

第三十八回国参議院商工委員会會議録第十八号

昭和三十六年四月十八日(火曜日)

午後一時二十四分開会

出席者は左の通り。

委員長 御木 亨弘君
理事 川上 為治君
古池 信三君

委員

上原 正吉君
大川 光三君
岸田 幸雄君
齋藤 昇君
山本 利壽君
阿貝根 登君
岡 三郎君
近藤 信一君
中田 吉雄君
向井 長年君
加藤 正人君

國務大臣

通商産業大臣 椎名悦三郎君

政府委員

通商産業省 佐橋 滋君
重工業局長 小山 雄二君

事務局側

常任委員 小田橋貞壽君
会専門員

参考人

日本航空機製造株式会社専務取締役 中島 征帆君
全日本空輸株式会社取締役社長 美土路昌一君

本日の會議に付した案件
○航空機工業振興法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)
○商工会の組織等に関する法律の一部を改正する法律案(内閣送付、予備審査)
○産炭地域振興臨時措置法案(内閣送付、予備審査)

○委員長(御木亨弘君) これより商工委員会を開会いたします。
本日は航空機工業振興法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案について参考人の意見聴取を行ない、質疑ののち、商工会の組織等に関する法律の一部を改正する法律案及び産炭地域振興臨時措置法案について提案理由の説明を聴取することといたします。

なお、この際参考人の件について御報告いたします。前会の委員会において参考人の人選について委員長に御一任願いましたので、お手元に配布いたしました名簿の通り二名の方に参考人として御出席を願うことといたしました。以上、御了承をお願いいたします。

○委員長(御木亨弘君) まず、航空機工業振興法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案を議題といたします。これより参考人の御意見を伺うのでありますが、初めに一言ごあいさつを申し上げます。

本日は御多用のところ当委員会のために御出席を賜わり、まことにありがとうございますございました。本委員一同にかわりまして厚くお礼を申し上げます。ただいま審議を行なっております議案は、すでに御承知のごとく輸送用航空機の国産化促進のための措置として、その設計、試作、製造等を行なっております日本航空機製造株式会社に対し、YS-11型量産準備のための資金調達に資するため、当分の間会社の債務について政府が保証することができるようにしようとするものであります。当委員会といたしましては、この機会に航空機製造株式会社の実情、その将来並びに量産機の販売の見通し等につきまして、生産者及び需要者の方々から御意見を伺い、今後の審議に資したいと存じ、御出席を願った次第でありますので、忌憚ない御意見をお願いいたします。

なお、議事の進め方でございますが、最初にお一人大体十五分程度で御意見をお述べ願ひ、御意見開陳の終わったのち、各委員から質疑を行なうことといたしますので、御了承を願います。
それでは、初めに日本航空機製造株式会社専務取締役中島征帆君に御願ひいたします。
○参考人(中島征帆君) 御指名によりまして、日本航空機製造株式会社の現在の状況を簡単に御説明申し上げます。

当社は三十四年の六月一日に、航空機工業振興法に基づきまして設立されたのであります。当社の目的は中型輸送機の試作を完成いたしまして、さらにその将来に対する製造販売を行なうという趣旨でございます。設立当時の資本金は五億でございますが、昨年度増資をいたしまして、現在の資本金は十八億五千万、そのうち政府出資が十億五千万、民間出資が八億、かやうになっております。本年度さらに、本年度の事業に対しまして充てますために、約これの倍増資をもくろんでおりますが、そのうち政府出資の分十億だけは、本年度の予算として計上されてございます。全体の試作費予算は、四十二億六千五百万というところでスタートいたしておりますが、これは現在の状況からいいますと、実際には若干これを上回る見通しでございます。大体この程度までは全部出資の形で試作費をまかなう、こいう予定になっております。

これは大体東京から福岡まで行けるという距離でございますが、六十名乗りまして、大阪まで行つてもなおかつ余裕がある、こいうふうなことになると思います。もしこれを、人数を減らしますと一三十名足らずまでいたしますと、二千三百キロ以上、この標準の二倍以上に航続距離を延ばし得るという性能でございます。それからスピードを回す、いわゆるジェット・プロップでございます。三千馬力のエンジン二基を備えておまして、巡航速度が約四百八十キロでございます。この飛行機の一つの大きな特徴として非常に滑走距離が短くて済むということでありまして、これは比較的狭い飛行場で飛び上がれるということ、なお操縦の性能が非常にいい、操縦性がよいという特徴を持っております。こいう飛行機をねらいますと、こいうふうなそれまでの実情から調査いたしましたら、大体重さ、収容人員、あるいはスピード、距離といったようなものをこの辺が一番よからうという、いわゆるマーケット・リサーチからいたしましたわけであります。この数字は当社ができました前にありました輸送機設計研究協会時代におきまして、十分検討を加えて出された結論でありまして、こいう程度の飛行機が今後一番需要を開拓するに適當であらうということから決定したわけであります。

なお、この飛行機に備えつけますエンジンには、これはイギリスのロールス・ロイスのエンジンを使っております。機体その他、一部の計器を除きましては、これは全部国産であります。で、試作いたしました飛行機の数は四機でございますが、そのうち二機は実際に飛ばせる飛行機でございます。二機をもつて飛行試験を行ないまして、飛行試験後これら実用化し得るものがございます。残りの二機が荷重試験あるいは疲労試験を行ないまして、大地上でこわれると、こういうことになっております。現在の予定では本年末、三十六年度末まで一応機体の姿を完成いたしました。来年の春から飛行試験を開始いたします。約一年三カ月ないしあるいは一年半くらいかかりますが、目標といたしまして、昭和三十八年の八月ごろには市販機を出せるようにしたいと、こういうふうに考えておられるわけでありませう。現在までの製作状況は、従つてこの日程によりまして設立以來進めておられますが、ほぼこの日程に乗っておりますが、今日まで昨年の終わりごろからこまにかけて、具体的に製作が一部完成いたしました。また機体の一部もすでに着手いたしました。部分的にでき上がったものもございませうが、大体完全な姿がでさがるような格好になっております。現在の見通しといたしまして、本年度中に一応機体の方はできるというところは間違ひなく言えるのではないかと思ひます。

で、この飛行試験を終わりましたあと市販に移るわけでございますが、本来ならば試験飛行を終わつて滞空証明をもらつてから注文をとるといふのが普通の姿であらうと思ひますが、現在の世界の航空機状況から申しまして、できるだけ早くこの飛行機を実際の用に供するために市販機の製作もなるべく急ぎたいというふうに考えまして、本年度あたりから実際の量産機の製作準備にも取りかかつて、三十八年度に飛行試験終了後には市販機が出せるという状態にしたい。そういう意味におきまして、量産計画の一部に本年度着手したいという意図を持つております。そうやりまして、三十八年度にでき上がります市販機はせいぜい五機。それから逐次増まして、普通の状態に参りましたときに、これは二、三年後になりまして、月産二機程度が一応現在考えております製作数量でございます。従つて年間二、四機、やはりもちろん需要もつと多くなれば、これを倍くらゐにすることは不可能でございませうが、一応その程度に考えております。大体全体といたしまして、昭和四十五年ごろまでに百五十機程度のもを作つて売れば、この飛行機は非常に成功したということになると思ひますが、その目標に向かつて市場開拓等につきましても今努力いたしている次第でございませう。

なお、こういうふうに量産の準備をいたすためには、もちろんこれに対応する資金が必要でございませうが、現在私どもが持つております資本金はこれは試作機あつての資金でございませう。量産機のものには別個の計算になつていまして、従つて量産資金の調達には資本金と別個に調達しなければならぬと思つております。何分にも当会社は自分の設備を持つておりません。工場を持つておりません。で、設計をいたしましたものを既設の各会社に各部分担製作をさせるというやり方をとつておりますので、従つて図面以外には担保物権も何もないわけでありませう。そこで実際の飛行機のはつきりした受注契約がない限りは、普通のベースでは資金を調達することが非常に困難でございませう。従つて当初スタートいたしましたときには、やはりこれに對してある程度の政府の裏づけと申しますか、そういう意味で政府保証の形をつけていただくことが必要かと、こう考えまして、昨年来この点につきまして政府関係にお願ひをいたして、今回提出されておりますような政府保証の法律を作つていただきまして、このスタートをいたしたいというのが私どものお願ひでございませう。

なお、それではこの飛行機がはたして需要にマッチするかどうかという点でございませうが、先ほど申しましたように、大体海外の実情を一応検討いたしました結果、このねらいが一歩的確であらうというところを出された型式でありますし、また現在までに各圖にいろいろのアンケートも出し、またその他のいろいろと調査をいたしておるものが、その反響等にかんがみまして、かなり諸外国におきまして、この型の飛行機に相当な関心を持つており、ということも現われてきております。従つて予定通りの性能ができ、またその細額が適正であれば、十分に国内はもちろん外国に對する需要も求め得るという確信を私は持つております。従つてある程度早目に量産機の手配をするということも、決して危険なことではないというふうに考えている次第であります。

なお、もちろん外国に出します前に、まず国内市場がそれに先行するということが必要に必要なわけでありませうが、これにつきましては、国内の民間航空会社はもちろんのこと、政府関係におきましてもいろいろな、たとえば運輸省の航空局に使用す航空管制用機、あるいは海上保安庁の海上救難機、あるいは気象庁の気象観測機といったような、そういったような需要がございまして、これはもちろん旅客機そのまゝの姿では使えないかもしれませうが、内部を一部改装することによりまして、十分その目的に合致し得るといふふうに考えられております。おそらくだんだんこういうふうな需要が具体的に出てくるのじやないかと、これはまあ私ども期待しております。こういうところからまず国内需要をつかみまして、その上で輸出、海外市場の開拓ということにつきましても、一そうこれは活発なる努力をしなければならぬ、かように考えております。

なお、御参考までに申し上げますけれども、外国に對しましての一つのつかみどころといたしまして、現在いわゆる中距離あるいは短距離に對しまして使われております民間定期航空路の飛行機の中で一番多いのが御承知の通りDC-3機でございませうが、この飛行機はすでに製作を中止いたしましたから十七、八年になつております。そういうものがまだ使われておりますが、従つて逐次これが新しいものに代替されるという時期になつております。その飛行機の数が約千七百機でございませう。従つてこれが全部これにかかわるといふことはもちろん言えないことでございますけれども、そのうちの若干は当然期待できる。そうすると、百機なり百五十機なりという私どものもくろみも全然根拠がない数字ではないのじやないかというふうに思つております。現在までに当社ができましたからこの飛行機の性能、価格その他につきましても具体的に各図からいろいろな照会が来ております。来ております国だけを申し上げます、イギリス、ドイツ、パキスタン、ポリア、インドネシア、ビルマ、ポルトガル、プエルトリコ、こういったようなところから、各図航空会社あるいは商社等から照会を受けております。今後こういったような方面につきましても、大いに努力すれば私どもの期待通りの市場開拓ができるんじゃないか、こういうふうな確信を持ちまして、本年度の製作を急ぎ、さらに市場開拓に努力したい、こういうふうに思つております。

○委員長(鈴木幸三君) 次に、全日本空輸株式会社取締役社長美土路昌一君にお願ひいたします。

○参考人(美土路昌一君) 私どもは、ただいま国内路線の定期輸送をいたしておるのですが、最近になりました、旅客の利用者が非常に激増いたしました。三十四年、三十五年におきましては、それぞれの前年度に比較いたしまして、三十四年度は三割以上の増加、三十五年度は三割以上の増加、三十五年度におきましては四割以上の増加というような状態になっております。しかし、これはきわめて少ない機数でまだやっておりますので、地方に参りますと、一日一便とかあるいは二便くらいになっております。よりの、ほんとうの航空の利便を十分に提供いたしております。それで毎

年増強いたしました。本年はバイカウ
ントあるいはフレンド・シップという
ようなものを初め、コンペアあるいは
DC-3を十一機ばかり増強し、明年
も新しい飛行機を六機注文するとい
うような状態になっております。

ただこの場合に、一番私どもが不便
を感じますのは、いつも国産機があ
りませんで、外国品を輸入しなければ
ならぬ。外貨を入れまするかわりに、
それだけまた外貨を出す。同時にまた、
一台の飛行機を買いましたも部品まで
つけて買いますので、五億の飛行機
に対しては必ず三割、その三割程度
の部品を輸入して持つて参らなければ
ならない。こういうような状態であり
ますので、一日も早く国産機のできる
ことを前々から念願いたしておりますし
て、たまたま今回国産機ができましたと
いうような場合になりました、この委
員会ができて御研究になりまする冒頭
におきまして、私はぜひともこれを一
日も早く完成して国内的に使えるよう
にしたい。こういふように、こういふように
申し上げて参つておるわけでありま
す。

そうしてこの新しい国産機の特徴
が、申し上げますまでもなく、皆さん
御承知の通り、ロールス・ロイスの世
界で一番優秀な発動機を採用してあり
ます。これが私どもに一番の安心感を
与えましたこと、これがもしできま
すならば、やはり私どもがそれ以前
に発注いたしません飛行機も、それに
合ったものを採用いたしまして、国産
機のできました折にすぐそのような場
合に切りかえのできますように、バ
イカウント、フレンド・シップもロー
ルス・ロイスの発動機を使つておりま

するので、国産機の御設計になつてお
りまする通りのものを私の方で運びま
して、そして切りかえますときに
も、また併用いたしまするときにも、
不便のないようにいたしたいと思つ
て、それを採用したというよりな状態
になつております。従つて、これを御
製作になりますときに、はなはだ僥越
ではありますけれども、私どもの実
用の経験あるいは希望をいれて、そ
うして製作していただくように、私ど
もの運航整備の専門家をたびたび製
作所の方へ何かせまして、お互いに協力
をして、そしてこれを作るといふよ
うな状態でございます。

