『国際武器移転史』第16号（2023年8月），9-34頁

論 説

第2次大戦後日本における企業再建整備及び軍事工業再建過程の検討
―三菱重工業の事例を中心として―

白戸　伸一*

The Process of Reconstruction of Big Companies and Military Industries in Japan after the World War II:
The Case of Mitsubishi Heavy Industries

By SHINICHI SHIRATO

Since the second Abe administration in 2012, and more recently in the context of Russia's invasion of Ukraine in 2022, the Japanese government's "exclusive defense" policy has undergone significant changes. Consequently, the nature of the defence industry may also be required to change. This paper focuses on the supply system of aircraft and guided weapons, which have been emphasised as key equipment for Japanese Self-Defense Forces. The main equipment of the Self-Defense Forces has been maintained through central procurement by the Defense Agency and, since 2007, the Ministry of Defense. The top 20 companies with the largest procurement amount account for approximately 70% of total central procurement, with Mitsubishi Heavy Industries, Japan's largest arms manufacturer, taking the largest share. As such, we examine the transition of Mitsubishi Heavy Industries' weapons production. This time, however, we focused on the period up to 1980s.During the late 1960s, more than 90% of the equipment used by the Self-Defense Forces was procured domestically. However, this does not necessarily indicate that the weapons were domestically produced or that "an independent supply system" was established. Analysis of Japan's procurement of aircraft and guided weapons, which account for a significant portion of the central procurement amount, taking the example of Mitsubishi Heavy Industries, indicates that the country relies on license agreements with US arms companies and "Foreign Military Sales". In this sense, Japan's defence industry is believed to be increasingly dependent on the United States.

はじめに

小稿は、わが国の防衛産業の発展過程を跡づけながら、国際的な武器移転の展開のなかで日本の防衛産業がどのように位置づけられるか、また防衛産業の功罪を解明する研究

＊明治大学国際武器移転史研究所客員研究員・明治大学名誉教授(Emeritus Professor, Researcher, Institute for the History of Global Arms Transfer, Meiji University)

の一環である。防衛産業によって生産される武器は、国家存立のための「自衛権」を根拠とした防衛力の物質的基礎を構成する。平和憲法制定以降、歴代の日本の政権は「専守防衛」という政策理念を掲げて防衛政策を展開し、国内の防衛産業もそのような政策に規定されながら展開してきたと考えられる。しかし2012年の第2次安倍内閣の成立以降、武器移転規制の緩和[1]や集団的自衛権行使の容認、安全保障関連法制定に見られるように従来の防衛政策の転換が進められ、さらに2022年2月のロシアのウクライナ侵攻以降、このような転換はさらに拍車がかけられた。すなわち同年5月の経済安全保障推進法（経済施策を一体的に講ずることによる安全保障の確保の推進に関する法律）の制定[2]、2022年12月岸田内閣によるいわゆる「安保三文書」の閣議決定[3]、2023年4月からの防衛産業強化法案（防衛省が調達する装備品等の開発及び生産のための基盤の強化に関する法律）の国会審議・可決、さらに同月政権与党の自民・公明両党による防衛装備移転3原則見直し協議（殺傷能力のある武器の輸出解禁に踏み切るか否かが重要論点となる）へと転換が加速化されているのである。いずれも歴代政権が「専守防衛」の視点より自制してきたものを

1）武器輸出をめぐる政策展開として、1967年４月衆議院決算委員会での佐藤首相による武器輸出三原則に関する言及があり（共産圏、国連決議による武器輸出禁止国、国際紛争当事国及びそのおそれのある国への武器輸出禁止）、1976年２月衆議院予算委員会での三木首相の政府統一見解（武器輸出三原則対象地域への武器輸出禁止、それ以外の地域への武器輸出の抑制、武器製造関連設備も「武器」に準ずる）による禁止対象の拡大があり、日本からの武器等輸出が原則的に不可能と認識されるに至る。しかし、その後は1983年中曽根内閣による対米武器技術供与の例外化、2011年民主党野田内閣の「防衛装備品等の海外移転に関する基準」による「包括的例外措置」化、2014年安倍内閣による「防衛装備移転三原則」の新原則化（この閣議決定で、武器輸出は従来の原則禁止・例外認可から原則自由化・禁止事項限定へと大きく転換し、武器を含む防衛装備品の輸出禁止政策は大幅に緩和されてきた（沓脱［2015］参照）。

2）本法の目的は、安全保障確保のため経済施策を一体的に講ずる基本方針を策定することであり、その経済施策として特定重要物資の安定的な供給の確保及び特定社会基盤（基幹インフラ）役務の安定的な提供の確保、特定重要技術の開発支援、特許出願非公開制度の創設が含まれていた。背景には、安保上の脅威となるような経済のグローバル化＝相互依存や、先端技術開発の軍事用・民生用の並行的進行（デュアル・ユース）があり、先端技術流出の防止、半導体・医薬品等生活必需物資の確保（サプライチェーン強化）、ＡＩ・バイオ等今後の重要技術開発の連携育成に取り組む必要があるとされている。殺傷能力のある武器移転の管理のみの安保政策では不十分であり、必需的物資の確保・安定供給や特定社会基盤の維持・強化、さらに重要技術開発に安全保障の観点から政府が関与しようとしている点で、新たな視点での安全保障政策の展開と捉えうる。

3）この「安保三文書」は、1.外交・防衛政策の長期指針「国家安全保障戦略」：2013年初策定の安全保障戦略を改定し、敵基地攻撃能力（反撃能力）の保有と2027年度に防衛費・補完経費でGDP ２％へ増額をめざす。2.防衛計画の大綱を改称した「国家防衛戦略」：日本への侵攻発生に対する阻止・排除を目標としてミサイル防衛能力を強化し長射程ミサイル増産体制確立・米国製トマホーク早期取得が含まれている。3.中期防衛力整備計画の対象期間を10年に延長した「防衛力整備計画」：極超音速誘導弾、潜水艦発射型長射程ミサイルの重層的保有や常設の統合司令部創設、で構成されており、2023～27年度防衛費43兆円をめざすというものであった（東京新聞2022年12月17日付参照）。したがって、敵基地攻撃能力（「反撃力」）保有を自衛権が許容するものと捉え、極超音速誘導弾、潜水艦発射型長射程ミサイル等の重層的保有を防衛力整備計画に盛り込んでいた。

転換させる展開として捉えうるものであり、今後、防衛産業にも新たな展開をもたらすだろう。

このような転換を眼前にしながら、今後の防衛産業のあり方を検討するためには、そもそも今日まで日本の防衛産業がどのような道を辿ってきたかを確認しておくことが必要である。そこで小稿では、自衛隊の防衛装備のうち第2次大戦後に通常兵器として重要性が高まってきた航空機や誘導武器（ミサイル等）を中心にその供給体制がどのように展開してきたのかを、まずは第2次大戦後から1980年代まで検討する。一般に、民需生産における経済のグローバル化は高度な技術による高い生産力を有する先進国・地域から後発国・地域への技術移転をもたらし、その過程で経済格差が徐々に解消され人類全体により豊かな生活をもたらす可能性を含んでいる。しかし防衛産業におけるグローバル化は、例えば高度な技術に依拠した武器の生産と消費は、敵対する国家や民族間におけるより大規模な殺戮を引き起こし、例えば核兵器を敵対的国家間で使用すれば人類の滅亡をもたらす可能性さえ秘めている。なお、防衛産業を「死の商人」として批判的に捉える見方と、防衛産業の必要性から国家と防衛産業企業を「相互依存関係」にあるとみたり、科学技術の発展に寄与し産業全体への波及効果があるとして肯定的に捉える見方がある。科学技術におけるデュアルユースを指摘して、防衛産業を肯定的に捉える主張も後者に属していると言えよう[4)]。これらを検証するためにも、防衛産業の実態を解明することが不可欠である。

1. 戦後日本における防衛産業の担い手

自衛隊が任務遂行に用いる戦闘機、艦艇、誘導弾、通信・情報システム、燃料、食糧・衣料等の防衛装備品の生産・流通を担っているのが防衛産業であり、それにはこれらの修理・維持等に関する役務を提供する業者も含まれている。防衛装備庁は中央調達を通じてそれらの品目を入手する。防衛装備庁の「中央調達の概況　令和4年度版」によると、防衛用装備品類の製造・販売とそれらの整備サービス等を提供しうる登録業者数は、関東甲信越地域だけでも約8,000であり、複雑で高度な製品なら関係者数がさらに増える。

防衛産業においてはどのような企業が有力企業なのか。表1は防衛省（2006年以前は防

4) 横井［2022］では1910・30年代の英国における民間兵器産業批判として「死の商人」論展開が紹介されている。佐藤［2015］は「死の商人」論の系譜を辿りつつ、「軍産複合体」論を含めそれらが「平和主義運動を支持する勢力が脅威対象として作り上げた虚像」として批判的に捉えているが、国家と武器企業は「相互依存関係にある」と捉えているため、「虚像」論の説得力に欠ける。デュアルユースを主張する財界人の発言については白戸［2023］で触れたが、民生品のハイテク化が軍需転用される可能性を広げているようだ。

衛庁）内の防衛装備庁（2014年以前は調達実施本部、契約本部、装備本部等）による中央調達契約で上位20社からの調達状況を示したものである。上位20社の契約高はコンスタントに中央調達本部契約額の6～7割上位を占めており、これらの企業が日本の兵器産業の中核となっている。なかでも上位3社の顔ぶれはほぼ決まっており、戦闘機、対潜哨戒機等の航空機や艦艇・潜水艦、誘導弾といった重要兵器を生産している。中でも三菱重工業は、艦艇と戦闘機の生産の分野で抜群の供給力を持っており、その結果ほぼ一貫して供給力第1位を維持している。小稿で三菱重工に着目する理由もここにある。

さらに、2021年度中央調達の実績をみると、誘導武器や航空機関係の調達額が突出しており、これらの防衛装備品供給が防衛産業において重要であることが窺える。1960年代後半以降の上位企業の順位動向をみた場合、国内における航空機や誘導弾の開発技術が向上するにつれて通信・電子工業分野で有力な企業が徐々に上位に上がってきている。富士通や沖電気工業の上昇はその典型例であり、兵器と情報通信技術の連結は弾道ミサイルや軍事衛星、ドローン等の無人兵器の役割を勘案すると、今後さらに進行すると思われる。

