

OWOの皆さん

Aviation Go News 410号を送ります。

台風15号に続いて19号が関東地区で猛威を振るい大きな被害が出ています。

暴風、洪水、高潮と住宅はもちろん工場にも大きな被害をもたらしています。

関西では例年台風が多く、それなりの対策を施していますが、中部、関東地区では台風は何十年に一度くらいしかやって来なかったので、慣れていなかったのでしょう。

中部地区ではかつて伊勢湾台風（昭和34年台風15号）が来襲し、戦後再開された航空機産業の新三菱重工名古屋工場（F86戦闘機）、川崎航空機の岐阜工場（T-33練習機）が大きな被害を受け操業停止が長期に及びました。

この苦い経験から工場建設には台風、特に名古屋港周辺工場では高潮対策を最重点にいたしました。

その後大きな台風の到来もなく、また当時の経験者も少なくなり、危機意識は薄れてゆくの心配です。

OWOに皆さん方も是非この際防災対策を見直してください。

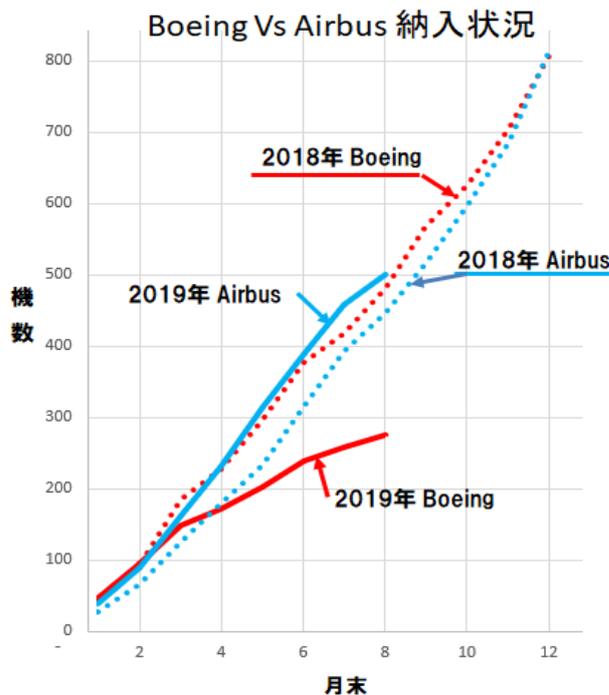
BCP（Business Continuity Plan）の見直しをお願いします

（Go News 216号参照）

榊達朗

Boeing と Airbus 明暗くつきり (2)

先号 (Go409号) で 737MAX の出荷停止で、Boeing は Airbus に大きく差をつけられたことを説明しました。今号ではその他の機種も含め順調だった昨年の出荷状況との比較を試みました。日本の航空機産業へは 777.787 の生産状況が大きく影響します。



左図は昨年と今年の出荷状況を示します。昨年は Boeing の出荷は Airbus のそれをやや追い抜いていましたが年末には追い付かれ、Boeing 806 機 Airbus 813 機と僅差で逆転しました。今年3月までは両社の出荷機数はほぼ互角でしたが3月からは 737MAX の出荷が停止されると Airbus が大きく引き離しましたし、昨年を上回る出荷をしています。

下表は今年8月末の納入機数と去年同期 (8月) の納入機数を示す

Boeing は 737 が3月以降の出荷停止で 116 機と昨年の 346 機に比して大幅に減じている

767.787 は増産傾向で 129 機と昨年の 100 機に比して大幅に増加、反面 777 は 777X への移行期で減産。一方 Airbus は、大型機 A380 は生産中止で減産しているが、他の機種は夫々納入を増やしている。今年末には両社の差は更に大きくなるであろう。

機種別の8月末までの納入状況

機種		単通路機	双通路機 1	双通路機 2	大型機	合計
Boeing		737.	767.787.	777.	747	
Airbus		A220.A320's	A330	A350	A380	
Boeing	2018年	346	100	31	4	481
	2019年	116	129	27	4	276
Airbus	2018年	362	27	51	7	447
	2019年	400	30	65	5	500

航空機産業への新規参入に向けて (10) BCP について

最近 BCP(Business Continuity Plan=事業継続計画)という言葉をご耳にしませんか？

企業が事業継続に取り組むうえで基本となる計画のこと。災害や事故などの予期せぬ出来事の発生により、限られた経営資源で最低限の事業活動を継続し、目標復旧時間以内に再開できるようにするために、事前に策定される行動計画である。BCP の策定では、まずビジネスインパクト分析を行って自社の業務プロセスが抱えるリスクと影響(損害)を洗い出す。そのうえで優先的に復旧すべき業務とそれに必要な設備やシステムを明らかにし、目標復旧時間の設定や復旧手順を計画していく。より包括的な事業継続管理(BCM)においては、BCP は定期的に見直されるものとされる。内閣府の事業継続ガイドラインにおいては、事業継続計画は「緊急時の経営や意思決定、管理などのマネジメント手法の1つに位置付けられ、指揮命令系統の維持、情報の発信・共有、災害時の経営判断の重要性など、危機管理や緊急時対応の要素を含んでいる」とされる。

なお、似た言葉にコンティンジェンシー・プランがあるが、これは緊急事態が発生した直後の対応や手続きに焦点が置かれているのに対して、BCP は平時の事前対策を含めて、事業の継続・復旧に力が置かれている

中小企業の皆さんが航空機産業への参入に際し、BCP が不十分なために折角の技術があるにも拘わらず、失注した例が数件発生している。特に航空機では継続的な部品の供給が必須であり、将来の増産対応が十分であることも必要である。発注する側では BCP がしっかりしていないと発注に難色を示している。少人数企業の場合は特に重要である。事業に必要なキーパーソンが一人しかいなかったり、主要設備に余裕がなかったりする場合が多い。将来の増産に対してはその実効的な計画が必要である。航空機産業では代替企業を持つことが少ないので、一企業に問題が発生した場合、全体に対する影響は非常に大きい。

中小企業庁では中小企業の皆さんに BCP の重要性を HP で強調し、種々の情報が記載されている。また BCP に関する参考書も多く出されているので、一度勉強されておくことをお勧めする。

対応の一つとして複数の企業による連携体制である。グループ企業間での緊急時の補完体制である。「一貫生産」体制での統括企業にはこの BCP は重要であり、健全なサプライチェーン活動には必要なことである。JISQ9100(品質マネジメントシステム-航空宇宙-要求事項)にはまだ明確な要求事項とはなっていないが、やがては成文化されるのではないだろうか。

下記 URL を一度の覗いてみることをお勧めする

<http://www.chusho.meti.go.jp/bcp/>