



交通・輸送

MRJの事業化と商船事業の構造改革を推進し、
事業規模1兆円に向けた成長の基盤づくりに
注力してまいります。

ドメインCEO、交通・輸送ドメイン長

鯨井 洋一

強み

- **民間航空機** 生産革新とSCM改革による競争力
大型複合材主翼等の構造部材の設計・製造技術
高性能・高信頼性および圧倒的な運航経済性を
備えた完成機 (MRJ)
- **交通システム** 高いシステムインテグレーション・
プロジェクトマネジメント能力
- **商船** 他社にはない環境・省エネ独自技術

機会

- **民間航空機** 今後20年間で約4万機弱の新規需要
70～90席機は今後20年間で3,500億円の市場
規模になる見通し
- **交通システム** 都市交通を含む多数のインフラ
整備計画
- **商船** 客船、LNG船、省エネ船、国内特殊船の
需要増大

弱み

- **民間航空機** 完成機事業の顧客サポート
等の経験の不足
- **交通システム** コア製品の品揃え不足
- **商船** 韓国・中国メーカーと比べた
コスト競争力

脅威

- **民間航空機** リージョナル市場における競争の
激化
- **交通システム** 中国、ビッグ3との競合
- **商船** 世界的な需給ギャップによる船価低迷
韓国・中国メーカーの建造能力増強

売上高

2014年度

5,295億円

2017年度目標

7,000億円

営業利益

2014年度

234億円

2017年度目標

400億円



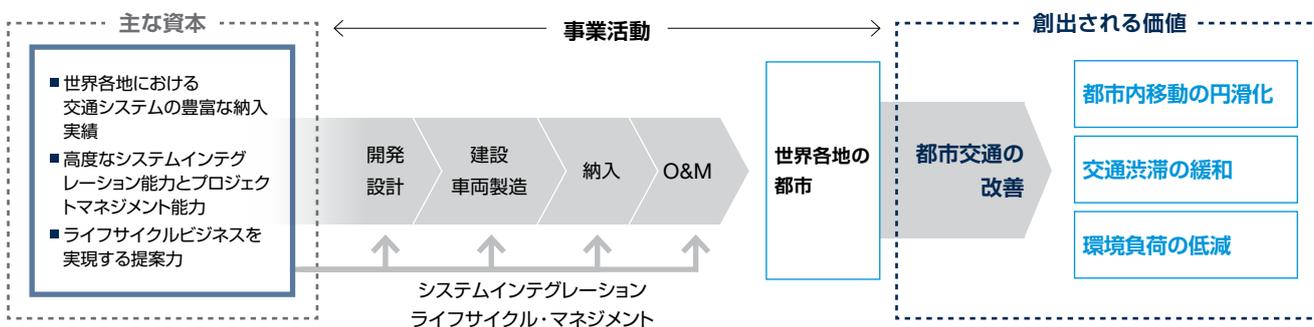
事業環境

民間航空機市場は今後20年間で代替需要と新規需要を合わせて2倍に拡大し、4万機弱、5兆米ドル規模になると予測されています。特に短距離路線が多いLCCや新興国の航空会社による一通路機の発注が大幅に増加する見込みです。

交通システム市場は、現在の市場規模がおおよそ22兆円と言われており、年率2～3%で拡大中です。特に経済発展が著しいアジアやブラジルなどの新興国では都市部への人口集中が進むとともに、交通渋滞が深刻化しており、軌道交通による解決策が求められています。

商船市場は、市場全体では当面供給過剰の状態が続くと見られていますが、当社が得意とするガス船では北米シェールガス開発等による需要があり、客船の市場においても着実な成長が見込まれています。また、国内では内航大型フェリーの代替需要や官公庁向けの練習船・調査船の需要が堅調な見通しです。

■ ビジネスモデルの例 交通システム



2015事業計画の重点戦略

民間航空機事業を主力として収益力を高めながら、MRJ、交通システム、商船事業で新たなビジネスモデルを築き、次期事業計画で事業規模1兆円超、営業利益1,000億円超にまで成長するための基盤を築いていきます。

