

二年に一度の祭典、ファンボロー航空ショー開催 MRJがファンボローの空に舞う!

航空新聞社

週刊WING・WING DAILY

伊藤 学 渡辺 謙一

英国ファンボロー空港で二年に一度開催されているファンボロー国際航空ショーが、去る7月16日（月）から22日（日）まで開催された。ファンボロー国際航空ショーと隔年で開催されているパリ国際航空ショー（仏：ル・ブルジェ）とならび世界最大規模の航空業界展示会であることから、世界各地から様々な分野の航空宇宙・防衛産業界の要人や関係者が一堂に会する、いわば戦場だ。今年は16日から20日までは航空業界関係者向けのトレードショーが行われて活発にビジネスが展開。残りの21日と22日はパブリックデーとして一般にも開放された。

世界的な気象異常の影響で北欧の北極圏でさえ摂氏30度を超える異常事態で、欧州各地でも異常な高温を記録。今年のファンボローも暑い日が続きはしたが、その空はショー期

間中、生憎の曇天模様が多かった。英国では冷房が設置されていないホテルも多数あるが、今年は夜間になれば涼しいレベルにまで気温が下がり、日本国内が35度以上の真夏日を連日のように記録するなど、殺人的な熱波に見舞われていた状況を鑑みれば、「英国組」はそこそこ快適に過ごすことができたように思う。

実はファンボロー国際航空ショーのスタートは、遡れば1948年9月。つまり今年はいよいよ70周年目にあたるというメモリアルの年となったのだ。ファンボロー国際航空ショーでは、その時代を象徴する数々の名機が空を舞ってきた。今年には日本の国産旅客機として、三菱航空機が開発中のMRJが、ついにファンボローの空を舞い、歴史を飾ってきた名機達と共にその名を刻むことに成功した。



飛行展示を達成したMRJ



飛行展示したMRJの客室内

これまで計5度に亘るスケジュール改訂を経験したMRJにとって、ファンボロー国際航空ショーという大きな国際舞台で飛行展示することに成功したことは、大きなマイルストーンとなったように思う。MRJの開発は着実に前進しているのだということに加えて、信頼回復に向けた大きな一歩を踏み出したと評価できよう。16日のショー開催初日、MRJの飛行展示が始まると、筆者の周囲の周りでMRJが飛ぶ姿を撮影していた観衆やメディアからは、「静かな機体だ」といった声や「美しい機体だね」といったポジティブな感想が続々と聞こえてきたことは、やはり嬉しかった。

MRJにアクシデント発生！ 地元グラハン会社のありえないミス

初日の飛行展示を終えてホッとしたのも束の間、MRJは信じられないようなアクシデントに見舞われる。日本国内でも様々なメディアが大きく報じたように、飛行展示から駐機場へと帰投したMRJが、地元ハンドリング会社のオペレーターが操縦する牽引車に衝突されるという事態となった。ちょうどレドーム部分に衝突されたかたちだ。地元ハンドリング会社が三菱航空機側の心配を他所に、サイズの合わない牽引車を使った結果だ。

このアクシデントによりMRJは大事なショーの二日目の飛行展示を見送った。安全点検のために大事をとったかたちだ。三菱航空機や三菱重工関係者にとって、飛行展示の中止は苦渋の選択だったことだろう。ショーの二日目といえば、世界のVIPが会場を訪れるなど、例年、トレードショー期間中に最も会場が賑わう日。このタイミングで飛行展示を見送るという決断は、さぞ難しい判断だっただろう。それでも安全が最優先の航空業

界。三菱航空機関係者も、「安全ファースト」の文化を揺るがすことなく、英断したといえよう。点検の結果、幸いにも大事には至らず、トレードショー期間中の残り期間の飛行展示を実施することができた。

ニュース乏しき静かなエアショー ショー開幕前に業界再編絡むニュース

さて、今年のエアショーを総括すれば、メディアの観点からすると、ニュースに乏しいエアショーだったように思う。むしろエアショーの開幕に先立って続々と大きなニュースが飛び込んできた。エアバスがボンバル



