

商工委員会議録第三十二号

昭和三十三年四月十六日(水曜日)

午前十時三十二分開議

出席委員

委員長 小平 久雄君

理事佐本 一雄君 理事島村 一郎君

理事長谷川四郎君 理事加藤 清二君

理事松平 忠久君

川野 芳満君

齋藤 憲三君

篠田 弘作君

村上 勇君

佐々木良作君

田中 武夫君

出席政府委員

防衛庁参事官

(整備局長)

通商産業

政務次官

通商産業

(重工業局長)

通商産業

官(石炭局長)

中小企業

庁長官

委員外の出席者

議員

議員

議員

議員

議員

議員

議員

議員

議員

議員

通商産業事務官

(中小企業庁指

導部指導課長)

運輸事務官(航

空局監理部総

務課長)

運輸技官(航空

局技術部長)

専門員

越田 清七君

四月十五日

委員大倉三郎君辞任につき、その補

欠として高瀬傳君が議長の指名で委

員に選任された。

同日

委員高瀬傳君辞任につき、その補欠

として大倉三郎君が議長の指名で委

員に選任された。

四月十五日

外国為替及び外国貿易管理法の簡素

化に関する陳情書(日本商工会議所

会頭足立正)(第九二九号)

水洗炭業に対する法的措置に関する

陳情書(福岡県議会議長三原朝雄)

(第九六〇号)

中小企業信用保険公庫の保険料引下

げ等に関する陳情書(名古屋商工会

議所会頭佐々部晩穂)(第九六四号)

輸出入取引法改正に関する陳情書

(東京商工会議所会頭足立正)(第九

六五号)

中小企業の育成強化に関する陳情書

(愛媛県町村会長藤堂義)(第九六

六号)

小売商振興のための法律制定に関す

野久外一名)(第九六八号)
小売商業特別措置法制定促進に関する
陳情書外二十件(水戸市南町四五
七南町商業協同組合理事長中山敏雄
外五百七十二名)(第九六九号)
同(富山商工会議所会頭米田元吉郎)
(第一〇一一号)
国産車使用に関する陳情書(東京都中
央区銀座六の三三三三三三三三三三
理事長土岐章外六名)(第九七〇号)
日本貿易振興会法成立に関する陳情
書(東京商工会議所会頭足立正)(第
九七一号)
電気料金の暫定措置延長等に関する
陳情書(金沢市議会議長羽間政信外
三名)(第九七八号)
東北の電気料金暫定措置延長等に関
する陳情書(青森市議会議長奈良岡
末造)(第九八〇号)
を本委員会に参考送付された。

本日の会議に付した案件
航空機工業振興法案(内閣提出第一
五三三号)
水洗炭業に関する法律案(橋橋渡君
外二十六名提出、衆法第一九号)
小売商業特別措置法案(内閣提出、
第二十六回国会開法第一五七号)
商業調整法案(水谷長三郎君外二十
三名提出、第二十六回国会衆法第六
号)
○小平委員長 これより会議を開きま
す。

航空機工業振興法案を議題とし、審
査を進めます。
質疑を継続いたします。松平忠久
君。
○松平委員 航空機工業振興法案につ
いて、今まで同僚各位の質疑応答が
あったのですが、若干ダブる面もあ
ると思いますけれども、関連している
ことについて、以下質問したいと思
います。
まず第一に、質問したいと思いま
すことは、この法案自体は、民間航空
機の輸送機の助成法案というよりな
性質のものであるわけですが、この中
で、伺いたいのは、試作をしまして、
適当なものができた場合においては、
これを量産するというのが、目標であ
ると思えます。また第十二条でした
か、助成の規定もあるわけですが、一
体、当局は、日本の航空の将来とい
うものについて、つまり、航空機業
の将来というものについて、どうい
う一つの構想を描いて、この法案を
出したのか。言葉をかえて言え
ば、三年後において、民間航空機は、
大体どの程度必要があり、どの程度
これに見合うだけの建設ということ考
えておるか。さらに進んでは、その後
五六年くらいの計画を立てなければな
らぬと思うのですが、その際におけ
る、つまり、試作機の域を脱した後に
おけるところの国家の助成の程度と申
しますか、そういうものを、一応承
わっておきたいと思うのです。
○岩武政府委員 この航空機の製造事
業の現在は、御承知のように、軍用機
の生産あるいは修理がほとんど大部分
でございます。ところが、御承知のよ
うに、軍用機の方は、発注されます機
数も、おのずから前途が見えており、
新しく新型戦闘機等もまきまきして、
これも大体二、三年くらいの生産期間
しかないような状態で、あとは、もう
できた飛行機の修理ということしか
ない。従って、非常に仕事の量が減っ
て参るわけです。ところが、他方、現在
国内にありまして民間の輸送機の現
状を見ますと、日本航空のローカル線
あたりにはDC3あるいは4といった機
種をかなり使っている。それから全日
本航空輸送の方も、DC3が一番多い機
種であります。ところが、御承知のよ
うに、このDC3、4といった主力の
輸送機の種類は、現在ダグラスの会
社でも生産してありません。従って、
ある期間たてば、命数が減りますが、
そのあたりのことがない。他方世界的
に見ても、プロペラ機よりも、むしろ
ターボ・プロップというジェット機
の系統に移行しておりますので、何
かここで新しい機種を求めて、これを
ローカル線の輸送に使うということが、
必然的に必要になるわけです。
それからもう一つは、航空輸送人
員の方を調べてみますと、世界各国
に、大体年率二割近い上昇率でふ
えております。一割六、七分という
のが、大体世界をならべての傾向で
ございますが、日本では、これが異
常に高くふえております。一昨年と
昨年と比較した

しますと、三割以上もふえているといふような状況で、飛躍的に航空で用足しをする人員の数がふえつつあるようでございます。これは、国内のいろいろな地形の関係、他の交通機関の関係もありますが、この傾向は、今後ますますふえるばかりである。

他方、飛行場も、かなり昔の軍用飛行場を、農地等に返してありますが、しかし、まだ要所々々には、相当残っている。この飛行場を、そのまま使う飛行場の種類が望ましいわけになってきます。そういうことから考えまして、今後の航空機の中で、輸送機に対する需要は非常にふえて参るといふことは、必至でございます。これを、何かの形で外国から輸入するようになりますと、これは非常にふつたない話で、一機当り五十万ドルから七十万ドルぐらいするだろうと思つております。今申し上げましたローカル線の、今後の航空機の需要を考えてみますと、もうここ二、三年たちまして、三十七年あたりからあと四年間に、大体百機をこすのではないかと思つております。そういういたしますれば、今申し上げました機数だけでも、もう五千万ドルから七千万ドル、これに部品を入れますと、まじまじすると一億ドルという外貨を使わざるを得なくなつてくる。これは非常にふつたない話です。

他方国内の航空機産業の技術的なレベル、あるいは設備の現状等を考えてみますと、御承知のように、戦前は、日本でもかなり優秀な輸送機を生産しておりました。MCとか、あるいはダグラスのDC3も数百機それぞれ生産しておつたわけで、その技術が残つておりますのに加えて、戦後、軍用

機の方の生産を通じて、ジェット機あるいはそれに類する高速、高性能の飛行機に対する生産加工の技能等は、戦前に比べて、はるかに上回つて参つた、従つて、ある程度近代的な飛行機をものにするという素地は、実はできつつあるわけでございます。そこで、このふえ参る国内の輸送機に對する需要、向上して参つた国内の生産技術あるいは設備の状況等から、この際こういうローカル線輸送を主体にした航空機の生産を、ぜひ推進する必要があるというふうに考えておるわけでありまして、三十二年度予算から始めまして中型輸送機の設計研究費の補助という予算を計上して参つておりますのも、こういう航空事業の将来性に対する国の一つの方向であるわけでございます。

なお、この予算措置をさらに強力に推進いたしますために、御審議を願つておりますような法案を用意したわけでございますが、この法案、かなり簡単なものでございますが、先々の設計研究の進行状況、ことに量産態勢に入り参る格好になりますれば、またこれに對しまして所要の改正、あるいは補充が必要かと考えております。お尋ねのありましたように、量産に入つたときに、どういふ措置を講ずるかというお話でございますが、これは、今の確にこれこれをする予定だ、というところを、明確にお約束する段階に、まだ入つておりませんけれども、一応考えられますのは、でき上つた飛行機の価格あるいは使用等に對しまして、ある程度国から積極的に使用を奨励する、あるいは普及せしめることは当然であります、その機構あるいはその

価格をいたしまして、何らかの機種採用に便利ならしめる措置は要るかと思つております。これが、積極的に補助金という形でありませうか、あるいは輸入に對しまして関税あるいは外貨割当の制限という形でありませうか、その辺は、もう少しでござりまする飛行機の価格なり性能の状況を見きわめさせんと、的確な見通しは立ちませうけれども、何らかのさういふような積極、消極いずれかの方法で、国がせつかく力を入れて国産化したしました飛行機の採用普及につきました措置は、十分要ると考えております。

それからなお、申しおくれしました、東南アジア方面の現在就航して参ります飛行機の現況を、種類別に申し上げますと、現在の東南アジアで、各国の旅客輸送、ことに定期輸送であります、この機数は、大体現在三百機をこして参りますが、その中で約半数、百六十機がDC3と4でござります。ことに、大部分はDC3でござります。これは日本よりも、むしろもう少し徹底してダグラスを使つてゐるわけでありませう。従いまして、この種の中型輸送機が日本で国産化ができれば、これがある程度の性能と競争力を持ちますれば、これは国内もさることながら、かなり輸出にもきくのではないかと、かなり輸出に参つておられます。そういたしますと、これは、一つの輸出産業という面も出てくるのではないかと、思つておられます。そういう際には、輸出振興の措置につきましても、またいろいろと格段の取扱ひをしなければならぬだらうかというふうに考えております。

○松平委員　そこで、今度は具体的に

お伺いしたいのですが、政府が必要資金の確保に努めるという条項があるわけでありませうが、これは三年後においてさういふ状態が起つてくるのか、あるいは試作をしてゐる間にも、さういふことが起つてくるのか。まずこの点を、簡単に一つ伺いたい。

○岩武政府委員　これは、試作をしてゐる段階でも、起つてくるわけでありませう。御承知のように、国の補助金は、大体所要経費の半額でござります。残り半額の資金につきましては、やはり別の財団法人を作つておられますが、その構成会社から寄付するわけでございます。その寄付が容易にできませうように、金融上あるいは税制上の措置も要るかと思つておられます。それらにつきましても、及ばずながら努力したいと思つておられます。また、これが完成いたしましたとは、もちろん開張資金その他にたいしたいと思つておられます。

○松平委員　先ほどの御答弁の中に、三十六、七年度になると、大体百機近く民間航空機、輸送機が要るだらうというお話がありました。その中には、軍用機というのか、防衛庁で使う輸送機というののも入つてゐるのかどうか。もし入つていないとすれば、一体防衛庁では、別にどの程度輸送機を買う計画があるのか、それを伺いたいと思ひます。

○岩武政府委員　防衛庁の輸送機というのは、C46という機種でござります。これは現在たしか三十機余り持つてゐるはずでござります。これもかなり古い型で、世界で生産はやめてゐるようでございますので、この代替機種の問題は、当然起りますが、これは一

体どういふのを使ひますか、まだ防衛庁も代替計画がないようでございます。将来この中型輸送機の量産が始まりまして、これを防衛庁の輸送機に置きかえるというならば、あるいはこの機種を採用することになるかと思ひます。先ほど申し上げました百機といひますのは、これは主として国内のローカル線の需要、それから輸出の面を大體考えた筋でござります。防衛庁の方も、できれば使つてもらいたいと思ひますが、これはまだ防衛庁側の計画の問題もありませんし、またでござりまする飛行機の性能等が、向うで採用に適合するかどうかという検討は、もう少しあとの段階で考えませうと、これは何機防衛庁で使うのだというとは、まだ国としてきめる段階ではないようでございます。

○松平委員　その百機のうち、大體輸出にどの程度見込んでおられるのかというところをお答へ願つた上に、さらに伺ひたいのは、航空機というものは、第一、一機五、六十万ドルという場合において、エンジンの部分と、今度日本で作ると予想されてゐる機体、それとの値段のパーセンテージのようなもの、どういふふうになつてゐるのかというところを知りたいのです。

第二点は、飛行機が墜落する場合の事故というものは、機体というものの何らかの故障があつて墜落する場合が多いのか、あるいはほとんどがエンジンの故障というところで墜落するのか、この二つの点をお伺ひします。

○岩武政府委員　エンジンの値段は、先ほど申し上げました程度の大きさの飛行機でござりますれば、大體十萬ドル程度でござります。申し上げまし

た五十万ドル、七十万ドルというくらいには、それが入った金額でございまして。それから輸出の方の見通しでございしますが、これはそのときの状況もございしますが、はつきりと百機のうち幾らが輸出だということは、なかなかむずかしい問題でございしますが、大体過半数は国内のローカル線で使える。

だから五、六十機からあるいは七十機見当——これは運輸省の航空整備の方の計画とにらみ合せまして、大体過半数、つまり六割から、うまくいけば七割はこの機種が使えるのではないかと、思っています。残りが輸出見当じゃないか、こういうふうに考えております。

それから、飛行機の墜落事故のお話でございします。これは、輸送機の事故は、最近ほとんどございせん。例の日航機が七年前に三原山に追突した事故、これはどうも操縦上の問題のよう、われわれ聞いておるのでございします。あるいはお尋ねは、防衛庁機の方の問題かとも思いますが、これはいろいろ原因はあるようでございします。おしなべて申し上げますと、やはり操縦に關係した事柄の原因が多いようでございします。ただし、操縦と申ししましても、そのときの天候の条件も入っておるようでございします。あるいは、管制の状況も入っておるかとも思いますが、機体あるいはエンジンということに原因しました事故は、割合少いようでございします。ただ、機体、エンジン等に關係しました事故のうちでは、やはりエンジン關係の方が多いようでございします。それから機体の方では、足

を出す装置の不円滑な操作等もあるようでございします。それからなお、落

しました。が、昨年伊丹の飛行場で輸送機の事故がありました。これはエンジン關係の事故のようであります。

○松平委員 少しこまかいことを伺うようですが、今、アメリカからいろいろの青写真を持ってきて、飛行機を作っておる。あれは全部英語で書いてあるように思ふのですが、今度試作する日本の試作機の場合は、一体言葉は何語を使う予定ですか。全部日本語を採用するといふお考えであるか、あるいは、もう日本語になつておる英語は、採用してもいいかしらぬが、そのところは、どういふふうに考えておるか、私は今の日本の飛行機といふものは、全部アメリカ式になつてしまつて、まるっきりもう飛行機に關する限りは、アメリカの植民地だと思ふのです。だから、日本が独自にやつていくというなら、すべてもう、ほんとうに言葉から変えていく必要があるのではないか。さもないければ、この調子でいったら、労働者も、英語がわからなければ、航空会社では雇つてくれないのではないかと、思ふのです。そこは、どういふふうに指導していこうとお考えになつておるか、それを伺いたい。

○岩武政府委員 これは実は工場の生産管理の問題になりますので、役所の方でどういふことかといふことは、的確にはお答えがむずかしいかと思ひますが、かなり日本語化した英語もあるわけでございます。「エンジン」「プロペラ」のときは、もう日本語化しております。また「翼」が「胴体」などといふことは、そのまゝ日本語を使つております。それで、現在でも、富士重工で国産化した中間ジェット練習機は、かなり日本語を使つております。今後できる中

型輸送機も、工場の生産管理その他から見ますれば、適當な部分ではやはり日本語を使い、また日本語化した英語は、適當に使つてつこうだと思ひます。ただ輸出との關係もございしますから、全部が全部、あまりかたい日本語でやりますと、かえつて将来の発展の阻害にもなりますので、そこあたりは、ある程度常識に即して指導するのが適當かと思ひます。

○松平委員 私はどういふことを聞いておるのです。日本の飛行機の墜落の原因の大きな部分は、やはり英語を使つておるからだ、こういうことを言ふのです。つまり航空管制にしても何にしても、英語でもつてべらべらしやべつて、パイロットがわからぬ。こういうわけでもつて、防衛庁なんか、やられておるところは非常に多い。この言葉は、私は、將來きわめて大事だと思ふ。それから、外国に輸出するといつても、東南アジアでは英語を知つておる人ばかりではなくて、これは東南アジアの方では、インドネシア語とかインド語を使わなければいかぬと思ふ。そうすると、そこらところの指導は、ただ単なる常識ではなくして、少し考えた方での常識にしろもらいたい、こういうふうに私は思ふのです。

もう一つ、これに關連して伺いたいのは、飛行機を製作する場合だけでなく、現在の航空管制は、運輸省の所管だろふと思ふのですが、あれはどうなつておりますか。基本語は英語ですけども、それとも日本語を使つてもいいやうになつておるのか。

○岩武政府委員 今の生産段階のお話の問題は、これは御意見はごもつともだと思つております。できますれば、

そういう形で指導したいと思ひます。それから管制の方の言葉でございしますが、これは管制も、いろいろな段階があるやうでありまして、日本の空に入つてくるときの、いわば第一次的な管制から、現実の飛行場の離着陸に關します各飛行場の管制もあるやうであります。これが現在は、両方とも英語が使われております。それが、場合によつては、かなり操縦者の負担になつて、あるいはそのために、かなり操縦者の訓練とかあるいは現実の操縦に、いわば障害になつてゐることは事実のやうでございします。いつからこれに日本語を併用することになりますか、これは運輸省当局にお聞きしませんとわかりませんが、ただ国際空港になりますますと、各国の飛行機も入つてくると思ひます。やはり一番わかりやすい英語が便利だといふことは、いわれておるようでございします。しかし、国際空港でない飛行場の管制等は、これはまたそれぞれのやり方もあるかと存じます。具体的なことは、一つ運輸省に聞き合せた上で御返事したいと思ひます。

○松平委員 それから、十一條の、国

有施設を使用するといふ規定があるのですが、この場合「政令で定めるところにより」といふのだけれども、政令は、どういふ政令を一体予想されておるか、構想があつたら、伺いたいと思ひます。

○岩武政府委員 これは試作研究の段階の試験施設でありまして、主として風洞とジェット・エンジンの試験合でございします。現在、航空技術研究所、これは総理府の所管になつておりますが、ここにあります各種の風洞、これは一部は建設中でありまして。それから運輸省の研究所にあります風洞、それから東大の航空研究所、これは昔の理工研であります。ここに

あります。これはもつぱら研究用の小さな風洞であります。場合によりましては、ある種のものは防衛庁の風洞あるいはエンジンの試験台、こういうものを使うやうなこともありますが、そういうものを具体的に並べるつもりであります。たとえば、何々試験所の何風洞、たとえば遷音速風洞であるとか、あるいは何とか風洞とかいふやうに、具体的に指定したいと考えております。

○松平委員 それから、もう一つ伺いたいののは、試作費補助金の交付の方法です。これは何々研究所といふものに一括交付するやうなお話だったのが、それがまたその研究所からある特定の会社にもつきのやうな工合で配分されるということになるのか、この交付の方法を、現在やつてゐる方法と、將來どうするかといふことをお伺いしたいと思ひます。

○岩武政府委員 これは、現在、財団法人の輸送機設計研究協会という団体を作つております。これに機体を作つております六社が参加しております。そして、そこで試験なり設計するテーマを、お互いに相談いたしましてきめまして、そのテーマごとに、各社の専門の技術家が、いわば分科会といつた形で参加いたしまして、研究のやり方、それからできましてレポートの検討等を行うわけでありまして。具体的な研究は、あるいはそのうちの特定の社の研究室でやることもございします。あるいは先ほど申しましたやうに、

国の試験所の施設を利用いたしまして、特定の社の設計研究部員が担当することとごさいいます。そうしまして、そういう経費を、国があとで実績を精査いたしまして渡す、こういうことになつております。大体のねらいは、全体としましては半額前後になるわけでごさいいます。従いまして、残る部分は、先ほど申しましたように、その研究に参加いたしております財団法人の会員会社が分担することになつております。

○松平委員 そすると、その配分権は、通産省にあるのか、あるいはその研究所にあるのか、そこはどういうふうな解釈したらよろしうございいますか。

○岩武政府委員 この財団法人に対しまして監督権をいたしましては、毎年度当初に事業計画を提出させまして、それに云々しかじかのテーマについて、どういうやり方で、どこで研究なりあるいは試作をやるということを記載させまして、それを役所で検討の上、い

いとところがあれば抜き出すことになつております。それからなお、さらに具体的なやり方につきましては、技術委員会等もございいますので、そこで相当に検討するのでございいます。そういうことを、もう少し公けの機関で公明にやつた方がいゝわけで、つまり、国の総力をあげましてやつた方がいゝわけでごさいいます。そこで、今度の法律に、航空機工業審議会という審議会を設けまして、そこで学識経験者の専門の方に公けに討検してもらいまして、研究のテーマ、進め方あるいは結果の検討等を行なつていただく、こういう考

