

第四十八回 参議院 商工委員会 會議録 第十号

昭和四十年三月二十五日(木曜日)

午前十時五十分開会

委員の異動

三月十九日

山崎 齊君

堀本 宜実君

江藤 智君

三月二十三日

前田 久吉君

鈴木 一弘君

三月二十四日

赤間 文三君

中尾 辰義君

三月二十五日

田中 清一君

田中 清一君

田中 清一君

田中 清一君

田中 清一君

田中 清一君

田中 清一君

田中 清一君

田中 清一君

田中 清一君

田中 清一君

田中 清一君

田中 清一君

田中 清一君

田中 清一君

田中 清一君

田中 清一君

田中 清一君

田中 清一君

田中 清一君

田中 清一君

田中 清一君

田中 清一君

田中 清一君

田中 清一君

國務大臣
通商産業大臣 櫻内 義雄君
國務大臣 高橋 衛君
政府委員
經濟企画政務次官 伊藤 隆治君
經濟企画庁調整局長 高島 節男君
通商産業政務次官 村上 春蔵君
通商産業大臣官房長 熊谷 典文君
通商産業省重工業局長 川出 千速君
通商産業省輕工業局長 伊藤 三郎君
事務局側
常任委員会専門員 小田橋貞寿君

○委員長(豊田雅孝君) 次に、委員の異動について御報告いたします。
三月十九日、山崎齊君、堀本宜実君、江藤智君が辞任され、その補欠として小林英三君、梶原茂嘉君、前田久吉君が選任されました。同月二十三日、前田久吉君が辞任されました。その補欠として斎藤昇君が選任されました。昨日、赤間文三君が辞任され、その補欠として田中清一君が選任されました。本日、田中清一君が辞任され、その補欠として赤間文三君が選任されました。

本を含む先進諸国自体にとりましても、国際政治が安定し、あるいは世界貿易が全体として拡大していくというような意味から、非常に重要な意義を持つておられることは、戦後非常に認識が深まっております。この点は御承知のとおりであります。特に最近、国連貿易開発会議その他におきまして、後進国全体としての主張の場が非常に強化され、最近これに対する熱意が全世界的に非常に強くなっております。ことに相なっております。と思います。このような経済協力というもののやり方は、低開発国であるいは合併事業をやったり、あるいは低開発国で輸出します品物の代金を延べ払いにしてやるとかいうようなことによっても効果は期待できる部分があるわけでございまして、従来、日本のやり方はどちらかと申しますと、民間の企業活動を主体とするところの経済協力を中心として進められてまいりました。その資金は、国の出資されております輸出銀行が中心になってバックアップしてきたというような背景が強かったわけであります。ところが、近年と申しますと、三十五、六年ごろから、経済協力に対する要請が内外から強くなっております。経済協力の、市中金融機関が行なっております輸出入金融や、あるいは海外投資金融というものを単に補完的に奨励する受け身の形でやっていく輸出銀行というものだけでは、経済協力の趣旨を達成するには十分でないということが考えられてまして、三十六年の三月に、低開発諸国の産業開発ということに経済協力をすることを目的として、必要に応じて通常の銀行サービス取引を越えた相当長期の、あるいは低利の出資をするというようなこともできる海外経済協力基金というものの設立が行なわれたというところに、経緯として相なっております。

すなわち、基金は、低開発地域の産業開発というところに寄与していくことを第一の目的と

本日の会議に付した案件
○理事の補欠互選の件
○海外経済協力基金法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)
○高圧ガス取締法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)
○航空機工業振興法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)
○委員長(豊田雅孝君) ただいまから商工委員会を開会いたします。
まず、委員長及び理事打ち合わせ会の協議事項について御報告いたします。
本日は、理事の補欠互選を行ない、海外経済協力基金法の一部を改正する法律案の補足説明を聞きまじした後、高圧ガス取締法の一部を改正する法律案について補足説明を聞きまして、次に航空機工業振興法の一部を改正する法律案の質疑を行な

○委員長(豊田雅孝君) 次に、海外経済協力基金法の一部を改正する法律案を議題といたします。本案につきましては、すでに提案理由の説明を聴取いたしておりますので、きようは政府委員から補足説明を聴取いたします。高島政府委員。○政府委員(高島節男君) 先日御説明いたしました海外経済協力基金法の一部改正の法律案につきまして、提案理由とその若干の内容につきまして、補足的に御説明申し上げておきます。
アジアとかアフリカ、中南米など、いわゆる低開発国というものの経済開発が進んでまいりますことは、それらの国自体における人間のみならず、日

本を含む先進諸国自体にとりましても、国際政治が安定し、あるいは世界貿易が全体として拡大していくというような意味から、非常に重要な意義を持つておられることは、戦後非常に認識が深まっております。この点は御承知のとおりであります。特に最近、国連貿易開発会議その他におきまして、後進国全体としての主張の場が非常に強化され、最近これに対する熱意が全世界的に非常に強くなっております。ことに相なっております。と思います。このような経済協力というもののやり方は、低開発国であるいは合併事業をやったり、あるいは低開発国で輸出します品物の代金を延べ払いにしてやるとかいうようなことによっても効果は期待できる部分があるわけでございまして、従来、日本のやり方はどちらかと申しますと、民間の企業活動を主体とするところの経済協力を中心として進められてまいりました。その資金は、国の出資されております輸出銀行が中心になってバックアップしてきたというような背景が強かったわけであります。ところが、近年と申しますと、三十五、六年ごろから、経済協力に対する要請が内外から強くなっております。経済協力の、市中金融機関が行なっております輸出入金融や、あるいは海外投資金融というものを単に補完的に奨励する受け身の形でやっていく輸出銀行というものだけでは、経済協力の趣旨を達成するには十分でないということが考えられてまして、三十六年の三月に、低開発諸国の産業開発ということに経済協力をすることを目的として、必要に応じて通常の銀行サービス取引を越えた相当長期の、あるいは低利の出資をするというようなこともできる海外経済協力基金というものの設立が行なわれたというところに、経緯として相なっております。

すなわち、基金は、低開発地域の産業開発というところに寄与していくことを第一の目的と

出席者は左のとおり。

委員長

豊田 雅孝君

理事

上原 正吉君
岸田 幸雄君
向井 長年君

委員

植垣弥一郎君
大谷藤之助君
斎藤 昇君
阿部 竹松君
大矢 正君
椿 繁夫君
中田 吉雄君

いたしまして、それによって長期的な大局的なものが国と低開発地域との間の経済的な結びつきを強めるという目的として発足したわけでございます。この目的を達成しますために、基金では、具体的にこういう目的のため必要な金で、そうして市中銀行あるいは輸出入銀行から調達したいものを供給するということを法律上の目的ともいたしておる次第でございます。基金の具体的な業務として、以上のような目的から引き出してまいりますと、お配りしました資料の一ページの右側のほうにございますように、大体四つの点があるわけでございます。

その第一は、低開発地域の産業開発のための事業のために必要な資金を貸し付けていくという形が一つ、それから第二に、こういう低開発地域の産業開発のための事業で、これに貸し付けという方法でやったのではその円滑な遂行が期待できないというものについて、そういう特殊事情のあるものについて出資という方法ができることになっております。それから第三の点は低開発地域の産業の開発よりもまだ前段階の準備のための調査、あるいはまた産業開発事業の試験的な実施ということに對しても貸し付けができる。すなわち、まだどちらとも見当のつかない段階のものを調査して、価値がありやいなやというところをやつていく民間事業に對しても資金の貸し付けができるためといたしてあります。第四点は、上述の事業と関連して開発に必要な調査というところを行なっていくというたてまえといたしております。以上が大体の基金のあり姿でございますが、それと関連いたしまして、どういふ業務の実績をあげているかということが、大体この資料の四ページからあとのほうに出ております。