申し上げるまでもなく、国産機が一
つできましてということ、私ども航空
につきまして非常に利便であり、ま
た、当然さななければならぬのであり
ますが、同時に、最先端の航空技術を
使いますので、他の産業にも非常に
これが参考になり刺激になると存じま
して、かたがた、どうしても早く国産
機を作つていただきたい、かように考
えております。従つて、私どもも五年
計画を最近立てておるのでございま
すが、その間に、明年度の発注の分はす
でに発注をいたしまして、明後年度に
おきまして、まだ国産機が十分にで
き上がつてはおりませんので、なお数
機は、それぞれの外国品を入れなけれ
ばなりません、国内の支線におきま
しては、最も適切な飛行機と思いま
するので、三十八年以後におきましては
DC-3を増強いたしまするものを全
部中止いたしました。そして三十九
年、四十年、四十一年度とこの三年度の
目標で約二十機以上を国産機を使用い

たしたいと、かように考えておりま
す。

なお、そのほかの御質問につきまし
ては、そのつどお答え申し上げます
が、大体私どもが今日この国産機に期
待しております点は、大体右のよう
な事情でございます。

○委員長(鈴木幸三) ありがとうございます
それでは、これより参考人に対する
質疑を行ないます。御意見のある方は
順次御発言を願います。

○近藤信一君 最初、私は中島
さんに伺いますが、日本の航空工業界
を再検討いたしました場合に、おくれ
て再出発いたしました日本の航空機工
業は、技術水準や生産規模などから見
ましても、世界的に一体どれくらい
地位にあるかということございま
す。そうした立ちおくれたわが国の航
空機工業を無理やり振興せんとする経
済的、産業的な意味と、それから追
着こうとする目標はどんなところに置
かれておるかについて伺いたいので
あります。

○参考人(中島征帆君) 日本の航空機
工業の技術水準でございますが、これ
はお話のように、戦後数年間のブラ
ンクがございまして、戦時中あれほど
世界にうたわれまして航空機製造技術
というものが相当分散してしまつた
ということ、これは否定し得ない。た
だ、戦後許された時期までに存続
いたしております各航空会社に基幹
となるべき航空技術者が残されてお
りまして、今日まで米軍機あるいは自衛
隊用機の製作、あるいは修理というよ
うなことで、その技術の回復、保存、
それから向上に努めております。従つ

て戦前の技術は現在におきましては十
分回復し、また新しい技術も取り入れ
ているという現状だろふと思つて
おられます。それに、特に当社の関係で
申し上げますと、この飛行機の設計に
つきまして、設計の途中に、エンジン
の技術者が参りまして、いろいろと打
ち合わせをいたしましたのであります
が、当初はそれほど技術が優秀である
と、戦後のプランクもあつたのであり
ます。いろいろと話し合つておるうちに非
常に当方の技術を信頼いたしました。こ
ういふことを言つたわけでありまして、
そのときにイギリスの特にロールス・ロイス
の会社は、今まで新しいエンジンを開
発いたしましたときに、その一番最初
の一号機、一号の機械を外に輸出し
たこととはなくて、すべてイギリスで
使つておつた。しかし今度は初めての
ケースであるけれども、おまえの方の
技術ならこれは心配ないから、最初の
新しい機械を一つ供給しよう、またそれ
を備えつけた飛行機の販売につき
ましても、大いに今後協力するとい
うことを言つてきておるくらいであり
まして、航空界のまず先進国と考えられ
ます。イギリスの一流飛行機工場の技
術者がさういふように当社の技術を認
めたということ、大いに自信を持つ
ていいんじゃないかと思つておりま
す。

次に、生産規模であります。これ
はもうろんアメリカ、イギリス等
と戦前から引き継ぎまして軍用機な
り旅客機なりを大規模に作つてお
ります。工場から比べますと、現在非
常に劣つております。また、われわれ
も一応それと匹敵する程度のものに
して仕上げるというふうな考えは
持つておられますが、少なくとも、当
社が考へておられます程度の飛行機を製
作するにつきましては、現在私どもが
とつておられます方式、つまり各会社
の現状の設備を極力利用し、人員も利
用するといふ形におきまして、各製造
会社に分担をさせて作るという方式を
とりましますならば、現状の設備でも
十分われわれの考へておられます程度
の生産ができるというふうな考へてお
ります。

なお、将来どこまで伸びるかとい
うことは、これは私どもから申し上げ
ることではないかと思つておられます
。まあわが社の立場から申し上げます
と、かなりこの中型輸送機を完成
いたしましたら、さらにまたもう少し
大きな飛行機、新しい形のものに進
みたいと思つておられますが、ま
たは技術上の問題もあつたので、一
足飛びに大型ジェット機までいきま
すか、あるいは特に最近問題になつて
おります垂直上昇機とか、さういふよ
うな新型のものまでいけるかどうか
ということ、今にわかには申し上げられ
ませんけれども、逐次さういふ方向に
向かつていって、日本の航空技術を引
き上げたい。その理由の一番大きな理
由は、やはり造船と並びまして航空機
工業といふものがいろいろの産業の集
約した形であり、技術の粋をいくもの
であり、また将来性も十分あるとい
ふ見地から、産業的に見て大いに伸ばさ
なければ、航空機工業にこの際日本が
全然立ちおくれられるといふことは将来に
影響する心配もあつたので、さうい

う意味からいきましても、どうしても諸先進国のレベルに達するよりに今後持つていかなければならない、そういう意味におきまして、最初に手をつけられました国産の中程輸送機の完成につきまして、私も大いに責任を感じておる次第でございます。

○近藤信一君 特殊会社であります日本航空機製造株式会社は、日本航空機工業界においては、いわば頭腦的な立場にあるものと思われませんが、お宅の仕事の直接的な対象でない戦闘機の組み立てや、それから修理などを含めて、わが国の航空機工業界においては日本航空機製造株式会社は現在の程度の技術上で指導的な役割を果たしておられるのか。さらにまた将来量産に入ると言っておられますが、その量産に入った場合に、生産的にはどの程度の地位を占められるというふうなお考え、この点はいかがですか。

○参考人(中島征帆君) 今の点につきましては、いささか消極的なお答えになるのでございますが、現在私どもの方で持つております技術といものは、先ほど申し上げましたように、今日まで戦前から日本に温存され、また戦後発展せられました現存の各航空工業会社の持つております技術の一部を引き継いでおるといのが実情でございます。具体的に申し上げますと、当社で特に盛り立てた技術者といものはもちろんございませぬ。従つてスタートのときから各社から最優秀なる技術者供給してもらつて、それで各社の技術の総合的な結果によつて新しい飛行機的设计、製造をやるといのがねらいでございます。従つてこの会社が指導的な立場にあるという

ことを申すのはいささかおこがましい次第ではないかと思ひますが、少なくともこの中程旅客機につきましては、各社の技術の粋を集めて、日本としてはまず一番最高の技術を集めておるといふことは、これは言えると思ひます。それから量産につきましても、やはり現状、つまり工場を持たないで設計をしたものを既存の工場に分担させて製作させるということにつきましては、形は変わらぬと思ひます。従つてあくまで実際の現場、工場というのは既存の各航空会社の工場がこれに当たるわけでありまして、そういう意味におきましては、まあ最近言葉で言へば、製造間屋的な立場を今後も続けるのではないかと思つております。

○近藤信一君 会社に対する補助金について伺ひますが、会社の成立の基盤であつた輸送機設計研究協会に対する分を含めてでございますが、現在までに政府及び民間から受けた補助金の総額はどれほどでございますか。

○参考人(中島征帆君) この補助金と申しますか、輸送機設計研究協会時代に民間の拠出金と政府の補助金とで一応の研究をいたしまして、さらに当社になりましてから、その引き継ぎの事業に対して政府から補助金をいただいております。そういう意味で区分して申し上げますと、研究協会、これは二年ほど続いておりますが、その間に民間から三億五千万、それから政府から一億五千万、それから当社にありましてから、これは昨年で打ち切られておりますが、六千万の政府の補助を受けております。

○近藤信一君 試作機の今度YS-11ですか、YS-11機は本年度中に完成するということでございますが、その試作機に要した経費、すなわちコストを内訳すればどんな構成比率になるものでしょうか。

○参考人(中島征帆君) まだ現在進行中でありまして、予算的に申し上げますと、約四十三億のうちで、三十五億が機体その他の形になって残るものであります。残りが人件費、設計その他のものを含めまして実験費、試験飛行費というより大体の区分になつております。

○参考人(中島征帆君) 量産の契約を現在私どもも考えておりますよりなテンポで進められた場合に、先ほど申し上げましたように三十八年度には五機でございますが、翌年には十機、その翌

年に十八機、四十一年度からは普通のペースで二十四機というよりなテンポで参りまして、資金計画を一応算出いたしますと、四十年度が資金的に一番のピークになります。この場合に所要資金は年間約百二十億だと思ひます。その前の三十九年、さつきの完成の翌年には大体百億ぐらい要するのじゃないか、こういうふうに考へておられますが、これに對しましては、いわゆる出資の形では政府から出るといふことはないということに、これははっきり申されておりますが、またそうでなくとも、これはやはり運転資金の性格でございますので、民間からもこれに對しまして全額を出資願うということとは不可能でございます。従つてこれは運転資金の調達という形で、こちらで調達しなければならぬ金額でございますが、非常に大きな金額でございます。当三十三年は、当初三十八年あたりは九年の初めごろまでは、まだいわゆる受注というものが確定いたしておりませんから、大部分は注文に對する裏づけがない。従つて金融の道も苦しいということ、政府保証の問題も出てくるわけでありまして、これは十機、二十機という大量の飛行機を当然やみくもに作るというわけにもいきませんから、当然この時分にはある程度受注の形も出て参りますので、それに従つて製作をするということでございますので、そのときには資金の必要性に對します必要な裏づけといふものは具体的に申す必要はないと思ひますので、そうなりますと、当然金融の道もつくはずだ。まただんだん回転いたしますと、實際使います資

金はそれだけにしましても、いわゆる販売費に對します受取金もございまして、それによつてまかなえる部分も漸次ふえて参りますので、金額は相当のものに伸びますけれども、二、三年たちますれば、これは十分自力で調達できる姿にならなければならぬはずだと思ひます。

○近藤信一君 この際、どうしても問題に私はなると思ふのは、会社が製造目標にしておられるYS-11を百五十機か、はたして先進諸国の航空機にいはゆる旅客航空機と競争していく上において性能やタイプや、それから価格、こうしたものから考へまして、あなた方が考へておられるようにはたして買手がうまくついてくるかどうか。こういうことが一つ問題になると私は思ふので、その点も一度、これは本命でございます。その点もあなた方が言つておられる国内の民間航空会社、またここにもありますように政府の高官、専用機といふことがあるのですが、官庁関係及び東南アジア、あなた方の目標としておられるのは東南アジアへの輸出、こういうことを言つておられるわけですが、そういうところの国が現在

はたしてあなたの方の意向通りにいくものかどうかという問題が一つ問題になつてくると思ふので、それから会社は現在市場開拓のためいろいろとお骨折ししておられると思ふのですが、そういう点、おおよそのお得意というふうな見通しなんかもあるのですが、この点はいかがですか。

○中島征帆君 ちょっと関連して、航空機は、製品高において、製品の数で絶対

は、製品高において、製品の数で絶対

偶然の要素に立つことができない。確實な需給の見通しに立たぬと、いろいろな偶然の要素、期待、希望的な観測ではいけないこと、まあこれは欧米の航空事情を見ても、今近藤委員の質問された絶対的な偶然の要素に頼らずに、確たる需給の見通しを立てることが、資本投下の膨大性、製作が長期の日数を要するというような点から、今われわれも健全な発達をこいねがうために、この需給計画というものは本日いただきましたが、やはり相対抗は検討を要するのじゃないか。近藤さんの質問された点も、そういう点じゃないかと思うのですが、そういうことを含めて一つ。

○参考人(中島征帆君) 順序からしまして中田委員の御質問から先にお答えいたしますが、需要はもちろんで済むだけの確いかにむべきでありまして、われわれそれをやらなければならぬわけでありまして、その前提として、先ほど申しましたように設計協会の時代にその道の専門家も入れまして十分にマーケット、リサーチをや、仕様の決定をして、このタイプであれば相当な期待できるといふ結論が出されたのであります。それが事前的調査でございまして、しかも当時にございまして、現在でもそうでありまして、当然これにとつてかわるべき古い型のD C-3というよりようなものが千数百機もある。従ってこれに對してはたまたまその一朝くらいを期待することとは、それほど過度でないといふことは言えると思っております。ただしこのねらってあります飛行機の性能その他が市場にマッチしなければ、これは問題にならぬわけですが、その点

につきましては、現在各国で開発をしておりますこの競争機になり得るような飛行機がわかつておりますが、これはもちろん御承知と思ひますけれども、飛行機の新しい種類の開発には相当な長い年月を要しますので、最後まで隠しておいて、最後に新しいものがぱつと出るといふことはあり得ないわけではございません。従ってここ数年以内に出ます飛行機の種類というものは大體わかつておりますが、この飛行機に對抗馬となり得るものは、まあ考え方によつては三機とか、五機ございす。まあ数機ございす、けれども、これらを見ますと、いづれも当社のYS-11に比べて一長一短であります。つまりスピードをねらうか。あるいは滑走距離の短いものをねらうか。あるいは航空距離の長い方をねらうか。あるいはいろいろなものをねらうか。そういったいろいろなものが、いろいろ出てきています。従って競争機を比べます場合に、いろいろ特徴が違いますので、完全にこれと同じベースで競争になるというものはありません。また、どこから見ても、これは優秀であるといふものも性能的にはないと思っております。ただ一番私ども心配いたしますのは、価格の点でございます。これは私ども日本で作れば当然安く上がるべきだといふところからスタートいたしております。予定通りこれがわれわれが考へております通りの値段ででき上がることができずなれば、これは当然に競争できます。これは現在出ておりますこれに類似の飛行機、あるいは将来出ますものの予

