

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



Heavy Jet: G450 Price※1: \$38.2M



Medium Jet: Citation X Price: \$21.7M



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



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

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。



グラスコックピットのPhenom100



機首にEVSを搭載したG150

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。

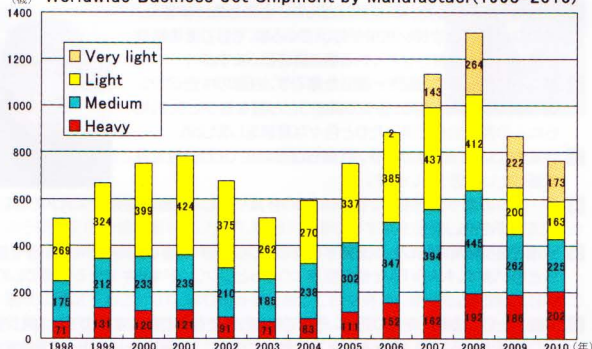


ドアを開けて離陸の順番待ちをするパイロット

※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

Worldwide Business Jet Shipment by Manufacturer(1998-2010)



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