

第四十八回国会 衆議院 商工委員会 議 録 第 十 号

昭和四十年三月二日(火曜日)

午前十時三十六分開議

出席委員

委員長 内田 常雄君

理事 小川 平二君

理事 早稲田柳右二門君

理事 加賀田 進君

理事 稲村左近四郎君

遠藤 三郎君

小沢 辰男君

黒金 泰美君

佐々木秀世君

田中 正巳君

中村 幸八君

三原 朝雄君

大村 邦夫君

島口重次郎君

麻生 良方君

山下 榮二君

出席國務大臣

通商産業大臣 櫻内 義雄君

出席政府委員

通商産業政務次官 岡崎 英城君

官 通商産業事務官 熊谷 典文君

(大臣官房長) 川出 千速君

通商産業事務官 (重工業局長)

委員外の出席者

参 考 人 (日本航空機製造株式会社社長) 森 長英君

参 考 人 (日本航空機製造株式会社取締役) 太田 稔君

参 考 人 (日本航空機製造株式会社取締役) 役業部長

参 考 人 (全日本空輸株式会社社長) 福本 柳一君

参 考 人 (全日本空輸株式会社専務) 川端 清一君

参 考 人 (全日本空輸株式会社専務) 伊藤 良平君

参 考 人 (日本国内航空株式会社専務) 山下 政雄君

参 考 人 (東亜航空株式会社専務) 渡辺 一俊君

参 考 人 (東亜航空株式会社専務) 門 員

参 考 人 (東亜航空株式会社専務) 渡辺 一俊君

参 考 人 (東亜航空株式会社専務) 渡辺 一俊君

参 考 人 (東亜航空株式会社専務) 渡辺 一俊君

参 考 人 (東亜航空株式会社専務) 渡辺 一俊君

参 考 人 (東亜航空株式会社専務) 渡辺 一俊君

参 考 人 (東亜航空株式会社専務) 渡辺 一俊君

参 考 人 (東亜航空株式会社専務) 渡辺 一俊君

参 考 人 (東亜航空株式会社専務) 渡辺 一俊君

参 考 人 (東亜航空株式会社専務) 渡辺 一俊君

参 考 人 (東亜航空株式会社専務) 渡辺 一俊君

参 考 人 (東亜航空株式会社専務) 渡辺 一俊君

参 考 人 (東亜航空株式会社専務) 渡辺 一俊君

参 考 人 (東亜航空株式会社専務) 渡辺 一俊君

参 考 人 (東亜航空株式会社専務) 渡辺 一俊君

参 考 人 (東亜航空株式会社専務) 渡辺 一俊君

参 考 人 (東亜航空株式会社専務) 渡辺 一俊君

参 考 人 (東亜航空株式会社専務) 渡辺 一俊君

参 考 人 (東亜航空株式会社専務) 渡辺 一俊君

参 考 人 (東亜航空株式会社専務) 渡辺 一俊君

参 考 人 (東亜航空株式会社専務) 渡辺 一俊君

参 考 人 (東亜航空株式会社専務) 渡辺 一俊君

参 考 人 (東亜航空株式会社専務) 渡辺 一俊君

参 考 人 (東亜航空株式会社専務) 渡辺 一俊君

参 考 人 (東亜航空株式会社専務) 渡辺 一俊君

参 考 人 (東亜航空株式会社専務) 渡辺 一俊君

参 考 人 (東亜航空株式会社専務) 渡辺 一俊君

参 考 人 (東亜航空株式会社専務) 渡辺 一俊君

参 考 人 (東亜航空株式会社専務) 渡辺 一俊君

参 考 人 (東亜航空株式会社専務) 渡辺 一俊君

参 考 人 (東亜航空株式会社専務) 渡辺 一俊君

本日(火曜日)に付した案件

航空機工業振興法の一部を改正する法律案(内閣提出第二二二号)

○内田委員長 これより公議を開きます。

内閣提出の航空機工業振興法の一部を改正する法律案を議題として審査を進めます。

本日は、本案審査のため参考人として日本航空機製造株式会社長森長英君、同じく取締役営業部長太田稔君、全日本空輸株式会社社長福本柳一君、全日本空輸株式会社専務取締役川端清一君、日本国内航空株式会社専務取締役伊藤良平君、東亜航空株式会社専務取締役山下政雄君、以上六名

が出席されております。

参考人各位におかれましては、御多用の中ところ御出席をいただき、まことにありがたく存じます。

会議を進める順序といたしまして、最初に参考人の方々それぞれのお立場から大体十分以内程度の御意見を述べいただき、次に委員の諸君から質疑がありますので、これに對しまして忌憚なくお答えを願いたいと存じます。

なお、発言の際には、必ず委員長の許可を得てから発言してくださいようお願いいたします。

また、参考人の方々が委員に質疑をすることはできないことになっておりますので、御了承をお願いいたします。

かつてながら、発言の順序は委員長において決定をいたします。

それでは、まず日本航空機製造株式会社長森長英君から意見を承ることにいたします。森参考人どうぞ。

○森参考人 ただいま御紹介いただきました日本航空機製造株式会社の森でございます。

まず、会社の概要を簡単に申し上げたいと思っております。

弊社は、昭和三十四年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半官半民の特殊会社でございます。その目的は、「輸送用航空機の設計、製作、製造その他、輸送用航空機の国産化を促進するために必要な事業を行なうこと」となっております。現在資本金は、五十五億円でございまして、そのうちおよそ五割五分に当たります三十億円を政府から御出資を仰いでおり、残りの二十五億円を民間出資によっております。

次に、試作開発の経過をちょっと申し上げますと、飛行性能や装備品の機能等を試験いたしましたために、飛行試験用の機体を二機製作いたしました。

て、そのほかに機体全体の強度を試験いたしますために二機、合計四機を製作いたし、各種の試験を実施することにいたしました。試作の第一号機は、昭和三十七年八月末に初飛行に成功いたしました。試作第二号機は、同じく三十七年十二月末に初飛行いたしました。それ以後各種の飛行試験を実施いたしました。一方強度試験用の二機は、それぞれ全機静的強度試験、全機疲労強度試験を実施いたしまして、いずれも満足な成績をおさめております。これらの試験結果に基づきまして、昨年の八月二十五日運輸大臣から型式証明を授けられました。御高承のとおり昨年九月九日、全日空にYS11を使用していたこと、東京オリンピック大会の聖火を沖縄から札幌まで空輸いたしました。

この試作開発と並行いたしました、昭和三十八年初めから量産を開始いたしました。現在三十五機分の製作に要する材料、部品の手配を完了いたしております。量産機は本月から順次ユーザーへ引き渡される予定になっております。

次に販売の状況でございますが、受注見込みの確実なものが、現在国内の官需、民需合わせて四十七機あります。防衛庁五、航空局二、全日空二十、国内航空十五、東亜航空五、そのうち契約済みのもの及び近く契約予定のものが十六機ございます。防衛庁五、航空局二、全日空三、国内航空三、東亜航空三。このYS11の全体の需要といたしましては、昭和四十六年度までに百五十機は見込めるものと考えております。その内訳は、国内民需九十機、官需三十機、輸出三十機と推定いたしております。ぜひともこの目標を達成いたしたいと考えております。

当社といたしましては、今後YS11の販売促進が最大の課題でございます。このためあらゆる努力を傾倒していく所存でございます。しかしな

がら何ぶんにもまだYS11は就航実績を持ちませんでしたために、相当の困難が予想されます。また航空機は世界的に買い手市場でありますだけに、欧米のメーカーは価格、支払条件などにぎりぎりの条件を提示してまいっておりまして、その官民の総力をあげて激しい売り込みを行なっておりま

す。したがってYS11の販売につきましても、その辺のことを十分考慮して、よほどの覚悟をきめてかかることが必要であると考えております。ことに輸出につきましても、単に性能がよければそれでよいというものではなく、価格をも含めて魅力ある商品として海外市場開拓の具体策を練ることがきわめて肝要であります。一たび機体が輸出されま

いと、量産のために要する資金は、弊社が物的担保能力に乏しいために、その大部分を政府保証の社債によって調達させていただいておりましたが、類似の外国機種との対抗上、YS11の販売につきましても長期の延べ払いを認めなければならぬ等事情からいたしまして、所要資金が著しく増加することとなり、現行の社債発行限度では、資金の調達に困難をきたし、事業の遂行に支障をきたすこととなりますので、社債発行限度を引き上げていただく必要性を生じ、先日、当委員会におかれまして御審議をお願いいたしておる次第でございます。何とぞよろしくお願い申し上げます。

○内田委員長 次に、全日本空輸株式会社副社長福本柳一君より意見を承りたいと存じます。福本参考人。

○福本参考人 私は福本と申します。

YS11の国産機が開発されるということは、わが社といたしましても非常に喜ばしいことであります。及ばずながら、設計の当初から今日まで、微力ではありますが、御協力を申し上げてまいりました。この航空機が非常によい性能のもとに運航に供せられるということにつきましても、非常に期待をいたしておる次第であります。その製造を容易ならしめるような、それに効果が多いような御措置のとれますことは、もちろん反対すべきでなし、喜ぶべきこととして賛成を申し上げたいと思っております。ただ、この措置が金融を容易にし製造に貢献をされるであろうというところは断じて疑わないうところでござい

まして、我が国の国産機開発というところに関連いたしまして、これを使用いたしますユーザの立場をいたしまして、従来及ばずながら御協力申し上げてきた体験に基づきまして、その前提となるべきこと及びこれに関連いたしたことにつきまして、御要求によりまして、いささか愚見を申し述べさせていただきます。御質問があれば、少なきに申し上げます。御質問があれは、触れておきたいと思っております。

第一は、ユーザとしての航空会社というものが飛行機に対する態度はどういう考えを持っておるといふことを御承知願いたいと思っております。これ

は申し上げるまでもありませんが、その会社に使うところの飛行機の適否というものは、その会社の死命を制するものであるという概念のもとにわれわれは飛行機を選択してまいったのでござい