ところで、自衛隊の防衛装備、特に兵器の装備は、日米安保条約や日米相互防衛援助（MSA）協定等により米国からの支援により整えられてきた経緯がある。この点に関して図1により調達方法の変化をみておこう。1954年の自衛隊発足から間もない頃は、米国からの無償援助に大きく依存していたが、無償援助は1969年で終了し、有償援助（Foreign Military Sales=FMSと略記）や輸入に代位される一方で、国内調達額が急速に増加している。その結果、第三次防衛計画が展開される1967～71年頃には国内調達が全調達額の9割以上を占めるようになり、武器供給における「自立化」が達成されているようにもみえる。しかし、この点はすでに拙稿で指摘したように装備の質や技術的依存関係において自立化とはほど遠い状態であった[5)]。ともあれ、国内調達額は1970～80年代を通じて急速に増加していることがわかる。そして1990年代以降になると国内調達額も足踏み状態になっている。この点は、1989～91年におけるソ連邦の崩壊、冷戦終結による軍事的緊張関係の緩和、比較的良好な日中関係により自衛隊の装備のさらなる拡大がある程度抑えられていたからといえるかもしれない。

その一方で1978～82年度、1988～94年度には有償援助や一般輸入が若干増加している。これらについてはのちほど詳しく検討するが、有償援助が増加した時期の内訳を見ると、1978～82年度ではF-15J戦闘機、P-3C対潜哨戒機、E-2C早期警戒機が有償援助の対象と

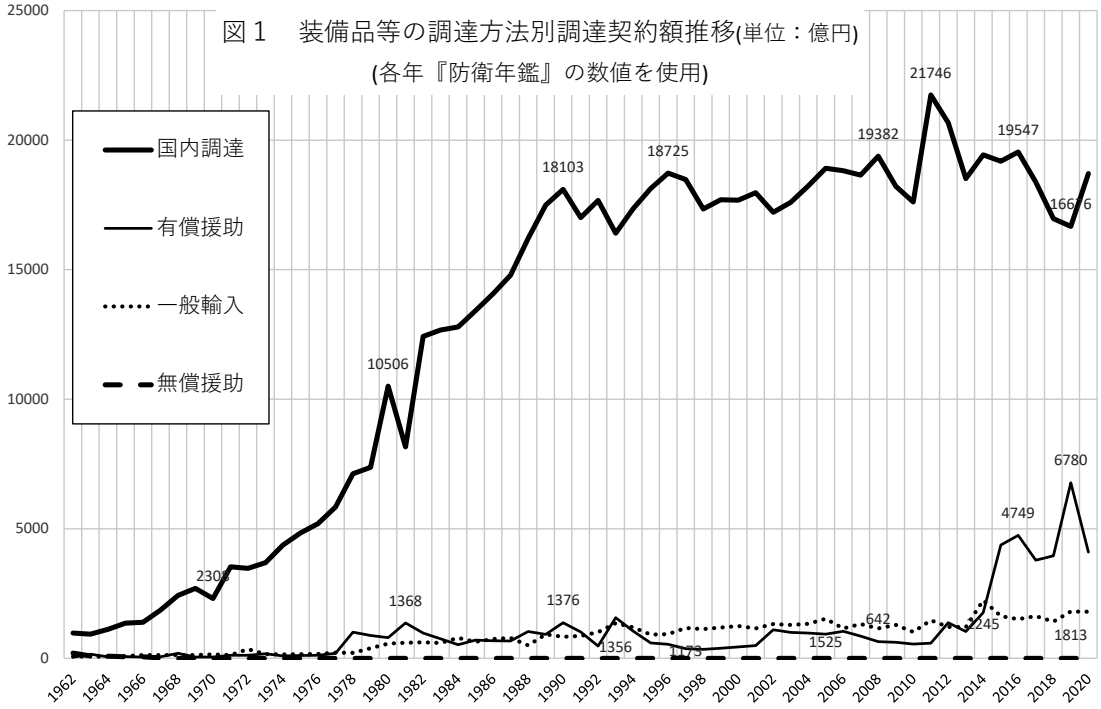
5）白戸［2023］参照。

なっており、高度の技術力が投入された戦闘機や対潜哨戒機等を米国より導入したことが関係していると思われる。さらに2010年代になると有償援助が一挙に増加して、国内調達率が90%を割り込む事態が生じている。2015年度以降ではF-35A/B戦闘機、ティルト・ローター機（V-22オスプレイ）、E-2D早期警戒機、新弾道ミサイル防御用誘導弾SM-3ブロックⅡA等が対象となっている。米国は、一般には調達できない機密性や能力の高い戦

表１ 2021年度及び他年度の防衛装備品中央調達分の契約相手方別契約高順位（上位20社）

契約相手方	金額（億円）	比率%	主な調達品	各年度での順位								
				2021	2020	2019	1980	1979	1978	1969	1968	1967
三菱重工業	4,591	25.5	護衛艦、潜水艦、次期戦闘機	1	1	1	1	1	1	1	1	1
川崎重工業	2,071	11.5	Ｐ－１固定翼哨戒機、 Ｃ－２輸送機、 スタンドオフ電子戦機	2	2	3	3	3	4	2		7
三菱電機	966	5.4	中距離地対空誘導弾、 非貫通式潜望鏡 、 多機能レーダ	3	4	2	4	2	3	4	2	3
日本電気	900	5.0	自動警戒管制ｼｽﾃﾑ、 防衛省ＯＡシステム基盤借上、野外通信システム	4	5	4	6	6	7	5	8	6
富士通	757	4.2	防衛情報通信基盤通信電子機器借上、統合ＩＰ伝送システム	5	3	5		13		19	15	
東芝インフラシステムズ	664	3.7	基地防空用地対空誘導弾、 機上電波測定装置、 捜索用レーダ	6	6	8	5	5	5	6	3	5
IHI	575	3.2	次期戦闘機 ・ 同エンジンシステム、P-1用エンジン、F-35の整備拠点設置	7	8	21	2	4	2	3	6	4
SUBARU	417	2.3	多用途ヘリコプタ、 UH-1J機体定期修理•改修、U125-A機体定期修理	8	25	9		16	16	13	11	13
日立製作所	342	1.9	サイバー防護分析装置の借上、 掃海艦ソーナーシステム	9	9	13	14		11	7	13	8
沖電気工業	277	1.5	えい航式パッシブソーナー、 将来潜水艦用ソーナー装置	10	13	16	16	11	15	20	17	22
小松製作所	183	1.0	120mmＭ、 JM1りゅう弾、 155mmＨ、 M107りゅう弾	11	10	7	11	9	9	8	10	10
ダイキン工業	181	1.0	00式120mm戦車砲用演習弾、 10式120mm装弾筒付翼安定徹甲弾	12	12	12	19		14	12	12	15
エアバス・ヘリコプターズ・ジャパン	175	1.0	TH-135の機体維持包括契約、特別輸送ヘリコプター機体維持•整備業務	13	518	555						
宇宙航空研究開発機構	174	1.0	宇宙状況監視（SSA）衛星システム（衛星 ・ 地上）	14	37							
ENEOS	141	0.8	航空タービン燃料JetA-1	15	21	11	8	10	17	24	21	20
日本製鋼所	138	0.8	62口径５インチ砲、 19式装輪自走155mmりゅう弾砲"	16	14	10	9	12	10	23	5	30
中川物産	133	0.7	軽油２号（艦船用）（免税）	17	16	14						
ジーエス・ユアサ・テクノロジー	130	0.7	潜水艦用主蓄電池（SLH）	18	15	17						
出光興産	110	0.6	航空タービン燃料JetA-1	19	22	22				49	44	46
新明和工業	107	0.6	US-2救難飛行艇、機体定期修理	20	76	88		17	8	32	9	50
20社合計額及び対総額比	13,032	72.3		72.4	62.0	50.1	72.1	61.2	66.6	72.1	68.9	62.2

・2021年度の年間中央調達総額は1兆8,031億円であり、比率はこの総額に対する比率である。
・各年度の順位の項の対総額比も各年度の上位20社の年間中央調達総額に対する比率である。
・2019年度以前では、IHIは石川島播磨重工、SUBARUは富士重工、東芝インフラシステムズは東芝、ENEOSはJXTGや日本石油としての順位を適用。なお、1967年度には川崎航空機工業（1969年に川崎重工と合併）が2位、1968年度は7位であり、1967年度の両社契約高合計は三菱重工業の額をわずかに上回っていた。
・数値は、https://www.mod.go.jp/atla/souhon/ousho/pdf/2-06.pdf及び各年度『防衛年鑑』のものを使用。



闘機等の生産は容易に日本国内でのライセンス生産を認めない様子が窺える。

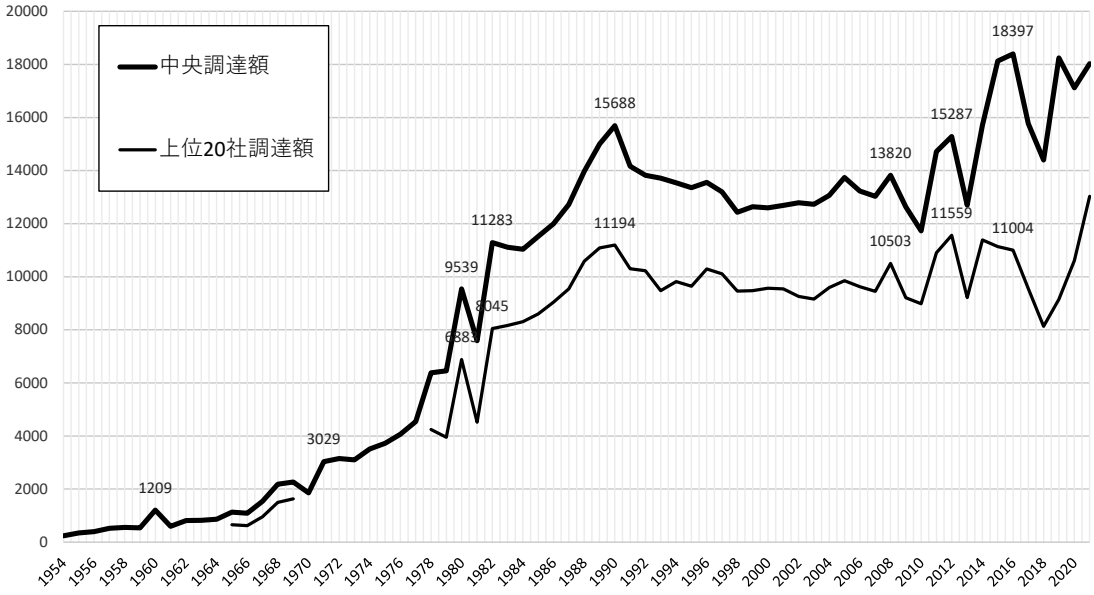
ライセンス生産と有償援助（FMS）の相違点は何か。ライセンス生産は外国企業にライセンス料を支払い、ライセンス取得企業が生産ラインを構築して国内工場で生産する。そのためにライセンス料や生産ライン構築のための初期費用がかかる。 FMSは外国企業が生産したものを輸入し、秘匿性の高い技術については維持整備を当該外国企業がおこなうので、受け入れ後も追加的に維持整備費を支払う必要がある。ライセンス生産のメリットとして、生産効率を高めることや部品修理等を国内でできることから、稼働率を高めることができる点や、技術習得の範囲が広い点があるだろう。被援助国からみた有償援助のメリットとして、秘匿性の高い能力・技術を有する兵器を自国で開発することなく早く使用できることである。しかし、現状では購入価格が高く、また過大な前払金を支払っても納入まで時間を要して未精算額が累積する傾向がみられる[6)]。

