

<MRJ三菱リージョナルジェット>

燃費前面 2強に対抗 有望な小型ジェット機市場



初飛行成功 参入狙う3000キロ程度の地域間結ぶ市場

11日に初飛行に成功した三菱航空機の旅客機「MRJ」(三菱リージョナルジェット)が参入を狙うのは、3000キロ程度の地域間を結ぶ小型ジェット機の市場だ。世界では既に約2000機が運航し、北米や新興国市場の拡大などにより、今後20年間で5000機以上の新規需要が見込まれる。ただ、現在はブラジルのエンブラエルとカナダのボンバルディアの両社が市場の大半を確保。MRJは燃費性能や客室内の快適性などを売りにするが、迎え撃つライバル社も新型機の開発を進めており、激しい競争が避けられそうにない。

日本の技術の粋が詰まった国産旅客機、
MRJ(三菱リージョナルジェット)

中大型の旅客機市場では米ボーイングや欧州のエアバスがしのぎを削っているのに対し、小型ジェット機は1990年代以降、ボンバルディアが競争力の高い機体の開発に成功して受注を拡大。エンブラエルも後を追いつき、広い国土を航空機で移動する需要が高い北米などを中心に市場を開拓してきた。

MRJは米プラット・アンド・ホイットニー社(P&W)製の最新鋭エンジンを搭載し、従来機より燃費性能を2割改善。客室の収納棚を広めに取りなど他社との差別化を強く意識して開発を進めてきた。しかし、エンブラエルもMRJと同じP&W社の最新エンジンを搭載する新型機「E2」の開発を急ぎ、2018年以降に順次投入する予定。E2シリーズだけで世界で500機以上の受注を獲得しており、現時点で400機超にとどまるMRJを上回っている。

一方、ボンバルディアは従来より大きい100人乗り以上の機体の開発を進めている。市場の需要動向次第では三菱航空機も同クラスで激しい開発競争を迫られる可能性もある。

中国もMRJと競合する小型ジェット旅客機「ARJ21」や、中距離の「C919」(158席)などを開発し、航空機市場への進出を加速。ロシアも小型旅客機の開発を進めている。

先行の2社と新興勢力が入り乱れて激しい競争を繰り広げる中、三菱航空機は今後、世界で見込まれる5000機の需要のうち半数の受注を狙う強気の姿勢を崩していない。初飛行を機に「営業活動にも弾みが付く」(森本浩通社長)という期待通り、受注を飛躍的に伸ばせるかが試されることになる。【竹地広憲】

国産旅客機

戦前には「零戦」などの軍用機が開発・製造され、航空機産業には国内で100万人程度が従事していた。しかし敗戦で連合国軍総司令部(GHQ)に生産禁止とされ、技術継承が約7年間途切れた。

生産解禁後、官民一体となって国産旅客機「YS11」を開発。東京五輪(1964年)の聖火輸送にも使われ、航空機産業復活の象徴ともなった。しかしコスト管理の甘さなどから赤字続きで73年に生産を終了。その後、国内メーカーは海外メーカーの機体の部品製造など「下請け」にとどまった。

三菱航空機が開発したMRJはYS11以来、約半世紀ぶりの国産旅客機。2008年の事業化決定から7年かけて初飛行にこぎつけた