1.0 Z 以下，衝突後の漏れ量：1.0 Z/min 以下。

＊1：SAE とは米国に本拠を置く自動車技術者協会（Society of Automotive Engineers）の定める国際的な規格を指す。対象は陸上輸送及び航空宇宙分野であり，陸上輸送のの規格の場合，規格番号の頭に J が着く。
＊2：ASTM とは米国試験材料協会（Americn Society for Testing and Materials，現 ASTM International）が策定・発行する規格を指す。
＊3：MVSS は自動車用難燃性規格を指す。
出典：前出『自動車年鑑』昭和 47 年版，32～35 頁。

図表 7　1967 年発表日本自動車工業会自主規制項目

項　　目	アメリカ安全基準との合致
①コントロール類の配置と表示	○
②トランスミッションのシフトパターンとオートマチックトランスミッションのスターターインターロック及びエンジンブレーキ効果	○
③油圧ブレーキホース	○
④反射性表面	○
⑤シートベルトの装着	○
⑥シートベルトアセンブリー	○
⑦シートベルトアンカレッジ	○
⑧ホイールナット，ディスクハブキャップ	○
⑨二重ボンネットラッチ	
⑩サイドターンシグナル	

出典：前出『自動車年鑑』昭和 43 年版，187 頁。

おくこととした。

⑧「ホイールナット，ディスクハブキャップ」については，歩行者や自転車と接触して事故を起こす危険性のある羽根型の突起物の出ているホイールナット及びディスクハブキャップの使用を禁じた。

⑨「二重ボンネットラッチ」については，ボンネットが開いて運転者の視界を妨げることがないよう，フルラッチの他にセーフティラッチを新たに取り付けることとした。

⑩「サイドターンシグナル」については，車両サイド近くの歩行者または車両に対して進行方向の変更を警告するためサイドターンシグナルを取り付けることとした。

以上にあげた自動車メーカーによる自主規制項目は，第一にアメリカの安全規制を意識してそれに準拠したものであった。図表 7 で示したとおり，10 項目のうち 8 項目が，1968 年のアメリカの安全基準と合致していた。

自工会が，日本での本格的な規制実施以前から，アメリカの安全基準に準拠して自主規制を実施した理由は明らかではない。しかし，考えられる理由の一つとして，これが消費者に対して重要なアピールとなっていた点があげられる。

1968 年 3 月 19 日の衆議院交通安全対策特別委員会で大久保武雄衆議院議員（自由民主党）は，「新聞のメーカーの新車広告を見ておりますと，日本の安全基準というのが書いてないですね」，「アメリカの安全基準をりっぱにやり遂げておるんだ，日本の運輸省はどっかへ飛んでしまっておるのですよ*15」，と発言している。ここから，自動車の新聞広告において，新車のアピールポイントとして，アメリカの安全基準が引き合いに出されていたことが伺える*16。

＊15　『第 58 回衆議院交通安全対策特別委員会会議録』第 4 号。

＊16　なお，この発言に続いて，「安全基準というものは業界の一つの将来を指向して人命とその障害を守るというのであるから，きわめて高い見地で見ていかなければならぬのに，運輸省の自動車関係の研究はどうかというと，船舶技研の中に細々と間借りをしてやっているようなもので，まことに言語道断，話にならぬ。（中略）運輸省はまことに怠慢である。怠慢であるから，大手メーカーの新聞広告のときには日本の安全基準とは書かないで，アメリカの安全基準と書かれる」（『第 58 回衆議院交通安全対策特別委員会会議録』第 4 号。），と述べているように，大久保の発言の主旨は運輸省の研究体制の不備に対する批判である。

このように，自動車メーカーにとって，アメリカの安全基準を輸出車だけでなく国内向けの自動車にも適用することは，ユーザーへの重要なアピールになったと考えられる。ただし，図表7から分かるように，自工会の自主規制は，アメリカの安全基準に完全に合致していたわけではなく，アメリカの基準に存在しても自主規制項目に適用していないものや，アメリカの基準になくとも自主規制項目として設定しているものが存在した。その理由の一つとして，輸出車と国内向け自動車の生産台数の違いが考えられる。すなわち，国内向けの生産台数が海外向けのそれと比較して圧倒的に多いため，国内向け自動車全てに同じ安全基準を設定することはコスト的に困難であったと予想される。

もう一つの理由として自工会が掲げた自主規制10項目は，そもそも自動車業界が日頃から安全対策として重視していた内容に合致するものであった点が考えられる。当時，日産自動車設計事務局長であった芹沢良夫は，自動車メーカーの具体的安全対策として，（A）視野の改善，車の認知への改善，ブレーキの改善などの事故防止策，（B）歩行者に対しての損傷軽減策，（C）車内の人の損傷防止策，をあげている*17。自主規制10項目と照らし合わせれば，①「コントロール類の配置と表示」，②「トランスミッションのシフトパターンとオートマチックトランスミッションのスターターインターロック及びエンジンブレーキ効果」，③「油圧ブレーキホース」，④「反射性能面」，⑨「二重ボンネットラッチ」が（A）視野の改善，車の認知への改善，ブレーキの改善などの事故防止策に，⑧「ホイールナット，ディスクハブキャップ」，⑩「サイドターンシグナル」が（B）歩行者に対しての損傷軽減策に，①「コントロール類の配置と表示」，⑤「シートベルトの装着」，⑥「シートベルトアセンブリー」，⑦「シートベルトアンカレッジ」が（C）車内の人の損傷防止策に，それぞれあてはまることがわかる。

以上のように，自工会の自主規制は，アメリカの安全規制を意識し，それに準拠しながらも，その中から自動車業界で意識され，対策が進められていた項目を選定して実施したものであったということができる。

