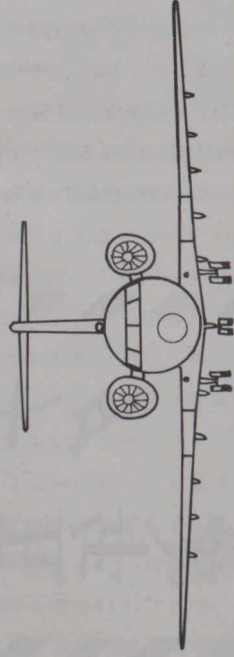


# カナダ航空機の新機種をみる



日本工業新聞社編集局長

川本昭二郎

第二次世界大戦中、カナダ産業は連合国の兵器廠あるいは補給基地としての役割を果たし、大きな発展を遂げた。とくに軍用機の需要に応ずるため、カナダ内の米英系航空機メーカーは競って工場を拡張し、カナダ政府自身の積極的投資もあって、カナダの航空機産業は飛躍的な成長をみたのである。だが戦後、政府資産の航空機工場、生産設備が民間に売却され、その大部分が米国籍資本に取得されてしまった。そして米国向けの航空機生産の下請け、部品の生産および組み立てにより、かろうじて命脈を保ってきた。

こうした状況のなかから、七〇年代に入つて、カナダ政府はその広大な国土と輸送手段としての航空機の将来性、さらには航空宇宙産業の技術的波及効果に着目、航空機産業の育成強化に力を入れはじめた。そのことはカナダ政府が七四年にカナディア社とデハビランド社の株式を買い取り、国営化したことに端的にあらわれている。さらに国立研究所(National Research Council)により航空機開発のための巨額の研究投資がおこなわれたほか、国内各社の研究開発をバックアップした。その成果が、カナディア社のビジネス・ジェット機「チャレンジャー」であり、デハビランド社のSTOL機(Short Take Off and Landing)「ダッシュ7」といえよう。

私はカナダ政府の招きで、さる六月、約二週間にわたってカナダ産業の実態を見る機会をもつたが、そのスケジュールのなかにカナディア社(モントリオール、

カルナエビル)とデハビランド社(トロント・ダウンスビュー)が加えられた。両社とも新開発機種の高産に入ろうとしている矢先であり、設備の拡張、人員の増強につとめていた。同じ国営企業ではあるが、その経営姿勢には微妙な違いが見受けられ、私には興味深かった。

カナダの航空機産業は前記二社のはか、米国籍のダグラス・カナダ社(トロント)、それにエンジンメーカーで同じく米国籍のプラット・アンド・ホイットニー・カナダ社(モントリオール)を合わせた四社が中心である。そこでは約二万人の従業員(部品メーカーなどを含め全体では約四万人)が働き、年間十億ドル以上(カナディア社調べ)を売り上げ、大部分を輸出にふりむける一大産業にまで成長している。こうしたカナダ航空機産業の変遷は、ある意味でカナダ経済のおかれている苦悩の歴史であり、基幹産業自立にむかふての技術的模索の過程のようにも思えた。

豊富で開発余地を秘めた資源産出国としてのカナダ経済の将来性は、方向さえ誤らなければ極めて大きいものがある。しかし、資源開発には当然のことながら巨額の資金と技術を必要とする。カナダの資源は、北極海原油、天然ガス、オイル・サンド、石炭、ウラン鉱、木材等々、枚挙にいとまがない。それだけに資源そのものの輸出よりも、少しでも加工度を高めた輸出が、大きな政策目標になることは充分理解できる。資源という切り札をにぎりながら、いかにして製造業の発

展を図っていくかということである。

同時に、四千マイルにおよぶ米加国境に沿って幅二百マイルほどの帯状地帯に人口の七割以上が集中しているカナダは、いや応なしに「巨人米国」という隣人の経済的影響を免れえない。それは米加自動車協定の結果にみられるように、カナダ国内市場の狭隘さと、米資の重圧、不十分な商品開発力や乏しい独自技術のゆえに米国の市場経済に組み込まれ、米国籍資本、技術の支配下におかれ下請け企業的存在に甘んじてきた歴史につながるといつても過言ではあるまい。したがって、カナダにとって産業、とりわけ製造業の育成強化は、単に雇用機会の拡大にとどまらず、国の経済、進路を左右する重要な問題なのである。もちろん、カナダがその製造業を発展させ、製品販路を世界市場に求めるためには、より高い技術と製品開発力、国際競争力が要請される。

この点を日加両国関係でもう少し具体的にいえば、カナダの対日売り込み関心品目は、いま日本国内でも大きな問題となっているCANDU炉(カナダ型重水炉)であり、航空機のSTOL(DHC-7)、消火用飛行艇(CL-215)の輸出なのである。さらにつけくわえれば、自動車部品、エレクトロニクスの製品輸出、資源についても鉱石の自国内精錬をめざしているわけだ。

話を航空機産業にもとそう。私は六月の十五日にモントリオール郊外にあるカナディア社を訪ねた。あいにく社長は、バリの航空ショー出席で不在だったが、