

# 항공산업재편과 기반구축

## 일본의 항공기산업 (3)

### 항공기산업의 재개

#### 미군기의 수리

다찌가와와 극동공군보급소에서는 전후 얼마 안 되어 미 공군기의 정비, 수리에 다수의 일본인 기술자를 고용하여, 이들이 최신의 정비, 생산 기술을 습득하여 항공산업 재개후에 각회사에 분산한 일도 항공기관련산업의 재건에 도움이 되었으나 미군기의 오버홀과 수리도 거의 7년간의 금지기간중에 커다란 발전을 이룩한 세계의 항공기술을 항공기 각사의 기술자가 습득하는데 큰 역할을 하였다. 전후의 부흥을 지향하는 일본정부는 항공기산업재개와 동시에, 통산성 기계국에 항공기생산행정에 관한 특별조사회를 설치했다. 또 1952년 8월에는 통산성 중공업국에 항공기과가 신설되었다.

이 일련의 움직임 속에 같은 해 7월에 항공기제조법이 제정, 공포되었다. 그리고 8월에는 동 시행령이, 이어 1953년 1월에 동 시행규칙이 제정, 시행되어 여기에 항공기공업 재개에의 길이 열린 것이다. 한편, 1952년 9월에 향후의 항공기공업의 진로에 대해 검토하는 항공기생산심의회가 설치되었다. 이 심의회는 통산장관의 자문에 의해 항공기의 생산, 기술향상에 관한 주요사항을 조사, 심의함과 함께 관계장관에 건의하는 것을 임무로 했다. 동 심의회는 발족후 활발하게 의견논의나 건의를 하여 일본의 항공기공업이 오늘날의 모습을 형성하는데 진력했다. 당시의 통산성 항공기과는 항공기 및 그 부품에 관한 사항, 항공기제

조법의 시행에 관한 사항, 항공기생산심의회에 관한 사항을 업무로 하고 있으며 일본항공기산업 전반을 관장하고 있었다. 이와같이 항공기공업의 재개에 따라 정부와 업계의 움직임이 활발히 전개되었으며 1953년 말까지 항공기제조법에 따라 제조, 수리를 신청한 기업은 29개사에 달하고 있었다.

#### 항공기공업 재건체제의 확립

1952년 구 항공기제조회사 9개업체는 항공기산업 재개를 위하여 항공산업간담회를 결성했다. 여기에 참가한 것은, 新미쯔비시, 후지산업, 가와사끼중공업, 후지공업, 가와사끼제작소, 도오코오 가스전기, 신명화공업, 쇼와비행기, 新아이찌기업의 9개사였다. 다음 달에는 항공기용 소재회사인 스미모도금속, 후루가와전기, 신코오금속, 일본특수강이 가입하여 13개사가 되었다. 다음 해 2월, 명칭을 항공공업회로 변경했으나 1954년 5월에는 이미 전년 3월부터 활동하고 있던 항공기부품간담회와 합병하여 일본항공공업회로 발전해 나갔다.

이와같이 항공기제조법이 제정된 후, 여러가지 체제가 정비됨에 따라, 미군과 보안청 관계의 수요는 확대되고 항공기공업의 재건도 겨우 궤도에 오르기 시작하고, 신규로 참여하는 기업이 연이어져 갔다. 그러나, 수요가 한정되어 있던 당시의 상황에 있어 기업의 난립은 재건을 향해 다시 일어서려고 하고 있던 항공기공업에 있어서는 폐해가 되었다. 이와같은 상황속에서 1954년 6월, 종래의 항공기제조법의 재검토가 시작되고 일부가 개

정되어, 9월에 현재의 항공기제조사업법으로 제정되었다. 새로이 시행된 동법은 「과잉투자를 배제하고 생산분야, 생산계열에 일정한 질서를 부여하고자 한다」라는 것을 하나의 목적으로 하고, 사업에 대해서는 항공기제조법이 인가제인 것을 허가제로 하는 등 큰 폭의 보완을 했다.

