

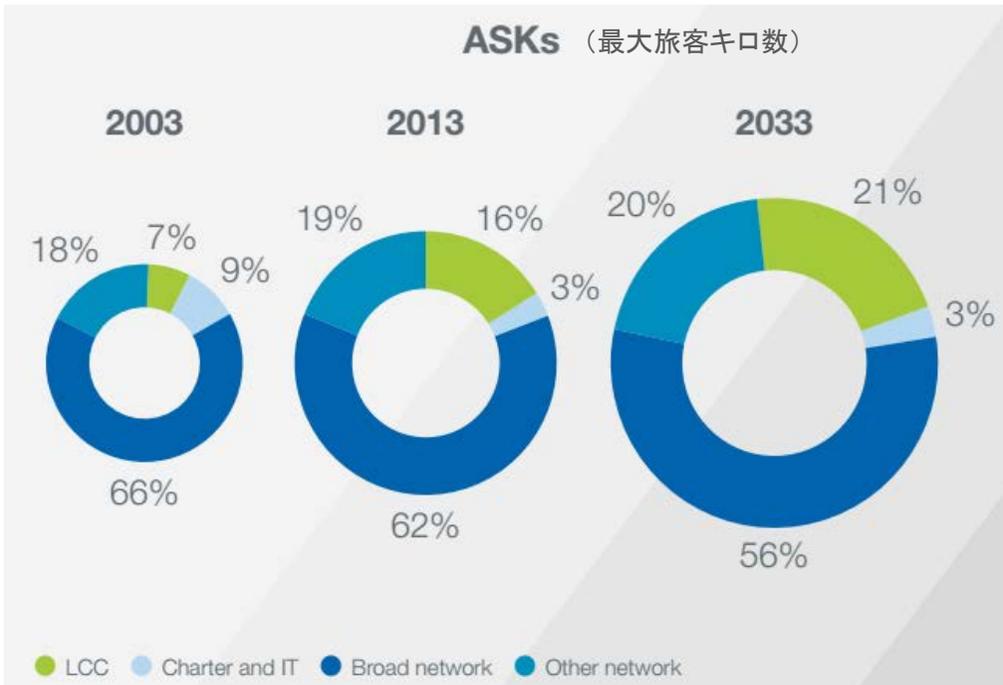
航空機産業の現状と課題について

平成28年5月
経済産業省
航空機武器宇宙産業課

コスト低減要請の高まり①

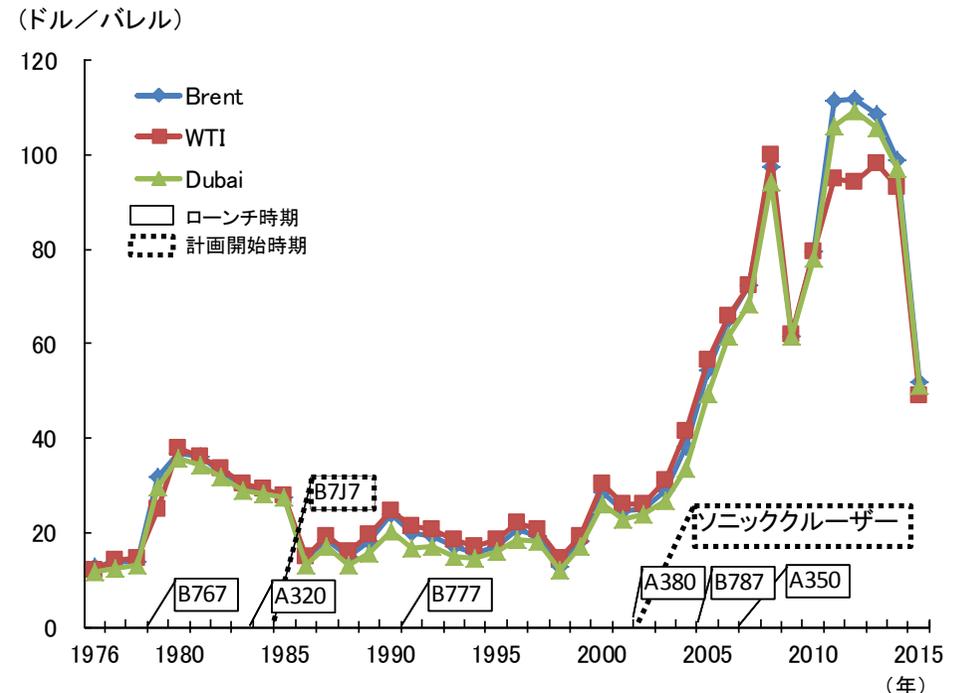
- 最近の航空機市場では、①財務不安定な航空会社からの需要増加、②原油価格の低下など、グローバルな市場環境の変化が生じている。
- こうした変化を背景に、機体販売価格の低減に対する要求が一層高まってきており、機体Tier1の我が国航空機メーカーにも更なるコスト低減が求められている。

