

第3回検討委員会議事録

1 開催日時

平成15年1月16日(木) 14:00～16:10

2 場所

東京都庁 第一本庁舎 7階 特別会議室

3 内容

これまでの経過と今後の方向、開発促進の課題

4 出席者

中橋 和博	東北大学工学部教授
榊 達朗	(社) 日本航空宇宙工業会元嘱託
百合草 三佐雄	川崎重工業(株) 顧問
杉浦 一機	航空アナリスト
豊永 厚志	経済産業省製造産業局航空機武器宇宙産業課長
山田 秀次郎	(社) 日本航空宇宙工業会常務理事
丹羽 正量	三菱重工業(株) 航空宇宙事業本部民間航空機部 部長
岩本 隆	川崎重工業(株) 航空宇宙カンパニー営業本部宇宙・民間航空機部長
斎藤 保	石川島播磨重工業(株) 航空宇宙事業本部事業開発部 部長
臼杵 研一郎	富士重工業(株) 航空宇宙カンパニー航空機第2部長
斉藤 常義	全日本空輸(株) 整備本部 副本部長
安野 健二	三菱商事(株) 宇宙航空機本部エアラインビジネスユニットマネージャー部長
菅谷 昌令	三井物産エアロスペース(株) 常務取締役
佐藤 誠	住友商事(株) 船舶・航空宇宙・車輛事業本部長補佐
大庭 実	日商岩井(株) 機械カンパニーバイスプレジデント
前川 耀男	東京都知事本部長
森澤 正範	東京都知事本部次長
田邊 隆一	東京都外務長
高橋 道晴	東京都知事本部国際共同事業担当部長(事務局)

5 議事

○ それでは、お待たせをいたしました。本日はお忙しいところ、また新年早々、「中小型ジェット旅客機の開発促進」第3回検討委員会にお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

それでは、早速始めさせていただきたいと思います。

座長、よろしくお願いいたします。

○ 今回、座長を務めさせていただきます。

この委員会は昨年2回開きまして、それからさらにアジア旅客機フォーラムというものを都庁のほうで開催させていただきました。その後、アジア大都市ネットワーク第2回総会というものが11月にデリーで開

催されております。

その内容につきまして、事務局のほうから報告させますので、よろしくお願いいたします。

○ それでは、私のほうからご報告させていただきます。

資料としましては、資料の1をご覧くださいと思います。「アジア大都市ネットワーク 21 (ANMC 21) 第二回デリー総会 報告書」というものでございます。

この報告書をご覧くださいながらお聞き願いたいと思うのですが、3ページをお開きいただきたいと思います。

ここには出席者の代表が掲げられておりますが、各都市の首長さんが出席されております。ヤンゴンだけは欠席でございます。東京からは石原知事、副知事、その他事務局が参加いたしました。

前に戻っていただきまして、1ページをご覧くださいのですが、ここに日程表が書いてございます。11月21日に本会議が行われましたが、飛行機につきましては、この11月21日の10時半から一番初めに報告を行いました。10月に行われました「アジア旅客機フォーラム」につきまして、主に座長コメントを中心に報告を行いました。報告後、各首長さんからその内容につきましては了解を得たところでございます。今後につきましては、東京が幹事都市でございますので、引き続き東京がリードをしていくということになっております。

この会議を通じまして、石原知事はもちろんですが、他の首長さんも、この飛行機の事業を代表的な事業としていろいろなところで引用をされていまして。都市の集まりということで、危機管理とか観光事業につきましては非常に関心が高く、いろいろな議論が交わされましたけれども、飛行機につきましてもいろいろなことで引用されておりました。

そのように、本会議では報告や意見交換が進みましたけれども、このデリーの日程表に載っておらない11月18日でございますが、南インドのバンガロールにありますHAL本社、ヒンドスタン・エアロノーティック社を視察いたしました。フェルナンデス国防大臣が自らご案内をさせていただいたわけですが、皆さんもアジア旅客機フォーラムでお会いになりましたHAL社のモハンティ総裁が工場などをご案内してくださいました。軍用機の組み立て工場とか軍用機のオーバーホール工場、ヘリコプターのデモンストレーションなど、ご案内をさせていただきました。2時間の視察でございましたけれども、モハンティ総裁からは、是非日本と一緒にやりたいという声がありましたし、石原知事からもHAL社の現場を実際ご覧になって、ポテンシャルの高さを評価されていまして。

報告書には、9ページに会議の後の共同記者会見の概要とか、その後ろには各新聞の切り抜きをつけてございますので、後でご覧いただきたいと思います。アジア大都市ネットワーク・デリー総会に参加した感想とか、HAL社の視察の感想などにつきましては、12月5日付けの産経新聞の「日本よ」というところに知事を書いておられまして、割にわかりやすい内容になっております。それもあわせてつけてございますので、ご覧いただければと思っております。

簡単でございますが、総会の報告にかえさせていただきます。

○ それでは、ここで、プレス関係の皆様は係員の誘導に従いまして、ご退席させていただきます。

○ 前回と同じように、この検討委員会は自由なご議論を行うということのために、非公開とさせていただいております。しかしながら、情報公開の観点から申しますと、議論の話、会議録につきましては、可能な限り公開していくという形で進めております。この点に関して事務局のほうからお知らせがありますので、よろしくお願いいたします。

○ 前回の委員会も大分前の話になりますが、その委員会と、「アジア旅客機フォーラム」の状況につきましてお知らせ申し上げます。

前回の委員会の会議録とフォーラムの会議録につきましては、お手元にお配りしてございます。資料の9と10でございます。第1回目と同様に、ご発言の皆さんのお名前を伏せた上でつくってございまして、都庁のホームページなどに公開してまいりたいと思います。なお、フォーラムの午前の部は報道機関に公開しておりましたので、これにつきましては発言者名も記載してございます。よろしくご了解のほどをお願い申し上げます。もしご自身のご発言で何か問題、支障がございましたら、1月24日までに事務局にご連絡をいただければと思っております。よろしくお願いいたします。

○ それでは、いまの会議録につきまして特にご意見ございませんでしょうか。――それでは、会議録につきましては、そのような形でお願いいたします。

続きまして、事務局のほうから、本日の次第と今後の進め方についてご説明をお願いします。

○ 本日の次第でございますが、これも皆様のお手元にお配りしてございますとおり、3番に会議次第というのがある、「これまでの経過と今後の方向」、「開発促進の課題」ということでございます。この委員会は、今年度は最終の委員会となります。いままでご議論いただいたことを座長が中心になっていただきまして、資料2にまとめてございます。これは後でご説明をいただきたいと思っております。この中に論点ということで1から5まで記してございますが、これにつきましていろいろまた詳しくプレゼンテーションをしていただきまして、ご議論いただくという形を取りたいと思っております。

今後の進め方につきまして、資料3でご説明をさせていただきたいと思っております。お手元の資料3をご覧ください。

ここに、「これまでの経過と今後の方向（案）」ということで1ページにしてございます。本事業のねらい、ジェット旅客機の開発機運の醸成、アジアにおける増大する航空需要に対応、共同開発による販路確保、産業振興、アイデンティティの強化というねらいがあるのですが、これまでいろいろ協力いただきまして、6月28日の第1回検討委員会から本日の15年1月16日までやってまいりました。

下半分が今後の方向でございます。これにつきましては来年度の話になりますので、今後さらに詰めてスケジュール化してまいりたいと思っておりますが、現在のところはこう考えております。開発促進に関する主なテーマについて、いま一步踏み込んで検討していきたいと思っております。例えば、テーマとしましては、マーケティング、資金調達の話、側面支援、メンテ、サービス拠点の話。それから認証問題、きょうもこれは一部プレゼンテーションしていただきます。さらにインフラ整備に関しましては、空港の整備、例えば羽田の拡張、また横田の軍民共用化の問題。さらに管制、運航規制の問題では発着枠の拡大とかでございます。これらにつきまして、年2～3回の会議ができればと考えております。やり方としましては、都のほうでベースとなる調査・検討をした上でご議論いただくか、専門家の先生に提言をしていただきまして議論を行いたいと思っております。

なお、ANMC21の次回の総会は、秋の終わりにハノイで行われることが決まっております。ですから、

参加都市との連携を図って、共同事業として何ができるかということにつきましても今後詰めていきたいと思っております。

皆様方には旅客機の開発促進に向けて、こういうことをやるべきだということがもしございましたら、ご意見をいただければと思っておりますので、よろしくお願いしたいと思います。

○ どうもありがとうございました。

ただいまのご説明にもございましたように、今回の第3回目の国内検討委員会としましては、本年度の検討のまとめということ、それから次年度の進め方についてご議論いただきたいということを考えております。

もう一度振り返ってみますと、昨年6月に第1回国内検討委員会を開催いたしまして、まず最初に石原知事からご挨拶をいただきました。その中で、国産機の開発というものをするにはどうすればいいのか、それを検討しろというようなご意見だったかと思います。そのためには機運を盛り上げる、あるいは世論を盛り上げる。そのためにはどうすればいいかということを、この検討委員会でいままで議論をしていただいたかと思います。

それから、第2回ではマーケティングについてご議論いただきました。それから「アジア旅客機フォーラム」という形で進めてきたわけです。今回、どのような形で14年度の検討委員会のまとめを進めていくかということで、何もなしのところから議論を進めていくのは大変ですので、取りあえず資料2にありますような、「『中小型ジェット旅客機の開発促進』論点のまとめ」という形の文章をつくりました。これに従いまして、ご議論をしていただきたく思っております。まず概略を私のほうで説明いたしまして、その後、資料の中に論点1、論点2というような形で括弧書きがございますけれども、この点につきましては、それぞれ各委員からご説明をいただくことになっております。その説明をいただきました後で、皆様に順番にご議論いただいでいこうと考えおりますので、よろしくお願いいたします。