또, 종래의 제조설비와 제조방법의 검사가 개정되고, 설비면은 허가시에 검토, 기준유지의무가 가해지며, 제조면에서는 허가제가 되었다. 그 후 이 법은 과잉투자를 방지하기 위해 일본항공기공업의 타개방안을 법의 제도면에서 규정해 나가기로 했다. 이 법은 1962년의 행정불복심사법의 시행에 따라 개정을 거쳐 현재에 이르고 있으나, 기본 골격은 시행당시와 변함이 없다. 그 때문에 일정한 역할을 완수해 왔으나 국제적인 진출이 기대되는 작금의 상황을 볼 때 향후 일부의 재검토가 필요하게 될 가능성이 있다.

### 방위청의 발족과 면허생산의 개시

1953년에 가와사끼기계공업은 일본기계무역(뒷날의 미쯔이물산)과 공동으로 미국의 벨 헬리콥터사로부터 벨 47 헬리콥터의 기술을 도입하여 국산화에 성공했다. 벨 47은 소형으로 탑재량에도 한계가 있었으나 농약살포용 헬리콥터로서 가격이 알맞고 사용이 간편하다는 점 등으로 1964년경부터 급속하게 수요가 늘어나 총 236대가 생산되었다. 그러나 현재는 터빈기라든가 적재량이 많은 중형헬리콥터, 저가격기 등의 경합기가 출품되어 그 인기가 쇠퇴하고 있으나, 벨 47은 그 후 일본의 헬리콥터의 선도역할을 수행했다고 평가되고 있다.

1954년에 방위청이 설치되었다. 이로 인하여 항공기생산의 주체는 방위청의 면허생산으로 점차 옮겨져 갔다.

그러나, 당시 한국전쟁등에서 사용되고 있던 항공기의 가격은 대단히 높아 미군의 F86 제트전투기가 1대에 1억5천만엔, 연습기인 T33A조차 7천만엔이었다. 방위청의 당해년도 항공기 구입비는 불과 7억엔이었으며, 장비는 미군의 제공에 의지할 수 밖에 없었던 것이 당시 일본측 관계자의 일반적인 생각이었다.

1953년에 후지중공업은 비치 에어크래프트사와 기술도입계약을 체결하여, T-34의 생산을 개시하여 항공자위대, 해상자위대의 초등훈련기로서 162대를 생산했다. 이것은 기술도입에 의한 소형 비행기생산의 시초였다. T-34는 그 후 훈련기와 연락기로서 육상자위대의 LM-1, TL-1, 해상자위대의 KM-2로 개량되고, 또 항공자위대가 T-34의 후속기로서 채택한 T-3까지 포함하면 모두 300대가 생산되었다.

### F-86F의 일본국산화율은 60%

1955년대에 들어와서, F-86 제트전투기와 T-33 제트훈련기가 1955년 6월의 제1차, 다음 해의 제2차, 그 이듬 해의 제3차 미일협정에 따라 면허생산을 하게 되었다.

F-86F는 新미쓰비시중공업이 주계약업체로서 노드아메리칸사와 기술제휴하고, 1956년 3월부터 생산을 개시하여 1961년 2월까지 300대를 생산했다. 그리고 T-33A는 가와사끼항공기사가 주계약업체가 되어 록히드사의 기술을 도입하여 1955년 10월의 생산개시로부터 1959년 3월까지 210대를 납품했다.

두 기종을 생산하기 위한 총경비는 약 530억엔이었다. 또 제3차 생산의 평균 국산화율을 보면, F-86F는 48%, T-33A는 43.1%로 최종 국산화율은 60%와 65%에 달했다.

미국으로부터의 기술도입이라고는 하나 F-86F와 T-33A의 최종국산화율이 4~5년 사이에 60%를 상회했다는 것은 특기할만한 일이다. 그리고 이 결과는 新미쓰비시중공업, 가와사끼항공기 등 관련 회사뿐만 아니라 일본의 항공기공업과 연계되는 관련기업의 실력을 높이고, 그 후의 발전에 자신을 가지는데도 크게 고무되었다.

