



三菱ジェットと明暗、開発難航の中国「C919」が実用化できた理由



中国の国産ジェット旅客機「C919」が5月28日、初の商用飛行に入った。上海に本社を置く中国商用飛機（COMAC）が製造を手がけたが、開発は難航。度重なる就航延期に見舞われたが、なんとか初飛行にこぎつけた。

三菱重工業<7011>子会社の三菱航空機（現・MSJ資産管理、会社清算準備中）が手がけていた「三菱スペースジェット」は、6度にわたる就航延期の末に2023年2月7日に開発が中止された。両機のサイズはかなり違うが、同様に開発に苦労した両機の「明暗」はどこで別れたのか？

少なくとも4度の延期、開発が難航したチャイナジェット

「C919」は少なくとも4回の開発延期に追い込まれている。試験機の開発は2009年9月に始まり、2015年11月に完成した。当初、試作機は2014年に最終組み立てが完了し、2015年に試験飛行、2016年の就航を目指していた。

しかし、試作機の生産遅れから試作機の初飛行は2017年5月にずれ込み、就航開始は2018年に延期。その後、2020年、2021年と延期が続き、ようやく就航の運びとなった。

「C919」と「三菱スペースジェット」のスペック比較
機種名COMAC C919三菱スペースジェット

生産国
中国
日本

生産会社
中国商用飛機
三菱航空機

開発開始
2009年
2008年

試作機初飛行
2017年5月
2015年11月

初就航
2023年5月
開発中止（2023年2月）

乗客定員
156~174人
69~88人

全長
38.9m
33.4~35.8m

全高
11.95m
10.3~10.4m

全幅
35.8m
27.8~29.2m

エンジンメーカー
米CFMインターナショナル*
米プラット・アンド・ホイットニー

巡航速度
834 km/h（マッハ0.785）
829km/h（マッハ0.78）

最大航続距離
5555 km
3770km

機体価格
6億5300万元（約130億円）
40億~50億円（予定）

*米GE・アビエーションと仏スネクマが折半出資した合併会社

「国内専用機」で商用化にこぎつけた

「三菱スペースジェット」と同様に開発が伸びに伸びた「C919」が就航にこぎつけた理由は、型式証明の戦略にある。「三菱スペースジェット」は米連邦航空局（FAA）の型式証明を受けられず、ついに開発を断念した。開発を断念した「三菱スペースジェット」（三菱航空機ホームページより）

一方、「C919」はFAAはもとより欧州航空安全機関（EASA）の型式証明の取得も先送りし、中国民用航空局（CAAC）の型式認定のみで量産に踏み切った。「国内専用機」ゆえに、「型式認定の壁」を乗り越えて就航にこぎつけたのだ。

これは中国の国土と人口が、日本とは比べ物にならないくらい大きいことによる。国内線だけで十分なニーズがあるからだ。マーケットサイズの大きさが「C919」の実用化につながったと言える。

もっともCOMACは「C919」は「国内専用機」と割り切っているわけではない。2017年4月にはEASAにも型式証明を申請しており、将来の国際線就航や輸出も考慮しているようだ。

ただ、度重なる開発延期で「C919」の機体価格は当初予想価格の約2倍となる6億5300万元（約130億円）に跳ね上がっている。これは同機と競合する「エアバスA320 neo」や「ボーイング737 MAX」と変わらない。「C919」が世界の航空機市場で戦うためには、生産コストの大幅な削減が必須だろう。

文：M&A Online

関連記事はこちら・「市場好調、大手不在」なのに小型旅客機メーカーが苦戦する理由・相次ぐ「事業撤退」三菱、東芝などの大手も