定価格等を勘案いたしましたとしても、大體この見当ならばいけるだろうといふ一つの目安を持っております。これは今ここで申し上げた方がいかにどうか疑問がございすので、一応伏せさせていただきますけれども、大體一つの標準がございまして、その程度以下にぜひおさめなければならぬし、またおさめ得ると思っております。その程度であれば、性能的に一長一短はございすけれども、十分にこの飛行機の性能特徴をもつていたしまして、外国の需要に對しては入り得る余地が十分にあるといふことは、現在までの實際の各国からの照会その他から考へましても確信を持ち得るのではないかと思っております。

○近藤信一君 それからも一つは、今計画されて、最後は四十五年といふことになつていくわけなんですけれども、特に航空機の進歩というものは私どもは目ざましいものがあると思つて居る。いわゆる軍用機の戦闘機にいたしまして、これは次々と性能は変わつてくるわけなんです。その場合にお宅が発足して数年かかってこれにいくわけですが、そのころには、旅客機もさらに進歩をしていって、今あなたの方で計画しておられる、この旅客機がその当時にはもうだめになつてくると、こういう危険も私はあると思つて居る。そういうこともあなたの方では計算に入れて来年の計画はどうか、その次はどうか、その年次の計画の変更といふようなこともあなたの方では考へられておられるのかどうか、この点をお尋ねいたします。

○参考人(中島征帆君) その点でございますが、一応そういう御心配もあるわけでございますけれども、航空工業の常識をいたしましたしては、新しい機種を開発する際には、相当な年月が要するといふことは今申し上げた通りでございます。従って今後何年かの間に出来る飛行機の性能その他につきましては、一応わかつておいて、今日わかつておられない飛行機で非常に優秀なるものが突然出てくるというところは考へられないといふこと、この飛行機の寿命というものは、今後かりにそういったようなことを考へましても、五年であるか十年であるかはわかりませんが、少なくとも初め予定してあります機数を生産する間ぐらいの期間におきまして、全然予期しないような新しい飛行機によつてとつてかわられるといふ心配は常識的にはない。またたとえばジェットがうんと進歩いたしまして、さらに長距離、あるいはさらにハイ・スピードのものが出来ると思つたとしても、ここでねらつておられますような中距離あるいは短距離の飛行機に對しては、現在のところにおきましては、いわゆるビューアー・ジェットよりは、いわゆるビューアー・ジェットよりの方が適当であるといふ、これも一つの常識でございます。それから、当分中短距離に對してはターボ・プロップ機が使われる、その期間も相当長いといふことは、一応われわれの間におきましては、まあ常識のあれになつておきまして、従つて、急に新しい進歩によつてこの飛行機がだめになるということは、この数年のうちに起ることとは心配しない。

でもよろしいというふうに考へておられます。○近藤信一君 日本航空機製造株式会社の資産の内容は、一昨現在のどのようになつておられるのか、それから資産内容の項目を一つ簡単にいいですか、それから説明していただくのと、それからもう一つは、特に前渡金や投資関係などについてその内容といふことについて、若干お聞かせ願ひたいと思ひます。

○参考人(中島征帆君) 当社の資産といたしましては、純然たる資産として、現在社宅を作つておりました、それから木造の設計室の一部を作つておりますが、それ以外の固定資産はございませんが、それ以外には固定資産的なのは工作用の器具がございす。それぐらいが今後の資産としては残る。それからもちろん試作機がございすといふと、その試作機そのものが資産になりますけれども、そういう意味においては現在資産らしい資産はない。また途中であるといふことであります。これが現在までに、十八億五千万円の資本金のうちで、三月末日に本年度に繰り越されましたのが、約六億ございす、従つて十二億ほどのものが使われておきまして、それが設計費を含めて人件費等でなくなつて居るもの、それから、資材あるいはそういったような形でもって具体的に残つて居るもの、そういう区分をするわけでありまして、もし御必要があれば、資料を作りまして、その点はつきり数字を申し上げます。

それから投資関係は、そういう関係でございますので、たとえば電話線を

持つとかというより、なものは以外には投資はございませぬ。

○近藤信一君 従来はほとんど研究関係におおよその費用というものは費した、こういうことですか。

○参考人(中島征帆君) 純然たる研究

といたしましては、これは設計研究協会でしておるわけでありまして、その引続きの分と、それから当社の飛行機の型が確定いたしましたときに、それをいろいろ風洞試験等やるわけでありまして、そういうふうな試験が一部継続いたしております、そういう試験的なものもございませぬけれども、一番の大きな試験部門というものは、今後試作機が完成いたしましたあとで、地上試験、飛行試験に費す費用が要る。従って現在までに設計に費された費用と、それから昨年の夏ごろから今日までかかっております治具あるいは機体の一部の試作、それに対して費用が一部あります。

○近藤信一君 今回の法改正によりまして、結局会社の量産準備資金、これは九億円のうちの三億円について当分の間政府が保証するという事になっておるのですが、その三億円の借入金は運転資金でございませぬか、それとも設備用に使用されるのか、それからまた長期的になるのか短期か、そういう点から、どんな金融機関からあなたの方では借りることを予定しておられるのか、この点いかがですか。

○参考人(中島征帆君) この量産資金は、性質におきましては運転資金でございまして、いわば短期でございませぬ。ただ飛行機の製作が二年余り要しますので、いわゆる普通の短期とは違いますけれども、性質上は流動資産に

なる。従って設備資金的な融資は受けられませぬで、やっぱり性質上は運転資金としての金融を受けるということになるわけですね。ですからもしこれが設備資金でありますという、たとえば開銀資金の貸付に乗るわけでありまして、当社といたしましては、そういう設備は持ちませぬので、直接開銀資金が当社にくるということは、今の制度ではむずかしいのでございませぬ。

従って一般の市中銀行からのこれはおそらく協調融資の形にならうかと思はれますが、そんなような格好でもって当社には貸していただくということになるか、あるいはもう一つの道といたしましては、要するに量産資金と申しますのも、注文を見通しましての金融でございませぬので、たとえば発注主に対しては、でき上がった飛行機は、これは固定資産でございませぬから、それに対する設備金融の意味で、たとえば開銀が民間航空会社にするという事ができますならば、そんな形でもってそれを前渡金でもらうという事になりますと、必ずしもこちらで予定しておりました資金の金額を調達する必要もなくなりませぬ。その辺の關係がどうなりますか、今後の問題だろうと思ひます。

○近藤信一君 そいういたしますと、政府で保証するといふ資金は運転資金であり、短期間だ、こういうことになるわけですが、あなたの方では、当分の間政府の保証という事があるわけですが、当分の間という期間は、一体どれぐらいの間になるか、大よその見通しについてお尋ねします。

○参考人(中島征帆君) この当分の間の意味は、たとえば三億保証しても

らった、その三億の借入金の借り入れ期限という意味でなくて、政府が保証する期間という意味でございませぬが、具体的に申し上げますと、三十六年一

本年度でございませぬが、本年度三億と申しておりますのは、大体量産機を三十八年度から出すためには、本年度から一部準備をしなければならぬ、たとえばエンジン等はもう本年度内に発注することが必要でありまして、そういうふうなことののために、本年度大体九億円ぐらいの金が必要だ、来年年度になりませぬとさらにそれがふえるわけにございませぬ。ですから来年年度は同じ考えを持ちませぬと、当然三億では足りませぬので、さらにもう少しふやしてもらわなければならぬといふ私どもは希望を持っております。

また本年度九億ぐらい要するというのに對しまして、本来ならば九億の政府保証がほしかったわけにございませぬけれども、初年度ではありませぬ、非常にまた事前の発注をするようなわけでありませぬので、当初金額も少ないという意味も含めまして、最初の年度におきましてはできるだけこれを発注いたします。メーカー側に、本年度内は何とかやりくりをしてもらうという意味で、三分の二程度はそういう意味で繰り延ばしたいというふうな格好でございませぬ。従って、それがいつまでもそうできませぬので、来年度になりませぬ、ぎりぎり政府保証をどのくらいまでやってもらわなければならぬかということ、今後の問題であります。

それは、今後は逆に、来年、再来年になるにつれて、今度は需要者側からの発注が確定いたして参りますと、逐次それが裏づけによって保証なしに金融を受

ける道も出てくるかと思ひます。また前渡金などがありましたら、その分だけ負担が軽くなりますので、その辺の兼ね合いがどうなるかということがこれからの見方になるかと思ひます。

○近藤信一君 そいういたしますと、当分の間といつても、これは今のところは、まあ今年度三億、来年度は、あなたの方は、まあ実際に仕事にかかって製造をしていくようになりませぬ、これは金額的にもつとふえてくるので、年次的にずつとふえてくると思ひますね、金額的に。そうすると今年度、来年度、また次年度と、だんだん金額がふえていけばふえていくほどこれは困難になつてくるから、その間はあなた方が一本立ちになるまでこれは政府で保証していかなければならぬ、こういうことに私はなると思ひますが、この点いかがですか。

○参考人(中島征帆君) まあ普通にこれは私の方は仕事は商売上の軌道に乗りますと、こういう運転資金について政府の保証をしていただくという事は、これは行過ぎでありますので、そういうふうな形ではなくて自分でやるべき姿に早くなりた。ただ当初まだ規模の確定しないときに出発をするといふところから始まったわけでありませぬので、私どもの一応の期待としては、量産機が完成しましたあと、二、三年の間には大体そういう姿になるのじゃないか、つまり量産機が開始してから二、三年のうちには、十分将来に對する発注の裏づけが出てくるのじゃないか、こういうことを考えておるわけにございませぬ。そうするといふと、三年もたてば、必ずしも政府のお世話

にならぬでもいいのじゃないかという気がいたしますが、ただかりにそういう姿になつた場合にも、金融機関の方でどう申しますか、たとえば相手方の発注者の方の信用等の問題もありませぬし、当社に全然担保物権もないといふふうなことを考えた場合に、やはりせつかく政府の保証の制度があるのだから、これをもらわなければ貸さない、こゝ言われた場合にはまた政府に泣きつかなければならぬ、こういう事態も起こらないとも限りませぬけれども、私どもはなるべくそういうことのないように、せめて二、三年たてば普通の商業ベースでいくようにしたい、こゝういふふうに考えております。

○近藤信一君 そこで、だれもが考えますことは、三億円、この三億円ぐら

いの資金というものは、あなたの方の会社の生産態勢の主体である新三菱重工や川崎航空または石川島重工業、こゝう有力な会社で資金を調達できるのじゃないか、こゝういふことが考えられるわけなんです。それからまた、需要者側で航空機工業の振興に協力するといふ意味から、需要者の会社から前渡金というものをあなたの方はいただいて、それによってやりくりして、こゝういふふうなことも考えられるわけなんです。その点はいかがですか。

○参考人(中島征帆君) それが期待できれば、私も非常にありがたいのでありますけれども、ただ、たとえば本年度の九億といふものの中に、外国に発注しますエンジンの前渡金といったようなものは、これはちょっと私わなればならない、これはちょっと私わなればならない、これを機体会社に保証しろといふのも無理かと思ひます。それから同様に、いろいろな機械

にならぬでもいいのじゃないかという気がいたしますが、ただかりにそういう姿になつた場合にも、金融機関の方でどう申しますか、たとえば相手方の発注者の方の信用等の問題もありませぬし、当社に全然担保物権もないといふふうなことを考えた場合に、やはりせつかく政府の保証の制度があるのだから、これをもらわなければ貸さない、こゝ言われた場合にはまた政府に泣きつかなければならぬ、こういう事態も起こらないとも限りませぬけれども、私どもはなるべくそういうことのないように、せめて二、三年たてば普通の商業ベースでいくようにしたい、こゝういふふうに考えております。

等で、量産機に對しましては新しく国内で開発しなければならぬものもございませう。そういうようなものに對しましては、そういう機械のメーカーに、こちらが金融を受けるというような格好でしばらく持つてもらうということも、ちよつと頼みにくい点もありまして、そういうことを大体考えまして、必要と考へましたその限度は大體三億、従つて残りの六億は、本年度におきましては飛行機メーカーにしばらく負担してもらつてという考え方でございませう。將來もその方針をできるだけ続けられたいのでありますけれども、ただ航空機工業というものが、今、日本ではほかの事業と兼営いたしておりまして、航空機工業部門だけを見ますと、軍用機の組み立て、修理等がおもであります、非常に苦しい経営をいたしております。従つて全体としては相当有力な会社といへると思ひますけれども、どうも会社の経営者としては、航空機工業に對しましては、航空機工業部門だけのことを考へますと、その余力がないといふことは一応言えるわけでありませう。従つて、私もその点はあまり期待することもできませんので、やはり会社のスタートのときには、今年は三億で、来年は少しふえるかもしれませんけれども、とにかくスムーズにスタートできるように、いましばらく政府に御援助願ひたいと思つておるわけでございます。

○近藤信一君 この法律が提案された當時にこれは問題になりましたが、エンジンですね、エンジンはこれは輸入によつてなされるわけなんです、エンジンの製造というふうなことは、今

あなたの方はお考へになつておられませんか。○参考人(中島征帆君) これは私もちよつとそういう疑問も初め持つて、専門家に聞いたことがありますけれども、いわゆるジェット、エンジンを日本で開発するということは、こういうふうな大きな機体にも使つて、できないことにはないけれども、非常に時間と金がかかる。いわゆるJ-3という日本ジェット、エンジンで開発したものが一つございませうが、これは旅客機には使えませぬし、これを大型のものにできたからといつてすぐできるものではないと思ひますので、今むしろ初めて日本といつたしましては旅客機を出そうという、特に外国まで出そうといふこととございませぬので、一番の生命であるエンジンは、世界で一番信用のあるエンジンを使う方が、売れ行きから考へても一番確實ではないか、これははなはだ遺憾なことでありませぬけれども、そういうふうなことでもつて輸入を考へております。將來これができれば大へんけつこうでありますけれども、今のところすぐこれに、J-3のエンジンにかわるようなものを開発するというふうなところまで、実はまだ考へる余地がない実情でございます。