### 일본제트엔진회사의 설립

제트엔진에 관심을 가진 수개업체는, 재개 전부터 각각 독자적 연구를 하고 있으며, 항공기산업 재개와 함께 오오미야후지공업(뒤의 후지중공업)에서는 통산성으로부터 보조금 320만엔을 받아 연구를 개시하였으며, 또 이시가와지마중공업(뒤의 이시가와지마하리마중공업)은 관련된 각사

의 참여 속에서 주일 미군으로부터 제트엔진을 차용하여 연구조사 등을 시작하고 있었다. 다음 해에는, 수개사가 보조급교부신청을 하려고 하는 등 활발한 움직임이 보였다.

제트엔진에 관해서는 전술한 바와 같이 일본은 경험이 적고, 각사가 개별적으로 추진함에 따라 자금, 설비, 기술자 등은 한정되어 있어, 차제에 차라리 공동협력할 필요가 있다는 판단에서, 1953년 7월, 이시가와지마중공업, 후지중공업, 후지정밀 및 新미쯔비시중공업의 4개사(뒤에 가와사기 항공기도 참가하여 5개사)의 출자에 의해, 일본 제트엔진주식회사가 설립되었다.

동사는 1954년 7월에 후지중공업이 다루고 있던 추진력 1톤의 JO-1엔진을 인수, 이것을 완성하여 실험연구를 추진하는 한편, 새로이 대형(추진력 3톤)엔진 J-1을 설계, 시험제작하는 방침을 결정했다. 처음에는 후지중공업의 협력에 의해 연구를 시작했으나 1955년 6월에 본사를 도모코로 옮겨 제반설비의 정비에 노력했다.

JO-1엔진은, 1954년 12월에 점화식을 가졌으며 1955년 4월까지 1호기에 의한 운전시험이 실시되었으나 압축기부분이 파손되어 2호기와 일부를 교체한 뒤 12월까지 실험이 계속되었다. JO-1은 이러한 파손사고 외에 중량이 설계치보다 무거운 것, 추진력이 설계치(1000kgf)에 미치지 못한 일(870kgf)등으로 해서 실용화되지 않았으나 설계 시작 운전실험 및 관련연구를 함으로써 국내개발에 대한 자신을 가지게 된 의의는 크다.

한편 대형 엔진 J-1은 1954년 10월에 1차 설계를 완료했으나 수요의 전망이 곤란한 점, 많은 개발비가 소요되는 등으로 따로 본 엔진의 기본 계획을 기초로 하는 J-2엔진(추진력 750kgf)의 계획에 착수하여 J-1엔진은 중지하게 되었다.

1955년 방위청은 제트 중등훈련기 국내개발방침을 결정하고 추진력 1200kgf정도의 제트엔진을 소요제기하였. 그래서 동사는 J-2계획을 이 훈련기를 겨냥한 J-3엔진(추진력 1200kgf)으로 바뀌 설계를 추진하게 되었다.

**이시가와지마 중공업에 제조권을 양도**  
1956년 3월말에 방위청으로부터 J-3형 엔진 3기

의 시작주문을 받아 (1기 3150만엔) 같은 해 11월에 1호기를 납품하고, 다음 해 6월에 3호기까지 납품을 완료했다. 그후 1959년 3월까지 누계 7기를 납품하고, 8월까지 한지실험, 공중실험을 포함하여 실험을 종료, 실용화의 단계에 이르렀다.

방위청의 중등훈련기 J-1F1의 생산계획안이 구체화하고, J3의 양산체제를 긴급하게 정비할 필요성이 대두되었다.

일본제트엔진에서는 양산을 목적으로 하고 있지 않았기 때문에 출자 5개사중 제트엔진부품생산에 비교적 풍부한 경험과 설비를 가지고 또한 공장을 인접에 둔 이시가와지마중공업에 제조권을 양도하여 양산하게 되었다. 이시가와지마중공업에 대해 일본제트엔진은 기술협력을 하고 출자 각사는 제조에 협력하게 되었다.

