

第四百四回 参議院 商工委員会 會議録 第六号

昭和六十一年四月十日(木曜日) 午前十時三分開会

委員の異動

四月三日

辞任

对馬 孝且君

井上 計君

四月四日

辞任

三治 重信君

四月九日

辞任

岩本 政光君

四月十日

辞任

守住 有信君

田代富士男君

補欠選任

福岡 知之君

三治 重信君

補欠選任

井上 計君

補欠選任

鈴木 省吾君

補欠選任

石井 道子君

服部 信吾君

出席者は左のとおり。

委員長

理事

委員

下条進一郎君

前田 勲男君

松岡満寿男君

市川 正一君

石井 道子君

大木 浩君

佐藤栄三郎君

斎藤栄三郎君

杉元 恒雄君

降矢 敬義君

松尾 官平君

梶原 敬義君

浜本 万三君

国務大臣

政府委員

通商産業大臣

通商産業大臣官

服部 信吾君

伏見 康治君

井上 計君

木本平八郎君

渡辺美智雄君

宮本 邦男君

大坪健一郎君

児玉 幸治君

鎌田 吉郎君

松尾 邦彦君

福川 伸次君

杉山 弘君

浜岡 平一君

野々内 隆君

小川 邦夫君

木下 博生君

見学 信敬君

遠山 仁人君

照山 正夫君

野村 静二君

石井 敏弘君

説明員

科学技術庁研究調整局宇宙企画課長

事務局員

常任委員会専門員

中小企業庁小規模企業部長

中小企業庁指導部長

中小企業庁次長

中小企業庁次長

中小企業庁次長

中小企業庁次長

中小企業庁次長

中小企業庁次長

参考人

大蔵省主計局主計官

運輸省航空局監理部長

運輸省航空局監理部長

運輸省航空局技術部運航課長

委員の異動に伴い理事が一名欠員となっておりますので、その補欠選任を行いたいと存じます。理事の選任につきましては、先例により、委員長の指名に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(下条進一郎君) 御異議ないと認めます。 それでは、理事に福岡知之君を指名いたします。

○委員長(下条進一郎君) この際、参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。航空機工業振興法の一部を改正する法律案審査のため、本日の委員会に日本航空機開発協会理事長長谷川謙浩君及び日本航空機エンジン協会理事長稲葉興作君を参考人として出席を求めたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(下条進一郎君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(下条進一郎君) 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。本案の趣旨説明は既に聴取いたしておりますので、これより質疑に入ります。

○梶原敬義君 私は、全般的には航空機工業振興法の一部を改正する法律案につきましては賛成の立場であります。幾つかこの法案を讀みまして気になる点がありますので、順次質問をこれからさせていただきます。

まず、通産省にお尋ねいたしますが、我が国航空機工業の位置づけといえますか、これは一体どう考えておられるのか、最初にお尋ねいたしま

す。

○国務大臣(渡辺美智雄君) 日本は世界でも有数な経済大国であり、また技術的にも、先端産業はコンピュータその他世界に引けをとらないような技術を持っています。しかし、残念ながら戦後、戦争の余波もありまして、航空機の研究さえもしてはいかぬというようなことで工場は解体をされて、そういう点から非常に日本の航空機産業というものは私はおくれている、航空機産業というものは大変高度の知識あるいは技術、そういうようなものが必要な産業であって、日本に向く産業であるにもかかわらず、実際には非常に立ちおくれおいて、インドネシアやブラジルでさえもジェット輸送機をこしらえて外国にまで輸出しているというふうなのに比べますと、いささか心もなるといいますか、さみしいような気がしておるわけでありまして、したがって、今後航空機の分野でもっと研究開発を進めなきゃならぬわけですが、これにつきましては莫大な資本といえますが、経費を必要とし、しかもその成果が確実に得られるかどうかともわからないというふうな状況にありますので、やはりそういう面からも政府は何かの応援をして、日本の航空機産業を先進諸国に追いついていくようにしたい、そういうふうな考えをしております。

○梶原敬義君 次に、ちよつと具体的な問題に入りますが、今大臣が言われましたような方針に沿ってこれから振興を進めていくわけでしょうか、六十一年度一般会計予算では、YXX関係の予算が七億一千三百五十六万円、V二五〇〇関係の予算が三十九億八千六百九十九万円計上されております。

○政府委員(杉山弘君) 答えをいたします。V二五〇〇計画につきましては、昭和六十年度までに補助金が総計二百四十三億円投入をされております。またYXXにつきましては、昭和六十

年度までの補助金の投入総額は六十九億円、こういう数字に相なっております。

○梶原敬義君 六十一年度の予算を合計をいたしますと、YXXははしがいで七十六億、V二五〇〇については二百八十四億円、こういうことに合計しますと、なるわけですが、これらの資金は、まあ我々、考案方によりまして、大変大きな額でありまして、一体貴重な国のお金がどのような形で研究開発の中にこれまで投入をされたのか、その成果もあわせて御報告をお願いいたします。

○政府委員(杉山弘君) ただいま申し上げました補助金総額、また開発の途中段階でございますが、これからの開発は続くわけでございますが、まず開発の当初といたしましては、やはり独自の市場調査等から始まるわけでございますが、その後本格的な開発に入りますと、試験用のエンジンなり機体なりをつくり上げていく、こういうことになるわけでございまして、V二五〇〇につきましては既に六十年で地上試験用のエンジンの製作等も終わっておりますし、これからはむしろ実際に飛行機につけて航空をいたしまして飛行上テストをするということもやっております。

○梶原敬義君 きよう参考人として、日本航空機開発協会と日本航空機エンジン協会の代表のお二人においでいただいておりますが、この二つの組織につきまして、通産省の方から概略説明をお願いいたします。

○政府委員(杉山弘君) まず、財団法人日本航空機開発協会の方でございますが、これはYXXの開発を実施する主体となっております。財団法

人でございますが、基本財産一千万円でございます。三菱重工、川崎重工及び富士重工が、それぞれ三分の一ずつを設立時に寄附行為として寄附をされております。なお財団法人日本航空機開発協会はその前身が日本民間輸送機開発協会でございます。昭和四十八年に設立をされておりました。YXの開発主体としてYXの開発に携わってまいりましたが、五十七年の十二月に名称変更をいたしまして、現在の日本航空機開発協会となっております。

また、財団法人日本航空機エンジン協会につきましては、V二五〇〇の開発を担当をいたしておりますが、石川島播磨重工業、川崎重工、三菱重工が、それぞれ基本財産五千万円に對しまして、石川島播磨重工業がその六〇%を、川崎重工が二五%を、三菱重工が一五%の比率で設立時に寄附をいたしております。なお、設立の時期は昭和五十六年の十月でございます。

○梶原敬義君 稲葉参考人にお尋ねをいたしますが、V二五〇〇計画は、今説明がありましたように、昭和五十八年三月に協会が正式にできまして、今既に五カ国で共同開発事業としてスタートをしておりますが、現在の開発状況、それから開発に当たって今非常に苦労しているという点、非常に問題になっている点、それから地上テストの状況、こういう点について最初にお尋ねをいたします。

○参考人(稲葉興作君) 稲葉でございます。現在V二五〇〇につきましては、五カ国による共同作業が順調に進んでおります。初号機は昨年の十二月にアメリカのイーストハートフォードで運転を開始いたしました。続いて、本年に入りまして二号機の運転に入りました。また来週ごろから、英国のダービーというところで三号機の運転が始まる予定になっております。したがって、試験項目が非常に複雑多岐にわたっております。それぞれスケジュールによって現在順調に試験が行われております。

間でございますが、これは長期にわたる試験プログラムが決まっております。それを一つ一つ試験をして、それを確かめながら進むというところがございます。したがって、まだ試験が始まったばかりでございますので、これから出てきた問題点を一つ一つ解決しながら前へ進む、こういう状況になっております。

なお、地上運転につきましては、各コンポーネントの性能の計測、それから全体の性能の計測を終わります。さらに耐久運転をやり、先ほど局長が御説明しましたように飛行運転に入る、こういう順序になっております。

○梶原敬義君 同じく稲葉参考人にお尋ねします。我が国の開発プロジェクトチーム、これは国内でもやっているのか、全部海外へ出てやっているのか、その辺はいかがですか。そして何人今これに携わっておりますのか。

○参考人(稲葉興作君) 答えをいたします。現在開発は五カ国で行っております。日本の担当部位と申しますのはファンの部分で、日本はこれだけのことを開発をやるというところが決まっております。その部分につきましては当初基本的な設計から入りまして、日本の分担をきちんと決めて、日本自体で開発作業をやっております。しかしながら全体のエンジンアライング、取りまとめ等につきましては、英国のダービーに五カ国の人を集めて、ここで設計を行っております。それからさらにアメリカのイーストハートフォードにおきましても、必要な作業員を集めて五カ国で共同して設計を進めております。さらに、もちろん日本においても設計が行われておりますし、それからエンジン協会を構成しております三社においても、さらにいろいろな部品の設計等も行っております。

で、最低二十名、多いときには四十名、その程度で現在作業をやっております。

○梶原敬義君 国内の八十名というのは、もうこのV二五〇〇だけにタッチしているのか、その他の仕事をしながらこれをあわせてやっているのか、この点が一つ。

それからATP、アドバンスト・ターボ・プロップ・エンジンですね、この関係についてあわせてお尋ねしますが、私はまあ新聞情報ぐらいいかないんですが、これを見ますと、いろんなことが書いてあるんですが、ATPの開発状況というのは、現状を一体どうとらえておられるのか、いつごろこれは実用化される見通しなのか、この点についてわかつている範囲で結構ですので、お願いいたします。

○参考人(稲葉興作君) このエンジン協会は、V二五〇〇だけをやっているかということでございますが、主としてV二五〇〇の開発、大部分の仕事がV二五〇〇の開発をやっております。ただ、エンジン協会の使命をいたしまして、新しい航空機エンジンの開発に関する調査等も行っておりますので、そういう仕事も若干やっているといたしております。

なお、ATPでございますが、これは今申しましたように、アドバンスト・ターボ・プロップ、進んだターボ・プロップという意味でございますが、まだはっきりした定義も決まっております。ただ、十数枚の非常に幅の広い大きなプロペラを高速で回すことによって、現在の高パイパス比を持ったターボ・ジェット・エンジンよりも距離速において非常に効率のいいエンジンができるということが理論的に提案をされてきて、現在主としてアメリカで開発が進んでおります。既に一社では試作エンジンができて、運転に入っているところでございます。

将来の有望なエンジンとして我々も調査、研究をこれからやらなければならないというような環境にあるかと思っておりますが、このV二五〇〇との関係につきましては、これは我々としては全く別な

ものとしてとらえておまして、このATPというのにはまだ非常に初期の開発段階にございまして、可能性はあるけれども、まだ商業用としてこれを使えるということの判定を下すまでには至っていないというふうにご了解しております。

○梶原敬義君 朝日新聞の六十一年の二月十五日、「力をつけた日本の技術 日米共同の航空機開発」これは「みんなの科学」という欄ですが、この欄によりますと、「ボーイング777の完成予想図」があるわけですが、ATPのエンジンらしきものがこの絵に載っておりますね。

それから、これはやはり六十一年二月二十日の新聞であります、これによりまして、これは「ボ社の新型旅客機777開発 三菱重工など三社、全面参加」ということで、これもやっぱりエンジンの後ろに羽根がついておる。これはATPのようなんでね。ですから、今言われましたように、ATPが非常に未来のものだ、とにかくV二五〇〇とはその競合はしないんだと、こういうような今お言葉であったんではないかという気がいたしておりますが、果たして、そうですね、ゆっくりにおられるのかどうなのか、V二五〇〇の商品寿命が、果たしてATPが急速に追いついてくれば、莫大なお金を投資したが、なかなか簡単ににはうまくいかない、こういう問題が起きてこないのかどうなのか、非常に私はいろいろ見えてみえますと心配がおりますので、重ねてその点についてお尋ねいたします。

○参考人(稲葉興作君) ただいま御指摘の点でございますが、まずその前に、V二五〇〇の現在の販売状況について一言申し上げますと、現在これは開発段階にございまして、既に世界の多くのエアライン、あるいは航空機を製造している会社から受注をしております。この数が予想した以上の七倍以上になっております。現在三百台以上のエンジンを受注を得ております。それからさらに、このV二五〇〇は双発だけじゃなくて、四つをつけてまして、非常に長距離の中型の航空機のエンジンとしても使えるということ、さらにこの

販路が開けるといっても我々期待しておりません。したがって、現時点におきましては、このV二五〇〇の開発によった成果が十分予想どおり生かされるというふうには我々は確信しておりません。

一方、このATPにつきましては、御指摘のようにいろいろな絵にこれが載っておりますが、これは既にアメリカでも一九九一年には一つ目標のターゲットとしてやっていくというふうなことも既に述べられておりますけれども、その実態につきましては、今私が申し上げましたように、非常にまだ開発の初期の段階にございまして、今御心配のこのV二五〇〇の開発というものは決してむだにならない、予定どおりいっているというふうに申し上げていきたいと思います。

○梶原敬義君 V二五〇〇の受注をあらかじめしている。もう既に三百台のうちに販売しているのがあるのかどうなのか、先の見通しなのかどうなのかですね。それから、開発費というものは莫大にかかるといわれるが、一体何台受注すればそれで大元が取れるのか、採算がとれるのか、今までの投資が回収できるのかどうなのか、これが一つと、ATPが一九九一年とすると、もうあと五、六年先なんですね。ですから、その点で心配がないと、こういうお話で、非常に心強く思っておりますが、その点について先にちょっとお尋ねをします。

○参考人(稲葉興作君) ただいま三百以上と申し上げましたのは、既に航空機会社等から、五カ国でつくりました合併会社IAE、インターナショナル・エアロ・エンジンズという会社がスイスにございまして、これが開発、販売の窓口になっております。そのIAEに対して既に三百台以上の実際の注文があったということでございます。今後どのくらい見込めるかということでございますが、これは今後いろいろ変動するかと思っておりますが、我々としては、西歴二〇〇〇年ぐらいまでは四千台ぐらいの注文は一つ目標として持たなきゃいかぬというふうにご考えております。

なお、この開発費の回収でございますが、航空機のエンジンというのは膨大な開発費が必要でございます。しかも、飛行機と同じぐらいの開発費がかかる時間がかかるということで、開発費、それから販売費に相当大きな先行投資がございまして、国の御援助がなければなかなか実現が難しいわけでございます。それが、やがてこれが販売によって利益が出て、それを返していくという時点、すなわち我々企業からいたしますと、これが採算に合ってくる時点と申しますのは、今後やはり十年以上かかる、西歴二〇〇〇年に降に我々としては採算が合ってくる、こういうふうなことをしております。

○梶原敬義君 ちょっと通産省、そこを補足していただきたいんですが、通産省としては、時間は今二〇〇〇年というのにはわかりませんがね。結局、後どのくらい投入資金が要るのか聞きますが、何台ぐらい売れば今の相場というんですか、今の競争条件の中で、既に三百台注文を受けて売ったということですから、何台売れば採算に乗るんだと、これをちょっと。

○政府委員(杉山弘君) 採算の問題につきましては、いろいろ前提条件もございまして、必ずしも確定的な数字を申し上げられるかどうか自信がないわけでございますが、ただいま稲葉参考人からも御返事がございましたように、日本としては約四千台を売りたいということを考えておりますので、私どももそのぐらいい売れますと、全体としての開発費は回収でき、それ以上売れた分につきましてははむしろその部分はプラスになってくる。収支採算のとれる販売目標台数というのが約四千台というふうにご考えておられるわけでございます。

○梶原敬義君 さあそんなに売らなきゃ採算が合わないんではないか、勘ですが、ちょっとびんとこないんですが、一、二台を幾らですか、幾らで見て四千台と言っているんですか。

○政府委員(杉山弘君) 四千台と申しますと非常に大きい数字ではないかと、こういう御感触を持

たれるわけでございますけれども、百五十席クラスのエンジンと申しますものにつきましては、私どもの現在の需要予測では、二〇〇年代までの間に世界全体で七千台以上需要があるんじゃないかと思われま。現在、V二五〇〇の競合エンジンといたしましては、CFM56-2というのがございまして、これまでの受注状況から見ましても、V二五〇〇が競争相手でありましてCFM56-2に比べますと相当好調に推移をいたしておりますので、全体の需要との関係から申しますと、この四千台というのはそんなに難しいことではないんではなからうかと思ひます。

なお、単価についてお尋ねをいたしました、これも今想定をいたしておりますのは、一台約三百万ドルというぐらいの値段を想定をいたしておりますわけでございます。

○梶原敬義君 ちよつと後でまたそこひっかかっていますから、三百万ドルで、今の円相場で四千台売ったときの円に直した金額をちよつと計算しておいてください。

次に、YXX計画について、日本航空機開発協会の長谷川参考人にお尋ねをいたします。

ボーイング機の開発に当たっては、日本側は当初八〇年代の就航を強く希望しておったようでありまして、ボーイング社側は技術革新を十二分に取り入れた省エネ、ハイテク機にしたいと主張して、九二年就航の方針を立てているという報道がなされておりますが、このボーイング社側の主張の省エネ、ハイテク機にしたいというのは、どういうところをねらって言っているのか、最初にお尋ねをいたします。

○参考人(長谷川謙治君) たいま御質問の、YXXのボーイング社がねらっております省エネ、ハイテクということでございますが、現在考えております点は、できるだけ燃料消費が少なくなるような省エネの航空機にしようというような問題、さらにハイテクとしましては、最近の新しい空力あるいはそれ以外の新しいエレクトロニクス

発計画の中に盛り込んで現在やっております状況でございます。

○梶原敬義君 省エネという言葉が新聞なんかでたびたび出ておりますが、新聞報道の写真の中にもATPエンジンがついた写真がずつと出ていますね。そうしますと、早く日本がやらしてほしいというのに一九九二年にこれを延ばしているという事は、エンジン部分にATPエンジンをボーイング社側としてはぜひ積み込みたい、これによってエネルギーは非常に節約される、こういう見通しに立っているのではないか、こういうことが推測をされるんですが、いかがでしょうか。

○参考人(長谷川謙治君) 今回のYXXの計画につきましては、ただいま申し上げました省エネという問題でございますが、その中のエンジンにつきましてはいろいろの新しいエンジンにつきまして、その一つといたしましてこのATPのエンジンもある、こういうことであるというふうに私どもは理解しております。しかしながら一方におきまして、ATPエンジンの実用のためには、さらにさらに技術的な説明を要するという問題がございますので、果たしてこのATPエンジンが採用されるかどうかという問題につきましても、最終決定にはなお時間を要するであろうというふうに私どもは考えております。

○梶原敬義君 通産省はそのところをどう見ておられますか。

○政府委員(杉山弘君) 先ほど来参考人の方々からのお話にもございましたように、ATPエンジンにつきましてはかなり燃費の改善にもなる革新的なエンジンという評価はございますが、一体いつごろから実用化されるのかということにつきましては見方が分かれておまして、先生御指摘のように、比較的早く実用化され得るのではないかという樂觀的な見通しもございますけれども、革新的なエンジンでございますだけにいろいろ問題点も多い、そういうものを開発した上、研究した

上で実用に耐え得るようになるのは大分先になるのではないかという見方もございます。私どももいたしましては、我々自身もこういったエンジンの開発についてはこれから考えなければならぬと思っておりますけれども、当面はV二五〇〇、これはもう六十三年度に型式証明を取りまして、実際に機体につけて飛ばせるような状況にもなっておりますので、むしろそういう開発の進行状況からいいますと、将来の可能性としては先生御指摘のような競合の可能性というのも全く否定し去るわけにはいかないと思ひますけれども、当面はこのV二五〇〇開発が進んでいるということからいいますと、先ほど来御答弁申し上げておりますような、世界全体の需要の中においてかなり大きな割合にはなりませんけれども、その程度のことには十分可能性があると、かように考えているところでございます。

○梶原敬義君 先ほどV二五〇〇のエンジンは四千台、もつと売れるんじゃないかと、通産省の希望的な観測もあつて四千台売つてとんとんぐらいた。数字出ておりましたら、さっきの円に直した金額、ちよつと教えていただきたいんですが。

YXXは、ひよつと申しますとこのATPのエンジンを積むかもしれない、そういうふうしていると、V二五〇〇をATPエンジンが市場で追っかけてくる、エネルギー関係対策やなんかもあつて追っかけてくる。なかなか厳しい問題が想定をされま

す、この点について通産大臣、見通しは大丈夫ですか。

○国務大臣(渡辺美智雄君) これは見通しのことですから神様でないとはつきりわかりませんが、今までの推算ではまず大丈夫であろうと、そういう思われしております。

○梶原敬義君 ちよつと円の……

○政府委員(杉山弘君) 一台三百万ドルということとを申し上げます。換算はレートをどう見るかということでございますが、比較的簡単な計算のために仮にドル二百円ということと計算をいたしてみますと、一台当たり円換算は六億円になるわけでございます、その四千台分ということになりま

す、二兆四千億、かようなふうかと思ひます。

このV二五〇〇の総開発費は約四千億円ということとを想定をいたしております。四千台の生産をいたします場合は生産経費及び販売経費、これが約二兆円と考へますので、開発費と生産・販売費を合計いたしますと二兆四千億、したがって売上げと開発費及び生産・販売費の総計が四千

台売れましたところととんとんになっていく、こういう想定をいたしているわけでございます。

○梶原敬義君 稲葉参考人、最低四千台売らなきゃこれはなかなか大変だというふうな数字で、そういう見通しで、あなたは実業家としてそういう判断をされているのかどうか、それが一点。

○参考人(稲葉興作君) 我々企業といたしましては、このV二五〇〇に、社運をかけて開発に協力をしております。したがって、今御指摘の四千台という数字はあくまでも目標でございます。我々は目標を実現させなさいかぬということとで全力を尽くしております。非常にづらい仕事でございますが、日本の将来のためにどうしてもこれはやっつけていかなきゃいかぬという気持ちで現在いるわけでございます。

なお、今度の新しい助成スキームについてメーカーとしてどういう意見かという点でございますが、民間航空機あるいは民間航空機用のエンジンというものは非常に技術的に高度のものでございまして、その開発には非常に長い時間と膨大な費用、それからいろいろな技術的な困難が伴うものでございまして、結果として非常なお金と長い期間が必要だということ、さらに、先ほどから申上げた、特に開発費の回収に非常に長期を要す

るといふことで、いわゆる開発のリスクが非常に大きいということが他の産業に見られない特徴でございまして。しかし一方では、これを開発することによってハイテク産業あるいは技術の波及効果、あるいは産業構造の高度化、あるいは技術立国を目指す我が国において極めて重要な、将来性の高い産業だといふふうに考えております。

この開発が順調に進むためには、やはり国として長期的視野に立った適切な助成の制度がどうしても必要だ、これなくしては日本の航空機産業の発展は望めないといふふうに考えております。こういう点で、国の財政事情がますます厳しくなっております。昨今で、これまでの補助金制度にかわる新しい助成のスキームへの移行は我々としてはもうぎりぎり間に合った、時宜に達したものと考えております。

さらに希望を言わせていただければ、さらにこういうものが量的にも、また長期にわたって永続的に実施されることを切に希望するものでございまして。以上でございまして。

○参考人(長谷川謙治君) いただいた新しい制度に対する意見ということでお答え申し上げます。航空機産業は、私が今さら申し上げるまでもなく、その技術的先導性から技術波及効果の高い産業でございまして、また知識集約度の高いものでございまして。産業構造の高度化あるいは技術立国を目指します我が国にとりまして、大変重要な、かつ将来性の高い産業であると私は思っております。