まず、大体の点をざっと申し上げますと、基金の業務の実績が、設立以来今日まで、四ページの左のほうにございますように、実行額としまして八十五億円の資金を出してまいっております。主としてやつてまいりました事業は、鉱物資源であるとか、あるいは木材資源であるとか、水産資源

であるとか、そういう資源面の開発、電源開発あるいはその他の工業に對する協力といったようなものに分かれてまいりますが、その内容が五ページから六ページにかけまして、現在まで実施しましたものの内容を列記いたしてございます。大きなところで申し上げますと、下のほうに三つほど、タクナ開発とか、あるいはタイにおける製糖合弁事業、あるいは有名なカリマンタンの森林開発、ラワン材を主にしたものでございますが、こういったところに資金を貸してあります。若干そのほかに出資として六ページのところにございますように、北スマトラあるいは探鉱開発のための海外鉱物資源開発株式会社への出資といったようなものがございまして。

以上が基金の業務の具体的な概要でございますが、低開発国に對する経済協力というものが、先ほど申しましたように、国連の貿易開発會議その他を通じて、ますますそのウエートを高めてまいりました日本としても、これから先、国の経済力に応じて低開発国に對する経済協力を積極的に進めていくということが一そう必要だという状況になってまいりました。したがって、基金の資金をこれからどう増額していくかということが、一つの考えねばならぬ大きな問題としてわれわれの課題となつてまいりましたのでございます。基金は、これまで政府から全額出資の形で、政府出資の金だけで事業の運用を行なつてやつてきています。現在まで百六十九億円のほどの出資を政府から受けてまいっております。しかし、今後経済協力の規模が大きくなつてまいる、増大するところの資金を調達するために、これまでのような国の出資一本やりにかじりついておるといふ方式によりますと、今後の財政事情も非常にむづかしい段階になってまいります。減税もしなければならぬ、社会開発で費用がふえる、あるいは全体の財政の役割りというものが非常に大きく責任を背負うような形になつていくと思ひますが、そういう財政事情等の面から考へてみまして、一般会計出資だけにかじりついているということは、

今後の資金運用の方法としては、かえつて得策でないという判断をいたしました。特に必要があるときは、資本金及び積み立て金の合計額というものを借り入れの限度としまして、基金が政府から借金したりすることができるようになる必要があると考へたわけでございます。これが今回の法律の改正というところを御提案申し上げました理由でございます。

したがって、この改正の主眼点は、借り入れを行なうことができるということにする点に歸着するわけでございます。法文で申しますと、お手元の第二十九条の二というものがその規定に当たるわけでございますが、基金に借り入れ金等をすることを認めることによりまして資金の量的な調達の道がこれに拡大されてくることになりました。基金は今後借り入れ金の利息等を新たに負担することにはなつてまいりますが、したがって、その資金コストは、いままでのゼロからプラスになつてまいりました。これは事実でございますから、その結果、本来低利長期の資金供与を旨とするという基金の業務運営に支障を来たすことがあつては困るわけでございますので、今回の改正案においては、借り入れをすることができるとすると同時に、そういう金利負担の問題に對して、これをわきから解決をしていくということによつて、さらに一段と積極的な運営に移行する措置を考へたわけでございます。

その第一点は、第二十九条の三にございまして、これで借り入れの限度を設けて、輸出入銀行の場合は資本金と積立金の合計額の三倍を限度にしておりますが、基金の場合にはそれを資本金と積み立て金の合計額と同額、すなわち二対一という比率にしておることが第一点でございます。

第二点は、第二十九条の四の規定でございますが、このように借り入れ金の限度を設けて、基金の資金コストの上昇をある程度のところを押さえる措置をとっておきましても、将来基金の投融資がより一そう低利なものになつていく、現状より

りももう一つ低利になつていくという積極活動が要請されてまいる可能性があるわけでございますが、そういう場合に備へまして、政府が基金の業務に必要な費用、たとえば借り入れ金の利子の一部等を交付することができるとしまして、基金がその資金の運用の利回りや資金のコストというものの間のバランスに足を引っぱられることなく、設立本来の趣旨に沿つて、円滑な運営がしていけるようにという配慮をいたしたわけでございます。この点が改正の一番の中心点でございます。

さらに、若干改正点としまして、法文で申しますと、前のほうの十條、十三條あたりに若干の改正がございまして、こまかい点でございますが、二点ございまして、一つは監事の権限を強化する。これは行政管理局が三十七年に勧告をいたしました。監事というものは、そもそも主務大臣が任命するといふ形になつておりました。理事が總裁の任命になつていくといふのと違つて、むしろ独自の立場に立つ形になつておりますが、その監事の権限を、主務大臣に對して意見を提出したり、總裁に特に意見を述べられるといふことを特に明記いたしました。その任務の遂行を積極化していこうという監事の権限の改正を、一般の政府関係機関について行なうことになりましたので、その線に沿ひまして明文化したわけでございます。

第二点は、役員の方格事項でございます。これは国会議員も地方公共団体議員も従来から欠格事項になつておりましたが、すべての同様の法律に相通じまして、この規定を削除して、政府または地方公共団体の職員だけが欠格条件に該当することにしたように、法律改正のつど整理していくという形にきめておりましたので、この二点をこの際にお知らせいたします。

以上簡単でございますが、補足説明を終わらせていただきます。

○委員長(豊田雅孝君) 以上で補足説明を終りました。別に御発言もなければ、本案に對する質疑は後

日に譲ることといたします。

○委員長(豊田雅孝君) 次に、高圧ガス取締法の一部を改正する法律案を議題といたします。

本案につきましては、すでに提案理由の説明を聴取いたしておりますので、本日は、政府委員から補足説明を聴取することにいたします。伊藤政府委員。

○政府委員(伊藤三郎君) 高圧ガス取締法の一部を改正する法律案の提案理由につきましては、その補足説明をいたします。

今回の改正の主要点の第一は、特に危険性の高い高圧ガスを一定数量以上消費する者に、新たに届け出の義務、消費の施設、消費の方法の遵守義務、保安監督者としての取り扱い主任者の選任義務、定期的自主検査を行なう義務等を課せようとするものであります。これは、最近の高圧ガスの需要の増大により、大量に消費する過程における事故が発生しており、これを防止するためには、消費について規制を強化する必要があると見てまいりました。現行法にも前述と同様の規制がありますが、これに圧縮ガス、圧縮天然ガス、液化アンモニア、液化石油ガス及び液化塩素の五種類の高圧ガスを追加しようとするものであります。

改正の主要点の第二は、最近の高圧ガスの需要の増大により、大型容器による輸送が盛んに行なわれており、これに伴い大型容器の付属品の不備による事故が発生していることにかんがみ、この面の規制を強化しようとするものであります。以下に各規制ごとにその概略を御説明いたします。