運輸省による「保安基準」案と自動車メーカー側の反応

㈠ 「保安基準」案の作成とその内容

アメリカにおける規制強化の動きに若干遅れる形で，日本でも安全基準を強化する動きが活発化した。日本では，自動車の安全問題に関係する官庁は多岐に亘ったが*18，その中で，運輸省が安全基準の設定を管轄していた。

前述したアメリカ政府や自動車メーカーの動きを受け，運輸省内でも1967年頃より，「保安基準」を強化する動きが生じた。「保安基準」の改正に先立ち，運輸省は新項目に関する研究を進めていった。安全まくら（ヘッドレスト）やシートベルトなど，新たに「保安基準」に追加される項目には統一的な製品基準の策定が不可欠であったためである。

例えば，当時，追突時のむち打ち防止のため基準の設置が要望されていた安全まくらには，統一的な法律上の基準が存在しなかった。そのため運輸省は，1967年末頃には，専門家によって構成された委員会を設け，具体的な基準の作成を進めた*19。

＊17　芹沢良夫「現下の自動車安全対策問題」前出『自動車工業』Vol.1　No.1，1967年4月，10頁。

＊18　安全問題に関する研究費を予算で確保していた官庁として，運輸省，通産省，建設省，警察庁，総理府などがあげられる。このように多岐に亘る研究が並立する状況は常に批判の対象となり，その一元化が求められた。

＊19　『第57回衆議院運輸委員会議事録』第2号。

そのような安全性向上の研究を進めたうえで，運輸省は，1968 年 2 月 5 日，新たな規制項目案を発表した（図表 8）。強化項目は，大きく①車体，②運転視野，③ブレーキ，④灯火類，⑤非常時用具の 5 種類に分けられた。この 5 分類の中でさらに，14 項目が設定され，それが具体的な規制項目となった。

①車体では，シートベルト，「安全まくら」，スクールバスの塗色，の 3 点が強化項目として取り上げられた。特に，「安全まくら」については，日本の自動車事故の特徴である追突事故の割合の多さから，むち打ち症状の緩和を目的として規制の義務化が要望されていた。

②運転視野では，直前障害物確認用反射鏡（アンダーミラー），開扉発車防止装置，全面ガラス破損時の視野確保のための合わせガラスまたは部分強化ガラスの使用が強化項目として取り上げられた。

③ブレーキについては，高速時における制動装置を備え付けることが提案された。これは，1960 年代に入り，1963 年の名神高速道路を皮切りに，高速道路の開通が相次いだことと関係する。それまで日本では高速で車を運転する機会があまり多くなく，実際に自動車事故も低速時におけるものが主であった。そのため，安全対策もそのような事故を想定したものであった。しかし，高速道路の開通により，高速時での事故を想定した安全対策が必要となった。

④灯火類は，非常点滅表示灯，追越合図灯の取付許可，駐車灯，後退灯，方向指示器，の 5 点が規制強化項目とされた。これは対人・対車への情報伝達を意図したものである。規制項目数が多いことから分かるとおり，これがこの規制の主眼の一つとなっていた。

⑤非常時用具は，消火器，非常用信号用具の 2 点である。特に，非常用信号用具は，灯火類の 5 項目と並び，他の運転者への情報伝達としての役割を期待されていた。

㈠　運輸省の規制案に対する業界の反応

以上のような強化項目案に対し，メーカー側はどのような意見を持ち，対応を行ったのであろうか。

自工会は，運輸省による強化項目案の提示に対し，意見をとりまとめ，1968 年 2 月 29 日，「自動車の安全規制強化に対する意見」として発表した。

自工会の強化項目案に対する見解は概ね肯定的なものであった。すなわち，「安全の効果，実施の難易を考慮しての今回の規制は，ほぼ適当」，と評価し，「あくまでも積極的に協力する態度」をしめした*20。とはいえ，運輸省の見解をそのまま受け入れたわけではない。自工会は，自動車メーカーとして意見を集約したうえで，図表 9 にあるように，運輸省案に対する修正，追加意見を述べた。

乗用車を対象とした項目について，自工会の意見を運輸省の規制案と比較すると，基準の緩和あるいは適用範囲の拡大を求めたものが 4 項目（前面ガラス，非常点滅灯，追越合図，駐車灯，消火器）あった。前面ガラスについては，大型のものは要試験とし，分離型のものは適用を運転者の前のみとするよう要望するなど，基準の緩和を求めた。また，非常点滅表示灯，追越合図灯，駐車灯の 3 項目については，それぞれ，側面同時点滅の許可，手動式の許可，反射器の性能向上による代替の許可を要求するなど，適用範囲の拡大を求めた。さらに消火器については，車体メーカー，消火器メーカーの状況による時期待ち，として，規制実施時期をメーカーの技術水準に委ねるよう要求した。

