

第十九回国会 通商産業委員会 議院 議事録 第五十号

昭和二十九年五月十九日(水曜日)

午前十時五十六分開議

出席委員

委員長 大西 誠夫君

理事小平 久雄君 理事中村 幸八君

理事青藤 新八君 理事山手 満男君

理事加藤 鏡造君

土倉 宗明君 笹本 一雄君

長谷川四郎君 柳原 三郎君

加藤 清二君 齋木 重一君

帆足 計君

出席政府委員

通商産業政務次官 古池 信三君

委員外の出席者

通商産業事務局 井上 亮君

航空(重工業局) 谷崎 明君

航空(機械局長) 専門員 越田 清七君

専門員 越田 清七君

本日の会議に付した事件

小委員及び小委員長の選任

参考人招致に関する件

航空機製造法の一部を改正する法律案(内閣提出第一三八号)

○大西委員長 これより会議を開きます。

まず参考人招致の件についてお諮りいたします。すなわち砂利に関する問題について、参考人より意見を聴取いたしたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと稱する者あり〕

○大西委員長 それではさよう決定い

たします。

なお参考人の人選につきましては委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

○長谷川(四)委員 異議があります。

たとえば私の方の県の群馬県だとかあるいは埼玉県だとか、大きな河川を持つていて、その土木部長というふうな立場の人を、一ぺんに参考人を五人も十人も呼ぶわけにはなかなか行かないから、こういう人を交互に三回くらい、無理ならば二回くらいに呼んでもらうて、そうしてよく納得させなければいかぬと思う。なおその上に被害をもちい、ちよいと受ける河川と一番関連のある市町村の専門の方々をやはり呼んで、そうして一応納得させなければいけません。そういうふうには私は思います。ですから委員長におまかせいたしますけれども、そういうことを十分お含みの上人選をしていただきたいということをお願い申し上げます。

○大西委員長 長谷川君の御意見を加えまして私に一任ということで御異議ございませんか。

〔異議なしと稱する者あり〕

○大西委員長 それではさよう決定いたします。

○大西委員長 次に航空機製造法の一部を改正する法律案を議題といたします。質疑の通告がありますのでこれを許します。長谷川君。

○長谷川(四)委員 この法案に対してはいろいろ／＼むづかしいことはやめて

項目々に伺いますから、ごくわかりやすく簡単にひとつお答えください。

第一番にお伺いしたいのは、航空機工業というものの現状がどうなつてい

るかというところが一点。それから航空機工業としての現在と将来の見通しは、どのように考えておられるかというところ、それから航空機の製造だとか修理についても、武器と同じく出血受注をしていくというふうなことをよく聞くのですが、この点はどうかについて、まず以上の三点からお伺いいたします。

○古池政府委員 ただいまのお尋ねにお答えを申し上げます。まず第一に、航空機工業の日本における現状はどう

であるかというお尋ねでございますが、御承知のようにわが国の航空機製造事業は、昭和二十七年の四月九日の生産が許されたようなわけでございまして、この日から初めて航空機工業の再建の第一歩を踏み出したと申して

もよからうかと思つております。爾来二箇年を経たのでありますが、この間に、具体的に申し上げますと、富士重工業会社のTII三型の練習機、川崎航空機のKAL連絡機及びHII一三型ヘリコプター、東洋航空機会社のTII一〇型練習機及びFDI二五型練習機

あるいは対地攻撃機、これらの試作がこの二年間に比較的活発に行われて参つたのであります。そうしまして昭和二十八年年度におきましては、予算

によつて保安庁が初等練習機、連絡機、小型ヘリコプターの国産品を購入

する契約を行つておるのであります。

さらに航空機用の機器の問題といたしましては、これは申すまでもなく航空機の生産がただいま申し上げましたよ

うな、ようやく軌道に乗つたばかりという状態でありまして、この航空機に必要といたします機器につきましては、たとえば東京航空計器会社とか青場工業、川崎航空計器会社とか資行は降着装置、航空発動機等の試作を行つておるといふ程度でございます。

これも航空機自体の生産がさらに一層活発になつて参りますれば、これに伴つて航空機用の機器の生産もおのずから増進して参るものと考えておるよう

な次第であります。なお特に申し上げておきたいと思ひますのは、航空機の修理であります。これは特に米国の極東空軍機の修理が盛んにわが国に発注されて、すでに今日までに部品の製造をも含めまして、約一千万ドル以上の発注を受けて