エアバスの製品ラインナップに加わった
A220も登場



英国のメイ首相（写真中央の女性）も会場を訪れた。A220-300の前にエアバス幹部と談笑

ディアによって開発されたCシリーズの販売会社CSALPの過半数以上の株式を取得して、同社の製品ラインナップに「A220」として加えた。CSALPはCシリーズの開発で開発費が高み、加えて販売不振に喘いでいたボンバルディアを支援すべく、ケベック州投資公社と共に設立されたもの。これにエアバスが過半数の出資をすることでCシリーズをエアバスの製品ラインナップに加えるというもの。

さらにボーイングがエンブラエルと民間機とKC-390型機を含めた防衛事業に関する合弁会社設立に向けて覚書を交わすなど、立て続けに業界再編に絡む、歴史的な大きな動きを発表。加えてショー前日の7月15日にボーイングのデニス・マレンバーグ会長、社長兼CEOがロンドン市内で会見を開き、このなかで同社が開発の検討しているNMA (New Midsize Aircraft) について、ローンチ可否判断の検討を継続することを表明しており、ショー開幕以前に大きなニュースが出尽くした感があった。その結果、ショー自体は蓋を開けてみれば実に大人しいエアショーとなった。

恐らく地元・欧州系メディアの多くが早々に引き上げたのだろう。各国のメディアが集い、例年ならば三日目までは賑わいを見せるメディアセンターが、二日目午後には早々に静かになっていった。ファンボローやパリ国際航空ショーに参加するようになっておよそ十年強。これほど静かなエアショーは初めてだったように思う。

もっとも盛り上がりを見せたのは、英国の将来戦闘機構想「テンペスト」の発表だろう。BAEが設置した巨大なパビリオンのなかに、「テンペスト」の実大モックアップを展示した。日本などと連携を模索することが明らかにされ、日本側でも小野寺防衛大臣が7月20日に英国側と協議や意見交換していくことに

言及したこの「テンペスト」に関しては、詳しくは後述することにして、まずは民間航空機関連について話を進めよう。

旺盛な航空機需要続く、貨物機市場も回復へ エンブラエルが大量受注に成功

今回のショーでは「ニュースが乏しい」と前述したが、ボーイング、エアバスともに堅調に受注を重ねることに成功した。ボーイングは期間中、覚書 (MoU) を含み計673機もの受注を獲得。カタログ価格に換算して984億ドルもの受注を発表しており、「歴史的な一週間」だったといえるのではないだろうか。一方のエアバスは計431機の受注を獲得しており、機数ベースでボーイングが大きくエアバスを上回ったものの、それぞれに成果を残すことに成功したかたちだ。

言うまでもなく需要の中心は各社の単通路機。737MAXとA320neoが飛ぶように売れた。一つ特徴的だったのが、フレイターの受注だったのではないだろうか。

リーマンショック、金融危機などを通じて航空貨物市場は長らく低迷。しかし、ここ最近、北米や中国のEコマース需要が大幅に伸びたことなどで、航空貨物市場が活性化。



エアバスが開発中のA330neoが飛行展示した

ボーイング幹部が「カーゴ イズ バック！」（ボーイング民間航空機部門マーケティング担当バイスプレジデント：ランディ・ティンゼス氏）と声を張り上げたように、好調な航空貨物需要に引っ張られるかたちで、フレイター機の受発注も活発化した。ちなみにボーイングは777フレイターを48機、747-8フレイターを5機受注するなど、世界的な航空貨物需要の回復を象徴する受注を獲得することに成功している。

フレイター需要の回復と共に、リージョナル・マーケットも回復してきた。残念ながら三菱航空機は受注発表をすることはできなかったが、最大のライバル・エンブラエルは対照的に受注見込みが相次いだ。ショー期間中の累計受注数は実に300機。カタログ価格に換算して152億ドルもの受注を獲得することに成功したのだ。第1世代のE175型の大量受注に加えて、MRJのライバルであるE2についても着々と受注を重ねており、次世代リージョナルジェット機市場の需要をしっかりと刈り取っている様相。エンブラエルによる需要の取り込みが加速していけば、MRJにとっては今後の商戦展開において、ますます厳しい状況へと追い込まれていくことだろう。

ボーイング・エンブラエル、合弁会社へ「歴史的な瞬間」

ボーイングのデニス・マレンバーグ最高経営責任者（CEO）とエンブラエルのパウロ・シウバCEOは7月16日、両雄が揃って記者会見に臨んだ。両社はボーイングが8割を出資する合弁会社設立など、戦略的パートナーシップに関する覚書に調印したばかりで、航空業界にとって歴史的な業界再編に繋がる動きとなった。