しかし、この民間航空機の開発につきましては、技術的な困難性が高く、また開発に膨大な資金を長期間にわたって必要といたします。さらには、この開発費の回収に大変長い時間がかかってまいりますために、開発リスクが極めて大きいといふこととございまして、ほかの産業には見られない特徴がございまして。

また、我が国民間航空機産業は戦後七年間のブ

ランクがございまして、この影響が大変大きく響いております。その後、YS11の自主開発とか、あるいはボーイング社との707共同開発等々によりまして懸命の努力を続けてございすけれども、この狭隘な国内市場等の制約もございすけれども、先進諸外国に比べてその地位は低く、産業基盤はまだ脆弱でございす。このため、日本の航空機産業の発展のためには、長期的視野に立った適切な国の助成制度がぜひとも必要であるといふふうに思っております。このYXXにつきましては、間もなく本格開発に入るところでございまして、今後、資金需要が急激に増加する見込みでございす。

国の大変厳しい財政事情下にありますので、これまでの補助金制度にかわる新しい助成制度への移行は、まことに私は時宜を得たものであるといふふうに思っております。我々メーカーとしましては、ぜひこの制度の実現を切に願っております。ごさいす。同時に、先ほど榎原参考人も申しましたように、長期間にわたって量的にもひとつ十分にお考えのほどをお願い申し上げます。以上でございまして。

○榎原敬義君 今長谷川参考人のお話にちょっと出たんですが、通産省にお尋ねします。YXX計画はもうすぐだと、こういうことですが、これとV二五〇〇計画が、要するに計画がうまくいって実用化されるまで、国の資金があつたら必要なのか、この見通しについてお尋ねをいたします。

○政府委員(杉山弘君) まず、V二五〇〇について申し上げます。これまでの国の補助金の投入額については、先ほど御答弁の中で申し上げましたので、六十一年度以降、国からの補助金、交付金というものがどれくらい必要かということについて申し上げます。六十一年度からは先ほど来お話しのごさいすとした新しい助成方式に移行いたしますが、これは六十一年七月以降新しい方式に移行することになりまして、それ以前におきましては、

従来の方式に準じました補助金の交付をするといふことになるわけにございまして、したがって六十一年度は補助金、交付金の二本立てでまいることになりまして。

六十一年度交付いたします補助金は三十九億円見込んでおります。七月以降は新方式に移行いたしますので、交付金という格好になるわけにございす。六十一年度以降の交付金が百七十億円といふふうに見ております。したがって、V二五〇〇計画に對しますこれは国から出ていくお金と申しますのは、三十九億円と百七十億円の合計ということになりますので、二百九億円ということになるかと思ひます。

それからYXXでございす。六十一年度以降、これも先ほどのV二五〇〇につきまして申し上げたと同じように、七月までは従来の補助金の形での国庫からの支出、七月以降につきましては交付金という形での国庫からの支出ということになるわけにございす。六十一年度の補助金という格好での国庫からの支出は七千万円にございまして、交付金という形での六十一年度以降の国庫からの支出が六百三十七億円ということになりますので、合計をいたしました、六十一年度以降国庫から支出される額は約六百三十八億円ということになるかと思ひます。

○榎原敬義君 今YXXがちょっと聞き取れなかつたんですが、合計しますとこれから六百三十八億円。そうすると、V二五〇〇が二百九億円、こういうことではないんですか。そうすると、YXXは倍以上、三倍ぐらい結局かかるというわけですね、エンジン開発に、わかりました。

次に、今言われましたように、非常に多額の国の資金をこれから投入するわけにございす。これは先ほど榎原参考人から言われましたように、非常に技術立国を目指す我が国としては大事なことで、やってもいいという切望がありました。理解をいたしますが、国もそうお金がないとき

もう一度確認の意味で、通産省に、これまで要

つた金、そしてこれからつぎ込む、さらにこれにはリスクがつきまとう、こういうことですが、この航空機工業をさらにこれからどうしても育成したい、そのメリットがあるんだ、こういう考えに立つてのことではあります。その点についてさらにもう一度、なぜそこまでしてやらなきゃならぬのか、この点について質問をいたします。

○政府委員(杉山弘君) 航空機工業振興の必要性につきましては、先ほど来大臣からも御答弁申し上げましたし、榎原参考人からもお話をあつたわけにございす。

日本だけではなく、世界各国もこの航空機工業の産業構造の中に占める重要性にかんがみまして援助をいたしております。私も考えますと、日本の場合には、これまでの政府の助成も含めまして、海外諸国と比べますと、航空機工業振興に対する政府の力の入れ方というのはやっぱり若干差があつたんだではないかということを感じておるわけにございす。

御指摘のように、財政事情も非常に苦しいところにございす。この計画につきましてはこれまでやってきましたので、先ほど来御答弁の中で申し上げましたように、六十一年度以降は新しい助成方式を採用いたしました。従来の補助金形式によりましては財政的な負担を軽減することということで考えたわけにございす。開発期間通算をいたしますと、V二五〇〇で総開発費約四千億、YXXで七千二百億という非常に大きな金額が必要でございす。日本のそれぞれに對しますシェアというのは二〇%を超える程度にございす。それでも負担金が膨大な額になります。現在の日本の航空機工業の実力からいまして、そういうものすべて自己の負担でやるといふことにつきましてはリスクの大きさに耐えられない。そういう観点から、今までも政府の助成をいたしてきたわけにございす。これだけの助成をする効果は十分にあるものといふふうに私ども確信をいたしておるわけにございす。

○榎原敬義君 またその点については後で若干お

尋ねします。

次に移ります。
この新しい、今回提案されております改正案の方式であります。財団法人でとにかく何か指定機関をつくるということですが、どうも通産省の最近の法律は、法律で大きな骨組みだけつくと、あとは行政でやるということ、これは私もこの前質問をいたしました。基盤技術研究促進センターの中身の問題も、我々がその法案審議するときは中身がなかなかわかりにくかった。できてみると、どうも法案審議をしたときの頭に置いた内容と大分食い違っておる。それから、この前、特定中小企業者事業転換対策等臨時措置法のときも、そういう業種を指定するのとかという業種の問題については非常に大きっぱいで、一体何と何がどういうように含まれるのかというのがなかなかわかりにくい。

通産省は、法律をつくるときに、そういう非常にあらまじなやり方というか、通産省独自のこうやり方、それが、然る工連とかあるいはフィリピンの四借款や何かの問題を引き起こす、直接関係がないにしても。一応国会は大筋だけばつと通しておけば、あとはこつちで勝手にやるんだというやうな、そういう物の考え方がどうも基本的にあるんではないか。私は、ですから、やっぱりこれは一々疑って、裏をひっくり返して、この法案を審議するときにからなさいいけないんじゃないか、そんな気さえ今強くしておるんです。

そこでちょっとお尋ねいたしますが、この新しい指定機関、一体どういうことを考えているのか。交付金あるいは補助金の流れは指定機関からどういうように配られていくのか。それが第一点。

それから、実体のないトンネル機関になりはしないのかどうなのか。これは一応つくった以上は、民間でやるとはいっても金ほとんどん流すわけですから、これはやっぱり政府や国会に責任があるわけですから、一体それはどう、監督というんですか、指導を強めて、行政指導もやっていく

のか、責任を持つのか、その点について第二点。

第三点は、この新機関の役員構成みたいなものは一体どうするのか。基盤技術研究促進センターを開いてみますと、通産省OBが二人、それから郵政省OBが二人、あと開発銀行から一人、常勤役員が決まっております。これは、中小企業の人もあるいは一般の人もなかなか中に入れないやうな形でありましたし、ちょっとそれは、こうするんだとあらかじめその辺についてはもつと事前の説明があつてもいいわけですが、どうも多額な金をやはり補助なりあるいは交付していくわけですから、もうちょっと明らかにこの点についてはすべきじゃないか、そう思うんですが、この点についてお尋ねします。

○政府委員(杉山弘君) 三点のお尋ねがござい

ます。第一点は、国庫からの金の流れがどうなるのかということでございますが、私もこの指定法人制度を考えましたのは、新しい助成方式によります場合は、従来の補助金の際の収益納付以上に対象事業者からの収益納付を強化しようということを考えておりました。政府から交付をされた限度を超えて収益が上がった場合にはそれを返していただいて、しかもそれを積み立てておいて次のプロジェクトに使っていくということでございます。

通常、収益納付で国庫にお返しをいただきますと、国庫の雑収入ということになってしましまして、それを、ただいま申し上げましたような格好で次代のプロジェクトに使うということとはなかなか難しいということがございますので、収益納付金につきましては、この指定法人に積み立てておきまして、そして助成資金の原資として使うということにいたしましたわけでございます。

収益が上がりますのはまだ先の話になりますので、当面は国庫からの支出金がこの指定法人に参りまして、指定法人がそれぞれの補助主体、V二五〇〇、YXXにつきましては先ほどからお話のありました二つの財団法人がそれぞれ別個にある

わけでございますが、そこに對して必要資金を助成金として交付するということになります。で、国庫と助成対象団体との間にこの指定法人が介在するということになるわけでございます。介在いたします理由につきましては、今申し上げましたような回転基金構想ということにいたしましたために必要だということになるわけでございます。

第二点が、トンネル機関にならないかということでございますが、これにつきましては、法律案の内容をごらんをいただきますと御了解いただけるかと思いますが、いわば国にかかりまして資金を交付し、また収益納付されたものを管理するという重要な役目を担うことになりまして、通産大臣がその事業計画、事業のやり方につきまして業務規程といったものを認可をいたしますし、収支決算等につきましても認可の対象にいたします。また、資金的には国庫からの助成金及び助成事業者から納付されました納付金の管理につきましては、区分経理をしてやるというような詳細な規定を設けておりますので、単なるトンネル機関に終わるといふことはございません。

また、役員構成につきましては、法律上、財団法人を指定法人といたします際に、役員構成が業務の実施をする上で適正なものであるということが指定の際の基準として上がっているわけでございます。先ほど基盤技術研究促進センターの例を引いて、役人だけになるのではないかと、こういうお話がございました。この指定法人につきましては、できるだけ既存の団体を活用したいものと考へましていろいろ調査をいたしました。相当する適切な財団法人が存在しないということもございまして、私も今財団法人を新設をする方向で考えておるわけでございます。

また、そのための設立準備を手がけたばかりのところでございます。詳細を申し上げる段階にはなっておりませんが、この財団法人の役員につきましては、基金を拠出していただいた企業を中心として、民間の方々にも役員として御参加を

いただくということを考えておりました。その中で実際に仕事を取り仕切ることになってまいりますと、これは助成対象が民間の事業者ということにもなりますので、むしろ中立的な立場にある、公正に業務を執行できるという人が常勤役員になることが必要なのではないかと考えておりました。そういう観点から今人選を進めていくところでございます。

繰り返すようになりますが、役員は相当多数に上る、非常勤役員も含めると二十人を超えるやうな役員構成になるかと思っております。そういう中におきますいわゆる役人OBというものの数というものは、極めて限られたものになるのではないかと思いますので、御懸念のようなことにはならない。ただし、一方ではやっぱり業務の厳格公正な執行ということもございまして、全く役人出身者が入らないというわけにもいかないのではないかと、こんなことを今考えているところでございます。

○榎原敬義君 私がいいたかったのは、ちょっと誤解を招いたと思うんですが、基盤技術研究促進センターの場合、五人の役員の中に何も通産省OBが二人、郵政OBが二人も常任に入らぬで、一人、一人にしても、その分あと民間から入れなくても、人数は絞つてもやれるんじゃないか。そうすれば経費も少なくて済むし、ちょっとそういう感じを強く持ったんです。

それで、今聞きにくかったんですが、例えばV二五〇〇の開発については、指定法人に政府が交付金を渡しますね。その交付金が、三つの企業が参加しておりますから、それをどこに幾らというやうな形でそういう配分の仕方をするのかどうなのか、ちょっとそこところがわかりにくかったんです。

それからもう一つは、時間が来ておりますから簡単に申し上げますが、指定法人が、ある程度YXXとV二五〇〇が成功したというか、収入あるいは利益が出た場合には、何がしかの形を指定法人に逆に納付するという形ですが、どうもこれ

省の試算によりますと、大体これから年率六%前後の伸びで、六十五年度には御指摘のように六千万人から六千三百万人ぐらになるんじゃないかという試算をされているようにございます。私どもは、この国内旅客輸送につきまして、必ずしも運輸省と同じような知識を持っておりませんが、独自の想定はいたしておられないわけではございませんけれども、航空輸送の高速性、快速性、利便性というものを考えますと、運輸省が試算しておられますような需要の伸びというのは、私どもの目から見ましても十分今後期待できるのではないかと、かように考えているところでございます。

○浜本万三君 その場合の航空機の需要状況などございますが、大体現在四千万人の旅客が想定されておりますし、六十五年度に六千万から六千三百万ということなんでしょうが、現在の時点で使用されておる航空機のクラス別の機数、これは四、五百人のジャンボクラス、三百五十人のトライスタークラス、二百五十人の70、さらに百五十人の70、DC9というクラスに分けて、現在の状況、六十五年を見通した数字が予測できればその数字をお示し願いたい。

○政府委員(杉山弘君) ただいまお尋ねのございました我が国のエアラインの保有機の機種別の構成でございますが、日本航空を初めといたしまして定期航空運送事業者、七社ございますが、私どもがこの四月現在で把握をしております七航空会社の総保有機台数は、二百八十四機というふうに承知をいたしております。

クラス別に申し上げますと、一番大きな四、五百席クラス、これはボーイング747でございますが七十二機、その次の大きさの三百五十席クラスにつきましては三十一機、機種で申し上げますとロッキード1011、DC10というようところでございます。三番目の大きさの二百席から三百席クラスでございますが、これが四十九機でございます。ボーイング707、YXでございます。DC8、A300といったようなのがこれに相当したかと思っております。それから百五十席クラスは合計五十八機

ございまして、機種といたしましてはボーイング707、ボーイング737、DC9、それから百席クラス以下のYS11等が七十四機、こういう機種構成になっております。

六十五年までの先ほどの航空旅客輸送の増加に伴います保有機数の増加につきましては、私どもも想定しておらないわけではございませんけれども、今私どもがYXX、V二五〇〇というところで共同開発を進めております百五十席クラスの航空機、これにつきましては、これから二〇〇〇年にかけては、かなり退役するものがふえていきまして、その需要をねらっているわけではございませんけれども、航空会社が持っております百五十席クラスの保有機の中でも、昭和六十五年までの間に恐らく十数機が退役して、新しい同じ大きさの航空機にかわっていくというふうなことになるのではないかと、思います。さらにその後は退役し、入れかえるテンポが速まっていく、こういうふうに見ておるわけではございません。

○浜本万三君 もう一つ、最近話題になっておるのかどうか、話題になろうとしておる程度なのか、わかりませんが、コミュータークラスの航空機の需要という問題が出ておるんですが、この動向はどのようにお考えですか。

○政府委員(杉山弘君) お尋ねのございましたコミュータークラスの航空機、具体的に申し上げますと八十席以下の小型の航空機ということになろうかと思っておりますが、ちょっとデータは古いんでございますが、一九八三年時点で、世界全体で約三千四百機程度という数字がございまして、世界的に申し上げますと、コミュータークラスの航空機につきましてはかなり伸びていくんではないかと。米国の例で推定をした数字がございまして、米国の場合には、一九七八年以降の規制緩和以来、年率八%以上コミュータークラスの旅客需要が伸びているということでございまして、この程度の伸びが全世界的に期待できるということになりますと、西暦二〇〇〇年には先ほどの三千四百機というのが五千機を超えるところまで伸びるん

ではないかということが言われているわけではございません。我が国の場合どうなるかということにつきましては、現在我が国では四社がコミュータークラスの機の運航をいたしておりますが、保有機数は十数機ということ、極めて少ない状況にございまして、

まずその第一は、YXX並びにV二五〇〇の販売開始の時期ですね。これは先ほどいろんな議論があるんだというお話を伺いましたが、本当のところいつごろになって、しかも実際供開始されるというか、飛べるようになるのはいつになるんですか。

○政府委員(杉山弘君) V二五〇〇につきましては開発がかなり進んでおりまして、現時点での計画では、六十三年ごろに型式証明をとりまして、実際実用に供し得るような初号機の機体メーカーへの引き渡しを予定をいたしているところでございます。

○浜本万三君 その際の、西暦二〇〇〇年を目標にした販売台数等については先ほどお触れになったんですが、日本国内ではどういう需要があるだろうかということなんです。日本の資本出資が大體二五%程度だということなんでしょうが、その程度日本の関係航空会社の方に受注してもらえようという自信はありますか。

○政府委員(杉山弘君) 日本国内で開発参加のシェアが二十数%ということになるわけですが、そこまでの販売が期待できるのかというお尋ねでございますけれども、現在の我が国の航空会社の百五十席クラスの飛行機の保有状況等から見まして、残念ながら、日本国内では、YXX及びV二五〇〇につきましても参加シェア並みの販売を期待するのは難しいということではなからうかと思

っております。YXXの場合でございますと、全体の売り上げ機数は少なくとも六百機ぐらには持っているかと思っております。売上げ台数の目標からしますと十分の一以下になるんではなからうか。また、エンジンの場合には全体で四千台という売り上げの目標を先ほど御説明をいたしましたわけではございますが、それとの関係で申し上げますと、四%ぐらということでは、日本国内での販売については、そう多くのもを見込むことは無理ではなからうか、こういうふうにお考えしております。

○浜本万三君 今回の改正内容によりますと、共同開発については借入金と政府の援助される資金で運用されるということなんです、そうして開発が成功いたしましたら販売利益が出れば、一定の割合で、後ほど決める省令の定めるところによって納付をする、こういうことになっております。そこで、これに関連して二、三伺うわけなんですが、先ほど既に、YXXとかV二五〇〇の開発、販売費用とかあるいは政府でお出しになる資金の量については伺いましたので、これは省略をいたします。

ただ問題は、既に日本は共同開発でYXXの開発に成功されました、これに対する出資金の出資であるとかあるいは技術の分担であるとか、それから収益金の納付ということが既に行われておるようについて、日本の出資総額、その割合、それから日本の技術分担の内容、それから収益金の納付状況などについてお答えをいただきたいと思っております。

○政府委員(杉山弘君) YXのケースについて申し上げますが、まず、日本の分担割合は開発作業の一五%でございます、具体的に開発を分担いたしましたのは、胴体及びフェアリングと申しますか、主翼のつけ根部分を中心でございます。それ以外にも、ボーイング社と共同で機体全体の設計等には参加をし、作業の一部も分担をいたしておりますが、メインは胴体及びフェアリングとい

つております。YXXの場合でございますと、全体の売り上げ機数は少なくとも六百機ぐらには持っているかと思っております。売上げ台数の目標からしますと十分の一以下になるんではなからうか。また、エンジンの場合には全体で四千台という売り上げの目標を先ほど御説明をいたしましたわけではございますが、それとの関係で申し上げますと、四%ぐらということでは、日本国内での販売については、そう多くのもを見込むことは無理ではなからうか、こういうふうにお考えしております。

った部分の開発を担当いたしました。YXの開発に對しまして國庫から支出をいたしました補助金は、たしか総計百四十七億円だったかと思いが、現在までに、そのうち六十億五千万円が國庫納付金として國庫に納入をされております。

○浜本万三君 技術の担当分野は胴体とフェアリング部分だというふうにお話がございましたんですが、今度のYXXとV二五〇〇の場合の、V二五〇〇の場合は先ほど参考人からファンの分野というふうにお話をいただいたんですが、YXXの技術担当分野というのはどうなるんでしょうか。私が伺いましたところでは、日本得意のICとか光ファイバーの分野に技術提供をされるようになるのではないかとこのううわさがあるんですが、その点いかがでしょうか。

○政府委員(杉山弘君) YXXの開発分担部分ということになるわけでございますが、これは今ボーイング社との間で日本側が交渉をいたしておる段階でございます。現在まで決まっておるわけではございません。

ただ、日本側の希望、オフアードといたしましては、これまで担当をしたことのない部分をせひやりたいということでございます。そういう部分といたしましては、尾翼部分それからコックピット内の電子設備といったものをせひ担当をさせてもらいたい、これまで担当をいたしておりました胴体部分については、これは引き続き担当をいたしたいという希望を申し述べておりますが、またボーイング社との間で最終的な合意には至っておらない状況でございます。したがって、今回本格的なジェットエンジンの旅客機の開発については二度目の参画でございますが、できるだけ開発経験を積むということから、私どももこの日本側のオフアードにつきましましてはせひ実現できるように側面的にバックアップもしていきたい、かように考えているわけでございます。

○浜本万三君 納付金の時期なんです、借入金等をまず返済して、それから収益が出た場合に納付金を始める、こういうことになるんですか、一緒

にやられるわけですか。その点ちょっともう一回伺わせていただきたい。

○政府委員(杉山弘君) 収益金納付の時期につきましては二通りございまして、補助金部分につきましては、これは従来と同じように単年度で収益が出た段階で補助金部分については収益納付をやっていたらございまして、V二五〇〇などにつきましては、九〇年代の初めごろには、もう単年度収益が出、プラスが出てまいりますので、その段階から補助金部分につきましましての収益納付を始めていただくということをお願いいたしております。利子補給部分につきましましては、むしろ全体としての累積収支がプラスに転ずる時点から収益納付をさせていただくというのを考えておりますので、この時期につきましましては、補助金部分よりちよつと十年ぐらいいおくれまして、二〇〇〇年の初めぐらいいから多分収益納付をやっていたらございまして、この間にはないか、この期待をしております。

○浜本万三君 そこで、大臣に要望しておくんですが、最近の状況でございますから、日本が國際的に進出をすることもあるんでしようけれども、共同開発に参加するということは大変結構なことだというふうには私には思いません。しかし、その場合に注意をしなければならぬことは、日本の持つておる技術を提供することはもちろんでございますが、同時に諸外国のすぐれた技術を日本に吸収をいたしまして、総体としては日本の航空機工業の発展のために寄与できる、こういう体制でなくてはならぬと思つております。そういう意味での共同開発の参加でなくてはならぬというふうな思いをいたしております。その点、十分ひとつ御注意をいたしまして、日本の航空機工業の振興に役立つような方法で共同開発に参加をしてもらいたいと思つておりますが、大臣の御見解を承りたいと思つております。

○國務大臣(渡辺美智雄君) 承知いたしました。○浜本万三君 では次は、運輸省の方においていたいただきましたので、飛行場の整備計画について

伺うわけでございます。

先ほどお話がございましたように、航空機の利用状況というのは、昭和六十五年、六千万から六千三百万人ということでございます。それに伴う飛行場の整備拡充計画というものが必要だと思つてございまして、その計画はどうなつておるか、できれば第五次空港整備計画の内容についてお答えをいただきたいと思つております。

○説明員(堀井修身君) お答えをいたします。先生今御指摘がございましたように、航空輸送と申しますのは、近年急激な発展を遂げてまいりまして、現在におきましては輸送の主要な担手、あるいは国民の足というふうな位置づけになつてきておるわけでございます。私ども、今後とも着実にその役割は増大するであろうというふうなことで、六十五年度の輸送需要といたしまして、御指摘がございましたように六千万ないしは六千三百万人というふうな需要予測をしておるところでございます。

