

基幹産業化に向けた航空ビジネス戦略

— 提言 —

平成 26 年 8 月 26 日
自由民主党 政務調査会
宇宙・海洋開発特別委員会

航空産業は、高い技術力・ものづくり力を必要とする高付加価値産業であり、裾野の広い産業である。世界の民間航空機市場は、今後 20 年間で倍増すると見込まれる有望市場である。一方で、航空機産業は、投資規模が大きく、投資回収が非常に長期にわたるハイリスク産業でもある。

また、航空産業の技術や生産基盤の優位性は、安全保障における優位性にも直結するため、各国がしのぎを削っている。しかしながら、我が国の航空機産業は、個々には高度な技術を有しており、防衛の完成機は現在も開発能力を有するが、規模並びに総合力など産業全体として見れば欧米との差はいまだ大きい。

近年、市場拡大が予測される中、先行する欧米諸国間の競争、新興国の追い上げが激化しており、こうした中我が国では、航空産業を我が国の次の基幹産業として発展させるため「成長戦略」に明確に位置づけ、この「航空ビジネス戦略」を国家戦略として取り組み、官民の協力体制を築いて総合力を高めることが必要である。

航空産業小委員会においては、航空機開発製造、保守、運用サービス、その他の関連産業からなる航空産業を、欧米に比肩しうるまで成長させ、自動車産業に次ぐ我が国の基幹産業とすべく、成長戦略の一環として推進することを目的に、8回にわたり有識者を招いて議論を重ねてきた。

本提言は、これまでの議論の成果を踏まえ、自由民主党としての考え方を「航空ビジネス戦略」としてまとめたものであり、完成機の推進と国際共同開発の拡大、防衛基盤の活用、基盤技術開発と国のプロジェクトの推進、中小企業の支援、これらを支える試験研究機関と行政の強化、などからなる政策提言である。政府においては、ここに示した基幹産業化に向けた総合政策を適切に具体的に実行されることを強く要望する。また、地方自治体、研究機関、大学、関連諸団体などにおいても、相互の密接な連携をもととした政策実現の努力を要望する。

1. 現状認識

これまでの小委員会の報告から、我が国の航空産業のそれぞれの領域、範疇における主要な動向と課題は、下記の通りである。

(1) 航空産業全般

これからの航空の世界マーケットは、年率 5%程度で極めて安定して拡大し、今後 20年間で約 500兆円のジェット旅客機の新規需要が生み出されると見込まれる。中でもアジアの成長が特に大きく、我が国にとっても産業として有望かつ将来性が高いと言える。機体としては 150席以上 200席前後の中小型旅客機を中心に、需要が拡大する。これにより技術者、パイロット、関連従事者などの人材不足も懸念される。

(2) 完成機開発

我が国においては YS-11 を最後に民間旅客機の開発をやめたことで、航空産業の発展に必要な基礎が失われた。約 50年ぶりに MRJ の開発が進められているが、事実上我が国初の旅客機開発であり、大変な苦労を強いられている。完成機事業は、継続による蓄積が極めて重要だが、防衛機でも、P-1、XC-2 の次の中大型機の開発の目途はなく、我が国航空機産業は岐路に立たされていると言える。

現在我が国が進めている完成機開発 (MRJ) は、当初計画より遅れているが、平成 27年に初飛行し、平成 29年には就航を迎える予定である。現在は、型式証明取得と販売、その後のアフターケア体制の構築を進めている段階である。世界販売におけるトップセールスを含む支援や、営業運航後に留意すべき機体トラブルなどに対応するための技術体制の準備、後継機のための研究開発の推進、現在の事業には本格的には含まれていない装備品国産化のための研究開発など、今後に向けて課題が抽出されつつある。

また、防衛の完成機は現在も開発能力を有するが、技術革新性、完成機の経験の蓄積、セキュリティの確保など大変重要な役割がある。技術の連続性を確保することを含めて、継続的な自主開発プログラムの推進が求められる。またこの基盤を有効に活用するため、民間と防衛との連携を促す、あるいは両者間の障壁をなくし、相互流通を促進する様な施策の実施が大変重要である。

