アビガン供給網 15社協力

富士フイルム、化学・製薬各社と 月30万人分、国内で確保

富士フイルムホールディングスは新型コロナウイルス治療薬として承認を目指す「アビガン」を国内で安定生産するための供給網をつくる。原料メーカーのデンカやカネカなど約15社が協力し、9月からの月30万人分の生産にメドをつけた。海外からの原料調達は移動制限など物流面のリスクがあり、国内調達に移行する。

海外調達のリスク回避

アビガンは新型インフルエンザ薬として承認されており、政府が備蓄を完了した2018年を最後に生産を中断していた。新型コロナの感染拡大に伴い厚生労働省が要請し、富士フイルムが3月上旬に生産を再開した。

アビガンは以前は主に中国で原料を調達して加工し、薬になるまでの途中段階である「中間体」の形で日本に輸入。錠剤にするなどの複数の過程を経て薬にしていた。ただ、コロナ禍ではヒトやモノの移動制限が生じた。今後も物流が不安定な事態が生じかねないとみて、原則として国内で完結する供給網（サプライチェーン）を作る必要があると判断した。

具体的には約15社の化学メーカーや製薬会社が各工程を分業する。例えば、原料のマロン酸ジエチルはデンカが休止していた設備を再稼働させ、6月から出荷。マロン酸ジエチルを加工して中間体をつくる工程は、宇部興産や立山化成（富山県射水市）が担当する。カネカや富士化学工業（富山県上市町）は中間体から有効成分である原薬をつくる。原薬を錠剤の薬にする工程は日医工やニプロなどが協力する。

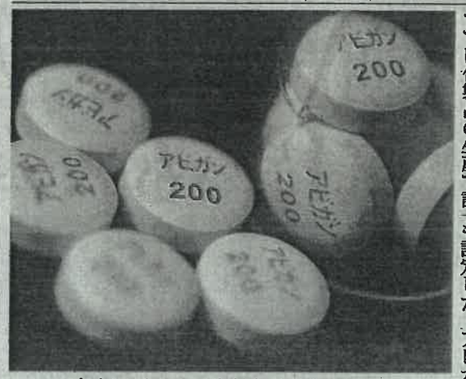
富士フイルムはグループの社員20～30人を集めてプロジェクトチームを設置し、調達先を開拓。すでに他製品の生産で設備が埋まっている企業もあったが、生産協力を求めた。政府もアビガンの生産設備の増強に補助金を出し、増産を後押ししている。従来は国内で製造を完結できなかったが、一気通貫でできるようになる。

国内調達網の構築により、7月には月10万人分、9月には30万人分を生産するメドをつけた。さらに関連会社の富士フイルムワコーケミカルが約10億円を投じて原薬の生産能力を引き上げる。早ければ10月から10万人分の生産を上積みできるという。

新型コロナ薬を巡っては、米製薬大手ギリアド・サイエンシズの「レムデシビル」を5月に特例で承認した。このほど抗炎症薬「デキサメタゾン」も認定した。アビガンは

アビガンは生産工程を国内企業で分担する

1	原料のマロン酸ジエチルを生産	デンカ、一部海外
2	原料を加工して途中段階の「中間体」を生産	宇部興産、JNC、ダイトーケミックス、立山化成、富士フイルム・和光純薬、一部海外
3	中間体をもとに有効成分である「原薬」を生産	アクティブファーマ、カネカ、富士化学工業、富士フイルム富山化学、富士フイルム和光純薬
4	原薬を錠剤にして包装	シミックホールディングス、ダイト、日医工、ニプロ、富士フイルム富山化学



富士フイルムは海外からの原料調達リスクを考慮し国内供給網をつくる

コロナ薬として臨床試験（治験）を実施中だが、参加者が集まらず、承認手続きが遅れている。月内にもクウェートで最大1千人程度の大規模な治験を開始し、世界各国での承認取得を目指す。

今回の供給網構築を受けて富士フイルムが20年度に生産する約200万人分のうち、約130万人分は日本政府が承認の有無にかかわらず備蓄用として買い上げる予定となっている。残りは治験や海外販売などに回る見込みという。

アビガンの主成分の物質特許は日本では有効だが、海外の多くの国では切れている。日本政府は各国にアビガンを供与しているが、供給量が限られるため、海外では自国で後発薬を生産する動きが出ている。中国やロシア、インドでは現地の製薬会社が後発薬をつくり、既に承認されている。現地報道によるとトルコやエジプトなどでも生産する動きがある。

ある製薬企業のトップは「新型コロナで医薬品が安全保障の面で注目され、重要な基幹技術になり得る」と話す。物理的にヒトやモノの移動が制限されるだけでなく、有事には各国が治療薬を自国優先にする可能性は高い。アビガンに限らず、人工呼吸器や防護服、マスクなど、新型コロナを機に国産の供給網の重要性が高まっており、国内企業が生産面で協力するケースが増えている。

（花田幸典）

三菱自、岐阜工場閉鎖へ

稼働率低迷「パジェロ」生産終了

工場閉鎖に伴い、三菱自は「パジェロ」の生産から完全撤退する

三菱自動車は子会社のパジェロ製造（岐阜県坂祝町）の乗用車工場を3年以内をめどに閉鎖する。多目的スポーツ車（SUV）「パジェロ」などを生産してきたが、販売低迷で稼働率が落ち込んでいた。輸出向けに続けてきたパジェロの生産を2021年にも終え、三菱自としてパジェロの生産から完全に撤退する。27日に発表する中期経営計画に盛り込む。