このような航空輸送需要の増大に對処をいたしまして、従前から五カ年計画を策定をいたしまして、計画的にまた着実にその整備を進めてきておるところでございます。すけれども、今後の航空需要の増大を考えると、その基礎でございまして空港の整備がまだ十分であるというふうには言えないうふうな状況にあると思つておるわけでございまして、このようなことから、第四次の空港整備五カ年計画が昨年度、六十年で終わつたわけでございまして、したがって、六十一年度を初年度といたします第五次の空港整備五カ年計画を現在策定中でございます。先般の新しい五カ年計画の事業規模といたしまして、前計画の一・三・三増に当たりまして一兆九千二百億を關聯した内容を内容にございまして、現在作業を進めておるところでございます。この計画の策定の基本的な考え方申上げますと、一つは國際及び国内航空輸送の増大に對処するということではございまして、年内に事業が本格化した

ます関西國際空港、新東京國際空港の整備、並びに東京國際空港の沖合展開、いわゆるこの三大プロジェクトを最重点課題として進めてまいりたい。つまり、首都圏なり近畿圏におきます空港容量を増大させたいということがまず第一点でございます。それから、一般空港といたしましては、御存じのように、六十一年度新規事業着手ということと認められております新島島あるいは庄内、福島島の三空港を含まして、さらに進めてまいりたいというふうな考えをございまして、これはジェット化なりあるいは大型化を進めていこうということでございます。このほか環境対策の推進並びに航空保安施設の整備、こういったものに十分配慮して進めていこう、このううふうな考えておるところでございます。

先ほど申し上げましたように、具体的内容につきましましては現在作業中ではございまして、でも、できるだけ早く計画を策定して空港の整備を強力に進めてまいりたい、このように考えておるところでございます。

○浜本万三君 あわせてコミューターの計画についての空港整備は何かございますか。

○説明員(堀井修身君) コミューター空港についてどういふ方針があるのかという御質問かと存じますが、先ほど申し上げましたように、五カ年計画の中で事業規模を關聯した内容については作業中と、このううふうな申し上げたわけでございまして、したがって、コミューター空港の取り扱いはございまして、この五カ年計画の策定作業の中で十分検討してまいりたいというふうな考えをおるところでございます。

○浜本万三君 それでは引き続きまして、今コミューターの問題が出ましたので、運輸省の立場でコミューター航空の定義、どういふふうにお考えでしょうか、ちよつとこれ知らせてもらいたいと思つております。

○説明員(小山正宣君) お答えいたします。コミューター航空につきましましては、法律上特に

決まった定義があるわけではございませんが、小型の航空機を使用したとして、二地点間を定め、定期に準じた形で行われるような地域的な航空輸送、こういったものを通常コミューター航空というふうに呼んでおります。

最近各地で検討が進められておりますコミューター航空構想のねらいといたしましては、他の交通機関の利便が悪く、また通常の空港をつくるほどの需要のない地域、こういった地域と大きな都市等との間での高速輸送として活用するとか、あるいは海越えとか山越えなどの航空輸送の特性を發揮できるような分野、例えば西瀬戸内海地域のようなところでございますけれども、こうしたところにおきまして大量の輸送需要が期待できないので、小型航空機によるネットワークを形成するとか、こういったねらいがあるようにござい

○浜本万三君 通産省に伺うんですが、そういうコミューター航空の現状について一応わかりましたんですが、コミューター航空機の開発ということについて通産省はどのようにお考えでしようか。

○政府委員(杉山弘君) 小型の航空機の開発につきましては、これまで我が国といたしましてはYS11の開発経験があるわけでございます。先ほど御答弁の中でも申し上げましたように、世界的にはコミューター航空需要というものはかなり伸びるのではないかと見ても、国際的な共同開発の形で、こういうものに何とかYS11の開発経験というものを生かしたいと考えているところでございまして、その具体的な話が、今一、二起りつつございます。

一つは中国との共同開発でございまして、これは三十席ないし四十席クラス、YS11よりも一回り小さな飛行機になるかと思えますけれども、これの目中的共同開発をやったかどうかという話が持ち上がっております、とりあえずは開発のフイジビリティ調査をやるという方向で、今、

日中の関係者間で話し合いが行われておりまして、順調にまいりますと、この五月ごろには、フイジビリティスタディーの開始につきまして両方での合意が行われる可能性があるのではないかと考えております。

また、もう一つはインドネシアでございまして、これはまだ日中ほど着詰まっておるわけではございませんが、島嶼国家としてのインドネシアで、国内の旅客輸送需要がこれからどうなっていくかという調査をJICAが主体になって開始をすることになっております。

その調査の中では、飛行艇によります旅客輸送の問題というのも一つの調査ポイントになってくるはずでございまして、まだこれは調査の段階でございまして、そういう調査をもとに、さらに具体的な航空機の開発という段階まで行きますかどうかは、これ調査が終わって見ないと何とも申し上げられないわけでございまして、今現在、そういう二つの具体的な動きがあるということを御報告申し上げておきたいと思っております。

○浜本万三君 その場合の日本が持つておる技術といたしましては、YS11というものが基本になつて共同開発への準備をなさるといふように受け取つてよろしゅうございませうか。

○政府委員(杉山弘君) 先ほど来御報告をいたしましたように、YS11、技術的には評価をされておりましたけれども、経営的にはかなりの赤字を出してしまつたわけでございまして、この貴重な経験をぜひ日中間の問題で生かしていければ幸いです、こう考えておるところでございまして。

○浜本万三君 次に運輸省の方にお尋ねするんですが、例の、今申しておりますコミューター航空の安全性の問題なんですが、先般、私広島なんですけれども、広島に帰つておりましたら、広交航空というコミューター機の運航をする会社が認可された、そして広島と大分と松山の地点を結ぶ運航をなさると、こういう報道がなされておるわけなんですけれども、これは安全性が大丈夫なんでしょうかという心配がございまして、小さい飛行

機で、しかもこの種のものでたくさん認可されまして各地に分散をする。それで安全性の検査は大丈夫なんでしょうかという心配があるわけなんですけれども、それは大丈夫でしょうか。

また、こういう広島などに今認可されたコミューター航空のような航空会社の使う空港は、広島は新しい新広島空港ができますと、施設等は全部新空港に移転をするということになっておるわけなんですけれども、この場合には一体どの空港を使用するということになるのでしょうか。その点についてお尋ねをいたしたいと思います。

○説明員(赤尾旺之君) お答えいたします。

先生御承知のとおり、広交航空は、昨年の十一月に不定期航空運送事業及び航空機使用事業の免許を取得した航空会社と承知しております。

航空機を使用して行いますコミューターサービスにつきましても、安全の確保ということが第一の課題でございまして、したがって、当該航空会社からこういうコミューターサービスを行いたい、こういう申し入れがある場合には、航空機の安全性ですとか、飛行方式、運航乗務員、運航管理の体制、それから整備の体制、こういったものを逐一審査をいたします。そうして、その審査に合格した場合に事業を開始をできるわけでござい

ますが、今現在広交航空から申請は上がつてきておりません。しかしながら、上がつてきた段階におきましては、今申し上げました点を十分審査をしてまいりたいと思っております。

○浜本万三君 そうすると、これは前向きで認可の方針でございませうか。

○説明員(赤尾旺之君) お答えいたします。私も広島航空の実態といたしまして、小型機を二機程度持つておるといふふう聞いております。当該社がどの地点を日に何便飛ばすのか、こういうことにつきましてまだ承知しておりません。したがって、そういう事業計画を提出いただきまして、これが安全性に十分合致しているものかどうか、こういうものを精査をしていきたい、かように考えております。

○浜本万三君 次は、運輸省の方に、引き続き広島新空港の整備の計画についてお尋ねをいたしたいと思います。

ことし、六十一年度予算で広島新空港は一応調査費がつかまされて、いよいよ着工への軌道に乗せられた、かように思っています。今後どのような日程で建設が進められるのか、伺いたいと思うわけでございます。

特に工事着工までの手続といたしましては、いろんな問題があると思うのですが、当面予定告示をいたしまして、そして公聴会を開いて、そして設置告示ということになるのではないかと思いますが、設置告示はいつごろの見通しになっておるか、その点お尋ねをいたしたいと思います。

○説明員(堀井修身君) お答えをいたします。

新広島空港につきまして、昭和六十一年度新規事業着手ということで予算を計上していただいております。

今後の進め方につきましては、先生から御指摘がございましたように、航空法の諸手続を経なければならぬわけでございまして、具体的には設置の予定告示なり、あるいは現地で公聴会並びに設置告示というような段取りを踏んでまいります。

これらの作業と並行いたしました、実は広島県には独自に広島県環境影響評価の実施に関する指導要綱、つまり環境アセスメント要綱がございまして、航空法の手続と相前後いたしましたことの手続も経なければならぬということでございます。私もこの手続を鋭意早く進めたいということと作業を進めておるところでございまして、新空港の設置告示は本年度の上半期ぐらいには終えたいというふうにお考えでございまして。

○浜本万三君 運輸省も御承知のように、運輸省の資料によりますと、広島新空港は六十年代の後半に完成を予定しておるわけでございまして。しかし、既に広島市は一九九四年にアジア大会を招致したい、こういう決定がございましたし、三月二

十八日には閣議決定も行われておるような状態でございませぬ。したがって、一九九四年のアジア大会の開催を引き受ける飛行場といたしましては、それ以前、少なくとも一年ぐらい前には完成をし、供用を開始されるという状態になつていなければならぬと思つてございませぬ。現在の進行状況から見れば十分可能である、間に合わせるという御答弁はいただけませんか。

運輸省の方では一県一空港という考え方をもちたいというふう聞いておりますが、最近いただいた資料によりますと、山形の実例を見ますと、必ずしもそうでもないということなのでございませぬ。

また、新空港の事業規模は相当の規模でございませぬ。したがって、いかに用地の取得を早く行うか、あるいは空港の建設工事をいかに効率的に行うか、このようなことで工事の完成を早めなければならぬわけでございませぬ。現在工事の工程計画等の検討の詰めを行つておるところでございまして、現時点では何とも申し上げかねる状態を思つておられます。

中、「利用者利便の一層の向上を図るため」、「路線の需要規模、空港整備の進捗状況等に依り、ダブルトラック化、さらにはトリプルトラック化等の競争促進施策を推進すべきである。」、かような意見をいただいております。現在この中間答申を踏まえまして最終的な結論を出すため審議を急いでいただいております。状況をございまして、それを待ちまして具体的な施策を展開してまいりたいと思つておられます。

○説明員(堀井修身君) お答えをいたします。昭和六十九年に開催が予定されておりますアジア競技大会までに新空港の供用開始をしてほしいという地元の要望等を十分私ども承知をしておるところでございませぬ。

○説明員(堀井修身君) 地元における御希望等につきまして、私どもよく承知しております。できるだけこの方向が出来ますように詰めておるところでございませぬ。なかなか難しいということも御理解いただきたいと思います。○説明員(堀井修身君) はい、努力はいたします。

○説明員(堀井修身君) 一県一空港で整備するというような基本的な基本方針を持つておるわけではございませぬ。したがって、このような観点から申し上げますと、一県に複数空港を整備されるということはありません。それから新幹線の東広島駅ということになると思つてございませぬ。これが完成し、これを利用したといたしましても一時間前後かかるわけではございませぬ。そういう事情が一つございませぬ。

今先生御指摘の、例えば広島―東京といったような路線は、非常に現在でも需要規模の大きな路線でございまして、この現在の考え方からいいますと、ダブルトラック化対象路線になり得る可能性は十分あると申し上げてよろしいかと思つておられます。ただ、現実これをダブルトラック化するとなると、空港の能力、これは広島、羽田両空港の能力でございませぬが、この辺の問題もあわせて解決しないとなかなか実現は難しいという点もあることを御理解賜りたいと思つておられます。

○説明員(堀井修身君) 地元における御希望等につきまして、私どもよく承知しております。できるだけこの方向が出来ますように詰めておるところでございませぬ。なかなか難しいということも御理解いただきたいと思います。○説明員(堀井修身君) はい、努力はいたします。

○説明員(堀井修身君) 一県一空港で整備するというような基本的な基本方針を持つておるわけではございませぬ。したがって、このような観点から申し上げますと、一県に複数空港を整備されるということはありません。それから新幹線の東広島駅ということになると思つてございませぬ。これが完成し、これを利用したといたしましても一時間前後かかるわけではございませぬ。そういう事情が一つございませぬ。

まして、ほぼ全体の三割ずつということ、この点につきましてはいわゆる差益というのほとんど出ないというのが実情でございます。

一方、間接的な円高あるいは原油安の影響を受けますのは、御指摘のとおり燃油費の低下でございます。これはこれから徐々に顕在化してくるんではないかと思っておりますが、今私どもの調査いたしました範囲におきましては、現時点におきましては必ずしも大きな引き下げまでは至っていないというのが現状でございます。この点はこれからの状況を見ながら適切に対応してまいりたい、かように考えております。

ただ、その際あわせて考慮しなければいけないと考えておりますのは、不幸にいたしまして、昨年の事故以来航空需要が急激に低迷しております。各企業とも極めて厳しい経営状態を強いられているということ、その点につきましてあわせて考えなければいけないと思っております。

なお、今先生御指摘の国際運賃の一部の引き下げにつきましては、これは円高差益の還元という観点とはまた別に、いわゆる方向別格差という問題に対する対応措置でございます。方向別格差というのはどういふことかと申しますと、為替相場が変わることによりまして、日本発の運賃と相手国発の運賃とが、両者を円価に換算いたしますと乖離が出てまいります。その点をなるべく合わせたい方がよいということで、できる範囲において日本発の値下げ、場合によっては相手国発の値上げもあわせてやりまして、両者の格差を縮めたい、かように考えております。第一弾といたしまして、ヨーロッパ向けの運賃の引き下げをなるべく近いうちにやりたい、かように考えておるところでございます。

○浜本万三君 それはまことに残念なのでございまして、やはり多少でも差益が出ておることはいわゆる間違った努力をしないでございまして、引き下げるように努力をしていただきたいと思っております。それから、何か競合路線では割と運賃の割引があるんだけれども、単独路線ではほとんどない、

こういうことで随分苦情が出ておるわけなのでございまして、単独路線の場合にも、ぜひサービスを向上してもらおうように要望しておきたいと思っております。

その一つかどうか知りませんが、回数券については、一〇〇程度の割引を今度一五〇程度に拡大したいというようなうわさも聞いておるんですが、この事実は後で答えてください。

時間が来たので、最後に大臣に私の希望を述べ、決意を承りたいと思っております。

今回の法案の改正によって、航空機等の「国産化」の促進による航空機工業の振興から、航空機等の「国際共同開発」の促進による航空機工業の振興というように、「国産化」から「国際共同開発」というふうな性格が変わっておるわけなんです。ありますが、しかし日本の現状を考えると、広範な技術が航空機工業の場合には波及する効果を持つておるといふこと、それからハイテク産業の基盤を一層強化する要因になる産業であるといふこと、それから知識集約性が高くてすそ野が広い産業であるといふこと、それからハイテクのシステム化によって個別技術の水準が向上できるんだといふようなことを考えますと、日本の国で航空機工業の振興を積極的に図っていくということ、忘れてはならぬと思うのでございまして、その点についての大臣の決意をあわせて承って、私の質問を終わらせていただきたいと思っております。

○國務大臣(渡辺美智雄君) 結論的に言えば、浜本さんのおっしゃるとおりという一語に尽きると思っています。

ただ、今回の開発については、非常に大型なものであつて、国産、日本単独で開発をするということ、財政的にもあるいはまた技術の面においても、我が国は立ちおくれしておりますから、なかなかできない。したがって、こういうような共同開発を通じていろいろな技術を習得をし、また開発しても飛行機が売れなければ何にもならぬわけでありまして、日本はYS11で売った経験はありますが、相当多額の金額を必要とした高価な飛行機

を外国に販売する訓練というか、技術というか、そういうようなノウハウを持つていない。したがって、そういうようなものも学びたいという点で非常に私は意義があると。しかし、終局的にはやはり国産で、単独で、これだけの国ですから、飛行機ぐらいは本当はつくればみっともない話なんです、そういう点は十分に中長期的な観点から留意をしておいていただきたいと考えております。

○委員(下条進一郎君) 手短かに願います。

○説明員(黒野匡彦君) 私ども、昨年二月以来、国内の営業割引制度の弾力化を図りまして、利用者の利便の向上、あるいは需要喚起のために、なるべく事業者の自主性あるいは創意工夫を尊重するという前提で制度の弾力化を図りました。

その結果、幾つかの制度が新たに出てまいっております。先生御指摘のように、回数割引の引き下げを五月十日からとありえず一年間、幹線において実験的にやってみる。その結果を見まして、またその程度の拡大、場合によっては、余り好評でなければ廃止ということもあり得ますが、これからの対応を考えたいと、かように考えております。

○浜本万三君 どうもありがとうございました。

○委員(下条進一郎君) 午前の質疑はこの程度にとどめ、午後一時十分まで休憩いたします。

午後零時三十分休憩

午後一時十一分開会

○委員(下条進一郎君) ただいまから商工委員会を再開いたします。

休憩前に引き続き、質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願います。

○斎藤栄三郎君 通産当局に対して、この航空機工業振興法の問題と、八日に決定した景気総合対策について質問いたそうと思っております。いただきました時間十分でございます。

第一は、価格決定権はどちらが持っているかということ。その点一つ。できた飛行機を売るときは値段とか、あるいはエンジンや売るときは値段というものの決定権をどちらが持っているかということ。

それから第二点は、前の日本航空機製造が失敗した原因は販売の不振だということなんです。この今度新しくできる飛行機も同じような経過をたどる心配はないか、こういうことなんです。

○政府委員(杉山弘君) 価格決定につきましては、これは共同開発でございますし、具体的に、ジェットエンジンV二五〇〇の場合には、インターナショナル・エアロ・エンジンズという開発参加パートナーが共同出資をした開発主体を国際的な合弁企業としてつくっておりますので、そこで開発参加者が協議をいたしまして決めるということに相なるかと思っております。

日本航空機製造が失敗いたしましたことにつきましては、いろいろ理由もあるわけでございますが、日本が戦後初めて本格的な旅客機の開発に乗り出したばかりでございます。国際市場におきまして日本航空機製造株式会社は日本の航空機工業に対する知名度というものが少なかつたことに加えまして、やはり販売面でのノウハウというものが乏しかったという点、さらには国際的に販売をいたします場合に長期の延べ払いでやらざるを得ないこと、プロダクトサポート等の事業につきまして、当初見込み以上に金がかかったことという点がございます。

採算的に申しますと、かなりの額の赤字を累積せざるを得なかったこと、かやうなことでございまして、こういった経験をこれからの共同開発に生かしていくということにならうかと思っております。

この販売面につきましても、共同開発に参加をいたします各パートナーが、それぞれの持ち分に応じてリスクをシェアすることになると思

いますし、YXXの場合には、ボーイングと申し
ます国際市場での販売経験豊かなものがパート
ナーでございまして、V二五〇〇の場合にも、プ
ラット・アンド・ホイットニーという米国でも有
数なエンジンメーカーが参加をしているというよ
うなこともございまして、あるいは樂觀的とい
うおしかりを受けるかもしれないけれども、日
本航空機製造株式会社は巨額の赤字を累積した
と、こういう事態にはならないように済むと思
いますし、そういう方向にぜひ持っていきたいと考
えておるわけでございます。

○齋藤栄三郎君 まだそういう点についての覚書
の交換はできていないんですか。

○政府委員(杉山弘君) YXXにつきましては、
つい先ごろ第二次の了解覚書を結んだわけでござ
いまして、いわゆる本格的な開発、ゴーアヘッド
というものはまだ先でございまして、その過程にお
きまして、これまでの開発成果を踏まえまして、
パートナーとして、日本側としても本格開発に乘
り出すことになるかどうか、これをボーイングと
して決めるということになりますので、今すぐ全
部の開発をこれからやっていくということに必ず
しも決めてしまっている、引き返さなくないとい
うということではございませんので、本格開発の
前に、もう一度それまでの開発経緯を振り返っ
て、さらに前進するかどうか決める余地があると
考えております。

○齋藤栄三郎君 そうすると、共同開発でやった
すぐれた技術を日本の会社が使って、日本独自で
飛行機をつくってもよろしいかどうかまだ決まっ
ていないということですね。もしもそれが決まっ
ていないと、アメリカの下請をやるだけの話です
わね、今。

○政府委員(杉山弘君) 今私がまだ決まっていな
いと申し上げましたのは、本格的なゴーアヘッド
をするかどうかということについては、日本側と
して再考の余地があり得るということを示し上げ
たわけでございまして、本格的なゴーアヘッドま
で行くということになりますと、開発から生産、

販売、全段階を通じて日本側の持ち分に応じたり
スクを負担するということは契約上はつきりいた
しておりますので、単なるボーイングの下請とい
うことで終わるわけではございませんので、開発
に参加したシェアに応じた開発からプロダクトサ
ポートまでの全過程を通じて責任を日本側として
も負うということになっておりますので、これは
単なる下請ということには当たらないのではない
かと思っております。

○齋藤栄三郎君 通産大臣にお伺いいたします
が、日本では大正十二年に東京の渋谷に快進社と
いう自動車会社をつくりました。そこでつくった
自動車が発売のごとく走るので、名づけてダット
サンと言った。そのときに、アメリカの自動車会
社は、こんなものを残しておいたんじや将来のラ
イバルになるというわけで、猛烈なダンピングを
やって、とうとう快進社をつぶしたという実例が
あるのであります。今度もせつかくこちらが貴重
な金を出し協力しましたも、将来日本が飛行機を
つくろうと思つた場合に自動車と同じようなケー
スになるんじゃないかと懸念をいたしますが、そ
の点いかがですか。

○國務大臣(渡辺美智雄君) 商売の戦略上から言
えば考えられるかもしれませんが。

○齋藤栄三郎君 そういう点をほつきりしないで
置いておいて、こういう貴重な出資をしたり補助
金を出すことがいいんじゃないですか。

○國務大臣(渡辺美智雄君) そういうことも念頭
に置きながら、やはり余り世の中甘く見ちゃいけ
ませんから、仮に日本がそういうことで飛行機の
輸出まで将来やれるようになったのであればと
いう懸念は、かなりやはり商業戦略から言えれば持
たれても一つもおおしくないのであります。

で、そういうようなものも頭に入れた上でやはり
取り組んでいくということが大切であります。が
だからといって、そういう可能性、危険性がある
から日本は飛行機の問題で新しく開発努力をしな
くたつていいというわけにはならないわけですか
ら、それはやはり別な問題だと。開発をしていく

以上は、やはりそれが大きくなれば商売の邪魔が
入ってくるというところは当然これはあり得るんで
あって、したがってそういうことを予想しなが
ら、やはりしっかりと開発研究体制をつくって
いくということがいいのではなからうかと思いま
す。

○齋藤栄三郎君 また自動車の例になります。が、
一台の乗用車をつくるのに二万の部品が必要で、
その八割は下請を受ける、二割だけ親会社がつく
る、したがって波及効果は非常に大きくて、自動
車産業のおかげで中小企業が非常に潤っているわ
けです。

航空機工業の場合に下請の受け持つ役割並びに
その波及効果についてお伺いしたいと思います。

○政府委員(杉山弘君) 現在進んでおります共同
開発に直接参加をいたしておりますのは、日本側
の企業はそれぞれ三社ずつでございまして、この
開発自身は全部三社の手によって行われるという
わけではございませんで、また日本側の企業か
ら、日本国内にありますが企業の技術、知識等を利用
するということもあるわけでございまして、ま
たそれとは別に、ボーイング社の依頼に応じて日
本側企業がその技術、知識を提供する場合もあり
得ると思っております。

