

**令和4年度
新型コロナ禍に関する支援措置
及び要望に関するヒアリング調査結果**

2022年6月

一般社団法人中部航空宇宙産業技術センター

【調査概要】

*調査期間

令和4年3月下旬 ~ 4月

*調査方法

訪問面談

C-ASTEC会員企業を中心とした航空宇宙関連企業

*回答数

26社

*回答企業内訳

- ・中小企業 18社
- ・所在地
 - 愛知県 20社
 - 岐阜県 5社
 - 三重県 1社

現在の経営状況

- 航空機、特に機体の生産は、依然としてピーク(2017-2018)の3割以下であり、この状況が当面続くとみている。このため、航空機の割合が高い企業ほど厳しい状況。
- その他の航空宇宙分野では防需、エンジンは堅調だが、ロケットはH3の開発遅滞で低調。
- 新事業として、自動車や半導体分野等に取り組むが容易ではない。

【主な声】

- 航空宇宙分野の売上はピーク(2015年)の約1/3、従業員数も自主退職が相次ぎ約1/3。前期、前々期と2期連続赤字。コロナ禍以前に積極的に設備投資したので多額の借金が返済が苦しいため、特例リスケ制度の適用を受け、金利だけの返済により何とか繋いでいる。このため、固定費削減のため遊休設備の売却、借地で建設した工場の閉鎖等により固定費を削減しており、今期はなんとかトントンにしたい。
- 前期も今期も赤字。航空機製造が落ち込んだので、人員の半分を派遣にしている。また航空機製造機数が月産2機のため、雇用調整助成金を活用して隔週休み隔週で生産している。
- 民間航空機が増え始めた時、重工会社から投資をしろと言われて対応したが、その結果、人件費も固定費化して厳しい。売上は前期に続き今期も赤字予定。
- 航空宇宙分野は、航空機は防衛機主体なので横バイ、宇宙分野はH3の開発が遅れており売上が減少。
- 航空機は依然としてピーク時の1/5と低迷。新規事業として半導体関係の仕事が好調で、収支はトントン。航空機以外の仕事は、材料調達も必要なので、売上の割には利益が上がらない。
- 航空宇宙分野の仕事が減ったので、自動車部品の製造を始めた。しかし航空宇宙分野では精々生産数が月産3桁の生産だったのが、4桁に対応する必要があり、航空宇宙分野に合わせた設備、人員体制では非常に苦しい。

雇用状況について

- 航空機分野の割合が高い企業では、依然として休業や自動車産業等への出向を行っている。
- また、航空機産業の将来性に見切りを付けて自主退職する者が多い。

【主な声】

- 給与一律を一昨年10%カットせざるをえなくなり、これにより退職者が続出し400人の従業員が半分の200人となった。それでも航空機製造の仕事が少ないので、半数を自動車、電機関係に派遣している。残った人材も雇用調整助成金を100人日/月活用。また産業調整助成金を活用して12名出向している。
- 従業員数は仕事が減り産業も減ったことから、当社の将来に見切りをつけた従業員が少なくなく、コロナ禍前の85名が59名に(出来る者から辞めるのが痛い)。雇調金は2020年4月以降活用しており、現在も20名程度活用。
- ピーク時より100人減少。残業がなくなり、ボーナス一時金のカットせざるを得なく、将来性も悲観した自主退職による。他企業の出向として、自動車、電機関係企業に34名。雇用調整助成金を活用して一時帰休も、製造、品証部門で月4日を現在もやっている。
- ピーク時従業員は約200人だったが、現在は、約70名に減少。残業がなくなり、一時帰休や出向などで、将来性も悲観した自主退職による。他企業への出向として、半導体関連企業に10名。雇用調整助成金を活用した一時帰休も、10人程度活用中。

支援施策への要望 その1 (人材の維持・確保)

□雇用調整助成金

航空機機体関連に特化していた企業が少なくなく、依然として本制度を利用しており収支にも貢献していることから、業況特例を含めた制度の維持・延長継続を求める声が少なくない。延長期間は航空生産の業況が改善するまでを希望。