えでおるわけでありまして、従つて、通常の補助金の適正化法とか、あるいは補助金交付の指令であります監督のはかに、もう少し技術的な見地も入れまして、いわば明らかにし出して検討しようというものが、この法案の審議会のねらいでございいます。これによりまして、国として正式に権威ある方法でこの仕事を進めて参りたい、こういうわけでごさいいます。

○松平委員 もう一つ、ついでに伺いたいのは、その場合、ちよつと今、私の質問に対して、ポイントがはずれておるように思ふのですが、この補助金を出す場合には、審議会に諮つた上で、一折その研究所に交付するということになるのか、もしくは審議会の段階もしくは通産省で、これこれに幾ら、これこれに幾らというふうなテーマをきめてやるのか、そこはどういうふうなやり方になるのですか。

○岩武政府委員 補助金の具体的な金額につきましては、この審議会等で検討いたしますのは、あるいはいささか不適当な点もあると思ふので、これは役所の事後の監督権で処理いたしたいと思つております。ただ、大別いたしまして、一種の試験あるいは設計の研究もございまして、基本的な試験もございまして、あるいは風洞の試作等もございまして、あるいは大部門別の大ワケといったものにつきましては、これはあるいは審議会等で

すが、これはもちろん概定でございいます。具体的には補助金の金額を確定いたしますのは、これはあくまで行政の方の、つまりわれわれの方の精算払いのときにおきまして、証憑書類その他を精査いたしまして行いたい、こう考へております。

○松平委員 これは、この前同僚委員からも質問があつたのですが、その試作品が軍用機に転用されるおそれがあるかどうか、これが一つ心配になつてゐるわけですが、そこで、これはもうあくまで民間の航空機の試作だという建前だと私は思ふのですが、その点を、念のために伺つておきたいのだけれども、それらの、つまり監督と申しますか、補助金の使途が、軍用機の方の研究にも流用されるおそれがもしありとすれば、何かこれをチェックするよう

なことをお考えになつておるかどうにか。

○岩武政府委員 軍用機の方は、現在生産しておりますもの、あるいは将来生産いたしますもの、この輸送機にたいに、基本設計から研究してかかるといふことは、もう日本ではやっておりますんで、でき上つたものを青写真し、あるいは細み立てしてしまつて、そのが現状でございいます。従つて、本型の試作をするとかいうようなことは、軍用機ではほとんどない問題でございいます。いわば軍用機の方では、アメリカでいろいろ試作研究したこと

を、この本型は一つ日本でもやろう、それに対して国がめんどろを見るわけでごさいいますので、おのずからテーマも違ひますし、もう一つは、実際の仕組

みといたしまして、各社の技術陣が集まりまして共同研究をやるわけでごさいいますから、いわば相互の監視と申しますか、そういうものもありまして、それが軍用機に關係した研究の費目に流れることは、事実問題として、ほかの社が許さぬだらうと思ひます。そういう形で、おのずからテーマが違ふはかに、各社の、いわば相互牽制もさい

ておりますから、まずそのおそれは絶対になくと思つております。もう一つは、かりに軍用機ということがありまして、われわれの方で、どこかの社で何をやるかというところは、航空機会社も少いので、はつきりつかめずから、役所の方の監督権からしまして、その辺の区分を、はつきりさせることになりまして、また補助金の対象になります研究は、それに要しました証憑書類その他もちゃんと整備させますので、まず御懸念のようないことはないと考えております。

○松平委員 防衛庁担当の政府委員を呼んでもらいたいと思ふのですが、多賀谷君が急いでおりますので、これで質問を留保しまして、ここで洗炭の方を議題にしてもらいたいと思ひます。

○小平委員 次に、水洗炭業に関する法律案を議題とし、審査を進めます。質疑に入ります。質疑の通告がありますので、これを許します。長谷川四郎君。

○長谷川(四)委員 非常に明文化された法案でございまして、二、三承わつておきたいと思ひます。提案者に御質問申し上げます。

水洗炭事業の実情等について、お伺いするのですが、水洗炭事業というものは、本法律案の第二条の定義によりまして、ボタを水洗して石炭を採取する事業及び石炭を水洗する事業となつております。ボタを水洗して石炭を採取するものと、石炭を水洗するものと、二つを水洗炭業と言ふことの内容を、まず一点、承わつてみたいと思ひます。

○多賀谷委員 御答弁申し上げます。ボタを水洗することに石炭を採取する事業と、石炭を水洗する事業との差異でございまして、これは、一回坑内から採掘いたしましたのを産石として堆積しておく、これをボタといひます。それを、あらためて石炭を採取するために水洗をする事業、これは前者の方であります。後者の方は、山元から直接に原炭そのものをその事業場に持つていきまして選別する、こういう事業であります。でありますから、後者の方は、どちらかといへば、普通選炭機にかけて選別するのを、そのまゝ原炭を持つてきて、水洗という原始的な方法によつて選別する、こういう式のものであります。

○長谷川(四)委員 現にそのような種類のものが、御地の方とか、福岡県にあるというのであります。現実には山から川まで運んできて、水洗をしておる事業をなしておる者があります。か。

○多賀谷委員 品位の悪い場合には、そのまゝでは、原炭としても売れませんが、それかといつて、選炭設備をするだけの余裕がないという場合には、水洗い方式で、きわめて原始的ではありますけれども行なつておる。それから、その採掘する業者と水洗する業者は、必ずしも一致してない、ほとんど別であります。その採掘する業者の一部を請け負つて、水洗しておるという場合もあるわけでありまして。

○長谷川(四)委員 ボタから石炭を採取する場合、その歩どまりは、大体二割ぐらいと聞いておりましたが、このように歩どまりの悪い水洗炭業に、このように法律を施行した場合、果して

事業が健全化するという御自信があるかどうか。私は、かえつて事業というものがやりにくくなったり、つぶれるものがでてきはないかと思うのですが、その点についての見通しは、いかがでございますでしょうか。

○多賀谷委員 この法案は、事業そのものを規制する法案ではないわけですが、今度合理化法の一部改正で、坑口開設の許可が延長されましたが、これはいわば事業を規制するのであります。ところが、ここに出してありますのは、事業そのものを規制するのではなくて、その作業方法を規制するということと、それから賠償を明確にして、被害者の保護をするというのが目的でございます。事業そのものを規制するわけではございませんから、それに基いて、直ちに失業者が出るというわけではございません。しかしながら、御説のように、法が要求しております施設あるいは賠償そのまゝを払えば、採算がとれないではないかという点は、確かに憂慮される面でございますけれども、それらの施設につきましても、融資のあつせん等、いろいろ方法を講じまして、そうして行政のよろしきを得れば、そう失業者が出ないのではなかいか、こういうふうに考えるわけではあります。たとえば、今、ある河川で作業を行なつておられますのを、この事業所では、とてもたんばに水を流したり、あるいは土砂を流す。だから、位置を変えろ、こういうふうに位置の変更を指示いたしますと、それによつて被害が著しくなくなる。こういう面も出ておられますので、行政さえよろしければ、それは失業者は出ない

のではないだろうか、かように考えております。

○長谷川(四)委員 ただいまの御説明を承りますと、少し相違があらませんか。事業というものを規制するのではないのだ、その方法を規制するのだというお話でございます。そうすると、法律そのものに間違いがないかどうか。つまり、ボタというものの水洗をするという事業そのものに對しての規制だけであつて、提案者の御説明に間違いはありませんか。

○多賀谷委員 第一に目的に書いておられますように、「その作業方法の規制等」と、こういうことでございまして、むしろ事業の絶対量を少くするという意味ではありません。作業方法を規制する、こういう意味でございます。

○長谷川(四)委員 これは、非常に議論の多いところだと思ふ。私たちは、よく現場を見ておりませんから、わかりませんが、いすれにしても、これはどうしても河川を利用して事業を営まなければならぬ業だと私は思ふ。方法ということになると、よくあなた方、提案者の方がおっしゃる、零細な人たちが相寄り相集まつてだと私は思ふのだが、一つの鉱業権を持つことのできない人たちが、つまり零細な人が、このような事業をやつておられるのだと思ふ。事業というか、営業というか、何かやつておられるのだと思ふのだが、うなづけておると、その事業の方法というだけでは、ちよつと考えられないのじゃないかと思ふ。従つて、この提案者には、社会党の方もたくさんおられますが、こうなつてきたときに、これを強く規制をされて失業者が出てきた場合、あなた方がまた旗振りをして、政府云々というふうなことは、これにはございせんか、どうでしょう。

○多賀谷委員 事業の規制と作業方法の規制といふと、言葉の違ひもあらありますが、また定義の仕方もいろいろあると思ひますけれども、私たちが考へておりますのは、たとえば石炭合理化法のように、採算のとれない炭鉱は規制するのだ、こういう意味ではあります。採算がとれなれば、この洗い炭というのは、どんな伸びていくわけでありまして、そういう意味の規制はないわけですから、石炭行政そのものからいって、規制はないわけですが、ただ、作業方法を規制する、こういう意味で使つたわけでございます。それから労働行政の面でございますけれども、若干あるいは失業者になるという状態も起らないとも限りませんけれども、今、申しましたように、行政のよろしきを得るといふこと、もう一つは、労働行政から見ますと、これらの労働者は、不完全就業者でありまして、むしろ、今政府が言つております就労を完全化するという面からいいますと、貢献するのではないか、かように考えます。たとえば、基準監督署なんか調査あるいは監督に参りましても、いつ始まつたともなく、またいつ終つたともなく消えてなくなつておる。そこで、そういう面からいいますと、登録制等を設けて、そうして雇用条件、労働条件を改善するといふ意味におきまして、この法案は、労働行政からいひましても、一歩前進ではないか、われわれはこういうふう

に考えております。

て、政府云々というふうなことは、これにはございせんか、どうでしょう。

○多賀谷委員 事業の規制と作業方法の規制といふと、言葉の違ひもあらありますが、また定義の仕方もいろいろあると思ひますけれども、私たちが考へておりますのは、たとえば石炭合理化法のように、採算のとれない炭鉱は規制するのだ、こういう意味ではあります。採算がとれなれば、この洗い炭というのは、どんな伸びていくわけでありまして、そういう意味の規制はないわけですから、石炭行政そのものからいって、規制はないわけですが、ただ、作業方法を規制する、こういう意味で使つたわけでございます。それから労働行政の面でございますけれども、若干あるいは失業者になるという状態も起らないとも限りませんけれども、今、申しましたように、行政のよろしきを得るといふこと、もう一つは、労働行政から見ますと、これらの労働者は、不完全就業者でありまして、むしろ、今政府が言つております就労を完全化するという面からいいますと、貢献するのではないか、かように考えます。たとえば、基準監督署なんか調査あるいは監督に参りましても、いつ始まつたともなく、またいつ終つたともなく消えてなくなつておる。そこで、そういう面からいいますと、登録制等を設けて、そうして雇用条件、労働条件を改善するといふ意味におきまして、この法案は、労働行政からいひましても、一歩前進ではないか、われわれはこういうふう

に考えております。

に考えております。

に考えております。

に考えております。

に考えております。

に考えております。

に考えております。

に考えております。

に考えております。

に考えております。

に考えております。

に考えております。

に考えております。

に考えております。

に考えております。

に考えております。

に考えております。

に考えております。

点でございます。一般的に申しまして、一つの行為に対しまして無過失賠償責任を課することが、適当であるかどうかというところは、その行われざる行為による損害の影響とか、その他の事情を考慮しまして、その損害の公平妥当な負担の分配をはかるという観点から考慮すべき一つの立法政策上の問題でありますので、ただ一がい、無過失賠償責任を課することがいいかどうか、これは一般的には問題であろうと思ひますが、水洗炭業者がボタ山をくずしまして、その崩壊に基いて被害を引き起す場合を考えると、これに対する措置として、ボタの採取行為につきましても、鉱業法からさらに一步を出しまして、無過失賠償責任を課するということは、一つの方法として考えられることではないか、こういうように存じます。

○長谷川(四)委員 水洗炭業者が、他人に大きな迷惑をかけるのであるならば、もつと正面から、はつきりと強い規制を加えればよいと思ひます。そこで、この種のことをおやりになつてゐる県は、福岡県だけか。それとも、他の鉱業県に、かくのごとき事態があるかどうかということも、まず承りた

いものを見方をしてやるというのであらば、すなわち、第十六条の第一号のボタの採取による損害も、無過失賠償責任にするというところは、どうもひど過ぎる規定のように思ひますが、いかがですか。この辺のところ、提案者と政府の見解を、一つはつきりしておいてもらいたいと思ひます。

○多賀谷委員 先ほど石炭局長より、鉱業法百九条よりはみ出た点はボタの採取の点だ、こういうお話がありましたが、私は必ずしもそうではないと思ひますが、と申しますのは「捨石若しくは鉱さいのたまり」のたまりがあり、これは無過失賠償責任の範囲だ、こういうところ、ところが、これによつて生ずる損害は、どういふことかといひますと、これはくずれて落ちるといふ行為であります。それによつて被害が起るわけでありまして、ところが、ボタをとるによつて、くずしなから被害が起るというのと、被害から見ますと同じことなのであります。ただ、鉱業権者の場合は、ボタの採取という仕事がいけませんから、比較的こういう事業が起らないのですが、ボタを堆積しておるのを取りくずすときの被害というものは、同じものでありまして、私たちは鉱業法から出ておるものではない、かように確信をしておるわけでありまして、

○村田(恒)政府委員 全然異なつた意見とは、私、存じませんが、少し窮屈な解釈をいたしますと、ただいまの捨石の堆積に該当いたしますのは、第十六条の第三号にあります「排出される土砂のたまり」が、これに該当すると思ひます。従つて、ボタの採取と

いうものは、鉱業法上の無過失賠償責任の中に、完全に含まれてゐるというように、解釈できないのではないかと、いふことを申し上げた次第でございます。しかしながら、今、多賀谷委員のお話がいよいよ、起つておられます被害の影響の態様をいたしましては、同じものが起つてくるということ、それは、私も同じ意見であります。それから、いま一つのお尋ねの、この問題は福岡県だけの問題か、あるいはそれ以外の地域にもあるかというお尋ねでございますが、この福岡県以外のものでございましては、佐賀県にございまして、また、若干長崎県の方にもございまして、それで、私どもの方で、昨年七月に、福岡県を対象として調べたのでございまして、その場合に、福岡県には業者の数が約五百五十、従業員数が約六千五百名前後、それによつて水洗炭として出ておりますものが、毎月五万トンないし六万トン程度である、こういうふうな私どもの調査ではなつております。

○長谷川(四)委員 私は、先ほど申し上げて、くどいようですが、今お聞きしますと、大体従業者六千五百名といふのですが、私は、別に福岡県の方の事情をよく知りません。いづれにしても、石炭と炭鉱については、あなたが一番御専門家であり、従つて、法的にも最も詳しいお方でありまして、私たちが最も崇拝し尊敬しておるのでございまして、でありますから、間違ひはないと思ひますので、すけれども、いつもあなたの方がおっしゃるやうに、失業問題等については、常に考慮し、われわれも考慮しておるけれども、行き足らない点があつた場合には、常におし

りをごりつておるのでございまして、その点だけは、重ねて一つ間違ひのないやうに、政府の施策が悪かつたから失業者が出たのだといふことのないやうに、一つ御説明を願ひなければならぬ。これなんです、私の一番心配するところは、そういう点からいくと、まだ納得のいかない、少し不可解な点もありますが、次に移ります。

第二章の、登録制度に関する規定について伺うわけですが、本法案が公布されますと、水洗炭業者を営む者は、都道府県知事に登録の申請をして、登録を受けなければなりません、第七條の規定を見ますと、本法案は、一応表面は登録制度をとつておりますが、實質的には許可制と同じやうになつてゐるのではないかと、その点はいかがでしようか。私は、第七條の規定を少し強化すれば、事業の健全化どころか、實質的に水洗炭事業といふものは、ほとんどできなくなると思ひますが、提案者の御意見をお伺ひいたします。

○多賀谷委員 第七條の登録の拒否を厳格に行うときには、これはいゝわば事業を廃止しなければならぬ、こういう御心配があると思ひます。今申しましたやうに、水洗炭業といふのを、全然法律のワケ外に置いてゐるというところ、大体問題があるわけですね。それで、今、規制法案が、あるいは保護育成法案かといふことをおっしゃいますけれども、むしろ日本の石炭政策がどちらにいつておるかといふことの方が、より問題でありまして、一体日本の石炭政策において、こういう低品位炭利用という問題、ことに最近のごとく電力用炭の需要が拡大いたしまし

て、低品位炭でもよいという状態になつてしまつた場合において、いつまでも法のワケ外に置いておくことがいいかどうかという点にも、やはり問題があると思ひます。そこで、私たちは、これらの業者は、やはり法の範囲内に置くことが必要ではないか、こういうやうに考えており、融資等のあつせん

○長谷川(四)委員 日本エネルギー体系、構造につきましても、そういう点から考えて参りますと、全くお説ごもつともだと考えられます。しかし、生産の面、消費の面、そういうやうな点につきましても、常に苦慮しておることは、政治は、一つの体系づけた方法を考へてみましても、なかなかそれにマッチした現実の政治が行われておらないといふことは、御承知の通りであります。しかし、お互いわれわれは、常に現実とマッチした高効率の問題のエネルギーに對しまして、常にそれらの点については考へておるけれども、その一方において、これを体系化していこうといふところに、常に矛盾

を考へてみましても、なかなかそれにマッチした現実の政治が行われておらないといふことは、御承知の通りであります。しかし、お互いわれわれは、常に現実とマッチした高効率の問題のエネルギーに對しまして、常にそれらの点については考へておるけれども、その一方において、これを体系化していこうといふところに、常に矛盾

を考へてみましても、なかなかそれにマッチした現実の政治が行われておらないといふことは、御承知の通りであります。しかし、お互いわれわれは、常に現実とマッチした高効率の問題のエネルギーに對しまして、常にそれらの点については考へておるけれども、その一方において、これを体系化していこうといふところに、常に矛盾

を考へてみましても、なかなかそれにマッチした現実の政治が行われておらないといふことは、御承知の通りであります。しかし、お互いわれわれは、常に現実とマッチした高効率の問題のエネルギーに對しまして、常にそれらの点については考へておるけれども、その一方において、これを体系化していこうといふところに、常に矛盾

を考へてみましても、なかなかそれにマッチした現実の政治が行われておらないといふことは、御承知の通りであります。しかし、お互いわれわれは、常に現実とマッチした高効率の問題のエネルギーに對しまして、常にそれらの点については考へておるけれども、その一方において、これを体系化していこうといふところに、常に矛盾

を考へてみましても、なかなかそれにマッチした現実の政治が行われておらないといふことは、御承知の通りであります。しかし、お互いわれわれは、常に現実とマッチした高効率の問題のエネルギーに對しまして、常にそれらの点については考へておるけれども、その一方において、これを体系化していこうといふところに、常に矛盾

を考へてみましても、なかなかそれにマッチした現実の政治が行われておらないといふことは、御承知の通りであります。しかし、お互いわれわれは、常に現実とマッチした高効率の問題のエネルギーに對しまして、常にそれらの点については考へておるけれども、その一方において、これを体系化していこうといふところに、常に矛盾

を考へてみましても、なかなかそれにマッチした現実の政治が行われておらないといふことは、御承知の通りであります。しかし、お互いわれわれは、常に現実とマッチした高効率の問題のエネルギーに對しまして、常にそれらの点については考へておるけれども、その一方において、これを体系化していこうといふところに、常に矛盾

を考へてみましても、なかなかそれにマッチした現実の政治が行われておらないといふことは、御承知の通りであります。しかし、お互いわれわれは、常に現実とマッチした高効率の問題のエネルギーに對しまして、常にそれらの点については考へておるけれども、その一方において、これを体系化していこうといふところに、常に矛盾

を考へてみましても、なかなかそれにマッチした現実の政治が行われておらないといふことは、御承知の通りであります。しかし、お互いわれわれは、常に現実とマッチした高効率の問題のエネルギーに對しまして、常にそれらの点については考へておるけれども、その一方において、これを体系化していこうといふところに、常に矛盾

を考へてみましても、なかなかそれにマッチした現実の政治が行われておらないといふことは、御承知の通りであります。しかし、お互いわれわれは、常に現実とマッチした高効率の問題のエネルギーに對しまして、常にそれらの点については考へておるけれども、その一方において、これを体系化していこうといふところに、常に矛盾

を考へてみましても、なかなかそれにマッチした現実の政治が行われておらないといふことは、御承知の通りであります。しかし、お互いわれわれは、常に現実とマッチした高効率の問題のエネルギーに對しまして、常にそれらの点については考へておるけれども、その一方において、これを体系化していこうといふところに、常に矛盾