○近藤信一君 私はそこが問題になるのではないかと思つたので、この前いろいろその点で論議されましたが、飛行機の心臓部であるエンジンを輸入で仰いで、他の部品は今度の日本航空機製造株式会社が、ここで作ると、これはあなたの方では自信がないと、こういうことになるのではないかと、いふふうにも考へられるので、かつては日本も航空機では世界の競争場裏に

も出まして、いろいろと争つたような技術まで持つておつたのじゃないか、それが今、旅客機はともエンジンが日本ではまだできない、こういうことで、実際の航空機製造会社としての実体といふもの、それが疑われるのではないかと私は思つたのですが、その点はいかがですか。○参考人(中島征帆君) その点につきまして一つ申し上げたいことは、外国の例で、はなはだ恐縮でございますけれども、外国の航空機メーカーでも、必ずしもエンジンまで自分のところで作つて、それをつけているという例はきつめて少ないのでございまして、同じ国内であることもあり、あるいはまた外国で作られたエンジンを使つて、たとえばアメリカの飛行機にイギリスのエンジンを使い、あるいはフランスのエンジンを使うというふうなことは、いろいろ行なわれるわけでありませう。従つて機体メーカーとエンジン・メーカーが必ずしも一緒でなければならぬといふ点につきましては、その点はそうひげ目を感ずるといふことはないと思ひます。しかし、もちろん日本としてはエンジンまで自分で作りたいという希望を持たなければならぬわけでありませぬけれども、とりあえず、飛行機といふことを考へます場合には、まず機体一つの形でありまして、エンジンがどのものがついていくのかといふことは、これはその機体がどの製であるかといふことの基準にはならないわけでありませぬ。日本ではなにか日本の飛行機を作るといふために、まず機体を作るといふことであると思ひます。あわせてエンジンまでやるということでありませぬ、やは

りこれには相当の金がかかるというのと、また三年、五年の年月を要する性質のものだと聞いております。これは別個にやるものであれば非常に望ましいことではあります、それを今あわせて私の会社の会社でやるということはおそらく現状をいたしまして機体で手一ぱいであるのに、そんなことができるかといふことで許されないので、資金と年月を与えていただけませぬらば、現在日本にありません技術でもつてそういうことが不可能だといふことは言えないと思ひます。

○近藤信一君 最後に私は、日本航空機製造株式会社のその下請の下請になつておる末端の工場ですね。あなたのところまで直接製造するのじゃないので、みんな下請工場へ出されるわけなんです、そうした工場は、現在であなたの方の總体的な関係でどれくらいの数にあつたかの方で予定しておるか。また、こうした中小メーカーに、これは中小企業だと思つたのですが、中小企業のそうした下請会社に対して、航空機製造株式会社は資金面や、それから特に支払いの条件ですね、それから特に問題になつてくるのは中小メーカーでございませぬから、技術面の点で相当苦労が要すると思つた。そうした技術面、それから資金面、こういう面であつた方には援助や指導、こういうふうなことはどのようにお考へになつておられますか。

○参考人(中島征帆君) 私どもの方の飛行機の主要部分は機体でございますが、いわゆる機体六社、これは大企業でございます。それで大部分の金額的には仕事ができるわけでございますけれども、一部の機械、内部の装備品、そういうものにつきましては、特殊の中小メーカーに頼むものもあると思ひます、しかし、これは金額的にも件数的にも非常に少ない数字でございます。それから、これは、いわゆる機体メーカーから下の方にどのくらい回るかということ、これは実は調べればわかりませぬけれども、手元にはございませぬけれども、これにつきましては、私どもの方では直接タッチいたしておりませぬ。ただ、こちらからは設計書を渡しまして、機体会社に渡して、機体会社がそのうちの必要なものをさらにその下請に渡す、それは機体会社の責任において下の方と契約するわけでございます、それに対しては、私どもの方で特別の注文は原則としてはつけておりませぬし、また資金の援助あるいは技術等の援助等につきましては、これは第一次の下請会社にまかしておるといふような実情でございます。

○近藤信一君 これは最初は中小メーカーは、戦後はずっと航空部門をやつておりませぬから、また研究等についても相当期間がかかる。それから製造、それから技術面のいろいろな点であなたの方に頼るといふ点が多いんじゃないか、こう私は思つておる。そうした面、あなたの方でそうした技術面に対する指導、こういうものは完璧を期してやつていけるかどうか、こういうことも私一つ大きな問題になると思つておる、この点はいかがですか。○参考人(中島征帆君) 今申し上げましたのは、二つに分けるわけでございますが、第一点の、こちらが直接出します機械、その相手方が中小企業であ

り、これは相当の金がかかるというのと、また三年、五年の年月を要する性質のものだと聞いております。これは別個にやるものであれば非常に望ましいことではあります、それを今あわせて私の会社の会社でやるということはおそらく現状をいたしまして機体で手一ぱいであるのに、そんなことができるかといふことで許されないので、資金と年月を与えていただけませぬらば、現在日本にありません技術でもつてそういうことが不可能だといふことは言えないと思ひます。

○近藤信一君 最後に私は、日本航空機製造株式会社のその下請の下請になつておる末端の工場ですね。あなたのところまで直接製造するのじゃないので、みんな下請工場へ出されるわけなんです、そうした工場は、現在であなたの方の總体的な関係でどれくらいの数にあつたかの方で予定しておるか。また、こうした中小メーカーに、これは中小企業だと思つたのですが、中小企業のそうした下請会社に対して、航空機製造株式会社は資金面や、それから特に支払いの条件ですね、それから特に問題になつてくるのは中小メーカーでございませぬから、技術面の点で相当苦労が要すると思つた。そうした技術面、それから資金面、こういう面であつた方には援助や指導、こういうふうなことはどのようにお考へになつておられますか。

○参考人(中島征帆君) 私どもの方の飛行機の主要部分は機体でございますが、いわゆる機体六社、これは大企業でございます。それで大部分の金額的には仕事ができるわけでございますけれども、一部の機械、内部の装備品、そういうものにつきましては、特殊の中小メーカーに頼むものもあると思ひます、しかし、これは金額的にも件数的にも非常に少ない数字でございます。それから、これは、いわゆる機体メーカーから下の方にどのくらい回るかということ、これは実は調べればわかりませぬけれども、手元にはございませぬけれども、これにつきましては、私どもの方では直接タッチいたしておりませぬ。ただ、こちらからは設計書を渡しまして、機体会社に渡して、機体会社がそのうちの必要なものをさらにその下請に渡す、それは機体会社の責任において下の方と契約するわけでございます、それに対しては、私どもの方で特別の注文は原則としてはつけておりませぬし、また資金の援助あるいは技術等の援助等につきましては、これは第一次の下請会社にまかしておるといふような実情でございます。

るといふのも一部あるかと思ひます。そういふものについてはこちらは指導というよりもむしろ注文して、規格通りのものができれば採用するという立場にあります。従つて具体的に手をとつて教えるというよりなそこまでの余力はない。それから、同じように大企業であります機体会社から発注しますものにつきましては、これはすべて大企業が、必要であれば具体的な指導をするということになるんであります。その下請の下請まで私どもの方でさらに技術的な援助をやるということ、実は現状といたしましては余裕はないんであります。

○近藤信一君 次に、美土路さんに簡単によろしいんですが、お伺いします。日本航空機工業の現在及び将来に対するあなたの方の、需要者側としてのいろいろな意見があると思ひます。今、全日空なんかもちよいちよいと事故なんかも起こつておるような面があるんですが、こういう点で、あなたの方で製造会社に対する批判とか、また希望、こういうものがあればお聞かせを願ひたいと思ひます。

○参考人(美土路昌一君) これは先ほどもちよつと触れましたんですが、ぜひ国産機を作つてもらいたいということとございまして、そのときの条件といたしましては、最も安全なもの、それから第二は、日本の国内航空に適するようなもの、第三は、価格が安いもの、これを一つ条件にしたいと思ひます。で、外国へ出されるにつつきまして、価格が高いものであります。輸出産業にはむろんならないんでありますから、まず高いものでなしに、できる限りコストを安くしてもらいたいと思ひます。

いうことも申し述べておきました。そういう意味で、私どもでは、先ほど申しましたような諸般の実情から、国産機をぜひとも早く完成していただきたい、かように考えておりました。従つてそういうものが、ただいま中島さんのおつしやつたように、まだわれわれの内示は受けておりませんけれども、価格も安いということであり、それで優秀なものができますことは、これは、あれだけの知能を集めて設計をおやりになるのでありますから、私どもは安心をいたしておりますけれども、はたして実用になるかならぬかということが、これが一番大事なこととございまして、それが一番大事なこととございまして、先ほど申し上げましたように、設計と実際とがマッチいたしますように、非常に密接な関係を持つて、常に御注文申し上げておるような次第でございます。

それでありまして、ちよつといたしましたことでも、操縦者の座席と計器との間の距離の、高さとか、あるいはいろいろの操作をいたします便利が、外国人の使いますものと日本人の使いますものと、その身長においても、だいぶ違ひますから、そういうような点も、直接自分の方はこういうような工合にしてみたいというふうな、ごく平凡なことに見えますことを実用に適用するようにはしたい。この点は、何といたしまして、でき上がるものは、みな確信はお持ちになつておるのでしようけれども、必ずしも十分であるかどうかは、これはこの会社でもわからぬことでありまして、できます前に、確信の持てるだけの、また私の方も、直接にすぐ引き続いてこれを使えるようにという気持ちで連絡はいたし

ております。そういうふうな意味で、すでに私の方では、三十八年度からの操業計画の一部にはこれを組み入れておりました。そして、三十九年度、四十年、三十九年度は大体五機ぐらい、それからその次にはやはり同じものを七機、その次には十一機というふうな工合に、ほぼこの通りに参ります。かどうかわかりませんが、目安をつけておられますけれども、これで大體私どもの今のお話の中に、ちよいちよい事故があるということ、これはもうほとんどありませんから御安心を願ひたいのですが、それにいたしまして、この前事故がありました三型飛行機というものは、これは安全な飛行機で、今お話のように、世界で千二、三百使つておりますけれども、漸次こういう新しい、疲労度の全然ない飛行機にかえていこうと思つております。そういうふうにして、ただいま四十一年度までの航空機の配置は八十ないし九十機を目標にいたしております。そういうふうな状況で、その間に二十四、五機を割り当てておるといふ状態でございます。

○近藤信一君 全日空の今後の空路計画、それから今後において、一方、日本航空機製造会社で、これからずっと計画によつて飛行機を作つていくわけですが、あなたの方で需要するといふ予定機数、それからヘリコプターもあるのですか、そのヘリコプターの数、それはどのくらいですか。

○参考人(美土路昌一君) 現在持つております飛行機はまだわずかでございまして、本年度が二十四機でございます。それを御参考までにちよつとくどいとも申し上げます。

すと、DC-3が十四機、コンペアが四機、それから今度バイカウントが入りまして三機、それからフレンドシップが三機、これはいづれも今度できます国産機と同じ発動機を使いますジェット機でございます。それを入れまして二十四機、ヘリコプターが十機でございます。ヘリコプターは初め国内の、日本のいろいろな飛行場にとるところが、ヘリコプターと飛行機とを併用して定期をやるつもりでございました。ヘリコプターが非常に高いのでございまして、それが、今操縦士のほかに二人乗るに高うございまして、それから保険料が大體原則が二割五分でございます。すると、一年に四機持つておりますと、一機ずつなくなつたぐらいの保険料を取られるのでございまして。そういうふうに保険料は高いし、それから輸送力が非常に飛行機に何するものから、うまうまいかないものから、輸送の方の併用は極めて、飛行機だけにいたしました。けれども、最近ヘリコプターの需要は非常に多くなりまして、さらにもう数機はこれをふやしていかなければならぬ、そういうふうな状態でございますが、要するに、定期航空に關しましては、幹線と支線とが、先ほど申し上げましたように、非常に回数が少なうございまして、これをどうしてもほんとうの便利のいいようにいたさなければならぬと思ひますが、ちよつと数を申し上げますと、先般経済審議会で国民所得倍増計画の

発表のうちに、航空に關する輸送の数字が出ておりましたが、この輸送量は、三十四年度以降四十五年度まで毎年三〇%ずつふえるということが書いてありますけれども、実際におきましては非常に数字でございまして、場所によりましては五割ぐらい増加をしているところもありません。飛行機を相当に増強いたしました、ほんとうの利便がないのじゃないか。数字的に申し上げますと、旅客が三十三年度には五十七万人進んでおります。それから三十四年度は七十八万人、三十五年度は百一十万人というふうな方になっておりました。三十四年度、三十五年は、この経済審議会の発表をばるかにして、三三%及び三十五年度は四二%というふうな増加になっております。それが本年大體十一機ふやしますから、数におきましては百五十万は何する、それでもまだ足りませんが、明年さらに入りまして、そして各線を少なくとも三便程度、幹線は七、八回程度にしたいと、かように考えております。

そういうふうな旅客の激増の上からいいたしても、将来どうしても大型機を使わなければならぬ場合も出て参りますけれども、御承知のように、日本のこの支線の飛行場は非常に滑走距離が短うございまして、それに対して、今度できます飛行機の滑走距離はきわめて短くて、そのままで利用ができるというふうな特徴を持つております。先ほどのお話のように、発動機が非常に世界一というふうなものでございまして、これにまた私の方としては、まあ相当の期待を持つておると、こう

