

第百四回国会 衆議院 商工委員会 議 録 第 六 号

昭和六十一年三月二十五日(火曜日)

午前十時五分開議

出席委員

委員長 野田 毅君

理事 奥田 幹生君 理事 佐藤 信二君

理事 野上 徹君 理事 与謝野 馨君

理事 城地 豊司君 理事 和田 貞夫君

理事 長田 武士君 理事 宮田 早苗君

理事 甘利 明君 理事 尾身 幸次君

理事 越智 伊平君 理事 奥田 敬和君

理事 加藤 卓二君 理事 堀山 静六君

理事 粕谷 茂君 理事 岸田 文武君

理事 高村 正彦君 理事 椎名 素夫君

理事 辻 英雄君 理事 仲村 正治君

理事 渡辺 秀央君 理事 原田 昇左右君

理事 上西 和郎君 理事 奥野 一雄君

理事 中村 重光君 理事 後藤 茂君

理事 水田 稔君 理事 浜西 鉄雄君

理事 横江 金夫君 理事 元信 堯君

理事 草野 威君 理事 木内 良明君

理事 青山 丘君 理事 福岡 康夫君

理事 工藤 晃君 理事 横手 文雄君

理事 野間 友一君

出席國務大臣

通商産業大臣 渡辺美智雄君

出席政府委員

通商産業政務次官 田原 隆君

通商産業大臣官 児玉 幸治君

通商産業大臣官 録田 吉郎君

通商産業大臣官 植松 敏君

通商産業大臣官 杉山 弘君

通商産業大臣官 情報産業局長 木下 博生君

通商産業大臣官 中小企業庁長官

委員外の出席者

公正取引委員会 松宮 勲君

事務局経済部 石井 敏弘君

科学技術庁研究 課長 米澤 慶治君

法務大臣官房参 事官 黒野 匡彦君

運輸省航空局監 理部長 赤尾 旺之君

運輸省航空局技 術部長 加藤 晋君

運輸省航空局技 術部長 藤井 勝志君

運輸省航空局技 術部長 藤井 勝志君

運輸省航空局技 術部長 藤井 勝志君

運輸省航空局技 術部長 藤井 勝志君

運輸省航空局技 術部長 藤井 勝志君

運輸省航空局技 術部長 藤井 勝志君

運輸省航空局技 術部長 藤井 勝志君

運輸省航空局技 術部長 藤井 勝志君

運輸省航空局技 術部長 藤井 勝志君

運輸省航空局技 術部長 藤井 勝志君

運輸省航空局技 術部長 藤井 勝志君

運輸省航空局技 術部長 藤井 勝志君

運輸省航空局技 術部長 藤井 勝志君

運輸省航空局技 術部長 藤井 勝志君

運輸省航空局技 術部長 藤井 勝志君

運輸省航空局技 術部長 藤井 勝志君

運輸省航空局技 術部長 藤井 勝志君

運輸省航空局技 術部長 藤井 勝志君

運輸省航空局技 術部長 藤井 勝志君

運輸省航空局技 術部長 藤井 勝志君

運輸省航空局技 術部長 藤井 勝志君

運輸省航空局技 術部長 藤井 勝志君

運輸省航空局技 術部長 藤井 勝志君

運輸省航空局技 術部長 藤井 勝志君

運輸省航空局技 術部長 藤井 勝志君

運輸省航空局技 術部長 藤井 勝志君

運輸省航空局技 術部長 藤井 勝志君

運輸省航空局技 術部長 藤井 勝志君

運輸省航空局技 術部長 藤井 勝志君

運輸省航空局技 術部長 藤井 勝志君

同日

補欠選任 川俣健二郎君

同日

補欠選任 吉田 之久君

同日

補欠選任 奥田 敬和君

同日

補欠選任 加藤 卓二君

同日

補欠選任 高村 正彦君

同日

補欠選任 奥野 一雄君

同日

補欠選任 横江 金夫君

同日

補欠選任 長谷川四郎君

同日

補欠選任 原 健三郎君

同日

補欠選任 藤井 勝志君

同日

補欠選任 藤井 勝志君

同日

補欠選任 藤井 勝志君

同日

補欠選任 藤井 勝志君

同日

補欠選任 藤井 勝志君

同日

補欠選任 藤井 勝志君

同日

補欠選任 藤井 勝志君

同日

補欠選任 藤井 勝志君

同日

補欠選任 藤井 勝志君

同日

補欠選任 藤井 勝志君

同日

補欠選任 藤井 勝志君

中小企業の円高不況対策に関する請願(井出一太郎君紹介)(第一〇〇一号)
同(田中秀征君紹介)(第一〇〇二号)
同(宮下創平君紹介)(第一〇〇三号)
同(若林正俊君紹介)(第一〇〇四号)
同月十三日
柏市への大型店新規進出反対等に関する請願外一件(長田武士君紹介)(第一四〇八号)
同月十八日
柏市への大型店新規進出反対等に関する請願(長田武士君紹介)(第一四七九号)
同(長田武士君紹介)(第一五五九号)
同月二十日
柏市への大型店新規進出反対等に関する請願(長田武士君紹介)(第一七五八号)
は本委員会に付託された。
三月十四日
悪質商法規制立法に関する陳情書外五件(兵庫県議会議長上田勝信外十一名)(第八八号)
大規模小売店の休業に関する陳情書(十都道府県議会議長代表広島県議会議長木山徳郎外九名)(第八九号)
ニット製品の輸入規制に関する陳情書(福島県伊達郡保原町議会議長松浦登)(第九〇号)
韓国産油の流入規制等に関する陳情書(鹿児島市議会議長上入来幸吉)(第九一号)
工業再配置促進補助金確保に関する陳情書(東北市議会議長会会長盛岡市議会議長千葉正)(第九二号)
中小企業施策の拡充強化に関する陳情書外六件(富山市総出輪二の一の三田中儀一郎外六名)(第九三号)
中小企業に対する円高不況対策に関する陳情書

外七件（大阪府東大阪市議会議長石井逸夫外七名（第九四号））
は本委員会に参考送付された。

本日の会議に付した案件

航空機工業振興法の一部を改正する法律案（内閣提出第二九号）
情報処理の促進に関する法律の一部を改正する法律案（内閣提出第四二号）

中小企業指導法及び中小企業近代化資金等助成法の一部を改正する法律案（内閣提出第四二号）

○野田委員長 これより会議を開きます。

内閣提出、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。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。奥野一雄君。

○奥野（一）委員 時間が余りございませんので、ごく簡単に質問をさせていただきたいと思ひます。後で私の方の航空機関係のベテランでございます水田委員の方から十分な時間をかけて質問をされるということになっておりますので、その前段ということで、二、三お尋ねをしてみたいというふうにしてあります。

最初に、この法律改正の動きということについて調べてみたわけですが、昨年の四月ごろ、マスコミの中で報道されておったわけでございますが、これは、マスコミの報道がそのまま間違ひなく通産省の考えであるかどうかということについては、マスコミの報道でございまして、出されたものが通産省の考え方だ、こう一概に断定することはできないと思うわけですが、しかし、大体マスコミの報道というところについても、やはりある程度通産省の考え方というものを示しているのではないかと、こう思われる面もあるわけでありまして。

当時のマスコミの報道などを読んでおりますと、通産省の考え方としては、航空機工業というものを自動車とかあるいは鉄鋼にかわる将来の日本の中核産業として位置づけて、その育成への基本体制というものを確立しよう、こういうことがこの航空機工業の振興ということについての考え方である、こう受け取れるものもあるわけですが、そういう考え方というのですか、今航空機工業の振興法を出される、そういう立場の中で、日本の航空機工業をどういうような位置づけとして考えておられるのか、まずその辺のところからひとつお尋ねをしていきたいというふうに思ひます。

○田原政府委員 奥野委員の質問に対してお答えします。

結論的に言いますと、資源に乏しい我が国が今後とも安定した成長を確保していくためには、技術立国を志向し、技術開発政策を積極的に進めていくことが適切であると考えます。同時に、我が国が世界経済の一割国家となったことにかんがみ、技術の国際交流を促進し、諸外国との国際分業を進展していくことが必要であると考えます。

航空機の問題については、国際共同開発をすることによって、第一に、航空機工業が構造技術、材料技術、その他諸技術の分野で最先端の成果を駆使して機体、エンジンというシステムにまとめ上げる総合的工業でありますから、その発展のすそ野は非常に広く、広範な技術波及効果をもたらすと思っております。また、知識集約度の高い産業でありますから、産業全般の高度化に資するということが言えます。

第二に、しかるがゆえに、航空機開発については、技術面、資金面で膨大なリスクを伴う産業でありますから、国際共同方式で進めることが世界的傾向となつておるわけでありまして、我が国におきましてもYX、V二五〇〇、YXXの事例から見ても明らかのように、航空機の開発の推進は先端技術システムの開発の国際共同事業を中心に進むことを意味しております。

次に、航空機の場合、安全性に万全を期した上に経済性が極限まで追求されるわけでありまして、正確性、信頼性が格段に高い技術が要求されるわけでありまして。この意味で、我が国産業の育する長所を発揮し得るとともに、共同事業に参加した我が国産業関係者が世界の最先端技術に接し得る、そしてその習得効果をも期待し得るということ等の利点があるわけでありまして。

したがって、当省としては、航空機工業を今後二十一世紀に向けて発展すべき我が国の中心産業の一つとして位置づけるということでその振興を図つてまいり所存であります。そこで、それに必要な法改正をお願いしております。

○奥野（一）委員 今言われておりますように、航空機産業というのはすそ野が広い、あるいはまた各技術の集積型だということについてはわかるわけですが、私が端的にお尋ねをしておきたいと思つておりますのは、確かにそういう要素というのは航空機の場合に持っていると思うのです。ただ、航空機というものを考えてみました場合に、自動車産業とは置かれていた場合は相当違ひのじゃないか。自動車やなんかであります、大体今一世帯に一台くらいにまで普及するよう状況になつておりますし、それぞれの個人個人が利用し得るという要素はあるわけですが、航空機の場合にはそれは簡単にいかない。確かに自家用機というものは今あることはあるわけでありまして、けれども、そう国民全体がこれを利用するということには当然ならないものだと思うのです。

だから、そういうようなことを考えていった場合に、一体どの辺まで航空機が産業として発展を持続をさせているのか、こういう面について若干の疑義を持っているわけでありまして、そういうような見通しなんかも含めて、航空機産業というもののについてはどう発展していくのだから、そのためにこういうような助成の体制をとらなければならぬのだ、そういう一つの道筋というものがあるのではないのか、こう思つたわけでありまして。そういう点についてお尋ねをしたわけであり

ますが、その辺のところをもうちょっと詳しく意見を聞かせたいと思つたわけでありまして。

○杉山（弘）政府委員 ただいま田原政務次官からお答え申し上げましたのは、いわば航空機産業を、私どもといたしましては自動車のような量的な意味での産業の中心として考えているということではなくて、質的な意味での産業の中心として考えているという趣旨から申し上げたわけでありまして。量的な面におきましては、先生御案内のように、最近時点では我が国の航空機産業、宇宙も含めてでございますが、年間売上高はわずかに六千億円をちょっと超えた程度でございます。

これからどうなっていくかということについてでございますけれども、一つの具体的な試算ということで御紹介をいたしてみますと、日本航空宇宙工業会が航空機産業の長期展望というのをやっておりますので、これで見ますと、西暦二〇〇〇年におきましては売上規模が約二兆円という見通しでございます。したがって、二〇〇〇年で二兆円と申しますのは量的な意味におきましてはそう大した額ではないと思ひます。年間の伸び率はいたしましても約八％強でございます。伸び率は自身はかなりなものがあつたが、二〇〇〇年に二兆円の生産規模というものはそう大きなものではございませんで、むしろ我々としては、先ほど申し上げましたように量的な意味での中核的産業という意味ではなくて、技術先端的な面でも分野に極めて波及効果の高い産業、しかも、後ほどまたいろいろ御質問の中で申し上げますが、国際的な意味での共同開発を実施していくという意味で国際的な協力もできる、そういう産業として位置づけたい、いわば質的な意味での中核的産業として位置づけたい、こういう趣旨でございます。

○奥野（一）委員 今お答えがございましたように、これは技術的な集積ということでは決した量的なことではない。その点についてもわかるわけですが、そういう場合に、これは後でもちよつと触れる部分に関係をしていくわけですが、今

実際に航空機の生産をしている大手あるいは下請関係なども含めて、どのくらいの数になつておるわけですか。

○杉山(弘)政府委員 今手元に正確な数字がございませんが、主要なところで申し上げますと航空機産業に参加しているメーカーの数は約二百ございますが、その下請等々まで数えていきますと、もっと数は多くなるとは思いますが、今手元に数字がございませんので申しわけありません。

○奥野(一)委員 それで西暦二〇〇〇年には約二兆円くらいになるだろう、こういう見通しだということなので、心配しておりますのは、相当多くの関連企業まで持つわけでありますが、成り立つかという点でありますけれども、そういう点で見通しとして心配がないかということが一つあるわけなんです。それは、先ほど言いましたように、車なんかの場合であります、量的に相当な数が出るということは今日の車社会の中ではつきりしているわけでありまして、航空機の場合にはなかなかそう簡単にはいかないのではないかと。これはついでにちょっとお尋ねしておきますけれども、資料などによりまして今我が国における航空機の需要、シェアというのは防衛需要比率が圧倒的に高い、こういうふう言われているわけなんです。今回の法改正の場合には開発をする対象というのは「民間航空の用に供するもの」という限定されているように思ふわけでありまして。そういったと、今防衛関係の需要が非常に高いシェアを占めておいて、かつ「民間航空の用に供するもの」と限定した場合に、先ほど質問しておりますように将来的にこの産業が成り立つていくのかどうか、そういう心配の点があるものですからお尋ねをしているわけなんです、そういう見通しはどうなんですか。

○杉山(弘)政府委員 ただいま先生御指摘のように、現在の日本の航空機産業は防衛需要が主体でございまして、全体の売り上げの約八割近いものが防衛需要でございまして。防衛需要につきましては、やはり我が国の防衛力の維持という観点から、これからもどうしても日本の航空機産業の実力をつけていく意味においては、かなりのものをそれに期待するということは当然でございまして、私もそういったしましては、今の八、二という防衛需要、一般民需の割合というものをものと民間需要を上げていきたい、そのためには国際共同開発によりましてできるだけ世界のマーケットに広く売り込んでいけるような体制に持っていきたいということでも考えているわけでございます。先ほど御紹介申し上げました日本航空宇宙工業会の長期展望におきましては、民需と防衛需要との割合が二〇〇〇年に大体五〇、五〇くらいになっていきます。そういうことでこれからは民間需要にできるだけ力を入れていきたい、こういうふうに見通しているところでございます。

○奥野(一)委員 私、航空機関係は全く素人なものですから、いろいろなことを考えてうまくいくのかないという心配をさらけ出しているわけなんです。これは今のものと全部関係してくるわけなんです。共同開発をこれからされるということになるわけですね。共同開発をしていった場合に日本の持ち分というのがあると思ひます、持ち分というのですか果たすべき役割というのですか。ですから、共同開発によって得た利益というものは、その持ち分などによって当然限定されてくると思うのです。そうすると、今の日本の技術の段階では共同開発の中ではそう大きなシェアを占めていないのじゃないか。そうすれば、売り上げの成果というのについても当然少ない配分になつてくると思うのです。だから、そういう点などを考えていくと、今五〇、五〇のシェアということとで民需、防衛について考えておられる、こういうことなんですけれども、民間の方でそれだけ伸びるという見通しはどういうところにあるのかというところが一つあります。それと、先ほど言いましたように共同開発による利益配分というのですか、こういうものは一体どういうふうになつていくのか、その辺の見通しもちょっとお伺いしたいと思うのです。

○杉山(弘)政府委員 ただいま先生御指摘がございましたように、共同開発といっても日本の持ち分というのは非常に低いではないか、そういう持ち分のもとで民需の売り上げというのはそんなに大きく伸びるものか、こういう御質問かと思ひます。

確かに、御案内のように、現在やっておりますV二五〇にしましても日本側の分担分は二三%でございますし、YXXにつきましては二五%でございます。これは、その前にやりましたYXにつきましては一五%の持ち分であつたのに比べますと若干上がつてはいるわけでございますし、私ども、このV二五〇、YXXプロジェクトの先につきましても、できるだけ国際的なプロジェクトに参加をしていきたいと思つております。日本の航空機産業も、これまでの国際的な共同開発に参加するなど徐々に力もつけてきておりますし、それなりの評価もされてきておりまして、将来は、できることなら五〇、五〇という完全な対等な意味での共同開発ができるような力をつけていきたいと思つております。その過程におきましては、御指摘のような二〇%の持ち分での共同開発もやむを得ないかと思ひますが、この持ち分の比率というものを徐々に引き上げていくということも考えていきたいと思つておるところでございます。

○奥野(一)委員 民間の需要ということになりますと、これは外国のエアラインもあると思うのですが、国内の場合はどうなんですか。日本でこういうようなことを力を入れてやると、日航なり全日空あるいは東亜、近距離、まあ近距離あたりは小型ということになるのかもしれないけれども、そういうところは現在一体どのくらいシェアを占めておられるのか、そして将来の見通しとしては、大体内の場合くらいは相当なシェアを占めることができるという可能性が実際にはあるのかどうか、その辺が大変心配をされる所かと思ふのですが、そういう見通しというのはきちんとお持ちになつておられますか。

○杉山(弘)政府委員 国内のエアラインとの関係をお尋ねでございしますが、我が国の国内航空機輸送の需要というものはふえてはおりますが、残念ながらまだ世界的な航空需要に占めますウェイトからいいますと極めて少のうございまして。そういう中で、既に日本が共同開発に参加をいたして、つくり上げましたボーイング707につきましては、日本国内のエアラインに二十数機納入をされるというふうな状況になつておりますし、今後開発をいたしてまいりますYXXについては、受注活動が本格化いたしますのはこれからでございますが、また開発しておりますV二五〇につきましても、搭載することを決めております航空機はまだA300という航空機だけでございまして、国内でのエアラインでの使用というものは残念ながらまだ確定はいたしておりませんけれども、A300についても国内のエアラインで今後採用が検討される過程にございまして、我々といひましたし、使つてもらうということが必要かと考えております。こういう面につきましても積極的なPR、売り込みを指導していきたいと考えているところでございます。

○奥野(一)委員 私が心配しますのは、最初に申し上げておりますように、航空機産業の発展については一定の限度というものがどうしてもある。自動車やなんかでありますと一家に二台なんというところはあり得るわけでございます。しかし、航空機の場合にはそう簡単にはいかない。一定の限度というのがあるわけなんです。その中で、確かに言われてきておりますように技術の集積とかいふようなことについてはわかるわけなんです。あるいはまた、関連する企業ということもわかるわけなんです。しかし、そういう将来に対するきちんとした見通しというものを立ててやっていますか、と、相当な助成やなんかもしやったり、いろいろな手だてを講ずるわけでありまして、確かに今共同開発の波に乗りおくれれば二十一世紀まではこう

いう大きなプロジェクトやなんかないのだというところについてわかるわけでありすけれども、それだけに慎重に扱っていただかなければならないのではないか、こういう心配があるからあえて申し上げているわけでございます。

今共同開発をしておりますYXなんかの場合、二五〇の日本のシェアと言われているわけでありすけれども、それではこれについて、例えば五〇ぐらいまで持っているだけの技術的な力というものが日本に備わっているのかどうか、このあたりの見通しというのはお持ちになつておられるわけですか。

○杉山(弘)政府委員 先ほど御答弁申し上げましたように、日本の航空機産業の実力というものは次第に認められてきておるとは思いますが、特に、精密加工技術を中心とした日本の加工技術のすぐれている点については各国が注目しているところかと存じます。

ただ、先生御指摘のように、現在の二五〇程度のシェアを今すぐ五〇〇程度に持ち上げられるかということにつきましては、日本の航空機産業の国際的な実力はまだそこまで行っていないと思ひますので、現在やっております二つのプロジェクトを中心としたプロジェクトではさらに比率を上げ、将来は完全な意味での対等なパートナーとなり得るよう段階的に物事を進めていくべきではないかと思ひますが、現時点では五〇、五〇の完全な対等なパートナーシップを握れるような実力にはないと申し上げざるを得ないと思ひます。

○奥野(一)委員 大体今の進みから見ますと、二十世紀ごろまでは無理だということになると思ふのです。

時間の関係がありますから、ちょっとまた別な方をお尋ねしたいと思ひます。

共同開発事業の実現をしたいという構想のようだ。例えばインドネシアとの飛行艇の共同開発とかあるいはコミューター機の開発ということなどが想定をされているように言われておられるわけでありすが、この小型機なんかについて日本が主導的な立場をとるといふような形での国際共同開発といふようなものについてはお考えになつておられるかどうか。

○杉山(弘)政府委員 先ほど来先生の御尋ねは、本格的な百五十人以上の大型のジェット機の開発ということでお尋ねがあつたと思ひました。それについては残念ながら完全なパートナーシップを今とれるような状況でないとお答へ申し上げたわけでございますが、百人乗り以下の小型のコミュータークラス機になりますと、御案内のように、日本といたしましてはYS11を開発をした経験があるわけでございます、こういった経験を生かしますと、むしろ日本が主導権を握りましてASEANの近隣各国との共同開発というようになことも考えられないわけではございませんで、現在二つのプロジェクトが具体的な進行過程にございます。

一つは、中国との小型機の共同開発でございます。これは昨年来中国側から申し入れがございまして、日本側もこれに応じようということでございます。何らかの協議を重ねましたところ、フイービリティスタディーを近く実施をするというところで大筋の合意を見ておりまして、現在その了解書の詳細について検討をいたしておるところでございます。

また、インドネシアの件につきましては、まだ飛行艇の共同開発というところまでの話には至っておりませんが、御案内のようにインドネシアにおきましては非常に島が多いわけございまして、その島嶼間の輸送需要、それを航空機でやる場合ということで、今国際協力事業団が中心になりまして需要予測調査をやっております。この調査の結果を踏まえまして、それに応ずる飛行艇その他の小型機の開発ということが話題になつてきました場合に、日本との共同開発の可能性と

いうことが具体的に議論をされるのではないかと思ひますが、少なくともこういつた二つのプロジェクトにつきましては、日本といたしましては、ASEANの国々でもございまして、積極的に取り組んでいきたいということ、私もども応援をしております。

○奥野(一)委員 中型機なり大型機のそういう国際共同開発などによつて、日本がどんな将来的に技術を伸ばしていくという措置も確かに必要だといふふうに思ひますが、航空機産業全体のことを考えてみますと、やはり小型機などの開発というものも相当力を入れるべきではないのか、そういう感じを持つわけですね。私どもの北海道なんかでも、これからの一つの総合的な交通体系としてコミューター機などの導入ということについて力を入れようではないかという動きに実際にあるわけですか。

そういう点から考えて、この百人乗り以下の小型機の場合、今の御答へでありますとまだはっきりしたものに固まっていけないような印象を受けるわけですが、これは見通しとしては十分大丈夫だといふような見通しを持つておられるわけですか。あるいはこれからということになるわけですか。

○杉山(弘)政府委員 今具体的に話が進んでおります。中国との百席以下のコミュータークラス機の共同開発につきましては、間もなく了解書がまとまり、そういったしと直ちにフイービリティスタディーに入るといふことになりまして、これについてはもうかなりの程度で進んでおるというふうにお考えをしております。

インドネシアの方は、先ほど御説明いたしましたように、まだ島嶼間の需要予測調査という段階でございまして、それを踏まえての航空機の共同開発というのはその調査結果が出た後となりますので、まだちょっと熱度が足りないところかと思ひます。

○奥野(一)委員 時間の関係がありますので、ちょっと先へ進ませていただきますが、あと一つ、ちょ

つと今心配をしておりますのは、世界各国の場合、航空機産業というものが発達してきたといふ一つの経緯を見ますと、大体軍事目的による航空機、この開発が主導的な役割を果たしてきたのではないかと、こう思われるのです。

そこで、国際共同開発による場合に、特にYXの場合には日本とアメリカ、V二五〇〇の場合には五カ国ということになるわけでありすけれども、日本の場合は先端技術が非常に進んでいるわけですね。そういうものが航空機産業の中に仮に生かされていくということになるわけでありすが、これが逆に今度は軍事目的の方に利用されていくという可能性というものはあるのではないかと、そういうふうに思ふのです。その場合に、日本の場合にはこれは武器輸出三原則というのがあるわけでありまして、私どもはアメリカだつてそれに該当するのじゃないか、こう思ふのですが、アメリカの場合には別な今こうなつておるようですね。ですが、それ以外のところにはもちろんだめだということになると思ふのです。

民間航空の用に供することということで共同開発をしていくわけなんだけれども、日本の先端技術というのは世界的にやはり注目をされている技術だと思ひます。そういう場合に、それが逆に軍事目的に利用されるということは一休どういふことになるのかという心配があるわけですが、その辺はどうお考えになつておられるわけですか。

○杉山(弘)政府委員 これまでも我が国といたしましては、航空機開発に対する助成につきましては、国会での御議論、附帯決議を踏まえまして、民間航空機の開発に限つてやつてまいつたわけでございます。特にその点につきましては、これを明確にする必要があるというところから、今回も航空機の定義の中に明示的に「民間航空の用に供するもの」に限るといふ限定をつけたわけでございます。したがって、今後この改正法案によりまして助成の対象となりますものは民間航空機だけに名実ともに限られるということになるわけでございます。

御心配は、そういう航空機共同開発の場合に、日本の技術が軍用の航空機に転用されるおそれはないかということかと存じます。通常の場合でございまして、先生御指摘のように、軍用航空機の開発の技術が民間航空機の開発に利用されるということとでございまして、逆のケースというのは、そう多く考えられないかと思ひますけれども、何か新しい材料でございましてとか電子装置でございましてとか、そういったものが民間用に開発され、それが転用されるというケースも全く考えられないというわけではないかと思ひますけれども、あくまで民間用に開発したものでありまして、それがまた転用されるという場合がございまして、これも、これは武器輸出三原則等との関係でいけば問題のないことかと思ひますけれども、我々といましてはあくまで開発の対象は民間航空機である、そのための開発をやるのだという原則は崩すつもりはないわけでございまして。

○奥野(一)委員 そういう言い方はわかるのですが、結果的に心配されるのは、それが軍事目的に利用されていく可能性というのがある。特に日本の場合には、御案内のとおり先端技術産業というのは世界各國から注目をされて、その中のものでは、やはりアメリカの方からでも軍事目的に利用したいということで技術の供与というのですか、これを求められている部分だっているわけであって、そういう面の心配をするわけなんです、その歯どめというものは、国内的には民間の航空の用に供するものだということに限定はされているけれども、共同開発の場合にはそういう歯どめは恐らくきかないだろう、こういう心配をしているわけとでございまして。恐らくそれは国際的には歯どめをかけるということとは不可能だろう、非常にそういう危険性があるということだけは指摘をしておきたいと思ひます。

時間があればちょっと詰めたと思ひたのですが、時間がございせんから大急ぎであと一、二お尋ねをしておきたいと思うのですが、一つは技術者の養成システムというのですか、そういうもの

のが航空機産業の場合に国内的に体系として形づくられているのかどうか、これが一つですね。それから関連をしますのもう一つ聞いておきますが、航空機産業にとって大事なのは安全性ということだと思ひますね。安全性というものを常に念頭に置きながら、技術者というものは開発研究をしていていられるだろうと思ひますね。その場合に、例えば航空機事故が発生した場合に、通産省としてはどういふかかわりを持つておられるのか、その点をちょっとお尋ねしておきたいと思ひます。

○杉山(弘)政府委員 先生から二点お尋ねがあったと存じます。一つは、航空機開発に関する技術者、研究者の養成について特別の仕組みがあるのか、こういうお尋ねでございまして、これにつきましては、各大学に設けられております航空学科というところで学生を養成しているという以外に組織的な技術者、研究者の養成についての仕組みはございませぬ。私も大学で航空学科を卒業いたしました。学生が就職先を調べてみますと、残念ながら、航空機産業に就職をする学生の数は二〇％にも達していない状況でございまして。その上、航空機産業の場合には、単に航空学科の卒業生というだけではなくて、エレクトロニクスなり材料なり、極めて広範な各分野の技術者が必要でございまして。そういう点から考えますと、これはどちらが先かということになるわけでございまして、先ほど冒頭に先生のお尋ねのありましたように、できるだけ航空機産業の規模を膨らましていく、その中において実際に技術者に仕事を与え、将来に対する展望を与えていくということも必要であらうかと思ひます。

また一方、そういった航空機産業の規模を広げていくためには優秀な技術者が必要だということになるわけでございまして、私もやれますことは、何とかして航空機産業の規模を広げていく、そちらの方でございまして、そういう点につきまして、今回御提案申し上げているものの中で、国

際的な共同開発について、こういう財政事情のもとではございまして、将来にわたりますしても積極的な助成を続けていく、そういう形におきまして航空機産業の規模の拡大を図っていく、そういう中におきまして技術者、研究者というものが育っていく環境をつくっていく、そういう方向で努力をしたいと考えているわけでございまして。

それから第二点目でございますけれども、事故が起った場合、通産省はそれについてどういふかかわり合いを持つてかということとでございまして。現在の航空機事故の場合の事故調査に關しましては航空事故調査委員会というものがございまして、これは航空機のメーカー、それから運航いたしましたエアライン、さらには関係行政機関から独立をして、極めて公正中立、客観的に事故の原因究明をする、こういう仕組みになっております。したがって、通産省といましては、現在は航空機事故の究明について組織的には何ら関与をいたしてないわけでございまして、むしろ私どもは、開発を進めていく上でも最重点の要請というふうに考えておりまして、航空機事故の原因究明等によりまして、製造面におきましますいろいろな要請、建議等が出てまいります場合には、それに対して行政的な面からこれに反映していく。同時に、国際的な共同開発等を実施いたします場合でも、やはりまず安全性を第一に、それが十分確保された上で経済性を追求していくように、そういう面を指導をするという立場にあるというふうに考えておるわけでございまして。

○奥野(一)委員 航空機産業を将来の日本の中核産業として育成をしたいということが今度の改正案の一つの主目的になっておるわけですね。この法案審議は情報処理ですか、この法案審議をやることになっておるわけですが、そちらの方では技術者の養成やなんかということについては、やはりそれぞれ相当な力を入れているわけですね。日本の将来の中核産業にしたいという航空機産業の場合には、そういう技術者の養成やな

んかの面については多少おくられていないかという印象を持つておるわけですね。やはり一つの産業を発展させていくという場合には、当然技術者の養成というのは必要不可欠のことだと思ひます。どうもその辺のところは少し手落ちになっているのではないかと感じます。ですから、今そういうお尋ねをしたわけなんです、これは、やられるのであればとんとんやられた方がいいと思ひます。そういう面での配慮はやはりしてもらいたいと思ひます。