を考へてみましても、なかなかそれにマッチした現実の政治が行われておらないといふことは、御承知の通りであります。しかし、お互いわれわれは、常に現実とマッチした高効率の問題のエネルギーに對しまして、常にそれらの点については考へておるけれども、その一方において、これを体系化していこうといふところに、常に矛盾

を考へてみましても、なかなかそれにマッチした現実の政治が行われておらないといふことは、御承知の通りであります。しかし、お互いわれわれは、常に現実とマッチした高効率の問題のエネルギーに對しまして、常にそれらの点については考へておるけれども、その一方において、これを体系化していこうといふところに、常に矛盾

を考へてみましても、なかなかそれにマッチした現実の政治が行われておらないといふことは、御承知の通りであります。しかし、お互いわれわれは、常に現実とマッチした高効率の問題のエネルギーに對しまして、常にそれらの点については考へておるけれども、その一方において、これを体系化していこうといふところに、常に矛盾

を考へてみましても、なかなかそれにマッチした現実の政治が行われておらないといふことは、御承知の通りであります。しかし、お互いわれわれは、常に現実とマッチした高効率の問題のエネルギーに對しまして、常にそれらの点については考へておるけれども、その一方において、これを体系化していこうといふところに、常に矛盾

を考へてみましても、なかなかそれにマッチした現実の政治が行われておらないといふことは、御承知の通りであります。しかし、お互いわれわれは、常に現実とマッチした高効率の問題のエネルギーに對しまして、常にそれらの点については考へておるけれども、その一方において、これを体系化していこうといふところに、常に矛盾

を考へてみましても、なかなかそれにマッチした現実の政治が行われておらないといふことは、御承知の通りであります。しかし、お互いわれわれは、常に現実とマッチした高効率の問題のエネルギーに對しまして、常にそれらの点については考へておるけれども、その一方において、これを体系化していこうといふところに、常に矛盾

を考へてみましても、なかなかそれにマッチした現実の政治が行われておらないといふことは、御承知の通りであります。しかし、お互いわれわれは、常に現実とマッチした高効率の問題のエネルギーに對しまして、常にそれらの点については考へておるけれども、その一方において、これを体系化していこうといふところに、常に矛盾

というものが現われてきております。こういう矛盾の中に入つて、いかにアジャストしていくかということが、われわれが苦勞しているところなのであります。でありますから、私はこれについて、その点も十分にお考えになつておられる点だと考えます。

次に移ります。私が考えてみると申し上げた通りであります。水洗炭業者の規制に関する法律のように、おそらく提案者も、規制法と事業法とのチャンポンだというふうな今の御答弁であつたと思ひます。規制する方がよいのならば、もつと堂々とそういう見解を発表して、目的に対してやつていかなければならない、こういうふうには私は考へる。それは日本のエネルギー全般の上になり、石炭の生産、国内のにらみ合せ、こういう上立つて堂々とやつていつても、決して差しつかえない。またあなたがおつしやるように、反面には、この人たちに融資のワクも開いておるといふお話でございすけれども、融資をしたからといって、零細なものは、融資によつて私は生かされる道があるとは信じません。業者といふものは、金を貸したから、生かされるのではなく、金を貸したから、この不況そのものが打開できるものではないと思ひます。要は、この人たちは、今後、たとへばこれができなかつた場合には、他に転業するものが当然だと私は考へます。であるから、その当然であるのに対するあなたの方のあたたい指導、それ以上の指導を、私は望んでやまないわけでございます。私は現地へ行つてみなくても、これによつて、河川というものがいかなる程度になつておるかということ

は、想像がつきます。申し上げるまでもなく、全量の二割は、つまりその目的とするものが出てこないのだから、入割は河川に流されるというこゝとになれば、おそらく河川というものは、今日もう相当に埋め尽されて、そうしてそれによる水害、被害は、私は想像できると思ひます。決して、私はこの法案そのものに対して云々でなく、申し上げたような点に、十分御考へを願わなければならぬ、こう考へるのであります。

もう一点承わらなければならぬ点は、正誤の件でございますけれども、正誤がこれだけ出た法案というものは、私は今日まで見たことがない。しかも、これだけ短かい法案で、さらに、その中には、正誤として認めることのできないものもありはしないだろうか。今国会冒頭における大蔵大臣の正誤においてさへも、国会が二日間麻痺状態になつたことは御承知の通りと思ひます。こういう点について、提案者はどういふふうにお考えになつておられるか。正誤といふものは、まさに世の中にはあるべきものであると私は考へる。な

くてはならない。けれども、事例がありますので、そういう事例について、あなたのお考えを一つお述べ願ひたいと思ひます。

○多賀谷委員 正誤表の前に、一言申し上げておきますが、私たちは、水洗炭業に関する法律案として、この法案に実は満足しておるわけではありませ

ん。なぜかと申しますと、こういう水洗炭業を、今後のあり方として、いかにして持つていくかという点については、いろいろ議論があります。合理化法の線からいまして、非常に採算

の悪いものは、石炭は規制すべきだという觀念からいいますならば、むしろ洗炭業法の規制、こういうふうに出すべきでありましよう。また低品位炭活用とか、あるいはまた国家資源の愛護という面からいいますと、あるいはまた増産態勢という面から考へますと、むしろこれは助長政策をとるべきだ、こういうふうになつておられるわけ

あります。しかし、まだ今これらのものに対する政府の確たる対策がございせんので、とりあえずこの程度の法案にいたしたわけでございます。また、あのまま放置するわけには参りませんから、とりあえずこの程度の法案にいたしたということをお断り願ひたいと思ひます。

それから、正誤の件ですが、実はこれは法制局当局、しかも参議院の法制局が原案を作りましたのを、衆議院の法制局へ持つていつたということ、忙しさというもので、まことに申しわけないことをしたわけでありまう。しかし、この正誤表をよく見ますと、実は正誤でなくて、修正ではないかというふうな点がございすけれども、ほかの方では修正になつておるので、条文整理上、その個所だけが訂正できてない、こういうような点がほとんどございまして、御了承願ひたいと思ひます。

○長谷川(四)委員 法案なんでものは、大体役人が法案を作るものじやなくて、われわれの手によつて作らなければならぬのが、おそらく国会の原則である。しかし、そういう点について云々申し上げるものではないと思ひます。私も、もう少しお聞きしたい点も二、三あるわけでございますが、一応

この点で打ち切つておきまして、以下、次に質問を許していただいて、逐条的にもう少しやつてみたいと思ひます。

○小平委員長 齋藤憲三君。齋藤委員 私は、よくこの法律はわかりませんが、とにかく賛成、反対を決定しなければならぬ立場にありまうので、二、三、この水洗炭業に関する法律案について、概括的に御質問申し上げたいと思ひます。あるいは提案者の御答弁を得る必要がなく、政府当局の御答弁を得る方がいかうかもしれませんが、どちらへ参りますかわかりませんが、適当に御回答を願ひたいと思ひます。

第一にお伺ひしたいのは、私は石炭地区でありまうので、石炭の加工業といふものには、ほとんど認識も経験もございせんので、幼稚な質問になるかもしれませんが、ボタ山といふものの鉱業法的な觀念といふものは、一体どういふものか。これは鉱業法に規定された鉱物として取り扱うのか、またはそうでないのか、どちらでありますか。

○村田(恒)政府委員 ボタ山は、鉱業法上の鉱物には含まれないわけでございますが、その点につきまして、先般、地すべり防止法が審議されました際に、建設委員会でも、しばしばその法律上の性格の御質問を受けたのであります。ただいままでの政府の有権的な解釈といたしましては、あくまでボタ山そのものは一つの動産である。従つて、ボタ山だけを分離して、それを譲渡その他の行為の対象とすることができ、こういうふうになつておる。解

○齋藤委員 そうしますと、ボタ山はやはり坑口から搬出した加工業者の所有する動産であるのですか。

○村田(恒)政府委員 鉱業権者が、まだ現実にそのボタ山を完全に自己の所有として管理しております場合には、これは鉱業権者のものでございす。しかしながら、鉱業権者の所有から離れて、それが独立の売買あるいは譲渡の対象となつた場合には、これを加工しております業者の責任において管理されるものと考えます。

○齋藤委員 そうしますと、ただいま福岡県、佐賀県等にありまうボタ山といふものの所有権は、一体どうなつておるのですか。

○村田(恒)政府委員 これは、そのそれぞれの処分が、どういふふうになつておるかということによつて、その所有権あるいはその管理権が、鉱業権者に属しておるか、あるいは加工業者に属しておるか、二つに分れております。さらにまた、全然管理者不明のものが存在するわけでありまう。管理者不明のボタ山について、それから発生してくる災害を防止するために、この国会で、地すべり防止法を御通しになつたわけでありまうが、それ以外の管理者が明らかでないものにつきまして、それぞれその態様に従ひまして、鉱業権者が責任を持つか、あるいは加工業者が責任を持つか、その二つの態様に福岡県、佐賀県のものも分れております。

○齋藤委員 鉱業法によりまうと、法定鉱物と採取する権利といふものは、鉱業法によって規定されておつて、その鉱業法に規定されておるところの法定鉱物以外のものが、ズリまたはそ

他の形において廃棄せられた場合は、これは国家の所有に帰属すると考える方が適当なのじゃないか。だから、所有権がないというのではないので、それはボタ山が加工業者の権利以外に属する場合には、これはもとの国有に帰する。そうすると、これを掘るといふことは、採石法が何かでもってやらなければ、それに手をかけるわけにいかないというのが、法的な考えのように、ちよつと今考えると、そう思うのです。これに対して、当局はどうですか。

○村田(恒)政府委員 旧鉱業法におきましては、未開発の鉱物は国の所有とするという規定がございました。これは現在の鉱業法では、削られておるわけでありまして、このボタ山の所有、つまりボタ山に對します加工業者あるいは鉱業権者が、その管理権を放棄しております場合は、直ちに国の所有に属するかどうかという点は、ボタ山は、あくまで動産でございまして、動産であるという意味におきまして、管理権を放棄したために、それが直ちに国の所有になるということにはならないと思ひます。

○齋藤委員 これは本法律案で、根本的に審議する問題であるかどうか、わかりませんが、とにかく鉱業法に規定されておるところのものは、法定鉱物を採取するところの権利である、これは明白であります。それでありますから、ズリというものは、鉱業権者がそのズリに對して価値を認める場合は、自分が金をかけて掘つたのであるから、これは自分の動産として所有することができるとはしない。しかし、これは自分の所有でないとして放棄し

たものは——もともと国有地を、国家から与えられた権利によつて、法定鉱物を採取するところの建前でそれを採取するのであるから、これは不要なものであるとして所有権を放棄すれば、その所有権というものは、国に帰るのは当然であると思ひます。もともと国のものだから、それが、今度うす高く積み上げられておるといふことは、所有権のないものは、当然国家が管理せらるべきものであつて、それを掘る場合は、それは当然他の法律によつて掘るべきものであるということよりも、採石法が何かの法律によつて掘るの

が、私は当然じゃないかと思うのです。わからなければ、あとで調べて答へさせてもいいですが、もう一度その点を……。

○村田(恒)政府委員 ボタ山が、管理権が放棄されて、相当古い年数がたちますと、土地と附合して一体となる場合がございまして、この土地と附合して一体となつた場合には、これは鉱物とみなして、鉱業法の適用を受けるわけでありまして、それ以外の、三十年も四十年もたちまして、やはり土地と一体となつて、もう全然がけのようになつてしまふ、そういうものを掘ります場合には、一面において地すべり防止法の適用を受けなければならぬ、やはりこれは土石採取法なり何なり、そういうものの法律の規定によつて採取の権利というものが規制されるべきものである、こう考えます。

○齋藤委員 ちよつとわからぬが、他の鉱山においては、ズリの中に入つておるところの法定鉱物を採取する場合

を指定しなければいけないはずだ。それとボタ山との関連性は、どういふふうになつておるのか。

○村田(恒)政府委員 ただいま申し上げましたように、鉱業法第三条の第二項に、土地と附合して一体となつた場合には、これは法定鉱物として、鉱業法の適用を受けるのであるわけですが、従つて、鉱業法による許可がなければ、これが採取できないわけでありまして、しかしながら、土地と附合して一体となつておらず、自由な処分ができておるといふ建前で、これまでの法制局との話し合いでは、そういうふうな解釈になつております。

○齋藤委員 まだ納得いきませんから、私もこの次まで調べてきます。それから、なお、お伺ひしたいと思ひますが、この水洗炭業に関する法律案の提案説明を、私、出席いたしませんで、何うことができませんでしたが、大体この水洗炭業に関する法律案提出の趣旨は、水洗によつて微粉炭の回収その他の石炭を回収することができるといふこと、従来、ボタ山がどんどん法律なしにくずされていくといふ点が加味して、これを法制化して損害を防ぐと同時に、規律ある法律下におきまして低品位炭を回収する、こ

ういふ建前の法律だと思ひますが、提案者はいかがでありますか。

○多賀谷委員 その通りであります。○齋藤委員 これは、私の調べが正確であるかどうかはわかりませんが、今日の日本における坑口出炭というものは、石炭に換算して七千三百万トンある。カロリーは平均でもつて四千六

百カロリー、それが昭和三十一年度の坑口出炭量であります。それが商品的には、幾らに石炭が踏まれておるかといふと、わずか四千八百萬トン。膨大なものが、ボタ山か、あるいは水洗によつて流れてしまふ。これは、水洗炭に関する法律というものが出来てしまふから云々するのではありませんが、従来から、昭和三十一年坑口出炭七千三百万トンが、商品化されておるものが、わずか四千八百萬トン。そうすると、大体二千五百万トンというものが、微粉炭として流れておるか、ボタ山の中に積み込まれてしまつておる。今、長谷川委員からも御質問がござい

うふりに考えますと、この水洗ということは、単に六千人や七千人の零細加工業者を相手にして、論議すべきところの問題ではなくして、もつと国家的に見て、これは非常に重大な問題だと思ひます。しかし、法律案は、そういう臨時的に、今、零細者がいろいろむちやなことをやる。ボタ山がくずれるのもとんちやなく、どこに被害が及ぶのともんちやなく、どんどん自分の生活のために水洗炭をやる。これは危険であるから、法律をもつて取り締らうといふのであれば、一応私は、この法律に對して納得することはできる。しかし、こ

うふりに考えますと、この水洗というものは、単に六千人や七千人の零細加工業者を相手にして、論議すべきところの問題ではなくして、もつと国家的に見て、これは非常に重大な問題だと思ひます。しかし、法律案は、そういう臨時的に、今、零細者がいろいろむちやなことをやる。ボタ山がくずれるのもとんちやなく、どこに被害が及ぶのともんちやなく、どんどん自分の生活のために水洗炭をやる。これは危険であるから、法律をもつて取り締らうといふのであれば、一応私は、この法律に對して納得することはできる。しかし、こ

○村田(恒)政府委員 エネルギの根本的な対策として、ただいまの齋藤委員の御指摘は、私も全然同じように考えております。言いかえしますと、年々膨大なエネルギーが逃げていつておる。この逃げていつておるところのエネルギーを集約いたしまして、これをほんとうに国の経済に役に立つような方向に持つていくといふことは、きわめて肝要だと思ひます。これは、単に水洗炭業者を取り締るといふより、な問題よりも、もう一段これを建設的に持つていく大きな問題だと考えております。ただ、残念ながら、これまで精炭として指定統計の上に現れておる

うふりに考えますと、この水洗というものは、単に六千人や七千人の零細加工業者を相手にして、論議すべきところの問題ではなくして、もつと国家的に見て、これは非常に重大な問題だと思ひます。しかし、法律案は、そういう臨時的に、今、零細者がいろいろむちやなことをやる。ボタ山がくずれるのもとんちやなく、どこに被害が及ぶのともんちやなく、どんどん自分の生活のために水洗炭をやる。これは危険であるから、法律をもつて取り締らうといふのであれば、一応私は、この法律に對して納得することはできる。しかし、こ

以外に、今申し上げましたような、相当膨大な分量が捨てられておりますが、全部が全部捨てられておるわけではございませんで、その中で、いわゆる雑炭として、業者が現に売っておるものも、含まれておるわけでございます。しかしながら、その残余のものは、川に流れるか、あるいはボタ山に積まれておるといふ現状でございます。これを、一体どういふふう利用していくかという問題であります。これは、いわゆる未利用資源を、いかに有効に使っていくかという問題でございます。これに対して、今まで適当な手が打たれてこなかったのは、それを消費するところの部門で、なかなか大口な需要というものが出てこなかったわけですね。しかしながら、最近の傾向といたしましては、低品位炭を使います発電というものが、非常に伸びて参っております。そしてまた、相当大きな計画が、九州地区におきまして、今計画されておるわけでございます。そして、そういう意味においても、微粉炭の回収、また非常に将来の膨大な計画になりますけれども、極端な場合には遠賀川の中に入れておるところの未利用資源というものを、全面的に利用いたしまして、これを大きく低品位炭の発電と結びつけていくというふうな構想も、今研究中でございます。そして、さしあたっては、たとえ日本炭鉱がやつておりますように、日本炭鉱の低品位炭と三池の炭とを混炭いたしました、これを中部電力、あるいは九州電力に売っておる、こういう方向をどんどん進めていきたいと思っております。また最近におきます沈没バグから微粉炭の回収、それからフ

ローテーション、それ以外に超音波によりまして微粉炭の回収の技術が、非常に進んで参つてきております。これが工業的に完全に実施されます場合には、画期的な考案だ、こういうふうにかえております。

○多賀谷委員 実は政府がとっており、昭和五十年の石炭需要見込みにおきまして、あるいは供給の見通しにおきまして、精炭が七千二百萬トンのほかに、雑炭八百万トンを加えておるわけですね。そこで八百万トンが、全部は水洗という形で出てこないと思ひますが、かなり大きな部面を占めておるのではないかと、かように思ひわけあります。

と申しますが、水洗によるボタ山の整理その他の水洗炭業の法律というものが、どれだけの希望をつなぎ得るかという問題でございます。これはおそろしく、私はよくわかりませんが、ボタ山を水でそのまま洗つたのでは、微粉炭は水と一緒に流れてしまふ。結局ボタ山をクラッシュして、そうしてボタ山の中に含まれておるところの低品位炭をとる。そういうことになります。ボタ山を粉砕する、そうして水で洗う。その水の中に含まれるところの石炭以外のものによつての河川の悪影響というものは、おびただしい状態になつていくのではないかと、そういうものに対する補償その他の危険防止の責任というものは、一体どこが負うのであります。

さらにまた、これは零細企業の形態でなくて、最近は大規模な形態になつてきておる。ことに子会社等を設けて、水洗専門にやらせておるといふ炭鉱も出てきたわけがあります。そこで、こういった火力用炭の石炭が、低品位でも間に合うというふうな状態、あるいは低品位炭利用というふうな状態になりますと、やはりこういったものを、法の外に置くというところは、石炭政策上、よくないのではないか。むしろ、法の中に入れて保護し、あるいはまた調整していくという必要があるのではないか、われわれはこう考へておるわけでありまして、しかし、そこまで政府の方がまだ踏み切つておられませんか、われわれは、とりあえずこの法案を出した、こういう経緯でございます。

○村田(恒)政府委員 たいだいまお話しのように、一番大きな災害というものは、水質を汚濁していくということ、非常に大きな問題でございます。さらに、もう一歩手前、これも今お示しをいたしましたように、クラッシュすることによつて崩壊して参ります。崩壊によるいろいろな災害の発生、この二つの点が、ボタ山に関連します。災害の大きなものでございますが、その場合に、水洗微粉炭の回収あるいはボタ山からの採取、そういうものを鉱業権者の責任においてやつておる場合は、それによつて生じて参る鉱害は、鉱業権者の責任でございます。さらに、鉱業権者の許可を得ない、全然無許可でもって、鉱業権者との契約がなしに勝手にボタ山からこれを取上げて水洗するという場合には、これは当然水洗炭をやつておる業者の責任でございます。

○多賀谷委員 実は、単に水質を汚濁するということだけでは、現在の鉱業法も、賠償を要求してはいないのです。それで、これは忍容の義務があるといひますか、そういう程度になつておる。ところが、それが川底を埋める、こういうことになりまして、今、お話しのように、鉱業権者の賠償責任が追及される、こういうことに一般鉱業法ではなつておるわけでありまして、そこで、水質汚濁防止法案というものが、今とやかく言われておるのですが、この水洗炭法は、そういう面は、現行の範囲内と考へておるわけでありまして、鉱業権者以上の賠償を水洗炭業者に負わすという意図はない、また法律もそれを要求しておるものではございません。