議論を中央調達額の動向に戻そう。中央調達には重要兵器の調達が含まれており、図2は、中央調達額の推移と上位20社からの調達額の関係をよく示している。中央調達額の推移については、図1に示された国内調達額全体の動向と類似の傾向を示しているが、1990年代から2000年代に関して中央調達実績の方が減少している点が少し異なっている上、

6) 辻［2022］参照。

図２　中央調達実績と上位20社の調達額の推移(単位：億円)

(各年『防衛年鑑』及び『自衛隊装備年鑑』の数値を使用)



2010年代の変化も顕著であり、調達政策の変化が明瞭である。この点は中央調達の内容を確認するときに留意する必要があるが、今後の課題としておく。類似点として、1970年代から1980年代にかけて急上昇がみられ1990年度には1.57兆円に到達している。上位20社の調達額を全期間捕捉できていないが中央調達額と類似の変化を示しており、1970年代後半から2010年代前半にかけてほぼ7割台を占めている。したがって、これら20社の調達内容を捕捉すれば、その時々にどのような装備（兵器）が自衛隊に整えられていたのかがわかるだろう。

2. 防衛産業の担い手としての民間有力企業の動向—三菱重工業の事例—

ここでは、防衛産業に従事している企業が戦後復興期から高度経済成長期にかけてどのような意図と目標を掲げて事業展開してきたかを検討する。ただし、小稿では中央調達実績で常にトップの座にあった三菱重工業に焦点を当てて検討する。

（1）会社経理応急措置法と企業再建整備法による事業活動再建

GHQは1945年11月に「戦争ハ経済的ニ見テ利益アルモノニハ非ラザルコトヲ周知セシム」ということで企業に対する戦時補償打ち切りを指示し、日本政府は結局翌年7月に受

諾を余儀なくされた[7]。有力企業は在外資産と戦時補償特別措置法で戦時補償を剥奪されることで経営困難に陥る可能性が大であった。これに対する救済策として政府は1946年8月公布の会社経理応急措置法により、戦時補償金請求権を有するか在外資産のある資本金20万円以上の会社をひとまず特別経理会社の対象として、事業存続のための資産を含む新勘定と、その他の資産及び戦時補償金と同額の特別税や旧債務を含む旧勘定に分け旧勘定の決算を棚上げし、新勘定での事業継続を可能とするものであった。そして同年10月公布の企業再建整備法により整備計画を提出させ、旧勘定の特別損失を評価益増や利益で大幅に減らすことができれば、新旧勘定を統合して事業を継続させ、あるいは株主負担や旧債権者負担で旧勘定を清算できれば新旧勘定を併合して事業継続するか、第2会社を設立し新勘定資産を出資・増資して事業を継続させた企業再建整備法の整備計画を提出して認可を受ける必要があった特別経理会社は、1948年11月時点で5114社であった[8]。残存資料によると、1952年9月末で特別経理会社4695社中存続3637社、解散1058社、戦時補償特別税（＝戦時補償額）376億円、在外資産損失86億円、これらを含む損失合計額913億円、旧勘定等の利益合計419億円、インフレ等による資産評価益195億円、この損失合計額より利益合計と評価益を差し引いた特別損失は299億円となり、その多くが株主や債権者の負担で処理された[9]。さらに1947年12月には過度経済力集中排除法が公布され、その対象となる大企業は再建整備計画提出前にまず「再編成計画」を提出して認可を受けなければならず、このことも再建整備計画提出を遅らせる要因になって、整備計画が提出されるようになるのは1948年以降になった[10]。また上記特別経理会社のうち特別損失額の62.5%を占めていた主要企業499社中には、航空機・旧兵器産業21社が含まれていた。この戦時補償特別税額は39.3億円で全体224.7億円中の17%を占めて最高額であり、利益額や評価益を差し引いた特別損失額でも全体187億円中の最高額（52億円）を占めていた[11]。この点で航空機等の事業継続のためには多大の犠牲を伴うことが想起される。なお、1946年8月時点で新旧勘定に分離した特別経理会社の貸借対照表集計によると、産業全体中の主要企業（266社）の総資本・総資産の配分は、新勘定36%：旧勘定64%に対し、航空機・旧兵器部門（11社）の新規勘定の比率が極端に小さい（7%：93%）[12]。このことは、軍需産業解体という占領政策との関連で航空機・旧兵器部門の新規事業への継続がきわめ

7）SCAPIN337ESS/FI「戦争利得ノ除去及財政ノ再建」（大蔵省財政史室［1981］517～519頁）参照。
8）大蔵省財政史編［1983］753頁参照。
9）大蔵省財政史編［1983］903頁、表5-4参照。
10）大蔵省財政史室編［1983］881頁参照
11）大蔵省財政史編［1983］905頁、表5-5参照。
12）大蔵省財政史編［1983］762～773頁、表2-5参照。

て困難な状況にあったことを物語っているだろう。

このような再建整備過程を戦前最大の軍需企業であった三菱重工業を例に見ておこう。三菱重工業は1945年9月GHQ一般命令第1号により軍需生産が禁止されると、同年10月の臨時株主総会で定款変更し、会社の事業目的から艦艇、航空機、水雷等の兵器関係事業を削除し平和産業への転換を図った。さらに稼働事業所を18ヶ所削減し長崎、神戸、下関、横浜、若松、広島の造船所、水島、京都、東京、川崎、茨城の各機器製作所、三原車輛製作所、広島工作機械製作所の13に縮小した。1946年1月以降、工場が次々と賠償指定となり、指定を免れたのは長崎造船所など4事業所のみとなったが、米国の対日政策の転換により、やがてこの指定は解除される。しかし経営難のため、人員は数度の整理により1949年には4万人余まで削減された。航空機や戦車などを生産していた事業所は鍋、釜、度量衡器、農機具、さらにはトラクタ、トラック、冷蔵庫、自転車等「手当たりしだいにその日しのぎの製品を作」った[13)]。そして、1946年8月には会社経理応急措置法の特別経理会社に指定され、戦時補償打ち切りに伴う企業損失を旧勘定に計上して新勘定と分け、さらに企業再建整備法により再建整備計画を作成して再建整備が進められることになったが、財閥系の大企業として1946年12月には持株会社整理委員会より指定持株会社とされ有価証券の68％を同委員会に譲渡しなければならなかった。さらに1948年2月には過度経済力集中排除法の該当企業とされ分割されることになった。すでにそれ以前より分割を想定して、1946年4月には造船、造機、車両の業種別3分割案、同年8月には8社案、1947年7月には三菱商事の解散指令を勘案して当時の23事業所すべてを独立会社とする案も作成してGHQに提示したが、東西対立が顕在化するにつれて米国の対日政策が変更されはじめたので、1948年4月には6社案に変更し、同年5月来日の経済力集中排除審査委員会に細分化は不可であると力説して、同年11月には持株会社整理委員会に不分割の1社案による再編成計画を提出した。このような結果、結局GHQは3社分割を指示し、1949年4月持株会社整理委員会は造船その他の機械工業において独立して競争しうるよう関東、中部、西部の3地域で分割した3社再編成計画の決定指令を下した。これを受けて三菱重工は企業再建整備法による整備計画を立案・申請し同年度11月に認可される。この当時は造船・機械部門の受注増で業績が著増しており企業再建整備法の第2会社としての承継3社の成長を期して倍額増資し、1950年1月、東日本重工業株式会社は資本金7億円（横浜造船所、七尾造船所、東京製作所、川崎製作所）、中日本重工業株式会社は資本金13億円（神戸造船所、名古屋製作所、水島製作所、京都製作所、三原車両製作所）、西

13）三菱重工［1967a］19頁参照。

日本重工業株式会社は資本金9億円（長崎造船所、下関造船所、広島造船所、長崎精機製作所、広島精機製作所）で事業を開始する一方、旧勘定を引き受けた旧三菱重工は解散することになった[14)]。

（2）朝鮮特需・「新特需」による軍需生産再開

1950年6月の朝鮮戦争勃発は日本企業に特需をもたらし、ドッジ・ライン下で低迷していたわが国工業に再生の機会を与えた。日本の「機械工業生産指数は（昭和…引用者）26年から27年にかけて戦前水準の2倍となり、この間に中日本重工業も企業体制を整備し、将来の発展への足固めをすすめていった」とされている[15)]。ドル建ての特需は1950～53年23.7億ドルであり、同時期の日本の輸出額が52.3億ドルだから、特需が輸出の約45%相当の収入を上乗せしたことになる[16)]。1950年8月米国極東軍は日本に兵站指令部（JLC）を設置し特需は本格化した。朝鮮特需を1951年7月までとし、それ以降を「新特需」と区別する見方については中村［2012］等の指摘があるが、米軍による特需は1954米会計年度（1953年7月～1954年6月）までは200億円超だが翌年には急減しているので、この時期までを検討対象とする。1952年に兵器・航空機の生産・修理がGHQの許可で可能になると、在日米軍調達部（JPA）から最初に迫撃砲の発注が大阪機工に出されるが、1957年6月までの米軍特需武器発注額は約520億円であった。表2は、朝鮮戦争における使用や準備のためにどのような兵器類が調達されているか、またどのような企業がそれに対応しているかを示している。そのうち銃砲弾発注額が455億円と圧倒的に多く経団連は「弾薬特需」とさえ呼んでいたが[17)]、小松製作所、神戸製鋼所、大阪金属工業、住友金属工業、旭化成等の18社は1954年末までに合計40億円以上の設備投資により生産体制を整えた[18)]。その際、旧造兵廠の施設・設備の払い下げを受けている事例もあり、小松製作所は旧大阪陸軍造兵廠枚方製造所、大阪金属工業は旧陸軍造兵廠石見製造所や小倉陸軍造兵廠の設備の払い下げを受けていた。