現に、これまでやりましたYXXの場合におきま
しても、日本側の航空機関係の三社のみならず、
その部品関係では、例えば油圧関係の部品である
とか、小さいものに至りましてはねじなどにつき
まして、中には中小企業に相当するような企業も
それを提供して、開発をしているというところにな
りますので、非常に日本側としては、直接参加す
る企業以外にも多くの企業がその開発によるメリ
ットというものを直接、間接に受けることになる
というふうな判断をいたしております。

○齋藤栄三郎君 一つの企業の中でやる仕事です
から、なかなかこままでが民需、こままでが軍
需用と区別をすることは難しいかと思つて、
こういう出資をしたりなんかすることによつてソ
ビエトロシアなどに与える影響とか、向こうから

の批判というのはどうお考えでしょうか。

○政府委員(杉山弘君) 今回御提案を申し上げて
おります法律改正の中でも、この国際共同開発の
主体は民間航空用ということとは、はつきりとうた
われております。

それから、これまでは法文上必ずしもそれは明
確ではございませんでしたが、国会におきます法
案審議の過程でちょうどいいをいたしました附帯決
議等によりまして、政府が国産化のための助成を
するものにつきましては軍用機は除くんだと、民
間航空機だけを主体としてやっていくんだとい
うことは、はつきりいたしておりますので、この点
につきましては国際的な誤解を受けることはない
ではなからうかと考えているわけでございます。

○齋藤栄三郎君 大体この法律についての私の質
問は以上で尽きますが、まとめて自分の意見を言
いますと、私は、航空機産業というのは非常に大
事だと思つてますから、この法律に賛成でありま
す。

それにつけても、飛行機というすぐ日航の惨
事を思い出しますので、ああいうことは再び繰り返
してはならないと思つてますから、この機会に、日
航のあの惨事についての総決算をひとつ聞きたい
と思つてます。

補償は全部済んだかどうか、その金額は幾らに
なつたか、また日航の経営に及ぼした影響はどうか、
こういう問題について運輸当局から御説明を
伺いたいと思つてます。

○説明員(黒野匡彦君) お答え申し上げます。
まず、補償の件でございまして、お客様で亡く
なつた方が五百五名おられます。現在のところ、
そのうち約三十名の方が示談が済んでおります。
残りの方は示談交渉中、もしくはまだ示談に入
っていない方もおられます。

具体的な金額につきましては、日航と被害者の
方との話し合いでございまして、私どもは、私ども
も正確には承知いたしておりません。
それから、日本航空がこうなりましたその他の
経済的な影響でございまして、救助、捜索のため

ますが、まあ意外と少なかったわけでございます。それは、既契約がございませぬために、すぐに資金需要となつてこないというので、そういう状況になつたわけでございます。三月にかけて急にふえてきておりますので、四月五月と相当件数が伸びて、また貸し出しもふえることになると思ひます。これは五十三年のときも大体同じようなテンポでございませぬ。

○斎藤三郎君　そこで大臣にお願ひといひましようか、商工中金を一般金融機関に改編しろという議論が一部にあるようですが、もしもそういうことをやれば、大企業にばかり貸しちやつて、中小企業には金が回らなくなる心配がある。やはり政策金融をやる機関としての商工中金というものは、私は残した方が賢明だと思ひます。中小企業対策としてはぜひそれを要望したいと思ひます。御意見いかがでしょうか。

○國務大臣(渡辺美智雄君)　御趣旨のとおりであります。

○斎藤三郎君　今度の景気対策を見ますと、大都会中心であつて、どうも地方の方々はこれでおれのところの景気よくなると思へるでしょうか。私は残念ながら思へないと思ふんです。靴の上からかゆいところをかくような政策であつて、びんとこないですよ。むしろ、実例で申し上げるならば、私はこの間京都の知事選の応援に参りました。京都の西陣へ参りましていろいろと聞きましたが、すぐ電話をかけて聞いたんだ。今度緊急対策できたからこれでいいかと聞いたら、全然問題にならぬ、こんなことで景気がよくなるくらいなら何も心配しませんよ、こういうような話が西陣の業者から返つてきました。あそこで困つてゐるのは生糸の問題なんです。

大臣は実力者であられるし、もう農林大臣の御経験もおありですから、問題の所在は私がこれだけ言えばわかると思ふんですけれども、日本の生糸が國際価格の二倍もしてゐる。しかも一元輸入で農林省の手に握られてゐる。原料価格を倍にされてゐて西陣の振興なんかできつてないですよ。

日本の生糸はこのままでいけば、私は国内の産業としても成り立たなくなつてゐると思ふんです。現実には十六万俵生糸をつくる、しかし製品輸入の生糸が十三万五千俵もある、もう五年たつてごらんください、今度製品輸入の生糸の方がはるかに多くなつちやいますよ。ところが、依然として従来の政策を続けておられる。これは京都もためになるし、製糸家もためになるし、養蚕家もためになるし、全部がだめになつちやうと思ふんです。どうぞひとつ、大臣は力のある方だし、通産行政も農林行政もよくおわかりなんです。その辺をよくお考えくださることが実は景気対策として非常に大事なことではないかと思ひますが、いかがでしょうか。

○國務大臣(渡辺美智雄君)　これは難しい話でありまして、もう経済合理性から割り切れば先生のおっしゃるとおりなんです。ところがその反面、例えば西陣あたりで、それじゃ生糸のコストに占める割合は幾らかといへば非常に少ないわけですね、加工賃が大半ですから。だから、恐らく一割に上つてゐるかいいてないか、その程度じゃないですか。したがつて、生糸がそれが五割に飯になつたとしても、全体としてはそれによつてたくさん西陣が売れるというわけでも實際はない。そういう問題もあり、一方、養蚕農家というものの保護政策もあつてあつておられるんですよ。これが、これも限界がありましてね、實際問題とすれば、永久に今のような制度で一元買入れというふうなこともやつていった方がいかかどうか、これは抜本的にいづれ見直しをしなければならぬ。一つの産業調整の一環である、そう思つておられます。

○斎藤三郎君　最後に、かつて輸出を振興するためにジェットロをつくりました。そのころは、輸出に貢献した企業は内閣総理大臣の名で表彰してゐます。今アメリカ側の要求に基づいても輸出をふやさないやならぬときに、官民ともに努力をしておられるわけですが、ひとつ通産大臣が輸入促進企業に対して表彰でもしてみたらどう

うでしょうか。

○國務大臣(渡辺美智雄君)　これは部分的ではあります。既にやつておるのであります。ジェットロも昔は輸出のためにその予算の七割を使つておりましたが、今は輸入のために予算の七割を使つておるといふように、まるつきりがらつと変わつております。それから、大臣先生の御趣旨のようないふことは、実は着実に今進めておる最中でありませぬ。

○斎藤三郎君　この景気対策の基礎になつた為替相場は幾らなのか、それが維持できるかどうか、維持できなくなつて、もしもその相場が変わつた場合にはどういふ対策をまた用意なさるか、これをもつて終ります。

○政府委員(宮本邦男君)　為替相場につきまして、これは昨年九月のG5の結果を反映いたしました。急騰して現在に至つてゐるわけでございます。この円レートの今後の見通しということでございます。これは言つてもございませぬが、為替市場を取り巻く諸要因が不確定でございまして、見通しを立てることは極めて困難なわけでございます。基本的な考えをいたしましては、円高、これは我が國の大幅な黒字の改善につながるということで基本的には歓迎すべきことであるわけですが、円高が我が國の経済に及ぼす影響にはプラスとマイナスの両面があるということ、円高のプラスの面ができるだけ國民経済全体に及ぶようにということ、今回の対策も考え、今後の経済運営も行っていきたくと思つておる次第でございます。

○伏見康治君　少し古いことからお伺ひいたしたいんですが、私は原子力の専門家だということにされておられますが、原子力の研究というものは占領下では禁止されておりました。一九五二年にサンフランシスコ平和条約が発効いたしましたから、初めて原子力の研究開発が許可されたわけでございます。

同じように、日本の航空機に関する研究開発といふことも占領下では禁止されてゐて、一九五二年から日本の戦後の航空機が始まつたと思

うのでございます。そのとき、まず日本のいわば航空機産業を再建するということについてはどういふようなイメージで出発されたのか、少し古いお話を恐縮ですが、お伺ひいたしたいと思ひます。

○政府委員(杉山弘君)　ただいま御指摘がございましたように、戦後七年間、日本の航空機産業はその事業活動を禁止されておりました。御指摘のようによつて、講和条約発効後、主として当時米軍特需というふうな格好だつたと思ひますけれども、航空機の修理というところから細々と始めたわけでございます。ただ御案内のようによつて、戦前におきましては、優秀な軍用航空機等も製造をした経験がありますので、やはりこれからの日本の産業を考えた場合に、航空機の製造開発技術というものは何としまして保存をしなければいけないということ、当時から航空機関係の技術者の維持と申しましたが、昭和三十三年に至りまして、現在御提案申し上げておられます航空機工業振興法という法律を制定いたしました。さらに三十四年には、戦後初めての旅客機YS11を開発、製造するということ、日本航空機製造株式会社を設立させ、それからあたりから基本的な航空機産業の育成、振興が始まつたといふふうに理解をしてゐるところでございます。

○伏見康治君　戦争に負けたんでから、いろいろなことがだらしがなくなつたのは当然だと思ふんですが、それにしても航空機産業の再生といふたような点が極めてまだるつこしかつたような感じを受けるわけですね。

それで、最初の本格的な再建の仕事としてYS11というものが取り上げられる。それは大体どういふ計画でどういふふうに進行したかという点をひとつ説明していただきたいと思ふんですが、

○政府委員(杉山弘君)　YS11につきましては、座席六十席、ターボプロップエンジン搭載ということ、開発に入りまして、先ほど申し上げました日本航空機製造株式会社におきまして開発を終

了した後、量産に移ったわけでございます。量産の規模は全部で百八十機でございます。国内で百四機、海外で七十六機が売れたわけでござい

ます。そういう意味で、日本初めての開発旅客機とい

ましたし、はかなりの数も売れましたが、終わって

みますと、事業採算的には相当額の赤字累積を

やむなくさせられたというところでございまして、

この原因はいろいろと考えてみますと、戦後初め

の本格的な開発、製造でございましたし、今ま

で余りなれておりませんでした販売面、さらには

プロダクトサポートといった面におきます経験不

足、海外市場で売ります場合の知名度の低さとい

ったような幾つかの要因があるわけでござい

ます。その後我が国がYXの共同開発に参画し、最

近はYXX、さらにはV二五〇〇の国際共同開発

に参加できるようにした、その基盤をYS11の

製造によって我々は得ることができたのではない

か、かように考えておるわけでございます。

○伏見康治君 技術的には大変立派なものであ

ったと思ひます。私自身もYS11に何度か乗っ

て、大変乗り心地のいい飛行機であったと思ひ

ますが、せっかく純技術的には成功だと思われ

るものが、ほかの要因で失敗と言われるようなこ

とになってしまったわけですが、その余りよく売

れなかつた一つの理由としては、競争機があつて、

そつちの方に販路を奪われてしまったといつたよ

したんだろうと思うんですが、その時点では日航製の後をどうしようにするという予定であったんですか、その時点では。

○政府委員(杉山弘君) 日本航空機製造株式会社昭和五十七年に解散をいたしました、そのときは既にYXの開発計画が、これは別途の団体の手によりまして着手をされておりました。したがって、日航製を解散します場合にも、そういう次の新しいプロジェクトに、それまで日航製におきまして蓄積することができました技術的な知識、人材というものを継承する必要があります。ということで、日本航空機製造株式会社の職員の新しい転職先をいたしました。YXの開発を担うにいたします団体、その他航空機関係の団体、会社等に転職をしていただきました。できるだけ技術者、技術ノハウの温存ということを考えております。

○伏見康治君 まあ、そういうことで次のフェーズに移っていったんだと思うんですが、今、以上、YS11についてどう伺いましたのは、この過去の経験が今度の航空機工業振興法についてどういうふうにかかされてくるか。つまり、前のまじりかたは今度は直す、前のよかつた点は直すます生かすといったようなことが当然あるべきだと思ふんですが、今度の法律面ではそれがどういふふうにあらわれているか伺いたい。

○政府委員(杉山弘君) YS11の量産化事業が、事業採算的には思わしくなかったということは繰り返して御答弁を申し上げたわけですが、その理由の一つには、日本航空機製造株式会社、これが御案内のように特殊法人、その出資の過半数を政府がするという事業主体でございます。その特殊法人という事業形態が必ずしも航空機の開発、製造という事業に十分適したものであったかどうかという点について御批判もあり得るわけでございます。むしろこういう事業については、できるだけ民間の効率性、創造性というものを生かすべきではないかという反省もいたしまして、自後はYX、それから現在進めておりますYX

X、V二五〇〇にいたしました。開発主体は民間法人がこれに当たるというふうにかえてきておりました。政府はそれに対して財政的な面で援助をするということに定めるべきという基本方針を打ち立てておりました。この面ではYS11の貴重な経験というものを我々これからは生かしていかなければならないというふうにご考慮を願うわけでございます。

○伏見康治君 それでYS11のいわば次の計画であるYXといったようなものが、日航製がなくなった段階ではもう既にYXのプロジェクトが始まっていたというふうにお答えをいただきましたが、それはどういう趣旨で、どういふふうに進行したかということをお答え願うわけでございます。

○政府委員(杉山弘君) YS11の後継プロジェクトになりますYXの開発計画でございますが、これは昭和五十三年の十月に、我が国の航空機業界とボーイング及びイタリアのアエリタリア社との共同開発ということで、本格開発に着手をいたしました。五十七年の七月に型式証明を取得することになりました。この開発段階に一五%のリスクテイクングをして参加をしたわけでございます。

具体的に我が国の航空機業界が開発を分担いたしました部分でございますが、これは胴体と主翼のつけ根部分に当たりますフェアリングという部分を中心でございますが、それ以外にもボーイング社との間で機体全体の設計等の一部も分担をするということになってまいりました。このYXの開発費のうち、我が国が分担をいたしました部分約三百七億円でございまして、そのうち約半分に相当する百四十七億円を国庫からの補助金という形で支出をいたしております。このYXは、御案内のようにボーイング社という形で結実をいたしております。このボーイング社のこれまでの確定受注機数が二百三機でございます。そのうち百三十三機を既に引き渡し終

了をいたしております。ちなみに我が国のエアラインでは、全日空が四十機の確定発注をいたしておりますし、日本航空は九機の発注をいたしております。全体といたしまして、YXにつきましては五百機程度売れますと、累積の収支におきましてはほぼバランスをするということになるのではないかと考えておるところでございます。

○伏見康治君 今までの経過を伺うと、大体YXの方は成功の方へ入るのではなからうかという希望が持てますが、その際、政府はこれに対して、百四十七億と言われたかな、これは補助金なんです。投資ではないんですか、どういふ形で援助したんですか。

○政府委員(杉山弘君) 日本側が開発で負担をします事業費に対する補助金という形で政府から交付をしたものでございます。

○伏見康治君 それでYXが一応成功の方向に動いているというので次のYXXというのが出てきたと思うんですが、これについてのねらい、それから進行状況といったようなものが現時点ではどうなっているかといったような点をちょっと。

○政府委員(杉山弘君) YX計画は、我が国として初めて本格的なジェット旅客機の開発に参加した経験でございますが、その開発参加の過程におきまして我が国の航空機業界の技術ポテンシャルというものが高く評価をされました。例えば高精度の加工技術といったようなものについては非常にすぐれている、こういうような評価を得ました。YXX計画につきましては、YXでは一五%でございましたシエラを大きく伸ばすことができたわけでございます。またYX計画の場合には開発段階への参加でございまして、それ以降の生産、販売、さらにはプロダクトサポートというふうな、いわば航空機の開発のすべての過程を通じての参加ということも可能になったわけでございます。

なお、今パートナーとなつておりますボーイング社が、このYXX計画におきまして日本側に期待をいたしております技術といたしましては、先

ほど申し上げました精密加工技術のほかに、ロボット等を使用しました生産応用技術というのが非常に効率的であつて、コスト低減に資するという点での注目もいたしております。機内の通信制御技術といったものにも非常に注目をしているということをお聞きしておるわけでございます。

○伏見康治君 もう既にYXXというものは進行中だと思つた。つまりこの新しい法律ができる以前から始まっていると思うんですが、現時点では、政府はこういういわば援助をしているんですか、このプロジェクトに対して。

○政府委員(杉山弘君) 御指摘のように、YXXの開発計画は既にスタートをいたしております。我が国の航空機業界は、先ごろボーイング社との間で第二次の了解書に着手をいたしております。今後数年の間に本格開発、いわゆるゴーアヘッドという時期を迎えたいということも鋭意やっております。政府といたしましては、このボーイング社との了解書を締結する以前から、我が国の航空機業界が国際共同開発に参加するに際しては、独自の設計思想等を持つ必要があり、また独自のマーケットリサーチもする必要があるということ、いわば開発の前段階としてのいろいろな調査、設計等を開始したいという段階から、これに対して補助金等の交付をいたしまして助成をいたしてきております。ボーイング社とパートナーとの間で共同開発計画が一応締結されました。これから本格開発を迎えるということになってまいります。全体としての所要資金量もふえてまいります。これから本格開発を迎える時期でございますので、今回御提案申し上げておりますようなスキームでこれからの事業の本格化に対して対処をしたい、こういう考え方でございます。

○伏見康治君 では次に、V二五〇〇のエンジンの方のお話で同じような質問を繰り返したいと思

○政府委員(杉山弘君) V二五〇〇のジェットエンジン

しては、当初日本と英國のロールスロイスとの間の共同開発ということで考えておりましたんですが、途中から米国のプラット・アンド・ホイットニー及びドイツ、さらにはイタリアというものが参加をいたしました、現在では五カ国により共同開発ということになっております。

御案内のように、百五十席クラスの航空機に搭載をいたします低騒音、低公害のファンジェットエンジンということでございまして、これはYX Xに比べますとかなり開発が進んでおりまして、六十年度には既に地上試験用のエンジン等も試作をいたしております、六十三年度に型式証明を取得できるようにということで、さらに今年度以降開発のピッチを上げていく、こういう予定をいたしておりますのでございまして。

○伏見康治君 YS11が売れなかったという話の後ですから、ついでに、これの方は売れそうだという見通しはあるんですか、それをお聞きします。

○政府委員(杉山弘君) V二五〇につきましても、全体といたしまして約四千台程度の販売をぜひとも実現をしたい。四千台程度販売をいたしますと、現在での想定では、開発段階から含めまして、累積収支におきましてはばランスがとれるような状態が実現すると考えるわけでございまして。現在までのところ、この競争相手となりますエンジンが一つございまして、これまでの両者の受注の動向を見てまいりますと、V二五〇の方は、既に六十年だけで三百三十九台の受注をしております、競争相手の方は、その前から受注をいたしておりますが、V二五〇に比べますとまだ受注台数が少ない状況でございまして。

全体としての百五十席クラスのエンジンの需要につきましても、西暦二〇〇〇年ごろまでかけて約七千台ぐらいの総量としての需要があり得るのではないかと思いますので、その七千台のうち四千台をV二五〇〇〇の需要として確保するということは、決して実現できないことではないのではな

いかと思っておりますが、なお我々としたし

ても、受注の確保等につきましては航空機業界に對して力を入れていくように指導をしたいと考えておるところでございまして。

○伏見康治君 特殊法人基盤技術研究促進センターで何か開発しているATP、アドバンス・ターボプロップというエンジンがあるそうですが、これと今のV二五〇〇とは何か関係があるんですか、ないんですか。

○政府委員(杉山弘君) 基盤技術研究促進センターとの関係については後ほど御答弁を申し上げますが、お話のございましたATP、アドバンス・ターボプロップ・エンジンでございまして、これは従来のジェットエンジンに比べますと、二五〇から三〇〇程度の燃料の消費効率の向上が期待される、しかも新しい構想に基づいたエンジンでございまして、これが実用に供されるということになります、今私どもがやっておりますV二五〇〇と競合関係に入るといことになるわけでございまして、ただ、新しいアイデアに基づくものでありますだけに、いろいろ技術的な難点もあるやに言われております。

既に御案内のことかと思いますが、裸出をいたしております大型のブレードが高速で回転をするということになりますので、その高速回転の制御ができるものかどうか、また、騒音対策等について十分な効果が期待できるものかどうか。案編的な見通しによりまして、一九九〇年代の初めには実用になるんじゃないかということも言われております。そうなつてまいりますと、V二五〇〇の手ごわい競争相手になることもございまして、むしろ否定的な見方をする向きは、その実用化というのには西暦二〇〇〇年代に入らぬではないかというふうなことも言われております。

私どもとしては、むしろ今のところ後者の見方をとっておりますので、V二五〇〇との関係についてはもちろん十分注意はいたしておきますけれども、それがためにV二五〇〇の開発が失敗に終わるということはないようにしたいと思っております。

ただ、このATPにつきましても、次の時代のエンジンとしてはやはり画期的な構想であると考えておりますので、私どももいたしまして、将来こういつたものの国際共同開発に参加できる基盤、実力というものは養っておく必要があるだろう。そのためにはということで、基盤技術研究促進センターの出資を受けて、民間の共同開発、共同基礎研究をやつたらどうかという構想があったわけでございますが、残念ながら、現在までのところ、基盤技術研究促進センターからの出資が受けられるというにはなつておりませんが、我々としては、できるだけそういう方向での研究を六十一年度からでもやれるように、今からでも努力をしていきたいと考えておるわけでござい

○伏見康治君 では次に、法案そのものの方に入つていきたいと思つてますが、先ほど斎藤君からお話があったんですが、この新しい法案の目的に、「航空機等の国産化」の促進による「航空機工業の振興」という従来の言葉を、「航空機等の国際共同開発」の促進による「航空機工業の振興」というふうに変更したわけなんです、つまり国産化が国際化というものにとつてかわつてい

るわけですが、これは一つの大きな方針変更といつたようなものなんですか。どういう意味に解釈すべきものか教えていただきたい。

○政府委員(杉山弘君) 法案の目的にもござい

ますように、この法案自身は、我が国の航空機工業の振興とすることを究極の目的にいたしておるわけでございます、その手段といたしまして、今回の改正では、「航空機等の国際共同開発を促進する」ということによりまして、改正前にはこれが「航空機等の国産化を促進する」ということになっておりましたのと著しく対照的だという御指摘、ごもっともでございまして。

改正前につきましては、先ほどの日本航空機製造の例等で申し上げましたように、我が国だけで航空機の開発をするというふうな基本的な姿勢がございました。ところが、最近の国際航空機の開

発状況を見てまいりますと、開発される航空機がジェット化され、大型化されたこともございまして、非常に多くのリスクを伴うようになってきております。先ほど来御説明を申し上げておりますYX Xの開発計画につきましても、総開発費は現在のところ約七千二百億円ぐらいと見られておるわけでございます、日本の航空宇宙業界の売上高が年間で今せいぜいその程度でございまして、たがいまして、我が国の航空機業界だけで世界の航空機市場に通用するような大型の旅客機を開発することは難しい。そうなつてまいりますと、国際共同開発に志向せざるを得ないということでございます。

