

新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、航空旅客需要が急減している。そしてそれに伴って、航空機需要予測も減少している。米ボーイング社は昨年10月に今後10年間の民間航空機の新造機需要を、前年予測より11%少ない1万8350機と予測した。同社によれば、世界の航空旅客需要は回復し始めているものの、「底堅い市場回復」に至るには数年を要するとしている。そのため、民間航空機需要の回復にも時間が掛かると予想される。

航空機産業の苦境と中小企業の奮闘

く、そのボーイングでは737 MAXが飛行トラブルから運用停止に追い込まれ、減産の影響を受けていた。それに加えて新型コロナウイルスに伴う需要低迷により、開発中であった三菱スペースジェットは、昨年10月以降実質的に事業が凍結された。これらのことが中部地方に与える影響は大きい。

まず、県営名古屋空港周辺には三菱スペースジェットをはじめ、三菱グループの航空宇宙部門の工場がある。加えて名古屋港周辺の大江地区や飛鳥地区、また

大阪市にも同グループの、さらに国内の主要機体メーカーである川崎重工やSUBARUも岐阜県内や愛知県の臨海部に生産拠点を

業クラスター」として、都道府県や地方ブロックなどを単位として、製造業中小企業の航空機産業参入を推進してきた。その成果が実を結び始めているところと、今後の発展を目指すところとで差があるが、今回の航空機産業の需要減少はいずれにしてもマイナスの影響が大きいと言える。

だが私は、現状を悲観してはいない。それは航空機産業を通じた地域内の取り組みが、他の分野での連携などに発展する可能性を秘めているからである。

私は昨年末、神戸市を中心に兵庫県南部の企業が活動する「神戸エアロネットワーク」が出席していた展示会に参加した。そこには同プロジェクトの参加メンバーが話し合いながら、この苦境を共に乗り越えて行くこととする姿があった。そして実際に、メンバー内で

これまでの蓄積から 逆転の妙案を

の航空機産業にも出てきている。もとより、国内の航空機産業はボーイング向け機体生産への依存度が高



名古屋経済大学
経済学部准教授
加藤 秋人

有している。それゆえ、愛知・岐阜・三重の3県では国内の機体部品と補助装置の生産の6割強を占める（平成30年、『工業統計表』より）。したがって、こうした大手メーカーの生産縮小傾向は、航空機部品を製造してきた中小企業にも大きな影響を及ぼしている。

しかし影響はそれだけにとどまらない。国内ではこれまで、航空機産業を成長産業と見据え、「航空機産

これまで同プロジェクトでは、メンバー企業同士での教え合いなどを通じて生産管理水準などを高め合ってきた。そうした蓄積が、仲間同士での連携による生産を実現する上での下地となったのである。

このように、厳しい状況に置かれた航空機産業でも逆転の一手は生まれている。改めてこれまでの蓄積の見直しや連携を強化すること、苦境を脱する中小

企業を応援したい。

かとう・あきと 経済地理学、
中小企業論。東京大学大学院総合
文化研究科修士課程修了。1998
年生まれ。

