

航空宇宙産業における新型コロナウイルス感染症の
影響軽減に関する緊急要望

令和4年6月

一般社団法人
中部航空宇宙産業技術センター

C-ASTEC

○ はじめに

令和元(2019)年より世界的に流行している新型コロナウイルス感染症は未だ収束せず、その影響により、航空旅客需要、とりわけ国際旅客需要は、依然として低水準に止まっており、航空会社の中大型機の航空機需要が抑制されている。

我が国の航空機産業は、ボーイングとの国際共同開発による中型機 B777、B787に依拠しているが、一昨年、昨年に引き続き、その生産レートは大きくダウンしたままである。

IATAによる航空輸送の需要回復見通しによれば、2019年レベルを超えるのは2024年以降と想定されている。航空機の需要は、航空輸送の需要と連動しているため、航空機産業の回復は長期化することが懸念されている。

航空輸送需要は、過去幾度の落ち込みに対しても回復していることを踏まえ、今回も最終的には成長軌道に乗るものと想定されているが、航空機産業は足下の数年を耐えることが求められている。

航空機産業は、多品種少量生産であり、品質保証等による安全性の担保のため、高度な技術・技能を有する人材に支えられている部分が多い。このため、雇用が守られなければ、国内航空機産業が衰退するだけでなく、防衛産業や宇宙産業にも大きな影響を与えることにもなる。

今後、我が国経済はコロナ禍を乗り越え、急速に回復することで、コロナ対策の各種経済対策が順次解除されることが推測される。

しかし、航空機産業が回復するには、まだ4～5年と長期間を要し、航空機のサプライチェーンで重要な役割を担っている企業の中には、非常に厳しい経営を強いられている企業も少なくなく、その存続が、先進技術の維持と安全保障に直結することから、航空機産業故の事情を踏まえた長期的な視点に立った支援が必要である。

このため、中部航空宇宙産業技術センターでは、一昨年、昨年に引き続き、会員企業を中心に航空機の製造に携わる企業に対してアンケート調査、ヒアリング調査を行い、得られた企業の声を踏まえ、緊急要望として取りまとめたところである。

アンケート調査では、その売上が、ピーク時(2017-2018年)に比して、依然として5割に満たない企業が半数あり、今期も3割の企業が赤字になると答えている。

このため半導体や医療等への新事業展開を図ることで経営を維持している企業もあるが、一方で雇用調整助成金を活用した休業や他産業への出向、中には特定リスキュール制度で経営の維持と雇用を繋ぎ止めている企業が少なくない。

政府や自治体等においても施策の充実が図られているところではあるが、航空機産業の雇用の維持、既存施策の拡充、将来を見据えた取組みへの支援について特段のご配慮をお願いしたい。

一般社団法人中部航空宇宙産業技術センター
会長 水野 明久

○ 要望事項

1. 足下の厳しい経営環境を乗り切るための要望

【要望1】雇用維持のための施策の拡充及び要件の緩和

- (1) 雇用調整助成金の特例の延長
- (2) 産業雇用安定助成金の要件緩和及び手続の簡素化
- (3) 雇用マッチングの促進

【要望2】金融支援策の延長及び融資要件の緩和

- (1) 融資要件緩和の延長及び拡充
- (2) 返済条件変更への弾力的対応

【要望3】事業の存続及び新たな仕事の創出に向けた支援

- (1) 展示会、商談会の開催及び支援
- (2) 認証の取得、維持への支援
- (3) 防衛調達拡大、国内調達比率の増大

2. 将来を見据えた取組みへの要望

【要望4】アフターコロナに向けた事業環境の整備

- (1) 生産性向上・IoT化設備導入支援
- (2) 事業再構築補助金の要件緩和と継続
- (3) ものづくり補助金の要件緩和及び拡充
- (4) IoT化を進めるための人材育成支援
- (5) 専門家派遣に対する支援
- (6) 調達システム等の共通化の推進