LCCの需要増加



出所: Boeing Market Outlook 2014

原油価格の低下

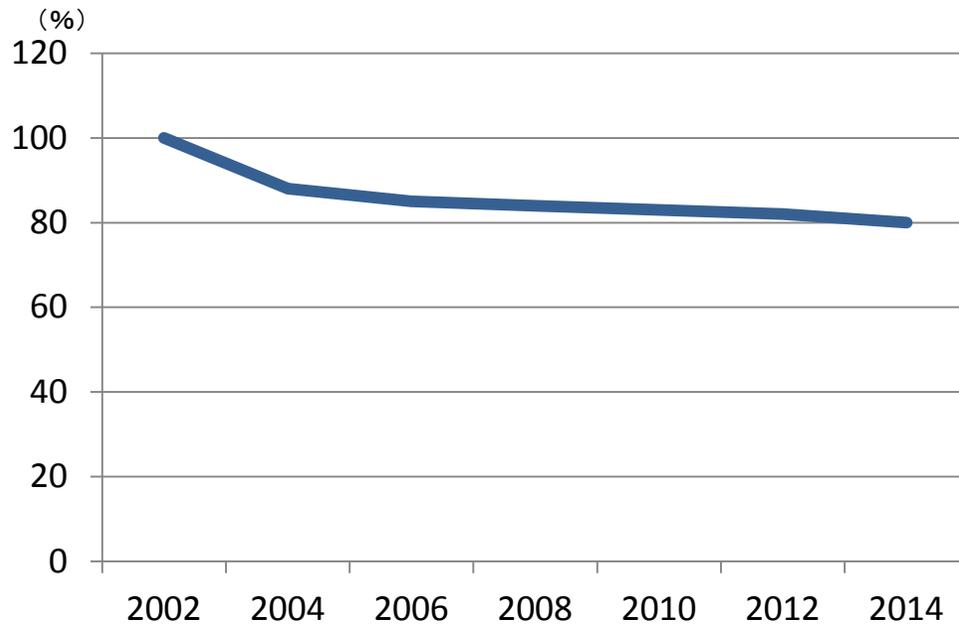


出所: 資源エネルギー庁「エネルギー白書」

コスト低減要請の高まり②

- 航空機価格は個々の契約条件から幅があるが、傾向として一般物価上昇に対して絶対額が横ばいに近い分析例があり、相対的な低減が続いている。
- 機体の所有形態ではリース形態が増え、初期投資軽減傾向が強まっている。

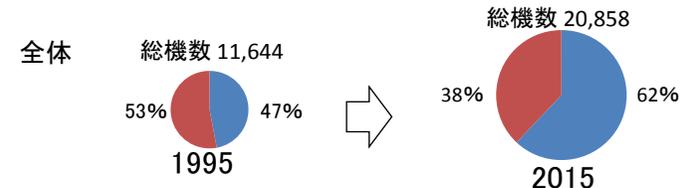
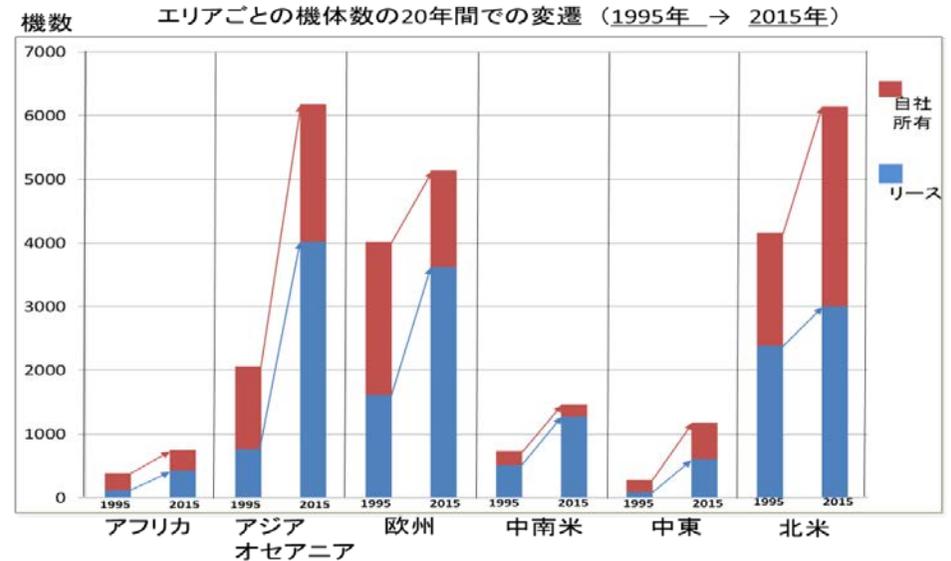
機体価格の推移例



