

2019. 5. 21

畑 啓之

三菱重工の航空機 MRJ はいよいよ来年中ごろに商用化されると

最近三菱 MRJ に関する記事を見なくなった。現状はどうなっているのだろうかと気になって調べてみたが、特に大きなニュースはないようだ。三菱重工のホームページでは MRJ に関する最新ニュースは 2015 年 11 月 11 日付けである。それ以降の報道はない。地道に計画が進んでいるということだろう。

三菱重工ホームページの最新情報

MRJ 初飛行を実施 2015-11-11

三菱航空機および三菱重工業は 11 月 11 日、次世代リージョナルジェット機 MRJ (Mitsubishi Regional Jet) の飛行試験機初号機による初飛行を実施しました。

三菱航空機ホームページ

2019 年 3 月 7 日 名古屋発：

三菱航空機株式会社は、ここ数年間に亘り、会社の発展と MRJ 開発の推進のために、組織体制を再編してきました。今後、さらにグローバル戦略を推進するため、2019 年 4 月 1 日付で役員、組織体制を変更いたします。

2019 年 3 月 27 日 名古屋発：

三菱航空機株式会社（以下、三菱航空機）は、米国連邦航空局（FAA）による MRJ の型式証明（TC）飛行試験開始に向けて、LOA を FAA より取得したことをお知らせいたします。LOA 取得に伴い、FAA チームが型式証明の活動を支援するために MRJ に搭乗することができるようになります。昨年 12 月の国土交通省航空局（JCAB）からの許可取得に続くものです。（続く）

2019 年 5 月 13 日 名古屋発：

三菱航空機株式会社（以下、三菱航空機）は米国時間 5 月 10 日、グループ会社である米国三菱航空機株式会社（以下、米国三菱航空機）の新本社のオープニングセレモニーを開催しました。米国ワシントン州レントンに移転した新本社には、設計や販売をはじめマーケティング

ング、カスタマーサポートなど、主に三菱リージョナルジェット (MRJ) の最終的な開発業務を担当するグローバルチームのメンバーが勤務しており、将来的な製品開発においても重要な役割を担います。

(中略)

三菱航空機は TC の取得、ならびに 2020 年半ばに予定しているローンチカスタマー 全日本空輸株式会社 (ANA) への初号機納入に向け、引き続きワシントン州で TC 飛行試験を実施していきます。

今までに大きな試練があった。Wikipedia によると今までに 5 度の納入延期が発表され、今の予定では 2020 年半ばに機体が納入されると。

MRJ (Wikipedia)

2017 年 1 月 20 日、機体を制御する電子機器の配置を見直しするなど設計変更が必要となったため、航空会社への納入開始予定が 2018 年半ばから 2020 年半ばへと 2 年間延期されることが判明した(5 度目の納期延期)。報道によれば、理由は耐空証明を行う際、極端な状況(機内での爆発、キャビンからアビオニクス・ベイへの水漏れなど)での継続的な運用のために認定要件を満たす必要があることが判明したため。

2018 年 12 月、型式証明 (TC) 取得のための飛行試験の許可証にあたる、飛行試験開始確認書「TIA」を国土交通省から受領した。

2013 年にウォッチングしたときには次のようになっていた。この時点からでも計画は遅れに遅れたことになる。

三菱重工、飛べない日の丸ジェット MRJ

これは、日本経済新聞 2013 年 10 月 29 日付けに掲載された小さな記事である。すでに 165 機の確定受注を得ているが、その納入時期が延び延びになって行っている、というのである。経済産業省の後押しもあり、日本単独でのジェット開発となったが、それが裏目に出ているようだ。

記事には『MRJ の部品はおよそ 95 万点と自動車の 30 倍以上で、その 7 割は国外から集まってくる。「詳細な仕様を教えてくださいなればつくれるはずがない」とは、ある外資系

部品メーカー幹部。三菱重工が「組立メーカー」の役割に不慣れなことが、遅延の原因のひとつだ』と記されている。

日本人はそんなに複雑でないもの、たとえば乗用車などは現場合わせて器用に作り上げる能力を持っているが、航空機などの巨大プロジェクトを遂行していくのは苦手なようだ。これは以前から言われていることである。今回、その悪い例をまた一つ作ってしまったことになる。巨大プロジェクトを実施していくためには、その実施の仕組みが明確に練り上げられていること、そして、トップダウンで仕事が計画通りに進んでいくことが必要となる。この両方にあまさがあり、今回の結果となっているのではと想像する。とくに、日本人はトップダウンが上手ではない。

プロジェクトに関する書籍は多数出版されているが、それを実地で経験していかなければ自分のものとならない。この経験のチャンスが少ないことも、今回の結果を招いているのではないか。経済産業省に頼ることなく、民間活力を活かして自発的に経験のチャンスを作っていくことが大切となってくる。国を頼ろうとする心が失敗につながる。

三菱 MRJ (Wikipedia、2013.10.30)

2008年9月の時点では、2011年に初飛行、2013年に納入を開始する予定だったが、2009年9月、胴体と主翼の設計変更にともない初飛行を2012年第2四半期に、初号機納入を2014年第1四半期に見直した。

2010年9月15日に詳細設計の段階から製造段階に移行したと発表した。2012年4月には、開発並びに製造作業の進捗の遅れから、試験機初飛行を2013年度第3四半期に、量産初号機納入を2015年度半ば～後半に延期になった。

2013年8月22日には装備品について、パートナー各社と協力し、安全性を担保するプロセスを構築することに想定していたよりも時間が必要だとして3回目の開発スケジュール（試験機初飛行予定を2015年第2四半期に、初号機納入予定を2017年第2四半期に）の遅延を発表。しかし、装備品のパートナー各社と安全性を担保していくプロセスおよび納入時期について合意し、早期量産体制構築の準備も進め量産工程を加速し可能な限り早く市場投入する計画も発表した。

2012年6月時点の私のメモ書きより

国産ジェット旅客機 MRJ の完成時期がまた遅れる 巨大プロジェクトと日本人は相容れないのか？

自動車で培った擦り合わせ技術は、航空機には利用できないのか。これは YS-11 以降、本格的な航空機を造ったことのない日本の宿命なのか。宇宙産業は多くの苦しみの末に現在がある。この産みの苦しみは、経験を積み上げるに必要な代償であったのか。

日本人は小さな工夫には長けている。また、経験をこつこつと積み上げることにも長けている。しかし、全体像をつかみ（鳥瞰）、計画し、それをプロジェクトとして動かしていくには向いていないようにも見える。日産自動車もゴーン氏が立て直した。日産にはもともと立ち直るだけの実力があり、ゴーン氏は単に方向づけをただけと見ることもできる。将来のあるべき姿を描いて方向づけをすること、これがプロジェクトを動かすマネジメント力である。

今の日本の自衛隊が仮に軍隊へと代わり、そして仮に戦争を行なったとき、日本は勝利することができるであろうか。第二次世界大戦時の日本人と比べて今の日本人はその論理思考に磨きがかかったであろうか。否、竹槍で B29 を突きに行く精神構造は何も変わっていないかもしれないし、無欲・無気力になった分、勝利からは遠退いたかもしれない。

グランドデザインを作り、それをやり切れる、論理的で実行力のあるリーダーが今の日本に求められている。