

一般調査報告書

ファンボロー・エアショーの状況とGNIミッション参加報告

7月9日から15日までの7日間にわたり、英国ロンドン郊外のファンボローにおいて、第48回ファンボロー国際航空ショー2012 (Farnborough International Airshow 2012 : 以下、エアショーと記載)が開催されました。

ファンボロー・エアショーは、パリ・エアショーと1年毎に交互に開催される航空宇宙産業の展示会であり、パリ産業情報センターにおいても、これまで数回レポートを報告していることから、エアショーの概要についてご存知の方も多いと思います。



そして、今回パリ産業情報センターは、グレーター・ナゴヤ・イニシアティブ協議会（以下、GNIと記載）及び日本航空宇宙産業フォーラム（Japan Aerospace Industry Forum : 以下、JAIFと記載）のミッションに参加し、エアショーで開催されたシンポジウムにおいて、愛知県の航空宇宙産業をPRしました。

今回のレポートでは、ファンボロー・エアショーの状況のほか、GNIミッションの参加報告、そして、エアショーの成果とも言える航空機受注状況の動向について報告します。

<ファンボロー・エアショーについて>

ファンボロー・エアショーは、プライベート・ジェット専用空港であるファンボロー空港がそのまま展示会場となっています。エプロンにはあらゆる種類の航空機が展示されているほか、展示会場では、様々な航空機部品からエンジン、主脚等の大物までが展示されています。また、主要なメーカーは、展示会場とは別の「シャレー」と呼ばれる展示・商談スペースを持っており、重要な商談についてはそで行われます。

今年のエアショーにおいては、初めて展示される新型機はあまりありませんでしたが、ヴァージン・ギャラクティック社の宇宙船「スペースシップ2」が展示され、会長のリチャード・ブランソン氏から、2013年12月に打ち上げるとの発表があったところです。



展示会場の様子(上)と
スペースシップ2(下)

また、期間中には、さまざまな航空機によるデモフライトが行われ、来場者の関心を集めています。軍用機のデモフライトはとても大きな音になることから、商談やセミナーが聞こえないこともあるほどです。なお、最終2日間の土・日曜はパブリックデーとして、一般客がデモフライトを楽しみます（展示会場は金曜までに片付けられてしまいます）。

〈GNI ミッションへの参加〉

今回のエアショーでは、中部航空宇宙技術センター（C-ASTEC）、グレーター・ナゴヤ・イニシアティブ協議会、中部経済産業局、名古屋商工会議所等と連携して、C-ASTEC の三田敏雄会長（中部電力㈱代表取締役会長）を団長としたミッション派遣に参加し、航空宇宙産業の集積地である愛知・名古屋を PR することとなりました。

エアショー展示会場内にある UKTI（英国貿易投資総省）スタンド内にあるセミナールームにおいて、エアショーに参加する主要海外企業・各国工業会・政府機関等に対する GNI シンポジウムを開催し、10月に本県で開催される国際航空宇宙展（JA2012）や国内中小企業の最新情報を提供することにより海外関係者の呼び込みを促進し、確度の高いビジネスマッチング実現に繋げるのが目的です。

最初に三田会長から、当地域がモノづくりの集積地であることを説明・挨拶し、次に紀村中部経済産業局長から中部地域の航空宇宙産業の集積と、中部地域として大学・研究機関を加えた JAIF を発足させ、中小企業の航空宇宙産業の取組から、炭素繊維素材等の研究まで幅広い活動を実施していることを PR されました。

また、トヨタ自動車㈱の栗岡顧問からは GN 地域の航空宇宙産業の集積や、航空機の研究開発、特に極超音速機や風洞実験の研究開発について説明があり、日本航空宇宙工業会の秦専務理事からは、10月に開催される JA2012 の開催準備状況の説明や、参加促進のための PR がありました。

そして、愛知県からは、本県が航空宇宙産業の拠点であるとともに、昨年12月に「アジア No.1 航空宇宙産業クラスター形成特区」に指定され、今後はフランス・トゥールーズに匹敵する地域にしていくことや、「愛知県飛行研究センター」を設置して、JAXA と連携しながら航空機の研究開発を推進を促進していくこと、日本一の産業集積を生かしながら、大型補助金を始めとした様々な企業支援策を創設し、企業誘致に積極的に取り組んでいることを PR しました。

参加者の反応は上々であり、シンポジウムの終了直後に数人から「愛知県に関する詳細な話が聞きたい」というリクエストがあったほか、JA2012 に関する問合せも数多くありました。リクエストのあった方に対しては、後日に各ブースを回り、個別に説明を実施しながら本県の航空宇宙産業の取組や、JA2012 を PR したところですが、今後も講演などを通じて、本県への企業誘致や県内企業進出に繋げることは重要なことと感じました。



シンポジウムでの三田会長挨拶(上)と
本県航空宇宙産業のPR(下)

＜MRJ シャレー訪問と受注状況＞

次にミッション団はMRJ シャレーを訪問しました。シャレーでは三菱航空機㈱の江川社長以下、大江の業務部、営業部の方々や欧州三菱航空機㈱の皆様にお会いでき、とても精度の高いCGでの説明や、「これ以上は遅らせない」と言った、製造スケジュールに関する説明を受けることができました。

そして実際に客室模型を見させていただきましたが、写真上部のシャレーとは異なる別棟のシャレーにおいて、MRJの客室模型を見学することができました。

ご存知かも知れませんが、ボーイングやエアバスのような中・大型機材の場合は、機内の客室はエアラインの特別注文によりデザインが変わるのに対し、MRJのような小型機の場合は、メーカー仕様のまま機材が使われることから、客室のインテリアは非常に重要な要素となっています。