1952年3月の兵器製造解禁と同年4月通産省の財閥称号・標章使用復活決定を受け、旧三菱重工を分割して誕生した上記3社は同年5月及び6月に定款を変更し社名に三菱を復

14）旧三菱重工は1950年1月に解散し、1957年9月に精算業務が終了し、在外債務など未了業務は菱重株式会社（1957年3月設立）へ移管された（三菱重工［2014a］21頁参照）。
15）三菱重工［1967a］26頁参照。
16）中村［2012］569頁、浅井［2002～2003］参照。
17）経団連防衛生産委員会［1964］14頁参照。
18）米軍発注額は日本兵器工業会［1983］108,109頁、事業所については経団連防衛生産委員会［1964］、沢井［2018］参照。

表２　米軍による兵器類発注状況　　（単位：億円）

米会計年度	契約額	兵器類	受注企業
1952	55	迫撃砲、迫撃砲弾、 迫撃砲用照明弾、発煙弾	大阪機工、大阪金属工業、 小松製作所、日平産業
1953	207	榴弾、迫撃砲弾、無反動砲弾、 ロケット弾、手榴弾バズーカ砲、 銃剣、擲弾発射機、対戦車地雷、 銃弾	神戸製鋼、小松製作所、大阪金 属工業、大同製鋼、 日本建鉄、豊和工業、日平産業、 日本製鋼、住友金属工業
1954	228	迫撃砲、無反動砲、銃弾、 迫撃砲発煙弾、榴弾砲発煙弾、 ロケット発煙弾、発煙手榴弾、 榴弾等	豊和工業、日本製鋼、旭大隈、 東洋精機、小松製作所、 日本建鉄、神戸製鋼、大阪金属

・米会計年度は前年7月から当年6月までである。
・出典：経団連防衛生産委員会［1964］77~79頁の数値を使用。

活させて三菱日本重工（旧東日本）、新三菱重工（旧中日本）、三菱造船（旧西日本）と改称し、さらに事業目的に艦艇と兵器の製造・修理（三菱造船及び三菱日本重工）、艦艇、航空機、兵器（新三菱重工）の製造・修理を復活させた。

この時期に米国極東軍は車両や航空機の修理・改造も発注しており、まず車両では米会計年度の1954年度に富士自動車、新日本飛行機、ビクターオート、ブリヂストンタイヤ、三菱日本重工、日野ヂーゼル等10社に修理・改造を発注している。航空機関連では、表3に示したようにまず1952年に昭和飛行機へ軽連絡機の分解修理を発注し、翌年には川崎航空機へP-51レシプロ戦闘機、T-6レシプロ練習機、新三菱重工へB-26、C-46、日本飛行機に艦載機の修理を発注している。さらに1953、54年にはF-86ジェット戦闘機ならびにT-33ジェット練習機の機体・エンジンの分解修理を発注し、1955年には日本飛行機にF-86D全天候戦闘機のオーバーホール契約、新明和興業には米海軍用双発機及び同飛行艇の修理契約が締結されており、これらが車両や航空機の国内製造へと接続されることになる[19)]。

ここでは旧三菱重工系の企業の受注が大きかったので、それらからの調達と企業側の対応を見ておこう。

まず東日本重工業（1952年6月三菱日本重工業と改称）は、横浜造船所や七尾造船所を拠点とした船舶部門が軸であるが、戦前に陸軍の主力戦車や大型バス・高速ディーゼル機関を製造していた東京製作所や川崎製作所があり、戦後の占領下では占領軍車両の再生修理に従事し、朝鮮戦争が始まると多忙を極めたようだ。特に「戦後いち早く戦車の生産

19)　経団連防衛生産委員会［1964］76～87頁参照。

表３　米軍による航空機及び関連装備品等の修理発注状況　（単位：万ドル）

米会計年度	契約額	兵器類	受注企業
1953	164	軽連絡機、P-51レシプロ戦闘機、 T-6レシプロ練習機、 B-26型軽爆撃機、C-46型輸送機、 艦載機	昭和飛行機、川崎飛行機、 新三菱重工、日本飛行機
1954	559	F-86ジェット戦闘機、 T-33ジェット練習機	新三菱重工、川崎飛行機
1955	403	F-86D全天候戦闘機、 海軍用双発機及び飛行艇	日本飛行機、新明和興業

・米会計年度は前年7月ー当年6月までである。なお、その後の契約額は1956年度627万ドル、1957年度733万ドル、1958年度742万ドルへと漸増した。
・1953年6月以降、装備品の修理契約先として東京航空計器、東京計器、日本無線、神鋼電機、日本航空電子工業、萱場工業等があった。
・出典：経団連防衛生産委員会［1964］86,87頁の数値を使用。

技術を活かしてブルドーザを製作」したり建設機械の増産を進めたことや、米国の輸出会社と提携して乗用車「ヘンリーJ」をノック・ダウン方式で組立て、1949年設立のふそう自動車販売で業績を上げた点などは特徴的であった[20)]。

中日本重工業（1952年5月新三菱重工業と改称）は、旧三菱重工の設備・人員の40%継承して発足したが、設立直後は戦災工場立て直しやジェーン台風被害で赤字に陥り、名古屋製作所の津工場、三原車両製作所の静岡工場を閉鎖している。初年度の部門別売上比率は船舶37%、造機40%、自動車23%となっていたが、自主技術開発と同時に海外先進技術を積極的に導入し化繊機械、機関車用ディーゼルエンジン、人絹紡糸機、蒸気タービン、ボイラ等の新規事業を立ち上げている。同社には5事業所があったが、船舶新造・修理の神戸造船所、戦前の航空機製造からバスボデー、紡織機械、スクータ等に転じた名古屋製作所、機体から小型三輪車製造に転じた水島製作所、航空機エンジンから自動車エンジンや小型汎用エンジン製造に転じた京都製作所、鉄道車両製造の三原車輛製作所である。朝鮮戦争勃発により、米軍のバスボデーやジープ用トレーラの製造、トラック、乗用車などの修理作業を大量に受注したが、1950年には海上保安庁より巡視艇2隻を受注している[21)]。

さらに西日本重工業（1952年5月三菱造船と改称）は、長崎、広島、下関の3造船所があり造船事業の比重が格段に大きい点で他の2社とは異なっていた。経営が造船業に大きく依存しているので、軍需を失った戦後は海運業の動向が大きな影響を及ぼすが、1947

20）三菱重工業［1967b］87～102頁、同［2014a］24頁参照。
21）三菱重工業［1967a］24,25,41,88頁参照。

年より政府は海運業者への低利融資による「計画造船」により事業の再建を支援した。1949年の復興金融金庫による融資が停止されたため制度的危機に見舞われるが、代わって「対日援助見返資金特別会計」による私企業貸付が「計画造船」の継続を可能とした。1950年度と51年度の受注新造船許可件数実績を見ると31万トンから61万トンへと倍増しており、背景には朝鮮特需があると考えられる。新造船のみならず修繕船工事の受注も増加し、西日本重工設立の1950年度上期は赤字であったが下期以降は黒字となり、次年度下期には電源開発に伴う事業用ボイラ・タービンの受注も活発になっている[22)]。これらを勘案すると同社にとっても朝鮮特需の影響があったと考えられる。

（3）戦闘機生産の本格化

1954年、自衛隊が組織され防衛装備に対する国内での安定的需要が生まれることで、防衛産業の存立基盤が形成されたと考えられる。確かに自衛隊創設当初の多くの装備は米軍より供与されたものであったが、それらの更新や進化した武器に対処できる十分な性能を持ったものの装備も求められることになる。その意味では新たな武器に対応できる装備の国産化と安定的供給が防衛産業には求められるだろう。防衛装備の国産化は、量的・質的に初期の攻撃に耐えうる防衛力を装備の面で実現するプロセスだと考えられる。防衛装備生産の本格化とは、十分な防衛力のための装備を自給できる状態を維持できる段階と考えられる。この点に関して、現存する武器の能力に相当するものを自給＝国産できるかどうかを検討する場合、「国産」の意味を明確にしておく必要があろう。従来、国産という場合には純国産、ライセンス国産、国際共同開発・生産をすべて含めて使われている[23)]。ここでは防衛装備の中でもきわめて高度で先端的技術が必要とされた航空機分野に注目しながら、自衛隊創設期から防衛力整備計画により装備が整えられていた時期における三菱重工の動向を中心に検討する。確かに朝鮮戦争を契機に防衛産業の復活が進行し完成兵器の生産も見られるが、すでに検討してきたように、それは主として銃砲弾のような消耗品と装備の修理・補充を中心として、いわゆる特需に対応したものであり不安定な市場であった。陸海空の3領域を揃えた自衛隊の創設と持続的な増強が求められることにより、国内に安定的市場が成立し武器の進化への対応を求められることで、防衛産業展開の基礎が与えられたと考えられる。

朝鮮戦争の休戦協定が結ばれた1953年以降の航空機国内生産の動向を表4で概括して

22）三菱重工業［1967c］59～68頁参照。

23）防衛生産・技術基盤研究会［2012］「防衛生産・技術基盤研究会最終報告―「生きた戦略」の構築に向けて―」https://www.mod.go.jp/atla/soubiseisaku/soubiseisakuseisan/2406houkoku.pdf　参照。

