

## 航空機

## 【要約】

- 2013年度の航空機内需は、防需における改修費及び航空機購入費の増加を主因に、通年度において前年度比+17.9%で着地。2014年度は、民間旅客機デリバリーの一巡により同▲18.3%と予想する。
- 2013年度の航空機輸出は、円安による輸出環境の改善により増加し、前年度比+14.8%で着地。2014年度も旺盛な航空機需要を背景に機体部品・エンジン部品の輸出増加が期待されることから同+49.8%と大幅増加を予想する。2013年度の航空機輸入はB787の引渡し機数の増加を主因に前年度比+11.2%で着地。2014年度は民間旅客機デリバリーの一巡により同▲15.2%と予想する。
- 2013年度の航空機生産はボーイング向けB777及びB787の生産レート引き上げを主因に、通年度において前年度比+22.0%で着地。2014年度も引き続きボーイング向けに好調な生産が継続する見込みであり、同+29.1%の増加と予想する。
- 航空機産業のリーディングカンパニーとしてエアバスが挙げられ、同社は「多様性」を前提としたカルチャーの中で様々なイノベーションを起こし、今やボーイングと共に航空機市場を寡占するまでに至っている。MRJが日本の航空機産業の発展という成果として結実するよう、日本でも企業の垣根を越えた連携、協業を促進するための政策的なサポートを行っていくことが求められる。

【図表15-1】航空機関連の内需、輸出入、生産金額推移

## 【実績】

摘要 (単位)	12fy	13fy	14fy	13/上	13/下	14/上	14/下
	(実績)	(実績)	(予想)	(実績)	(実績)	(予想)	(予想)
内需 金額 (億円)	11,241	13,253	10,830	6,073	7,180	4,865	5,965
輸出 金額 (億円)	7,409	8,508	12,741	3,969	4,539	5,866	6,875
輸入 金額 (億円)	9,165	10,192	8,640	5,301	4,890	4,562	4,078
生産 金額 (億円)	9,485	11,570	14,931	4,741	6,828	6,169	8,763
修理 金額 (億円)	1,953	2,219	2,042	932	1,288	856	1,186

## 【増減率】

摘要 (単位)	(対前年度比)			(対前年同期比)			
	12fy (実績)	13fy (実績)	14fy (予想)	13/上 (実績)	13/下 (実績)	14/上 (予想)	14/下 (予想)
内需 (%)	+20.8%	+17.9%	▲18.3%	+13.3%	+22.1%	▲19.9%	▲16.9%
輸出 (%)	+27.5%	+14.8%	+49.8%	+19.8%	+10.9%	+47.8%	+51.5%
輸入 (%)	+31.8%	+11.2%	▲15.2%	+11.2%	+11.2%	▲13.9%	▲16.6%
生産 (%)	+16.2%	+22.0%	+29.1%	+21.3%	+22.4%	+30.1%	+28.3%
修理 (%)	+5.6%	+13.6%	▲8.0%	+18.4%	+10.4%	▲8.1%	▲7.9%

(出所) 輸出・輸入は財務省「貿易統計」、生産・修理は経済産業省「生産動態統計」よりみずほ銀行産業調査部作成

(注) 2014年度についてはみずほ銀行産業調査部推計

I. 産業の動き

1. 需給動向

2013年度の航空機内需は、増加

2013年度の航空機内需は、2012年度の大型補正予算執行に伴う防需における航空機の改修費、及び購入費の増加を主因に、通年度において前年度比+17.9%にて着地。2014年度は民間旅客機デリバリーの一巡、及び2012年度の補正予算の執行需要の剥落により同▲18.3%と予想する（【図表 15-1】）。

輸出は今後も堅調に増加の見通し

2013年度の航空機輸出は、円安による輸出環境の改善により増加し、前年度比+14.8%で着地。2014年度も旺盛な航空機需要を背景としてボーイング向けの機体部品や旺盛な航空機需要を背景としてエンジン部品の輸出が増加することにより同+49.8%と大幅増加を予想する（【図表 15-1】）。