初めに、第一の消費規制事項について御説明いたします。水素は可燃性であって爆発限界が広く、漏洩等の際爆発を起こす危険性がきわめて大であります。圧縮水素は、水の電気分解等によって得られる水素を通常約百五十気圧に圧縮してボンベに充てんしたものであり、これを減圧弁によって減圧した後、金属の表面処理、その他溶接等に用います。

圧縮天然ガスは、天然に産出される可燃性ガスを通常百五十気圧以上に圧縮したもので、メタンを主成分とし、水素に準ずる爆発性を有するほか、地中の水分を伴って配管等の腐食を招く危険性を持っています。使用にあたっては減圧した後、工業用燃料、都市ガスへの混入、溶接等金属の表面処理に用いられます。

液化アンモニアは、水素と窒素とを合成、冷却して得られる約十二気圧の液化ガスであり、毒性、爆発性に加えて、微量の水分が加わると腐食性をもつので、漏洩の危険性が大きいものであります。通常気化器で低圧のアンモニアガスと、化学肥料その他化学製品の原料、金属処理のための雰囲気ガス等として用います。

液化石油ガスは、主として石油精製時に得られる気体で加圧されて常温で液体となっている可燃性の高圧ガスで、プロパン、ブタン等の混合物またはこれらの単体を指します。空気に対して重いため容易に拡散せず、低所に滞留して大規模な爆発を招く危険性が大きくあります。液化石油ガス中最も広く用いられるものは約八気圧で、これを気化器でガス化し、低圧で燃料、金属の溶接、溶断、熱処理等に使用しています。

液化塩素は、食塩水の電気分解から得られる塩素ガスを冷却して得られる通常約九気圧の液化ガスで、きわめて強い毒性を有し、また微量の水分の混入によって腐食性を持つようになりますので、危険性が高いものであります。使用にあたっては、通常気化器によりガス化し、農業、医薬の原料、漂白等に用いられます。

以上、新たに規制を加えようとしている五種類の高圧ガスは、いずれも他の高圧ガスより特に危険性が大きく、かつ、大量に消費されている実態があるものであります。

次に規制を受けるべき限界量の設定については、当該高圧ガスを工業的に消費する場合、圧縮ガスにあつては通常三百立方メートル入り以上の連結ボンベにより、液化ガスにあつては通常三トン以上の容量を有するタンクローリー、あるいは

はその数倍以上の容量を有するタンク車、タンク船によって搬入し、これを貯蔵して消費するのが普通であり、そのためには改正法案第二十四条の二第一項の表に示す以上の貯蔵能力を持つ必要があることから、圧縮水素及び圧縮天然ガスについては三百立方メートル、液化塩素、液化アンモニア及び液化石油ガスについては三トンに定めたものであります。ただ液化塩素の性質上一トン容器が普及しており、また液化塩素の性質上一トン容器を使用した工業的消費も十分可能なので、その数量を一トンとしたものであります。

また導管により特定高圧ガスを受け入れて消費している事業所は、その受け入れ量がいま申し上げた数量の貯蔵能力を持つような事業所の受け入れ量に比べて格段に大きいので、すべて規制することとしたものであります。

規制の内容の概略は、提案理由で申し上げたとおりであります。消費のための施設の位置、構造及び設備並びに消費の方法について省令で規定すべく考えていることは次のような事項であります。

位置については、外部の学校、病院、家屋等に対する保安距離等、構造及び設備については、蒸発器等の消費設備及び高圧配管、各種弁類の配置、強度、機能、関係制御装置及び設備を収容する建屋の構造、その他警戒標等があります。

消費の方法については、消費一般につき昨年十一月技術基準を拡充整備しましたので、今回は消費設備の管理、修理、点検の要領等について特定高圧ガスの特質に応じた基準を追加することを考えています。

また、保安監督者として選任すべき取り扱主任者の資格としては、一定の経験を有することまたは高圧ガス保安協会の検定試験に合格すること等を考慮しています。

次に、第二の容器の付属品に対する規制については御説明申し上げます。この規制を受ける容器はタンク車、タンクローリー等の大型容器であり、それらの付属品としては、液面計、圧力計、

付属配管、過流防止弁等であります。これは最近の大型容器の普及により、これらの付属品の材料、構造、強度、機能等を規制することにより、運行中、充てん中等における事故を削減しようとするものであります。

以上をもちまして、改正の主要な点の御説明を終ります。

○委員長(豊田雅孝君) 以上で補足説明を終りました。

本案に対する質疑は後日に譲ることといたします。

○委員長(豊田雅孝君) 次に、航空機工業振興法の一部を改正する法律案を議題といたします。

これより質疑に入ります。御質疑のおありの方は順次御発言願います。

○大矢正君 今回の法律改正の具体的な内容の質問に入る前に、航空機工業の基本的なあり方について二、三お尋ねをしておきたいと思うのであります。御了承のとおり、アメリカの技術援助、技術協力等を得て、日本の防衛庁が購入をするF104ジェット戦闘機の生産がほぼ当初の計画数まで達して、これを境にして日本の航空機工業というものが将来にかなりの不安を持つてきている。従来はそういう意味において防衛庁の需要というものがあつたが、そのF104の生産がほぼ終了するに伴って、新しい分野で日本の航空機工業というものが発展をしていかなければならない時点に立つて考えてみた場合に、将来の日本の航空機工業というものが、はたして技術的にもまた内容的にも世界の航空機工業に伍していけるかどうかというところになります。かなりの不安感を現実に持たざるを得ないと思ふのであります。そこで、昭和三十三年に航空機工業振興法というものができ上がり、そして三十四年の六月には日本航空機製造株式会社というものが官民の出資によって設立をされ、自來六ないし七年間の年月を経過いたしておりますが、特に日本航空機製造株式会社が新たに開発をいたしましたYS11は、すで

に試作の段階を終えて量産に入り、実用化の段階に入りつつある今日であります。航空機工業というものは非常に多くの電子工学なり機械工学なり、その他分野が広いわけでありまして、いふならば総合的な機械工業というより表現ができておると思ふのであります。これから新たな時点を迎えて、日本の航空機工業というものが、はたして発展をできる内容を持つておるのかどうか、そういう今日情勢にあるのかどうか、こういう点についてまずお尋ねをしておきたいと思ひます。

○政府委員(川出千速君) わが国の航空機工業は、戦争中は軍需ではございましたが、世界の一流国家、航空機工業国であつたわけでございます。敗戦によりまして壊滅の状態になり、設備は撤去され、技術者も離散をしたというふうな状態でございます。もちろん生産も禁止されたわけですが、二十七年の四月に再開を始めまして、自來特需関係あるいは御指摘のような防衛庁の発注の関係、さらに最近では民間のYS11、あるいはMU2の小型の民間輸送機の開発というふうなところまで進んできたわけでございます。しかしながら戦後七年間の空白というものは、これは非常に大きな影響を受けておりまして、戦前には航空機におきましては一流国家でありましたけれども、現在一流というのにはちよつと差があるのではないかと思つております。しかしながら、三十年以降YS11の開発がよりやく量産化の段階に入つてまいりました。これを国内で国産愛用の旗じるしのもとに使用し、その実績のもとに輸出を伸ばしていく。さらには三菱重工が最近開発いたしました小型の民間輸送機でございますが、これも国内というよりは、むしろこれは輸出のほうに向けてまいりまして、よりやく防衛需要のほかに民間需要として緒につけてきたという段階でございます。今後これをさらに発展させていくためには相当の努力を私には必要であらうと、こういうふうに認識しておる次第でございます。

