

패전후의 공백기와 업계재편과정

일본의 항공기사업 (2)

지난달에는 미국의 보잉사와 더불어 B767, B777, 그리고 구미 4개국과 V2500엔진등에 대한 공동개발에 나선 일본의 항공기공업계의 국제협력력을 분석한 바 있거니와 이달에는 전후의 공백기로부터 항공기공업계의 재편과정을 살펴보아 항공기산업의 성장 패턴 같은 것을 알아 보았다. <편집자주>

개 관

제2차 대전중 기술 생산규모등에 있어서 세계적인 수준을 인정받고 있던 일본의 항공기공업은 패전에 의해 궤멸에 가까운 타격을 받았다. 7년간의 공백을 보낸후, 1952년에 재개되었으나 이 공백기간중 세계의 항공기기술은 장족의 발전을 했으며, 반면 일본의 항공기공업은 크게 뒤쳐진 결과를 가져왔다. 이런 상황속에서 처음에는, 제일 미군용기의 수리로부터 출발하여 실력을 양성했다.

그후 1954년에 방위청이 발족되고 생산의 주체는 방위청 항공기의 라이선스 생산으로 점차 바뀌어져 갔다. 이와같은 라이선스생산으로 새로운 공작기술과 품질관리의 기법도 도입되고, 항공기공업의 재건과 발전에 도움이 되었다. 라이선스 생산은, 1953년부터 벨47 헬리콥터로 시작되었으며, 그후 F-86F, F-104EJ, F-4EJ등의 전투기를 중심으로 P2V-7 대잠수함초계기, T-33A등의 연습기 외에 V-107 대형 헬리콥터, HSS-2 대잠수함 헬리콥터등 각종 헬리콥터의 생산이 연이어졌다. 현재도 F-15J전투기, P-3C 대잠수함초계기등의

라이선스생산이 계속되고 있다.

이와같은 방위청 항공기의 라이선스생산을 기반으로 성장해온 일본의 항공기공업은 점점 국내 자주개발의 방위청 항공기와 민간항공기의 생산으로 진일보했으며 주요 항공기메이커의 개발, 생산체제는 서서히 정비되어 갔다. 항공기의 생산재개후, 일본이 독자적으로 개발하고 양산체제에 이른 최초의 항공기는 1960년에 개발된 방위청 항공기의 T-1중간형 제트연습기다. 그후 민간수송기로 YS-11, 소형민간기로 MU-2, FA-200, MU-300, 방위청 항공기로 C-1 전술수송기, T-2 초음속고급연습기, F-1 지원전투기, T-4 중급연습기로 이어졌다. 그외에 개조 개발로서는 P2-J 대잠수함초계기, SH-60J 대잠수함 헬리콥터가 있다. 또 방위청의 CCV연구기, 과학기술청의 STOL실험기도 개발되었다.

한편 엔진분야도 7년간의 공백에 의해 보다 큰 타격을 받았다. 엔진도 미군기의 수리로부터 출발했으나 1954년에는 벌써 제트엔진의 시험제작에 착수하여 1959년에 T-1용 J-3 엔진의 개발을 마치고 양산에 들어갔다. 이때에 F-104J용 J79 엔진의 라이선스생산이 시작되었으며, 그후 방위청 항공기용 항공엔진의 라이선스생산이 중심이 되

었다. 국내개발은, 그후 통산성의 대형프로젝트인 FJR710, 방위청의 T-4용 F3이 개발되었다.

이와같은 방위청항공기의 라이선스생산이나 자주개발, 생산, 민간기의 자주개발생산을 통해서 성장해온 항공기공업도 보다 원대한 발전을 도모하기 위해 국제시장으로의 진출이 불가피하며, 1974년에 국제공동개발의 YX1 767프로젝트에 참여했다. 이어서 BK117 헬리콥터, 보잉777여객기, V2500엔진의 국제공동개발에도 참여했으며, 모두 현재 양산중이다. 현재, 개발중인 것으로는 방위청의 FSX 차기 지원전투기가 있다.

