

この原稿は、ビジネスジャーナル 7.18 ([http://biz-journal.jp/2016/07/post\\_15934\\_3.html](http://biz-journal.jp/2016/07/post_15934_3.html)) の下原稿となったものです。

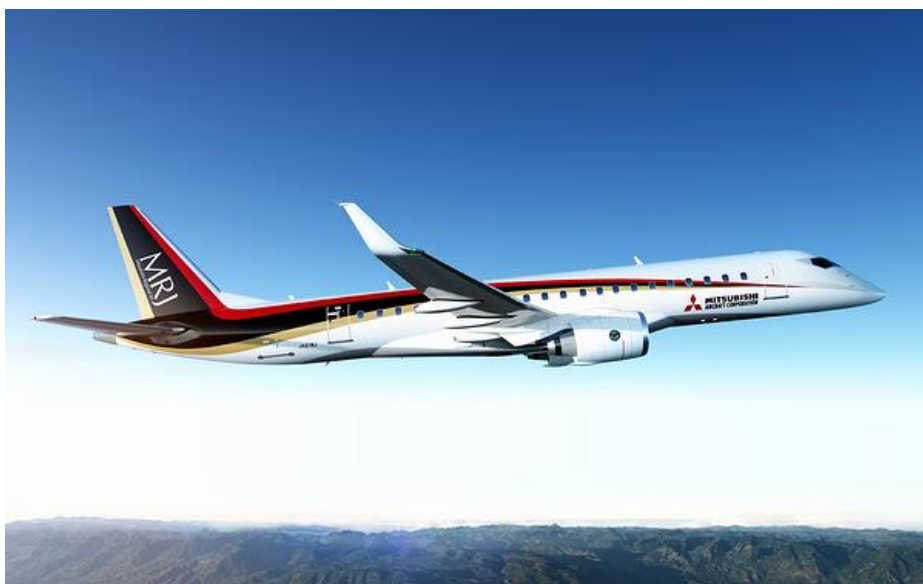
(コラム)

## 国産初ジェット旅客機 MRJ90、米国内で「飛べない」可能性高まる…0.6 トン重すぎる

2016 年 7 月 18 日

航空経営研究所 主席研究員 橋本安男

三菱航空機の小型旅客機「MRJ(三菱リージョナルジェット)」の試験飛行と開発が、いよいよ佳境に入ろうとしている。5 月 31 日からは試験機 2 号機が加わり 2 機体制で飛行試験が行われ、日に複数回のフライトも実施しながら、開発が急ピッチで進められている。7 月末には、米ワシントン州のモーゼスレークへと旅立ち、米連邦航空局 (FAA) とも連携を取りながら、夏以降 4 機体制で本格的な飛行試験が行われる運びである。MRJ の納入予定時期は当初 13 年だったが、開発の遅れを理由に度重ねて納入は延期され、昨年 12 月には従来の 17 年春から 18 年半ばに先送りすると発表されていた。そんな MRJ の開発も、今や順調な軌道に乗ったようにみえる。



試験飛行中の MRJ90 1 号機 Photo C: 三菱航空機

ところが、仮発注も含め 300 機以上も発注を得た主たる市場である肝心の米リージョナル航空会社(地域航空会社)で、MRJ90(88 席)を現状では運航できそうにないのである。その理由は、大手航空がパイロット組合と結ぶ労使協定にある。

この原稿は、ビジネスジャーナル 7.18 ([http://biz-journal.jp/2016/07/post\\_15934\\_3.html](http://biz-journal.jp/2016/07/post_15934_3.html)) の下原稿となったものです。

## ●強いパイロット組合

アメリカの大手航空会社は、破綻と破産法 11 条による再生を繰り返しながら、今やデルタ航空、アメリカン航空、ユナイテッド航空のビッグスリー3 社に集約されている。各社は自社で国際線と国内線の基幹路線(ハブ)を運航し、小需要の路線(スポーク)についてはリージョナル航空会社に運航委託している。これが「ハブ・アンド・スポーク」と呼ばれる路線形態である。

そして、実は大手航空はこのリージョナル航空への委託契約によって、最終利益の大部分を得ており生命線である。しかし、大手航空のパイロット組合から見れば、このリージョナル航空への委託が増えることは、自分たちの職域を侵すものにほかならない。ましてや、リージョナル航空が運航する機体(リージョナル・ジェット)が大型化してきたことは看過できない事態であった。そこで、労使交渉の末、スコープ・クローズと呼ばれる協定を結び、機材の席数、大きさを制限することになったのである。

航空会社間で微妙な違いはあるが、代表的なスコープ・クローズによるリージョナル・ジェットへの制限は、「席数:最大 76 席」「最大離陸重量:39トン(8万6,000ポンド)」である。このため、リージョナル航空会社は、90 席クラスのリージョナル・ジェットを、大手航空の要求でもあるファーストクラス(ビジネスクラス)を設け全体席数を 76 席に抑えて、大手航空ブランドで運航している。規制緩和の流れのなかで、この制限値は早晚緩和されるものとみられていたが、つい最近まで労使交渉は暗礁に乗り上げている。