マレンバーグCEOは合弁会社設立につい



ボーイングとエンブラエルは蜜月関係を強める

て、「ボーイングの航空宇宙産業における長い歴史のなかにおいても、歴史的な瞬間の一つだろう」ことに言及。「世界の航空機産業をみてみると、巨大な力を有するプレイヤーはほとんど存在していないということが、この産業の性質」との認識を示しながら、これまでも業界が様々な「統合」を経験してきたとし、「（ボーイングとエンブラエルの製品は）重複しておらず、この偉大な二社を結びつけるものだと考えている」とコメントした。

一方、シウバCEOも「（合弁会社を設立することで）エンブラエルは新市場にアクセスすることができるようになる」とコメント。その上で「世界的な大手機体メーカーであるボーイング製品を（我々の製品で）補完することができる」とコメントしつつ、「市場へのアクセス機会が増加して、製造機数が増加していけば、ブラジル国内の雇用も増加し、技術力も高まる」など、ボーイングとの合弁会社設立がもたらす様々な「利益」に言及した。

ボーイングはMRJに対するカスタマーサポートなど支援をすることになっていて、この会見のなかでもあらためて、サポートするスタンスに変わりがないことを表明。ただ、気になったのが、マレンバーグCEOのコメン

トのなかで、「エンブラエルは長年のパートナー」であることを強調したこと。三菱航空機に対する表現とは、明らかに異なる表現で、蜜月ぶりをアピールした。

今後、合弁会社設立が成った場合に、MRJに対するサポートがどうなるのか。その動向は注視すべきトピックスとなっていきそうだ。

MRJのライバルE2のフライトを体験

ちなみに、ショー開催の前日の15日、エンブラエルが保有するE190-E2に搭乗する機会を得た。E2のテーマが「プロフィット・ハンター」であることから、エンブラエルがショーに持ち込む機体には、自然界の「ハンター」がリアルな塗装で描かれている。様々な航空機が並ぶショー会場においても、一際目立つ存在だ。今回のファンボロー国際航空ショーでは、海の王者・ホオジロザメを描き、会場で観衆の目を引いた。三菱航空機は顧客に敬意を評するためとして"ANA" 塗装を二年連続でショー会場に持ち込んだが、個人的には大々的に会場で目立つためには、エンブラエルのような大胆な塗装、思い切って浮世絵塗装など日本らしさを表現するものや、少なくともコーポレートカラーの機体を持ち込んだ方が良いとも思う。



ホオジロザメが描かれたE2

周知の通りE190-E2は最大114席ということで、若干サイズが大きいことから我が国産旅客機MRJとは直接的にマーケットが競合しない。ただ2021年にはMRJと競合する派生型機E175-E2が市場に投入される予定だ。いわば一足先にMRJのライバルである兄弟機E190-E2で、その実力を体感することになった。

E190-E2は「プロフィット・ハンター」を標榜しているように、優れた燃費性能を有する。エンブラエルによると、飛行試験の結果、設計当初の性能に比べて、1.3%も燃費性能が高いことが明らかになった。これによりE190に比べると、実に17.3%もの高い燃費性能を獲得したことになる。加えて、自然層流に基づく空力設計やフライ・バイ・ワイヤなどを取り入れることで航続距離も2880海里とすることに成功した。騒音レベルはICAO騒音基準ステージ4において20EPNdBものマージンを有するとのこと。低騒音性においても、当初スペックに比べて3EPNdBの改善がみられたという。

約1時間15分ほどのフライトを楽しむことができたが、客室内はリージョナルジェットながらすっきりとした広い空間。座席に座ってみると、リージョナルジェットながら、まるで普通の単通路機や広胴機に搭乗しているかのような違和感のない窓の大きさ。ふんだんに自然光を客室に取り込むことによって、機内はすっきりとした広い空間という印象を旅客にもたらすに違いない。搭乗した機体は飛行試験機ながら標準的な客室が装備されていて、全席にパーソナル電源を装備。エアコンや照明などを操作する頭上の操作パネル(PSU)は、操作時に隣席の人に干渉しないように工夫された配置に設計されていることなどが特徴だ。