일본의 항공기공업은, 이와같이 방위수요를 중심으로하여 비교적 순조롭게 발전해 왔으나 아직 소규모로 국제적으로나 국내적으로도 약소산업의 영역을 벗어나지 못하고 있으며, 미래의 산업이라고 할 수 있다.

일본 항공기공업의 현황

일본의 항공기공업은 1925년대에 군용기 제조를 주목적으로하여 탄생한 이래, 군의 강력한 육성정책에 의해 발전했으며, 제2차대전중에는 기술, 생산규모등에 있어 세계수준에 달하고 있다. 그러나 패전에 의해 항공기의 연구와 생산은 전면적으로 금지되고, 일본의 항공기공업은, कै렬적인 타격을 받았다.

7년간의 공백후 항공기공업은 1952년에 재개되었으며, 그후 40년간 방위수요를 중심으로 생산규모를 확대함과 동시에 민간항공기분야에도 진출하는등 비교적 순조롭게 발전해 가고 있다. 그러나 1990년의 생산액은 약8000억엔에 지나지 않으며, 구미의 항공기공업선진국과 비교해도 아직 소규모이며 질적으로도 격차가 있으며 국내적으로도 약소산업의 영역을 벗어나지 못하고 있다.

방위수요가 75% 점유

현재 일본의 항공기공업수요의 약 75%를 차지하는 방위분야는 수차에 걸친 중기방위력정비계획에 힘입어 착실한 성장을 나타내고 있다. 그러나, 신중기방위력정비계획에서는 이미 계획에

나타난 수준의 상한선에 도달되어 장비의 신규조달이 감소되고 있고 또 동서긴장완화에 따른 세계적인 군비감축 경향의 영향도 있어 금후 수요의 점차 감소가 우려되고 있다.

한편 민간기수요는 세계 민간기 시장의 호황을 배경으로 국제공동개발의 보잉767, 동 777 및 V2500엔진의 부분생산 및 해외메이커의 하청공사등의 호조로 큰 폭의 신장세를 나타내고 있다. 그러나, 이것으로 방위수요의 감소를 커버한다는 것은 용이하지 않다고 생각된다.

이와같은 점에서, 장래를 향해 국제공동개발중인 보잉7X7, 국제협력을 전제로 하고 조사, 연구를 추진하고 있는 소형민간 수송기나 초음속 수송기의 개발, 생산이 기대되고 있다. 이와같이 근년 일본의 항공기공업은 국제적인 활동이 활발화되고 있으며, 그 동향이 각방면으로부터 주시되고 있다.

어느 선진국에 있어서도 항공기공업은 자국의 산업고도화를 선도하는 산업의 하나인 동시에 방위기반의 일익을 담당하는 산업이며, 나아가서 주요한 수출산업이라고 인식되고 있다. 또 작금의 항공기공업에는 거액의 개발비 위험을 분담하고 시장획득이 유리하게 되도록 세계적으로 국제협조, 국제협력이 성행되게 되어 있다. 21세기를 향해 이와같은 특성을 인식하고, 항공기공업의 장래를 고찰할 필요가 있다고 할 수 있다.

전형적인 연구개발집약형의 산업

일반적으로 말하자면, 항공기가 최첨단기술의 적용을 필요로하는 복잡한 기구의 시스템제품임으로, 항공기공업은 전형적인 연구개발집약형의 고도조립산업, 시스템산업이며 공업으로서의 부가가치율이 높고, 1인당 원재료사용액도 적다는 특성을 가지고 있다. 이것은 환경이나 자원등의 제약이 심한 상황속에서 환경에 대한 영향이나 자원소비가 상대적으로 작은 산업이며, 일본과 같이 자원이 적은 나라에서도 존립할 수 있는 여지가 큰 공업분야라는 것을 나타내고 있다.