い飛行機というものの対する航空行政というもののあり方から考えまして、われわれはたしてこの大きな使命を現状のままに担当していいのであろうかどうかという心配すら持つておるようなわけでありまして、すみやかに総合的な航空政策というものが樹立されて、そのほかに計画、販売計画なり製造計画が立てられるならば、現在の事情でもはやわが国におきましては幹線はボーイングに機種は統一されておりますから、その余の飛行機というものはYS11に期待する以外にはほかに道がないのでありますから、この点は需要が増加し、運用の条件さえそろえば、必要に応じて幾らでも私は国内における販売は可能となり、またそれ以外のものを買ふ余地もない、かように考えておるわけでございます。ただ、国内の機種の見通しをつけますのにも、飛行機の稼働率というものが十分でありませぬ場合には、これは働く場所、働く時間が少ないわけでありまして、不幸にして、わが国のローカル空港というのは相当整備されつつありますけれども、運用時間が非常に少なくあります、朝少し早いとか、晩方日没以後になりますと、運航をしても、ローカル空港の運営はとまってしまうおそれがあるわけでありまして、稼働する場所は一一般の需要要求に比較しまして、きわめて範囲の狭いものに相なっております。かように飛行機自体は製造が十分可能になって、多量に製造ができました、それを使う要件というものが、もう少し製造と使用とが表裏一体の基盤の上に立っていくならば、もっと大きくなるのではないかと考えを持っております。

私は繰り返して申し上げますが、今回とられておる措置はきわめてけつこうな措置であり、YS11の開発につきましても、焦土の中から國産機をつくり上げようという当時の措置といたしましては、あれ以外には方法がなかったかもしれせんが、今後製造を容易にされるとともに一そう力を入れてもらいたいと思ひますのは、価格の問題をもう少し考えていただいだらどうかと思うのであります。

ります。なるほど、全日空といたしまして現在使用いたしておりますフレンドシップ並びにパイカウントは、エンジンも同じ系統であります、非常に似た飛行機でございます。なるほどスピードなりあるいは座席の点からいえば、ほぼ価格は似合つたような価格と存じますけれども、これの活用の面における価格というもののつきまちは、先ほど申しましたように各種の条件が前提と相なりますので、私は製造をされるその機構の問題につきましても、なお改善の余地があるのじやなからうかというような感じを抱いております。と申しますのは、当時としては技術を集め、いろいろの点もありますが、十分存じませぬけれども、積み重ね方式のような価格になっておるのじやないかと思ひますが、私は、國際的にこれが競争場裏に勝とうと思ふならば、まず國際価格に見合うものを設定して、その範囲内でつくれるかつかぬかを考えることも一つの行き方じやなからうかというような感じも抱いております。

これはちょっと立ち入ったことを申し上げて恐縮でありましたが、ユーザーの立場といたしましては、これによって会社の永続をはからねばならぬ重大なる問題でありますので、一応この点にも触れて、りっぱな飛行機が安く手に入りますようにできますことを、本案の通過とともに念願をいたしまして、私の所見を終わります。

○内田委員長 次、日本国内航空株式会社専務取締役伊藤良平君より意見を承りたいと存じます。伊藤参考人。

○伊藤参考人 国内航空の伊藤でございます。ただいま、同じように飛行機を飛ばしてお客さまを運ぶ立場にありますが全日空さんから御意見を述べられました、私個人といたしまして、日本航空並びに国内航空における経験を通じまして、いま述べられた意見のほとんど全部の点につきまして、全く同感の意見をまず申し上げたいと存じますのであります。福本さんからお述べになりましたので、むしろ蛇足になったり重複する点も多いかと思ひますが、国内航空の意見を一言述べさせて

いただきたいと思います。

まず、私、国内航空のYS11に対する計画を具體的に申させていただきますと、国内航空といたしましては、YS11を幹線あるいはローカル線用といたしまして、長年主要な飛行機として積極的に使つていきたいというふうに予定いたしております。したがしまして、昭和四十年度におきましては五機を購入するように計画し、製造会社とも話し合つておりますが、そのうちの三機は、先ほど製造会社から言われましたように、近く正式な契約を締結する運びになっております。その後路線の拡充、それから当社の設備の更新、合理計画というものとあわせまして、毎年若干機ずつを導入いたしまして、今後大きな情勢の変化がない限りにおきましては、昭和四十三年度までの今後五年の間に約二十機程度の飛行機をもつてフリートをつくつて、これで合理的な運営をしていきたい、このような準備をいたしておる次第でございます。

次に、このYS11に対する国内航空の評価とでも申しますか、この飛行機をどう見ておるかというところについて一言申し上げさせていただきます。と思ひます。この飛行機の運航性能につきましては、先ほど来福本副社長も言われましたとおりでございます。また私のほうから派遣しておりますパイロットの報告によりますと、運航性能は非常にすぐれたものである、現時点におきまして満足すべきものであるという報告を受けております。しかし皆さまも御存じかと思ひますが、過去の十年、十五年の航空機製造の欧州各国の実例を見てみますと、非常に経験の豊かなアメリカのダグラスあるいはボーイング、ロッキードあるいは英国のデハビランド、こういうような会社がつくつた最新型のプロペラ機、ターボプロップ機、あるいはジェット機におきましても、その試作後約三千時間ぐらいの間には、ほとんどと言つてもいいのでございますが、その航空機の安全の立場から重大な改造をしなければならぬ、あるいは不幸な事故が起こつたというようなことは、ほとん

どの各社がそれを経験しておるところでございます。これは現実の冷たい事実でございます。この日本において最初につくられましたYS11におきましては、幾多の改造もされてきましたが、今後これからわれわれ輸送会社が使おうというときに、そういう不幸なことがないように、またたいへんな経費のかかることがないようにということ、心から私たちが祈つておる者の一人でございます。特に先ほど福本さんも申されたように、人の貴重な命を預かつて輸送する会社といたしましては、この点については非常に慎重であり、またそういうことのないように祈つておる者の一人でございます。

次に、飛行機の経済性というものがわれわれ輸送会社としてはたいへんなものであることは御承知のとおりであります。この飛行機を使つたときに、修理、整備、オーバーホールあるいは部品の補給というような点につきまして、一体どれだけの経費がかかるのであろうかということにつきましては、この飛行機について経験がないために、残念ながら輸送会社としては的確な計算をして見積もりをするということができないわけでございます。その点につきまして、経験がなく、また実績がないだけに、あるいは経費が多かるのではないかという一部の不安を持つておることはいないない事実でございます。また価格の点につきましても、福本さんが言われたことと重複するようでございますが、大体飛行機の価格というものは、飛行機がまずでき上がるまでに、どの国におきましても基礎的な研究費、調査費あるいは試作費というものが膨大な金がかかることは御存じのとおりでございますが、これをほとんど全部政府の資金によるかあるいはまず爆撃機とか軍用の輸送機として國家の経費でこれを負担して、民間に売り出す輸送機の中に入れたら、これはこのYS11の価格計算にそういう要素が入つてくるかどうかについてはつまびらかではございませんが、もしそういう基礎的な研究費あるいは開

発費というものが計算されているのであるとするならば、それはひとつ何と政府の手で、あるいは国家の経費でこれをカバーしていただいて、そういうものは民間に売り出される飛行機の価格から除外していただくようお願いしたい者の一人でございます。

具体的に要望したいことは、先ほど申し上げたことで言いつくしていただいておりますが、したがって、最終価格の決定をいたしますすについては、ひとつ、十分その点を弾力性のある御検討をお願いしたいということ、また部品補給あるいは乗員訓練のためのシミュレーター、その他の訓練施設というようなものを十分準備されまして、国産機として、われわれ、使うものの、ユーザーにとって受け入れられるようなサービス体制をつくっていただきたいというふうに思うのでございます。したがって、使うもの、買うものといまして、長期にわたっての延べ払いのできるように体制をつくっていただくことが特に望ましいのでございますので、ここで論議されておりますような多額の社債が発行されるように、原案に対して積極的な賛成の意見を述べさせていただきます。ありがとうございます。

○内田委員長 ありがとうございます。

次に、東亜航空株式会社常務取締役山下政雄君より意見を承りたいと存じます。山下参考人。

○山下参考人 御紹介にあずかりました東亜航空の山下でございます。この際、会社の意見はほとんど言いきるわけでありますが、出席しました責任上、一とおりの簡単に申し述べさせていただきます。

まず、結論から申しまして、本委員会の問題でございます航空機工業振興法の一部を改正する法律案に対する意見につきましては、全面的に賛成でございます。

すぐれた性能を持っていることはすでに申されておりますが、簡単にこれを区分してみますと、わが国の大部分の飛行機は、御承知のとおりローカル空港でございまして、なお、このYS11の使用される飛行機もローカル空港がほとんどでございます。したがって、この長さとか規模とかいろいろな施設に關しまして、離発着性能が非常に重大な問題なのであります。特に安全性の問題もそうでございますが、この面からいって、世界にある現存のいろいろな同種の飛行機からいまして、YS11が最もすぐれておる。なお大きな、離発着性能に關連しまして、輸送能力六十席という相当多量のシートを持っておりますので、この点は経済性と関連しまして、まことに優秀な飛行機である。なお国産機であるという特性からいまして、従来、われわれが外国から買っております飛行機と違ひまして、国産であるところの有利性が若干ございます。これはもちろん、メーカーが国内でございまして、いろいろの不都合ない点、改修の点、あるいは部品の補給その他こまかい面で、外国機に比しまして相当有利である。ただ、われわれがこれを使用しますに於いて最も不安を感じておりますのは、現に先輩が申されますとおり、残念ながらまだお客を乗せて飛んだ実績がない。したがって、これらの実績ができていって、なるほどこれはついに使いこなせるというものは、やはり私の経験からいいますと、半年ないし一年の実績が必要であります。いうならば、その間は、われわれユーザーは若干モルモットの性格もあるんじゃないか。これはことばがちょっとオーバーでございますけれども、それだけ非常に責任を感じる段階にある。

次は、これも前に述べられましたが、価格がどうも若干高いんじゃないか。これは、過去においてわれわれのほうのいろいろな委員会でもんでまいたたのですが、最終価格は本年度末に決定することになっております。そのよって来た原因はいろいろございましょうが、これは日本航空機製造さんを批判するようではないへん恐縮でございます。

