

衆議院 經濟産業委員會 會議録 第十四号

令和六年五月十五日(水曜日)

午前九時開議

出席委員

委員長 岡本 三成君

理事 小林 鷹之君

理事 松本 洋平君

理事 荒井 優君

理事 守島 正君

理事 井原 巧君

加藤 竜祥君

杉田 水脈君

鈴木 淳司君

高木 啓君

中川 貴元君

福田 達夫君

堀井 学君

三谷 英弘君

宗清 皇一君

山際大志郎君

和田 義明君

大島 敦君

小山 展弘君

田嶋 要君

山崎 誠君

小野 泰輔君

吉田 宣弘君

鈴木 義弘君

齋藤 健君

自見はなこ君

門山 宏哲君

あべ 俊子君

平沼正二郎君

吉田 宣弘君

石橋林太郎君

政府参考人 (人事院事務総局給与局次長) 箕浦 正人君

政府参考人 (内閣府知的財産戦略推進事務局局長) 奈須野 太君

政府参考人 (内閣府科学技術・イノベーション推進事務局審議官) 塩崎 正晴君

政府参考人 (公正取引委員会事務総局官房審議官) 向井 康二君

政府参考人 (法務省大臣官房審議官) 吉田 雅之君

政府参考人 (法務省大臣官房司法法制部長) 坂本 三郎君

政府参考人 (財務省大臣官房審議官) 辻 貴博君

政府参考人 (財務省主税局国際租税総括官) 細田 修一君

政府参考人 (文部科学省大臣官房審議官) 奥野 真君

政府参考人 (林野庁森林整備部長) 長崎屋圭太君

政府参考人 (経済産業省大臣官房サイバーセキュリティ・情報化審議官) 上村 昌博君

政府参考人 (経済産業省大臣官房審議官) 菊川 人吾君

政府参考人 (経済産業省大臣官房審議官) 井上誠一郎君

政府参考人 (経済産業省大臣官房審議官) 田中 哲也君

政府参考人 (経済産業省大臣官房審議官) 小林 出君

政府参考人 (経済産業省大臣官房審議官) 田中 一成君

政府参考人 (経済産業省大臣官房審議官) 西村 秀隆君

政府参考人 (経済産業省通商政策局通商機構部長) 柏原 恭子君

政府参考人 (経済産業省貿易経済協力局貿易管理部長) 猪狩 克朗君

政府参考人 (経済産業省産業技術環境局長) 畠山陽二郎君

政府参考人 (経済産業省商務情報政策局長) 野原 諭君

政府参考人 (経済産業省商務情報政策局商務・サービス政策統括調整官) 山影 雅良君

政府参考人 (資源エネルギー庁次長) 松山 泰浩君

政府参考人 (資源エネルギー庁長官官房資源エネルギー政策統括調整官) 山田 仁君

政府参考人 (資源エネルギー庁省エネルギー・新エネルギー部長) 井上 博雄君

政府参考人 (資源エネルギー庁資源・燃料部長) 定光 裕樹君

政府参考人 (資源エネルギー庁電力・ガス事業部長) 久米 孝君

政府参考人 (中小企業庁事業環境部長) 山本 和徳君

政府参考人 (国土交通省大臣官房審議官) 舟本 浩君

政府参考人 (国土交通省航空局安全部長) 北澤 歩君

政府参考人 (環境省大臣官房サイバーセキュリティ・情報化審議官) 神谷 洋一君

経済産業委員会専門員 藤田 和光君

委員の異動
五月十五日

石井 拓君 補欠選任
鈴木 英敬君
国光あやの君 西野 太亮君
宮内 秀樹君 三谷 英弘君
山際大志郎君 高木 啓君
若林 健太君 本田 太郎君
落合 貴之君 馬場 雄基君

同日

鈴木 英敬君 補欠選任
石井 拓君
高木 啓君 杉田 水脈君
西野 太亮君 国光あやの君
本田 太郎君 森 由起子君
三谷 英弘君 宮内 秀樹君
馬場 雄基君 落合 貴之君

同日

辞任
鈴木 水脈君 補欠選任
森 由起子君 若林 健太君

五月十四日

スマートフォンの利用される特定ソフトウェアに係る競争の促進に関する法律案内閣提出(第六二号)

