

なぜ航空機産業に力を入れるのか

COLUMN 県内 大学発 経世済民

日本政府は2024年3月末に、国産旅客機の開発を目指す新たな航空機産業戦略をまとめました。政府は航空機産業を、

置かれていましたが、自立への模索を続けることを明確にしたわけです。

中長期的に拡大が見込まれる市場の成長性、先端技術の適用性、広い裾野産業を有する重要産業として、その発展に力を入れて取り組んでいます。

三菱重工工業が23年に国産初のジェット旅客機スペースジェット(SJ、旧MRJ)の開発を断念しましたが、日本は自前の旅客機開発に再挑戦します。日本の航空機生産は長く米国の航空機メーカーの下請けの立場に

入れている企業は、正会員で84社です。中でも売上高が大きいのは、三菱重工工業、IHI、川

埼玉学園大 工藤 悟志

経済経営学部 准教授



2番目が欧州のエアバスです。この両社は民間航空機部門で世界を二分しています。

日本の航空機産業が米国の下請けの立場に甘んじてきたのは、1945年の太平洋戦争での敗戦によって、米国が日本の航空機産業を解体し、製造や教育を禁止したためです。禁止は52年まで続き、この「空白の7年」が尾を引いて、日本の航空機産業は米国の航空機メーカーの下請けの立場になりました。日本の経済全体の停滞につながるという危機感が政府や業界に禁止が解かれると、戦前に「ゼロ戦」を製造していた三菱重工工業、「隼」を製造していた中島飛行機(現SUBARU)、「飛燕」を製造していた川崎重工工業が航空機製造に復帰しました。そして、政府と力を合わせて国産航空機産業が生まれました。

産プロペラ旅客機YS11を開発製造しましたが、YS11は赤字が大きくなり、製造が中止されました。戦後、日本メーカーが自前で製造した旅客機はYS11だけで、期待されたスペースジェットは米国の型式証明が取れず、開発を断念しました。航空機事業は、日本が巻き返しを本気で狙っている分野です。これ以上海外に引き離されると、巻き返しが不可能となり、日本の経済全体の停滞につながるという危機感が政府や業界に禁止が解かれると、戦前に「ゼロ戦」を製造していた三菱重工工業、「隼」を製造していた中島飛行機(現SUBARU)、「飛燕」を製造していた川崎重工工業が航空機製造に復帰しました。そして、政府と力を合わせて国産航空機産業が生まれました。

くどう・さとし 一橋大学大学院商学研究科・部科学省科学技術・学術政策研究所客員研究員、博士後期課程。大手上場企業、外資系経営コンサル、東京外国語大学、上智大学などで非常勤講師をサルティング会社でビジネスを実践。東京大学、兼任。学術研究を生かした経営コンサルティン国立研究開発法人産業技術総合研究所(AIST) グ、企業研修も手がける。専門は経営戦略、経(I) などを経て、2023年4月より現職。文・営管理、イノベーション・マネジメント。