MRJに留まることなく民間機の持続的な開発は、航空機産業にとって必須であり、技術革新性の追求も重要である。ジェットエンジンの完成機を開発できる数少ない技術保有国として、エンジンプロジェクトについても今後に向けて準備を進めることが重要である。我が国が有する優位技術のさらなる高度化、競争力確保に向けた研究開発の推進、型式証明や技術開発評価のための開発・認証試験が行える大型の風洞・構造試験設備、飛行試験設備などの競争力確保のための試験インフラの整備・運用が望まれる。

また、完成機の質的向上と国内基盤の強化のため、国内企業によるサプライチェーンの確立は不可欠の課題であり、これが実現すれば、航空産業の総合力の確立となり、装備品、部品の段階での輸出など、ビジネスの国際展開も可能となる。他産業のもとで発展した高度な技術を有する企業の航空分野参入促進策が必要であり、搭載機器、内装品の国産化が期待され、強く望まれる。

(3) 国際共同開発

航空機及びエンジンなど主要な事業は、その開発、製造、販売が国際的な連携や共同の枠組みでなされると考えられる。これまで我が国の民間航空機産業の主要な事業であった機体におけるボーイング社との共同開発、エンジンにおける GE 社、ロールス・ロイス社 (RR 社)、P&W 社との共同開発は、現在の我が国の航空産業の中核である。この様な大型開発事業への参加、高度な技術へのアクセスなどは、我が国産業の基礎力を強化することにつながる。

また、既に始まっているが、今後の熾烈な国際競争下での新規機材の開発には、優秀な国際パートナーや参加企業が競争力の源泉であり、このため技術や企業の囲い込みが多様な手法で行われている。これらの環境下で高いレベルで国際共同開発・生産に我が国の産業が参加のシェアを拡大するには、技術競争力強化が不可欠であり、複合材などの素材技術、コンピュータ活用の設計解析技術、その他の優位技術をさらに高めるなどの絶えざる研究開発が必須である。

(4) エンジン産業

我が国エンジン企業が共同事業体の一員として進めてきた V2500 エンジンの成功を中心として、次期プロジェクトである P&W 社との GTF(ギアード・ターボファン)エンジンの共同開発への進展、その他の大型エンジンにおける RR 社、GE 社との共同開発あるいはコンポーネント・部品生産などを進めてきた結果、着実にシェアを伸ばし、産業規模として世界 5 位にまで成長した。

また、防衛エンジンを自国開發生産する実力を備え、世界の数少ないエンジン開發生産国としての地位を築きつつある。但し、民間エンジンは全て国際事業の一員としての活動であり、完成エンジン開発、即ち日本ブランドのエンジンの開発製造販売には至っていない。

エンジン産業の更なる成長は、優位性の確保など我が国航空産業の重要な成長戦略となると考えられ、先端材料や CFD を中核とする継続的な技術開発、電気システムなど次世代技術への挑戦、MRO (部品整備産業) への強力な展開が必要である。また、エンジンシステムのインテグレーション技術を実践するため、防衛を含む全機開発プログラムを推進することが必要であり、高度で多様な部品生産を担う中小企業の育成も、エンジン産業の基盤強化には重要な政策と考えられる。

(5) 素材、部品、搭載品、装備品産業

我が国航空産業の構造的な構築には、素材、部品、搭載機器、装備品などの中小企業を含む幅広い産業育成が欠かせない。現在では個々には炭素繊維などナンバーワン・オンリーワン技術を有しており、また、主要機材のアクチュエータを受注し、エンジンサブシステムの重要開発メンバーとなるなど注目成果も出始めているが、全体としては必ずしも国際的な活動にはなっていない。

一方、グローバル化した競争環境下で生き残り成長するには、大型化した海外企業との競争と連携を十分に戦略的に行わねばならない。このため、我が国優位技術を強化すること、他産業の技術基盤などを活用した企業進出の促進が必要である。