は本委員会に付託された。

年来、今先生の方から御指摘があったように、文部科学省と連携をいたしまして、経済界に更なる周知、広報をしていくべきということで、我々も、今委員の方から御指摘がありましたような、代理返還に充てる経費が賃上げ促進税制の給与等支給額の対象になるという税制上のメリットがあるんだということ、ここを併せまして賃上げ促進税制のホームページにおいて紹介を開始するなど、また、税制のガイドブックにおきましてもそういった制度を紹介をする、こういったことも併せまして、経団連や日商、そうした経済団体でありますとか、中小企業向けでありますけれども、よろず支援拠点、こういったところを通じた広報、経済産業省から企業への直接の広報、こういったところに更にしっかりと取り組んでいきたいと思えます。

○中野(洋)委員 ありがとうございます。

少子化の関連でもう一問、家事支援サービスの普及促進というの、是非経産省としてもやれることがあるんじゃないかということで質問させていただきます。

子育て家庭への支援そのものは厚労省とかどうも家庭庁がやるんですけども、じゃ、実際に支援をして、いろいろな子育てのサービスをおおうとしたときに、現場でなかなかそういうサービスが普及促進していない、こういう課題をずっと感じております。産前産後のケアに大事なサービスなんですけれども、この普及促進という意味では、やはり経済産業省が事業者側あるいは企業側の立場でできることがまだまだあるんじゃないかという問題意識であります。

この家事支援サービスの普及促進に向けた取組ということも答弁をいただければと思います。

○山影政府参考人 お答えします。

共働き世帯が増加する中で、家事支援サービスの活用による家事負担軽減は、利用者が仕事の時間を確保しやすくすることによる企業の人手不足解消、あるいは、可処分時間の増加によりまして子育てと仕事の両立に寄与する観点で重要である

と認識してございます。

経済産業省といたしましては、家事負担を軽減するサービスの適切な利活用に向けた環境整備のため、家事代行サービスの認証制度の普及促進のほか、サービスの利用機会を福利厚生として従業員に提供しようとする中小企業等の取組に関する実証事業を実施しているところでございます。

本実証事業の成果も踏まえまして、家事支援サービスの活用に関する好事例の周知等に取り組みでまいりたいと考えてございます。

○中野(洋)委員 ありがとうございます。

最後に一問、前回の産業競争力強化法のときに質問をどうしてもしたかったんですが、時間が足りなくてできなかったという質問をさせていただきますければと思えます。

法律そのものの改正に関連してという質問であつたんですけども、標準化の取組の推進というのが実は法律の最後のところにありました。

私、やはり日本というのは、特許の関連もあると思うんですけども、標準化をしていくというのがなかなかどうしても、ルール作りが得意でないというところがあるとずっと思っております。

技術は勝つけれどもルールの形成で負けるみたいな、結果、ビジネスとしては何か余りうまくないみたいなのがすごくいろいろな分野であつたと思っております。

標準化の取組やいろいろな知財の、オープンにするのかクローズドでやっていくのかという戦略も含めて、やはりそれをしっかりと支援をしていくということをしているいろいろな分野で是非進めていただきたい、こういう問題意識を持って前回質問をしたようにしておつたんですが、できませんでしたので、最後にこの取組については是非答弁いただきたいと思えます。

○田中(哲)政府参考人 お答え申し上げます。

標準化は、製品の強度の確保、図記号の統一など、安全、安心の確保のような社会的基盤を支える重要な役割を担っております。加えて、委員御指摘のように、近年では、標準化が企業の競争力

を左右する戦略的なツールとして用いられてきており、我が国企業の強みを適切に市場に反映させる上でも重要になっております。

そうした中、今後も日本の標準化活動を継続的に活発化させていくためには、新たな規格の開発に支援を加えまして、一点目としては、標準化人材の育成、確保、二点目としては、企業経営層による標準化の重要性に対する認識の向上や経営戦略における標準化の位置づけの向上、三点目としては、研究開発の早期段階からの標準化戦略の策定などの課題に取り組んでいく必要がございます。

