

【航空宇宙システムカンパニー
プレジデントに聞く】

航空宇宙システム事業の
近況と今後の展開

航空宇宙システムカンパニーが発足しましたが？

当カンパニーは2018年4月に、従来の航空宇宙カンパニーとガスタービンビジネスセンターの航空エンジン部門を統合して、エンジンを含む航空宇宙システムを総合的に扱う組織として生まれ変わりました。

この統合は、市場の成長分野に経営資源を重点配分するとの意思の下で行われました。機体とエンジンのシステムインテグレーション技術の融合による技術力の強化、連携事業の拡大、生産拠点の拡大による生産能力の向上など、一層のシナジー発揮により事業を強化することが目的です。組織編制においては、共通の製品群を扱う事業体をプロジェクト本部として位置付け、組織的に独立させることで責任体制を明確にし、それぞれの戦略を一層迅速に実行できる体制としました。

航空宇宙システム事業の近況はいかがでしょうか？

当カンパニーの主力事業である、防衛航空機、民需航空機、航空エンジンの3つの分野について紹介します。

防衛航空機事業では、「P-1固定翼哨戒機」(P-1)と「C-2輸送機」(C-2)の開発プロジェクトを完了して、現在は量産段階にあります。「P-1」では2018年度から年間5機ずつ、「C-2」では2018年度に3機の納入を計画しています。また、条件付きで輸出を認める防衛装備移転三原則が2014年に制定され、政府方針の下で輸出可能となる中、昨年には「P-1」はパリ、「C-2」はドバイの国際航空ショーで実機展示が行われ、各国からの両機種への注目度が高まっています。

民需航空機事業では、世界的な需要拡大傾向を背景に、ボーイング社向け分担生産品の製造が活況です。名古屋工場における「ボーイング787」(787)向け前部胴体などは月産12機と高操業を続けています。「ボーイング777」の後継機である「ボーイング777X」については、名古屋工場における新工場および米国現地法人KMMのリンカーン工場に新設した製造ラインを2017年5月より稼働開始して、翌年2月より出荷を開始しています。そこでは、ロボットを初めとする数多くの新技術を駆使した製造設備を用いて、自動化・高速化・品質安定化に取り組んでいます。

航空エンジン事業では、中圧圧縮機・ギア・燃焼器の3モジュールに注力して事業を推進しています。ロールス・ロイス社大型ターボファンエンジン「Trentシリーズ」用



並木 祐之 常務執行役員
航空宇宙システムカンパニー プレジデント

圧縮機の開発作業が佳境に入り、量産出荷数も大幅に増大しています。プラット・アンド・ホイットニー社エンジン「PW1500G」は燃焼器の開発と生産を担当し、2017年から量産出荷を開始するなど好況です。

航空宇宙システム事業の今後の事業展開をお聞かせください

防衛航空機分野では、「P-1」と「C-2」の量産を着実に推進するとともに、近代化や派生型などへの発展を検討しています。また、長年培った完成機メーカーとしてのシステムインテグレーション能力を活用して、新規プロジェクト受注とシェア拡大を図ります。さらに、修理や補給に関連する事業の拡大も目指しています。

民需航空機分野では、ボーイング社との国際共同開発で磨いた世界トップ水準の技術力、そして最先端設備による生産能力と高い品質により新興国の追随を許さない競争力を維持しながら、IoT活用などによるさらなる生産性向上と将来の事業拡大に向けた体制整備を図ります。

航空エンジン分野では、現在のモジュールサプライヤとしての技術力をさらに向上させ、エンジンの基本設計から参画するモジュールインテグレータとしての地位を確立します。加えて、アフターマーケットビジネスの拡大による収益確保にも注力します。また、将来的には自社ブランドエンジンを開発して供給することを目指しています。

最後に

「P-1」、「C-2」、「787」といった大きな開発プロジェクトの区切りを迎えた現在、当カンパニーは次の時代に向けて、防衛や民需におけるさまざまな新しい事業にチャレンジすべき時に来ています。既存事業を着実に成長させながら、さらなる発展に向けた取組みを強力に進めていきます。