【要望5】航空機産業の持続的発展に向けた支援

- (1) 国産航空機開発プロジェクトの推進

○ 要望の内容

1. 足下の厳しい経営環境を乗り切るための要望

新型コロナウイルス感染症の収束が未だ見えず、航空輸送需要が低迷したままとなっており、回復には4～5年と長期化することが懸念されている。これにより、航空機が納品できない状況になっており、生産レートの低下により航空機産業は大きな影響を受けている。この状態が数年続くと見ており、多くの中小企業は、事業の存続と雇用の維持のため、制度融資を活用した無利子・無担保融資や雇用調整助成金をはじめとした各種支援策を活用しながら、窮状を打開せんとして懸命の努力を行っている。特に、雇用については、他産業に比べて人材の確保が困難であること及び、多品種少量生産であり、品質保証等による安全性の担保のため、高度な技術・技能を有する人材に依存している。したがって、いずれ航空機需要が回復することを見据え、雇用は維持しておきたいとの声が多い。

また、他産業では回復の基調もあることから、新型コロナウイルス感染症対策のため既に実施されている施策が、打ち切られることを懸念している。航空機産業のおかれた特殊事情をご高配の上、現行の施策を引き続き、迅速かつ確実に遂行いただくとともに、制度の拡充・見直しをお願いしたい。

【要望1】雇用維持のための施策の拡充及び要件の緩和

(1) 雇用調整助成金の特例の延長

航空機需要が回復するまでの間、緊急対応期間・特例措置の更なる延長を求める。併せて、申請要件の更なる緩和及び書類の簡素化、延長決定の早期化等に取り組んでいただきたい。

<企業の声>

- ・厳しい経営状況であり、雇調金や助成金で一時帰休や出向して雇用を維持しているため、航空産業が上向くまで、延長して欲しい。
- ・業限定で構わないので2024年頃まで延長してほしい。
- ・申請書類を簡素化してほしい。
- ・休業者が月間、小人数でも適用してほしい。
- ・延長の決定時期を早めてほしい。

(2) 産業雇用安定助成金の要件緩和及び手続の簡素化

申請要件の更なる緩和及び書類の簡素化等に取り組んでいただきたい。

<企業の声>

- ・開始前の事前提出を緩和してほしい。
- ・雇用調整助成金に比べ手続が煩雑なため使い辛い。
- ・出向元の手続きや書類負担が大きい。

(3) 雇用マッチングの促進

人材を送り出したい企業と受け入れたい企業双方のニーズを十分把握していただき、メリット・デメリットを双方理解の上で、適切なマッチングが実施されることをお願いしたい。

雇用マッチングを進める際には、職種転換をすることが求められる場合もあることから、こうした職種転換に必要な教育に対する助成を行っていただきたい。

<企業の声>

- ・受け入れ企業との調整フォローしてほしい。
- ・必要な時期と必要な人材(職種)のマッチングは困難。

【要望2】金融支援策の延長及び融資要件の緩和

(1) 融資要件緩和の延長及び拡充

業績の回復に長期間要することが予測されている航空機産業においては、資金繰りが厳しい企業が多いので、利子補助期間(3年)の延長や据置期間(5年)の延長、融資枠の拡大を望む声も多く、制度の拡充をお願いしたい。

また、中小サプライヤーからは、航空機産業の業績の早期回復には、国内大手Tier1 企業の操業の安定が欠かせないため、大企業に対する金融支援も検討されたい。

<企業の声>

- ・コロナ影響が当初想定より長引いているため、無利子期間も延長してほしい。
- ・航空機における投資を考えた場合、融資額が低すぎる。
- ・大企業も利用できるように要件を緩和してほしい。

(2) 返済条件変更への弾力的対応

コロナ禍直前まで好調だった民間航空機生産に積極的に対応した企業の中には、多額の負債を抱え特例リスケジュールを活用することで経営を維持しており、制度の延長、拡充をお願いしたい。また、返済条件を大幅に改善するために、借り換え一本化融資に積極的に対応してもらいたい。

<企業の声>

- ・特例リスケジュール制度の適用を受け元金の返済猶予を受けている。この制度は1年毎で、延長しても最大2年であるが、航空業界はまだ当分回復しないので、制度の延長を切望する。大幅な固定費の削減に努めているが、元金払いが始まると事業継続が厳しくなる。
- ・日本政策金融公庫に一本化融資をしてもらいたい。

【要望3】事業の存続及び新たな仕事の創出に向けた支援

(1) 展示会、商談会の開催及び支援

中堅・中小サプライヤーが新たな仕事を探すためには、商談会・展示会は重要な機会であり、海外動向等の情報も含めた国際的な展示会・商談会への出展支援や海外企業とのマッチング支援をお願いしたい。

