©海事プレス社2026 禁無断転載

Daily Cargo

国際物流業界トピックス

B777F型機、29年まで生産想定

■ボーイング

ボーイングは、B777F型機について、2029年までの生産・納入を会計上の計画に織り込んだ。米連邦航空局（FAA）が環境規制の適用除外を承認したことで、従来の期限だった27年末を超えて供給を継続できる。後継のB777-8F型機への移行期の大型貨物機需要に対応する。

10月27日付の2026年7～9月期四半期報告書によると、旅客型を含むB777プログラム全体の累計想定生産機数を21機増の1849機に引き上げた。過去の生産分を含む会計上の数値で、21機の新規受注を示すものではない。

B777F型機は新たな燃料効率基準に適合せず、原則として28年以降、新造機の初回耐空証明を取得できなくなる。FAAが9月に承認した適用除外では、28年1月1日から31年1月1日まで、最大35機への初回耐空証明の発行を認めた。ただし、35機すべての受注・生産が確定したわけではなく、今回の会計上の計画も29年の生産終了を確定するものではない。

ボーイングの公表データによると、26年10月末時点のB777F型機の累計納入数は334機、納入残は36機。26年の新規受注は、チャイナ エアライン、中国南方航空傘下の中国南方航空貨物、エチオピア航空の各2機、計6機だった。

航空分析大手の英Cirium（シリウム）は10月8日付の分析で、適用除外による追加受注を保守的に15～16機程度と見ている。価格や納入枠、航空会社の機材更新時期などが受注規模を左右し、B777F型機向け「GE90」エンジンの供給や価格も制約となり得ると指摘する。また、FAAの適用除外が海外で自動的に認められるわけではなく、運航会社は各国の規制に適合し、必要な承認を取得する必要がある。

足元では生産上の課題も残る。ボーイングは同四半期報告書で、主要サプライヤーからの部品不足がB777の工場稼働に影響し、混乱が27年上期まで続く見通しを示した。次世代機の納入時期については、B777-9型機の初号機を27年、B777-8F型機をその約2年後と引き続き想定している。