ただ、国際共同開発を促進するといひましても、この法律によりまして助成金の交付等の手段を通じてやりますのは、航空機の国際共同開発というところだけに限る、こういう趣旨でございまして、航空機全体について、例えば小型のものを含めて国産化を政府として断念をした、そういうわけではございません、こういった小型のもの等については国産化問題につきましても、本法で規定された助成手段以外に許される助成手段がござい

す。

この国際的に共同開発をするというこのいいところは、二、三挙げられたと思うんですが、技術的にはどういう、つまり例えば日本はその一部分だけを担当するといったようなことになる、つまりほかの部分に対する知識が結局獲得できないのではないかと、つまるところにもなりかねないと思うんですが、その辺の技術的な意味では国際共同製作ということのメリット、デメリットというものはどこにあるか。

○政府委員(杉山弘君) 技術的な観点から国際共同開発のメリットというのを考えてみますと、先ほど御答弁の中で申し上げましたように、我が国の航空機業界の技術力については一部でかなり注目されている分野もござりますが、全体といたしましては、やはり欧米の航空機メーカーとの関係ではかなりの懸隔があると申し上げざるを得ないと思えます。したがって、そういうすぐれた経験を持つ欧米の航空機メーカーとパートナーシップを組むことによりまして、技術的におくれている部分についての吸収をするということがメリットとして考えられると思えます。ただ、それは開発分野をどう選ぶかということも関連をしてくるかと思えます。日本の得意な分野に参加しているということだけでは、今申し上げたような効果を期待することができないわけではございません。

そういう面から、私どもYXXにおきましては、YXの開発段階では担当できなかった分野、部位につきましても日本側に担当させてほしいというのをボーイングに申し出ておりまして、具体的には尾翼の部分でござりまするか、操縦室内の電子計器等関連する部分という新しい分野について、この際技術的な経験を積みみたいということ、オプナーもいたしておりまして、この希望がかなえられるかどうかは、これからの双方の交渉いかんによるわけでございますが、実現をされますと、今まで国際共同開発で担当したことのない分野についてまた新しい経験を積むことができ

るといふふうに期待をしているわけでございます。

○伏見康治君 今度できる、何と云うんでしたかね、お金を預かるところは、とにかく何かあるんですね。そこがV二五〇とかYXXとかいうプロジェクトを取り上げる。これは何もその二つに限ったことではなくて、あと次から次へというんなプロジェクトが取り上げられることを予想しているわけですね。

○政府委員(杉山弘君) 今回御提案を申し上げております新しい助成方式でございますが、二つポイントがあるかと思えます。

一つは、従来は開発段階につきます助成につきましては、補助金という形で助成をいたしてまいりましたが、この補助金という助成形態をとります限りにおきましては、これからYXXにつきましてもV二五〇につきましても、開発テンポが進んでまいりますと、最近の財政状況のもとでの予算シーリング等、いろいろな問題がござりまして、事業継続が困難になりかねない。したがって、そういう観点から助成の主体を利子補給に切りかえるという点がポイントの一つでございます。

それともう一点は、御指摘のございましたように、新しいこれから出てくるプロジェクトについても、政府として助成を続けるという考え方を明らかにしたい。そのためには財政事情等もござりますので、従来の補助金の場合の収益納付の考え方を強化をいたしまして、従来でござりますと、政府からもらったお金の範囲内でしか収益が上がることも返さなくてよろしかつたわけですが、成功いたしました場合には、政府からの助成金の額を超えても収益の一部を納付をしていただき、それを次代の新しいプロジェクトの開発資金として使っていくという、回転基金構想と称しておりますけれども、そういう考え方をこの法律の中にも明らかにしたわけでございます。

この構想がうまく実現してまいりますと、財政的な面での負担を、追加負担を新しくすることなしに、現在やっております二つのプロジェクト以外の新しい航空機開発の国際プロジェクトに対して助成を続けていくことができるのではないかと、かように期待いたしているわけでございます。

○伏見康治君 国際共同開発ですから、お金も国際共同でパートナーの間で分担して出すんでしょね。もうけの方もちゃんと何か、どういふふうに分割するかといったような契約はもうできていくわけですか。

○政府委員(杉山弘君) YXの開発の場合には、開発段階だけのリスクシェアでございます。ところが今回の場合は先ほど来御説明いたしておりますように、生産、販売すべての過程を通じて一定のリスクシェアをするということになっておりますので、もちろん収益が上がりました場合にも、その持ち分に依りて利益の配分を受けるといことが可能になると思えます。

○伏見康治君 また後で似たことを質問いたしますが、この段階でちょっと伺っておきたいのは、YXXとかV二五〇とかいふようなプロジェクトは、ある程度現実化の濃いプロジェクトであるかと思っております。

先ほど、例えばATPといったような問題はやや遠い将来のものではないかというお話がございましたが、そういう判断というのはなかなか難しいと思うんです。やや遠いものはどうか別のところでやって、この組織で考えるのは、まあ現実性が非常に濃いものだけを取り上げていくといったような、そういう意向があるんですか。それとも少し遠い将来だけれども、大いにやってみようというふうなこともあり得るんですか、どうなんですか。

○政府委員(杉山弘君) 御提案を申し上げております助成方式で国際共同開発を進めていこうと考えておりますのは、いわば実用化のための開発段階のものでございます。したがって、先ほどTPエンジンに対する基礎技術研究促進センター

の助成を受けての基礎研究といえますように、直ちに実用化には結びつかないもの、こういうものにつきましてはこの助成対象でござりませんで、基礎技術研究促進センター、その他既存の別の助成を受けて進めていくことに相なるかと思えます。

○伏見康治君 また売れる話を聞きたいんですが、新しい航空機を技術的には開発実用化できたとして、それが売れるか売れないかというのは、既に飛行機がどうなっているかということが大いに問題だと思っておりますが、現に存在して世界じゅうを飛び回っている飛行機といったようなものは十分実用性があって、みんな旅客者は満足して乗っているんじゃないかと思っておりますが、少しぐらいい燃費が安くなるとか、あるいは少しぐらいいスピードが速くなるとかという程度のこと、既存のマーケットの中に本当に入るのであるかという点が私にはよくわからないんですが、その辺の考え方は、あるいは現に動いている飛行機というもの、ある段階で生産をやって、その後は生産しないだけただ寿命だけで飛んでいるというのか。そういう、要するに出ている飛行機の栄枯盛衰みたいなものを見通しをちょっと聞かしてほしいんです。

○政府委員(杉山弘君) 非常に難しい御質問でございますが、例えば今私どもがやっておりますV二五〇エンジンにつきましても、現在までござります既存のエンジンに比べて二五ないし三〇%ぐらいい燃費効率率のいいものを開発目標といたしておるわけでございます。これだけ燃費効率率がいいということになりますと、従来のエンジンの代替が十分可能だというふうな思っております。

ただ、また昨今のように油の値段が安くなっているというふうなことになりますと、むしろ燃費効率率を求めるとか、それと全体としての価格の安さを求めるのか、そのあたりは運航する航空機会社の選択の余地もまた変わってくるかと思っておりますので、こういった経済条件の変動といえます

は、やはり開発段階を通じて常に気を配って、それに応じて最もよく売れる可能性のあるエンジンなり航空機なりをつくっていくことが必要なんだろうと思っております。そういう意味で、V二五〇〇につきましても、YXXにつきましても、今後のいろいろ経済情勢の変動というものを頭に入れないながらやっていくことになると思ひます。

また、YXXの方が少しおれきみになっておりましたのは、これは競争相手でA300というヨーロッパの航空機がございまして、こちらの方が若干先行をいたしております。そういうマーケットの中で新しく商売をしていこうというようなことになるためには、先行しているものにはない特色のある航空機をつくっていくかなければいけない。そういう点で、それじゃどのあたりをセールスポイントにしていくかということをおぼろげに社との間で十分詰めてきていこうとございまして、御指摘のようなことは我々開発段階におきましても十分配慮をして、常に最新の経済情勢の変動に対応できるような機種の開発を心がけていく、そういうつもりでおるわけでございます。

○伏見康治君 これも前に御質問があったと思ひますが、昔は飛行機というものは非常に技術集約的なものであって、飛行機をつくれればそれに関連してほかの産業がみな刺激されて、飛行機をつくるということは、要するに牽引的な要素を備えているという考え方が非常に強かったと思ひますが、現在のような国際共同開発という観点では、そういう意味での牽引効果というものは非常に限定されてくると思ひます。つまり航空機産業というものの位置づけが競争前あたりとは大分意味が変わってきていると思ひますが、その辺はどう考えますか。

○政府委員(杉山弘君) 国際共同開発になると、技術開発等の面についての牽引的なインパクトが薄れるのではないかと御質問かと承知をいたしますが、私も必ずしもそうはならないと思ひます。やはり国際共同開発でござい

ましても、先進的な技術を航空機なりエンジンなりという一つのシステムにまとめていくわけでございます。そういう過程で得られました技術的な知識というものは、他の産業分野におきまします技術水準の向上のインパクトとして大いに役立つものと考えております。

具体的な例で、二御説明を申し上げてみますと、YX計画の段階で複合材の成形技術というものを日本の航空機業界は勉強したわけでございまして、複合材の成形技術といふのは、その後開発に参加をいたしました日本の航空機業界が、例えば人工衛星の製造等にこれを応用することができたという例もございまして、また航空機なりエンジンなりの設計におきましては、コンピュータを使いまして設計技術というものが非常に重要になってまいりますが、こういったコンピュータを応用いたしました設計技術は、工作機械なり自動車なりの設計にそのまま用いられていくということもございまして、やはり航空機関係の技術の先進性といふものは、国際共同開発になろうと単独開発であろうと、各産業分野の技術向上にもたらしますインパクトというものは変わらぬ、こう考えております。

○伏見康治君 そういう観点十分成り立つと思ひますが、それは相当やはり意識して実行を刈り取るということではないかと思ひます。よろしくお願ひしたいと思ひます。

次に、航空機の安全性の問題で、ちよつと日航機に余り即しない方のお話を伺いたいと思ひますが、航空機行政で安全性というと直接には運輸省が担当なさって、例えば日航機が五百人の人を殺してしまつたというふうなときの当面の責任は運輸省がおとりになるんだらうと思ひますが、しかし、常識で考えて、運輸省というものは機体の検査とか整備とかいったようなものをにらんでおられると思ひますが、飛行機をつくるという方はやっぱり通産の方の責任であらうと思ひます。飛行機をつくるに安全性を十分考えておかなければいけないことは明らかなんです

とにかく通産省がそういう意味では責任を持つているんだということをまず確認してみたいと思ひますが。

○政府委員(杉山弘君) お話のように、航空機の安全問題につきましては、完成されました機体なりエンジンなりの安全性のチェック、さらには運輸の面におきまして安全確保の問題、これはいづれも運輸省が担当をしておられます。私どもは、設計、製造段階におきまして安全性に対する配慮が必要でありまして、このあたりにつきましては通産省の任務だと心得ております。そういう意味におきまして、航空機の開発段階におきましては、安全性と経済性の二つの面が追求されることになりまして、私どももいたしましては、まずこの二つの要請のうち、安全性の問題に最重点を置いて、それが確保された後に経済性を追求すべきと、こういうことで常々臨んできているところでございます。

これから航空機の開発が進みます段階では、これまでの航空機の事故の経験といったようなものも当然生かされてくるんであらうかと思ひます。御指摘のありました日航機の事故につきましても、油圧装置が尾翼の部分に集中をいたしましたために、あの部分が破損をいたしましたときに油圧系統がきかなくなつてしまつた、こういうことがありますが、この点につきましても、今後はYXXの開発の段階におきましても、一つの安全性に対する配慮として、設計面で十分考慮が払われる点になるのではないかとこのように考えておるところでございます。

○伏見康治君 お話はよくわかるんですが、しかし特にお伺ひしたいのは、つまり運輸省と通産省と同じ安全性の問題の違った面を担当しておられる、つまり何かその間の要するに連絡が悪い、おのおの自分の担当したところはベストを尽くしておられたとしても、全体として眺めると何かちぐはぐなことをやっているとといったようなことがあり得ると思ひますが、その間の連携はどういうふうにやられていらっしゃるんですか。

○政府委員(杉山弘君) 不幸にして航空機の事故が起こりました場合には、御案内の航空機事故調査委員会がその原因究明に当たるわけでございまして、この航空機事故の究明は、その性格上、メーカー、ユーザー、さらには関係の行政機関からも独立のものということで発足しているわけでございます。したがって、私どもこの事故調査に直接参加するということにはなっておりませんけれども、その原因究明が行われました場合には、調査過程及び調査結果というものについては十分配慮をいたしておりますし、メーカーサイドにおきましてもその点については十分これを考慮をいたしまして、これから起こつてまいり航空機の設計、製造段階に生かしていき、そういうような体制づくりを進めていきたいと思ひます。

○伏見康治君 安全性に関して私が近ごろ感じていることをちよつと申し上げてみたいんですが、一言に言つてしまえば、マン・マシンの関係というところになるんですけども、日航機でもって、しつぱがもつてしまつていふことを、パイロットが三十分間悪戦苦闘している間どうも知らなかつたのではないかと思ひます。もし動物であつたら、自分のしつぱがなくなつていふことはもつと早く気がつくはずだらうと思ひますが、つまり、今のいろんな操縦系統とかそういう計器類の配置の仕方というものは、一つの機械的論理というのかな、そういうものだけで貫かれていて、つまり人間性という生物性というか、そういう要素が欠けていふように思ひます。

これは原子力の方で申しますと、TMIの原子炉の事故のときに、オペレーターは計器の行列の前でもって茫然自失してたという話があるんですが、つまりたたくさんのアラームが全部どきに鳴り出したら、どうしていいかわからなくなつてしまふということじゃないかと思ひます。すなわち、ですから、そもそもの計器をつければより安全になるといったような考え方は、人間

が関与する限り間違いであつて、どこかでやっばり人間性というのを考えた設計でないといけな
いと思ふんですがね。そういう方向で設計上の新
しい要素をひとつ考へていただきたいと思ひま
す。

また法案そのものについて伺いますが、この真
ん中にあります基金ですか、共同開発基金とい
うのは、これは元来の案は基金であつたんです
ね。それを変更した理由と、それから今法律に掲げ
られている案はどういう組織なのかということの
ちよつと説明をしてください。

○政府委員(杉山弘君) たいま御提案を申し上
げております改正案を、当初、昨年末の予算要求
の段階までは、回転基金の運用についてはこれ
を特別認可法人に行わせるということで、特別認可
法人国際航空機共同開発基金というものの設立を
私も要求をいたしていただけてございます。

その趣旨は既に御了解をいただいているかと思
ひますが、この基金の行います仕事が、いわば国
がやるべき業務を国にかわつてやる、そういう性
格のものでございますので、できるだけ国に近い
組織である特別認可法人でやらせるのがいいの
ではないか、こういう考へ方であつたわけでござ
います。残念ながら昨今の行政改革の関係で、特
別認可法人といへどもそれを新しく設立する場
合には、既存のものを一つスクラップをしないと
認めないという厳密なルールができておりました
ので、このルールに適合するような廃止すべき特別認可
法人というのを通産省の所管の認可法人の中で見
出すことができませんので、やむなくこの
構想を断念をいたしましたので、御提案申し上げてお
りますように、民間の財団法人を指定をいたしま
して、その指定をした財団法人に對しましては、
通産大臣が法律に基づいて十分な監督、規制を
し、その上で基金の業務を行わせるということに
したわけでございます。

したがいまして民法上の財団法人を指定するわ
けでございますが、その監督面におきまして私
ども十分に注意をしてやつていきたいと思ひま
す。

で、ほぼ当初の構想に準じたような効果は期待で
きるというふうな考へております。

○伏見康治君 今度の新しい法人ですか、その法
人はYXXから仕事が始まる、今もう既に始ま
ちやつているYXそれ自身は、かかわりがあるん
ですか、ないんですか。

○政府委員(杉山弘君) この法律が成立いたしま
した場合に指定法人が行います仕事は、YXX及
びV二五〇〇の開発をいたしております事業主体
に對しまして、新しい方式によります助成金を交
付をするということになるわけでございまして、
いわば従来政府がやつておりました助成金の仕
事を、新しい方式によりましてこの指定した法人の
仕事として引き継いでいくということになると考
へております。

○伏見康治君 話がうまくいっているときはその
収益をそこへデポジットしていつて、後でまた使
いたいたしに使うという大変いいお話だと思ふ
んですが、上がるはずの利益が全然上からなかつた
というときには、結局立ち往生するんですか。ど
ういうことになるんですか。

○政府委員(杉山弘君) YXX及びV二五〇〇計
画とも十分なマーケットリサーチ等を経まして進
められている事業でございますので、私どもといたし
ましてはその成功を確信をいたしておりますし、
うまくいかなかった場合のことというのは余り考
へてもいいないわけでございますが、ただ理論的に
は、先生おっしゃるような事態というのも考えら
れるわけでございますが、今御提案申し上げてお
ります方式によりますと、十分な収益納付がな
つたからといって新しいプロジェクトを助成しな
いということではなくて、むしろ新しい適当なプ
ロジェクトがあればそれを助成をしていく、継続
的にやつていきたいという政府の意思を示して
いるわけでございます。

したがって、万が一御指摘のように、十分な収益
納付が上からなくて、新しいプロジェクトに對す
る助成原資が不足するというようなことに立ち至
りました場合には、私どもの気持ちといたしまし

ては、必要な金額をその際政府から出していた
くように財政当局にはお願いをするということ
でございますけれども、繰り返すようござい
ます。十分な市場調査をやつて取り組んでござ
いまして、これは失敗するようなこ
とはないと思ひますし、また失敗するよう
なことはないと思ひますと、これからの我が
国の航空機工業の前途に對しても暗い影を
投げることに成りますので、こういう事
態は絶対ないようにやつて
いきたいと思ひます。

〔委員長退席、理事前田勲男君着席〕
○伏見康治君 万一にも失敗しないように、万全
を期してやつていただくようお願いいた
したいと思ひます。

それで、今考えられている具体的なV二五〇〇
とYXXのほかに、新たなプロジェクトとして
やがて取り上げるかもしれないというの
は、何かイメージはあるんでしょうか。それともそれは何
年か先になつて考へることなんでしょう
か。

○政府委員(杉山弘君) 現在着手してござ
います二つのプロジェクトの後どうい
うプロジェクトがあるかと、こういう御質問
でございます。私どもといたしましては、御提案申
上げてい
る法案が成立しました場合に、共同開発指
針というものを法律に基づいてお示しする
ことになつておりますので、これから十分
な調査をやりました上、新しいプロ
ジェクトの對象としてな
り得るようなものがあるか、それ
を調べて共同開発指針の中でお示し
したいと思ひます。例えばとい
うようなことで、私ども頭にありま
すことを申し上げてみたいと思ひ
ますが、一つは先ほど来御
議論のございましたATP、アドバ
ンスト・ターボ・プロップ・エンジ
ン、これは次の世代のエンジン
として極めて画期的なものであるとい
う評価をしておりますので、こ
ういふものはひとつ候補として考
えられらるると思ひますし、機
体の方で考えますと、今やつて
おりますYXXが

百五十席クラスでございますが、ボーイング747
の後継機というものも機体の国際共同開発の候補
としては考へてき得るものではないかと思つて
おります。

ただ、いずれにいたしましても、こ
ういつた幾つかの候補の中から具体的などうい
うものを選ぶかというのには、これからの調査の
結果でございまして、具体的なにはそれを
共同開発指針という形で必要な時期にお示し
するということにならうかと思ひ
ます。

○伏見康治君 今のお話は、国際という
か、大陸間の交通のようなことを主に念頭に
置いておられるんですが、いわゆるコミュニ
ティークラスのもの、小さい方のものは
余り念頭にないから、そういうものは
余り大きなリスクにならないから、
いわば民間がそれぞれの独自性でや
ればいいと思ひます。た
よな考へえなんですか。

〔理事前田勲男君退席、委員長着席〕
○政府委員(杉山弘君) コミュニ
ティークラス機の国際共同開発につ
きましても、法律上この助成の
對象にならないということでは
ないわけでござい
ますが、ただ、私ども現実の問題として
考へますと、現在の二つのプロ
ジェクトだけでも、財政的に見
ますと、これからの負担を考
へますと手いっぱいという感
じでございます。

それから、現に幾つか考へられて
おりますコミュニティークラス機の
国際共同開発を考へてみます
と、その開発経費は今やつて
おります二つのプロジェクトに
比べますと、けたがけに少ない
金額にならうかと思ひます。そ
ういふことは、この際だけで
民間の負担におつてやつて
いただかないのではな
いと思ひます。この助成の制
度上對象にならないとい
うものではないわけでござ
いまして、あるいはこの回
転基金などがうまくい
ましまして、あるいは
きた場合に、將來出てくる
プロジェクトについて
は、あるいは考へる余地が
出てくるという可能性も
あるかと思ひますが、
当面は非常に難しい
と思ひます。

したがって一円当たりの百二十億円にこれを相乗しますと七千四百四十億円となります。同様の手法をもってガス三社を見ますと、円高一円について年十四億円の差益となりますので、年間八百七十億円となります。さらに原油の値下がり差益を見ますと、電力九社合計で、一バレル当たり一ドルの値下がり、年間約一千億の差益となることも、これまた公知のところでありました。

最近の動向から見ると、バレル二十ドルを大きく割るということすら予想されております。さしあたってCIE価格二十ドルとして計算しますと、これが一兆二千億となります。以上の合計で約二兆円の差益になるんであります、そのほか内部留保、いろいろ別として。

ところが、今度の総合経済対策を拝見いたしました、一兆三千億という計上になっております。しかも国民への還元はその約七割にすぎぬのですが、私はこれをやはり全額計上して、そして国民、消費者に還元すべきであると考えらるんであります、いかがでしょうか。

○国務大臣(渡辺美智雄君) それは見方なんです、見方。例えば、国民の間では一ドル百九十円ぐらいになってもらいたい、サミットが終わったらなるんじゃないかと待っている人もたくさんいるわけですが、実際は、今は百八十円ちょっと、ちよびちよびと、前後というところですから、これ幾らに見るかということですね。非常にこの前のときは円高だったけれども、半年したら円安になっちゃったということもある。今回は私はないかな百九十円とか二百円に戻るといふことではないだろう。しかし、これはわかりませんよ、わからぬのですから。だから、しかし、そこは多少安全係数を見なきゃならぬから百八十円台ぐらいに見なきゃならぬ、これは当然だと思います。見方が甘過ぎると言う人は恐らくないでしょう、国民の中には。

だから、今度は石油の話ですが、スポット物は今のところは安い。しかし、ノルウェーで三日ぐらいストライキをやったら、スポット物が九ドル

ぐらいのものが十四ドルにぼんと上がる、たった三日間ぐらいで。八十万バレルしかつくっていないですよ、あそこは。だけれども、したがってこれは生産調整がOPECでまるとまるといふことになれば、直ちにばあつと上がってきちゃう、そういうような状態がある。一方、スポット物だけ買っておるわけじゃありませんから、みんな契約で買っておるんですから、徐々に下がってはおりますが、そう急には下がらない。まして天然ガスをたくさん今は使っておりませんから、これは必ずしも運動しておりませんから、契約で数量と年限とを決めてやっておるわけですから、これも交渉して、二十二、三ドルに下げるようにばつぽつ交渉が整っているというのが実態なわけです。