一方，基準の強化を求めたのが，シートベルトについてであり，運輸省が適用を運転席のみとしているのに対し，前 2 席に追加する

＊20 「自動車の安全規制強化に対する意見」前出『自動車工業』，Vol.2　No.3，1968 年 2 月，27 頁。

図表 8　運輸省による保安基準強化案（1968 年 2 月 5 日）

分　類	項　目	対象車	規制概要	備　考	アメリカ安全基準との合致
車　体	シートベルト	乗用車，ライトバン	事故時における車内乗員の被害を軽減するため，シートベルトを取りつけることができるよう，対象車にはシートベルト取付用金具を取りつけなければならないこととする。特に運転席（タクシーにあっては運転者席及び乗客 2 人分の座席）には，シートベルト本件も備えさせることとする。		○
	安全枕	乗用車，ライトバン	むち打ち症被害を防止するため，運転席（タクシーにあっては，運転席及び乗客 2 人分の座席）には着脱式又は座席と一体式の安全枕を備えなければならないこととする。		○（アメリカは 1969 年 1 月 1 日より適用）
	スクールバスの塗色	スクールバス	スクールバスの車体の塗色の統一化及び特定の表示を行うことにより他の交通者に注意を喚起し，スクールバスの安全・保護を図ることとする。	現行は，緊急自動車には塗色の制限が行われている。	
運転視野	直前障害物確認用反射鏡	大型トラック，自家用バス	当該反射鏡の備え付け対象車を拡大し，発車時の安全確認を確実化する。	現行規制では事業用バスに反射鏡の備え付けを義務づけている。	
	開扉発射防止装置（アクセルインタロック）	ワンマンバス	ワンマンバスの発車操作と閉扉操作を適正化し，発車時の乗客の事故防止を図るため，扉が閉まらないうちは発車できない構造でなければならないこととする。	後乗りワンマンについては取り付けを行政指導している。	
	前面ガラス破損時の視野確保（合わせガラス又は部分強化ガラス）	全車	走行中前面ガラスが破損した場合においてもある程度の視野は得られる構造のガラスを前面ガラスには使用しなければならないこととする。	現行規制では前面ガラスは安全ガラスでなければならない。	○
ブレーキ	高速時における制動装置	全車	高速からのブレーキ，長坂路におけるブレーキ時の制動力を確保するため，フェード特性，エアブレーキの場合の空気容量等について規制する。		○
灯火類	非常点滅表示灯	全車	高速道路上等における緊急停車時の事故防止を期するため，車両の前面及び後面に緊急時において同時に点滅することのできる灯火を 2 個ずつ備えなければならないこととする。		
	追越合図等の要件		高速道路上での追越の際に前車への追越の意志伝達を確実にするため，前照灯を自動的に点灯させる装置を備えても差し支えないこととする。	現行規制では所定の灯火以外は点滅する灯火を備えてはならない	
	駐車灯	全車（二輪車を除く）	夜間駐車中の車両への追突事故を防止するため，自動車の前面及び後面に駐車灯を備えなければならないこととする。		
	後退灯	全車（二輪車を除く）	後退灯備え付け対象車を拡大し，後退時の事故防止を期する。また，後退時の音響式合図装置についても具備すべき要件の統一化を図ることとする。	現行規制では，長さ 6 m 以上の車両及びワンマンバスには後退灯が義務づけられている。	
	方向指示器	全車	交通の輻そうした地域の運行の際の地域の運行の際の方向転換指示の不確実による事故を防止するため，側面方向指示器の備え付け対象車を拡大する。また二輪車（原動機付自転車を含む）の腕による方向指示時の片手ハンドルを防止するため，方向指示器の備え付けを義務づけることとする。		
非常時用具	消火器	危険物運搬車等	危険物運搬車，バス等に備える消火器の性能向上を図ることとする。		
	非常信号用具	全車	緊急時に適切な信号を発することにより，事故の発生を防止するため所要の信号用具の備え付けを義務づけることとする。		

出典：『自動車工業』Vol.2. No.3，日本自動車工業会，1968 年 2 月，48，49 頁より作成。

図表 9　自動車工業会による，保安基準に対する意見

項　　目	主な意見	実施時期
シートベルト	固定装置はトラック前 2 個追加，ライトバン後席廃止	1969 年 4 月 1 日
	ベルトは乗用車前 2 席に追加，ライトバン廃止	
頭部抑止装置	名称定義変更	
	トラック運転者席（仕切なしのとき）追加	1969 年 4 月 1 日
	1968 年 3 月制定予定の JIS による	
スクールバス塗色	国際性ある黄色系に	1968 年 11 月 1 日
	中学生以下の専用車に	
直前障害物確認用反射鏡	直接見える車は不要に	1969 年 4 月 1 日
開扉発射防止装置	発車の代わりに加速とする	1968 年 11 月 1 日
	前扉のみによるワンマンバスは除外	
前面ガラス	とくに大型は要試験	
	分割型は運転者の前のみ	1969 年 4 月 1 日
	二輪車除外	
ブレーキ	フェード試験と判定基準案の提案（6 月 30 日までに検討）	
	エアタンク容量の試験条件と判定基準案を提案	新型審査の新型車より
	二輪車除外	
非常点滅表示灯（装置）	側面同時点滅も可（使い方は道路交通法で）	1969 年 4 月 1 日
	二輪車除外	
追越合図灯（装置）	手動式も含めたい（使い方は道路交通法で）	基準公布時
駐車灯	反射器の性能向上で可か（要テスト）	1969 年 11 月 1 日
	基準案提案（使い方は道路交通法で）	
後退灯	現行保安基準の改正要望	1969 年 4 月 1 日
方向指示器（側面）	基準案提案	1969 年 4 月 1 日（四輪）
	保安基準の「補助方向指示器」を「側面方向指示器」に	1969 年 1 月 1 日（二輪）
消火器	車体メーカー，消火器メーカーの状況による時期待ち	
非常用信号用具	踏切設備強化希望	
	運転者の赤色合図灯携帯（道路交通法としたい）	
	二輪車除外	
その他	サイドマーカランプ側方反射器の装着許可	基準公布時
	後方より見える橙色許可	

出典：前出『自動車工業』Vol.2. No.3，28 頁。

よう求めた*21。

この他目立つのが，自工会による基準の提示あるいは JIS 基準の適用，SAE*22 を参考にした基準の変更等，具体的な基準の提示を求めた項目（安全まくら，ブレーキ，駐車灯，