<企業の声>

- ・展示会、商談会は、新しい取引先を見つけるために重要であり、国、県でこうした事業への出展等への支援を今後も継続してやってほしい。
- ・潜在顧客とのマッチングや展示会参加への支援事業を継続いただきたい。
- ・東大阪やっているような大企業に出向いた展示会があると良い。

(2) 認証等の取得、維持への支援

航空機部品製造に必要な認証(J I S Q 9 1 0 0、Nadcap)の取得及び維持に必要な人材、資金及び精度管理のための資金は大きな負担となっているため支援の継続・拡充をお願いしたい。

特に、仕事がなく認証等の維持に困っている企業に対し、需要が回復した後、速やかに役立つように、認証等が途切れることなくすることが必要である。

<企業の声>

- ・航空業界で事業するためには、各種認証が必要であるが、仕事が減り赤字がでていの中で、維持し続けるのは大きな負担。当社の認証の維持費は、毎年約150万円。また、3年毎にある再認証審査は200万円必要。
- ・設備の精度管理にも当社では2千万円程度かかっており、去年は県から補助金がでたが、今年はおしえてもらえなかった。こうした認証の取得、管理や精度管理等の事業を行うための固定的な維持費が航空宇宙産業には必要であり、この補助も国として考えて欲しい。

(3) 防衛調達拡大、国内調達比率の増大

防衛産業は、中小企業を含む多くの企業がサプライチェーンを構成している。海外では、民間機事業の低迷時において防衛事業の増加により関連企業の経営が維持されており、わが国においても同様な支援が実施いただければ、民間機事業の回復時まで持ちこたえることの一助となる。

日本の防衛産業の基盤を維持するため、防衛予算の拡大、前倒し、国内調達比率の増大及び、調達価格の見直しについて特段の配慮をいただきたい。

<企業の声>

- ・防衛、宇宙関連の作業量増に期待。
- ・海外購入より、国内での新機種開発、派生機開発などに予算を回してほしい。
- ・防衛関係も低コストが求められ、もともと仕事が少ない上に、利益率が低いので、我慢できず撤退する同業者が少なくない。

2. 将来を見据えた取組みへの要望

アフターコロナの企業活動において、コアコンピタンスとしての航空機部品製造のみならず、航空機産業により長年培われた技術・技能を生かした新分野・新事業への展開を含め、生産活動をいち早くスタートできるよう力を蓄えておくことは重要である。

特に航空機産業の比率が高い企業においては、今回の危機を踏まえて、経営の安定を図るため、新分野・新事業展開に取り組む企業が少なくない。

競争力の強化、より高度な生産体制構築のためは、これまでの技術力に磨きをかけるだけでなく、新技術・新製品を創出するための研究開発プロジェクトへの参加、生産性向上・IoT化設備の導入及びそれを進めるための人材育成は急務である。

アフターコロナにおいて、中部地域の航空宇宙関連の企業が取り残されることのないよう以下の施策推進をお願いしたい。

【要望4】アフターコロナに向けた事業環境の整備

(1) 生産性向上・IoT化設備導入支援

IT導入補助金を拡充し、AIや自動化技術等を利用した生産性向上・IoT化設備導入への支援をお願いしたい。

<企業の声>

- ・IoTに精通した方の指導や助成金申請の支援。

(2) 事業再構築補助金の要件緩和と継続

航空機製造事業を継続するための高額な製造設備の導入・更新や経営安定化のための新分野進出には大きな投資額が必要である。補助金上限額・補助率の高い当該補助事業は民間企業にとっては有益な制度であるため、その継続と申請要件の緩和、補助金上限額・補助率の拡大及び手続きの簡素化をお願いしたい。

<企業の声>

- ・継続して実施してほしい。
- ・要件の緩和、申請書類の簡素化。
- ・上限額の撤廃。
- ・大企業に分類される企業への補助金の適用。

(3) ものづくり補助金の要件緩和及び拡充

コロナ禍において雇用の維持、企業経営の維持が精一杯のなか、ものづくり補助金の要件に課せられている「付加価値額の年率平均3%以上増加」や「給与支払総額の年平均1.5%以上増加」については、現状の緩和では不十分であるため改善をお願いしたい。また、通常枠の補助上限1,250万円の撤廃及び補助率の引き上げをお願いしたい。

<企業の声>

- ・企業全体の付加価値額や給与総額の増加が求められるため、ハードルが高い。
- ・補助金額が低く、申請や実績報告が煩雑すぎる。
- ・要件緩和、申請書類の簡素化。