と、DC-3が十四機、コンペアが四機、それから今度バイカウントが入りまして三機、それからフレンドシップが三機、これはいづれも今度できます国産機と同じ発動機を使いますジェット機でございます。それを入れまして二十四機、ヘリコプターが十機でございます。ヘリコプターは初め国内の、日本のいろいろな飛行場にとるところが、ヘリコプターと飛行機とを併用して定期をやるつもりでございました。ヘリコプターが非常に高いのでございまして、それが、今操縦士のほかに二人乗るに高うございまして、それから保険料が大體原則が二割五分でございます。すると、一年に四機持つておりますと、一機ずつなくなつたぐらいの保険料を取られるのでございまして。そういうふうに保険料は高いし、それから輸送力が非常に飛行機に何するものから、うまうまいかないものから、輸送の方の併用は極めて、飛行機だけにいたしました。けれども、最近ヘリコプターの需要は非常に多くなりまして、さらにもう数機はこれをふやしていかなければならぬ、そういうふうな状態でございますが、要するに、定期航空に關しましては、幹線と支線とが、先ほど申し上げましたように、非常に回数が少なうございまして、これをどうしてもほんとうの便利のいいようにいたさなければならぬと思ひますが、ちよつと数を申し上げますと、先般経済審議会で国民所得倍増計画の

いうことだけは申し上げて差しつかえないじゃないかと思ひます。

○近藤信一君 そういたしますと、今いろいろと計画を持っておられるようですが、これに見合うところのパイロットですね、パイロット及びその他に従業員の養成ということが、今度は必要になってくるのですが、この点の方針はいかがですか。

○参考人(美土路昌一君) これを申し上げますと、えらい話がほかの方になるようでありませぬけれども、御質問でありますので、私どもが非常に平素希望しておるところを申し上げさせていただきますかと思ひます。

御指摘のように、日本でパイロットは、飛行機を幾ら金をもって買ひましても、増員をいたさうといたしましては、なかなか養成ができませんので、航空大学はわずかに年度に三十名、その大学で養成されまされが、出て参りましても、あと少なくとも一年半か二年くらいいたしませんと、ほんとうの旅客機の機長になれないのであります。で、それまでに使用事業の方をさせますとか、あるいは定期航空の路線の短ところのパイロットにさせますとかというふうなことで、養成をして参りますのでございますが、初めのうちは、戦争中に飛行機に乗っておつた人が相当量余つておりましたので、もとの空に戻りたいというので操縦士も相当とれましたのですが、最近にはほとんどもうそれが全部ないようになりまして、ただ、この航空大学の卒業生を待つだけでございますが、それにいたしまして、大体年間私の方だけでも五十名前後の人間を養成しなければなりません。日航もやはり非

常にたくさん操縦士を要しまして、現在足りなくて、まだ外人を雇つておるのをやめることができぬという状態でございます。それで非常に困りまして、そうしてやむを得ず、海上保安庁とか、あるいは自衛隊で操縦を習つてやめた人がありますので、そういう人とか、あるいはまたほかの全然しろうととか、あるいはまたよきな者を募集したととかというふうなことにいたしてあります。また会社の方へ入りたいという人を養成しておりますが、本年度からは、やむを得ませんから、大学を出した人の希望者を私の方で自家訓練をするというふうなことにいたしてあります。これにはまあどの民間航空会社も非常な難点を持つておりまして、困つておるのでございます。それで毎年航空大学の拡張ということについては、われわれも政府にお願いをして、ぜひとも拡張していただきたいというところでございますが、毎年予算が削られるような状態でございます。せひとこれを拡大して、その正規の操縦士を出していきたい。外国には、アメリカあたりでは御承知のように数十に上る民間の養成学校がございますけれども、日本にはまだ一つもございませぬ。そういうふうな状態で、一に、何と申しますか、政府から半數いたいただきまして、十五人の配給があるだけでございませぬ。あと全部そういふふうな工合に……それでこれがまあ数字を申し上げて失礼ですけれども、一人養成をいたしましたも、使用事業に乗せるぐらゐまで六百五十万円ぐらゐかかるのでございませぬ。それをみな自分の方で、無理してやっていると、そういう状態で、乗員養成に多額の金と困難と、それから第一、人を集めますことに実に

困難がございませぬので、たまたま御質問を受けましたので、ぐち話をするようでございますが、今後も一つ何とかその点に御配慮をお願いしたいと、かやうに考えます。

○近藤信一君 最後に一つだけ中島さんにお尋ねしますが、先ほど美土路さんも御要望の中に言つておられましたように、安全性ということが、第一の問題である。まあ安全性の性能をつけた飛行機、こゝろいうことになるわけですが、あなたのところで、今度YS-11機に重点を置いて製造されるわけですが、このYS-11機は、安全性の点について完璧が期せられるかどうか、こゝろいう点について一点お伺ひいたしました。

○参考人(中島征帆君) これにつきましては非常なる確信を持つておるのでありますが、具体的に申し上げますけれども、現在まで飛んでおります古い飛行機は、この滞空性基準と申しますか、そういう安全性の基準が古いものでございませぬ。それが最近改められまして、新しい基準が出ておりますが、新しい基準でございませぬ飛行機は、つい最近のものしかない。で、このYS-11の基準にのつとつて作られておりました、従つて、従来より非常にきびしい要求をされておりました。それにマッチした飛行機、こゝろいうことになつておりました。もし古いものでありますならば、あれだけの馬力あるいはあれだけの重さでも、もつと何と申しますか、大きな能力が出るわけでありませぬが、それを安全性の基準がやかましくなりましたために、それと即応いたしましたして、むしろその点は内

輪目に見ている、こゝろいうのが一つございませぬ。

それからもう一つは、従来でありますと、実際にそれがはたして予期通りの性能が出るかどうかというところは地上試験もさうでありませぬし、また、実際に飛ばしてみないとわからないという事態が非常に多かつた。ところが、最近御承知のようにならぬ電子計算機の発達によりまして、ある程度の、たとえば風洞試験等におきますデータを入れますというところ、それが実際にどうなるかというところは、ものができると前に、もうすでに電子計算機等で相当な正確な推定ができる。従つて、極端にいいましますと、実際に飛ばすのは、電子計算機でできましたその数値が、はたしてどの程度正確なものかどうかということをチェックするぐらゐだといふことがいわれるぐらゐでありまして、初めにとられます安全性の基準そのものが非常に厳格であるのと、それから、それをあらかじめ計算上、十分チェックするだけの機会があるといふこと、それに基づいてさらに相当長時間にわたつて飛行試験するわけでありませぬから、今後におきましては、新しく出る飛行機というものは、従来とは格段の安全性を持つていふこととは言えると思ひます。

○中田吉雄君 このYS-11機の性能を見ますと、売薬の広告みたいにも、最高級の優秀さが叫ばれておるのでありますが、国際的にこれと同じような競争関係にあるといふますか、そういう種類はどんなものですか。

○参考人(中島征帆君) この表に出ておりますが、現在全日空でお使いになつております、最初に入りました一番新しい、コンペアの440というのがあります。これはYS機より少し小型でございますが、これは両方ともピストン・エンジン、従来のジェットを使わないピストン・エンジンでございます。それからターボ・プロップ・ジェットでプロペラを回す飛行機とい

たしましては、これも全日空でお使いになつておりますが、パイカウント、それから今イギリスが開発しておりました出初めておきますアプロ748、アプロの方はこれもやはりYSよりは小型でございます。それからパイカウントの方は、大体YSと大体同じ五十二、三人とこゝろでございます。大体形としては同じ。そういうものがあります。もう一つ、現在、やはりこれも先ほど、美土路社長からお話ありましたように、今後入つてくる予定のオランダの飛行機、フレンドシップ、これもYSと比べてちよつと小型でございますが、これもターボプロップでありませぬ、大體これと競争的な立場にあるといふやうな飛行機でございます。これらと比較いたします場合に、たとえばパイカウントあたりがYSと比べまして、スピードは若干早うございませぬ。こちらの方が四百八十でございませぬが、パイカウントはたしか五百十キロぐらゐ。そのかわり滑走距離が長い。それから、その他、これはいろんな使い方の方のあれによつて一長一短ありますが、われわれから見ますと、使いやすという点から見ますと、むしろYSの方がすぐれているのじゃないか。あのコンペアの方は、ピストン機の旧型でございますから、スピードにおき

ましても搭載量におきましても、いろいろな点で、しかも滑走距離もこちらが長いということになっておりまして、これに対しては、どこから見てもこちらがすぐれていると、むしろ人数の多いのが欠点と言えは言えるかも知れませんが、その程度で、フレンジップ、アプロというものは、一アプロは小型でござりますが、それだけに全般的に性能を比べますと、YSに比べて特に優秀だという点はないわけですが、この点は、私もそういつたような外国のことにつきましては詳しく存じませんが、若干間違つてるところがあるかも知れませんが、そういうふう

に承知しております。それからフレンジップは、似たようなものでござりますが、結局、問題になるのは値段だと思つて、コンベア等は、古い型の飛行機でありますので、現在これがどの程度の値段で売られておりますか。全日空などで、これは現在借りてお使いになっておると思いますが、中古機等の販売価格、あるいは貸付価格というものは、非常に割安になっております。ですから、それと比べますと幾らか心配、ござ

申し上げましても、どの程度の差異を持つておられるのかということが、具体的にこまかく調べませんと、片一方にあるものが、片一方の飛行機はそれがな

いもの値段というところがあり得ますので、簡単に判断することもできませんので、一応の宣伝文句通りに考えますと、アプロあたりは値段が安いということ、アプロ一つの特徴かと思つて、しかしそれがこれやでほんとうのものか、全然そっくりのものがございませぬから、比較することはむずかしゅうござい

ますと、大抵いずれもこういつた飛行機は、YSとの競争圏内にあるところ

は、これは言えますが、少なくともこちらが圏外にはずれていくことは絶対に言えないと思つて。中田吉雄君 なるほど現段階の試作、やがて量産に入られるという段階

における軍用機の生産の地位が非常に

が早くなればなるほど、高空に上がらなければならぬということがあつて、非常に経済性という点から考えま

やっぱ飛行機につきましても、新しい機種については十分な技術的な裏づけと、それから価格その他信用い

○中田吉雄君 私は必ずしも、たと

番飛行場の問題が大きいんですが、おとしもやり、去年もその世界各国の大・公使館、航空機の需要家、メーカー等と呼んで、垂直上昇機というものを非常に重要視してやっておたりすると、この速度とか、その他のことは私不案内なんですが、相当、これは大きな影響を持つんじゃないかと思ひんですが、これをどう評価されてい

それに関連しましてローカル線を開拓されるのは、飛行場の問題がかなり隘路になっていると思ひんですが、そういうものができれば、私はローカル線の非常に開拓する可能性がでると思ひんですが、美土路さん、これについて、どうお考えですか。

中島さん、一つどう評価するか。
○参考人(中島征帆君) 最初の十年間かかって百五十機ということになりますが、これは年間標準二十四機ということ、先ほど申し上げました、これは非常に少ないようにござい

それから垂直上昇機等は、これは、まあ今後大いに発展するだろうと思ひますし、これが非常に格安にできれば、当然の脅威でございまして、これは一つの革命的なやつぱり事柄になろうと思ひます。ただ現在、いろいろ飛んでお

点につきましては、全然問題外であります。これは、現実の例を申し上げても、たとえばヘリコプターというものは非常に便利でございまして、あれも採算という点から考えますと、どうして飛行機に対抗するよう

○参考人(美土路昌一君) この今のあれですが、これから先の国内航空とい

○参考人(中島征帆君) ピュアー・ジェットという問題は、急遽に取り戻すこと

○参考人(中島征帆君) ピュアー・ジェットという問題は、急遽に取り戻すこと

○参考人(中島征帆君) ピュアー・ジェットという問題は、急遽に取り戻すこと

○中田吉雄君 先にも申し上げましたように、最近航空機製造工業の国際的な協力関係というものが非常に進んで

○参考人(中島征帆君) ピュアー・ジェットという問題は、急遽に取り戻すこと

○参考人(中島征帆君) ピュアー・ジェットという問題は、急遽に取り戻すこと

○中田吉雄君 この一台分のロールス・ロイスのエンジンというのは幾ら

○参考人(中島征帆君) ピュアー・ジェットという問題は、急遽に取り戻すこと

○参考人(中島征帆君) ピュアー・ジェットという問題は、急遽に取り戻すこと

といいますか、そらいう点と、それから局長、佐橋さんにお伺いしたいのですが、四十五年のあゝ航路輸送のなにか、一体それは乗員はどれくらい要することになっておられますか。そらいうことを一つ、それだけです。

○参考人(中島征帆君) 簡単に答へたいと思います。ロールス・ロイスのエンジン、これは最初の試作第一号、第二号機の場合と、それから少し大量に注文した場合はだんだん低くなります。最初買いますのは約一台が五千万円でございます。それから将来私ども量産にかかりますときには、一台二千六百万円ぐらいでございます。將來は二千六百万円ぐらいまで下がると思っております。

○参考人(美土路昌一君) 私の申し上げました経済審議会の発表といふのは、言葉が足りません。なので、あれに載っております基準に比べてましてという意味でございます。お話しのように利用者が非常に激増いたします。それで私の方いたしましたは、明年度の春ごろに作りますダイヤは、大阪では十五分置きに飛行機が出るという、私のところのだけがという計画になるほど旅客は激増いたします。そこでこれにいろいろの隘路がございます。操縦士の方は何といたしまして十分確信の持てる訓練をしたものでない、操縦士には使えませぬし、航空局においても免状がもらえませぬので、無理々々をしながらも増員をいたしますだけの操縦士は今日まで作り、すでに明年度の操縦士も準備をいたしております。しかし困難な程度においては、今後の発展にはまだ相当の困難があるということ

は、先ほど申し上げた通りでございます。それともう一つは、この飛行場が非常に不備でございます。どこの飛行場でもほとんど全天候に飛べるといふようなところがきわめて少のうございませぬ。従つてダイヤを組みます上においても、夜の間がほとんど使えないというより、極端なのは日没過ぎればすぐだめになるし、あるいは視界が狭ければ飛べませぬものから、飛行機を増強いたしましたも、ダイヤで十分に便利になるようなダイヤが組めないというところがございます。