米国一般物価上昇率に対する単通路型機(A320-200と737-800の平均)の相対的な市場推定価格の変遷(2002年を起点)

出所: US Bureau of Labor Staticsに基づくAW&SP記事よりJADC作成

機体所有形態の変遷



※「自己所有」とは、オペレータとオーナーが系列関係を含め一致する場合をいう。

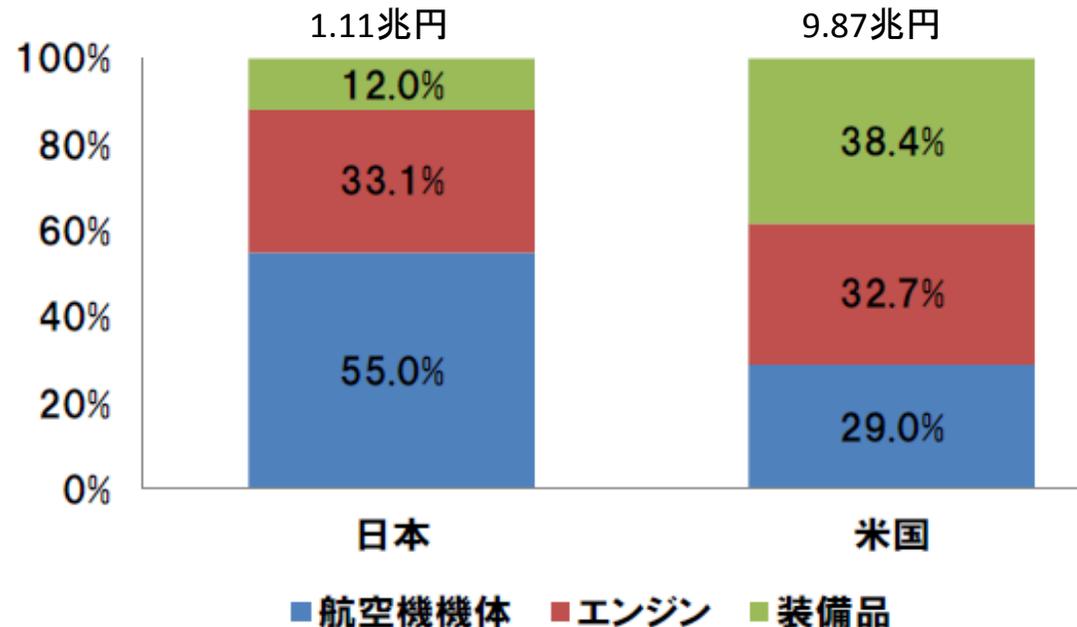
出所: ASCENDデータベースに基づきJADC作成

航空機産業構造の日米比較

- 米国の航空機産業と比較すると、日本は航空機機体（主に構造部位等）とエンジンに比べて、装備品のシェアが相対的に小さい。
- 総務省の産業連関表（2011年）を基とした分析によれば、我が国自動車産業の誘発係数は約3.1であるが、航空機産業は約1.6に過ぎず、我が国航空機産業はTier構造の深化が十分になされていないことが示唆される。