○ それでは、資料2につきまして、おおよそのところを私のほうで説明させていただきます。ページ数として3枚ものになっておりますけれども、大きく項目分けとしましては、第1に「現時点で旅客機開発に着手する目的と必然性」、2番として「旅客機開発の現実性」、3番として「旅客機開発に必要な条件整備」、最後に「開発すべき旅客機像」という4つの項目に分けています。

まず第1に、「旅客機開発に着手する目的と必然性」というところで、このあたりは第1回国内検討委員会でご議論いただいた内容に関係しておりますけれども、まず「産業上の意義」、「わが国にとっての戦略上の必要性」という2つの項目に分けております。産業上の意義につきましては、第1に「航空機産業は高度技術集約産業であり、素材等への技術波及を通じて多くの産業の高度化につながる」。それから、「旅客機の製造のために必要な高機能部品の多品種少量生産は、高い技術力を持つ中小企業の育成・発展に役立ち、ものづくり産業全般への貢献が大きい」、「質の高い優秀な人材の育成及び雇用確保が図れる」ということを並べております。

次に「戦略上の必要性」というところでは、ここでもさらに2つの項目に分けておりますけれども、まず「安全保障上の必要性」。「航空宇宙産業は国の安全保障の根幹をなすものであり、技術力の維持・向上は不可欠。厳しい市場原理の働く民需があっても、航空宇宙産業は発展する。旅客機製造の最終局面は欧米企業が握っており、わが国は部分的な生産にとどまっている。これは途上国等他国へと移る可能性があり、最終局面を持たない限りわが国航空産業の自立発展を確実なものにすることはできない」というような項目を並べておきました。

次に(2)としまして、「アジアの中での地位確保のための必要性」ということです。「民間機開発には技術と市場の両方が不可欠。技術力のわが国と大きな市場を持つアジアが協力することにより、現在の欧米2極体制から離脱してアジア諸国の共栄が図れる。・労働集約的部品を低労働コスト国で生産するなど、最適地での生産とオフセット方式による販売確保が図れる。・中国が中小型旅客機の開発に着手しており、座視すればアジアの主導的地位と産業・技術上のメリットを中国に奪われる恐れがある」という項目を並べてみました。

中国の旅客機開発の現状につきましては、その下に(論点2)という四角の中に書かれております。このことにつきましては、改めて担当の委員からご説明をいただきたいと思います。

次のページに移りまして、2番目の「旅客機開発の現実性」というところに移りたいと思います。「アジア旅客機フォーラム」というものを去年の10月に開催いたしましたけれども、まずアジアのパートナー候補のポテンシャル、あるいは意思につきまして、インドのHAL社、それからインドネシアのIAe社を取りあえずここでは言及しました。HAL社につきましては、開発実績があるということ、それから日本の開発に対して非常に期待が大きいという発言もございました。かつ、インド国内の市場の将来性は非常に有望なものとされています。さらには、中国に対する競争意識もあるということが挙げられるかと思えます。一方、インドネシアのIAe社につきましては、すでにプロペラ機の開発実績がございまして、ジェット旅客機にも着手しておりました。IAe社からの提案としては、そこに蓄積されたデータ、あるいは製品の活用のご提案がございました。

次に、「わが国のポテンシャル」ということを考えてみますと、まず、最近、さまざまな開発、あるいは共同開発というものが行われております。まず最初に経済産業省さんのほうで、環境適応型高性能小型航空機の研究開発を、平成15年度から開発になるのかと思いますけれども、そういうものに着手されております。同様に防衛庁のほうとしましては、次期輸送機、対潜哨戒機の開発開始、これはすでに始まっていると聞いております。これらに加えて、従来からのボーイング社との共同開発、生産に加えて、ボンバルディア、エンブラールのリージョナル・ジェット機の開発、生産も行われております。

さらに、わが国の技術上の優位性ということですが、上記の共同開発等を通じまして、高度の設計・製作技術が成立され、あるいは装備機器の技術も非常に高度になっていると聞いております。それから、わが国では、数年前に独立法人になりましたけれども、航空宇宙技術研究所というものがございまして、その風洞設備なり、あるいは大型計算機設備は非常に最先端のものを備えております。それから、計算流体力学等のITベースの解析技術も非常に高いものを持っているわけでございます。

次に、下の四角の中に移りますと、「アジアの旅客機需要、中小型機の需要」。これにつきましても、すでに以前の検討委員会におきましても資料等でご説明したかと思えますけれども、20年後の旅客機需要は、インド、中国では4倍、あるいはアジア全体でも3倍になる見込みという、非常に大きなマーケットがあることが予想されております。このことにつきましても、改めて委員のほうから説明することになっております。

続きまして、3枚目に移りたいと思います。項目の3番目ですが、これも「旅客機開発に必要な条件整備」。まず航空関連のインフラ整備、これも非常に重要な論点かとも思われます。まず第1には、旅客の需要にこたえられるアジアの地方空港、管制インフラの整備、それから国内の需要、利便性の要求。地方空港との間の旅客需要にマッチした中小型機によるフリクエント・サービス等にたえられるような空港のキャパシティの整備。それから、特に首都圏空港の容量拡張、整備を通じて、国内でも中小型ジェット旅客機の需要を喚起する必要がある。そのような条件整備が挙げられるかと思えます。この点に関しまして、

改めて説明があるかと思います。

次に、これは「アジア旅客機フォーラム」で出た件ですけれども、航空機型式認証の整備です。アメリカの連邦航空局（FAA）基準がデファクト・スタンダードになっておりますけれども、欧米市場へのセールスに際しては、この認証取得は不可欠なものとなります。しかしながら、それに対してアメリカは販売妨害の手段に使用することも可能であるという意見があったかと思います。この型式認証につきましても、改めて委員から説明をしていただくことになっております。

その他としましては、マーケティング、資金調達、側面支援、メンテ、サービス等が挙げられるかと思います。

それから、最後に「開発すべき旅客機像」です。これもいろいろな意見をいただいたかと思います。第1回目の会議では、後発でマーケットに参入するには、最終顧客にアピールする技術革新性、ユニークさが望まれる。あるいは、アジア諸国で購入できる低価格、低DOC（直接運航費）、扱いやすさ、そのような機体が望まれる。そのための飛行機をつくらなければいけない。あるいは人口密度の高いアジア圏での新たな市場開拓のためには低騒音性がキーテクノロジーである。これは、東京の空港容量拡大のためにも、騒音問題が非常に大事であるというご意見も第1回目の会議でございました。

右のほうに変な飛行機の図を載せておりますけれども、これはたまたま私の研究室で学生と議論しております際に、少しでも飛行機を静かにしたいということで、エンジンを胴体の上に載せて空力的にどういう問題が生じるかというようなことをやっているものですから、取りあえず入れておこうという形で入れさせていただきました。このような飛行機はエアラインの方はたぶん好まれないと思いますので、あくまでも参考にしていただければと思います。

以上が資料2の説明でございます。

続きましては、この資料2の中に論点1から論点5までの項目を挙げておりますけれども、まず最初にそれぞれの論点につきまして、委員からの説明をお伺いします。その後、皆様のご意見、あるいはご議論をいただきたく思いますので、よろしくお願いいたします。

まず最初に産業育成の観点ということから、航空機産業の重要性につきまして、ご報告いただくことになっております。よろしくお願いいたします。

○ それでは、資料4をご覧いただきたいと思います。これは「日本航空宇宙学会誌」に書いたものですが、1ページ目を開けていただきまして、図をご覧いただきたいと思います。

これは、半世紀における日本がどのような経過をたどって産業の発展を図ってきたかという図でございまして、戦後このようにGDPがどんどん伸びてきたわけですが、ご存じのように、1950年代には、まず繊維が日本のリーディング産業であったわけです。その次に造船、家電、そして鉄鋼、自動車、精密機械、エレクトロニクス、コンピュータというところまで来まして、この21世紀にはどうであろうかというところに、航空宇宙を書いてある。各産業の下のところに数字が書いてございます。繊維が0.2と書いてある。これは私はハイテク度と呼んでいるのですが、研究開発費を生産額で割ったものです。100円の物をつくるのにどれだけの研究開発の投資をしたかということでございまして、これをご覧いただきますと、日本の産業の発展というのは、このハイテクの階段を一つひとつ上ってきたことがわかりいただけると思います。

この中で航空宇宙が22.7%の開発投資が必要であるということを示しております。これだけの開発投

資ですからなかなか、その前までは何とか日本ももちましたけれども、ここが世界の中ではかなり遅れた状況になっております。

その下の表をご覧ください。これは OECD 全体におけるハイテク度と、先進7カ国のシェアでございます。OECD ではこのように産業をハイテクの順番に分けておりまして、左側が産業が書いてあります。そしてハイテク度というところがありまして、これがいま申しました数値でございます。98 年は、OECD に資料が全部なかったものですから、参考までに日本の数字を入れております。あまり順序は変わってないですね。しかし、日本では航空宇宙とかコンピュータ関係では規模が小さいものですから、これはアメリカの資料をベースに算定いたしました。

これをご覧くださいますと、ハイテクのトップにランクされます「航空・宇宙」という欄をご覧くださいますと、日本は1970年ではシェアが0.9%、80年では1%、そして96年は4%。いまはたぶん6%近くになるのではないかと思います。しかし、この先進7カ国の中では非常に低い数値になっております。

その下の表2という小さな表がございます。これは OECD 諸国におけるハイテク産業別の輸出額のシェアでございます。ここでも航空宇宙をご覧くださいますと、日本はわずか 1.5%であります。ということは、いままで日本の産業の発展というのは、国内で製品を開発し、国内で販売し、そして輸出した分、それだけの利益でもってやってきたわけですが、航空宇宙というのは輸出が制限されていますので、これはいろんな理由があるかと思いますが、武器輸出産業もそうであろうかと思いますが、そういうもろもろの要因によって、この分野では劣勢を強いられているということでございまして、これはこれから世界の中で日本の産業の育成を将来どうするかという面においても、「飛車」なしで将棋を打っているような感じがしてなりません。