おるのであります。なお新三菱重工業、川崎航空機、昭和飛行機等が中心になりまして、いわゆるオーバー・ホールをいたしておる。また本年の初頭からはジェット機の機体のオーバー・ホールも発注されておるような次第で

あります。将来はジェット・エンジンのあるオーバー・ホールも新しく発注がされるのではないかと期待を持つておるような次第であります。これを要しますに、航空機工業の生産並びに修理の額といたしましては、昭和二十七年

度が約二十億円、昭和二十八年年度が約

二十五億円、本年度におきましては、見込みとして五十二、三億を予想いた

しておるようなわけであります。これがわが国におきます航空機工業の現状であります。

さらに今後の見通しはいかんと申すお尋ねに對しましては、これは見通しのことでありますから、確実なことは申し上げられぬのでありますが、大体二十九年度の中には、保安庁の需要と米国の極東空軍の発注による生産あるいは修理が中心になるであろうと思われ

ます。その額は、今申し上げましたように五十億というものを考えているのであります。さらにこのほかに、將來は東南アジア諸国の新しい市場を開拓いたしまして、これに對して輸出するといふ可能性が相當に期待してゐるのではないか、かように私は思つておるのであります。それからまたM

SAによる域外調達、この発注にも応じまして、かような面において、航空機工業の將來としましては、相當な期待を持つてよろしいのではないかと申

つておるのであります。最後に、現在までわが国の航空機工業が、いわゆる出血受注というやうな

ことになつていないか、こういうお話でございますが、現在極東空軍から発注されておりますオーバー・ホール並びに部品について申しますと、その契約価格は、いわゆる口数計算によつて行われておるもので、一つのマン・ア

うに考えております。

○長谷川(四)委員 そういたしますと、二十七年に比べて非常に大きな数字で、つまりオーバー・ホールというか、修理代というものがさまたつて来て、本年度は五十三億という大きな数字が出て来ているというので、これは保安庁も含まれているというので、すけれども、保安庁のほかに、どういう理由でこういうように額がふえているかというところが一点、これは課長の方がわかっているかもしれないから、課長にお伺いいたします。

それからもう一つ、パイロットの方は依然として、たとえば日航機というようなものは外人がパイロットになつてゐるのですが、これはどういふふうな契約になつていて、将来はどのように考へてゐるのか、この二点について伺いたい。

○井上説明員 まず第一点につきましては、五十三億円という見通しを立ててゐるわけですが、保安庁の昭和二十九年の発注額は、現在予算に計上してありますものは、約メンター三十機でございます。メンターは大体一台価格が二千万円程度でございますので、約六億円程度がこの保安庁の発注に相当すると思ひます。それからさらに極東空軍のそれ以外の発注といたしましては、主として極東空軍からのオーバー・ホールと部品の発注が主体になるというふうに考へるわけでございますが、最近極東空軍から日本の航空機メーカーに対して発注は、非常に量的にふえて参りまして、ごく最近では、先ほど政務次官から御答弁のありましたように、ジェットの機体のオーバー・ホールの発注も行われま

して、引續いて本年の七月くらいからは、ジェット・エンジンのオーバー・ホールが大量に発注になると聞いております。大体月産百台ぐらゐのオーバー・ホールが始まるというふうに聞いてゐるわけでありまして、さらにジェットの機体につきましても、現在のまだ教育発注程度のごく少数に限られておりますけれども、これが日本側の工場の整備が進捗しますにつれて、相当にふえて参るという計画があるわけでございます。そういうような内容で、昭和二十九年の見通しとしましては、およそ五千億円の金額に上るのじやないかというふうに考へております。

それから第二点のお尋ねの、外人のパイロットの問題でございますが、この点は実は運輸省の問題になりますので、運輸省の問題かと思ひますけれども、私もよく知つております限りについてお答え申し上げます、現在では御承知のことと思ひますが、空の管制が英語で行われておりまして、よほど英語に習熟してないと、なか／＼パイロットが相動まらないというふうな事情がありまして、勢い外人のパイロットを使いがちなことというふうなように聞いております。もちろん日本人のパイロットで悪いというものは法的にはないわけでございますけれども、そういう事情から、外人のパイロットが多いと聞いてゐるわけでありまして、ただこれは運輸省の問題ですから私の方が御答弁する限りではなにも申しませんが、運輸省あたりが私にも申しますところによれば、今後はできるだけ日本人のパイロットを多数使つて行きたいということをお願いしております。

