ＭＲＪまた延期　中部企業、人員の再配置も

2017/1/24 7:01 | 日本経済新聞　電子版

三菱重工業は23日、子会社の三菱航空機（愛知県豊山町）が開発中の国産ジェット旅客機「ＭＲＪ」について、初号機納入時期を2020年半ばに延期すると正式に発表した。操縦系統の機器の配置を変更するためで、20年に月10機としていた量産計画も見直しに入る。ＭＲＪの量産を見据えて中部のサプライヤーは設備投資や採用増を重ねてきたが、従業員を別部門に配置換えする動きも出始めた。

「中部のパートナーには、ご心配とご迷惑をかけて申し訳ない」。23日、三菱重工が東京都内で開いた記者会見。宮永俊一社長は、製造を支える関連企業に、度重なる開発の遅れを陳謝した。

ＭＲＪの初号機納入が２年遅れ、中部の関係先への影響が懸念される（愛知県営名古屋空港）

三菱重工は機体の改修時期を精査しており、量産計画も「全体の納期に合わせてレートを決めていく」（三菱航空機の岸信夫副社長）。当初は月産１機程度、20年初旬に同10機としていた生産計画も、後ろ倒しになる可能性が濃厚だ。

愛知県内のあるサプライヤーによると、現場では既に生産レートが月１機以下のペースに落ちているという。このためＭＲＪ関連の作業に関わっていた従業員を、航空機以外の事業への再配置を始めた。「設計見直しの完了まで、生産も一時的に止まるのではないか」との疑念も膨らむ。

別のサプライヤーも従業員の配置換えを検討。三菱重工側から大まかな量産計画は示されているが、受注契約は１機ごとに行っているため、三菱重工側から人件費の補填などは見込めない。「経営的に痛手であることは間違いないが、他社のせいにばかりしていられない」と話す。

中部は国内の航空機産業の生産額の５割を占める産業集積地で、産業の裾野は広い。三菱重工によると、ＭＲＪの装備品の３割は国内メーカーが製造。中部企業も、機体組み立てや部品製造、表面処理などを手掛けている。ＭＲＪの納期がこれ以上延びれば、関連企業の設備投資の冷え込みにもつながりかねない。

三菱ＵＦＪリサーチ＆コンサルティングの長尾尚訓主任研究員は「航空機は長期的に生産計画を決めており、突発的な受注が発生しにくい。米ボーイング機など、ＭＲＪ以外の受注がない企業は投資回収が遅れるだろう」と指摘。「ボーイングも原油安で一部の減産を決めており、今回のＭＲＪの再延期が追い打ちになりかねない」と話している。（広瀬洋平）

本サービスに関する知的財産権その他一切の権利は、日本経済新聞社またはその情報提供者に帰属します。また、本サービスに掲載の記事・写真等の無断複製・転載を禁じます。

Nikkei Inc. No reproduction without permission.