

B787 問題と航空機産業の成長課題

—航空機産業への期待—

◆B787 型機の運航停止がもたらした問題

2013年1月16日に山口宇部空港から羽田空港へ向かっていた全日空機が、電気系統のトラブルで高松空港に緊急着陸した。FAAは事態を深刻に捉え、B787型機の運航停止を命じた。これに伴って今日に至るまで、B787型機の商業飛行は認められていない。

マスコミ報道を総合すると、B787型機は国内エアラインの主力機材であるために毎日、経営上の損失を出させているとともに、機体部品の35%が日本製であるために、日本の航空機産業へ多大な影響が出ているというものが大半である。前者は、全日空や日本航空の例に見られるように、海外エアラインに先駆けてB787型機を導入したために、その影響は大きいことは否定できない¹。

写真1 就航時のB787型機



出所：経済研究所撮影

他方で後者は、B787型機の製造そのものは止まっていないにも関わらず、運航停止当

初から悲観的な論調が続いている。確かにボーイング社のエバレット工場には納品待ちのB787型機が並んでいるようである²。今後もこのような状態が続けば、B787型機の生産が停止される事態も予測される。おそらく現状の報道は、この事実を踏まえて、日本の航空機産業の危機を訴求しているものと考えられる。

◆B787 問題の日本サプライヤーへの影響

B787型機のモノづくり企業への影響は、マスコミが指摘する通りなのであろうか。確かにボーイング社がB787型機の製造を停止した場合には、サプライヤーに影響が出る懸念される。しかし実際にはB787型機の製造は停止されていない。すなわち日本のサプライヤーには従前通りの受注がボーイング社から来ている。

いずれにしても日本のサプライヤーにはB787型機の生産が停止して、あるいは部品供給の停止が生じて初めて、影響が生じ得る。現下の受発注ではそこまで至っておらず、B787型機サプライヤーへの影響は限定的と言えよう。このことからマスコミの報道は一面的であり、日本のサプライヤーは従来通り、発注を受けた加工を粛々と進めていくことが求められると考えられる。

◆問題発生でも期待される航空機産業

今回のB787問題は、航空機産業に潜む

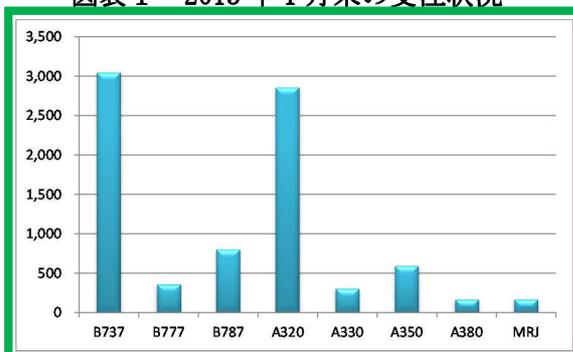
¹ 特に全日空はローンチカスタマーであり、国内線の戦略機種に位置づけられていたために導入機数が17機と多く、影響が最大となっている。

² 例えば『月刊エアライン』2013年4月号 p.15 参照。

リスクを顕在化させた。航空機産業、特に新型機種への部品納入は、初期故障等に起因するリスクを抱えており、これはB787型機に限らず、今後就航するA350XWB型機、MRJ等でも同様である。ただしB787型機はCFRPの多用や電気系統のフル活用など、従来機とは一線を画した、効率的運用を可能にする設計思想となっている。そのため、既存機材では用いなかった新たな技術を使っている点が特徴である。それでもなお、モノづくり産業は常にリスクを踏まえながら製造を行っているのであって、当該リスクを改善しながら、より良いモノを作っていくことが求められる³。この流れは航空機産業でも同様である。

今回のB787問題の発生によって、航空機産業への成長を懸念するようであれば、それは過度な反応であると言わざるを得ない。B787型機の受注残は799機であり、確かにその数は大きい。図表1に示したように、B737型機(3,044機)やA320型機(2,855機)のような売れ筋の小型機と比べると、ロットは大きくないことが明らかである。

図表1 2013年1月末の受注状況



出所：日本航空機開発協会 HP より作成。

換言すれば、B787型機は日本企業にとっては大きな発注であり、受注企業も多いた

³ 自動車産業のリコールなどが典型的である。

めにその懸念事項が際立っていると見なすことができよう。ところが航空機産業全体の成長という意味で見ると、小型機やリージョナルジェット機といった大きな市場があり、日本企業もここへ大きく食い込みつつある。そのことから、B787型機のリスク問題だけで、航空機産業そのものの成長停滞を懸念するのは行き過ぎであろう。

すなわち、B787型機は受注している航空機の一種類であり、個々の問題を解決していくことによって、航空機産業全体を成長軌道に乗せるといった長期的な視点から今回のB787問題を捉えることが必要である。

◆日本における航空機産業の成長課題

航空機産業に期待される成長は、B787型機だけによってもたらされる訳ではない。今後の航空機産業は小型機市場がリードしながら、中型機・大型機市場が補完する形となる⁴。このことから日本の航空機産業も中型機であるB787型機への依存傾向から脱却することが求められる。すなわちB787型機は新型機であるが故に、国内新規サプライヤーが多くなったという特徴がある。今回、新規参入した企業は、この実績をもとに他の新型機への参入を図り、新規受注を進めていくことが期待される。

1月に発生したB787問題は、日本の航空機産業の一つの特徴を浮き彫りにした。この教訓を活かし、成長産業としての航空機産業へ多くの企業が参入し、日本企業の飛躍につながることを期待したい。

(調査研究部 山本匡毅)

⁴ 詳細は拙稿「航空機産業における中堅・中小企業の新産業展開と公的支援」『戦略経営ジャーナル』Vol.2, No.1 pp.39-42を参照。