

特別講演会 「伊那谷の技術 世界を制す ～航空機産業とその未来～」

(後半、航空機産業)

講師 多摩川精機株式会社
代表取締役副会長 萩本 範文 氏



萩本 範文 氏

この原稿は平成28年5月30日の研究協力会の総会特別講演会でご講演いただいた、多摩川精機株式会社副会長萩本範文氏の「伊那谷の技術 世界を制す～航空機産業とその未来～」の後半部分を掲載しております。

前半では多摩川精機の創業以来のできごとと、16年間務められた社長業を振り返り、自動車産業への参入のきっかけなどをご講演いただきました(平成28年7月号に掲載しております)。ページ数の関係で、2号に互って掲載させていただきご不便をお詫び申し上げます。

航空機産業とその未来ということで、私が今取り組んでいる活動をご紹介したいと思います。工業先進国日本で花の咲かない、たった一つの工業製品は飛行機だと思ってきましたが、ようやくその花の咲く時を迎えています。私の住んでいる町飯田市は、東京・名古屋を結ぶリニア新幹線のルート上にあり、そのど真ん中という位置付です。今は東京に行くのに4時間半かかりますが、リニアができれば45分で品川に行くことができます。そうなったら一体、町はどう変わるのかなと思っています。そんな町が航空機産業と、なぜ結び付くのかということですが、飯田ではかつて蚕糸産業が壊れて、地域に壊滅的な悲劇を産みました。私は「産業は回り舞台」だと言って、ウォールストリートジャーナル紙にも取り上げられ世界に配信されましたが、要は同じ産業、同じ状況がいつまでも続くことはないということを言いたかったのです。地域の皆さんに2006年、今から10年前ですけれども、この地域に将来必ず経済で苦しむ時代が再び来ますよ、先人達がしたように、我々も新しい産業づくりに向かいましょう と演説させていただきました。そして、その時、私は航空機産業を次代の産業にしようと呼びかけたのです。その後、愛知県の大村知事も同じように考えられて「アジアNO.1 航空宇宙産業クラスター形成特区」を作られました。そして、飯田地域もこのクラスターに入れていただきました。現在、空を飛んでいる飛行機の数には2万1千機です。20年後にこの飛行機数は4万3千機になるだろうと言われていました。今の2万1千機は20年経つと5千機位になってしまいますので、この先20年間で3万8千機というような数の飛行機を造らなければならないこととなります。ところが、3万8千機の飛行機を造る能力は、現在、世界中のどこを見てもございません。このことが、この産業の有望性を物語っているのです。そんなことで2006年に飯田にプロジェクトが発足し、航空宇宙産業クラスターの拠点工場ができました。特殊工程いわゆるメッキ、アルマイト、熱処理、あるいは非破壊検査というような作業をする工場です。また一昨年、長野県の阿部知事をご案内してシア