が、やはり会社の性格上若干そういうものがあるんじゃないかという不安と、もう一つは、先ほど伊藤さんよりも申されましたとおり、開発費がどうもコストの中に入っているという懸念がある。われわれの聞いたところによりますと、約五十億の開発費が入っているといわれております。これを百五十億で割ってみても三千三百万くらいに経費になるようでございます。これを何とか御配慮願えぬだろうか。

それから、最後に、本案によりまして日本航空機製造さんが資金調達をされまして、量産体制が一そう強化されてしましどしどし出てくることをわれわれは大いに期待し、またそれによつてコストもあるいは延べ払いの問題も楽になる、かかる意味において大いに賛成するわけでございますが、この委員会とは若干性格が違ふかもしれないけれども、われわれユーザーに対しては何らの助成策がない。これは運輸関係の問題でございますけれども、開発銀行の融資問題も若干ございますけれども、いまだ確たるものがございましておりません。やはり航空機の振興というものは、製造の立場と、これを使う立場と、やはり国策は両方相まって行なわなければならないわけでございまして、一方だけに集中して使う側にはないというところは、若干片手落ちのような気もしないでございせん。かかる意味におきまして、本案の成立も大いに願うわけでございまして、われわれユーザー側としては、これをまた側面的に助成する、ということとは過ぎますけれども、ユーザー側には何らかのそういう助成策が講ぜられることが、相まって航空機工業の振興に役に立つ、こう信じておる次第でございます。

他にこまかい点もございまして、時間がございませんで、一応意見の開陳をこれでやめさせていただきます。

○内田委員長 ありがとうございます。

以上で参考人の方々の意見の開陳を一応終わります。

○内田委員長 次は、参考人並びに政府当局に対する質疑の通告がありますので、順次これを許可いたします。海部俊樹君。

○海部委員 いろいろ貴重な御意見を承りました。まことにありがとうございます。われわれも、戦後二十年たちまして初めて日本の国産機が量産計画に入ったということは、まことに喜ばしいことでございまして、この間のオリンピックの聖火輸送なんかで国民の国産機に対する認識も非常に高まってきたという感じがいたします。ぜひともこれは成功していただきたいという強い気持ちを持っておりま。新聞論調なんか、一時は妙な誤解に満ちた記事もたくさんあったようでございますが、最近の新聞はきわめて好意的に取り扱ってきいているのであります。また、航空機工業というものは、やはり非常に激変する気象とか環境とか、そういった飛行中の条件に長時間正確に作動しなければならぬというところから、他産業に対する影響も非常にあるわけでありますから、今日の開発になお一層の御研究、御努力を傾けられんことを心に期しまして、以下二、三点について御質問申し上げます。

まず最初に、日本航空機製造株式会社のお尋ねしたのであります。たいへん愚問かもしれませんが、YS11というのはどういふところからおつけになった名前であるか。試作の時代に、何かたしか書類番号であるとかいうようなことを聞いておったのであります。量産に入り、国外に販売されるときは、たとえばパイカウントとかフレンドシップとか、いろいろ愛称をもつて呼んでおられるように、何か日本の国産機にふさわしいような名前が出てくるんじゃないかと期待をしておったのでありますけれども、どういふ理由でこの名前がついたか、あるいはこの名前ももうお交えにならずに、これでいつまでも押し進められるおつもりなのか、この点をまずお伺いしたいと思います。

○太田参考人 私から答えたいと思います。私は、この会社の前身でございます輸送機設計

研究協会時代から、基礎設計を経まして、現在までこの仕事に關係しておるわけでございます。YS11といひます名前は、YSは輸送機設計研究協会の名前をとりまして、Yは輸送機の頭をとりまして、Sは設計研究協会のかしら文字をとりまして、YSという名前をつけました。当時、基礎設計をやりました場合に、エンジンの候補が三つございました。現在採用しておりますイギリスのロールスロイスのつくりましたダート10と、それから同じくイギリスのネーピアという会社がつくっておりますイーランドという同じくジェットプロップがございました。それから三つ目に、アメリカのアリソンという会社がつくっておりますT56というエンジンがございました。まずエンジンの候補を三つとりまして、おののに名前をつけたわけでございます。ダートをつけましたのを十台、それからイーランドをつけましたのを二十台、アメリカのアリソンをつけましたのを三十台というふうにいたしました。それから翼面積を、最初は八十五平方メートルで出発いたしました。それがゼロでございます。したがって、機体のコンフォグレーションといひましては、YSの10、20、30といった原型ができました。それから次に翼面積が変りまして、現在の九十五平方メートルに直しまして、そのときに一番下の1を採用いたしました。11、21、31というような名称にいたしました。また、下羽と上羽との比較もやりまして、11、21、31、その四発をやりまして114という名前をつけました。114、214、314といった各種の網を張りまして、それで設計上のいろいろな利害得失を検討いたしました結果、現在採用しておりますダートをつけ、九十五平方メートルの低翼の飛行機というのを採用いたしました。YS11という名前をつけたわけでございます。航空機製造ができましたときに、このYSという名前はひとつ変えて、何か別なイニシャルをつけたりどうかという話もございましたが、すでにそのころ外国雑誌等にもYS11という名前が非常に流れておりまして、いままら変えるのもどうかということで、実は押通

してまいったわけでございます。それからフレンドシップ、パイカウントのようなニックネーム等のごときでございますが、これも昔からいろいろ議論がございまして、英語がいいか、日本語がいいかという議論もございました。協会以来、かつて「航空情報」が懸賞募集をやったことがございまして、オリエンツライナーとかいろいろな名前が出たのですが、結局どうもぴんとくるいい名前がないというので、ニックネームをつけずに現在まいておりますが、最近の傾向といひましては、特にアメリカ人あたりは非常に強調しておりますが、むしろボーイングあたりですと、727とか、800とか、あるいはダグラスのDC8、コンベアの880、こういったニックネームよりも、簡単な名前に入れたりするときにいいというので、しいてニックネームをつける必要はないのじゃないかという意見もございまして、YS11という名前は世界的にもポピュラーになっております。いい名前があればニックネームも非常にいいのでありますが、なかなか万人にアピールするようないい名前がございせんので、いまのところ新しくこれからつけていこうかという意図は、現在は持つておりません。

○海部委員 森参考人のお話を承りまして、販売の見込みというものとコストの低減の問題がきわめて重要なポイントだということをおっしゃっておりますが、私もそのとおりだと思っております。現に、承りますと、百五十機という量産計画を立てておられます。これを一機当たり四億五千六百万でございますか、それで販売なさるといふ御計画のようでございますか。これはできたものは必ずすべて売れるように努力をいたしませんといけないわけでございますが、この百五十機というものが、いま承った数字だけであり見込みというものが、いま承った数字だけであるかと、確実に百五十機消化できるのだという確信にやや遠いような気がいたしますので、その辺の販路の点について、どういふことが障害になつてゐるかという点。

それからさらに、これはあとからユーザーの方にもお伺いしたいと思ひますが、どの点を変えていったら買えるかというふうな点について、私自身の気持ちを率直に申し上げて、それに対する御意見を聞いたほうがいいと思うのですが、実は型式証明が一年ばかりおくれたようであり、またその競争機になりますと、たとえば、フレンドシップにしてもアプロにしても、最初の飛行から型式証明がおりるまでの期間は、ほぼ一年間です。ところが、これは二年間かかったわけであり、ますから、何かそこに性能上欠点でもあるのじゃないか、こう心配をいたしました。前回の委員会でもお尋ねをしてみました。そういう問題ではなかつた。それから、ただいまも、性能の点ではもう問題ないのだという各参考人の一致した御意見がございまして、この型式証明が一年余りおくれたという点について、別に性能上の問題はないうでありますけれども、その一年間に何か販売計画に狂いが出てきたのではないかと私どもは非常に心配したわけであり、またとて申しますと、ベネズエラという国が、このYSに関心をもちまして買おうとしておられたのであります。型式証明がおくれた関係でアプロに取られてしまつた。あるいはインドネシアが、実はYS11を買おうという計画を持っておられたところが、最近になってフレンドシップのほうに契約を変へられてしまつた。いろいろあまり喜ばしくない話を聞かれました。いろいろありますので、この点についてどういふことをやられていったら、こういうたよその飛行機に取られないで済むか。私は、言いかえれば、これは販売条件の問題と価格の問題だろう、こう思ふのですけれども、その辺について何かお答えがあらうしたら承りたいと思ひます。

○森参考人 ただいま御質問いただきました、確かに一年間おくれたというところはございましたが、これは性能の問題でなくて、優秀なものを上り上げようといふことで時間がかつた、こういうふうには私は考えますので、さうなわけでは

廣にかかわると思ひますので、これは十分やらしていただきますが、どうぞまた皆さんにおかれまして十分御理解をいただきたい、かように考える次第でございます。十分やっていくつもりでございます。

○太田参考人 ちょっと補足させていただきたいと思ひます。

いま申し上げましたとおりで、日本の国内で就航実績がないということが、特に海外のほうの販路拡張にたいへんな障害になっております。最近特に従来のPR時代を過ぎまして、具体的な契約といった段階に逐次入ってきつつあるわけでありますが、やはり何とかして向こうに使わせてみる、まずどこかに使わせてみるということがとにかく一番大事なことでないかというふうに痛切に感じております。そういう意味から、ある試験的使用と申しますか、表面から百二十何万ドルといったような数字でなしに、ある期間ある有利な条件でまず使わせてみて、それに基づいてあと

の需要を期待し、あわせて機数の増加とともに補用品等で初期の赤字と申しますか、あるいは機体的負担を逐次取り返していくといったような具体的な価格政策をもちまして、特に輸出関係のほうの販路拡張をこれからはかかっていきたいというふうに考えております。アメリカの例で申しましても、これは多少極端かもしれませんが、百万ドルといったようなことでかりに売れると思ひますと、これは需要が幾らでもついてくると思ひます。そういう意味から、これからの価格政策に販売上のテクニックといいますが、そういう点に十分こまかい神経を働かせて販路拡張をはかっていきたいというふうに考えております。