○長谷川(四)委員 管轄外になるかも知れませんが、たとえば保安庁で今度使う場合は、保安庁の保安隊員のパイロットを使うというふうな解釈してもさしつかえないのですか。

○井上説明員 保安隊の場合は、当然日本人のパイロットが操縦して行くことになるだらうと思ひます。

○長谷川(四)委員 航空機の工場については相当巨額の投資が必要だということになつてゐるのだが、どれくらい金額が現在投資されてゐるか。あまりはつきりしたことはわからないでしようが、大ざつぱにどのくらい金額が投資されてゐるかという点についてお聞きいたします。

○古池政府委員 ごく大ざつぱに申しまして約二十億ぐらゐが投資されておると考へております。

○長谷川(四)委員 憲法第二十二條第一項の問題と許可制度の關係をどういふふうに考へてゐるかということが一つの焦点にもなつてゐると思うのだが、こういう点についてどういふふうにお考へになつておられるか。

もう一つ、ジェット機の生産を助長する目的で改正されるというお話であります。さらにまた憲法第九條の戦力保持禁止の規定に抵触するかしらないかということもわれ／＼は一応考へておかなければならないと思うのでありますが、そういうような点についての考へ方を明らかにしていただきたい。

もう一つ、現行の航空機製造法と航空機製造事業法とはどういふふうな關係になつてゐるかということ、これもはつきりとしておかなければならないのではないかと思うのですが、この三点についてお伺いをいたします。

○古池政府委員 まず第一のお尋ねでございますが、憲法第二十二條第一項には「何人も、公共の福祉に反しない限り、居住、移転及び職業選択の自由を有する」とあります。これに對しまして許可制度をとるとすることは、これに反するやうなお尋ねではないであらうか、こういうお尋ねと承りました。

この憲法の解釈はなか／＼むずかしいと存じますが、職業の選択についてはきましても全然自由放任ということでは考へられないことでありまして、それが公共の福祉にそぐわないという場合には、やはりある程度の法律をもつて制限をすることもやむを得ないのではなからうかと思ひます。従つて公共の福祉というものはどういふものであるか。あるいは公共の福祉に反する場合とはどういふことであるか。ということは、これは個人々々が主観的に考へても始まらないことでありまして、要するに法律等によつてはつきりときめて、その法律に基いて制限を受ける、こういうことであらうかと思ひます。従つて現在の航空機工業の实际情况あるいは将来の見通し等から考へまして、これを無制限に自由にまかせておくというところは、結局そのために業界の混乱を来したり、あるいは資本設備の非常な不経済な使用方になるといふことは相なりまして、結局におきましては、わが国全体の公共の福祉に必ずしも合致したいというおそれが出て来るだらうと思ふのであります。従いましてここに許可制度をとり、法律によつてはつきりとその許可の基準を定めて適當なる調整の措置を講ずるといふことは、決して憲法の第二十二條の精神に反しないものである、かように

われ／＼は確信をいたしておるのであります。次にお尋ねになりましたジェット機等の生産を今後盛んにやつて行くというところは、いわゆる憲法第九條における戦力というところにならないか。すなわち第九條の違反にならないかというお尋ねであつたと存じます。この戦力がどうかという問題につきましては、すでに国会におきましても他の会議においても盛んに論ぜられたところでありまして、現在政府のとりております見解をいたしましては、近代戦争を遂行するに足る程度の装備編成を備へ、かつ人的、物的に組織された総合的な力をもつて戦力と見るべきである、こういう解釈をとつておることは御承知の通りであらうと存じます。従いましてここに武器をつくること、いたしまして、その武器そのものは、ただいまのような定義から言いますと、戦力ではないのであつて、あるいは将来戦力を構成する一つの要素にはなるかも知れませんが、ジェット機そのものが戦力であるといふうな解釈にはならないであらう、従つて第九條に違反する心配はない。かように考へておるのであります。

それから第三番目、従来の航空機製造法を今回改正いたしましたので、航空機製造事業法となるわけでありましたが、その違いはどうかということでございますが、従前ございました航空機製造法におきましては、大体事業の運営は届出制によつておつたのであります。今回事業法をいたしましたので、ある程度の許可制度をとり、これによつて適切な調整を政府がやつて行くところというところにおもなる違いがあるであらう、かように考へております。