또 항공기공업은 기계, 전기, 전자, 정밀기기, 부품, 소재등 광범위하고 복잡한 공업분야의 최첨단기술을 결집하는 종합산업이며 신뢰성, 안전성,

고성능화, 경량화등을 지상명제로 하고 제품의 각구성요소에 대해 엄한 기술적인 요청이 행해짐으로서 기술의 진보를 촉구한다는 특성을 가지고 그 성과가 여러산업에 퍼지며, 각산업의 수준향상에 기여하는 등 기술파급효과가 큰 기술선도 산업이기도 하다.

또 항공기공업은 구미선진국에 있어서 대규모 산업으로 성장하고 있으며 동시에 수출산업으로서 자국의 경제발전에 크게 공헌하고 있다는 특성을 가지고 있다. 특히 미국은 항공기공업의 수출액이 높고 총수출액의 약 10%를 차지하고 있는 정도다. 또 항공기개발에서 볼 수 있듯이 국제공동개발 생산에 있어 선진국간의 적절한 수평분업이 취해지는 케이스도 많고, 동시에 개발도상국과의 국제적 하도급등의 합리적분업도 가능케 한다는 특성을 가지고 있다.

이와같은 특성은 항공기공업이 전형적인 지식집약형 산업이라는 것을 나타내고 있으며, 일본의 산업구조, 무역구조의 가일층의 고도화, 고부가가치화를 향해 더욱 기술입국을 지향하는 일본에 있어 진흥, 발전이 필요한 산업이며, 장래성이 풍부한 산업이라고 할 수 있다.

항공기공업은 이상과 같은 산업상의 특성과 함께 발전상의 특성을 가지고 있다. 항공기공업은 항공기가 하늘을 날아간다는 특별한 우위성에서 무기로서 대량으로 비축되었으며, 과거 두번의 세계대전을 거치면서 성능면에서 장족의 진보를 가져왔고, 그로 인해 산업규모가 확대되고 제2차대전후 급속한 민간항공 수송의 진전에 따라 가일층의 발전을 이룩했다.

따라서 각국마다 항공기공업을 먼저 자국의 안전보장을 유지하는 산업으로서의 위치를 굳히는 진흥, 발전을 도모하고 있다. 이때문에 모든 나라의 항공기공업은 군수예의 의존도가 높고 그 발전은 나라의 정책여하에 따른다는 특성이 있다. 일반적으로 말해서 항공기공업의 선진국은 군수의 의존도가 비교적 낮으며, 반대로 후진국은 높게 되어 있으며, 당연히 전후의 공백을 강요당한 일본이나 서독, 이탈리아가 높은 군수의존도를 나타내고 있다. 이런 점에서 일본의 항공기공업은 아직 미성숙한 산업이라고 할 수 있다.

국민경제에 차지하는 비중은 작다

1952년에 활동을 재개한 이후 일본의 항공기공업의 생산액은 방위수요를 중심으로하여 착실하게 신장을 계속하였으며, 1970년에는 1000억엔을 넘어서고, 1975년에 2000억엔, 1980년에는 2800억엔이 되었다.

그후 급격한 신장세를 나타냈으며, 1985년에는 6000억엔을 돌파했으며, 1989년에 7300억엔을, 1990년에는 8007억엔에 달했다. 이와같은 항공기공업의 생산액 신장은 일본의 GNP의 신장과 비교하면 1979년부터 1989년까지의 10년간은 GNP의 신장율이 1.8배인데 대해 항공기공업은 2.6배의 신장율을 나타내고 있어 GNP의 성장율을 상회하고 있다.

1990년의 생산액 8017억엔을 세분해보면 제조가 6891억엔, 수리가 1126억엔으로 되어 있다. 수요부처별로는 방위청이 5995억엔, 특수수요 17억엔, 내수 904억엔, 수출이 1100억엔이다.