○村田(恒)政府委員 河川に対して被害の大きなものは、たいだいま申し上げましたように、第一に水質を汚濁する問題でございます。この水質汚濁につきましても、目下、別途御相談を申し上げております。水質汚濁防止法によりまして基準というものが定められて、今後、水質を汚濁するものに対する措置が打たれる、こう考へております。

○多賀谷委員 実には、水洗炭業者が、自分たちの責任においてやつております場合には、当然水洗炭業者の責任において、現状復旧その他の責任を持つわけでございます。ただ、問題は、水洗炭業者のような零細なものが、果してそれだけのことをやり得るかどうかというところは、経済的な問題としても、あるいは社会的な問題としても、今後、相当問題が残されると考へております。

○多賀谷委員 実には、単に水質を汚濁するということだけでは、現在の鉱業法も、賠償を要求してはいないのです。それで、これは忍容の義務があるといひますか、そういう程度になつておる。ところが、それが川底を埋める、こういうことになりまして、今、お話しのように、鉱業権者の賠償責任が追及される、こういうことに一般鉱業法ではなつておるわけでありまして、そこで、水質汚濁防止法案というものが、今とやかく言われておるのですが、この水洗炭法は、そういう面は、現行の範囲内と考へておるわけでありまして、鉱業権者以上の賠償を水洗炭業者に負わすという意図はない、また法律もそれを要求しておるものではございません。

○多賀谷委員 実には、水洗炭業者が、自分たちの責任においてやつております場合には、当然水洗炭業者の責任において、現状復旧その他の責任を持つわけでございます。ただ、問題は、水洗炭業者のような零細なものが、果してそれだけのことをやり得るかどうかというところは、経済的な問題としても、あるいは社会的な問題としても、今後、相当問題が残されると考へております。

○多賀谷委員 実には、単に水質を汚濁するということだけでは、現在の鉱業法も、賠償を要求してはいないのです。それで、これは忍容の義務があるといひますか、そういう程度になつておる。ところが、それが川底を埋める、こういうことになりまして、今、お話しのように、鉱業権者の賠償責任が追及される、こういうことに一般鉱業法ではなつておるわけでありまして、そこで、水質汚濁防止法案というものが、今とやかく言われておるのですが、この水洗炭法は、そういう面は、現行の範囲内と考へておるわけでありまして、鉱業権者以上の賠償を水洗炭業者に負わすという意図はない、また法律もそれを要求しておるものではございません。

だきたい、かように考えておるわけだ。

○齋藤委員 最後に、希望だけを申し上げて質問を終わりますが、先ほど石炭局長からも、お話がございましたが、最近のこの水洗炭、微粉炭回収に対する科学技術的な進歩は、お説の通り、いろいろ考案されて、私の聞き及んでおりますところにおいては、ほぼ所期の目的を達しておるといふことを聞いておるのであります。日本炭礦ですか、どこでございませうか、大型の微粉炭回収装置をつけて、私の手元におつておられますデータによりますと、百二十トンの原料水でもって、一時間に二十四トンの微粉炭の回収能力を持つておる。これを実際に運転してみれば、八十トンの原料水でもって原料炭として十二トン、うち回収炭七トン、廃石水五トンという結果も出ておるといふわけでありませうが、私のこの実験を見ました結果によりまして、微粉炭の回収のみならず、混濁水の清浄化も、超音波の応用によつて完全に近い結果が上つておる。私は、あえてこの法律を云々するものではございませうが、水洗炭業によつて、微粉炭の回収及び低品位炭の回収、それから、それによつての被害の防止をやるという建前において法律を作つても、実際にその効率的な運用をはかるところの具体的方法がなければ、やはり法律といふものは死文化化する。私のおそれることは、こういうような水洗炭業に関する法律案ができて、これから膨大な未利用的な状態になつておるところのボタ山、あるいは坑口から出るところの微粉炭の回収をはからんとするところの議員立法、政府当局も、そう

いうことまでお考えになつておると思ふのであります。そういうことに対して、適切な施策があつたならば、これを一つ勇敢に応用して、この効率的な効果も上げると同時に、微粉炭及び低品位炭の回収をはかつて、出炭能率も向上せしめるといふふうに、一つお取り計らいになることが、最もいいのではないかと。私はこう考えておるのですが、果してそういう点に關して、どれだけの御関心と御決意があるのか、一つ承わつておきたい。

○村田(恒)政府委員 低品位炭の利用は、この数年間で非常に進歩して参りまして、すでに御承知と思ひますけれども、低品位炭を利用いたしました具体例といひましては、常磐共同火力発電、三井、三菱、住友の製塩の事業、それから、今計画中のものとして、三つの高島の自家発電、それから古河の好間の自家発電、それから北炭夕張のコーキスの製造、太平洋炭礦の流動乾留によりまして都市ガスの供給、あるいはコークスより豆炭の製造、雄別炭礦の豆炭の製造、こういうふうなもの、すでに続々手がつけられておりました。さらに九州地区に、大規模な低品位炭を利用する火力発電の建設を計画中であります。こういう意味において、新しい石炭化学、低品位炭といふものの将来の大きな発展が見られるわけでありませう。われわれといひましては、この未利用資源を、いかに活用していくかという重大な政策と、それから炭鉱の経営そのものを有利ならしめるという点から、低品位炭の利用といふものを、精力的に推進したいと考えておるわけでありませう。

ただいま、まことに夢のような計画

かもしれないが、つい四、五日前から研究を始めたのが、先ほど申し上げました遠賀川に、ドイツの方法を利用いたしまして、あすこの水洗微粉炭を回収していくというところを研究中でございませう。それで遠心分離機によつて分離の容易な場合と、容易でない場合と二つございませう。その場合の研究をさせるために、最近専門家を派遣いたしました。詳細な報告をとつておきます。これらの線に沿つて、今後とも低品位炭の有効利用といふことを進めたい、こう考えております。

○齋藤委員 その今の、ドイツに技師を派遣して、遠賀川の混濁水を清浄化するといふことは、見当はずれです。何もドイツにそんなことを聞きにいかなくても、日本にだってある。そんなばかなことを言うから、事がこんがらがつて、私は質問をやめようと思つて、質問をしなればならぬことに。なる。そういう不認識であるから、私は当局に対して、万全の信頼をささげるわけにいかないということになる。

ドイツの超音波の研究と、日本の超音波の研究といふものは、一体どっちが進んでおるか、調べたい。それから微粉炭混濁水が清浄化されるというところは、遠心分離機でできるかできないか。そんなことは、過去の結論で、できないといふことになつておる。これはどうしても超音波か、あるいはさういふものでなければいけないといふこととて、その研究が進んで、日本の超音波によるところの混濁水の清浄化といふものは世界特許をとつておる。さういふものを知らずに、技師をドイツに派遣して、遠賀川の水をきれいにしようなんていうことを考えるから、外貨と

いふものが外国に流亡するということになる。一体、あなた方は、当局に立つておつて、日本の技術を十分に検討せずして、いきなり外国々々といつて外国走りをするから、笑ひを後世に残すことになる。一つよく十分調査をして、日本の技術をもつて遠賀川の水をきれいにして、遠賀川にアユのすむような計画を立ててなつた方が、私は、夢物語としては、日本に当てはまるところ。ドイツの技術を持つてきて、遠賀川にアユがすむようにしたつて、何にもならない。

世帯に属する者を含む。以下同じ。以外の者に従業員と同一又は類似の条件で購買会事業を利用させることによつて小売商の事業活動に影響を及ぼし、その利益を著しく害しているとき、大蔵省令、厚生省令、農林省令、通商産業省令で定めるところにより、その購買会事業を行う者に対し、従業員以外の者に購買会事業を利用させることを禁止することが出来る。

○小平委員長 次に、昨三十二年十二月二十日、それぞれ本委員会に付託された第二十六回国会、内閣提出にかかると小売商業特別措置法案及び同じく第二十六回国会、水谷長三郎君外二十三名提出にかかると商業調整法案の両案を、一括議題として審査に入ります。

一 従業員以外の者には購買会事業を利用させない旨を購買会事業を行う場所に明示すること。

まず両案について順次その趣旨の説明を求めます。川上中小企業庁長官。

二 従業員である旨を示す証明書を利用させないこと。

小売商業特別措置法案
小売商業特別措置法
(購買会事業を行う者に対する措置命令)

三 購買会事業を行う者が発行する利用券と引換に又はその利用券に必要事項を記入するのでなければ購買会事業を利用させないこと及びその利用券は従業員以外の者には交付しないこと。

第一条 都道府県知事は、購買会事業(事業者がその従業員の生活に必要な物品を供給する事業(その者がその従業員の生活に必要な物品を加工し、又は修理する事業を含む。以下同じ。))を行う者がその従業員(従業員と同一の

第二条 厚生大臣又は都道府県知事は、消費生活協同組合法(昭和二十三年法律第二百号)第十二条第三項ただし書の許可の申請があつ

たときは、消費生活協同組合及び消費生活協同組合連合会（以下「組合」と総称する。）がその組合員（組合員と同一の世帯に属する者を含む。）及び会員（以下「組合員」と総称する。）以外の者に物品の供給事業（物品を加工し、又は修理する事業を含む。以下同じ。）を利用させることによつて小売商の事業活動に影響を及ぼし、その利益を著しく害するおそれがないかどうかを審査しなければならない。

第三条 都道府県知事は、必要があると認めるときは、大蔵省令、厚生省令、農林省令、通商産業省令で定めるところにより、消費生活協同組合法第十二条第三項ただし書の許可を受けていない組合に対し、次の措置をとるべきことを命ずることができる。

一 組合員以外の者には物品の供給事業を利用させない旨を物品の供給事業を行う場所に明示すること。

二 組合員である旨を示す証明書を提示しない者には、物品の供給事業を利用させないこと。

三 組合が発行する利用券と引換に又はその利用券に必要な事項を記入するのでなければ物品の供給事業を利用させないこと及びその利用券は組合員以外の者には交付しないこと。

（小売市場の登録）

第四条 政令で指定する市（特別区を含む。）の区域内においては、都道府県知事（地方自治法（昭和二十二年法律第六十七号）第二百五十二条の十九第一項の指定都

市にあつては、市長。以下次条において同じ。）の登録を受けたものでなければ、一の建物を十以上の小売商（その三分の一以上が政令で定める飲食料品を主として販売する場合に限る。）の当該小売営業の用に供させてはならない。

（請求）

第五条 都道府県知事は、前条第一項の登録を受けた建物内の小売商が私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和二十二年法律第五十四号）第二条第七項に規定する不正な取引方法（以下単に「不正な取引方法」という。）を用いておりと認めるときは、公正取引委員会に対し、この法律の規定に従ひ必要な措置をとるべきことを求めることができる。

2 都道府県知事は、前項の規定による請求をしたときは、遅滞なく、その旨を主務大臣に報告しなければならない。

（公正取引委員会の指示等）

第六条 公正取引委員会は、第四条第一項の登録を受けた建物内の小売商が不正な取引方法を用いておりと認めるときは、その小売商に対し、すみやかにその行為を取りやめるべきことを指示することができる。

2 公正取引委員会が前項の規定による指示をした場合において、小売商がその指示に従つたときは、小売商のその指示に係る行為については、私的独占の禁止及び公正

取引の確保に関する法律第四十八条、第四十九条、第五十三条の三及び第五十四条の規定は、適用しない。

（あつせん）

第七条 都道府県知事は、小売商の事業活動に係る紛争が生じた場合において、小売商の事業活動の機会を確保するため特に必要があると認めるときは、その紛争の解決のためあつせんに努めなければならない。

（報告徴収及び立入検査）

第八条 都道府県知事又は地方自治法第二百五十二条の十九第一項の指定都市の市長は、この法律の施行に必要な限度において、購買会事業を行う者、第四条第一項の登録を受けた者若しくは同項の登録を受けた建物内の小売商に対し、必要な事項の報告を求め、又はその職員に、これらの者の事業所若しくは事務所に立ち入り、業務の状況若しくは帳簿書類を検査させることができる。

2 前項の規定により立入検査をする職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係人に提示しなければならない。

3 第一項の規定による立入検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解してはならない。

（罰則）

第九条 次の各号の一に該当する者は、一万円以下の罰金に処する。

一 前条第一項の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者

を拒み、妨げ、又は忌避した者

第十条 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に関し、前条の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対して同条の刑を科する。

第十一条 次の各号の一に該当する者（法人にあつては、業務を執行する役員）は、一万円以下の過料に処する。

一 第一条第一項の規定による禁止に違反し、又は同条第二項の規定による命令に違反した者

二 第四条第一項の規定に違反し、同項の登録を受けない建物に小売商の小売営業の用に供せしめる者

第十二条 第三条の規定による命令に違反した組合の理事は、一万円以下の過料に処する。

附則

この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内で政令で定める日から施行する。

理由

小売商の事業活動の機会を確保するため、購買会事業又は消費生活協同組合等の事業の利用を調整するとともに、小売市場の健全な発達を図るため、小売市場の登録を行い、及び小売市場の小売商の取引を公正にする等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

案につきまして、その大要を簡単に御説明申し上げます。

この法律案におきましては、四つの点につきまして、規定しておるわけでありまして。

第一の問題につきましては、現在の各会社のやっております購買会、この購買会が、一般の中小の小売業者に対して、いろいろな悪い影響を与えておりますので、それを取り締まるといふのが第一点であります。

第二点につきましては、現在、消費生活協同組合というものが、法律によつてできておるわけでございますけれども、この消費生活協同組合が、やうなことが、員外販売とか、そういうやうなことにやりますと、一般の中小企業業者であります小売商と、いろいろ摩擦を起しておりますので、これに對しまして、ある程度の規制をするということでありまして。

第三点につきましては、小売市場につきましては、現在、全く自由に置かれておるわけでございますけれども、これがまた、特に関西地方におきましては、小売市場がお互いに無用の競争をいたしまして、そのために小売市場に入つております小売業者のみならず、その周辺の小売業者に対しまして、いろいろな悪い影響を与えておりますので、これについてある程度の規制をするということでありまして。

それから第四点につきましては、小売商と卸売業者、あるいはその製造業者等々、いろいろな摩擦を生じておる面が相当ございまして、これに對しまして、都道府県知事が、そういう紛糾が生じた場合は、そのあつせんに乗り出さなければいけないという四つ

の点から、この法律案はできておるわけであります。

第一の一般の購買会につきましては、現在、これはあらゆる会社において、購買会を持つておるわけでございますが、現在のところは、全く野放しになつておるわけでございます。何らの規制もないわけでございます。従いまして、これらの購買会の中には、大々的に員外販売をやつておるのであります。そのために、その付近の小売業者は、非常にみじめな状況になつておるのであります。たとえば、一例を申し上げても、石川県の小松市とか、この購買会につきましても、員外利用が約四〇％という大きな割合になつております。その他、いろいろものが方々にあるわけでございます。そのために一般の小売業者が困つておりますので、私どもの方としては、第一点は、こういう購買会が、員外利用をいたしまして、そのために、小売業者といる摩擦を生じ、小売業者の利益を非常に害しておるといふような場合におきましては、都道府県知事が員外利用を禁止することができるといふ規定を一つ置く。それからもう一つは、この都道府県知事におきましては、これが実効を確保するために所要の措置をはかる。たとえば員外利用について、員外利用をさせないといふことを、はっきり事業場に明示しておくとか、あるいはまた、従業員が買いくる場合におきましては、証明書を持つてなければ販売できないとか、あるいはまた、この購買会が販売をする場合におきましては、利用券と引きかえなければ販売ができないとか、そういうような規制を、私どもの方としてやりまして、そして購買会と一般の小売業者の調整をやりたいたいというのが第一点であります。私どももいたしましては、一般の従業員に対する購買会の販売事業について、不当な制限をするという意味では毛頭ありません。これはどこまでもこの購買会の設立の趣旨から考えて、員外利用といふものを十分に取り締つていきたいという考え方でございます。

第二点につきましては、消費生活協同組合につきましても、現在方々で問題を起しておるわけでありまして、たとえば、先ほど申し上げました購買会と同じような例が、鳥取県の米子の生協でありますとか、あるいは岩手県の釜石の生協でありますとか、その他相当方々にこういう生協が、法律の趣旨によつて認められましてそれ以上の員外販売をやつて、そのために、一般の小売商といふ問題を生じておりますので、私どもの方としては、この消費生活協同組合に対しまして、現在、法律によつて、さらにある程度の規制をしたといふことでありまして、第一点は、現在消費生活協同組合が員外利用をする場合においては、許可制になつております。しかしながら、許可をする場合におきましては、小売業者との関係を全然考慮に入れないで、単に員外販売することによつて、その生協の組合員に対して悪い影響があるかどうかといふことを判断いたしまして、員外利用の許可をしておるのであります。私どもも考えたといつたしましては、やはり一般の小売業者との関係を考慮して、許可をしてもらいたいといふことでありまして、第二の問題といたしまして

は、先ほど購買会とところで申し上げましたような、この員外利用の許可を受けていないものが、員外利用をしておることについての取締り、そういうことをさせないような取締りをしたいといふふうに考えておるのであります。それから、第三の問題につきましては、小売市場の登録制の問題であります。先ほど申し上げましたように、関西地方でいろいろ問題を起してありますので、私どもの方としていたしまして、小売市場を、実は許可制にしたいといふような気持を持つていたのであります。いろいろ法律的な問題として、これはなかなか不可能であるといふふうに考えましたので、さしあたり登録制といふことにいたしました。この小売の市場をすべて登録いたしまして、登録しないものは、小売市場を開業することができないといふことにいたしましたわけでありまして、しかし、これは制限登録ではなくて、全く無制限の登録といふことにいたしておるわけですが、ただ、小売市場につきましては、都道府県知事が、この市場においていろいろと不公正な取引をしておるといふような場合におきましては、公正取引委員会に対しまして、必要な措置をとつてもらいたいといふ請求をすることができ。そういう請求がありましたならば、公正取引委員会の方におきましては、その小売市場の中の小売商に対して、不公平な取引をしてはいけなしいという指示をすることができ。もしそれに違反した場合におきましては、公正取引委員会の所要の手續によりまして、いろいろな措置をとるといふことにいたしたいと考えておるのであります。

第四点につきましては、現在、あるいは大企業が小売の方に乗り出すとか、あるいは問屋の方が小売を兼業して、大々的に小売をやるとか、そういうようなことによりまして、いろいろ小売商との間にトラブルが生じておりますので、そのトラブルが生じた場合におきましては、都道府県知事が、これに對しまして、いろいろあつせんに努めなければならぬといふものであります。この四点からこの法律はできておるわけでありまして、何とぞこの点を十分御検討していただきまして、これがすみやかに可決いたしますように、お願いしたいと思います。

○小平委員長 次に、松平忠久君。

商業調整法案
商業調整法
(目的)

第一条 この法律は、製造業又は卸売業と小売業及び小売業相互間の業務分野を調整することにより、適正な流通秩序を維持し、もつて国民経済の健全な発展に資することを目的とする。

(業種指定)

第二条 主務大臣は、小売業の分野において、製造業者又は卸売業者と小売業との業務分野を調整することにより適正な流通秩序を維持する必要があると認めるものがあるときは、当該業種を地域とともに指定するものとする。

2 小売業者の組織する団体は、主務大臣に対し、省令で定めるところにより、前項の指定を申請することができる。

3 主務大臣は、第一項の規定による指定をしようとするときは、あらかじめ、中央商業調整審議会の意見を聞かなければならない。

4 中央商業調整審議会は、前項の規定による意見を定めようとするときは、あらかじめ、利害関係人及び参考人の意見を聞かなければならない。

(届出)

第三条 前条の規定により、指定された地域(以下「指定地域」という。)内において当該指定された業種(以下「指定業種」という。)に属する卸売業又は小売業を当該指定があつた際現在営んでいる者及び当該指定後において新たに営もうとする者は、政令で定めるところにより、都道府県知事に届け出なければならぬ。その事業を廃止し、又は事業の内容を変更しようとするときも、同様とする。

(既存業者の事業拡張の禁止)

第四条 第二条の規定による指定があつたときは、そのときにおいて当該地域内で当該指定業種に属する小売業を兼ね営んでいる当該指定業種に係る物品の製造業者又は卸売業者(以下「既存業者」という。)は、当該指定があつた後に、当該指定地域内で当該指定業種に属する小売業の設備の新設、増設その他当該小売業の経営規模の拡張をすることができない。

(既存業者に対する命令)

第五条 都道府県知事は、主務大臣の承認を受けて、指定業種につき、小売業者が既存業者に對する当該小売業に係る事業活動により圧迫

を受けてその存立に重大な悪影響を受けていると認めるときは、当該既存業者に対し、その圧迫を緩和するための適切な措置をとるべきことを命ずることができる。

(製造業者等による小売業の禁止)
第六条 第二条の規定による指定があつたときは、当該指定地域内においては、当該指定業種に係る物品の製造業者又は卸売業者は、当該物品の小売業を新規に開業することができない。ただし、特別の事情がある場合において都道府県知事の許可を受けたときは、この限りでない。