○長谷川(四)委員 私が開くところによ

ると、また見ても来たのであります。が、検査の方法が依然として二元行政ということになっております。この点も今回の改正とともに改正される考え方を持たなかつたか。また保安庁の発注する航空機の検査についてはどういふふうにする考えを持っていますのか、つまり保安庁が行う検査と重複をするような感があるのだが、こういう点はどういふふうに考えておられるかというところが第二点、もう一つは保安庁の航空機の製造業者については本法の適用はどうかというのか、こういう三点についても伺います。もう一つついでに伺いますが、現行の航空機の製造法に基いて製造または修理設備の検査に合格しているものは、再び検査を受けることになるのかどうか、以上の四点をお伺いいたします。

○古池政府委員 まず第一のお尋ねで

ございますが、御承知のように、航空機に對します現在の主管官庁といたしましては、通商産業省と運輸省がこれに當つております。しかしその分野につきましても、はつきりといいたしまして、通商産業省におきましては、その生産技術の面、機体なりあるいは機器の生産自体を主管しておりますし、運輸省においてはこの航空機を用いて運輸する、その方面を主管いたしておるわけでありまして、従つて検査の問題につきましても、両省が検査をいたしておるといふことは、一見いたしますと、二重の行政のようにも思われますけれども、しかしただいま御説明申し上げましたような趣旨によりまして、その目的とするところもまったく違つ

ておるのであります。すなわちわれわれの方の検査は、生産技術上の見地から機体あるいはその生産工程において検査を実施するのであります。運輸省におかれての検査は、航行の安全とすることを確保する意味合いから検査をされるのであります。お互いの間に重複することはないと考えております。

それから第二にお尋ねのありました保安庁の発注する航空機の検査と、またこの航空機製造事業法による検査との間に重複がないかということでございますが、これは、いやくも航空機であります以上は、それが保安庁の発注するものであろうが、あるいはまた極東空軍あたりが発注するものでありますようにとも、いずれも本法によつて適正なる検査を受けることは当然でございます。これが保安庁で検査をするという場合は、この航空機を調達する立場として、検取的な意味から検査を執行するのであります。これもまた保安庁としては当然やるべきものと考へます。従つてその間に目的も違ひますし、重複のおそれはないと考えております。

それから第三番目のお尋ねでございますが、これは保安庁の発注いたしました航空機におきまして、その航空機を製造する業者に対して本法の適用がどうなつておるかというお尋ねだと考へます。これはもちろん本法の適用を受けるのでございまして、ただその場合特殊な構造を有するもの、すなわち武器を搭載したり、装備するといふようなものにつきましては、その許可にあたつてあらかじめ保安庁長官の意見を聞いて、十分なる連絡の上で、通商

産業大臣が許可を行うということになつておるのであります。それ以外のものにつきましては、全然他の一般の航空機と同じ取扱ひをいたしておるのであります。

それから第四番目の問題につきましては、これは便宜上課長からお答えをいたすことにいたします。

○井上説明員 第四番の御質問は、検査につきましても、現行法で検査を受け

て合格しているものにつきましては、本法が通過しましたあかつきに、再び検査を受ける必要はあるかというお尋ねでございますが、これは本法の附則におきまして経過規定がございしますが、その経過規定におきまして、現在検査に合格している設備につきましては、本法第二条の許可を受けた特定設備とみなすことになつております。それからまた合格している製造または修理の方法等につきましても、改正後の法第六条第一項、第九條第一項、第十一條第一項または第十四條第一項の認可を受けたものとみなしてありますので、業界に御迷惑をかけないように配慮いたしておるわけでございます。

○長谷川(四)委員 私は二元行政とい

うことは単にこの航空機の問題にあるばかりでなくて、たとえば自動車の問題にしてもそうなのであつて、現在日本がこれほどガソリン、要するに石油が逼迫しておるにもかかわらず、毎日自動車はふえて行くので、ガソリンを制約するんだ、輸入を制限しなければならぬ、こういうところに非常な矛盾が私はあると思う。次官はどういうふうにお考えになつておるか知らないけれども、たとえば英国あたりの例をとるならば、まずガソリン、石油