○大矢正君 国内の航空機、そして航空会社の現

状をながめて見ましても、ここ五、六年の間にプロペラ機がターボプロップにかわり、今日では、もちろん幹線でありまして、ジェット機が普通の状態になつておる。わずかな間にこれだけの非常に大きな変化が国内においてもあらわれてきておる。もとより、こういうふうに速度と安定性というものが重要になつてくるに伴つて、民間航空会社が新しい航空機を購入して旅客に對しての利便を与えるという方向に進みつつあります。特に、また對外的に見ましても、最近では中距離もしくは短距離という点においてもジェット機を採用するというふうな方向に進みつつある今日、YS11がやつと量産の段階に入つたとはいひながら、今日のこのYS11というものがはたして将来ともに需要があるかどうかということになります。非常に私どもは疑問を感じざるを得ない。いまの日本の航空機工業は、なるほど七年間の法律的な保護の歴史を経て進展を見てまいりましたけれども、しかし、なお世界の航空機の現状というものはそれを上回る発展で、技術的にもまた質的にも変化を遂げつつある今日でありますから、政府は相當の腹がまえを持つてやらない限り、私はなかなか航空機工業の将来に明るい見通しを持つことはむづかしいのぢやないか。特に最近では、御了承のとおり防衛庁その他の軍需というものはほとんど頭打ちの状態、国内で生産をされる体制にない中において、技術的にも進歩を見るというところ、これまたむづかしい問題だと思ふのであります。私はYS11が開発をされ、量産化されるまでに至る間の政府がとつてまいりました航空機工業に對しての措置というものについては、とてもではないが、このような内容でもつてして、日本の航空機工業というものが對外的にも競争し得るような条件をつくり得る状態ではない、こういうふうに考えざるを得ないのであります。實際の今日の航空機工業の現状と、わが国の航空機工業の現状を比較して、一体どうお考えになつておられるか、お答えをいただきたいと思ひます。

○政府委員(川出千速君) 國際的に見ますと、何といひましても、各国の航空機の需要は軍需と申します。か、防衛関係の膨大な政府の援助によつて支えられておることは私は間違いないところだと思ひます。その点はわが国の場合は相當に懸隔があることも事実でございます。ただ、最近の傾向としまして、防衛あるいは軍の需要というものはミサイル関係に、これはよその國の話でございますが、とつてかわられつつありますので、民間航空輸送機に對する各国の政府の補助が活発になつてきております。たとえばアメリカは、従来、民間航空輸送機には政府の補助はなかつたわけですが、最近の超音速ジェット輸送機のごときは、これは開発費だけで三千億をこえるといわれておりますので、その四分の三程度は政府が援助をするという方針をとつておるようでございます。また、フランスとイギリスの兩國が共同開発をしようとしております。これも超音速のジェット旅客機でございますが、これも開発費は二千億をこえるといわれておりますが、イギリスは自分の分担分の九〇％は政府が補助するという方針を打ち出しておるわけでございます。こういうふうに、非常に大型と申しますか、スピードの早い、開発費の非常にかかる輸送機に對しましては、そういう非常に多額の國の援助をしておりますが、YS11クラスのものになりますと、大体政府の援助は、國によつて違ひますけれども、四〇％とか五〇％ということになつておりますので、このYS11の補助率は五五％でございますので、そうひどい差があるとは思つていないわけでございます。ただ、國によりましては一〇〇％補助をしている例もございます。

○阿部竹松君 ちよつと一言だけ、関連。ただいまのお答に対して関連してお尋ねしますが、アメリカとイギリスの例を、局長は補助の率を答弁されましたが、わが國と比較して膨大な数字になるが、しかし、その貨幣価値が國の経済情勢で違ふわけですね。ただその額だけで膨大だといふわけにはいかぬ。それを日本の経済状態、日本の貨幣価値と比較検討した場合、どのくらいに該当するのですか。

○政府委員(川出千速君) 貨幣価値の関係は私よく存じませんけれども、航空機の場合はやはり國際競争力といふことになつてまいりますから、そのコストにかかわる費用とか、あるいは開発に要する費用というものは、國によつてそう変わらぬのではないかと私は考えておるわけでございます。ただいま私が申し上げましたのは、開発に要する費用として超音速のジェット旅客機等は、國によつては二千五百億あるいは三千億をこえる開発費がかかるものですが、民間ではとても負担にたえないといふことで補助率が高いといふことを申し上げたわけでございます。従来アメリカ等では、軍需関係は別として、民間の航空輸送に對しましては、國の援助といふことはやつていなかったやうでございます。

○阿部竹松君 関連です。これでもやめますが、三千億の四分の三と、この局長がお答弁なさつた。ですから、わが國でたとへば百五十億とするとその二十倍になる。しかし、實際その貨幣価値というものは國の経済状態によつて違ふわけですから、アメリカの航空会社が——端的にお尋ねすることは、日本へ持つてきて、日本の二十倍に適用するかどうか、こういうことなんです。数字だけ聞くと向こうのほうがはるかに多くて、日本のほうがはるかに少ないといふことになつてくる。きわめて単純なお尋ねです。

○政府委員(川出千速君) YS11と比較をするには非常に規格の違つた航空機でございますので、その意味では例が適切でなかつたかと思ひます。YS11に比較してよろしいのは、たとえばオランダのフレンドシップ27型というのがございます。これは開発費の費用は約三十億でございます。これはオランダ政府は全額國が開発費を出している次第でございます。

○阿部竹松君 そういふことを聞いておるのぢやないのですよ。日本に持つてきてどのくらい価値があるかといふことなんです。まああつていい

です。

○大矢正君 航空機工業振興法に基づいてその後航空機製造株式会社というものが設立をされ、ここに各民間企業の技術を集めて、YS11という新たな飛行機をわが国の力で開発をした。とはいながら、これは全部が開発されたわけではなくて、エンジンは外国から入れているということになるわけで、必ずしもこれは国産機とはいえないわけだ。一番重要な部分は外国から入っていて、他の部分だけ日本がつくったというだけであって、これは完全な国産機であるとはいえない。私は思うのであります。こういう問題が一つあるのです。

それから先ほど来申し上げておりましたとおり、世界の航空界の現状というものは非常に勢いで進歩をしております。単に日本の航空機工業というものがYS11に象徴されるような中短距離の、いうならば日本の国内においてすらローカル線で使用することしかできないような航空機の技術的な開発、また、そういうわが国の技術水準にとどまっていけないならば、私は問題がないと思ふ。しかし、日本の航空機工業というものが将来に對しての展望を持ち、しかも法律の目的を將來ともに達成しようとするためには、YS11をもつて日本の航空機工業というものがもうこれ以上の進歩はないといつてとどまるべき問題では私はないのじゃないか。やはりまだまだ今度はジェットに、そして長距離というように、日本の航空機工業の技術水準を高めていかなければならないことは事実だと思ふのであります。そこで、これはもちろんこの日本航空機製造株式会社というものの経理状況等とも関連をしております。開発をしていかなければならぬという考え方があるとすると、今日のこの日本航空機製造株式会社の能力や力、それによつてはたしてできるのかどうかという点について多くの疑問を私持たざるを得ないのであります。將來に對しての展望、それからまたYS11が必ずしも国産ではないという現

