

第3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、ジャカルタ市において、アジアの航空機メーカー関係者、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。

2002年10月、東京都で開催した「アジア旅客機フォーラム」では、「100席前後の中小型ジェット旅客機について早急に検討すべき」という点でコンセンサスを得た。2003年10月には、台北市で実務担当者会議を開催し、アジアに適した100席前後の旅客機像について検討した。昨年10月にはクアラルンプール市で同会議を開催し、旅客機の差別化について検討した。また、独自の100席前後の旅客機開発の早期実現に向けて、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積極的に働きかけていくべきであるということ意見が一致した。

今回の会議のポイントは次のとおりである。

1 アジア市場の将来性

- アジア地域は、航空旅客の着実な増加が予測されており、エアライン、メーカーの両方にとって有望な市場である。
- 大型機だけでなく、100席クラスも有望な市場であり、中小型のリージョナルジェット旅客機の導入を検討しているエアラインも多い。

2 魅力的な機体

- エアラインからは、機材の更新、代替、増機の際には既存のメーカーにこだわらず、魅力的な機体であれば導入したいとの意向が示された。
- 魅力的な機体として、これまで議論してきた視点の中で、特に燃料の高止まりが予想される状況では、導入コスト、運航コストの低い航空機への期待が大きい。そのためにはある程度の受注数が必要である。
- アジア製航空機への期待として、メーカーとエアラインの密接な連携によるメンテナンスなどアフターマーケットの視点の重要性が挙げられた。

3 国際分業

- アジアのメーカーは、欧米の航空機メーカーとの生産分担(subcontracting)等を通じて旅客機の開発・製造に必要な高度な技術を蓄積してきた。
- アジアのメーカーの中には、旅客機開発に向けたコラボレーションへの高い意欲を持つところもある。その実現のためにも、マーケット、資金面での政府のコミットメントが必要であるとの意見もあった。

今回の議論を通じ、アジア独自の旅客機開発の気運がこの会議のスタート時に比べ確実に醸成されてきたことを確認できた。しかし、新たに航空機市場に参入するためには国の支援は不可欠であり、強力な支援を望む声が多かった。国が旅客機の開発・製造をナショナルプロジェクトに位置付け、開発はもちろんのこと、販売、プロダクトサポートなど一連の事業に対する積極的な支援を期待する。