○海部委員 国内の実績をつくるためには、どうしても国内の各航空会社の方々にうんとこれを使つていただいて実績をあげていただく以外に方法がないわけでありまして、価格の問題が出ましたので、価格の問題を申し上げると、四億五千六百万というのを、何とか合理化の努力をなさつて、もう少し下げるようなことは、見通しとして不

可能なものでしょうか。たとえて申しますと、競争機になっておるアプロが三億一千万、フレンドシップが三億三千万、この幅が一億二、三千万あるのはどういふわけかといういろいろ聞いてみましたら、座席の数が違ふのだというようなこともございまして、たとえばアプロとYSと座席比で割ってみても、四億二千五百万円という数字が出てくるわけでありまして、この辺はひとつ御努力いただいてコストを下げることをはかっていただかないと、海外の競争の場においては、コストの点においても負けるというような面が出てくるのではないかと、こんな気がするものであります。

そこで、私が夏に委員会の視察で小牧のほうの工場を見せられましたときに、率直にいつて、たいへん失礼でありますけれども、何か寄せ集めてこれの組み立てをやつておるのだという印象を受けたわけでありまして、エンジンなんかは、買つてくると安いが、国内で開発したりつくつたりすればよい高つくから困るんだということでありましたけれども、日本の技術でいいますと、たとえば現在のF104のジェット戦闘機が使つておりますJ79というジェットエンジンは、これはライセンスを買つて石川島でつくつておるわけでありまして、日本の技術は、ロールスロイスよりやや複雑で困難といわれるJ79までです。に自分のところまでできるようになっておるのでありますから、たとえばロールスロイスのライセンスを買つて、これを航空機製造株式会社ほうで開発して製造される、そういう一貫作業というものに取りかかったほうがいいのではないかと、いう気持ちもするのですが、価格を下げるための一貫作業という点についてお考えを持つていらつしやるかどうか、研究なさつたことがございまして、御意見を承りたいと思ひます。

○太田参考人 私から申し上げます。

価格の問題でございますが、分散生産のために上がついてないかということ、防衛庁側等からもしばしば議論になりまして、われわれ自身も研究いたしておりますが、結論を申し上げますと、

分散のために決して高くなつていない、むしろ安くついているというふうに考えております。と申しますのは、特に本機の販路拡大ということのためには各製造会社ともに非常に関心を持っておりまして、そういう点から、このYS11の製作に對しましては、各社とも特別の一般管理費といひますかあるいは総利益率を適用いたしております。非常に安い経費で納めてもらつてゐるということが一つと、ある程度レートの低い会社も使つてゐります。と、総合的には加工費の原価は下げられるという利点がございまして、そういう面から、分散のために高くなつてゐるということとはまずないと思ひます。

エンジンでございますが、これは技術的にはもちろん、先生のおっしゃいましたとおり、日本で製作は困難ではございせんが、このダートというエンジンは、御承知のとおりダート6、7、10、過去十年近く歳月を費やしましてデベロップしてまいりました。ロールスロイスとしましては完全な量産を長い間続けてゐるのでございまして、そういう面から、技術的にはもちろん日本でもできますが、これをあるきまつた数量を国内で生産するということ、これは、数の点から申しましても、どうしてもコストアップにならざるを得ないと考えております。一般的の計算からいいますと、実はわれわれとしましては、フレンドシップあるいはパイクアウトというものに決して負けないという信念を持っております。これはやはり使つてみないとわからない点、たとえば整備費等にございまして、お使い願つた上、今年末あたりそういう点につきましてもう一ぺんあらためて話し合おうじゃないかというふうにしておる次第でござい

ます。

本航空がその中に入つていらつしやらない。福本参考人の御意見を聞いておりますと、日航は路線の関係でYSは使えないのだ、こういうことばがありまして、国内の幹線にYSを使うとした場合、ユーザの立場からいふと何か経済的に引き合わない決定的な要素でもあるのでしょうか。これは福本参考人にお尋ねしたいと思ひます。

○福本参考人 お説のとおりだと思ひます。私は幹線にYS11は使われるものだと思つて、全日空といひましては相当の計画を進めた時代がござい

ます。ところが、ちよつと言いくいこととありますが、日航さんは国際線には使つておられましたが、国内線にジェットの飛行機をもつて運航された。われわれは、観念といたしましては、レシプロからターボプロップ、ピュアージェット、こゝろいくものと、しるうとながら実は考えて計画を進めておつたのであります。あにはからんやYSターボプロップが十分幹線に使われるという時代はなくて、直ちにピュアージェットによつて幹線が運航されるという運びになりました。そうしますと、ほかの要件もございまして、一たんピュアージェットの非常なスピードのある快的な運航が提供された今日、もう一ぺんあと戻りをしてYSを使うということは、理屈では考えられませんが、そのこと自体としては不可能だと私は考えております。

なお、現在の空港はスポットの数が少なく、大阪並びに東京のそれは狭く、つまり発着スポットの場所が實際にない実情だ。第二国際空港ができれば別問題であります。が、来年、または再来年はわれわれもきわめて憂慮をいたしております。そういう状態でありまして、一面ピュアージェット

の大きいものを入れることは有利なんだという説も片一方では立たないこともないと思ひますが、私はいまからYSを入れるということはすでにチャンスは失つた、かように考えます。

○海部委員 全日空といひましては、現在フレ

ンドシップが三億三千万、この幅が一億二、三千万あるのはどういふわけかといういろいろ聞いてみましたら、座席の数が違ふのだというようなこともございまして、たとえばアプロとYSと座席比で割ってみても、四億二千五百万円という数字が出てくるわけでありまして、この辺はひとつ御努力いただいてコストを下げることをはかっていただかないと、海外の競争の場においては、コストの点においても負けるというような面が出てくるのではないかと、こんな気がするものであります。

そこで、私が夏に委員会の視察で小牧のほうの工場を見せられましたときに、率直にいつて、たいへん失礼でありますけれども、何か寄せ集めてこれの組み立てをやつておるのだという印象を受けたわけでありまして、エンジンなんかは、買つてくると安いが、国内で開発したりつくつたりすればよい高つくから困るんだということでありましたけれども、日本の技術でいいますと、たとえば現在のF104のジェット戦闘機が使つておりますJ79というジェットエンジンは、これはライセンスを買つて石川島でつくつておるわけでありまして、日本の技術は、ロールスロイスよりやや複雑で困難といわれるJ79までです。に自分のところまでできるようになっておるのでありますから、たとえばロールスロイスのライセンスを買つて、これを航空機製造株式会社ほうで開発して製造される、そういう一貫作業というものに取りかかったほうがいいのではないかと、いう気持ちもするのですが、価格を下げるための一貫作業という点についてお考えを持つていらつしやるかどうか、研究なさつたことがございまして、御意見を承りたいと思ひます。

○太田参考人 私から申し上げます。

価格の問題でございますが、分散生産のために上がついてないかということ、防衛庁側等からもしばしば議論になりまして、われわれ自身も研究いたしておりますが、結論を申し上げますと、

分散のために決して高くなつていない、むしろ安くついているというふうに考えております。と申しますのは、特に本機の販路拡大ということのためには各製造会社ともに非常に関心を持っておりまして、そういう点から、このYS11の製作に對しましては、各社とも特別の一般管理費といひますかあるいは総利益率を適用いたしております。非常に安い経費で納めてもらつてゐるということが一つと、ある程度レートの低い会社も使つてゐります。と、総合的には加工費の原価は下げられるという利点がございまして、そういう面から、分散のために高くなつてゐるということとはまずないと思ひます。

エンジンでございますが、これは技術的にはもちろん、先生のおっしゃいましたとおり、日本で製作は困難ではございせんが、このダートというエンジンは、御承知のとおりダート6、7、10、過去十年近く歳月を費やしましてデベロップしてまいりました。ロールスロイスとしましては完全な量産を長い間続けてゐるのでございまして、そういう面から、技術的にはもちろん日本でもできますが、これをあるきまつた数量を国内で生産するということ、これは、数の点から申しましても、どうしてもコストアップにならざるを得ないと考えております。一般的の計算からいいますと、実はわれわれとしましては、フレンドシップあるいはパイクアウトというものに決して負けないという信念を持っております。これはやはり使つてみないとわからない点、たとえば整備費等にございまして、お使い願つた上、今年末あたりそういう点につきましてもう一ぺんあらためて話し合おうじゃないかというふうにしておる次第でござい

ンドシップを二十五機をお使いになっておる、こういうお話でありますけれども、いま全体で全日空は何機旅客機をお持ちになって、うちローカル路線というものに何機お使いになっておられますか、ちょっとおっしゃっていただきたい。

○福本参考人 ローカル線の主力はフレンドシップ二十五機、それから幹線並びにくく一部のところにはバイカウントを入れておられます。まだ空港が十分ではありませんから、正常なる投入はできません。だから、ただいまのところはフレンドシップ二十五機とバイカウント八機というものが主力でありまして、ボーイング一機をただいまチャーターをいたしまして、大体一日に三便足らず運航をやっております。これだけであります。

○海部委員 幹線路線に使えないものとなりますと、ローカル線はYS11で統一したい、こういう航空局のほうの御意見もあつたようであります。皆さん方もそのおつもりになっていただいてYS11をなるべく積極的にお使いいただきたい、この願うわけでありまして、われわれの、この前の委員会にいただきました資料によると、契約条件がYS11の場合は、頭金が二〇%、そして残りの八〇%を五年間に均等十回払いで金利が七・五%である、こういうふうになり承りましたが、外国の距離輸送機をお求めになる場合、販売条件が最近非常に有利になっておるといふ話を聞くのであります、YSの販売条件と比べて、どの点か、どこに根本的な問題も出てくると思うのですか、お差しつかえなかったら御答弁願いたい。

○福本参考人 これは販売政策上の問題と思ひますが、概括的に申しますと、外国のほうは私のほうの会社に関する限り現在有利じゃなからうかと思ひます。というのは、ただいまお話しになりましたボーイングのボーイングの比率の問題、ことに利率の問題であります、ボーイングのごときは五分五厘でございますから、その点も安いと思ひます。