表４　三菱重工業における航空機生産の展開

年度	事項
1952.3	中日本重工業、ノースウエストエアライン社発注のプラットアンドホイットニー R-2000エンジンのオーバーホール受注
1953.5	米空軍との第1回契約：カーチスC-46型輸送機、ダグラスB-26型軽爆撃機の修理
1954.2	新三菱重工、米軍F-86Fジェット戦闘機修理
1954.6	**航空機製造事業法：**基礎薄弱な企業の乱立と事業活動を「調整」するための法律に改正
1954.7	新三菱重工、F-86Fに関しノースアメリカン社と部品製作・修理に関する技術提携。T-33Aジェット機国産のため日米業者間の取決め成立（防衛生産委員会が米側と直接交渉で実現）
1954	新三菱重工、防衛庁のS-55ヘリコプタの組立・修理作業開始
1955.3	日米共同分担方式によるジェット機国産化を閣僚懇談会で決定→55.6日米間で**F-86F，T-33A**生産協定（川崎航空機による）
1955.6	米国防省と防衛庁の間でF-86F国産化の第一次日米協定締結。F-86戦闘機主契約者新三菱重工業、70機分の装備等は米政府無償供与、T-33練習機主契約者は川崎航空機で第一次67/97機の一部部品を国産化するにとどまる
1955.8	防衛庁より新三菱重工へF-86Fジェット戦闘機70機生産の内示→ノースアメリカン社と完全製造に関する技術提携。（視察実習団を米へ派遣、ノースアメリカン社の技術団受け入れ）→1956.3日本最初のジェット戦闘機組立作業開始
1955.9	新三菱重工、F-86F第１号機納入。＊1955~57年度ジェット機生産計画：F-86F 300機、T-33A 210機　日本の予算負担率は各54%、ただし初年度は大部分米国依存→1957年度国産化率はF-86F：48%、T -33A：43%
1956.9	新三菱重工名古屋製作所、防衛庁向けF-86F戦闘機初号機完成→1961.2最終号機引渡し、累積300機
1956.10	新三菱重工、名古屋製作所の航空機部門を分離し名古屋航空機製作所を新設
1956	川崎航空機製作の**ジェット練習機T-33A初飛行**に成功（前年にロッキード社とT-33A製造に関する技術提携）
1957.4	F-86F、T-33A生産に関する第３次日米取極調印
1957.5	航空工業界の全面支援で財団法人輸送機設計研究会が設立され、通産省補助金と機体関係６社（新三菱重工、川崎航空機、富士重工、日本飛行機、新明和興業、昭和飛行機）の資金・技術協力により中型輸送機設計研究に着手
1957.9	国防会議にて対潜哨戒機P2V-7国産決定
1958.1	富士重工宇都宮製作所で**初の国産ジェット練習機T1F2初飛行成功** 対潜哨戒機P2V-7国産で日米政府共同生産取極調印（日本側151億円、米側156億円、総額307億円で42機を1963.3までに製造）
1958.4	**一次防**（1958-60年度）（予算中で航空機54%） 新三菱重工、ユナイテッドエアクラフト社とF-86Fの修理・部品製作に関する技術提携。国防会議議員懇談会でグラマン社のF11-1Fを内定、しかしその後紛糾してまとまらず、白紙に戻し再検討
1958.5	航空機工業振興法公布
1959.3	対潜哨戒機P2v-7生産につき防衛庁と川崎航空機が契約、川崎は新明和を生産協力会社として２機再組立て、12機ノックダウン生産を経て国産に入り、1963.3までに42機の納入完了。ただし、生産機数が少なく、部品国産化率が極めて低かった
1959.6	官民共同出資の日本航空機製造株式会社設立、輸送機設計研究協会の事業と研究成果継承→中型輸送機YS11の国産化推進
1959.11	国防会議、**次期戦闘機にロッキード社のF-104J決定**（F-104Cを日本用に改造）、新三菱重工が主契約者、川崎航空機が協力
1960.1	閣議でF-104J調達機数200機、単価4.84億円、日本側分担698億円、米側分担270億円
1960.4	日米両政府、F-104Jの日米共同生産の交換公文正式決定
1960.5	純国産機T-1Bジェット練習機初飛行成功（1958年より開発、富士重が受注、試作に新三菱や川崎航空機工業等が協力参加、エンジンは新三菱等関係5社出資の日本ジェットエンジン株式会社が開発の国産機）
1960.6	日米両政府、F-104J共同生産細目協定締結、主契約者新三菱重工（機体）・石川島播磨重工（エンジン）の協力
1960.7	新三菱重工、F-104J生産で米ロッキード社と技術提携
1961.2	新三菱重工よりF-86F全機納入、最終の300機目の国産化率は60%
1961.3	新三菱重工、F-104J戦闘機180機、F-104DJジェット練習機20機合計200機受注、F-104J機21号機から国産で川崎航空機と分担生産、新三菱重工が中部胴体・主翼、川崎航空機が前部胴体・後部胴体・尾翼を担当、石川島播磨重工製作の国産品エンジン搭載
1961.7	新三菱重工、F-104J生産でロッキード社と技術提携
1962	新三菱重工、当時米空軍の第一線機のF-102超音速ジェット戦闘機の修理。防衛計画進展に伴い米軍機より防衛庁機の修理が主体へ

	第二次防（1962-66年度）を決定
1962.3	新三菱重工、第1号機納入、はじめの20機のうち3機は完成機再組み立て、17機は部品組み立て、21号機より国産（1967.12最終号機引渡し、累計230機、ジェットエンジンも21号機より石川島播磨重工製作の国産品搭載）
1962.8	**YS-11双発ターボプロップ中型輸送機**試作第1号機初飛行成功（～1973年生産中止）
1963.9	新三菱重工が1959年秋より開発、「完全に自力で開発した小型多用途機」MU-2双発ターボプロップ多用途機第1号機初飛行に成功
1964.6	**新三菱重工を三菱重工と改称して存続会社**とし、三菱日本重工と三菱造船の2社を解散
1965	三菱重工、F-104Jの200機生産完了
1966	川崎航空機、対潜哨戒機P2V-改（P-2J）初飛行に成功
	三次防（1967-71年度）**1966.11国防会議で第三次防衛力整備計画（1967-71年度）の大綱決定（1967.3主要項目を閣議決定）**
1967.2	三菱重工、超音速高等練習機T-X国産機開発の主契約者に指名される。同年、F-104Jの追加30機生産完了（合計230機生産）
1967.7	名古屋航空機製作所、防衛庁向けMU-2連絡偵察機（LR-1）の初号機引渡し（1987.1最終号機引渡し、累計762機）
1968.11	防衛庁、**F-104Jの後継機にマクドネル・ダグラス社のF-4EJ選定**、三菱重工が主契約者に指名され、ライセンス契約締結
1969.1	国防会議、F-4EJを104機1977年度末までにライセンス契約生産するという基本方針決定。主契約者は三菱重工、協力者は川崎重工、エンジンは石川島播磨重工。3号機からノックダウン生産により国内生産となり、最初の国産機が1972年度に納入された
1971.1	三菱重工、**超音速高等練習機XT-2初飛行成功**（1974年よりT-2）、同年防衛庁へ納入。同年、戦闘機F-4EJの量産開始
	四次防（1972-76年度、1975.12四次防主要項目の変更を閣議決定）
1972.10	国防会議にて対潜哨戒機PXL、AEWの国産化を白紙還元（1971年度に川崎重工へ国産化のための技術調査研究委託ずみ）
1972.10	名古屋航空機製作所小牧北工場竣工、C-1輸送機用JT8Dジェットエンジン・液体ロケットエンジンの組立工場、JT8D等大型機用エンジンのテストセル建設
1976.7	ロッキード事件で田中前首相逮捕（ロッキードのトライスター売り込みで収賄。しかし、次期対潜哨戒機が国産ではなくロッキード社のP3Cに決まる）
	（1976.10　5　1大綱を閣議決定）
1977.12	防衛庁、**F-104J後継機にF-15J/DJ選定、三菱重工が主契約者**となり、1978.6マクドネル・ダグラス社とライセンス契約。国防会議、次期対潜哨戒機としてP-3C採用を正式決定
1978	ボーイング社と契約、ボーイング767がわが国初の民間輸送機国際共同開発機種。後部胴体製造担当、1980年初号機出荷、2010年には通算1000機出荷
1979.1	**ダグラス・グラマン事件：グラマン社の早期警戒機E-2C**を日商岩井の海部八郎副社長が日本政府高官へ贈賄・売り込み、1979.9 FMS調達決定
1987.10	日米両政府、**FS-X次期支援戦闘機**を米ジェネラル・ダイナミックス社のF-16をベースに日米共同開発することを急遽決定
1988.11	三菱重工を次期支援戦闘機の主契約会社、米ジェネラル・ダイナミクス社（のちに軍用機事業はロッキード・マーチン社に売却）、川崎重工、富士重工を協力会社に決定（三菱重工は次期支援戦闘機の国内開発を前提に、1981年より防衛庁技術研究本部と炭素繊維複合材を主翼として研究試作開始）
1989.11	防衛庁向け**F-4EJ改戦闘機の初号機引渡し**（1999.3最終号機引渡し、累計89機）
1995	FS-X（F-2）初飛行。その後も改良 **（1995.11　0　7大綱を閣議決定）**
1996	FS-X次期支援戦闘機として開発の戦闘機がF-2として制式採用、同年度より量産体制へ。2000年より正式に部隊配備へ
2003.9	三菱重工、ボーイング社の次世代航空機7E7（787）の主翼担当正式決定
	（2004.12　1　6大綱を閣議決定）
	（2010.12　2　2大綱を閣議決定）
2011.12	政府、FX次期主力戦闘機として**F-35A**の採用を決定（2015.12三菱重工名古屋航空宇宙システム製作所でも最終組立・検査開始）

・主に新三菱重工・合併後の三菱重工が関与した航空機生産のみを取り上げている。また、予定の記述で未確認のものが若干含まれている。

・出典：経団連防衛生産委員会［1964］、近藤・小山内［1978］、三菱重工［1967a］、三菱重工［2014a］、三菱重工［2014b］等。

おく。そこでは、日本に航空機生産が広がる主として3つの事例に注目しておく。第1はジェット戦闘機F-86Fの導入と生産であり、第2は同じくジェット戦闘機F-104Jの導入と生産、そして第3は中型輸送機YS-11の製作と生産である。前2者は米国のジェット戦闘機導入であり、3番目は民間航空機の自立的な生産をめざしたものである。

ところで、この表4にしばしば登場する新三菱重工であるが、旧三菱重工の3社のうち航空機関係で潜在的対応力がもっとも高く、事業目的に航空機を位置づけていた企業である。戦前より零戦などの航空機生産を担っていた名古屋製作所を含む中日本重工業（新三菱重工業）では、1952年に航空機製作を含む兵器製造解禁のGHQ覚書が出されたのち、同年5月の株主総会で定款を変更し事業目的に艦艇、航空機、兵器の製造・販売・修理を追加した。そして7月制定の航空機製造法（1954.9航空機製造事業法に改正）に準拠して8月には新三菱重工本社に航空機事業委員会、名古屋製作所に臨時航空機工場建設部を設置し、小牧飛行場隣接地に航空機工場（小牧工場）の建設を開始したほか、名古屋製作所大幸工場内に航空エンジン修理工場を設置した。さらに1953年には名古屋製作所内に航空機部を新設し、1952-59年中に航空機事業のために38億円の設備投資をおこない、1956年には名古屋航空機製作所が分離独立している。そして経営面では、ジェット戦闘機F-86F生産により経営基盤を確立し、F-104JやYS-11などを生産し始めた1961-62年頃より利益を計上している[24)]。

