

航空エンジン特集号によせて

代表取締役副社長

航空・宇宙・防衛事業領域長 識 名 朝 春

この原稿を書いている 2020 年のゴールデンウイーク終盤において、新型コロナウイルスの感染の広がりや世界経済の行方は、いまだ全く見通しが立たない状態です。このパンデミックの一刻も早い終息と、この感染症を制御できるワクチンや治療薬の開発を願うばかりです。また、高い使命感をもち、自己犠牲を厭わずに、懸命に感染者の治療や感染防止に取り組まれている世界中の医療関係者の方々の献身的な努力に、感謝と尊敬の念が心の底から湧き上がってきます。同じ職業人として、あらためて自分自身の職業に対する使命感、責任感、取り組み姿勢について振り返られます。



新型コロナウイルスの航空産業への影響は甚大で、事業体としてこの危機を乗り越える対策を素早く的確に打つことが必要です。一方で、我々は「コロナ後」の社会とそこにおける航空産業の在り方を見据え、前進していくことも重要です。いつ新型コロナウイルスが終息し、そして航空機による移動に対する人々の安心感がどのように取り戻されていくか、現時点で予測することは大変難しいものがあります。しかしながら、航空機が社会の発展・繁栄や国際協調に重要な役割をもつことに変わりはなく、我々はそこに貢献していくことに強くコミットしています。

さて、新型コロナウイルスが問題になる以前から、航空産業には大きな問題が投げかけられています。いわゆる「Flygskam」あるいは「Flight Shame」で知られる環境負荷問題です。全世界で発生する化石燃料由来の CO₂ は年間約 330 億 t で、航空機からの排出量はその 2.4% を占めます。ただ、その成長率（CO₂ 増加率）は際立っており、それゆえ大きく問題視されています。排出量割合の相対的低さや航空機の社会インフラとしての重要性を理由に、この問題の大きさやその緊急性を過小に評価しようとする向きもあるようですが、この航空産業に提起された問題に真正面から真剣に取り組んでいこうというのが我々の立場です。そして、その鍵は、やはり「技術」にあります。この特集号では、いろいろな新しいエンジン開発プログラムのみならず、新しい材料の開発や利用拡大、さらには航空機の電動化といった研究開発についても紹介させていただいています。いずれも、飛行安全性とエネルギー効率（つまり環境負荷）の飛躍的改善を目指したものです。材料開発や電動化の開発は、もはや「航空エンジンメーカー」の枠を超えた挑戦でもあります。

新型コロナウイルスの影響で、テレワークや Web 会議の利用が進み、航空機による移動の需要は減るという見方があります。通信技術の発達ビジネスを効率化し、人々に新たな利便性を提供し、結果として環境負荷が低減されることは大いに歓迎されるべきことです。しかし一方で、人と人が直接会って醸成される深い理解や信頼感、新しい世界を見たり経験したりすることでもたらされる喜びや成長、それぞれの国や地域が得意とする物が流通することで得られる社会の繁栄などは、「コロナ後」でも変わらないはずで、そして、効率的な人と物の移動を実現する航空機がそこで果たす役割も大きいはずで、飛行安全と環境負荷低減を実現する技術を追求することで、「Flight Pleasure」「Flight Fortune」「Flight Pride」に一歩でも近づいていく努力を続ける、それが IHI グループで航空エンジン事業に関わる全ての従業員の使命感です。この特集号で、その一端でも感じ取っていただければ幸いです。