○海部委員 国内航空の伊藤参考人にお尋ねしたいわけですが、性能はきわめてよい、満足するべきものである、だから国内航空としても積極的に使うつもりだ、こういうお話を承りました。ただサードビーズ体制をもっと強化してもらうように政府に依頼しなければならぬという御意見があつたと思ひますが、長期支払いというのに対して諸外国並みの条件を要求して、それがもし通つた場合には、たとえば極端な議論ですが、国内航空さんとしては全部YS11を使つてもいいというお気持ちがあります、どうでしょうか、条件さえ外国並みになつた場合。

○伊藤参考人 お答え申し上げます。私どももいたしましては、昨日来幹線に就航させていたしておりますが、幹線につきましては、先ほど来福本さんの言われるとおり、もはやYS11の時代は過ぎたと存じます。その他のいわゆるビームラインあるいはローカル線でも、YS11でも、まだ飛行場の状況が適しないというふうな離島航路、非常に貧弱な飛行場も多々ございまして、今後出てくるのではないかと思ひますから、幹線以外で全部YS11というわけにはまいらないのではないかと思ひます。けれども、飛行場をつくるに於いて、当局の政策どおりつくられますならば、また私どももほうとしましては、現在コンベア240という四十人乗り程度を九機使っておりますが、これは逐次リタイアさせまして、YSにかえていきたいというふうに考えております。先ほど申しましたように、情勢に大きな変化のない限りは、三、四年あるいは五年の間に、約二十機程度をもつておもしろなるローカル線はYSを使いたいと考えております。

○海部委員 国内航空さんといしましては、現在、ただいま何機飛行機をお持ちになって運航していらつしやるか。その飛行機は全部お買いになつておるものですか。あるいはリースの形で借りていらつしやるものがその中に含まれておるのでしょうか。

○伊藤参考人 幹線に使つておるもののジェットは借りものでございまして、それからローカル線に使つておるおもしろなる飛行機九機は全部買ったものでございまして、それからフランスのノールという飛行機を近く大阪中心に入れて、短い飛行場の小さいところへ使おうと考えております。約二十九席のものでございまして、これも買う予定でございまして、最初の一時借りのことになりませんが、返しまして買うことになると思ひます。それから全体で幾ら持つておるかということもございまして、小型機でDC3型、あるいはアパッチあるいはヘロンというふうな、もうことし中あるいはおそくとも来年中にはリタイアしようという飛行機が約八機ない九機ございまして、そういう程度でございまして。

○海部委員 最後にもう一つ。今度は航空機製造株式会社に一回お尋ねいたしますが、今度の法律の改正は第二十三条の改正でございます。商法限度額の十倍に達するまでの社債の発行を認めようとするという改正でありますけれども、資金がいろいろお入り用になるといふことは御説明を聞いてわかりましたし、われわれとしてもこれに反対するものではありません。ところが国内航空のいろいろな参考人の方々の御意見を聞いてみますと、価格の問題とか支払い条件の問題といふものが非常に壁になっておるようでございます。この法律の第十九条によりますと「会社は、その目的を達成するため、次の事業を営む」とその中に「会社の目的を達成するため必要な事業」とこういう項目がございまして、飛行機を製造販売される会社でありますけれども、その会社の目的の中には販売の促進、販路の拡張ということが非常に大きな目的だろつと思ひます。そこで、この条文からいって、売り渡し、いわゆる販売以外にリースの形で飛行機を出すことが可能かどうかという点については、法律的には可能であるという見解のお答えを承つておるわけでありまして、できれば販路を拡張するために国内の航空会社に対してリースをするというふうなことを考えたらどうか、こんな気持ちもいたしますし、もしそれをやつた場合にはどういふような影響が起つてくるかということ、おわかりでありましたら、ざつとでけつこうですから、お考えを承つておきたいと思ひます。

○森参考人 いろいろ、十分御承知と思ひますが、やはり国内におきましてもあるいはリースということもやる必要がある面もございまいしょうが、国内におきましては、何とか、長期延べ払いという方針でいけばリースと大体同じような性格になりますので、ただいまのところはさような方針で考えておりますが、しかし海外につきましては、どうも外国の競争機種が、やはり同じリースの線を進めてまいりますので、日本といたしましては、やはりリースを採用するといふことはどうしても必要になつてくるんじゃないか、かように考へます。そうしますと、やはり売れば売れるほどけつこうなことでもございまして、やはりしばらくの間は各方面に対してリースを進めなければならぬ。この金額はやはりかなりの額になるんじゃないか、かように考へております。それから、各方面に幸ひにして売れるということになりますと、サービスの面でも、これはやはり部品を向こうへ一応届けておくとか、あるいは人員を派遣するとか、いろいろなことで費用のかさむことはやむを得ない、かように考へますので、やはり本法案の通過によりまして、そういうところへも売り渡しができる販売の戦線の強化を実現できるようにお願いしたいと思ひます。

○海部委員 世界の飛行機の販路競争というものは非常に激しくなつてきております、非常に有利な条件を次から次から、アメリカやイギリスも出してきておる。こういうところへ勝ち抜いていかなければならぬといふのでありますから、ますますひとつがらばつていただきますように、同時に、よく名前が出てまいりますフレンドシップにしまして、現在フレンドシップのF27は四十四席で運航してありますが、聞くとところによりまして、F28型のフレンドシップといふものは、フレンドシップでありまして、六十席にして、双発のジェット機にして四十三年ころから実用に供しようといふので、また一つ新しいライバルも出てくるわけでありまして、そういう意味でますます御研さ

きものである、だから国内航空としても積極的に使うつもりだ、こういうお話を承りました。ただサードビーズ体制をもっと強化してもらうように政府に依頼しなければならぬという御意見があつたと思ひますが、長期支払いというのに対して諸外国並みの条件を要求して、それがもし通つた場合には、たとえば極端な議論ですが、国内航空さんとしては全部YS11を使つてもいいというお気持ちがあります、どうでしょうか、条件さえ外国並みになつた場合。

私どももいたしましては、昨日来幹線に就航させていたしておりますが、幹線につきましては、先ほど来福本さんの言われるとおり、もはやYS11の時代は過ぎたと存じます。その他のいわゆるビームラインあるいはローカル線でも、YS11でも、まだ飛行場の状況が適しないというふうな離島航路、非常に貧弱な飛行場も多々ございまして、今後出てくるのではないかと思ひますから、幹線以外で全部YS11というわけにはまいらないのではないかと思ひます。けれども、飛行場をつくるに於いて、当局の政策どおりつくられますならば、また私どももほうとしましては、現在コンベア240という四十人乗り程度を九機使っておりますが、これは逐次リタイアさせまして、YSにかえていきたいというふうに考えております。先ほど申しましたように、情勢に大きな変化のない限りは、三、四年あるいは五年の間に、約二十機程度をもつておもしろなるローカル線はYSを使いたいと考えております。

現在、ただいま何機飛行機をお持ちになって運航していらつしやるか。その飛行機は全部お買いになつておるものですか。あるいはリースの形で借りていらつしやるものがその中に含まれておるのでしょうか。

幹線に使つておるもののジェットは借りものでございまして、それからローカル線に使つておるおもしろなる飛行機九機は全部買ったものでございまして、それからフランスのノールという飛行機を近く大阪中心に入れて、短い飛行場の小さいところへ使おうと考えております。約二十九席のものでございまして、これも買う予定でございまして、最初の一時借りのことになりませんが、返しまして買うことになると思ひます。それから全体で幾ら持つておるかということもございまして、小型機でDC3型、あるいはアパッチあるいはヘロンというふうな、もうことし中あるいはおそくとも来年中にはリタイアしようという飛行機が約八機ない九機ございまして、そういう程度でございまして。

んくださることをお願いいたしました、私の参考人の皆さんに対する質問はこの程度にしたいと思ひます。どうもありがとうございました。

○内田委員長 板川正吾君。

○板川委員 参考人に二、三伺ひますが、まず森さんにお伺ひします。

この百五十機の販売の目算についてですが、森さんはいままでも技術関係より、丸紅に籍を置かれて、今度責任者になられたことについては、販売関係に重点を置くということでその重責をになつたことになるわけですが、どうでしょう、いままで検討した結果、この百五十機を売れる目算については、どういう心境と申しますか、どういふ自信を持っておりますか、この点についてまず伺ひたいと思ひます。

○森参考人 きわめてごく最近にこの役に就任いたしましたわけでごさいます、まだ不行き届きの点があるのではないかと申しますが、しかし決意をいたしました、幸いにYS11が比較的に飛行機であるということが認識されておりますし、私もさうに信じております。ただ日進月歩の航空機工業界の中のごさいますので、なかなかこの程度でいいんだということでは絶対ないわけ、技術面においてもさらに性能の向上を進めることは絶対の条件でございますが、幸に比較的好い、さらに今後技術も性能も向上するということがありまして、元来日本の工業水準といひますか、また工業の技術的な、電気関係あるいはその他について日本に合った工業だと思ひますし、いろいろなさういふベースから考えまして、販売についても自信を持って進めていっていいのじやないか、私はただいまのところさうに考えます。それで何と申しましても、先ほどから皆さんの御了承のとおり、国内で就航実績を相当にあげるといふことが絶対の条件でございます。おそろくことしの春からあるいは秋にかけては就航の実績も逐次積み重なっていくと思ひますので、これが海外に反映いたしまして、われわれもそれを活用いたしまして、世界の各地、と申しまして東南ア

ジアから中近東あるいはアメリカにも、かなり代替しなければならぬというやうなDC3、DC4というやうな、逐次寿命がくるというやうな飛行機がだいぶ多いわけでごさいますので、そういうものに代替をさせるやうに努力をしていきたいと思ひます。したがって、ただいま計画として、国内で四十六年までに民間で九十機、官庁関係で約三十機、こうなっておりますが、何ぶんにも六年の時間がございますので、一度就航実績をあげて、そして海外でも、幸いにとつてきがつてきつて、そのあとは各地と申しますか、ある程度の地域でまたそれに魅力を感じてくるということがございますので、輸出に關しては三十機、これはもう当然やらなければならぬと思ひますし、あるいはそれ以上の数を進めていきたい、かように考えております。ただ、先ほど来いろいろ御質問やら御意見がありましたやうに、いろいろな販売の条件、これはやはり競争国と同じやうな条件のところまでとりあへず進めていかなければならぬ。それで性能がよければ、逐次価格の引き上げということも可能になってくると思ひますが、何ぶんにも新しいものを売り込むということは非常にむずかしい。それでとにかく、ごちそうができて、それを何とかして食べられるやうにこつちへ向けさせるということがまず第一、そして食べてもらふということが絶対の条件だと思ひますので、努力はいたしますが、どうぞまた官民の皆さんの、特に先生方のいろいろな御支援をいただきたいと思ひます。