それから、「航空機産業の特徴と意義」というところをご覧くださいまして、(1)の「システム統合産業として」ということを一番目に挙げておりますが、ご存じのように、ジャンボジェット機というのは 20 万点の部品がありますし、去年2月に打ち上げられたH-IIAのロケット、これは 28 万点の部品から成っております。自動車も、高級クラウンクラスでも2万点だろうと思います。オートバイもせいぜい 1500~2000 点ぐらいの部品点数でございます。ということは、これだけの大きい点数から成る製品というのは他にはないと思います。そういう意味で、いろいろと波及効果が大いということ、それから全体をシステムのにとらえなくては産業が形成されないという面では、非常に重要な分野ではないかと考えております。

そのほかにもその特徴を挙げておりますが、次のページをご覧くださいまして、右のやや上に、「YS-11 とエアバスの教訓」という項目がありまして、5~6行目の下に(1)として、当時 YS-11 を誕生するときに議論されたことが記録に残っておりまして、これはまず一番目に、防衛需要が頭打ちになり、今後安定的な発展を図る必要がある、こういう環境であったということです。そして、航空輸送の伸びが期待できることが議論されまして、YS-11 が誕生したわけです。私は学生時代に、この YS-11 の青図——昔は図面は青図だったのですが——をベースに授業を受けたものでございます。しかしながら、昭和 40 年に就航したのですが、なかなかすぐにはうまくいきませんで、45 年にはこれがドロップアウトせざるを得なくなった、ということでございます。

それから、一方エアバスのほうは、下から 15~16 行目のところをご覧くださいますと、「シュレイバー」と書いてありますが、これはフランスの作家でございます。エアバスが昭和 42 年ごろに立ち上がるわけですが、ちょうどそのときに彼が書いているのは、アメリカを「政府が資金を供給し、指導する大きな単位を基本とする、高度に組織化された経済システム」である、「それに対抗する唯一の方法は、ヨーロッパが単一の国家意識をもち、アメリカと同じ方法で政府の指導と支援を受け、アメリカに挑戦するしかない」と述べ、「選択ははっきりしている、独立したヨーロッパを構築するか、あるいはアメリカの属国になるかで

ある」というふうに呼びかけておりまして、ここで日本が当時自動車産業その他が順調にいきましたから、メシを食うには困らなかったということもあったかと思いますが、一つ哲学の差がこれで感じられたということでございます。

時間もありますので、いかにこの航空宇宙が大事な産業であるかということだけお話して終わりたいと思います。

○ ありがとうございます。それでは続きまして、少し順序が入れ代わってしまうのですが、論点4になります航空関連のインフラ整備の必要性につきまして、特に東京の空港整備に焦点を当てまして、ご報告いただきます。よろしくお願いいたします。

○ それでは私のほうから、資料5の空港インフラの必要性ということに基づきまして、若干お話をさせていただきますと思います。

きょうご出席の皆様にはすでにご存じの資料ばかりで、釈迦に説法ということで恐縮ではございますけれども、問題点を整理するためにポイントだけご説明をさせていただきたいと思います。

第1ページ目の表が二つございますが、これは世界の大都市圏と比較しても、東京首都圏には空港も滑走路も少ないということが如実に現れているかと思えます。特にリージョナル機用の短い滑走路というものの本数が不足しているというふうに思えます。

次の表は、国内航空旅客機の推移ということで、これも毎年見る図であります。日本の航空というのは羽田空港への依存度が極めて高く、羽田の容量がボトルネックになっていることを示しております。羽田空港の利用者というのが、平成12年度で、日本全体の59.5%、つまり6割が羽田を利用しているわけで、羽田の容量が拡大しないと日本全体の航空は発展しない、こういう構図になっているというのが現状であります。

したがって、羽田の発着枠に余裕がないために、エアラインのほうでは機材の大型化で対応せざるを得ないということで、次のページを見ていただきたいわけですが、「都市圏別発着便1便あたり旅客数」というのがあります。

これを見ていただくとわかりますように、1便あたりの乗客は、欧米の主要空港では100人前後にもかかわらず、羽田は200人以上。平均で2〜3倍ぐらいの大型機材が就航しているということになります。搭乗率を約7割と仮定をしてみますと、ニューヨークは約100人乗りの機材に72人が乗っている。それに対して羽田では300人乗りぐらいの機材に218人が乗っていると、こういうイメージになるかと思えます。つまり現在では、欧米では小型機によりまして他頻度運航というのが、乗客から見ると非常に便利だということで、増加傾向にあるということになります。羽田では、ご存じのように、発着枠の拡充というものが行われておりますが、なかなか需要に追いつかないというのが現状であります。

次のページを見ていただきますと、羽田空港の発着回数というものが段階的に増えているけれども、需要もすぐに追いついてしまうということがわかっていただくというふうに思えます。つまり、小型機に発着枠を割くような贅沢な使い方ができない状況になっているということになります。現在羽田で準備を進めております4本目の滑走路も、需要が減るということと機材を小型化することによって発着枠が増加するだろうというふうに見込み、それから国際線の導入ですぐに満杯になるというふうに見られておりまして、現在の段階ではリージョナル機用の発着枠というものを大量に捻出することは難しい状況になってきております。

そこで、国土交通省と東京都あたりを中心に、コピューター機のために別の航空路をつくって発着枠を確保できないかということで検討を進められております一例が、次の図でありますノースバードの進入路ということであります。

これは現在の滑走路を発着が禁止されております東京都の上空を通過して離着陸をしようということで検討してみたわけですが、渋谷の上空から羽田のA滑走路に入るということで、実際にテストをやったわけですが、天候によりまして、その枠が定期的に確保できないということがわかりまして、現在この航空路は使えないということが判明をいたしました。つまり、別の航空路を新設することができても、滑走路の容量が増えないと、コピューター航空用の発着枠というのが確保できないわけです。

そこで東京首都圏の空港容量をいかに拡充するかというのが、日本の航空にも、現在のプロジェクトで考えられておりますリージョナル・ジェット機用の開発にも、重要になるということになるわけです。

次に、私見であります、羽田のリージョナル機用の滑走路の新設、米軍が占有しております横田の共同利用というものが、このあたりを打開する現実策だというふうに私は確信しております。特に羽田空港には、皆さんご存じのように、以前に使用して現在眠っております 3000mクラスの滑走路が2本あります。旧A滑走路と旧C滑走路であります。この滑走路のいずれかを再開すれば、建設費は全くかけずに、リージョナル機用の滑走路が十分に確保できるということになるわけです。

最後に、次のページになりますが、ちなみにこういう空港インフラが整備されたということを想定して、国内におきますリージョナル・ジェット機の需要というものを試算をしてみました。

まず最初に、リージョナル・ジェットが就航できない限り、休止された路線というのがつい最近発生いたしました。これは既にご存じだと思いますが、羽田ー山形間の路線であります。新幹線の開業で航空旅客は激減いたしまして、ピーク時には5便あった便数を1便に減らした。エアラインのほうでは、これもなくしたということだったのですが、地元のほうで何とか確保したいということで、リージョナル・ジェットを3便運行できないかということで検討したわけですが、羽田の発着枠のほうが取れないということで、その案が葬られて、結局この路線自体を休止をしたというのが昨年秋に起きております。

逆に、リージョナル機に変えて成功した例というのが日本国内でもあるわけですね。これが昨年、名古屋ー松山間の路線で起きました。全日空さんが 166 人乗りのエアバスを使いまして、毎日1便運行していたわけですが、採算が悪いということで、中日本エアラインに引き継ぎまして、ここで 50 人乗りのフォッカー F50 を使いまして、3便運行を始めたわけですが、これがむしろ便数が増えたことで乗客は非常に増えたということで、4便、5便と増えまして、現在1日5便に増便をしているという状況になっています。

それからもう一つは成田関係の国際線の接続便を、現在 50 人乗りのプロペラ機とジェット機を使いまして運行を開始しておりますが、これはどの路線でも好調を示しているということになっております。

それ以下につきまして、こういう前提を踏まえて、リージョナル機の可能性はどのくらいあるのだろうかということですが、ここで注目すべき数値がありますのは、これは日本航空の経営企画室の部長の発言として紹介をされております、2000 年1月 12 日、「日刊工業新聞」の報道記事なのですが、「50 人乗りのリージョナル機で採算を見込める路線は国内に 100 路線ある」ということを言われておられます。この数値というのは大変重要なものですから若干詳しく申し上げますと、この時期というのはJALに初めて 50 人乗りのリージョナル機が導入されるにあたって取材をされた記事であります。そのときに企画室の鈴木部長が、ジェット機を導入すればスピードアップが図れ、航続距離は 2 倍以上となる。そうすると、地方都市同士の

接続でも、周辺の中核となるような都市と結びつけることが可能になる。しかも 50 人乗りなので、百数十人乗りの機材でも、路線の位置が難しい路線でも、1日3便運行し、利便性を高めることも可能である。これらのことから、リージョナル機で採算を見込める路線は国内に 100 ある、こういうふうに断言をされておられます。この数値をベースに一つ押さえておきたいというふうに思います。

もう一つは海外の例なんです、これは欧州で大変評価されておりますクロスエアの経験則なんです、こちらの航空会社が、いままでやった中でリージョナル機を就航させた路線では、1日5便まで増便をしますと、客足はそれ以上のペースで増加をする、ということを言っております。ちなみに、このクロスエアは50〜70人乗りの機材を多用しているということになります。これを見まして中日本エアラインの例を見ますと、まさにこの図式がぴったり当てはまるということになります。