1959년 3월, 일본제트엔진은 이시가와지마중공업과의 사이에 제조권계약을 체결하여, J-3은 양산의 길이 열렸다.

1960년 5월 후지중공업이 시험제작중인 제트중등훈련기 J-1F1에 장착되어 우즈노미야비행장에서 시험비행이 성공리에 수행되었다. 방위청기의 면허생산을 기반으로하여 발전해 온 일본의 항공기공업은 점차 방위청기와 민수기의 자주개발, 생산으로 발전하고 주요항공기제작사의 개발·생산체제는 서서히 정비되어 갔다.

### 자주개발을 위한 발돋움

1954년에 들어서면서 부터 경 제트기의 연구를 개시하였고, 또한 방위청은 제트중등훈련기의 개발에 착수하려고 하고 있었다. 항공자위대는 발족당시 조종훈련을 위해 T-34 초등훈련기, T-6 중등훈련기, T-33 고등훈련기의 3단계를 거쳐 F-86 제트훈련기에 이르는 체계였으나 중등훈련기 단계부터 제트기로 하는 것이 훈련상 효율이 좋다는 등의 이유로 T-6으로 대체, 새로운 제트훈련기의 구상이 제시되었다.

방위청은 국제적인 기술개발의 퇴조 등을 고려하여 1955년 2월 이 중등제트훈련기를 국내에서 자주개발할 목표를 굳히고 新미쯔비시중공업, 가

와사끼중공업, 후지중공업, 新明化공업에 연구협력을 의뢰하고 같은 해 11월에 청내의 검토결과, 후지중공업의 제안을 결정했다. 1956년 7월 동사에 시험제작기 3대(비행시험용 2대, 강도시험용 1대)가 발주되었다. 이 중등제트훈련기는 T-1이라고 부른다. 엔진의 개발은 기체의 개발보다 오래 걸리며, 더욱이 제트엔진의 개발은 이것이 처음인 경우에는 신중을 기하지 않을 수가 없다. 이때문에 T-1의 생산초기에는 엔진이 적기에 조달되지 않아 영국의 브리스틀사의 MK805엔진을 수입, 장착하여 1958년 1월에 첫 비행에 성공했다.

T-1의 개발기간은 불과 1년반이 소요되었을 뿐이다. 비행시험에 합격하여 양산에 들어가고 1964년까지 초도기를 합하여 46대가 생산되었으며 T-1A라고 불렀다. 그후 T-1A의 초도 1호기에 개발이 끝난 J-3엔진을 교환장착한 시험제작기가 제작되어 T-1B라고 명명했다. 그 항공기는 명실공히 순 국내자주개발품이 되었고 1962년에서 1963년에 걸쳐 20대가 생산되었으며, 결과적으로 T-1A는 45대, T-1B는 21대가 되었다.

### 항공기공업의 재건

1955년에 F-86F, T-33A이 본격적으로 면허생산되기 시작하면서 항공기공업의 재건은 차질없이 추진되어 나갔다. 그러나 그때까지의 진행상태는 대부분이 방위수요이며 장기·안정적인 양산계획에 대한 기대가 점차 커져나갔다. 1956년경 통산성과 제작업체측에서 중형수송기에 대한 개발구상의 움직임이 높아지고, 6월에 개최된 항공공업회이사회에서 중형수송기 개발구상이 정식으로 설명되어, 구체적인 계획을 7월말까지 제출할 것에 합의했다.

#### 항공기공업진흥과 중형수송기 구상

중형수송기 개발구상이 목표화된 것은 안정된 항공기공업의 재건에 필요한 민수기 분야에서 장기적으로 지속될 수요를 확보하는 일이었다. 그러기 위해서는 민간·방위·수출의 3개분야에서 수요가 기대되는 중형수송기 이외에는 없었다.

더욱이 장래 항공기의 중점종의 하나는 수송기이며, 그 수송기를 전량 수입에 의존하고 있는 당시의 상황에서 중형수송기 구상이 최적이었다.