＊21　ただし，図表 9 にあるように，シートベルトのライトバンへの適用除外を求めているため，全車種を対象と考えた場合は単純な基準強化項目とはいえない。

＊22　アメリカ自動車技術会（SAE：Society of Automotive Engineers, Inc.）及び同会による規格を指す。

後退灯，方向指示器，非常信号用具，の6項目）である。

また，自工会の意見では，実施時期が具体的に設定された。自工会側は，「今回提出の意見が認められ，かつ，各種施行細則（新型車審査基準または認定基準，試験規格など）が早期に発効される*23」ことを前提に，新型車については1969年4月1日から，新造車については1969年7月1日からの規制実施を提案した*24。実施時期設定の根拠として，自工会側は，「1000を越える車種の69年型の設計のほとんどが完了している現在において，通常ならば70年型車に実施することを希望するところでありますが，安全性確保の重大性を考慮して，とくに年式の中間時期を選*25」んだとしている。

その他の要望としては，対象となる車種について，少量生産車あるいは建設用・農耕用・軍用などの特殊車両については別途検討すること，二輪車に関しては特有の安全対策があるため分離して考えること，外国車も国内では日本車と同等の扱いをすること，等が出された。

㈾ 「保安基準」の修正点とその特徴

これら自動車メーカーの意見だけでなく，学識経験者，ユーザーからの意見や，船舶技術研究所交通安全部の研究結果を参考にして，運輸省は「保安基準」改正の準備を進めていった*26。

運輸省は，当初，「保安基準」の改正を1968年5月中旬に予定していた。しかし，4月中に省内で決定するはずであった基準が決定せず，改正時期はずれ込んだ*27。改正時期がずれ込んだ理由は，基準案14項目のうち，ブレーキの高速制動構造，スクールバスの色，車両前面の部分強化ガラス，消火器，の4項目について，当時の技術水準や研究の遅れから基準の設定が遅れたためであった。

ブレーキの高速制動規制の遅れは実験データの不足がその原因であった*28。また，スクールバスの色，車両前面の部分強化ガラスについては，設計や部品供給の遅れが原因となった。消火器については，消防庁によって出された基準案が精細であり，運送事業者や自家用トラックへの適用が非現実的と判断され，再度，消防庁との調整を必要としたことが原因であった*29。なお，ブレーキ及び消火器については，自工会の意見内で実施の緩和が求められていた点が注目されよう。

以上の4項目が抱える課題について，具体

＊23　前出「自動車の安全規制強化に対する意見」，27頁。

＊24　ただし，駐車灯については1969年11月1日を，追越合図灯については基準公布時を，それぞれ実施時期として設定している。

＊25　前出「自動車の安全規制強化に対する意見」，27頁。

＊26　運輸省自動車局「保安基準の改正について」前出『自動車工業』Vol.2　No.8，1968年7月，49頁。

＊27　衆議院交通安全対策特別委員会議における，鈴木珊一運輸省自動車局長の5月23日付発言より。（『第58回衆議院交通安全対策特別委員会議事録』第12号）

＊28　衆議院交通安全対策特別委員会議における，鈴木珊一運輸省自動車局長の5月23日付発言より。

＊29　運輸省自動車局整備部長堀山健は，1968年7月31日の第58回国会衆議院交通安全対策特別委員会の場で，この点について以下のように発言している。「それから消火器につきましては，これは消防庁の御意見を伺っておるわけで，提案はいただきましたけれども，実際に私ども運送事業者あるいは自家用のトラックにつきましても，あまり精細な基準をつくりましても実効を期しがたいので，できるだけわかりやすい，大ざっぱと言っては変ですが，あまりこまかい計算を要するような，判断を要するようなものでなくて，大ざっぱにこういう場合にはこうだというような，そういうきめ方をしてもらいたいということでこの話を煮詰めておる段階でございます」。（『第58回衆議院交通安全対策特別委員会議事録』第13号）

的な解決の目途が立たなかったことから，運輸省は，これらの基準策定を後回しにし，残りの 10 項目について基準の策定を進めていった。

1968 年 7 月 4 日，「改正保安基準」が公布された。改正事項は，図表 10 の通りである。基準の設定が出来なかった 4 項目を除外しただけではなく，2 月の基準案と比べ，いくつかの修正点が見られる。以下，その点を，乗用車関連項目*30 を対象に，自工会案と比較しながら，検討してみたい。

まず，各項目について，大分類ごとに確認していきたい*31。

第一に，歩行者安全対策である方向指示器と後退灯について。方向指示器については，「補助方向指示器」の名称を「側面方向指示器」へ変更するとした自工会の要望は通らなかった。後退灯については，自工会の要望とは異なり，適用対象車の拡大のみがなされた。また，基準案には存在した，「後退時の音響式合図装置の具備すべき要件の統一」はなされなかった。

第二に，衝突事故防止対策である，駐車灯，非常点滅灯，尾灯，追越合図，非常用信号用具について。駐車灯は運輸省による基準案のまま決定し，自工会が提案していた反射器による代替は認められなかった。尾灯は，基準案にはなかったものの，新たに規制項目として採用された。これは衝突事故防止を目的に，他の灯火との違いを明確化するため，取り付け位置を規制したものであった。具体的には，それまで幅 2 m 未満（ただし，事業用バス，ハイタクを除く）の車両のみを対象としていたものを，最高速度 20 km/h 未満の軽自動車及び小型自動車を除く全ての車両の後面の両側に備えるよう規定された。これは，自動車の存在と大きさを他者に明確に認識させるためであった。追越合図については，基準案通り，追い越し合図のための前照灯点滅が可能となった*32。非常用信号用具は，第 43 条に第 2 項が追加され，その携帯が義務づけられた。また，その具体的な規定について，自工会の意見が反映され，「夜間 200 m の距離から確認できる赤色の灯光を発するもの」となった。

第三に，衝突時の乗員被害軽減対策である，座席ベルト及び頭部後傾抑制装置（安全まくら）について。座席ベルトについては，タクシーの乗客用座席の取付対象が 2 席から 3 席に修正された以外は，基準案の通り新設され，自工会が要望していた，乗用車の前方 2 席のベルト設置は実現しなかった。頭部後傾抑制装置（安全まくら）についても，対象となるタクシーの乗客用座席数が 2 席から 3 席に増加した以外は，運輸省の規制案通りとなった。また，自工会が要望していた JIS 規定への準拠については「保安基準」では明文化されなかった*33。

