

OWO の皆さん

Aviation Go News 414 号を送ります

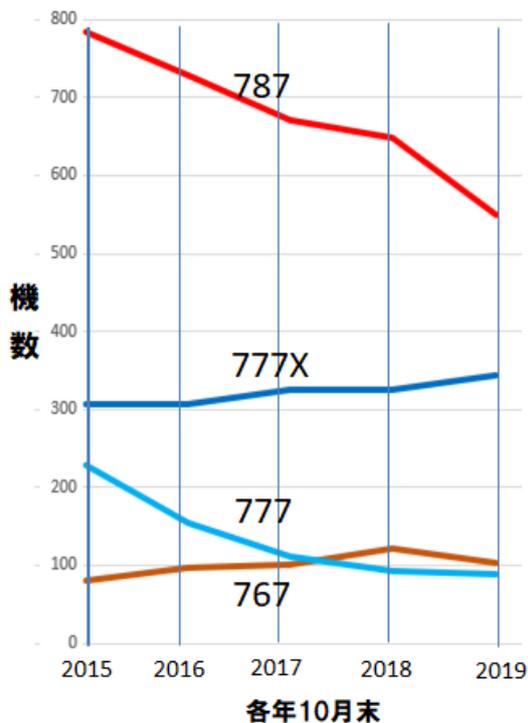
今年もあとわずかとなりました

今年はこの **Go News** あまり景気の良い話を書けず残念なことです  
きっかけは **Boeing737** の飛行停止でいまだに再開の見通しがつかず  
来年にはと期待をかけているところです。

榊達朗

## 2020年は果たして回復するか？

受注残機数経緯



今年もはや12月（師走）も半ばとなり来年のことが気になる時節となった。今年はあまり良いNEWSがなく民間航空機業界はなんとなく活気が薄れた年となった。エンジン業界だけは前号で紹介したように増産傾向で活気にあふれていたが。

左の図は各機種のごく5年間の10月末での受注残の機数を示す。比較のためデータの揃う10月末を取った。

**787**：2015年には受注残機数が800機を超え、エアラインの需要に応じて月産10機から2016年4月からは12機、2019年当初からは月産14機へと増産してきた。計画では2021年までこのペースで進む。今後の受注状況では生産調整（減産）があるかもしれないが当分は順調な生産が継続されるであろう。

**777X**：2013年開発開始以後300機を超える受注があったが2016年以降は受注が伸びていない。

2019年3月にロールアウト（初号機完成）したもののエンジン不具合による遅延で初飛行が遅れている。初飛行は2020年、納入は更に伸びるようである。

**777**：777Xの開発開始に伴って受注は減じ、生産機数を月産8.3機から現在では3.6機と半減、受注残も100機と少なく、777Xの量産への継続が遅れると当分は苦しい状況が続く。

**767**：旅客機としての生産は2014年に終了したが、その後は貨物機と空中給油機で月産3.5機の生産が続いている。米空軍の空中給油機は数百機の需要があり今後少量生産ではあるが相当長期間継続するであろう。

**737MAX**：受注残は4,525機と大量に抱えているが、3月以降の飛行停止で納入は止まったまま年越しをしそうである。その後も生産を続けているため、出荷できない機体が相当機数となり最大の難題である。2020年初めには飛行再開を目指しているが、再認定や飛行訓練等で簡単には進まないようである。日本の企業には大きな影響は今のところないのが幸いである。