

小谷浩之(龍谷大学社会科学研究所京都地域創造センター研究員)

京都における航空機部品産業のあり方

社会科学研究年報(龍谷大学) No.45
pp.75~88 2015.5.

本論文は、航空機部品産業のあり方について京都を対象として論じたものである。京都府は知名度が低いものの航空機メーカーのサプライヤーが集積しており、航空機産業集積として蓄積を持つ地域であることから、当研究は意義があるといえよう。

まず「はじめに」では、京都における航空機産業集積を歴史的に検討している。第二次世界大戦中に京都では繊維産業などを転廃業することによって軍用機生産工場が進出してきたとし、三菱重工業、日本国際航空機工業が立地した。また産業基盤として精密機械や電気機械の基盤があり、労働力余剰などの条件も指摘されている。かかる航空機産業は戦後に民生分野へ転用された。

「第1章 航空機産業の構造と特殊性」では、航空機産業のピラミッド階層構造として完成機メーカーと関連する分野として、民間機では「機体」、「エンジン」、「装備」、「部品」、「材料」のメーカーがあるとする。その上で航空機では構成部品点数が多いため技術要素も多く、産業構造が複雑化していることを指摘し、航空機産業には特殊性があるとする。その特殊性は、①生産の長いライフサイクルに起因する多くの事業リスク、②事故防止のための厳しい品質管理認証制度、③価格競争下での激しいコスト競争、④行政との関わりが深いゆえに官民連携の必要

性である。この特殊性は参入障壁にも強さにもなり得るものである。

「第2章 わが国の航空機産業クラスター」では、まず同産業では中小企業が単独で参入するよりも関連企業でのネットワーク形成した上で参入したほうが効率的で参入成功の可能性が大きいとする。これは同産業でのサプライチェーンが工程外注方式から一貫生産方式へ変化したことに対応したものであり、全国に20程度のクラスターがあるとしている。このクラスターには2つの類型があり、①重工メーカーとのネットワークを通じたクラスターと、②重工メーカーが存在しない参入促進のためのクラスターがあるとする。いずれにしてもクラスターの目的は一貫生産受注体制である。ただし海外のクラスターと比べると行政支援での戦略や目的が弱い点を指摘している。

「第3章 京都の航空機産業の現状と課題」では、京都府下の航空機関連企業を各種名簿でピックアップし、その中の22社に聞き取り調査や文書照会の方法で実態調査をしている。京都の航空機関連企業において航空機の売上シェアが70%以上の企業が3社、10%~50%が5社、3~5%が4社、1%未満も3社あった。このような航空機関連企業で必須といわれる認証取得では、取得済みは12社であり、6社は認証を持っていないことが明らかになった。企業規模では100名以上が5社であり、半数は50人未満の中小企業であった。かかる京都の航空機関連企業には重工メーカーのTier上位企業があるため、クラスターの核になる可能性があり、技術基盤や技術分野などがアドバンテージであるとしている。特に精密切削加工での新規参入が早道であると指摘している。

「おわりに」では、航空機産業は京都の企業が

担ってきた西陣織と共通点が多く、相性が良いという。その中で数十年ぶりの航空機産業における転換期であるこの時期を逃さないことが大事であるとしている。

最後に若干のコメントをしておきたい。本論文は先行研究や章立てなどの研究論文の体裁の点がやや粗末で、航空機産業全体を論じたいのか、京都の局地的事例を検討したいのか、一部であいまいな部分もあった。本研究の課題設定は先行研究も多くなく、評価できることから、より精緻な論文作成を期待したい。

(山形大学人文学部准教授 山本匡毅)