巡航中、エンジン音は特に気にならない。



E2の飛行試験機客室内

エンジンの回転数が上がっていく時に、少々聞きなれない音がしたのはギアド・ターボファンならではなのか。むしろ出力を大きくしていたエアコンの音の方がやや気になるくらいだ。さすがはギアド・ターボファンエンジン、そして新設計の客室ということか。恐らくMRJでも、静かなフライトを体験することができるだろう。より快適で楽しいMRJのフライトが、今から楽しみだ。

未来を彷彿とするコンセプトも続々

さて、今回のエアショーでは新たな空のモビリティも話題の一つとなった。これもショー開幕以前の話しではあるが、ボーイングが米航空宇宙学会（AIAA）において、極超音速機のコンセプトを発表。ショーのボーイング・パビリオンにおいても、この極超音速機の模型を展示したほか、500ポンドを輸送することができる貨物輸送用ドローン、軍用・民間用の全胴翼機などの模型が紹介された。

また、昨今では連日のように様々なメディアでニュースが飛び交っている「空飛ぶクルマ」においても、英国の名門自動車メーカーであるアストンマーチンが「Volante Vision



ボーイングのパビリオンで展示された全胴翼機と極超音速機模型



アストンマーチンが空飛ぶクルマのコンセプトを発表。航空機産業はもちろん、自動車業界あるいはIT関係、ベンチャーなど様々な企業が空飛ぶクルマへ参入する

Concept」を発表。クランフィールド・エアロスペース・ソリューションズやクランフィールド大学、ロールス・ロイスと共同で開発に挑んでいる。その他にも、複数のメーカーが「空飛ぶクルマ」のコンセプトを展示していたり、あるいは貨物輸送用のドローンの模型を展示するケースがしばしばみられ、新たなモビリティ誕生の足音が、刻々と近づいてきたことを垣間見ることができた。

ロールス・ロイスも7月15日に、EVTOL機の開発計画を発表。最大で時速402キロメートル、航続距離800キロメートルを飛行することができる機体で、2020年代前半にも運航を開始する見通し。

「空飛ぶクルマ」の開発においては、従来の機体メーカーのみならず、自動車メーカーなど異業種から空のモビリティ開発に乗り出す企業が後を絶たず、欧米や中国、あるいはドバイなどといった各国・諸都市で、「空飛ぶクルマ」の利用に向けた動きが加速しているところ。

アディティブの拡大など生産技術の革新 GEアディティブの日本進出、本田R&Dと提携

エンジンなどを主にアディティブ・マニュファクチャリングの適用が拡大しているが、展示会場にも特設ブース「エアクラフト 4.0」という会場が設けられていた。このなかには各社自慢の3Dプリンターが展示されており、こうした3Dプリンターの適用が、今後一層拡大していこうとすることを予感させるものとなった。

期間中にはGEアディティブが7月17日、本田技術研究所航空機エンジンR&Dセンターと、日本国内で初めてアディティブ製造に関するコンサルティングサービス「Addworks」を提供する契約を締結した。この契約は次世代航空機エンジン開発に向けて、航空機エンジンR&Dグループにおける金属3Dプリンティングの導入から活用を含む、アディティブ製造技術の応用を進めていく。

GEアディティブでは、金属3Dプリンターや造形素材のほか、企業に対する製造技術の新規導入を加速すべく、アディティブ製造のコンサルティングサービス「Addworks」も提供中だ。「Addworks」のコンサルタントは



3Dプリンターで出力された自転車。
航空機産業にも3Dプリンターの波が押し寄せる

アディティブ製造技術を応用することで、製品コストやパフォーマンスなどの改善を図る。GEアディティブでは今年6月から日本国内における事業の本格始動を発表。世界全体では2026年までに一万台もの3Dプリンター販売を目指すことになっている。

加えて、GEアビエーションとマイクロソフトが、航空分野におけるデジタル・トランスフォーメーション（デジタル変革）を加速するために提携することを発表。GEアビエーションのデジタル・ソリューション事業は、Microsoft Azureの機能をベースに、データおよびアナリティクスの分野におけるGEの専門知識とMicrosoft Azureの拡張性を組み合わせる。

少なかった戦闘機の飛行展示
トルコが高等練習機を出展



トルコ航空宇宙工業（TAI）が出展した
SURJET高等練習機

今回のファンボロー国際航空ショーでは、戦闘機のデモ飛行がF-16戦闘機のみ（米国航空宇宙工業会がスポンサーの米空軍機）、地上展示もF-15E、タイフーンなど在来機のみであり、F-35に関する記者発表は3件あったが、オープニングの英空軍フライパス（航過）で一瞬F-35Bが会场上空を横切っただけというのはやや寂しかった。