次に、大変乱暴ではありますが、試算ということで、先ほどの国内で 100 路線に5便就航した場合ということになりますと、往復で1日 1000 便の飛行機が、国内でリージョナル・ジェットとして活躍できる可能性がある。1機あたり4往復、8便運行するということを仮定いたしますと、大雑把な計算ではありますが 125 機という数字が出てくるということになります。ただ、この中にはマイナス要因もプラス要因もあります。ちなみにマイナス要因というのは、すべての路線で5便が就航するとは限らないということだと思います。プラスの要因は何かといいますと、整備などのための予備機がカウントされていない。それからもう一つは、羽田も5番目の滑走路を稼働をさせた、あるいは横田基地の共同使用というような、空港容量の緩和による増加という部分が含まれていない、ということになるかと思います。ですから、いずれにしても、大変荒っぽい計算であります、国内では100機前後の需要がリージョナル機に可能なのではないかというふうに思いますのが、私からのご提案というふうに考えております。

○ どうもありがとうございました。100 機あれば非常に魅力的なストーリーになるかと思います。

それでは続きまして、論点5、型式認証の件ですけれども、この問題につきまして、特にアジア地域のハーモナイゼーションの調整に関しまして、ご報告をいただくことになっています。よろしくお願いいたします。

○ 私は航空法適用除外の飛行機ばかりを担当してまいりましたから、一番不得手なことでございますので、皆さんのほうがお詳しいのではないかと思います、最近考えておりますことをまとめてみましたので、ご説明をさせていただいて、チェックをしていただきたい。認識等の間違いがあるかも知れませんし…。

資料6をご参照いただきますと、まず最初に書いてございますのは、航空機の型式証明というからくりはいまどうなっているのかということを一括的に見たもの、それから下のほうにありますIIは、アジア諸国が今後協力していく上での課題はこんなところかなというのを、私なりに整理してみたものであります。

まず第1のほうの型式証明、これは航空機に関する耐空性そのものは、ライセンスだとか整備だとか、パイロット、管制を含めた大変ブロードなものでございますけれども、ここでは一応型式証明 (Type Certification) という焦点に絞って整理をしています。

一番ハイランクの規定は国連の機関である ICAO(アイカオ)に、インターナショナル・スタンダードとして、Airworthiness of Aircraft というのがございます。航空機メーカーにとって直接関係が深いのは Annex の8番の耐空性という部分と、Annex の 16 番、環境であります。ちょっと「注」がつけてございますが、この airworthiness of aircraft というのは、ICAO のスタンダードは耐空性を要求しております、型式証明ということをして要求しているわけではありません。その下、つまり ICAO に加盟をしている各国の自由裁量に任せ

れているわけであります。

その下は全部各国の航空法ということになるわけですが、特別なのが、ご承知の JAR (Joint Airworthiness Regulation) という、これは欧州でございますけれども、これは私は2として「地域取極め」というふうに書いてございますが、こういう言葉があるのかどうか知りませんが、JAR というレギュレーションが、あたかも欧州が一つの国のように振る舞っております。そこで「地域取極め」というふうにしておきましたが、これは JAA (Joint Aviation Authorities) という組織がありまして、36 カ国が加盟しておりますが、ここには型式証明が出てまいります。この問題点は、EUに加盟している 15 カ国のみに対して強制力があって、加盟 36 カ国全部に強制力があるわけではないということで、現在は EASA (European Aviation Safety Agency) という機関がありますけれども、これを設立することが決まっております、来年ぐらいから具体的な活動を開始するという段階に至っております。これはややイレギュラーな気がしておりますけれども、地域協定、地域での取極めということになります。地域で耐空性を証明している。

3に行きまして、各国の法規ですが、まずはアメリカです。Federal Airworthiness Regulation (FAR) というのがございまして、これは2番目に日本の航空法というのがございますが、基本的には同じ構図でございます。FAR はアメリカのものです、実態としてはカナダを含んでございまして、各国とはバイラテラルな Airworthiness Agreementとか、Air Safety Agreementというようなことを結んで、そういう手段によって制御された勢力拡大を図る、ということになります。

日本の航空法は、耐空証明、型式証明、騒音基準適合証明の3本立てになってございまして、いま議論しているのは耐空証明であります。航空機の耐空性ということを実証するという意味では、日本の航空法は、型式証明と耐空証明と環境適合性の証明、この三つからできております。

それからアジア諸国については、実は航空法の現状についてほとんど知り得ておりません。そこで、先ほどお配りした資料がもう一枚後ろについているかと思いますが、これは先ほど言いましたアメリカの BAA あるいは BASA という相互認定の制度が FAR にはありますが、それが各国といまどういう現状にあるかということを示しているものであります。この中に出てくる国は、例えばチャイナというのがアジアにありますし、インドネシアもございまして、日本、マレーシアがございまして、シンガポールが下から二つ目にございます。BAA とか BASA とかいう相互認証が「ある」「ない」ということをよく言いますけれども、実はその中身は大変複雑でございまして、中身を細かく見ていただきますと、例えばシンガポールというところは、ごく一部しかないだろうということがすぐわかりますし、日本はほとんど全部アメリカと一体化しているのではないかと見られますけれども、実はその逐条の中身というのは大変デコボコしているというふうに言われております。私も実態を十分知っているわけではありません。

アジア諸国の場合は、こうしたことで法整備が進んでいるかと思いますが、実態がよくわからないから何とも言えない面がありますが、こういう資料から類推してみますと、たぶんアジアの各国が、各国間で相当航空法の整備の状況、中身が、デコボコがあるのではないだろうか、というふうに思っているわけでありまして、それが一国一国それぞれに型式証明、耐空証明を取っていくというのは、大きな需要があれば別ですが、開発効率といいますか、開発期間の問題、開発経費の問題、それから量産単価といった面では大変不利になるのではないかと認識をしております。

ちょっとおさらいをしておきますと、私の印象では、ここまでの感じでは、いまのところ JAR (欧州)、これは地域協定ですが、それと FAR (アメリカ)、この二つの認証基準、耐空性審査要領といったものが、実質的には世界のデファクト・スタンダードになりつつあるということで、欧州は、JAA というものの強制力が及ぶ範囲がEUに限られてしまっているということから、これをさらに発展させて、EASA というエージェンシーの設立を働きかける。こういうやり方で JAR の勢力圏を広げる、こういうやり方です。

それからアメリカは、FAR をバイラテラルに各国と結びながら、自分の勢力を広めて、実質的な地域取極め的な地歩を築きつつあるという感じがいたしました。

これは、ある意味で欧州もアメリカも、国家、あるいは地域の経済産業上のツールとして、政治的に位置づけておりまして、ただ単に技術的な話だけで終わっているわけではない。やっぱりかなり政治的な意図がある動きになっているというように思います。

それでアジア諸国の問題は、先ほど話したような感覚で今後を考え方ていく場合には、アジア諸国が協力していく場合に、型式認証、あるいは耐空証明をどうするかというのは、かなり大きな課題ではないかというふうに提案をしているわけですが、この課題をどうするかという2番目のほうに移っていただきますと、主題は、航空機の開発というのは、結局のところ商品化するために認証を取る必要があって、まあリージョナルとは言わず、かなり大きな飛行機でも開発費の10%程度は認証を取るため、つまり強度試験だとか、飛行試験のための費用としては、大体通り相場が10%というのが、皆さんのおっしゃることです。そうするとかなり大きなお金を使う。設計基準、あるいは試験基準が違っていたために、ある国に行って認証を取ったのに、試験飛行をやり直してデータを取り直さなきゃいけない。それは開発費というか、期間も含めて、新たなお金が発生するわけですから、大変不利になっていくだろう。

したがって、そこに書きましたように、型式証明の審査基準と設計基準、これは試験の方法、それからその評価基準も含まれますが、そういったメーカーサイドの設計基準、それと整合していない開発というのは、何をやっているかわからなくなってしまう。つまり、開発を始めるとき、あるいは設計を始めるときに、この設計で、あるいはこの製造法は認証が取れるのかという、見通しも何にもない事業のスタートというのはあり得ないだろう。

やや余計なことを申し上げますが、下に1、2、3と書いてありますのは、具体的にこういう主題をどうやって解決していくかという手段を挙げてみると、三つぐらいあります。一つは、あたかもJAAのように、アジアという地域を対象にした地域取極めを新たに創設する、こういうやり方もありましょう。その場合は、各国の航空法の最小公倍数的規約をつくるということもありましょうし、JAR と FAR の最小公倍数的規約を地域でつくっていく、こういうやり方がある。

それから二つ目は、日本の航空法を各国と、アメリカのようにバイラテラルでアグリーメントをつくってしまう。これは日本が盟主となってアメリカのように振る舞う、こういうことでありますが、その場合は、現在日本の持っている航空法、型式認証で言えば耐空性審査要領になるわけですが、これが果たして充実度はどうなのだ、それからアジアの国に対する普遍性を持っているかどうか、こういった点は十分押さえて書く必要がある。それからそれ以前に、どうも日本は耐空性審査要領での型式認証というのをほとんど実行しておりませんから、現在のメーカーでやっている設計基準との整合性というのはどうなのだろうか、こういう問題がある。

3番目は、JAR または FAR との一体化ということで、これはある意味で言うと、アジア地域として JAR と一緒になっちゃうとか、FAR と一緒になっちゃうとか、思い切って選択する。それから、各国でそれぞれ JAR、私のところは FAR というような使い分けをしていく。こういう選択肢もある、こんなふうに思います。

いずれにしても、各国の航空法の突合ということを経まないと、具体的な議論まで入るのはなかなか難しい。

最後に「議論開始のインパクト」と書いてありますが、このときの問題というのは、日本では国交省航空

局の所掌すべき問題で、その努力を賜る必要がございますけれども、首都会議がズバリこういう行政そのものに突っ込むということにはなかなか難しい面があるかと思っておりますけれども、課題認識を掲げていただくということになれば、これは具体的な話でございますから、こういったことに向けての糸口をつかむ上でのインパクトが出るのではないかと、そんな期待感を持っております。委員の皆様方のご判断をいただければと思います。話題の提供です。