중형수송기 개발계획은 7월의 항공기생산심의회에서 조건부로 인정되었으며, 정부의 1957년도 예산에서 1차년도비용으로서 설계연구비가 배정되었다. 그러나 1958년도 예산에서는 시험제작비의 확보가 초점이 되고, 그 확보를 위해 부수되는 입법조치를 강구하지 않으면 안되었다. 이 입법조치와 병행해서 민간항공기등의 국산화촉진에 의한 항공기공업전반에 걸친 진흥대책등을 목적으로한 「항공기공업진흥법」의 제정이 1957년경부터 통산성에서 추진되고 있었다.

「항공기공업진흥법」은 1958년 5월에 공포되었고, 이로 인해서 종래의 항공기생산심의회는 폐지되고 새로이 「항공기공업심의회」가 설치되었다. 그 이후 동 심의회는 수송용 항공기라든가 기타 항공기의 국산화, 그리고 항공기공업의 진흥에 관한 검토의 핵심 역할을 담당하게 되었다.

1958년 5월에 항공기공업계는 1957년도 예산을 배정받아 재단법인 수송기설계연구협회를 설립하고 중형수송기 개발을 위한 기초연구와 기본설계가 시작되었다. 또 동 협회는 설립과 동시에 수송기에 대한 정부지원과 수송기의 현황조사를 위해 구미지역에 조사단을 파견했다.

그 결과, 중형수송기의 자주개발이 항공기공업의 육성에 있어 필수적인 일이며, 「정부의 일관된 항공정책의 확립과 자금면의 강력한 보조가 필요하다」라고 보고되었다.

그러나 정부의 1958년도 예산에서는 설계연구비로서 약간의 보조금이 책정되는데 불과했다. 다음년도의 예산편성에 있어 통산성은 민관공동출자의 특수회사 방안의 조건으로 시험제작비용 약30억엔을 배정하였으며, 동 계획의 수행을 보충하게 되었다.

#### 일본항공기제조(주)의 설립

1958년 12월, 1959년도 예산의 장관절충결과 특수회사에 대한 정부출자가 인정되었으나, 항공기공업계에서도 민관공동출자에 따른 특수회사 설립을 위한 준비가 진행되고 있었다.

특수회사 일본항공기제조는 그 설립에 관한 항공기공업진흥법의 일부를 개정하여 1959년 6월에 발족하였고 중형수송기의 개발업무를 이어 받았다. 동사는 정부외에 항공기 관련 제작사, 상사, 금융기관등 약 200개사의 민간기업이 출자하여 민관일체로 대형프로젝트를 수행할 체제가 발족되었다.

다음 해에는 시제개발체제도 발족하게 되고, 기체 6개사(新미쓰비시중공업, 가와사끼항공기, 후지중공업, 新명화공업, 일본항공기, 쇼와비행기)의 작업분담, 부품·재료등의 생산체제도 결정되고, 중형수송기는 YS-11로 명명되었다. 기체의 세부설계와 시제기 제조의 작업분담은, 전방동체와 중앙동체 및 전체 조립이 新미쓰비시중공업, 주익과 나셀은 가와사끼항공기, 꼬리 날개가 후지중공업, 후방동체가 新명화공업, 보조날개와 플랫이 일본비행기, 하니컴구조가 쇼와비행기였다. 이 작업분담은 그후의 양산에 대해서도 적용되었다.

YS-11은 1962년 1월, 양산 제1롯트 5대분의 생산착수를 결정하고, 8월에는 1호기의 첫비행에 성공했다. 첫 비행의 성공에 의해 제2롯트의 생산이 결정되었으나, 일부구조와 조종성에 문제점이 있는 것이 판명되어 개량되었다. 1964년 8월 개량에 성공하고 운수성 항공국의 형식증명을 얻어 판매교섭에 들어갔으나 스케줄이 약 1년 지연되었다.

