

ビジネスジェット を求めて in ATLANTA

前編

「ビジネスジェット」の受け入れ体制の整備は、「国土交通省成長戦略」の重要課題として位置付けられており、成田国際空港では昨年12月より“ビジネスジェット駐機場(スポット)の増設”と“停留可能期間の延長”を実施しています。次号までの2回にわたって、NAAグループNo.1(?)のGeneral Aviation Pilot、給油事業部の石井寛副主幹にビジネスジェットについてご紹介いただきます。

最初に、「ジェネアビ(General Aviationの略)」という言葉を知ったことはありますか? エアラインまたは軍以外のフライトが該当しますが、世界では320千機以上といわれるジェネアビAirplaneの内、アメリカだけで約228千機(自家用ピストン機、グライダーや自作機も含まれる)が存在します。そしてそのうち、「プライベートジェット」として約1千機、「ビジネスジェット」では約18千機(ターボプロップ機含む)が活躍しているとか。

昨年10月に全米ビジネス航空協会NBAA(National Business Aviation Association)が主催したイベントなどを通じて、ビジネスジェットを紹介します。

1 ビジネスジェットって……

とは言っても、ビジネスジェットの使い勝手等をよく理解してないので調べて見ることに。一般的には客席19席以下の機材が対象となり、各国のビジネス協会が加盟する国際ビジネス航空評議会IBAC(International Business



Dassault Falcon, 900EX

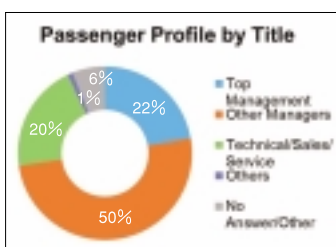
Aviation Committee)では、運航の種類をCommercial(ビジネス目的の有償チャーター)、Corporate(会社が所有しビジネス目的で使用する非商用運航)、Owner Operated(オーナーがビジネス目的で使用する運航)の3つに分けています。



Beechcraft, King Air 350i

では次に誰が利用するのか?

ビジネス機を利用すると高額な費用がかかる記事を見たので、当然役員クラスが利用するものと思っていたのですが、アメリカではビジネス航空(ジェネアビをビジネス目的で使用する)が確立されていることもあり、NBAAの調査では社員の方もかなり利用されています。



Source: Harris Interactive Survey
10/2009

2 NBAA 63rd Annual Meeting & Convention

では、ビジネスジェットを見るならアメリカに! ということで、IFR(Instrument Flight Rules)の資格取得時にお世話になったTVA(Trend Vector Aviation)社の視察に同行したのがNBAA主催による63rd



Gulfstream社のブース

Annual Meeting & Conventionでした。今回ATLANTA市内で開催し、約83,000㎡(東京ドームの約1.8倍でとにかく広い!)に1083の企業が出展し、



機内に入って見ることも可能

会場から15kmほど離れたDeKalb Peachtree Airportには93機が展示されました(さすがに1日で両方を見るのはムリ!)

出展者は航空機メーカーから運航支援、チャーター、訓練学校、空港などあらゆる分野が集まってきます。日本の名古屋空港も出展していましたが、シンガポール航空局CAAS(Civil Aviation Authority of Singapore)がビジネス航空のニーズに応えるようSeletar Airportの拡張をアメリカでPRしていたのは意外でした。



PRするCAAS職員



TVAの嶋さん(左)、小林さん(右)と私(中央)

私のような新参者にとっては「初めての場所+専門性+英語」で分らなくなるのですが、TVAさんが「運航支援会社はいかに燃料を販売するのがポイントです」等いろいろ説明してくれるので大変有意義で、かつ、出張でない事が楽しくしてくれます。その中で一番広いスペースで出展していたのは、昨年の12月に量産型機で試験飛行に成功したHonda Jetでした。最近では小型のビジネスジェットもいろいろ出てきていますので、話の続きは次号にて。