それから事故調査の関係で、今公正なというふうなことの話しもございましたけれども、日本の場合には運輸大臣の直屬のような形になっているんじゃないですか。これはやはりまずいと私は思ひます。アメリカの場合には大統領直屬でしよう。スタッフも三百人くらいいるし、予算だつて五十億圓くらいかけているのだけれども、日本の場合には運輸大臣の直轄でもって、予算も四千万くらいで、一九七三年かに初めて常設の機関ができた。それまでの調査というところ、何か利害関係者だけが集まって、適当に言うとか語弊がありますけれども、そういうような実態になっているわけです。

これは、通産が入るのがいいか悪いかということとは見方によってやはり違ふと思ひます。通産が入ればこれは利害関係者だということふうにとられる可能性もあるかもしれないけれども、やはり事故を起こさないということのために、事故調査の結果というものは正しく把握をして、次の技術開発にそれを生かすということとでなければ何にもならぬと思ひます。日本の今までの事故調査の場合には、どちらかというとパイロットミスというのが非常に多いのです。

前の日航機の墜落事故の場合だつて、本来でありますと相模湾に尾翼の大部分のところが落ちていたはずなんです、三カ月ぐらいたつてから、去年の十一月ごろからですか何か捜索をやっているような状態でありまして、そういうようなものが完全に見つからないうちに一つの結論を出し

てしようというやり方をやっておたり、あるいは昭和五十八年の三月に近距離航空のYS 11が中津川空港に墜落した事故があったわけであり、そのパイロットはパイロットが生きていたわけで、そのパイロットはこれは機材に問題があるというように言っておるわけですが、これも、結果的にはあれは何かパイロットミスという形になってしまっている。もし機材に問題があるというのであれば、あれは恐らくプロペラに問題があったんじゃないかと言われておったわけであり、それであればそれを徹底的に原因究明をして、次に開発をしていく場合の一つの参考資料に当然していくという体制がとられなければならないんじゃないかと思うのです。

そういう面では、これはどういふ形がいいのかはわからないけれども、今まで起きている航空機事故で、それが機材や何かに関係をするという場合、運輸省あたりでは、そういう調査をした場合には、技術の一つの元締めである通産なら通産の方に何か連絡があったりして、それについて対応していくというふうな方法になっているわけですか。

○杉山(弘)政府委員 事故調査の過程におきまして、運輸省から当省に直接コンタクトがあるというところにはなっておりません。ただ、先生御指摘のように、我々といまして事故原因については重大な関心を持っております。調査報告がまとまればまた段階で、次の製造面での配慮を要する事項がありましたら、それは十分に気をつけているつもりでございます。

○奥野(一)委員 将来の、これからの問題として、今の事故調査の關係について、通産が調査メンバーに入るかどうかということについては、これは私もまだちょっと確信は持てないわけですが、けれども、しかし何らかの形で事故の原因究明ということについては通産もやはり知らなければならぬだろう、こう思っているものだから、そういうことについては今の運輸大臣の直轄のような形になっている事故調査委員会、こういうものに対して

して通産としては、何らか働きかけのようなことをするという考え方はお持ちになっておられないのですか。

○杉山(弘)政府委員 安全性の面において通産省としても重大な関心を持つべきであるという御指摘は重々理解できるわけでございますが、現在の事故調査のための組織に通産省が参加をする必要があるかどうかという点につきましては、むしろ私もどうもいたしましては、先ほども申し上げましたように、関係行政機関を初め各種の利害関係者も離れて客観的、公平中立に事故原因の究明をするというシステム、そういう立場から、今の段階では通産省がそれに参加すべきであるという意見を持つてはいないということを申し上げておきたいと思ひます。

○奥野(一)委員 参加をするかしないかは、今私も言ったように、通産の場合に利害関係者というふうに見られた場合にはこれはうまくないという点はあると思うのです。しかし、結果については的確に情報というものがなければ、ただパイロットミスであったとか何とかという答えだけでもらったとしてもいいと思ひます。日本の場合、そういうふうな発表をする場合には余り明らかにならないのが通例のような感じがするもので、それから、実際に参加されなくても、技術者の立場というのですか、そういう開発をする立場から、やはり究明にそのことについての判断ができる材料というものがなければ、それは次の開発に生かしていきないうちの思ひます。そういうことについてはやられるというふうなことはあるわけですか。

○杉山(弘)政府委員 直接事故原因の究明に通産省が今の段階では参加する意思がないということに申し上げたわけでございますが、御指摘のように、事故の原因が今後の生産の面にも反映されなければいけないという点は確かでございますから、私もどうもいたしましては、事故原因の究明の過程及びその結果については重大な関心を持って見守つていきたいと思ひますし、必要な資料等に

つきましても許されるものについては入手し、いろいろ勉強していきたい、そういう気持ちを持っているというところは申し上げておきたいと思ひます。

○奥野(一)委員 私は、航空機の場合には安全ということが一番大事である、宇宙産業の場合には特にそうだと思うのです。相当安全面に力を入れていけるんだだけでもやはり事故が起きて、スペーシャルなんかの問題でも起きるわけなんですから、開発する側には最大の使命だということと安全対策についてはやらなければならぬと思ひます。今の政府の組織も、そういう中でい方は悪いと思ひますけれども、そういう中では外部に対して正確な資料や何かについての公表はなかなか難しいのではないかと、そういう感じがしてならないわけなんです。ですから、その点については十分やっていたかなければならないと思ひます。本来でありますと、そういう基本的なことから大臣にお尋ねしなければならぬところですが、政務次官、今申し上げたことについてはどうでしょう。

○田原政府委員 奥野委員のおっしゃること、一々よくわかるわけですが、前段と後段に分けて、委員会のメンバーの中に入るといふことについては、奥野委員も認められておるよう疑問が相当ありますので、これについては慎重に検討しなければいかぬわけであり、安全に安全性そのものについては、これは航空機の最大使命でありますから、当然得られるデータはできる限りキャッチして、次の技術の開発にそれを反映させるということが必要であるわけであり、それから、通産省としましてはその辺は十分検討するわけでありまして、みんなそのように思っているわけでありまして、今後ともお説のようなことは十分取り入れさせていただいて考えていきたいと思ひます。

○奥野(一)委員 時間ですから、終わります。

○野田委員長 水田君。

○水田委員 大臣がおられないわけですが、私

は、我が国の航空機産業の発展、さらに日本の空の安全ということについては執念を燃やしてやっつけていこう、こういう気持ちでおるわけですが、したがってきょうの質問も、冒頭大臣に航空機産業に対する基本的な考え方を聞いて、ずっと論議を聞いていただまして、最後にまた決意のほども聞きたいと思つておたわけですが、参議院との関係で来られぬということですから、私は非常に残念に思ひます。

ただ、運営については理事会の方でそういう了解をしておることですから質問をやりまされけれども、大事な法案ですし、そういう点では今後の運営については委員長の方で、少なくとも大臣にちゃんと出席していただいて進めるといふことをやっていたらどうか、まず冒頭に要望しておきたいと思ひます。したがって、質問の順序も変わつてまいりますけれども、大臣が出席したところで大臣に対する質問をしたい、こういうことになさせていただきますと思ひます。

そこで最初に、先ほど奥野議員からもいろいろ質問いたしましたけれども、通産省として、我が国の航空工業の技術的な水準は欧米に比べてどういふところにあるのか、一般的にこの産業では何年のおくれという言い方をされるわけですが、そういう点のおくれというのはいくつうぐあいに判断されておるのか。あるいはまた、それを解消していくためには、先ほど来航空機産業というのは大変大事な産業だと言われておるわけですが、何と何に力を入れれば欧米水準に負けないだけの技術的な産業として生育していくのか。そういう点をどういううぐあいに判断されておるのか、まずお伺いしたいと思ひます。

○杉山(弘)政府委員 ただいま御質問がございましたのは、日本の航空機産業が欧米に比べていけば何年ぐらいくれておるのか、その辺の目安を示せ、こういうことでございますが、これは人によつていろいろ意見も違ふようでありまして、技術の分野一つをとつてみますと、ある程度対等にいられている部分とそうでない部分がご

ざいますが、私も、九〇年代になりまして何と
かヨーロッパの航空機産業にはかなり近いライン
までいけるのかな、みたいな、こう考えておる
わけですが、世界の航空機産業をリード
しております米国との関係で申しますと、どうし
ても十年ないしはそれ以上のギャップがあるのか
など、残念ながらそういうような感じを持ってお
ります。

それで、どうしたらこのギャップを縮めること
ができるのかという御指摘でございました。これ
はなかなか難しいお答えになるわけですが、今
が、私もいたしましては残念ながら、今のと
ころは国際共同開発に参加をいたしまして、欧米
の進んでおります航空機産業の技術等を吸収して
いくということに重点を置いていくべきではない
か、そうすることによって今年以上と言われて
おります米国航空機産業とのギャップをできるだ
け早く取り戻すということに努めたいと考えてお
るわけでございます。

○水田委員 局長、日本は戦後八年間にわたって
飛行機を飛ばすこともつくることも禁じられてお
ったわけですね。戦争末期の水準というのは、こ
れは旅客機ではないわけですが、そんな十年
ものあるいは八年もの差はなかったわけではな
い。それから三十数年の歳月を経たわけですね。
なおかつ十年のおくれというのは、これはいつま
でたつても縮まらぬというの、この三十年の実
績としてそういうやはりコンプレックスを持って
航空機産業というのをごらんになっておるとい
うに私は思えるのですが、それはいかがです
か。

○杉山(弘)政府委員 先生御指摘のように、戦後
約七年にわたって航空機産業というものが禁
止をされました。そのギャップはかなり大きい
とは思いますが、同じような立場にございました西
独の航空機産業というものがむしろかなり発展を
しているというように考えますと、その七
年、八年の空白期間というのだけに帰するとい
うわけにもいかないのかなという感じはするわけ

でございますが、いずれにいたしましても、これ
までの間においてかなりの差をつけたという
ことは否めないわけでございます。

その間にありまして、日本以外の各国では、い
わゆるセキリティの問題から航空機産業に対
する助成というものを相当強力にやってきた。そ
れに対して日本は、YS11以来ようやく航空機の
開発に政府としても力を入れてきたわけですが、
御提案をいたしておりますような国際共同開発と
いう格好で、残念ではございますが、進んでおり
ます欧米の航空機産業と一緒に航空機の本
格的な開発に取り組む、できるだけそのギャップ
を埋めるための努力をしたいというのが私どもの
気持ちでございます。

○水田委員 YSのことを触れられましたが、こ
も、YSという飛行機はもうエンジンにはロー
ルスロイスですが、飛行機としては技術的には一
体どうだったのか。それからこれは生産をやめま
したね。後継機の開発はやらなかった。それはど
ういうことなのか。そのことが今後の日本の航空
機産業の発展との関係で、よかったあるいは反省
すべきだった、そういう点をお持ちになったの
か。そういうものがあつて今度の法案につなが
てきておると思うのですが、そのYS11に対する
評価というのはどういうふうにお考えになって
いますか。

○杉山(弘)政府委員 YS11につきましては技術
的な評価につきましては、我が田に水を引くわけ
ではございませんが、かなり高い評価を与えられ
ているのではないかとこのように考えます。つい
最近もある航空会社の方とお話をしました段階
で、YS11が生産を中止されたのは残念で、今で
も生産されていけば使うのだけれども、こういう
ようなお話もあつたわけでございます。
技術的には私も成功したと思っております
が、残念ながら販売面その他におきまして全く経

験が浅かったというようなこともございまして、
全体としての日本航空機製造株式会社におきま
すYS11の量産事業というのは大きな赤字を出した
わけでございます。そういうようなこともあり
まして、この生産を中止する段階におきましてそ
の次のプロジェクトに直ちに切り組めなかったと
いう面で、先生おっしゃいますようなギャップが
一つまたそこで生じたということとは否めないこ
とかなという感じはいたしております。

○水田委員 後でまた各国の航空機産業に対する
補助の問題を伺いますが、百二十億の赤字であ
らめたわけですね。それから各国の情勢を見る
と、それどころの問題じゃないわけですね。そし
て今大変省エネの飛行機ということで見直され
おるわけですね。あのまま生産を続けておれば、
これは値段も非常に安い、今の価格からいえば大
変安いもので、コミュータークラスには大変有効
に使える飛行機であつた、そういう点では反省も
あるようですが、私は、航空機産業を日本の産業
構造の中でどう位置づけていくかということでの
重点の置き方と、その判断の誤りが、今日、日
本の航空機工業の大きなおくれにもつながって
きた、こういうふうにお考えをいただければ
が、その点についてはその程度でとどめます。

それでは、先ほどこれも奥野議員からの質問で
ありましたように、航空機の事故というのを徹底
的に究明していく、そのことがより安全な飛行機
をつくるための指針になることはもう間違いない
わけでありまして、残念なことに、昨年の八月十
二日の日本航空のボーイング747の墜落事故、こ
れは私は、あの飛行機は今でも危ないと思つて
いるのです。あの事故だけじゃなくて。そういう
点では徹底的に究明することが今後の日本の航空機
産業の発展につながっていく、そういう気持ちで
おるわけですね。

そこで一つは事故調査委員会の方へお伺した
いのですが、近々中間報告的なものを出されると
いう報道もけさの新聞にあつたわけですが、一体
どういふ程度のこれまでの調査、まあ概略で結構

ですが、そしていつごろにその結論が出し得るの
か、その点についてまず事故調査委員会にお伺
したいと思つたのです。

○藤原説明員 昨年八月の日航機墜落事故につ
きましては、航空事故調査委員会におきまして鋭
意事故原因の究明を進めておるところでありま
して、既に四回の経過報告を行ひまして、そのと
きまでの主な調査経過、さらにはそのときまで
に知り得た主要な事実について明らかにしてき
たところでございます。

これは、今までの状況で言いますと、現場で
かなり長い時間残骸についての調査をやつており
ますので、そういったところが中心となつていま
わけてございます。その後、機体残骸の詳細な調
査を進めるとともに、操縦室用音声記録装置の記
録あるいは関係者の口述等をさらに調査してい
るところであります。これらの事実調査によつて
知り得た事実を取りまとめた事実調査に関する
報告書の案、これが間もなく作成されることにな
つておりますので、これについて関係者及び学識
経験者の意見を聞くため、聴聞会の開催手続を
とることとしておるわけでございます。

そこで、さらにこれからのお話も申し上げたい
と存する次第でございますが、当委員会といたし
ましては、この聴聞会における御意見を踏まえ
まして、いろいろと知り得た事実について、その事
実を認定いたします。それで、その認定した事実
及びさらに必要な試験研究の結果等を総合的に解
析することによりまして事故原因を究明するとい
う手順を踏むことになるわけでございます。

○水田委員 私はこの調査で一つ疑問に思ふの
は、事故調査委員会というのはいくつううであ
いにお考えになったのか、この墜落現場に二日目
からボーイング社の職員が入つて、そしてこれは
本来我が国で起つた事故ですから、向こうが
くろろとどうしようと、我が国の権限によつて事
故調査の原因究明がされるべきなんです。そこへ
入つてきて、そしていわゆる大阪空港におけるし
りもち事故の圧力隔壁の修理のリベットの打ち方

が間違っておった、そういうことを発表する、あるいは事故調査委員会が中間報告を何回かやられる中でも、全部隔壁破裂による機内圧力の噴出が垂直尾翼破損に至ったメカニズムを示す、こういう方向ですべてがいわれているわけですね。

本来言えば、予断を持たずに、できるだけ全部の破損された部品が回収されて、一つずつのけいて、そしてこれ以外にない、こういう結論に至るべきだと思うのです。例えば、これはないかもしれないが、APUはまだ回収されておりません。世界の事故の中ではAPUのいわゆる燃料漏れによるペーパーが爆発した、そういう事故もあるわけですから、例えばそれが出てきていないのに、そんなことは全然頭に置かずに、これだけだけだ、こういういわゆる金属疲労の問題だけをやるというのがいいのかどうか。

そういう点では私はボーイング社のやり方は、まさにボーイング社はこの場合被告になる立場ですね。それが事故の二日目に入ってきて、入らしたというのは一体だれが入らしたのかそれも聞きたいのです。そして事故原因を誘導するようなそういうけしからぬことをやっておる。それからまた事故調査委員会も、これは否定されておるようですが、実際には職員をボーイング社へ派遣して、これはどういう修理をしたのかというような事情聴取に行く。

これは本音を言えば、残骸全部をできるだけ回収して、その中で我が国の技術者によって徹底的なチェックが一つずつ行われて、そしてこれは違う、これは違うということを明らかにしながら絞っていくべきものではないか。どうも圧力隔壁の金属疲労による破損ということだけに焦点が、もちろん原因はそこにあるかもしれないけれども、そういう点ではあり方に問題があるのじゃないか。

それからもう一つは、これは先ほども奥野議員から質問しましたように、事故調査委員会が運輸大臣のいわゆる管下にあるということが、これも本当の意味で問題はないのか。総理直轄のものに

して、そして権限を持ち、もっとたくさんの人と予算を持ってやるべきではないか、そういうぐあいに思うのですが、事故調査委員会の見解を、ボーイング社が入ったこと、あるいはまた事故調査を完全にするための回収が現在のどの程度行われているのか、その点についてお答えをいただきたいと思うのです。

○藤富説明員 最初にボーイング社の件でございしますが、今回の日航機の事故につきましては、この事故機の製造国であります米国が、国際民間航空条約第十三付属書によりまして、製造国の立場から、我が国で行います事故調査に参加いたしております。この米国の事故調査を行いますのは、米国家運輸安全委員会、通称NTSBと呼ばれておりますが、これが事故調査の米国の代表として参加してきています。それから、この事故調査に参加いたします場合、これと同じく条約の付属書によりまして、代表はしかなるべきアドバイザーを指名することができるということになっておりまして、そのアドバイザーとしてたまたまボーイング社の社員も参っていたというのが実情でございます。

それから次に、機体の残骸の回収の件でございしますが、これにつきましては、相模湾における浮遊物の回収を初め、上野村におきまして墜落現場での機体残骸の回収ということで、まだ完全に回収されたわけではございませんが、また逆の面で見ますと、回収された残骸もかなりあるわけでございします。私どもといたしましては、回収されない残骸がそのままなくともよいと申し上げるわけではございませんが、これからその回収されていらない残骸についていろいろな情報があり次第、その残骸の回収についての検討もいたしたいと考えているところでございますが、現在までのところかなりの残骸が回収されておりますので、まず現段階といたしましては、回収された残骸についていろいろな詳細調査を初め、さらには既に回収されております操縦室用の音声記録装置あるいは飛行記録装置の記録を総合的に解析していかうという

うことで取り組んでいるところでございます。○水田委員 それでは、アメリカから事故現場へ入ったのは、事故調査委員会がオブザーバーで来てくれというのを要請されたわけですか。○藤富説明員 参加につきましては製造国側からの要請で、それに対して我が国としては、参加することについては異議はないという形になっております。

○水田委員 なるほどというのではなくて、では、事故調査委員会がオーケーを出したということですか。それから、もう一ついって言いますが、その場合、事故調査委員会が結論を出していないのに、予断を与えるようなああいう発表をすること、これは国際慣例上当然のことなんでしょうか。

○藤富説明員 お答えいたします。○藤富説明員 事故調査委員会として承知しているというところで御理解いただいて結構でございます。それから、先般の後部圧力隔壁についての修理ミスの問題につきましては、これ自体について、ボーイング社としても非常に好ましくないという自覚を持っているようでございまして、来日いたしました際に一方的にその事実を公表した点については、遺憾の意を表明しているところでございします。

○水田委員 遺憾の意を向こうは表明したのかも、それは言いつ放しです。あれは国際法上、国際慣行上もけしからぬことだというように、これはどこも言っていないというのは本心に外でかなわぬというところだけ申し上げておきたいと思うのです。

ただ、こういうことがあったでしょう。昭和四十一年にボーイング社の747が東京湾へ着陸寸前に墜落した事故があったわけですね。そのときのボーイスレコーターを聞いてみると、あれはパイロットがパワーパワーと言っているのです。ですから、僕らは一般的には、あれは規定のコースでなくて、天気が非常にいいものですから近回りをし

ておりていった、そしてエンジンレバーを絞って、沈みが大きいから、そのためにそれが間に合わなかったのかと思っておたら、こういうことがあったのですね。第三エンジンを取りつけボルトが飛行中に折れたのではないかという疑いがあった。この鑑定を結局はボーイング社へ出しておるわけですね。ですから、自分のところはそれを認めれば大変な責任になる、そういう形で行われているわけですね。場合によつたらボーイング社が全責任を負わなきゃならぬ、法的には被告になるかもしれない、そこへ鑑定を出さなきゃならぬ、こういうことがあったわけですね。ですから、結局はこの場合もパイロットミスということにされたのではないですか。それは原因が明らかにならぬから、事故調査委員会では、そういう点を今のところは問題として持っておられるんじゃないか。

ですから私は、これまでのいろいろな事故なりあるいは今度の大変な事故で、空の安全ということが大変国民からは疑問を持たれていられるだけに、この問題は、大変金がかかるかもしれないけれども、再現破壊試験をやるぐらいのことをやらなければ、今飛んでいる747のSRというものは全部危ない、こう見られては仕方がないんじゃないか、そういう気がするわけですが、事故調査委員会としては、今まで以上の予備費からの予算をもらっておられるようですね、こういう試験を徹底的にやるお考えはないですか。

○藤富説明員 まず、念のためということで申し上げたいのですが、私ども、まだ事故原因が後部圧力隔壁だということは一切申し上げていないわけではございません。現在のところ、残骸で見られる事実について、調査した結果をいろいろと経過的に御報告申し上げたという段階でございします。したがって、そういういろいろな事実をつなぎ合わせて、破壊のプロセスがどうであるか、あるいは事故機の飛行特性がどうであったか、操縦性能の変化がどうであったかといったようなものも、これにつぎましては、これから

ておりていった、そしてエンジンレバーを絞って、沈みが大きいから、そのためにそれが間に合わなかったのかと思っておたら、こういうことがあったのですね。第三エンジンを取りつけボルトが飛行中に折れたのではないかという疑いがあった。この鑑定を結局はボーイング社へ出しておるわけですね。ですから、自分のところはそれを認めれば大変な責任になる、そういう形で行われているわけですね。場合によつたらボーイング社が全責任を負わなきゃならぬ、法的には被告になるかもしれない、そこへ鑑定を出さなきゃならぬ、こういうことがあったわけですね。ですから、結局はこの場合もパイロットミスということにされたのではないですか。それは原因が明らかにならぬから、事故調査委員会では、そういう点を今のところは問題として持っておられるんじゃないか。

ですから私は、これまでのいろいろな事故なりあるいは今度の大変な事故で、空の安全ということが大変国民からは疑問を持たれていられるだけに、この問題は、大変金がかかるかもしれないけれども、再現破壊試験をやるぐらいのことをやらなければ、今飛んでいる747のSRというものは全部危ない、こう見られては仕方がないんじゃないか、そういう気がするわけですが、事故調査委員会としては、今まで以上の予備費からの予算をもらっておられるようですね、こういう試験を徹底的にやるお考えはないですか。

○藤富説明員 まず、念のためということで申し上げたいのですが、私ども、まだ事故原因が後部圧力隔壁だということは一切申し上げていないわけではございません。現在のところ、残骸で見られる事実について、調査した結果をいろいろと経過的に御報告申し上げたという段階でございします。したがって、そういういろいろな事実をつなぎ合わせて、破壊のプロセスがどうであるか、あるいは事故機の飛行特性がどうであったか、操縦性能の変化がどうであったかといったようなものも、これにつぎましては、これから

ておりていった、そしてエンジンレバーを絞って、沈みが大きいから、そのためにそれが間に合わなかったのかと思っておたら、こういうことがあったのですね。第三エンジンを取りつけボルトが飛行中に折れたのではないかという疑いがあった。この鑑定を結局はボーイング社へ出しておるわけですね。ですから、自分のところはそれを認めれば大変な責任になる、そういう形で行われているわけですね。場合によつたらボーイング社が全責任を負わなきゃならぬ、法的には被告になるかもしれない、そこへ鑑定を出さなきゃならぬ、こういうことがあったわけですね。ですから、結局はこの場合もパイロットミスということにされたのではないですか。それは原因が明らかにならぬから、事故調査委員会では、そういう点を今のところは問題として持っておられるんじゃないか。

いろいろな試験研究も含めた解析を行っていくことになるわけでございます。したがって、先生のおっしゃられた、何か理由を決めてつけないようなことはございませんで、その点は御理解いただきたいと存じます。

それから、今回の日航機の事故につきまして、事故の態様が極めて特異でございます。したがって、調査に当たりましては、事故機について、機体の破壊のプロセスあるいは飛行特性、操縦性能の変化等を解明するために、その基礎となる事実の認定とかあるいは解析の段階で各種の試験研究を行う必要がございます。現在、残骸部品の分解調査、機体後部復元調査を初めといたしまして、構造強度の調査、飛行性能計算等の試験研究を行っているところでございまして、先ほど申し上げたような破壊のプロセス等の解明のために必要な試験研究については、今後とも段階的にやってまいりたいと考えているところでござい

ます。

○水田委員 私、再現破壊試験はするのかしなのか、それは莫大な金がかかると思うのですが、部分的な試験はするということ、その点はどうか。二億五千万ぐらいの予算では大した試験はできないと思う、大変な事故ですから、これは。

それから、さっきも申し上げましたように単一の原因ではないかわからない、複合かもわからない。すると、回収されない部分については再現試験が何かやらない限り、いろいろなことをやらない限りこれは出てこないと思う。めったにないことですが、APUの燃料漏れというようなこともかつてはあったことですから、それを否定するのなら、そのものを回収できなければそんなことはないと思えないと思うのです。それが事故調査委員会としては徹底的にやる一つの手段だろうと思うのです。どうなんですか。再現破壊試験というのは大変な金がかかる。そのくらい要求したけれども金がもらえなかったというのですか。事故調査委員会として心構えとしてはそのく

らいのものが必要ではないかと思うのですが、その点はいかがですか。

○藤田委員 当委員会といたしましては、地道に積み上げた調査をやっているわけでござい

ます。したがって、その過程で破壊試験等を行うこともござい

ますが、ただその場合、現在の段階におきましては部分的な構造強度についての調査が中心となつて行っているということござい

ますが、個々の調査あるいは試験につきましても、その結果を見た上で次の段階を考えていくということになるわけでござい

ます。

○水田委員 事故調査委員会というあれはないのですが、航空局なりあるいは通産省も一緒に聞いていただいて答えていただきたいと思います。その

は、例えばイギリスのつくったコメントが空中爆発を二回も起こして、そして全員死亡した。その

ときにイギリスでは、実際の飛行機を水槽の中に、大変な金がかかる、一つの飛行機をバアにするわけですから大変な金をかけて実験をやっている。そのことが、与圧式の旅客機で金属疲労による

るもの、それで金属疲労に対する対応策が考えられた。そのことが今日、与圧式の航空機の大きな発展につながったわけですね。

ですから私は、今度の問題は大変だと思つては、先ほども言いましたように747のSRというものは全部危ないと思つて、ですから、最初に航空局は尾翼のピンとか何か二カ所ほどを点検しろと指令を出した。あのとき私は羽田へ行って日本航空の整備本部長に、あなた方が本当に乗客の安全を考

えるのなら、今飛んでいるSRを全部とめて全機を点検すべきじゃないですか、こう言ったのです。その後、航空局が次々に指示を出して、結果的には全機の調査をやつてみたら至るところに亀裂が入つておつた。そして最近では、特に二階建てのSRについては大変な亀裂が入つておるというところになるわけですね。そういう点から見て、これは大変な危険な飛行機ではないかという

気がするのです。そうしますと、設計思想というのはフェールセーフによる設計、整備もそういう

システムをやつてきたというのが全部否定される、危険だ、こういうことになったわけですね。

私、疑問に思つるのは、例えば四つのエンジンから全部ハイドロをとっているわけですね。ですからこれは一の六乗分の一の確率で起こり得ないという形でできておる。しかしあれは四つのエンジンからですから、全部行つておつても最後のところでは、私はその中の一つでも、例えば一本エンジンへ行つておれば、これはまた操縦士がエンジンとエルロンを使つても何とかできたのじゃないか。それが全部が尾翼のところへ集約的に行つて、そこが飛んだから四本のあれが全部、それからハイドロプレッシャーゼロ、こういうボイスレコーダーに入つておるようなこと、これはまさにフェールセーフシステムの設計ではないという感じがするわけですね。そして日本航空でも、これは耐用年数は大体二十年ということと買入れたけれども、全部の点検をやつてみたら耐用年数は十二年くらいにしなければならぬじゃないかという

ことになってきた。

それで振り返つて、今までの理論的な設計あるいは強度試験というものが、かつて千葉沖何百海里かで大型の貨物船が原因不明で折れて沈んだという事故が何回かあったのですね。これは確かに強度の計算はちゃんとしておるけれども、それ以上上の力が加わつてくる。ですから、今までの大きなに加わる空気の全体のいろいろな形で力の計算以上の力がどこかに加わるといふことが、今日747のSRにあればだけのひび割れができておるといふことになれば、極端に言えば、今度の事故調査を徹底的にやれば、日本で今後設計するために大変なデータを持つことになるわけですね。事故調査委員会は事故原因を究明すればいいのですが、そういう点では、航空局もあの飛行機の修理の後、耐空証明を出しておるわけですから、運輸大臣がこの飛行機は安全ですと言つて飛ばしたのですから、日本航空は、政府に言うのなら、政府がこれは安全だと言つて保証したから飛ばし

たのが壊れたのですから私の責任は——まあそんなことは言いませんでしようけれども、とも言えるようなこと。ですから逆に言えば、航空局もそういう点ではあの飛行機に対する見方を変えていかなければならぬじゃないか。ですからそういう点で、一つは事故調査委員会、一つは通産省に今後の技術発展のために、一つはいわゆる耐空証明を出しておる航空局としては一体どうこれを見て、出したという事実についてはどういう責任をお感じになつておるのか、お答えいただきたいと思つ

つておる。

○加藤委員 先生の今御指摘のございました耐空証明でございますが、この事故を起こしました機体につきましては、昭和五十三年に大阪国際空港におきましてしりもち事故を起こしております。その後、この事故の修理をいたしました。この件についてでございますが、この修理改造を行ったわけでございますが、これにつきましては、この機体の所有者であります日本航空が修理作業をボーイング社に委託をいたしました。そこで、運輸省であります日本航空が修理改造検査の申請をいたしましたわけでございます。

私ども、この修理改造検査をいたしましたその具体的な内容と申しますのは、まず第一に、この作業をボーイング社に行わせるということがございまして、日本航空に対して、この修理作業については十分監督を行う、ないしは検査を行うということをやつて指示いたしました。それから、この修理計画の妥当性とか修理過程の管理の方法及びでき上がった現状につきましても地上におきます機能試験それから飛行試験等を行ひまして、確認の上修理改造検査合格という判定をいたしております。したがって、運輸省といたしましては適正な検査を行ったというふうに考えております。