状等を考え、これからどうなさろうと考えておられるのか、この際お答えをいただきたいと思ひます。

○政府委員(川出千速君) 御指摘のとおり、YS11の飛行機にはエンジン並びにプロペラ、そのほか主として電子関係の部品につきまして輸入をしておりまして、大体四億五、六千万円の金額のうち、輸入の額が一億五千万円くらいを占めておるわけでございます。大体三分の一くらいが金額的には輸入になっておるわけでございます。この点には、それで国産ではないのでもないかという議論も起る向きもございますけれども、一番重要な点は、設計したこと、設計を日本の技術陣営のみでやつたということに非常に高い意義があるわけでございます。設計技術と申しますのは非常にむずかしいわけでございます。それからエンジンのほうもその設計に合わせまして、特別にこれはイギリスのロールスロイス社で開発してできたエンジンでございます。その点たとえばオランダのフレンドシップ27型につきましては、同様にイギリスのロールスロイス社からエンジンは輸入をしておるわけでございます。私は必ずしもエンジン等を輸入したので、国産機の主体性を非常に失つたとは思ふわけでもございません。もちろん全部国産でできればそれが一番いいわけでございますが、残念ながら現在のわが国の技術あるいは必要の段階では、輸入したほうが経済的に安くていいことであるわけでございます。

それからYS11で満足をしてしまつて、今後航空機の新しい開発あるいは進歩、発展というものをどういうふうに進望しておるかという御質問でございますが、これも現在のところYS11の大量生産、量産、その販売あるいは輸出ということに一番力を入れているわけでございますが、次の機種を開発は、もちろんこれは考えていかなければならぬわけでございます。その機種を、たとえば中型のジェット機に求めていくのか、あるいはその他の型に求めていくのかというところは、今後の必要の問題もございまして、わが国の航空機工業

の力の問題もございまして、それから從來に増して非常に多額の国の援助を必要とするということもございまして、なかなか簡単に結論が出せないものもございますので、近く航空機工業審議会を開きまして、その点を諮問をいたしまして、研究をする段階になっております。ただいまのところは、はつきりした結論を申し上げられないのが実情でございます。

○大矢正君 技術的というよりは、経理的なこと、先に乗つて、またもう一度根本的な問題に戻りたいと思ふのであります。このYS11を試作し、そして飛行を行ない、そして型式証明をもらひ、これまでの間に必要とした所要資金というものはどの程度になつておるのか、累積。

○政府委員(川出千速君) 試作開発の段階で約五十五億円でございます。

○大矢正君 そこで通産大臣お見えのようですが、この際承つておきたいと思ふのであります。先ほど来YS11というものが完成をしまして、運輸省の型式証明も昨年受領して量産体制に入つた今日、この開発に必要とした資金はいま局長が答弁をしたとおり五十五億円である。そこで日本の航空機というものが、そしてまた航空機工業というものがYS11を開発したから、それでまた日本の航空機工業は世界的な水準になつたなどという判断は今日どうも持てないわけでありまして、今日、日本航空ですらYS11を購入しないという現状から考えてみますと、日本の国内の幹線といえども今日ではジェットを飛ばすことができないという現状でございます。日本、日本の航空機工業というものが単にYS11にとどまらず、將來にわたつてはほんとうの意味で世界的な、世界の航空機工業に伍していくための方向を求めるとすれば、開発のためにかなりの資金を必要とするわけでありまして、そこで、今日、通産省から承つておる内容によりますれば、現在の五十五億円の日本航空機の資本金は当分の間これを続けていくというお考えのようでありまして、しかも、大ざっぱな損益計算あるいは資金繰り等を見ますと、今日までの累積の欠損を完全に穴埋めをするためには百五十機の飛行機を、YS11をつくり、それを全部売りまして、なお昭和五十年程度にならなければその繰り越し欠損の解消ができないという段階であります。いま申し上げておる航空機工業の現状に照らし、日本が航空機工業振興法をつくらせておるという立場から、技術的にも實的にもその力を高めていくためにはかなりの資金を必要とするが、現在の航空機製造株式会社の能力をもつてはとてい不可能である。昭和五十年までかからなければ繰り越し欠損の償却ができないわけでありまして、こういう点についてどうするお考えなのか、大臣からひとつこの際承つておきたい、こゝろ思ひます。

○国務大臣(櫻内義雄君) いま大矢委員から御指摘のように、決して日本の航空機製造の前途が安易なものではないといふことは申し上げるまでもないと思ふのであります。日本航空機製造株式会社が現在民間の各社の協力を得ておることは十分御承知のことだと思ひますが、実は三菱重工の状況なども名古屋で見ましたが、いまMU2という小型の旅客機の生産に成功して、これを今後アメリカのほうへ売り込もう、あるいは中南米方面はどうだろうかというような話を、現地視察の場合その飛行機も見、また將來の計画なども聞いたのでございまして、また防衛庁の關係の飛行機の製造もいたしておるわけでございます。で、このYS11、MU2、あるいは防衛庁關係の飛行機、これらのことを総合して、これからの日本の航空機製造の姿というものを考えていくべきではないかと思ふのであります。いま日本航空機製造の資金不足、これを補なうために保証債を発行することについて御審議をわすれらわしておるわけでございますが、ただ、単に政府の關係で努力をするというだけでなく、民間の各会社の協力も得まして、今後の航空機製造の発展に寄与したい、こゝろいう考え方でございまして、

○大矢正君 私は、日本の航空機工業の將來に

とって二つの問題点を感じているわけでありま
す。その一つは、資金的な面でどうやってこれを
やっていくかという問題であります。このYS11
がつくられるまでの間の日本の航空機製造の現状
をながめてみますと、政府の出資金が三十億、民
間の出資が二十五億、合わせて五十五億の出資を
もってYS11を完成したという経過になっている
わけでありま。そこで将来にわたって日本の航
空機工業というものを発展させていくためには、
ここでもかなりの資金を投入しない限り、新たな
技術開発というものは不可能だという現実につ
て、これからそういう経済的な面で国がどのよう
に考え、力を入れていくかとするのかという問題
点の一つ。

それからいま一つの問題点は、世界の航空機の
歴史が示すとおり、航空機というものは軍需に
よって支えられ、その技術によって民間の航空機
の技術開発が進められるという、いうならば、軍
需の航空機に寄りかかっている民間の航空機とい
うものが発展をしてきたというところはまづもな
い事実であります。ところが、遺憾ながら今日、
日本の国の軍需といわれる自衛隊の航空機との関
連におきましては、先般来議論がありましたF104
をはじめといたしまして、技術的にも、また内容
的にも外国の力が圧倒的でありまして、日本の現
在の状態としては、単なる組み立てにすぎないとい
うようなことと関連をし、また日本の防衛力ま
たは防衛強化というような問題と関連をして、日
本の航空機工業というものが世界の航空機工業と
伍していくという上において非常に問題点がある
ように私は考えられるのであります。こうい
う二点の問題点について、大臣としてどうお考え
になっておられるか、お答えをいただきたい。

○国務大臣(櫻内義雄君) 御指摘のように、日本
の航空機製造も防衛庁の關係で育成されていった
という点はいないかと思うのであります。たと
えば防衛庁に納入された航空機にどういふものが
あるかというのを申し上げてみますと、T34
が百二十四機、LM1が二十七機、L19Eが二十

