

中京圏における航空機産業

実 本 八 重

わが国の航空機産業の売上高は1985年で6425億円（試作機も含む）で、それは世界的にも、また国内の他産業と比較した場合にも小さい。

しかしこのような航空機産業は、日本の産業経済発達史のうえでは重要な役割を果たしてきた。

わが国で航空機産業の振興がはかられたのは第1次世界大戦中のことである。その当時は軽工業が中心でまだ本格的な機械工業の基盤は未成立であった。戦争の主力が艦艇から飛行機へ移行するなか、海・陸両軍は航空機増産のため民間会社の育成に力を注いだ。その主力となった三菱・川崎は両社共、官営造船所の払い下げ等を通して、国家的に育成されてきた造船業の中心企業で、第1次大戦中に利潤を蓄積しその後の不況期にその資本でもって航空機分野に参入した。また中島飛行機は、航空機生産・試作に従事していた海軍大尉の中島知久兵が独立して設立したものだ。

これらの航空機生産のメッカは愛知・岐阜を中心とする中京圏で、そこには陸軍工廠の進出を契機に三菱、川崎、愛知、中島などが終戦までに集積した。この集積の背景には、中京圏が地理的に兵站基地的性格を備えていたこと、また新興都市名古屋が時の産業の航空機産業を受用するだけの用地、成長可能性が大きな機械下請工場、時計産業を中心とする地場産業の基盤等を持っていたことが考えられる。この機体メーカーの進出によって、周辺に下請工場も生まれ、また先行の各工場は軍需工業用に転換されていった。

戦後のこの産業の再構築は米軍によって朝鮮動乱を契機に進められた。この過程で、戦中資金援

助を大きく国家に依存しなかった川崎・三菱が、それぞれ主力工場があった各務原・名古屋に組立工場を復活させ、中京圏は再度航空機産業のメッカとなっていった。この復興過程で、戦中にたくわえた技術をもとに戦後自動車産業の下請けに転じた各社は、機体組立工場を中心とする航空機の加工外注を請け合うようになっていった。そして高度な技術と精度を必要とする航空機部品を手がけることによって、他部門からの受注も生じ、現在では機体メーカーである親企業への依存率も低下し自立していく工場もたくさん見られる。このように戦中・戦後を通じて機体メーカーを頂点とする航空機産業によって、その底辺基盤となる地域の機械工業が育成されていった。

また航空機の研究開発上生まれた種々の新技術は、様々な生活分野で応用されている。

航空機産業はこのように他部門への技術波及効果が高く、また国際貿易上一国の貿易収支に与える影響は大きく、その育成はわが国にとってなおざりにできない問題である。また首都圏一極集中是正問題がクローズアップされる中であらたに中京圏が見直され、しかもそのリーディングインダストリーとして航空機産業が最適であることが行政的にも方向づけられ、それに備えての中京圏の一層の整備が望まれるのが今日この頃である。その整備内容としては、航空機の増産に対応していただける下請工場の育成、国際・国内生産分担をスムーズに行うための空港・港湾・道路をはじめとする交通基盤の充実等が挙げられる。

鯖江市の眼鏡枠産業

下 川 和 美

福井県は眼鏡類合計において出荷金額で全国の40%、事業所数では58%を占める。その内眼鏡枠については、出荷金額でも全国の77%を占める。

福井県のはぼ中央に位置する鯖江市がその福井県生産の75%以上を占めている。すなわち福井産地＝鯖江市といえる。