2014年度の輸入は減少

2013年度の航空機輸入は B787 の引渡し機数の増加を主因に前年度比+11.2%で着地。2014年度は民間旅客機デリバリーの一巡により同▲15.2%と予想する（【図表 15-1】）。

2. 好調な機体部品生産が牽引する国内生産額

【図表 15-2】 航空機関連における生産の主要指標見通し

【実額】

	摘要 (単位)	12fy	13fy	14fy	13/上	13/下	14/上	14/下
		(実績)	(実績)	(予想)	(実績)	(実績)	(予想)	(予想)
機体	本体生産額 (億円)	598	563	1,439	5	557	14	1,425
	部品生産額 (億円)	4,509	5,978	7,813	2,598	3,380	3,748	4,065
エンジン	本体生産額 (億円)	82	194	257	60	135	79	178
	部品生産額 (億円)	3,256	3,597	3,906	1,568	2,029	1,702	2,204
装備品	金額 (億円)	1,039	1,237	1,516	510	727	626	891
国内生産額	金額 (億円)	9,485	11,570	14,931	4,741	6,828	6,169	8,763
防需	金額 (億円)	2,590	2,698	3,307	824	1,874	1,010	2,297
民需	金額 (億円)	6,895	8,871	11,624	3,917	4,954	5,159	6,465

【増減率】

	摘要 (単位)	(対前年度比)			(対前年同期比)			
		12fy (実績)	13fy (実績)	14fy (予想)	13/上 (実績)	13/下 (実績)	14/上 (予想)	14/下 (予想)
機体	本体生産額 (%)	+ 0.4%	▲ 6.0%	+ 155.8%	▲ 56.2%	▲ 4.9%	+ 155.8%	+ 155.8%
	部品生産額 (%)	+ 24.7%	+ 32.6%	+ 30.7%	+ 35.4%	+ 30.5%	+ 44.3%	+ 20.3%
エンジン	本体生産額 (%)	▲ 47.7%	+ 136.4%	+ 32.4%	+ 80.5%	+ 174.1%	+ 32.4%	+ 32.4%
	部品生産額 (%)	+ 16.5%	+ 10.5%	+ 8.6%	+ 6.3%	+ 13.9%	+ 8.6%	+ 8.6%
装備品	金額 (%)	+ 3.8%	+ 19.1%	+ 22.6%	+ 9.2%	+ 27.2%	+ 22.6%	+ 22.6%
国内生産額	金額 (%)	+ 16.2%	+ 22.0%	+ 29.1%	+ 21.3%	+ 22.4%	+ 30.1%	+ 28.3%
防需	金額 (%)	+ 1.9%	+ 4.2%	+ 22.6%	▲ 7.3%	+ 10.2%	+ 22.6%	+ 22.6%
民需	金額 (%)	+ 22.6%	+ 28.7%	+ 31.0%	+ 29.8%	+ 27.8%	+ 31.7%	+ 30.5%

(出所) 経済産業省「生産動態統計」よりみずほ銀行産業調査部作成

(注) 2014年度についてはボーイング生産機材(B767、B777、B787)生産見通し、防衛省資料等よりみずほ銀行産業調査部推計

2013年度の国内生産額は、防需・民需両面で増加

2013年度の「機体」における「本体生産額」は、固定翼哨戒機(P-1)の生産が本格化したものの防衛省向けヘリコプターの生産が減少したため、通年度で35億円減少の563億円(同▲6.0%)となった。「部品生産額」は、上期はボーイング向けB777の生産レート<sup>1</sup>の引き上げ(月産7機→8.3機)によりB777用部品生産額が増加したことを受けて2,598億円(同+35.4%)で着地、下期もB787の生産レートの引き上げ(月産7機→10機)によりB787用部品生産額が増加したため、通年度で前年対比1,469億円増の5,978億円(同+32.6%)と大幅増加となった(【図表15-2】)。