(6) 我が国の保有技術と関連インフラ

(ア) 技術基盤

我が国には、JAXA を中心に、材料技術、CFD 設計・解析技術、超音速機技術、エンジン技術などに先端性がある。企業には、製造技術、加工技術など、十分世界に戦って行ける基盤がある。一方、システム技術、全機インテグレーション技術など、未経験のための未熟あるいは未整備分野がある。技術の実用化にも不足があり、技術実証の研究開発や実用化の機会の拡大が必要である。

重要な技術基盤は、防衛システムの開発製造によって形成されており、特に民間の完成機、完成エンジンが未だない我が国においては、C-2 や US-2、あるいはエンジンの F7 などはその重要なものである。これらを産業の育成に有効に活用するため、民と防との垣根を無くした防民技術の双方向交流を容易にさせる必要がある。また、国際的な動向を十分に把握しつつ、安全性に関わる標準をはじめ、設計開発あるいは型式証明に関する技術などの標準化を進める必要がある。

(イ) 技術開発のインフラ

我が国の最大の研究開発・技術基盤は、JAXA をはじめとする公的試験研究機関であるが、試験研究機関の人員、予算、設備規模は、欧米から大きく立ち遅れている。

JAXA は、風洞、エンジン試験設備、要素試験設備、構造試験設備、スーパーコンピュータ、飛行試験設備などを保有し、専門家による技術を蓄積している。特に、風洞は我が国唯一の開発試験用として国内で行う全ての機体開発に使われているが、規模・種類と数において、型式証明のために必要となる試験を完遂することが出来ない。エンジン試験設備についても同様で、防衛省が有する高空性能試験設備も容量が不足している。試験用航空機はMR J 開発支援としてはじめて小型ジェット機を整備したが、海外に比すれば極めて小規模である。これらの設備インフラの運用に必要な技術は十分に世界に比肩している

と評価できるため、その課題は規模、種類ならびに数である。

国交省傘下の電子航法研究所（ENRI）にも航空管制や航空交通管理システムに関する研究開発インフラが存在する。防衛省の機関が保有する、航空機、空港、空域、大型試験設備なども重要な技術開発インフラである。インフラ関係技術者の横の連携を含めて、これらを有効に活用する方策が、今後の実機開発や研究開発に必要である。

研究開発インフラには、多額の経費と長期に亘る開発設置期間と十分な計画性が求められる。このため、長期的な方向性を定める航空産業ビジョンの議論を進めるなど、我が国が目指す共通の将来像の確立が是非とも必要である。上記大型設備を用いた開発試験と型式証明試験の需要に加え、大型プレスなどの特殊大型加工機、搭載電装システム試験設備、最終組立・飛行試験場、騒音試験設備などは、民間機開発が絶えていた我が国では、一部が現状の実機開発に対応した整備が行われているものの十分とは言えない。また、防衛機、民間機供用の設備を含む大型の開発試験用設備を重点的かつ戦略的に整備することが必要で、海外ニーズを考慮した国際設備としての運用も検討することが重要である。

（ウ）人材育成の現状と課題

現在、我が国には、官民 24 大学に航空関連コースがあり、毎年 500 人以上の卒業生を輩出している。また、JAXA 等も含め大学での研究レベルも高いものの、装備品技術、生産技術などの航空産業を支える技術、また、プロジェクト管理や航空ビジネス分野などの教育は大学では十分でない。一方、プロジェクト管理、中小企業コンソーシアムなどに必要な人材、あるいは技能人材などの職業教育を含む育成手段は日本として未熟である。このため、行政、大学、専門学校、JAXA などの試験研究機関、民間企業の産学官連携を取り入れ、国際性も考慮した新たなシステムが必要である。また、一定の技術・技能を持った人材を確保するための技術者能力の認証システムについては、既に検討が始まっているが、技術レベルを維持すると共に、人材確保と、必要な人材の流動性の向上としても有効と考えられ、重要な課題である。