勧告を行ひまして、特に747のS.Rの使用回数が多いものにつきましては総点検を指示いたしました。その総点検を行つておりましたが、現在まで六機について総点検を行つておりますが、先生先ほど御指摘のございましたように、各部において、特に与圧式構造について点検を命じたわけでございまして、特に機首部分については、セクション41と呼んでおりますが、機首部分につきましては比較的亀裂が多かつたということが発見されております。これにつきましては私どもから、ボーイング747の製造国であります、当局でありますアメリカの連邦航空局に対して逐一この件につきましては報告をいたしております、それに対する是正措置と申しますか、根本的な対策を求めているところであります。

なお、私どもは747を運航いたします国といたしまして、その機体の状況について製造国については協力をいたしておるということでございまして、○杉山(弘)政府委員 先生御指摘の今回の事故につきまして原因が究明されました、その過程におきまして今後の航空機の設計、製造面に生かすべき点がございましたら、私どもが現在手がけておりますボーイング社との共同開発によりましてYXの開発にもそれを反映するように努力をいたしていきたいと考えております。

○水田委員 耐空証明を出しておることについての責任についてはお答えがなかったわけですが、これは、ああいう事故があれば、ミスがあれば製造したところが責任をとるということでは、航空局の耐空証明というものは全くあなた任せ、こういうことになるのです。少なくともあれだけの飛行機が亡くなった事故について、今後日本の空を飛ぶ飛行機は、どこの国がつくった飛行機であろうとも国民に対して、全く事故がゼロということはありません、ああいう形の事故ということでは、まさに人為的なものですから、つくつたところもさることながら、それを監督する官庁として航空局も例えばあの修理ミスが見抜けなかったといふのは、耐空証明を出すセクションの人と予算と

技術をそろえることができない今の体制に問題があるもので、これは被害者からも訴訟まで起こされておる問題ですから、今後の問題としては金がかかろうとも国民の空の旅の安全ということではやらないければならぬことです。ですから、その点については一体どうお考えなのか。

それから、事故調査委員会もまさに原因だけわかればいいのじゃなくて、将来の日本の空の安全ということについて原因を明らかにすることが、航空局の航空行政あるいはまたつくる側を監督しておる通産省の行政にも大変大きな財産を与えるわけですから、そういう点では引込み思案ではなくておれたちが——日本の空の安全のためにはこの問題は大変な一つの転機を与える、こういう事故だったのだから、そういう気持ちで僕はコメントの例も申し上げたのです。これは単に一国だけじゃなくて、世界の航空工業の技術的な発展のために寄与できる事故の調査だろうと思ふのです。そういう点でコメントの問題も例に申し上げたのですが、御感想があれば聞かせていただきたいと思ふのです。

○藤田委員 航空事故調査委員会の設置の目的はあくまでも航空事故の原因を究明するわけでございますけれども、その最終目的はあくまでも航空事故の防止に寄与することでございますので、私も鋭意航空事故の原因究明に全力を傾注いたしまして、これからの航空事故防止に寄与したいと考えている次第でございます。

○加藤委員 先生から先ほど御指摘のございました検査についてでございますが、同じような答弁で恐縮でございますが、当時の修理改造検査につきましては、先ほど申し上げましたように、修理改造計画の妥当性、それから修理改造過程の管理の方法につきまして、さらに地上での機体試験、それから飛行試験を行つておりました。これをもちまして、これらを確認した上で私どもは合格というふうな判断をいたしました。ただ先ほど議論が生まれたように、ボーイング社から修理ミスをしてし

まったという発表がございました。これも結果的には修理ミスというものが内在しておつたわけでございますが、もちろん、先ほど来議論がございまして、これが事故の原因というふうな公式な判断はまだございせんけれども、少なくともそういうものがあつたということから、日本航空のボーイング社の作業についての監督が多少十分でなかつたというふうな私どもは感じております。

したがいまして、今後の課題といたしましては、このように他の者に作業を委託するような場合ににつきましてはその監督検査体制を十分するよう、万全を期すように指導していきたい、こう考えております。

○水田委員 航空局の試験では問題がないから耐空証明を出したということですが、現実にはそれは見抜けなかつたし、事故が起きたあつただけの人が死んだといふことに對して、航空局は全く責任はない、まああるとは言えませんが、それは何点に對する答えは全くないわけですね。それは何もないのなないのですよ。あれだけのことにならずに少々の故障があつたというぐらゐのことならいいのですが、あれだけの事故が起つたのですから、それに対して、いや、飛んでよろしい、ですから会社もパイロットも安心して飛んでおつたらあつたことになつたわけですね。ですから、今後起つてはならないし、やはり起つた事態について、ボーイング社だけでなく、その耐空証明を出した官庁としては何らかの意思表示があつてしかるべきじゃないか、こういうぐあいに私は思ふわけです。

それから事故調査委員会、これは答弁はよろしいです。例えばこういうことも十分御存じだろうと思ふのですが、一九七七年にイギリスのダン・エア社のボーイング747がいわゆる着陸で進入降下中に突然右の水平尾翼が折れる、これは一番大事なところですから強度では一番強くなつてあるところですね、それが折れる事故があつたわけですね。結局、イギリスでは大変な大規模な再現破壊試験を行つて、事故原因が水平尾翼の構造けたの取り付け部分の金属疲労ということを見つけた。そうすると、今ボーイング747のS.Rで起つておる、日本航空が二十年を十二年というように耐用年数を下げていかなければならぬというのと同じように、747の耐用年数は設計上廿三があるということに指摘してやつたので、ボーイング社はなかなか認めなかつた、大論争になつた、そういう事実も事故調査委員会は御存じだろうと思ふのです。ですから、そういうことも踏まえて、大変な事故ですから、ぜひ今後の空の旅の安全ということ、そういうことをちゃんと見つけることが今後航空機工業の発展のために大変役に立つことだということを私は申し上げて、私はこういう論争を実は大臣に聞いてもらいたかつたのです。もちろんこれは運輸大臣がやらなければいかぬし、総理大臣が認めなければいかぬことですが、国務大臣としてやはり物を言つてもらいたい。だから、ここへおつて聞いてもらいたい。単に事故調査委員会を責めるといふ気持ちじゃなくて、事実究明を金がかかってもやつてほしい、そういう気持ちを訴えたかつたわけでございます。

航空局については、答えられぬなら答えられぬです、それは確かに今一方では訴えられておるわけですが、官庁としてこの日本の空を飛んでよろしいというのは、航空はやかましいのですから、検査も厳しいしやかましいのに、あれについては飛ばしてあれだけの事故が起きた。原因はまだ明らかではないけれども、この原因と思われる部分を耐空証明を出す検査の中では見つけられなかつた。それは今後ないよう、今の責任は言えないのだから将来に向かつてないようにするために、金の点か、人の点か、技術レベルの問題か、そういう点でそれができるようにするのからするといふことは答えてもらわないと、これから航空局の出した耐空証明を持った飛行機がまたばらばら落ちるということになりかねぬですからね。将来問題だけでもいいですから答えてください。

○加藤説明員 先生御指摘の件につきましては、現在まだ事故の原因も確定はしておらない段階でございまして、今先生、将来の問題はいかがかという御質問でございしますが、もちろん私も運輸省といたしまして航空機の検査等については万全を期したい、こう考えております。

○水田委員 だから、やられたけれども結果的には起ったのだから、それはどの点が足りなかったという反省がなければ、将来にわたって今後厳重な検査をやれと言つても、人が足りなければできぬですね。あるいは、金をつけてもらわねとできぬですね。あるいは、技術レベルの高い人を航空局の中にちゃんと配置してもらわなければできぬわけですから、そういう点の努力はあるのかないのか。それを全く、予算はつかない、人も今のままで、そして今後はそういうことはいやうにしますと言つたって信用できぬですよ。そのことを、心構えだけでも聞かせてほしい、こう申し上げたのです。

○加藤説明員 先生の御質問にお答えいたします。来年度予算におきまして、私も、この事故の教訓と申しますか、これによりまして、私どもの方に整備の審査を行う整備審査官というものを昨年要求いたしました、これが認められております。したがって、そういう形である程度の人員増というものは図られております。

○水田委員 何名ですか。

○加藤説明員 係長も入れまして四名でございします。

○水田委員 私のところへは、大臣は十一時二十七分には御出席というのですが、来られぬのですか。

○野田委員長 水田君に申し上げますが、午前中の持ち時間があと五分ですか、せっかく法務省、科技庁、いろいろ出席要求をしておるので、見えていいますから、もしよろしければ、大臣は本会議後の再開の中で見えますから……。

○水田委員 委員長、五分も午後に戻してください。

い。というのは、質問の都合がありますから。いずれにしろ、五分間で各省庁の皆さんに質問をするわけにいきませんから。

○野田委員長 わかりました。

ちょっと速記をとめてください。

〔速記中止〕

○野田委員長 速記を始めて。

この際、暫時休憩いたします。

午前十一時四十二分休憩

午後二時三十二分開議

○野田委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

質疑を続行いたします。水田君。

○水田委員 参議院との関係で、本来ならば大臣に冒頭御質問申し上げて、午前中の事故調査の議論なんかもずっと聞いていただいて、最後にまた航空機産業に対する基本的な決意なども聞いていきたい、こういうぐあいに思っておりますが、順序が狂いましたので、午後冒頭に大臣にお伺いいたします。

日本の産業構造というのは、円高の問題もありまして、それから貿易収支の大変な黒字というところがずっと続いてきておるわけですね。そういう中で、開発途上国の追い上げ等を見てまいりますと、いやでも応でも日本の産業構造というのを変えていかねばならぬ、そういう時代を迎えておると思ふのです。そういう中で、今後の航空機工業といふ産業を一体どういう位置づけに発展させていこうかと考えておられるか、基本的な考え方を大臣にお伺いしたいと思います。

御参考までに申し上げますと、工業先進国と言われる国の中で、アメリカは別格といたしまして、昭和五十八年ですが、フランスでも航空機産業というのはGNP対比が一・四%、一兆五千七百億円、イギリスは一兆六千八百億円、西ドイツは一兆一千二百億円、日本の場合には航空機のみで見ると四千五百億円、それはGNPの対比で言

いますと〇・一六%、しかも民間航空はその中の二〇%にすぎない。工業先進国の中における日本の民間航空機産業というのは、全体のGNPは世界の一〇%といながら、現実にはその中で本当に虫眼鏡で見なきゃならぬほど隅へ追いやられた産業なんです。

午前中、局長に日本の航空機産業のおくれは一体どうかと聞いたところ、日本はA300をつくつてないのですからあれ以下でしょうし、アメリカに比べて十年のおくれがある。戦後八年の空白があった、それに追いつけと今までやってきた。なお今日十年のおくれというのは、全くそういう点では取り組みに基本的な問題があったんじゃないか。そして、例えば自動車や造船という中程度の産業というのはまさに開発途上国から追いつけられてくるというのを考えれば、これから日本の産業構造の中で航空機産業をどう位置づけて、そしてそれをどういうぐあいに発展さすかというところは極めて大事な政策課題であるというふうに私は思っております。午前中の議論を聞いておきますと、どうも実際には、言葉では大変大事だと言つておられますが、内容的に見るとまだまあお粗末なまわりな私には思ふのです。そういう点について、取り組みの基本的な姿勢について大臣の御見解を伺いたい、こういうぐあいに思ふます。

○渡辺国務大臣 これだけの近代工業国家の中で日本が一番立ちおくれしているのは宇宙産業とか航空機産業ではないか。かつて日本も零戦とかいろいろなものを軍事予算で戦時中につくつてアメリカに負けないような戦闘機を持っておつた、これは事実なんです。航空機の開発というのは莫大な金がかかる。そのために惜しみなく金を使う軍事産業みたいなところが案外進んでいる。アメリカにしてもヨーロッパにしても大体私はそうじゃないかという気がするわけでありまして。しかし、日本の方は防衛機器、防衛庁の予算は非常に抑えぎみにやっておりますので、そこから得られるところは何かない。むしろ我々は民間分野において

外国と提携をして新しい航空機産業というものの開発を進めなければならぬ。だから私は大蔵大臣のときも非常にその点は理解がありまして、YXの予算などは、開発費は最優先でつけろと言つて実はつけさせたわけでありまして。

ところが、私はこの間ブラジルに行きまして、ブラジルでジェット旅客機で十人乗りぐらいのものを提供してもらつて乗つた。どこの産かというところ、インドネシアですね。インドネシアに行つた。インドネシアでやはり二十人乗りぐらいの旅客機が島から島へ飛んでいるのですが、これはどこの産かというところ、インドネシア産ですね。インドネシアでつくつてゐる。これはもちろんアメリカなどと提携をしてやっておるわけでありまして、その点から見ると日本という国は非常に航空機産業についておくれにいます。これは莫大な金がかかるということが一つあるでしょう。

それからもう一つは、この産業を栄えさせれば、先端技術が非常にたくさん必要なのですから、そういう点においても大変いいことじゃないか。そしてまた、日本は先端技術のメッカになつてゐるぐらゐでありますから、コンピュータその他決して世界におくれはとらない。そういう点からも今後最重点でこの航空機産業の振興というものはやつていく必要がある。将来新しい貿易摩擦になるかどうかはわかりませんが、非常に片手落ちといひます。バランスのとれた産業の発達でないから、そういう意味でこの産業というものはもっと力を入れていく必要があるというふうに考えております。

○水田委員 大臣、日本を工業先進国と言つけれども、先端的にはまだまだおくれの部分というのはあります。産業構造全体の中で大事な、今大臣も言われましたように高度な技術を開発して、そしてそれがほかの産業に技術移転をする。それからもう一つは、これから海外へ自動車なんかも電機等も出ていってやらなければならぬ、といひますと雇用が失われる。それを国内で吸収する産業というのはやはり伸ばさなければならぬ。

それはいわゆる新素材とかハイテク産業というのが発展していくという見通しもありますけれども、そういう点で一番欠落しておるのは航空機産業ではなかったかと思うのです。

大事に考えられて大蔵大臣のときに優先的に配慮していただいたというのですが、それは私も予算を見ていたからわかるのですが、大臣、YS11をやめたのです。午前中、技術的にはどうなのかと言ったら、大変いい飛行機だ。私はいい飛行機だと思うのです。もちろんエンジンがロールスロイスですが、今でもあれは売れるのです。省エネのいい飛行機なんです。これは後でまた補助の関係も質問いたしますが、外国と比べてけた違いに日本の補助というのは少ないのです。そういう中で百二十億円にびっくりしてやめたんですよ。だから、大臣が最重要課題として考えられると言ふなら、その百二十億でびっくりせぬように、航空機産業というは大変な金のかかるものであることは間違いない、しかし、これからの日本の産業構造の中の一つの柱として技術移転、そして雇用の拡大していく、そういう点では大事な産業としての御理解を、御答弁でもそれに近いことをいただいていますので、そのようにひとつぜひお願いをしたいということを申し上げておきたいと思っています。

それでは、午前の質問に続きまして、法務省においてなっていますね。実は午前中、77の昨年の事故の問題について、いろいろ事故調査委員会なり航空局にお伺いしたのですが、航空機の安全を考えるとこれは真実が——ですから午前中にも、ボーイング社が、被告になるようなのが先に自分のところでござるのほけしからぬ話だ、こういう話もしたのですが、逆に言えば、パイロットが本当のことをしゃべるといことは非常に大事なことなんです。

これは御承知とは思いますが、アクシデントがある前にはその百倍ぐらいのインシデント、死人とかは出なかったけれども、そういう危なかつたということがある。これは労災の場合も同じなわけですね。そういうことが起こってから原因究明をして、そしてそこで起こらないような対策を講ずるということと同時に、インシデントの段階で情報を吸収してそれに対応を講じていくということ、これはよりベターな方法なわけですね。

ところが、これは日本の法体系の中で刑事責任の問題が常について回るわけですから、例えば去年のあの事故の場合も、事故調査委員会が事故究明をするということよりも、警察の方が刑事責任で物を押さえる、そして今、そこから航空機事故調査委員会が預かってきて原因究明をやっているということなんです。それはどういふことかという、日本の場合は航空法と航空の危険を生じさせる行為等の処罰に関する法律、そして刑法の過失罪によって刑事責任を問う、こういう司法制度になつていふものですか、その建前が事故のあった現場でもそういう形になつて起こつておるわけですね。ですから私は、事故が起こる前の段階でも、安全な航空機という立場からいえば、インシデントの情報を収集するということは、一つは法律上のたてつた問題と、もう一つは航空会社の社内のなそういうシステムということも必要だと思ふのです。

これは、日本と同じような法体系になつておるのはギリシャとイタリアだけと聞いておるわけですね。ですから、アメリカやその他の工業先進国と言われる国々の航空機事故の場合のパイロットの責任というのは、故意もしくは重過失という場合に限られて、事故調査委員会から司法関係へ報告が行く、こういうシステムになつておるわけですね。ですから、これはそう簡単に変えるわけにはいかぬだろうと思ふのですが、昨年のあの事故といふのは、そういう点では多くのことを日本の空の安全といふことで教えられた事件だったと思ふのです。たくさんの方が亡くなつた、そういう人たちの冥福のために、今後の日本の安全な飛行機をつくること、飛ばすこと、あるいは再び起こさないための予防措置としての制度上の問題、

そういう点は検討すべき一つのチャンスを与えてくれたのではないだろうかと思ふのです。そういう点で、法務省として、現在の体系はそういうことだといふことはわかつておるのですが、一遍にはできぬにしても、少なくとも何らかのインシデントが十分吸収されて航空機の安全といふことに生かされる検討といふのはされてしかるべきじゃないかと思ふのですが、御見解はいかがでしょう。

○米澤説明員 お答えいたします。まず、委員御指摘のとおり、あのような惨事が再び起こらないようにいろいろな面から検討する必要がありますが、私どもの所管の方は今御指摘のとおりでございまして、刑法なり航空危険罪なりの面から捜査をするという、現行法制度上はそうなつております。

ところで、その事故調査委員会と我々の捜査との兼ね合いでございまして、事故調査委員会と申しますのは、私が言うまでもなく、当然のことながら、いろいろ事故原因を探られましてその結果を運輸行政なりいろいろな施策に活用される。他方私どもの捜査と申しますのは、御承知のように大きな過失があつてそして多大の人命が損なわれた、そういうような場合に刑罰を科することによって再犯を阻止していく、つまり不幸な事象の発生を阻止していくという目的を持っておるわけでございます。事故調査委員会の事故の解明と捜査といふものはそれぞれ目的を二にしておると思ふのです。ただ手段としてそれぞれ違う経路をとりますけれども、本来的には我が国の総合的な施策の一環として捜査をする、こういうことになつておるわけでございます。

これも御承知かと思いますが、運輸省と警察庁の方とで、事故調査委員会の調査と捜査官の捜査との総合調整をするために、たしか昭和五十年の八月一日付だったと思ひますが合意が行われておりまして、例えば警察庁を使いまして迅速に現場保存するといふ面から申しますと、事故調査委員会側から見ても捜査が非常に迅速に行われること

は好ましいであらう、それから証拠物関係の保管につきましては、やはり証拠物を厳格に保管することになつておる捜査官側がやるのが好ましいであらうといふことの合意がありましたし、他方、パイロットとかあるいは事故に関係を有する人たちの事情聴取あるいは現場における状況の検証、検分と申しますか、そういうものにつきましては、事故調査委員会と実際に捜査をいたします警察との間で事前にいろいろ御相談を申し上げて、双方に支障のないように調査なり捜査なりを進めていくということが五十年の八月一日付で協定されておるわけでございます。もちろんこれは警察庁のおやりになつたことで法務省がとやかく言うことではございせんが、法務、検察もそれのつとめて、事故調査委員会の調査も十分に尊重しながら証拠物の保全あるいは証拠の収集をやつておるわけでございます。

したがいまして、現状認識をいたしましたのは、私も、捜査が事故調査委員会の事故の解明の支障になつていふことは全く思つておりません。逆に持ちつ持たれつで、例えば専門的分野におきます事故原因の解明につきましては、事故調査委員会の調査結果を十分尊重させていただきます。逆にそうした現場保存等々につきましては、捜査官の捜査活動の結果を事故調査委員会で御活用いただいております、こういうことでございまして。

なお、委員が先ほど申されました刑法の体系の問題、つまり事故の場合に刑罰の方はまずおいておいて、事故調査委員会等々で事故の解明をして重大な過失または故意のある場合だけ刑事処罰の方へ持つていったらどうか、そういう法制度があるじゃないかというお話が今ございましたので、その点について申し上げますが、これは一般論として申し上げますと、御承知のように英米法関係は過失は原則として罰しないことに昔からなつておるわけでございます。その法体系をとつております国からいいますと、今のうちの場合、刑事罰よりはむしろ事故調査委員会等々でいろいろな解明をいたしまして、例えば行政罰なり民事賠償

等で解決する、そして将来の施策にその事故の解明結果を活用することになっております。

他方、先ほどのイタリアとギリシャとおっしゃいましたか、二つの国をお挙げになりましたが、大陸法系、つまりイタリアとギリシャを含む例えはフランスとかドイツ等では、やはり業務上過失致死傷事件というものは罰せられるわけでございまして、我が国とそう大差はないわけでござい

ます。ただし、航空機事故の場合ほとんどその乗員が不幸にして死亡されるというようにございまして、刑事訴訟されているケースがあるかとおっしゃれば、なかなかこれは私も全部判例等を見てはいるわけではございません、わかりませ

んけれども、刑法の規定からいえば、フランスもドイツも一応業務上過失致死傷という規定を持っております。

そこで、なお誤解をなさいませんように希望して付言いたしますが、英米法でも先ほどおっしゃ

いました重大な過失、これはどういうことかとい

いますと、例えば結果発生認識のあるような状態のもとでミスをしてしまつて、やはり果てざる

な結果を生じさせたという様な、我々の国でい

いますと未必の故意なり認識ある過失と言つてお

ります、そういう事例はやはり過失でも英米法では処罰されるわけでございます。

うものがあつて、それが日本にとってプラスになるのかどうかという事は、一般論として常に

我々としても検討しておるところでございます。ただ、伝え聞くとおるところによりますと、今回の事故につきましても、被害者の遺族の方々が近い将来告訴されるというようにも伝え聞いており

ますので、やはり国民の皆様から言へば、現在大規模災害について刑事処罰の対象から外せという御意向はないように私としては伺つてお

るわけでございます。

○水田委員 法体系上はそうであることは間違いないと思ひますが、航空機というのは国際的な運航をやつておるわけですから、つくつたものも

国際的に連う国でたくさん使われておる。そういう中で、その安全ということに対して、法体系の流

れが違ふということだけで大きく違ふというのも考えものなだということではあるわけでは

ない。ただ、安全ということを考える場合に、これは工場の装置と一緒に飛行機もそうなのですが、人

間にはうかがつてあり得る、その前提で、その場合でも安全に働く、こういうシステムができておる

わけですね。ですから、そういう意味で、例えば今度の場合はパイロットが亡くなつていますからあれですけれども、あるいはまさにパイロットも

アクシデントじゃなくてインシデントを積極的に報告して事故防止に役立てるようなシステムについては何がお考えになつておるのか、今もそれは進めておるのかどうか、その点、お答えいただ

きたいと思ひます。

○赤尾説明員 お答えいたします。先生御指摘の件につきましては、まず事故につきましましては、航空法によりまして事故の定義というのがあるわけで、それに反して、安全に離発着できたというケースがございまして、その中間を称して私どもは異常運航という言葉を使つてお

ります。欧米諸国で使つておりますインシデントは若干違ふといひますが、それよりもむしろ範囲が広く考へております。

それでは、どんな状態のときにこの異常運航報告をもちうかということについて若干御説明いた

します。

まず、運航開始後目的地を変更した場合とか、二番目に、出発地に引き返した、それから三番

目に、管制上優先権を求めたものの、四番目に、事故ではないのですが、他機または物件と接触したという場合、五番目に、滑走路等から若干逸脱

したような場合、また六番目に、滑走路をその航空機の着陸のために、異常があつて閉鎖した場合等々を異常運航と申しております。

この報告は、私どもの内部規定で、空港事務所あるいは空港出張所、こういうものから入手をするような仕組みになつております。このケースで得た情報を航空会社にフィードバックいたしまし

ましたね。あれなんかパイロットが、キャプテンがコピーに、それは何だと、こう言つておるのね。あれは間違えて恐らくスポイラーを上げたのじゃないか。ギアアップを間違えて、あの飛行機の上がりかけて落ちたという姿から言つと、間違えてスポイラーを引つ張つたのじゃないか。例

えばその場合に、もちろんパイロットミスで起こつたのですが、それを起こらないようにするということであれば、そういうことが今までも何回もあつたかも知れぬ、こういうのです、離陸のときじゃなくて。そういう間違いがないようにい

わゆる配置を考える。それは事故防止につながるわけですね。

そういう意味での、いわゆる今我が国でやつておる以上に少し幅広い報告が、一つは会社の社内

で報告され、そして航空局へもちゃんと報告され、そしてそれは責任を問われず、社内にお

いてあいつはもうミスばかりして、こういうこととやられるから、言つと損するから言わぬわけですね。それがわかつておれば対応策はできるわけですね。事故が起つてみて、ああこれは配

置が悪かつたという様なことも今まであるわけですから、そういうことをもう少しやつていくべきじゃないか、もう少し目を向けていくべきじゃないかと思ふのです。その点いかがですか。

○赤尾説明員 お答えいたします。先生御指摘の件につきましては先ほど私が御説明いたしたけれども、航空局サイドから得た情報、また航空会社内部でいろいろの報告、例えば

サーフェイリポート、こういうような制度もござい

ます。したがつて、そういう情報は航空会社の中で、例えば一社の中で現在では処理されがちなものであることが御指摘のとおり実態でござい

これは午前の奥野議員の質問でも、一体大学の航空学科を出たのはどこへ行っているんだと言ったら、二〇%しか航空関係へは行っていない。国全体で考えればこんな教育のむだな投資というのはないと思うのです。そして、午前の答弁でありましたように十年のおくれがあるというのなら、そういう人たち、優秀な研究者がそういう部門へ携われたらもっと早く追いつくことができる。日本の科学者というのは優秀ですから、そういうことなんです。主として八割というのはどういう部門へ、職種ですね、行っているのかお伺いしたいのです。

それからもう一つは、日本航空機製造というのはこれは廃止いたしましたね。ここでは大変優秀な研究者もつたわけですが、私の知るところでは、これは木村秀政先生のまな弟子と言われる人が雇用促進事業団の訓練所へ行っているという、現に私知った人なんです。そういうものはないことをしておるのですが、日本航空機製造におられた人でそういう設計のできる優秀な技術者といふのは解散後どういふところへ、これは時間がありませんから簡単な答弁で結構ですが、お答えをいただきたいと思うのです。

○杉山弘政府委員 まず御質問の第一点の、航空学科に入學した大学生等がどういふところに就職しているかということですが、現在、国公立、私立大学合わせて航空学科を置いておられますのは、私どもの調査では十大学ということになっておりますが、そのうち半分の五大学の卒業生について私も調査をしましたところでは、宇宙、航空関係に従事した人たちが一六%という比率を得ております。それから自動車関係が一八%、それからその二つ以外の機械関係、これが一五%、それから製造業以外の商社その他の民間企業、こういうところが一二%、官公庁、研究機関等が三九%、こういう数字になっております。卒業生の数はかなりございしますが、残念ながら比率で見ますと製造業以外の民間企業に次いで低い率ということになっております。

こういう点から見ますと、私どもやはり航空機産業を振興することによりまして全体としての事業の規模を拡大し、もっと優秀な方々に進んで就職をしていただける産業として育てていくということが必要なんではないかと考えておるわけでございします。

それから、日本航空機製造を解散をいたしました。たが、この従業員で優秀な技能を持った人たちがどうなっているかということもございしますけれども、会社の解散に当たりましては、できるだけ個人の希望を尊重し再就職についてあつせんをするということでも私たちが努力をいたしまして、相当部分の方々が航空機関係の民間企業にたん籍を置かれた上で、現在財団法人日本航空機エンジン協会及び財団法人日本航空機開発協会といったところでV二五〇〇及びYXの開発に従事をしていらっしゃるという事実も、先生御指摘のように、中にはこういった航空機産業と全く無縁の職場で働いておられる方もあるわけでございしますけれども、このあたりにつきましてはそれぞれの事情があつてそうなんだからと考へておられますが、大多数の方々は依然として航空機産業でその能力を発揮していただいているというふうに承知をいたしております。

○水田委員 それは行くのはそれぞれ事情がなければそんな変なところへ行かぬので、本職でやりたいとはみんな思っているのです。そういうのが実態だと思ふのです。

そこで、これは午前もちよつと聞きましてけれども、局長は十年のおくれがある、こう言うのです。これは例えば航空学科がこれだけでできておるというのでもやはりそういう需要を見込んで、そういう分野でやりたいという若い者がたくさんおるというのには好ましいことなんです。それから十分受け入れられる条件をつくつてない。ですからそれらが全部かかっておたら十年のおくれはもう半分くらい取り戻しておるかもしれぬわけですね。

そこで、通産省としては、なぜそれだけのおく

れが出てきたのか。戦後を振り返ってみても、例えばYS11であるとか、あるいはこれは輸送機でC1というのを、当時としては立派な飛行機、みんな当時のレベルでいけばそれほどおくれをとるべきものではなかったわけですし、それから小型で言えばスバルのFAとかあるいはMU2とかMU30とかあるいは新明和の飛行艇、これは四メートルの波、非常に波の高い中でも離着水のできるPS1ですか、それから例えば川重でやっておる西ドイツとの共同開発のヘリコプターのBK117、いずれをとってみてもそういう部門では割にいいものをやつてきておるわけですね。それにもかかわらず今日それだけの大きなおくれが出てきたというのはいかなる理由があるのか。いいものはつくつておるが、これは皆商業的には赤字で困つておるわけですね。そういうことなど含めて、一体どういうことが原因で日本の航空機産業というのはこういうぐあいになつてきたんだろうか、それはどういふか、お伺いしたいのです。

○杉山弘政府委員 我が国航空機産業の立ちおくれの原因につきましてはいろいろあるかと存じますが、私どもまず、先ほどもお話の中に出てまいりましたが、戦後の航空機産業の再建のスタートがおくれたということも一つ要因として考えられると思ひます。また二番目には、航空機産業が国内で十分な市場を持たなかったということもかなり大きな原因であらうかと思ひます。このあたりは自動車とか家電とか、今我が国産業が世界で大をなしている分野についてお考えをいただければ御理解をいただけるかと思ひます。そういふこともございしますけれども、やはり基本的には各方面の最新技術を組み合わせ、エンジンとか機体とかいう極めて精巧な一つのシステムを組み上げる、そういう技術については残念ながら我が国産業全体としての実力が必ずしも十分でないという面もあるのではなからうかと思ひます。

こういふことに加えて、先般も先生から

御指摘がございましたけれども、航空機産業に対する政府の助成の仕方というものについても、欧米諸国との関係では必ずしも十分でなかったという御批判もあるのではないかと思ひますけれども、いずれにいたしましても私ども、今の状態で決まていいていふことを考えているわけではございませんので、何とかこの差を少しでも早く埋めたい。そのためには、実情に即して考えますと、国際的な航空機の共同開発においてできるだけ力を蓄えていくということが必要ではないか、そのための助成措置を組織的に講じていくということで今回の法律案を御提案をいたしている次第でございします。

