

## 第2回実務担当者会議 座長コメント

アジア大都市ネットワーク21では、アジアのアイデンティティをより強固なものとし、増大するアジアの航空需要に対応するため、共同事業の1つとして「中小型ジェット旅客機の開発促進」に取り組んでいる。今回、クアラルンプール市において、アジアのエアライン関係者、旅客機専門家など実務担当者による国際会議を開催した。

これまで、2002年10月に、東京都において「アジア旅客機フォーラム」を開催し、昨年10月には、台北市において実務担当者会議を開催した。これらの国際会議では、開発・生産の対象を100席前後の旅客機とし、理想的な旅客機像について検討した。

今回の会議では、アジアにおける航空機旅客の増加とともにエアライン各社の動向も活発化しつつあり、100席前後の旅客機について、今後、新規需要も含む大幅な需要の増加が見込まれることを確認した。また、世界的に同クラスの機体開発の競争が厳しくなりつつあることも再認識した。新たな開発のためには、アジアのエアラインの共通のニーズの具体案を作成することが重要である。これにより、資金の調達にも効果が期待できる。

このことを受けて、開発する旅客機の販路開拓に向けて、エアライン、リース会社、旅客などの様々なニーズに柔軟に応えられる旅客機を設計し、既存の旅客機や開発中の機種との差別化を図っていくことが非常に重要であることを確認した。基本的な差別化の視点としては、以下の点があげられる。

- 1 安全性(悪天候への耐久性、短距離離着陸など高い離着陸性能、操縦の簡便化など)
- 2 経済性及び運用性(直接運行費の低減、ターンアラウンド時間の短縮等による多頻度離着陸への対応など)

さらに、以下の点についても議論された。

- 3 環境適合性(騒音、排出ガス、燃料消費の低減など)
- 4、快適性(座席の快適さの追求、インテリアの工夫、IT社会への対応、短時間飛行に適した娯楽設備など)

アジア諸国では、地域内移動手段として航空需要が拡大している一方、先進的な技術を活用した複合材を含め、中小型ジェット旅客機の開発に必要な技術力、生産力のポテンシャルが十分に存在する。このプロジェクトが、アジア共同のプロジェクトであることを踏まえ、日本がイニシアチブをとるべきとの意見があった。独自の100席前後の旅客機開発の早期実現に向けて、開発すべき旅客機のより具体化した姿を示し、このことを通じてアジア大都市が世論を喚起し、それぞれの政府や産業界への働きかけを積極的に行っていくべきである。