まずF-86Fの導入であるが、1954年より新三菱重工による修理作業がおこなわれている。表4でも明らかなように、米軍関係者はいち早く三菱重工の名古屋製作所に注目していたようで、航空機エンジンのオーバーホールや機体修理を発注していた。この機体は朝鮮戦争で活躍したものであり日本に戦後初の主力戦闘機として導入された。新三菱重工は同年中に製造元であるノースアメリカン社と部品製作・修理に関する技術協定を結び、1955～57年の各年に日米政府間でこの機種とジェエット練習機T-33A（川崎航空機受注）の生産協定を結び、3年間で部品等の国産化率をF-86Fで48%まで、T-33Aで43%まで高める一方で、予算上の日米間の生産経費の負担割合については、トータルで300機のF-86Fも210機のT-33Aも、日本が54%（F-86Fが226億円、T-33Aが80億円）、米国が46%（F-86Fが193億円、T-33Aが67億円）となるように計画されており、まだかなりの額を米国の負担に頼っていたといえよう[25)]。新三菱重工は1955年8月にはノースアメリカン社と完全製造に関する技術協定を締結し、技術者を米国に派遣して製造工程を視察させ、次にはノースアメリカン社の技術団を受け入れて準備体制を整え、同年9月以降完成機を防衛庁

24）三菱重工［1967a］140,221,481,558頁参照。
25）経団連防衛生産委員会編［1967］127頁参照。

へ納入している。

次にF-104Jの導入であるが、この機種は超音速機であり航空機業界に新たな時代の到来を告げるものであった。1959年に国防会議で次期戦闘機に決定され[26]、これも新三菱重工が主契約者となり、川崎航空機が副契約者とされている。翌年の閣議では、調達数200機、日本側分担698億円、米国分担270億円とし、F-86F同様日米共同生産とする政府間の交換公文を取り交わし、細目協定ではエンジンに関しては石川島播磨重工が協力者となっていた。政府間協定のあと製造元のロッキード社と技術提携協定を結んでいる。実際の組み立ては1962年に開始されているが、はじめの20機のうち最初の3機は完成機再組み立て、残りの17機は部品からの組み立て、21号機からは国産とし、川崎航空機工業と分担生産とし、新三菱が中部胴体・主翼の製作と総組み立て・試験飛行を担当し、川崎が前部胴体・後部胴体・尾翼の製作を担当し、ジェットエンジンも21号機より石川島播磨重工製作の国産品を搭載した[27]。

以上の2例は、いずれも新三菱重工を主契約者として米国航空会社の戦闘機を自衛隊機として導入したものであるが、米軍の同型機の修理等を経験した企業が、日米両政府による導入合意・共同生産の決定ののちに主契約企業に選定され、次に製造元企業と技術提携し、実際の生産でも最初は米国で完成させた機体を分解して日本に持ち込み再組み立てし、次には米国製の部品から組み立て、その次の段階からライセンス生産された日本製部品を一定程度使いながら組み立てるという、入念なライセンス生産による国産化がおこなわれている。なお、1968年にはF-86Jの後継機としてマクドネル・ダグラス社の戦闘機F-4EJが選定され、三菱重工が主契約者となって1971年から81年までに140機を納入している[28]。

第3のYS-11の事例は有名な国産化事例である。この飛行機は双発ターボプロップ中型輸送機として開発され、1962年に試作第1号機の初飛行に成功した。これを開発したのは官民共同出資の日本航空機製造株式会社（1959年設立）だが、表4で触れたようにその出発点は1957年に航空業界の全面的支援で設立された財団法人輸送機設計研究会である。経団連防衛生産委員会は、先進諸国のように国土防衛のためや輸送機関、輸出産業として航空機工業に対する国家的育成措置を講じるよう求めた（白戸［2023］表3の1957,58年の要望)。戦後初の航空機独自開発とあって、新三菱重工、川崎航空機、富士重工、日

26）藤原［1987］86頁によると、米軍がミサイル時代に入り戦闘機購入を控えていたため米戦闘機メーカーは日本への売り込みに狂奔し、いわゆる「グラマン騒動」も起きていた。
27）三菱重工［1967a］483~486頁参照。
28）三菱重工［2014b］246頁参照。

本飛行機、新明和興業、昭和飛行機の機体関係6社が資金や技術で協力したが、そこには「零戦」、「隼」、「紫電改」等の設計者も集合していた。機体製作は、日本飛行機が補助翼・フラップ、川崎航空機が主翼・ナセル、新三菱重工が前部・中部胴体と全体組立、新明和（同社は1960年に興業から工業に名称変更）が後部胴体、昭和飛行機がハニカム構造、富士重工が尾翼を担当したが、エンジンや電子機器類の多くは輸入に頼らざるをえなかった。それでも、5年足らずの開発期間で独自設計により実用化できたことは、開発参加企業にとって大きな自信となったはずである。

戦闘機以外の機種として国産化が強く求められていたものとしてジェット時代に対応するための練習機や、潜水艦の発達と脅威に対応するための対潜哨戒機がある。まず練習機については、航空自衛隊の設置直後より経団連防衛生産委員会も戦闘機とともに練習機の国産化を要望し、防衛庁も経済的で優れたジェット中間練習機の国産化（まずはライセンス生産）をめざして1955年2月新三菱重工、川崎航空機、富士重工、新明和興業に対して練習機の開発協力を要請し、翌年富士重工、新明和、川崎が基本設計計画書を提出したなかで富士重工の計画が評価され、試作機の発注がなされ、1957年に富士重工宇都宮製作所で英国ブリストル社のエンジンを使った国産ジェット練習機T1F2を完成させ、1958年1月に初飛行に成功している。この機種は21号機から石川島播磨重工の国産エンジンを搭載して名称もT-1Bと改称し合わせて66機が納入された[29)]。対潜哨戒機についても1957年国防会議でロッキード社のP2V-7の国産化が決定され、1959年に防衛庁は川崎航空機工業と契約してライセンス生産し、1966年にはP2V-改による初飛行も成功して国産化がさらに進むかと思われたが、白戸［2023］で指摘したように1972年の国防会議で白紙に戻され混乱が生じることになる。

ところで、1987年のFS-X次期支援戦闘機開発をめぐり米ゼネラル・ダイナミクス社のF-16をベースに日米共同開発することを政府が急遽決定した事例は、従来三菱重工が米企業の戦闘機のライセンス生産に至る流れとはいささか異なる。次期支援戦闘機の開発については、三菱重工が中心となり国産のF-1支援戦闘機の後継機として国産のF-2A/B開発を開始していた。ところが当時の日米貿易摩擦を背景に、F-16をベースに日米共同開発に変更されたのである。このような事情のため製造契約に至る過程はかなり難航したが、ライセンス技術援助契約としてまとまり、主契約者を三菱重工、米協力会社にゼネラル・ダイナミクス社（のちにロッキード・マーチン社）、日本の協力会社に川崎重工や富士重工等が加わり次期支援戦闘機の設計チームが結成され、日本で研究されていた複合材を用い

29）富士重工［1984］90頁参照。

て機体の軽量化を実現しながらF-2が誕生することになる[30)]。

さらに2011年に航空自衛隊のF-4EJの後継機に選定されたF-35の導入に関しては、FMS契約で受注することになり、機体をロッキード・マーチン社から購入することになった。それでも最終組立てと機能試験を三菱重工でおこなうこととなったが、1機110億円台だけに国家財政への負担額は大きい[31)]。

（4）誘導武器生産をめぐる動向

レーダーで目標物を捕捉し撃墜する誘導弾として、ナイキは1953年に高高度爆撃機迎撃用の地対空ミサイルとして開発され、ホークは1954年に低高度侵入機等を撃墜する地対空ミサイルとして開発されて以来、日本でも1963年にナイキAjax（非核弾頭搭載）が配備され、1965年にホークが配備された。表5に示されているように、導入をめぐって早期より防衛庁や経団連防衛生産委員会で検討されており当初より関心が高かった。高価で破壊力のあるこれらのミサイルの国内生産に関しても企業レベルでも関心は高く、1955年頃より、新三菱重工（1952年に中日本重工から社名変更し、1964年には合併により三菱重工）は防衛庁の研究開発方針に従い、 地対空誘導弾（SAM）の本機、付属機全般にわたる分野を担当して機種開発に従事していた。その際、ロケットエンジン、誘導装置などは旭化成工業、三菱電機などの協力で開発しており、予算の関係もあり、重点は短距離地対空誘導弾の開発に置かれており、1961年からは空対空誘導弾（AAM）の研究開発も行っていた。その際にも赤外線ホーミング装置は日本電気、固体燃料ロケットは日本油脂と共同研究していた[32)]。

ナイキ、ホークの国内生産については、当初米国から無償もしくは有償で供与されていたが、1967年10月にMSA協定に基づき三木外相とオズボーン駐日大使が「ナイキ・ホーク取得に伴う日米覚書」を交換し、1968年に政府は三菱重工とマクドネル・ダグラス社の「ナイキ・ハーキュリーズ・ミサイル（ナイキの改良型）の設計製造に関する技術提携契約」、三菱電機と米レイセオン社の「ホーク・システムの製造に関する技術提携契約」を認可している。ホーク国産化は米レイセオン社との技術提携で、三菱電機・東芝が担当し、第二次防衛力整備計画（1962～66年度）では米国と経費分担方式、第三次防衛力整備計画（1967～71年度）以降は国産で対応するようになっており、三菱電機が誘導弾発