そうした中で、経済産業省としましては、規格開発を支援するための予算を令和六年度で約四十七億円措置するとともに、日本の標準化人材のデータベースの構築、企業における標準化戦略担当者、いわゆるCSOの設置や統合報告書における標準化戦略の発信などを企業に奨励し、また、グリーンイノベーション基金等の国の研究開発事業における標準化戦略策定のフォローアップなど、総合的な支援策を講じているところでございます。

あわせて、今国会で御審議いただいております産業競争力強化法の一部改正案におきましては、企業、大学等の共同研究開発において、研究開発段階から標準化戦略や知財戦略を含めたオープン・アンド・クローズ戦略を構築する取組を支援するための認定制度を創設することとしております。これによりまして、標準化による研究開発成果の社会実装の確度を高めるとともに、企業や大学の標準化に対する積極的な取組を促すことができると考えてございます。

○中野(洋)委員 以上で終わります。ありがとうございます。

○岡本委員長 次に、大島敦さん。

○大島委員 よろしくお願ひします。

これまで当委員会、航空機開発、三菱リージョナルジェット、MRJについて、納期あるいは型式証明が遅れるのは、初めての取組ですか

ら、これはそういうものだなと思っていて、政府としてもしっかりと後押ししてほしいというお話をさせていただきました。

今回、四月かな、航空機産業戦略というのができておりまして、この中で、三菱リージョナルジェット、三菱のMRJではなくて、三菱のスペースジェットと名前が変わっているものですが、その名前の差異についてちょっと冒頭確認させてください、同じものでいいの、若干変わるのかということについて。

○田中(一)政府参考人 お答え申し上げます。

委員御指摘のとおり、MRJ、三菱スペースジェット、名前は変わりましたが、基本的には同じものでございます。

○大島委員 ありがとうございます。

では、私としては、呼び慣れたMRJで質問をさせていただきます。

それで、今回、二つの法律を目を通させていただいて、航空機製造事業法と航空機工業振興法です。

この二つの法律の目的規定を読んだときに思い浮かべたのが、私が大学のときに、朝日ジャーナル、当時は筑紫哲也氏が編集長の時代に、連載された、本田宗一郎と藤沢武夫氏の「車に賭けた男の物語」のこの連載、これが一番いい、ホンダの歴史の連載でして、これの一節を思い出した。

その中に書いてあることは、昭和三十六年、一九六一年六月、通産省は産業合理化審議会、自動車工業に対する今後の施策方式という政策を説明し、いわゆる三グループ構想をぶち上げた、この構想は、乗用車メーカーを、量産車グループ、ミニカーグループ、特殊グループに分け、自動車への新規参入は認めないというものであつたと。

その後、これは、「官僚たちの夏」に出てくる佐橋滋企業局長が中心となつて、三グループ構想のための特定産業振興法案をまとめ、三十八年の、一九六三年ですね、通常国会に提出したが、継続審議になつた。通産省は同年の臨時国会、翌年の通常国会と、手を替え品を替え、この法案を持ち

出した。

ホンダはこのため、四輪車の進出の予定を大幅に繰り上げ、乗用車生産の既成事実をつくることになった。

こういうのがありまして、何か、今回のこの法案を見てみると、このときの特定産業振興法を思い浮かべたんです。

ですから、ひよっとして、この二つの法案がなければ、日本の航空機産業はもつと発展したのかなと思っただけです。これはよく見ると違うかもしれないけれども、結構大切な法律だと思っ

て。その中で、冒頭聞きたいのは、まず、産業構造審議会製造産業分科会航空機産業小委員会が今年の四月に新たに航空機産業戦略と定めた、この戦略の政府内での位置づけについての御答弁をお願いします。

○田中(一)政府参考人 お答え申し上げます。

世界的に航空需要の拡大が見込まれる中、脱炭素化やデジタル化といったゲームチェンジをチャンスと捉えまして、航空機産業の競争力を強化していくことは、経済成長はもちろん、経済安全保障の観点からも極めて重要と考えております。

こうした認識の下、昨年六月以降、産業構造審議会でも議論いただきました。先月、我が国航空機産業の課題と成長の方向性を取りまとめました航空機産業戦略、委員御指摘の戦略を策定いたしましたところでございます。