（エ）政府の行政組織の現状と課題

現在の政府行政組織は、文部科学省、経済産業省、国土交通省、防衛省の四府省が、それぞれに航空技術研究、航空機産業、航空輸送と安全の管理、防衛航空の開発運用に関する業務を行っているが、航空産業は極めて総合的な産業であり、国の役割も幅広く大きいため、業務が相互に有機的な連携のもとに行われることが不可欠である。

実際には、民間が国の研究開発成果を活用し、あるいは防衛の技術基盤を利用した開発を行うなどの他省庁にまたがるような事柄を申し入れた場合でも、

省庁間の調整に手間取ることが多く、特に長期的な課題には行政が十分に対応できないのが現状である。国としての長期的かつ総合的な航空産業のビジョンが存在しないため、各省庁に省庁の枠を超えた長期計画を連携して策定するという経験や実績が殆どなかったこと、また連携を必要とする事例に対する成果の帰属や評価についての指針がないことも、連携の案件に消極的になる側面を有する。

このように、省庁の枠を超えた業務を行うためにも、国の長期的指針、あるいは目標やビジョンや、産業振興や技術の成果をより高いレベルで評価する仕組みが必要である。

(7) 国のプロジェクトの課題

航空産業分野で先行する欧米等各国で定常的に行われている国による研究開発プロジェクト・実証プロジェクトは、我が国ではまだ少ない。先端性があり技術リスクの高い課題の研究開発、あるいは国としての重要なシステムについての開発プロジェクトを、防民の連携を含め計画的に進めることが必要である。

2. 提言

2. 1 中長期の戦略目標

我が国の航空産業を、次の基幹産業として発展させるためには、関係するプレーヤーが共有できる高い目標を掲げる必要がある。航空産業小委員会としては、中長期の戦略目標として、次の三点を掲げることとする。また、この目標の達成に向けて「航空産業ビジョン」を策定するとともに、その実現のための予算を国として重点的に配分し、認証等の制度・体制の充実、JAXA その他国の関係機関の基盤強化にすみやかに着手する。

(1) 航空産業の長期目標

航空機産業全体として、2013年に1.2兆円であったところを、政府の産業構造ビジョン（航空機産業の売上高を2020年に2兆円、2030年に3兆円）を大きく超えた、2030年代早期に現在の自動車の世界シェアに匹敵する15～20%（7.5～10兆円規模）の実現を目指す。

(2) 完成機事業の継続・拡大

民間・防衛の連携強化による相互補完の拡充などにより、総合的な産業基盤を強化して競争力のある完成機事業を拡大・継続する。

(3) 国際共同事業の拡大

産業規模の拡大と、国内産業基盤の強化のため、現在の支援枠組みを強化して機材の国際共同開発に積極的に参画・拡大する。また、技術開発や先端技術実用化などにより、我が国企業の主体性の発揮に繋がるような参画レベルの向上を推進する。

2. 2 航空産業の強化

前述の様に、失われた完成機事業活動を再興し、高い国際競争力のある事業として育成する目標の下に、YS-11 後の反省から、継続性を失えば、航空機大国への回帰の道が閉ざされるとの危機感を持ち、航空機産業の核となる完成機事業を拡大・継続することで、民間・防衛の両側面を通じた航空産業全体の底上げを実現する。

(1) 完成機事業（民間・防衛）への国を挙げた支援

民間および防衛における完成機事業を拡大・継続し、産業としての自立性と収益性を高めるため、次のような事業への国を挙げた支援を強化し、迅速な施策の展開を進める。

- (ア) 国際ルールと各国の対応を考慮しつつ、資金面（研究開発、航空機国際共同開発促進基金、財投等の積極的活用）、税制面（投資回収が超長期に及ぶという資金フローの特色を踏まえた投資促進税制や長期にわたる研究開発減税などの検討）、法制面などで支援する。
- (イ) 我が国における航空・空港関係企業の協力を得つつ、空港インフラとのパッケージ事業による海外展開やトップセールス等を積極的に推進する。
- (ウ) 政府専用機や防衛省機、また国内航空会社の運航機材として、我が国で開発された航空機を積極的に活用する。
- (エ) 防衛省機として開発された航空機（US2 等）についても、防衛生産基盤の維持・強化、他国との安全保障協力の推進、航空産業の成長のため、防衛省をはじめとした関係省庁の関与の下で海外展開を含めた利用拡大を推進する。
- (オ) 事業継続のための後継機計画や新技術開発を積極的に支援する。