## ●わずかに 0.6 トン重すぎる

MRJ90 の最大離陸重量は標準型で、39.6 トン(8万7,303ポンド)である。つまり、スコープ・クローズの制限値 39 トンより、わずかに 0.6 トン重いだけなのである。それでも制限オーバーには変わりなく、米国内では運航できない。

そこで、当面 50 機導入予定のトランスステイツ社のリーチ CEO(最高経営責任者)は、5 月にノースカロライナ州シャーロット市で開催された全米リージョナル航空コンベンションでの記者会見で、「欲しいのはもちろん 90 席クラスの MRJ90 なのだが、スコープ・クローズの制限値が変わらないのなら、軽い MRJ70(76 席/36.65 トン)への切り替えを考慮せざるを得ないかもしれない。決断のタイミングを計っているところだ」と述べている。

70 席クラスの MRJ70 を決定した後、重量制限が緩和される可能性も十分あり、トランスステイツ社として難しい判断である。一方、100 機導入予定のスカイウェスト航空 CEO のチャイルズ氏は、「現段階では、MRJ90 しか考えていない。とにかく、スコープ・クローズの制限値が交渉

この原稿は、ビジネスジャーナル 7.18 ([http://biz-journal.jp/2016/07/post\\_15934\\_3.html](http://biz-journal.jp/2016/07/post_15934_3.html)) の下原稿となったものです。

のテーブルに乗るのを待つだけだ」と述べている。

三菱航空機は米国の情勢を見て、MRJ70についても、MRJ90の後に型式証明がとれるよう準備を開始している。しかし、最良の策は、若干航続距離を犠牲にして、最大離陸重量 39 トンの MRJ90 アメリカ版型式証明を追加することである。なぜなら、世界のリージョナル・ジェット市場では、50 席、70 席クラスは退役の方向であり、航空会社は 90 席、100 席クラス以上に向かっているからである。

ましてや、米国国内線では大手航空の要求でファースト・クラス、ビジネス・クラスを設定するため、結果的に MRJ70 は全体座席 50～60 席の中途半端な使い勝手の悪い機材になる可能性が高い。最大離陸重量を下げることはボーイングでもよくやられることで、飛行試験が必要なわけでもなく、当局の書類審査だけで済む。

ただ、三菱としては多大なエンジニアリング・コストがかかり、また、重量制限が緩和されれば徒労となってしまうため、難しい判断を迫られる。

## ●ピンチはチャンス

MRJ90 の開発が足踏みし何度も遅延を繰り返すなか、今やリージョナル・ジェットで世界一の座にあるブラジルのエンブラエル社は、着々と新型機 E2 シリーズを開発中である。今年の 5 月 23 日には、予定より早く E190-E2(130 席クラス)の初飛行に成功し、航空会社への引き渡しも早まる方向。

MRJ90 の直接のライバルとなるのは、E2 シリーズで最も小さい 90 席クラスの E175-E2 であり、2020 年には航空会社に引渡し可能となっている。この E175-E2 には、MRJ90 と同様の燃費性能の高い新型エンジンが搭載され、MRJ90 の売りである燃費性能の優位性は小さくなってきている。

しかしながら、着目すべきはライバルである E175-E2 の重量である。同型機の最大離陸重量は、44.8 トン(9 万 8,767 ポンド)とスコープ・クローズの制限値より 5.8 トンも重いのである。とても調整できるレベルの差ではない。つまり、スコープ・クローズ制限がある限り E175-E2 の米国市場での出番はなく、MRJ90 が最大離陸重量を変えた場合、一人勝ちになる可能性すらあるのである。最大のピンチは、最大のチャンスでもある。

この原稿は、ビジネスジャーナル 7.18 ([http://biz-journal.jp/2016/07/post\\_15934\\_3.html](http://biz-journal.jp/2016/07/post_15934_3.html)) の下原稿  
となったものです。



5 月に初飛行に成功したエンブラエルの新型機 E190-E2 Photo C: エンブラエル

米国には、90 席クラスのリージョナル・ジェットは欲しいが、スコープ・クローズを気にして決断を躊躇している航空会社があいくつもある。もし三菱が最大離陸重量 39 톤の MRJ90 の型式証明の追加予定を早々とアナウンスすれば、堰を切ったように受注オーダーが増えるかもしれない。

多大なコストをかけて最大離陸重量 39 톤に変えた直後に組合の重量制限が緩和されて徒労に終わるリスクと、早期に最大離陸重量 39 톤をアナウンスして一気にアメリカ市場で受注を拡大するメリットを天秤にかけるならば、最大離陸重量 39 톤の MRJ90 アメリカ版型式証明の追加取得は、十分検討に値するものとする。

以上

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。