二機、KMが二十二機、T33Aが二百十機、T
1が六十六機、P2V7が四十五機、E86Fが
三百機、F104、これはいまお話がありました、
これが二百機、こういうようなふうに防衛庁に納
入された機種またその機数というものはいろいろ
でございます。しかし、また防衛庁以外の今後の
開発を必要とする飛行機についても、これを技術
補助などで育成をいたしておりますが、たとえば
垂直離着陸飛行機VTOL、こういうものに対す
る技術援助であるとか、あるいは軽飛行機の開発
であるとか、また、申し上げるまでもなくYS11
等の問題があるわけでございます。こういうこと
で、先ほども申し上げましたとおり、これは防
衛庁のそういう需要も航空機製造発展の上に寄与
をいたしておるものであります。しかしまた同時
に、民間会社における航空機の製造、あるいは政
府のとおつておる技術開発のための補助政策、その
ほかの各種の施策が総合されて航空機製造の発展
を進めていく、こういうことにならうかと思いま
す。まあ防衛庁に依存していくかどうか、こうい
うことでございしますが、やはり需要量から見ま
すと、防衛庁の寄与する面も範囲が大きいと思いま
す。

○大矢正君 この日本の航空機工業を振興する
という考え方は、大きな意味においてつかむことが
できるのであります。しかし、この航空機工業
というものの発展をはかると申しまして、やは
り企業である限りにおいては採算が合わないけれ
ばならぬという問題が当然出てくると思うのであ
ります。それから採算が合わないけれども、や
問題は、ある意味でいうと、単に国内の需要にと
どまらずして、国際的にどこに売り口を求め、
どういふ内容の飛行機、どういふ目的の飛行機、
どういふ用途の飛行機が必要かという問題もあ
ると思うのであります。ほんとうの短距離の飛行
機がいいのか、あるいは中距離の飛行機がいいの
か、こうしてまた、世界的にいまだ日本航空その他
でも使われているような長距離のジェット機の開
発というものがいいのか、そういういろいろな問

題で一つの方向を定めない限り、私は航空機工業
の発展とか将来とかいって、結論が出てこ
ない。それを全部手がけてやるといって、
そういうことは不可能なことであって、やはり世
界の航空機の現状が、どういふところに日本の航
空機工業として伸び得る余地があるというところ
を見定めて、そこに重点的な投資を行ない、技術
の導入を行ない、開発をしていく必要というものが
おのずから私は生まれてくる、こう思うのであ
ります。日本が、日本の航空機工業の振興という
は、単に技術的な振興ということを考えておられ
るのか、そうではないに、全体的な世界の航空機
の現状に立って、特定の目的を持つこの方向に向
かつて日本の航空機工業の力を高めていくとい
うようにお考えになっておられるのか、その点に
ついてこの際お答えを願いたいと思ふのであり
ます。もちろん、これは航空機工業業議會が開か
れて、どういふ方向で日本の航空機工業という
の技術水準、また市場の価値というものを求めて
いくかという議論がなされることと思ひます
が、通産大臣として、そのことについて何かお考
えがあったらこの際承らさしていただきたいと思
ひます。

○国務大臣(櫻内義雄君) すでに御説明があつた
かと思ひますが、YS11の特徴をいたしまして
は、比較的短距離の滑走路でいい、しかも、お客
は六十人見当は乗せられる、こういうところに特
徴がございします。したがって、この特徴を生かし
て海外への売り込みをしていく、海外への売り
込みをする場合は、まず前提として実績が上が
っておらなければならぬ。先ほどからお話しのよ
うに、幹線においてはジェット機を使っている状
況でございますが、ローカル線におきましては、
ちやうど日本の実情に適応した飛行機ではない
か、ローカル線で大いにこれを使つて実績を上げ
まして、またこれに伴ひまして海外への売り込み
をしよう、特に東南アジア諸国のごとく、日本と
地理的条件のほぼ似たような島嶼において
は、特にこのYS11のような飛行機が適応してい

るのじゃないか。この秋あたりにそういう趣旨か
らいたしまして、東南アジア方面にYS11を披露
するための飛行計画も立てておるようなわけで
ございしますが、こういうようなことで、YS11につ
いては一応かような販路を得たいという目標も立
て、また従来はどちらかというと技術開発のほう
に会社自体の重点を置いておりましたが、ちやうど
社長任期もまひりましたので、省内でもいろいろ
相談いたしました結果が、販路のほうにたんの
うな経験を持っておられる方がよろうというの
で、先般丸紅飯田の社長が会長をされておつた森
さんをお迎えをして、今後の営業を大いにやつ
てもらおうというわけでございますが、これは
YS11について例として申し上げたわけござ
いしますが、今後開発されていく飛行機につきま
しては、それぞれ特徴を持ったものを開発してい
く、そしてそれに見合ふ販路を求めていく、かよ
うな考え方でございします。

○大矢正君 私は、今日日本航空機製造KGが開
発をし、量産段階に入つておるYS11が、昭和四
十六年までかかつて百五十機を生産し、そしてそ
れを全部売り込んでしまふという前提に立つて考
えてみた場合に、国際的な航空機の技術水準とあ
わせて考えてみると、ここで問題点が一点出てく
るのではないかと。たとえば、たしかアメリカだつ
た記憶いたしますが、最近非常な投資をし
て、中距離で、言うならばYS11とは同じよう
な滑走路距離で、しかもそれがジェットで時速約九
百キロくらいというのでありますから、今日日
本航空あるいはまた全日空も一部使つております
が、ジェット機とは同様なスピードと安定性を
持った飛行機が遠からず開発されるという話も出
ております。そういうふうになつてまいりますと、
と、四十六年までかかつて百五十機をつくら
し、現実にはもういま申し上げたような新し
い中型ジェット機が世界の市場を駆け回るとい
うような時代になつて、おおよそYS11というものが
海外に対して、また内需の面においてもさうであ
ります。売り込むとしても二、三年が限

度であるとか考えられない。ところが、百五十機の生産を昭和四十六年まで続けられる、そしてそれを全部売り込んでしまった五十年になって、初めてこの会社がペイをするというような状態では、日本航空機製造株式会社の経営能力をもってしては、とうてい私は採算が立ちいかないという結論が出るのではないかと、これは大づかみな意見であります。そういう考え方を持たざるを得ないのであります。したがって、手元に残った資料は資料としてまことにけっこうなものではあるのだが、現実の航空界には合わない。また、かりにいま言ったような新しいジェット中型旅客機というものが短距離の滑走路を使用することができ、しかもスピードの点ではプロペラ機の及ぶつかない速さを持ち得るといふような体制ができた場合に、YS11がさっぱり売れないという事になります。膨大な赤字をかかえて、この会社が倒産をしなければならぬという状態になり得る可能性がある。もしそれを未然に防止しようとしたらすれば、やはり今日の通産省が考えておられるような昭和五十年度になって初めてペイをする、また欠損の繰り越しを償却するといふようなものではなくて、もつともと国家的な資金を投入し、YS11を早期に製造をし、単に一月一五機平均などというような生産能力ではなくて、早期にこれを売り込むような製造をするような体制をつくることと、あわせて新しい機種を開発というのに向かつて全力をあげていかなければ、私はこの会社の将来というものはないと考えざるを得ないのであります。大臣はこの点についてどうお考えになるか、お答えをいただきたいと思ひます。

○国務大臣(橋本虎雄) 大矢委員の御意見は、正直に申し上げまして傾聴に値すると思ひます。百五十機の開発が終わつて会社がとんとんになる、こういうことではデンプオがおい、それをもう一つ繰り上げてやる、また世界の航空機工業界の進進に備えて考えていけと、これは一々こもつともでございます。ただ、私も考えます。

