

## あとがき

戦後の長い空白期間があったにもかかわらず、航空機工業復活に関わった人々の非常な苦心と努力によって、短期間のうちに目覚ましい復興・発展を遂げ、現在ではふたたび世界有数の航空機工業国の地位を確保するに至っている。

現在では、F-2開発の事例に見られるように、システムインテグレーション能力においても先進国に並ぶレベルに到達し、又、民間機の国際共同開発の場において、資金的にも、技術的にも責任ある役割を分担する事が可能になってきた。

航空機工業は、需要別に分類すると防衛需要の割合が高い。東西冷戦が終結し、一部の例外はあるにしても世界的に防衛費削減の傾向にあり、米国を初めとして世界的に民需転換が進められている。一方、昨年度の米国に於けるテロ事件等の社会情勢により、民間航空機関連需要が大きく変動するため、民需転換も厳しい環境にある。しかしながら、民需分野ではアジア地域の需要増加の期待もあり、中長期的には成長が見込まれており、技術・コスト競争力の強化等着実な取り組みが必要である。

航空機工業は、エレクトロニクス、新素材など広汎多岐にわたる産業分野の最先端技術を結集し、それらをリードする統合ハイテク産業である。しかも、信頼性、安全性、高性能性、軽量化、経済性、耐環境性などの観点から新たな、厳しい技術的要求が発生し、その要求に応える研究によって技術がさらに

進歩するという特質がある。これらの成果は再び諸産業へ拡散し、そのレベルアップに寄与するという技術的波及効果の大きい技術先導産業である。今後の航空機の技術開発動向としては、短期的には省エネルギー、低公害及び保守点検のしやすさ、更に旅客者へのサービスの充実などを目指した機体・エンジン開発となることが予想されるが、日本としてこのような技術開発に先導的な役割を果たす必要がある。

航空機工業は国として発展が期待される産業ではあるが、私企業の経営という面からみると極めて難しい側面をもっている。すなわち、研究開発費が他産業に比して巨額であり、しかも生産に際しても多大の資金と長いリードタイムを必要とする。これに反して、マーケットが比較的小さく、しかも限定されているため、事業として経済的負担が大きく、リスクが多岐である。欧米先進国では、航空機工業を自国の戦略的産業として位置づけ、国が援助と保護政策をとっている場合が多い。今後官・民の適切な役割分担の下に、世界市場へ適切に対応することが必要である。

航空機工業は、国家戦略的特性を有し、技術波及効果の大きい産業として、技術立国を目指す我が国社会への貢献が期待されている。国家の要請に応える生産・技術基盤を保有するに至ったと思慮されるが、今後とも更に強化、発展する必要がある。