○水田委員 例えば自動車が発展したのは、国内にこれだけのマーケットがあつてそして大量生産できるということも、一つはコストを下げるということでも外国へ出ていくことができる。日本も今は大分、例えば留年世界で日本航空が最大のお客さんですね。市場がないことはないわけですね。航空会社も大分あります。小型機なんか、さつき大臣が触れましたように、私は本当に残念に思ふのは、インドネシアやブラジル、ブラジルは戦闘機、まあ練習機ですが、アクロバットに使う。そういうものまで輸出しておるということです。我が国はそういう国よりも技術が高いと自負しておりますが、まさにそういう点では政策のおくれといふのがそれだけの差をつくらしたんではないかと思ふのです。ですからYS11の場合も、飛行機の性能という技術的な水準ということではなくて、むしろ市場調査なり販売ということに問題があつた。その蓄積をその後に生かす方法を講じてないわけですから、そういう点は大きな反省としてぜひ持つていただきたいと思ふのです。

それからもう一つ、これは通産省もお考えいだされたように、航空局へお伺いしたいのですが、航空産業の発展というのはやはりインフラの整備というのができればだめだと思ふのです。今の日本の空というのは、例えば成田へおりてくる

ためにはトンネルの中を抜けるような管制官の指示に従わなければならない。そうやらなければならぬような空ですね。あるいはコミュニティーをこれから導入しようと思っても、東京周辺、これは田舎同士もありすけれども、コミュニティーでも、大阪なりあるいは東京へというのが、今の定期航路以外でいえばそういうものが本当は需要としてあるわけですね。そこには飛行機の需要も起ってくる、客も利用するわけですが、東京周辺を見たら、羽田も成田も小型はおろしてくれませんか。おられるところといたら調布か龍ヶ崎か桶川ですか、これはとてもじゃないが使いものにならない。そして米軍の飛行機がどんだん飛んでおるために定期航空さえ遠慮しておる。まして小型なんて飛ばせられぬ空の状況があるわけですね。あるいは飛行場についてもそういうぐあいに必要のあるところにもなかなかできてない、そういう周辺整備が問題だと思えます。

それからもう一つ、今の日本の管制というのは一番優先が軍用でしょう、そして民間定期航路で、その他は隔へ追いやられておる。ですから、そういう小型機の不定期に飛ぶ飛行機についても支援体制、管制等についても相当の陣容を抱えてきちんと安全に飛べるようにすることが欠けておるのではないかと。

あるいはまた、例えばヘリの場合には最近若干行政上簡素化しているというのをやっておるようでありすけれども、例えばここへおりようと思えば、手続をする官庁というのは近くにはないわけですから、飛行場のあるところへ行かないと航務部というようなものはないわけですから、それでヘリコプターが作業するのはへんびなところですね。飛行機の場合は軽飛行機でも飛行場はきちと決まったところですが、そうじゃないところですから臨時の発着になる。臨時の離着陸をやる場所というのは手続が非常に煩雑ですね。最近どうなっておるのか知りませんが、私が聞いたときには、パイロットの経歴というのは全部その航空局に皆あるわけですね。にもかかわらず、その経

歴を全部書いたものでつけて、こんな書類を出さぬと一回の臨時の離着陸もできないということですね。

今例えばヘリを火災の場合あるいはまた救急医療に使うという場合、一定のところへ事前に早くから臨時の離着陸の許可をとっておけばそこはい。しかし実際には、救急車がその患者を連れに行く前に自動車で行くわけじゃないか、これに一時間もかかる。これは実際には救急医療でヘリを使えば三十分以内なら心臓なら助かるというもので、ヘリへ来るまでとにかくおだぶつになるということになるわけですから、そういう点では、利用の仕方については大変厳しい制約があるところ、そういうこととあるのではありませんか。それは一つはインフラが整備されることによつて飛行機の需要が起る、そしてそれはひいては我が国の航空産業の発展につながると思うのです。

以上申し上げたことについて、航空局なり通産省からお答えをいただきたい、このように思っています。

○赤尾説明員 答えをいたします。

まず、小型機の利用につきまして私も昨年意欲的に活動をしたつもりでございます。その一つといたしましては、コミュニティーサービスを促進するために、これに係る基準を改定いたしました。コミュニティー航空、すなわち不定期航空事業として行うコミュニティー航空機の機材につきまして、従来五・七トン、これはおおよそ十九人乗りでございましたのを欧米並みに六十席に拡大いたしました。また輸送区間につきましても、一定の条件のもとに定期運送の旅客サービスのないところというものが従前のルールだったのですけれども、こういうものがあっても一定の条件下ではよろしいというように改善をいたしました。

また、ヘリコプターを使用するコミュニティーサービスにつきましては、筑波の科学博のときに試行いたしました、これを全国で使えるようなルールに新たに改定をいたしました。

また、ヘリコプターの利用促進策につきまして、ヘリポートの設置基準を改定したり、これに伴いまして場外離着陸場の許可の基準を下げたり、あるいは申請書類につきましましてはさきに、昨年の六月十五日に書類の通数を減らしております。

次に大型空港、例えば羽田、成田、大阪等の利用でございすけれども、三十五年後半になりましてジェット時代を迎え、さらに四十年代に入りまして公共の足として航空機が非常に利用されることになりました。これらの大空港におきましては、小型機とのニアミスの発生等もありまして、まず小型機の規制を羽田空港においては昭和四十四年、大阪空港につきましては昭和四十六年にいたしまして、あわせて民間機の発着枠というものを昭和四十六年に設定いたしました。先生御指摘のとおり、以前は小型機も利用できておりましたのですけれども、こういった公共を優先するために、今は大変御不便をかけているというのが実態でございますが、こういった点もさらに検討をしてみたいと思っております。

最後の御質問でございますが、場外離着陸の申請にかかると、これにつきまして、添付書類については若干の通数とかそういったものを少なくするよう緩和を行いました。なお、救急医療等であるときに緊急に使うような場合、こういうケースが当然想像されますので、これを包括許可という形で私どもは許可をしております。東京航空局管内及び大阪航空局管内合わせて、ある一つの会社の例ですけれども、二百カ所ぐらい既に包括的に許可をしております。したがって、こういった緊急活動にその種の緊急医療の事業者は支障がないというふう聞いております。

なお、その包括許可の基準でございすけれども、以前は最高期間三カ月だったのですが、それを一年に緩和をいたしました。また、こういう包括でないところに急に飛びたいというふうな場合、確かに御指摘のとおり書面による申請は必要でございます。できるだけそれを迅速に処理をい

たしたいと思っております。

なお、飛行計画については、ヘリコプターあるいは普通の事業用航空機を問わず、書面あるいは電話での受け付けをやっております。

以上であります。

○水田委員 時間が大分経過しましたので、そういうインフラの点ではむだな——むだと言ったらおかしいのですが、だが見てもこんなものまでつけぬでもいいじゃないかというのはできるだけ落としてほしいと思います。

それからコミュニティーを考える場合に、ただ運輸上の規制を緩めるといふことでなくて、整備で言えば、例えば大阪の場合だったら伊丹へおられることはできぬですね。そうすると八尾です。八尾にはどういう安全施設がしてあるのか。あそこもいわゆる伊丹に対するファイナルのあれになりますから、あそこは三千フィートですか、規制されていすね。そういう点では本当は使い勝手がよくないわけですね。東京の場合は、さっき言ったように、東京へ向かってコミュニティーで来たいというのはいっぱいあるだろうと思うのです。田舎の飛行場はどれもみんな整備されていますから、今使えます。しかし東京へ入ることができぬということでは、そういう点では有効にコミュニティーが機能しない。これは本当を言えば、航空局が今のローカル空港整備と同時に、コミュニティーなら東京、大阪周辺をどうするかということも含めた検討があつてしかるべきじゃないか。政策というのはそういうものであつてほしい。そのことが航空産業の発展につながると思ひますので、そのことをお願いして、これは答弁結構でございます。

それから次は通産省に……。我が国は戦後、旅客機というのはYS11、これをつくつて、その後我が国独自ではやっていないわけですね。そこから国際共同開発、こういうことでYSX・ボーイング707、これは一五％つくつております。つくつているところは翼の辺とか胴体の一部とか、その部分については、アメリカでつく

ったより日本の方がいいかも知れぬです。しかしこれは、飛行機をつくるという点で言えばまさに下請であることは間違いないと思うのです。YXXについてこれはまさにフルパートナーだ、こう通産省は言っておられますが、二五%です。ボーイングが五一%。それは株式とは違うけれども、やはり向こうの下請的なものであることはもう間違いない、そういうぐあいに思うのです。

そしてこれはフルパートナーと言うのなら、例えば、大事なことは、販売とそれから需要家のニーズがどういうものかという調査、そういうものが我が方へノーハウとして入ってこなければフルパートナーとは言えぬわけですが、そういう点では販売についてどういう責任を負うのか。

あるいはまた、これはボーイングの名前を使うのだと思いますが、のれん代を請求されておる、こういうことですが、その点は一体どうなっておるのか。

それから、ついでにこれも質問いたしますが、エンジンのV二五〇〇というのは五カ国共同開発で進められておる。これは、日本の開発負担分は二三%。これは五カ国ですから、それにしても、共同開発をやった場合の技術的な成果といえますか、そこで新しく開発された技術については、その帰属は一体どうなるのか。

以上まとめて質問いたしましたがお答えをいただきたい、こういうぐあいに思います。

○杉山弘政府委員 三点のお尋ねがございましたので、お答えを申し上げます。

まず最初に、YXXについてフルパートナーと言っているけれども、二五%の参加比率であって本当にフルパートナーと言えるのか、こういうお話でございますが、御案内のようにYXXの場合には開発段階への参加でございます、YXXの場合には、開発のみならず、生産、さらには販売、プロダクトサポートといった全過程を通じてこれに参加する、こういうことでございまして、二五%の参加比率に応じてリスクの負担をするとい

うことでございますので、YXXの場合は、YXの場合に比べると格段に我が方の主体的な参加というものが実現できたのではないかと考えております。

また、その過程においてエアラインへの販売等についての情報はこちら側に通じるのか、こういうようなお話でございますが、そういう情報については、私どもの参加をいたしております航空機会社の方にすべて渡されるというふうに了解をいたしております。

それから、のれん代というものが一体どうなっているのか、こういうようなお話でございますが、YXXの場合には、具体的にのれん代という形で金銭の授受の話というものはございせんが、ただ先ほど申し上げましたように、全過程を通じて二五%のリスクを負担する、そういういたしますと、利益が上がりまして場合にも二五%相当分を日本側が取るということになるわけでござい

ますが、この点につきましては、特にエアラインに対する販売その他日本の航空機産業はまだ十分実力がないところ、ボーイングについてはその点について過去のノーハウの蓄積等があるので、そういうものの総体の成果として出てまいります利益について、日本側がすべて二五%相当を取得するということについては必ずしも妥当ではないんじゃないか、こういうような話が出てくることは事実でございますが、このあたりはどういうことになるのか。これは、主として参加をいたします日本側航空機業界とボーイングとの間の契約によつてこれから決まってくるものというふうに考えております。

それから、三番目の御質問をいたしまして、V二五〇〇の場合にシェアは二三%ということになっていくけれども、一体その研究成果である技術の帰属についてはどうなるのか、こういう御質問でございますが、これは契約上極めて明確に処理されておりますが、五カ国の共同開発でございまして、参加をいたしました当事者がそれぞれ単独で開発いたしましたものにつきましては当事者に

帰属をいたします。それから、共同で開発いたしましたものにつきましては開発参加者の間の共有になる。単独の開発成果として開発をいたしました当事者に帰属する工業所有権等につきましては、エンジン全体を完成するために必要な限度におきましては、他の参加者にもこれを無償で提供するということが契約上決められております。したがって、我が国が単独で開発したものは我が国参加者の所有に属しますが、他のパートナーから全体を完成するために必要だと言われればそれは無償で提供する、また逆に、他の参加者が単独で開発したものにございしても、日本側として全体を完成するために必要であるということであればその開示を要求できる、こういうことになっていくわけでございます。

○水田委員 そこで、共同開発というのはなぜするのですか、どういう理由で共同開発をされるのですか。

○杉山弘政府委員 国際的な共同開発をいたす理由でございますが、御案内のように、最近のジェット機の開発というふうなことになるまいりまして極めて多額の資金を必要といたしまして、現在私どもが参加をいたしております二つのプロジェクトにつきましても、V二五〇〇でも総開発費は約四千億円、YXXに至りましては七千二百億円程度というふうに見込まれております。仮にこういうものを単独でやるということになりますと、事業が成功いたしました場合にはよろしいわけですが、一たん失敗いたしました場合には、日本の航空機産業は、先ほど先生からも御指摘のございましたように、まだ売上高でもわずかに四千万円台というところが、四千億なり七千億以上の金をかけて、これはもう失敗は許されないうわけでござい

いたします。したがって、こういうリスクの大きさを考えますと、どうしても我が国一国だけではやれないということになってまいります。また、開発しました成果というのは国際市場において販売しなければならぬ、そういった場合に、やはり各

国と提携をしていくということが販売面でも有利ではないか、こういった理由から、私ども、これからの本格的な航空機及びエンジン等の開発については国際共同開発を志向すべきもの、こういうふうに考えているわけでござい

○水田委員 言われるとおりだと思ふのです。まさに共同開発というのは、一つは資金が膨大にかかるということ、リスクが非常に大きいということだと思ふのです。

そこで、我が国が、戦後平和条約が結ばれて以来今日まで営々として、たくさんの方々も養成しながら航空機工業の発展に努力してきた。十年のおくれはあるとはいいいながら、先ほども言いましたように小型なり中型については、その時代においてはある程度の技術的な水準としては外国に負けないだけのものをつくってきた。ですから、まさにある程度の技術的な水準に達してきたわけですね。そこから先に、我が国で飛行機がつくれる、国産化を進めていく、そういう技術を持ってきた上、今言われたように、資金が膨大にかかる、あるいはリスクが大きいということでも共同開発をやる、これは普通の考え方なんです。

これまでの振興法というのは、大きな柱としては国産化を目指して、その中の方法としては現実にはYXXもやってきました、YXXもそのたてりの中でやってきたわけですね。今度の場合は、国産化は全く論外にして主流は国際共同。さっきから言いましたように、YXXの場合も一五%、それから今度の場合も二五%というのは、まさに国産化技術があつて、それで本当に技術では負けぬ、リスクとそれから資金がかかるから一緒にやるんじゃないか、これなら本当の意味でのフルパートナーになると思ふのです。そういう点で私は、これまでの戦後三十年以上にわたる営々として努力をしてきた日本の研究者、そして飛行機の産業に携わっている人たちが考えておることとは違つた方向へ国の施策、方向が行くのではないか、それを心配するわけですね。むしろ国産化を柱として、そしてその一つの方法としては、中小型では

さつき言いましたようにブラジルやインドネシアでさえ国産機をつくつておる。日本よりはずつと、まだ開発途上国と言われる国々がやつておるのに、工業先進国と威張つておる日本がもう国産化を放棄して共同開発で大きいところへぶら下がつていこう、いつまでも下請をやろうということは何としても私はうなずけぬわけですね。ですからこの点は後で理事さんの方からも要求として出して、ぜひそういうたてりにしてもらわなければいけない、こういうぐあいだに思つておるのですが、なぜ国産化を除くのか。これまでの航空機産業を一生懸命やつてきた多くの先人に対して大変相済みないが、私はそういう気がするわけですね。その点はいかがでしょうか。

○杉山(弘)政府委員 今回の改正法案におきまして目的を改正いたしまして、国際共同開発を推進するということにいたしましたわけですが、その理由につきましては、先ほどの御答弁の中で申し上げておりますように、本格的なジェット旅客機の開発ということになつてきますと、リスク、国際的な市場性等の観点からやはり共同開発を志向せざるを得ない。この点については御理解をいただいているわけですが、今やつておりますV二五〇〇にいたしましてはYXにいたしましたとしても、もしこのプロジェクトに乗りおくれるということになりますと、我が国航空機業界が本格的なジェット旅客機の開発に参加するチャンスと失するということと参加をしたわけでございますし、それはそれなりに御理解をいただけることかと思ひます。

私ども、小型機等につきまして国産化を全く断念したわけではないわけですが、これまでも日本の航空機メーカーが、例えば三菱重工のMUクラスの飛行機でございまして、富士重工がFAというような小型機を開発いたしております。本来は、こういったものも含めて国が全部助成するという格好に持つていければ私どもとしても非常に幸いだと思つてございまして、残念ながら財政上の制約その他がありまして

どうしても重点を志向せざるを得ない。そういうことから考えますと、この際どちらに重点を置くかということになりますれば、やはり国際的な共同開発によります本格的なジェット旅客機の開発に重点を置かざるを得ないということも御理解をいただけるのかなという感じもするわけでございます。

それからあと一つは、蛇足になりますし、あるいはそんなことは気にすることはないというおしかりを受けるかもしれませんが、国産化という響きが、最近問題になつております対外経済摩擦の観点から申しますと、日本は全部自前でつくつてそれを世界市場に売り込みにかかると、またターゲットングポリシーをとつて、こういう国際的な批判を招きかねないというようなこともあわせて考えまして、今回の改正案では助成の対象は国際的な共同開発についてこれを行うということにいたしました。その観点から目的も改正させていただきます、こういう次第でございます。

○水田委員 私は、ジェット旅客機の開発について今時期的に共同開発に乗りなれば乗りおくれるとか、あるいはリスクが大きいからとか、そのとおりだと思つておる。だからといって国産化の一つの旗印を、長い歴史があるわけ、そういう目標に向かつてみんな努力してきたのをばつと外すわけですよ。それでそれしかない。それは少なくとも今のままでいけばやはり下請的な形にならざるを得ぬ。だから目標としては、例えば小型を一々補助せよということには私は言いません、今まで自前でやつておるのですから。しかし国内でつくる場合、国内の共同開発ということもあるわけですね。そういう点でいえば、今やつておることをとかく言おうとは私は思いません。それはそれなりに努力をすべきで、そして本場にフルパートナーになるような、技術レベルを高めるようなことをやつてもらふべきではないのです、国内でも国内共同開発ということはあり得るわけですから、そういうことが、その技術を持つことが国際共同開発の中で発言力を強めていくことになる。そう

いう意味で、法律のたてりとしては今の答弁では極めて不十分です。

それで續いて言いますと、これは新聞報道されまして微妙なあれですから細かい点はいいのですが、例えば日中共同開発の問題が出ております。これは私は、亡くなられた田中六助通産大臣以来ずっと歴代通産大臣に、日中共同開発をやるべきじゃないですかという話をしてきたわけですね。それが日の目を見かけたので大変関心を持つておるわけですね。この場合はコミュニティーですから、YS11を少し小型にするものですから、技術的には日本のレベルで十分やれる。もちろんエンジンはどうなるかは別として、そういう点ではまさにフルパートナーでやれる共同開発。そういう点から

も、やはり国産化という旗印を掲げた中でいろいろな形の共同開発が国内、国外を通じて行われるのだということをやはり法律のたてりとしては通していくべきじゃないか、それが正しいのじゃないかと思つておる。日中共同開発を含めて、その点を再度御答弁いただきたいと思ひます。

○杉山(弘)政府委員 先ほどの御答弁を補足させていただきますが、私どもも、国際共同開発に對しまして重点的に助成を行うことによりまして、現在の二つのプロジェクトでは先生御指摘のようすけれども、これを将来は五〇％に持つていくような実力をつけるステップにしたい。また、この国際共同開発に参加をしている過程におきまして日本の航空機工業の技術レベルがアップしてまいりますと、そこにおのずからまた小型機につきましても自力で国産化ができる能力もついてくる、こういうふうな考へておるわけでございます。

ただ、国際的な共同開発と申しますと、先ほど来御説明しております二つのプロジェクトに限りませんで、先生御指摘の日中のコミュニティークラスについての共同開発、さらにはインドネシアとの共同開発の事前段階である航空輸送に対する状況調査といったようなものも進んでいるわけでございます。この中で日中共同開発につきましまして

はかなり熱度が進んでおりまして、百席以下のクラスのコミュニティー機の共同開発についてファイジビリティ・スタディーを実施しようということころまで大筋の合意はできておりまして、現にそのための了解覚書の細目の詰めに入つておるところでございます。幸いこの百席以下のコミュニティークラス機につきましては、先生からも御評価をいただいておりますが、YS11の開発成果、開発経験というものが十分に利用できるわけでございます。そして、こういうものにつつましては私どももこれからは、日中に限りませんで、進んで各国との共同開発に乗り出していききたい、かように考へておる次第でございます。

○水田委員 幾ら聞いても、局長は法律を出しておるわけですから、そうだとおつて言われぬので、最後に大臣にこの点は聞きたいと思ひます。

そこで、YS11の後継機では、いわゆるスピードがジェットまで及びもつかぬわけですが、プロペラを持つておるだけ。この直径を短くしてある、こういうATPエンジンの開発が今行われているのですが、これは一体いつごろ実用化できるのか。そういう点も私は、今後日本が独特な一つの航空機の分野で、この開発が早くいけば、本言えはYS11のエンジンそのままで、プロペラだけ強度を持つたものであれば早くそれが国際商品としてできておつたと思つておるわけですね。それからATPエンジンの開発については、もう時間がありませんから簡単に、いつごろをめどにやつておるとおつただけでもお答えいただきたいと思つておる。

○杉山(弘)政府委員 先生御指摘のATPエンジンにつきましては、アメリカ、フランス等で積極的な開発が行われております。これの実用化の時期につきましては、比較的早いのではないかと、一九九〇年代の前半にも実用化できるのではないかと意見もございまして、いややはり二〇〇〇年以降になるんだ、そう簡単なものではないとい

う意見もありまして、今のところ必ずしもその実用化の時期について自信を持っていつごろと申し上げるほどの知識はないわけですが、いづれにいたしましても、既存のジェットエンジンに比べますと、相当の燃費効率の向上にもなりまして、これからの新しいエンジンの代表的なものになる可能性もございまして、我が国にいたしましてはそれについての基礎的な研究を今から積んでおきまして、またこれにつきましても、国際的な共同開発の話が持ち上がりまして場合には相当の力を持ってこれに参加できるようにしたいというところで、今業界と寄り寄り相談をいたしておりまして、そのための体制づくりを進めているところでございます。

○水田委員 これは理論的にはわかったことで、一つは高速回転の強度の問題と効率のいい翼型の問題ですから、そういう点では金のかけようによって年数を短縮することはできると思いますが、答弁は結構ですが、そういう意味での努力をお願いしたいと思います。

それから科学技術庁、せっかくおいでいただいておりますので、時間がないのですから申しわけありませんが、STOLについて、これは「飛鳥」が岐阜でこの間試験飛行を行ったということですが、この「飛鳥」でやっておる実験というのは我が国の民間航空のどういふ部門を担当するのか、あるいは技術的にはどういふところで役に立つということをやっておられるのか、その点をお答えいただきたいと思ひます。

○石井委員 答えたいと思ひます。

ただいま先生御質問の科学技術庁の航空宇宙技術研究所で開発しておりますファンジェットSTOL機でございますけれども、これは短距離離着陸性と低騒音性にすぐれたものでございまして、これに必要な技術の実現を図っていくというようなことを目的といたしまして、昭和五十二年度から実験機の開発、飛行実験といったものを中核といたしまして総合的な研究を推進しておるというものでございます。

この実験機「飛鳥」は、技術的に申しますとU・SB方式の高揚力技術といったようなもの、これは翼の上面にエンジンの排気ジェットを噴き出して揚力をつけるといったような技術でございまして、こういったものとか、あるいは安全性とか飛行性の向上をより可能とするようなコンピュター飛行制御技術でございまして、あるいは高精度の操縦のためのフライ・バイ・ワイヤ、電気式操縦システムといったような技術とか、あるいは機体の軽量化につながる複合材の適応技術、あるいは低騒音化の技術、こういったものもろの各種新技術の実証を行うというようなことを目的といたしまして自主技術により開発を進めてきた、そういった実験機でございます。

この「飛鳥」は、先ほどの先生御指摘のとおり、昨年の十月に初飛行に成功いたしましたので、その後メーカー段階で飛行試験を進めてきておりますけれども、基本的な耐空性の確認が行われたという段階に至りまして、近く航空宇宙技術研究所にこれが引き渡されるという状態に相なっております。この引き渡しを受けました後に、航空宇宙技術研究所におきましては、約三年間にわたります飛行実験を行いまして、先ほど申し上げておりますような各種新技術の実証というようなものをやっておりますという計画でございまして、それで、この研究開発によって得られました各種新技術といふものは、将来型の民間航空機に広く適用できるものでありまして、我が国の航空技術全般にわたりますに寄与していくのではないかと。また、先ほど来お話のございまして今後の航空機の国際共同開発という場合には、こういふことが我が国が対等の立場で参画していく、こういったことのための技術的な基盤の形成に資するものである、かように存じておる次第でございまして。

○水田委員 せっかく来ていただいておりますが、本当は時間があれば、この問題ももう少し論争したいのですが、改めてまたどこか、科学技術委員会など行かしていただいて論争させていただきますたいと思ひます。

一つは、我が国のプロジェクトというのはYS 11から77、それから77、それとV二五〇〇、ずっとこう来ておるわけですが、大体一九九〇年までにそれが終わるというわけですが、その後のプロジェクトはどういう構想を持っておられるのかということ。

それからもう一つは、この法律では新しい指定開発促進機関をつくるということですが、現在YXXの開発は、日本の開発主体というのは日本航空機開発協会、V二五〇〇は財団法人の日本航空エンジン協会が行っております。一体この法律で開発促進機関というものは新しくつくるのか、あるいは二つあるのを、現在あるものをまとめてやるのか、それはどういふ体制でやられるのか。それから、そういうぐあいにやるのであれば、これは完全な民間法人でやろうというふうなことで、監督なりあるいは政府資金を投入するということが、むしろ特別認可法人でやった方がいいんじゃないかという考え方もあるわけですが、御見解を伺いたいと思ひます。

○杉山(弘)政府委員 まず現在手がけておりますYXX及びV二五〇〇以後のプロジェクトについての考えは、いかがか、こういうお尋ねでございまして。

法律改正が国会を通過し成立をいたしますと、私もその中で開発指針というものを告示するというものになっておりますので、具体的には今後その開発指針の中でこれを明らかにしていくというところになるわけですが、また今の段階で必ずしも構想は固まっておりますわけではございませんが、例えばというところで申し上げてみますと、先ほど来先生から御指摘のありました新しいエンジン、いわゆるATPというふうなものが航空機用エンジンの開発の対象となり得るのではないかという感じもいたしておりますし、また

機体の方といたしましては、現在でございますボーイング747の後継機としての大型ジェット輸送機ないしはそのエンジンといったものが、これからの国際共同開発の新しいプロジェクトとなり得る可能性があると思ひますけれども、いづれにいたしましてもこの問題につきましましては、法律が通りました後でいろいろ私どもさらに詳細な調査を重ねまして、ある程度の成果ができましたところで審議会等の御意見も聞きまして開発指針の中に盛り込んでまいりたい、かように考えております。

それから助成金の交付というふうな業務を、この御提案申し上げております法律の中では、民間の民法に基づきます財団法人を指定して、そこに行わせるということになっておるわけでございまして。先生御指摘のありました、現在でございます日本航空機開発協会及び日本航空エンジン協会、いずれも財団法人ではございますが、むしろ開発行為が自身を対象にいたしておる、いわばこれからの助成対象になる主体でございまして、これに助成業務を行わせるということはいかかかと考えます。また、民間の業界団体では御案内の日本航空宇宙工業会というのがございますが、これは残念ながら社団法人でございまして、しかも航空機業界に属する企業が会員になっておるわけでございまして、そういうところは法律上の要件として、まず財団法人でないということではだめでございまして。

法律の御審議をお願いしております中でこういうことを申し上げるのも極めて恐縮でございまして、予算上は新しい予算が七月から実施ということになっておりますので、なるべく早く法律をお通しいただき、この指定をやらなければいけないというところをございまして、私どもできれば既存の法人の中から指定をしたいと考えておりましたが、どうも既存の法人の中にはこの指定の対象になり得るようなものがないのじゃなからうか。そういうことになってまいりますと、結局新しく財団法人をつくっていくということになるのかなというところでございまして、今どちらかといいますと新

設された新しい財団法人を指定するという方向で考へておる次第でございます。

それからそういう助成業務についてはむしろ特別認可法人でやらせるべきではなかったかという御指摘、まことにごもっともだと存じます。実は御案内のように、私も、予算要求の段階では特別認可法人を設立いたしましたことにやらせるといふ構想でスタートしたわけでございますが、これも御案内のように、現在の行財政改革の中では特別認可法人といえども新設は認められず、スクラップ・アンド・ビルドでないといふか、こういうことでは、残念ながら私も私もといたしましてはスクラップの対象にするような特別認可法人がないということになりましたので、関係各省と御相談をいたしまして、民法上の財団法人を指定し、通産大臣が厳重な監督をするということとでそこに仕事をやらせるということにしたわけでございますので、御批判として先生がおっしゃるような特別認可法人にやらせるべきだということとは私も十分頭にあつたわけでございますが、今申し上げましたような過程を経まして現在のような構想になったというところで、この点は御了解をいただきたいと思つたわけでございます。

○水田委員 もう時間が十分オーバーいたしましたので、最後に大臣にお伺いしたいのです。ずっと御議論を聞いていただきましたように、一つは、日本の航空機産業がはるかに日本の倍で、外国に比べて、例えばアメリカは日本の百倍で、イギリスやフランスやドイツも五倍から十倍やっております。百二十億のYX11の赤字にびつくりして手を引いたわけですが、大臣も言われたように大変大事な産業として考へるなら、そういう点では思い切った金もかけようという構えがなければならぬと思つたように、それから、議論の中で申し上げましたように国産化の技術、例えば科学技術庁がやっております国産化の技術という部門でやっておりますわけでございますから、そういう点では国産化を目指すその中の一つの方法として共同開発がある、そう

いうぐあいにぜひ進めていただきたいと思つております。冒頭に大臣から大事な産業と考へておるといふ御答弁があつたのですが、私の質疑を聞いていただいて、航空機産業を将来どうやっていくかという決意のほどを伺つて質問を終わりたいと思つたので、ひとつお答えいただきたいと思つたので、

○渡辺国務大臣 水田議員が非常に飛行機のことについて詳しく、今経歴を調べてみたところが専門家でございまして、私は大変感銘深く応答を承つておたつたわけでございます。

共同化は、もちろん日本だけでは一つはお金がいり、それから実は政府自身にも金がないといふようなことで、借入金で、しかも共同でやるということに結局落ちついたわけでございます。しかし、飛行機産業が非常に盛んである、これは事実でありまして、戦後日本が飛行機の研究を自国で禁止されておつたといふようなこともございまして、これはやはり何が何でも追いついていかなければならぬから、将来はやはり日本が単独でできるぐらいに育てていく。最初から大学に入るわけにいかない、とりあえず小学生みたいなものでありますが、順序を追つて充実をしてみたいと思つておられます。