(2) 航空機産業の国内産業基盤の強靱化

国内航空産業の基盤強化と産業構造の確立を図るため、次のような事業への国を挙げた支援を強化する。

- (ア) 機体・エンジン・装備品の各分野において、先端素材、CFD 技術、電子技術等の研究開発を通じた技術優位性の確保、企業間連携や新たな生産プロセス導入を通じた低コスト生産、国際共同開発を通じた事業機会の確保等、事業拡大と収益向上を実現する。これまで我が国が国際共同開発等で参画している分野は、中大型機・リージョナルジェットなどに限られていたが、搭載機器を含めた航空機市場全体を見渡して事業参画を進める。
- (イ) 次期戦闘機（F-35A）をはじめ、防衛装備の国際協力のため、国内企業がグローバル・サプライチェーンに参加する際には、防衛省をはじめ政府

が主導して、資金面や制度面の課題を解決する。

- (ウ) 世界最高の自主技術による低燃費、低排出ガス・低騒音、安全性に優れた次世代航空機に向けた技術開発に、平成 27 年度から着手する。
- (エ) 完成機開発製造や国際共同開発における部材競争力の強化などのため、国内のサプライチェーンの自主確立を促す。このための搭載品や内装品の国産化の支援を行う。
- (オ) JAXA において、研究開発や実証試験を支える設備として航空機・エンジンの実機 (B737、MRJ、F-7 等) や風洞、実証試験用地上設備、素材等特性評価試験設備等、事業者のニーズに即して、個々の民間事業者では担えない基盤的設備を、欧米に比べて遜色ないレベルで整備する。そのための整備計画を作成し、「航空産業ビジョン」に位置づける。
 - ・大型の試験設備として風洞、エンジン試験設備、エンジン要素試験設備、構造試験設備、スパコン、そして飛行試験用設備があり、これらの能力増強と規模の拡大を順次進める。
 - ・特に老朽化の著しい風洞についてはその改修・高度化を早期に実施する。
 - ・エンジンについては、防衛用エンジン開発とも連携して整備を進める。
 - ・防衛省の保有する装備開発用の試験設備については、その民間活用策を検討し JAXA との連携を図る。
- (カ) 航空産業の裾野を支えるものづくり中小企業の役割拡大に向け、多工程を一括で受注できる体制作りを支援するとともに、固有の技術力向上のための研究開発支援、参入障壁となっている認証取得等について、きめ細かく支援を行う。

(3) 国際共同開発の参加規模拡大・参加レベル向上のための技術支援

産業規模の拡大と大型開発への参加機会確保のため、国際共同事業への参加規模の拡大を促進する。さらに国際事業への主体的な参加など、参加レベルの向上を実現することを目指し、優位性技術の研究開発などを積極的にすすめる。

(4) 航空産業を支える人材育成

航空産業に必要な高度で幅広い人材の確保を進めるため、人材育成のシステムを構築する。開発と改修のタイミングをずらしつつ、常に複数機のプロジェクトを抱えるという将来の航空産業の絵姿、規模を念頭に、今後の成長を支えるパイロット、整備士、運航・整備技術者、研究者、設計・認証技術者、生産技術者、製造技能者の十分な質と規模を確保するため、民間・防衛の両面から、関係省庁、関係事業者の連携により、国公立大学等の高等教育の強化や専門学校、国立高専等も活用した職業訓練の強化に集中的に取り組む。また、国際的な人材確保、産官学での人材交流、経験豊富な退職者の活用策を推進する。

2. 3 航空産業を支える国の体制

航空産業は、他に類をみないハイリスク産業であり、また、戦後の空白期間等の影響もあり、産業基盤が十分とは言えない状況にあるため、民間事業者の力だけでは大きな成長を実現することはおぼつかない。そのため、政府としてしっかりとした支援体制を構築する必要がある。