(脱法的行為の禁止)
第七条 指定業種に係る物品の製造業者又は卸売業者は、第二条の規定による指定があつた後において当該指定地域内においては、資本的又は人的関係において支配力を及ぼしている者をして当該指定業種に属する小売業を開業させ又はその設備の新設若しくは増設をさせ、又は指定業種に属する小売業を営む者と資本的又は人的に連帯すること等により、実質的に第四条又は前条の規定に違反する行為をしてはならない。

(排除措置)
第八条 都道府県知事は、主務大臣の承認を受けて、製造業者又は卸売業者が前条の規定に違反する行為をしたと認めるときは、当該製造業者又は卸売業者に対し、これらの行為を排除するために必要な措置をとるべきことを命ずることができる。

(市場新設等の許可)

第九条 公設又は私設の小売市場の設備を新設し又は拡張しようとする者は、政令で定めるところにより、主務大臣又は都道府県知事(地方自治法(昭和二十二年法律第六十七号)第二百五十二条の十九第一項の市にあつては市長)の許可を受けなければならない。(勸告)

第十条 主務大臣又は都道府県知事は、中央商業調整審議会又は地方商業調整審議会の意見を聞いて、小売業を営む事業者と消費生活協同組合法(昭和二十三年法律第二百号)その他特別の法律により小売業を営むことを認められていた組合との間の当該事業活動に係る紛争につき特に調整する必要があると認めるときは、これらの組合に対し、適切な措置をとるべきことを勧告することができる。

(商業調整審議会)
第十一条 この法律の施行に関する重要事項を調査審議するため、総理府に中央商業調整審議会、都道府県に地方商業調整審議会(以下本条中これらを「審議会」と総称する。)を置く。

2 中央商業調整審議会は、次に掲げる者につき内閣総理大臣が任命する委員十五人以内で組織する。

- | | |
|------------|----|
| 一 小売業者 | 五人 |
| 二 製造業者 | 二人 |
| 三 卸売業者 | 二人 |
| 四 消費者 | 二人 |
| 五 労働者 | 二人 |
| 六 学識経験のある者 | 二人 |
- 3 前二号に定めるもののほか、審

議会の事務をつかさどる機関、審議会の組織、議事及び運営その他審議会に關し必要な事項は、政令で定める。

(罰則)

第十二条 第四条若しくは第六条の規定又は第五条若しくは第八条の命令に違反した者は、三十万円以下の罰金に処する。

2 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に關し、前項の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対して同項の刑を科する。

第十三条 第九条の規定に違反した者は、五万円以下の過料に処する。

2 第三条の規定に違反して届出を怠り、又は虚偽の届出をした者は、一万円以下の過料に処する。

附則

この法律は、公布の日から施行する。

理由

適正な流通秩序を維持するため、製造業及び卸売業の小売部門への進出を阻止し、また小売業相互間の事業活動を調整する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

本案施行に要する経費として、

本案施行に要する経費として、平年度約一千万円の見込である。

○松平委員 ただいま議題になりました昭和三十三年二月二十八日、衆議院第六号をもって、水谷長三郎君外二十三名によつて提案されました商業調整法案について、御説明申し上げたいと存じます。

わが党の考え方は、この商業調整法案のほかに、昨年可決されました中小企業団体の組織に関する法律、中小企業組織法案、それから中小企業の産業分野の確保に関する法律案と同時に提出しておりますが、これらの三つの法案を、一つは共同修正で通つておるわけでありまして、これらの関連法案というものが、やはり三位一体的に運営されて、初めて現在の中小企業の置かれておる悩み、そういうものを解決することができ、こういう立場に立つておるのであります。

今日におきまして、中小企業の実態は、申すまでもなく、これはほとんど慢性的な不況に落ち込んでおりまして、すなわち、過度の競争とか、あるいは原料高の製品安、金融難、税金難、または設備の不備とか技術の後進性のほか、いわゆる大資本の圧迫というふうな、数知れない重圧が及びまして、これらの影響がごとく中小企業へしわ寄せされてきておる。そうして、その根本原因というものは、やはり国の施策が非常に大きな影響を中小企業へ寄せておる、これが根本原因である。これは考えておるのであります。

そこで、御承知のように、昨年提案いたしましたものの中で、中小企業の組織に關する法律は、去る第二十七臨時国会において、両党の共同修正によりまして、中小企業団体の組織に関する法律として成立したことは皆さんも御承知の通りであります。そこで他の二つの法律を同時に成立せしめなければ、中小企業の安定を確保するといふわけに参らない、かような立場に

立つておりますので、商業調整法案ときわめて重要な関連のある中小企業の産業分野の確保に關する法律案自体も御説明を申し上げなければ、画龍点睛を欠く、かように考えておるのであります。

そこで、順序をいたしまして、やはり今国会で継続審議中であるところの、中小企業の産業分野の確保に關する法律案を、簡単に御説明申し上げます。

この法律の目的とするところは、中小企業に適正な産業の分野を与えていく。この産業の分野に対しては、大企業がこれに進出していくことを規制しなければならぬ。つまり、中小企業の果すべき役割に対して、大企業がどんどん進出してくる、これを禁止していかなければならないという考え方に立つておるのであります。

そうして、その基準は、生産方式が、特に中小企業に適正であるというふうに思われる業種、そうして、従来の生産実績が、中くらいの規模以下の業種に対しては、原則的に中小企業がそういう分野に進出していくべきであつて、大企業がそこへ入り込んでくるというところは、法律によつて規制しなければならぬ、これが骨子であります。しかしながら、現在においては、統計も非常に不備である。それから複雑な諸要素を検討する必要がありますので、当面は、中小企業安定法に指定する業種、それから機械工業振興臨時措置法によつて指定されておる業種、または当然中小企業的な中くらいの規模でいいというような要件を備えていると考えられる業種、すなわち、たとえば手工業であるとか、あるいは地方的な特産であるとか、あるいは環境衛生に特に關係のあるというふうなもの

が、中小企業としては適正な業種である、こういうふうに指定したい。そしてそれを大企業が圧迫するということを押えたい、こういうのであります。

しかし、この業種は、将来、経済の発展とともに、ますますこれを広げていかなければならぬが、とりあえずは、先ほど説明しましたような業種というものを、特に保護を加えるべき対象の業種として指定をしたい、かように考えておるのであります。

こうして指定された業種に対しては、先ほど申したように、大企業が新しくその業種の事業を開始するとか、あるいは設備を拡張するとかいうことを禁止しておるのであります。また資本的に、人的に支配している中小企業たる子会社や、あるいは代理店等を通じて活動しようとする脱法行為もこれを許さない、こういうことを内容としております。

それから、指定業種については、現に行なっている大企業の事業活動が、中小企業の存立に重大な悪影響を与え、という場合には、主務大臣は、これに対して制限の命令を出すことが出来るようにしてあります。しかしながら、中小企業の保護を重視するあまりに、わが国の経済の近代的な発展を阻害したり、あるいは一般消費者大衆の利益を無視するというような結果になつてはいけませんので、主務大臣は、中小企業者や大企業者、労働者、学識経験者、国会議員等によつて、いわゆるこれらの国民各階層からの代表によつて組織される審議会に諮つて、そうして実施の公正を期するように審議会を設けることになつておるのであります。

そこで、今の問題の商業調整法でありますけれども、全文十三カ条の法律案であります。この法律案の目的は、卸売業と小売業及び小売業相互の事業分野というものを調整しなければならぬ。この調整によつて適正な流通秩序を維持して、そうして一般小売業者を保護しようというのが、この法律案の目的であります。

しからば、この事業分野を調整するその基準、発生した場合はどうするかと申しますと、主務大臣が、その業種と地域とを指定することになつておるのであります。すなわち、これこれの業種あるいはこれこれの地域において、先ほど申したように卸売業と小売業、あるいは小売業相互の事業分野というものを制限調整することを、主務大臣が行い得ることとしております。

こうして指定された地域と業種については、製造業者及び卸売業者に対しては、その小売部門の新規開業あるいは拡張というものを禁じております。また同時に、資本的に、あるいは人的に支配する代理店等を通じて行つておるいわゆる脱法行為、これを禁じておることは、先ほど産業の分野を確保する法律案について御説明したところと同様であります。

次に、公設市場あるいは私設市場の乱立が、最近特にひどくなつてきておられますが、これらの市場の設備の拡張新設というよりなものは、当該行政庁の許可事項としなければならぬ。そうして一般小売業者との間に過当な競争を行なつて、小売業者を圧迫するといふようなことにならないように留意をしなければならぬ。と同時に、最近御承知のように、公設市場もしく

は私設市場同士の乱立が非常に多くありまして、市場間の過当競争というところが、非常に問題になつてきておるのであります。しかし、これらも、今申しました市場の規制によりまして、市場間の過当競争を、あわせて解決していきたいと考えておるのであります。

次に、消費生活協同組合法等特別の法律に基いて小売業を営んでおる組合と、一般小売業者との間に紛争が生じた、こういう場合には、その調整のために、行政庁は、中央または地方に商業調整審議会を設けることになつておりますが、この商業調整審議会によつて、その意見を聞いて、必要な勧告を行なつて、それらの紛争を解決していく、こういう規定になつておるのであります。

最近特に著しい百貨店の進出に対しては、百貨店法があるわけでありまして、しかし、この百貨店法の不備に乗じて、いろいろな脱法的なことが行われて、それによつて、小売商を圧迫しておるわけでありまして、これについては、別途、本商業調整法案とは別な考え方、これを規制して参らなければならぬというふうに考え、百貨店法の一部改正案が、すでにこの国会に提案されておつて、現在継続審議中であることを、あわせてここで申し上げたいと存じます。

この法律が一般消費者に及ぼす影響は、きわめて大きいのであります。その運営の公正を期するためには、どうしても中央地方に、小売業者あるいは製造業者、卸売業者、消費者、労働者、学識経験者というようないくつかの人の代表を選びまして、これによつて商業調整審議会というものを設けて、そうして主務大臣または都道府県知事の諮問機関とする旨をあわせて規定をいたしております。

かようにいたしました、この商業の分野の調整をはかり、あわせて、先ほど申しましたように、大きな産業、大企業と中小企業との分野をあわせてこれを確保していく、こういうことと両々相俟つて、私たちは、現在悩んでおられるところの中小企業者の向上と発展に資していきたい、かような考え方でこの法律案の目的並びに内容ができておるのであります。

以上、簡単に提案の理由並びに内容の概要を御説明申し上げました。何とぞ皆さん方の慎重な御審議によつて、すみやかに可決されんことをお願いいたします。(拍手)

○小委員長 両案に対する質疑は、後日に譲ることいたします。

○小委員長 再び、航空機工業振興法案を議題とし、質疑を継続いたします。

なお質疑者に申し上げますが、防衛庁の装備局長は、参議院の内閣委員会に出席を求められておるそうですから、まず装備局長に対する質疑をお願いいたしますと思ひます。

松平忠久君。

○松平委員 防衛庁に、今回出ておる航空機工業振興法案に関連しまして、お伺いしますが、防衛庁におきましては、いわゆる軍用の輸送機、単で使う輸送機というものを、今日一年に何台ぐらいお使いになつておるかということ、それから、二、三年後において、いわゆる国産機ができた場合にお

いて、それを防衛庁も採用するということをお考えになつておるのかどうか。また、その時期においては、一体どの程度の輸送機というものを、防衛庁は一年に必要とされておるかということ、まず伺いたいと思ひます。

○小山(雄)政府委員 航空自衛隊で持つております輸送機は、御存じのC46という輸送機でありまして、現在三十五機持つております。目下、航空自衛隊は、整備の途上でございまして、終局的には、今われわれが持つております整備目標をいたしましては、輸送機は三部隊、機数にして五十二機持つたという計画でございまして、この五十二機に損耗を足しまして、現在持つておる三十五機を引きまして、約二十機程度のものが不足、もう二十機ばかりを整備したい、こういう勘定になります。五十二機から三十五機を引きますと、十七機でありますけれども、損耗三機を見ますから、二十機不足、こういう勘定をいたしておるわけでありまして、しつと、この二十機につきましては、現在MAP協定に基づきまして、毎年度アメリカに供与を要請しておりますが、現在米五九年度会計分として十一機、六〇年度、これはまだ出しておりませんが、六〇年度会計分として九機、これを要請するつもりでございます。十一機は、もうすでに要請済みであります。これに對しまして、これは来るか来ないか、決定いたしておりませんが、顧問団の内報では、十八機程度は供与できるのではな

いかという内報がございまして、そうしますと、十八機だと二十機にちよつと足りないのございしますが、部隊運用、

訓練計画その他のやり繰りによりまして、大体目標の機数は整えられるのではないかと、このうち心づもりであります。

現在御提案になっております通産省の振興法案に關連いたしまして、防衛庁といたしましては、かりに國産のものを將來使うことになりまして、何と申しますか、いろいろ設計その他の点で、設計の改造とか、要するに、軍用の輸送機として相当変えてもらうという問題も起りますし、先ほど数字の点で申し上げましたように、われわれとしては、一応整備目標は供与でまかなえるという考え方をいたしておりますので、これを使う使わないということは、もちろん未決定でありますし、今のところは、防衛庁の事情をこの中に織り込んで考えるという段階に至っております。

○松平委員 もう一点お伺いしたいのは、軍用に供するところの輸送機と、民間の輸送機というものは、技術的に、どこが一体違つておるのか。今のお話によりますと、設計等を直さなければならぬのではないかと、そういうお話であつたわけですか。しかも、どこか違つておるように思ふのですが、どういふところが、一体技術的に、軍用と民間の場合とは違つておるのか、これを御説明願ひたいと思ひます。

○小山(雄)政府委員 軍用の方は、たとえば、迫撃砲みたいな軽い大砲を積むとか、あるいは軽車両を積むとか、いろいろなことの要求がありまして、何といふますか、不格好だけれども、がんにようなといふますか、機体その他の構造あたりからみまして、容量の大きいがんにような機構を要求

する。民間の輸送機の方は、スマートといひますか、そういうことを要求するといふことで、機体その他の構造で、相当違つてくると思ひます。

○松平委員 それから、今、御説明になつた機数でありますけれども、三年後くらいのことを目ざして、三年の損耗率といふもの、あるいは航空自衛隊の拡張といふようなことに關連して、一年に一体何機くらい自衛隊としては輸送機を必要とするのか、お伺ひいたします。

○小山(雄)政府委員 損耗の見方は、いろいろございまして、戦闘機あたりは、年間、これは、アメリカの数字はちよつと大きいのですが、一二%の損耗を見ておられます。輸送機は六%ぐらいの損耗でございまして、先ほど申しましたように、三十五年までに五十二機整へたいわけですが、それに対する損耗は三機、約六%でございまして。

○松平委員 それから、次に、今、防衛庁で使つておる輸送機は、墜落事故といふような事例があつたかどうか、それを伺ひたいとともに、防衛庁における今までの墜落事故といふものは、どういふ機種に多かつたかといふこと、お聞きしたいと思ひます。

○小山(雄)政府委員 航空自衛隊に限らず、陸海空を通じて、陸上自衛隊は、連絡機を相当たくさん持つております。海上自衛隊は、対潜機等を相当持つております。ここにあります統計を申し上げますと、各自衛隊が始まりましてから、ことしの一月十七日までの事故の総件数は百七十九件でございまして。陸上自衛隊が四十二件、海上自衛隊が三十一件、航空自衛隊が六件であります。これを原因別にばらします

と、原因が多少重複するものもありして、原因別の件数としては、今の百七十九件中、原因が重複するものを両方に数えまして、二百七十一件になります。そのうちで、約四一%が、操縦士が悪いといふわけではないのですが、操縦関係の過誤、それから二五%が整備関係の過誤、それから二三%が運送関係、たとえば飛行許可とか、教官の指導が悪かつたとか、地上誘導が悪かつたとか、そういう運送関係のもの、それから資材機器関係の欠陥といひますか、これが一七%であります。その他氣象、飛行場、通信その他の関係が一%であります。それ、機材資材の欠陥は一七%で四八件になります。そのうちで、米國製と國産を分けると、國産のものが八件、米國製のものが三十八件。その米國製の三十八件のうちで、機体の欠陥に基くものが十件、それからエンジン、燃料に基くものが二十五件、計器等の欠陥に基くものが三件。國産の八件のうちでは、機体の欠陥三件、エンジン関係四件、計器関係一件、こういうことでございまして、事故の大半、相当部分は、操縦、運送といったものでございまして、機材機器等の関係につきましまして、非常に厳格なレギュレーションといひますか、点検整備の規則がございまして、また事故等がありましては、場合によっては、それを念を入れまして、時間をかけて点検を厳密にやるというふうなことをいたしまして、件数としては、割に少ないといふような関係になつております。絶無とは申しませんが、今申し上げましたような状況でございまして。

○松平委員 その事故の発生情况分析であります。その場合の運送操縦による墜落事故といふものが、ちよつと半分くらいになつておられますが、これは聞くとところによると、航空管制といふか、すべて英語を使つてやられるといふわけでもつて、操縦士があつてしまつて、まごまごするといふことが、非常に大きな原因のように聞いているわけでありまして。そこで、一体それらの実情といふものを、どういふふうに判断されておるかといふことが第一点。

第二点といたしましては、機材の場合におきまして、日本で組み立てたものが八件、アメリカから来たものが三十八件といふふうに、アメリカから来たものの方が、圧倒的に故障率が多いといふわけでありまして、一体これはどういふわけでありまして、数字が出てきたのか、その分析を一つしていただくといふのであります。

○小山(雄)政府委員 操縦関係は、みな英語を使つております。航空自衛隊のみならず、陸上自衛隊等で操縦士になる者は、まず英語教育から始めていくわけでありまして。いろいろ飛行機が余つていたりとか、あるいは航空自衛隊の乗員が少いかいわれることは、現在のところでは、そういうアンバランスが確かにございまして、それは教育関係で、非常に思ひます。事故といふか、初めの予想より落第していくのが、非常に多いわけでありまして。そのことは、教育段階では、徹底的にそれをやります。途中であらゆる段階で、不適格者を落していくといふことをやつて、念を入れておるものですか、そういう結果になると、逆に言へば言えるわけでありまして。そういう

ことで、間違ひのないようにいたしておられますが、操縦関係の中で、いろいろ分けますと、操縦関係の規則を自分が守れないとか、あるいはジェット機あたりでは、守れなかつたといふような関係の事故が、大部分でございまして。こういう場合には、どういふのだ、どういふのだ、ジェット機あたりでは、非常の場合には一分間にこういう動作と、こういう動作をするといふのが、きまつておるわけでありまして。それをやり切れなかつたり、やらなかつたといふような事故が大部分でありまして、英語でやつておる不便は、確かにございまして、そういうことのためには、いろいろ事故の起るような努力はいたして、いろいろつめておられます。それから機材機器の欠陥のうち、供与のものが大部分といふことは、現在持つております飛行機のうちで、國産のものはだんだんと出てきて、初期は全部供与でつたといふ成り立ちがございまして。現在のところでは、供与と國産を分けまして、陸海空を通じて、總計千六百十三機、飛行機がございまして。そのうち供与が七百八十三です。大部分供与で、購入が三百八十、購入のものにもヘリコプター等輸入がございまして、それを引きますと、純國産といふものは、現在のところは非常に少い。こういう関係で、そういう比率になつていくのだらうと思ひます。

○田中(武)委員 ただいまの松平委員の御質問に對するところの答弁に關連して、お伺ひいたします。訓練を英語でやつておる、そういうことについて不便であるといふことは、お認めになつておるようですが、なぜ、英語で

やらなければならぬのか。不便であるという事を承知しておられるならば、なぜ変えないのか、なぜ日本語でやらないのか。将来はどういうようにしていくおつもりか、これをお伺いいたします。

○小山(雄)政府委員 これは、自衛隊のみならず、日本全体の航空の問題に關連するわけですが、現在、まだ航空管制の關係を向うがやっておるわけです。先方さんがまだやっておる。それから、民間機も自衛隊機も、みなこれを聞いて動かなければ、動けないような關係で、根本的にそういう問題がございまして、今、予算委員会等でも問題がございまして、これは逐次、こちらの自衛隊の者も、また航空局の者も向うにいろいろ訓練に行っておりまして、順次これをこっちに移す態勢を整えてつありますから、そういう態勢ができましたら、日本の側でコントロールする、そうすれば、日本語でやれるという事になろうかと思つてます。