MRJは、省燃費型エンジンの搭載や炭素繊維素材の活用等により、従来より約20%燃費を節約できることや、静かな機材というメリットがありますが、インテリアについても、随所に素晴らしい点が見られました。

まず「和」の演出として、客室の照明が富士山をモチーフにしたデザインとなっていることや、客席の読書灯パネルも和風（枯山水のイメージ）になっており、日本が得意とする「おもてなしの空間」が実現されていると感じました。

また、快適性についても、エンブラエルやボンバルディアより客室の天井高や横幅が大きいだけでなく、荷物の収納においてIATA（国際航空運送協会）の基準に基づく最大の手荷物が収納可能なことの説明がありました。

さらに、特筆すべき点として、今回は椅子とテーブルが更なる進化を遂げていました。



写真左側の椅子ですが、座面の奥行きは30cm程度しかありません。皆さんは通常、椅子に太腿を載せて座っている感じでしょうが、これは腰で座っているという感じになります。椅子自体も特殊な加工により薄くなっており、客席間隔がとても余裕のある感じです。また、この椅子はリクライニングする際、座面自体が少し前に出ることにより、後部座席にプレッシャーを掛けずに楽な姿勢になることができます。

また、写真右側のテーブルですが、通常の航空機のテーブルは上から90度の角度で曲がって降りてきますが、このテーブルは奥の部分が下にスライドするようになっており、座



MRJ シャレー(上)と
客室実物大模型(下)

席の足の部分に余裕があるように設計されています。少し小さいと思ったのですが、三菱航空機の方の説明では、A5サイズのパソコンが置けるようになっているとのことです（タブレット端末の普及を見越しているとのこと）。

このようなきめ細やかな対応は日本ならではの技術であり、機体以外の内装品と言われる分野においても、日本は、世界と十分に戦うことができるのではないかと感じました。

さて、MRJは製造工程が少し遅れており、受注も少ない状況でしたが、今回の訪問では、三菱航空機側の方々は切迫感が全くなく、むしろとても明るく対応していただきました。個人的に「受注があったのかな」と思っていました。が、予想通りに7月12日、米地域航空大手のスカイウエスト社から100機を受注することで基本合意したとの発表がありました。ほぼ1年ぶりとなる今回の契約で、受注総数は230機となり、ついに初の国産旅客機であるYS-11の182機を上回ったこととなります（その後、7月30日にベトナム航空が20機購入するとの報道もあり、受注総数は250機となる見込み）。

B787も経済・環境性に優れた機材であり、初飛行前にもかかわらず850機以上の受注を集めていましたが、開発遅延が相次いだために、B787に見切りをつけた航空会社もありました。MRJも現在同様の動きとなっていますが、開発遅延がこれ以上起こらないようにし、初飛行を計画どおり来年第3四半期に実施すれば、更なる受注が集められるはずで。パリ産業情報センターも、今後、更なるPRを実施していきたいと考えています。

<エアショーの成果について>

今回のエアショーに参加して思ったことは、展示会場が「比較的空いている」ということでした。2年前のトレードビジターは12万人でしたが、今回は10万7千人であり、新型機の発表がないことだけでなく、欧州経済の不透明な動向を反映したものと思われま。また、パブリックデーでの入場者も2年前の13万人に比べ、10万人という結果となっています。

また、会場内では日本企業のトレードビジターはかなり見かけたのですが、これまでと比べ、日本の中小企業の出展は少なかったと思います。秋には愛知・名古屋においてJA2012が開催されることから、今回は出展を見合わせるという意見も聞きましたが、日本のエアショーよりも規模が大きく、約1500社もの出展のあるファンボロー・エアショーに定期的に出展し、出展者の知名度を上げていく努力も必要ではないかと感じました。

しかし、エアショーの実績とも言える受注額は、2年前に比べて大幅に伸び、53%増の720億ドルとなりました。これは過去最高であった2008年での880億ドルの次に多い受注額となっています。

今回はボーイング社がB737MAXを始めとする次世代型機において、396機の受注を受け、受注総額が370億ドルとなりました。エアバス社はA320を始めとする機材で115機、169億ドルに留まっています。



展示会場前も比較的空いている様子

双方の受注状況に共通することは、「機材の小型化」であり、国際・国際線を問わず、200名以下の機材で、燃費の改善された改良型が売れ筋となっています。今後もそのような状況が続くのではないかと考えられます。

また、ボンバルディア社が35機、ATR社が24機となっておりますが、それと比較してもMRJの100機の受注は特筆すべきところであり、今後は、リージョナルジェットとしては100席程度の機材が売れ筋となると思われました。そういった意味においても今後のMRJの受注状況は世界が注視しているところであり、MRJの更なる受注を期待したいと考えています。

さて、パリ産業情報センターもGNIミッションの参加後に、対日投資に関心のある企業ブースを訪問し、GNIシンポジウムと同様のPRを実施しました。各社の反応は高く、そのうち数社から「愛知県データを送付して」というリクエストや、「愛知県における大学・研究機関に関するデータを送付して」等のリクエストをいただきました。また、実際に愛知県を訪問したい等のリクエストもいただいております。今後フォローアップを通じ、具体的な誘致につなげていきたいと考えております。

パリ産業情報センターとしては、県の重点産業である航空宇宙産業を集中的に着目して、これからもこのマーケットの動向を、迅速かつタイムリーに調査してまいります。