「エンジン」における「本体生産額」は、防衛省向け固定翼哨戒機(P-1)に搭載されるエンジン(F7-10)やヘリコプター(SH-60K、UH-60JA、AH-64D)に搭載されるエンジン(T700)の生産増加により、通年度で112億円増の194億円(同+136.4%)となった。「部品生産額」も旺盛な航空機需要を背景として、国際共同開発プログラムにおけるエンジン部品の生産が増加したことにより、341億円増の3,597億円(同+10.5%)で着地した(【図表15-2】)。

2014年度の国内生産額も、防需・民需両面で好調な生産が継続し、増加の見込み

2014年度は「機体」における「本体生産額」において防衛省向けヘリコプター、及び輸送機(C-2)の生産等により、通年度で1,439億円(同+155.8%)と増加の予想。「部品生産額」は、為替相場が円安水準で定着すること、B777及びB787における好調な生産が継続する見込みであることから、通年度で7,813億円(同+30.7%)と増加の予想(【図表15-2】)。

「エンジン」における「本体生産額」についても防衛省向けエンジンの好調な生産が継続し、通年度で257億円(同+32.4%)と増加の予想。「部品生産額」もB777向けのGE90(GE製)やB787向けのTrent1000(ロールスロイス製)、及びGENx(GE製)の生産レートが引き上げられており、通年度で3,906億円(同+8.6%)と増加する見込み(【図表15-2】)。

### 3. 防需における航空機新規調達は引き続き増加の見込み

2013年度予算の増額をうけて、防需の国内生産額は増加

2013年度の防需は、近年削減傾向にあった部品購入費・修理費が増加に転じ、通年度で2,698億円(同+4.2%)と増加した(【図表15-2】)。背景には、2003年度から減少を続けていた防衛関係費が2013年度に11年ぶりにプラスに転じ、前年度比0.8%増の4兆6,804億円(SACO関係費及び米軍再編関係経費のうち地元負担軽減分<sup>2</sup>を除く)となったことがある。

2014年度も引き続き航空機の新規調達が優先され、国内生産額は増加の見込み

2014年度の防需についても、中国や北朝鮮の状況を念頭に置いた上でアジア太平洋地域における安全保障環境への対応を強化すべく、引き続き航空機の新規調達が優先される施策がとられており3,307億円(同+22.6%)と増加の予想(【図表15-2】)。

<sup>1</sup> 生産レートとは航空機の月産製造機数を指す。

<sup>2</sup> SACO関係費とは沖縄県民の負担を軽減するためにSACO最終報告の内容を実施するための経費、米軍再編関係経費とは米軍再編事業のうち地元の負担軽減に資する措置に係る経費を指す。

2013年12月17日に新たに閣議決定がなされた「防衛大綱」及び「中期防衛力整備計画（2014年度～2018年度）」を踏まえて、2014年6月に防衛省の装備施設本部は2014年度の調達見込みを取り纏めた。

2014年度の装備本部調達見込額では空幕が大幅増加の見込み

2014年度の装備施設本部における調達見込額は1兆6,461億円と、2013年度調達実績1兆2,693億円から3,768億円(+29.6%)増加する見込み。

また、調達要求機関別では空幕が6,178億円と、2013年度の3,978億円から2,200億円(+55.3%)増加する見込み。

2014年度の中央調達主要予定品目のうち、航空機の新規調達は、海幕7機、空幕8機の計15機（【図表15-3】）。また、勢力維持や近代化の改修等は陸幕11機、空幕12機の計23機、及び技本（技術研究本部）2式となっている（【図表15-4】）。

【図表15-3】2014年度 装備施設本部 主要調達予定品目

要求機関	品目	2014年度	
		調達数量	金額(億円)
海幕	固定翼哨戒機(P-1)	3機	594
	哨戒ヘリコプター(SH-60K)	4機	242
空幕	戦闘機(F-35A)	4機	638
	輸送機(C-2)	2機	398
	次期政府専用機	2機	—
合計		15機	1,872