石油は恐らく不需用期に向かつて下がっていくだろうというのが通説にはなっています。しかし、そうなれば彼らが非常に苦しくなりますから、九月には生産調整の痛み分けがまるとまるといふのも通説になっておる。そうすると、そこから需用期に入って、反転して暴騰してくるといふことが常識的に言われているということになりますと、下げちゃうのは簡単だが、後で上げるよといったって容易な話じゃない、実際は。ということになると、少なくとも一年間ぐらい通して見るといふことになれば、やはり二十二、三ドル、それで百八十円台というぐらいに見るのが常識ということでありました。そうすれば、それは二兆円にはならぬのですよ。あなたのような計算をすれば二兆円になるし、百六十円に計算すれば二兆、二兆何千億になるかもわからぬ。そこらのところは多少安全係数は持っているということでありました。

○市川正一君 これは見方の問題というよりも、やはり事実の問題だと思ふんです。その点では、三月二十日付の日経の報道によりますと、通産省の計算をここで試算といひますか、紹介しております。これによると、電力九社で一兆二千億、ガス三社で一十億だというのが紹介されているんです。これは今度の総合経済対

策の数字と極めて照応するものと読み取れるんですが、大臣、わからぬとおっしゃるけれども、わからぬなりに数字はやっぱりはじかにやらぬわけですから、だから今の御答弁でわかつたんです、この合計一兆三千億のうち約三割か四割、すなわち五千億から四千億は企業利益だと書いてあるんですが、これもそのとおりに出てきておるんですよ。そうすると円レートは何ぼやというて何うと、大体百八十円ぐらいやと。原油のCIEはという、大体二十二ドルから二十三ドルぐらいやと今おっしゃったので、そうすると、計算すると一兆二千億はやっぱり上回るはずなんです。これは後で計算しましょう。

私が言いたいの、やっぱりそういう点では、確かにCIEの価格の動向は、たしかNHKのテレビ討論で大臣が、通関統計を見ると余り下がっておらぬ、こう言われたけれども、しかし実際に陸揚げして、通関統計にこれを反映するまでの時差といひますか、時間的ずれはあるわけですか。

きょうここに持ってきたのは、四月十日の石油連合会の機関紙「ぜんせき」ですが、三月のCIEを見ますと二十二・三八ドルです。大体もうずつと前月比で五・一九ドル安くなっています、ダウンしています。そうすると、二十ドルという線は、これはやっぱり出てくるのです。ですから、安全係数を見ると言うけれども、やっぱり事象を、見方じゃなしに、事実にして言う、例えば伺いますけれども、二十ドルを割るといふ見通しは大臣はお待ちでしょうか。どうですか。

○国務大臣(渡辺美智雄君) 結論はわかりません。それはわからぬのですから、だれだつて。だから、我々としては先ほど言ったように、二十二、三ドルと、平均、ならしての話ですよ。それはもつと安くなればありがたい話。見通しの話です。すつてんてんになるわけにはいかぬので

ちよつとなにしたりというところで動いているわけですから。ですから、それよりももう少し安いところで見るを得ない、現在の段階では。そこで、結局は総合的に判断して、大体一兆三千億ぐらいのものが計算をされます、それはあなたのとおっしゃるとおり。

そこで、これは各野党の中においても、要するに公共事業が足りない、足りないために国債まで発行しろとさえも言っておるし、それから地中化の前倒しもじゃんやれと、いいですか、市川さん、地中化の前倒しもじゃんやれと、これはみんな言っているんですよ、あなたは言わないかもしれないけれども、ほかの人はみんなこれ、あなたも言っているわな、言ってる……。

○市川正一君 言わぬ。

○国務大臣(渡辺美智雄君) 言わぬ。だけれど、ほかの人は言っているわけね。ですから、そういう意見も入れなきゃならぬわけですよ。したがって、設備投資の前倒し、それから設備投資もふやせということもそういうのも見えております。したがって、その利益については、一兆三千億とかそこの数字は、それは想像をされるんですが、そういう前倒しの問題というふうなものも考えているわけですよ。したがって、これは全部裸になつてきれいに、事業はやらない、地中化もやらない、それから設備の増加もやらないというんからまた別ですよ、これは。ですから、そういう意見がいっぱいあるから、そういう人の意見も入れて、国会の議論等も十分参考にして考えますと私はすつと言っておるわけですから、ですからそういうふうなことで、大体こころが妥当じゃな

いかなというふうな思っておるわけですよ。

これは一年限りの措置ですから、仮にレートが変わつたり、それから石油が暴騰してきちゃつたりすれば、来年は直さざるを得ませんが、ことし一年間はこれでいい。しかし、もつといい方向に向けば、それで安定すれば来年はまた還元ということだつてあり得るわけですから、余り慌てないで、大体この辺が極めて、多少おつかなびつくり

第九部 商工委員会会議録第六号 昭和六十一年四月十日 【参議院】

のところもあるんですよ、私も実際は。だけど、思い切ってそれは清水の舞台から落ちたぐらいのつもりで、これは一兆円、丸めてですよ、本当はもう少し下なんだ。だけど、そこは丸めてやるようにしたわけですから、あなたの意見も十分に取り入れてやるということはひとつ御理解をいただきたい。

○市川正一君 本論でないんで、もう一度、私の主張を理解していただくというならば、だめ押し的に言うておきますけれども、少なくとも私は二兆円の差益はある、それは国民に還元すべきである、これをぜひ脳裏に刻み込んでひとつ御検討願いたいということを重ねて言っておきます。

もう一つは、私は本場に内需拡大というならば、大幅な賃金引き上げと労働時間短縮こそ、最大の柱として打ち出すべきものであると考えます。これなくして、対外経済摩擦の解消もあり得ないということは今や公論になっておると言えます。

産働審の中間報告を見ましても、あえて引用いたしません、第一に可処分所得の増大ということと賃上げを強調し、第二に自由時間の増大ということと時短を強調し、目標数字まで出してあります。

報道によりますと、四日に開かれた経済対策閣僚会議で、金丸幹事長が積極的賃上げを強調され、この発言に渡辺通産大臣も、「労働者、国民の」可処分所得はだいたい減っている。だから払えるところは払うべきだ」という賃上げ論をぶち上げた。ぶち上げたというのはいわゆる、要するに強調したというふうには伝えられていないんです。ところが、今回の総合対策には賃上げも時短もどこにも見当たらないのでありますが、通産大臣としてはまさにこれを織り込むように主張すべきであったと思うんですが、いかがですか。

○国務大臣(渡辺美智雄君) それは、うちの中の話をしたのが表に漏れちゃったわけですよ。うちの中の話はね、与党の首脳部会議ですから。私も言ったこと、それは言ったか言わないか知らぬけれども否定もいたしません。しかし、春闘を前にいたしまして、内閣の決定として賃金を上げるということを織り込むというのはこれまたいかがなものか。もともと賃金というのは労使の交渉によつて決まるというのが大原則ですから。しかしそういうことがちらちらと漏れていけば、中には多少それは払えるところは少し払って、何も右倣えじゃなくなつた方がいいわけですから、そういうふうなふうな効果があれば、それまた漏れても私は結構なことだと、そう思っておるんです。これは閣議決定ですからね。したがってそこには賃金をもつと上げろというふうなことはあえて盛り込まなかつたものと考えます。

○市川正一君 内向け外向けは別として、要するに大臣の本音というか、本心というかは、やはり可処分所得、要するに賃上げは大いにやってほしい、やるべきであるというのが真意であるというふうな理解してよろしいでしょうか。

○国務大臣(渡辺美智雄君) 私はできるところは上げた方がいいだろう、そう思っております。しかし、これはやっぱり自民党は共産党ほど、何といは少ない、あつ、多いのか。皆さんの方はやはりいろいろ意見があつても、幹部会で決まつたら、私の方も大体そうなんです。だから一応決まつたら、これはどうだこうだと言つても始まりぬわけですから、私としては、本心としては上げられるところは上げていただいて結構であります。

○市川正一君 それが真意であるということとして受けとめますが、ただ我が党は、これはまた時短をとりますが、党内民主主義が保障されておりますから、決定に対しては大いに意見も述べべし、そしてまた論議もするということは保障されているというところをこの際明らかにしておきたいと思つておられます。おたくとは大分違いますからね。それで、私言いたいのには、財界も含めたこれは世論になつていくという点で、さきに五島日商會

頭の発言について、今度は佐治大阪商工会議所の会頭も、労働省はだまされていくということと賃上げを大いに支持する発言を行つておるんでありますが、これは国民の購買力を高めること、すなわち国民の圧倒的多数を占める勤労者の所得を引き上げることなしに、今の経済的な諸矛盾を打開する道はないということを示すものだと思うのです。私はそういう立場からいえば、賃上げにしろ時短にしろ、政府の政策としてその気になればすぐにもできるんだというふうな言い方です。例えば人勧をとつても、これは値切らずに完全実施すべきであります。また、最低賃金制をとつてみましても、産業別最賃にしろ地域別最賃にしろ、政府主導のもとには行われるわけでありますから、そこに諮問する政府の原案を積極的なものにするこつてによって状況は変わると思ふんです。私は経済対策閣僚会議の主要メンバーのお一人である大臣が、そういう立場に立つて、先ほど真意は聞いたんで、奮闘されることを要望したいんですが、いかがでしょうか。

○国務大臣(渡辺美智雄君) 人勧は完全実施をするように今後努力をしてみたいと思つております。

○市川正一君 それでは本論に入りたいと思つていますが、経企庁の方お越しいただいたんですが、大臣がもう全部答弁を買つて出られたので、お引き取り願つて結構であります。

今度の改正案であります、その目的は、従来の「航空機等の国産化を促進」というものから「国際共同開発を促進」に改めることにあると思ふんであります、その際に、最小限必要なことと。二つは、参加者の自主性が確保されていること。三つは、その成果が民主的に利用できるとともに、軍事目的ではなしに平和利用に徹するなどの点だと思ふんであります、そういう立場から以下質問をいたしたいんであります。

航空機の開発を時系列的に見ますと、開発、製造、販売、プロダクトサポートという四段階になると聞いております。そこでB707の場合に、アメ

リカのボーイング社、イタリアのアエリタリア社、それに我が国の三菱、川崎、富士の三重工各社による共同開発プロジェクトであったんですが、我が国各社の分担した部位といひますか、レポートですね、及びその段階といひますか、レポートといひますか、それはどうだったのかということとをまず簡潔に伺いたい。

○政府委員(杉山弘君) YXの国際共同開発におきまして我が国が参加をいたしましたのは、開発段階だけでございまして、参加の比率は一五%でございまして。

担当いたしました部位は、胴体及びベアリング、主翼のつけ根部分に相当する部分が主たる部分でございまして。

○市川正一君 今お話しがあつたように、結局胴体と主翼リブですね。そして開発レベルでは、開発どまりだったとすれば、私は結論的に言うると、これはボーイング社の下請の役割を担つたというふうに言わざるを得ぬのです。B707を開発したYXプロジェクトで我が国企業として相当の成果があつたのかどうか。例えば分担したところでパテントはどのくらいあるのですか。あるいはまたアメリカとイタリアが担当した部分のノーハウ、パテントなどを全部成果を入手しているのかどうか、この点を伺います。

○政府委員(杉山弘君) YX計画への参加の意義でございまして、先ほど御答弁いたしましたように、開発段階での参加にとどまつたわけではございますが、日本側が分担いたしました先ほど申し上げた胴体等の部分以外にも、全体の共同設計作業も一部分担をいたしております。

に、下請的ではないかということもありませんけれども、全体の共同設計への参加等もございまして、これをすべて下請である、こういうふうな決めつけられるのはいかがかというふうな考え方でございまして。

それから、我が国がこの開発に参加をいたしまして取得をいたしましたパテントでございまして、これは現在まで一件でございまして、工業所有権の件数としては非常に少のうございまして、日本としては約三百億円を超過する開発費を分担したわけでございまして。政府の補助金が合計百四十七億円出ておりますが、残りの百六十億円近くは民間の負担でございまして。

こういった巨額な額を三社で負担をいたしました、開発の経過に不満足であるということもございまして、その後のYXX、V二五〇〇計画というものの参加も各企業ともちゅうちょをしたのではなからうかと思っております。引き続きこういう計画に参加をしようというところ、それが、パテントの数にはあらわれないけれども、外の面において、ノーハウその他獲得することができたことがいかに多かったかということの間接的なあかしにもなるのではないかと、かように考えております。

○市川正一君 じゃ、このYXの共同開発に当たって、ボーイング社はボーイングという名前による総合信用力からの利益があるということで、いわゆるのれん代が日本側から支払われた、あるいは収入配分格差もあったというふうな聞いておるんですが、通産省は御存じですか。

○政府委員(杉山弘君) YXにつきまして、具体的にのれん代というような格好で向こうから金額を要求されたことはないと思っております。またその収益の配分云々というお話でございまして、日本側として先ほど申し上げた開発分担部位につきまして必要な金額を支出したわけでございまして、これは日本側として支出した部分についてでございますので、全体の収益についての配分云々とい

うことについては特に御指摘のようなことはないと思っております。

○市川正一君 しかし、これは世間のもう常識です。私はこういういわゆるのれん代とか収入配分格差の押しつけというものがまかり通っている状況で、現在行われている二五〇〇計画あるいはYXX計画についても同様の危惧を表明せざるを得ぬのです。

そこで、まずV二五〇〇計画についてお聞きしたいんですが、ジェットエンジンの開発プロジェクトであるV二五〇〇というのは日、米、英、それに西独、イタリアの五カ国共同プロジェクトでそれぞれ分担をしておるんですが、五社が担当部位ごとに上げた成果というのはすべて五社の共有になるんですか。

○政府委員(杉山弘君) V二五〇〇の開発に当たって、開発成果の帰属の点についてお尋ねがございました。

これは取り決めによりまして、それぞれの参加者が個別に開発し、取得をしたものについては、それぞれの所有に帰するということになっております。共同作業の結果取得されたものにつきましては共有になるということになっております。ただ、それぞれが個別に取得したものにつきましても、他の開発参加者がその参加者の開発部分の作業のために必要とされる限りにおいては、これを利用していいということになっております。

○市川正一君 今のような杉山さんの見解といえますかお答えだと、ある技術的成果が共有すべき本来の技術なのか、それとも派生技術なのかという判断は大変難しいんですね。複雑なんですか。そういう基準でそれを行うのかという問題が出てくると思うんです。そしてまた、それが明確でないことからする本当の意味での共同開発にならずに、トラブルの根源になる可能性もあると思うんですが、その点の契約はそもそもどういうことになっておるんですか。

○政府委員(杉山弘君) これは当事者間で契約がございまして、その契約に従いまして先ほど私

申し上げましたような成果の帰属になるといふことになっております。

具体的な件につきまして見方が違ってくるという場合におきましては、これはその当事者間での話し合いによって決めるということになると思っております。だれかそのうちの一人の判断でその帰属を決めるということではなくて、関係する当事者が、問題があった場合には協議をしてその帰属が決まってくるものと、こういうふうな理解をいたしております。

○市川正一君 そこらには非常にあいまいで、僕はトラブルの要因になることを懸念するので、やはり明確にすべきだと思うんです。

次に、B77を開発したYX計画の後継プロジェクトとしてYXX計画がある、こう理解しておりますが、これはまだ要素技術の研究段階というふうな受けとめております。この場合も、そうした技術に参加したものの共有にその成果はなるんですか。

○政府委員(杉山弘君) YXXの場合につきましては、私V二五〇〇のケースにつきまして御答弁申し上げたと同じようなことかと思っております。

○市川正一君 非常にやっぱりその点懸念いたします。

もう一つ伺いたいのは、今進行している三つの共同開発プロジェクトがセットされる本拠地は、それぞれどこになつておるかお伺いしたいと思います。

○政府委員(杉山弘君) 御質問の本拠地という意味が必ずしも定かに理解できませんが……

○政府委員(杉山弘君) どこで実際に行われるかということでも申し上げますと、V二五〇〇の場合には先生御指摘のように五カ国の共同開発でございまして、その開発部分についての参加者の所屬をしている国で行われるということになります。YXXの場合には、現在のところ我が国とボーイングでございまして、これは我が国の部分につきましては日本で行われますし、ボーイングの部分についてはボーイングのアメリカー・シアトルあたりがその実際の開発活動が行われる地点になる、こういうふうな理解をいたしております。

○市川正一君 そればらばらにやりまっしゃら。それで、それどこかでドッキングせんならぬわけでしょう。あなた、空中でひつつけるわけにいかぬでしょう。組み立てはどこでやるんですか。アメリカでやるんでしょう。

○政府委員(杉山弘君) YXXの場合について申し上げますと、日本側が開発した成果と向こうが開発した成果をドッキングするということにつきましては、ボーイングのありますシアトルで行われるということになると思っております。

○市川正一君 シアトルというのはアメリカですね。

○政府委員(杉山弘君) はい。

○市川正一君 ということになるわけですか。ですから、結局、例えばYX計画でいいますと、日本のシェアが一五%で開発から製造のレベルまでだし、組み立ての本拠地はボーイング社、すなわちアメリカ・シアトルだと。YXX計画は少なくともボーイング社のシェアが一五%で、日本は約二五%で、予想される開発方式は各部位ごとに分担して、組み立ての本拠地も大体アメリカになるというふうな、V二五〇〇エンジンもアメリカが三〇%のシェアであります。

こういうふうに見てみますと、明らかにアメリカの主導権のもとで開発が進められているということの意味するんでありますが、こういう状況のもとで共同開発を進めても、これは三月二十五日

の衆議院の商工委員会、田原政務次官が答弁なさった一節であります。「我が国産業関係者が世界の最先端技術に接し」「その習得効果をも期待し得る」というふうにおっしゃっているんです。が、そうなるかどうかというのは甚だ疑問なんです。

研究開発を行う際に、要素技術の開発や一定部分に限って開発することはこれはあり得る姿として私もよく理解いたします。しかし、航空機は部分品や要素技術だけで飛ぶわけではないんで、共同開発の参加者がそれぞれの責任を果たすと同時に、航空機をシステム全体として仕上げ、実際に飛行させるためには、ハード面の技術だけでなくソフトの面での技術も必要であります。これを全体として習得できることが共同開発のメリットだし、また我が国もそういう立場で臨むべきだと思っております。

ところが、今進められている共同開発は、結局アメリカが魅力を感じない分野で、日本の資材と人材と、そして知恵といえますか、知力といえますか、そういうものを下請的に使われることになる危険性があるというふうにも私思っています。貴重な国民の税金を使って開発するのでありますから、今言ったような事態になるのを防止して、自主性が確保され、その成果が十分な形で活用されるような共同研究になるように、通産省が大いに指導性を発揮する必要があると思っております。この点いかがでしょうか。

○政府委員(杉山弘君) 御指摘の点、私どもとしてもわからないわけではないわけでございますが、完全に対等なシェアを持って参加するというのがあるいは理想かと存じますし、そういう事態になりましたら、先生御心配のようなことは起こらないで済むんではないかと思っております。残念ながら、今の段階で日本の航空機業界の実力からいまして、五〇%、五〇%の対等なシェアで共同開発に参加するところまでは至っていないと思うわけでございます。それではその過程を全く捨ててしまおうのかということになります。

と、それではいつまでたちましても対等のパートナーには成長できない。そういう意味で、現状につきましても、あるいは若干我々の側から見ますと不満は残るかとは思いますが、将来の完全なパートナーとして成長する過程ということである程度のことには甘受せざるを得ないのではないかと思います。

ただ、先生がおっしゃいますように、それでは全く下請的なものではないかという御発言もございましたが、そこではございませんで、YXの場合に比べますと、YXでは開発からプロダクトサポートまでの全過程において、しかもシェアが増加した形で参加もいたしてあります。そういう意味では先生おっしゃるようにならざるを得ないという御発言も、それをシステムとしてまとめるそういうプロセスにも日本側として参加をするチャンスが出てきているわけでございまして、そういう意味では、それなりに我が方の望む方向に動いてきているということが言えるのではないかと思います。

我々の理想としては、おっしゃいますように、五〇、五〇の完全なパートナーとしての参加を期待したいと思っております。その過程におきましても、できるだけ御心配になるような点が少なくなるような格好で我々としても指導をいたしておるところでございます。

○市川正一君 私指摘しているような懸念やあるいは不満というものは、例えば日本航空宇宙工業会の飯田庸太郎会長、この人は御承知だと思いますが、三菱重工の社長です。ですから今度の問題のいわば当事者であります。この飯田社長も「WING」という雑誌の昭和六十一年の九月十八日付であります。「航空機産業はまた米国に振り回されているような気がする。V二五〇、YXと共同開発が進められているが、はやく対等になって推進したい。」というふうな申し出がなされているわけですね。だから、局長のように、耐えがたきを忍びとかいいうんではないに、やっぱりこの

点はもつと姿勢として確立する必要があると思っております。

次の問題に私は進めざるを得ないのでありますけれども、共同開発を進める航空機は民間航空機であるというふうにされております。しかし、通産省の資料を拝見しますと、我が国の航空機工業の生産高の八一・八%、これは一九八四年の数字ですが、これが防衛需要というふうになっております。したがって、これら企業への助成が結局日本の軍需産業の育成ということにならざるを得ない状況が背景としてあるんですけれども、私は民間航空機の開発のみこれが使われるという保証、あるいは開発された技術成果が軍用には転用されないという保証、それをやはりこの際明確にさせていただきたいと思っております。

○政府委員(杉山弘君) 今回御提案申し上げております法案の中でも、この助成の対象は民間航空機の旅客機の開発、こういうふうになっておるわけでございます。従来とは違っていて、従来も運用上はそういういたしておりましたが、今回は特に明文をもってその点をはっきりいたしましたわけでございます。

ただ、先生おっしゃいましたように、開発された技術がほかに流用されることはないかということもございまして、技術には色がございますので、全く流用される可能性がないというのを申し上げるわけにはいかないと思っております。一般的に申し上げれば、むしろ諸外国の場合には軍用に開発された技術が民間航空用に流用される利用されるということはあるようでございます。けれども、むしろ民間用に開発された技術それ自身も特に軍用に利用されるというケースというのはほとんどないんではないかというふうな考えをさせていただいております。

につなげるわけでございますが、だからこの助成自身をやるべきではないということにはならないと思っております。防衛用の技術の向上につながるということ自身は我々として特に否定すべきことでもないと考えております。

○市川正一君 この点は後で大臣に最後に確かめたいと思っております。持ち時間が迫ってまいりましたので、次の質問に移ってまいります。この財団法人は重要な役割を担うことになるとは思いますが、したがって役員には高い識見と同時に公正さが要求されると思っております。例えば交付金の交付対象となる企業と利害関係のある人物が役員になるということは望ましくないと思っております。大臣この点はどうお考えでしょうか。

○政府委員(杉山弘君) 役員構成につきましては、法律上、業務の適正な執行に支障のあるような役員構成であってはならない、こういう基準があるわけでございます。これから具体的に法人を指定する段階でその役員構成等につきましては我々も注意をしておりますが、今お話のございましたように、助成の対象になる事業に關係する者がこの法人の役員に全くならないかという点、必ずしもそうではなくて、そういう方々が多数を占めるというようなことにはしてはいけないと思っております。これはむしろ事業の全体の運営を円滑にするという意味におきましても必要なことではなからうかというふうには考えております。

○市川正一君 私は、李下に冠を正さずということわざがあるように、大臣、これはやっぱりいろんな癒着を導き出す懸念をもちますので、社会良識から見てこの点は厳正に対処されることを強く要望いたします。

同時に、私もう一つ聞きたいのは、大蔵省が期待いたしましたけれども、V二五〇とYX計画について、毎年補助金を使い残して、繰り越しているんですね。金額はもうあえて申しませんが、V二五〇について言えば、補助交付額の二一%に