は無制限にあるんだ、しかしそれを使うところの自動車そのものが制限をされてゐる。であるから必然的に政府の予算通りのバランスがとれるようになる。現在次官はどういうふうにお考えになつておるか。私はとき／＼、こういうことを御質問を申し上げておるのですが、どうしてもガソリンすなわち石油を制約をするという考え方を持つた、車のものを制限しなければならぬ、のじやないか、こういうふうな案について、たとえば運輸省とどういふふうな交渉段階に入つておるかといへば、これもさつぱり明らかでない。通商産業省も運輸省も一つの政府だ。一つの政府でどうしてそういう矛盾だらけのことをやらせるのかというのを私は常に申し上げておる。これは話のついでだから言うのであります。御答弁をしてくれというわけではないので

す。ですけれども、こういうような点、たとえば、今度の航空機の問題に對しても、私は非常にそういう点に矛盾が生じて来はしないか。将来を考えた場合に矛盾が生じて来るからこれは何とか一元的な方法でやらなければならぬ。なるほど次官のおつしやる通り、航空安全のためにやるんだ、この機械製造そのものも航空を安全ならしめるために、その目的は旅客を安全に、しかもその完全な機能を發揮させるために行うといふことで、目的は一つなんです。ですからそういう一つの目的のためにどうして二元的な行政をやらなければならぬかということが私にはふしぎでならない。ですから少くとも今度改正というように考えた場合は、そうしてもらいたいというのが

私の考え方である。けれども依然として二元的な行政をここにしなければならぬといふことになつて来ているのですから、今後もあることなんで、十分この点には御考慮を願わなければならぬと思う。いずれにしても一つの政府なんです。自由党内閣である。その自由党内閣のもとに今の運輸省があり、通産省があり、その中に大臣があり、次官があるのだから同じわけなんだ。一軒の家なんだから、私はそういふだわらないで政治をやつてもらわなければならぬと思う。結局そういうような矛盾した政治を行つた結果はだれが困るんだ、だれが損害を受けるのか。これはやはりみな国民でございます。国民という一つの対象のものを各政党が生れ出でる。社会党も共産党も自由党も改進黨も八千五百万という対象一つのもとに生れ出でる政党なんだ。ただ政策とか主張するところが違ふだけであつて、対象は八千五百万国民一つしかない。その対象に對して行つ政治であり、その行つ政治がある一政党が政権を担当している以上は、そうしなければならぬのじやないか、そういうふうには私に考へております。

次官も、その点についてお考えがあるならばそれを聞きしますけれども、何らお考えがない——と言つてはおかしいが、意見があるとするならば御答弁をお願いいたします。

さらに次に伺ひたいと思いますが、事業の許可制をとれば自由競争のよさが失われはしないかということ。それからそういう点についてはどういふふうにお考えいられるかということ。

それからどういふ範囲において許可を行うつもりなのか。この許可の方針

を

というものが私はあるだろうと思う。それから許可基準というものは非常に抽象的であり、官僚独善、と言つてまたぐあいが悪いかもしれないが、そういう弊があります。こういう弊があるのだが、それについてどういうふうにかへておるか。これはわれ／＼の通常の言葉で言つて、民主的に運用するかということになるのだが、こういう点についてどういうふうにお考えになつておるか。

それから事業の許可基準というものによれば、事業を的確に遂行するに足る経理的基礎があることとか、あるいは下請制度を無視して特定の設備があることが要求されているが、これは大体大企業の擁護であるというようにもこの間いろ／＼の業者から承つたのですが、この点について、たとえば下請企業や中小企業を圧迫するというようになりはしないかという点にも考えられるから、そういう点についてひとつ明らかにしておかなければならぬと思ひますので伺ひたいと思ひます。

○古池政府委員 まず最初に行政が二元的に流れて、その弊害というものは結局国民が受けることになるのだが、不都合ではないか、そう思わないかというお尋ねでございます。これは確かにそういう面も出て来るおそれがあるのではないかと思ひます。しかしながら現在の政治行政というものが、御承知のように非常に複雑化し、専門的になつて来ておりますから、これをただ一つの省で何もかもやるといふことは、だん／＼と困難になつて来ておるわけですから、そこにおのづから各省がわかれて、それ／＼分担して仕事をやつておる、こういう状態であると思ひ