(1) 「航空産業ビジョン」の策定

- (ア) 経済産業省、国土交通省、文部科学省、防衛省、外務省を中心に、航空産業に関する政策的連携のため、内閣官房（副長官補室（要調整））を事務局とし、関係省庁の局長級会議（以下「関係省庁会議」）を速やかに設置し、恒常的に運営する。
- (イ) 関係省庁会議において、この「航空ビジネス戦略」を踏まえて、年内を目途に「航空産業ビジョン」を策定する。
- (ウ) また、「航空産業ビジョン」に基づく施策の実施状況について、関係省庁会議において、定期的にフォローアップを行う。また、その結果については、本小委員会に報告をする。

(2) 航空産業振興のための法体系の検討

完成機開発や搭載機器開発の推進、認証の技術基準に係るガイドラインの策定ならびに人材育成システムの整備、航空産業振興に関わる各種政策の円滑な実施のための法制の整備、関係四省庁の連携促進の仕組みを定めた法体系などの航空産業振興のための法体系の在り方について、関係省庁局長級会議において検討を行う。

(3) 航空機ファイナンスの体制整備

完成機事業に必要なファイナンス強化のため、体制を強化する。このための新たな枠組みについて検討する。

- (ア) 航空機の販売を支援するファイナンスの体制・制度整備を進める。具体的には、日本貿易保険において、航空機向けの約款を作成するほか、政府系金融機関による支援について検討する。
- (イ) また、ケーブルタウン条約（※）への加盟について、関連事業者の意見を聞きつつ検討し、結論を得る。

※ケーブルタウン条約

航空機など国際間を移動する物件の担保権など国際的権益を創設する条約。批准した国のエアラインが倒産した場合、同国の担保権に関する国内法の拘束を受けられることなく、航空機の引き揚げができる。

(4) 認証制度・体制の整備

認証制度・体制が、MRJプロジェクト後も見据え、更なる航空産業の成長にとっての制約要因となることのないよう、欧米並みの認証制度・体制を目指し、

産業の成長に資するよう整備し、欧米との対等な相互認証の実現を図る。

- (ア) 米国の FAA、欧州の EASA の実情を参考にして認証体制を整備する。
- (イ) 対等な相互認証を実現するため、審査実績を積み重ねるとともに、人材の確保、制度の充実、体制の強化を図る。
- (ウ) 国内開発による完成機（自国の型式証明）の市場投入後のトラブルや改善点の技術確認のために試験研究に必要な体制を整備する。

2. 4 航空産業を支える国家プロジェクト

国による支援体制の構築と併せて、航空産業の成長の契機となる具体的なプロジェクトが必要である。特に、先進的でリスクの高いプロジェクト等は、国家プロジェクトとして推進し、その実現のための予算を国として重点的に配分すべきである。

(1) 国産戦闘機の開発への早期着手

実機システムの開発機会でもあり、先端技術への挑戦でもある航空産業全体の先端に行く将来戦闘機については、「防衛計画大綱」及び「中期防衛力整備計画」で掲げている、戦略分野における技術的優位性の確保や防空能力の向上のため、開発に早期に着手できるよう財源を獲得する。

(2) 将来の航空機を見据えた先端研究の推進

次世代航空機に向けた研究開発プロジェクトとして、世界最高レベルの省エネ性、経済性、環境適合性、安全性を具備した次世代旅客機開発への適用に向けて先端技術のプロジェクトを早期に開始する。2030年代以降の航空機の鍵となる可能性のある先端技術（革新的素材、電化装備品、水素燃料技術等）について、民間・防衛での利用を想定して、幅広く研究を推進する。また、電動航空機（燃料電池や蓄電池の利用による燃料コストの大幅低減）、無人航空機（有人では危険・困難な用途での利用）については、実用化に向けてしっかりと取り組む。