【主な声】

- 雇調金は2020年4月以降活用しており、現在も20名程度活用。少なくともあと1年は延長してもらいたい。ただし、比較する年が2019年から動かされると対象にならなくなるので、配慮して欲しい。また、これまでは3カ月毎の売上チェックだったのが、毎月求められるようになったので、煩わしい。
- 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ので、航空産業が上向くまで、延長して欲しい。

□社内仕様の人材再教育費用の補助

新事業展開に必要な認証の取得や機械の操作等、人材の再教育・訓練を自社で行うための費用に対する支援を求める。

【主な声】

- 設備に対する補助金も良いが、新事業展開のために自社の仕様で社員を再教育のための経費に支援を望む。

□若手人材の確保に向けた航空機産業のイメージ回復

航空機産業の維持・発展のためには、若手人材の確保が重要であり、航空機産業が夢のある成長産業に復帰させることが求められている。

【主な声】

- 業績が厳しく、残業代が大きく減少しているが、航空機を造ることが好きだという者は、残ってくれている。航空機産業が夢のある産業であり続けることが重要。

支援施策への要望 その2（返済条件の変更）

□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ため、多額の負債を抱え特例リスク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。

【主な声】

- 特例リスク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。
- コロナ禍の直前で日本政策公庫と一本化について、相談していたが今は中断。固定費の改善等に努め収支の改善に努めてまたので、できれば対応して欲しい。
- 資金繰りが厳しいので融資の借り換え等を行いたい。

支援施策への要望 その3（設備投資のための支援）

□事業再構築補助金及びものづくり補助金

航空機産業における設備は企業規模によらず高額なものが多いので、上限額の拡大、従業員数による上限額の撤廃を望む。

【主な声】

- 航空宇宙分野での設備投資を行うには事業再構築も、ものづくり補助金も上限額が少ない。ものづくり補助金は、設備機器が高額な製造業がサービス業と同じ上限額ではおかしい。ものづくり補助金でも製造業の上限は3千万円にはしてもらいたい。・事業再構築補助金の人数による上限をなくしてもらいたい
- 製造業の設備投資は、規模の違いによって設備が小さくなるわけでないので、従業員数による上限設定は止めてもらいたい。

□航空機産業の設備更新のための支援制度

航空宇宙産業の国際競争力を維持するため、大企業への補助金の適用も含めて支援が必要。

【主な声】

- 航空機産業も低コスト化の動きが進んでいる。欧州では、マレーシアやタイの企業に製造方法を教え、部品を低コストで作らせている。マシニングセンター等の機械が進化して、ある程度の品質のものは機械さえ導入すればどこでもできるようになった。設備投資に国の支援が大きい東南アジア等と競争するのは厳しい。
- 航空産業を発展させて行くためには、開発資金等で国の関与は重要である。しかし、今は、航空産業をどうしようとしているのか見えない。
- 当社は大企業の100%子会社である独立採算が求められており、老朽設備更新のために事業再構築補助金等を使いたい但中小・中堅向けのため使えない。
- 航空宇宙戦略特区の協議会の企業であれば、企業規模によらず各種支援措置を適用して欲しい。

支援施策への要望 その4（事業展開、事業継続のための支援）

□展示会等への出展支援

新たな事業の展開を図るため、商談、取引拡大の機会として展示会等への出展支援を求める声が多い。

【主な声】

- 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欲しい。
- 出展支援事業では、出展支援するだけのものもあるがマッチング支援もやってもらいたい。

□認証の取得・更新への支援

航空機業界で事業するためのベースとして、認証の取得・更新は不可欠であるが、維持するのが大変であり支援の継続、拡充を望む声が多い。

【主な声】

- 航空業界で事業するためには、各種認証が必要、このため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。仕事が減り、赤字がでてい中で、維持し続けるのは大きな負担。
- 航空機製造の仕事がまったくなくなったので、JISQ9100の認証を返還した。C-ASTECの会員も辞める。
- 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、昨年は県から補助金が出たが、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。