이 지연은 당초 계획한 YS-11의 판매예상에 크게 영향을 주는 한 원인이 되었다. 더구나, 1968년에 FAA(미연방항공국)의 형식증명도 취득하였다.

YS-11의 개발에 있어 당초의 시장조사에서는 당시 전세계의 항공기회사가 보유하고 있던 2,300대 규모의 DC-3, DC-4, C-46의 대체를 대상으로 하고 있었다. 이들 기체는 모두 십수년전에 생산이 중단되었으며, 각 항공사는 새로운 기체로 교체할 것을 구상하고 있었던 것이다.

### 최종적으로 182대를 생산한 YS-11

YS-11개발은 최초의 시도라는 점에서 신중하게 대처하고 있는 가운데 앞에서 기술한 바와 같이 약 1년 가까이 지연되고 말았으며, 양산된 비

행기는 1964년 여름에 등장하게 되었고, 그사이 DC-3의 시장은 YS-11에 앞서서 포커사의 F27, 비커스사의 바이카운트, 호커시드레이 HS-748이 진출하게 되었다.

그 뒤에 국내에서 140대의 수주라는 예상은 계획의 반 정도가 되고 해외로부터의 주문도 저조하여 한때는 궁지에 몰리기도 했다.

그러나 미국 퍼트몬드사로부터의 21대 수주를 계기로, 1968년에는 국내, 수출을 합하여 40대에 가까운 수주를 받아 당초 계획 150대 생산을 상회하는 182대를 생산했다.

YS-11은 약 58억엔의 개발비를 투입하여 기본형기를 개발한 것으로 볼스로이스사의 Adour-10 엔진 2기를 장착한 60인승의 저익단엽기이며, 당시로서는 세계 최고수준의 수송기로서 주목을 받은 일본 최초의 민간수송기였다.

그러나 호커시드레이 HS-748등의 경쟁기종에 고개를 빼앗겨 채산면에서 고전을 면치 못했으며 경영면에서 극히 어려운 상황이 되어, 1978년에 182대를 생산한 것을 끝으로 중단했다.

이와같이 YS-11은 목표이상의 판매실적을 올렸다고는 하나 결국 일본항공기제조는 360억엔이라는 거액의 누적 적자를 내어, 1982년도 말에 해산하고 말았다.

큰 적자를 냈지만 YS-11의 개발은 몇가지 중요한 의의가 있었다고 말할 수 있다.

먼저 첫째로, 민수를 목표로 하여 개발된 최초의 항공기이며, 안정된 항공기산업의 재건이라는 명목은 일단 성공을 보게 되었다는 점이다.

둘째로, YS-11은 방위수요와 민수를 양립시키는 일이 항공기산업발전의 요체이라는 것을 상기시켜 주었다는 점이다.

셋째로, YS-11의 수출로 해외에 일본의 항공기산업의 실력을 인식시킨 일이다.

넷째로, 항공기산업계의 공동개발, 생산이라는 방식을 경험토록 하여 성공시켰다는 일이다.

YS-11의 설계, 시험제작은 일본의 기체회사 6개사가 공동분담하여 이 경험이 그 후의 국제공동개발에도 능동적으로 참여할 수 있게 되었다.

## 소형기의 개발 활기 생겨

YS-11의 개발에 병행하여 민간기 분야에서는 소형기개발이 활성화 되었다.

첫째는, 미쯔비시중공업이 개발한 비즈니스터보프롭기 MU-2로, 1963년 9월 14일에 첫비행에 성공하고 그후 양산으로 들어갔다. 주로 미국의 수요를 겨냥한 것으로 구조부분을 완성시킨 상태에서 미국에 수출하여 현지에서 엔진, 계기등을 장착하여 판매하는 방식을 취했다.

1965년 8월 12일에는 후지중공업이 개발한 FA-200 이 첫 비행했다. FA-200은, 단발 피스톤 엔진의 경비행기로 유럽과 미국에도 수출되었다.