(3) 超音速機プロジェクト

我が国が開発するにふさわしい、アジア地域のマーケットに適合する超音速機について、研究段階から開発段階へ移行させるため、適用新技術と実機へのインテグレーション技術の飛行実証プロジェクトを推進する。また、海外との連携も含めた実機開発計画の検討に着手する。

(4) 極超音速機プロジェクト

極超音速技術は、将来の安全保障上の重要課題として米欧中が開発競争を行っており、外交課題としても重要となってきた。また、二地点間高速輸送機は超音速技術の延長にあり、将来の再使用宇宙輸送機を革新する最重要開発課題であるなど、航空・宇宙・防衛の3政策領域に跨る。従来の研究蓄積のブ

ラッシュアップを行い、小型の実験機、実証機などの早期の推進を検討する。

(5) 開発・実証を支える独法の機能強化

JAXA、ENRI等の研究開発型の独法として、その研究体制、試験・実証運営体制を強化し、技術の橋渡し、民間企業の技術開発支援、人材育成等、産業のインフラとしての機能を十二分に発揮することができるように早急かつ計画的な施策を実施する。

(6) 新技術の標準化、新しい航空管制・交通管理システム

ICAOに代表される認証技術の国際標準に我が国の新技術を加えるための新技術標準化プロジェクトや、今後の空が混雑する中で、安全で効率的な飛行を実現するための世界規模の新しい航空管制、航空交通管理システムを実現する多様な技術を国際共同で開発するグローバル航空管制技術プロジェクト等についての検討に着手する。

以上

航空産業小委員会
開催実績

■ 1月23日(木)：役員会

- (1) 航空産業について(経済産業省)

■ 2月13日(木)：第1回 市場動向と課題

- (1) 航空産業の歴史と航空産業市場の動向(講師：今清水浩介 SJAC 専務理事)
(2) 航空産業政策の主要課題(講師：坂本規博 自由民主党 特別研究員)
(3) 航空技術の研究開発(講師：坂田公夫 航空機技術総合政策フォーラム 代表)

■ 2月28日(金)：第2回 航空機開発

- (1) 航空産業の状況～失われた50年を取り戻すには(講師：鈴木真二東大教授)
(2) 国産航空機の開発(講師：川井昭陽 三菱航空機 社長)
(3) 戦闘機開発を巡る我が国と世界の動向(講師：浜田充三菱重工業技監・技師長)

■ 3月14日(金)：第3回 エンジン、国際共同開発

- (1) 航空機の国際共同開発(講師：北爪由紀夫 日本航空機開発協会 副理事長)
(2) 航空機エンジン国際共同開発(講師：桑原達雄日本航空機エンジン協会専務理事)
(3) エンジン開発・事業の世界動向と我が国の挑戦(講師：石戸利典 IHI 取締役)

■ 3月28日(金)：第4回 素材・部品・搭載品、研究開発

- (1) 新たな航空機素材(講師：須賀康雄 東レ 取締役)
(2) 新たな航空機素材(講師：杉下秀幸 宇部興産 専務執行役員)
(3) 我が国装備品事業の競争力強化(講師：今清水浩介 SJAC 専務理事)
(4) JAXA 航空施策について(講師：中橋和博 宇宙航空研究開発機構 理事)
(5) 小型超音速計画と関連事項(講師：坂田公夫航空機技術総合政策フォーラム代表)

■ 4月10日(木)：第5回 エアラインの動向と課題の整理

- (1) ANAの事業(講師：伊藤博行 全日本空輸代表取締役副社長)
(2) 日本航空の事業(講師：佐藤信博 日本航空代表取締役副社長)
(3) 課題の整理

■ 4月24日(木)：第6回 政策動向(その1)

- (1) 航空機産業政策について(経済産業省)
(2) 防衛航空機の今後の開発(防衛省)

■ 5月27日(火)：第7回 政策動向(その2)

- (1) 航空政策について(国土交通省)
(2) 航空技術の研究開発について(文部科学省)

■ 6月12日(木)：第8回 提言案の討議

- (1) 提言案の討議
-