【図表15-4】2014年度 装備施設本部 改修対象航空機

要求機関	品目	2014年度	
		調達数量	金額(億円)
陸幕	輸送ヘリコプター(CH-47J)の勢力維持改修	1機	36
	観測ヘリコプター(OH-1)の定期修理	10機	—
空幕	戦闘機(F-15)近代化改修	12機	151
技本	戦闘機(F-2)支援戦闘能力の向上	(1式)	—
	戦闘機用エンジン要素の研究試作	(1式)	—
合計		23機	187

(出所)【図表15-3、4】とも、防衛省資料よりみずほ銀行産業調査部作成

#### 4. 防衛装備移転三原則と防衛生産・技術基盤戦略の策定

防需において航空機の重要性が高まっている

2013年度における緊急発進回数(スクランブル)は、2012年度と比較して243回の大幅増加となる810回を記録しており、24年ぶりに800回を超えた。防需において、アジア太平洋地域における安全保障環境の変化に対応するため航空機の重要性は益々高まっており、次期戦闘機(F-35A)等の新機装備の導入だけでなく、我が国の防衛生産・技術基盤の維持・強化に繋がる政策を押し進めることが重要である。

新たに防衛装備  
移転三原則を策  
定

2014年4月1日には武器輸出三原則に変わって「防衛装備移転三原則」が閣議決定された。これにより民間企業が防衛装備品の国際共同開発・生産に参画することが可能となった。この政策転換は我が国の防衛生産・技術基盤の担い手である民間企業が継続的に防衛技術に係る基礎研究や防衛装備品の開発・生産に従事していくことを後押しするものである。

44年ぶりに新戦  
略となる「防衛生  
産・技術基盤戦  
略」を策定

また、2014年6月19日には「防衛生産・技術基盤戦略(概要)～防衛力と積極的平和主義を支える基盤の強化に向けて～」が策定された。この新戦略は、1970年に策定された「国産化方針」<sup>3</sup>を44年ぶりに改め、今後10年程度の期間を見据えた防衛生産・技術基盤の維持・強化の方向性を示したものである。

より効果的・効率  
的な防衛装備品  
の取得を推進

新戦略においては防衛装備品の取得に際しては、防衛生産・技術基盤を効果的・効率的に維持・強化するため、従来の①国内開発、②ライセンス開発、③輸入に加えて、「防衛装備移転三原則」によって民間企業が取組可能となった④国際共同開発・生産を含め、防衛装備品に求められる要求性能、ライフサイクルコスト、スケジュール等の特性に応じた取得方法を選択するとした。

防衛装備品の契  
約制度改善や組  
織改編について  
も検討

また、防衛省における契約制度等の改善、大学や研究機関との連携強化、デュアル・ユース技術を含む研究開発プログラムとの連携・活用を積極的に推進する他、防衛力整備の全体最適化や防衛生産・技術基盤を強化すべく、防衛省内の装備取得関連部門を統合し、外局となる「防衛装備庁」を設置することを視野にいれた組織改編を行うべく検討することとなった。

## 5. 引き続き好調な大型民間旅客機の受注環境

世界の航空旅客  
需要の増加に伴  
い2014年度の航  
空機需要も堅調  
に推移していく見  
込み

経済成長が著しいアジアや中東のエアラインを中心とした世界の航空旅客需要の増加に応じて、2013年度の総受注機数は、ボーイング、エアバス共に過去最高を記録した。新興国のエアラインの規模拡大によりナローボディ機<sup>4</sup>であるA320やB737が受注機数を牽引しており、ワイドボディ機<sup>5</sup>では旧型機から燃費効率の優れたB787やA350XWB、B777X等への代替需要によって受注が増加傾向にある。

ボーイングの  
2014年(1~6月)  
の受注金額は過  
去最高を記録

ボーイングの2014年(1~6月)の民間機における受注機数は計553機であり、6月末時点での受注残は5,291機と2013年12月末の受注残から211機(+4.2%)増加(【図表 15-5】)、カタログ価格の金額ベースでは過去最高の3,770億ドルとなった。

