

民間航空機産業のグローバル「多層」ネットワーク

溝田 誠吾

本稿では、民間航空機と搭載されるエンジンから構成される民間航空機産業のうち航空機体2大メーカーのボーイング社とエアバス社のグローバル「多層」ネットワークの実態を明らかにすることが課題である。

目 次

・ボーイング社とエアバス社の対抗関係	2
1. 新機種の開発戦略の動揺	3
2. 2大メーカーのグローバル・シェア	3
3. 国際共同開発 - 開発費の推移	5
4. エアバス社の国際共同開発	7
・B777の新しい開発手法 - 「ワーキング・トゥギャザー」	8
1. 全日本空輸の「ワーキング・トゥギャザー」の提案件数	11
2. 日本航空の提案	12
・ボーイング社のグローバル「多層」ネットワーク	13
1. アセンブリーメーカーとサブコントラクター/ サプライヤーの関係変化	13
2. ボーイング社のグローバル「多層」ネットワーク	15
3. ボーイング社の圧倒的イニシアティブ	16
4. グローバル・ネットワークによる補修部品調達	19
・エアバス社のグローバル「多層」ネットワーク	23
1. EADS社の成立とその構成企業	23
2. 国際共同開発と生産分担	24
3. エアバスの開発と生産のグローバル「多層」ネットワーク	25
4. A380で採用された新素材と新工法	26
5. A380の開発・製造分担	27
6. エアバス社のグローバル「多層」ネットワークの特徴	31
編集後記	36