ます。従つて航空機の問題にしまして、自動車の問題にしまして、これをつくることからこれを運行させる点まで全部一つの省が主管すれば、そこへ何らの矛盾もなく、円満に行くのではないかとお尋ねは、私もまさにごもつともであると存じます。さらに油の問題にしまして、油の輸入をし、油をつくるという行政をやつておるところと、またこれを多く使つておる自動車の運行を主管しておる省とが違つておるところは、そこにまた支障が起つては来ないかというお尋ねもごもつともであると思ひますのでございますが、しかし現実の問題として、これらの行政事務を一人の大臣が一省において主管するということが困難であるとすれば、そこにやはりある程度の線を引きまして、そうしてそれ／＼の持つております役割をはつきりして責任を明確にする、その責任に基いて受託の仕事をする、その責任に基いて努力をし、さらに両者の間に意見が食い違ふというやうな場合には、内閣の閣議において十分に協議をして調整をとつて行く、こういう方法が今とられておるのであります。現状をいたしましては、まずそれが考えられる最も妥当な方法ではないかと存じております。従つて一つの内閣としてその間に意見の齟齬を来して調整がとれぬというやうなことがあるとすれば、これは内閣全体の責任であつて、そういうことが多く続出したしきつらば、これははなはだ遺憾なことであつて、むしろ内閣の責任とも申すべきものではなからうかと思ひます。従つてそういうやうなことがないよう、われ／＼としては協力をして、努力をする義務があると考へて

おります。それから続きまして大体かような航空機製造事業を許可制をとるということになれば、自由競争によるよさというものが失われはせぬかというお尋ねであります。特にわれ／＼自由競争をいたしましては、できる限り自由競争をして、それ／＼の力を最も自由競争に発揮させて、その有利な点をとつて行こうというのが政策でございまして、これに対して許可制をとるといふことは、一応その自由を縛るやうなふうにも考えられますけれども、しかしながら、ものと場合によりまして、航空機の製造というやうな大きな設備と資本を要します事業を野放図に放任したということは、かえつて自由競争のよさというものを實現するよりも、自由競争の悪いところをそこに打出して来るおそれが多分にある。従つて政府としてはこれに一定の法律に基く基準をつくりまして、適切な調整の措置をとつて行くといふことは、むしろ事業の発達のために望ましいことでありまして、これによつて自由競争によるよさというものはできるだけ生かしながら、逆に自由競争による弊害の方をためて行きたい、かやうに考へておるのであります。それからその場合に許可の対象はどういう範囲のものを考へておるかというお尋ねでございますが、これもできるだけ許可の対象にする必要の小さいところは除外いたしまして、大体滑空機を除きまして一般航空機用の原動機、航空機用プロペラ、回転翼、電子機器等の製造事業あるいは修理事業を許可の対象とする考へで進めておるのであります。一体この法律による許可基準といふものは抽象的であつて、これが運用に当

つては、ともするといわゆる官僚独善の弊が出て来ないか、こういうお尋ねであります。この辺は行政運用の問題でございまして、十分法に規定された基準をできるだけはつきりいたしまして、運用に當つて適正を期することはもとよりでございます。なおこれにつきましては、通商産業省に設置されております航空機生産審議会においていろいろと方針その他を大綱を定めてもらひまして、それに基づいて、いわゆる官僚独善の弊を残さないやうな方法で、できる限り民主的に運用して参りたいと考へておるのであります。

それから最後に、この航空機製造事業法によつて結局大きな企業が助かつて中小企業は圧迫されるのではないであらうか、こういうお尋ねでございます。元來航空機製造事業というやうな事業そのものは、あまり小さい事業者としては、その手の及ばない、むしろ大企業が経営するに適當なる仕事であるという見方も大いにあると思ひます。しかしながらまた考へ方によりましては、それらの航空機製造というやうなものは、幾多の部品の組合せによつて成るものでありまして、部品々々が相當専門的な技術あるいは資材を必要とするものである以上は、一つのまとつた企業のさらに下請という形におきまして——下請という言葉はいかにかかわりませんが、これの協力事業として中小業者が十分にその力を伸ばして協力して行くことが將來できる事業である、かやうに確信しております。従つていたらずにこの事業の発展に伴つて、中小企業が圧迫されるという心配はない、むしろやり方によつて