이 생산규모를 국제적으로 비교하면 1989년 기준으로 미국의 12분의 1, 영국, 프랑스의 3분의 1, 독일의 2분의 1에 지나지 않는다. 또 항공기공업의 생산액대 GNP비율은 미국이 1.2%, 영국이 1.9%, 프랑스가 1.5%, 독일이 1.1%인데 대해 일본은 불과 0.19%이며, 국민경제전체에 차지하는 비중은 극히 미미하다고 할 수 있다.

그리고 국내의 다른산업과 비교해도 자동차의 50분의 1, 일반기계의 40분의 1, 철강의 22분의 1, 가전의 18분의 1, 컴퓨터의 9분의 1, 조선의 2분의 1로 국내산업중에서도 그 규모가 작다는 것을 알 수 있다.

뒤떨어진 소규모산업

이와같이 일본의 항공기공업은 장래성이 기대되는 성장산업으로는 보고 있으나 현 상황은 아직도 뒤떨어진 소규모산업이며, 따라서 급후의 발전성을 나타내는 특징과 문제점을 내포하고 있다.

그 첫째는 방위청에 대한 의존도가 높다는 것이다. 전술한바와 같이 항공기공업의 발전경위에서 어떠한 나라에 있어서도 군수의존도는 높다. 그러나 일본의 경우는 평균 75~80%여서 특히

그 의존도가 높다. 미국, 영국, 프랑스등의 항공기공업이 선진국에서는 이것이 50~60%이며 일본은 아직 발전도상에 있다.

둘째는 수출이 적다는 것이다. 수출은 근년, 비교적 호조로, 전술한 바와 같이 1990년에 1100억 엔이나 생산액에 차지하는 비율은 13.7%이다.

항공기공업 재개이후의 평균치로는 10%미만으로 나타나 있다. 이것은 일본이 수요규모가 큰 민간수송기분야에 대한 진출이 늦어 졌다는 것과 무기수출 3원칙에 의해 군용기의 수출이 금지당하고 있다는 것, 또 헬리콥터에서 보는바와 같이 방위청기가 라이선스생산때문에 민간전용형기의 수출이 계약상 제한당하는 일 등을 이유로 들 수 있다. 다른 외국에서는 생산액에 차지하는 수출의 비율이 군용기를 포함하여 30~60%로 높고, 항공기공업은 주요 수출산업으로 커나가고 있다.

한편, 항공기관련의 수입은 에어라인의 대형수송기등을 포함하여 수출의 5배정도의 규모로 되어 있다. 미국, 영국, 프랑스등은 큰 폭의 수출초과를 나타내고 있는데 비해 독일, 일본은 항상 수입초과를 나타내고 있다.

셋째는 일본의 항공기공업 관련 기업의 대부분이 산업기계, 조선, 자동차, 전기, 정밀기계등의 메이커로 항공기분야의 전업도가 낮다는 점이다. 1989년 현재로 볼때 항공기 관련 기업의 모체기업이 점유하는 매출액의 비율은 12%이다. 항공기공업 선진국에서는 일반적으로 규모가 큰 전업메이커가 많다. 미국의 보잉사나 맥도넬 더글라스사가 매출액의 80%이상을 항공기부문에서 점유하며, 전업메이커로서 활약하고 있는 것에 비하면 현저한 대조를 이루고 있다. 전업도가 낮다는 것은 항공기부문의 부진을 다른부문의 경영노력에 의해 커버할 수 있다는 이점도 있는 반면, 다른부문의 영향을 받기 쉽고 독자의 경영이념에 따른 사업전개를 도모하기가 어려운 결점도 있다.

넷째는 항공기기, 부품공업이 기체, 엔진과 같이 약체라는 것이다. 항공기는 대단히 많은 기기, 부품의 집합체이며, 더욱이 지상의 기기류와는 틀리며, 고도의 신뢰성, 안정성, 경량, 소형화가 요구됨으로 기기, 부품공업은 항공기공업의 기초

를 떠받치는 중요한 분야임에도 아직도 이 산업기반, 기술기반을 확립했다고 말할 수 있는 상황은 못된다.