に、今日までYS11の開発に費用を要し、また今後におきまして不幸にして予定どおりの売り上げができずに相当な赤字が出てくる場合、私もそれは考えないものであります。しかし、最悪の場合、そういう事態を考えましても、日本の航空機の製造を開発してきたというそこに技術の面において、また経験の上におきまして、いろいろ得るものはあると思ひます。また競争が激しくなりました。YS11を途中から他の機種に切りかえなければならぬというような場合におきましても、従来の投資とか経験というものは生きていくと思ひます。いま早急に新しい機種をも考えろ、これも一つの御意見かと思ひますが、しかし、それに伴う政府の多額の支出といふことをも考へていきますときに、これはもう簡単に結論が出しにくいのではないかと。われわれもいたしましては、現に開発も進み、また特徴もあり、売り込みも一応の予想の立つておるこのYS11を何とかも成功せしめる、そのための努力をするといふことが当面の眼目ではないかと、かように思ひます。

○大矢正君 誤解されちゃ困りますが、通産大臣、私はこの日本航空機製造株式会社に金を出して、資金を注ぎ込んで、しかも、また新しい技術の開発をどんどんおやりなさいという前提で言つておるのじゃなくて、現状のあなた方がつくられたこの航空機工業振興法という法律の趣旨に沿つて、しかも、日本航空機製造というものがYS11というものを完成し量産段階に入つた今日の時点でも、これをこのまま伸ばしていくとすれば、私が申し上げるような方向を積極的にとらない限りいけません。私はもうしなさいとあなたに申し上げておるのじゃないので、その点を誤解のないようにお願いしたいと思ひます。

ることになるわけでありまして。しかも、これは借り入れでありますから、おそらく資本金は入っていないから、これに五十五億円の資本金を加えますと約三百億円、昭和四十四年度には三百億円の資本を含めた借り入れ残高がでか上るというピークを迎えるわけでありまして。ところが、この時点あたりが一番私はこの航空機が実際に企業として採算をとり得るかどうか、単に技術の開発だけではないか、企業として採算がとり得るかどうかという分かれ道になると思ひます。ですから、今日でありますれば、資本金をまるまる試作につかておられますから、食いつぶしてみたいといふにしても五十五億円に済むものが、この時点になりますと、三百億円にふくれ上がつてしまふといふことになつてしまふわけでありまして、こういう一つの長期の展望をしていく限りにおいては、はつきりした将来に対しての決意がなければ、私はやめていけません。将来、これから二年後、三年後、四年後には、三百億円の借金をするといふ前提で量産体制に入つていくわけでありまして、私は、はつきりした決意がなければいけないのじゃないかと、こう言つておるのであります。それは、今日まで国と民間が共同で投資をした、出資をした五十五億円の限度で一応の問題が解決するのではありません。これはまだ聞きよりもあるが、昭和四十四年度まで三十三億と、二百五十二億に資本金と合わせて三百億円といふ数字になるのであります。それから、もしそういうことを覚悟の上で、この際この量産体制、そして売り込みに進んでいくとすれば、私が先ほど申し上げておるような二つの問題点は、政府として十分お考えにならないといへんこととなるのじゃないかと、こう申し上げておるんです。お答えいただけますか。

○政府委員(川出千速君) YS11の需要の見通しでございますが、長期的な見通しとしましては、百五十機販売する計画を持っておりますが、その内訳は、官需が二十機ないし三十機程度、現在官需のうちで契約がきまつておりますのがもうすでに七機ございまして、今後増加する見込みでございまして。それから国内の航空会社が購入する航空機が四十六年ぐらまでの間に九十機と想定をしております。これは運輸省ともよく連絡をとりまして、現在の航空機に乗る人員の伸び率をもとにして、それを相当かた目押した数字から想定をした所要の機数でございます。もちろんこれは、幹線用は輸入のジェット機をすでにいろいろ使っておりまして、ローカル線はYS11を優先的に使用するということを前提としておるわけでございます。それからあと三十機ないし四十機は、これは輸出でございまして、現在も各国から、確定したオファーではございせんけれども、引き合い程度のもものは、いろいろ東南アジアその他の国からあるわけでございます。何にいたしまして、航空機の特許として、国内で実績をあげませんと、なかなかこういう人命に關係のあるものは売れないわけでございます。国内でも来月早々から飛び出すわけでございますが、そういう実績をあげてまいりますと、ほかの国でもやつておりましたように、まず国内で使つて、それが輸出に伸びていくという経路をたどると思ひます。で、YS11に代替するような、もつと程度の低いプロペラ機が世界で二千何百機あるように想定されておりますので、まあその中で三、四十機程度は努力をすればいいのではないかと、いう想定に立つておる次第でございます。現在、このところ、まあ百五十機はいけるのではないかと考へております。

○大矢正君 局長、あなた百五十機いけるいけるとおっしゃるが、私に言わせると、それはさかさまじゃないですか。たとへばこの資産表を見ると、昭和五十年度になつて初めてこの累積の欠損が償却をされて黒字になるといふことになつておるわけなんです。考へてみると、ちやうど約十年ですね。そうすると、十年間の間に償却をするといふれば、百五十機売らなければ元が取れないから、その百五十機をこの際何としても売らうじゃないか、売るためには、あそこそこここに幾ら割り当て

て、この際やろうじゃないかというお考えからあらわされてきたものでしょう。これは、そうでなければ、百五十機をつくる根拠というものはないんです。売れないとわかってつくらないのはないんだから。大体百五十機売って、昭和五十年度になつたらちよどこれがペイをする。利益にはならないけれども、過去の繰り越し欠損はなくなる。だからこの際百五十機つくろうじゃないかということになつてきたんであつて、それでなければあなただけは立てようがないじゃないですか。だから私はあなただけの言うことがさかさまじゃないかと、こう思ふんです。

○政府委員(川出千速君) 新しく開発された航空機の販売機数でございまして、各国の常識的に想定されておりますのが百五十機程度でございまして、それ以上売れば、これは多々ますます弁償ということになるわけでございまして。このYS11の対抗機種として目されておりました、一歩先に売り出されたオランダのフレンドシップ27型は、すでに二百機以上販売しておるわけでございまして。まあさかさまに立論をしたとおっしゃられます。そうではないかと私は思つておるわけでございまして、それでございます。

○大矢正君 先ほど、たとえば国内航空で、国内航空と申しますのは、国内航空株式会社ではなくて、わが国の国内の航空会社が必要とする航空機、まあYS11に限って言えば、かなりのものがあるとおっしゃつておられますが、それはあなたの計算というの、五年も六年も先のことを計算して言われていることであつて、これから五年たち、六年たちたら、これは飛行機というものはかなりの大きな変化が出てくると思ひます。ですから、先ほど私が申し上げましたとおり、ここの五、六年の間に、私どもが乗つた最初の飛行機はプロペラであつた、それがジェットプロペラになり、そして今日はもう大部分の幹線はジェット機になつてしまつた。そしてここ二、三年後にはまた変わつていくであらうということ想定されるのに、YS11というものが多少の変