○水田委員 終わります。

○野田委員長 福岡康夫君。

○福岡委員 まず冒頭に渡辺通産大臣にお尋ねしたいわけですが、現行法と改正法案についての新旧対照表を見ますと、ほとんどが改正になっております。

〔委員長退席、佐藤（信）委員長代理着席〕また、法の一番中心となる目的、この部分についても全く変わった対照が示されておるわけでございますが、私そういう総合的なものから素人といつたしまして素朴に考へてみますと、これは改正法案でなくて新規立法として法律案を提示すべきではなかつたか、かように考へますが、この点について、大臣、いかが考へてございましょうか。

○渡辺国務大臣 まあ物は考へようでございますが、

が、この法律案の最も重要な点は航空機工業の振興を図るといふ点にあるわけでありまして、その点は同じわけでありまして、航空機工業振興法という法律名を維持するといふこと、航空機工業振興に本格的に取り組むといふ姿勢を示すのには、全く別な法律にするよりもこの方がいいのじやないかといふことで、そう難しく考へた理屈があつてやつたわけじゃありません。もともと土台があるからその土台を生かしてやつた方がいい、前の法律をやめてまた別にといいこともいかなうものかといふことで改正案ということにしたのでござい

○福岡委員 やはり法の一番根本となるのは目的でございますが、現行法では航空機の国産化促進となつておるわけでございます。そして、現行法における内容につきましてはまさに日本航空機製造株式会社の処理が中心になつておるわけでございます。ところが、この改正案の法の目的は、中心は航空機の国際共同開発の促進となつておる。これは全く目的が違つてきております。また、片やプロペラ、片やエンジンと、総合的に法の目的に沿つて法律体系は推進すべきだと思つた。その点において素朴に、素人の考へとして、どうも新法の方がよかつたのではないかと、私はこういうように考へておるわけでございますが、いかがでございますでしょうか。

○渡辺国務大臣 これは法律論議の話ですから私のような素人が答弁するのはいかに、むしろ法制局にでも答弁してもらつたらいいのかもしれないが、ただ、航空機産業を振興するといふ点については同じなんです。中身については確かにその国産化の話が共同開発とか、それからいろいろの違つた点もそれはたくさんございまして、ござい

ますが、共同開発といつても、今も御議論があら

りまして、将来はやはり航空機産業を振興するといふ点では一致でございますし、共同の仕方というのいろいろあるわけでございますから、あ

なたの言うようにすつきりすればそれはよかつた

のかもしれないが、実はこれに類似したような

最近の立法例はないわけじゃないのです。法律名とか全条文の改正があるにかかわらず一部改正法の形式をとつたものに、最近では風俗営業等取締法の一部を改正する法律といふものもあるとござい

ます。これは本当に考へ方の違いでござい

ますから、どちらが正しいのかそれはよくわかりま

せんが、ただ政府としては、そういう前例もあるし、法制局でも認めてもらつておるから、現行法を大幅に手直しして提案をしたということござ

います。

○杉山（弘）政府委員 ただいま大臣からも申し上げましたように、先生御指摘のように従来の国産化から共同開発といふふうに変つたと申ししま

しても、これは航空機工業を振興するといふ最終目的を達成するためのいわば振興手段が変わつたといふことでございまして、航空機工業振興とい

う現在の航空機工業振興法の法目的、それ自身は大きくは変わつていないと思つたわけでございます。またその改正方式につきましても、大臣から具体的な例で御説明申し上げましたように、同様の立法例もございまして、法制局とも十分御相談をいたした上御提出をいたしましたものでござい

部改正の方式でお願いをしたいということで案を内閣法制局に持ち込みまして、内閣法制局とも十分協議の上、先ほど御説明申し上げましたように、最近の立法例等に照らしまして一部改正法で十分いける、むしろ一部改正法でいい、こういうことで御了解をいたして御提出を申し上げたものでございまして、その議論の過程におきまして特に私どもと内閣法制局との間で大きな見解の差があったということではございません。

○福岡委員 政府委員の方でそういう御答弁をされておりますが、これは本当にまことに御答弁をされておりますが、これは目的は全く違うし、それから法案そのものも全部条文的に、新旧対照表を御提示になっておりますが、全く違うわけでございまして、私、素人の考えでございまして、素朴に考えてみて、どう考えても新規立法でいくのが筋ではなかったかと理解しております。私の間くところによりますと、内閣法制局と通産省との間でもその点についての問題点があったかのように聞いておるわけでございまして、今の政府委員の答弁によりまして、全く内閣法制局は素通りして御承認を得たかのような発言をされておりますが、間違いないでございせんか。

○杉山(弘)政府委員 法改正の形式につきまして一切議論がなかったというわけではございませんが、若干の議論の経緯をしまして、当初私も原案として法制局にお持ちした一部改正でよろしいということで最終的に法制局の御了解も得て提出の運びになったわけでございまして、

○福岡委員 どういう点が問題になったのか、ひとつ御披露願いたいと思います。

○杉山(弘)政府委員 どういう点と申ししまして、法形式の問題でございまして、先生御指摘のように、方法としては、全部改正でやるか、私ども今御提出しているような格好で一部改正でやるかという二つでございまして、どちらの方がいいか、どちらでやればいいかという点でございまして、私も原案では、繰り返し申し上げたいように、一部改正の方式でお願いをしたいとい

うことで法制局に持ち込みまして、法制局では全部改正にすべきか一部改正にすべきかという両方のサイドからいろいろ御検討をいただき、最終的には私も御提案を申し上げたような格好で一部改正方式で出すことに問題はない、こういうふうな御了解をいただいたと承知をいたしております。

○福岡委員 今いろいろお話を聞いておても、通産省内部においても、内閣法制局との対話の時点においても、一部改正が新法かというのはいり問題があったかのような御発言の示唆がございまして、やはりあつたのではないかと私は思います。根本的にそういう問題については、私なりの素人の考えをいましては、やはりこれは新法で提示すべき問題であつたのではないかと考えておりますので、私の発言として御披露させていただきますかと思ひます。

次いで、現行法における日本航空機製造株式会社についてお伺いいたしますが、この航空機会社が製造したYS11の機数、販売した機数は幾らになつておるのか、この点について御答弁願ひしたいと思います。

○杉山(弘)政府委員 日本航空機製造が製造、販売したYS11は合計百八十機でございまして、

○福岡委員 製造したのが百八十機では、販売したのは幾らか。国内に販売したのと国外に販売したのは幾らになつておるのか、この点についてお話し願ひしたいと思います。

○杉山(弘)政府委員 百八十機の引き渡し先でございまして、国内では百四十四機引き渡されております。そのうち、全日本空輸初め航空会社につきましては七十四機が引き渡されておりますし、防衛庁を初めといたしまして官需に對しましては三十機が引き渡されております。

百八十機から国内向けに引き渡された百四十四機を引いた七十六機が海外のエアラインに売られておるわけでございまして、その各国別の、主な地域別の内訳もございまして、とりあえず以上お答え申し上げます。

○福岡委員 国外の内訳をお示し願ひしたいと思います。

○杉山(弘)政府委員 国内の民間需要でございまして、全日本空輸に對して三十八機、東亜国内航空向けに三十一機、南西航空向けに五機、合計七十四機が引き渡されております。それから、国内の官用需要として引き渡されたものでございまして、防衛庁に對しては合計二十三機、運輸省航空局に對して三機、海上保安庁に對して二機、航空大学に對して二機という内訳になつております。国外につきましては、北米向けが二十七機でございまして、それから南米向けが十七機でございまして、東南アジアについては十九機、欧州が八機、アフリカが五機、合計七十六機ということになります。

○福岡委員 東南アジア向けの場合の販売先をお示し願ひしたいと思います。

○杉山(弘)政府委員 東南アジア向けではフィリピン・オリエント航空に對して四機、フィリピン航空に對して一機、大韓航空に對して八機、中華航空に對して二機、ボーラック航空、これはインドネシアの航空会社でございますが、これに對して二機、同じくインドネシアの航空会社ベリタ航空に對して二機、以上のような内訳になつております。

○福岡委員 アフリカについてはいかがでございましょうか。

○杉山(弘)政府委員 アフリカは、エア・アフリカ航空に對して二機、アリマンタシオン、これはザイルの航空会社のようにございまして、一機、それからガボンに對して二機、合計五機でございまして。

○福岡委員 この販売方法につきましては経済援助が何か特別な、YS11の場合後援メーカでございまして、他の外国の企業との競争関係において日本政府として特別の援助を行ったかどうか、その点はいかがでございましょうか。

○杉山(弘)政府委員 海外に引き渡します場合に、輸出保険等既存の制度の利用をしたことはござ

いいますが、この販売のために特別の援助をしたということにつきましては、その事実はないというふうな考えをしております。ただ、台湾向けの二機に對しましては、政府借款の対象になつたという事実はあるようでございまして。

○福岡委員 政府借款の場合に、どういう方法をおとりましたでしょうか。

○杉山(弘)政府委員 政府借款で供与をいたしました資金によつて、その一部がYS11の購入代金に振り充てられたものというふうに理解をいたしておりますが、それ以上の詳細な点については、今ちょっと資料がないのでお答えできない状況でございまして。

○福岡委員 私、今この点をお聞きしました理由は、やはり後援メーカが他の競争力のある企業と競争するためには、何らかの援助対策が行われ初めて競争関係に入ってくるのではないかと思ふわけでございまして。そこで、いろいろYS11の場合に、どういう形で先進企業との競争を、やはり後援の企業が競争する場合、これは非常に難しいことではございまして。今でこそYS11は優秀であつた、こういう形になつておりますが、YS11ができた時点においては、やはり他の外国の飛行機製造会社に比べまして信用力のないものでございまして、当然これに對する政府の援助対策も何かあつたのではないかと、なければならぬのではないかと、こういう点でいろいろお聞きしたわけでございまして。

今回の場合の法の改正で共同開発されていく上においても、やはり何らかのいろいろな対策をお講じになるおつもりがあるのかどうか。製造は優秀なものができる、でも売れなければだめです。売るためには、やはり後援の企業の先進企業との競争関係に對する問題に對しての政府援助の施策について何かおありになつてこの改正法案をお出しになつたのかどうか。その点はいかがでございましょうか。

○杉山(弘)政府委員 先生の、開発、生産面だけではなくて販売面についても政府の助成がないと

なかなか難しいのではないかと御指摘、ごもつともかと思存すけれども、一方、航空機の販売等につきましては、民間航空機貿易に関する協定という国際約束がございまして、国の航空機の販売に對します支援措置についての制限が定められておるわけでございまして、したがって、これに触れないような格好、ないしはこれが認めるような段階での支援ということしかできないわけでございます。

今国際共同開発をやっておりますV二五〇〇のジェットエンジンにいたしましても、YXにいたしましても、実際の引き渡しが行われますのはさらに数年後になります。今回は、とりあえず共同開発に対する支援措置につきまして御提案を申し上げておるわけでございまして、さらに生産面、販売面等について政府として何らかの対応をすることがあるかどうかという点につきまして、私どもの一つの検討課題かと存じております。これにつきましては、航空機・機械工業審議会等で改めてまた御検討をいたいただくことを考えておるわけでございまして、今具体的に提案申し上げるようなところまで詰まっておらないわけでございますが、一つの重要な課題と考えておりますので、今後早急に検討を続けていきまして成案を得ていきたいと考えておるわけでござい

す。

○福岡委員 今なぜ急に航空機工業振興法の一部の改正なのか。国際共同開発をするためというなら既にYXをやっておるのではないのか。新しい金の出し方にするというのであれば、既に今までも補助金を出してこれらおるのですから必要がないわけではございません。この点についていかにお考えになっておられますか。

○杉山(弘)政府委員 V二五〇〇にいたしましてはYXにいたしまして、これまで政府が補助金を出してその開発を支援をいたしてきております。そういう意味におきまして、今回改めて新しく支援措置を講ずるというものでないことは御指摘のとおりでございます。

ただ、今回こういう法律案の改正をお願いをいたしておりますゆえには、両事業ともこれから本格的な開発を迎えることとなりますので、その段階におきましては、従来の助成方式によりまして政府が支出をいたします補助金額が急速に増大をしましてまいりまして、昨今の財政事情のもとでは、補助金方式による助成の継続ということが難しくなっております。

そういうことで、今回は、開発費の一部につきましては従来と同様補助金の交付というところを続けますが、それ以外の開発費につきましては、むしろ借入金に對します利子補給という方式を採用したいと考えておるわけでございまして。

また、それと同時に、今までのように一つ一つのプロジェクトに對して政府として助成するかどうかを決めるということではなくて、国際的な共同開発プロジェクトとして適当なものがこの二つ以外にもこれから出てくる場合には、それに対して政府として継続的に助成をしていくという仕組みをつくり上げる必要があるであろうということとでございまして、現在進んでおります二つのプロジェクトが成功いたしました場合には、従来の補助金適正化法によります収益納付の限度を超えて、すなわち、政府から交付される金額を超えても事業者から一定の納付金を出していただき、それを積み立てておきまして、新しいプロジェクトが出てまいりました場合の助成原資ということとして、いわゆる回転基金構想というものをつくりまして、二つのプロジェクト以外にもこれから新しく出てくる国際航空機共同開発事業に對しまして政府として支援措置を講ずるという姿勢をはっきりしたい。

この二つの目的から、今回航空機工業振興法の改正をいたしまして、御提案をされているような内容の支援措置を講ずるようにしたいということとで、法案の御審議をお願いをされているわけでござい

ます。

○福岡委員 現行法の柱である日本航空機製造株式会社はいつ解散されておりますか。

○杉山(弘)政府委員 日本航空機製造株式会社に

つきましては、昭和五十七年に解散をいたしております。

きます型式証明というものを取得して、それで初めて実用が認められるということになるわけでございまして、その型式証明のことをお尋ねかと存じます。

○福岡委員 それであるならば、今回の一部改正でついでに廃止手続をとるというのは余りにも怠慢ではないかと思うのですが、いかがでござい

○福岡委員 その場合、これが予定時期に間に合わない、また開発したが必要が伸びないなど不確定要素が裏に出た場合、次のプロジェクトに参加できない事態が起こるのではないかと。その場合、基金が間に合わない。プロジェクトに参加できないとするようなことがあれば諸外国との共同開発もできません。我が国の航空技術もまたお

○杉山(弘)政府委員 御指摘まことにござい

○杉山(弘)政府委員 先ほど御説明申し上げましたように、今回御提案申し上げております私どもの構想では、現在やっております事業からの収益を次の新しいプロジェクトの資金に充てるということになっておるわけでございまして、先生の御懸念は、現在のプロジェクトが成功すればいいけれども、不成功に終わった場合には基金に入れる金が多くなり、その分についてどういう扱いをするのか、十分な扱いができないと次のプロジェクトの助成ができなくなるのではないかと、こういうお尋ねかと存じます。

現在やっております二つのプロジェクトにつき

ましては、かなり綿密な市場調査等を経てやっておりますので、私どもといたしましてはまず成功するのではないかと考えておりますが、やはり失敗するということもケースももちろん考えられるわけではございまして、そういう場合には納付金の額が多くなり、次のプロジェクトに充てる資金が足りなくなつて助成が不十分になり得るという事態も予想されないわけではございませんが、その際に新しいプロジェクトとして国としてぜひ助成しなればならないプロジェクトが出てまいるという

○杉山(弘)政府委員 甚だ恐縮でござい

○杉山(弘)政府委員 甚だ恐縮でござい

ましたならば、この指定開発促進機関におきまして航空機の国際共同開発に關します情報収集提供事業とか研究者の招聘、技術者の派遣業務というものも行つていただく方が望ましいというふうには考へてゐるわけですが、実際にこの機関がやつていただけるかどうかというのは、これからの問題にならうと思つておゐます。

ところで、この指定開発促進機関というものは一つになるのか二つ以上もあり得るのかということですが、法律上の規定は置いておいては一つに限定するという制限的な規定は置いてないわけですが、指定するに当たりましては、その指定をすることによつて航空機の国際共同開発支援業務について混乱を生じないように円滑に行われることが必要であるということになつております。それで、全体として基金の資金量が極めて膨大なものになり、その助成対象になりやす共同開発計画が非常に多くなつてくるということとを考へればまた別でございすけれども、現在のうちに二つとか限られた数に限定されてゐる場合につきましては、このための指定機関の指定の個数を二つ以上にすることは、その必要もないし、かえつて混乱を招くことにならうかと思ひますので、当面私どもとしては指定は一つにしていきたいと思います。

それから、指定機関の六十一年度の予算等の規模について説明をしつゝ御要望でございす。この指定機関につきましては、できれば大体既存の財団法人の中から適當なものがあれば指定をいたしたいと私も考へておりましたが、現在までの検討の過程におきましては既存の財団法人の中には適當なものがないのではないかと印象でございまして、そうなつてまいりますと、新しく財団法人を設立して、その設立された財団法人を指定するという方向で考へざるを得ないのかなというところになつておりますが、まだその辺の具体的な動きは、法案を御審議いただいてゐるさなかでもございすので、むしろこれからの課題と考へております。現時点におきまして、予算規

模、人員等につきましてはお答えできるような状態になつておりませんので、その点につきましては御了解を賜りたいと思ひます。

○福岡委員 次に、方向を変へまして、本法案と独禁法との関連についてお尋ねしたいのでございす。

民間航空機の国際共同開発事業を行うといつても、実施方法は資本を出し合つて合弁会社をつつて開発を進めるといったスキームになると存じますが、その場合独禁法によつて公正取引委員会に届け出ることになるのかどうか、その点についてお尋ねしたいと思ひます。

○杉山(弘)政府委員 御指摘の独禁法第六條第二項との関係によりまして、国際共同開発の場合で国際契約が締結されるということになりますと、これは届け出を必要とするところになるかと思ひわけでございます。現に進行中でございすですが、ジェットエンジンV二五〇〇の開発に關しましては、参加五カ国の共同出資の合弁会社が設立を既にされておられまして、この合弁会社の設立に際しましては、当該契約が独禁法六條二項によりまして届け出を必要とするところになりましたので、既にこの点につきましては公正取引委員会に届け出をいたしておるところでございます。

Y X Xにつきましては、共同出資会社の設立というふうなことはこれからの問題にならうかと思ひますが、その過程におきまして同様の契約が結ばれます場合には、独禁法六條二項に基づきまして公正取引委員会に届け出ることになるかと存じます。

○福岡委員 公正取引委員会にお尋ねいたしますが、ただいま通産省の政府委員からの御答弁があらまされたような事態が起こつた場合、どういふような場合に独禁法六條一項に抵触するおそれと判断されるのか、お示し願ひたいと思ひます。

○松宮説明員 お答えさせていただきます。獨占禁止法第六條第一項は、先生御案内のように、不当な取引制限とかあるいは不正な取引方法を当該国際契約が含む場合にはこれは締結して

はいけないという趣旨でございまして、その第一項の実効性を担保するために、第二項によりまして、当該事業者が契約を締結した場合に三十日以内に私ども公正取引委員会にお届けいただくという規定が準備されております。

したがしまして、私どもはただいま申し上げました第一項の観点から、例へばただいま機情局長から御説明がございましたような、さきに提出をいただいておりますV二五〇〇のプロジェクトに即して申し上げますと、当該プロジェクトが競争制限効果を有するかどうか、あるいは当該プロジェクトに参加している企業に特段の制限的な効果を負わせるような内容になつていないかどうかというふうな観点から審査をさせていただいていゝるわけでございます。仮に今度のY X Xプロジェクトにつきまして、契約が締結され私どもの方にお届けがなされた段階では、ただいま申し上げたような趣旨から審査をさせていただくという考へてございす。

○福岡委員 通産省にお尋ねいたしますが、独禁法第六條一項に抵触するおそれがあると公取側から指摘したときは、相手企業と再交渉するよう企業を指導することとなるのかどうか。いかがでございしょうか。

○杉山(弘)政府委員 公正取引委員会に届け出た契約の内容が、今お答えありましたようなこととで独禁法の規定に抵触するといふようなことになりまして場合には、公正取引委員会によりまして排除措置の対象になるのは先生御承知のとおりでございす。ただ、具体的な問題として考へてみますと、この航空機の国際共同開発は、やはり先ほど御答弁申し上げておりますように、極めて膨大な資金を必要とするリスクの高い事業であるといふようなこと、それから開発されました航空機というものは、もう今や各国の国境を越えて国際市場で販売をされてゐる、そういうふうな状態を考へますと、共同出資によつて国際的な共同開発をやるといふこと、そのこと自体が直ちに独禁法に抵触するようになるのかどうかとい

うことになりまして、私どもは多くの場合は、そういう実情を考へていただきますと、対象にならなくて済むのではないかと考へております。

ただ、この点については、あくまでももしそういう独禁法の規定に抵触するような事態になりました場合には排除措置の対象になるわけでございますから、触れないように契約内容を修正する、そういう方向で私どもも指導するのはこれは当然のことであるといふふうに考へております。

○福岡委員 まさに私、その点を指摘したいわけでございます。

先ほどの政府委員の御答弁の中に、独禁法違反のおそれがあれば排除措置を受ける。排除措置を受けるまで待つよりも、そういうおそれが出た場合には、やはり政府の同じ機関といたしまして、産業政策の面から、また独禁政策の面から、いろいろの面から考へてみまして、独禁行政上好ましくなければ産業行政をいたしましてその違反が出る前に企業の指導を行なつたものじゃございませぬ。この点をひとつ十分留意いたしまして、世界経済の流通の分野においてのそういう問題点が起されば、積極的に産業行政機関といたしまして介入されることをお願いしたいと思ひます。

次に、現在我が国はA T P機の研究にどのように対応しようかということが、現在我々のやはり関心を持つてゐるところでございす。最近欧米諸国では二十一世紀の主潮流と予想されておるのがA T P機です。この問題について通産省当局としてはどのような御見解、対応をされるのか、この点についてお伺ひしたいと思ひます。

○杉山(弘)政府委員 御指摘のA T P、アドバンス・ターボプロップ・エンジンでございますが、これは現在のジェットエンジンに比しまして二五%以上燃料消費効率がよいエンジンといふふうに言われておられまして、米国の航空宇宙局NASA、それからフランスでは国立の航空宇宙研究局等の国立の試験研究機関等も研究に關与をいたしておられますし、またエンジンメーカーの中には

独自でこの開発を進めているところもあるわけでございます。

これがいつごろから実用になり得るかということについてはいろいろ説もあるわけでございますが、先ほど申し上げましたように燃費効率の点から考えましても、現在のジェットエンジンにかわる新しいエンジンになることは間違いないという感じでございますので、これにつきまして我が国といたしましてでもできるだけ対応をする必要があるということ、我が国のエンジンメーカーを中心にして、それに備えて今から基礎的な研究をやっておきたい、そしてその上で日本側も実力をつけて適当なパートナーがあればこれを国際共同開発の対象として考えていったらどうか、こういう考え方のもとに今国内のエンジンメーカーとの間でその具体的な推進方策についてお話し合いをしている段階でございます。

○福岡委員 次に科学技術庁にお尋ねいたしますが、航空機というのは御承知のように国内幹線用の航空機とか、国内の主要都市を結ぶ中距離用航空機とか、それからヘリコプターとか、いろいろ各航空路線に就いての機能で、普通のエンジンの開発研究をいろいろ進めていく方向で科学技術庁はどういう指導を行っておられるのか。国内航空機メーカーに技術提供する役割をどのように進められておられるのか。こういう問題点について総合科学技術行政的に見て航空機の促進についてどういうお考えをお持ちされるのか、お尋ねしたいと思っております。

○石井説明員 お答えいたします。

科学技術庁には航空宇宙技術研究所という研究所がございますが、この研究所におきましては航空・電子等技術審議会、こういった審議会の答申、こういったものも踏まえながら、航空分野におきまして自主技術の確立を図っていくということを目指しまして、その基礎的、先行的な研究をやっていくということで従来から進めてきておるところでございます。

過去には、航空機用エンジンにつきまして、昭和

和四十年代の初期に垂直離着陸機用のリフトエンジンといたしましてJ R 100 Hエンジン、あるいは昭和四十六年には通産省で行っておられます大型工業技術研究開発制度、いわゆる大プロ、これの第一環といたしましてF J R 700 ファンジェットエンジンの研究開発に参画した、さらにはこのファンジェットエンジンをもとにいたしまして、今回S T O L 機「飛鳥」というものを飛ばしましたが、これのエンジンに持っていたというような形で、従来から航空機エンジンの基礎研究あるいは先行的な研究というような各種のものをやっておくわけでございます。このような研究開発を通じて得られた成果といったようなものを航空機メーカーその他への普及に努めてきておるとともに、あるいは民間からの各種の委託に応じまして試験研究に就いていく、あるいは民間との積極的な共同研究をやっていくというようなことを従来からやってきており、今後ともそのような方向でやっていく、我が国の航空技術基盤の確立に努めてまいりたい。かようにいたしまして、我が国航空機メーカー等へも、技術的な基盤が確立されるようなそれなりの基礎的な面で大いに努力をさせていたいただきたい、かつ従来もやってきたということでございます。

○福岡委員 私の聞き及ぶところによりますと、科学技術庁はかつてS T O L エンジンの開発を手がけられたと聞いておりますが、その後のエンジンの開発研究のプロジェクトはどのような予定になっておられるのか、お示し願いたいと思っております。

○石井説明員 お答えいたします。

ただいま先生御指摘のS T O L 機用エンジンでございますが、これは、先ほど来申しました通産省の大型プロジェクトで開発いたしましたF J R 700 エンジンを原型といたしまして、S T O L 機に搭載できるよう所要の設計変更あるいは安全性向上を目的といたしました技術試験等を行いまし、これをS T O L 機に搭載し得るようにした、このような形で開発を行ったわけでございますが、今後航空宇宙技術研究所、あるいは我が国の

航空機関係のエンジンというのにつきましては先ほど申しました航空・電子等技術審議会、こういった場におきまして従来から御審議をいただき、答申等もいただいておりますので、二十一世紀を目標とした新技術の研究開発という観点から、省エネルギー性あるいは環境適合性、さらには安全性を兼ね備えた航空機技術というところの確立のために、その推進方策という観点から、科学技術庁といたしまして十分検討してきておるわけでございます。このような観点から、御指摘の航空機用エンジンにつきましては、航空宇宙技術研究所におきまして、特に省エネルギー性にすぐれた高効率、高性能エンジン開発に必要な基礎的、先行的な研究を進めるといふようなことでやっておりまして、具体的には先ほど話の出でございましたA T P エンジンあるいは可変形状エンジンといたしまして、超高温バイパス比エンジンといったようなものの研究開発、先行的、基礎的な研究を進めるとともに、これらに関連いたしまして試験研究設備の計画的な整備を図り、我が国航空技術基盤の確立に努めてまいりたい、かように考えておる次第でございます。

○福岡委員 次に、運輸省にお尋ねいたしますが、我が国では航空会社の国際線及び国内線の旅客と貨物の運賃、料金は認可料金になっておる。これはどういうように決められておられるのか、御説明願いたいと思っております。

○黒野説明員 先生御指摘のとおり、国内運賃につきましては運輸大臣の認可制になっております。

この趣旨は両面がございまして、一つは、利用者に対して割高な運賃あるいは不公平な運賃でないように、一方事業者に対しては安全で安定した輸送を提供できるように企業の維持を図る、この両面からそのような制度が設けられております。

○福岡委員 ただいまの御答弁で運輸大臣の認可を要するとのことでございますが、認可制度を航

空法が採用している趣旨、これはどういう点でございますか。

○黒野説明員 航空運送といえますのはやはり公共的な使命がかなりございまして、利用者にとって適正な運賃を保証する必要があると思っております。一方、安全面あるいは企業の安定という観点、さらには面からも適正な運賃を保証する必要がある。その両面の要請からこのような認可制をとっておるわけでございます。

○福岡委員 アメリカでは、一九七七年カーター政権の発足とともに航空企業に対する規制緩和政策がとられて、自由競争の時代に入っておると聞いております。航空運賃は市場原理に基づいて市場の動き次第、各航空会社によって自由に決めることができるということでございますが、我が国も将来アメリカと同じ政策をとることの適否について運輸省の御見解をお示し願いたいと思っております。

○黒野説明員 自由競争によりまして運賃が設定されるというのは、一つの理想としては私どもも評価したいと思っております。

ただ、アメリカの場合は、運賃の自由化のほかに新規参入あるいは路線の拡大、まとめて言いますと輸送力の増強あるいは減少についての自由、これをあわせて認めております。両者あわせて完全な自由化を実施しているわけでございます。この点が我が国と非常に事情を異にしております。て、アメリカの場合には、広大な市場あるいは多数の航空事業者、多くのパイロットさらには能力に十分余裕のある空港、そういうものを背景にいたしまして、正しい意味での自由競争を目指すことができるという環境にあるわけでございます。具体的に申し上げれば、運賃が高いあるいはサービスが悪い事業者が運航している路線につきましては、それに対抗して運賃の安い事業者が自由に参入して運賃の高い事業者を駆逐することができ、かような環境にあるわけでございます。それに対して我が国は環境がなかなか厳しゅうございまして、まず市場は狭隘でございますし、特に空港、これは空港の能力のほかに環境間

題等もございまして、なかなか自由に輸送力の増強をすることができないという状態でございまして、制度的な面は別にいたしまして、事実上事業者の寡占の状態にあるわけでございまして。このような中で仮に運賃だけを自由にしたとしますと、どうしても利用者にとって不利な方に作用するのではないかとというのが我々の危惧しているところでございまして、現にアメリカにおきまして、競争状態にないローカルの路線では、この自由化政策の結果運賃が上がったという批判もございまして、その点も考えた上で我が国としての対応を考える必要があるのではないかと、かように考えております。

○福岡委員 次に、航空憲法の廃止によるダブルトラックの問題について伺いたいと思うわけでございます。

運輸省は、昨年暮れの運輸政策審議会答申に基づいて新航空政策を採用されようとしておると聞き及んでおりますが、国内航空路線の五十九年度旅客数上位二十路線を見てみますと、単独会社運航路線が七路線ありますが、そのうち広島―東京間は第二位の高需要路線であると私は理解しております。私としては、競争原理導入によって利用者のサービスの向上を図ることが、二社に競合運航させることが妥当であると考えます。ところで、広島空港の場合、東亜国内航空及び日本航空が既に一月末に広島―東京間について乗り入れをしたいと運輸省に文書で申し入れておると聞いております。運輸省は広島空港のダブルトラックینگについてどのようなお考えをお持ちになれるのか、お聞きしたいと思います。

○黒野説明員 先生御指摘のとおり、現在私も、運輸政策審議会という場におきまして新しい航空政策につきましてもいろいろ御議論をいただいているところでございます。その議論の一つの大きな柱が国内線におきます競争原理のより積極的な導入ということでございまして、先ほど御答弁申し上げましたとおり、国内の環境は必ずしも自由競争を目指すような状態にはございませんが、

