

寸言

三菱航空機株式会社
取締役社長

川井 昭陽



MRJご披露に臨んで

三菱航空機株式会社 社長の川井昭陽です。

この度は、我々が開発を行っているMRJ (Mitsubishi Regional Jet) を皆様へご披露することができました。このような機会に寄稿させていただくことを御礼申し上げます。

三菱は第1次大戦中の大正3年（1914年）に三菱合資会社と長崎造船所で飛行機研究を開始、大正5年に航空エンジン製作を開始、大正8年には航空機の製造工場を名古屋に新設し航空機事業の歴史が始まりました。

長期的な計画のことを「百年の計」と申しますが、まさに三菱の航空機事業は、創業百年を迎えることとなりました。この事業百年の時期に開発を進めているMRJは、まさに次の百年を見据えての大プロジェクトと言ってよいかもしれません。

現在、10月18日には飛行試験機の初号機をご披露しましたし、全機の静強度試験を含めた各種試験も着々と実施しております。MRJは次の大きな目標である初飛行に向けて準備を進めている段階です。ロールアウトでお披露目をした初号機に続く飛行試験機も順調に製造が進んでおります。

航空機産業は裾野が広い産業と言われています。しかしながら従来の日本の状況では、その広い裾野産業が十分に発展しているとは言い難い状況が長い間続いております。

MRJは、日本で組み立てが行われているというものの、採用している装備品の多くは、エンジンを含め海外からの輸入品です。今の時点では、国産品を採用したくても、国内では品質・安全性・価格といった条件を満足す

る装備品を見いだすことが困難な状況だからです。

現在の日本の航空機産業は自動車産業の約1/40の規模ですし、世界の各国と比較してみると、米国の1/10、英国・仏国の1/3~1/4しかありません。日本の工業力水準を考えれば、もっと大きな規模があったとしても決して不思議ではないはずです。しかも20年後は、全世界で運行される航空機の総数は、2倍以上になるという予想もあります。このような背景を考えれば、今後の航空機産業は着実に拡大する成長産業と言えるでしょう。

日本が保有している工業技術力をもってすれば、間違いなく日本は航空機産業の部門においても、世界において重要な地位を占める実力を持っているはずです。

一方、航空機は安全性については非常に厳格であり、航空機搭載品に対しては厳しい品質要求が課せられています。また、各製品が持たねばならない品質を証明するためには、ある決められた手順に基づいた証明が要求されることも事実です。

適切な証明方法の知識と新しい航空機産業へのチャレンジ精神をお持ちいただければ、必ずや日本は、全世界の航空機産業の重要な拠点になると信じています。その結果は、日本で開発・製造された製品が、さまざまな航空機に搭載されて、全世界の空を飛びまわることになるでしょう。

その夢が現実のものとなった時、MRJは本当の意味で、世界に認められる国産機として羽ばたいているでしょう。