

航空機業界サプライチェーン支援活動（Wing サポートアクション）について

令和 3 年 1 月 15 日

一般社団法人 日本航空宇宙工業会

1. わが国の航空機産業

わが国航空機産業は、ボーイング旅客機やエンジンの共同開発・製造に参画することで民間航空機の売り上げが防衛航空機の 2 倍を占めるに至った。そして、今後長期的に成長すると予想される世界の航空旅客需要に伴う航空機需要の増大にサプライチェーン強化をもって対応し、世界市場でのシェア拡大を目指してきた。

また、航空機には高い信頼性や性能が求められ最先端技術の大規模な集約製品となることから、その波及分野は広く（サプライチェーン並びに周辺産業）、安全保障基盤としても重要な産業となっている。

2. 新型コロナ禍の航空機産業への影響

航空旅客需要の大幅な減少に伴いエアラインが新しい機体の納入を延期したため、ボーイング社は生産停止や生産ペースの減速を決定し、エアラインのメンテナンス需要も大きく減少した。

(1) 世界のエアライン旅客状況

新型コロナの影響で旅客数は予想以上に減少し、7 月の時点で 2019 年水準への回復には 2024 年までかかると予測されていたが、その後の実績では回復の勢いが予想よりも弱く、需要低迷が長期化することが危惧される。

(2) 欧米航空機・エンジンメーカー（OEM）の状況

ボーイング社は、1 万 6 千人の雇用削減と、787 最終組立をチャールストン工場に集約して、2021 年半ばにエバレット工場での組立を終了することを発表した。また、わが国で生産している機体についても、機体月産レートを縮小することを連絡してきた。

787 : 14 機（従前） → 10 機（20 年 6 月） → 5 機（21 年）

777 : 5 機（従前） → 4 機（20 年 2Q） → 2 機（21 年）

エンジンメーカーは、機体減産に伴うエンジン製造減と、飛行が行われな
いことによるメンテナンス需要減に対応して、米国 GE 社は航空機エンジン
部門の従業員 10%を一時解雇し、英国の Rolls Royce 社は航空機エンジン
部門の従業員 17%の削減を発表した。

(3) 国内航空メーカーの状況 (2020年10月)

欧米 OEM の減産指示に基づき、民間航空機生産額は前年比 46%減少した（機体で 39%、エンジンで 54%減）。これを支える中小サプライヤーの約 90%が昨年比 30%以上の売上減となっており、経営上の瀬戸際にある。この生産減を受け、重工各社でも余剰人員が発生し、対応に苦慮している。

3. 今後の見通しと事業維持への努力

今後の旅客需要については、国際航空運送協会（IATA）は、7月に、2019年の水準への回復には2024年までかかると予測している。このため、航空機製造業の回復は、令和3年以降となることを見込まれる。その先の航空旅客需要については、会議のリモート化などの影響でこれまでの予測よりも低めとなる可能性もあるが、旅客需要と強い相関性のある GDP の長期的な成長と航空運賃の低下傾向を考慮すると、新型コロナ対策の実現に伴い成長基調が回復すると確信する。よって、旅客需要が必要とする航空機製造業は、これからも成長産業であると断言できる。

航空機産業は、素材・部品に対する技術要求が高く多くの特殊技能が求められるため、受注回復時に備えて、能力を身に着けた人材が外部に流出したり、途絶したりすることを回避しサプライチェーンを維持する必要がある。航空機業界では、この難局に対し、社内での余剰人員を他部門に異動させる等の対策を取るとともに、雇用調整助成金などの制度を活用して事業継続に努めてきた。さらにはサプライチェーン維持のため、以下に示すアクションに着手している。

4. 航空機業界サプライチェーン支援活動（Wing サポートアクション）

一般社団法人日本航空宇宙工業会は、航空機産業界全体がこの難局を乗り越えるために、サプライチェーンとりわけ中小企業への支援を行う自主的な取り組みとして行っている「航空機業界サプライチェーン支援活動（Wing サポートアクション）」をまとめた。会員企業の多くは、サプライヤーとともに新型コロナ禍を乗り越え、新たな成長に臨めるよう、次の4項目に着目した活動展開を始めている。

(1) サプライチェーン全体での「雇用対策」支援

民間航空機需要の回復時を見据え、サプライチェーン全体で人材確保のための雇用維持に取り組んでいる。出向受け入れ企業の紹介や公的支援制度活用の働きかけなどを通じて、サプライチェーンの維持を目指している。

(具体的事例) サプライヤー従業員の出向受入先企業の紹介

雇用助成金の活用による経験者雇用継続と人材育成 など

(2) 「仕事のあっせん」

サプライヤーへの新規の仕事のあっせんに取り組んでいる。
(具体的事例) 海外サプライヤーから国内サプライヤーへの切り替え
航空機以外の仕事の紹介 など

(3) 「中小企業の資金繰り」支援

中小企業のキャッシュフロー改善等に向けた支援に取り組んでいる。
(具体的事例) 支払期間の短縮化や前倒し、現金払い、前渡金支払等
経営状況や資金繰りのヒアリングとフォローの実施
生産性向上による利益改善 (生産技術支援) など

(4) 「デジタル化等の推進」支援

航空機需要回復後の国際競争力確保に向けた、DX (デジタル・トランス
フォーメーション) を軸としたデジタル化、並びにロボットなどを利用し
た自動化の推進に取り組んでいる。

(具体的事例) ペーパーレス化

(電子受発注並びに押印撤廃を通じた業務効率化等)

サイバーセキュリティ対策支援

DX 推進人材の教育プログラムの提供

スマートファクトリー化の指導

自動化・ロボット技術など先端生産技術の開発／適用／教育
支援 など

これら自主的な活動の推進に当たっても、雇用調整助成金、資金繰りの補助、
設備導入資金助成、産官学連携での教育体制の構築、教育のための費用助成など
国の有効な支援制度が継続・新設されることが強く望まれる。

このほかにも、メーカーが協力した航空利用時の感染安全性アピールによるエ
アラインの業績改善や、防衛航空機に関連する補用品や材料等購入の前倒し等
により、設備や人材が確保できる可能性もあり、成長回復時に向けた国際競争力
の一層の強化を実現するための抜本的な支援制度の構築を望むものである。

以上