두 기종 모두 해외의 동급 기체와 비교해서 손색이 없는 성능이어서, 판매실적도 좋았으나, 채산면에서는 YS-11과 같이 고전했다.

그러나 YS-11, MU-2, FA-200의 3개 기종 모두가 시기에 일본의 수출에 공헌했다고 말할 수 있다.

더욱이 항공우주기술연구소는 FA-200이 가진 높은 스텔성능에 착안하여, 이것을 스텔연구기 FA-203으로 개조, 학술연구를 실시하여 관계각방면의 주목을 모았다.

1954년에 방위청이 발족되고 동시에 항공자위대가 창설되었다. 방위청 발족에 즈음하여 방위청설치법이 공포시행되었으며 그 제62조로 새로이 국방회의가 내각에 설치되고, 국방에 관한 중요사항을 심의하게 되었다.

국방회의의 설치는 국방의 중요사항에 민수조정의 원칙을 관철시켰으며 이에 따라 1956년 7월, 수상의 국방 자문기관으로서 「국방회의의 구성등에 관한 법률」이 공포 시행되었다.

## 방위력 정비계획과 항공기공업

제1회 국방회의는 1956년 12월에 개최되었다. 여기서는 의사운영규칙을 결정했으며 이후 계속해서 국방에 관한 중요사항을 결정해 나갔다. 즉 1957년 5월에는 「국제협조와 세계평화의 실현, 국가안전보장기반의 확립, 효율적인 방위력의 정비, 美日안보체제를 기조로 한다」라는 이념에 따른 국방의 기본방침을, 6월에는 제1차 방위력정비계획(1958~1960)을 그후 주요장비품의 기종등을 결

정하여 자위대의 정비계획이 정식으로 수립되었다. 그리고 방위산업에 관련하여 「각종 신병기에 대해 연구개발에 총력을 경주하고 중요장비품의 개선을 도모한다」 「장비품의 정비는 국내생산에 상당부분 미국으로부터의 공급을 예정한다」 「방위력의 정비와 더불어 방위산업의 정비에 대해 필요한 조치를 강구한다」라는 방침이 나왔다.

이 기본방침에 따라 1차방위력 정비계획에서는 항공자위대의 약 1,300대의 장비목표(1962년 말)에 대해 전투기 480대를 위시하여 항공기는 1960년 말까지 함께 1,130대에 달했다. 1차 방위력정비 계획기간중의 무상원조를 포함한 장비류의 비율은, 국내조달 63%, 무상원조 31%, 유상원조 6% 등이며 항공기 시장도 점점 정비되는 방향으로 향하고 있었다.

1차 방위력정비계획의 초점은 이미 기술한 F-86F, T-33의 라이선스생산이었다. 이를 통해 일본의 항공기산업은 재건의 기초를 만들어 낼 수가 있었으며, 항공기의 생산기술은 해마다 향상을 거듭했다.

1959년 12월의 국방회의에서는 차기주력전투기를 F-104 제트전투기로 결정하여, 라이선스생산을 하게 되었다.

제2차 방위력정비계획(1962~1966년)은 1차 계획 기간중 달성된 근간적 자위력을 정비, 충실하게 하기 위해 정비의 전반적 개선과 근대화를 도모하고, 국내의 제반 보급체제를 강화할 것을 기본방침으로 했다. 그 결정과정에서 美日안전보장조약 개정에 따른 혼란도 있었고 예정보다 1년 늦었으나 1962년도부터의 5개년계획이 성립되었다.

또 2차계획은 미국이 달러방위책의 일환으로서 대일원조를 감소시킨다는 예상에 따라 자주적 정비계획의 추진을 강화하지 않을 수가 없었다. 그러기 위해서는 방위산업의 육성 강화가 필요하며, 2차계획에서는 장기 일괄 발주방식에 의한 생산안정과 합리화, 소규모 간헐적으로 되풀이하는 발주의 방지, 연구개발의 촉진, 원가계산의 중시에 따른 적정이윤의 확보 및 국방상의 관점에서 종합적인 대책이 고려되었다. <계속>