は中小企業の新しい生きる道が生じて来るのではなからうか、かやうに考へておるのであります。

○長谷川(四)委員 先ほどのお答えの中に、エンジンの製造は大体試験程度だといふやうなお答えのようでございます。課長でないかわからないと思ひますが、現在の試験程度といつても、試験といふものがどの程度まで進んでいるのか、それでもその試験の完成したものを一つの機体としてとりつけてその運転をしたことがあるのかないのか、こういう点について伺つてみたいのですが、たとえばその部品の製造といふことになると、いろいろの飛行機があるだろうけれども、国内ではどういふ規格の部品が製造されているのか、数ある中の全部の品目が部品とて製造されておるか、こういう点でございまして、それを伺つてみたいと思ひます。

○井上説明員 エンジンの生産の現在の段階につきましては、先ほど政務次官のおつしやいました通り、まだ試作程度の域を出ておりませんが、修理はもちろんやつておりますが、その程度の段階でございまして、このエンジンにつきましては、一応御説明の便宜上、いわゆるレシプロ・エンジンとジェットエンジンと二つに分けて御説明申し上げたいと思ひます。まずレシプロエンジンの方につきましては、現在試作をしております会社は、川崎航空が約二百二十馬力程度のレシプロ・エンジンの試作をやつております。富士重工も三百馬力くらいのやや大きいタイプでございまして、その試作を現在やつております。それ以外には現在のことろレシプロ・エンジンの試作は行つ

ては、ともするといわゆる官僚独善の弊が出て来ないか、こういうお尋ねであります。この辺は行政運用の問題でございまして、十分法に規定された基準をできるだけはつきりいたしまして、運用に當つて適正を期することはもとよりでございます。なおこれにつきましては、通商産業省に設置されております航空機生産審議会においていろいろと方針その他を大綱を定めてもらひまして、それに基づいて、いわゆる官僚独善の弊を残さないやうな方法で、できる限り民主的に運用して参りたいと考へておるのであります。

それから最後に、この航空機製造事業法によつて結局大きな企業が助かつて中小企業は圧迫されるのではないであらうか、こういうお尋ねでございます。元來航空機製造事業というやうな事業そのものは、あまり小さい事業者としては、その手の及ばない、むしろ大企業が経営するに適當なる仕事であるという見方も大いにあると思ひます。しかしながらまた考へ方によりましては、それらの航空機製造というやうなものは、幾多の部品の組合せによつて成るものでありまして、部品々々が相當専門的な技術あるいは資材を必要とするものである以上は、一つのまとつた企業のさらに下請という形におきまして——下請という言葉はいかにかかわりませんが、これの協力事業として中小業者が十分にその力を伸ばして協力して行くことが將來できる事業である、かやうに確信しております。従つていたらずにこの事業の発展に伴つて、中小企業が圧迫されるという心配はない、むしろやり方によつて

は中小企業の新しい生きる道が生じて来るのではなからうか、かやうに考へておるのであります。

○古池政府委員 まず最初に行政が二元的に流れて、その弊害というものは結局国民が受けることになるのだが、不都合ではないか、そう思わないかというお尋ねでございます。これは確かにそういう面も出て来るおそれがあるのではないかと思ひます。しかしながら現在の政治行政というものが、御承知のように非常に複雑化し、専門的になつて来ておりますから、これをただ一つの省で何もかもやるといふことは、だん／＼と困難になつて来ておるわけですから、そこにおのづから各省がわかれて、それ／＼分担して仕事をやつておる、こういう状態であると思ひ

おります。それから続きまして大体かような航空機製造事業を許可制をとるということになれば、自由競争によるよさというものが失われはせぬかというお尋ねであります。特にわれ／＼自由競争をいたしましては、できる限り自由競争をして、それ／＼の力を最も自由競争に発揮させて、その有利な点をとつて行こうというのが政策でございまして、これに対して許可制をとるといふことは、一応その自由を縛るやうなふうにも考えられますけれども、しかしながら、ものと場合によりまして、航空機の製造というやうな大きな設備と資本を要します事業を野放図に放任したということは、かえつて自由競争のよさというものを實現するよりも、自由競争の悪いところをそこに打出して来るおそれが多分にある。従つて政府としてはこれに一定の法律に基く基準をつくりまして、適切な調整の措置をとつて行くといふことは、むしろ事業の発達のために望ましいことでありまして、これによつて自由競争によるよさというものはできるだけ生かしながら、逆に自由競争による弊害の方をためて行きたい、かやうに考へておるのであります。それからその場合に許可の対象はどういう範囲のものを考へておるかというお尋ねでございますが、これもできるだけ許可の対象にする必要の小さいところは除外いたしまして、大体滑空機を除きまして一般航空機用の原動機、航空機用プロペラ、回転翼、電子機器等の製造事業あるいは修理事業を許可の対象とする考へで進めておるのであります。一体この法律による許可基準といふものは抽象的であつて、これが運用に当