この戦略は、経済産業省に設置されました産業構造審議会から、政府及び航空機産業界に対する提言として位置づけられるものでございます。

○大島委員 そうすると、省内の文書であって、閣議決定とかして政府としての方向性を示したわけではないという理解でよろしいでしょうか。

○田中(一)政府参考人 お答え申し上げます。委員御指摘のとおり、閣議決定をしたものではないかもしれませんが、この産業審議会のオブザーバーには、国土交通省、文部科学省、防衛装備庁も入って議論しておりますし、横断的な取

組をしております。そういう意味では、一定の方向性を政府内で共有できていると思っております。

○大島委員 そうすると、各府省の共通認識と、業界団体の方も入っていらっしゃるので、その共通認識をつくった文書であるという理解でよろしいわけですね。

それで、その中で、安全保障の維持、強化の観点から極めて重要な産業として位置づけられておりますけれども、手短かに具体的な理由を答弁願います。

○田中(一)政府参考人 お答え申し上げます。

航空機産業戦略でございますけれども、その中では、航空機産業の発展を目指す意義としまして、我が国の社会経済活動上の重要インフラとしての自律性の確保、国際的な航空需要の成長の国内産業への裨益に加えまして、安全保障の維持、強化の観点から極めて重要な産業と位置づけられております。

その理由といたしましては、航空機の開発、製造が世界的にも一部の国、企業に限られている状況におきまして、我が国がその能力と産業基盤を維持、獲得することは経済安全保障の観点から重要であるということ、また、航空機産業の発展は、我が国の安全保障を担います防衛航空機産業とのシナジー効果も期待できるということが挙げられます。

○大島委員 この中で、先ほど申し述べました航空機工業振興法は、条文の中で「航空機等の国際共同開発を促進するための措置等を講ずる」と書いてありまして、当時の解釈としては、これは一度、通産省は八六年に、民間航空機の製造を支援する航空機工業振興法を改正し、国際共同開発に限って補助金を出す仕組みに改めた、国産計画に補助金は出ない、産官共に国産機の開発を断念し、国際共同開発を選択したという日経新聞の記事があった、当時の議事録も読ませていただきました。ですから、この解釈についての御答弁をお願いします。

○田中(一)政府参考人 お答え申し上げます。

航空機の開発には、巨額かつ回収期間の長い投資を要します。大きなリスクを伴います。また、その完成機メーカーは、ボーイングやエアバスといったごく少数の外国企業に限られております。こうした背景から、委員御指摘の航空機工業振興法、この法律は、我が国の国際共同開発への参画を促進するため講ずることによって、航空機工業の振興、産業の技術の向上、国際交流の進展をその目的として定めております。

○大島委員 今の答弁は一九八六年の議事録とほぼ変わらない答弁だと思っていて、恐らく、この規定があるから日本政府は五百億円しかお金を、資金を供与できなかったと思う。やはり法律というのは結構大切でして、三菱MRJを手がけたら、この法律は変えた方がよかったです。もしないなと思いました。これは感想です。

次に、私が三菱MRJを遅れてもいいから最後まで完成してほしかったのは、航空産業を育成するに当たって最も重要と考えるのは、航空証明と型式証明と考えています。

まず、両証明について、どのようなものか説明を求めます。

なぜかという、日本の国内に大型航空機の型式証明をできる検査官を育成して、持ちたかった。これを持つことによって、様々な企業が参入できるから。その点について、まず理解を深めるために、航空証明と型式証明について御答弁ください。

○北澤政府参考人 お答え申し上げます。

航空法の規定に基づき、航空機が飛行するためには、一機ごとに航空証明が必要であり、その証明に当たっては、国土交通大臣が個々の航空機について安全基準及び環境基準への適合性を検査することとなっております。

また、型式証明は、航空機の型式の設計について、国土交通大臣が安全基準及び環境基準への適合性を審査し証明するものであり、型式証明を取得した型式の航空機については、個々の航空証明

における検査の一部を省略することができます。このため、航空機が量産される場合には、航空機メーカーが型式証明を取得することが一般的となっております。

○大島委員 この間、国土交通省の北澤部長の部下の方とお話ししたときに、一番よく分かっている人を答弁者に選んでくださいとお願したら、北澤さんだとおっしゃっていましたから、多分、日本で一番ここで詳しい方だと思っ