その中で、話題はやはり英国の将来戦闘機構想「テンペスト」の発表であった。BAEシステムズのパビリオン内に展示し、一般公開していた。詳細は後に述べる。その他ではサブがやはり一般公開のパビリオンでシミュレーター、グリペンEのモックアップなどかなりのPRをしていた。

また、トルコのTAIがステルス性を意識した高等練習機ないし軽攻撃機のモックアップを展示、エンジンはGEのF404で、2020年初飛行を目指すという。トルコのミサイルメーカー「ロケットサン」製のミサイルも搭載していた。TAIはこのほか無人偵察機、T129攻撃ヘリも出展し、T129は飛行展示も実施した。その他では、米P-8が地上展示され、

ATR-72とDASH8の海洋哨戒型が出展され、対地、対艦ミサイルは非常に多くの種類が展示されていた。

英、将来戦闘機技術開発を本格化、実大模型公表

空軍と主要メーカー4社でチーム・テンペストを結成

英空軍とBAEシステムズ、ロールス・ロイス、レオナルド、MBDAは7月16日、ファンボロー・エアショーのBAEシステムズ展示場において、将来戦闘機技術開発のため「チーム・テンペスト」を結成し研究を本格化することを明らかにした。

展示場には将来戦闘機の実物大モックアップが置かれ、有人将来戦闘機の姿を強くアピールしている。

テンペスト構想はF-35の次の世代を目指すだけに、ネット接続による共同運用性、それは空中における戦闘機同士のものに限らず陸上部隊、艦艇、無人航空機との連携が可能でしかも通信システムは再構築できるものとしている。

フレキシブルと銘打つ機能にはバーチャル・コクピットがある。つまりハードウェアに制約されずパイロットの要求に合わせ、迅速にアップグレードできるコクピットだという。また、機内収納武装は胴体下中央部に配置されるが、ウェポンベイは取り外し式で、ウェポンにより交換できるようだ。アビオニクスはオープン・アーキテクチャでプラグ・アンド・プレイ方式で容易に再構築でき、サイバー耐性の高い環境をプロテクタブル・バブルと呼んでいる。また、無人化を想定してノーコクピット・バージョンも想定している。

アップグレード性では、ステルス性を確保

した外部増加燃料タンク、外部武装ディスプレイ、センサー、さらに将来のレーザー指向エネルギー兵器のオプションも機体下面にステルス性の外部ポッドに収納する構想だ。

アフォーダビリティへの備えも本格的なデジタルプロセスにより、治具なしのロボット製造を想定している。整備の自動化も無人給油車、クローラー・ロボットによる機体表面修理、弾薬補給などが示されている。

テンペストは双発機でロールス・ロイスが構想している全く新しいターボファンエンジンを装備する。このエンジンは軽量で三次元流形状の複合材製のファンを装備し、ファンの前方に固定ベーンが設けられている。低圧コンプレッサーと高圧コンプレッサーの間がかなり開いているが、この部分に補器を収め、エンジン全体の直径を小さくし、胴体の厚みを小さくする考えだ。電気制御技術を適用し、完全な電力制御を行う。熱管理も統合化されたものとして、インテリジェントなエンジン制御を適用する。コアエンジンはより高温で軽量になっている。燃焼器はより高効率にする。タービンはより高温で作動する。先進的な材料と製造技術を適用することになる。リヒート・システム（アフター・バーナー）についても効率を高め、ノズルの設計も先進

的なものとしており、推力方向制御システムは使っていない。

また、エンジンの外側に太い配管があり、これは燃料を使用した冷却システムのためのものという。

ファンではディストーション（空気流の乱れ）に強いファン・システムとしている。補器類は従来のエンジンではエンジンの下部外側に取り付けられ、エンジン・システム全体の直径が大きくなっていた。新エンジンではスターター・ジェネレーターを中に組みこむ形にして、エンジン部分の機体の厚みを減らしている。これも正面面積の低減によるステルス性の確保のためと言えよう。先進材料については、具体的な素材名は明らかにしていないが、より軽量で耐熱性の高い素材としている。熱制御を完全なものとするための冷却システムは従来のエンジンにはないものだ。全体として、出力密度が高くなり、電力制御補器により知能化し、出力と熱の制御を統合化し、完全に組み込み式で流線型のエンジン艙装となっているという。