○ 非常に詳細な調査をいただきましてありがとうございます。

それでは、続きまして、先ほどの資料2の中の論点2のところですが、中国の動向及び論点の3、アジア地域の需要見込み等につきまして、事務局で詳細なデータを用意しております。このことにつきまして事務局から説明させていただきます。お願いします。

○ この件につきましては調査協力をお願いしております三菱総研のほうから説明していただきます。よろしくお願いします。

○ お時間もあれなので簡単にご説明したいと思います。

まず資料7のほうでございますけれども、これが中国における旅客機開発の経緯、それから現状のリージョナル・ジェット開発の最新の動向というものをまとめたものでございます。1枚目にこれまでの経緯を書いてございます。80年にボーイング707をデットコピーしたY-10という飛行機をつくったのですが、これは実際には実用化されていない。その後上海で、マクダネルダグラスのMD-82、MD-90を33機ノックダウンでつくっている。これは2000年には既に終わっております。

その後90年半ばに、ちょっと話題になりました韓国との共同開発ですとか、あるいは後半になりますと、韓国とのがだめになったために、エアバスとの共同開発と、こういうふうな計画が出てきたということで、全体的な特徴としては、最終号機を自国でつくろうという意志が非常に強く出ている流れかなという気がいたします。中国、韓国のプロジェクトも、最終号機を中国でつくりたいということで結局破綻したということがありますので、中国はもともと最終号機を自分のところでつくりたいというのが一つの彼らの戦略の中核にあるというふうに感じられるわけでございます。

それでリージョナル・ジェットのほうなのですが、1枚目の下に四つほど書いてございますけれども、既にご存じとは思いますが、昨年の11月にARJ21を大々的に発表した。それから、そのちょっと以前に現状いま中国はAVIC IとAVIC IIと二つあるわけですが、AVIC IがARJ21をつくることに、対抗するというわけではないでしょうけれども、AVIC IIのほうでブラジルのエンブラエル製のERJ-145を国内でライセンス生産しようというのが出た。今度それを受けてAVIC Iでボンバルディア製のCRJ700/900を共同生産しようとMOUまで結んだという形になっています。

それから、これは非常に不確実な情報でございますけれども、AVIC IIのほうでは、既に生産が中止になっているフォッカー70/100を中国の市場を狙って生産を再開しようというような考えもあるようでございます。

いま申し上げましたものを2ページ目にもう少し簡単に書いてございますけれども、ARJ21のほうは79～99席ぐらいで、2006～2007年ぐらいに就航を狙っているということであります。エンジンはGE34になるわけですが、GEがリスクスシェアリング・パートナーとして参加している。

それからボーイングは、機体についてのエンジニアリング・コンサルタントの契約を結んでいるということです。

それ以外に、ロシアのアントノフ局とか、モスクワ郊外にある流体関係の研究所、風洞試験、こんな形で参加するというのが、公的なあれとしては発表されているという状況でございます。GE が 20 年で 500 機、中国国内で 100 機以上は出るだろうというようなことは言っているようでございます。

それから AVIC I の話ですけれども、CRJ700/900 についても共同生産を上海のところでやるというようなことを締結しているということでもあります。

AVIC II のほうは ERJ-145 のライセンス生産ということで、2003 年の 12 月、今年の末に初号機が引き渡せる予定であるということですが、実際どうなるかはよくわからないところです。最終的に 250~300 機ぐらいを中国でつくるといようなことを考えているということです。

それからフォッカー70、フォッカー100 については、7億ドルぐらい集まれば生産再開ができるだろうということで、いまその資金の調達をいろいろやっているということで、オランダの投資家グループが、MD ヘリコプターの親会社ですとか、あとはベルギーのリージョナル・エアラインとしては比較的大きい VLM のオーナー、こんなところがお金を集めようということをしているということが報じられております。ただ、最近あまりこの話は出てきていませんので、ちょっとよくわからないところもあるかなということでございます。

いずれにしろ中国は最終号機をつくっていかうということで、いろんなことを考えているというのが状況かと思います。

それからもう一つ、資料の8でございますけれども、こちら公表されたデータをまとめたものでございますけれども、最初の3ページほどは、各機関が出している今後の旅客あるいは貨物需要ということで、基本的にアジア関係、特にインド、アジア、あるいは中国国内、こちら辺が成長率、それからもちろん北米市場には及ばないのですけれども、規模からしても、今後 20 年ぐらい、非常に注目される場所だということを出しているということです。

2枚目は ACI のデータですが、これは単月のものを比較して、あまり意味がないのですけれども、ここでちょっと言いたかったのは、9.11 のテロの影響、やはり米国はかなり落ち込み、1カ月後欧州も落ち込んだという状況があるのですが、アジアはあまり影響を受けてなくて、回復も早くて、旅客、貨物とも比較的順調な伸びを示しているということです。

3枚目は ICAO の環境対策を決めていく会合の中の、そのシナリオをつくっているグループが出しているものです。ちょっと単位がはっきり書いてなくて申し訳ございませんけれども、これは旅客キロでビリオンでございます。あと、成長率が出ているということで、この中でもアジア関係がやはりかなり伸びるということ、規模的にも大きいということが出されているということです。

最後の3枚でございますけれども、最近の今回の対象国での民間航空の動きはどういうふうになっているかというものを簡単にまとめたものでございます。インドはかなり市場としては大きいのですけれども、RJ 機はまだ一機も運行されておられませんし、最近の動向を見ても、ボーイング 737 クラスの機体での運行が比較的多い。それから、新興航空会社の設立等、航空会社の動きというもの、数年前自由化が進んだのですが、それ以降はあまり動いていないというような状況がございます。

新興航空会社ですとか、アメリカに余っている航空機を安く導入して活発なのがインドネシアでござい

ます。こちらに書いてございますように、新しい航空会社がどんどんできて、ほんとにこんなので大丈夫なのかなという気もするのですが、この中で一つ注目されますのは、新興のライオン・エアという航空会社でございます。いま急速にシェアを伸ばしている中で、新たに自分たちで国内のリージョナルのネットワークをつくってこういう動きが出ています。すでにフォッカー50を導入しております。

アジアの一つの特徴は、比較的勢力を強めてきた新興航空会社が、国内線とか近距離国際線でこういうネットワークをつくってこういう動きが非常に目立ってきておりますので、こういうのが一つの将来のきっかけとしては面白いのかなという気がいたします。

次のページに、マレーシア、台湾、ベトナムと書いてございますけれども、マレーシアの一番の特徴は、欧米で大成功している低運賃航空会社でございます、シンガポールなんかはアジアでそういうのは存在しないんだということを言っているのですが、よく知られていますエア・アジアですとかメトロ・インターナショナルですとか、新しいエンジン会社を前面に出して、これが運行を開始しているということで、シンガポールの子会社なんかとも統合し始めている。これが今後どうなっていくかというのは、将来的にリージョナル・ジェットが使える可能性もありますので、面白いかなということでございます。

最後のページに、今回の対象国以外ですけれども、タイと中国を載せさせていただきました。理由は、タイのPBエア、これは10年以上前に設立された小さな航空会社だったのですが、これが初めてエンブラエル170のアジアのオペレーターとなるということでございます。

それからもう一つ、昨年から運行を始めましたプーケット・エアが、YS-11の一番新しいオペレーターということになったと思います。2003年中に6機を導入する。最近タイは、タイだけではなくて、カンボジアとかラオスとか、俗に言うバークス圏で、自分たちの航空勢力というわけではないですけども、構築しようとしていまして、カンボジアに子会社をつくっている例が多いのですが、プーケット・エアもカンボジアに子会社をつくって、ここでもYS-11を運行するということを発表しています。これ以外にも、オリエンタイという会社がネットワークをつくると、最近MD-80を入れています。大型機は日本線を開設するというようなことを言っています。

中国はCRJ700の最初のアジアのオペレーターになったということで、やはりアジアの中でも次第にアジア域内でのネットワークを各社がつくってこういう中で、リージョナル・ジェットの需要、あるいはそれを求める動きというのが活発になってくるのかなということでございます。

以上、簡単でございますが、私からのご説明を終わらせていただきます。

○ ありがとうございます。これまで4点のご報告をいただきました。それから、過去2回の国内委員会、それから11月に開催しましたアジア旅客機フォーラムの議論を踏まえまして、最初に私のほうから説明いたしました資料2の内容につきまして、この資料2をさらに充実させる方向でご意見をいただきたい。

それでは、まず一番最初のページの「産業上の意義」という点からご議論をいただきたく思うのですけれども、いかがでしょうか。

産業上の意義というのは、これまで何度もそのような議論がなされてきております。航空産業はぜひとも我が国にとって必要なものであるということは、常々言われてきたかと思えます。そういう観点から言いますと、ご説明もありましたように、何とかこれを立ち上げなければいけないという強い気持ちを持つわけですけれども、どなたかご意見ございますでしょうか。

もしなければ、この「産業上の意義」はこういう形でまとめさせていただくという形でよろしいでしょうか。
（「はい」の声）

○ それでは次の「戦略上の必要性」ということで、安全保障上の必要性、それからアジアの中での地位確保のための必要性、この中で特に先ほど説明いただきましたように中国の旅客機開発というのが最近急展開を見せている。それから、戦略上も非常にきちんとしたポリシーは中国は持っている。最終組立を自分のところでやるというふうに、強い意志を持っているということを感じられるわけです。このあたりに関しまして、どなたかご意見ございますでしょうか。

最近、私、航空宇宙工学専攻をしておりまして、宇宙ロケットのほうもいろんな話が出てくるわけですが、人をそのうちに地球周回軌道に送るということも、中国はここ1～2年のうちにするのではないかと、いうことを言われております。そういう意味で、航空宇宙関係に対して非常に力を入れているということが言えるかと思います。