その制約の中におきましても、なるべく競争原理を導入してサービスの向上あるいはコストの削減を図りたいと考えて、そのような方向での検討を今進めているところでございます。

したがって、今この場で私が具体的に広島空港について申し上げるのは若干フライングでございまして、あえて申し上げますと、東京―広島間というのはまさに先生御指摘のとおり非常に需要の多い路線でございまして、本来であればダブルトラックの対象になってしかるべき路線かと私は思います。ただ、これはもう先生も御案内のとおり、広島空港の環境問題あるいは空港自体の狭さ、さらには東京の空港の制約、この点から見ると残念ながら直ちにここにダブルトラックを導入するというのがなかなか難しい状況にございまして、これからの重要な課題として我々は取り組んでまいりたい、かように考えております。

○福岡委員 ただいまの御答弁を聞いておりますと前向きな姿勢がうかがわれるわけでございまして、この場合、東亜国内航空及び日本航空のどちらか、または両方ともお認めになることを意識したの示唆なのか、その点いかがでございましょうか。

○黒野説明員 実際に新たな企業を入れる段階におきまして輸送需要あるいは空港の状況を見て判断する必要があると思っております。したがって、今の時点で東亜、日航のいずれかあるいは双方かという答弁は、申しわけございませんが差し控えてさせていただきますかと思っております。

○福岡委員 単数が複数か、複数かというところは全くと考えられないのか、その点いかがでございましょうか。

○黒野説明員 その時点での輸送量、今全日空が一社でございまして、これを複数にしようという判断をするときの輸送量に際しまして、新たに参入する事業者を単数と限るのかあるいは複数にするのか決めることになろうかと思っております。

○福岡委員 私の方でこの点でお聞きしたいのは、ボーイング707の場合は御承知のように騒音調査は済んでおります。しかし日本航空、東亜国内航空が入ってくるとするならば、運輸省はどのような種類の航空機を使ってこの騒音調査を考へておられるのか、また実際に就航を認めるのはいつごろになるのか、そういう状況は私の方としては知りたいかと思うわけでございまして、そういう点についていかがでございましょうか。

○黒野説明員 先ほどお答え申し上げましたが、広島空港は市街地に隣接しておりますので、この空港に新しい機材を乗り入れる場合には騒音対策ということに十分配慮が必要かと思っております。したがって、乗り入れる空港がいずれであれ、空港の能力が許す範囲においてそのときにおける最も騒音の少ない機材を当然選択することになるかと思っております。仮にTDAが入るといたしますれば、その時点でTDAが導入しようとしております低騒音機で騒音調査をするということになるかと思っております。

○福岡委員 最初の御答弁のときに、騒音調査、それから飛行場の問題、そういうものがあるのというところを考えたというところがありまして、運輸省当局として、そういう騒音調査をする用意があるのか、そういう申し入れについての対応はいつごろからお考えになるのか、その点についての御見解もお聞きできないだろうか。見通して結構でございます。

○黒野説明員 現在の広島空港の能力、それから羽田空港の能力から見まして、近い将来、現在の広島空港のままでダブルトラックをするというのは、率直に申し上げてなかなか困難ではないかと思っております。

御参考のために、全日空が先ごろ東京―広島間の増便を行いましたが、その際におきましてもかなり前広に、ボーイング707の低騒音性を地域住民の方々に御理解いただくようにテスト飛行なり説明会なりを開いております。仮に新たな企業が乗り入れる可能性が出てまいりましたときには、相当前広にそのような働きかけをする必要があるかと思っております。

○福岡委員 今御答弁がありましたように、全日空としては増便しておるわけでございまして。すると、運輸省の政策といたしましては航空憲法を廃止いたしました両方の競合ということについて積極的に取り組む姿勢を示されておるので、その点について東亜国内航空なり日本航空との競合でできないこともなかったのじゃないでしょうか。騒音問題、それから飛行場が狭いとか言われておりますが、今あなたが答弁したように、ごく最近増便しておるわけでございまして。こういう点いかがでございましょうか。

○黒野説明員 先ほど御答弁申し上げましたとおり、先ごろ一便増便いたしております。そのときに私も、まさに今先生がおっしゃいましたように、全日空ではない別の企業を入れるかどうかということも選択肢として検討いたしました。その結果といたしまして、ボーイング707についてかなり地域の方々に低騒音化ということで認知をいただき、この機材ならばまあ我慢できるであろうという御納得をいただいているという客観的な状況を背景といたしまして、さらに地方公共団体からもそういう方向での御熱心な要望もありまして、かつ早期の処理という点から考えまして増便を実施した次第でございまして。

○福岡委員 運輸政策審議会の中間答申はいつ出ておりますか。

○黒野説明員 昨年の十二月でございまして。

○福岡委員 その中間答申の中にダブルトラック線化という問題点はありますか、ないですか。

○黒野説明員 中間答申の要点を申し上げますと、国内線につきましてはより積極的に競争原理を導入すべきである、ただその具体的な進め方にはつきましては最終答申までの間に検討しようではないか、かような内容になっております。現在、ことしの六月ごろをめどに最終的な審議を進めている段階でございまして。

○福岡委員 中間答申でそういう点が示されておりますので、やはりその増便の場合にダブルトラック線化の問題も検討してよかったのじゃない

か、そういうように私は考えるわけでございますが、その点いかがですか。

○黒野説明員 御指摘のとおりでございます。私どもも一つの選択肢としてそういう手段も考えました。その結果、先ほども御答弁申し上げましたとおり、今の段階で選択するとすれば、現在入っている全日空が留をもって増便する方が地域住民及び空港周辺の住民の方々にとってもメリットがある、かように判断した結果でございます。

○福岡委員 この問題、いろいろ討議してみたところで食い違いがありますが、まず第一に、広島空港といたしましてもやはりダブルトラック線化、私はその必要性は総合的にあるのではないかと、これを地元の方は待っているのではないかと、そういう形でございますので、ひとつ前向きにその節は御検討願いたい、これを御要望いたします。次の問題に入らせていただきます。

現在、電力、ガス会社の円高差益の還元が問題になっておりますが、円高による国際線運賃及び燃料費減による差益はどのように利用者に還元されるのか、その点お伺いしたいと思うのです。

○黒野説明員 日本航空を例にとりまして御説明させていただきますと、まず直接に円高のメリットを受けまますのは外貨建ての経費でございます。これは外国におきます事務所経費あるいは外国におきまして調達する燃料費等でございます。ところが、日本航空の場合外国でも商売をしておりますが、外貨建ての収入がございまして、これは具体的に申し上げれば外国における航空券の販売収入でございます。この外貨建ての経費と外貨建ての収入の比率がほぼそれぞれ全体の三割を占めておりまして、結果におきまして円高による収入面のマイナスと支出面の削減とが相殺し合ひまして、この面での円高差益はほとんどないというのが実情でございます。

一方、国内で調達いたします燃料費、これが本来ならば円高の効果を受ける面かと思ひます。これにつきましては、毎年の燃料費の価格を国内の燃料事業者との交渉で決定されておきまして、円

高さらには原油安の効果などの程度価格面に反映されて全体としてのコスト削減をもたらすかという点につきましては、交渉事でございましてなかなか見通しが困難だというのが率直なところでございます。現在、我々もいろいろと検討しております。ただ、いずれにいたしましても、国内の調達原油のコストに占めるウエートは一割程度でございます。余り多くを期待できないというのが率直なところでございます。

○福岡委員 時間が参りましたので、最後に運輸省当局にお尋ねいたしますが、IATAに参加している航空会社の運賃協定は独禁法の適用除外となっておりまして、航空法第百一一条ただし書きに該当の場合は適用されなくなっております。不当に運賃または料金を引き下げる場合はいかになるのか。国際航空運賃決定に当たってのIATAの役割、IATAに参加していない大韓航空やソビエトのアエロフロート等の調整はどうなるのか、今後の対策について最後にお尋ねしたいと思います。

○黒野説明員 航空会社が不当に運賃を下げる場合という御質問でございますが、不当の場合に二種類あるかと思ひます。一つは、正規の手続をとらずに運賃を下げる場合、これは当然航空法の運賃認可の規定に違反しておりますし、あるいはこれを仮にIATAが協定をして、協定の認可を得ないまま実施いたしますれば、協定の認可の違反ということで法律違反になります。

一方、仮に安くする運賃申請を出してきたという場合でございますが、その場合に、その内容が不当であればこれは当然却下することになるわけでございますが、運賃引き下げの場合には、不当という観点につきましてはなるべく弾力的に解釈すべきであらう、かように考えております。

なお、IATAの面でございますが、IATAにおきまして国際航空運賃を決定するに当たりましては、IATA未加入の航空会社との調整は一

切行われておりません。したがって、IATA未加入の航空会社が行方運賃の申請に對しましては、運輸省は当該申請が仮にそのIATAの協定内容と同じであればそのまま認可いたしますし、仮に異なる場合には個別に審査をいたしまして処理をする、かような形になります。

○福岡委員 ただいまの御発言から見ますと、弾力的に運用するというところでございまして、弾力的に運用するということでございますか。

○黒野説明員 先生の御質問の、その不当なという意味が難しいところでございまして、法律論から申し上げますと、不当なものはずべて却下いたします。ただ、不当でないか不当かという判断につきましては、運賃を下げるという場合には、上げる場合に比べれば当然利用者のメリットになるわけでございますが、この点につきましては弾力的な態度で臨むのがしかるべきだ、かように考えております。

○福岡委員 私がお聞きしたのは、不当性の問題をどの基準でどういうふうに考えていくのか、そういう点を運輸省当局は煮詰められておられるのか。国内の分野じゃないです。国際分野でございます。その点についての御見解をお聞きしたいのです。

○黒野説明員 運賃の認可の根拠規定は航空法の百五条にございまして、これは国内の航空事業者に対して、国際、国内両方に同じ基準になっております。その中に具体的な認可基準がございまして、申し上げてみますと、「特定の旅客又は荷主に対し、不当な差別的取扱をするものでないこと。」あるいは「旅客又は荷主が当該事業を利用することを著しく困難にするおそれがないものであること。」さらには「他の航空運送事業者との間に、不当な競争をひき起こすこととなるおそれがないものであること。」等五つの基準が決まっております。これに従ひまして我々としては処理いたしております。

○福岡委員 今御指摘しました私の質問に對しての基準的資料というものを本日に運輸省当局として整備されておられるのかどうか。整備されておら

いならば、これをきつかけにできるだけ整備して、不当性の基準をどうするのか、もう少し煮詰めていただきたい、かように思ひますが、この点についていかがですか。

○黒野説明員 私ども、今御説明申し上げました航空法の認可基準に従って処理いたしております。つい最近の運賃改定は五十七年の一月でございました。四年余り改定しておりませんが、具体的にその運賃改定の中身についてどの程度の値上げにするかというの、当該申請者の経営状態あるいは各種経費の上昇の状況等を勘案して決めるものでございまして、今申し上げたより以上にブレイクダウンした基準というのはなかなかつくりにくいというのが実情でございます。

○福岡委員 この国際運賃の設定に当たりましては、そういう国際線の一つの要素、いろいろの問題点、国際運賃の設定に当たりましての経済摩擦というふうなものに十分留意していただくことを運輸省当局にお願ひいたしまして、私の質問を終わらせていただきます。

○野田委員長 宮田早苗君。

○宮田委員 航空機工業振興法に對して賛成という立場で質問をするわけですが、今日、一部改正ということでは法律案が出ております。当然なこととは思ひますが、遅いという気持ちをしる持っておるわけでございまして、なぜかと言いますと、日本の現状は、御存じのとおり、二次産業、三次産業、ほとんどの産業が世界の水準以上にあるわけでございまして、特に、機械工業におきましては各分野のトップと云つていいほどの水準にある、こういう認識を持っております。にもかかわらず、航空機工業に關しては依然としてこういう状態でございます。ただ、現状をどうのよう認識をなさっておりますか、その辺をお聞きをいたしま

す。

○杉山(弘)政府委員 日本の航空機工業の現状についてお尋ねでございますが、昭和五十九年におきます航空機工業の売上高は約五千四百億円とい

うこととございます。国内におきます他の機械産業、例えば、自動車は二十五兆円の売り上げを持っておりまして、家電が十一兆円、電子計算機も三兆円という売り上げがございますので、この航空機工業の五千四百億円の売り上げは、これらに比しましてもいかに小まうございます。まして国際的な比較をいたしますと、アメリカの航空機工業の売上高に對しましては二十一分の一というところでございますし、英国、フランス、ヨーロッパ諸国の航空機工業との関係では三分の一から五分の二というところでございまして、極めて差がついておるところでございます。

ただ、これまで日本の航空機工業はY511の開発に成功いたしましたし、また小型機ではMU2、MU300というような機種も生み出しておりまして、最近ではYX・ボーイング社の開発にも参加をし、こういった過程で、我が国の航空機工業の実力の向上ということも次第に世界各國の航空機工業界から注目されているところでございまして、既に御案内のように、現在ではV2500、YXの両計画に日本として参加をしているわけでございますが、こういった幾つかのステップを経て、できるだけ早く世界の航空機産業と太刀打ちできるようなところで育てていきたいというのが私の考え方でございます。

○宮田委員 我が国の航空機工業は、世界の市場におきまして、競争力、信頼性とかあるいはまた販売力とかアフターケア、こういう問題についてどのようにお考えか、ひとつ聞かせていただきたいと思います。

〔委員長退席、奥田（幹）委員長代理着席〕

○杉山（弘）政府委員 先ほども若干御答弁を申し上げたわけでございますけれども、我が国の航空機工業は、先進国の中で見ますと極めて見劣りするわけでございます。これまで国際共同開発には幾つか参加をしてきたわけでございますけれども、やはり、技術力はもちろんのことでございますが、販売の面、さらにはアフターサービス、いわゆるプロダクトサポート、そういった面におき

ましてこれまで経験が不十分でございまして、先進国の航空機工業に對しましてはこういった面での見劣りがするというのもまた事実でございます。

現在我が国が参加をいたしておりますV2500、YXの両計画につきましましては、開発のみならず、生産、販売、プロダクトサポート、そういった面でも日本側がリスクを負担するという格好で、初めての経験ですが参加をいたしておりますので、こういった経験を踏まえまして、これまで立ちおくれしておりました技術力、販売力、さらにはプロダクトサポートといった面につきましまして、先進国のすぐれたところを吸収し、一日も早く彼我の差を埋めるようにしたいというのが私の考え方でございます。

○宮田委員 振興法についてお聞きするわけでございますが、まず、航空機工業振興法は昭和三十三年に制定されたわけでございますが、以来、いかなる施策が展開をされ、いかなる効果もたらされておるか、お聞きしたいわけでございます。かつてY511を百八十機製造しておるわけでございまして、その成果と実績について、もう一つは、YX計画でボーイング社の胴体部分を日本が請け負ったということになっておりますが、その成果がどうなっておるか、お聞きをいたします。

○杉山（弘）政府委員 まず最初にY511の成果でございますが、御案内のように、昭和三十四年に特殊法人日本航空機製造株式会社を設立をいたしまして、Y511の開発、生産を実施をいたしまして、昭和三十九年から引き渡しが始まりまして、以降十年にわたって百八十機を量産し、国内初め各國のお得意先に引き渡したわけでござい

ます。技術的にはすぐれた航空機との評価を得たわけでございますけれども、販売面での経験が足りなかつたことがございまして、この日本航空機製造株式会社全体としての収支バランスは、当時とい

た。そのために、昭和五十七年には日本航空機製造株式会社が解散することになったわけでございますが、ここで日本の航空機産業をいたしましては、初めて自前で航空機をつくり上げるという貴重な経験をいたしたわけでござい

ます。ただ、残念ながらこれはプロペラ機でございまして、今のジェット機の時代になりました。ジェット機が主流となつてきますと、ジェット機に對する製造経験を積み重ねなければいけないということになるわけでございますが、これにつきましまして、Y511の開発の後に、YX計画ということでボーイング社の共同開発に参加をいたしました。これも初めての国際的なジェット旅客機の開発に参加をした経験ということになるわけでござい

ます。先生御指摘のように、開発段階のみならず、以降の生産、アフターサービスを通じて販売力等を養いまして、真の航空機工業としての自立ができないうわけでございまして、この経験から、現在やっておりますYX及びV2500の開発計画の中に参加をし、二五〇、二三〇という低い参加比率ではございますが、生産からアフターサービスまでの全過程においてリスクを負い参加をするということになりました。これはまた日本の航空機工業にとつて貴重な経験になるのではないかと考えておる次第でございます。

○宮田委員 Y511の問題について関連してお聞きしますが、百八十機製造されて、性能が非常によいんだということを聞いておるわけでござい

ます。その証明としていまだに現役で就航している機数が相当あるんじゃないかと思ひますが、その辺はどうなっておりますか、お聞きしたいと思います。

に使用者の方から高く評価をされている航空機であると考へております。

○宮田委員 大臣にちよつとお聞きするわけでござい

ますが、我が国において航空機工業を振興する必要性について、この改正の趣旨等によってその方向は理解できるわけでござい

ますが、具体的な説明願ひたいと思ひます。

○渡辺国務大臣 先ほどもお答えいたしました

が、常識的に言つても、日本がこれだけの高度工業国家で、ブラジルやインドネシアでさえジェット旅客機を生産している。フランス、イギリス、イタリアももちろんである。非常に戦後立ちおくれ

うな指摘があつてもいいような日本の技術力というのがあると思ひます。それがこういう関係で振興することによつて貿易摩擦に輪をかけるように非常に航空機産業が発達する。発展をするんじゃないか、発展しなければならぬと思ひますが、その辺について調整というものを今のうちに考えておかなければいかぬと思ひますが、その点のお考えはどうですか。

○渡辺国務大臣 これは時代が変われば産業の構造もおのずから変わってくる。何といったって、日本ではもう鉄といつたら宮田さん御承知のとおり今でも世界最大ですよ、鉄王国でやってきましたから。しかしその鉄も今のような状況になると、世界じゅうの需要が七億トンだそうですが、それが八億トンにも九億トンにもなるといふうには考えられないし、発展途上国が追いついてくる。似たような現象が国内の既存の産業にはたくさんあるわけです。繊維しかり、その他いろいろございませぬ。しかしそういうものは、ある程度長い目で見れば発展途上国には譲らざるを得ない運命に私はあると思ひます。

そうかといつて、日本は貿易国家で食つていかなければ、資源がないのですから豊かな暮らしができるわけがない。ですから、やはり発展途上国と競合しないような新しい技術を伴う産業を興す。それはアメリカとは競争になるかもしれないです、榮えていけば。しかし、これは三年、五年の話じゃありませんからね、開発に十年年もかかるだろうと言われているわけですから。そういう長い歴史の中で産業構造調整というように、大きなこれは好むと好まざるにかかわらず、大きな目で見れば日本が繁栄を持続するためにはやめていかなければならぬことである。そう思つても、お先真つ暗では困るわけですから、衰退するまで衰退してしまつて、新しいものは何もないというのじゃ困る。ですから、やはり次の世代を担う産業の一つとしてはどうしても育成をしていかなければならぬ分野である、そう思つております。

○宮田委員 我が国の航空機工業を振興する上での政府の今後の基本方針はどういう形をとおりにするか。例えばアメリカ型、つまりNASA、国防省中心で開発する方法とか、あるいはまた欧州型といふか、民間が開発して政府がそれを支援するという方法、もう一つは国営会社で発足する、こういう方法に分けることができると思ひますが、我が国がどうしようと思ひます方法はどうをお考えになつておるか、お聞きします。

○渡辺国務大臣 これは、アメリカのような莫大な軍事費を持つてやる国と、日本のように極めて抑制的に防衛費を抑えていくという国とではおのずから違ふと思ひます。したがつて、やはり民間型でやらざるを得ない。私は、これは常識的にもそういうことにならざるを得ないのじゃないか、そう思つております。

○宮田委員 この改正案について、特に国際共同開発の促進を趣旨とするということでございますが、この理由についてもう一遍明らかにしてもらいたいと思ひます。

○杉山(弘)政府委員 御提案申し上げております航空機工業振興法の改正の中で、私も、航空機工業の振興のために国際共同開発に対して支援をするということの明確にうたつてあるわけでございます。

この国際共同開発を支援すると申しますのは、やはり最近の航空機の開発の状況を見ておりますと、世界市場を相手にした新しい航空機なりエンジンの開発ということになりますと、非常に膨大なリスクを冒すことになりまして、現在我が国が参加しておりますジェットエンジンV二五〇〇の開発費につきましては約四千億、V二五〇〇につきましては約七千二百億というふうに見積もられておりまして、先ほども御説明申し上げました日本航空機産業の一年間の売り上げが五千四百億という規模から考えますと、この開発費の大きさというのはいくらでも御承知のことであると思ひます。御提案いただけるものと思ひます。こういった大きなリスクを冒すだけの力がまだ日本の航空機産業

にはないということでございます。

それと同時に、開発の成果というものはやはり国際市場において売つていかなければいけない。そういう場合に、我が国だけの開発ということになりますと販売面でいかなるものであろうか。むしろ共同開発をして、共同開発の相手国にまたその得意とする市場で売つてもらうということが、開発の成果である機体なりエンジンなりを世界市場で売つていく上では有利ではないか。こういうこととから考えまして、国際共同開発というのはいくつかの我が国航空機産業の進むべき方向ではないか。こういったものにできるだけ重点的に応援をしていく、こういうことで航空機の国際共同開発等につきまして助成をするということを明らかにした次第でございます。

○宮田委員 航空機工業の振興の手段といたしましては、今おっしゃつたことで十分というふうにして思つておいでになるか、もう一度お聞きします。

○杉山(弘)政府委員 先生御指摘のように、日本の航空機工業の振興の手段としてこれだけで十分かどうかということでございます。私も、国際共同開発に限らず、広い意味での国産化、自前の開発ということについてもできれば応援をしたいと考えておるわけでございますけれども、昨今の財政事情のもとではなかなかそこまで手が回らないというのが実情でございます。

また、現在御提案いたしておりますのは開発段階の助成だけでございますが、そのほかに例えば販売面等で何か政府としてお手伝いすることはできないかということにつきましても検討する必要があります。あるいは、本改正案を成立させていたいただきました後、航空機・機械工業審議会におきましては、開発段階に対する助成に引き続いての検討課題というところで、引き続き御討議をいただくことになつておりますので、その結果等も踏まえまして、また政府として何かやるべきことがあれば具体的な御提案も申し上げたいと考えているところでございます。

○宮田委員 本法にございます計画が軌道に乗るためにはいろいろな経過を踏まなければならぬと思ひます。例えば試験はいつころになるか、営業はいつころからできるか、さらに販売力はいくつくらいになるか、さらには生産の数は、これはどのくらいになるか、そして採算に乗るのはいつころと考えられるか、また何機製造すれば採算に乗るかということについて、御説明ができればしていただきたいと思ひます。

○杉山(弘)政府委員 まずジェットエンジンV二五〇〇の方から申し上げたいと思ひますが、かなりこれは開発の段階が進んでおりまして、昭和六十三年、八十八年度には第一号機のユーザーへの引き渡しを行いたいと思ひます。

その後の採算の状況ということになりますと、これはお客様への引き渡しのテンポがどうなつていくか、その他いろいろ不確定な要因があるわけでございますが、一定の前提を置いて私も試算をいたしてみますと、初号機の引き渡しをいたしましてから四、五年たちますと、単年度の収支ではプラスになり得るのではないかとと思ひます。ただ、それまでに投下をいたしました開発費が膨大なものになつておきますので、累積で考えますと、収支採算がとれますとして全体として累積収支でプラスになつてまいりますのは、むしろ二〇〇〇年ごろというかなり先のことになるのではないかとと思ひます。V二五〇〇の場合には、約四千台くらい売りますと収支がほぼ累積でとんとんになるということかと思ひます。

それからV二五〇〇につきましては、初号機引き渡しについて現時点でまだ確定的なことは申し上げられませんが、私も、私どももいたしましては、六十六年度には引き渡しができるような格好で開発を進めていきたいと思ひます。単年度収支につきましては、やはりV二五〇〇と同様に初号機の引き渡しから四、五年たちました段階でプラスになり得るのかなというふうな考へておりますが、累積収支では、やはり生産の段階がエンジンほど進んでおりませんので、二〇

ンジンだけではなくて、素材とか部品とかといったものについても開発努力をしなければ日本の航空機工業の振興にならないというのはおっしゃるのとおりでございまして、私どもそういう観点から、今回の改正法の中におきましても関連の部品、素材も対象にし得るということにいたしておるわけでございます。こういったものにつきましては現段階で具体的なプロジェクトがあるわけではございませんが、新しいものがこれから出てまいりますれば、その過程におきましてこのスキームの対象にするというようなこともあるいは考えられていく必要があるのではないかと思います。

そういう問題を残しまして、やはり部品、素材関係の振興ということは重要であると考えておりまして、私ども昨年の十月に社団法人日本航空

宇宙工業会にコア・テクノロジーセンターというものを設置いたしました。このセンターには部品、素材関連のメーカーを中心といたしまして六十四社の御参加をいただいております。ここを中心としたしまして海外におきます部品、素材に関する技術動向の調査分析、さらには国際的な規格の調査、国際規格の整備、その他データバンクの整備等々を通じて、日本におきましても部品、素材産業の振興を図る一助にいたしたいという事で既に発足をいたしておりますが、こういったこと等をも通じまして部品、素材産業の振興にも力を入れていきたい、こういうふうと考えておるところでございます。

○宮田委員　航空機工業によって育成される技術を広く他の産業分野にも役立てていく工夫を行う必要があると思うのですが、この点について何かありましたらお聞かせ願いたいと思います。

○杉山 弘 政府委員　航空機産業は、素材それから空力技術、エレクトロニクス技術その他各般の最先端の技術を結集して、エンジンとか機体とかという一つのシステムにまとめ上げていく産業でございます。したがって、この航空機産業にとって必要とされる技術というのは、そのまま他の分野でも利用が可能な先端的な技術ということ

になるわけでございまして、これはおのずから他産業にも利用されていくというふうに考えるわけでございますが、そのP・R等の仕事といえますのは、まずもって実際に開発をした航空機産業に属する各企業がやっていただけのもので思うわけでございます。

ただ、あるいは組織的にこういうことをもつとやるべきではないかという御意見もあろうかと思えますけれども、こういつたことにつきましては、私ども先ほどの航空宇宙工業会等の団体を通じて、私どもも広く各方面への周知徹底、PR等もやっておりますし、これまで以上に開発の成果が各方面で利用されますように政府としても積極的に力を入れていきたい、かように考えている次第でございます。

○宮田委員 現在進行中のYXXそれからV二五〇〇、この計画を推進することは我が国航空機工業にとっていかなる意味を持っておるのか、その辺をひとつお聞かせ願いたいと思います。

○杉山(弘)政府委員 先ほども御答弁の中で申し上げたわけでございますけれども、この二つのプ

○宮田委員 最近、各地方においてコミュニティーやヘリコプター輸送に対する関心が非常に高まりつつあるわけでございます。これらの関心を具現化するためには、輸送コストあるいは運航が可能でかつ安全な機材の存在が前提になると考えられます。そのためには、YX X、V二五〇のような大型の機材の開発に力を入れるのみならず、国内輸送にも必要な小型機の開発にも力を入れるべきと考えますが、この辺についてお考えがございましたら聞かせていただきたいと思います。

○杉山(弘) 政府委員 御指摘のコミュータークラスの飛行機による旅客輸送の需要につきましましては、例えばアメリカで申しますと、一九七八年には例えゆるデレギュレーションが行われて以来、毎年一五％程度の極めて高い伸びを示しております。また、我が国におきましても、昨今は各地方においてコミューター輸送への関心が高まっておりますので、こういうものを目標に小型機の開発にも力を入れるべきではないかという御指摘、またことにごもっともであろうかと思うわけでございます。

ただ、この小型機の開発につきましては、欧米のメーカーのみならず、例えばインドネシアとかブラジルとかといった国々も機材の開発に乗り出しておりまして、競争相手がかなり多うございします。我が国の航空機産業といたしまして、これまでこういった分野について幾つかの実績も残しております。また、これからもその開発に積極的に取り組んでいくことは重要だとは思いますが、けれども、実際の開発をやるということになりますと、市場予測を初めといたしまして開発すべき機材の決定その他いろいろ問題もございしますので、力を入れるべきことは当然ではございますが、必ずしもすべてが成功するというわけでもございせんので、そのあたりにつきましては慎重な判断が必要な面もあるということもあわせて申し添えさせていただきますと思うわけでございます。

○宮田委員　最後でございますが、大臣、要望を含めてお考えをお聞きたいわけです。

この提案理由の中にございますように、航空機工業といえますのはあらゆる分野の先端技術の集積の上に成り立つ、こういう工業でございますし、関連産業も極めて広い。さらに産業基盤の強化とか産業技術の水準の向上に非常に大きく役立つ。当然なことと思いますが、それだけに今日各産業の方々の期待が非常に大きいというふうに認識しておりますだけに、この法律が決まりますならば、この振興を大いにやってほしい。ただ決まったということだけでなしに、柔軟な姿勢によってこの振興が大いに上がるように努力してほしいというのを要望し、あわせて大臣の所見をお伺いして終わらせていただきたいと思います。

○渡辺国務大臣 全く御趣旨大賛成でございますので、趣旨に沿ひまして鞭撻をしてみたいです。

○宮田委員 終わります。

○奥田（幹）委員長代理 工藤晃君。

○工藤晃 委員 これまでの法律で航空機国産化という目的がうたわれて、今度は航空機の国際共同開発を促進するという目的が大きくなってきたわけなので、実際に国際共同開発の実態がこれまでどうで、今後どのような内容になると期待できるのか、このところが一つ検討されなければならぬと思います。

まず、さきの YX、具体的に B707 の米国との共同開発の実態がどのようなものであったのか。この商工委員会調査室の「問題点」の四十八ページを見ますと、「我が国の分担率は一五％程度にとどまり、事業の責任と主導権は、殆どボーイング社が有していたといわれる。」ということですが、B707 の国際共同開発、日本はボーイング社に対して下請的存在にとどまっていたのではないだろうか。その点いかがでしょうか。

○杉山（弘）政府委員 お尋ねの YX・ボーイング 707 の開発の実情でございますけれども、先生御指摘のように、我が国の航空機産業は一五％の参加率をもちましてこの開発に参加をいたしました。したがって、我が国の航空機産業が関与をいたしましたのは 707 の開発段階だけでございまして、

てこの振興が大いに上がるように努力してほしいということを要望し、あわせて大臣の所見をお伺いして終わらせていただきたいと思います。

○渡辺国務大臣 全く御趣旨大撓成でございますので、趣旨に沿ひまして鞭撻をしてまいります。

○宮田委員 終わります。

○奥田(幹)委員長代理 工藤晃君。

○工藤（見委員） これまでの法律で航空機国産化という目的がうたわれて、今度は航空機の国際共同開発を促進するという目的が大きく出てきたわけなので、実際に国際共同開発の実態がこれまでどうで、今後どのような内容になると期待できるのか、このところが一つ検討されなければならぬと思います。