○岩武政府委員 答弁と關連して、先刻松平委員の御質問がありました事項と關係がございまして、今の田中委員の御質問に対して、あわせて御答弁いたしたいと思つてます。管制の言葉の關係は、運輸省の担当の方の方に聞かれました結果を、回答したいと思つてます。今、整備局長が申しましたように、管制は、逐次日本側に引き継ぐという準備を進めているようでございます。中央管制をやっています入間川のセンターが、明年の夏ごろから日本側に引き継ぐ準備をしております。それから各飛行場で使っているコントロール・タワーの言葉の問題であります。これは、先ほど申しましたように、

に、國際線關係は、各國の飛行機が入りますので、これはやはり一番通用範圍の広い英語ということになるという事でございまして、現在やつております。それから軍關係の飛行場でも、米軍と共同使用している飛行場も残っているようでございます。これはやはり最大公約数の英語の方を使うということになつております。それから、国内のローカル線でございますが、これは日本語を使うということで、その準備をしているようでございます。大体、そういう方向で、管制の言葉も、逐次日本の操縦士に便利な方向にいくかと思つてます。

○田中(武)委員 今の局長の御答弁で、大体はつきりしましたが、國際線關係が英語でやる、これは性質上やむを得ぬと思つてますが、国内のローカル線は、日本語でやるようにしていただきたい。それなら、自衛隊は一体どうのものです。自衛隊はこの自衛隊です。この自衛隊は、國際線を飛ぶのです。現在飛んでおりますか。民間機の國內線が日本語でやられるのに、なぜ自衛隊が、航空管制が向うであつたとしても、国内を飛ぶのに、英語でやる必要がございまして、こういうところに、自衛隊の精神の問題があると思つて、何のために英語でやらなければならぬのか。一体、自衛隊は、どこものにと認めますか。

○小山(雄)政府委員 先ほど申し上げましたのは、現状を申し上げたわけでございます。これは全体の、入間川の關係から来る關係でございまして、部分的には、逐次日本語に進む方が、もちろん便利でありますし、そういう方針でやるつもりでありますが、現在

のとこはそうなつております。○田中(武)委員 現状を申し上げた。それなら、現状においては、自衛隊は日本のものでないか理解していいのですか。そのうちに日本のものにしていく、こういう答弁のようには考えられないが、それでいいですか。一体自衛隊の命令は、どこから出ておるのですか。○小山(雄)政府委員 自衛隊は、日本のものでございまして、ただ、これはきわめて技術的な、要するに、交通整理をやつてもらうわけで、その交通整理の人が、英語しかやれなかつたわけですから、交通整理に従う方も、英語を聞けなければ交通整理に従えないという現状だ、ということをお願いしたわけでありまして、

○田中(武)委員 交通整理を向うが英語で言うので、聞く方も英語を理解することが必要であることはわかる。だが、お互い日本人同士で操縦したりする場合に、なぜ英語を使うのか。○小山(雄)政府委員 たとえば、練習機では二人乗ります。機上通信機で二人連絡しておりますが、これなんか日本語でやっております。全部英語というわけではございません。

○田中(武)委員 どうも自衛隊については、できたそもものお立ちか、いろいろな性格上問題がある。それが、今日まだそういうふうに英語で操縦してある。いろいろな事故なんかも、そのために起きたのではないだろうか。あるいは、不便であるというところ、はつきりしている事実であります。にもかかわらず、直ちに直そうという方向をたどっていない。こういうことなら、やはり自衛隊をやつておるの、どこかほかにあるような気が

がする。そういうところから命令が出てくるから、英語で命令が出ておるよりに思ふ。将来、はつきりというようにしななければならぬというお考えを伺いたい。

○小山(雄)政府委員 これは、私、直接の關係所管はございせんが、大體の態勢は、そういう態勢に進んでおるわけでございます。航空管制の關係も、またレーダー・サイト關係も、自衛隊の方も、運輸省と一緒に向うへいろいろ器材の動かし方その他を練習に行つておるわけでありまして、だんだん人的な態勢が整つて参るにつれまして、そういうふうになつていく。主として人的な態勢であります。運輸省からも、防衛庁からも、たくさん練習に行つております。

○田中(武)委員 たとえば、自動車を運転するにしても、「オーライ」とか「バック」とかいいますね。これは英語だが、すでに日本語になつておる。こういうものなら、いいと思つておる。すうしろへ、うしろへと云うより、バック、バックの方がよくわかる。操縦する前に、ことさらにむづかしい英語を勉強しなければならぬということ、は、どうも納得がいかなぬのです。たとえば部品等にしても、すでに日本語に消化してあるようなものは、盛んに本来の英語を使つておるが、それは、すでに日本語化せられたものです。それなら、今日とやかく言ひ必要はないと思ふのだが、ことさらに英語を勉強しなければ、飛行機に乗れない、こういうことは、現在の自衛隊の性格からいって、どうも納得しかなる。だから、日本の自衛隊なら、将来日本語でやるようにしてもらいたいと思つてます。

○松平委員 先ほどの御答弁の中で、日本で組み立てられたものの数が割合少いから、事故のパーセンテージも少い、こういう御説明であつたのでありますが、事実そういう分析でありますかどうですか。われわれ聞いていますところによると、向うから供与を受けたという飛行機は、セコハンなんかで、古いのじゃないか。日本では、新しく作つたのであるから、事故の発生率も少いのじゃないか。こういうのが、一般的に考えられている常識ですが、そのことはどうでしょうか。そういう原因というのか、ものもあるのじゃないかと思つてますが、……

○小山(雄)政府委員 先方から供与を受けた場合には、先方は必ず規定のオーバー・ホールを全部やつて、確かにC46等は、新型の飛行機とは申せませんが、型としては古い飛行機でございまして、飛行機そのものとしては、十分使用に耐え得るようには、オーバー・ホールをちゃんとやつて、すべて整備して供与してやることになつております。ただ、整備のやり方が悪かつたために事故を起したというの、米國製のものには、そういう整備をしていくことになつております。それと、もう一つは、ジェット機あたりの86は、國產もしてありますが、供与もありまして、供与も、向うで新しく発注して作つたものの供与を受けておるものも相当数ある。輸送機とか対潜機あたりは、確かに、型としては古いものを整備しておりますが、そのために、向うからのものが事故が多いという事は、ないと思つてます。

○松平委員 防衛庁では、軍用機の國

産化といふことは、今日の段階では、
どういふふうに考えておられるか。つ
まり、今は民間航空機です、輸送機
を国産の方向で試作していきたいとい
うような、それに関連した法律案が出
ておるわけですが、防衛庁は、一体、
日本の軍用機を、これと同じような方
向、もしくはテンポをもう少し早く国
産化していく、こういふおつもりがあ
るか、これを伺いたい。

○小山(雄)政府委員 防衛庁としまし
ては、主として防空関係の、要するに
邀撃戦闘機といふものです、そういうも
のを主体にして考えておるわけであり
ます。なかなか金のかかる問題でもあ
りますので、そこもなかなか十分にい
かない。率直に申して、なかなかほか
に手が回らない。従つて、国産の計画
も、一番初めに乗ります初等の練習機
のメンターといふのを富士重工から
富士重工が向うのライセンスを買つ
て国産をした、それを相当数買いまし
た。その次には、中等の練習機は、向
うの供与のT6を使つております。そ
の次に乗るジェット練習機、これ
を、アメリカの援助を約半額受けまし
て、二百十機国産しつつあります。そ
の次は、F86Fという邀撃機を、これ
もアメリカの援助を半分得まして、こ
れは三十五年までに三百機国産しつ
つあります。究極は、主として邀撃戦
機と、それにいきまう段階の練習機、
これを中心と考えておまして、率直
に申しまして、そのほかのところま
で、とても手が回つておらぬ。さら
に、このF86も、機能としては、数年
先を考えますと、多少時代おくれにな
るおそれがあるので、今度は、その次

の戦闘機を国産にするという問題を、
研究中であります。

○松平委員 もう一点、伺いたいと思
います、防衛庁では、航空機の研究
あるいは国産化といふか、そういうこ
とに關して、今日の程度の補助金を
出しておられますか。研究その他につ
いて、概略説明してもらいたいと思
います。

○小山(雄)政府委員 防衛庁は、発注
する立場でございます、たとえは
33、86を何機とか、予算で毎年度何回
かに分けてやつておりますが、注文す
る。その値段は、これは部品その他は
アメリカからの供与でございますが、
それを除いた国産の部品、労賃その他
どうなるかといふことで、それを買
っていくといふことでございます。

○小平委員 加藤清二君。

○加藤(清)委員 ただいま審議されて
おります航空工業に關連しまして、
防衛庁にお尋ねしたいと思つて、
あなたの答弁のいかんによつて、この
法律に賛成するか、反対するかがま
るのですから、そのおつもりでどう
ぞ……。

この際、あなたに一つ最初に聞いて
おいてもらいたいことがあるのです
が、このごろ、選挙運動が盛んに行わ
れておる。そこで、地元へ行つて聞い
てみると、社会党といふやつは、何で
もかんでも反対する党だ、政府のやる
ことは何でもかんでも全部反対するの
だ、こういうことをまことしやかに宣
伝している人があつた。あなたは、そう
思つておられぬでしょうか、当商工委
員会においては、今国会においては、
法律は一つも反対しておりません。に
もかわりませう、何でもかんでも反

対する、こういわれておる。ところが
が、最後の法律ですから、あなたの答弁
いかんによつては、どうにでもいたし
ます。何でもかんでも反対すると思
言われる以上は、一つくらいは反対
せぬと申しわけないような気がするの
だ。というのは、悪口を言ふ人の裏づ
けを作つてやらなければならぬからで
す。

そこで、第一番にお尋ねしたいの
は、MAP協定で供与を受けているで
しょう、これは何年続きますか。と申
しますのは、こちらの原案には書いて
あるのだ。どう書いてあるかといふ
と、防衛庁へも機械はやがて納めま
す、と書いてある。ところが、あなた
のさつきの答弁によると、MAP協定
によつて、ほとんど内地製造にかかわ
るところの輸送機は要りません、こう
いう話だ。その要りませんところの期
間が、何年続きますかといふことが、
聞きたいわけですが。

○小山(雄)政府委員 何年続くかとい
う、はっきりした御答弁は、すぐ言え
る立場でもないわけですが、事実MAP
Pにつきましましては、昨年あたり、た
だでやるといふことは、たとえは円
価でもいいから、円価で積み立ててお
いて、それをまた東南アジア等にその
円価を使つて、日本で国産したもの
を出すといふような構想もありまして、
ただの供与ではなくて、有償供与とい
つては、だんだんその方に切りか
わつていくのではないかと、いろいろな
空気とか、いろいろな放送とか、いろ
んな動きがあつたことは事実であり
ます。ただ、アメリカ側のことは予
算教書その他から見まして、この当分
の間は、そういう動き、MAP無償供

与が、がたりと落ちるということ、は
ないのじやあるまいか。事実、軍事顧
問会あたりの連絡でも、これは六〇会
計年度——六〇会計年度といふと、来
年の七月から始まる会計年度でござ
います、これ等も、事務的には来年
の、昭和三十四年度の防衛計画がきま
りまして、それに見合つて出すわけ
であります、これ等につきましても、
事務的にはいろいろ連絡しておいて
もらいたい、こういうことを言つてお
りますので、そういうことは当分の間
はないのではあるまいか、こう考
へておられますか。

○加藤(清)委員 従つてMAP協定は
継続する、内地で生産された輸送機
は、軍隊では当分使われない、こうい
う御答弁ですか。

○小山(雄)政府委員 昭和三十五年
うらまは、防衛庁の方の整備目標
も、それで大体つじつまが合うと思
います。

○加藤(清)委員 それから先はどうな
りますか。

○小山(雄)政府委員 これは現在の防
衛力整備目標といふものが、三十五
年、一部戦闘機、艦船その他について
は、三十七年、それで一応できてお
りまして、その後の計画は、実はまだ
できておらないわけでありまして、
その全般的な計画につきましては、い
ずれ成案を得たら、国防会議その他
で審議されることになっております。

○加藤(清)委員 うそを言つてはい
かぬです。小牧の航空基地を何に
使うかといふ問題で、私は杉山さん
にも会つたのです。木村君にも会
つたのです。その折に、相当長期
の計画が立つておる。そんな、機
種をどれだけにふやすかどうかも
わからずに、飛行場を確保するな
どといふことをやらされるはずの
ものではないのです。はつきりし
ておいてもらいたい。

○小山(雄)政府委員 これは、先ほ
ど申し上げました通り、計画が立
つておられません。戦闘機その他
は、三十七年まで立つておるま
すが、それ以後は立つておりませ
ん。

○加藤(清)委員 私は、私の聞いて
いるところだけ答えていただければ
いいのです。それでは、防衛庁の
陸幕、空幕、海幕等で計画されて
いるといふことは、うそであるの
か。それとも、調達する側のあなた
の方に連絡なしに行われておると
いふのか、そのいずれでございま
すか。あなたは、計画はないと
おっしゃる、片一方はあつたと
言ふのです。

○小山(雄)政府委員 防衛庁の
方針は、長官がきめられるわけ
ですが、内局の参事官、われわれ
どもは、絶えずそういう方針には
タッチさせてもらつておるわけ
でございます。ただ、たとえば防
衛計画あたり、内局でも、防衛局
あるいは各幕その他、それぞれ
いろいろ研究はしている案はあ
るかもしれません。ただ、そうい
うものを防衛庁の案としてきめる
ような作業は、まだ全然やつて
おりません。

○加藤(清)委員 計画なしで、小
牧の飛行場を、国際空港でなく
て軍用にしたい、こういふふう
に解釈してよろしうございま
すか。はつきりしていただかぬ
と、あとで具体的に出来ますよ。

○小山(雄)政府委員 これは飛行
場の

ことで、私、直接の所管ではないので、先般、内閣委員会でしたかに、運輸大臣と防衛庁長官が出られまして、いろいろ質疑応答がございました。これは防衛庁としては、小牧の飛行場は使いたい。しかし防衛庁オンリーで使うというつもりはもろんなので、民間と共用で使わしてもらいたいという考え方で、防衛庁長官と運輸大臣が、よく相談してきめることになつておるようであります。

○加藤(清)委員 私聞いてるところを、答えていただければいいのです。いいですか、小牧の飛行場を、ぜひ軍用に使いたいと言われる方々の内訳を聞いてみると、これこれの分くらいは飛行場がふえるはずである、従つて、これも軍用にしたい、こういうことを言つておられる。そうすると、それは計画があるわけですね。私の聞きたいのは、その飛行場が内需で行われるのか、いわゆるアメリカからの供与で行われるのかということです。ところが、あなたは、一九六〇会計年度まではわかつているが、そこからはわからないとおっしゃつておられる。それで、そこから先は、研究程度のもので、飛行場の確保だけをしようとして、いらつしやるのか、ないしは、すでに幕僚の方では、研究程度のものでなしに、きちつとした計画があるけれども、それを調達するあなたの方に連絡がないのか、こう聞いている。国際空港と並用するとか、そんなことは問題ではない。

○小山(雄)政府委員 現在作つております86Fも、だんだんふえて参ります。それから86Dといひます全天候の戦艦機も、本年度の計画では六十機、あと何機続きますかわかりませんが、供与を受けることになつております。こういうもので、だんだん第一線航空機がふえて参るといふ事実がございます。それと見合つての計画でございます。

○加藤(清)委員 それだけでなくして、三十五年以降の問題、それは、現にあなたの手元には計画がない、こういうことですね。もう一度、念を押しておきます。三十五年以降、防衛庁で飛行機をどれだけ供与を受けるか、買入れるかという計画は立っていない、こういうことですね。

○小山(雄)政府委員 それは、その通りでございます。次にお尋ねいたしますが、ただいまアメリカの方から、飛行機の売り込みといひますが、宣伝といひますか、盛んに来ておられるは、でございます。それは、ミサイル関係で、先方の戦術も変り、需要が變つたからでございます。ところが、生産を継続するためには、これをどこかにはかなければならないというので、今、アメリカから航空会社の相当重要な地位の方々が来ておられまして、すでに防衛庁とは、会議が済んだはずになつておる。済んだといひても、結論が出たといふことはございませぬが、次回にわたつて会議が行われているはずでございます。もちろん、日本にウエイトを置いておられますが、日本のみならず、やがて日本が作ったものを売ろうとしておられる東南アジアへも売ろうと、アメリカさんもすでに着々計画を実行に移していらつしやる。これが現状だと私は思ひますが、

それについてお尋ねしたいのは、防衛庁としては、それにこたえなければならぬのか。売り込みとか供与といふ名前だけで用意があるのかないのか、こういう点です。

○小山(雄)政府委員 お話は、防衛庁のF86Fに次ぐ次期の戦艦機の問題だろつと思ひます。

○加藤(清)委員 戦艦機も輸送機も合せてです。輸送機も売り込みもきております。

○小山(雄)政府委員 次期の戦艦機につきましても、先ほど申しました三十五年以降までの航空機については、三十七年度までの計画の中に、一定数を整えることになつておられます、これを何にするかといふことを、長い間慎重に検討いたしました、防衛庁としての要望を国防会議に出し、国防会議でF11Fといふものに内定して、これでいろいろ準備をしてみよう、生産計画、生産時期、生産機数その他について、いろいろ検討してみようという御内定をいただきました、その作業を進めております。

輸送機につきましては、私どもも、いろいろこういふ人が来ておるといふ話を聞いておりますが、防衛庁に勤めに来たといふようなことは、聞いておりません。

○加藤(清)委員 輸送機については、防衛庁はまだ何ら相談を受けていないとおっしゃるのでございますか。

○小山(雄)政府委員 輸送機のおつしやつた売り込みといふようなことについては、防衛庁は、輸送機については、とても手が回りませんで、そのように具体的に考えておりません。

○加藤(清)委員 その交渉の申し入れがあつたか。

○小山(雄)政府委員 交渉といふよりな話は、ございませぬ。

○加藤(清)委員 近き将来において、そういう問題があつたら、どういふ用意がございませぬか。

○小山(雄)政府委員 防衛庁としては、先ほど申しましたように、遠征戦艦機あたりの仕事で、能力的にも、財政的にも、手一ぱいになつておりますので、輸送機は供与を受けたいという態度で進んでおられます、とても輸送機を買ふとか、外国のものを作るとかいう話には、乗れないと思ひます。

○加藤(清)委員 売り込みの話があつても、それに応ずる用意がない、こういうことですね。

○小山(雄)政府委員 そういふことで

○加藤(清)委員 次に、先ほど、航空管制の問題で、なぜ英語を使うかといふ質問に対して、それは命令をする人が英語しかしゃべれないので、こちら側も英語をしゃべらなければならぬ、こつちのお話でございました。この航空管制と同時に、今、それに相呼応するのために、自衛隊の幕僚、特に優秀な人を選んで、アメリカへ留学をさせていらつしやるは、どういふことですか。そこで、昔の位でいうならば佐官級から尉官級、ときに将官級も行かれるようですが、これは短かいようです。ほんとの研修生として半年なり一年なり行かれるのは、佐官、尉官級のところが多い。さて、これは、一体何を勉強に行かれるののございませぬか。

○小山(雄)政府委員 相互防衛援助協定の第一環といたしまして、三幕僚監部の相当の人数を、たとえば、向うへ渡る旅費だけをこつちが持ちまして、向うの滞在費その他を全部向うで持つて勉強するといふ制度がございまして、毎年一今では航空自衛隊が相当多いと思ひます。私の記憶では、一年に航空自衛隊だけで二十人ばかりの者が行つておりますが、これは、それぞれの部門によつて、作戦の勉強をする人もありますし、兵站の勉強をする人もあります。それと、補給の勉強をする人もあります。向うの教育機関その他部隊で、実際にいって勉強しておる、こつちの制度でございませぬ。

○加藤(清)委員 その研究は、主として戦略、戦術上の問題であつて、航空技術を勉強に行くといふことはまずない、かように解釈してよろしゅうございませぬか。

○小山(雄)政府委員 航空に関しましても、操縦とか、偵察とか、戦闘だとか、そういう技術は、もちろんあります。生産会社あたりに行くといふ、そういう技術はございませぬ。

○加藤(清)委員 その研究と、この航空管制とMAP協定の関連でございませぬが、あなたは先ほど、やがて徐々に日本流に切りかえていくのだ、こつちのおつしやりましたが、一体日本流に切りかえられ得るところの領域といふのは、こつちの状況下にあつて、どこの領域が日本流に切りかえられるののございませぬか。

○小山(雄)政府委員 先ほど申しましたのは、言葉の問題でございませぬが、ただ率直に申しまして、機械が、初めは全部向うのもの、それに伴う運用の問題も向うの制度、たとえば飛行機で