支援施策への要望 その5（航空産業の維持・発展に向けて）

□展示会等への出展支援

新たな事業の展開を図るため、商談、取引拡大の機会として展示会等への出展支援を求める声が多い。

【主な声】

- 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欲しい。
- 出展支援事業では、出展支援するだけのものもあるがマッチング支援もやってもらいたい。

□国内での完成機の一貫生産体制の確立

日本の航空機産業の発展のためには不可欠であり、国が主導して、次期戦闘機だけでなく、MSJの開発再開等民間機開発を望む声が多い。防衛機においては、完成機の開発だけでなく国内調達の増加を望む声が少ない。

【主な声】

- 完成機プロジェクトを成功させないと日本の航空機産業の発展性はない。MSJは凍結中断となっているがなんとか頑張ってもらいたい。
- MSJは凍結中断となっているが、失敗に懲りて止めたら何も残らない。完成機を国内で企画生産できる体制にしないと日本の航空産業の発展は見込めない。その場合、MSJが上手くいかなかったのは米国のFAAの認証をとるのに苦労したことであり、この点を反省点として取り組むことが必要である。
- 重工メーカーといえどティア1であり、自ら仕事を作り出せない状況では、産業としての発展は見込めない。国内での完成機の一貫生産体制を構築することが望まれる。その意味でMSJを再開することは重要。
- 防衛費は拡充されているが、調達には海外調達が増え、国内調達は増えない。またまとめ買いのような民間契約ではありえないコスト削減要求は止めて欲しい。
- 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い。企業は利益を出すことで事業が成り立っているということ、国はわかっているのではないか。航空機に求められる特殊工程は、転用が困難である程度ロットがでないと利益はでない。航空機工場の間接比率は一般的な製造業が約1割程度に対しては約4割ある。

支援施策への要望 その5（航空産業の維持・発展に向けて）

□サプライチェーンの維持・高度化を国が主導すべき

国際競争力のあるサプライチェーンの維持・構築のため、国が主導して、取引システム等の共通化や取引の公正化を推進すべき

【主な声】

- 日本では、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。航空機産業のグローバル競争が激しくする中、低コスト化が求められている。欧州、韓国、東南アジアでは、標準化が進んでいる。国際競争に生き残るためには、国が強力に各重工メーカーに働きかけ、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。
- 大手企業に全ての発注を書面によるものとする指導してもらいた。新規の発注が口頭だけのケースが少なくない。きちっと発注量や納入時期等を示してくれない材料の調達等のサプライチェーンを安心して構築できない。
- 不況時にサプライヤーにもきちっと仕事が回るよう重工メーカーを指導してもらいたい。重工メーカーも仕事量が大きく減っていることから、内製化を進めている。構内請負は50人がゼロとなった。これはある程度仕方ないが、当社内での加工外注についても、秋頃には引き上げると言っている。このままでは事業が成り立たなくなる。また、航空機生産の底辺を支えている人材、技術が無くなってしまう。将来、回復する際に、支える我々のようなサプライヤーが必要であるなら配慮すべきである。

C-ASTECへの期待

□C-ASTECへの期待の多くは、セミナー等による情報提供と経営支援。また、会員間の交流の機会の創出を求める声も少ないない。

【主な声】

(国等への要望)

○企業ヒアリング等を通じて、業界の声を国に要望してくれていることはありがたい。

(販路開拓)

○販路開拓の支援を期待して、会員となった。

○展示会への出展支援、BtoBへの支援を期待、今後も続けて欲しい。

(情報交換・交流の場の提供)

○かつては重工毎に協力会があり、そこでサプライヤー同士の横の連携・情報交換ができており、これが開発等で持ちつ持たれつの関係があったが、これがなくなり、情報が取りにくくなった。こうした機会が必要。

(情報提供)

○金属系3Dプリンターに関するセミナー

○水素・バイオ燃料エンジンの動向等に関する情報提供を期待。