まず、さきの YX、具体的に B 社の米国との共同開発の実態がどのようなものであったのか。この商工委員会調査室の「問題点」の四十八ページを見ますと、「我が国の分担率は一五％程度にとどまり、事業の責任と主導権は、殆どボーイング社が有していたといわれる。」ということですが、B 社の国際共同開発、日本はボーイング社に対して下請的存在にとどまっていたのではないだろうか。その点いかがでしょうか。

○杉山(三)政府委員　お尋ねのYX・ボーイング707の開発の实情でございますけれども、先生御指摘のように、我が国の航空機産業は一五％の参加率をもちましてこの開発に参加をいたしました。したがって、我が国の航空機産業が関与をいたしましたのは707の開発段階だけでございました。

て、その後の生産、販売、プロダクトサポートというものにつきましては、ボーイングがみずからの手で実施をしたわけでございます。御指摘の商工調査室の資料の記述というものは、そのあたりを指して書かれたものというふうに理解をいたしております。

ただ、一五%という低い参加率にとどまったというところから、下請的なものではないかという御指摘もあわせてございましたので、すけれども、我が国の航空機産業は、宿の胴体、フェアリング、さらには主翼のリップといった分担部位の設計、開発をやるだけではなく、ボーイング社と共同で機体全体の設計、さらには機体なり翼の形状なりにかかわりますいわゆる空力設計作業というものは一部も分担をしたわけでございまして、単なる下請というふうな御批判は必ずしも当たらないのではないかと、こう考えておるところでございます。

○工藤(晃)委員 我が党も、商工部会として三菱重工の名古屋工場へ行って調査いたしました。そこで、またこれはいただいた資料から見まして、例えば三菱重工の場合も、開発で一番問題になるのはやはり設計だと思いますが、パネルですね、三菱重工の場合六部分、それからドアが五つの部分ですが、ドアについて言うところ、基本設計も詳細設計ともにボーイングがやっていると、このことになっていきます。それから、パネルについては、基本設計はボーイングであります、詳細設計、製造図面は三菱重工である。ただし、この製造図面というのはすべて発行後にボーイング社に承認され、ボーイング社の図面として発行されるということ、これらの製造は、資材調達から始まって品質管理まですべてボーイング社に対して保証の責任がありますし、三菱重工が設計した図面に従って製造した製品は設計上の瑕疵がないことというふうな品質保証もしなければならぬということ、やはり飛行機全体の設計思想とか基本設計とか、こういう部分についても実際はボーイング社がやって、多くの部分の詳細設計までや

って、それからごく部分的に日本が詳細設計をやっているというのが事実でありますので、下請的というのをどこまで下請的とするかによって説明の仕方は違ってくるかとは思いますが、これが実際であるという、こういう資料をいただいております。今言った事実は間違いないでしょうか。

○杉山(弘)政府委員 先生御指摘のとおりかと存じます。

○工藤(晃)委員 それから、通産省の機械情報産業局のYX開発計画、最初の説明書によりまして、YXの受注は現在既に三百一機で極めて好調だということでありましたけれども、結果的には、五年間で五百機生産を見込んだ生産計画が三倍の十五年かかる見通しで、月産八・五機と見ていた当初予想に比べて四分の一以下のペースになっている。最近、月産二機が三機になったというふうなこともあります。そういうふうにして、この販売計画も見込みがかなり変わってまいりました。一方ではボーイング社から二〇%の値引きを要求されたというふうな話もあるわけなので、少なくともYX開発計画で、これを通じて我が国航空機工業における大型機の設計、製作技術が向上するということになる文句というのは、結果としてはかなりそういうことにならなかったのじゃないかと思いますが、今度のYXの開発については、もともと本当の意味での日本の本格的な大型機製作の独自の力がつくような、そういう保証があるのか、そこについて少し説明していただきたいと思っております。

○杉山(弘)政府委員 先ほど先生から、三菱重工とボーイングとの契約の実態の詳細についてお話しがございました。事実でございますが御答弁を申し上げたわけでございますが、つけ加えさせていただきます。YXの場合には、我が国の三菱重工その他企業が開発段階に参加をいたしまして、その後の生産、販売、プロダクトサポートの分野につきましては、ボーイングはそこに責任を持つということ

とから、あるいはやむを得なかったというふうな事情もあるということはお解り解をいただけるかと存ずるわけでございます。

それから、YXの場合につきましては、受注が伸び悩んで生産のロットも当初予定には達していないというふうなお話もございました。確かに適合機種でございますエアバスに押されておりました、これまでのところ、ボーイングの受注につきましては若干伸びが鈍っているというところは事実でございますけれども、最近では、国内におきまして全日空がこれを採用するということを決めていただきましたので、この辺から、また、受注面におきましてでもできるだけ適合機種に対して引けをとらないようにしたいということで、日本の関係各社も一生懸命やっているところでございます。

現在、その次にYXの共同開発をやっているわけでございますが、これについては、YXの場合と違いますが、先ほど御説明を申し上げたわけでございますが、単なる開発段階から、生産、販売、プロダクトサポート、全過程を通じていわゆるフルパートナーとして参加をしているわけでございます。また、その参加比率につきましても、YXの場合の一五%から、二五%というふうに参加比率も上がっておりますので、こういうことを通じて、YXのとき以上に日本の航空機工業につきましても有益な成果が得られることになるのではないかと、このように考えている次第でございます。

○工藤(晃)委員 そこで、もう少しYXの開発の経過について伺いたいわけですが、そもそも八〇年八月の航空機・機械工業審議会で、そのときは百三十席クラスまたはそれよりも大型のものを国際共同開発する方向で積極的に取り組むことが必要という答申が出されて、八一年度から政府補助金がつけられた。八一年、八二年、八三年、八四年、八五年、それで八六年なんです、その間随分いろいろなことがあったと思っております。その一つは、ヨーロッパのメーカーからいろいろ

共同開発の提案があったことですが、どうして結局またボーイング社に行ってしまったのかということが一つの質問です。

それからもう一つ、八四年三月十六日、ボーイング社との了解覚書が行われたのですが、ことしの三月、第二次覚書ということにございまして、この第二次覚書段階でも、では本格開発にいつ、どう着手するかということにはなっていない、こう書いてあります。今後「プログラム成立の可能性が見極められた段階で本格開発に着手する」とあり、来年度の六、七月ごろまで研究開発をやります、その上で改めてどのように共同開発をやっていくか、あるいはそこで本格開発が決まるのかどうか協議しようということになっている。というのが通産省からいただいた書類その他から見られるわけでありますが、結局まだどこがもめてこのようにボーイング社との間の覚書がこの程度の段階にとどまっているのか、その点について具体的に説明していただきたいと思っております。

○杉山(弘)政府委員 まず、YXについてヨーロッパのメーカーからもパートナーとして参加しないかという申し入れがあったにもかかわらず、なぜボーイングを選んだのかということでございますが、これにつきましては、YXの開発に際しヨーロッパのメーカーを含めて三社から共同開発のオファーがございました。一つは、現在共同開発をやっております相手のボーイングでございます。残りの二つはヨーロッパのエアバス・インダストリーとアメリカのマクダネル・ダグラス社の合計三社でございます。マクダネル・ダグラス社のD三三〇計画と申しますのは、途中でオランダのフォッカーが脱退をいたしましたので、計画自身が中断ということになってしまいました。したがって、我が国としては選択の余地はボーイングにするかエアバスにするか、こういうことになったわけでございます。

そこで、ボーイングを選んだ理由ということになるわけでございますが、これは日本側の航空機

メーカーの意向がボーイングと結びたいということとで強かつたわけでございまして、その背景には、ボーイング社のこれまで開発しました機種がいずれも世界のエアラインから大量の注文を得ている、そういう意味でボーイングと結びますと事業の成功度を高めることができるというふうな日本側メーカーとしては判断したということが一つあるかと思うわけでございまして。特に、具体的に百五十席クラスの飛行機ということになってまいりますと、ボーイングは御案内のボーイング727で大量の販売実績を有しているわけでございまして、また、米国内におきます市場というのが世界の航空機市場で非常にウエイトが高いわけでございまして、旅客機全体の場合に比べますと、そのかに米国内市場でのウエイトが高くなっている。そういう意味からもボーイングと結んだ方が事業の成功性が強い、こういう判断でボーイングと提携をすることになったものと理解をいたしているわけでございまして。

ところで、お尋ねの第二点は、ボーイングをパートナーとして選びながら本格開発が延び延びになっており、第二次の了解書も相当延びているけれども、その理由は何かということでございますが、私の理解では、このYXXの競合機種としてエアバスA320というのがあるわけでございまして、これは予想以上に早く本格開発に乗り出しまして、これまでかなり世界各国のエアラインからの受注もいたしております。したがって、スタートの段階で若干水があげられたという感じは否めないわけでございまして。

ただ、百五十席クラスの旅客機の場合には、二〇〇〇年ごろまでに代替需要が約三千機ぐらいあるというふうな言われておりますので、エアバスA320以外にも当然進出の余地はあるわけでございまして。そういう観点から、ボーイング及び日本の航空機メーカーといたしましては、エアバスA320との関係でもっと特色のある航空機を売り出した、こういうことでその辺の検討に時間が掛かっ

ている、第二次の覚書の締結が延びている、こういうふうに理解をされているわけでございまして。〇工藤(見)委員 第二次の覚書はもう締結されたと思うのですが、恐らく第三次ということだろうと思ひます。

B37の改良が新型開発かということがいろいろ問題になって、それから収入の傾斜配分でボーイング社が高いのれん代を出さないと言っていることでもめていっていることが伝えられておりまして、特に今お話がありましたように、相当新しい要素を持ったものをつくるとするならば、エンジンも今問題になっているV二五〇〇みたいなものではなくしてプロップファンエンジンの採用なんかも考えているということ、これらはどういう飛行機をつくるかというイメージがまだほとんど具体的にない段階である。それから日本が一体どこを分担するか、二五〇というところはあるのですが、これもまだ決まっていなくて、それも飛行機の全体像がないわけですから、それから収入をどう分配するかということが決まっていな。そういう点だと考えますが、いかがでしようか。時間も余りありませんのでイエスカノーかで答えてください。

(奥田(幹)委員長代理退席、委員長着席)〇杉山(弘)政府委員 先生御指摘のようないろいろな問題があったことは事実でございます。分担部位につきましては、日本といたしましては今回は尾翼ないしはコックピット関係というオフアアをいたしておるわけでございまして。

また、利益配分につきましても、参加比率に応じて配分するというのでは不適当ではないかというような問題がボーイング社から提起をされました。これは日本側の参加各社との間の契約になるわけでございまして、先ほども申し上げましたように、日本側としても今回初めて生産以降の過程にもフルパートナーとして参加をするということになりますと、全体を通じての利益配分について二五〇をそのまますべてこれを通すことも実際問題としてはなかなか難しいかと思ひまして、

その辺の問題はこれから早急に鋭意詰めていくというところになるかと思うわけでございまして。〇工藤(見)委員 そういうことで、今の答弁でも結局YXXもかなりボーイング社に振り回されてなかなか決まらないということが明らかにになったと思うのです。

ところで、YXX開発に對しましては、もう既に五十六会計年度から補助金が出されております。これは大臣もちょっと考えていたいただきたいのですが、この補助金の出し方を見ると、補助金はずっと出ているのですが繰越額が大変多く、各年度出ております。例えば五十八年度ですと補助金が二十二億五千万円、繰越額は十五億八千万円、言ってみると、出される補助金に對しまして繰越額が七〇・三%。五十九年度に對して言うところ、出されたものに對して九七・二%も繰越額があるというところを見ると、ともかく繰越額が出るというのはいずれも補助金の出し方が延々とされていく、こういう補助金のあり方。補助金を出している、こういう補助金のかという議論は別として、そういうことはまたあるとして、仮に出すべきであるとしても、こういう出し方を延々とやってきたことには、かなり問題があるのじゃないかと非常に強く感じるわけなんです。それは今後法改正で、ある意味では大規模な助成をするということから、これもどうしても一層問題にせざるを得ない。

それで、特に民間輸送機開発補助金交付要綱という通産省の私を見ましたけれども、これも結局費目は何かということ、企画開発費、設計費、試験費ということになっております。ところが、企画開発費にしろ設計費にしろ、さっき言ったボーイングの今度の新しいのがどういうイメージの飛行機をつくるかがさっぱり明らかにならない段階で、日本が何をどう設計するの企画するのかわからないままにともかく補助金が出され、し、結果的には使われずに繰り越しが行われているということなんです。それからまた、財団法人民間輸送機開発協会の事業報告を五十六年度、五十七年度、五十八年度、五十九年度ずつと見ましたけれども、例えば五十九年度の設計作業でこういうことをやりましたというふうな書いてあるのは、前年度の五十八年度と全く同文なのが載っているのです。これならわざわざ新しい報告を書かなくてもいいようなのに、これは読むと時間がなくなるからもう読みませんけれども、ともかく全く同文のことが書いてあるということを見ると、YXXに對するこれまでの補助金の出し方、出すべきであったか否かという議論とは別に、出し方そのものがどうしてこういうだらしないことになってきたのか。それで、実際に一体何をやってきたのか。まだ何をやるか決まらないので、一体何を企画してきたのかということが疑問にならざるを得ない。こういう補助金の出し方というのには、ここで政府の責任としても検討しなければならぬのじゃないかと思ひますが、これは大臣の御意見も伺いたいと思ひます。

〇杉山(弘)政府委員 御指摘のように、五十六年度以降毎年の予算につきましてかなりの額の繰り越しが出ておりますが、これにつきましてはそれぞれ理由のあることでございまして。主たる理由は、先ほど先生からも御指摘のございましたように、ボーイングとの間の第一次の了解書の締結交渉に時間が掛かったこと、さらには市場調査の結果、本格開発の時期を一年程度先に繰り延べるというふうになったこと等に伴うものでござい

ます。もちろん、こういった事柄が当初から予見をされておりましたならば、それに必要な予算というものは要求をしなかつたわけでございましてけれども、私も、私も関係者といいたしましては、なるべく早くこの開発を進めたいという気持ちもございまして、順調にいった場合に予算が足りなくなるということがあつてはこれまた大変なことになりますので、一応想定される限りにおいては事が順調に進ぶという前提でいろいろ予算要求をしておりましたので、その見込みが違いました段階で繰り

越しということでは後年度に延ばさざるを得なかったわけですが、これも、大体これまでのところは一年おくれということでは予算の消化もしてきているというふうな考えでおります。

また、予算の内容については、ごく簡単な設計、企画、調査ということではないか、一体何をやっていくのかということにつきましては、これは予算を使つてやりましたことにつきまして私ども詳細に御説明を申し上げることが出来るわけでございますけれども、余りに細部にわたりますので一々については申し上げるのを控えていただきたいと思います。例えば、先生御指摘のように設計というものはあり得ないのじゃないかということでございますが、むしろ五十六年度に出しました予算の中では、そういう相手とパートナーを組むかは別といたしまして、百五十席クラスの今後の航空機につきまして、我が国独自の設計思想によります大体のイメージというものを持つていた方が相手を設定する際にいいのじゃないかというふうなこともありまして、そういう設計もやっているわけでございますので、一概にどういふ航空機を開発するか決まらない段階で設計の必要はないということも言えないのではないかと思います。詳細につきましては、いろいろ御説明する用意はございます。

○工務(見)委員 時間がなから局長の答弁はなるべく簡潔に。それでは、大臣の答弁は後でもう一つの補助金の問題のところであわせて伺いたいと思います。

いろいろ言いわけされましたけれども、ともかく連続して一年、二年、三年、四年、ずっと、恐らく六十年度もそうでしょうけれども、繰り越し繰り越して出している、お金はどんどん出てくる。一方、生活保護の補助まで削るような時代にこういうことだけ燃然とやっていると、これは信じられないことですから、これはやはり反省していただかなければならない、こう思います。次に、エンジンの問題について伺います。

エンジンは、私も石川島播磨重工の田無、瑞穂の工場を見ていろいろ感じるところがあったのですが、時間が余りないので一つだけ聞きたい点があります。V二五〇〇の開発についても幾つかの段階があって、その前身は工技院の大型プロというところで民間用のエンジンを航空技研とともにつくった、それを英国に持っていくって高空状態での実験をやったところが案外よかったというので、ロールスロイスの方からいろいろ話があつて、日英でのXJB計画ということになってきた。これは五〇対五〇ということですか。

それで、それが今度はいつの間にかブラッド・アンド・ホイットニーが入ってきて、結果としてブラッド・アンド・ホイットニーが三〇%、ロールスロイスが三〇%、日本が三〇%、その他MTU、フィアット、それぞれ西ドイツ、イタリアとの共同開発ということになっていったのですが、例えば一等最初の段階では独自に全部のジェットエンジンをつくつたけれども、フィフティ・ファイフの段階では開発の分担はファンと低圧圧縮機、それから低圧タービンを受け持った。それで今度のV二五〇〇の開発になりますと、もつとその分担分野は減つて、ファンと低圧圧縮機、そのほか高圧圧縮機、高圧タービンのごく一部分というところは受け持つわけですが、もはや五〇%でもなくて二三%になる。それで、XJBの計画ができたときに、機械情報産業局航空機武器課長——武器課長なんておられるんですね、岡山さんが、通産ジャーナルに「XJB開発事業が、日英五〇対五〇という対等のシェアで行われること

の意義は極めて深い。」ということを書いていたのですが、この経過を見ても、いろいろ理屈はわかりますが、アメリカのマーケットに売つたためにはこの方がいいのだとか何とか、また局長はさんざんお答えになるだろうと思うのですが、それは予想してありますから省いていただきたい。結果として、やはり独自の計画というのが主体にならなくて国際共同開発、それで、この国際共同開発もイギリスとのフィフティ・フィフティ

というところで進まないで結局二三%に落ちていって、ごく一部分しか分担できないことになつて、そういう方向へ進んでいる。今度の法改正はそういう方向をますます強めることになるのではないかと、このことを心配しているわけなんです。もつと念のために言っておきますと、我が党も日本の航空機の平和的な独自な発展ということを求めますし、そういう立場で独自なものがつくられながら、あるいは国際共同開発といつたていづともアメリカが相手というのではなしにヨーロッパとも一緒にやるとか、そういうことがいつもつぶされてアメリカ主導になっていくという方向には、結局国際共同開発というのはいくつ方向になつていっているのではないかと、結果を見てその判断せざるを得ないのですが、この点について今の段階で考える必要があるのじゃないかと思ひますが、いかがでしょうか。

○杉山(弘)政府委員 ジェットエンジンについて、当初のロールスとの五〇対五〇から現在のようになり二五%までシェアが下がり、五カ国共同開発になつて、むしろ五〇、五〇というような格好で開発を継続すべきではなかったか、あるいはそういう御趣旨の御質問かと伺つたわけでございますけれども、この詳細については省かせていただきますけれども、むしろ五〇、五〇という形ではなくて五カ国の共同開発になりました結果といたしまして、かなり開発された成果のエンジンの市場性というもののについては二カ国の共同開発の場合より確実性が高まつた、それだけリスクが少なくなつたという判断ができるのではないかと、この五カ国の共同開発になりましたものでありますから、高水準の技術が導入されましたし、一〇%以上の燃費の効率とか推力の向上が図られるという点でもメリットが出てきたと思うわけでございます。

ただ、私もこれで満足を決していたしておるわけではございませんで、将来は、できますなら我々五〇%のシェアを持つて、対等の立場で共同開発をするということが最終的な目標にならう

かと思ひまして、そのための一つの過程としてはこういう過程を通るのやむを得ないのではなからうかと考えているわけでございます。

○工務(見)委員 その過程がだんだんだんだん下がっていく過程だから心配しているわけでありますが、次に、V二五〇〇に關係してのやはり補助金の出し方で、最初はXJB計画で出され、五十八会計年度から変わっていくわけなんです、これを見ても、特に五十六年度からずっとやはり繰り越しが大変多いわけでありまして。

それで、例えば五十八年度に至つては補助金が四十七億四、繰越額が五十四億七千五百万円といつて繰り越しの方が大きいというぐあいですが、これも理屈はもう知つています、なぜそうなのか。設計変更があつたからとかそれは十分聞いておりますから、そういう理由でなしに、ともかく出される補助金が、繰り越しがどんどん出ながらなおも多く出されていくという、こういうのはやりだらないやうな方というのは反省の必要があるのじゃないかと思ひますが、その点について、今後助成を続ける以上政府としては考えていただきたい。この点は通産大臣、お願いいたします。

○渡辺國務大臣 工藤さん、わかつて聞いていらっしゃると思いますが、わかつて聞いていらつしやうと思ひます。わからなくて聞いています質問じゃありませんから。

御承知のとおり予算というのは、もうこれは国会が終わるとすぐ来年の予算編成作業が始まりまして、それで八月にはもう概算要求を出すのです。中身も大体詰めてあるわけですから、そういうことは、まして産業界に關するものを出すというなかびたつと見通せない。したがつて、設計変更があつたりなんか、こういう問題がありますと、どうしてもその分が余るという問題がある。ところがシーリングがあるものですから、その次の年になつてそいつを不用額にしてしまつと、後で急に作業が進んだときに実際はお金が足りないという話になる。したがつて、これはこの役所も欲

張り、まあ欲張りと言つてはなんですが、やはりそこは、これはわかりやすく言えば一種の枠取りなんです。だけれども、むだに使つてしまふわけじゃもちろんないわけですから、だから私はこれはやむを得ないのじゃないかと思うのです。

それから、経済協力なんかも実際はしょっちゅうこういう問題があるのです。協力案件で組みましても相手に金がないという場合に、執行されないで余るといふ問題がございます。やはり支出は支出の権限をそれでおさめるといふことが予算です。それから、それ以上使つちやいけませんよ、それ以内でやつてくれという約束を国民の代表と政府はやるわけなんです。ですからこれらの点は確かにあなたのおっしゃるようになります。いいのですけれども、それらは一番いいのです。いいのですけれども、それらの事情もよく御承知だと思ひます。それから、御了解を賜りたいと思ひます。

○工藤(晃)委員 いや、私は了解できないのは、今行政改革だ、補助金削減だといふことが一番言われていて、現にそれこそ福祉関係の補助金も、八割出したものを今度は五割しか出さないとか、そういうことをやつたり、そういうことで福祉が大変脅かされているといふことは一方どんな進みながらも、こういう大きな企業が関係する補助金に關して言いますと、それこそ使ひ切れないのにまだどんどん出すといふ、そしてもし万一足りなかつた場合を御心配する。心配する方向を少し変えなければいけないのではないかとこの立場から聞いておりますので、了解できないわけであり

ます。

これに加えて、そういう航空機助成の補助金の出し方がそういうルールなことであつたのに加えて、私はぜひこれは考へていただきたいのは、確かにこの政策ではこの補助をやる、あの政策ではこの補助をやるというけれども、結果において非常に限られた企業にいろいろな補助金や委託金が集まつてしまふという事実で、ここで問題になる例えば三菱重工の場合、これは読み上げたら時間がなくてどうしようもないのですが、例えばちよ

うど一九八〇年度からずっと見ると、補助金の種類でも十六種類を受け取つてゐる。委託費の種類でも十八種類を受け取つてゐる。八〇年度から八六年度に、合わせると三百八十六億三千二百万円という補助金や委託金を結局こういう多くの名目で一つの会社に集中してゐるわけですね。川崎重工についても石川島播磨重工についても同様のことが言へまして、三社合わせると、八〇年度から八六年度に八百七億を超える補助金、委託金が結果として集まつてゐる。

それで、しかも個々の出し方を見ると、今みたいに使ひ切れなくてもなお出るような、こういうやり方があるわけなので、航空機に補助金を出さ出さないかといふことと、一つの企業に余りにも補助金が集まつていき過ぎる、こういうような問題についてももっと検討をしないと、財政の使い方の公平さといふ点で大変問題が出てゐると思ひます。

これは今言つた三菱重工、川崎重工、石川島播磨三社について、例えば防衛庁の主要装備品調達額でも、三菱、川崎、石川島が上位から一、二、三社といふことで、これだけで主要装備品調達額の五六割を占めるといふぐあいだ、補助金もこの三社にみんな集まつてくる。それからいわゆる防衛の調達もこういうふうになると、三社に集まつてくる。こういうことになると、余りにも少数のところに恩恵が集中し過ぎるのではないかと。こういう問題があるので、このことを強く指摘して、それで時間がだんだん少なくなつてきたので、もう一つ次の質問に移りたいと思ひます。

それは、今度できるこの指定開発促進機関について伺いたいわけでありまして、今度のこの指定開発促進機関というのは民法三十四条に基づいてつくられる公益法人でありますので、当然営利事業をやつてゐる方あるいは営利会社の役員も理事になつたり役員になつたりすることができ

るのではないかとこの点ですが、その点いかがでしょうか。

○杉山(弘)政府委員 これまでの公益法人の役員につきましては、別に法律上営利会社の役員をしてゐるからできないといふものではないかと思ひますし、今回お願いをしておりますのは、単に要件として民法三十四条に基づく財団法人といふことを考へておられますので、その場合の指定の欠格事由といふのは法定してございませうけれども、その中には、先生御指摘のような営利事業の役員をしてゐるというがために指定できないといふことにはなつていないわけでございます。

○工藤(晃)委員 そうしますと、今度財団法人の指定機関でございます。それによつて見ますと、業務規程は第十四条に書いてありますが、第十四条の第二項ですか、その一に「開発助成金の交付の対象となる国際共同開発の事業の選定の基準に關する事項」、どういふ国際共同開発の事業を選ぶのか、その基準もこの業務規程で決められる。

「一の国際共同開発の事業に対する開発助成金の交付の期間に關する事項」五年間か十年間かあるいは十五年間か、こういうことについても決める。それから「開発助成金の交付の申請及び決定の手續並びに交付の決定に際し付すべき条件に關する事項」、こういうことは国から来るお金を、だれにどのようにして渡すかといふ一番大事な基準はこの財団法人が決める。もちろん大臣の認可を受けるということがありますから、全く無条件だといふことは私言つておられますけれども、そこで問題になるのは、営利事業を営んでゐる者もこの役員になれる、そこで、助成を受ける側と何らかの利害關係を持つ人が役員になつて、そして国から来るお金をどこにどう流すかといふ業務規程もここでつくつて、そして結果において、この財団法人といふのは、この資金を多く受け取りたいと考へてゐる企業と關係を持った役員構成、それはいろいろカムフラージュすれば、これはフ

ィリピンを見たらカムフラージュだらけですからね、直接じゃないかもしれないが、何らかの關係のあつた者がこれをつくつて、そして国からお金を受け取つてどんどん流す、こういう格好になる可能性が非常に大きいのではないかと考へます

が、この点いかがでしょうか。

○杉山(弘)政府委員 先生御指摘の点につきましては、法律の十三条の三項で、指定の申請がござい

ます際の指定の基準といふのがございまして、その三項の第三号で、役員構成が「助成業務の公正な遂行に支障を及ぼすおそれがないものであること」といふ基準はあるわけでございます。この場合の役員構成が公正な業務の遂行に支障を及ぼさないといふところが具体的なケースについて問題になるわけでございますので、その役員の中に一人助成対象になる企業の役員が業務という格好で入つていたからこの十三条三項三号の要件に該当するといふのは、余りにも窮屈な考え方なのではないか。あるいは役員の中の大多数がそういう補助対象の事業を行つてゐる企業の役員で占められるといふ場合には、もちろんこの基準の発動というのがあるかと思ひますけれども、一人でもいたらいかぬといふことには必ずしもならないのではないかとと思ひます。

○工藤(晃)委員 これはますます重大だと思ひます。それ、實際補助事業を受ける企業といふのは非常に少数であつて、三菱重工であり川崎重工であり石川島播磨とあるいは富士重工である。ですから、二十人なら二十人の役員の中で、これら四社の代表が四名入つただけでも大変な話なんだけれども、二十分の四だからこれは五分の一だ、大したことはないといふようなことですから、今の説明を聞いたならば今言つた十三条の三項の三号で、役員構成といふのは、まさに補助金を受け取る人の代表が堂々としてこの機関がつくられるといふことを今局長は見事に説明されたと思ひます。それによつてよろしいでしょうか。

○杉山(弘)政府委員 十三条三項三号の規定の考へ方については先ほど御答弁したとおりでございますが、またあえて御説明申し上げますが、もし先生の御心配のような、この指定された法人が何らの監督、規制もなしに補助金、助成金の交付事業を行うといふことになりま

心配のような事態が起こる可能性もございますが、むしろそういう点につきましては、この法律上も通商産業大臣が毎年度の事業計画につきましても認可をいたしますし、さらに事業計画を具体的に実施する業務規程についても認可をする、毎年度の収支決算、事業報告については届け出ていただく認可をする、こういうように必要な監督もやることになっておりますので、役員の中に対象企業の役員が一人二人入っていったからといって、直ちにそれは指定すべきでないということには必ずしもならないんじゃないかと思うわけでございます。

○工藤(晃)委員 これは大変大事な問題でありまして、これまでの日本航空機開発協会、日本航空機エンジン協会は株式会社形式になっていく。そしてこの指定機関を通じてお金の流れるようになる。例えば国会なんかでこのお金の使い方を追及しようとする、今度は民間、私企業間の契約だからこの資料は一切出さないと、どう使われたかが問題にされなくなってしまう。また、国からストレートにこれらの開発事業に渡されていくときにはもう少し資料が出るのですが、それがなくなるといことが一つあります。

○工藤(晃)委員 これをもつて終わります。

○野田委員長 後藤君。

○後藤委員 もう既に同僚議員が詳細に問題点の指摘と、それから、これからのこの法運営に關して幾つかの不安な点あるいは強化すべき点について指摘がされておりますので、なるべく重複を避けて二、三点確認をしておきたいと思うわけであります。

一つは、この法案の提出のあり方でございますが、先ほど来局長の答弁を聞いておりました、航空機工業振興法という本法が一部改正という形になるわけですね。それで、この航空機工業振興法を通過六法で見てみますと、本法は第一条に目的、第二条に定義それから第三章のところに助成がありまして、あとは日本航空機製造株式会社の規定になっていくわけですね。これは航空機工業振興法という名がつけておられますけれども、いわば日本航空機製造株式会社と呼んでもいい法体系になっているわけですね。ところが、四年前にこの株式会社は商法の手続に基づいて清算をしていまして、あつたときに私も強く、この株式会社は残してさらにもっと振興、前進させていくべきじゃないかという指摘はした経験があるわけですね。四年前にもう実体がなくなつてしまつてしまつておる。その実体がなくなつてしまつてしまつて今日まで放置されておつた。今回一部改正

それから、ちよつとお考え違いをしているんじゃないかと思ひますが、これはお金を貸すわけですから、貸した金は成功すればその貸した以上に返してもうというところになっておるのであつて、大企業に補助金をどんどんやつておるということにはならない、私はそう思つておるわけでございます。これは中小企業に請け負わせるといふプロジェクトはこの国だつて大企業がやつて、アメリカなどは一兆円近い補助金を出して飛行機の開発をやつておる。こういうようなことと比べますと、世界じゅうの競争であるということも御認識をいただきたいと存じます。