중핵산업으로 발전을 기대

오늘날의 일본항공기공업은 많은 문제점을 안고 있으면서도 비교적 순조롭게 성장하고 있고, 또 국제적으로도 활동의 범위를 확대하여 그 평가를 높혀가고 있다. 그리고 발전과정에서는 그 특징을 살려 산업구조의 고도화, 기술수준의 향상에 중요한 역할을 담당하며, 안전보장에 공헌해 오고 있다. 그러나 규모가 작고, 기술적으로도 뒤떨어져 있으며 여러가지 문제도 내포한 산업이라는 것도 사실이다.

금후, 21세기를 향해 일본이 기술입국을 국시로 하여 국내·국제적으로 역할을 완수해 나가기 위해서는 항공기공업을 하나의 중핵으로 하여 발전시키는 것이 중요하다. 이와같은 시대의 요청에 보답하기 위해서도 항공기공업은 규모의 확대, 연구개발기반의 확충등 많은 과제를 극복함과 동시에, 한편으로 냉엄한 국제환경에 정확하게 대응해 나갈 필요가 있다.

대전을 전후한 일본의 항공기공업

일본의 항공기공업이 산업으로서 그 모습이 갖추어지게 된 것은 1925년대에 들어와서였다. 그것은 당시의 육해공군이 군사적 필요성에서 일본독자의 항공기의 개발, 생산을 목적으로 비용을 부담하고, 항공기메이커에 설계, 시험제작을 경쟁시켜 그중에서 우수한 항공기의 대량 발주를 했기 때문이다. 항공기 각사는 영국, 프랑스, 독일, 미국등의 각국으로부터 항공기기술자를 초청하여 지도를 받아 단시일내에 급속한 발전을 이룩했다. 1931년의 항공기생산량은 연간 약 400기였다. 그러나 10년후에는 4800기로, 또 그 3년후인 1944년에는 월 생산 약 3000기, 연산 약 25000기가 되었으며 종전까지 도합 82000기를 생산했다. 이와같은 급속한 발전을 가져온 기업은, 기체메이커 12개사, 엔진메이커 7개사, 조업원은 종전당시

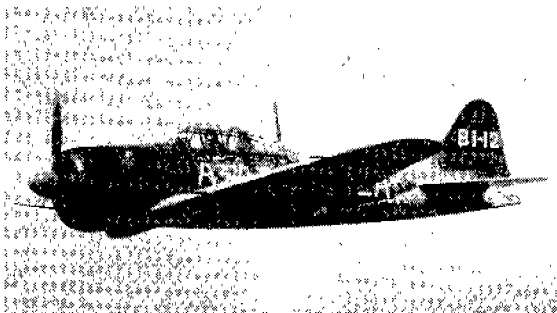
약 100만명에 달했으며, 그 규모는 미국, 소련, 독일, 영국에 다음가는 규모였다.

기술적 난문제와 대결

한편 기술적으로도 훌륭한 실적을 남겼다. 그것은 육해군이 속도, 항속성, 전투성능등에 높은 목표를 수립하여 항공기회사에 시험제작시켜 요구에 충족한 것을 생산에 옮긴다는 방법을 취했기 때문에 항공기회사는 끊임없이 기술적인 난문제의 해결에 노력해 왔기 때문이다. 이와같은 항공기회사의 노력이 1935년에 96식 함재전투기를 만들어 냈다. 이 항공기는 최고속도 약 435km로, 종래 기종의 성능을 상회하는 것으로 해외의 일류전투기와 비교해도 손색이 없었다. 게다가 그러한 노력은 1937년의 카미카제호에 의한 아시아, 유럽과의 연락비행에 성공한데 이어, 다음 해에는 연구용 항공기로 항속비행 거리에 있어 세계 기록을 수립했으며 다시 1939년의 일본호에 의한 20개국 52,800km나 되는 세계일주 친선비행을 실시했다.