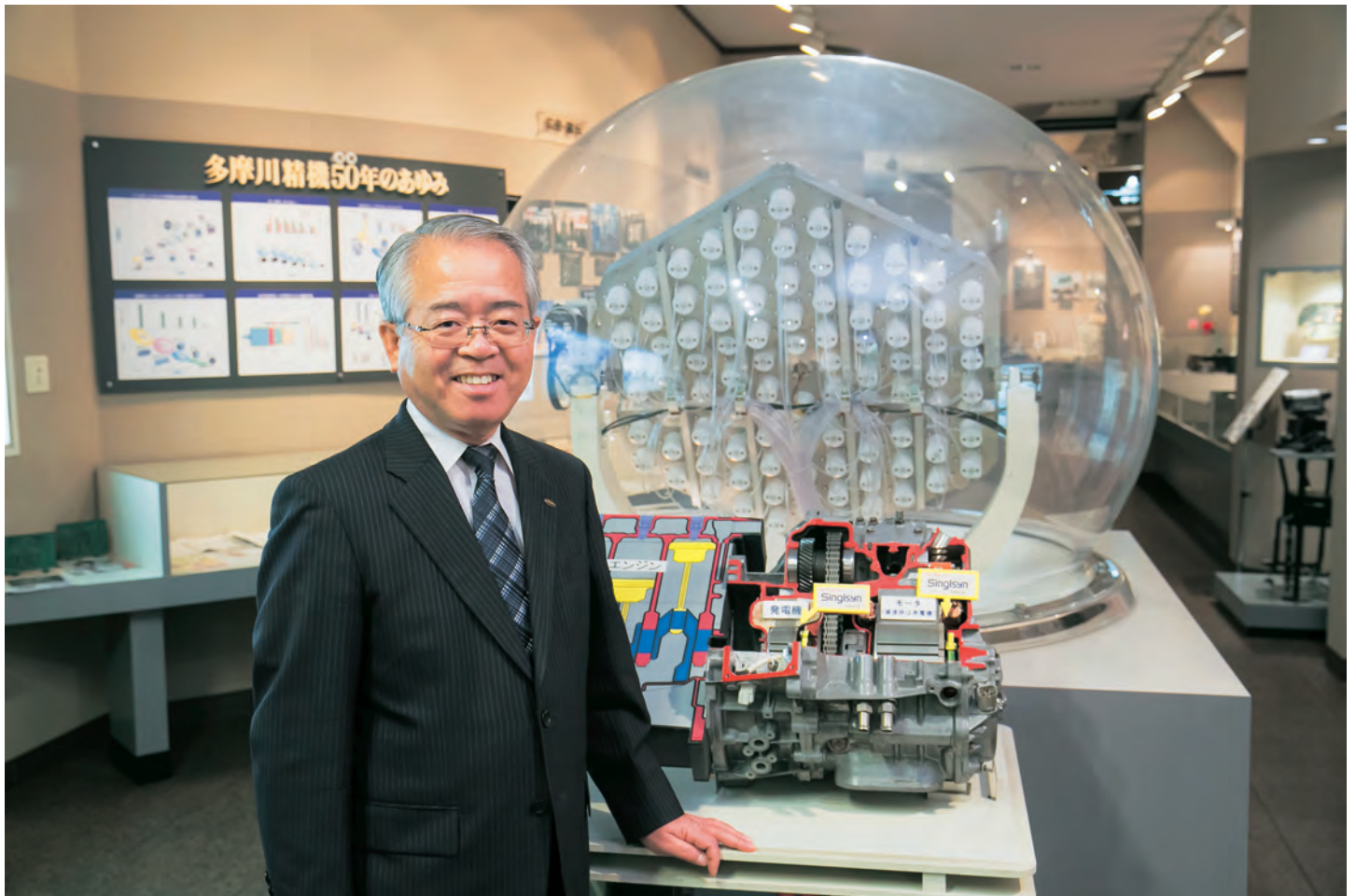
トルに行きました。航空機産業の重要性を行政のトップにも知って欲しいと思ったからです。そうした10年間、多摩川精機はどんな仕事を航空機市場から取り込み、育ててきたかを紹介します。先年小さな航空機の整備会社を買収し、木更津と羽田、鹿児島などに工場を創りました。更に、250品目ほどの装備品を開発中の飛行機で採用いただきました。その実績が認められ、最近ではボーイング社のティアワンサプライヤーの契約を結ぶこともできました。今では30機体ほどの新しい航空機で開発に取り組んでいます。MRJにしましても、ホンダジェットにしましても、これからの機体です。ボーイング787では、パイロットコントロールシステムと言いまして、パイロットの周辺装置である操縦桿とかスロットルとかペダルなどに角度センサーが採用されました。パイロットの動きをセンシングしてコンピュータに信号を送る仕事をさせていただいているのです。ボーイング社だけではなくエアバス社からボンバルディア社、エンブライアル社、その他多くの機体メーカーに、お声をかけられております。MRJでは、当社の製品が約50品目採用されています。これらの製品は飯田で作っておりますが、名古屋へ直接納めているわけではないんです。一旦、全部アメリカに納品し、アメリカのメーカーによってシステムになって、再び名古屋へ戻ってくる、これがこの産業の課題でもあるのです。次にホンダジェットですが、小型機のため電動化されており、ほとんどが電気で動くようになっていきますので、私どもは電動アクチュエータと呼ばれる製品で貢献しています。さて、この航空機産業ですが、MRJと言う機体でも日本でやっているのはほんの3割くらいでございます。あとは全部輸入です。エンジンも装備品も全部輸入ですから、本当にこの機体を国産のジェット機にするには何としても、国産化率をあげないと日本製の飛行機にはなりません。私たちが担当する部位は、装備品、システムと言われている部分ですが、コストの40%を占めています。世界には多くの装備品メーカーがありますが、そのトップ100社の中に日本のメーカーはたった2社しかありません。パナ

ソニックアビオさんと、ジャムコさんです。このシステムに日本企業はもっと挑戦していかなければなりません。ところが、そうするためには、産業構造から見直さなければならぬのです。大学や工業試験所をつくり、基礎技術を確立し、それを産業界が引き受けてやるというようにしくみが重要なのです。この資料は小泉進次郎さんに私がプレゼンした資料ですけども、政府が地方創生を幾ら叫んでも、そう簡単に創生は起こりませんよと言いました。私が10年かけてしてもこの程度なんですから、じっくりと政府は政策を打つつもりにならないと、日本に次の産業は起こりませんと訴えました。飯田では、後で紹介しますが、信州大学にお願いし「航空機システム共同研究講座」を開設することになりました。そして県立の工業試験所も併せて創ってもらいたいと働きかけています。漸くここにきて県が本腰を入れようとしています。私は産業振興のためには「知の拠点」が必要だと考えており、それが大学と公設試なのです。東京大学の鈴木真二先生のところへ行って、日本には航空工学科はあるのだけれど、航空機システム工学科はなく、関心が薄いのはおかしいと提案しました。これから日本はもっと航空機システムを取り組まなきゃいかんと、後から紹介しますシンポジウムにつながる話でございます。そして長

野県では航空産業ビジョンを作りました。県としては長野県が初めて作ったビジョンだったと思います。産業構造審議会でもお手伝いをしましたが、産業振興ビジョンを作り、ビジョンに基づいて産業を興していく、こういうしかけが重要だと思います。東京大学の鈴木真二先生から航空機について講演をしていただき、長野県からビジョンを発表し、そして信州大学がシステム講座の構想発表を行うなどのシンポジウムを予定しておりますが、航空機産業の中心はやはり名古屋です。その後方支援地域として、長野県がシステムで支援できれば良いかと期待しております。

シアトルとかツールーズとか世界には名だたる産業集積地があります。そこには必ず大学があり、大学を取り巻くように専門学校があり、試験所が集積して、更に世界の企業が集まって、産業は形づくられているわけですが、私は、この日本において航空機産業を自動車に継ぐ産業にするというのであれば、名古屋を中心に本当に色んなしくみを作らなければならないと思っております。

以上、私のつたない話を最後まで、お聞き戴きありがとうございました。約束の時間になりますので、この辺で終わらせていただきたいと思います。本当にありがとうございました。



多摩川精機株式会社歴史館にて