ボーイングは2014年7月にイギリスで開催されたファンボロー航空ショーにおいて、ナローボディ機B737MAX-8のラインナップに、新たに1クラス200席仕様を追加することを発表した。座席数を増やすことで運航コスト削減につなげ、LCC<sup>6</sup>への更なる売り込みを図っていくものと考えられる。

<sup>3</sup> 「装備の生産及び開発に関する基本方針、防衛産業整備方針並びに研究開発振興方針について(通達)」(防装官第1535号。45.7.16)を指す。

<sup>4</sup> ナローボディ機とは旅客機の内部の通路が1本のみの旅客機を指す。

<sup>5</sup> ワイドボディ機とは旅客機の内部の通路が2本以上ある旅客機を指す。

<sup>6</sup> 格安航空会社(Low Cost Carrier)を指す。

【図表15-5】ボーイング 2014年6月末 受注残機数

機種	B737	B747	B767	B777	B787	合計
2013年末 受注残	3,680	55	49	380	916	5,080
2014年1～6月 納入機数	239	6	1	48	48	342
2014年1～6月 受注機数	544	1	0	7	1	553
2014年6月末 受注残	3,985	50	48	339	869	5,291

(出所) (社)日本航空機開発協会資料、ボーイング社 HP よりみずほ銀行産業調査部作成

大量キャンセルによりエアバスの2014年6月末時点の受注機数は微減

また、エアバスの2014年(1～6月)の民間機における受注機数は計515機であり、6月時点での受注残は5,546機と2013年12月末の受注残から13機(▲0.2%)減少(【図表15-6】)。受注残が減少した主な要因は、エミレーツ航空が発注していたA350XWBの全70機をキャンセルしたことによるもの。

エアバスは新型ワイドボディ機A330neoをローンチ

エアバスはファンボロー航空ショーにおいて、ワイドボディ機A330の新型派生機であるA330neoをローンチし、計121機、カタログ価格の金額ベースで332億ドルの覚書による受注を獲得した。A330neoの初号機引き渡しは2017年第4半期(10～12月)に予定されており、新型エンジンTrent7000(ロールスロイス製)を搭載する予定。

【図表15-6】エアバス 2014年6月末 受注残機数

機種	A319	A320	A321	A330	A350	A380	合計
2013年末 受注残	131	3,067	1,100	267	812	182	5,559
2014年1～6月 納入機数	17	153	67	53	0	13	303
2014年1～6月 受注機数	14	273	162	34	12	20	515
2014年1～6月 キャンセル機数	-21	-78	-39	-5	-82	0	-225
2014年6月末 受注残	107	3,109	1,156	243	742	189	5,546

(出所) (社)日本航空機開発協会資料、エアバス社 HP よりみずほ銀行産業調査部作成

## II. トピックス リーディングカンパニーの最新動向 ～航空機産業～

航空機産業におけるリーディングカンパニーであるエアバス

完成機メーカーを頂点とするピラミッド構造の航空機産業におけるリーディングカンパニーとしては、ボーイングとエアバスの2社が挙げられる。このうちエアバスは、後発の航空機メーカーにもかかわらず直近のファンボロー航空ショーにおいては、ボーイングが獲得した受注201機(カタログ価格ベース402億ドル)を大きく上回る496機(同753億ドル)もの受注を獲得するなど、今やボーイングとの熾烈な受注合戦で優位な戦いを展開するまでに至っている。

エアバスは国境を越えた欧州の企業連合として設立

エアバスは、航空機市場において1960年代に80%超の圧倒的なシェアを有した米国勢に対抗すべく、1969年に世界初の双発ワイドボディ機A300の開発について欧州の航空機メーカーが共同でローンチしたことから始まった。

1970年にフランスとドイツによる企業連合「エアバス・インダストリー」として設立され、同1970年にスペインのCASA社<sup>7</sup>、1979年には英国のBritish Aerospace社(現BAE Systems社)がメンバーに参画した。