次に規制の実施時期及び対象について，自動車メーカーの意見がどの程度反映されたのか検討してみたい。

＊30　全 12 項目のうち，直前障害物確認鏡，開扉発車防止装置，二輪車，原付自転車の方向指示器，を除く 9 項目。

＊31　改正基準について，運輸省による表では対策ごと，省令要綱では 2 月の修正案と同じ分類がされている。ここでは，表の順にそって説明を行う。

＊32　従来，前照灯の点滅は，第 42 条第 5 項で禁じられ，第 54 条第 2 項「陸運局長がその構造により保安上支障がないと認定した自動車又はその運行のため必要な保安上の制限を附した自動車」が例外として認められる機能であった。そこで，第 54 条第 2 項を改正し，新たに「その使用の態様が特殊であることにより保安上支障がないと認定」された自動車にも例外として認められるようになった。

＊33　ただし，先述した堀山健整備部長は，1968 年 3 月 12 日の衆議院交通安全対策特別委員会において，「それ〔JIS〕をそのまま私どもの安全基準の中に取り入れる」と発言している。（前出『第 58 回国会衆議院交通安全対策特別委員会議事録』3 号）

図表 10　1968 年 7 月改正「保安基準」

	項　目	目的または用途	現行規制	新規制	実施時期
歩行者安全対策	1．直前障害物確認鏡（アンダーミラー）	自動車の死角をなくし，直前歩行者の事故を防止する。	事業用バス	大型自動車，マイクロバス	新車 1969 年 4 月 1 日 在来車 1970 年 4 月 1 日
	2．側面方向指示器	交差点等における右・左折車と歩行者または直進車との接触事故を防止する。	長さ 6 m 以上の自動車	全車（2 輪車等を除く）	新車 1969 年 10 月 1 日
	3．後退灯	バックするときに自動的に必ず点灯するようにし，後退時の事故を防止する。	長さ 6 m 以上の自動車	全車（2 輪車，小型特殊車等を除く）	新車 1969 年 4 月 1 日
	4．開扉発車防止装置（アクセルインタロック）	乗降口を開いたままでは発車できないようにして，乗客の事故防止をはかる。	なし	ワンマンバス	新車 1969 年 4 月 1 日
衝突事故防止対策	5．駐車灯	夜間道路に駐車している場合に点灯し，他車が追突するのを防止する。	なし	全車（2 輪車，小型特殊車等を除く）	新車 1969 年 10 月 1 日
	6．非常点滅表示灯	高速道路等において，夜間やトンネル内で，タイヤパンク，故障等により緊急停車したときに，点滅させ，他車が追突するのを防止する。	なし	全車（2 輪車，大型，小型，特殊車等を除く）	新車 1969 年 4 月 1 日
	7．尾灯	尾灯を 2 個取付けること，および取付け間隔を規定し，自動車の存在と大きさとがはっきりわかるようにして，他車が追突するのを防止する。	幅 2 m 以上の自動車，事業用バス，ハイタク	全車（2 輪車等を除く）	新車 1969 年 4 月 1 日
	8．2 輪車，原付自転車の方向指示器	片手ハンドルによる不安定さを防止する。	任意	強制	新車 1969 年 4 月 1 日
	9．追越合図灯	高速道路等において追越しをするときに使用し，安全確実な追越しがしやすいようにする。	なし	備え付けの場合の基準の明定	
	10．非常用信号用具	踏切上で故障したときに，列車に対し合図をして，踏切事故を防止する。	事業用自動車	全車（2 輪車，大型，小型，特殊車等を除く）	新車 1969 年 4 月 1 日 在来車 1969 年 10 月 1 日 （ただし，一部 1970 年 4 月 1 日）
衝突時の乗員被害軽減対策	11．座席ベルト	衝突事故時に乗員が前面ガラスに首をつっこんだり，車外にほうりだされて死亡，または重症を負うことを防止する。	なし	乗用車，小型自動車，軽自動車	新車の内 乗用車 1969 年 4 月 1 日 その他 1969 年 10 月 1 日
	12．頭部後傾抑止装置（安全まくら）	追突を受けたときに，乗員がむち打ち症になるのを防止する。	なし	乗用車，小型自動車，軽自動車	新車の内乗用車 1969 年 4 月 1 日 その他 1970 年 4 月 1 日 在来車の内タクシーのみ 1970 年 4 月 1 日

出典：運輸省自動車局「保安基準の改正について」前出『自動車工業』Vol.2. No.8，50 頁より作成。

まず，実施時期について。先述したように，自工会は，新型車については 1969 年 4 月 1 日，新造車については 1969 年 7 月 1 日の実施を希望していた。

一方，運輸省側は，当初，実施時期を明確にしていなかった*34。しかし，自工会案公表後の 1968 年 3 月，運輸省は 1969 年 4 月頃の「保安基準」強化実施を明言した。すなわち，1968 年 3 月 12 日の衆議院安全対策特別委員会の場で，堀山健運輸省自動車局整備部長は，4 月中に新しい「保安基準」を設定する，と述べたうえで，「個々の項目について，いつから実施するということについてはこれからきめますけれども，おそくとも一年以内には，そういうことがきまれば実施するということを一応目途にしております*35」，と述べたのである。発言時期を考えれば，自動車メーカー側の意見を考慮したうえでの時期設定と考えて差し支えないであろう。

結局，規制の実施時期は，新車については原則 1969 年 4 月 1 日とされたが，駐車灯，側面方向指示器，乗用車以外の座席ベルトの 3 項目については半年後の 1969 年 10 月 1 日に，トラックの安全まくらについては一年後の 1970 年 4 月 1 日となった。