ミッション・システムも日本の将来戦闘機構想の「クラウド・シューティング」に似た構想が見られる。

攻撃ではマルチ・ネットワーク化、マルチプル・エフェクトと表現されているが、長射



テンペストの実物大モックアップ



テンペストの搭載エンジンの想像図
(提供：英国防省など)

程対艦ミサイルとテンペストとのリンク、そしてミサイルのシーカーをセンサーとして目標情報把握に使用し、ミサイルも相互リンクで攻撃の最適化を図るものようだ。

超音速ミサイルによる迅速な交戦も実施される。テンペストとミサイルを含めた防御、これは電子防御とサイバー防御をあわせてのものだろう。将来武器として直接エネルギー兵器、非力学的効果の武器を将来導入する構想だ。

ミサイルのスワーミングも将来導入される。AIや機械学習により、複数のミサイルが群として有機的に作動するものだ。

ネットワーク接続共同交戦は、クラウド・シューティングと似ているが、戦闘機間の情報共有というより、戦闘機とミサイルの間での情報共有、複数のミサイル間の情報共有に重点があるようだ。3発のミサイルのうち1発だけがシーカーを開き、他のミサイルはその情報を受けて誘導される。戦闘機からは直接見えない遠距離からの目標情報をミサイルから得るといったものだ。将来の巡航ミサイル／対艦ミサイルは発射機以外の戦闘機とも情報交換することで、より正確な攻撃が可能となる。

ロッキード、独、フィンランドなどにF-35採用提案

イタリアのMRO&U施設が稼働を開始

ロッキード・マーティンのグレッグ・ウルマーF-35担当ゼネラル・マネージャーは7月16日（現地時間）、F-35戦闘機の今後の販売について次期戦闘機の選定手続きに入っているドイツ、フィンランド、スイスに既に提案を提出して、コンペに参加していることを明らかにした。

また、その他の潜在的なカスタマーとも情

報提供等の意見交換をしていると述べた。更に、イタリアに設置されているMRO&U（整備修理オーバーホールおよびアップグレード）施設が完成し、最初のF-35が搬入されて、施設が稼働を開始したことも発表した。

ALIS（自動後方支援情報システム）の稼働が進むにつれて、F-35のすべての機体の状況データが収集され、部品の有用性も向上しているという。ALISデータが蓄積されると、スパイラル式的能力向上開発が定常的に行われることになる。

SUBARU／ベル、新型民間向けヘリ412EPXで協業

SUBARUと米国ベル・ヘリコプター・テキストロン社（ベル）は7月17日、ファンボロー国際航空ショーで陸上自衛隊向け新多用途ヘリコプター（UH-X）のプラットフォームとなる民間向け最新ヘリ「SUBARU BELL 412EPX」を発表し、両社共同での世界的な販売など事業協力を調印した。

412EPXは今年7月5日、カナダ・ミラベル市のベル社施設における民間型試作機の試験で、米国連邦航空局（FAA）から型式証明を取得。これまで412型機で高く評価された多用途性や信頼性を維持しつつ、さらに能力を向上させている。具体的には、メイン・ローター・ギアボックスの強化が図られ、ドライラン能力の向上によって、ギアボックス内の潤滑油が抜けた状態で、30分間の飛行継続を可能としている。さらに最大全備重量を約5500キロ（1万2200ポンド）まで増加させ、マスト・トルク出力向上11%（飛行速度60ノット（時速約111キロ）以下）などの性能改良が図られている。

SUBARUは2015年に、陸上自衛隊のUH-1J後継機であるUH-X開発プロジェクト立上げ

事業として、防衛省との間で試作請負契約を締結。2022年には納入が開始される予定となっている。412EPXをベースとしたUH-Xは、特に人命救助の場で、日本の複雑かつ狭隘な地形にも対応する。離島防衛や災害救助における活躍が期待される。

また、SUBARU航空宇宙カンパニープレジデントの戸塚正一郎氏は、ベル社との協力により「412EPXをもって当社の民間機ビジネスを大いに発展させていきたい」と述べていて、民間向けヘリとしての活用、発展に期待感を示した。