

航空機産業の産業構造と 九州・山口へのインプリケーション

山本 匡毅

1. 問題の所在

航空機産業は、世界的な航空機需要の増大により、生産量が拡大している。国内でも三菱航空機(株)(愛知県豊山町)と三菱重工業(株)(東京都港区)によるMRJ(Mitsubishi Regional Jet)が試験走行を重ね、本稿が出る頃には初飛行が済み、2年後には引き渡しが始まる。また自動車メーカーである本田技研工業(株)(東京都港区)が取組んだHonda Jetも試験飛行が順調に進み、生産が量産段階に入りつつある。このように航空機産業は、海外メーカーのみならず、国内メーカーにも大きな影響を与え始めている。

一般に九州・山口は、航空機産業で遅れているという認識を持たれているようである。しかし九州・山口にも少しずつではあるが、航空機産業の基盤が形成され始めている。本稿では、世界的な航空機産業の動向を踏まえながら、国内の航空機産業の構造を押さえつつ、新規参入事例を検討する。その上で、九州・山口にある航空機産業の潜在力を紹介し、その可能性と課題を明らかにする。

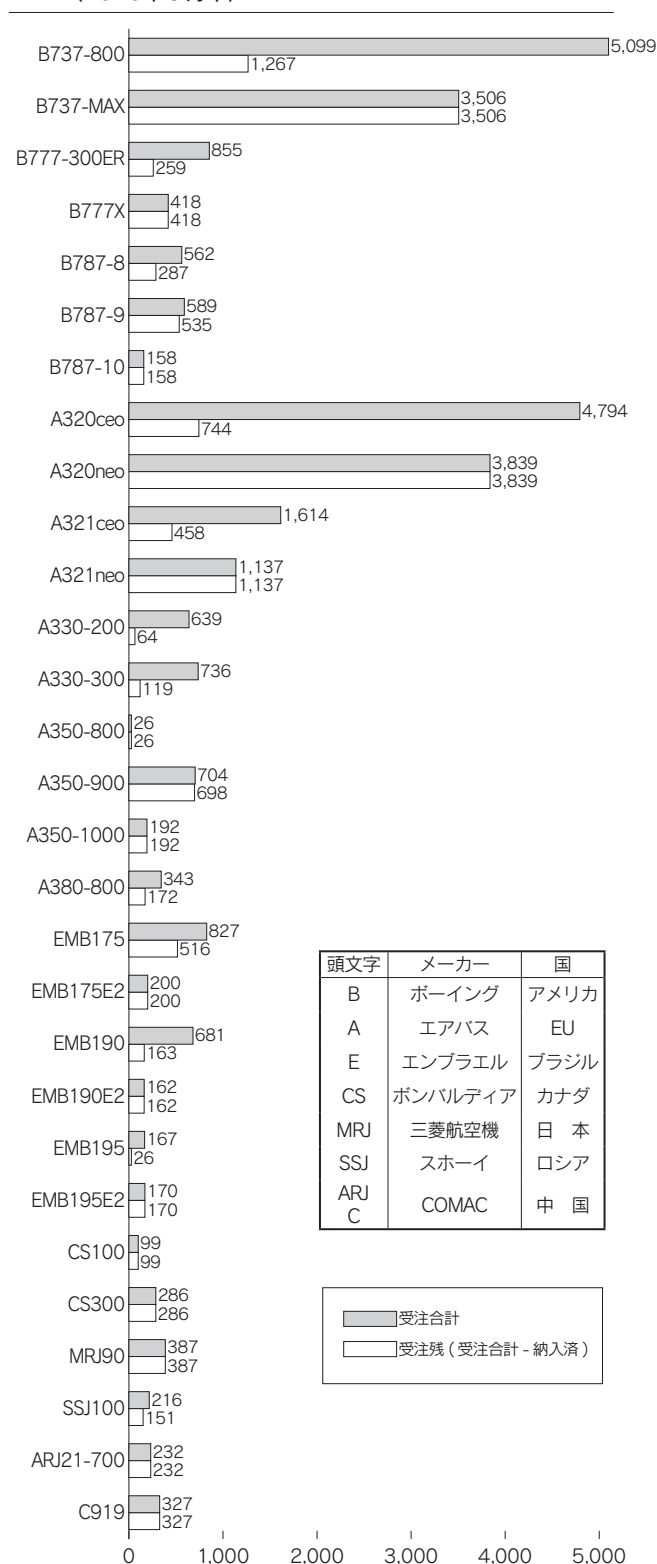
2. 航空機産業の産業構造

1) 航空機産業の市場構造

主力の民間機市場で世界的に機体を完成機にして販売しているメーカー(プライムメーカー)は、中大型機のボーイング社(アメリカ)、エアバス社(EU)、中小型機のエンブラエル社(ブラジル)、ボンバルディア社(カナダ)の4社が大手である。ここに新規参入組として、ロシアのスホーイ社、中国のCOMAC社、日本の三菱航空機(株)が受注を進めている状況である(図1)。

航空機産業への新規参入が進んでいる背景には、将来的に成長する需要予測が存在している。需要予測はプライムメーカーや業界団体が公表している。(一財)日本航空機開発協会(東京都千代田区)の予測によると、2015年から2034年までの世界

図1 世界の主要メーカーによる航空機の受注数と受注残(2015年9月末)



資料) 一般財団法人日本航空機開発協会「民間旅客機の受注・納入状況(2015年9月末)」より筆者作成