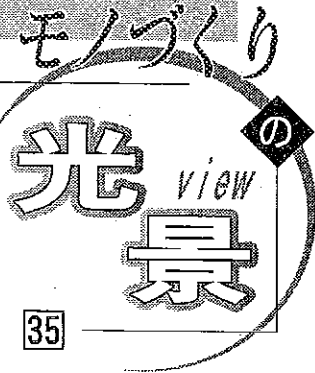


早稲田大学 商学学術院教授

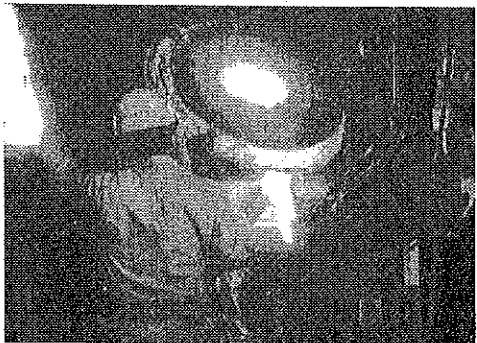
鴫飼 信一



次代の技術向上のために

1971年にYS-11の生産中止が決定されて以来、旅客機の生産は途絶えていたが、近年その復活の動きが顕著だ。生産中止後も、外国航空機メーカーの部品生産をする国内メーカーの下請として中小企業は他の市場も開拓しつつ、地道に技能や技術を磨いてきた。東京都板橋区と埼玉県に工場を持つA社もその一つだ。同社は特殊銅合金メーカーとして研究開発や新材料の開発を行い、金属材料を生産すると共に、精密なプラスチック用金型などを精密鑄造、圧力鑄造、電鑄などの工法で製作している。溶解、鑄造、鍛造、引抜、熱処理、機械加工などの工程を持ち、本社工場に35人、増玉工場に65人の従業員が働いている。

航空機産業復活への期待



合金を溶解する

コア技術は銅合金の材料を作る技術とその鍛造、熱処理、鑄造に関する技術だ。中でも圧力鑄造は年々改善を加えて高度の特殊鑄造方法となっており、主としてプラスチック射出成形用金型として使用され、大手自動車メーカーのエンブレムなどを作っている。航空機関連はラジエーターの軸受などを製造している。

同社の創業者は、戦前に大手メーカーで特殊合金の開発に携わった。この合金は魚雷や航空機部品として賞用された。その後1941年に板橋区内で独立創業し、この合金の成分範囲以外で同等の品質・性状を持つ合金を開発した。これが自動車の起動小歯車に適用することが陸軍に認められて注文が殺到し、航空機用材料としての規格にも制定された。この会社はその後、戦車などの始動歯車材料をつくる陸海軍監督工場となった。

戦後、自動車工業の台頭に伴いこの合金のニーズが高まったので、1953年に新たにA社を設立して自動車用ビニオンなどの生産を開始した。その後も新しい技術を探り入れて、自動車用強化材料など各種機械の重要作動部分などの特殊材料を製造し、さまざまな合金の開発と生産を行い、付加価値の高いモノづくりを基盤から支える特殊銅合金工場となっている。

高付加価値を目指す国内製造業の針路の一つは航空機産業だろう。そこでは特定の技術に特化した中小企業が活躍し、戦前から高度な技術を蓄積してきたところも多い。戦後これらの多くは自動車産業などの新市場に参入して、モノづくり基盤産業として一層のコア技術進化を実現してきた。今、航空機産業を振興することは、次代の産業基盤技術の向上にもつながる、ということを経験からの産業史が証明していると思う。