○板川委員 そうしますと、四十六年までに百五十機、国内ローカル線九十機、輸出三十機、官庁関係三十機を生産し、売り渡しをするこの計画といふものは、多少の困難があるが、大體目的は果たせるという自信を持っておる、こういうふうに理解してよろしいですか。

○森参考人 さうでございます。

○板川委員 じゃその前提を了承して、その次に伺ひますが、今度の法律の改正で、社債発行限度を従来の資産の二倍というのを十倍にする、こういうことになっております。政府が保証する限度が十倍になるのですが、その予定どおりいくと、四十三年に約九倍の社債発行という予定になります。予定どおりいけば、十倍の法律改正でいいわけですが、しかし予定が狂つた場合には、十倍と九倍ですからわずかしかりませんが、そういうことは大して心配はない、大體予定どおりいくものと思ふ、こういうことでよろしいですか。

○森参考人 大體その予定でいくと思ひますし、またその予定の数字に合うやうにできるだけ努力いたしたい、かように考えております。

○板川委員 それから福本さんなり伊藤さんなり、あるいは山下さんに伺ひますが、YS11の性能ですね、どなたも一応優秀という折り紙をつけております。まあ日本の航空機産業が戦後初めて、多少借りものはあろうとも、こういう量産体制をとつた、ですからしばらくぶりでできた赤ん坊みたいなもので、だれでもできたときは、どんな顔していても、ずいぶんかわいらしい赤ちゃんだと、言ふのはあたりまえなんです、初めてできたのだから、その努力に敬意を表して、性能優秀なりと言ふのは人情的にいつてあり得ると思うのですが、ほんとうのところどうなんでしょうか。その性能といふものはどう評価しておりますか。ほんとうのところかわい、きれいな子だと思つてゐるのです、か、中くらいだと思つてゐるのですか、悪くてもかわいいと言つてゐるのでしょうか、どうでしょう。その評価をひとつ率直に聞かしてもらひたい。

○福本参考人 お答えいたします。私は率直にいいと思つております。ただ先ほど来申しましたやうに、なぜそれではいろいろなことを申すかといふ点なんぞございしますが、これは実績といふものがありまじから、それで伊藤参考人からも申されまじから、幾多の国産機をつくつた優秀なる世界的会社でありまして、相当の期間の間にはいわゆるモディファイケーションという修正、場合によればメジャー・モディファイケーションといふ非常に大きな修正がありまして、そうして

稼働時間を非常に減殺したり不安を増したり、いろいろなことがたくさん起こつております。現にわが社で使つておりますパイカウント並びにフレンドシップでも、いまだに微々たる点ではありますけれども、毎月毎月何件かのモディファイケーションはしつちゅう傳つてゐる。なぜ安心をしてやるかと申しますれば、三百機に近い飛行機がもう出て、世界のすみずみで運航しておりますと、その実績なりちよつとの不安なり、いろいろなものをすぐ集積いたしまして、それぞれの会社に通達してあやまちなきを期する。それからメンテナンスにつきましても、こつちやつたら安くいく、あやつたら高くつくといふやうなことをみんな教えつけてくれます。そういうふうないろいろな便宜があります、私がさきに純然たる民間航空会社である全日空が率先をしてその実績をつくるということは、任あまりに重きにおのいておるというやうなことを申し上げましたのは、この点なのでございします。だからこの大きなリスクと申しますか、これはいかに優秀だと称せられる飛行機も従来みんなついておる。これは当然つくものと云つて過言ではないほどのものを持つてゐるわけでありまして、販売政策上も、これはちよつと余分にわたりますが、先ほど太田さんがおっしゃつたやうに、安くてもまず顧客を方々に植えておけば、一機二機使つた人は機種をそつたたび変えるわけにまいりませんから、だんだん買つてくる。現にフレンドシップにおきまして、初めは二億九千万くらいなところから始まつて、さうして優秀性がわかり、だんだん使つた効果があらわれるに反比例——というとおかしいのですが、安くならさうなものが、労賃が高くなつたとかいふやうなこと、次々次々上げてくる。私はなかなかいい販売政策じゃなからうかと思ひますので、重ねて申しますが、お尋ねの実質については、私は心からそのとおりに信じております。

○伊藤参考人 特別な意見はございしません。言われるとおりでございします。

○山下参考人 性能の点は先ほど少々触れました

とおりでございまして、もう少し専門的のことに触れますと、YS11は非常に離着陸の距離が短くて済む。相当重量が大きいのかかわらず、短い滑走路で使用するということ、日本の現状のローカル空港の設備に非常にマッチしているという点が一番大きい。あとは上昇とかあるいは巡航速度とか燃料消費量というふうなもの、いろいろなかまかい専門的ファクターが入ってまいりますけれども、いずれをとりましても、同程度の飛行機に比較した場合に、性能的にはすぐれておる、実験の結果はそういうぐあいにしております。

以上でございます。

●板川委員 山下さんに伺いますが、私はしろうとで全然わかりませんけれども、滑走距離が短くて非常に優秀だという点、実はそういう特徴がどこかに無理があつて、そうしてその無理が長い間航続しておる間に問題になるというふうなおそれはないでしょうか。そのいいところ、ところが、実はどこかに無理があつて、その無理が実はあとになつて大きな事故のもとになるような——事故になるかならないか知らないけれども、一面においていい点であり、一面においてそれが欠陥となるような、そういう心配はないですかね。

●山下参考人 私、自己紹介させていただきますが、若いときから飛行機の操縦をやつており、飛行機歴約十八年くらいでございますが、設計の任に携つたことはございせんけれども、いま御質問になりましたことは常識的にはございせん。たとえば、スピードを速くするためには、翼面積を小さくしまして、抵抗を少なくして出す、そうしますと、離発着距離が延びていく。逆に翼を大きくしまして、下げ翼といふフラップを大きくしますと、速力が小さくなりまして、離発着距離が短くなる。性能的にはやはり相反したものでございまして、近代的な航空機工業において設計並びに実験されたいろんな段階から申しまして、いまの御質問はYS11に関してはないものと信じております。

●板川委員 多年の実験の経験者が折り紙をつけるのだから、いいのだろと思うのですが、これは海部委員もさつきよと触れましたが、販売条件が、頭金二〇〇万円残額については五年間で均等十回払い、こういうふうなことで、しかし外国のを見ると、金利は七・五割に対して五・五割、年数を五年間に対して七年程度、頭金は大体同じ、こういうふうな外国機の販売条件が非常に有利になつておる。皆さんがお買いになるYS11は、ある意味では外国機に比べると非常に条件が悪いのです。その上に新作機というリスクをしょつてゐるわけですが、先ほど要望があつた、開発費を差し引いてくれれば一機で三千三百万ほど安くなるのじゃないかというふうな要望もございました。しかし、これは最初からそういう約束はございせんから、それをやれというわけにはまいりませんが、しかしユーザー側に低利な金融をしてほしいというところは、私は当然、これはしてやらなくてはならぬ問題だと思つてゐる。現在、制度としてはそういう制度があると思つてゐるが、これに対する要望といふまいしょうか、もつと具体的に何かございしたら、どなたかユーザー側として注文してもらいたい。

●伊藤参考人 私からお答え申し上げます。参考になるかどうかは存じませんが、飛行機販売のやり方について、最近のこころ、二年間の外国の有力航空会社の態度が変わつてきているように私は思います。これは商売の秘密といふことでございせんから、はっきりしたことはわかりませんが、いままでは、大体飛行機はリースするといふことはやらない。それで、どこか一社にリースすると、他社がみんな買わないでリースだといつてリースの結果、不満が全部メーカーに戻つてくるということになるから、これは政策としてやるべきじゃないかというのが従来、欧米の航空機製造会社がつてきたところでございますが、実例でござらんのとおり、お隣の全日空さんにボーイングを最初に使つてもらつたというので貸して、次に新しいものを製造された機会に——まず

とつかせるといふ意味においてそういうことをやつたので、また、私のほうに対しても、これは詳しくは申せませんが、現在そういうような外国からのアプローチと申しますか、そういう申し入れはございまして、どうも、ただ全部売らんだ、安い条件、いい条件をつけるというだけではないかというふうな問題が、ごく最近の航空機のメーカーの間に出てゐるようであります。で、まず外国の人にもとつつかためにリースをしてもらふ。リースで使つてもらふという一つの考え方が最近の傾向としてあるように存じます。

●榎本参考人 私からも意見を申し上げます。お話を、ちよつと言わしていただきますと、私は、リースでありましようとも何でありましようとも、便宜でやれる、使いいいようにやつていただくというところは全部賛成でございます。ちよつと出過ぎたことを申し上げるようでありますけれども、これからたくさん国産機ができて、ユーザが方々にできますと、どうしても補修とか部品の補給とか、大体YS11は五〇〇〇くらいが国産のようでございますが、しかし、これが非常な便宜を与えることは間違ひありません。そこで、私は基本的に、どうしてももう少し価格が下がるといふことが希望されてならないのでございます。どうしたら価格が下がるかといふことは、いま御意見もありましたが、あの焦土の中から民間国産機を開発するのに五十億や百億の金を開発費として国家がしよつて、そしてあとをやりい、量産に入るような会社の性格に改めてやられるといふことは、ユーザにとつても、生産者にとつても非常に楽じゃなからうか。通産省が今日までの優秀なものを開発され、残つておるあらゆる知能と設備とをフルに活用されてこゝまで持つてこられたのを、これをでき上がった飛行機に全部割り掛けていくといふことは、戦後の国家の政策として、全部行政がそつたてておるだらうかといふことに多大の疑問を持つわけでありまして、私はむしろ伊藤さんの意見よりも率直に申さしていただくならば、こういう開発費はすつぱり政府において