も達しています。YXXについては二五%にも及んでいません。大蔵省はこうした状態を正常なものと考えられるのか、望ましいものと見られているのか見解を承りたいと思います。

○説明員(秋山昌廣君) お答えいたします。

御案内のとおり、YXX、V二五〇〇の両プロジェクトにつきまして、各年度補助金が繰り越されているというの事実でございます。財政法の規定によりまして、繰り越明許あるいは事故繰りというものが認められているわけでございますが、これらの繰り越明許あるいは事故繰りの承認に当たっては厳格なる審査をして認めているわけであります。ただ、このYXXあるいはV二五〇〇のようなプロジェクトの開発経費につきましては、例えば開発機種の規模の拡大による設計の変更等とか、あるいは大変競争が激しく航空機購入につきましての航空会社の購入決断がおくれるとか、あるいは日本単独でやっているわけでございませんで、共同開発の相手会社とのいろいろな契約上のおくれといったようなものがございますので、これはその当初の予算を計上するときにから明許繰越の対象に該当するというもので、これは国会の御決議をいただいているわけでございます。

それからその繰り越明許のみならず、実際に支出負担行為をいたしましたも、いろいろな事由でその当該年度中にその支出ができないというケースがございます。これも毎年大蔵省の方で審査をいたしまして事故繰りの承認をしている。まあいわば予算の弾力的な執行のために、かかる性格を持つ経費については、こういった繰り越が出てくるのはやむを得ないのではないかとこのように考えております。

○市川正一君 これまで終わりますが、最後に伺います。

今の問題について言えば、必要な手続はとつてあるというふうにおっしゃるけれども、一方では厳しい財政事情を理由にして、教育や福祉など国民生活関連の予算をすばすば削り込んでいるわけ

でしょう。そういう事象なのに、一方ではこういう繰り越しをどんどん認めている。私はこの補助金をとりあえず返却すべきだということを強く主張いたします。

それから、杉山機械情報産業局長が、軍事生産との関連の問題を述べられました。防衛上やむを得ぬというように肯定的な発言をなされたことは、これは私は看過できないので、この点はやはり追って明確にせざるを得ぬと思う。

そこで最後に、大臣にぜひ伺いたいし、また要請したいのは、今国際共同開発が進められているこの大型旅客機だけではないに、例えば数十人クラスのコミューター機というふうにならざるを得ない。そういうものの開発に力を入れる必要があるんじゃないかと私は思うんです。例えば東京下でも伊豆諸島とか、あるいは沖繩、奄美群島など外洋性の離島を結ぶ航空路は、関係住民にとつて非常に切実に求められております。こういう要求にこたえて、安全で利用しやすいコミューター機の開発に積極的に私力を入れるべきだという点について、通産大臣の所見を承つて、質問をきょうは終わらさせていただきます。

○国務大臣(渡辺美智雄君) コミューター機の開発も重要であります。この法案に賛成をしてくれれば一生懸命やらせますから。

○市川正一君 賛否は関係ないです。賛否にかかわらず、こういう提案については取り組んでいただけますか。

○国務大臣(渡辺美智雄君) それは市川さんが重要であると、これは同じですからね。コミューターの飛行機でも、やはり中小企業じゃできないんですから、やはり大きな開発事業ですから。それは同じことですから、ぜひともそれやりますから御賛成を願います。

○市川正一君 国際共同開発の問題とそれは別なんですよ。

○委員長(下条進一郎君) この際、委員の異動について御報告いたします。

本日、守任有信君が委員を辞任され、その補欠として石井道子君が選任されました。

○井上計君 午前中、同僚議員からこの法案については詳細な質疑が行われておりました。ほとんどの質問とかなり変わって御迷惑かけますけれども、少し角度を変えてお尋ねをしてみたい、こう思います。

まず最初に、ちょっとこれは勉強のために急遽お願いをしたんで御迷惑をかけたけれども、航空機の法定耐用年数がどのようになつておるか、これをちょっと一つお聞かせをいただきたい、こう思います。

○政府委員(杉山弘君) 航空機の法定耐用年数でございますが、大きな航空機になりますと十年、それから百五十席くらいの中型のものということになりますと八年、それからもっと小さな三十席クラスの、いわゆるコミューターというものになりますと五年というのが税制上の法定耐用年数であるというふうな承知をいたしております。

○井上計君 それは貨物専用機も同じですか、旅客機も。

○政府委員(杉山弘君) 旅客機と貨物専用機との区別はないようでございます。

○井上計君 なお、ついでに、今度この法案による国際共同開発の相手国である米、英、独、伊もお聞きしたかったんですが、何かまだ調査していないということですか、また後日わかりましたらお知らせをいただきたい、こう思います。

実は、これをお伺いしたのは、先ほど齋藤先生の御質問の中に取りましたけれども、運輸省が先ほど日航事故機のことについて、残存機等価額が四億円だと、こういう答弁がありました。実は余りにも少ないと思つてびっくりしてお聞きをしたわけでありまして、そこで、これは通産省の問題ではありませぬけれども、先ほどちょっと調べてもらいますと、昨年事故を起こしました日航のジャンボ機、購入価格が七十八億一千九百万円で、

稼働が、就航が四十九年の三月から。したがって、使用期間が十一年。でありますから、帳簿残存価額は四億四千万円、これは少ないのは当たり前だ、こう感じるんです。今伺った耐用年数が大型機十年ということでありまして、耐用年数を若干というか、かなり経過してある。もちろん飛行機でありますし、また、いろんな整備等が必要で、耐用年数が終わったから使えないということじゃありません。途中でオーバーホール等、かなり大修理しておりますから、これは使つておつても一向に差し支えがありませんけれども、しかし、これではかなり途中の、いわゆるオーバーホール等の修理価格が非常に少ない、この残存価額から逆算をしてそんなことを感じるんです。これは運輸省の問題でありますけれども、これらのことがやはり事故の一つの要因、遠因になつたんじゃないかという感じをしておりますので、今後の開発等についてもこういうような点をやはり留意をする必要があるなど、こんなふうなことを感じましたので、あえてこのことをお伺いしたということでありまして、答弁は要りません。

次に、我が国の航空機製作メーカーといいますが、今三社に限定されておりますけれども、それらの企業の航空機製作にかかわる機械設備の法定耐用年数は何年になつておりますか。

○政府委員(杉山弘君) 航空機並びにその部分品の製造設備に關します機械設備の耐用年数は十年というふうな定められております。ちなみに、自動車等の製造設備の耐用年数は十年のようでございますが、船とか鉄道車両等の製造設備になりますと少し長くて十二年、こういうような状況でございます。

○井上計君 この機械設備等の法定耐用年数については、齋藤三郎先生もしばしば本院で発言されております。また、私も数年前から、米欧諸国に比べて我が国の機械設備等の法定耐用年数は非常に長い、これでは国際競争力に対応できなくなるといふことを盛んに申し上げておるんですが、

航空機のような非常に最新の技術を導入をする、また最新のいわば技術によって最も安全性を求め、ものを製作するこの機械設備、特に国際共同開発等をやっていく中で、私は十年という法定耐用年数はもう長過ぎる、こういう感じがするんですね。だから、この法案では税制上の助成も云々といふことがありますが、これはまた大蔵省と関係する問題でありますけれども、法定耐用年数については、これらの設備について、これについては今後さらに特別に短縮あるいは特別償却等々のことについてはお考えがあるんですか。

○政府委員(杉山弘君) 設備の法定耐用年数の問題につきましては、私の記憶が必ずしも定かではございませんが、三十年代の末に全面的な改正がされてからは、ごく部分的な手直しだけで、全面的な見直しはされていないのではないかと思っています。

通産省におきましては、むしろ最近の各方面からのこの問題についての御要望も踏まえまして、この際全面的に法定耐用年数の見直しをすべきではないかという問題意識を持ちまして、機会がありましたらそういう要求を打ち出すべく、省内ではいろいろと検討をいたしているところでございますし、私どももいたしまして、特に航空機産業の振興という観点からは、そういう機会がありましたら場合には、今御説明いたしましたような十年というものにつきましては、必ずしも実情にそぐわなくなっているというふうな判断をいたしておりますので、ぜひ重点的な見直しの対象として考えてもらうように努力をしたいと思っております。

○井上計君 全般的な法定耐用年数の見直しというものは、ぜひ今後とも御努力願わなくちゃいけません、特に私は、この法案をさらに機能的に進めていくためには、やはり少なくとも航空機の製作、研究開発に要する設備等についての耐用年数が、現状十年というのは余りにもこれは長過ぎる、こういう感じを改めて強くなりましたので、あわせてひとつこれらについては御努力をいた

くことが必要であろう、こう思います。本当ですと、大臣に御答弁いただきたいんですが、もう時間短縮で、結構でありますから、十分御承知でありましょう。

そこで科学技術庁、済みません、急に呼び出しをしてお越しいただきました、例の国産機と言われておりますけれども、STOL、例の飛鳥、これは先ほど来話がありましたけれども、中型機になるんでしょいか、それともコミューター機になるんですか、どちらですか、まずそれをお伺いします。

○説明員(石井敏弘君) 現在、科学技術庁の航空宇宙技術研究所におきまして開発しております飛鳥は、コミューター機とかそういう形で議論する際、まあコミューター機というものの定義は非常にあれでございますので、現在のこの実験機のお話に限って言いますと、重量は三十九トンでございます、これを人間がどの程度乗り得るかというもので換算いたしますと、ほぼ九十人乗りのラスの大きさである、かように御理解いただければ結構かと思っております。

○井上計君 わかりました。そこで、飛鳥の開発費に伴って、それに助成した政府の支出等についてお聞かせいただけませんか。

○説明員(石井敏弘君) お答えいたします。この飛鳥といいますが、STOL機の開発は、昭和五十二年から設計、製作というものを進めてまいりまして、昭和六十年に一応製作完了し、メーカー段階における飛行試験を行い、今後六十一年度から六十三年度までにわたりまして、航空宇宙技術研究所におきまして各種飛行試験を行うというふうな形になっておるわけでございます。それに要しました経費並びに今後かかります経費について申し上げますと、五十二年度から昭和六十年までにかかりました経費といたしましては、二百八十七億円でございます。今後三年度にわたりまして飛行実験を行っていくわけでござい

ますが、これにはほぼ八十九億程度の金がかかるというところで、総合計三百七十五億円でございます。これは科学技術庁の航空宇宙技術研究所でやっておりますので、全額国費でやっておりますことでございます。

○井上計君 飛鳥の、これが六十三年度まで実験飛行等行われるわけですが、それから生産に入るわけでありませうけれども、かなり先のことになります、この生産計画あるいは販売計画、すなわち販売の予定機数であるとかあるいは価格だとか、さらに販売の先予定というものの等についてはもう当然お考えになっておらうかと思

○説明員(石井敏弘君) このSTOLの開発でございますが、これはSTOL機の実現に必要な各種新技術の確立を図るということで、科学技術庁といたしましてはその開発を進めたということでございます、具体的に申しますと、USB方式の高揚力技術、これは翼の上面に排気ジェットを吹きつけまして揚力を上げるとか、このような技術でございますか、あるいは安全性とか飛行性を向上せしめるためのコンピューター飛行制御技術、かような各種もろもろの新技術を実証すること、自主技術で開発し、これを実証していくということ、開発を進めておるものでございまして、したがって、あくまでもこの開発の目的は、技術実証のための実験機であるということでございます。私どももいたしましては、この研究開発によって確立された各種の新技術というものが、将来の民間航空機等に広く適用できるものであり、加えて我が国の航空技術全般の基礎といえますか、その技術基盤の向上に役立っていく、かようなものとして寄与していくものであろうかと、かように考えておりました、したがって、あ

の飛鳥自身がすぐに実用機につながるというよりも、技術基盤形成というふうなことで新しい技術の実証、基盤の確立ということを進めておるといふふうに御理解いただければと思

○井上計君 わかりました。とすると、これは杉山局長にお伺いするんですが、飛鳥は、今科学技術庁お話しのように、我が国の航空技術の開発等々のためのいわば従来の研究あるいは実験、製作である。したがって、その後の飛鳥そのものを生産するとかあるいは販売するとかということについては、全く考えがないということはおわかりました。

そこで、この航空機工業振興法と飛鳥の問題、先ほど来話が出ておりますけれども、国産機の開発、研究等々の問題とこの飛鳥とはどのように結びつけていかれるんですか、お伺いします。

○政府委員(杉山弘君) 科学技術庁でおやりになりました飛鳥の開発それ自身につきましては、今後の我が国の航空機工業の開発能力を高める上で非常に効果があったものと考えております。私どももいたしましては、今後の航空機工業の研究開発につきましては、やはり航空機工業がいわば各種の先端技術を利用いたしまして、それを一つのシステムとしてまとめる、こういう業種でございますので、一つのこととまとめたプロジェクトでそれをどうしようかということよりは、むしろ航空機工業に利用される各種の基礎的な技術の開発というのを進めていくべきではなからうかと思っております。例えば新素材の開発でございますか、それから新しい加工方法の開発ですとかといったようなものがいろいろあり得るかと思

では、そういう中で何か具体的に身近なものとしてどういうことを考えていくか、こういうことのお尋ねがあるかと思うわけでございますが、とりあえず私どももいたしましては、具体的なプロジェクトとしては、次の世代のエンジンと言われておりますATPの開発につきましては、これは実用化を目的とした研究ではございませんで、基礎的な段階での各種の研究ということになるわけでございますが、これをできましたら、昨年成立をさせていただきました基礎技術研究促進センターの出資対象にしたいということ、実はも

う既に会社もスタートをしたわけでございませうが、残念ながら、基盤技術促進センターの予算の枠等の制約がありまして、六十年度の出資は断念せざるを得ないということになりましたが、六十一年度の出資については何とかしたいということでも今鋭意努力をいたしております。

それから、航空宇宙工業会の中で、要素技術の研究に資するために各種の技術情報の収集等を行いますセンターを既に発足をさせておりますので、そういう幾つかの計画なり組織なりを利用いたしまして、今後の我が国の航空機業界の研究開発能力の向上に役立てていきたい、こういうふうな考えておるところでございます。

○井上計君 飛鳥が完成をいたしましたときに、私も御案内をいただきましたが、素人でよくわかりませんけれども、各務原市にこれを見に行きました。いろんな説明を伺ったときに、またその説明の中にもありましたけれども、離着陸距離が非常に短くて済み、それから爆音が大変低い、そのような面ではこれは国産機として、特に近距離用の飛行機として非常にこれはもうすばらしいものだ、こういう印象を受けたことがあります。

私どもの考えでは、生産コストの面いろいろあるとは思いますが、これが近い将来国内のそのような近距離用の飛行機として具体的な生産計画がなされるであろうという期待があったわけですね。今もお伺いしますと、例えば実験機ということで航空技術の今後の大きな進歩には大分役立つであろうけれども、実際には余りそれがまだ具体的に考えられていないということがよくわかりました。したがって、率直に言うと、三百七十五億円という巨額を投入してできたすばらしい飛行機が、まだそういう状態であることについてはいささか残念だな、こういう気がするわけでありませう。

先ほど来、やはり小型機の開発ということ等について御委員からいろいろ質問がありました。離島等だけでなく、最近各地で地方の地域開発のためにも小型飛行機をというふうな

ものが随分と論議をされております。我々考えるに、大体陸上交通に要する時間の三分の一以内で飛行機で行けるというところは、今後必要性がますます高まっていくであろう、こう考えます。現在でも離島だけではありませんで、例えて言うところ、広島から九州あたり、広島から四国あたりには、陸上、船を使うともう五時間も七時間もかかる、飛行機なら三十分程度で行ける、このようなところが非常に多いわけでありませう、あのような飛行機がもっと具体的な生産計画がなされるということについては多くの人が期待しているのではなからうか、こう考えますから、これは今後、将来の問題でありますけれども、通産省も科学技術庁もぜひひとつお考えをいただく必要がある、こう要望しておきます。

時間がありますけれども、短縮して、最後にもう一つお伺いします。

今後、さらに米、英、独、伊等々と共同でこれらの開発をしていく、開発についての問題点等々も先ほど来いろいろと質疑が行われておりますが、要は技術者、研究者の養成ということがやはりまた一番重要課題であろう、こう考えますけれども、物の開発それから投入する資金等々とあわせて、これらの技術者あるいは研究者の養成については今後どのような計画をお持ちであるのか、これをお伺いして私の質問を終わります。

○政府委員(杉山弘君) 航空機工業の振興のためには、御指摘のように技術者、研究者の養成が必要でございます。ただ残念ながら、今日日本の航空機工業というものが技術者、研究者にとつて果して魅力のある産業と言えるかどうかということになってまいりますと、その点私も若干御返事に窮するようになりませう。

先ほどの御議論の中にもございましたように、最近での日本の航空機業界の売上高はまだ五、六千億の段階にとどまっております。したがって私どももいたしましては、まず技術者、研究者の養成ということももちろん重要ではございますが、できるだけ航空機産業それ自身、技術者、研

究者にとつて魅力のあるものに仕立て上げることというところの方が必要ではなからうかとも思っております。今、手元に正確な数字がないんで恐縮でございますが、各大学の航空工学科を卒業した学生さんの就職の先を見てみますと、航空機工業というのはたしか二〇%まで達してはなかつたと思えます。自動車、機械、その他商社等々に残りが全部とられていく、こういう状況でございますので、やはり優秀な研究者、技術者に入っていくためには、産業それ自身を魅力あるものにしていくということがまず必要だと思えます。

そのために、国際共同開発等を通じて、できるだけ航空機産業の体質を強化し、技術力をレベルアップし、研究者や技術者にとつて魅力あるものにしていく、そういうことの過程におきまして、また産業内部におきまして技術者、研究者というものは育っていくんではないか、また優秀な新人が入っていただけるんではないか、こういうふうな考えているところでございます。

○井上計君 今、局長のお答えを伺つておつてちょっと思い出したんですが、これはむしろ通産大臣に要望というところかと思いますが、お考えいただく必要があるであろうと、こう思い出したことを申し上げます。

今、局長お答えのように、やはり魅力のある業界、航空機産業ということになりますと、当然そこに売り上げが多くなって、将来性洋々たるものがないとなかなか魅力ができません。したがって優秀な技術者、研究者が養成されない、集まらなない、これはもう当然であろう、こう思っています。

そこで売り上げをふやすという面でありませうけれども、たしか五、六年前であつたかと思ひますが、川崎重工と西ドイツのメッサシューミットであつたかと思ひますが、共同で中型ヘリコプターの開発をして、そしてシェアが、ちょっと細かい数字、正確な数字忘れませんが、西ドイツがたしか二百五十機で我が国が百五十機ですか、百機ですか、そんなふうなシェア割りがあつ

たそうでありませう。ところが我が国では需要先といひますか、販売先がほとんど国内に限られる、しかも国内も防衛庁あるいは海上保安庁程度で、したがって台数が売れないから非常にコストが高くなつて大変不利だということを実は聞いたことがあるんです。ヘリコプターにしても大体東南アジアあるいは海外での需要というのはほとんど軍用に限られる。しかしその場合、我が国の武器輸出三原則からいって、したがって需要があるけれども、発注引き合いがあるけれども、実は相手が軍であるから全く輸出できない。そういう大変難しい面があるので、販売をふやすことは不可能だ、こんなふうなことを聞いたことがあるんです。

今局長お答えの、何といつてもやはり航空機販売がふえなければ業界が大きくなる、業界が大きくなれば魅力が大きいから優秀な人材が集まらなない、これはもう当然だろうと思ひます。しかし実際に開発されても、限られたところしか販売できないとすると、やはりそこはどうしても売り上げがふえない、販売機数がふえないというふうな、当然そういう事態が起きるわけでありませうが、私は、少なくとも平和的に利用するものであれば、航空機であっても武器輸出三原則の除外規定にしてもいいんじゃないか、かねがねそういうことを感じておるんですが、大臣もしお答えをいただければ結構です、難しい問題ですからお答えがしにくければ結構でありますけれども、今後それらの問題等についても十分考えていく必要があるのではなからうか。思い出したことを恐縮でありますけれども、これを一つ申し上げさせていただきます。

以上です。

○政府委員(杉山弘君) ちょっと私から、三原則の問題に関連いたしましたのでお答え申し上げますが、御指摘の西ドイツとの共同事業でのヘリコプター、これが武器に該当するものかどうかという問題でございますが、御案内のように、武器三原則上は直接戦闘の用に供するものということに

なっております。ヘリコプターで、その需要先が仮に外国の軍隊でございまして、汎用性のあるものでございまして、これは三原則との関係では何ら問題がないわけではございません。

ただ、一般的な風潮からいたしますと、取引先が外国の軍隊であるということになりますと、どうしても商売を進めるのをちゅうちよするということも趣意はあるのかもしれませんが、法制的な面でも申しまして、汎用的なものであるならば武器三原則との関係は特に問題ではない、こういうふう

に理解をいたしております。
○木本平八郎君 私はいつも一番最後になるわけですけれども、この法案にしましては私賛成いたしますので、一応この法案に直接、まあ関係あるんですけれども、別の面からいろいろ御意見を

お聞きしたいと思っております。
私は、この法案に賛成するとは申し上げましたけれども、必ずしもこれがベストな方法とは思ってはいないわけではあります。やはり私に言わせれば、これは改善の策であるというか、暫定的にあるいは緊急避難としてこういうものはとりあえずは要るだろう。V二五〇〇あるいはYXXというふうなものを開発を進めていくためには、こういうふうなものはないとすればどうしようもないから、とりあえずこの法案は通して、そしてやっていたらどうかしませんが、例えは先ほどちょっと話がありましたATPのエンジンとか、あるいはYXXというふうなものの開発を考えると、ぜひもう少し発想を転換して方法を考えていただく方がいんじゃないかと思っております。その辺を、私の考えを交えながら通産当局のお考えを承りたいわけなんです。

私この法案に非常にひっかかりを感じるといのは、これは非常に役人主導になるんですね、やっぱり。この役人主導というのは、例えばコントロールするとか、管理するとか、ブレイキかけるとか、そういう面においては役人主導というのは非常にいいと思っております。物を売るとか開発するとか、何かプロモートしていくというこ

とは、役人さんというのは、やってやれぬことはいないでしょうけれども効率が非常に悪いということ、私は何回もいろいろなことを経験して感じるところです。したがってこういう航空機の開発というふうな、特にこれだけのものを開発するということになれば、むしろ役人さんに手を引いてもらった方がいいんじゃないかと私は感じるところです。その辺はどういうふうな、自覚しておられると言ったらおかしいんですけれども、杉山さんの御意見を承りたいのですがね。

○政府委員(杉山弘君) 航空機の開発について役人が口を出さない方がいいんじゃないか、こういうお尋ねでございませう。

私も、戦後最初のYS11の開発につきましては、特殊法人日本航空機製造株式会社でやりました。結果的には多額の累積債務を抱えて五十七年に解散せざるを得なくなったわけではございませう。原因はいろいろございませうが、その原因の一つには、特殊法人ということをやったということがあるんじゃないか。私も率直に考えまして、その御批判、かなりの部分当たっているところがあるんじゃないかという感じもいたします。これまで累次航空機・機械工業審議会におきまして開発体制について御議論がありました。私も、むしろ今後の開発は民間主体でいくべきであるということがはつきりうたわれておりますので、これは最近では一般的な原則になってきているのではないかと思っております。