それから国内線について、幹線が日航と私の方と両方でやっておりますという点について、これは相当の不便があります。たとえて申しますれば、悪い例でございますけれども、鉄道の一線もかかる幹線が共通になっておるというより、赤字路線が全部私の方へあるという点で、これは非常に不利な状態に私に置かれておると思ひます。

で、今言うような飛行場の設備の悪いところがあります。これはまあ私の方の会社の責任は全部たなへ上げてしまふことであるが、なかなかダイヤ通りにいかない点がございます。それからまた、飛行場ができただけで、飛べと言われ、また飛ぶものから、不採算路線といふものが相当あります。しかしこれは会社の公益性といふものにかんがみまして、私はとにかく何となくも飛んで、そして漸次になをすべきものであるということ、開始以来今なお続いておる不採算路線といふもの

を相当持っておりますけれども、これは困とあわせて考へるべきことである。十分してもらへるようになれば飛べるのではないかと。また私の方でも飛行機だけ増強いたしましたけれども、飛行機に相当するようでございます。明年度におきましては先ほど申しますように相当量ふえますから、少なくとも各地に二便以上、三便、あるいは遠いところでは五便くらいでも出したと思つておられます。今の旅客数の激増といふのは、非常に激しいと思ひます。あるいは、そらいうように増強いたしますならば、ある線によりましては五割以上あるいは倍數になつておる路線もございませぬ。一時北海道の方は前年度より倍増した乗客を運んでおるといふような状態でございます。この旅客の激増にどうして対処するかといふことが今問題で、私も頭痛の種でございます。これはまあ順次いろいろの隘路をうんと通つていきまして、長くやつていかなければならぬのじゃないかと思ひます。

○政府委員(佐橋滋君) 四十五年度の増員のあれであります。これは、運輸省の航空局の所管でありますので、重工業では……

○中田吉雄君 中島さんにお尋ねしますが、ずっと計画をやつて量産をやらせて、その結局には日本航空機製造株式会社がどうなるか、発展的な解消をするのか、それはどうなんでしょうか。

○参考人(中島征帆君) この飛行機だけでありましたら解消になると思ひます。ただ私どもはやはりこれが完成し

ましたら量産はある期間続けなければなりません。それから次にやはりさらに新型のものを、どういふ格好になりますか、それをまた続けてやりたいという希望を持っております。

○中田吉雄君 それからもう一つ美土路さんにお伺いしますが、旅客の輸送と貨物輸送と伸びるのはどつちが伸びるのですか。

○参考人(美土路昌一君) 貨物が相当に伸びまして、今旅客とほとんど並行して伸びておりますが、非常に伸びますのが、貨物は従来飛行機は少のうございまして、貨物の取り扱ひを控えておりましたので、最近前年度に比較いたしました倍數で申しますと二倍になつております。それから郵便物が三割ふえております。そらいうような状態で最近貨物便がふえますので、DC3型を三機郵便専用、貨物専用で当てることにいたしました。それを本年アメリカから入荷いたしましたので、そのうち一機はすでに普通に飛んでおるようなわけでありませぬ。これも貨物の激増は今後受け入れられないか、かゝりに考へておられますが、今申したように倍増しておるようなわけでありませぬ。

○阿具根登君 時間がずいぶん過ぎましたから一点だけ中島さんに御質問申し上げますが、いろいろ御説明をお伺いしてもわかりませんが、日本航空は職員全部で百二十三名です。ただいまいただいた資料では、またこの性質からいっても、これはほとんど組み立てか、研究その他らしいものですね。これは実際に作るのには三菱重工業かあるいは川崎なんですね、そらいうところ

ろだけ作つておると思ひます。またそらいう方々の重役の方々が日本航空機の重役にほとんどなつておられる。今度通産省とこらいうことになつておるわけですね。研究機関で最高のスタッフだからやむを得ぬと思ひますが、たとえば三菱重工業でジェット機を作つておられます。ジェット機を作つておるのに、この百五十機というのがまかなえるほど豊富な人材となつておられるのか。もしそらうであつたならば、これがうまくいかなかつた場合には一体工事はどうなるか、あるいはジェット機がよりなるか、あるいはこの百五十機がいくのかどうか、またこの百五十機が今度それ以上にとりこんでいくのかどうか。伸びなかつた場合どうかと、不安定であるようであるし、安定であるとするならば相当余剰の職員と施設を持つておると、そんなに余剰があるようであらば、そらいうところで研究やつてもらつてもけつこうだと、困からたくさんの金出さぬでも自分そのあとは相当な赤字になるのだから、一体どういふお考えですか、簡単にけつこうですから……

○参考人(中島征帆君) 現在の状況ではそれほどもちやくちやな余裕があるわけではございません。ただお話のように、当然に今やっております軍用機関係あるいは104というものはいづれなくなると、将来やはりこらいうようなものに転換しなければならぬのでございませぬ。そらいう意味でどうしてもやらなくてはならぬ。しかし現在となく仕事がございますので、私どもの方の要求と技術要員等におきましては適合するわけでは

ざいます。それをまあ無理にとにかく一番優秀な人をよこせ、また技術要員も所定のものをよこせという事で、かなり私も無理を通してやっておるわけでございます、実際向こうは人間が多々ございまして、ある程度融通がききますけれども、何とかやっております。いずれは製作が始まりますと、104等との競合関係が起る心配がございまして、いつごろになりますか、まだ試作期間中に、そういう時期がちょっと起る心配がございまして、これはどうも、これも何とかそこは乗り切れるのではないかと、最後まで乗り切れない場合はどうか、最後まで乗り切れない場合はどうか、これは結局期間が少し延びることになります。期間はどうしても続けてやりたいと思っております、何とかしてこれは両方の調整をとって、乗り切りたいと思っております。それが過ぎますと、向こうの方は機数がきまっておりますから手はきましますから、十分にこちらに協力できると思っております、最初からそれだけ余裕があるわけではありせんから、最初から傍系会社にこれを全部やらせるといってもできない状況だったわけでありまして。

○委員長(柳木亨弘君) 他に御質疑はございませんか。——他に御発言がなければ、参考人に対する質疑はこの程度にとどめます。参考人の方々に一言お礼を申し上げます。本日は長時間にわたり貴重な御意見を拝聴し、まことにありがとうございました。当委員会といたしましては、本日の御意見を十分参考として今後の審議を進める所存でございます。どうもありがとうございました。

「速記中止」
○委員長(柳木亨弘君) 速記を始めて下さい。本案の質疑は本日はこの程度にとどめます。

○委員長(柳木亨弘君) 次に商工会の組織等に関する法律の一部を改正する法律案、産炭地域振興臨時措置法案、以上二案を便宜一括議題とし、提案理由の説明を聴取いたします。

○國務大臣(推名悦三郎君) ただいま御提案になりました商工会の組織等に関する法律の一部を改正する法律案について提案理由を御説明いたします。中小企業問題につきましては、かねてから諸般の施策を講じて参つたところでありますが、従来各種の施策に均等に對して特に施策の手を差し伸べるために、主として郡部の町村単位に、その地域の商工業の総合的な改善発達をはかるための組織として商工会を設立し、この商工会とすてに都市部にできている商工会議所との行なり小規模事業者のための事業活動に對し、助成措

置を講ずることができるよう、商工会の組織等に関する法律が第三十四国会において成立し、約四億円の国庫補助額を計上し、昨年六月十日に施行されましたことはすてにご承知の通りであります。

この法律の施行後本年二月末までにすてに全国で千六百五十四の商工会が設立され、昭和三十六年度中にはその数は約二千三百に達する予定であります。これらの商工会は比較的単位が小さく、その組織もいまだ強固なものとはいえず、期待されている事業の円滑なる実施と事業内容の一その充実をはかるために、これらの指導連絡に当たる組織を確立する必要性が痛感されて来たところであります。

右のような必要性から、すてに全国四十三の都道府県商工会連合会及びその上部組織としての全国商工会連合会が、任意団体または社団法人の形で誕生しておりますので、これを法制化し、その組織及び運営について定めるとともに、これが事業活動についての助成措置を講ずる必要があるわけでありまして、すてに昨年四月、現行法が衆議院において可決されました際、附帯決議として、商工会の連合会組織の法制化をすみやかに実現するよう要請されていたところであります。

このような事情から今回改正法律案を提案することとした次第であります。その内容の概要について以下に説明いたします。

この法律案の骨子は、都道府県商工会連合会及び全国商工会連合会の組織について定めるとともに、これらの連合会の行なり指導事業の一部について

国の助成措置を規定するものであります。第一に、都道府県商工会連合会は、都道府県ごとに一個とし、その会員たる資格を有する者は、当該都道府県の地区内に主たる事務所を有する商工会としております。また、全国商工会連合会は全国を通じて一個とし、その会員たる資格を有する者は都道府県商工会連合会としております。

第二に、商工会連合会の事業については、商工会の組織または事業についての指導連絡、商工業に関する情報または資料の収集及び提供、商工業に関する調査研究、展示会等の開催またはそのあつせん、技能または技術の普及または検定、関係経済団体との提携または連絡、意見の具申または建議、その他商工会の健全な発達をはかるために必要な事業を行なうこととなっております。

第三に、商工会の都道府県商工会連合会への加入脱退は任意であります。都道府県商工会連合会は全国商工会連合会へ当然加入することとなっております。

第四に、都道府県商工会連合会は、地区内の商工会の二分の一以上が加入し、全国商工会連合会は二十五以上の都道府県商工会連合会が加入するものであれば、通商産業大臣の認可を受けて設立することができることと定めてあり、その管理、運営等についても所定の規定が置かれております。また、連合会の公共的性格にかんがみまして通商産業大臣の所要の監督規定も設けられております。

第五に、商工会連合会の商工会に對する指導に要する経費の一部について

国が助成できるように定めております。この国の助成を行なうための予算措置をいたしましては、三十六年度において約二千三百万円を計上いたして、このほかにも商工会または商工会議所に對する補助として七億六千五百万円が計上され、その他を含めて総額八億二千五百万円の予算をもちまして、小規模事業者のための対策の拡充強化を期している次第であります。

以上本法律案の提案理由及びその内容の概略を申し述べましたが、何とぞ慎重御審議の上、御賛同あらんことをお願いいたします。

次に産炭地域振興臨時措置法案につきまして、その提案理由及び法律案の要旨について御説明を申し上げます。産炭地域の経済は御承知の通り全面的に石炭鉱業に依存しているところが多く、石炭鉱業の盛衰がその地方の経済に及ぼす影響はきわめて著しいものがあるものであります。一般産業界の好況にもかかわらず、石炭鉱業の構造的な不況はこれらの地方の経済に大きな打撃を与えているのであります。炭鉱失業者は雇用機会のないまま産炭地域に滞留し、鉱害その他の産炭地域特有の事情と相まって社会不安の原因となっているのであります。

このような状況を反映して地方財政もまたますます逼迫の度を高めつつあるものであります。石炭鉱業の合理化そのものも次第に困難となつてきています。

これらの複雑かつ困難な諸問題の解決のため、政府は従来とも産炭者対策その他の施策を推進してきたのであり

○参考人(中島征帆君) 百二十人のうちでいわゆる機休会社からの出向人員は半分足らず、五十数名でございます。あとは当会社で集めました。これは官庁その他から来ましたのもおりましたけれども、新しく当会社でやりましたのを含めまして百二十人、こういうことであります。

○委員長(柳木亨弘君) 他に御質疑はございませんか。——他に御発言がなければ、参考人に対する質疑はこの程度にとどめます。参考人の方々に一言お礼を申し上げます。本日は長時間にわたり貴重な御意見を拝聴し、まことにありがとうございました。当委員会といたしましては、本日の御意見を十分参考として今後の審議を進める所存でございます。どうもありがとうございました。

○委員長(柳木亨弘君) 速記を始めて下さい。本案の質疑は本日はこの程度にとどめます。

○委員長(柳木亨弘君) 次に商工会の組織等に関する法律の一部を改正する法律案、産炭地域振興臨時措置法案、以上二案を便宜一括議題とし、提案理由の説明を聴取いたします。

○國務大臣(推名悦三郎君) ただいま御提案になりました商工会の組織等に関する法律の一部を改正する法律案について提案理由を御説明いたします。中小企業問題につきましては、かねてから諸般の施策を講じて参つたところでありますが、従来各種の施策に均等に對して特に施策の手を差し伸べるために、主として郡部の町村単位に、その地域の商工業の総合的な改善発達をはかるための組織として商工会を設立し、この商工会とすてに都市部にできている商工会議所との行なり小規模事業者のための事業活動に對し、助成措

ます。御承知のように、炭鉱失業はややもすると集中的かつ大量に発生するおそれがあるのみならず、その地域全体が失業するという事態の発生する危険が少なくないのであります。さらに失業者の過去の生活環境、年齢構成、技能程度から見ても、これを労働に對する需要の大きな地方へ移動せしめるという對策には、重大な限界があることを認めざるを得ないのであります。そのためには、どうしても現地において雇用の機会を創造し、増加させていくという施策が必要になるのであります。

また石炭は、産炭地域においては、今日でもなお総合エネルギーに對し経済的優位を保っているものであります。今後、石炭政策という見地から石炭需要を産炭地域において極力確保するため、産炭地発電の推進、その他の對策を進めてゆく必要があるものと考へるのであります。

このためには、単一経済地帯である現在の産炭地域に新しい産業を導入し、育成し、多角的な産業地帯を作り出してゆくという方向が選ばれなければならないのであります。これはひとりわが國に特有の事情ではなく、西歐諸國においても産炭地域の振興には、特に力をいたして、いるのであります。