そこに、「航空機産業は国の安全保障の根幹をなすものである。そういう意味で技術力の維持・向上は不可欠である。そのために市場原理の働く民需が必要である」という、少し言い過ぎかなとは思いますが、メーカーサイドの方、このあたりはいかがでしょうか。何かご意見ありますでしょうか。

○ 安全保障は一企業としてはおこがましいかなという気がしますので、それについてはちょっとノーコメントにさせていただきたいと思います。

民間機航空機を発展するのに、鶏と卵、どちらなのかなというところもありますので、それは両方ともベストを尽くしてやるかなというところで、だから民間機を伸ばさなければいけないというストーリーはないんじゃないかなという感じがしているんですね。結果としてそれは鶏と卵じゃないかなと。やっぱり相乗効果じゃないかなと思いますので、こういうことはちょっと難しいかなという気はします。特にアメリカだとかヨーロッパを見れば、それが如実に出ているのではないかなという気がします。民間機がリードしているとはあまり思えないですね。やっぱり技術は違うんじゃないかなという気はします。それをどのように応用するか、というところじゃないかなという気はしますね。

○ 私、個人的な関係で、いまCX、PXが開発されている、それを4～5年後には完成して、初飛行するわけですが、その後あまり聞かない。私、大学にいますので、あまり情報が入ってこないだけかもわかりませんが、

そうすると、やはり民需がないと、さらに次のステップに進めないのではないかという感じがしています。

○ ちょっとそれは……（笑）。僕の議論とちょっと違いますね。

○ そうですね、わかりました。最終的には中国もそういう最終局面を持つという方向でポリシーを持っているわけですが、このあたり、もしよろしければ、何かコメントありますでしょうか。

○ このあたりについて、私が感じている防衛と民需の関係について申し上げれば、二つありまして、1点は、開発の機会が少ない日本での特性かもしれませんが、開発に必要な人員、その人たちが持つ技術、それから生産するに必要な人員並びに設備等々の維持・向上という意味では、適切な間隔をもってそれが継続してなきゃいけないという意味で、相補うものだ、と。それぞれが機会を提供し合うという意味で、技術の連綿というよりは、双方がある機会を提供することによって全体として航空機産業の開発する

能力、生産する力を維持するというのが一点ではないかと思います。

もう一つは、補完するという観点から見ますと、おっしゃった観点からすると、最近の防衛庁はちょっと違うかもしれませんが、コストよりも性能というところにウエートが高い防衛機が、民間機にない、より先端的な技術を開発する原動力になっていくのだと私は考えます。

他方で、ではコストを安くするだけが民間機の世界かという、そうではなくて、民間機の特徴としては、技術分野で言えば、安くつくるといいますと申し上げたことに加えて、いわゆる乗客の安全性という観点、もしくは環境という観点から、これを、性能等含めればそうなのですが、どちらかという国防衛用なり民需用の航空機が顧慮する余裕がない部分について、よりウエートが高いという意味では、違う技術分野において民間機が先導しなきゃいけない部分がある。そういう意味では、速さを中心にいう性能という意味では防衛機が引っ張り、安全性とかコストという面では民間機が引っ張る。そういう意味では技術的に相互補完する関係にあるのだ、というような感じがいたします。

この時点において、防衛と民間部門の航空機の意義があるのではないかと私は思っておりますが、「安全保障上の必要性」というタイトルからすれば、そういった全体を補完する関係、もしくは相互に特徴を生かして、安全保障も含めた基盤である産業の幅を広げていくという意味では、産業自体の存在が重要なのではないかと。最近の世界各国で起こっている紛争に対する武器の発注を見ていくと、やはり空のウエートというのは、宇宙も含めて、いよいよウエートを増していくという中で、この技術を日本に維持するということは、安全保障の観点、また抑止力の観点から重要なのではないかと、そういう関係にあるのではないかと気がいたします。

○ どうもありがとうございます。資料2の1ページ目の「産業上の意義」、あるいは「戦略の必要性」ということを、改めてこういう形で書いてありますこと、これは第1回のこの委員会、第2回のこの委員会、特に第1回のこの委員会でも議論していただいたことかと思えますけれども、まずは東京都の委員会というのは、国産機を開発する機運を盛り上げる、そのためには世論を盛り上げる、あるいは国会議員を味方につける、そういうことに尽きるかと思えます。その説得力をつけるためにということが一番ポイントなのかという形で、こういうご議論をいただいているわけでございます。

そういう意味で、いまのお話のように、相互に補完するという意味で非常に重要だと私も考えております。

それから、これもキナ臭いと言っては何ですが、アジアの中での地位確保ということも書いております。この点に関しまして、いかがでしょうか。

ACAP をやられた関係で何か……。

○ アジアの、特に ASEAN の各国をいろいろ調査をさせていただいたのですが、各国バラバラと言っては言い過ぎかもしれませんが、非常に進んだ国、あるいは全然遅れた国、そういう国がたくさんありまして、果たしてそういう国がまとまって一つの仕事ができるかということについては非常に難しい問題だというふうな感じがしました。

ただし、アジアの各国にも、旗を振ってくれる国があれば一緒にやってやるという機運は非常に強いのですけれども、果たして自分の国で主になってこれをやろうというところはなかなか出てこない。先ほどありましたように、インドはちょっと調査をしておりますが、インドネシアあたりはかなりそういう機運が高かったのですけれども、昨今の経済、あるいは政治情勢の変化から、現状ではあまり元気がなくなってきた。

先ほどの需要予測にも出ておりましたように、若干民間航空機で新興エアラインが出てきたというような動きが出てきているようですから、次の動きがきっと出てくるに違いないという気がいたしますけれども、彼らだけで果たしてこれができるかどうかということは非常に疑問であります。

いまインドネシアは欧米の航空機メーカーが非常に注目をしている場所でありまして、ヨーロッパ、アメリカの航空会社が、インドネシアがどうやるかということを狙っていると思います。そういう意味でも、日本とのいままでのつながりというのをもう少し拡大して、アジアをまとめていくということは非常に意味があるのではないかと思います。

○ 単純な質問なんですけれども、アジアの中での地位確保、ここに書かれていますように、現在欧米の2極体制というものとアジア、このアジアの中に中国を含めるのか含めないのか。中国はどのような発展をしていくのか。中国はその主導をとるのか。これも論点2として書かれてありますけれども、いまご説明いただいた中国の開発の歴史ですけれども、もう既に彼らは80年代の後半に、ドイツの当時のMPC75、DASAですね、ここは主に200人のエンジニアを送っているわけです。そういうことで、エアバス、または欧州グループ、それからボーイングに行った。今回またボーイングというので、いろんなところで中国は自分の地位を着々と勉強しているわけですね。ただ、タイミング的に80年代から90年代の半ばまで、中国の市場はどのようなのか、ポテンシャルがあるかということで、なかなか実現してこなかったのですけれども、昨今の中国の市場の拡充が、実質上物流と人材ということを裏付けをしてしまったということが、中国の航空機の開発というのが実現するのではないかと。

私たちが、それと違った勢力をつくるのか。中国をどういうふうと一緒に組み入れるかというような検討がなされるのかどうか、それをちょっとお聞きしたいと思ったわけです。

○ いまのご発言ですけれども、いかがでしょうか。

○ 中国をどう扱うかということについて、私一つ経験があるのですが、平成7年ごろ、YSX-70という話で、75席のYSXですが、中国とボーイングと日本の3社の共同開発ということで、中国に2回ほど行きまして、向こうのAVICの方といういろいろやったのですが、とてもじゃないが、我々の相手になる相手じゃないといえますか、先ほど話がありましたように、自分の国でとにかく全部やるのだ、日本がやりたきゃ入ってこいというような態度というか、これが戦略なんじゃないかと思うんですけれども、非常に手ごわい相手である。だから、中国をどう入れるかといっても、中途半端でやったのではやっぱり難しいな、と。

その当時の航空機産業界では、日本ではとてもじゃないが、中国を下に入れてやるのは難しいだろう、むしろボーイングを入れてやるならやってもいい、という意見が大半でありまして、結局そういうことでYSX-75というのは成立をしなかったのですが、中国は非常に戦略的でありまして、自動車の生産でも見られるように、各国を相手にして非常にうまく立ち回っているわけです。果たして日本のいまの実力で中国を取り入れ、また傘下に入れることが、現在の実力の中でできるかどうか、疑問のような気がいたします。これからはどうなるか知りませんが、現状では非常に難しいのではないかと。

○ この文面で中国の開発状況を入れたというのは、一つの理由としましては、そういう現状を知っていただくということと、さらに、中国というのはちょうどいい競争相手になるであろう、と。以前、米国とソ連が張り合って宇宙開発をやってきたという、そこまでは行かないとは思いますが、そういうようなライバルがあってこそ日本もやる気になるのではないかとということもありまして、入れさせていただいたわけです。

たまたま昨日、東北大学のほうにいまNASAから一人知り合いが来ておりまして、夜中に飲んでいろいろしゃべっていたのですけれども、NASAというのは1958年に発足しています。その前はNACAという機

関だったわけですが、ちょうど 1957 年にスプートニクというソ連の人工衛星が初めて飛んだ。それを、スプートニク・ショックで NACA が NASA になったのではないかなというように、昨日ちょうど話していたところです。

その後アメリカはソ連に追いつけ追い越せという形でケネディの発言もあって月まで行ったわけです。あれはあくまでも産業を育成するとか、そういうことよりも、むしろライバルがあって、それに対して国威発揚といいますか、ナショナル・プライドという、そういうものを大事にして進めていったわけでございます。

これも 2 年前の航空宇宙学会の会長の発言ですが、やはり航空とか宇宙というのは、ナショナル・プライドというものを如実に表し得るものである。ですからそれをきちんとやらなければいけないという発言をされておりました。私もそれに対しては賛同しているわけです。