私、レクを受けながら思ったことがある。私が前に海外駐在していたときに、パイプの非破壊検査の本当に小さな傷の形状のISOの会議にうちの技術者と一緒に出たことがあって、その技術者が、ほかはギルドだと言う。みんな、何十年も同じ人たちがここに携わっていると聞いていて、恐らく検査の部隊も同じかなと直感した。

やはり、ヨーロッパとアメリカは違うと聞いていて、アメリカの場合だと、検査官はボランティアでやっていらっしゃる。給与はボーイングなりが出している。それで、設計段階から様々な議論をしながら、どうやって安全確保するかということを議論して安全確認をしていくと聞いた。基準があるのかという、検査官を納得させることが基準だとも聞いたことがある。

多分ヨーロッパは違う仕組みかもしれないけれども、恐らくアメリカの検査官もヨーロッパの検査官も、それぞれがお互いの技術レベルを認め合っていて、それでお互いの型式証明について、安心して、相互でいいよと言えることを目指しているのかなと思っ

ている段階で、恐らく北澤部長も、多分アメリカの航空当局あるいは欧州の航空当局と様々議論をしていると思うんです。

そういう信頼関係のその先にあるのが、日本で航空機産業がもつと自由に、これから空飛ぶ自動車の型式証明は同じ部隊ですから、同じ検査官がやることですから、だからこそ国土交通省さんの仕事は物すごく大切だと思っ

それで、日本の航空証明、型式証明を取得でき

れば米国や欧州での相互主義で型式証明が認められることが望ましいと考えるが、政府の見解を問う。まあ、航空機産業を育成するに当たって、最も重要と考えるのは耐空証明と型式証明と考えているので、それぞれの制度について今説明をいたしました。我が国の耐空証明等を取付した場合は米国や欧州での取扱いについても教えてくださいます。

○北澤政府参考人 お答え申し上げます。

我が国において型式証明を受けた航空機が欧米などで型式証明を取得する際には、我が国における審査を踏まえまして、原則として、欧米などにおける型式証明の審査が簡略化することとなります。

○大島委員 その一番最後の部分が大切だと思う。日本で型式証明を取れば、海外でも型式証明、その部分については認めていただける、そういう発言でよろしいですか。

○北澤政府参考人 お答え申し上げます。

一般的に、航空機を欧米などに輸出する際には、輸出先においても耐空証明は必要でございます。我が国において型式証明を受けた航空機については、欧米等で型式証明を取得する際の重複した検査の省略ですとかといった、型式証明の審査が簡略化されることとなります。

○大島委員 そうすると、MRJ開発では、耐空証明や型式証明に関して何を指していたのかを聞きたい。今言っていた、日本で型式証明を取れば、その部分については欧州あるいは米国でも簡素化できるという御答弁だったんですけども、そこを指摘していたのかどうか。要は、航空当局同士の、検査官同士の信頼感だと思うから、ちよっとその点についての御答弁をお願いいたします。

○北澤政府参考人 お答え申し上げます。
三菱スペースジェットについては、国土交通省としては、設計国としての責務を果たすとともに、我が国の審査が諸外国においても円滑に受け入れられるよう、欧米とも連携し、型式証明に係る審査が的確かかつ円滑に進むよう努めてまいりたいと考えております。

○大島委員 いや、この間、役所の方と話している、本当によかった、それに気づいたから。ですから、やはりギルドの中の一員に入れるかどうかだと思っております。

今後、同戦略に基づいて、日本での航空機を開発する際の耐空証明や型式証明の在り方について、まず経産省から、それから国交省からの答弁をお願いいたします。

○田中（一）政府参考人 お答え申し上げます。

航空機産業戦略、この中におきましては、海外主要航空機メーカーとの国際連携の枠組みの中で、部品サプライヤーとしての地位に満足せず、収益性が見込まれる具体的な開発プロジェクトにおいて設計などの上流工程にも参画する、それにより、完成機事業を実施できる技術的、事業的な能力をステップ・バイ・ステップで獲得していくということとしております。

御指摘の型式証明などの取得につきましては、完成機事業の実施に当たって不可欠と考えております。我が国企業が航空機開発において事業を拡大するに当たって重要な要素であるため、国際連携の枠組みの中でその知見、ノウハウを着実に蓄積していきたいと考えております。