그후 2차대전에 들어와서도 일본의 항공기술은 진보를 거듭했다. 소위 제로전투기, 2식대형 비행정, 4식전투기 등의 걸작기를 위시하여, 전쟁중임으로 공인을 받지 못했으나 1944년에 시행한 A-26장거리항공기는 항속거리 16,435km에 이른 세계기록을 낳은 우수한 항공기도 제작했었다.

한편 종전시에는 로켓전투기, 슈스이, 터보 제트 전투기 다찌바나, 공대함 미사일 E호, 적외선 호밍폭탄 KE호 등 당시 세계최신기술의 다채로운 내용을 담아 개발도상에 있었다.



일본이 세계적으로 자랑한 제로전투기

이런 점을 볼 때 일본의 항공기술이 세계적인 수준에 있었다는 것을 알수 있다.

특히 다찌바나는, 독일의 멧사슈미트 Me-262를 참고로 하여 새로이 일본에서 설계한 것으로서, 엔진도 일본제인 NE20을 사용, 종전을 불과 1주일 앞둔 8월 7일에 첫 비행에 성공했다. 그러나 개발, 생산된 항공기는 군용기가 대부분이며, 민간기는 전무한 상태였다. 또 기술면에서도 소형기분야에서는 제로식 함상전투기의 예에서 볼 수 있듯이 세계유수의 뛰어난 기술을 가지고 있었으나, 중, 대형기와 엔진분야에서는 약간 뒤쳐져 있었다. 그 위에 산업형태도 항공기공업은 받치는 기기, 부품공업이 아직 발달하지 못한 상태였다. 거기에 제조단계에서는 미국에서 이미 중시되고 있는 품질관리, 규격의 통일, 코스트의 분석이라는 합리적 생산관리에 대해서도 일본에서는 제2차대전에 들어선 즈음에 부분적인 연구에 착수한 상태였다. 그 때문에 항공기의 숫자는 그 가동율은 구미에 비해 많이 낮았다. 전쟁전 전시의 일본항공기공업은 총체적으로 볼때 기술적으로는 세계일류에 가까웠으나, 근대공업으로서는 아직 미숙한 부문이 많았다고 할 수 있다.

제2차대전과 패전은, 일본의 항공기공업을 꺾멸시켰다. 패전직전 일본의 많은 항공기공장은 미군의 공습에 의해 큰 타격을 받고 있었으며, 항공기공업은 빈사상태에 빠져 있었으나 패전에 의해 완전히 묻혀 버렸다. 남아있던 공장과 제조설비는 배상철거의 지정을 받았으며, 시험연구설비도 철거 또는 파괴당했다. 그 위에 항공기회사의 대부분이 재벌해체에 의해 몇개의 회사로 분할당하고, 기술자도 사방으로 흩어져 버렸다. 더욱이 결정적인 것은 항공기공업을 지탱하고 있던 육해군이 소멸해 버린 일이다.

전후 항공기메이커의 해체

대전중 전쟁수행을 위해 항공기의 제조에 전력을 기울이던 각 항공기 메이커는 전후 해체, 흡수, 통합등을 거쳐 민생용품 제조업으로 전환했는데 그 대개는 다음과 같다. (1992. 12 통산성 조사)

◆항공기부문

• 미쓰비시중공업

각종항공기를 1만7천기, 항공기 엔진 5만1천대를 제조하던 미쓰비시중공업은 패전에 의해 3개사로 분할되어 항공기부문은 中日本重工業(후의 신미쓰비시중공업)에 흡수되었으나 항공기 대신 자동차 차체, 내연기관, 스쿠터, 주물, 농기계등을 생산했다.

• 中島항공기

각종항공기의 기체 25,935기와 엔진 46,726대를 제조하고 있던 나카지마비행기는 후지정밀등 12개사로 분할되었으며 이들 각사에서는 버스 보디, 농기구, 자동차부품, 스쿠터, 꺾차, 전차, 내연기관등을 생산 수리했다.