ビジネスジェット

を求めて in ATLANTA 後編

前号に引き続き、話題のビジネスジェットについて、給油事業部の石井寛副主幹に解説していただきます。

1 ビジネスジェットの種類

ビジネスジェット(以下「BJ」)の登場は、1960年半ばにリアジェット社(現在はBombardier社に吸収)のリアジェット23(8人乗り)が登場して以来、現在は東京～ニューヨーク間をノンストップで飛行するG550など、11社のメーカーが小型機から大型機までさまざまな種類を製造しています(もちろんボーイングやエアバスも含まれます)。BJの分類はいくつかパターンがありますが、NBAAの「Airports Handbook」を参考に最大離陸重量MTOW(Maximum Take-off Weight)を用いると「Heavy」、「Medium」、「Light」と「Very Light」の4つになります。近年は、サブプライムローン問題などによる経済悪化で出荷が減少しましたが、「Heavy」に属する大型機は出荷数を維持しています。2006年からは、1人のパイロットでフライトできるため、今までの運航コストが半分くらいといわれるMTOWが約4.5t以下のジェット機「Very Light Jet」が出てきています。今は生産しているメー

カーは3社ほどですが、あの「HONDA」が開発を進めているホンダジェットは2012年の後半に1号機を引き渡す予定であるなど、12社のメーカーが生産または開発を行っています。

2 より安全に、よりやさしいフライトへ

そして、機内に入れば豪華な客席も魅力的ですが、やはり見たいのがコックピット! 計器類がいっぱい、というイメージがあるかと思いますが、今は小型ジェット機にも「グラスコックピット(Glass Cockpit)※2」が搭載されており、とても見やすくすっきりした配置になっています。

この他、赤外線を利用して、夜間の着陸時や視界不良で外が見えない状態でも滑走路や地形を画面表示する、Enhanced Vision System(EVS)や、GPSで自機の位置を表示するなど、パイロットの負担は昔と比べてかなり軽減されており、操縦がずいぶん楽になったと思います。



Heavy Jet: G450 Price※1: \$38.2M



Medium Jet: Citation X Price: \$21.7M



グラスコックピットのPhenom100



機首にEVSを搭載したG150



Very Light Jet: Honda Jet Price: \$4.5M



Very light Jet: Phenom 100 Price: \$3.7M

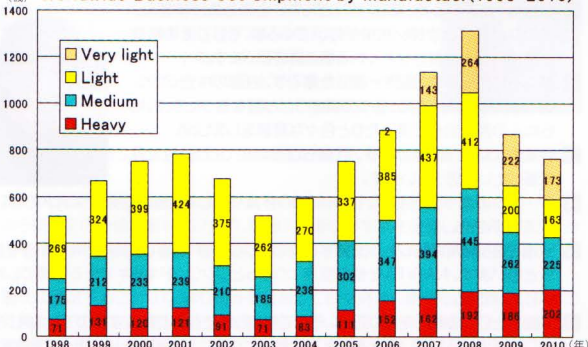
3 終わりに

展示会等を通じて感じたことですが、海外ではBJの需要が一時停滞するものの、今後もその活用が見込まれています。一方、日本で登録しているBJは60機に満たず(外国籍で登録しているのも事実ですが)新しい分野でもあります。ですが、日本の経済が停滞し先行きが見通せない中、市場経済がますますグローバル化していく現状において、BJのメリットでもある「いつでもどこでも」という特長を生かして日本経済への寄与する事と我が国における新たな航空分野が発展をする事を期待します。



ドアを開けて離陸の順番待ちをするパイロット

Worldwide Business Jet Shipment by Manufacturer(1998-2010)



※GAMA (General Aviation Manufacturers Association) Statistical Databook & Industry Outlook 2010 より作成

※1 Price: "Purchase Planning Handbook_May2010" 参照

※2 Glass Cockpit:操縦に必要な複数の情報を1つの画面に集約して表示