こうした方針の下、経済産業省といたしましては、認証取得に向けた能力向上に資する形で技術開発、実証などを進められるよう、国土交通省と連携しプロジェクト立案を行うなどの取組を進めてまいりたいと考えております。

○北澤政府参考人 お答え申し上げます。

今後の航空機開発につきまして、国土交通省としては、設計国としての責務を果たすとともに、我が国の審査が諸外国においても円滑に受け入れられるよう、これまで得られた知見、さらに欧米とのネットワークなどを通じて、的確に型式証明に係る審査を行うとともに、産業界などとも協力して新しい技術に係る基準の策定に努め

るなど、我が国の航空産業の発展に貢献してまいりたいと考えてございます。

○大島委員 若干質問がかぶるんですけども、MRJの型式証明の審査に当たっては、国土交通省では、人員や組織など、どのような体制で臨んでいたのか。また、米国当局への検査官などの派遣など、特別な取組を行ったのか。そして、次も答えてください。MRJの型式証明を通して新たな知見を得ることはできたのか、具体的に説明をしてほしいんですけども、よろしくお願いいたします。

○北澤政府参考人 お答え申し上げます。

国土交通省としては、三菱スペースジェットの開発が始まって以来、型式証明に係る審査が的確かかつ円滑に進むように、本格的な技術審査組織を開発拠点に設置し、審査要員も七十名規模に拡大するなどして対応してまいりました。

また、三菱スペースジェットの飛行試験が米国で実施される際には、その拠点であったモーゼズレーク空港にも職員を常駐させ、米国の航空当局とも連携して審査などを進めてまいりました。さらに、米国や欧州の航空当局とは型式証明に係る審査に関する協議を頻繁に行っております。

（大島委員「知見、具体的に」と呼ぶ）

はい、知見につきましてお答え申し上げます。例えば航空機の電気配線に関して、世界的にも新しく導入された基準の設定の背景や具体的な審査の手法等について、米国や欧州の航空当局と意見交換を行うなどにより知見を深めることができたと考えております。

また、米国や欧州の航空当局とは、先ほども御答弁申し上げましたとおり、型式証明に係る審査に関する協議を頻繁に行うことで、認識や知見を共有するとともに、当局間で緊密なネットワークを確立することができ、加えて相互に強力な信頼関係も構築することができたと考えております。こうした知見や欧米当局との緊密なネットワークについては、今後開発される航空機などの審査

においても活用できるものと考えてございます。

○大島委員 今の、新しい技術の知見について深められたという部分は結構大切だと気づきました。一番最初にジェット機を造ったのはドイツですよ。ドイツのドイッチェス・ムゼウムに行くとき、スイスから返していただいたメッサーシュミットのジェット機の実機が展示してあって、その解説を読むと、当時のアルミのフォーミング技術はいまいちだったから、当初の性能が出なかつたとか書いてあつたりするわけです。

イギリスでもコメットというのが一番最初の旅客航空機だつたけれども、あのときは、多分金属疲労が分からなかつたから、何回か落ちて、航空機産業からは撤退しましたよね、英国は。

私が駐在していたとき、もう大分前でですけども、日本の大手自動車メーカーの方と話したときに、要は、高性能はメルセデス・ベンツにはかなわないと言っていた。なぜかという、ダイムラー・ベンツは自動車という特許の一番最初の出願者だから。

だから、一番最初の根幹が分かつていないと型式証明はできないはずなんです。だから、その長い背景、原子力だつたらアメリカなんです、元々原潜から始まつたから。鉄鋼業だつたらアーヘン工科大学だとか。だから、物事の本質、この本質をしっかりと分かつて、お互いに信頼できる関係を日本国内で構築できるかが今後の、ビジネスプランは今後状況が変われば変わっていきまふけれども、皆さんの部隊が一番大切だと思つているので。

MRJの開発で検査体制を今強化して、現状も維持されているのかどうか、ちよっと教えてください。

○北澤政府参考人 お答え申し上げます。
三菱スペースジェットの開発に伴い設置した技術審査組織については、現在においても、これまで培ってきた審査能力や欧米当局との緊密なネットワークと信頼関係を生かし、ハリコプターなど