この法律案は、このような考へ方のもとに産炭地域を振興するための基本的方向と具體的計画を定め、國の施策を統一かつ集中的に進めてゆくことを企図しているものであります。これがこの法律案の内容の第一の点であります。このため、通商産業大臣は、産炭地域振興基本計画と同実施計画を定

めることといたして、おりませんが、この基本計画には國民経済的観点または実施計画相互の関連等の観点から実施計画策定の基本となる事項について、また実施計画には各地域の特殊性をも十分考慮に入れた具體的事項について計画を定めることといたして、おります。なおこれらの計画の策定にあつては、産炭地域振興審議会の意見を聞くとともに、関係行政機関と十分協議をする建前をとつて、また実施計画は、その緊急性にかんがみ、法律の施行後二年以内に定めることといたしました。

内容の第二点は、通商産業大臣は、これらの計画を策定するために必要な調査を行なうこととしたこととあります。が、本年度の調査のため三千万円の調査費が予算に計上されております。この種の計画を定めるためには、事前の十分調査をし、真に実効性のあるものとする必要があるもので、調査地域、調査方法等についても審議会の意見をきくことといたしたのであります。

第三点は、國の助成措置に關する規定であります。産炭地域振興のための具體的な事業およびその推進の方法に關する法律の一部を改正する法律案

「第二章の二 商工委員会」
第一節 通則(第五十五条の七)
第二節 事業(第五十五条の八、第五十五条の九)
第三節 役員(第五十五条の十、第五十五条の十一)
第四節 設立(第五十五条の十二、第五十五条の十三)
第五節 管理(第五十五条の十四、第五十五条の十五)
第六節 監督(第五十五条の十六、第五十五条の十七)
第七節 附則(第五十五条の十八、第五十五条の十九)
第一章 商工委員会等が行なう小規模事業者のための事業の助成(第五十六条)
第一条 商工委員会を設けるに、商工委員会及び商工委員会連合会を設けるに、商工委員会連合会並びに商工委員会連合会に改める。

ついては、今後の調査と、これに基づく計画によりきめられるわけであり、この法律案におきましては、地方税の減免に伴う措置、減価償却の特例その他一般的な措置として当面必要と考へられるものにつきまして規定いたしました。

なおこの法律は、産炭地域振興の緊急性にかんがみ、有効期間を五年とする臨時措置法とすることといたしました。

以上簡単でございましたが、この法律案の提案理由およびその要旨について御説明申し上げます。

○委員長(榎本幸弘君) 両案の質疑は後日に譲ります。
本日はこれにて散会いたします。
午後三時四十九分散会

第二章の次に次の一章を加える。

第二章の二 商工委員会

第一節 通則

(目的)
第五十五条の二 商工委員会(以下「連合会」という)は、商工委員会の健全な発達を図り、もつて商工業の振興に寄与することを目的とする。

(種類)

第五十五条の三 連合会は、都道府県商工委員会連合会(以下「都道府県連合会」という)及び全国商工委員会連合会(以下「全国連合会」という)とする。

(人格)

第五十五条の四 連合会は、法人とする。

(名称)

第五十五条の五 連合会は、次の名称を用いなければならない。
一 都道府県連合会にあつては、その地区の都道府県の名称を冠する商工委員会連合会

(数)

第五十五条の六 都道府県連合会は、都道府県ごとに一個とし、その地区は、都道府県の区域による。
二 全国連合会は、全国を通じて一個とする。

(準用)

第五十五条の七 第六条、第九条及び第十条の規定は、連合会について準用する。

第二節 事業

(事業の範囲)

第五十五条の八 都道府県連合会は、第五十五条の二の目的を達成するため、次に掲げる事業を行なうものとする。
一 商工委員会の組織又は事業について指導又は連絡を行なうこと。
二 商工業に關する情報又は資料を収集し、及び提供すること。
三 商工業に關する調査研究を行なうこと。
四 展示会、共進会等を開催し、又はこれらの開催のあつせんを行なうこと。
五 商工業に關する技術又は技能の普及又は検定を行なうこと。
六 関係経済団体との提携又は連絡を行なうこと。
七 商工委員会の意見を総合して、これを公表し、又は国会、行政庁等に具申し、若しくは建議すること。
八 行政庁等の請問に応じて、答申すること。
九 前各号に掲げるもののほか、都道府県連合会の目的を達成するために必要な事業を行なうこと。

(目的)

第五十五条の九 全国連合会は、第五十五条の二の目的を達成するため、次に掲げる事業を行なうものとする。
一 都道府県連合会の組織又は事業について指導又は連絡を行なうこと。
二 都道府県連合会の意見を総合して、これを公表し、又は国会、行政庁等に具申し、若しくは建議すること。

三 前項第一号から第四号まで、

第六号及び第八号に掲げる事業
四 前各号に掲げるもののほか、
全国連合会の目的を達成するた
めに必要な事業を行なうこと。

(準用)

第五十五条の九 第十二条の規定
は、連合会について準用する。

第三節 会員

(資格)

第五十五条の十 都道府県連合会の
会員たる資格を有する者は、その
地区内に主たる事務所を有する商
工会とする。

2 全国連合会の会員たる資格を有
する者は、都道府県連合会とす
る。

(加入)

第五十五条の十一 都道府県連合会
は、会員たる資格を有する者が都
道府県連合会に加入しようとする
ときは、正当な理由がないのにそ
の加入を拒み、又はその加入につ
き不当な条件を附してはならな
い。

2 都道府県連合会は、全国連合会
が成立したときは、すべてその会
員となる。全国連合会が成立した
後において成立した都道府県連合
会についても、同様とする。

(脱退)

第五十五条の十二 都道府県連合会
の会員は、六十日前までに予告
し、事業年度の終りにおいて連合
会を脱退することができる。

2 全国連合会の会員は、解散によ
つて脱退する。

(準用)

第五十五条の十三 第十五条から第
十八条までの規定は、連合会の会
員について準用する。

2 第十九条第二項及び第二十条の
規定は、都道府県連合会の会員に
ついて準用する。

第四節 設立

(発起人)

第五十五条の十四 都道府県連合会
を設立するには、その会員になろ
うとする五以上の商工会が発起人
となることを要する。

2 全国連合会を設立するには、そ
の会員にならうとする五以上の都
道府県連合会が発起人となること
を要する。

(準用)

第五十五条の十五 第二十二條から
第二十七條までの規定は、連合会
の設立について準用する。この場
合において、第二十三條第二項第
二号中「第十三條本文に規定する
者の二分の一以上」とあるのは「都
道府県連合会にあつては第五十五
條の十第一項に規定する者の二分
の一以上、全国連合会にあつては

同条第二項に規定する者の二十五
以上」と、同項第三号中「その地区
内の商工業の総合的な改善発達」
とあるのは「商工会の健全な発達」
と読み替へるものとする。

第五節 管理等

(定款)

第五十五条の十六 連合会の定款に
は、次の事項(全国連合会にあつ
ては、第五号の事項を除く。)を記
載しなければならない。

一 目的

二 名称

三 事業

四 事務所の所在地

五 会員の加入及び脱退に関する
事項

六 会員の権利及び義務に関する
事項

七 会費に関する事項

八 役員に関する事項

九 総会に関する事項

十 経理に関する事項

十一 事業年度

十二 公告の方法

(役員)

第五十五条の十七 連合会に、役員
として、会長一人、副会長五人以
内、理事二十人以内(全国連合会
にあつては、十人以上)及び監事
三人以内を置く。

2 都道府県連合会の役員は、その
会員たる商工会の会員(法人にあ
つては、その役員)でなければ
ならない。ただし、理事は、都道
府県連合会の運営上特に必要があ
る場合には、その定数の五分の一
以内に限り、その会員たる商工会
の会員(法人にあつては、その役
職員)であることを要しない。

3 都道府県連合会の設立当時の役
職員は、その会員にならうとする商
工会の会員(法人にあつては、そ
の役員)でなければならない。

ただし、理事は、都道府県連合会
の運営上特に必要がある場合に
は、その定数の五分の一以内に限
り、その会員にならうとする商工
会の会員(法人にあつては、その
役員)であることを要しない。

4 前二項の規定は、全国連合会の
役員について準用する。この場合
において、これらの項中「商工会」
とあるのは、「都道府県連合会の
会員たる商工会」と読み替へるも
のとする。

(準用)

第五十五条の十八 第二十九条の規
定は、連合会の規約について準用
する。

2 第三十一条から第三十六条まで
及び第四十条第一項の規定は、連
合会の役員について準用する。

3 第三十七条から第三十九条まで
及び第四十条第二項の規定は、連
合会の会長について準用する。

4 第四十一条から第四十五条ま
で、第四十六条(全国連合会につ
いては、第三号を除く。)及び第四
十七條の規定は、連合会の総会に
ついて準用する。この場合におい
て、第四十四條第四項中「第二十
三條第二項」とあるのは、「第二十
五條の十五において準用する第二
十三條第二項」と読み替へるもの
とする。

5 第四十九條、第五十条並びに第
五十一條第一項、第二項及び第五
項の規定は、連合会の監督につい
て準用する。この場合において、
同条第二項中「第二十三條第二項」
第二号とあるのは、「第五十五條の
十五において準用する第二十三條
第二項第二号」と、同条第五項中
「第一項又は第二項に規定する処
分をする場合には関係都道府県知
事、第三項の勧告又は前項に規定
する処分をする場合には関係都道
府県知事及び関係市町村長」とあ
るのは、都道府県連合会に対し第五
十五條の十八第五項において準用
する第五十一條第一項又は第二項
に規定する処分をする場合には関
係都道府県知事及び全国連合会
と読み替へるものとする。

6 前章第七節の規定は、連合会の
解散及び清算について準用する。
第五十六条中「又は商工会議所」を
「若しくは商工会議所」に、「又は技
術の改善発達のための事業の実施に
要する経費」を「若しくは技術の改善
発達のための事業(以下「経営改善普
及事業」という。)の実施に要する経
費又は経営改善普及事業に関し都道
府県連合会が商工会を指導するの
に要する経費」に改め、同条に次の一
項を加える。

2 国は、政令で定めるところによ
り、全国連合会に対し、予算の範
围内において、経営改善普及事業
に関し全国連合会が商工会及び都
道府県連合会を指導するのに要す
る経費の一部を補助することがで
きる。

第六十二条中「第二十三條第一項」
の下に「(第五十五條の十五におい
て準用する場合を含む。)」を加える。

第六十三条中「第五十條第一項」及
び「同項」の下に「(第五十五條の十八
第五項において準用する場合を含む。)」
を、「商工会」の下に「又は連合
会」を加える。

第六十五条中「商工会」の下に「又
は連合会」を加え、同条第一項中「第
九條第一項」の下に「(第五十五條の
七において準用する場合を含む。)」
を加え、同条第二号中「第二十七條」
及び「第三十八條」の下に「(第五十五

條の十五において準用する場合を含む。)」
を加える。

第六十六条中「(第五十五條の十五
において準用する場合を含む。)」を
「(第五十五條の十五において準用
する場合を含む。又は第五十五條の
十五において準用する場合を含む。)」
と改め、同条第二号中「(第五十五
條の十五において準用する場合を含む。)」
を加える。

第六十七条中「(第五十五條の十五
において準用する場合を含む。)」を
「(第五十五條の十五において準用
する場合を含む。又は第五十五條の
十五において準用する場合を含む。)」
と改め、同条第二号中「(第五十五
條の十五において準用する場合を含む。)」
を加える。

第六十八条中「(第五十五條の十五
において準用する場合を含む。)」を
「(第五十五條の十五において準用
する場合を含む。又は第五十五條の
十五において準用する場合を含む。)」
と改め、同条第二号中「(第五十五
條の十五において準用する場合を含む。)」
を加える。

第六十九条中「(第五十五條の十五
において準用する場合を含む。)」を
「(第五十五條の十五において準用
する場合を含む。又は第五十五條の
十五において準用する場合を含む。)」
と改め、同条第二号中「(第五十五
條の十五において準用する場合を含む。)」
を加える。

第七十条中「(第五十五條の十五
において準用する場合を含む。)」を
「(第五十五條の十五において準用
する場合を含む。又は第五十五條の
十五において準用する場合を含む。)」
と改め、同条第二号中「(第五十五
條の十五において準用する場合を含む。)」
を加える。

第七十一条中「(第五十五條の十五
において準用する場合を含む。)」を
「(第五十五條の十五において準用
する場合を含む。又は第五十五條の
十五において準用する場合を含む。)」
と改め、同条第二号中「(第五十五
條の十五において準用する場合を含む。)」
を加える。

条の十八第三項において準用する場合を含む。」を加え、「又は第三十九条後段」を、「第三十九条後段(第五十五条の十八第三項において準用する場合を含む。）」又は第五十五条の十一第一項に改め、同条第三号中「第二十二條第六項」及び「第二十七條」の下に「(第五十五條の十五において準用する場合を含む。）」を、「第四十七條」の下に「(第五十五條の十八第四項において準用する場合を含む。）」を、「第五十五條」の下に「(第五十五條の十八第五項において準用する場合を含む。）」を、「第五十二條第二項」の下に「(第五十五條の十八第六項において準用する場合を含む。）」を加え、同条第六号中「第四十九條第二項」及び「同項」の下に「(第五十五條の十八第五項において準用する場合を含む。）」を加え、同条第七号中「第五十五條」の下に「(第五十五條の十八第六項において準用する場合を含む。）」を加える。

(経過措置)
第二条 この法律の施行の際現に商工会連合会という名称を用いている者は、この法律の施行後一年以内に、その名称を変更しなければならぬ。

4 第一項の規定により都道府県商工会連合会を設立する場合には、当該社団法人は、当該都道府県商工会連合会の成立の時に解散する。この場合においては、他の法令中法人の解散及び清算に関する規定は、適用しない。