つては、ともするといわゆる官僚独善の弊が出て来ないか、こういうお尋ねであります。この辺は行政運用の問題でございまして、十分法に規定された基準をできるだけはつきりいたしまして、運用に當つて適正を期することはもとよりでございます。なおこれにつきましては、通商産業省に設置されております航空機生産審議会においていろいろと方針その他を大綱を定めてもらひまして、それに基づいて、いわゆる官僚独善の弊を残さないやうな方法で、できる限り民主的に運用して参りたいと考へておるのであります。

それから最後に、この航空機製造事業法によつて結局大きな企業が助かつて中小企業は圧迫されるのではないであらうか、こういうお尋ねでございます。元來航空機製造事業というやうな事業そのものは、あまり小さい事業者としては、その手の及ばない、むしろ大企業が経営するに適當なる仕事であるという見方も大いにあると思ひます。しかしながらまた考へ方によりましては、それらの航空機製造というやうなものは、幾多の部品の組合せによつて成るものでありまして、部品々々が相當専門的な技術あるいは資材を必要とするものである以上は、一つのまとつた企業のさらに下請という形におきまして——下請という言葉はいかにかかわりませんが、これの協力事業として中小業者が十分にその力を伸ばして協力して行くことが將來できる事業である、かやうに確信しております。従つていたらずにこの事業の発展に伴つて、中小企業が圧迫されるという心配はない、むしろやり方によつて

は中小企業の新しい生きる道が生じて来るのではなからうか、かやうに考へておるのであります。

ておりません。ただ新三菱重工はもう
ちよつて大型の六百馬力から千五百馬
力程度のエンジンにつきまして、これ

は極東空軍から部品の発注が近く行わ
れるというような想定のもとに、これ
は米国のプラット・アンド・ホイット
ニーという会社から部品の製造権を買
いまして、現在これの研究を行つてお
るという程度でございます。従いまし

て今お尋ねにありましたように、これ
を完成して国産のエンジンを機体に取
付けたというような域には達しておら
ないわけであります。それから部品に
つきましては、エンジンの生産段階が

その程度でございますので、まだ部品
の生産というところまで進んで
おられないわけでございます。

○長谷川(四)委員 しつこいようです
が、もう一つ伺います。たとえばアメ
リカならアメリカ、英国なら英国とい
うように、外国から部品の発注があつ
て、その発注された部品を製造して、
さらにこれが輸出という形になつて現
われたということは、御答弁によると
まだ今日ないということなんですが、
そういうことは全然ございませんか。

○井上説明員 まだ国産のエンジンが
完成しておりませんので、国産のエン
ジンをつけた航空機が輸出されたこと
は戦後においてはございません。

○長谷川(四)委員 私の質問の趣旨は
それと違つたのであつて、たとえばアメ
リカならアメリカから、アメリカで使
う飛行機の部品の注文を受けたことが
ないのかあるのか。部品の注文を受け
て日本が輸出という形でアメリカなら
アメリカという国へ送つてやつたこと
はないか、輸出したことはないか、こ
ういうことなんです。

○井上説明員 そういう例はございま
せん。

○大西委員長 では次に昨日設置いた
しました請願及び陳情審査小委員会
の小委員及び小委員長を御指名申し上
げます。

小委員

小川 平二君

小平 久雄君

始関 伊平君

柳原 三郎君

笹本 一雄君

加藤 鏖造君

齋木 重一君

小委員長 小平 久雄君

以上それ／＼御指名申し上げます。

なお次会は明日午前十時より開会
し、中小企業安定法の一部を改正する
法律案及び航空機製造法の一部を改正
する法律案につき審査を行う予定であ
ります。

本日はこれにて散会いたします。

午前十一時四十六分散会

昭和二十九年五月二十一日印刷

昭和二十九年五月二十二日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局