

北海道師範塾 「教師の道」 塾頭通信

第460号 平成24年12月20日

夢の翼

三菱重工業の子会社である「三菱航空機」は12月13日、現在開発中の国産小型旅客機「MRJ（三菱リージョナルジェット）」について、地域航空会社最大手の米スカイウェストから最大200機を受注する契約を結んだと発表しました。

同社によると、2017年から納入を始める予定としており、受注総額は84億ドル（約7000億円）となるそうです。

また、今回の受注で、「MRJ」の受注累計は325機となり、採算ラインとされる350～400機に近づいたとしています。

この「MRJ」は国の支援を受けながら開発を進めて来たものですが、いよいよ日の丸ジェット旅客機が夢の世界から現実の大空へと飛翔しようとしています。

私は、道庁で企画振興部長をしていた折、経済産業省の「産業構造審議会航空機宇宙産業分科会航空機委員会小型旅客機開発事業推進専門委員会」の委員をしておりました。

「MRJ」のニュースを聞きながら、この審議会の中で、

- ・国産ジェット旅客機の製造は悲願であるが、新規参入は非常に厳しく、特に、50席～100席クラスの小型旅客機は海外企業との競争が激しい。
- ・従って、海外での日本企業参入の可能性が高い市場は30席～50席クラスを視野に、まず50席クラスの試作機を開発・事業化し、その後、50席クラスの試作機開発を通じて得られた技術成果を活用して、30席クラスを事業化する事などが議論された事、そして、「国産航空機を作るなら北海道で」という話しをした事などを思い出しています。

振り返って見れば、かつて日本は、太平洋戦争に敗れるまで航空機技術では欧米に勝るとも劣らない技術を持っていました。

陸軍の「隼」、海軍の「零戦」は、今日においても名機としての高い評価を得ています。しかし、戦後、GHQによって航空禁止令が布告されて、日本にある全ての飛行機は破壊され、航空機メーカーも解体、大学の授業からも航空力学の科目を取り除かれるなど、日本は航空機の開発・製造から徹底して排除されます。これによって、日本の航空機技術は欧米から大きく遅れてしまいました。

日本企業による航空機製造の禁止が一部解除されたのは、サンフランシスコ講和

条約が発効し独立を果たした1952年（昭和27年）の事になります。

その後日本は国産旅客機の開発に着手し、1965年（昭和40年）、ついに「日本航空機製造」が双発ターボプロップエンジン方式の旅客機を世に送り出します。その名は「YS11」といい、日本国内はもとより外国でもその性能を高く信頼され使用されていましたが、1973年に180機を製造したところで生産中止に追い込まれてしまいます。その最大の理由は、脆弱な販売戦略と製造コストの負担にありました。

この「YS11」の挫折は、日本が自力で旅客機を開発製造する事の難しさを思い知らされる出来事となりましたが、それだけに、国産のジェット旅客機が世界の空を飛ぶことは、経済産業省というより国民の悲願だったといっただけでしょう。

「三菱航空機」によると「MRJ」は従来の同型機より燃費が2割以上良いそうですし、居住性にも優れているようですから、他のメーカーの機体と比べても十二分に競争性があると思われます。「三菱航空機」は、今後20年間で1500機の受注を目指しているそうですが、一日も早く、国産ジェット機「MRJ」の1番機が、勇躍大空に羽ばたくことを夢んでいます。（塾頭：吉田 洋一）