Impatiens L.	ユナイ	松井識樹　奈良県葛城市北道穂245番地1	第13612号 平成21年5月25日
Lycopersicon esculentum Mill.	PRS	SEMINIS VEGETABLE SEEDS, INC. 2700 Camino del Sol, Oxnard, CA 93030―7967, U.S.A.	第20296号 平成21年6月19日
Verbena L.	パープルスターエンジェル	吉野仁太郎　青森県十和田市大字米田字高谷29番地1	第10201号 平成21年6月18日
〃	スプリングプリンセス	〃	第11567号 平成21年6月18日
Pelargonium L'. Her. ex Ait.	リンバメクス	Syngenta Crop Protection AG Schwarzwaldallee 215, 4058 Basel Switzerland	第17940号 平成21年6月2日

○経済産業省告示第二百六十六号

航空機工業振興法（昭和三十三年法律第百五十号）第四条第一項の規定に基づき、平成十七年経済産業省告示第百二十一号（航空機工業振興法第三条第一項に規定する開発事業者に対する国際共同開発に関する基本的な指針）を次のように改めたので、同条第二項により準用される同法第三条第四項の規定に基づき公表する。

平成二十一年八月十七日

経済産業大臣　二階　俊博

航空機工業振興法第三条第一項に規定する開発事業者に対する国際共同開発に関する基本的な指針

Ⅰ　航空機工業及び国際共同開発の動向

航空機工業は高い技術力に支えられた加工組立型産業の頂点に位置づけられる産業であるとともに、裾野が広く、雇用吸収力のある産業であり、今後の我が国経済を担う基幹産業の一つとして発展が期待される産業である。さらに、防衛航空機部門と生産及び技術基盤を共有する民間航空機部門も含め、我が国の安全保障を担う重要な産業である。

戦後七年間の空白期間を経て我が国の航空機工業が再開され、以来五十余年が経過した。この間、我が国航空機工業は、米軍機の修理や技術導入、ライセンス生産等によって先進諸外国へのキャッチアップに努めた時代に始まり、YS―一一に代表される国産機開発に挑戦した時代を経て、八十年代以降はボーイング七六七やV二五〇〇等の国際共同開発を推進する時代へと着実に発展してきており、現在では生産額一兆二千億円に達する産業となった。

この過程で、特に九十年代以降は我が国の防衛予算はほとんど伸びておらず、この間の航空機工業の成長は民間航空機部門によって達成された。これにより我が国航空機工業に占める防衛需要比率は八十年代初頭の約八十五％から現在では五十％程度にまで低下してきている。ただ、世界の航空機工業の防衛需要比率は我が国以上に低く、諸外国においても、近年の航空機工業の成長は民間航空機部門に負うところが大きい。航空機旅客需要については、二〇〇八年に入ってからの急激な燃料価格の高騰や世界的な金融危機の影響を受けて短期的に減少傾向を示しているものの、経済活動の一層のグローバル化等を背景に、中長期的な需要は着実に増加していくものと見込まれている。

将来の航空旅客需要の増加に対応するため、我が国では羽田空港の沖合展開や成田空港の滑走路の延長等の空港整備が進められている。また国内外において、次世代航空管制システムの開発も行われている。

九十年代初頭の冷戦終結に伴う各国における大幅な防衛費削減により、世界の航空機工業は大幅な事業再編を進めた。その結果、民間航空機分野における百席クラス以上の中大型機分野は事実上米欧各一社体制に収斂した。また、百席クラス以下の小型機分野では、カナダやブラジルの航空機メーカーが急成長を遂げており、両者はわずか十年余りの間に、米欧二社に次ぐ、世界第三位、第四位の民間航空機メーカーへと成長した。

我が国の厳しい財政事情を考えれば、中期的にみて防衛航空機需要が大幅に拡大するとは考えにくく、我が国航空機工業のより一層の発展を実現するためには、今後とも民間航空機部門の拡大、発展を図っていく必要がある。航空機事業再開後五十余年を経て、今、我が国航空機工業は新たな時代の戸口に立っている。

具体的な事業分野ごとの開発動向及び今後の課題は以下のとおりである。

大型・中型機については国際共同開発が主流であり、B七八七には我が国機体メーカーが約三十五％の分担割合で、B七八七用エンジンには我が国航空機エンジンメーカーが約十五％の分担割合で開発に参画し、装備品についても六社が開発に参画している。また、A三八〇には、我が国からは機体・装備品を含め、二十一社が参画している。今後とも大型・中型機の開発については国際共同開発に参画し、国際レベルの技術力の確保に努めるとともに、国際市場における適正な評価を獲得していくよう取組む必要がある。また、防衛省機である次期輸送機の開発を引き続き着実に進めるとともに、これまでの救難飛行艇、固定翼哨戒機及び次期輸送機の開発によって得られた機体開発技術の民間機への転用可能性についても、引き続き検討を進めるべきである。

小型機については、世界的に大型機による大量一括輸送から顧客需要にきめ細かく対応できる中小型機による多頻度運航が進むと予想される中、ビジネス・ジェット機も含め、基調としては、今後世界的に需要が増大することが予想される。我が国でも航空会社において小型機を導入する動きが見られるところである。小型機の分野では、我が国航空機産業は、カナダ・ボンバルディア社やブラジル・エンブラエル社のプロジェクトに参画していたが、これに加えて、二〇〇八年三月に、約半世紀振りの国産旅客機となる三菱リージョナルジェット（ＭＲＪ）の事業化が決定された。我が国航空機産業を今後飛躍的に発展させる上で、これまでの国際共同開発や防衛省機の開発、各種の要素技術開発等で培った経験や技術力を活かしつつ、ＭＲＪを通じて全機開発能力を獲得し、事業化を成功させることが必要である。

航空機用エンジンについては、各種機体の開発に伴い、幅広いサイズにわたる開発・生産が行われており、我が国エンジンメーカーはリスクシェアリング・パートナー、サプライヤー等種々の体制により取り組んでいる。近年、モジュール単位での参画、設計段階からの参画等、国際共同開発事業における我が国メーカーの役割が拡大する傾向にある。また、こうした我が国メーカーの実績等に基づき、実機開発前の技術開発段階において、海外エンジンメーカーとの共同事業に取り組む動きも見られる。現在、海外メーカーにおいては、地球環境問題等への対応の重要性の高まり等から、燃費性能の更なる向上を目指して、既存の設計思想に基づくエンジンの高性能化や、新たな設計思想に基づくエンジンの実用化のための技術開発が進められているところであり、我が国メーカーがこれらの開発にいち早く参画することにより、新たな技術の創製及び蓄積を図ることが必要である。

大型・中型機用エンジンとしては、B七七七用エンジンやA三八〇用エンジンの生産が行われているほか、B七八七用エンジンやA三五〇用エンジンの開発が進められており、我が国メーカーは国際共同開発事業におけるリスクシェアリング・パートナーあるいはサプライヤーとして参画している。