一部の項目が先送りされた理由として，それらが設計変更に時間を要するものであったことが考えられる。先述したように，自動車メーカーは新造車の規制実施時期を新型車と比較して先送りするよう要望していた。運輸省の規制では，この点は認められなかったものの，項目によって規制の実施を先送りすることによって自動車メーカーに一定の配慮をしたのである。

また，使用過程車については，基本的に規制の対象外となったが，非常用信号用具，安全まくら，直前障害物確認用反射鏡については規制の対象とされた*36。非常用信号用具は一部を除き 1969 年 10 月 1 日に，安全まくら及び直前障害物確認用反射鏡は 1970 年の 4 月 1 日にそれぞれ実施されることとなった。

以上のように，運輸省は，自動車メーカーの意見や技術状況を尊重して，規制の実施時期を決定したのである。

次に規制の対象（新車規制か登録車規制か）について。前述のように，1968 年の規制は原則として新車が対象であった。ただし，タクシー・ハイヤーの安全まくら，非常用信号用具，直前障害物確認用反射鏡については，使用過程車もその対象となった。

使用過程車にも適用された規制項目は，大幅な設計の変更が不要という特徴を有していた。例えば，安全まくらについては既存のシートに着脱可能な製品が当時販売されていたし，直前障害物確認用反射鏡も既存の車体に取り付け可能なものであった*37。また，非常信号用具も車体の変更を必要としない。

一方，それ以外の灯火類やシートベルトは車体そのものの大幅な設計変更が必要であった。これらの規制を行えば，メーカーの資金負担が大きくなるだけでなく，運輸業者への負担や運輸そのものへの障害となったであろ

＊34　運輸省が 1968 年 2 月 5 日に通達した「自動車の安全規制の強化について」では，「可及的速やかに技術基準を定め道路運送車両の保安基準を改正する」と記述されたのみであり，具体的な日程が記載されていない。もちろん，自動車メーカーに対して非公式に通知していた可能性は否定できない。しかし，先述したとおり，「自動車の安全規制強化に対する意見」において，実施時期について，特に運輸省の考えに言及することなく，その根拠も含め詳細に記載していることを考えれば，正式な日程として自動車メーカー側に伝えられていた可能性は高くないと考えてよいであろう。

＊35　『第 58 回国会衆議院交通安全対策特別委員会議事録』3 号。

＊36　金田幸二郎「自動車の安全規制の強化」運輸省大臣官房文書課監修『運輸』第 18 巻，第 8 号，運輸故資更正協会，1968 年 8 月，3 頁。

＊37　加えて，この二つについては，取付までのリードタイムを 1 年間確保している。

う。その点からも「69年保安基準」は，メーカーや運輸業者へ一定の配慮を行ったものであったといえる。

なお，技術的な理由から規制の実施が遅れていた4項目については，翌1969年6月に規制が強化された。ブレーキについては，当初の基準案より大幅に内容が変更され，規制の対象はエアブレーキ装着車のみとなった。また，空気容量の規制ではなく，制動装置への空気圧力不足警報装置の備え付けが義務化された。スクールバスについては，塗色ではなく，車体の前後部及び両側面に特定の表示を行うこととした。対象は自工会が要望していた中学生以下の専用車を含む通学通園専用自動車となった。全面ガラス及び消火器については，基準案がほぼそのまま採用された。

3．「69年保安基準」の意義とその限界

以上見てきたように，1960年代後半に入り，自動車事故とそれに伴う事故負傷者及び死者数が増加した。この結果，自動車の安全性が社会問題化した。また，ほぼ同時期にアメリカでも自動車の安全性が課題となり，アメリカ政府は1967年に新たに20項目にわたる安全基準を設定した。これに合わせ，日本国内でも，自動車メーカーがアメリカの規制項目の一部を取り入れた自主規制を行った。

これらの動きを受け，運輸省も「保安基準」の改正による自動車安全基準の強化を図った。運輸省は「保安基準案」を提示し，自動車メーカーを含む各関係者からの意見を取り入れながら「69年保安基準」を作成していった。そして1968年7月，「69年保安基準」が公布され，翌1969年4月より施行された。

以上の「69年保安基準」及びその改正をめぐる動きには以下の特徴があった。

第一の特徴は，「規制者」である運輸省が，基準案を作成する過程で，自動車メーカーから意見を聴き，その意見をある程度反映させたことである。

運輸省は，規制原案を自工会に通達し，自動車メーカーの意向を伺った。これに対し，自工会も運輸省案に対する追加・修正意見を提出した。運輸省はこの意見を参考に規制案の一部を修正した。特に，規制の実施時期に関していえば，新造車については自工会の要望と比べ実施が早まったものの，新型車については自工会の要望が通る形で決定した。また，運輸省は，自工会だけでなく，関連業界から幅広く意見を聴取し，その意見を参考に規制を決定していった。

運輸省が特に配慮したのは，技術水準や部品の供給体制についてであった。当初の規制案のうち，規制の実施が延期された4項目（ブレーキの高速制動構造，スクールバスの色，車両前面の部分強化ガラス，消火器）は，いずれも技術・研究面で規制を行う水準に達していなかったことが規制延期の理由となった。また，使用過程車への規制は，一部が実施されたが，いずれも車体に大きな改造を必要としないものであった。