したがって、私もYS11の開発以降は、YX以降すべて政府が補助金等の助成の措置は講じます。開発それ自身の事業はすべて民間にお願いをしております。これからはそういう方向で臨みたいということでも現在の法律案改正をお願いをしております。

○木本平八郎君 局長もいろいろ御経験もあるし、よくおわかりになっておられると思うんです。それで、これを拜見してございまして、民間のメーカーにとって非常に手続が面倒くさい。これ

だけの金をもらったり、利子補給してもらったり、金を借りたりするわけですから、当然のことといえども当然なんでしょうけれども、例えば事業計画を出さなきゃいかぬとか、その事業報告それから収支予算とか決算とか業務規程まであるとか、こういう非常に手続のための手続で振り回されるおそれがあるんじゃないかという気がするわけなんです。

それから、もう少しなしますと、例えば役所の場合ですね、政府の場合どうしても予算で施行されるわけですね。そうしますと、この予算というのは、前の年の夏、八月の終わりに概算要求が出されて、少しの修正はあるにしても、それで翌年度やってみよう。少なくとも予算をオーパーするということはできないわけですね。ところが、こういう開発をやっていきますと、相手のパートナーがあることで、もう競合機種が出てきているから、相当アクセルを踏まなきゃいかぬというふうな事象があるわけですね。

そうすると、例えばボーイングならボーイングから、日本側もこういう点で少し開発研究を進めてくれと言ってくる、ところが予算がありません。予算がなければまあメーカーが立てかえりやいじやないかということになるんだらうと思っておりますけれども、先ほど議論がありました。予算が五十六年度か何か繰り越されているということですね。これもやっぱり予算だからなんです。民間ならこういうばかんなこと絶対ないわけですね。

そういうことがあるという点で、こういう予算を抱えている限り弾力性は極めて低いと覚悟しなさいかねわけですね。弾力性が低いというのは、開発には非常に障害になってくるんじゃないかという私は気がするわけなんです。

先ほどの役人という点では、役人、役所の立場、政府の立場ならどうしてもこれは性悪説に立たざるを得ないと思っております。性善説でそう思うわけにはいかないから、あらゆることを想定して、例えばここでも従業員は公務員並みに扱われるわけですね。それから余裕金の運用な

んかも、これ見えていますと、国債を買えとか郵便貯金だとか、何か特定の信託だとか、こういうものは、私たちの考えだと、やっぱり一番有利に動かした方がいいと思っております。ところが政府が関与しますと、それは有利に動かして金利を稼ぐことよりも、むしろ安全確実ということがまず優先しちゃうわけですね。これはやっぱりやむを得ないことだと思っております。

それで、ここに出てきます指定開発促進機関、財団法人ですね、日航製がこれで解散してしまいますけれども、私はこれ日本航空機製造の二の舞になるんじゃないかという気がするんです。この辺がしつかりしてくれなや困るんだけれども、これが余りしつかりし過ぎると、日航製の二の舞をやって、結果的にはうまいんじゃないかという気がするんです。

私も、YS11のときは南米におりまして、日航製の人が来られて、あちこちの航空会社に売ってくれということでも一緒にやりましたし、いろいろやっただけですけれども、いやとでもじゃないがこの調子じゃ売れないという感じがしたんです。もう何というか、セールスマンというのは全然違うんです。それで、これはいかぬと私はあのとき思いました。今度も、この機関がしつかりしてくれなや困るんだけれども、特に販売なんか、金出すのはいいんですけども、口出されると、これはまた日航製の二の舞やるんじゃないかというふうな気がするわけですね。

その辺、日航製の失敗については、けさほどから大分いろいろ反省の弁が出ています。やばいけれども、やはりその辺が二の舞にならないようにということとは、通産省の方でももちろんお考えになっていると思っております。念のためにどういうふうにお考えになっておられるか、ちょっと意見を聞かしていただきたいと思います。

○政府委員(杉山弘君) この法律により指定開発促進機関が日航製の二の舞にならないかと、こういう御心配でございませうが、むしろ私も今考えておられるのは、この指定機関それ自身は、

で、金をかければ開発期間というのは短くなるというところですね。ところが、もしもこれを政府のこういうなことでアプライズしますと、計画があつて、ことしはもう何百億以上使えないということになってしまいますと、柔軟性を失つて、今金かけてすぐ、一年でも二年でも短縮したいということに、これ間に合うかどうかという心配があるんじゃないかということですね。

それから、やはりメーカーサイドとしては、大きいのは投資リスクだと思ふんですよ。例えば風洞実験、風洞とか私どものがあるか知りませんが、各種の試験装置が相当ありますね、大きな水槽で機体をつぶすと、これはボーイングがやるのか知りませんがね。そういうふうなことに對して、私は全面的にやられると思ふんですけど、その辺お確かめしたいのは、政府が持っている設備なんかを廉価で安くどんどん貸与してやるというふうなことがちよつと出てくるようですね。その辺御説明いただきたいんですが。

○政府委員(杉山弘君) 何かのお尋ねがございました。

最初は、リスクというものは、本来企業リスクないし不可抗力に近いリスクに分けて考えるべきじゃないか、企業リスクは企業に負担させるべきだと。

お話しできないわけではございませんが、現実の問題といたしまして、どの部分までが企業リスクになり、どこから以上が不可抗力に近いリスクかという問題についてはなかなかはっきりいたしてまいりません。むしろ両者を総合したリスクというものが特に航空機の場合には大きいのではないかと。言うなれば企業リスクより航空機産業の場合には不可抗力に近いリスクが多いんじゃないか。そういうことで政府としてこれまで助成をしてきているわけがございます。

それから、資金調達果たして円滑にいくのかどうか。

で窮屈になりがちでございます。ただ、実際問題といたしましては、これも別の委員の方から御指摘をいただきましたように、これまでのところは予算に計上したものを全部消化し切れないで明許繰り越さないしは事故繰り越しをやっている、こういう状況でもございますので、私もまたしたしましては、その事業がその年度通常に進行した場合にどの程度の資金が必要かということにつきましまして、あらかじめ十分吟味、検討いたしまして、それを予算要求をしたと思つておりますので、制度的な面での制約はございますが、その中で精いっぱい研究が円滑に進むような予算措置もしてまいりたいと思つております。

それから、投資リスクという点で、莫大な金の要る試験研究設備を設置させることは企業に負担になるし、政府が持っている設備を十分利用させるべきではないか。

この点につきましても、航空機工業振興法は旧法の時代からそういう必要性を認めておりまして、国有的の試験研究設備の廉価使用の規定がございました。今回の改正におきましても、それはそのまま設置をしてございます。従来も幾つかの研究所の施設を民間の方々に御利用いただいておりますけれども、この問題については、この改正後も従来どおり御利用願える、こういうことになっておりますので、申し添えたいと思つております。

○本平八郎君 先ほど話が出ました基盤技術とか、こういうものがやっぱりプロモート、せつかく政府主導でやられるわけですから、総合的に協力援助していただいた方がいいと思ふんですね。それで、ちよつと財団法人について。これ財団法人ですから寄附でもつてつくられると思ふんですね、基金を。その金額は十億でも二十億でもいいんですけれども、これは寄附には政府も出資されるのかどうかですね。その辺ちよつとお伺いしたいんですが。

○政府委員(杉山弘君) これは民間の財団法人を予定いたしておりますし、したがって政府からの寄附行為というものは一切考えておりません。

○本平八郎君 そうですね、ある意味じゃ口出しが少なくなるという点ではいいんですけれども、ただ、後でこれお聞きしたいんですけれどもね、ナショナルプロジェクトの性格づけをどうするかという問題があるので、ちよつと今お聞きしたいわけですね。

それから、衆議院の議論の中にでも、通産省の答弁の中に、杉山局長だつたと思つていただけますが、何か民間のメーカー単独で取り組むには、これは少し限界があるということをおっしゃっているわけですね。これお聞きしたいのは、まずどういふことを限界とお考えになつておられるのか。先ほど申し上げましたような不可抗力のそういう開発リスクというのは、これは今の現状では、日本の現状あるいはメーカーの現状では負担し切れないと、したがってこれが限界であるとお考えになつておられるのか。それ以外の線をお考えになつておられるのか。それをお聞きしたいわけですね。

○政府委員(杉山弘君) 衆議院のときの御審議の過程で私もからお答えをしましたのは、日本単独の開発でなくて、国際共同開発を迫られている理由ということであつたかと思つております。

具体的に申し上げてみますと、今進めております二つのプロジェクトにつきまして、現時点での開発費総額はYXXの場合が約七千二百億円、V二五〇〇にいたしまして約四千億円、こういう金額になるかと思つておられますが、これが日本航空機業界として単独で負担できない理由として私も御説明いたしておりますのは、現在の年間の日本の航空機業界の売り上げが約六千億前後ということになります。失敗をいたしました場合には、開発費の回収は全く不可能になるわけでございます。その規模は、先ほど申し上げました我が国の航空機業界の年間の売上高にも匹敵するものということになりますと、これはもう到底日本単独で負担できないということはお明らかなのでないか。そういうことからいたしまして、また昨今世界の航空機の開発状況を眺めてみましても、日本のみならず、各国とも共同開発を志向するようになって

てきている、そういうこともあわせて御答弁を申し上げたかと思つてございます。

○本平八郎君 確かにそれだけの七千億とかそういうなになりますと、これはメーカーでも失敗したらすつ飛んでしまふかもしれないんです。これは後で言いますけれども、しかしながら企業サイドから考えますとね、投資金額が幾ら大きいたつて損さえしなさいいわけですね。金を調達すれば、金の調達力もあるわけですね。したがって、リスクだけが問題であるというふうには私は受けとめたいと思つておられます。

そこで、時間がなくなつてきたんで、私のアイディアみたいなものをちよつと申し上げたいんですけどね。

今回はこういうことである政府が助成されるわけですね。しかしながら、これはもう再三申し上げておきますように、今現在日本の財政は破綻状態になつておられるわけですね。やりたくても金がないうということなわけですね。ところが、それから補助金とか交付金というのは、性格によりまして削減していかうという方向にあるわけですね。しかしながら、私が再三申し上げましたように、日本政府には信用があるわけですね。この信用を担保にして保証するということが幾らでもできると思ふんです。そういう方向に、実際に金を出すよりも保証するというふうな方向にやれぬものだろうかというところが一つ。

それからもう一つは、これも何回も申し上げておきますけれども、現在貿易摩擦が非常に大きいわけですね。アメリカとの間で五百二十億ドルずつのインバランスが生じておる、そういう点からアメリカの負担をできるだけ日本が肩がわりするという方向が必要なんじゃないか。これも私再三申し上げておられるとおりでございまして、日本の総合安全保障みたいな考え方から、こういう航空機の開発というのも日本の世界に対する貢献の一つというふうな考え方を立ててもいいん

じゃないかという気がするわけです。したがって、これはけさほどの議論の中にもありましたが、このYXXなりV二五〇〇を開発するということが、我が国に対してどういうメリットがあるかということよりも、むしろとりあえずアメリカに対してどういう貢献ができるかということから考える必要があるんじゃないかということがあるわけです。

そこで、私の提案なんです、日本は今財政の方には金はないですけども、例えばこのプロジェクト、ボーイングも全部丸抱えにして、七千二百億円、ドルにして、百八十円換算で約四十億ドルになると思っています。これを日本が丸抱えにしてこの開発資金を全部輸銀なり経済協力基金みたいなああいう政府資金で、安い金利で、利子補給はしなくてもいいと思えますけれども、三多ぐらの金利で二十年なら二十年、経済協力並みにどんと日本が一切面倒を見る。その結果は、ボーイングもアメリカも、もちろん利益を得るわけですね。そういうことを考えてみていいんじゃないかと思うんですが、少々とつびかもしれませんが、できれば大臣の御所見をお伺いしたいんです。

○政府委員(杉山弘道) 極めてユニークな御提案があったわけでございます、その一つは、私どもが今御提案を申し上げているような助成制度ではなくて、例えば開発費の五〇%について保証をする、失敗したときに政府がそれを出してやる、こういうことでよくはないかということでございます。

一つの御見解とは存じますが、今私どもが御提案申し上げておりますのも、主として開発費に必要な資金の七割に相当する部分についての利子補給ということでございます、この利子補給は、失敗した場合には返していただかなくても結構だということになるわけでございます。それで、開発費総額の五〇%の政府保証と、今私どもが御提案いたしておりますような利子補給の方式とで失敗した場合に、どれだけの政府の負担になるかと

いいますと、これはもちろんすぐわかりたいだけますように、五〇%の政府保証の方がむしろ負担が大きくなるわけでございます。そのかわり、単なる保証ということで年々国庫から出ていく金には必要なくなるという意味のメリットはあるわけでございますが、私どももいたしますと、最終的にどれだけ国庫に返ってくるかという点が一番の関心事になりますので、その額の多少ということとで今の利子補給の方を選んでおるといってございませう。

それからもう一つは、国際的な貢献ということ、ボーイングの分も含めて低利の融資をやったかどうか、こういうお話でございます。もし実行可能であって、それができるといふことになりますと、海外諸国からも評価をされることになるのかもしれないけれども、やはり昨今のような財政事情のもとでまいますと、日本側の負担部分について、御提案申し上げておりますようなことが精いっぱいということでございます。開発段階で海外のパートナーの分まで低利の融資をやるといふことは、現実の問題としてはなかなか困難ではなからうかと思えます。

ただ、でき上がった飛行機を売ります場合、ないしは日本に航空機会社が買って入れる場合に、何か金融面での助成ということも考えられないかという点については、一つの新しい方法としてこれから私どもも考えていかなければならないことと思っておりますので、十分検討させていただきたいと思えます。

○木本平八郎君 今のうちに、販売にうんと金がかかりますので、開発は四十億ドルですけれども、生産には約六倍、二百四十億ドルぐらいかかるわけですね。販売の割賦の資金というのは大変なものなんです。しかも、向こうは低利で欲しいものなんです。やっぱり円借なんかを出してやるということも考えなきゃいけないと思うんですね。したがって、開銀の問題なんかも、日本のメーカーには日本の内地で、円で、外国にはドルでというふうなことを考える必要があるんじゃないかと思うんです。

ないかと思うんです。

ちょっと時間がなくなりましたので、これは御検討いただくとして、もう一つの、先ほどから申し上げておりますリスクの問題ですね。不可抗力なリスク、通常、リスクというのは、例えば売れなかつたとか、見込み違いをしたとか、それから、やってみなければ探算が合わなかつたとか、その結果企業が赤字で倒産するとか、それから技術面の、開発を失敗したとか、こういうふうなのは、言い方は悪いですけども、企業の自業自得というか、責任の範囲というか、ほかの仕事でもそういうことはいっぱいあるわけですね。

ところが、飛行機の開発ということにおきま、ちよつと企業としては予測できないというリスクがいつばいあると思うんです。設計を変更せざるを得なくなつたとか、途中で競争機種が出てきたとか、あるいは市場が大きく変化しちやつたとか、それで今までやっていたのがもう要らなくなつたとか、あるいは何かの理由で開発を中止しなきゃいかぬとか、あるいは戦争とか、それから、こんなことはあり得ないかもしれませんが、日米の国交がぐあい悪くなつて、やめたということになるかもしれない、あるいは世界恐慌みたいなものが来るかもしれない、あるいは今度のような、逆に為替レートの物すごい変動が来ちゃつてどうしようもないということだつてあるかもしれない。あるいは公害規制、空気の環境規制、例えばNOxだとか、まあSOxは余りないでしょうけれども、COなんかの規制が非常に厳しくなつてしまつて、V二五〇〇ではもうクリアできないとか、あるいは騒音規制、そういうものが世界的に非常に厳しくなつてくると、特にこれは成層圏なんかを飛びますから、そういうことで、メーカーの責任じゃない範囲でいろいろリスクがあるわけですね。

こういうリスクをカバーしてほしいというのがメーカーサイドの一番大きな希望だと思つております。これを、今現在プラントなんかに輸出保険がありますね、通産省は非常にリスクの大きいものではどうも引き受けを渋られるらしいですけども、そういうのと同じように開発保険みたいなものを日本政府でやっていたらいい、そして保険をかけていくということになると、メーカーとしては、こういうものがカバーされればあるいはこれほどの助成をいただかなくても単独でやるんじゃないかと思うんですが、その辺の御意見を最後に伺ひまして、私の質問を終わります。

○國務大臣(渡辺美智雄君) 木本先生のお話は、非常に本音の話が多い、実務家ですから、形式論でなくて実態的なお話が多くて、大変参考になるところが多しと私も思っています。開発保険の問題にしても、それから政府保証の適用拡大というふうな問題にしても、民間活力ということを言っているんですから、政府丸抱えみたくなつて、おんぶにだつても、これはみんな倒産で全部かぶつちや困りますから、それは工夫が必要だと私は思っています。思いますが、一つのアイデアでもありますし、将来とも非常に勉強に値するお話だと、そういうふうには私共は考えております。

○委員長(下条進一郎君) 他に御発言もなければ、本案に対する質疑は終局したものと認めて御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(下条進一郎君) 御異議ないと認めます。それでは、これより討論に入ります。御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願ひます。市川君。

○市川正一君 私は、日本共産党を代表して、航空機工業振興法の一部を改正する法律案に対し、反対の討論を行います。

我が党は、航空機やそのエンジンであれ、国際的な共同開発によって技術的な水準を高めていくことは重要な課題であると考えております。その際、最小限、この共同開発に各参加者の自主性が確保されていること、研究開発の成果が参加全員に十分に享受できるものであること、同時にその

成果が国民生活を豊かにするために民主的に活用できること、その成果が軍事目的ではなく、平和利用に徹することなどが求められているところであります。この立場から本法案を検討すると、以下述べる理由により反対せざるを得ません。

その理由の第一は、国際共同開発と言われるものの中身が、アメリカの航空機産業の経営戦略を下請的に補充し、これへの従属を深めるものであるからであります。それは質疑の中でも指摘したように、民間航空機YX計画、YXX計画、ジェットエンジンV二五〇〇計画の開発経過からも明らかとなるところであります。

その第二は、助成措置の内容が、大企業専任と産・軍・官の癒着を拡大するものであるからであります。

改正案は、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まで導入するとしています。新たなこの種機関の創設は、助成金の流れを複雑化し、使途を国民の目から覆い隠したり、高級官僚の天下りの場となる危険性も持つものであります。

もとより、我が国は、日本の航空機工業の自主的、平和的發展を求めています。しかし、本法案では、その発展方向に逆行し、国際共同開発の名のもとに対米依存の方向が一層強まることは明らかであることを強く指摘し、私の反対討論を終わるものであります。

○委員長(下条進一郎君) 他に御意見もなければ、討論は終局したものと認めて御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(下条進一郎君) 御異議ないと認めます。それでは、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賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(下条進一郎君) 多数と認めます。よって、本案は多数をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

この際、梶原君から発言を求められておりますので、これを許します。梶原君。

○梶原敬義君 私はいま可決されました航空機工業振興法の一部を改正する法律案に対し、自由民主党・自由国民会議、日本社会党、公明党・国民会議、民社党・国民連合、サラリーマン新党の各派共同提案による附帯決議案を提出いたします。

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、航空機工業に対し国から多額の助成が行われることにかんがみ、新たに設けられる指定開発促進機関に対しては、適正な業務の運営と効率的な資金の運用が行われるよう、厳正な指導、監督に努めるべきである。

右決議する。

以上でございます。

○委員長(下条進一郎君) たいま梶原君から提出されました附帯決議案を議題とし、採決を行います。

本附帯決議案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(下条進一郎君) 多数と認めます。よって、梶原君提出の附帯決議案は多数をもって本委員会の決議とすることに決定いたしました。

○国務大臣(渡辺美智雄君) た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たして、今後行政を進めてまいりたいと存じます。

○委員長(下条進一郎君) なお、審査報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(下条進一郎君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(下条進一郎君) 次に、情報処理の促進に関する法律の一部を改正する法律案及び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を便宜一括して議題といたします。

まず、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いて趣旨説明を聴取いたします。渡辺通商産業大臣。

○国務大臣(渡辺美智雄君) 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るとともに、その増加スピードは目をみ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が中核的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、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。

○委員長(下条進一郎君) 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いて趣旨説明を聴取いたします。渡辺通商産業大臣。

○国務大臣(渡辺美智雄君) 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が大いと考えられます。

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り指定し、その指定法人に、当該都道府県が行う中小企

業

業

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あります。

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あります。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。

○委員長(下条進一郎君) 以上で両案の趣旨説明聴取は終わりました。

両案に対する質疑は後日行うこととし、本日はこれにて散会いたします。

午後五時九分散会

四月三日本委員会に左の案件が付託された。(予備審査のための付託は二月二十日)

一、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

四月四日本委員会に左の案件が付託された。

一、特定中小企業者事業転換対策等臨時措置法に基づく指定業種への建設関連産業の追加に關する請願(第一〇九七号)
一、中小企業円高対策の充実強化に關する請願(第一〇九八号)

第一〇九七号 昭和六十一年三月二十六日受理

特定中小企業者事業転換対策等臨時措置法に基づく指定業種への建設関連産業の追加に關する請願
請願者 岩手県盛岡市内丸一〇ノ一岩手県
議院内 藤根順衛
紹介議員 岩助 道行君

二、中小企業国際経済調整対策特別融資制度における貸出金利の引下げ及び償還期間の延長をすること。
三、雇用調整助成金の助成率の引上げ及び助成期間の延長をすること。

建設産業関連業界は、昭和五十五年以降の公共事業の抑制、企業の設備投資・住宅投資等民需の低迷等により厳しい経営環境にある。建設産業関連業種は、社会基盤の整備を担う重要な産業であり、業界の振興・発展を促進することは、地域経済の振興、更には雇用の拡大を図るうえで重要な課題である。よつて、建設産業関連業者が特定中小企業者事業転換対策等臨時措置法第二条第二項の特定中小企業者として、同法第三条に定める事業転換計画の承認を受けられるよう同法第二条第二項第一号の業種に早急に指定する必要がある。

理由
建設産業関連業界は、昭和五十五年以降の公共事業の抑制、企業の設備投資・住宅投資等民需の低迷等により厳しい経営環境にある。建設産業関連業種は、社会基盤の整備を担う重要な産業であり、業界の振興・発展を促進することは、地域経済の振興、更には雇用の拡大を図るうえで重要な課題である。よつて、建設産業関連業者が特定中小企業者事業転換対策等臨時措置法第二条第二項の特定中小企業者として、同法第三条に定める事業転換計画の承認を受けられるよう同法第二条第二項第一号の業種に早急に指定する必要がある。

第一〇九八号 昭和六十一年三月二十六日受理
中小企業円高対策の充実強化に關する請願
請願者 岩手県盛岡市内丸一〇ノ一岩手県
議院内 藤根順衛
紹介議員 岩助 道行君

最近における円高の急激な進行により、岩手県の電子機器・部品、機械製品、水産缶詰等の輸出関連企業は収益面などで影響を受けている。このため、本県においては、県下の中小企業の経営安定を図るため、経営安定資金(円高対策緊急資金)の貸付や円高対策窓口の設置等の施策を講じており、また、政府においても中小企業国際経済調整対策特別融資制度の創設等の各種施策を講じているが、今後、円高が長期化した場合には、輸出関連企業を中心とした中小企業に更に影響が拡大する。ついでには、中小企業円高対策の充実強化を図るため、次の措置を早急に講ぜられたい。

一、公共事業の拡大及び前倒し執行による抜本的な景気浮揚対策を実施すること。

昭和六十一年四月二十三日印刷

昭和六十一年四月二十四日發行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局

D