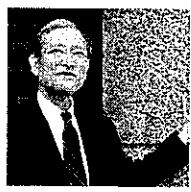


風の座標

航空機産業



論説委員
波多野 敬

日本の自動車保有台数が、減り始めているという。デジタル家電も、アジア各国の追い上げに見舞われている。戦後の日本経済を引っ張ってきた産業の将来が、不透明さを増してきている。

そこで、こわかに注目されてきたのが、航空機産業だ。三菱重工が小型ジェット旅客機MRJ（三菱リージョナルジェット）の生産を決めたことも、拍車をかけている。大阪市内の中小企業でも、航空機産業に参入する動きが

具体化している。ネジ製造の田中（田中弘一会長）などが2005年に創設した「次世代型航空機部品供給ネットワーク（OWO、34社）」を母体に今年2月、受注から製造、機体メーカーへの納入までを一貫して請け負う新会社、OYCが設立された。今月に入り、大阪府の支援などを得て、油圧関係の事業に乗り出した。

日本の航空機産業は戦後、全面的に禁止された。1952年に再開されたが、世界の趨勢はこの間に、プロペラ機

製造業の飛躍のために

からジェット機に転換していった。この「空白の7年間」の影響は、いまだに尾を引いている。

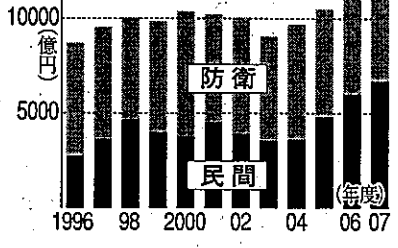
62年に旅客機「YS11」を自主開発したが、中心は自衛隊向けの防衛需要だった。

日本の航空機関連産業の生産額は、07年度で1兆1127億円で、米国の1割に過ぎない。ただ、民間需要は増加傾向にあり、06年度に初めて防衛需要を上回り、昨年度は全体の60%を占めた。

MRJの開発・生産が本格化するれば、10年後の生産額は2兆円に、うち民需は1兆5000億円程度に達する、という試算もある。

航空機の部品は「いかに軽く、小さく、しかも強くするか」という、相反する要求を満たさなければならぬ。し

航空機関連生産額の推移
(日本航空宇宙工業会)



かも安全が最重要視されるため、技術水準精度の基準は、極めて厳しい。

祖父の代からネジを製造してきた田中会長は、「モノ作りの頂点である航空機産業で通用すれば、他の産業でも通用する」と言い切る。

近畿経済産業局も、中小企業の参入を支援するため、日本と関係の深い米ボーイング社幹部を招き、22日、大阪市内でセミナーを開く。

航空機の開発は、10年単位の長丁場だ。安全確保のため設計変更も頻発する。納入企業は、長期戦に耐える体力と同時に、その間に起る技術革新を素早く取り入れる足腰の軽さも求められる。

OWO同様に、航空機産業への進出を目指す地域企業組織が、全国に約10団体ある。田中会長は、「各地域が得意な分野に集中し、ネットワークを形成すれば、効率的になる」と指摘する。

かつて、大阪には全国の食材が集まり「天下の台所」と呼ばれた。田中会長は、大阪湾岸に部品企業や機体メーカーの組み立て工場を誘致し、21世紀の「天下の台所」を作る、気宇壮大な構想を描く。

航空機への挑戦は、製造業の飛躍にもつながるはずだ。