国内ではトヨタ自動車がグループ会社の東富士工場（静岡県裾野市）を20年末に閉鎖、ホンダも狭山工場（埼玉県狭山市）を21年度までに閉めることを決めている。国内の新車市場が縮むなか、各社は過剰生産能力の削減に動き出している。

パジェロ製造の工場は国内に3つある三菱自の乗用車工場の1つ。19年にパジェロの国内向け車両の生産を終了し、現在はパジェロの輸出向け車両とミニバン「デリカD：5」、SUV「アウトランダー」を製造している。19年度の生産台数は6万3千台で、三菱自動車の国内生産の約1割を占めている。

工場閉鎖に伴いデリカやアウトランダーの生産は岡崎製作所（愛知県岡崎市）などに移管する見通し。3月末時点で約900人の従業員の大半は配置転換する方向だ。三菱自の国内工場の閉鎖は01年の大江工場（名古屋市）以来、約20年ぶりとなる。

パジェロは1982年発売のSUV。長年、会社を代表する看板車種だったが、環境規制や消費者の嗜好の変化などに対応できず、国内販売は19年に終了していた。主にアジア向けの生産を続けてきたが販売が振るわず、工場閉鎖を機に完全撤退に踏み切る。

三菱自は16年に燃費不正問題が発覚して業績が悪化。日産自動車から出資を受け入れ、同社と仏ルノーからなる日仏連合に加わった。日産元会長のカルロス・ゴーン被告が三菱自会長も兼ね、世界主要国でのシェア向上を意識した拡大戦略を進めたが、販売は伸び悩み、固定費負担が増していた。

新型コロナウイルスの感染拡大に伴う新車需要の急減が追い打ちをかけた。三菱自は新しい中期経営計画で1000億円規模の固定費削減を打ち出す方針で、工場閉鎖はその柱となる。

パジェロ製造は航空機部品製作を目的に1943年に設立した「東洋航機」が前身だ。戦後、自動車車体の製造会社となり、パジェロなど主に三菱自の乗用車を受託生産していた。三菱自が95年に子会社化してパジェロ製造に社名変更し、2003年に完全子会社化していた。

三菱重工、2000人配置以降

航空や造船 金融危機

三菱重工業は全従業員のうち約2千人を一斉に配置転換する方針を固めた。金融危機以降では最大規模で、受注が急減している航空機や造船関連の人員を稼働率が高い他部門の拠点に移す。中韓勢との競争に新型コロナウイルスの問題も加わり、大手製造業は設備や人員に構造的な過剰が生じている。長期の需要減を見込んだ合理化が他社でも本格化しそうだ。

三菱重工のグループ全体の従業員は約8万人いる。繁忙部門の仕事を助ける「応援派遣」の形で配置を転換する。今秋までに実施する方針で、こ

2例目「デキサメタゾン」 コロナ治療に

厚生労働省が新型コロナウイルス感染症の治療薬として、抗炎症薬「デキサメタゾン」を認定したことで、治療の選択肢が増える。同薬は5月に承認された抗ウイルス薬「レムデシビル」に比べて安価で流通量が多い。症状に応じてデキサメタゾンとレムデシビルの使い分けが可能になる。

デキサメタゾンは関節リウマチや皮膚炎、ぜんそくなど、幅広い治療に効果があるステロイド薬として日本国内で製造販売が承認され、保険適用されている。一部の製剤では、効能・効果に肺疾患や重症感染症が含まれているため、新型コロナの治療に使う場合でも厚労省による審査や承認の手続きは不要だ。

レムデシビルがコロナウイルスの増殖を抑えるのに対し、デキサメタゾンは症状の悪化に伴う過剰な免疫反応を抑えるなどの作用があると考えられている。

デキサメタゾンは米ブリストル・マイヤーズスクイブやスイスのノバルティスの子会社が製造。国内メーカーでは日医工が錠剤を、富士製薬工業が注射剤を、それぞれ手掛けている。

国内の薬価は錠剤で4ミリグラムあたり31円、注射剤で6・6ミリグラムあたり156円。公費で処方が受け

コロナ禍、旅客需

「スイカに回数券機能も」

JR東社長 定期券、運賃体系柔軟に

新型コロナウイルスの感染拡大で旅客需要が低迷し、運賃やダイヤの見直しを迫られている。JR東日本の深沢祐二社長は日本経済新聞の取材に応じ、在宅勤務など働き方の変化に対応してSuica（スイカ）に回数券の機能の導入を検討すると語った。従来の定期券も利用回数に応じて料金が変わる仕組みを検討する。新たな生活様式に合った仕組みにして、需要を喚起したい考えだ。

――新型コロナに対応するため、ダイヤや運賃体制をどう変えますか。

「輸送需要はもう少し戻ると思うが、鉄道利用を含む生活様式が変わっている。鉄道は固定費率が非常に高く、このままでは（経営は）持続可能な状態にはならない。（本数が多い）通勤・通学時間帯などのダイヤや運賃をどうすべきかを特に重視して考えたい」

――在宅勤務の導入で