(商工委員会法の一部改正)
第八条 商工委員会法(昭和二十八年法律第四十三号)の一部を次のように改正する。
第六十六条中第二項を削り、第三項を第二項とする。

災害のひん兪等による特別財政需要の著増があり、さらにこれらの事情に伴う社会不安をさへ生じている実情であるから、産炭地域振興法の制定を促進せられたいとの請願。

2 改正後の商工会の組織等に関する法律(以下「新法」といふ。))第五十五条の五第二項の規定は、前項に規定する期間内は、同項に規定する者には、適用しない。
(社団法人の都道府県商工会連合会への転移)
第三条 この法律の施行の際現に存する民法(明治二十九年法律第八十九号)第三十四条の規定により設立された社団法人であつて、新法第五十五条の二に規定する目的を有し、新法第五十五条の八第一項各号に掲げる事業を主たる事業として行なつており、かつ、新法第五十五条の十第一項に規定する者を主たる構成員としているもの(以下「社団法人」といふ。))は、この法律の施行の日から起算して一年以内に、總會の決議により、その總資産をもつて、新法の規定に従い、都道府県商工会連合会を設立することができる。

5 前項の規定により社団法人が解散した場合におけるその解散の登記については、政令で定める。
(登録税法の一部改正)
第四条 登録税法(明治二十九年法律第二十七号)の一部を次のように改正する。
第十九条第七号中「商工会」の下に「商工会連合会」を加える。

四月十四日日本委員会に左の案件を付託された。
一、産炭地域振興法制定促進に関する請願(第一六五五号)
一、物価値上げ反対等に関する請願(第一六八二号)(第一六八三号)(第一七二四号)
一、公共料金値上げ反対に関する請願(第一七二三号)
一、中小企業振興施策確立促進に関する請願(第一七九三号)
一、東北開発促進計画改定等に関する請願(第一七九四号)

国民生活をますます圧迫する諸物価値上げに反対である。また、拠出制国民年金制度の実施は延期せられたい。あわせて、国民生活の水準をあげるため、全国一律八千円の最低賃金制を確立せられたいとの請願。

2 民法第六十九条本文の規定は、前項の決議について準用する。

第五十条 所得税法(昭和二十二年法律第二十七号)の一部を次のように改正する。
第三条第一項第八号中「商工会」の下に「及び商工会連合会」を加える。

第一六八三号 昭和三十六年四月四日受理
物価値上げ反対等に関する請願
請願者 長崎県西彼杵郡高島町 田中光利外九千八百三十三名
紹介議員 野溝 勝君

第一六八二号 昭和三十六年四月四日受理
物価値上げ反対等に関する請願
請願者 秋田県北秋田郡合川町 駅前 松岡俊夫外八千百十五名
紹介議員 羽生 三七君

3 第一項の規定により設立された都道府県商工会連合会は、当該社団法人の権利義務(当該社団法人がその行なう事業に関し行政庁の許可、認可その他の処分に基づいて有する権利義務を含む。)を承継する。

(地方税法の一部改正)
第七条 地方税法(昭和二十五年法律第二十六号)の一部を次のように改正する。
第七十二条の五第一項第一号中「商工会」の下に「及び商工会連合会」を加える。

第一六五五号 昭和三十六年四月四日受理
産炭地域振興法制定促進に関する請願
請願者 福岡県田川市長 坂田 九十九外二名
紹介議員 吉田 法晴君

第一七二四号 昭和三十六年四月五日受理
物価値上げ反対等に関する請願
請願者 神戸市兵庫区荒田町三ノ一八〇ノ二三 塩住 あい外六千九百三十名
紹介議員 大森 創造君

附則
第一条 この法律は、公布の日から起算して二月をこえない範囲内において政令で定める日から施行する。

(施行期日)

エネルギー供給の構造的变化により、石炭鉱業が近年空前の不振を続けているため、地元炭鉱市町村は炭産税、市町村民税等税収は著減し、一方、地域内に離職者の多発、鉱害の累積、炭鉱

失業と食乏をなくし国民生活の向上をはかるため、(一)公共料金をはじめとする物価値上げを抑制する措置を講ず

ること、(二)全国一律八千円の最低賃金法を制定すること、(三)ILO条約を批准し労働基本権を確立させること、(四)合理化による首切り、労働条件切下げを禁止し、労働時間の短縮と完全雇用を確立させること、(五)臨時工、社外工制度を禁止し、すべての労働者が本雇い化される措置を講ずること、(六)失業保険入割給付と二箇年延長を実現すること、(七)生活保護基準の二倍引上げと失対賃金の最低六百元引上げを実現すること、(八)厚生年金積立金を勤務者福祉にまわし、勤労者住宅を大量に建設すること、(九)教育基本法の改悪反対、高校全員入学、父母の教育費負担全廃、すし話教室の解消を図ること、(十)大幅国庫負担による医療費の拡大と小児まひ薬の大量輸入を図ること、(十一)小食農六割切り捨ての農業基本法改悪に反対、(十二)老後を安心できる内容に改められるまで国民年金法の実施を延期すること、(十三)所得五十万円まで免税とし商工業者に対する自家労賃の控除を認めること、(十四)安保条約廃棄、日中国交回復、日ソ平和条約の締結を促進すること、等の実現を期せられたいとの請願。

第一七三三号 昭和三十六年四月五日受理
公共料金値上げ反対に関する請願
請願者 広島市塩瀬町一ノ四四 五 荒木一正外六千三百五十五名
紹介議員 大倉 精一君
政府や関係当局は、昭和三十六年度予算を編成するにあたって、国鉄運賃、郵便料金さらには医療費、ガソリン税

等の値上げを意図しているが、これらの物価の値上げは、国民生活を破壊するものであり、これを黙視することはできない。物価値上げ政策は、国が政治の分野において措置しなければならぬ問題を、国民にその負担を転かすものであり、このことは同時に、現在の政治が国民大衆を犠牲にし、一部独占資本の利益を擁護していることを意味するものであり、政府並びに関係当局に対し猛省を促すところであるから、国鉄運賃等公共料金値上げについては、これが実現しないよう善処せられたいとの請願。

第一七九三三号 昭和三十六年四月六日受理
中小企業振興施策確立促進に関する請願
請願者 岩手県議会議長 山崎 権三
紹介議員 谷村 貞治君
わが国経済の急速なる成長発展をよそに中小企業の現状は、金融切迫、大企業との所得格差の拡大、支払資金の急上昇に加えて貿易自由化、ドル防衛措置等の客観状況はいよいよ中小企業をして重大なる局面に遭遇せしめているから、これが対策として、(一)中小企業金融公庫、国民金融公庫、商工組合中央金庫に対し長期の政府低利資金を大幅に導入せしめ貸出わくの増加、貸出期間の延長及び貸出金利の引き下げを図ること、(二)地域拡大、交通不便の本県に対し中小企業金融公庫の支店を、又、国民金融公庫の出張所を各市に設置し、借入手続きの簡素化と貸出しの迅速化を図ること、(三)中小企業信用保証公庫に低利資金の貸出しを大幅に増

額することにより保証協会の保証料の引下げ措置を図ること、(四)不振協同組合に対する再建整備の特別措置を講ずること、(五)事業協同組合に対する税制、金融上の特典をすみやかに付与し零細企業の組織強化を図ること、(六)労働関係法を中小企業の実情に適するよう法改正を行なうとともに零細企業に対しては特別の措置を講ずること、(七)中小企業災害対策特別立法を制定し災害補償制度及び災害復旧資金の特別融資措置を講ずること、等の実現を促進せられたいとの請願。

第一七九四号 昭和三十六年四月六日受理
東北開発促進計画改定等に関する請願
請願者 岩手県議会議長 山崎 権三
紹介議員 谷村 貞治君
さきに経済審議会が政府に答申した「国民所得増進計画」における産業の適正配置の推進計画によると、東北産業開発は数年後に追いつかれ、東北開発そのものが倍増計画の中に埋没される感をいだくものであるが、政府においては国家百年の計を考慮せられ、東北開発の国家的重要性にかんがみ、工業の都市集中化を防止し、地域間所得格差を是正する上からも、むしろ低開発地域東北の開発を、四大既成工業地帯、ベルト地帯に優先して強力かつ積極的に推進されるよう計画を策定せられるとともに、現行の東北開発促進計画は所得増進計画の構想以前に策定せられたものであり、その目標及び内容に相当時間的ずれがあるから、所得増進計画に照応した東北開発促進計画に改定せられ、後進地域東北の産業開発を今

後一層強力かつすみやかに推進せられたいとの請願。

四月十七日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。

一、産炭地域振興臨時措置法案

産炭地域振興臨時措置法案

(目的)

第一条 この法律は、産炭地域における鉱工業の急速かつ計画的な発展と石炭需要の安定的拡大を図ることを目的とする。

(産炭地域の範囲)

第二条 この法律において「産炭地域」とは、石炭鉱業の不況による疲弊の著しい石炭産出地域及びこれに隣接する地域のうち当該石炭産出地域における鉱工業の振興と密接な関連を有する地域であつて、政令で定めるものをいう。

2 通商産業大臣は、前項の政令の制定又は改廃の立案をしようとするときは、産炭地域振興審議会の意見をきかなければならない。

(産炭地域振興基本計画)

第三条 通商産業大臣は、産炭地域振興審議会の意見をきいて、産炭地域について産炭地域振興基本計画(以下「基本計画」という。)を定めなければならない。

2 基本計画には、産炭地域における鉱工業の振興に関する基本方針、産炭地域振興実施計画に関する地域の区分その他産炭地域振興実施計画の基本となるべき事項について定めるものとする。

3 通商産業大臣は、基本計画を定めようとするときは、関係行政機関の長と協議しなければならない。

4 通商産業大臣は、基本計画を定めるときは、遅滞なく、その要旨を告示しなければならない。

(産炭地域振興実施計画)

第四条 通商産業大臣は、産炭地域振興審議会の意見をきいて、基本計画に定める地域の区分ごとに、基本計画の実施を図るため必要な産炭地域振興実施計画(以下「実施計画」という。)を定めなければならない。

2 実施計画に定める事項は、次のとおりとする。

一 当該地域における鉱工業の振興に関する基本方針
二 当該地域において振興すべき鉱工業に関する事項
三 当該地域における石炭の需要の拡大に関する事項
四 当該地域における鉱工業の振興による雇用の拡大に関する事項

五 その他当該地域における鉱工業の振興に関する重要事項

3 実施計画は、この法律の施行後二年以内で定めるものとする。

4 前条第三項及び第四項の規定は、実施計画について準用する。

(調査)

第五条 通商産業大臣は、あらかじめ調査をする地域、調査の方法その他調査に関する重要事項について産炭地域振興審議会の意見をきいて、基本計画及び実施計画を定

めるため必要な事項についての調査を行なうものとする。

(地方税の課税免除又は不均一課税に伴う措置)

第六条 地方税法(昭和二十五年法律第二百二十六号)第六条の規定により、地方公共団体が、産炭地域のうち政令で定める地区内において製造の事業の用に供する設備を新設し、又は増設した者について、その事業に係る工場用の建物若しくはその敷地である土地の取得に対する不動産取得税若しくはその事業に係る機械及び装置若しくはその事業に係る工場用の建物若しくはその敷地である土地に対する固定資産税を課さなかつた場合又はこれらの地方税に係る不均一の課税をした場合において、これらの措置が政令で定める場合に該当するものと認められるときは、地方交付税法(昭和二十五年法律第二十一号)第十四条の規定による当該地方公共団体の各年度における基準財政収入額は、同条の規定にかかわらず、自治省令で定める方法によつて算定した当該地方公共団体の当該各年度分の減収額(固定資産税に關するこれらの措置による減収額にあつては、これらの措置がされた最初の年度以降三箇年度におけるものに限る。)について同条の規定により当該地方公共団体の当該各年度における基準財政収入額に算入される額に相当する額を同条の規定による当該地方公共団体の当該各年度(これらの措置が地方交付税法の規定による当該各年度分の普通

交付税の額が決定された後において行なわれたときは、当該減収額について当該各年度の翌年度)における基準財政収入額となるべき額から控除した額とする。
(施設の整備等)

第七条 国及び地方公共団体は、実施計画の円滑な実施を図るために必要な工場用地、道路、港湾施設、工業用水道その他の産業関連施設及び職業訓練を行なうための施設の整備の促進に努めるものとする。

第八条 国の行政機関の長又は道府県知事は、産炭地域内の土地を前条に規定する施設の用に供するため農地法(昭和二十七年法律第二百二十九号)その他の法律の規定による許可その他の処分を求められたときは、当該地域内の鉱工業の振興が促進されるよう配慮するものとする。

第九条 地方公共団体が実施計画の円滑な実施を図るために行なう事業の実施に要する経費に充てるため起す地方債については、法令の範囲内において、資金事情及び当該地方公共団体の財政状況が許す限り、特別の配慮をするものとする。

第十条 政府は、実施計画の円滑な実施を図るため、実施計画に基づいて鉱工業を営む者に対し、技術的な助言その他の援助に努めるものとする。

附則

(施行期日)
1 この法律は、公布の日から施行する。

(この法律の失効)

2 この法律は、この法律の施行後五年を経過した日に、その効力を失う。ただし、この法律の失効前に地方公共団体が第六条の規定により不動産取得税又は固定資産税について課税免除又は不均一課税をした場合における地方交付税法第十四条の規定による当該地方公共団体の基準財政収入額の算定については、なお従前の例による。

(租税特別措置法の一部改正)
3 租税特別措置法(昭和三十三年法律第二十六号)の一部を次のように改正する。

第十三条の見出し中「低開発地域」を「低開発地域等」に改め、同条第一項中「指定された地区内」の下に「又は産炭地域振興臨時措置法(昭和三十六年法律第 号)第二條第一項に規定する産炭地域のうち政令で定める地区内」を加える。

第四十五条の見出し中「低開発地域」を「低開発地域等」に改め、同条第一項中「指定された地区内」の下に「又は産炭地域振興臨時措置法第二條第一項に規定する産炭地域のうち政令で定める地区内」を加える。