い、整備の仕方、操縦の仕方というものは、向うのルールに基いて勉強してきたものでございますから初めは間に合いませんで、たとえば本でも、英語そのままで勉強しておるというところを、日本語に書き直して、不工合なところは直していくというふうな意味で、日本流にだんだん仕立てていくという余地は多分にあります。これは、非常に重要な話でございますが、中等の練習機で、航空自衛隊と海上自衛隊が同じ型の、少し違うのですが、飛行機を使っている、その操縦のやり方、たとえば着陸のやり方が、右回りとか左回りとか、いろいろ違うのでございます。そういうことは、一つも必要じゃないじゃないか。従いまして、自衛隊といいたしましては、たとえば、操縦整備等の訓練も、各軍共通に統合教育をしていくというふうな態勢をとっておりまして、初めは統合教育と申しまして、教科書から多少違うものですが、そのまま勉強しておったわけですが、それをだんだん一まとめにして、不工合なところは、両者の長所を取り入れて変えていくというふうな方法で、日本流に仕立てていくという努力もしておりますし、だんだんそうなっていくというところであります。

件についてお尋ねしたいと思っておりますが、現在大口需要としては、日ペリのかかりました全日本空輸と、それからジャパン・エア・ラインと、二つ日本にあるはずでございます。それが、一体どれだけの機種を持っているかという問題でございますが、私の調査いたしましたところによりますと、DC3が十五機、4が八機、それから6のA及びBを合せて八機、それからDC7、これが実は半ジェット機になっておりますが、7Cが四機発注が行われて、ただいま二機就航している。DC8は完全にジェット機になっておるようですが、これが注文はしてありますけれども、なお入っているのはほとんどない、一機入りかたという状況でございます。それからコンベアでございますが、コンベア340はなくて440のいわゆる半ジェット機が二機輸入就航されている、こんなふうに関いて参りましたのですが、現在日本航空と全日本空輸とで使われております機種及び数量、これは一体どんな程度でございましょうか。

件についてお尋ねしなければならぬことは、この航空路線が、一体どの程度に伸びていくか、その伸び方でございまして、ローカルがどれほど伸びて、国際をどれほど伸ばすかという、その計画書があらまじらば、時間の関係上、資料として御提出願えれば、それでもけっこうでございます。今ここで簡単に計画があらまじらば、御発表願ってもけっこうでございます。

先ほど申し上げましたように、もうDC3は古いから、6以上にするのだ、あるいは中型の方はコンベアにするのだ、いろいろ御計画もあるでございまして、しょうが、それは一体どうでございましょう。それも、もしおわかりになれば、あとで資料で提出して下さってもいいですよ。何もきょうこれで終りというわけじゃないのですからね。

は、どの程度まで積極的な売り込みをしておるか、私、現在保存しておりますが、ちよと手ごろのものがあつたら、買うか買わぬかという問題は、結局その場になつてみないと、たとえば、国産でいいものができれば、それに切りかえていきます。満足なものでなければ、やはり買わなければならぬということになると思ひます。

す。現在、こういう構造でこういう能力でということが、すでにここへ出てきていたわけですが、しかも、これは議員提案じゃない、政府提案です。この計画を立てられた方は、買手方の実権を握っていらした運輸省とは、当然のことながら、相談があつたはずで、従つて、よいものならば買いますし、悪いければやめましよう、そういう抽象論では、これは生きた法律として通すわけには参らぬことになり、相談はなかつたのでしうか、あつたのですか。

○開口説明員 相談はあつたのであります。

○加藤(清)委員 あつたのでしう。しからば、あなたはよくおわかりになつてゐるし、これから作るものでございすから、こういう能力、こういうスタイルのものを作つてもらいたいというのを、運輸省、つまり需要者側では、製造元に対して要求されるのが当然のことです。要求されたものができれば、これはもう買つてもらわなければならぬ。こういうことになるわけですが、そういうところまでの相談は、行われていないのでございすか。

○町田説明員 実は、私もあまり詳しく御答弁はいたしかねるのでございすけれども、何と申しまして、これからできます飛行機でございすので、その安全性などの点につきましては、一応十分に打ち合はせはいたしてございすけれども、特に経済性その他の面につきまして、今後果してこういうものが民間航空に使用して——もちろん民間航空は、一般の会社でございすので、経済的な面が非常に重要

でございす。そういう面を照らし合せて、果して完全に外国の航空機に比べて有利に使用できるかどうかという点も、なお検討していかなければならぬという点はあると思ひます。従ひまして、今後できてくる飛行機を全部、五十機なら五十機、六十機なら六十機、これにかえるというのを、今こゝではつきり申し上げられる段階ではないといふふうに考えております。

○岩武政府委員 これは、こういうこととあります。輸送機はどういうタイプのものか、性能のものを作るかという御相談、これは運輸省とも、もちろんやつておるわけではございす。その御意見等もしんじやくしてやつておるようでございす。ただ、なにせまだ写真にもならないし、木型もないというところで、試験飛行も済まない飛行機である。これを全部国産にかえるのだというのを、今、運輸省、監督官庁の方にお約束させられるというところは、むずかしいことだと思つております。これは当然でございす。ただ、われわれの希望をいたしましては、また国の補助金を出してやりまうからには、そういうふうな安全性なり経済性に合つたものを作る、またそれに向つて努力すべきことは当然でございす。使ひものにならないものを作る、これは始まる話じゃございせんから、お互いに協力しまして、そういうふうな一般に役に立つものを作ろうというところでやつておるわけではございす。従つて、強度試験を行ひました上に、なお一号機、二号機等はテスト・フライトを行ひまして、十分に安全性等も検討いたしまして、その上で、検査に合格しますれば飛行機

を作らう、こういう計画でございす。経済性の点も、これはもちろん機数に關係もあると思つておりますが、先ほど来五、六十機というふうなお話で、私は、実はもう少し多いのではなかつたかと思つておりますが、これは、そこまで一々運輸省とひざ詰めでやつたわけではございせん。ただ大体の国内のローカルの航空路の予定、あるいは補充の見通し、ないし飛行場の整備の計画といふものにとらひ合せてやつておるわけではございす。

それから、先ほど来、松平委員の御質問にも答弁しておりましたが、輸出の問題、これは当然考えるべきことと、これこそ、安全性にも増して経済性がものをいう。これは競争力の問題でございすから、この点について十分考えなければいかぬと思つております。しかし、現在、まだ木型もできない段階から、これはもうだめだから、やめてしまふという議論では、とてもいけませんので、われわれとしては、りつぱに、国内ではもちろんのこと、東南アジア方面は、先ほど来申しましたように、半分はDC3、4でございすから、これのかわりになるりつぱな輸出品として育て上げるという気魄と、具体的な科学的な裏づけをもつてやりたい、こういうふうな考えでございす。

○加藤(清)委員 重工業局長の意図たるや、全くよろしいのでございす。が、私も、実は日本の航空機工業は発達させたい、この技術は、一日も早くりつぱにしたい、あれこれ思ひ合せて、一生懸命質問しているわけではございまして、決して悪いからやめてしまふというのではない。悪ければ、で

きるだけ直して、りつぱなものを作りたい、こういう念願でお尋ねしているのですから、そのつもりで、一つ御答弁願ひたいのでございす。

ところで、提出になつておりますところの原案の性能及び要目という欄を見ますと、座席数は五十から六十でございす。五十から六十といふことは、ダグラスに比較いたしますと、6のAかB、これくらいであります。決して今あなたのおつしやいましたような3や4ではございせん。しかも、エンジンなどは申しまして、これが半ジェットになつておる。これを、先ほど来承つておりました、ローカル線に使うといふお話でございす。黙つて聞いておると、なるほどそうかしらんと思ひますが、すでに本省、特に運輸省としては、御承知のことと存じますが、けれども、日本航空が使用しておりますDC6、その前のもつと小型のものでござい、プロペラ・エンジンで速度のおそいものでござい、なおローカルには不適当である。これをローカルに使つたならば、えらい欠損がいくのじやないかといふことで、小牧空港へ乗りおろしておりました日本航空の飛行機は、中止になつておる。それで、その後は、日ベリのDC3、せいぜい3と4、それからコンペア、まだそれはほとんど姿を見せない、こういう状況でございす。なぜそんなつたかといへば、大型にして速度の早いものが、東京羽田を發して名古屋へとまるといふことは、えらいロスである、こういうことでございす。さて、そういうようなDC6でござい、いけないうものに、形は6と同じで、速度が半ジェットでそれ以上早いといふものが、羽

田をたつて名古屋へとまれますか。どういふ経済上の変化がきたら、行きますか、機能上の変化があれば、できますか。これをローカルに使うという意味が、私にはわからないのでございす。できたものを、六十人乗りであれば国際線に使うといふならば、まだまだ話は別です。ちやうど6のBに匹敵してゐます。性能その他からいけば、それは6じやない。8なんです。半ジェットですから、8です。8のものを、ローカル線に使う勇氣があらひますか。

○開口説明員 DC8クラスの飛行機を、国内線に使うといふのは、非常に不経済で、實際問題としては、使用できないと思ひます。

○岩武政府委員 これは、加藤委員より御承知と思ひますが、DC4の座席は、六十三というふうな聞いております。あれわれの考へております中型輸送機も、五十席というものが大体で、これで予備席を作れば六十になる、こういうふうな考へております。これはいろいろ搭乗人員、ほかの機種との關係もありまうので、初めから六十座席設計しますかどうか、これはもう少し検討しなければならぬと思ひます。

それから、今のお話の点、私も十分な技術的な知識を持ち合せておりませんから、あるいは違つておるかもしれませんが、一応こういうふうな聞いております。国内線の場合に、一番問題になるのは、おそく滑走距離と、お話をあつた巡航速度の問題だらうと思ひます。滑走距離は、御承知のようにターボ・プロップの場合は、非常に短かいわけでありまう。ターボ・ジェットの場合は、非常に長い滑走距離が要

りますので、輸送機の場合も、軍用機の場合も、滑走路が短かいという問題が起ることは、御承知の通りでございます。ターボ・プロップの方は、これはいろいろブレキの性能がよくきくという事で、非常に滑走距離が短かく、かつ離着陸の安全度が非常に高いわけでありまして、われわれの一端考えておるところによりますれば、今度考えておりますターボ・プロップの飛行機の滑走距離は、千二百メートルくらいじゃないか。しかるに、DC3は千四百メートルくらいというふうに聞いております。従って、DC3よりも、むしろ短かい滑走距離で離着陸でき、かつ離着陸の安全度が高いということ、これはその点からいいますれば、非常にローカル向きであります。世界の大勢を見ましても、大体今後の新しいローカル的な輸送機は、ターボ・プロップが非常に多い。国際線になりますと、ターボ・ジェットになりますし、ターボ・プロップの方は、将来性は非常に多いのであります。輸出しますからには、これはその時代おくれのものでは間に合いませんし、東南アジアの地域等は、やはりこういう小回りのきいた飛行機の方がいいように聞いております。巡航速度の方は、これは御指摘のように、かなり早いわけでありまして、われわれ考えてみましても、大体時速五百十キロくらいに考えておりますので、これはダグラスの3や4よりは、早はるかに早いわけでございますが、早くても悪いわけではございませんし、近距離でありましても、できるだけ早く到着することは、これは乗ります上からいいますと、あるいは飛行機の経済性からいって、当然要求されることでございますから、これらいろいろの点を考えますと、今後新しく開発いたします輸送機は、やはりこの型のターボ・プロップが一番適当だろう、こう思ったものでありますから、これは、私は、少し技術的知識が足らぬかもしれませんが、一応そういうふうに考えておるわけでございます。

○加藤(清)委員 小牧飛行場へJALがおりたり、たつたりしなくなつた理由は、決して滑走路の長短の問題ではないのです。滑走路は、DC3、4、6よりも、もっと大型な飛行機でも、なおおり立ち、飛び立つことのできるだけの余裕を持つておるのです。ただ、編隊を組んでいくときに困るだけの話で、旅客機が編隊を組んだためしは、聞いたことがない。それでですから、飛行場の規模とか構造の問題ではなくて、飛行機の機能と、それが上つたり、おりたりするところの、必要な費用の問題なのです。それからして、日本航空は、あそこへはとまらなくなつた。けれども、同じところへ、日ペリならとまれる。これが経済ベースに乗るといふことは、機種が小さいからです。しかも、プロペラだからです。速度がおいからです。もつとも、ローカルと申しまして、中国あるいはアメリカみたいに、遠い遠いところまで飛んでいくほどの面積があればいい。日本でも、そうです。名古屋から北海道に飛ぶ、これもローカルです。それはジェットでもいいでしょう。ところが、一番需要の多いのが東京―名古屋間、名古屋―大阪間、汽車の東海道線と同じです。そこに使えるか使えないかというところを、私は聞いておるのです。

今度できるのは、ダグラスの7か8のところでしょう。ダグラスのDC6は、ジェットではない、半ジェットでもない。だから、エンジンの関係からいって、7か8です。それからいへば、エアロ・コマンドーとか、ビーチ・クラフトとかいろいろありますけれども、それらと比較して、どう考えてみたら、コンペだつたら、同列に並ぶものは四百四十といったところでは、それが日本のローカルとして、果して適切であるかどうかということをお聞きしておる。もつとも、それが全部輸出に向ける分なら、作られてもいい。けれども、輸出はどううかかわらない、軍には使えない。あの使えないのは、民間航空でしよう。その民間航空に使えないというより、な九州行、北海道行には使えても、これから伸びる、六十機要するところのローカルというものは、短い線です。それに使えないようなものを作つて、一体どこに売るかということ。だから、私は、運輸省にも、使えるなら使えろと言つてもらいたい。航空操縦技術のうまさ、生産コストを安くすることによつて、使えるなら使えるということを言つてもらいたい。あなたが使えないとおっしゃれば、それは私も、今日の段階では、使えないとおっしゃる方が正しいと思う。どちらです。

○開口説明員 これは、十分検討して御返事いたします。

○加藤(清)委員 それでけっこうです。私は、反対してこれをこわすつもりなら、もつとつ込みますよ。けれども、何とかしてこれを作りたいという気持ちですから、それを考えていただけはいいのです。安心して答えて下さい。

それで、もしも新しく用意されていくこの飛行機を、百キロ、二百キロ程度のところにローカル線として使うのだという事になれば、ジェットの速度をぐんと落さなければならぬことになつてくる。そこで、ここにも出てくるように、これは五百キロで飛ぶという事になつてくる。一体名古屋まで何キロあるというのです。直線コースで行つてごらんない、何分かかるといふ事なところ、二十分や三十分で飛べるようなところを、とことこおいていきますか。もしも、おいていくとながたがおつしやるならば、ぜひ一つ日本航空をおろしていただきたい。日本航空では、一番多いのが6のAかBです。これは八機持つておる。4も八機持つておる。それでさても、とまらないうのだ。3ぐらいしかとまらないうのだ。ところが、半ジェットでさえも、東京―名古屋間を飛ばせるというのだから、今でもすぐ6をとめてもらいたい、とまらなうのだ。とまらなうのだ、とまらなうのだ。その点、一ぺん答えて下さい。

○町田説明員 先ほど技術部長からお答えいたしましたように、これは会社の経営上の問題もございまして、私ども監督官庁といつたしまして、必ずしもとまらなうのかいという事は、ちよつとはつきり申し上げかねるのであります。

○加藤(清)委員 そうなつてくると、勢い用途というものがきまつてくるわけです。新しく作らうとしていくところの五百十キロ走る半ジェット機である。この機種の用途というものは、幾らローカルに使います、使いますといつても、勢い制限される。そうなつてくれば、どんなにこの機種が性能がよくても、使おうにも使えない、そういう現象が起きてくるわけ。さすれば、需要は減る、こういう勘定になつてくる。今は輸出のことではなしに、内地需要の話です。内地需要は減る、こう考えなければならぬのです。それをし、なおふやすという事をするのか。だから、私は、それを最初に聞いたわけですから、内地ローカルに使う、使おうというが、航空路線を、内地はどこをふやすつもりか。東海道の、一番よいお客の乗るところへ使えないというのですから、どこへ使うのですか。そこで、そう突つ込んで聞いていくと、よけいにむずかしくなつて答へられなくなるでございまして、それから、私は前からの懸案について、一つお尋ねしたいと存じます。

これも、新しくできます機種を、最初から計画の中へ入れる、予定しておく、こういうことについて非常に効果のある問題でございまして、と申しますのは、今御承知の通り、JALと全日本空輸とは、路線が競合しているところがございます。それで、これを国際線に対抗する力を持たせる。日本航空会社に、外国と競争したとき、ノース・アメリカンにしても、あるいはその他たくさんございますが、これが今競争しておる。その競争に打ちかつ力を持たなければならぬ。と同時に、ローカル線をも充実しなければ

ばならないわけですね。それをするには、今の様な状態では、私は十分でないと思います。あれは、発足の原因から考えてみまして、未分化の状態であると思うのです。むしろこの際、国内のローカル線はこの系統にやらせるのだ、国際線はこの系統にやらせるのだ、こういうように路線の分掌を定めることが、よりローカルも国際も発展させることの原因になると、私は確信を持っておる。美土路さんも、そういう考え方を持っておる。これについて、運輸省としては、いかようにお考えでございましょうか。

○町田説明員 お話のような考え方が、確かにあるように思います。しかし、ただいまの運輸省といたしましては、一応日航は国内幹線、もちろん国際線もあります。それから、今度できました全日本空輸は、国内幹線を除いたローカル線という行き方で、それぞれ育成して、十分に事業が発展するようには持つていきたいというふうに考えております。

○加藤(清)委員 国内幹線を除いたところということになりますと、国内幹線を除いたところで、半ジェットを使う路線がどこにございますか。

○町田説明員 その点は、ただいまもお答えいたしましたように、半ジェット機というものの今後の行き方と、それから会社の経営状態及び路線の今後の伸長状況利用状況でございますとか、そういうものを勘案して、きめていかなければならぬものと思っております。

○加藤(清)委員 私は抽象論を聞いています。現に今行われておるのだから、今ごろ抽象論を聞いたって、何にもならない。国内幹線を除いた

たローカル線といえは、これはこま切れです。そのこま切れのところに、五百キロ走る半ジェットを、どうやって使うかということなんです。使い得る場所があったら、お示し願いたいと言っているのだから、抽象論じゃない、お示し願いたい。

○町田説明員 こま切れと申しまして、今後の路線の伸び方によりましては、あるいは、国内幹線はもうろん除いておられますけれども、鹿児島から大阪というような路線もございまして、必ずしも使えないとは思いません。ただ、具体的に示せとおっしゃいますので、今後のローカルの進み方によつてきまりますので、今さしあたつてここだというふうにお示しすることは、できかねます。

○加藤(清)委員 それでは、ローカル線の、将来進展させようとしておられるの五カ年計画なり何なりがございましたら、お示し願いたい。

○町田説明員 その点につきましては、先ほど技術部長から申しましたように、実は航空局としては、一応の考え方を持っておりますが、運輸省の航空審議会というのがございまして、ここで昨年度、国際線の十カ年計画を立てまして、本年度予定いたしましたとして、国内線の計画を立てたいと思っております。そういう一応公けの機関にオリソライズされたような計画が、いざれできると存じますが、現在のところでは、まだ十カ年先の計画を発表するといふのは、ございせん。

○加藤(清)委員 大体わかりました。この航空会社設立に当つては、需要の面については、まことにずさんであつた。計画のない、想像から生まれてき

ておる。なるほど、こうありたいという折念は入つておつたかもしれない。けれども、具体的に、しからば三年先、五年先に何機需要があるか。また、それが果して経済ベースに乗つて行えるか、行えないかということのそのばんは入らずに立てられておる、こういうことなんです。あなたたちは、これから作るといふ計画を見せたことには、いはずである。協議をなさるときに、これから伸びるところのもの、まだ作っていないもの、それを見せたことには、いはずです。作っていないとおっしゃる。これから研究しようというのですから。そうすると、これでわかりましたことは、ずさんであると同時に、問題は、かりにローカル線が伸びたとしても、鹿児島から大阪とか、大阪から北海道を飛ぶことはできるでしょう。しかし、ほんとうにたくさん伸びるのは、どこかといえは、汽車にかわるこま切れなんです。いうなれば、汽車でいつたら、各駅停車の行き方です。それが伸びるのです。それ以外に伸びようか。今、私は、ローカル線を言っているのです。そうなつてきますと、ローカル線は、かりにたくさん伸びても、この機種は、ほんの少々しか利用度がない、こういうことですね。

○岩武政府委員 需要の見方がずさんだという御指摘でございますが、私の方は、こういうふうに考えておるわけで、運輸省の方は非常に慎重に考えておられますから、ここでもまだ大きなお約束はできない、これは当然でございます。

