

# 日本に経済発展を もたらす航空産業

エアバス・ジャパン株式会社 代表取締役社長 グレン・S・フクシマ



1972年スタンフォード大学卒業。その後、ハーバード・ビジネス・スクールおよびハーバード・ロー・スクール卒業。フルプライト研究員として東京大学法学部でも研究。1985年から1990年にかけて米国大統領府通商代表部(USTR)で米国通商代表補代理として日本と中国を担当。1990年以降、民間企業で要職を歴任。2005年より現職(エアバスS.A.S上級副社長兼任)。在日米商工会議所元会頭、経済同友会幹事。

昨年の秋以降、金融危機が世界を襲い経済停滞を引き起こしていますが、このような状況下でも将来的に大きな成長が見込まれている分野がいくつかあります。航空産業がそのひとつです。

航空産業界は最先端の革新技術を結集しており、将来を見据えた製品作りを行っています。そして世界でも優秀な頭脳が集まる業界です。日本が現在の不況を脱出し、将来さらにグローバル化していく上で、航空産業は大きな役割を担うでしょう。世界の航空需要は堅調で、今後二〇年間で年率約五%の成長が見込まれています。二〇一六年までに約二四、三〇〇機の旅客機(二〇〇席以上)と貨物機の需要があり、金額ベースでは二・八兆ドルもの市場です。航空産業界には機体を生産するメーカーだけでなく、エンジン・メーカーや部品メーカーなども多数存在し、これらの企業も最先端の技術を駆使し付加価値の高い競争力のある製品作りを行っています。

一〇〇座席以上を有する世界の航空機市場で毎年五〇%前後の受注シェアを獲得しています。二〇〇八年度は七七七機を受注し五四%のシェアを、また四八三機を引き渡し五六%のシェアを獲得しました。受注残数は三、七〇〇機以上で、現在の生産レートで七年以上かかります。長期的視点に立てば航空産業の将来は非常に明るいと言えるのです。

航空機製造においては世界的なサプライチェーンが確立され、部品調達のグローバル化が進んでいます。航空会社も最近では急速にグローバル化しています。国境を越えた合従連衡の拡大や外国投資の規制撤廃などの動きが盛んになっている他、各地で低コスト航空会社が誕生しています。航空需要が増えれば、それに伴うインフラの整備や運航に伴う人材育成も必要になってくるのです。ここにも経済発展の潜在性が見て取れます。

こういった世界の動きは日本にとって何を意味しているのでしょうか。日本のように人口密度が高く、しかも周囲を海にこ

まれていく国にとって、航空輸送の重要性は強調するまでもありません。特に日本を含めたアジアの航空輸送の成長は世界平均を上回ることが予想されており、航空産業の重要性はますます高まっています。

◇

日本は航空産業に戦略的に資源を集中することで、日本が得意とするモノ造り技術をさらに発展させることが出来るだけでなく、経済的・政治的にも利益を得ることが出来るでしょう。日本は先端技術力、製造ノウハウ、サービス精神、財務管理のどれをとっても優秀であり、世界の航空産業界でリーダーシップを取る能力を備えています。こうした意味においても、「アジア・ゲートウェイ構想」は、航空産業が二一世紀における日本の繁栄とグローバル化をもたらす大きな可能性を秘めたアイデアだと言えるでしょう。私は日本の航空産業がさらに発展することを願っています。それにエアバスが少しでも貢献することが出来れば光栄です。

次号は、慶應義塾大学大学院商学研究科教授、柏木茂雄氏にお願いします。



(敬称略) 小長啓一→野々内隆→根来泰周→石弘光→武藤敏郎→高橋温→増田寛也→西澤潤一→内田盛也→中原恒雄→今井敬→室伏稔→上島重二→西室泰三→依田巽→重延浩→吉村作治→中川武→池内克史→中島秀之→元村有希子→石倉洋子→内永ゆか子→秋池玲子→富山和彦→五藤信隆→伊藤公平→吉田晃→森浩生→井田純一郎→前田伸→澁谷耕一→蓑田秀策→武内英史→大澤真→谷口智彦→洪澤健→野田智義→三谷宏幸→グレン・S・フクシマ