日米の航空機産業構造の違い

	日本	米国
機体	0.61兆円	2.86兆円
エンジン	0.37兆円	3.22兆円
装備品	0.13兆円	3.79兆円
合計	1.11兆円	9.87兆円

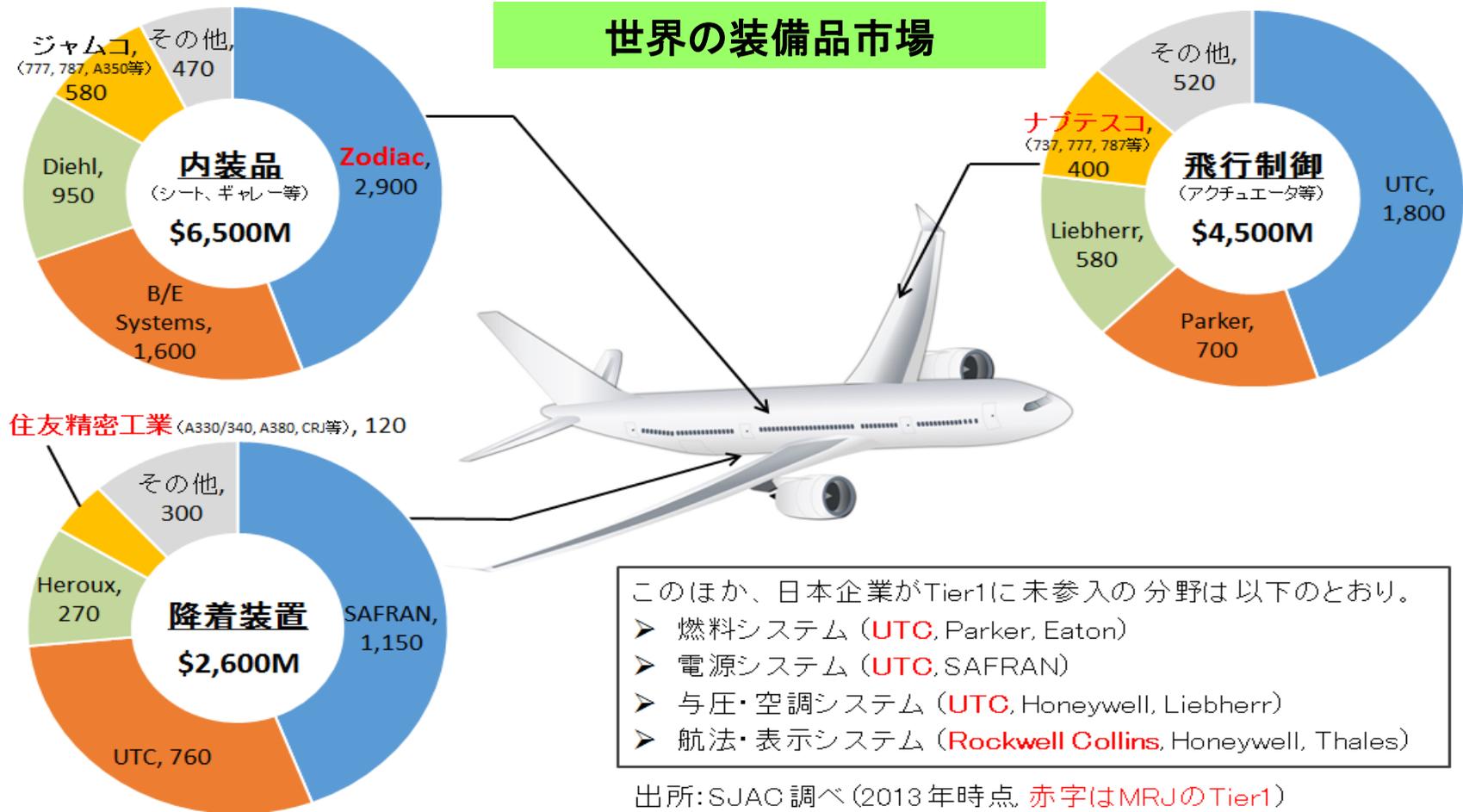


出所：US Bureau of Economic Analysis, SJAC統計資料を基に三菱総合研究所作成

※1 防衛産業を含む ※2 生産額の二重勘定分を補正済み ※3 2007年時点（最新の産業連関表） ※4 118円/\$のレートで計算（2007年当時）

装備品Tier1プレイヤーの状況

- 世界の装備品市場は欧米Tier1プレイヤーがシェアの大半を占めるが、我が国装備品メーカーは一部を除きTier2,3以下の地位に留まっている。
- MRJ及び次期完成機事業の成功確度を高めるには、海外機のシェアも獲得できる競争力のある装備品Tier1プレイヤーが国内に存在することが大きな要素となる。



完成機ビジネスの継続に向けて

- MRJの開発進展に伴い、アフターサービスや周辺ビジネスを含む完成機ビジネスを継続することの重要性や、克服すべき課題も明確になりつつある。

完成機事業による成長戦略