この文面にナショナル・プライドということも入れたかったのですが、ちょっと幼稚かなと思われて外しております。

1 ページ目に関しまして、ほかにご意見等ございますでしょうか。

もしなければ、次のページの項目に移りたいと思います。2 番目の「旅客機開発の現実性」ということで、先ほど説明いたしましたように、インドとかインドネシア、それぞれポテンシャルがある。それから、前回のフォーラムにつきましても、非常に期待感を込めた発言がありました。そういう意味では、今後さらに手を組んでやっていくには十分であろうかと思えます。

一方で、わが国のポテンシャルですが、これも非常に高度なレベルを持っていると聞いております。

その二つの中で、環境適応型高性能小型航空機の研究開発、これは書いてよろしいでしょうか。最近の状況をもし説明いただければと思います。平成 15 年度から開始ということではよろしいでしょうか。

○ 平成 15 年度です。これは政府予算に入っていますから、ほぼこういうことだと思います。

○ それからあと、CX、PX がすでに開始されているということで、これに関しましても、旅客機への転用ということが現在検討されているやに聞いております。この件に関しまして、どなたかご発言いただけますでしょうか。

○ ご存じのように大型機の初飛行が平成 19 年ということで、いま鋭意基本設計の前なものですから、まだ飛行機という格好で、まだはっきりした格好になっておりません。外から見ればそういうふうに見えるでしょうが、実際に設計はこれからということなので、そういうことで、現状、はっきりしていないものを想定して民間機というような検討ができないものですから、日本でというふうに言っていると思うんですが、ある大型機を想定して、どんなものに転用できるのかという、非常に粗い検討はしております。粗いと申し上げますのは、例えば主翼だけ使ったらどんななんだろうとか、あるいは胴体の一部を使ったらどんななんだろうとかかという、今後検討すべき項目を洗い出している言い方が正しいかもしれないですね。

したがって、この大型機 2 機種が、もう少し具体化した断面で、いま申し上げたような、例えば胴体を使うとか、主翼を使うとかという観点とか、あるいは例えば使っているシステムを一部民間機に入れたらどんな民間機になるかとかかというようなことを、これから検討していくといいますか、いま具体的な検討はで

きないという状況というふうに認識しています。

○ CX、PXは、メーカーサイドは非常にお忙しいところかと思いますが、それを1～2年後にはかなりその設計部隊が、手があいてくるということになりますかね。

○ 人がいるとかいないとかいうことで検討が進まないということではなくて、いま申し上げましたように、まだ本体であるものがはっきりした格好に見えていないということです。したがって、いまおっしゃられたように、時期的にはあと1年、2年ぐらいで、この大型機2機種が、かなり具体的に検討できるような母体ができてくるというふうに理解していただければいいと思います。

ですから、いまはやってないということではなくて、本当に具体的な民間機というところまでの検討ができる状況ではないということです。

○ いずれにせよ、経済産業省さんの小型航空機、それからCX、PXの転用という、またとないチャンス、この二つの開発が進んでいるということは、非常に心強いと思います。

ほかに、2ページ目の項目につきまして、ご意見等ございますでしょうか。

それでは、次の3ページ目のほうに進んでいきたいと思います。3ページでは、航空機開発に必要な条件整備という形で、一つは、航空関連のインフラ整備の関連でご説明いただきました。それから、型式認証につきまして、ご報告をいただいたわけですが、まずインフラ整備につきましては、これは私も先ほどのご説明にありました中で、特に私は仙台に住んでいるものですから、仙台－成田間をもっと飛んでくれば乗りやすいのに、という気しております。結構満杯であると聞いておりますので、たくさん飛ばせば、まだまだ需要があるのではないかという気がしています。

航空機関連のインフラ整備という点でご意見ございますでしょうか。

空港整備につきましては、それぞれの地方自治体、それから国で言いますと国土交通省とも絡んでくるわけですが、この空港関連のインフラ整備をどのようにして打開していけばいいか、ご意見をいただければと思います。例えばエアライン側として、現在の状況というのはどのような状況であるか、ご発言いただけますでしょうか。

○ どのようにお答えしていいのかわからない面画ありますが、いろんな観点、あるいは切り口があって、どの部分をどう説明していけばいいのかというところがありますが、まずその前に、航空会社の立場から言いますと、すでにご発言がありましたけれども、まさにそのとおりだと思われるのは、新幹線との競合ということが、まさに大型機の運航を小型機に向けていくというシナリオになるわけです。

一般に、お客様の移動ということを考えると、3時間から3時間半ぐらいが飛行機に乗るのか乗らないのか、と。いわゆる新幹線が3時間なり3時間半で到着地点まで行けるということになると、それは新幹線に乗る。頑張っても4時間ぐらいと言われています。

したがって、新幹線が延びれば延びるほど航空事業というのは変わってくるのだと思うのですが、その中で、これも言われているように、首都圏とのネットワークという問題が非常に大きな問題になっています。特に羽田ということになりますが、この中でもいろいろなことをご提案されていますけれども、インフラ整備という中では必ずしもそのとおりにならないと思われる点もあると思います。

羽田は40万回以上を、今度の新しいランウェイができれば可能になるという話ですけれども、私どもが前に試算した同じような形状の中でも、40万回も恐らく無理じゃないかということも出ています。というのは、羽田の空港というのは、ランプタクシーウェイと、もう一つの周回タクシーウェイがあるわけですが、その二つのタクシーウェイを使うということが、非常にグランド・マニューバリングを阻害してしまうということがあります。もっと大々的な空港の整備ということが必要になると考えます。

40万回以上をやっている空港というのは、ご存じかもしれませんが、パラレルタクシーがあってインナー、アウター、その中に航空機を入れれば自動的に流れるということで、あとは滑走路の処理能力ということになります。滑走路の処理能力が上がっても、地上でのそういった能力がだめだということになりますと、数字は伸びないということになる。それと、東京都もちろん提案されていますけれども、関東空域の再編成という問題、まさに横田の問題というのが非常に大きな課題になってくるだろうと思います。

それから、空域の問題からいきますと、まだ多々米軍の影響を受けている問題、あるいは防衛庁との協調を図らなければいけない、いわゆる軍用空域という問題が大きな制約になっていることもあります。

そういったことをいろいろ挙げてきますと、どこでどうしていいのかわからないのですが、一番中心になっている羽田の首都圏の発着数を上げていかなければいけないということからしますと、もっと大きな観点で取り組まないと、本当に40万回、あるいはそれ以上のものを確保するということができない可能性もあるのではないかとことを危惧しております。

○ リージョナル・ジェットで新たな交通機関を発展させるという、そういう大きな角度に立ってインフラ整備というものを取り組まなければいけないのではないかと。空港容量が増えたから、そこにリージョナル・ジェットを入れるというような後追いの政策ではだめではないかというふうに感じます。

○ 横田の官民共用につきましては知事がアメリカに行きまして、その実現に向けてお願いをしてきて、それは政府間交渉の問題ということになっていますが、いろいろ知事からも小泉総理にも働きかけまして、いまその実現に向けてのワーキンググループの設置の努力をしている最中ですが、確かに空域だけでも先に解決できないかというようなアプローチもしております。

空港の容量は確かに滑走路だけではなくて、空域を少し広げれば、隙間にたくさんの飛行機が飛ばせるという話も聞いておりますので、その辺についていま交渉は進めているところでございます。

ただ、羽田と横田の官民共用の問題というのは、必ずしもいま国のほうも連動して対応してくれているとは限らない状況でございまして、その辺がいま一番のネックということで、成田と羽田と横田の官民共用、この辺を一体で公共政策的に対応していただくということが実現できればいいなというふうに考えているところでございます。とりあえず横田空域に関しての状況でございます。

○ 羽田の問題について、ご報告をしておきたいのですが、今日は国土交通省の働きかけで、首都圏の7都県市の首長が集まって、そこに扇大臣も出席をされて、羽田空港の国際化についての議論がいわば正式にスタートしたわけですが、これについて、石原知事の積極的なリーダーシップで、羽田を国際化するというので、やっと具体案ができつつある。いまそれが工法も含めて入札をしているという形です。

きょうは、特に問題になりましたのは、当然ながら羽田の位置づけ、つまり羽田が容量オーバーするから何か整備するわけではなくて、国際化を睨んでの日本のいわば中枢空港としてやるのだということ、この辺の位置づけが、当然のようでありながら、いままでやや東京都と国交省と違う面が若干あるのかなと

というのが、我々の率直な印象であります。

そういう中で、特に去年の秋になって地方負担の問題が急に浮上してきました、3分の1を地元で負担すべきだということで、それについて若干当方も内部事情をお見せしたりという一幕もあったわけです。この点についても、きょう当然ながら白紙である、と。

それともう一つ、騒音の問題が当然、千葉県、千葉市が大きく主張をされて、資料を拝見していると、「低騒音性が新しい市場を開拓のためのキーテクノロジー」となっておりますけれども、飛行機の低騒音性だけで解決するかどうかはわかりませんが、これも重要な課題であろうというふうに実感をしたわけでありま

す。

いずれにしろ、負担の問題はありますが、東京都としては、国と力を合わせて、羽田の早期整備、早期着工を強力に進めていきたい、こういうふうに考えております。

○ 論点4の意味というのが、ちょっと私自身十分に把握できないのですが、何となく論点4を議論するのに、日本のマーケットについてああだこうだという議論がされておまして、詳細なレポートがされているわけですが、一つの結論として、インフラの整備が進めば、100機程度の需要か120機の需要があるはずだと、こういう結論に導かれているわけですが、私ども商社の者がこの会議に入りまして、最初の議論のときにたしかディスカッションがあったと思うのです。一つの航空機開発プログラムを成功させるに必要なマーケットがどのぐらいの規模なのだろうかという議論があったかと思うのですが、どうもこの論点4だけ聞いておりますと、日本のマーケットで100機売れば、新しい航空機開発プログラムをゴーアヘッドできるのだというような間違っ

