

「日本におけるビジネス機の在り方を考える」 ネットサイト停止のお知らせ

本サイトは 2013 年 12 月に開設約 8 年間継続、大方の目的を果たし筆者も 85 才と高齢化した機を捉え本年末で新たなレポートやトピックスの提供は停止する。尚 2021 年も多少の積み残し案件を短編で提供する事は有っても原則的には本年一杯で打ち止めとする。過去 8 年間に本サイトで提供したレポート 140 編、短編の時事トピックス 178 編はサイトがその儘残るので、過去のデータ等を参照されたい方はホームページ jkamimura.jp の上段のライブラリーをクリックして戴ければレポート、トピックス別に年度、公開順に整理されて居り必要な資料をクリックすれば画面に本文が現れダウンロードする事も可能。

サイトを開設した目的は日本に馴染まない大型ビジネスジェット機の売込みに業界が奔走する一方、過去四半世紀ビジネス機として利用されて来た 700 機を超える小型ピストン機や回転翼機は看過されて居る現状に光を当て日本の国情に馴染むこれら低価格の小型航空機で一般利用者のニーズを充足、且つ「手の届く」料金の提供が可能な機材を模索する事。結論として狭隘な国土でこれ以上の空港を建設する事は物理的に不可能かつ経済合理性に欠けるので（大半の国内空港は赤字垂れ流し）寧ろ全国 30,000 と言われるヘリポートを利用出来る「垂直離発着機」に的を絞り込んだが、現在一番安い回転翼機 Robinson R-44 でも ¥180,000/時或いは ¥900/km と地上タクシー代 ¥350/km と較べても遥かに割高で「一般利用者」には「高嶺の花」。幸い米国では通勤帯は勿論都市圏の出入りする車は交通渋滞でこれの緩和策は過去数十年の懸案課題。加えて騒音、排気ガス公害の悩みも電気駆動の「都市型離発着機」の開発が進み軍用無人操縦機の技術の応用、石油危機以降普及して来た車の「相乗り - Shearing」等永年の蓄積を CASE (Connected - 横断的業際協業、Automatic - 無人操縦、Sharing - 相乗り、Electric - 電気駆動) というコンセプトに纏めた事で空運に限定する事無く陸運、海運の全ての移動体を包摂した MaaS (Mobility as Service) という異次元のコンセプトに統合された。最近本サイトでも取り上げて来た Uber Technologies の「都市型 Air Taxi」構想は永年の夢を実際的、Workable な構想に纏めた事で一気にグローバルな流れを造った。eVTOL は電気駆動で騒音・排気ガスの大幅削減、将来のパイロット不足が懸念される中で無人操縦を将来的な前提として居る事、利用料の抜本的な低価格での提供を目標に置いて居るが、日本に馴染むビジネス機として考察した場合；

- 1.人口密度が高い日本では電気駆動による低騒音、排気ガスの削減は都市圏に限定する事無く地方での利用にも理想的。
- 2.現在の蓄電池能力の限界で航続距離は 100 ㌾(160km)と短かいが地上タクシーの利用も 50 km 範囲内が慣例で Air Taxi は 2 点間を直線で結ぶので問題はなからう。
- 3.移動速度は回転翼機同様平均 200 km/時と置けば地上車 50 km/時の 4 倍で利用移動時間短縮。
- 4.垂直離発着機故に既存 30,000 ヶ所のヘリポートや「場外」申請で新規ヘリポートも構築

可能。都市圏であればビルの屋上等を利用した新構想の発着場の設計も進んで居る。

5.eVTOL の機材は 300 機種が鋳を削って開発競争中で、多くはベンチャー企業が 7~12 年前から開発を進めこの中の有望企業を大手航空機/自動車メーカーが傘下に収めたり、ベンチャーキャピタルが資金注入を行い 2020 年度末迄に試作機の試験飛行を行い来年度より実証試験飛行に移り、2023 年には Dallas, San Francisco, Dubai, Melbourne、Singapore 等で商業運航を開始する予定。

6.一番気に成る利用運賃だが、eVTOL 500 機以上の量産体制では機材価格は 1 機 20 万ドル 3 人相乗り、年間 1,000 時間稼働で山手線並みの ¥20/km と言われ日本の地上タクシー代 ¥350/km の数%。広報的な数値としても地上タクシー料より安い一般利用者の「手の届く」範囲内の運賃には収まる。

7.最後の壁は法規制で現在でも回転翼機は低空域を利用するがこの空域はドローンも利用し衝突を避ける為機材の位置情報が把握出来る事、AI による衝突回避装置の具備、Air Corridor の飛行領域の設定、国際的な統一基準の策定等様々な提案・試みが為されて居る。移動体の安全性確保は最重要な課題で今後様々な動きが見られ様。

8.懸念された日本の関係業界の対応の遅れは既にソフトバンクの孫会長、楽天三木谷会長、トヨタの豊田章男社長等が企業の存亡を賭けてトップダウンで陣頭指揮を執って居り航空機関連業界の遅い対応を待たずして事態は急ピッチで進行して居る。

以上客観情勢は予測した以上に意図した方向に動いて居りサイトでの啓蒙活動は停止してもグローバルな時流は収まるべき処に収まるとの思いで幕引きとする。

米国では NBAA(National Business Aviation Association) は会員 15,000 の全てがダウンストリームのビジネス機オーナーや利用者。川上のサプライサイドは別に GAMA (General Aviation Manufacturers Association) が有るが、会員数は 80 社弱で力関係では圧倒的にデマンドサイドの市場・利用者優勢。毎秋開催される Convention には最盛期 5 万人の関係者が集まったが、市場の関心が高いトピックスの各種セミナーやパネル討論会が開かれこの時期に合せ各種業界統計も纏めて発表される。ヘリコプター関連の American Helicopter Society は 2018 年に Vertical Flight Society と改名積極的に UAM, eVTOL 等の次世代機材を重点的に取り上げその普及に注力して居る。日本でも業界の会合は有るが立ち入った情報は「企業秘密」「個人情報」と抱え込み情報の共有 (Sharing) は行われず、サプライサイドの業界なので市場、末端ユーザーとの接点が少なくデマンドサイドの情報把握も不足。

「企業秘密」と言っても海外では大半の情報は一般公開されて居り Proprietary Information ではない。日本ビジネス協会には情報の開示、関連業界の公開情報は会費を徴収して居るのでその取纏め・解析・伝達の義務が有すると度々指摘したが実行されず、協会幹部の了承を得て個人サイトで流して居るが一個人で出来る事が会費を徴収して居る業界団体に出来ない筈はない。海外の纏まったレポートを業界の HP で流し情報を共有する事位は出来る筈。業界の HP は公開されて居り会員に限定する事無く関心の有る人との情報の共有も可能。