

OWO の皆さん

Aviation Go News401 号を送ります

29日には総会も終了し、新年度の始まりです。6月のバリエアショウを迎えましたが今年には大きな動きはなさそうです。Boeingが新型機NMA(797)の開発開始をとの話題も737MAXの事故等で非現実的となりました。A321LRXの去就が気になるところです。777Xはこの3月に完成社内でのお披露目(ロールアウト)が終了、そろそろ初飛行のニュースが聞けるものと待っているところ。

三菱航空機がMRJの名前を「スペースジェット」に改名、70席機の開発も視野に入れての戦略見直し、確か100席構想もあったのだが どうなったのか。

榎達朗

貨物機 航空機による貨物輸送の歴史は古い。1903年ライト兄弟が動力機の飛行に成功して10年後、英国で貨物輸送が始まり、次第にのそ便利さ、速さが買われ郵便物の輸送を主に世界中に広がった。本格的な航空輸送はジェット大型機の出現でその輸送量は年々増加している。今では生鮮食料品や高価な電子機器など運賃は高が速さで勝負するものがどんどん航空輸送に移りつつあ。旅客機の中古を貨物機に改造するだけでなく貨物専用の機体として開発製造されるようになった。下の写真のようなジャンボジェット機747-400Fや777F、A330-200Fが貨物専用機として生産されている。 @2019.03末



機種	確定受注機数	受注残機数
747-400F	166	0
747-8F	107	219
767-300F	216	63
777-F	217	57
A330-200F	42	4
合計	748	343

貨物機は外観的には窓がなかったり、貨物積み下ろし用の大きな扉があるほかは旅客機と大きな差はない。特殊な例では機体部位を運ぶ飛行機として Boeing のドリームリフター(747改造機)が787の胴体、主翼を日本から米国へ運んでいる。AirbusもA330を改造したベルーガがある。航空貨物機を専門に運航する航空会社も多く、日本にはANA Cargo, 日本貨物航空(NCA)、米国ではフェデックス(FedEx)やユナイテッド パーセルサービス(UPS)等が大手である。

需要予測 2037年までの需要予測は

予測企業	新製貨物輸送機		旅客機の改造機	
	大型広胴機	細胴機	大型広胴機	細胴機
JADC	528	520	623	853
Boeing	490	430	460	1100

767は旅客機の生産は終了したが、貨物専用機と空中給油機で当分生産は続く。

予測企業によって若干の差はあるが 概ね年間数十機の需要が見込まれる。

新製機の価格は同等旅客機の価格とほぼ同じか少し安い程度(例えば777F:340M\$に対し777-300:360M\$)。旅客機の中古機(運航10-20年)の改造費と耐用年数から新製機を取るか、改造機を取るかが決まる。

中古旅客機の貨物機への改造企業は台湾、中国に多く結構事業成果を上げている。2010年6月OWOの海外研修で訪問した中国の厦門にあるTAECOはその後も成長を続けている。

日本にはまだ改造専門会社はなく改造人件費の高低が事業の成果を左右する。今後はMRO事業と共に盛んになるであろう。