30）三菱重工［2014b］246頁参照。
31）三菱重工［2014b］248頁参照。
32）三菱重工［1967a］493～494頁参照。

表５　日本国内での誘導弾製造

年	事項
1953.9	東芝、日本電気、北信電気、日立、新三菱重工など14社が経団連防衛生産委員会中に誘導弾部会を設置, 11.GM（guided missile）懇談会に改組
1954.1	防衛庁内に誘導飛しょう体研究委員会発足
1958.6	経団連防衛生産委員会、防衛産業研究会設置を提案、経団連防衛生産委員会及び日本兵器工業会、航空工業会、GM協議会を結成
1963.1	陸自、２次防で第１次ナイキ大隊に地対空誘導弾ナイキ（非核弾頭型）を米供与の装備品として東京周辺に配置
1964.5	GM協議会を改組し日本ロケット開発協議会発足
1965.3	陸自、低高度侵入航空機迎撃目的で地対空ミサイルのホーク１個大隊を千歳に配備
1966.3	空自、第２次ナイキ大隊を編成
1967.10	日米相互防衛援助協定に基づき三木外相とオズボーン駐日大使、「ナイキ・ホーク取得に伴う日米覚書」交換
1968.3	政府、三菱重工とマクドネル・ダグラス社の「ナイキ・ハーキュリーズ・ミサイルの設計製造に関する技術提携契約」、三菱電機と米レイセオン社の「ホーク・システムの製造に関する技術提携契約」を認可→ナイキ、ホークの国産化開始
1968	三菱重工等、空対空ミサイルAAM-1を開発、F-104J搭載用に量産化
1970.3	名古屋航空機製作所、防衛庁向け地対空誘導弾ナイキJの国産初号機引渡し。同年、名古屋航空機製作所大江工場で空対空誘導弾（AAM-2）開発進行
1970-71	空自、３次防で第３高射群としてナイキ大隊を千歳・長沼に配備
1972	レイセオン社と三菱電機との技術提携で空対空ミサイル、スパローⅢ（AIM-7E）の国産化開始
1973	米国、AIM-4D「ファルコン」の対日輸出許可、空自が急遽同ミサイル導入決定→三菱重工で開発中のAAM-2開発中止へ。同年末、空自向け80式空対艦誘導弾（ASM-1）開発スタート（目標に近づくとアクティブレーダ誘導により命中する高性能ミサイル）
1977.2	N-1ロケット３号機打上げ成功、「きく２号」がわが国初の静止衛星。陸自８個群ホーク部隊中５個群、基本ホークの２倍の能力を持つ改良ホークへ転換開始
1979	陸自向け88式地対艦誘導弾（SSM-1）の開発チーム（主契約年者三菱重工、開発協力川崎重工、富士重工等）、研究試作開始、1986年技術試験終了、1987年米国での実用試験を経て1988年より制式採用、配備
1981.2	宇宙開発事業団のN-Ⅱロケット（国産最大）の初号機打上げ成功
1982	三菱重工、米国のAIM-9Lのライセンス生産開始→1986後継機種の純国産ミサイル90式空対空誘導弾（AAM-3）開発スタート、1990年制式化・量産開始
1983	小牧北工場にミサイル組立工場建設、名古屋航空機製作所のエンジン、ミサイルの生産拠点へ
1988	三菱重工、ASM-1の発展・転用化の第１弾として88式地対艦誘導弾（SSM-1）を制式化、量産開始→1990年初号機納入、全国の陸自SSM連隊に配備→2012年度よりSSM-1後継機の12式地対艦誘導弾（12SSM）量産開始
1989.7	名古屋航空機製作所の小牧北工場を分離・独立して名古屋誘導推進システム製作所を新設、名古屋航空機製作所は航空宇宙システム製作所と改称。防衛庁向け地対空誘導弾ペトリオットの量産初号機引渡し
1990.12	防衛庁向け88式地対艦誘導弾（SSM-1）の初号機引渡し（→2014.1最終号機引渡し）
1992.11	三菱重工、SSM-1をベースにハープーンの後継として90式艦対艦誘導弾（SSM-1B）製作（設計：技術研究本部・三菱重工）、初号機引渡し。同様に1994.3 P-3C固定翼哨戒機搭載の91式空対艦誘導弾（ASM-1C）を製作（設計：技術研究本部・三菱重工）し初号機引渡し、1993年には93式空対艦誘導弾ASM-2配備
1993.3	防衛庁向け我が国初のイージス艦「こんごう」（7200排水t）引渡し
2003	政府、弾道ミサイル防衛（BMD）システム導入を決定→空自は地対空誘導弾ペトリオットPAC3、海自はイージス艦用SM-3調達開始となる
2004	空自、PAC-3（地対空誘導弾ペトリオット。国内でライセンス生産開始）調達開始、海自、イージス艦用SM-3Block ⅠAミサイルを調達開始、弾道ミサイル防衛システム関連案件を武器輸出三原則等の例外とする
2009.2	三菱重工、防衛省向けPAC-3の初号機引渡し
2012	SSM-1の後継機として2012年度より装備化された地対艦誘導弾（SSM-1（改）/12SSM、三菱重工が量産化開始）は、射程がSSM-1より延伸し地上装置とのデータリンク機能により命中精度が向上

・出典：三菱重工［1967a］、同［1967b］、同［1967c］、同［2014a］、同［2014b］、装備年鑑［1982］、同［1985］、防衛年鑑［1976］、同［2022］等。

射機など、東芝がパルス捕捉レーダー等を担当している[33)]。ナイキについては、国産化担当は三菱重工が主契約者となり、マクドネル・ダグラス社との技術提携で、誘導部は日本電気、推薬は旭化成・日本油脂、弾頭はダイセル社、レーダー等の地上装置は米国からの輸入に依存していた[34)]。このような国産化の結果、三菱重工名古屋航空機製作所は、1970年に防衛庁向けナイキJ（重量4.5トン、射程130km）の国産初号機を引渡している[35)]。

このようにナイキやホークの開発・製造も当初は米国から供与され、やがて戦闘機と同様に米国企業との技術提携、ライセンス生産により国内生産に代替しているが、日本企業の独自開発が採用される事例も生まれ始めていた。1973年に開発がスタートした航空自衛隊向け80式空対艦誘導弾（ASM-1）はその例である。これは並行して開発中だったF-1支援戦闘機の主武装となるミサイルである。これは、防衛庁技術研究本部の設計をもとに三菱重工が中心になり川崎重工、富士重工の技術者の製作協力により開発中だったが、米国海軍用に同様の艦対艦誘導弾ハープーン（射程90km）の開発が1971年よりマクドネル・ダグラス・アストロノーティクス社を主契約者として進んでおり、海上自衛隊は米国からのFMS契約で導入することを決めていた。日本での独自開発の場合、企業の経費負担の大きさや限られた市場のため高価格になりがちで、航空自衛隊がハープーンに乗り換える可能性があった。そこで徹底したコスト削減と高性能化を追求しつつ、地対艦、艦対艦に転用できるような多様性、将来性を配慮して製作した結果、「最終的には量産コストを「ハープーン」に比べ大幅に下げることに成功し」、1980年から予定通りF-1支援戦闘機に配備された[36)]。ASM-1の発展・転用化は防衛庁技術研究本部の設計、三菱重工の製作で進められ、第1弾として1988年に88式地対艦誘導弾（SSM-1）が制式化され、量産を開始し1990年に初号機が納入され、全国の陸上自衛隊SSM連隊に配備された。その後もSSM-1をベースに90式艦対艦誘導弾（SSM-1B）やP-3C固定翼哨戒機搭載の91式空対艦誘導弾（ASM-1C）、さらに2012年度よりSSM-1後継機の12式地対艦誘導弾（12SSM、射程200km）も量産が開始されている。技術改良が進み射程がSSM-1より延伸し地上装置とのデータリンクで命中精度が一段と向上している[37)]。

むすびにかえて

冒頭にわが国の防衛政策が大きく変わろうとしていることを指摘して、わが国の防衛政

33）装備年鑑［1982］52頁参照。
34）装備年鑑［1982］369頁、防衛年鑑［1985］540頁参照。
35）三菱重工［2014b］427頁参照。
36）三菱重工［2014a］384頁参照。
37）三菱重工［2014a］387頁、同［2014b］253～254頁参照。

策や防衛産業が戦後歩んできた道程を確認することにより、現在の到達点を明確にする意義を述べた。このことを特に防衛産業の歩みからみておこうとしたのである。「自衛権」や「専守防衛」の判断基準として、政策理念とともにどのような武器を保持しているのか、あるいはどのような外交関係を構築しているかみておくことが重要と思われるが、小稿ではわが国の防衛産業が保持している武器に注目した。

そこでまず防衛産業の担い手を検討した。防衛省が発表している中央調達の上位20社に着目したところ、三菱重工を筆頭に川崎重工、三菱電機、日本電気、富士通、東芝といった重工業、電気通信事業の有力企業がほぼ一貫して上位にあることが確認できた。しかしこの40数年の間には、徐々に電子機器や情報通信企業がより上位にランクづけされていることもわかった。これらの企業が上位にある理由として、一貫して調達額の上位を占める航空機、艦艇のメーカーであること以外に、1970年代以降には誘導武器との関係が深い電気通信企業が上位に来ていることもみえてきた。1970年代には品目別調達実績では航空機が4割前後を占めるようになり、航空機による領土防衛力が上昇したようである。1990年代には誘導武器や通信、電子音響機器、電波監視システム（レーダーや通信網）、電子機器の比率が高まっている。世界的にも誘導武器の開発と性能の向上は著しく、そのような有力な武器をめぐる競争が展開されているのも事実であり、この点では電子機器や通信機、通信衛星、レーダー等の性能が大きく関わっているので、このような産業領域の企業にとってはビジネスチャンスとなっているのである。

また、中央調達実績を契約形態別に検討した場合、1970年前後で全調達の9割を国内調達が占めるようになっている。そのことが武器の「国産化」とされるのだが、ライセンス生産のような技術移転のあり方を勘案すると、数字上の比率のみで自立的な意味での国産化とは捉えられない。さらに最近のハイテク戦闘機等に代表される有償援助の高まり、一般輸入の上昇を勘案すると、武器生産の自立的国産化が進行していることにはならないだろう。ハイテク武器における米国依存はむしろ深まっているとみるべきではないか。もちろん、すでに指摘したように比較的短射程の誘導弾にみられるような米国企業との潜在的な競争状態も生じているので、技術的にキャッチアップできている部分もあることは考慮すべきである。さらには、最近の防衛予算の増額が武器のライセンス生産やFMS契約増加とつながっている可能性も検証する必要があろう。

ところで、上位20社に名を連ねる有力企業をみると、戦後の企業再建整備過程で生き残り、朝鮮戦争と武器生産再開により成長機会を得た有力企業が多く含まれていたことも留意すべきである。三菱重工や川崎重工、富士重工はいうに及ばす、小松製作所やダイキン工業（大阪金属工業）、新明和工業（新明和興業）等はこの時期に飛躍の機会を得た代