たイメージを出してくるのではないかなというふうに、私自身は危惧いたします。

あくまで新しい航空機のマーケットは、日本だけじゃなくて、世界のマーケットで売れるものをつくらないと、プログラムとしては成功しないと思いますので、この論点4の取り扱いが、十分そのあたりを考慮した上で取り扱うべきだと思います。

○ ご意見ありがとうございます。それは当然のことで、第1回目の委員会でのご発言は議事録にも残っておりますけれども、500機という規模が必要だよということになっていたかと思います。

何かご発言ございますでしょうか。

○ 全くそのとおりでありまして、私の頭の中にもやはり前回からのお話で、少なくとも500機単位の飛行機がまとまらないと採算性は無理だというお話を伺っていることは鮮明に覚えているのですが、その後いろいろな方から伺いますと、日本の国内にはせいぜい数機ぐらいしか需要がないのではないかなというような意見もいただいておりますので、私としては、鶏と卵なのですが、やはりインフラの整備によってかなり改革できるということと、それから少なくとも数機のレベルではなくて、もうちょっと大きな潜在需要があるのではないかなということを言ったままで、この125というのは、事務局サイドの案ということではなくて、あくまでも私の個人的な試算でありますので、これからそのあたりをどう文章化するかというのは、もう一度十分練った上で文章化すべき数値ではないかなというふうに思っております。

○ それではちょっと時間が押し迫ってきましたので、次に、航空機の型式認証につきまして非常に詳細なご説明をいただきました。この点に関しましても、これからどのような切り口で進めていくかということも、たぶん、きょうの委員会で議論してもなかなかまとまらないかと思います。これについては次年度に向けて、さらにどのような方向でやっていくかということ、次年度にご議論していただきたく思っております。

その他としまして、そこにありますような問題点も今後さらに議論していかなければいけないと思います。

最後に、「開発すべき旅客機像」という形で、これは前の委員会のご発言いただいたことも含めて、入れています。「低騒音性がキーテクノロジー」ということも入っておりますけれども、たまたま先週、米国の航空宇宙学会がネバダ州であったのですけれども、そこに出席していたときも、ボーイングの知り合いとしゃべっておりまして、その方は私と同じ流体の分野なのですけれども、最近騒音の部署に移った、と。騒音の部署は非常にお金が潤沢にある。それだけボーイングも非常に騒音問題に力を入れているという話をされていました。

この旅客機像はいろんなご意見があろうかと思えますけれども、この点に関しまして、いかがでしょうか。

そこにあります、最初の「ユニークさが望まれる」とか、「技術革新性」というところで、第1回目の委員会でどなたかの発言だったと思うのですけれども、これを聞いて一つ思ったのは、以前ホンダが排気ガスの規制に関しまして1番でクリアした、それが一つのホンダのブレークスルーになったというような感じを私持っているわけなのですが、そういう意味で、騒音に限らず、いろんな面でブレークスルーを何か持っていければ、と。なかなか、そうは言っても非常に難しい点でもございますけれども、そういうものが欲しいというのがあるかと思えます。

それから、今回、この資料につきましては、これはこれまでの議論のまとめという形で書かせていただいております。それから、この委員会はさらに次年度、平成15年度にも続くと思っておりますけれども、15年度の進め方につきましても、何かご意見等ございましたら、この時点でいただければと思います。

○ 次年度の進め方ということではないのですが、今年度の3回、それからもう一つ、作業フォーラムみたいな形でやった会合を通じて、前回の中で航空会社の事業計画ということについてお話しさせていただいたのですが、私自身言葉が足りなかったかなということで、ここで改めて補足説明をさせていただきたいのです。

当初、会社の事業計画、ある程度シユアな事業計画は3年ぐらいしかなかなか見込めない世の中になってきている、と。さらに頑張っても5年ぐらいかなということになるかと思うのですが、ローンチ・カスタマーというのが必ず必要だという論議がいろいろされたと思うのですが、やはり事業計画なり、その会社のビジネスプランというものが整合がとれてなければ何の価値もないというか、要は欲しいときに来ない、いわゆるそういった計画と一致しているような言葉も非常に大事ではないかなということです。いわゆる市場ニーズに対応した形をどう提供ができるかという意味で、ぜひこの中に、いわゆる生産を計画からデリバリーというところまでに、一つのこういったスピード、あるいは時間的な流れというものを踏まえていただくことが必要ではないかなと思います。

それから、そういった観点からしますと、昨年の秋に、日本航空協会、もう既にご覧になった方がいらっしゃるかもしれませんが、「航空と文化」という機関誌がございます。YS-11の教訓ということが出ておりまして、やはり事業性から外れたところを非常に鮮明に書いているようです。これ自身については、私は内容的にはその是非というのを言う立場ではありませんが、たまたま別件で、開発に携わった某リタイアされた方ですが、まさにそのとおりだということをいただいていますので、これをもしご覧になっていない方がいらっしゃるかと思いますので、事務局にお預けしますので、必要な方はどうぞ。

○ どうもありがとうございます。非常に重要なポイントかと思えます。ほかに何かご発言いただけないで

しょうか。

○ 「産業上の意義」について戻って恐縮なのですが、よくまとまっていると思うのですが、これはやはり私はあくまでも航空機産業から見た側の意義ではないかというふうに思います。この案を実現していくには、やはり国民の理解を得るという立場の議論が付加されないと動き出さないのではないかという観点からしますと、いまの日本の政治社会情勢を反映しなくてははいけない。

具体的には、一つは構造改革との関係と、産業構造を改革した場合の受け皿として、このプロジェクトが意味があるという位置づけをやはり盛り込んでいただきたいというふうに思うのです。つまり、構造改革を受け皿としてのIT革命というのがありますが、これが機能していない。ですから、先ほどのご説明があったように、航空が持っているハイテク技術をこれによって受けていくのだということで、この構造改革の波を利用すべきではないかというふうに思います。

もう一つは、産業構造改革の受け皿というのは、いまの日本の雇用の問題とも密接な関係がありまして、結局製造拠点がどんどん海外へ移転をしていくというのは、すでに日本が持っている技術を安いコストでやるために海外へ移転をする。ですから、日本は新たなものを取り入れなくてははいけないというふうに思うんですね。そのためには、いろんなものがあるでしょうけれども、やはり産業波及効果の大きい航空を取り入れることによって、日本全体の雇用を受け皿として確保できる可能性があるのではないかと、というような観点を盛り込んでいただくと、より現在の政治行政の中でこのプロジェクトの社会的な意義が出てくるのではないかなというふうに私は強く感じております。

○ ありがとうございます。国民の理解を得るという方向で、どのようなポイントを突けばいいかということは、非常に重要なところかと思えます。その観点に沿って、この資料にももう少し追加すべき項目もあるかと思えます。

次年度、さらにこういうような議論を進めていく際に一つ気になりましたのは、航空関連のインフラ整備とか、あるいは型式認証ということになってきますと、国土交通省の方にも委員に入ってもらわなければならない、きょうのご議論を聞いておりまして、思った次第でございます。この点に関しまして、いかがでしょうか。

○ 特にエアラインとしてユーザーの立場から、この認証について話させていただきます。

安全性、品質保証、信頼性保証という観点からも、やはり統一された設定基準なり製造基準でつくられる、というのが必須になります。これはなぜかといいますと、これは国際共同開発ということになりますと、設計、製造が3カ国に分断されるという観点からいきますと、やはりその最低限は同じ基準で設計をしていただく、つくっていただく、というのが必要です。

いまどうなっているかといいますと、日本では、型式証明に関しましては、ジャパンTCという形で、ボーイングまたはエアバスの機体に対して型式証明を発行しています。それはどのように準じているかというと、やはり FAR 及び JAR の基準に則した証明の仕方で発行している。

報告された、今後協力する上での課題という中では、やはりエアラインとしては統一した基準が必要ということ、それからいままでの実績という観点からは、FAR なり JAR に則したようなものが、売るという観点からもそうですし、それから安全性、信頼性保証という観点からも必要であるというふうに考えます。これについては、国土交通省が所管してやっていますし、またその実態というのも航空局のほうで所管してやっておりますので、ぜひ参加していただきたいと思います。

○ アジアの国との共同ということであれば、ODA の活用がこの中にできないかということをごどこかに入れていただけたらと思います。

○ それでは、国土交通省の方を委員に入れるということに関しまして、事務局側で検討してもらうことにしたいと思います。

そのほか、トータルとして、時間がもう既に過ぎておりますけれども、本日の議論、いろいろな観点からご議論いただきました。特にこのアジア大都市ネットワークという東京都がなされております非常に大きな構想とうまく絡み合わせるという意味では、アジアの中での型式認証の議論ということも今後始めていかなければいけないのかもわかりません。逆に、そういうことでもって、この委員会の役目も非常に大きな意義を持つのかという気もしております。

それから、最初の国民の理解ということに関しまして、今後さらにこの委員会等におきまして、より深く掘り下げていきたい。そういう意味で今年度の論点のまとめというところにも、もう少し文面を工夫させていただきたく考えております。

きょうの活発なご議論をいただきましたところで、その意見を反映して、資料2をさらに充実させる方向で、この委員会の今年度の到達点とさせていただきたく思います。

以上できょうのご議論を終わりにしたいと思います。

それでは、今後の日程につきまして、事務局からさらに説明があるとのことですので、よろしくお願いいたします。

○ 先ほどご説明申し上げたとおりでございますが、来年度につきましても検討委員会を設けてご議論をいただきたいと思います。委員の皆様には再度ご参加をお願いすることになろうと存じますが、その際、改めて事務局のほうからご相談申し上げまして、委嘱をさせていただきたいと思っております。

○ それではこれで「中小型ジェット旅客機の開発促進」第3回の検討委員会を終了させていただきます。どうもありがとうございました。

— 閉 会 —