ローカル線の問題でございますが、これは御指摘のように、スピードは相当早いわけでございますけれども、小

回りがきいて、どこでもおられる飛行機というふうに御判断願えれば、いわけでございます。あまり短距離、たとえば東京から水戸ということでは、むずかしいと思ひますけれども、ある程度の飛行時間のある距離でありましたら、たとえば名古屋等では、これは十分くらいで行くのだらうと思ひますので、非常に利用回数もふえるし、ことにお客が非常にたくさんありますから、お客さんの一機の回転数が非常によくなつて、経済ベースに乗るうとでございます。これは、私は、もう少し検討が要るかもしれませんが、おそろく、ある程度の距離であつて、十分経済ベースに乗るわけで、決して国内のローカル線に、これが向かないといふことは、ないと思つております。いわんや、幹線でなくとも、若千の長距離をつなぐものになりますれば、これはもう十分間に合ふところの、かえつていい性能の飛行機になりますので、国内線の需要は、もちろんあると思つております。逆に言いますと、今後三、四年後に、相当乗客もふえ、発着回数もふえておられますときに、これに要ります飛行機は、世界で作つておられますのは、大体ターボ・プロップになりますので、今さらプロペラ機のおそいのを、そうたくさん作つておられるわけでもないだらうと思ひます。そういうことで、輸入しても、大体こういうところに近い飛行機になる可能性は非常に多いわけなんです。それなら、むしろ国産でできますものを、使つていただくのが、当然のことだらうと思ひます。これは危ないものだから、問

題になりませんけれども、先ほど来申し上げましたように、十分その点は、気を付けてやりますし、また需要の數に應じて、値段も下つていくわけでありまして、われわれとしましては、これは外国で作つております名の通つたよく売れる飛行機より、少しは高いかもしれない飛行機でも、これは関税の問題その他で、同じことでありまして、この飛行機で十分間に合ひして、もう一つもりでおるわけでありまして、むしろ問題は、間に合ふようなものを作ることでございます。今から、どうもあの飛行機は、とても買手がつかぬぞということでは、これはとても話になりませんが、買手のつくようなものを考えております。

○加藤(清)委員 重工業局長が折念されることは、よくわかるのですが、具体的事実として、日本のローカルと大陸のローカルとは、違ふのです。いわば、こちらは各駅停車です。ジェット機の五百キロ飛ぶものを、百キロや二百キロのところでは、各駅停車ができますか。さすれば、ジェット機の速度をぐんと落さなければならぬ。速度を落せば、あれは落ちます。早く飛ばからいいのですが、そんなことができませんか。それと同時に、なるほど、お客がふえれば、それは経済ベースに乗るようになるでしょう。そうおっしゃるならば、私は、一つやつてもらいたいことがある。普通の今までのエンジンで、四発のDC6以下を、名古屋空港へ一べんとめてみて下さい。それなら、簡単にやれることです。金は要りません、あなたの命令一つでいいのです。運輸省の命令一つで行くのですから、それを一つやつてみて下さ

る。なるほど、こうありたいという折念は入つておつたかもしれない。けれども、具体的に、しからば三年先、五年先に何機需要があるか。また、それが果して経済ベースに乗つて行えるか、行えないかということのそのばんは入らずに立てられておる、こういうことなんです。あなたたちは、これから作るといふ計画を見せたことには、いはずである。協議をなさるときに、これから伸びるところのもの、まだ作っていないもの、それを見せたことには、いはずです。作っていないとおっしゃる。これから研究しようというのですから。そうすると、これでわかりましたことは、ずさんであると同時に、問題は、かりにローカル線が伸びたとしても、鹿児島から大阪とか、大阪から北海道を飛ぶことはできるでしょう。しかし、ほんとうにたくさん伸びるのは、どこかといえは、汽車にかわるこま切れなんです。いうなれば、汽車でいつたら、各駅停車の行き方です。それが伸びるのです。それ以外に伸びようか。今、私は、ローカル線を言っているのです。そうなつてきますと、ローカル線は、かりにたくさん伸びても、この機種は、ほんの少々しか利用度がない、こういうことですね。

○岩武政府委員 需要の見方がずさんだという御指摘でございますが、私の方は、こういうふうに考えておるわけで、運輸省の方は非常に慎重に考えておられますから、ここでもまだ大きなお約束はできない、これは当然でございます。

ローカル線の問題でございますが、これは御指摘のように、スピードは相当早いわけでございますけれども、小

回りがきいて、どこでもおられる飛行機というふうに御判断願えれば、いわけでございます。あまり短距離、たとえば東京から水戸ということでは、むずかしいと思ひますけれども、ある程度の飛行時間のある距離でありましたら、たとえば名古屋等では、これは十分くらいで行くのだらうと思ひますので、非常に利用回数もふえるし、ことにお客が非常にたくさんありますから、お客さんの一機の回転数が非常によくなつて、経済ベースに乗るうとでございます。これは、私は、もう少し検討が要るかもしれませんが、おそろく、ある程度の距離であつて、十分経済ベースに乗るわけで、決して国内のローカル線に、これが向かないといふことは、ないと思つております。いわんや、幹線でなくとも、若千の長距離をつなぐものになりますれば、これはもう十分間に合ふところの、かえつていい性能の飛行機になりますので、国内線の需要は、もちろんあると思つております。逆に言いますと、今後三、四年後に、相当乗客もふえ、発着回数もふえておられますときに、これに要ります飛行機は、世界で作つておられますのは、大体ターボ・プロップになりますので、今さらプロペラ機のおそいのを、そうたくさん作つておられるわけでもないだらうと思ひます。そういうことで、輸入しても、大体こういうところに近い飛行機になる可能性は非常に多いわけなんです。それなら、むしろ国産でできますものを、使つていただくのが、当然のことだらうと思ひます。これは危ないものだから、問

い。今の重工業局長の言うところの、ジュエツトでさえも百キロ、二百キロのところへとめるようにやるとおっしゃるのだから、それなら、さしあたり、ジュエツトよりも、なお、いとやりやすい四発の過去のエンジンでDC6以下を、まず名古屋空港にとめて下さい。前にとめておいたのを、やめたのです。これはほかに理由があるのですか。飛行機の機能と会社の経営上の問題で、とめたのです。それ以外に、あれをとめた理由がありますか。ないとするならば、あなたの方の公表された理由が正しいとするならば、重工業局長の見解とは全く相反する結果が、ここに生じてくる。具体的にあらわれるのです。将来どうありましようと言ったって、現在がそうでないのだから、どうですか。

○町田説明員 必ずしも重工業局長のおっしゃった理由と相反してはいないと思います。それは、現在東京―名古屋間の需要が、6B4を日航が動かすに、十分な需要がないという点ではないかと私は想像しております。

○加藤(清)委員 ばかかことを言っているかぬ。そんないいかげんなことを、国会で言つてもらつては困りますよ。それでは、あなたは、日ペリの座席を一本とつて下さい、急にありませんか。お客がないなんて、いいかげんな話をしてくれては困ります。とまらなから、よけいな話です。それは、あなたの方はおえら方だから、すぐとれますよ。私らでも、衆議院と言えども、私らでも、個人の名前で言つてごらんない。僕の名前は売られているからとれますが、なかなかとれませんよ。それほどお客があるのです。それ

でもとまりません。具体的事実で立脚して、話を進めていかなければならぬ。社会党は、常に空理空論を言うといわれておるけれども、私は、あくまでも具体的事実で立脚して話をしておるのです。なるほど、空理空論はいけません。私はあくまでも事実で立脚した話をのだから、あなたの方も、具体的に答えていただきたい。お客がないなどと言つて、そんなに名古屋を軽べつてはいけません。

○町田説明員 私は、そういうことでありというふうに想像いたしましたのでございませう。お客があるかないかというところにつきましては、いづれ現在の利用状況を調べてみて、あらためてお答えいたしたいと思ひます。

○加藤(清)委員 それならいい。そこで、今度新しくできる半ジュエツトは、東京―名古屋間で、とめることができますか。簡単でけつこうですか。

○岩武政府委員 これは、今の日航の問題は、私、よく存じませんが、いろいろ持つておる飛行機の数の問題もありましようし、それから、いろいろ利用者の関係もありましようから、これは、いづれ運輸省の方のお答えもあると思ひますが、要するに、将来の航空の旅行人員がふえるということ、それに応じて、大いに飛行機の数が要るのじゃないか。現在の数が足りなければ、これはできるだけ急行列車というよりなことになる、ローカル線を落とすようになるかもしませんが、やはり飛行機の数が足りないことも、一つの原因でありましよう。そこで、こういうふうな性能のいい、りっぱな飛行機を、一つ国産化して、御質問にありますが、名古屋にも十分とめるより

うなことにしようじゃないかというのが、この法案でございませう。

○加藤(清)委員 あと、二点でおしします。今、この問題は、まだまだ私には割り切れないものが残つておる。愛知県から東京へ、東京から愛知県へと飛ぶたい人には、割り切れないものが残つておる。

それはそれとして、次にお尋ねしたいのは、テストでございませうが、この計画からいいますと、一号機と二号機だけで、こういうことですが、一体、販売は、飛行機の何台目くらいからおやりになる予定でございませうか。ほかの飛行機の実例を調査いたしてみますと、三機目から販売したなどということは、まずまず聞いたためしがございませう。しかし、日本の技術がそれほど完全で、それほど安全度があるというならば、いざ知らずということとございませう。そこで、三機目から売るとおっしゃるならば、たとえばコンソリデーターとか、ゼネラル・ダイナミクスとか、今のダグラスとかいう会社と比較して、どの程度こちらの技術がまざつてゐるか、安全度があるのかというところを、お示し願ひたいのでございませう。地上を走つてゐる自動車でも、なお五台や六台は試験いたしますし、その上、なお十台や二十台は大体内配給をして、それから売り出すことになつてゐるようには聞いております。これは、一号機、二号機の試験機と、分解してしまふものと、三機だけは当て馬になつておるようですが、これで果して安全が保てるかどうか。なぜ、こんなことを言わなければならぬかという、せつかくイギリスが外国へ売り出そうとして研究い

たしましたあの飛行機が、試験が十分でなかつた結果、空中分解してしまつた。日本が買い付けようとして手付金を出してゐたのが、その手付金までもらえぬという結果を生じて、日本にまで被害が及んでゐる。以来、あのイギリスの飛行機に見向きもしなくなつたという苦い経験を持つてゐるからでございませう。あの飛行機でさえも、研究を始めてから二十何年です。ところが、研究を始めて、しかも五年目にもう売り出すのだという、まことにりつぱな技術でございませう。これでいいの悪いのか。もしいいとするならば、その技術がこれほどいいのだということ、一つ天下に宣明していただくたいと思ひます。

○岩武政府委員 ごもつともな御質問でございませう。できるだけ試験飛行の期間ないし機数をふやして、いやが上にも安全を期するといふことが、一番望ましいことではございませうが、いろいろ各国の例を見てございませう、フランスのキャラベルの飛行機は、大体二機ぐらゐで試作を終り、三機目は営業に入つております。そういうふうな、長年の研究の結果かも知れませんが、日本も、国産技術とはいへませんが、外国の研究の結果もある程度利用するといふことで、全然いからでもありませんし、戦争中の軍用機、陸軍の戦闘機が爆撃機であつたか忘れましたが、この辺は、三機ぐらゐを試作機として、試験飛行をやつてゐるようでありませう。これは相当無理をした設計ないし性能を持たしてございませう。幾ら軍用とはいつても、いふことで、三機やつたのだらうと思ひますが、今後のものは、初めから十分

な安全性を考えてやつておりますので、どうしても二機ではだめだ、やっぱりもう一機やつてみなければならぬといふことにならなければ、そのときも、今のわれわれの考え方としましては、大体二機で間に合はせぬかと思つております。先ほど申したかと思ひますが、イギリスのロールス・ロイスのダートというエンジンを輸入することを考えておりますもの、やはり全産と申しまして、おのずから限度がある。だから、早く営業生産に入りたいという一つの現われでもありますので、今のところは、大体二機でやつていきたいと思ひております。

○加藤(清)委員 資本力の乏しい日本経済では、無理からぬことだと思ひます。それにまた、今日の航空会社は、ほとんど爆撃にあひまして、それぞれの会社が大きなり小なりの被害を受けておる会社でございませうから、これは無理からぬことと思ひますが、事人命にかかりましようし、それから、ウェイトは輸出でしよう。しかも、その輸出はどいうかという、アメリカと、同じスタイルのものを東南アジアにおいて競争しなければならぬ。そこへ持つていくのですから、これはよほど安全度を確保されてからでない、危ないと私は思ふのです。しかし、それは先のことでございませうから、法律を作つてしまつたあとでも、また何とかすることのできることでございませうし、これは一つ法律が生まれたあとでもけつこうでございませうから、とくと研究していただきたい。人命をそこねてからは、おそ過ぎるのでございませう。

あと、ほんの一間でございますが、そういう関係も兼ね合せて研究の結果、内地においてこの十年の空白を埋めるには、やはり技術も機械もみな購入して、技術提携というよりも技術を買い取つて、これを組み立てることから始めた方が、段階としてはいいのではないかと。自動車のようなもので、さきも、ルノー、ヒルマンその他で、そういう手をとつておるのだから、ましてや、自動車以上に人命が危惧されている飛行機においては、そういう安全度をとるために、輸入の方式、製造の方式も段階を越えていくべきであるという理念のもとに、すでに数年前に、これは重工業局長に希望が提出されておるはずでございます。あなたが重工業局長でなかつた、前のころですね。にもかかわらず、通産省はこれを拒否しておられるのでございます。その拒否の理由と、今日そういう段階を飛び越えて、自動車をやつたようなテスト・ケースを飛び越えて、ばつとかなければならぬところの理由、それを承わりたいのでございます。

○岩武政府委員 お話の技術提携の話は、たしかコンベアのお話かと思ひます。これは、われわれいろいろ検討いたしました、現在の段階では、悪い飛行機ではないと思ひますが、やはり将来のことを考えますと、ここに国内の需要が相当ふえてくるというようなことを考えますと、必ずしも最適の機種かどうか。これはいろいろ問題もあるようでありますが、それに加えて、あの話の形で国産化ということをしていただきます、これは提携工場等の関係もありまして、非常に設備投資がよけい要るようでありまして、これは

むだな話であります。のみならず、いろいろ生産技術等の技術基盤の問題もあるかと思つております。従つて、われわれとしては、その話は、どうも望ましくないというふうに考えております。それから、それでは、ほかに何かいいのがあれば、むしろその方でもやつたらというお話かもしれませんが、これは現在、実はそういうふうな話はありません。のみならず、われわれとしては、せつかく技術提携がやかましく叫ばれて、かつ、技術提携等は、必要やむを得ない場合にとりふらに考えておりますので、せつかく軍用機の生産を通じて、ある程度国内の航空機メーカーも、十年余りの空白を取り戻しつつあるようであります。また過去におきまして、これはプロペラ機でありましたが、相当数の中型輸送機を生産いたしました技術の集積も、まだ人的に残つております。それで、この際、あるいは若干時間がかり、あるいは少し道草を食うかもしれませんが、あるいは少し道草を食うかもしれませんが、各種の基礎研究あるいは基礎試験等をやりますと、ほんとうに自分のものになつた技術で一つ作ろうじやないか、こういう考えになつたわけでございます。ほんとうにできるのかというお話を、方々で伺ひますが、これは私も、それは具体的に技術的なことを一々は存じませんが、御承知のように、小型のジェット機におきましては、これは軍用機が中心になります。T1F1という最近の中訓練機も、これは完全国産といつておりますが、できております。だから、少しの時日と若干の国の助成がありますれば、これは必ずや使いものになるものが

ができるのではないかと思つております。ちやうど今がいい時期でありまして、これはおくれまして、せつかくの人的技術の集積も散つたり、なくなつたりすることも考えられますし、それからまた、それぞれの世界各國におきかましても、われわれのねらつておるのと同じような飛行機の開発をやるだろうと思ひます。今からでもおくれはないとは思ひます。何かとすれば、周に合つて、ちやうどこの技術で3、4等の代替機として役立ち得る、タイミングもちやうどいいのではないかと、考えております。これは、あるいは私のしろと考へて入つておるかもしれませんが、民間の技術者の諸君も、大体そういうふうに考へておるようでありまして、ちやうど、先ほど申しましたが、軍用機の生産にはおのずから限りがありまして、これで日本の航空機工業が持つていくとは思へませんので、やはりそういうようなシビル・ユーズの飛行機を、自分のものとしてこしらへ上げまして、この需要開拓に努めて、航空機工業を充実するというのが、この際の急務かと思つております。

○加藤(清)委員 それでは、最後に、私も純然たる国産機が生れることについて、あなたと同じように、まさるものも劣らない希望を抱いておるものであります。そこで、お尋ねしたいのは、すでに戦前から技術を持つておる、戦後においてもオーバー・ホールをして、それによつて相当アメリカの飛行機等の研究もできておるといふ会社が、方々にたくさんあるわけですが、そこらあたりの労働者の仕事を救うという意味においても、ぜひこれはなされるべきであると思ひます。なぜかならば、オーバー・ホールをする数といふものが、米軍の引き上げとともに、だんだん減少している今日でございます。

そこで、お尋ねしたい問題は、日本の需要が、十年間に五、六十機と申しますと、年間五、六機ということですが、それも、全部が全部でない。これは輸出にたよるといふけれども、これは売れるか売れないか、まだわからない。そういう少数なもの、一体どこかの会社にやらせようとしておるか。それが、輸入するといふお話でございますが、一体、今度新しく作ろうとしていける飛行機の部分品の何%くらいが輸入で、何%くらいが内地の製造でいこうとしていらっしゃるのか。

もう時間がありませんから、あわせて、今度は運輸省の方にお尋ねいたしますが、日航が経費を非常によけい食ふ、むしろ純然たる民間航空は、政府からの援助が少いにもかからず、赤字でいつておるが、日航の方は当初赤字であつた。その原因は、パイロットその他に高給を払う、英語しかしゃべれない人がよけいおる。航空指令も英語しかしゃべれない、それをだんだんに日本人に取りかえていくという考え方が、政府内部にあるようでございますが、一体、日本航空の方は、いつの日にはほんとうにひとり立ちができるようにさせるのか、この点を伺ひたい。

○岩武政府委員 初めの点を、お答えいたしたいと思ひます。当初はエンジンが輸入したいと思つております。しかし、これは今後の問題になります。が、いつまでも輸入ということでも、おもしろくない話で、現在ジェット・エンジンの試作も、かなり進んでおりますので、機体におくれはいたしますが、やはり究極の目標としては、これも国産化したいと考えております。これは、まず飛べる飛行機を作つて、その次にエンジン、そうなるだろうと思つております。このエンジン以外、大体輸入の部品等はないかと思つております。ごく特殊なこまかいものなどは、あるいは特殊な計器というふうなものはあるかもしれませんが、大体、大きいいて、国産というところにならうかと思つております。

○加藤(清)委員 組み立ては、どこが会社ですか。

○岩武政府委員 その問題は、われわれもいろいろ考へておりましたが、御承知のように、現在、機体メーカーと申しますか、修理を入れて六社ございまして、このうちのある社に全部やつてもらふことになりまして、あるいは翼とか胴とかいうふうに分けて作つて、どこで組み立てますか、あるいはまた、その各社が共同出資しまして、別の会社を作つてやるか、この辺は、実は将来の研究問題かと思つております。もう少し段階が進みませんと、どこに何をやらせていいかということの判定は、まだつきかねる状況だろうと思ひます。また、場合によりましては、そういうことのために、法律的な措置が必要ならば、この法律を改正いたしまして、そういうふうなことに役立てたいと思つておりますが、実は、これはおそろしく二、三年あとのことかと思ひます。現在のところは、一応決定、こういうふうに申し上げておきたいと思ひます。

○開口説明員 外人の乗務員のいなくなるのは、昭和四十年からでございます。

○加藤(清)委員 実は、まだ質問は尽きないのでございますが、時間があまりにもおそくなっておりますし、私は正味一時間とちよつといたしたいわけでございますから、本日はこの程度にとどめますが、要は、計画も十分だとは言えません。未決定の分もあれば、未調査の分も多々あるようでございます。にもかかわりませず、この法律案は、一日も早く通して、一日も早く日本国内に国産の飛行機ができることを急がなければならぬと思います。そこで、一つ政府におかれましては、本日答弁のできないようなことも、多々あつたようでございますので、よく一つ研究されまして、国民の期待である、日本の力によつて、日本の技術によつて、日本の英知によつて、諸外国へ飛ぶことができる日の一日も早くからんことを、私は祈念しておりますが、その祈念で、本日の質問を打ち切りたいと存じます。

○小平委員長 これにて質疑は終局いたしました。

○小平委員長 再び、水洗炭業に関する法律案を議題いたします。

本案につきましては、他に質疑はないものと認めます。これにて本案に対する質疑は終局いたしました。

本日はこの程度にとどめます。

次会は明十七日午前十時十五分より開会することとし、これにて散会いたします。

午後二時五十一分散会

昭和三十三年四月二十二日印刷

昭和三十三年四月二十三日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局