表的事例であろう。小稿では特需と自衛隊創設、防衛力増強過程における三菱重工の事業展開を中心に検討した。特需と自衛隊の創設は、日本の重工業分野の企業にとっては、戦後の復興を実現する上でこの上ないビジネスチャンスであった。自衛隊創設による兵器の国内市場形成・拡大・需要持続はこの領域の企業にとっては小さくない市場である。しかし軍需生産や航空機生産の禁止と戦時補償の消滅、さらには企業分割を強いられた企業には、経営的困難や技術的立ち遅れがあり、特需を享受できても技術的ギャップは簡単には埋められなかった。小稿では航空機分野と誘導弾に限定し、さらに三菱重工に限定して検討したことから、防衛産業の全体像の把握とはほど遠く、事業展開も狭い範囲でしか検討できていないが、いくつかの特徴的な事業展開方法を確認できた。2種のジェット戦闘機生産をこの時期に新三菱重工（のちに三菱重工）が主契約者として担当しているが、いずれもライセンス生産であり、その事業展開は兵器の修理・点検→政府間協定（日米共同生産）→日本の主契約者企業選定→日本企業と米国の製造元企業との技術提携→米国の製造元企業で組立てられた完成品の日本での再組立て→製造元製作部品のノックダウン生産→日本企業製造の部品をある程度用いたライセンス生産、となっていた。誘導武器についても、日本独自の研究開発が進行する一方でナイキJにみられるように米国製ミサイルのライセンス生産がおこなわれ、いわゆる国産化が進められた。このようなライセンス生産を経る中で最新技術を会得することになるが、特定部品に関しては機密のまま製造元から供給されることもあり、すべてを自社製部品で置き換えられないことが多い。国産化率が示される場合は、金額ベースでの部品・装備品の比率なので、技術や契約面等での自立性を反映しているとはかぎらない。しかし他方では、持続的な契約により生産設備が整えられ部品生産や組立て事業が反復され、技術面での習熟が果たされるというメリットがある。三菱重工がF-86Fのあと F-104J、さらにF-4EJの主契約者となったことを勘案すると、必要設備の充足度や戦闘機製造に習熟していたことも根拠になって受注できたと考えられる。

さらに、誘導武器生産において、ナイキJのライセンス生産で技術を習得した事例と、三菱重工等が日本の独自技術による国産化のチャンスを掴み、米国企業との潜在的競争状態を創出しながら市場を獲得した事例を指摘しておいた。この事例などは、日本の防衛産業の力量が先行の米国企業にキャッチアップし互角に戦いうる地点に到達した事例があることを示している。

その上で、三菱重工がこのような防衛産業の担い手として存続できている別の理由も検討しておく必要があるだろう。経団連防衛生産委員会審議室幹事であり、のちに経団連常務理事を務めた千賀鐵也は、「自己資金で設備投資ができるような会社でなければ、防衛

産業ではプライム・コントラクター（主契約者…引用者）になるのがむずかしい。技術的な蓄積ももちろん必要です。その結果、大企業中心に防衛産業のプライム・コントラクターが決められていった」と述べている[38]。三菱重工の場合、資本規模、事業展開領域、技術力等で確かに体力のある大企業であり、指摘どおりである。さらに、防衛装備品の場合機密事項が多いため形式は一般競争入札であっても参加資格等で限定されることもあり、結局は担い手が限られてくる可能性が高い。

さらに、防衛装備の場合、発注者が防衛庁（現防衛省）に限定されていることもあり、たとえ受注できても受注規模において採算面で不安がつきまとう。当時の三菱重工の航空機製作部門の場合でも、航空機生産で得た技術を、小型ガスタービンの発電機・船舶・建設機械に応用したり、油圧機器を各種産業用機械や車両等へ応用するなど、民生品へ応用することで収益性を高めている。また、三菱重工の経営全体で見た場合兵器製造部門はごく一部であったため受注の変動に耐えることも可能であったろうが、経営全体からの位置づけは他日を期したい。

以上のように限られた検討ということもあり残されている課題も多い。防衛装備としてますます重要性を帯びている最近の戦闘機や誘導武器（ミサイル等）の性能が、「専守防衛」の枠内にとどまるものか否か、近年の有償援助の増加やハイテク技術で構成される兵器のライセンス生産の実態の検証、検討対象企業の拡大、さらには平和憲法と日本の防衛政策のあり方など、いずれも重要課題である。これらについても今後検討すべき課題である。

38） 近藤・小山内［1978］265頁参照。

文献リスト

朝雲新聞社編［2022］（閲覧）『防衛ハンドブックダウンロード（日本の防衛計画）』。https://www.asagumo-news.com/hbdl/bouei/bouei-menu.html

朝雲新聞社編集局［各年］『自衛隊装備年鑑』朝雲新聞社（装備年鑑［・・］と略記）

池内了・青井未帆・杉原浩司編［2017］『亡国の武器輸出―防衛装備移転三原則は何をもたらすか』合同出版

大蔵省財政史室編［1981］『昭和財政史―終戦から講和まで―第17巻 資料（1）』東洋経済新報社

大蔵省財政史室編［1983］『昭和財政史―終戦から講和まで―第13巻』東洋経済新報社

大橋陽・中本悟編著［2023］『現代アメリカ経済論―新しい独占のひろがり―』日本評論社

岡倉古志郎［1962］『死の商人［改訂版］』岩波書店

奥村宏［1981］『三菱―日本を動かす企業集団』ダイヤモンド社

外務省編［2017］『日本外交文書 占領期第2巻』六一書房

鎌倉孝夫［1981］『日本の軍事化と兵器産業』日本社会党中央本部機関紙局

木原正雄［1994］『日本の軍事産業』新日本出版社

経団連防衛生産委員会編［1964］『防衛生産委員会十年史』経団連防衛生産委員会

纐纈厚［2020］『重い扉の向こうに―歴史和解と戦前回帰の相克―』緑風出版

近藤完一・小山内宏監修・エコノミスト編集部編［1978］『戦後産業史への証言 三 エネルギー革命・防衛生産の軌跡』毎日新聞社

武田晴人［2019］『日本経済史』有斐閣

冨山和夫［1979］『日本の防衛産業』東洋経済新報社

中島信吾［2006］『戦後日本の防衛政策―「吉田路線」をめぐる政治・外交・軍事』慶應義塾大学出版会

永松恵一［1979］『日本の防衛産業』教育社

中村隆英［2012］『昭和史（下）』東洋経済新報社

日本兵器工業会編［1983］『日本兵器工業会三十年史』第一法規出版株式会社

藤原彰［1987］『日本軍事史　下巻　戦後篇』日本評論社

富士重工業株式会社社史編纂委員会編［1984］『富士重工業三十年史』富士重工業株式会社

平和経済計画会議独占白書委員会編［1983］『1983年度版　国民の独占白書　軍需産業―軍拡の経済構造―』御茶の水書房

防衛庁［各年］『日本の防衛』

防衛年鑑刊行会［各年］『防衛年鑑』防衛年鑑刊行会（防衛年鑑［・・］と略記）

三菱重工業株式会社編［1967］『新三菱重工業株式会社史』三菱重工業株式会社　（三菱重工［1967a］と略記）

三菱重工業株式会社編［1967］『三菱日本重工業株式会社史』三菱重工業株式会社（三菱重工［1967b］と略記）

三菱重工業株式会社編［1967］『三菱造船株式会社史』三菱重工業株式会社（三菱重工［1967c］と略記）

三菱電機株式会社社史編纂室［1982］『三菱電機社史　創立60周年』三菱電機株式会社

三菱重工業株式会社 社史編さん委員会編［2014］『海に陸にそして宇宙へ2［沿革―昭和から平成へ］三菱重工業社史』三菱重工業株式会社　（三菱重工［2014a］と略記）

三菱重工業株式会社 社史編さん委員会編［2014］『海に陸にそして宇宙へ2［技術・製品事業編/資料編］三菱重工業社史』三菱重工業株式会社　（三菱重工［2014b］と略記）

横井勝彦・小野塚知二編著［2012］『軍拡と武器移転の世界史―兵器はなぜ容易に広まったのか―』日本経済評論社
横井勝彦編著［2021］『冷戦期アジアの軍事と援助』日本経済評論社
横井勝彦［2022］『国際武器移転の社会経済史』日本経済評論社
吉次公介［2018］『日米安保体制史』岩波書店

論文リスト

足立浩［1981］「日本軍需産業の動向」『長崎総合大学紀要』第22巻第1号
浅井良夫［2002～2003］「1950年代の特需について（1）～（3）」『成城大学経済研究』No.158～160
青井佳江［2020］「日本の諸外国に対する海上法執行能力構築支援―巡視船艇及び自衛隊の装備品等の供与を中心に―」国立国会図書館 調査及び立法考査局編『レファレンス（The Reference）』831号 国立国会図書館
石井普［2003～2004］「MSA協定と日本―戦後型経済システムの形成（1）、（2）」『学習院大学 經濟論集』第40巻第3、4号
沓脱和人［2015］「「武器輸出三原則等」の見直しと新たな「防衛装備移転三原則」」『立法と調査』No.361 参議院事務局企画調整室
佐藤丙午［2015］「「死の商人」論の系譜論に関する予備的考察」『海外事情』63（3）拓殖大学海外事情研究所
沢井実［2018］「特需生産から防衛生産へ―大阪府の場合―」南山大学紀要『アカデミア』社会科学編第14号
白戸伸一［2023］「第2次大戦後日本の防衛力整備計画と軍事工業再建に向けた業界団体の機能―防衛装備「国産化」をめぐる1950-70年代の動向を中心として―」明治大学国際武器移転史研究所『国際武器移転史』第15号
辻　晃士（国会図書館　調査及び立法考査局　外交防衛課）［2022］「有償援助（FMS）調達の概要と課題」『調査と情報―ISSUE BRIEF―』No.1176 国立国会図書館
https://dl.ndl.go.jp/view/download/digidepo_12132542_po_1176.pdf?contentNo=1
中島信吾［2004］「Ⅳ 防衛庁・自衛隊史とオーラル・ヒストリー―『海原治オーラルヒストリー』を中心に―」日本政治学会編『年報 政治学』第55巻　筑摩書房
中島信吾・西田裕史［2020］「航空自衛隊創設期の旧軍航空関係者の役割と米空軍の関与について」『防衛研究所紀要』第22巻第2号　防衛省
藤田実［2018］「戦後日本資本主義における軍需の民需化と民需の軍需化」経済理論学会『季刊 経済理論』第55巻第3号
https://dl.ndl.go.jp/view/download/digidepo_11486061_po_083104.pdf?contentNo=1&alternativeNo=
防衛生産・技術基盤研究会［2012］「防衛生産・技術基盤研究会最終報告―「生きた戦略」の構築に向けて―」
https://www.mod.go.jp/atla/soubiseisaku/soubiseisakuseisan/2406houkoku.pdf
三輪洋文・境家史郎［2020］「戦後日本人の憲法意識―世論調査集積法による分析―」『年報政治学』2020-I号。
https://www.jstage.jst.go.jp/article/nenpouseijigaku/71/1/71_1_34/_pdf/-char/ja
呂寅満［2006］「復興期日本における「企業整備」の歴史的意義―自動車産業の事例分析を中心に―」東京COEものづくり経営研究センター『東京大学経営教育センターディスカッションペーパー』No.77