

(コラム)

スゴすぎるぞ！MRJ、初の国産ジェット機の全貌 世界の「空」を変える巨大な衝撃

2015年10月15日

航空経営研究所副所長 牛場春夫

三菱航空機は今年26～30日までの間に、開発したジェット旅客機「MRJ」を初飛行させる。1962年8月に初飛行したYS-11以来、53年振りに国産日の丸航空機が日本の空を飛ぶことになる。ジェット旅客機としては初の国産機だ。2017年第2四半期にはローンチング・キャリアとなる全日空が国内線に就航させる。

席数は70席(MRJ-70型機)～90席(MRJ-90型機)、航続距離は1500～3300kmで、東京から香港(2920km)、マニラ(3008km)を飛行圏内にカバーする。機体の一部には炭素繊維複合部材を使用して軽量化し、MRJ-70型機では燃費性能を同種の従来型機より20%程度軽減する。燃費削減は、排気ガスや騒音軽減効果も生むことになる。客室はスリムシートの横一列4席(29インチピッチ)の座席配置とし、座席上部には大型オーバーヘッド・ビン(機内持ち込み手荷物収納スペース)を装備した上で、なおかつ広いヘッドクリアランスを用意している。

要すれば、MRJは運航経済性と客室快適性と環境適合性の3つに優れた、日本が誇る次世代リージョナルジェット機なのだ。

15年1月の日本航空からの32機におよぶ確定発注を加えて、現在まで内外の航空会社6社から確定223機、オプション160機、購入権24機の合計407機を受注している。発注機数の多い順に、米スカイウエスト航空200機(うち確定100機)、米トランス・ステイツ航空100機(うち確定50機)、日本航空32機(確定)、全日空25機(うち確定15機)、米イースタン航空40機(うち確定20機)、ミャンマーのマンダレー航空10機(うち確定6機)と、日米の航空会社5社が現時点の発注機数の98%を占めている。

米国航空会社に人気の理由

米国のリージョナル航空会社が3社合計で、日本の航空会社2社を抜いて圧倒的多数(約80%)の340機発注しているのは、決して驚くべきことではない。米国では国内線の年間総便数(4.2億出発便)の50%、年間旅客数(6.6億人)の約3分の1を、小型航空機で近距離の2つの地点を中心に結ぶリージョナル航空が担っているからだ。この世界最大のリージョナル航空路線網(その多くは米3大フルサービス航空会社のローカル便、いわゆるフィーダー便

路線である)を運航する米国航空会社が、どこよりも性能の優れたリージョナルジェット機を大量に発注するのは当たり前と言えれば当たり前なのだ。

各社の MRJ 選定にはシビアな運航経済性の追求に加え、大型オーバーヘッド・ビンを装着した客室快適性とその要因の一つになったものと推定される。米国内線では、格安航空会社(LCC)が導入した受託手荷物有料化がフルサービス航空会社にも伝播、機内持ち込み手荷物が激増し、限られた機内収納スペースの奪い合いが始まっている。

この結果、搭乗時間が長引き、定時性維持を困難にさせるどころか、航空機稼働時間の低下にも影響している。航空会社にとって、いかに飛行場の折り返し時間を短縮し、航空機の稼働時間を目一杯向上させるかは採算性向上の鍵となるのだから、この問題を放っておくわけにはいかない。

米国でウルトラ LCC(ULCC)と呼ばれているスピリット航空などは、座席下部に収納可能な小さな身の回り品の手荷物 1 個のみを無料とし、それ以外の機内持ち込み手荷物が発生する搭乗客からは 30ドル以上を徴収しているくらいだ。MRJを選定したリージョナル航空会社は、大型オーバーヘッド・ビン装着機を導入して、この問題に対処しようとしているのだろう。

欠かせない、空港の 24 時間運用

米国と違って日本では、リージョナル路線網がほとんど育っていない。東京や大阪などのハブ空港を発着する幹線網が、日本の航空路のほぼすべて(90%近く)を構成する。日本でリージョナル国内路線が育たない理由には、南北 3500 キロの細長い日本列島の地理的問題や、三大都市圏に日本の全人口の 50%以上が集中しているといった背景があるが、そのほかにも、採算性の良いリージョナルジェット機の不在が原因となっているといわれている。採算性の良い MRJ が就航すれば、日本でもローカル空港とローカル空港をつなぐリージョナル路線がきっと開設されるに違いない。

日本発着の国際線リージョナル路線網も、国内線同様にあまり育っていない。一衣帯水の地理的關係にある日韓と日中路線では、ローカル空港発着の路線網が多く存在する。特に日中間では、最近の訪日中国人旅行者の著しい増加に後押しされて、日本の約 20 都市と中国の約 30 都市を結ぶ 100 以上の路線網が存在し、週間 1000 便以上が飛んでいる。8 月初旬の中国経済の陰りが露呈した後でさえも、日中の航空会社は、新規路線の開設を含む供給拡大に余念がない。

これらの日中路線のかなりの部分が、日本発着の本格的リージョナル国際線路線網となるに相違ない。最近初飛行に成功した中国国産機のリージョナルジェット ARJ 型機も、型式証明取得に時間がかかっているものの、MRJ と競ってこの路線に参入してくるのは時間の問題だ。

日本の国内線や国際線における本格的リージョナル路線網が構築されるためには、もう一つ大きな条件が存在する。空港の運用時間の問題だ。日本の約 100 空港で 24 時間運用空港となっているのは、たったの 5 空港(羽田、中部、関西、北九州、那覇)にとどまる。航空会社にとって航空機の稼働時間は、命取りとなるほど採算性を左右する重要な問題だ。MRJ 就航に伴う本格的リージョナル路線網の構築には、空港の 24 時間運用が欠かせない。

当資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、何らかの行動を勧誘するものではありません。ご利用に関しては、すべてを閲覧者ご自身でご判断くださいますよう、よろしくお願い申し上げます。

当資料は、この資料の作者が信頼できると判断した情報に基づいて作成されていますが、当研究所としての見解ではなく、また当研究所はその正当性を保証するものではありません。内容は予告なく変更することがありますので、予めご了承ください。また、当資料は著作物であり、著作権が保護されます。全文もしくは一部を転載される場合には出所を明記されるようお願いいたします。