

ナローボディ機のエンジン整備逼迫

■IATA、運航制約に警鐘

国際航空運送協会（IATA）は6月24日、最新世代のナローボディ機向けエンジン整備に関する調査報告書を発表した。ナローボディ機（単通路機）は世界の航空機材の中で機数が多く、旅客航空ネットワークを支える主力機材となっている。ボーイングの市場予測によると、ナローボディ機は2024年時点で世界の機材数の66%を占め、44年には72%に拡大する見通し。こうした量的に大きな市場でエンジン整備の遅れが生じ、航空会社の機材繰りに影響が出ている。

報告書は、コンサルティング会社Emertonと共同でまとめた。対象は、CFM インターナショナル製の「LEAP」エンジンと、プラット・アンド・ホイットニー（P&W）製のギヤード・ターボファン（GTF）エンジン。いずれもA320neoファミリーやB737 MAXなど、最新世代のナローボディ機に搭載される主力エンジンだ。IATAは、耐久性問題や部品不足、予備エンジン不足により、整備待ちの機体が増えていると指摘した。

エンジン整備では、機体からエンジ

ンを外して整備工場で分解・検査・修理を行う「ショップビジット」が必要になる。IATAとEmertonは、LEAPの年間ショップビジット需要が25年の600～800回から40年には5000回超、GTFが約1000回から2000回超へ増えると予測している。足元では、エンジン内部部品の材料不具合に伴うGTFの粉末金属問題などを背景に、整備待ちなどによるGTF搭載機の運航停止が増えている。25年3月には648機でピークとなり、同エンジン搭載機全体の28%に達した。

能力増強だけでは不十分

国際航空貨物ではワイドボディ機の役割が大きいですが、ナローボディ機は旅客航空ネットワークの基盤を担う。整備の滞りが長引けば、航空会社は旧型機の運航継続やリース延長、追加機材の手当てを迫られ、供給計画にも影響する。IATAは、メーカーによる整備能力の増強だけでは不十分とし、部品供給の拡大、修理手段の拡充、独立系MRO事業者も含めた公平な市場アクセスが必要だとしている。