その後、2001年に企業連合は統合企業へと変革し、エアバスの親会社となるEADS社<sup>8</sup>(フランスのエアロスペース・マトラ社、ドイツのダイムラー・クライスラー・エアロスペース社、スペインのCASA社の合弁により誕生)が80%、英国のBritish Aerospace社が20%を出資する株主となった。2006年以降はEADS社が100%を出資し、2014年にEADS社はAirbus Groupへ社名を変更した。

民間航空機事業はAirbus Groupにおける最重要事業

Airbus Groupは民間航空機部門のAirbus S.A.S.社、防衛・宇宙部門を手掛けるAirbus Defence & Space社、ヘリコプター(防衛・民間)を手掛けるAirbus Helicopters社の3社からなるコングロマリットである。2013年のAirbus Group全体の売上高約8.3兆円のうち、民間航空機部門の売上高は約5.5兆円(66%)。またAirbus Group全体の税引前利益<sup>9</sup>の約3,650億円のうち、民間航空機部門の税引前利益は約2,200億円(60%)である。

エアバスは「多様性」を自らの強みに変えてきた

エアバスは国籍、企業文化が異なる複数の欧州企業の合弁により設立されたことから、設立当初は英国政府がエアバス計画からの脱退を表明しつつも、英国企業であるHawker Siddeley社は西ドイツ政府からの資金援助によってA300の主翼製造を当初より請け負うなど、母体企業や欧州各国の対立する複雑な利害を調整するという困難なマネジメントを強いられたが、他方で以下2つの側面から「多様性」を強みに変えてきた。

欧州各国の最先端技術を幅広く取り込み、斬新かつ革新的な機体開発を行った

一点目は、エアバスが英仏独西の企業連合を原点としているため、欧州各国の最先端技術を幅広く取り込むことが可能となり、それが斬新かつ革新的な機体開発につながったことである。具体例としては、A300という世界初の双発ワイドボディ機に端を発し、A310でワイドボディ機にて初となる機長と副操縦士の2名だけで運航が可能となるようコックピットを開発しただけでなく、民間初となる炭素繊維複合材を導入した。また、1988年に運航を開始し、今やエアバスのベストセラー機となっているA320では民間初のデジタル式フライ・バイ・ワイヤ制御システムを採用し、サイドスティックによる操縦を可能とした。A380では世界初の総2階建となる超大型機を開発し、バーやシャワールーム等の設置を可能とするなど新たな客室環境を提供した。

エアバスは設計、開発、生産面の標準化を徹底し国際的なネットワークを展開

二点目は、エアバスは異なる言語、文化を持つ企業間の協業として始まったため、設計、開発、生産面の標準化が徹底されている。その結果、A320以降の全機種においてコックピットの共通化を進め、パイロットのトレーニングに必要となる期間・コストの低減を図ることで、ボーイングの圧倒的なシェアを切り崩していった。更にエアバスでは生産の標準化が進展しているため、生産拠点のグローバル化にも積極的である。ボーイングの最終組立は米国内でしか行われていないが、エアバスは欧州以外でも、A320シリーズの最終組立工場を2008年に中国天津に開設したのに加え、米国アラバマ州モービルにも建設中である。このように、エアバスはより需要が見込める市場で最終組立を行うことによって、迅速な機材供給を可能にすると同時に、各国に大きな雇用を創出することで新たな販路や需要を開拓していると言える。

<sup>7</sup> Construcciones Aeronauticas SAを指す。

<sup>8</sup> European Aeronautic Defence and Space Company N.V.を指す。

<sup>9</sup>「Airbus Group FINANCIAL STATEMENT 2013」上の「Profit before finance costs and income taxes」を指す。

防衛機では各社が協働して分担製造

日本においても、防衛省向けの固定翼哨戒機(P-1)や輸送機(C-2)の製造では主契約企業である川崎重工業(株)のもと、三菱重工業(株)、富士重工業(株)、新明和工業(株)、日本飛行機(株)が開発・製造に参画し、各社が協働して機体の分担製造を行っている。