化ないしは改造を加えることができて、本体それ自身においては変わりはないわけで、その飛行機を五、六年先まで買ひましようという契約を、国の予算で買ひ得るような防衛庁やそういう機関でない限り、企業として行なつてゐる民間の航空会社がそんなことは私にはできなかつたと思ひます。せいぜいそれは二年かまあ三年が限度で、五年も六年も先まで考えて、あなたの会社の飛行機を五十機買ひます、六十機買ひますといううな簡単なものじゃないのじゃないか、こういう気が私はするのですが、いかがでございましょうか。

○政府委員(川出千速君) 将来ローカル線にYS11以上の航空機が出現して、それがたとへばジェット機であつて、滑走距離もYS11と同様に短かくて、地方のローカルの飛行場でも活用できる、値段もYS11よりも相当に安い、あるいは座席数もこれに匹敵する座席数の航空機が外国で開発されて、それが輸入されるというような事態が起きれば、そういうことになるというところを想定すれば、御指摘のような問題も起こると思ひます。ですから、現状で推察する限り、日本のローカルの飛行場、これは非常に滑走距離も狭いわけでございますし、それからローカルの路線というのはその距離でもございまして、YS11で十分に需要を満たしていただけるのではないかと、これを私は考へておる次第でございまして。

○大矢正君 十二時を過ぎましたから、きよりの質問はこれで終わります。

○阿部竹松君 質問ではないのですが、いま大矢委員に対して、大臣、局長からそれぞれ答弁があつたのですが、この飛行機をつくつてゐる会社の責任者に一度お話を願つて、参考人としてお話を承る機会を委員長、理事さんで御相談していただき、こゝういふお願いなんです。ということ、いま一週一答をお聞きしておりました、これは通産大臣もよくその中身を御承知おきないのじゃないかと思ひますが、飛行機のエンジンはいギリスのロンドンから持つてくる、翼は三菱の

名古屋の工場で作つてゐる、電気は宇都宮で作つてゐる、全部集めるのは追浜だということになつておりました、これは容易な会社じゃないのです。ですから、そういう点については、当時の責任者は田中さんだつたのですが、いまはおかわりになつたやうなんで、大矢委員の質問に対して一明快な御答弁があるわけですが、なかなかそのようにはいかぬと思ひます。私どもは端的に申し上げれば、F104戦闘機十機買ひの制限すれば、六十億も七十億も金があるのだから、そしてそのほかに補助金を国が出さない限りは、処置できぬというふうには私は判断してゐるのですが、その点についての問題はあと回しにすることにしまして、ぜひ責任者に、つくつておられる方に來ていただき、て、お話を承る機会を与えていただきたいということを議事進行としてお願いしておきます。

○委員長(豊田雅孝君) 速記中止。

〔速記中止〕

○委員長(豊田雅孝君) 速記開始。
他に御発言もなければ、本案に対する質疑は本日はこの程度にとどめます。

午後零時十四分散会

三月十八日本委員会に左の案件を付託された。
一、高圧ガス取締法の一部を改正する法律案
(予備審査のための付託は三月二日)

三月十九日本委員会に左の案件を付託された。
一、公共料金値上げ反対に関する請願(第一一三四号)(第一一三五号)(第一二〇三三号)

第一一三四号 昭和四十年三月六日受理
公共料金値上げ反対に関する請願(三通)
請願者 長野県上田市北常田 市川仁子外
二百五十五名
紹介議員 林 虎雄君

この請願の趣旨は、第一九六号と同じである。

第一一三五号 昭和四十年三月六日受理
公共料金値上げ反対に関する請願(九通)
請願者 長野県中野市三好町 森川ふよみ
外三千七百四十九名
紹介議員 野瀬 勝君
この請願の趣旨は、第一九六号と同じである。

第一二〇三三号 昭和四十年三月九日受理
公共料金値上げ反対に関する請願(三通)
請願者 長野県中野市大字岩井六〇〇 山田正善外三百二名
紹介議員 林 虎雄君
この請願の趣旨は、第一九六号と同じである。

三月二十四日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。
一、中小企業者の事業分野の確保に関する法律案(案)

中小企業者の事業分野の確保に関する法律案
中小企業者の事業分野の確保に関する法律案

(目的)
第一条 この法律は、国民経済上中小企業者の事業分野として確保することが適切であると認められる業種を指定し、当該業種に属する事業の分野への大企業者の進出に対し必要な規制を行ない、もつて中小企業者の存立の基盤を擁護し、あわせて経済秩序の維持を図ることを目的とする。

(定義)
第二条 この法律において「中小企業者」とは、中小企業組織法(昭和四十年法律第 号)第三条第一項に規定する中小企業者をいう。
2 この法律において「大企業者」とは、事業を営む者であつて、中小企業者以外のものをいう。
(業種の指定)

第三条 中小企業者の事業分野として確保すべき業種は、製造業、建設業又はサービス業に属す

る業種のうち、当該業種に属する事業を含む者の総数のおおむね五分の四以上が中小企業者であり、かつ、当該業種に属する事業に係る過去一年間の生産実績又は取扱量のおおむね三分の二以上が中小企業者によつて占められているものであつて、経済的に中小規模の企業形態による事業経営にも適切であり、かつ、当該業種に属する事業の分野に大企業者が進出することが中小企業者の事業活動を著しく圧迫すると認められるものについて、政令で指定する。

(届出)

第四条 前条の規定により指定された業種（以下「指定業種」という。）に属する事業を当該指定があつた際に営んでゐる者及び当該指定後において新たに営もうとする者は、省令で定めるところにより、主務大臣に届け出なければならない。その事業を廃止したときも、また同様とする。

(大企業者の進出制限等)

第五条 第三条の規定による指定があつた後は、大企業者は、当該指定業種に属する事業を新たに営み、又は当該指定業種に属する事業の設備の新設、増設その他の政令で定める経営規模の拡張をしてはならない。

(大企業者に対する命令)

第六条 主務大臣は、指定業種につき、大企業者の事業活動により相当部分の中小企業者が圧迫を受けその存立に重大な悪影響を受けていると認めるときは、当該大企業者に対し、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。

(脱法的行為の禁止)

第七条 大企業者は、第三条の規定による指定があつた後は、指定業種に属する事業を営む中小企業者に対し、新たに資本的又は人的関係において支配力を及ぼしてはならない。

2 大企業者が資本的又は人的関係において支配力を及ぼしている中小企業者は、第五条及び前条の規定の適用については、大企業者とみなす。

3 前二項に規定する資本的又は人的関係におい

て支配力を及ぼす行為は、政令で定める。

(排除措置)

第八条 主務大臣は、大企業者が前条第一項の規定に違反する行為をしていないと認めるときは、当該大企業者に対し、当該違反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。

(諮問)

第九条 主務大臣は、第三条、第五条若しくは第七条第三項の規定による政令の制定若しくは改定の際案をしようとするときは、又は第六条若しくは前条の規定による命令をしようとするときは、中小企業審議会にはかり、その意見を尊重しなければならない。

(主務大臣)

第十条 この法律における主務大臣は、中小企業大臣及び当該業種に属する事業を所管する大臣とする。

(権限の委任)

第十一条 この法律により主務大臣の権限に属する事項は、政令で定めるところにより、都道府県知事に行なわせることができる。

(罰則)

第十二条 次の各号の一に該当する者は、百万円以下の罰金に処する。

一 第五条の規定に違反した者

二 第六条又は第八条の規定による命令に違反した者

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関し、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に科する。

第十三条 第四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。

昭和四十年三月三十一日印刷

昭和四十年四月一日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局