民間航空機事業では、生産拠点再編や生産プロセス改革を進めます。また航空エンジン分野では、財務体質と生産基盤の強化を目的に2014年10月に三菱重工航空エンジン(株)を設立し、パートナー工場・設備の活用による管理費・固定費の抜本的削減等を狙った産業クラスターの形成や、(株)IHIとの生産協力を通じ、生産能力を拡大して収益力を強化します。初号機納入に向け先行投資期間にあたるMRJ事業は、開発に加え、量産体制およびカスタマーサポート体制の構築を推進します。

交通システム事業は、当社の強みであるエンジニアリング、システムインテグレーションをベースに、中東や今後の

伸長が見込まれる東南アジアなどの都市交通案件を確実に受注していきます。また、2014年秋に開設した総合交通システム検証施設「MIHARA試験センター」を活用し、トータルソリューションビジネスの展開を図ります。さらに、ライフサイクルマネジメント・サービス事業としてオペレーションのモニタリングと、グローバルネットワークを使ったメンテナンスにまで事業領域を広げていきます。

商船事業は、造船エンジニアリングを核に、LNG船、官公庁向けの特種船や内航フェリーなどの、技術差別可能な分野に注力します。また、客船は新たに再編したエンジニアリング部門が担当し、EPC(設計、調達、建設)と造船を融合したスキームの下で新しいビジネスモデルを構築します。

さらに中長期視点では、ドメイン間のシナジーにより新たなインフラ輸出モデルの形成を図ります。

研究開発事例：高速新交通システム

当社は従来の新交通システムの約2倍に相当する120km/時の最高速度をもつ高速新交通システムを開発しました。これまでゴムタイヤ走行の新交通システムは、路線計画の自由度の高さや、短工期・低コスト、低振動・低騒音のメリットにより世界各国で導入されてきました。東南アジア

等の急速に発展する新興国では、都市部における渋滞緩和手段として期待されていますが、今回の高速化によって都市部のみでなく郊外へも乗り継ぎなしの移動が可能になり、通勤客をはじめ多くの利用者への利便性向上など、都市の諸問題に有効なソリューションの提供を実現します。

■ 主要プロジェクト

発表時期	納入時期	プロジェクト
2015年6月	-	英ロールス・ロイス社のエアバス社向け新型ジェットエンジンの共同開発事業に参画
2015年5月	2018年	次世代LNG船「サヤリンゴStAGE」を2隻受注
2015年2月	2019年	当社を含む5社連合がカタール国初となる地下鉄システムを受注
2015年1月	2019年	三井物産向けに北米産シェールガス輸送用では初の次世代LNG運搬船を2隻受注
2015年1月	2021年	日本航空向けMRJ32機受注
2014年8月	2020年	ブラジル・サンパウロ地下鉄の全自動無人運転鉄道システムを中南米向けでは初の受注
2014年7月	2018年	米国オーランド空港向け車両18両を含むAGTシステム建設工事を受注
2014年7月	2018年	ミャンマー連邦共和国のエア・マンダレイ社よりMRJ90 10機を受注
	2019年	米国のイースタン航空とMRJ90の40機購入に関する覚書を締結
2014年6月	-	ボーイング社と777Xの開発・量産参画への覚書に調印

PICK UP

長崎地区商船事業の構造改革

当社は2015年10月1日、長崎造船所 香焼工場内に100%出資の船舶建造事業会社と船体ブロック製造事業会社を発足させました。客船建造は新たに発足する交通・輸送ドメインのエンジニアリング事業部で運営します。

2社のうち、船舶建造事業会社は営業・設計・調達・製造および修理を行います。新造船は中期的に高い需要が見込まれ当社に優位性があるガス運搬船に集中し、連続建造による生産合理化、組織のダウンサイジングによる効率化、業務プロセスの合理化を通じて、コスト競争力を強化します。

船体ブロック製造事業会社は、香焼工場の強みである大型船体ブロックの生産に特化し、同種ブロックの連続建造、設備更新などによる生産性向上を図ります。船舶建造事業会社への供給に加え、ブロックの外販を推進し、年間生産量を拡大していく計画です。