背負われて、これだけの成果を責任ある製造者にまかしてやられるならば、非常な将来の優秀性とコストダウンに貢献するんじゃないか、かように思ひますので、これはひとつ御英断でそういうふうなやつていただきたい。国鉄の幹線を見ましても、われわれは重大な影響を受けておるのであります。当初は二千億と聞いておりましたが、三千八百億円とかになつたやうであります。その何割かを航空のほうへ注いでいただくならば、私は、YS11は将来非常に明るみに出るんじゃないか、かように考えまして、ちよつと借越でありますが見所見を申し述べさせていただきます。

●板川委員 ユーザー側として、買資金の低利資金を供給してくれという注文があつたわけでありまして、それに対する具体的な注文は、現在制度的にはあるようですが、それをどの程度利用されようとするのか、あるいはいふとそれを強化してほしいという意見があるだらうと思つてゐる、そういう意見を開陳してもらいたいと思ひます。

●伊藤参考人 外国からいふまでも買いました例を見ましても、YSのほうでもそういうふうに行なわれておると思ひますが、まず頭金につきましては開発銀行から融資をいただく、できれば全額が一番望ましいのでありますが、それでなければ開発銀行の資金を誘いの水として、市中銀行から協調融資としてまず頭金について考えていただく。それから外国の場合には、七割五分なり八割というものを支払うについては、日本航空の場合には開発銀行の保証でもつてやつていく。あるいは他の全日空さんの場合もそうだろうと思ひますが、開発銀行、または市中銀行の保証といふことになりまして、どつちにしましてもそういうことでありますので、銀行筋の、特に開発銀行からの強力な御支援が望ましいと思ひます。特にそうしていただきたいというふうな思ひを申し上げます。

●板川委員 これは別に参考人にあえて言う必要もないんだけれども、開発費がコストの中に入るといふのは当初からの約束であつて、そういう約

東で出発してきて、ここで開発費をよこせというわけには、これはなかなかいかぬ。それから国家の信託上、ベテンにかけようなかつこうになりまうからそれはできないが、しかしこの国産機を大いに使おう。しかも国産機を買う条件は、外国機を買うよりも、非常に金利の点においても、支払い年限にしましても、条件が悪い。国産機だから、部品を取りかえたりなんかすることにについては非常に便利があるが、まあそういう点で不利な条件がある。だから、その不利な条件を、せめて低利な開銀融資を今後とも拡大することによって、できるだけユーザー側の犠牲にたえるべきだといふことは言えると思う。しかし五十億の開発資金をゼロにしてこれという議論は、実は初めからの議論じゃないので、わかつておることなんだから、この場合来てそれを議論するというわけにはいかぬと思います。これは別に皆さんにあえて言う必要はないと思うのですが、われわれのほうはそういう考えであります。

○山下参考人 これは参考になるかどうかわかりませんが、てまえでもがかってに解釈をいたしまして、一つの案を持っております。それはどういふことかと申しますと、船舶とかいろいろな業界には、相当の利子補給とか、いろいろなものがあるように承っておりますが、どうも航空界は狭い関係が、貢献度が少ないか、ほとんどそういう制度はない。したがって、このYSLの販売につきまして、もしかりに利子のたな上げをしていただくとすれば、三億四千万くらいの原価で約五年間の利子を計算しますという、約四億五、六千万になりますので、ちょうどフレンドシップと同じような値段で買うことになるのじゃないか。これはたいへんかつてなわれわれの希望でありまうけれども、もし利子の補給とかたな上げとか、こういうものが御配慮いただけるのであれば、これは、事国内に關してはフレンドシップ、あるいはそれ以下の価格で買うのと全く同じであるといふ一案もわれわれは考えております。

○板川委員 いろいろ船舶の問題は問題があったけれども、船舶が日本産業の中における割合というところもあるでしょう。まだ実績がないから、結局そういう問題にはならない。しかも船舶の場合には大部分が国内の生産、この飛行機の場合には三分の一が外国部品ということもありますから、同等の扱いをするということは、いまのところ無理な注文じゃないかと思ひます。これはけっこうです。

それから三社に伺いますが、三社の中で国内幹線をやっていけるのは、全部おやりになっておりますか。全日空、国内航空——もう一つの東亜航空はやっていない。それじゃ二社に、全日空さんと国内航空さんに伺いますが、国内幹線を經營されておいて、日空さんと日航さんとの国内幹線を競合しておりますが、運賃はどう違うのですか。同じ区間で全日空さんと国内航空さんのほうが安いのですか、高いのですか。

○福本参考人 お答えいたします。同じでございます。この間議論をしたが、日航さんは資本の六割が國の出資になっていっているのです。ところが、民間事業である全日空さんと国内航空さんが、同じ幹線を、同じ運賃で、同じ条件で運んでおるといふと、その点では、競争条件としてはいぶん割りの悪い形になっているのじゃないかと思ひていられるのですが、そういうふうには理解していいでしょうか。

○福本参考人 私は、不利益になっておる点は、価格が同じであるから不利益とばかりは考えておりません。競争力の点において非常な相違がありますから、その点においてきわめて不利益である、できることなら、同じコモーションシャルベースで、実力で競争をいたしたい、かように私は考えております。

○板川委員 日航さんのほうは國の資金が入っております。あるいは先發会社として有利な条件があるかもしれない。それは、後發会社が不利な条件があるというものは、そこまではやむを得ないと思ひます。しかし、同じ区間を、片や半間半民で同じ

料金でやっておる。片や、税金も普通に払い、民間で株主配当もしてやるということになると、ずいぶん不利な条件下にあるのだらうと思ひます。こういう体制について、全日空さんと国内航空さんとしての意見といひまうか、この不合理をこうしてもらいたいというふうな意見はございせんか。

○福本参考人 ちょっと余分に政策的なことになるかもしれないが、意見は、熱烈な希望を持っています。(板川委員「言つてください」と呼ぶ)それは、國內が、結果を見なければ十分わかりませんが、幹線は、先ほど申しました新幹線の影響によりまして、利益率といひますか、非常に低下をいたしております。全日空のごときはさらに大きな影響を受けつづけてあります。しかしながら、國內の三社の競争力ということになりますと、日航さんは、競争に勝つという意味ならば断じて御心配はない。というのは、われわれは經營のワキがあります。だから、一定のワキを割つたら会社の存立は許されません。ところが、いわゆる日の丸經營と称せられる日本航空さんにおきましては、赤字を二年や三年続けましても競争に勝てばいいという政策をかりにおとりになるならば、ダンピングをやろうと、優秀なる機材を次々と注ぎ込もうと、これは会社の生命に關係のないものは必ず勝つてきまっております。だから、そういう政策をとられることはよもやあるまいとは考えられますが、人情をいましては、ややもすればそういうところへ走りやすいので、われわれは絶えず恐怖の念にかられつつ努力をいたしておる。かようなわけでありまして、これは同じコモーションシャルベースに立つ状態に置かれなければだめだ。それにはどうしたらいいかということになりますれば、先日の新聞によると、日本航空さんは國內において二十億、國際線において二十六億足らずの黒字が出るといふことが新聞に出ておる。したがって、國內でもうけたのを國際線につぎ込むという時代は過ぎ去つた。しかも、國內はまさに幹線とともに、航空会社相互間に過激競争、過当競争の様相

を呈しておるわけでございます。だから安全性もきわめて憂慮されるような状態でありまうので、私は、第二段の航空新秩序の問題は、國內航空と國際航空とを日航さんはお分けになつて、もっぱら國際線に専念されて、そうして國內は、從來日航さんと全日空とあるような二社くらいがともにサービスをはかき合ひ、運航をはかき合つて、調整をしながらやるのがいいのじゃないか、それが望ましいという強い希望を私は持つております。ことに日航法が、これも終戦後全部終戦處理によつて壊滅に歸しておる上から、國際線も國內線もやるためにできた、あの当時の措置としてはきわめてけっこうで、今日の復興が早くできたと思ひますが、もう十二年たつておる着物は、ここにおいて改めるべきじゃないかという希望を強く持つておるような次第でございます。

○伊藤参考人 特に後發会社の國內航空といひましては、全日空さん以上の輪をかけた同じ気持ちの經過につきましては、すでに御承知かと思ひますが、ローカル三社の、小さい航空会社がたゞさんあつては安全な運航ができない、また、技術あるいは施設に金をつぎ込むということもできないだらうというので、合併を強く政府から慫慂されておりました。しかし、ローカル線だけやっておつたのでは赤字になるだけで、むしろ赤字は大きくなつていく。しかも、北海道その他北陸、離島においては、次から次へ飛行場ができて、あの線もやれ、この線もやれという強い要望が、地方の県知事さんあるいは市長さんから出ております。そうすると、ローカル線だけまわっているといふことは立っていかないといふことでございますので、かつて全日空さんが、ローカル線だけやっておつたのでは立っていけないといふので幹線をやるようになった。同様の理由で、ローカル線をやるものは幹線の利益のある線もやらしていただくといふことで、今回幹線をやらしていただくようになりまうのですが、先ほど来申されたとおり、昨年度の実績を見ても、日本航空は

を呈しておるわけでございます。だから安全性もきわめて憂慮されるような状態でありまうので、私は、第二段の航空新秩序の問題は、國內航空と國際航空とを日航さんはお分けになつて、もっぱら國際線に専念されて、そうして國內は、從來日航さんと全日空とあるような二社くらいがともにサービスをはかき合ひ、運航をはかき合つて、調整をしながらやるのがいいのじゃないか、それが望ましいという強い希望を私は持つております。ことに日航法が、これも終戦後全部終戦處理によつて壊滅に歸しておる上から、國際線も國內線もやるためにできた、あの当時の措置としてはきわめてけっこうで、今日の復興が早くできたと思ひますが、もう十二年たつておる着物は、ここにおいて改めるべきじゃないかという希望を強く持つておるような次第でございます。

幹線で二十億の利益をあげております。これはやはり国際線に使うべきでなくて、国内のローカル線及び離島航路の発展に使うのが筋ではなからうか。ここら辺はもはや政策の転換があつてもいいのじゃないかということにつきましては、全く同一の意見でございます。