MRJ プロジェクトは我が国がプレゼンス拡大する上での大きなステップに

他方、民間航空機では三菱重工業(株)がMRJ(Mitsubishi Regional Jet)を自主開発してリージョナルジェットの完成機事業への進出を果たしたところである。MRJ プロジェクトは、これまで欧米に支配されてきた完成機事業において我が国がプレゼンスを拡大する上で大きなステップである。しかしながら、欧州がボーイングに対抗するために各国の利害を超えて産業政策としてエアバスという企業連合を作り上げたように、オールジャパンの体制で取り組むまでには至っていない。

民間航空機の完成機への事業参入には非常に大規模な経営資源投入というリスクテイクが不可欠

民間航空機の完成機事業を立ち上げるためには、①設計開発力、技術力、生産管理力といったモノづくり面の能力のみならず、②長期間に亘り莫大な研究開発や設備投資負担に耐え得る財務体力、③機体を数多く販売するために魅力的な条件でファイナンスを提供する能力、④運航開始後に世界各地でMRO<sup>10</sup>を提供するサービス網の構築力等、極めて高いハードルをクリアする必要がある。このため、事業参入に際しては、必ず成功させるという強い意志と民間営利事業の域を超えるほどの非常に大規模な経営資源投入というリスクテイクが不可欠となる。

欧米各国は航空機振興政策を通じて様々な支援を実施してきた

このような事業特性を踏まえ、欧州はエアバスを軌道に乗せるため、国家戦略として様々な航空機振興政策を通じて支援を実施してきた。具体的には、英仏独西各国は、研究開発や設備投資支援のため1986年から2005年までに10億ユーロ以上の助成金を支給し、またエアバス機の輸出促進のため貿易保険・保証の供与にも積極的に取り組んでいる。これらの取り組みの結果、欧州系エアラインを中心にエアバス機を導入する流れができ、エアバスは1969年のプロジェクト開始後約30年でボーイングに伍する地位を確立することに成功した。また、欧州では中小企業に対しても長期の開発資金や補助金の供与、専門家の人材派遣制度等が確立されており、国による航空機産業への多面的な振興政策が実施されてきた。

MRJ プロジェクト成功のためには企業の垣根を超えた連携・協業を促進するための政策や支援策の検討が重要に

民間航空機の完成機事業は営利事業として取り組まれることが原則であるため、当然のことながら日系メーカーの経営判断が尊重されなければならない。しかしながら、MRJプロジェクトによる民間航空機への挑戦が成功することは、世界の航空機産業において日本がプレゼンスを拡大させる上で極めて重要な意味を持つ。このため、欧州各国がエアバスの創生において講じた企業の垣根を越えた連携・協業を促進するための政策やその後の支援策を参考としつつ、様々な政策や支援策を検討の俎上に載せていくことが重要と思われる。また、中小企業に対しても長期の開発資金や補助金の供与等、航空機産業全体における裾野の底上げに繋がる支援策の検討を実施することが重要と思われる。

(自動車・機械チーム 茂木 映里)  
eri.motegi@mizuho-bk.co.jp

<sup>10</sup> MRO(Maintenance, Repair, and Overhaul)とは航空機(含むエンジン)の受託整備事業を指す。

## ©2014 株式会社みずほ銀行

本資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、取引の勧誘を目的としたものではありません。本資料は、弊行が信頼に足り且つ正確であると判断した情報に基づき作成されておりますが、弊行はその正確性・確実性を保証するものではありません。本資料のご利用に際しては、貴社ご自身の判断にてなされますよう、また必要な場合は、弁護士、会計士、税理士等にご相談のうえお取扱い下さいますようお願い申し上げます。

本資料の一部または全部を、①複写、写真複写、あるいはその他如何なる手段において複製すること、②弊行の書面による許可なくして再配布することを禁じます。