このように，運輸省は，自動車メーカー等，関連業界の技術水準を考慮したうえで，規制項目や実施時期，対象を決定していった。

「69年保安基準」の第二の特徴として，先行するアメリカの安全基準とは異なる内容で実施されたことがあげられる。

「69年保安基準」とアメリカの安全基準を比較すると，合致項目は，シートベルト，安全まくら*38，全面ガラス，ブレーキ，のわずか4項目に過ぎない。

この理由として，第一に日本の安全規制がアメリカのそれと比して遅れていたことがあげられる。樋口健治の分類に従い，安全基準

＊38　アメリカにおける安全まくら規制については，1968年1月の実施が自動車メーカーの反対により見送られたが，翌1969年1月より規制の対象となった。

を，①ハンドルによる転回やブレーキによる制動など最低限の機能，②警報装置や視野の拡大のための装備，③事故時における歩行者や乗員のための安全装備，の三段階に分けた場合，アメリカの基準が第三段階である③を中心に設定されたのに対し，「69 年保安基準」は第二段階の②を中心に実施された*39。

日本の安全規制が遅れた原因として，規制する側である運輸省において，体系的な研究が進んでいなかったことがあげられる。葭原和典元船舶技術研究所交通公害部機械強度主任研究官は，後のインタビューで，ドライバーの視認性に関する研究について，「どちらかと言うと一過性の研究が多く」，「公害とは異なって，抜本的に車両を改革する様な状況にはならないが，一時的にマスコミに騒がれて対応せざるを得ない，そう言う研究経過を辿って進歩して来ています」，と述べている*40。

それでは，なぜ運輸省の研究はこのような泥縄的なものとなったのであろうか。同じインタビューで，葭原氏は，「自動車の安全性は車体の構造を詳細に知らないと解明出来ないので，自動車の構造に立ち入った安全性の研究には入れないのが実状*41」，と述べている。すなわち，安全に関する実験には各車体に関する詳細な情報が必要なことから，研究が深化せず，社会的な問題となって初めてそれに対応するという形をとらざるを得なかったのである。

その一方，追加された項目は，単に先行するアメリカに合わせるのではなく，日本の実情を意識したものとなった。既述の通り，「69 年保安基準」項目は，対人安全対策，衝突事故防止対策を中心に，新設あるいは対象が拡大された。歩行者の安全対策が強化された背景に，死亡事故被害者の多くが，歩行者及び自転車，原付自転車，二輪車の運転・同乗者であった点があげられる*42。その一方で，自動車運転者及び同乗者の割合は全体の 22％に過ぎなかった*43。このため，規制強化にあたり，歩行者等の自動車の乗員以外の安全確保が重視されたのである。

とはいえ，シートベルトや安全まくら等，乗員の保護を目的とした規制も強化された。これは，日本の事故事情を考慮した規制であった。日本では対自動車事故において，追突事故の割合が比較的高く，その対策が望まれていた。(図表 11) 特に，タクシー等の事業用車の追突事故は国会でもたびたび取り上げられるなど社会問題化していた*44。シートベルトは追突事故の際の乗員保護に対する有効性が着目され，当時から実験が行われ，その効果が実証されていた。また，安全まくらについても，国会でしばしばとりあげられ，規制項目として追加するよう要請されていた。さらに，このような事故事情を考慮して，駐車灯，尾灯などの衝突事故防止対策が強化された。

＊39　樋口健治「国産車の安全性評価」『モーターマガジン』1969 年 6 月号，モーターマガジン社，1969 年。

＊40　「自動車安全化低公害化へ―運輸省の技術的立場　景山久氏，葭原和典氏」自動車技術史委員会編『自動車技術の歴史に関する調査報告書』1996 年版，自動車技術会，1996 年，232 頁。

＊41　前出「自動車安全化低公害化へ」，232 頁。

＊42　それらで，全体の 71.1％を占めていた。特に歩行者の割合は高く，全体の 31％にのぼった。

＊43　芹沢良夫「現下の自動車安全対策問題」前出『自動車工業』Vol.1　No.1，1967 年 4 月，14 頁。

＊44　衆議院に交通安全対策特別委員会が設置された 1967 年 2 月 21 日から 1968 年 7 月 31 日までに開かれ，安全対策について議論された 29 回の委員会のうち，むち打ち症に関する質疑がなされたのは，10 回に及んだ。(委員会自体の開催は 37 回であり，そのうち 8 回が委員や理事の互選に関してのみが議題となった。) 特に，衆議院交通安全対策特別委員会では，1967 年 12 月 14 日及び 1968 年 4 月 23 日と，二回に渡り，特にむち打ち症対策に限定した質疑が行われた。