(4)IoT化を進めるための人材育成支援

IoT化推進の担い手育成のためIT及びサイバーセキュリティ教育の層の厚み・強化を図る必要がある。リモート教育を含め人材育成のための環境整備をお願いしたい。

<企業の声>

- ・体系的な教育訓練、講習会等のプログラム実施。

(5)専門家派遣に対する支援

IoT化を始めとしたアフターコロナに向けた企業の取組に関し、各種専門家の派遣を費用負担なく受けられるよう支援をお願いしたい。

<企業の声>

- ・専門家による指導・支援の援助。
- ・専門家の派遣・紹介。

(6)調達システム等の共通化の推進

中国、韓国、東南アジアの企業は、強力な国家の支援の下で、急速にコスト面はもとより技術面でも力をつけてきており、欧米機体メーカーからの仕事を巡って低コスト化競争が激化している。サプライチェーン全体の低コスト化を図るためには、設備投資に係る支援だけでなく、国内重工業メーカー間で異なる品質管理及び調達システム等の共通化を国に主導してほしい。

<企業の声>

- ・重工メーカー毎に調達システム、セキュリティシステム、品質管理、人材育成の手法が異なっており、サプライヤーとして、それに併せて複数のシステム、人員を配置することが必要で負担が大きい。こうしたベーシックな業務部門の共通化を早急にやってもらいたい。
- ・管理に工数が掛かりすぎており、発注から納入に関わるあらゆる書類の電子化が必要。

【要望5】航空機産業の持続的発展に向けた支援

(1)国産航空機開発プロジェクトの推進

次期戦闘機の我が国主導の開発が決定されている。このような我が国主導のプロジェクトを広く具体化してゆくことが航空機産業の発展に最も効果的である

ため、川下から中小サプライヤーまでが参加できるプロジェクトの組成及びアンカーテナンシー(民間の産業活動において政府が一定の調達を補償することにより、産業基盤の安定等を図ること)の導入による支援の具体化をお願いしたい。また、民間機についても、海外メーカーの経営に左右される現状のままでは発展が見込めないので、国産初のジェット旅客機「三菱スペースジェット」の開発再開に向けて、国の主導により官民一体となって取り組んでいただきたい。

<企業の声>

- ・民間航空機の完成機事業は中断しているが、国内産業として発展させるためには不可欠。
- ・米国や仏国のメーカーに頼るのではなく、安全で信頼のおける国産の乗り物を国を挙げて研究開発することが必要。
- ・日本の航空産業の振興のためには、川下メーカーである重工業メーカーにも支援しないと中小企業へ仕事が流れない。

○ 結言 ～ 航空機産業への長期的な支援に向けて ～

航空機産業は先進技術が集積され、安全保障に直結する戦略産業である。新型コロナウイルス感染症の影響により航空機産業は、生産の縮小を余儀なくされており、需要の回復には4～5年と他の産業に比べ長期間を要するものと予測されている。

航空機産業のサプライチェーンを構成する企業は、その存続をかけて懸命に努力しているが、自助努力の範疇を超えた影響の拡大は、災害レベルに匹敵するといえる。

我が国の航空機産業が衰退することとなれば、防衛生産、技術基盤が弱体化し、日本の国民及び領域の防衛を主体的に実施することが困難となり安全保障に影響を及ぼす懸念もあることから、その存続に向け各般の施策をより長期的な視点に立ち展開していただきたい。

<企業の声>

・航空宇宙産業はコロナのダメージが非常に大きく、また、三菱スペースジェットの凍結という話など将来に向けたネガティブな印象が強く学生の確保に苦慮している。在籍する社員にも航空宇宙産業への未来に希望を持たずに離職していく者も増えている。現状は厳しい産業ではあるが、将来に向けて必要な国の産業であるということが感じられるような国・自治体の支援を要望する。

・航空機産業に携わる技術者の人材確保と夢のある産業である事を次世代の方へ継承していく活動が必要。

・コロナ禍全体の中で、周りの産業が回復していく中、民間航空機事業だけが取り残されており、社会の中で乖離が進むことが予見されます。将来の需要が明らかに見えている中で、どのように人材や技術の散逸を防ぎ、維持するのは重大な問題ですので、雇用に対する助成の継続をお願いしたい。