• 川崎항공기공업

전투기등 8천기와 엔진 1만4천여대를 제조하고 있던 가와사끼항공기는 가와사끼기계공업등 여러회사로 분할되어 소화기, 섬유기계, 버스 차체, 버스 엔진등을 생산했다.

• 川西항공기

수상비행기와 국지전투기등을 2천8백기나 제조한 川西비행기공업은 新明和(후에 新明和工業)등 4개사로 분할되고 자동차, 철도차량, 내연기관, 오토바이 등을 생산했다.

• 新日本항공기

수상기, 연습기등의 메이커로 전쟁중 3,300여기를 제조했으나 전후 일본 모터스, 오카무라 제작소등으로 나누어져 특수 금속제품과 공구 등을 만들었다.

◆현재의 재편상황

- 日本중공업, 다른 2개사 통합 → 미쓰비시중공업
- 中島비행기, 12개중 5개사 통합 → 후지중공업
- 中高비행기엔진부문 → 후지정밀 일본형 로켓제조, 현재 닛산자동차의 우주산업부
- 川崎항공기, 타분야 통합 → 川崎중공업
- 新日本비행기 → 일본비행기로 복원
- 川西항공기 → 新明和공업으로 재편

이와같이 주요 항공기회사는 각자 패전후의 악조건을 여러가지 방법으로 극복했으나, 사방으로 흩어진 기술자가 다른 산업으로 옮김으로서, 전전에 고도로 발달한 항공기술이 타산업에도 널리 응용되어 민수산업의 발전에 크게 공헌했다. 그중에서도 많은 항공기 기술자가 참여한 토목건설업, 육상차량공업, 철도차량공업, 전기통신공업의 분야에서 도로, 교량, 자동차, 철도(신간선), 라디오, 레이더 등의 발전에 기여한 바가 크다.

연합국총사령부(GHQ)의 지령에 의해 항공기의 생산, 연구를 금지당한 항공기 각사는 민수용품을 생산하면서 항공금지령이 해제되는 날을 기다리고 있었다. 그러나 그 사이에 세계정세는 끊임없이 변화하고 있었다. 2차대전이 끝날 무렵부터, 연합국내의 전후처리를 둘러싼 자기 의견만 주장하는데 따른 불화가 현저히 나타나고 있었으며 1940년대를 통해 동서독, 남북한의 분단에서 보는 「냉전」이 한층 더 심화되어가고 있었다. 이 사태를 더욱 진전시키는 사건이 발발했다.

1950년 6월 25일, 한반도의 북위 38도선 전역에 걸쳐 전쟁이 일어났다. 전쟁은 일거에 확대되고 전세계가 긴장했다. 이 전쟁을 계기로 하여 미국의 대일정책이 크게 전환하였으며, 1952년 4월 대일평화조약이 체결되었다.

이 대일평화조약의 발효를 가까이 둔 1952년 4월 9일 GHQ에 의한 「병기 항공기의 생산금지령」이 해제되었다. 이 결과 정부의 인가를 조건으로 하여 항공기공업은 항공기의 생산과 연구를 할 수 있게 되었다. 그러나 약 7년간의 금지기간중 세계의 항공기술은 음속의 벽을 돌파하는 제트기를 생산하는 등, 장족의 진보를 이룩했으며, 피해를 입은 채 건물과 배상지정이 해제된 노후설비밖에 가진것이 없는 일본의 항공기공업을 재출발시키는 것은 어려운 일이었다. 이런 와중에서 처음에는 한국전쟁의 특수에 의한 재일 미군기의 오버홀부터 출발했다. 한국전쟁은 「한국특수」에 따라 일본에 여러가지 영향을 가져왔다. 한국특수는, 결과적으로 피해한 일본의 경제를 일으켜 세우는 활력소가 되었다. 그 영향은 많은 산업에 파급되었으나, 특히 항공기공업은 이로 인해 재기의 계기를 가져왔다. <계속>