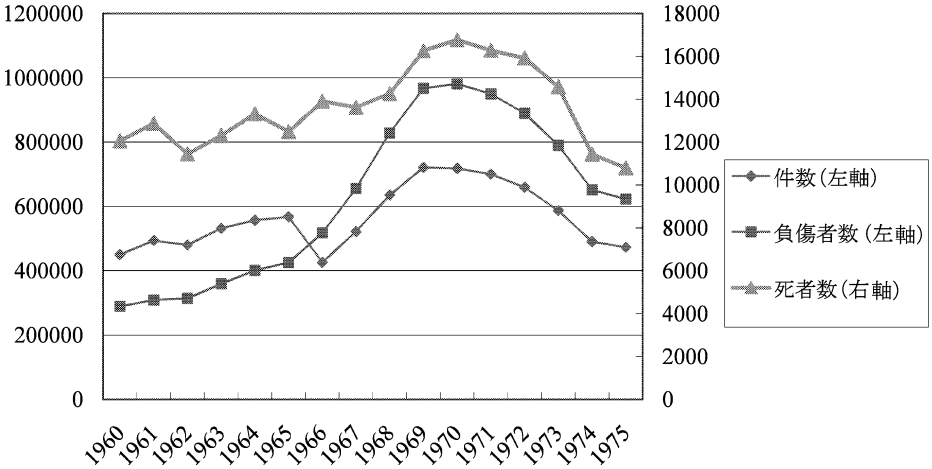
図表 11　事故類型別交通事故発生状況（1967 年）

項　　目		件数	%
人対車両	対面通行中	8939	1.7%
	背面通行中	15508	3.0%
	交差点横断歩道横断中	15521	3.0%
	交差点横断歩道外横断中	13916	2.7%
	単路横断歩道横断中	4382	0.8%
	単路横断歩道外横断中	27337	5.2%
	路上遊技・作業中	5385	1.0%
	路上への飛び出し	35456	6.8%
	その他	18903	3.6%
	小計	145347	27.9%
車両相互	追越時正面衝突	5866	1.1%
	その他正面衝突	26487	5.1%
	追突	99044	19.0%
	出会い頭衝突	69687	13.4%
	右折時側面衝突	50398	9.7%
	左折時側面衝突	13756	2.6%
	追越時接触	21378	4.1%
	すれ違い時接触	13006	2.5%
	その他	32635	6.3%
	小計	332257	63.7%
車両単独	転倒	7641	1.5%
	路外逸脱	6799	1.3%
	転落	8611	1.7%
	駐車車両衝突	4583	0.9%
	防護策衝突	1921	0.4%
	分離帯衝突	395	0.1%
	安全地帯衝突	960	0.2%
	その他路上工作物衝突	5286	1.0%
	その他	5820	1.1%
	踏切	1861	0.4%
	小計	43877	8.4%
合　　計		521481	100.0%

出典：前出総理府『陸上における交通事故 ── その現状と対策 ──』昭和 43 年版。

この「69 年保安基準」が実施されて以降，交通事故件数及び死傷者数は減少していった。（図表 12）もちろん，この事実をもって，単純に「69 年保安基準」の効果を強調することは出来ない。1970 年以降の安全基準の強化，自動車メーカーの安全対策，警察庁による交通安全対策等，様々な要因が考えられるからである。また，自動車への装備が充実していたとしても，ドライバーの意識が変化しなければ，その効果は限定的なものとなる。

図表 12　交通事故件数・死傷者数の推移



出典：警察庁編『警察白書』昭和 48 年版及び 51 年版より作成。

例えば，シートベルトを実際に使用するドライバーの割合を表す着用率は，1973 年の調査では 2.6%であり*45，1975 年の調査でも 9.7%にとどまっていた*46。

とはいえ，1968 年以前に製造された自動車の減少につれて，事故数・死傷者数が減少していったことも事実である。ここから，「69 年保安基準」の一定の効果を認めることが出来よう。

以上のように，「69 年保安基準」は，自動車の安全が社会問題化したために実施されたものであり，アメリカの安全基準と比して，一段階遅れた規制であった。運輸省もその点を自覚しており，「69 年保安基準」をあくまでも「自動車安全規制強化の第一歩*47」と位置づけていた。また，実施時期を自動車メーカーの要望に合わせるとともに，技術的に達成困難な規制項目についてその実施を延期するなど，自動車メーカー等に一定の配慮を行うものであった。とはいえ，「69 年保安基準」が実施されて以降，事故数・死傷者数ともに減少していったのである。「69 年保安基準」は様々な限界をもちつつも，規制として一定の効果・意義を有するものであったのである。

4．運輸省による規制の特徴とその意義 ～まとめにかえて～

前章で指摘したように，「69 年保安基準」の特徴として，規制案の策定・規制の実施に際し，メーカー等関連業界への配慮がなされていたことがあげられる。そして，これは同基準に限らず，1960～1970 年代における運輸省の環境・安全規制の特徴であった。

このような配慮は，場合によっては企業の経営努力を引き出すことが出来ず，技術能力より低い水準で規制が実施される可能性を生じさせる。

しかし，ここで留意すべきは，規制の成立過程で，「規制者」側とメーカー側との間で

＊45　前出『月間交通』昭和 48 年 8 月号，55 頁。

＊46　前出『日本精工六十年史 ── NSK 最近 10 年の歩み ──』264 頁。なお，原資料は，「日本シートベルト工業会配付資料」50-17。

＊47　交通協力会出版部編『交通年鑑』昭和 45 年版，交通協力会，1970 年 2 月，433 頁。なお，引用部分は運輸省自動車局堀込徳年が執筆担当している。

意見の相違がしばしば見られた点である。実際に「69 年保安基準」の成立過程においても，運輸省は関係業界の意見を参考にしつつも，自動車メーカーの意見とは必ずしも一致しない規制案を作成した。これは，「規制者」側が単にメーカーの利害のみを考慮して規制を実施したわけではない証左であるといえる。

また，そもそも規制の厳格さと規制の効果が常に相関関係にあるとはいえない点も重要である。規制とその効果はある段階までは相関的であると考えられるが，メーカーの技術水準を無視した実現不可能な規制では，規制そのものが成立しない可能性がある。また，一部のメーカーだけが達成可能な規制では，他のメーカーの販売中止，開発能力の減少，自動車産業全体の技術水準の低下をもたらす可能性がある。

運輸省は，メーカーの技術水準を考慮した規制基準を設定することで，着実に自動車の安全・環境性能の向上を促していったのである。このような「緊張感を内包した協調関係」が 1960～1970 年代の規制政策を一定程度成功させた要因であったといえよう。

ただし，適切な規制水準の設定には，メーカーなど関連業界の当該時点での技術水準を正確に把握する必要がある。このためには，第一に「規制者」側がある程度の専門性を有すること，第二に「規制者」側が「被規制者」側の技術水準・状況をある程度正確に把握する制度・仕組みが（フォーマル，インフォーマルに関わらず）整えられていることが必要となる。

前章で推察したように，1960 年代後半の段階において運輸省は，自動車メーカーの安全技術水準を正確に把握する仕組みを整えきれていなかった。それが，安全規制において，アメリカのそれに後れを取った要因であった。そのような点で，「69 年保安基準」は，規制としては必ずしも十分なものではなく，限界を有するものであったともいえるのである。