と、先ほど来局長の答弁を聞いておりました、その答弁されておる趣旨からはどうもこの法律というものが、余りにも小さなといひますか、意気込みがもうひとつ感じ取れない法律になつておるやうな気がするわけですね。大臣には後からまたお聞きいたしますが、局長、その点はいかがでしようか。

先生御案内と思いますが、この法律は最初三十三年にできたわけでございまして、そのときには国有試験研究施設の廉価使用、それから航空機工業審議会の設置という二つの法律事項だけでできておりました。その後、日本航空機製造株式会社を設立する必要が生じたので、翌三十四年に日本航空機製造株式会社に關する部分が入つたわけでございまして、五十七年にこの会社が解散しました段階では、いわば制定当時の形に戻つておつたわけでございまして。本来でございまして、その段階で今後の航空機工業振興のための基本的な考え方を十分検討した上で、会社の解散とあわせて法律改正をして長期的な展望を示すべきではなかつたかという御批判は、当然あり得ることだと思ひます。

それから、民法でも五十七条に特別代理人といふことがありまして、法人と役員と利益が相反するときはその特別代理人をつくらなければいけないという規定があるぐらいに、少しそういうことを防ぐようなことがあるのですが、今の説明を聞く限り、みずからお金を受け取ろうとするもの、ばらまこうとする方が一致してしまうやうになる、そのおそれが非常にあるわけなんです、もう時間がないのでこれ以後ですが、大臣として、そういうことが絶対起こらないやうな保証がどこにあるのか、その点についてだけ答弁を求めて、私の質問を終わります。

○杉山(弘)政府委員 まず御質問の第一点は、日本航空機製造株式会社が解散された段階で、もうこの法律としては実体がなくなつておるんだから、この際長期的な展望を含めて、より抜本的な、いわば新法を制定するくらいのお気持ちで改正を考へるべきではなかつたかという御質問でござい

もう一点は、この改正の中で、従来の目的とされていた国産化というものが外されて、国際共同開発だけが脚光を浴びるやうになつてしまつたといふ点についての御指摘でございまして、私も、この法律の目的が日本の航空機工業の振興にあるといふ点については変わつていないと思ひわけでございます。ただ、その手段、措置と申しますからその部分が、従来の国産化を推進するといふことから国際共同開発に対して助成を行うといふことに変わったことでありまして、いわば経路が違つただけで最終的な到達地点は同じである、こういうことで考へておるわけでございまして、もちろん私どもの気持ちといたしまして、国産化に対しても国際共同開発と同様の助成をし、これを進

いします。

めていきたいという点については全く同じでござ
いますけれども、残念ながら現時点におきまして
は財政的な面からその余裕もない。ただ、國策共
同開発について重点的に助成をすることによつ
て、ひいては航空機工業の技術力の向上等によつ
て國産化のための力もついてくる、間接的な効果
ではあります。がそういうこともねらえるのではな
いかということで御提案を申し上げているわけで
ございますので、御了解をいただきたいと存じま
す。

○後藤委員　そういたしますと、この法律では、一般通産行政の中で今の税制なり融資制度なりこういうものでは進めていくけれども、この法律では消えてしまった国産化の促進というこのことに対する助成といひますか振興策というものは説めるのですか説めないのですか。ただ試験研究機関の廉価使用等、こういうところは説めるようですけれども、ほかは一般通産行政の中で取り上げていくんだ。この法律としては共同開発が重点であり、そのための資金のスキームをつくった法律なんだということだけなのか、その辺のかかわりをお聞かせいただきたい。

○杉山(三)政府委員 国有試験研究施設の廉價使用等を除きますと、この法案の助成手段の唯一最大のものは、回転基金によります国際共同開発事業に対する助成金の交付でございます。それにつきましては、繰り返すようでございますが、現下の財政事情等にかんがみまして國産のものは対象にはしない。それ以外の一般的な助成手段、先生おっしゃいますような税制の問題とかあるいは金融の問題とか、こういうものを通じては國産化の問題についても私どもこれからも積極的に取り組んでまいるつもりでございますので、御指摘のとおりというふうに御理解いただいて結構かと思ひます。

○後藤委員　その辺に、けさほど来ずつと議論しておる委員の皆さん方の質問と答弁の中での乖離があると思うのですね。技術立国としてこれから発展をしていかなければならぬというときに、

非常にすそ野の広い、しかも波及効果の高い、知識集約型とはいえないお労働集約型でもあるこの産業をぜひひとつ前進、発展をさせていきたい。ところが、今YXXあるいはV二五〇〇の共同開発だけに財政の枠組みを考え過ぎて、それだけのためのスキームづくりになってしまっているのではないか。しかも、最近の産構審の答申等を見ましても、あるいはいろいろなエコノミストや経済専門家の論文等を見ましても、産業構造なり経済構造の急激な変化が今進んでいるわけでしょう。したがって、YXXあるいはV二五〇〇等もこれはうまく離陸してくればいいですけども、途中でまた新たな大型のプロジェクト等が出てきた場合に一体どうなるのだろうか、こういう不安も実はこの法案を勉強させてもらって考えさせられていくわけなんです。

それで、どうも先ほど来の答弁で、十年ぐらゐもしくは十五年ぐらゐ日本は航空機工業に對してはおくれをとつた。それはなぜかといへば、やはりしっかりしたこういうプロジェクト開発に對する通産行政といひますか産業政策といふものの位置づけが明確になっていなかったのではないだろうか。今もまだその辺がびくびくしている面があるのじゃないだろうか。国産化といふものを余り強く出すと、貿易摩擦なり、あるいは日本が自動車から家電からあらゆる先端技術にかかわる機械等についてはすべて世界の市場を独占していくといふような、貿易摩擦との関連において非難なり指摘を受けるのではないか、こういうことに余りにも配慮し過ぎていて、この程度と言つたら大變失礼ですけれども、どうも将来を見通した法体系になつていないような氣がするわけです。大臣、いかがでしようか。

○渡辺国務大臣 理想的なことをおっしゃると、本当にそれはいろいろ私は率直にあろうかと存じます。しかし、共同開発を實行していくという上においては十分これに対応できる。まして、大多数の皆さん方がやはりこの法案についてはその趣旨は賛成をなさっていたというおとというような

ことですから、手続上の問題その他いろいろございまして、改正案にしては大幅過ぎるじゃないかという御指摘なんですよ。先ほども同じような御質問がありました。それはやはり一つの御意見だと思ひます、手続論については。しかし、いろいろこれといけると航空の振興という点では全く一致しているというようなことから、局長が先ほどるの説明したとおり改正案という形で出さしていただいたものですから、これにてひとつ、趣旨が賛成なわけですから、御賛同いただければありがたい、そう思つておるわけでございます。

○後藤委員 趣旨が賛成であるということ、それから法案の本身についてちょっと頼りないじゃないかということをこれはもうどの議員も皆指摘しているわけですから、この点はひとつ十分に踏まえていただきたいと思います。

それから、大臣が先ほどの答弁の中でも、例えばブラジルあるいはインドネシア、こういうところも努力しながら国産機の開発そしてまたそれを就航させてきているということがあるわけです。先ほどの局長の答弁の中では、共同開発についてのスキームづくりはしてあるけれども、一般のそういった小型機であるとかあるいはヘリであるとか、こういうようなものについては一般の通産行政の中で努力していくという形になるのですが、この辺もちよつとこれからの航空機工業の振興の立場に立つて、非常にリスキーな産業であるだけに、それでいいのだろうか、もう少し法律でこれに対して重点的な施策を講じてやるべきではないだろうかという気がするわけです。この点、局長いかがでしょうか。

○杉山(三)政府委員 重ねてお答えすることになりましてまことに恐縮でございますが、この法律上、國産化というものに対しても助成をすべきだという趣旨、気持ちにおきましては私どもも変わらないわけでございますけれども、残念ながら、現在のいろいろな事情にかんがみますと、そこまで特に助成金の交付といったことを広げるということが難しいという情勢にございますので、

この点につきましては、残念ながら今回は見送らざるを得ないということでございます。それ以外の一般的な金融、税制面の助成手段におきましては、私どもこれまで以上に国産化の問題について積極的に取り組んでまいりたいと考えておりますので、その点でぜひ御了解をいただきたいと思っております。

○後藤委員 指定開発促進機関、これがこの法律の中心部分を占めているわけですけれども、これは國からの巨額の交付金を管理し、あるいはまた対象プロジェクトの進展を常時把握していきながら効率的な運用を行っていく、納付にも厳格にしていかなければならない、そういう役割を一応持っているわけです。そういうしますと、この指定開発促進機関にかかわる規定、条文、これをずっと読んでみますと、なぜ特認法人にしていかなーいんだろう、これにもし役員人事を入れれば特認法人と全く変わらないように思うわけです。先ほど大臣は、これは補助金をやるのじゃなしに、回転資金を交付して、そして成功したら返してくるのだからとおっしゃいますけれども、これまた大變監督なりあるいは監査なりというものが厳しくされなければならぬ。そのために条文の中におきまして、例えば解任命令とか役員及び職員の仕事たる性格というところまであって、「法令により公務に従事する職員とみなす。」というところまできているなら、私はむしろ特認法人の方がこの法律の規定からいって正しいのではないかという気がするわけです。いや、そうじゃなしに、これからはこういう方向がいんだということになれば、この種の特認法人はたくさんあるわけです。から、そうしたら通産関係だけじゃなしに、こういう特認法人というものは皆民間の法人に切りかえてしまった方がいいのかということにもなるわけです。行革の問題もあるでしょうけれども、なかなか特認法人をつくるというのは難しいという背景は知っておりますけれども、しかし、必要なのは必要なものとして、こういう特認法人としやうていく方がよりベターではないだろうか、

機工連等の問題もございましたけれども、私はそういう気がするわけです。大臣、いかがでしょう。

○杉山(私)政府委員 先生の御指摘につきまして、私も基本的には同じように考えております。昨年の予算編成の段階では、この業務を特別認可法人を新設してそこにやらせるということとを構想していたわけでございますが、最近の御案内の行政改革によりまして、既存の特殊法人、特別認可法人でもできるだけ民間法人化をするということで、通産省関係につきましては今国会に法案を提出をしてお願ひもしているわけでございますが、そういう状況でございます。したがって、特別認可法人を新設する場合には、それに見合うものを一つスクラップをしなければいけない、こういうようなルールができておりました。残念ながら、そのルールに従ってスクラップをするようなものが当省所管の特別認可法人では見当たらないというところもございまして、やむを得ず、今御提案申し上げているような構想に切りかえたわけでございます。したがって、その限りにおきましては民法上の法人でございますが、必要な最小限の部分につきましては、政府が監督をして遺憾なきを期するということになっているわけでございます。そういう意味では、初めての試みかと存じますが、実際の運用面におきましては問題が起きないように我々としても十分心配りをしていきたいと考えております。

○後藤委員 これはひとつ要望として、これからこの交付金の交付等の仕事でありますけれども、また回転基金を納付させていく。しかし、これは出資ということだとして必要になる場合があるだろうと思うのです。その場合には特認法人の方がやりやすいと思いますか、当然そうやるべきだと思うのです。冒頭に私が申し上げたのは、どうもYXXあるいはV二五〇〇等々だけが念頭に置かれて、その共同開発のためのスキームづくりをどうするかということに余りにもとらわれ過ぎ

ているからこういう形になっているのではないのか。行革の問題で特認法人がつくりにくい背景というものはわかりますけれども、しかし、これからの航空機工業というものは、これまでの産業の中におきましても将来展望を非常に持った、しかも積極的に進めていかなければならぬ産業である。とすれば、その枠組みというものはもとと大胆に、積極的に提議をしていくという姿勢が必要だということ強く指摘しておきたいわけです。

それから、これは簡単に結構でございますけれども、欧米の方をとすれば向きがちでありますけれども、やはりNICS等発展途上国なりあるいは東南アジア等の航空機工業に対する技術協力あるいは援助、あるいはまた共同開発、こういうものについても、先ほど来指摘をいたしておりましたけれども、どうもここからはもう一つ読み取りにくい面があるわけです。これは大臣、そういうNICS等を中心としたしますこの開発協力、援助等についての積極的姿勢と、それから、もう皆さん方おそろいになられたので、まだたくさん詰めておきたいことがあるわけですが、これも、これで質問を終わりたいと思うのですが、先ほど来申し上げておきましたように、航空機工業というものの対して、こういうおっかなびっくりのような形、あるいはいろいろな国際経済環境というものを配慮しながらの法律づくりというものは、もわからぬではないですけれども、もともと大胆に踏み込んでいって、我が国の航空機産業というものは、その野が非常に広がっていきうわけですから、単に航空機だけじゃなしに宇宙開発であるとかあらゆる技術の面に波及効果も高いわけですから、そういうことに対して、この程度の法律ではなくて、早急にもっと充実した航空機工業の振興のための法体系づくりというものを、これから二十一世紀に向かっている提議をぜひしていただきたい。ということをお願いしておきたい。

大臣、最後にその点についてのお答えをいただきます。私、時間が若干まだあったのじゃないかと思うのですが、我が同僚議員の水田議員がうんちくを傾けてやられましたので、大分食いつ込んでいます。大臣、いかがでしょう。

○渡辺国務大臣 航空機産業に対する応援団といまして、大変ありがたく御趣意を承りました。そういうような趣旨も踏まえまして、今後ともいろいろと航空機の振興については努力をしてまいりたいと存じます。

○後藤委員 終わります。

○野田委員長 これにて本案に対する質疑は終了いたしました。

○野田委員長 これより討論に入ります。討論の申し出がありますので、順次これを許します。奥田幹生君。

○奥田幹生委員 私は、自由民主党・新自由国民連合を代表して、航空機工業振興法の一部を改正する法律案に賛成の討論を行うものであります。我が国は、戦後、国民のたゆまぬ努力によって、技術の向上と産業構造の高度化を図りながら経済発展を遂げてまいりました。今後におきましても、資源のない我が国が世界各國と調和を図りながら安定的な発展を維持していくためには、技術立国としての中長期的な発展基盤の確立を図っていくことが重要となっております。

航空機工業は、御承知のように、広範な分野の先端産業の集積の上に成り立つ総合的工業であり、関連する産業は極めて広範囲にわたると同時に、その発展は、一國の産業基盤の強化及び産業技術の向上に大きく寄与するものであります。諸外國におきましても、航空機工業を産業技術水準の向上と産業発展を促す産業として位置づけ、国が積極的な振興策を実施しております。

我が国も、航空機工業振興法のもとで、航空機等の開発を積極的に進め、成果を上げてきておりますが、近年、航空機等の開発に要する膨大な技術的、資金的リスクを分散させる必要から、国際共同開発方式が航空機等の開発の世界的な趨勢となつております。我が国としても、国際共同開発に積極的に参画し、諸外國との間における先端技術分野における交流を図っていくことが最も適切な方策であり、その円滑な促進を図ることが必要となっております。

その意味で、我が国として望ましい国際共同開発の方向づけを行い、その促進を図ろうとする本改正は極めて妥当なものであります。

また、我が国は、当面の重要な国際共同開発プロジェクトとして、YXX計画及びV二五〇〇計画に取り組んでおります。この両プロジェクトは、今後の我が国の航空機工業の発展を左右しかねない重要なものであり、その円滑な推進は、国際的責務を果たしていく上でも極めて重要であります。

航空機等の開発には、近年膨大な資金が必要となつてきており、この両プロジェクトについても、開発の本格化に伴い資金需要の増大が見込まれておりますが、現下の財政事情のもとでは、従来の補助金による助成方式では対応が困難な状態にあるわけであります。

今回の改正は、こうした状況下で、当面のYXX及びV二五〇〇の両プロジェクトを始め、それにつながる今後の国際共同開発の円滑な促進を図るために、いわゆる開発資金の回転基金化という新しい助成方式を導入しようとするものであります。また、ことに時宜を得たものであります。私は、これらの措置によって、我が国の航空機工業の振興が図られ、産業技術の向上に資するものと期待し、本法案に賛成するものであります。

以上です。(拍手)

○野田委員長 野間友一君。

○野間委員 私は、日本共産党・革新共同を代表し、航空機工業振興法の一部改正案に対する反対討論を行います。

反対する第一の理由は、国際共同開発と言われているものの中身が、アメリカ大企業の経営戦略を下請的に補完し、対米従属を拡大するものだからであります。

現に、民間航空機YXX計画、ジェットエンジンV二五〇計画が、ボーイング社、プラット・アンド・ホイットニー社の経営戦略の変更によって、開発機種、仕様、搭載エンジンなどがくるる変わり、その都度日本側も開発の中断、延期、大幅変更を余儀なくされた経過からも明白であります。

反対する第二の理由は、支援措置の内容が、大企業率仕と産官の癒着を拡大するものだからであります。

改正案は、通産大臣指定の助成機関を創設し、これまでの補助金に加えて、国の利子補給による無利子融資制度を導入するとしています。新たな機関の創設は、助成金の流れを一段と複雑化し、使途を国民の目から覆い隠したり、高級官僚天下りの危険も持っています。

我が党は、日本の航空機工業の平和的で自主的な発展を求めています。しかし、日米安保体制下では、それらが阻害される上、今回の改正案で、国際共同開発の名のもと、対米依存の方向が一層強まることは明白であります。

以上の理由により本改正案に反対することを述べ、討論を終わります。(拍手)

○野田委員長 これにて討論は終局いたしました。

○野田委員長 これより採決に入ります。航空機工業振興法の一部を改正する法律案について採決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。
〔賛成者起立〕

○野田委員長 起立多数。よって、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

○野田委員長 この際、本案に対し、佐藤信二君外三名から、自由民主党・新自由国民連合、日本社会党・護憲共同、公明党・国民会議及び民社

党・国民連合四派共同提案による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、提出者より趣旨の説明を求めます。城地豊司君。

○城地委員 ただいま議題となりました附帯決議案につきまして、提出者を代表して、その趣旨を御説明申し上げます。

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、本法施行に当たり、我が国航空機工業の振興が我が国産業経済の発展に重要な意義をもつものであることにかんがみ、航空機等の国際共同開発の促進を図るとともに、国産化についても必要な支援措置を講ずる等適切に対処すべきである。

以上であります。

附帯決議案の内容につきましては、審議の経過及び案文によって御理解いただけると存じますので、詳細な説明は省略させていただきます。

何とぞ委員各位の御賛同をお願い申し上げます。(拍手)

○野田委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

本動議について採決いたします。

佐藤信二君外三名提出の動議に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○野田委員長 起立多数。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、通産産業大臣から発言を求められておりますので、これを許します。渡辺通産産業大臣。

○渡辺通産大臣 ただいま御決議のありました事項につきましては、その御趣旨を尊重いたしまして今後行政を進めてまいりたいと存じます。(拍手)

○野田委員長 お諮りいたします。

ただいま議決いたしました本案の委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと認める者あり〕

○野田委員長 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〕

○野田委員長 次に、内閣提出、情報処理の促進に関する法律の一部を改正する法律案並びに中小企業指導法及び中小企業近代化資金等助成法の一部を改正する法律案の両案を議題といたします。

これより両案についてそれぞれ趣旨の説明を聴取いたします。渡辺通産産業大臣。

情報処理の促進に関する法律の一部を改正する法律案

中小企業指導法及び中小企業近代化資金等助成法の一部を改正する法律案

〔本号末尾に掲載〕

○渡辺通産大臣 情報処理の促進に関する法律の一部を改正する法律案につきまして、その提案理由及び要旨を御説明申し上げます。

本法に基づき情報処理振興事業協会が設立された昭和四十五年以来、我が国の情報化は広範かつ急速な進展を見せ、今や電子計算機の実働台数は十八万台を超え、その増加スピードは目を見はるものがあります。

このような情報化の進展に伴い、ソフトウェアに対する需要も急速に増大しておりますが、その供給体制はいまだ脆弱で、需給ギャップは深刻化してきております。

ソフトウェアの需給ギャップが深刻化する中で、情報処理振興事業協会の中核業務として行っている汎用プログラムの開発等の業務に対する期待はますます高まっております。その一層の充実を図り、従来にも増して高い品質と信頼性を有するプログラムを供給していくことが要請されております。

このような状況にかんがみ、情報処理振興事業協会が行う汎用プログラムの開発等の業務をより積極的に展開することとし、この業務に必要な資金について出資を受けることができることとするため、この法律案を提出した次第であります。

次に、この法律案の要旨を御説明申し上げます。

情報処理振興事業協会が特定プログラムの開発等の業務に必要な資金について出資を受けることができることとし、これに伴い、同協会の資本金、利益及び損失の処理、出資者原簿、解散等に関する規定を整備することとしております。

以上が、この法律案の提案理由及びその要旨であります。何とぞ慎重御審議の上、御賛同くださいますようお願い申し上げます。

次に、中小企業指導法及び中小企業近代化資金等助成法の一部を改正する法律案につきまして、その提案理由及び要旨を御説明申し上げます。

近年、経済社会のあらゆる面で情報化が著しく進展しております。特に、産業分野におきましては、大企業を中心として、企業内の各部門ごとの情報化からそれらの統合化、さらには企業間情報ネットワーク化という新しい段階に入りつつあります。

このような中で、中小企業の情報化は、知識・人材不足、資金力不足等から大きく立ちおくれしているのが現状であります。もし、これをそのまま放置すれば、大企業と中小企業との情報化格差により、両者の経営力格差は一層拡大するおそれ大きいと考えられます。

このため、電子計算機を利用して行う経営管理に関する中小企業指導事業の実施体制を整備する

とともに、プログラムを中小企業設備近代化資金の貸付事業の対象に追加することにより、人材、資金の両面から中小企業の情報化を支援、促進すべく、本法律案を提案することとした次第であります。

次に、本法律案の要旨を御説明申し上げます。

まず、中小企業指導法についてであります。

第一に、都道府県知事が、民法第三十四条の規定により設立された法人であること等、一定の要件に該当する者を当該都道府県に一を限って指定し、その指定法人に、当該都道府県が行う中小企業指導事業のうち、電子計算機を利用した中小企業者の経営管理に關し経営の診断・指導を行う事業など特定指導事業を行わせることができることとしております。

第二に、指定法人が行う特定指導事業に対し、都道府県がその経費を補助する場合に、その補助する経費の一部を、国が都道府県に対して補助することができるとしております。

次に、中小企業近代化資金等助成法についてであります。

情報処理に係る費用のうち、ソフトウェアに係るものの割合が近年増大していることにかんがみ、中小企業設備近代化資金の貸付事業の対象にプログラムを追加し、当該貸付事業を行う都道府県に対し、国が助成できることとしております。

以上が、本法律案の提案理由及びその要旨であります。何とぞ慎重御審議の上、御賛同くださいますようお願い申し上げます。

○野田委員長 これにて両案の趣旨説明は終わりました。

両案に対する質疑は後日に譲ることといたします。

次回は、明二十六日水曜日午前九時五十分理事會、午前十時委員會を開會することとし、本日は、これにて散會いたします。

午後七時三十九分散會

情報処理の促進に關する法律の一部を改正する法律案

情報処理の促進に關する法律の一部を改正する法律

情報処理の促進に關する法律（昭和四十五年法律第九十号）の一部を次のように改正する。

第十條第二項中「第二十八條第一項第四号」を「第二十八條第一項第一号から第三号までに掲げる業務に必要な資金若しくは同項第四号に改め、同條第四項中「第二十八條第一項第四号」を「第二十八條第一項第一号から第三号までに掲げる業務に必要な資金、同項第四号」に改める。

第三十四條の二第二項から第四項までを削り、同條の次に次の一條を加える。

（利益及び損失の処理）

第三十四條の三 協会は、毎事業年度の損益計算上利益を生じたときは、前事業年度から繰り越した損失をうめ、なお残余があるときは、その残余の額に政令で定める率を乗じて得た額以上の額を積立金として積み立てなければならぬ。

2 協会は、毎事業年度の損益計算上損失を生じたときは、前項の積立金を減額して整理し、なお不足があるときは、その不足額は、損失の繰越欠損金として整理しなければならない。

3 前二項の規定による整理は、前條の規定による特別の勘定及びその他の一般の勘定について、それぞれ区分して行うものとする。

4 協会は、第一項の規定による積立てを行った後、なお残余があるときは、通商産業大臣の認可を受けて、その残余の額を、前條に規定する特別の勘定にあつてはプログラム作成効率化業務に係る出資者の出資に対し、その他の一般の勘定にあつては第二十八條第一項第一号から第三号までに掲げる業務以下「特定プログラム開発業務」という。）に係る出資者の出資に対し、それぞれの出資額に応じて分配することができ

る。

第三十九條第二項中「出資者原簿には」の下に

「特定プログラム開発業務に係る出資」を加える。

第四十條第一項中「第三十四條の二第二項」を「第三十四條の二」に、「その他の勘定」を「その他の一般の勘定」に、「第三十條第一項」を「特定プログラム開発業務に係る各出資者及び第三十條第一項」に改める。

第四十一條第一項第一号中「第三十四條の二第二項」を「第三十四條の三第四項」に改める。

附 則

この法律は、公布の日から施行する。

理 由

最近における情報処理の進展に対応して、プログラムの開発の一層の促進を図るため、特定プログラムの開発等の業務に必要な資金について情報処理振興事業協会が出資を受けることができることとする等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

中小企業指導法及び中小企業近代化資金等助成法の一部を改正する法律案

中小企業指導法及び中小企業近代化資金等助成法の一部を改正する法律

（中小企業指導法の一部改正）

第一條 中小企業指導法（昭和三十八年法律第四十七号）の一部を次のように改正する。

第三條第一項中「きいて」を「聴いて」に改め、同項第四号中「掲げる事業」の下に「（第七條第一項に規定する指定法人が行う同項に規定する特定指導事業を含む。）」を加える。

第七條中「行なうときは」を「行うときは、都道府県が自ら行う事業についてはその経費の一部を、都道府県が第七條第一項の規定により指定法人に行わせる特定指導事業については当該指定法人に対しその事業につき都道府県が補助する経費の一部を」に改め、「、その経費の一部を」を削り、同條を第九條とする。

第六條の次に次の二條を加える。

（指定）

第七條 都道府県知事は、次の各号に適合する者を、その申請により、当該都道府県に一を限って指定し、その者（以下「指定法人」という。）に、当該都道府県が行う中小企業指導事業のうち特定指導事業を行わせることができる。

一 申請者が民法（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法人であること。

二 申請者が当該特定指導事業を適正かつ確実に実施することができることと認められる者であること。

三 申請者が次條第二項の規定により指定を取り消され、その取消の日から五年を経過しない者でないこと。

2 前項の特定指導事業とは、次に掲げる事業をいう。

一 中小企業者の依頼に応じて、電子計算機を利用して行うその経営管理に關し、経営の診断又は指導を行う事業

二 電子計算機を利用して行う中小企業者の経営管理に關し、その経営に与える影響等に関する調査及び研究並びに情報の提供を行う事業

（指定法人の義務等）

第八條 指定法人は、当該特定指導事業を、第四條第一項の規定により都道府県知事が届け出た計画に基づいて、かつ、第六條第一項の基準に従い、適正かつ確実に実施しなければならない。

2 都道府県知事は、指定法人が前項の規定を遵守していないと認めるときは、当該事業の改善に關する命令、前條第一項の指定の取消しその他必要な措置をとることができる。

（中小企業近代化資金等助成法の一部改正）

第二條 中小企業近代化資金等助成法（昭和三十一年法律第十五号）の一部を次のように改正

する。

第二条第三項中「行なう」を「行う」に改め、同項を同条第四項とし、同条第二項の次に次の一項を加える。

3 この法律において「プログラム」とは、情報処理の促進に関する法律（昭和四十五年法律第九十号）第二条第二項に規定するプログラムをいい、「プログラム使用権」とは、プログラムを情報処理（同条第一項に規定する情報処理をいう。）のために使用する権利をいう。

第三条の見出し中「行なう」を「行う」に改め、同条第一項中「行なうとき」を「行うとき」に改め、同条第一項中「行なう」を「行う」に改め、同項第一号中「ものの設置」を「もの（次号において「近代化設備」という。）の設置又は中小企業者のプログラムであつて中小企業の近代化に著しく寄与すると認められるもの（次号において「近代化プログラム」という。）に係るプログラム使用権の取得」に改め、同項第二号中「設備で中小企業の近代化に著しく寄与すると認められるものを譲り渡し、又は貸し付ける」を「近代化設備の譲渡若しくは貸付け又は中小企業者の事業の用に供する近代化プログラムに係るプログラム使用権の提供（プログラム使用権を契約に基づき取得させることをいう。以下同じ。）の」に、「行なう」を「行う」に改める。

第四条中「一の設備」の下に、「一のプログラム使用権」を加える。

第十五条第四号中「又は貸付け」を「若しくは貸付け又はプログラム使用権の提供」に改め、「当該設備」の下に「又は当該プログラム使用権に係るプログラム」を加え、「行なう」を「行う」に、「あわせて」を併せて「に改める。

第十七条中「行なう」を「行う」に改め、「係る設備」の下に「（プログラムを記録した物を含む。）」を加える。

附則
（施行期日）
第一条 この法律は、公布の日から施行する。

（中小企業事業団法の一部改正）

第二条 中小企業事業団法（昭和五十五年法律第五十三号）の一部を次のように改正する。

第二十一条第一号中「掲げる事業」の下に「同法第七条第一項に規定する指定法人が行う同項に規定する特定指導事業を含む。」を加える。

（租税特別措置法の一部改正）
第三条 租税特別措置法（昭和三十二年法律第二十六号）の一部を次のように改正する。

第五十五条の四第一項の表第一号中「第二項」を「第二項第四項」に改める。

（激甚災害に対処するための特別の財政援助等に関する法律の一部改正）
第四条 激甚災害に対処するための特別の財政援助等に関する法律（昭和三十七年法律第五十号）の一部を次のように改正する。

第十三条中、「激甚災害を」と、「激甚災害を」に、「同号に規定する設備を激甚災害を」と、「激甚災害」に、「その者」を、「その者」に、「譲り渡し、又は貸し付けた」を「同号に規定する近代化設備の譲渡若しくは貸付け又は近代化プログラムに係るプログラム使用権の提供を行つた」に、「当該設備の譲渡又は貸付け」を「当該譲渡若しくは貸付け又はプログラム使用権の提供」に、「こえない」を「超えない」に改める。

（特定業種関連地域中小企業対策臨時措置法の一部改正）
第五条 特定業種関連地域中小企業対策臨時措置法（昭和五十三年法律第六号）の一部を次のように改正する。

第五条中「その事業の用に供する設備の譲渡し又は貸付け」を「同号に規定する近代化設備の譲渡若しくは貸付け又は近代化プログラムに係るプログラム使用権の提供」に、「当該設備の譲渡し又は貸付け」を「当該譲渡若しくは貸付け又はプログラム使用権の提供」に改める。

理由
最近における我が国経済社会の情報化の進展にかんがみ、電子計算機の活用による中小企業者の事業活動の効率化を促進するため、電子計算機を利用して行う経営管理に関する中小企業指導事業の実施体制を整備するとともに、プログラムを中小企業設備近代化資金の貸付事業の対象に追加する等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。