

2016年1月

航空経営研究所「航空業界の“眺め”」

ANA、巨大航空機購入に業界騒然…デカすぎて空港も恐々？設備・スタッフ面の問題は？

2016年1月19日

航空経営研究所

主席研究員 森崎和則

新年を迎えた元旦の朝、全日本空輸を傘下に持つ ANA ホールディングス(HD)が欧州旅客機大手エアバスの超大型 A380 を導入するというニュースが飛び込んできた。昨年から「ANAHD が A380 を3機導入するらしい」「スカイマーク破綻に伴うANAの支援策にエアバスを賛同させる条件だろう」などと信憑性の高そうな情報は流れていた。

詳細については1月末に予定されている ANAHD の次期中期経営計画の発表で明らかになるであろうが、今回の報道内容を読んで筆者に限らず誰もが注目したと思われるのが、その A380 の就航先である。以前より「いったいどの路線に就航させるつもりか」「長大路線が前提とすれば欧州路線か」「いや、就航先の発着枠が満杯状態で無理だろう」「ニューヨークが妥当な選択なのは」などとさまざまな臆測が流れていたが、「ホノルル便」という想像外の路線が出てきたからだ。

詳細が判明する前段階ではあるが、今回は一連の報道を受けて筆者が直感的に思い浮かべた疑問を検証してみたい。

首都圏空港(成田、羽田)のどちらを発着空港とするのか。

まずは需要の大きい首都圏空港発着になることに疑う余地はない。では成田、羽田のどちらを使用するのか。結論は全日空が現在でも1日2便を運航している成田だろう。しかし、ホノルル線であれば燃料を満タンにする必要がないので、離陸重量が軽いこと、さらに深夜時間帯(23時以降)の出発であれば A380 の運航が可能であること(昼間帯は国内線運航便数への影響を考慮して不可能)から、機能面では羽田を使用することは可能なのではないだろうか。また、観光需要が主体のホノルル便では、羽田乗り継ぎで地方発のツアー客を獲得することで400席を超える座席を埋めることが可能と判断するならば、羽田の現実性も否定できないだろう。



羽田空港国際線ターミナル前に駐機するエアバス製 A380 のデモ機

超大型機を受け入れる空港設備をどうするのか

他の航空機と比較してひときわ大型の A380 が乗り入れることのできる空港の設備は、どうするのだろうか。以前、ある航空会社のパイロットから「なぜホノルル路線に大型機であるボーイングの 777-300 が飛んでいないのか知っていますか？」という質問を受けたことがあった。かつて日本航空、全日空をはじめユナイテッド航空、ノースウェスト航空、大韓航空、中華航空などが 747 をこの路線に投入していた。しかし、現在この路線に使用されている機種は最大で 777-200 である。

質問の答えは 777-300 の機体の長さが 747 より長いので、スポット(駐機場)の決められた範囲から機体後部がわずかにみ出すからだった。以下表を見ればわかるとおり、A380 は機体の長さは 777-300 とほぼ同じであり、さらに翼幅はとてつもなく長い。

国際民間航空機関(ICAO)では、航空機の運航上の安全を確保する目的で種々の規定を設けている。その一例に翼幅の長さによってスポットの規格を6段階に分類している。もともとこの規格は5段階であったが、A380 という超大型機の登場により新たに設けられたカテゴリーであり、どの空港にも Code F 規格のスポットがあるわけではいが、ホノルル空港にはこの規格に合致したスポットが1カ所あるようだ。

12年にエアバスのデモ機がホノルルに立ち寄った際と、同年にカンタス航空のロサンゼルス発メルボルン行きの便に急病人が発生して緊急着陸した時に、同じスポットに入っている動画がネットに出ている。

このほかにも安全を考慮して空港では、「駐機中の航空機相互の間隔(隣にあった航空機との間隔)」「給油中の航空機と建物の間隔」「誘導路を走行中の航空機と駐機中の航空機(機体後部)との間隔」などについて詳細な規定が設けられている。

大型機のサイズ比較		
	翼幅	全長
A380-800	79.8m	73.0m
747-400	64.44m	70.66m
777-300	64.8m	73.86m

ICAO Aerodrome Reference Code

	翼幅
Code A	4.5m~15m
Code B	15m~24m
Code C	24m~36m
Code D	36m~52m
Code E	52m~65m
Code F	65m~80m

さらに総2階建てのA380にとって、空港の設備として必要なものがある。それは専用のボーディングブリッジ(搭乗橋)である。通常は同じレベルに2本の搭乗橋があるが、これでは旅客の乗降に時間を要してしまう。これを解消するには2階席にも直結できる搭乗橋を設置することで、メインデッキ(1階)とアッパーデッキ(2階)の旅客動線の確保が可能となり乗降時間の短縮できる。成田では2008年にシンガポール航空のA380就航に合わせてスポットを改修し、現在では2つのターミナルビルに計6カ所、A380対応可能なスポットが整備されている。もしホノルル空港のスポットにこの搭乗橋がなければ、旅客の利便性に影響が出ることになるだろう。果たして空港やANAHDはどのように対応するのだろうか。



A380用搭乗橋(Aviation Wireから)

新機材受領ラッシュへの社内対応

ANAHDは表にあるようにすでに7種類の機材発注(既存機の更新も含めて)を行っている。その中でMRJ(三菱航空機)を除けば、従来の運航機材の派生型である。これらにA380を含めると

2016年1月

2016年度以降に8機種、仮発注分を含めて105機を毎年数機ずつ受領することになる。

ANAグループの発注機材		
機種	機数	納入時期
A380	3	2018年度
777-9X	20	2020年度～
777-300ER	6	2018年度～2019年度
787-9	14	2017年度～2021年度
A320neo	7	2016年度～2018年度
A321ceo	4	2016年度
A321neo	26	2017年度～2023年度
MRJ	25	2018年度～(?)

(A380以外はANAの広報資料から)

これらの計画に対応するパイロットや整備スタッフなど関係者の教育・養成といった社内対応をしっかりと行う必要が出てきた。突然のA380導入は背景がわかっていたとしても、現場では「押し付けられた」との意識が出ないとも限らない。

ANAHDは歴史も経験も豊富な企業であり、諸課題をクリアしながら進めるであろう。今月末の中期経営計画の発表内容を注視したい。

以上