○板川委員 まあ日航さんが国内線でもうけて、国際線につき込むという時代は過ぎ去つていますね。そういう意味では、私は、ひとつ日航さんは国際線をやるということのほうがいいんじゃないかと思つておるのですが、それは本日の議題じゃないようですから……

そこで森さんに伺いますが、この三十機を輸出しようという計算ですね、この輸出の見通しはどうですか。大体において百五十機は売れるということは最初聞いたわけですが、そのうちで輸出の三十機というのはどうでしょう、もっと具体的に詰めた話はありませんか。

○森参考人 何ぶんにも先ほど来申し上げましたように、まだほんとうにこれからというところでございます。そして、それも国内の就航実績を見てもらうという、ある何カ月かの時期が必要かと思ひますが、しかしそれにもかかわらず、われわれといたしましては、中南米、北米、東南アジアあるいは中近東方面の航空会社に働きかけまして、あるいは先方から来てもらつて、実際に乗つてもらつて、いろいろ説明をし、やがて本年の私には必ずデモンストラーションのフライト、要するに、実物を持つていつて乗つてもらふ、宣伝するということが必要になつてくると思ひますので、その面でもひとつ売り込みが実現しますと、最初は二機ぐらいの注文であつても、先ほど来お話がありましたように、二機を一本入れれますと、やはり同じ機種をそろえるということになつて、四機ないし六機というふうなことになるまいりますから、それはいろいろな部品の関係もございしますが、同じ機種をそろえるということになりますから、一とこへいきますと、あるいは四機か六機かということ

になります。それが三カ所あれば、六機が十八機売れるということにもなりましようし、六年ございまして、ただいまとしては、まだほんとうにこれからでございますが、見通しとしては三十機ぐらひは必ずやつていける、いかなければならぬという覚悟を持っております。

○板川委員 輸出するとしても、まず国産機だから国内で実績をあげて、その評判をとつてから輸出ということに實際なるのじゃないか。まあアメリカやイギリスみたいに、航空機工業というのが定評があれば、その会社の名前で売れることもあるが、日本としては戦後初めてだから、したがつて、国内線、官需関係で一応満たして、実績をあげた上で輸出という順序だと思ふのです。しかしいままでの見込みを、資料によると、大体五十機近く契約をするか、契約をしてもいいというものがあつて、大半がローカル線、官需で、輸出としては、固まりかけたのがそのうちでわずかに一機だ。三分の一程度までは注文がとれたら、とれつたあつて、その中でいまのところ輸出が一機という状態だということでは、事情としてはわかりませんが、まず国内で使つてみて様子を見た上ということになるのはわかるのですが、この輸出の販売政策についてもうちよつと重点を入れたいと、三十機はなかなか売れぬじゃないかと思ふものだから、具体的な動きがあるなら、そういう事情をこの際説明してもらいたい、こう思ふわけ

です。

○太田参考人 需要の状況について申し上げたいと思ひます。

国内関係と輸出関係は少し状況が違ふのでありますが、国内はこれから需要の増高の傾向がある。それからそれに付随しました、福本さんからお話がございましたローカル空港の整備ということと、必ずこれは達成できるかと思ひます。

輸出の面でございますが、これは需要はどうかと言ひますと、需要はございします。世界各国にDC3、4はじめ、コンペア240、340、440、総数でまゐりますと、二千機以上ございします。アメリカの

例だけで見ましても、最近コンペアの240、340というのがタービン化しようという傾向にございしますけれども、ある米国の友人からの情報ですと、少なくともYSクラスの需要は、二百ないし二百四十あるというのを言われております。これは一米国内だけの事情でございしますが、先ほど申し上げましたように、世界各国ともに古いピストン機からタービン機に移り変わらうという勢いが、ちよつと昨年あたりから非常に高まつてきております。それで私先ほど申し上げましたように、需要はございしますので、まずこれを使わせるきつかけをつくり、そのきつかけのもとに販路を拡張していくということが必要だと思ひます。そのためには、価格政策を含めまして、向こうの買手にとりましてある魅力のある提案等と関連いたしまして、まず使わせるきつかけをつくり、海外での実績を蓄積していくということから必ず販路が開ける。むしろ、そういう面から見ますと、三十機というのは過小評価でございまして、福本さんがおっしゃいましたように、フレンドシップの例でいいますと、国内は十数機で、ほとんど百何十機というのが海外に売れておるわけでございます。

私は夢といひますか、というよりは、むしろそういうきつかけがつかめられれば、必ず遠くない将来にそういうことが実を結んでいくのだというふうに確信いたしておる次第であります。

○板川委員 輸出の面も非常に需要があつて、きつかけさえつかめれば、三十機どころか、百機も二百機もあるだろう、大いに明るい希望、明るい見通しを言われております。結論としては、福本さんも言われましたように、機種の設定がその会社の浮沈にかかわる問題だ。それから伊藤さんが言われたように、新作機の場合には三千時間飛んだ中で大きな改良、あるいはことによると不幸なできごともあり得るのだ、それはアメリカのような、航空機が非常に発達したところでもそういう現実の中にあるのだ、こう言われておりますから、この上はひとつ関係者が、使う側も製造側も協力して、そういう事故のないように使ひなが

ら、そういう事故を防止するような形をとりながら、ひとつYS11が大いに伸びることを期待いたしまして、質問を終わります。

○内田委員長 参考人の各位におかれましては、長時間にわたり出席をいただきまして、まことにありがとうございました。

参考人の皆さんには御退席をいただきまして、けつこうでございします。

速記を中止してください。

〔速記中止〕

○内田委員長 速記を始めて。

午後一時三十分より再開することとし、暫時休憩いたします。

午後零時四十五分休憩

午後二時九分開議

○内田委員長 休憩前に引き続き会議を開き、航空機工業振興法の一部を改正する法律案について審査を進めます。

おはかりいたします。

本案についての質疑は、これを終局するに御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○内田委員長 御異議なしと認めます。よつて、本案の質疑は終局いたしました。

○内田委員長 次に、討論に入るのであります。討論の通告がございせんので、直ちに採決するに御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○内田委員長 御異議なしと認めます。よつて、採決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○内田委員長 起立総員。よつて、本案は原案の通り可決であります。

とおり可決いたしました。

○内田委員長 次に、自由民主党、日本社会党及び民主社会党を代表して、海部俊樹君外二名より、本案に対して附帯決議を付すべしとの動議が提出されております。

まず、提案者より趣旨の説明を聴取いたします。海部俊樹君。

○海部委員 私、自由民主党、日本社会党及び民主社会党を代表して、航空機工業振興法の一部を改正する法律案に対する附帯決議案の趣旨説明を行なわんとするものであります。

まず、案文を朗読いたします。

航空機工業振興法の一部を改正する法律案に対する附帯決議(案)

政府は、本法施行にあたり、左の点につき十分配慮すべきである。

一、国内航空路線にはYS-11を優先的に採用させるとともに、航空機の国際的売込み競争の実情を勘案して、YS-11を購入する国内航空会社に対する前払金の低利融資その他販売条件に関して格段の指導を行なうこと。

二、YS-11の輸出を促進するため、輸出版売条件その他について積極的な施策を講ずること。

趣旨の要点は、すでに政府は、新機種競争が非常に目まぐるしくなっておりますので、旅客機の安全性を高めるための一つとして機種統一の問題を取り上げ、国内航空機会社と相談をした結果、国内幹線路線にはボーイング727、国内ローカル路線にはYS-11という方針も定められておるのであります。この国の方針を実効あらしめ、かつ輸出促進のためにも、国内での実績をあげる必要があるもので、国内ローカル路線にはYS-11を使用させようという趣旨であります。

以上が附帯決議案の趣旨であります。何とぞ各位の御賛同をお願いいたします。

昭和四十年三月六日印刷

○内田委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。

次に、本動議に関し発言を求められておりますので、これを許可いたします。板川正吾君。

○板川委員 ただいまの動議に賛成をいたします。

ただこの際、一言だけ大臣に付言して要望しておきたいのですが、このYS-11の量産化が成功をして、問題はこれを予定どおり、あるいは予定以上に売れるかどうかというところに問題がある。国内の需要もさることながら、輸出も、三十機の予想というのなかなか容易じゃないと思うのです。そういう意味で、輸出をするためには、また国内でまず十分試験的な利用が重なって、この安全性というのが確保されないと、輸出ということも伸びないと思うのです。そういう意味で、国内のYS-11を使う業者に対して使うように指導をすると同時に、問題となっておる低利な金融措置を講じてやるといふことは当然だと思ふのであります。

それから輸出の面におきましても、販売条件が外国の販売条件と競合しますから、なかなかむずかしいものもあります。ぜひ考慮に入れて、百五十機以上の目的を達成するように力を入れてもらいたいと思ふのです。

そこで、ただ一つだけ私申し上げたいのは、こういう日本航空機製造業ですか、各会社で部分的につくり上げて、それを組み立てて販売する、こういう方式であります。これはある意味では責任の所在というものが明確じゃないのです。万が一ある種の事故でも起こった場合には、一体どこが責任を負うのかということになると、これはおのおの責任を分担しておりますから、そういう意味じゃ責任の所在というものは明確じゃないと思ふのです。こういうところに問題もあるうと思ふのです。いずれこれが成功すれば、次の機種を開発するということになると思ふのです。そういう場合には、そういう製造の主体というものも十分考慮に入れてもらいたいということをこの際付言をいたしまして、海部委員の附帯決議動議に賛成を

いたします。

○内田委員長 海部俊樹君外二名よりの本案に関する附帯決議を付すべしとの動議を採決いたします。

本動議に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○内田委員長 起立総員。よって、本動議のとおり附帯決議を付することに決しました。

この際、通商産業大臣より発言を求められております。これを許可いたします。櫻内通商産業大臣。

○櫻内閣務大臣 ただいま本委員会で行なわれた決議につきましては、その趣旨を十分尊重いたしまして、政府として善処をすることを申し上げておきます。

○内田委員長 おはかりいたします。本案に関する委員会報告書の作成に関しましては、委員長に御一任願うことに御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○内田委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○内田委員長 次会は、明三日水曜日午前十時三十分より委員会を開会することとし、本日はこれにて散会いたします。

午後二時十五分散会

昭和四十年三月八日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局