

2020. 5. 8

畑 啓之

アフターコロナはテレワークの時代となる？ 苦戦が予想される航空業界

非常事態宣言による自粛の徹底で、ゴールデンウィークの人の流れも8割減、9割以上減となったようだ。この長期休暇が終わり、例年であれば昨日からは企業活動も正常に戻るのだが、今年はその状況が大きく違う。

オフィスには人の姿がまばらで、社員の多くは自宅でテレワークとしている会社も多いのでは。このテレワーク、慣れてしまうと悪いことばかりではないだろう。まずは、会社との往復にかかる時間が無くなるので生活に時間的余裕が生まれる、家族と過ごせる時間が長くなる。また、人によっては趣味に副業にと浮いた時間を使い自己実現に結び付けることができる。

次に、テレワークでは個々人の仕事のアウトプットが明確になるので、従来の仕事の仕方では評価が難しかった個人の能力が白日の下にさらされる。従来の日本企業における情実人事がなくなり、評価と昇進がガラス張りとなる。企業は社会に貢献する存在であるという、企業本来のあるべき姿に近づいていける可能性が大きくなってきた。企業は人である。

さて、このテレワークの流れはきっとアフターコロナでも続いていくことだろう。企業内において多くの支社より本社へと出張し大会議を開く、あるいは宿泊出張により遠方へと出掛けビジネスの打ち合わせをする。今回のコロナ騒動で、このようなことはネットを介して十分に用が足りることが明らかになったものと思う。ほとんどのことは、オフィスにいながら、場合によっては自宅にいながら、世界中の関係者とテレワークで事足りる時代になった。

以上の流れが社会に定着すると、この流れの影響をもろに受けそうなのが航空業界である。観光目的の利用は増える可能性があるが、ビジネス利用は減る可能性が大きい。バフェットは買い込んだばかりの航空業界株をすべて手放した。彼もこの流れを察知し、航空燃料価格が低下して航空業界にフォローの風が吹いたとしても、当面は利益が出ないと踏んだものと思う。

三菱重工が母体として開発が進められているCRJも苦しい立場に立つ。かつてゼロ戦を開発した三菱重工に、さらなる長いトンネルが待ち受けている。米国ボーイング社の減産もこの痛手に拍車をかける。

「足らぬ足らぬは工夫が足らぬ」と記されている。現代は社会の変化を時間軸で読み解く、想像力が問われる時代になった。マスクの増産に走った会社が生産を始めたとたんにマスク需要が緩む。この前例として、かつての「たまごっちブーム」がある。国と企業の想像力の不足である。

テレワークにより移動の必要がなくなる。これは交通頻度の減少であり、航空業界にも当てはまる。だぶつくと苛烈な価格競争に陥り利益構造が破壊され、傷口はより広がる。

アフターコロナはどのような時代になるだろうか？ 日本は、西方の国に向かって「日出ざる処の天子、書を日没する処の天子に致す」と言える国になれるだろうか。

2020.5.8

「足らぬ足らぬは工夫が足らぬ」。昭和初期の標語である。節約を通じて国民に総力戦への協力を求めた。そんな一節が遠い過去からニュアンスを変え、よみがえったのではなからうか。マスクの品薄や高値で、手作りのしかたを指南する動画がネットにあふれている。

▼確かに、ひと月前まで、ドラッグストアでマスクが陳列されている光景に出くわすことはまじくなかった。ところが、連休にぞいた何軒かの店では、レジ横にすらりとサイズ別に並んでいた。7枚入り400円前後だった。知人も「量販店にも置いていた。焦って買っている客はいなかったけど」と教えてくれた。

▼需要に供給が追いついてきたのだろうか。少し前から東京のアメ横や関西の一部の商店街では、衣料品店など、もともとマスクを扱っている所が、軒先に50枚入りの箱を積んで売っている。と聞く。「こどもも飛ぶようにはけています。はなごささだ。タフな相場の格言「余り物に値なし」の通り、安く出回る可能性もある。

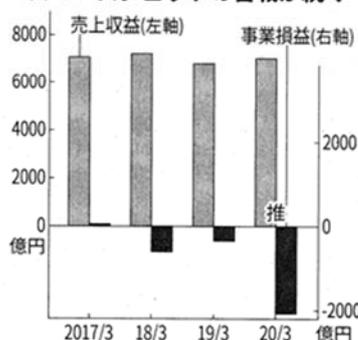
▼消費者には朗報だが、生産する側は操業の見通しを立てにくい。流通ルートの乱れも気になる。IT（情報技術）による徹底した在庫や販売の管理で混乱を避けた台湾に学び、ウィルス流行の2波、3波に備えを固めたいところだ。でも無理かな。アベノマスクも冬眠明けの鳥の背に乗ったか、まだ東京近郊に届かないし。

春秋

三菱重 混迷深める減損

ボンバル事業買収で今期最大700億円

スペースジェットの苦戦が続く



(注) 航空・防衛・宇宙セグメント
18/3以降は国際会計基準

小型旅客機 視界開けず

三菱重工業は7日、カ通航が立っておらず、小ナタのボンバルディア小型旅客機事業の混迷が一買収する小型旅客機 層深まってきた。「CRJ」事業で2021年3月期に500億700億円規模の減損を計上する見通しだと発表。減損額は買収額に匹敵する。自社の「スペースジェット」も6度の納入延期で収益化の見

注拡大につなげる狙いだ。三菱重工は19年6月、ボンバルディアから同社小型機の保守・販売サービス事業を買収することと合意した。同事業の売上は約100億円で、スペースジェットの保守に不可欠な部品供給も担っていた。今回の減損処理の要因は、スペースジェット事業の度重なる延期にある。20年半ばを目指した納入は2月に6度目の延期を決めた。事業化のメドが一段と見通しづらく、これを保守するコストの引き上げに迫られた。新型コロナウイルス感染拡大で世界的に

買収額の5億5千万円(約580億円)のほぼ全額をそのノウハウなど無形資産とのれん代が占めるもようだ。このほど昨年結んだ合意内容で6月1日に最終的に買収できる見通しがたち、正式な減損額は6月の買収後に決まる。今回の減損処理の要因は、スペースジェット事業の度重なる延期にある。20年半ばを目指した納入は2月に6度目の延期を決めた。事業化のメドが一段と見通しづらく、これを保守するコストの引き上げに迫られた。新型コロナウイルス感染拡大で世界的に

航空機事業の環境がさらに悪化する可能性もある。三菱重工はスペースジェット事業本体でも20年3月期までに関連する資産1300億円全てを損失処理しており、今回はこれに続く措置となる。今後懸念されるのが、同事業を支えてきた本業の不振だ。主力の民間機事業では米航空機大手ボーイングの減産や工場休止で名古屋工場が操業を停止。自動車向けでも完成車の販売不振で、ターボチャージャーが苦戦している。

三菱重工の21年3月期の連結純利益見通しは、市場予想平均で約1030億円。小型旅客機事業の停滞とコロナ影響のダブルパンチが大きく響きそう。