

【AGI 設立 30 周年記念シンポジウム・パネラー講演】

## 世界唯一の超大型機による北九州空港での 潜在的可能性およびその将来像・理想像

ボルガ・ドニエプル航空日本地区代表 塚田 博之

### 1. ボルガ・ドニエプルグループの業務

こんにちは、私はロシアの貨物専門の航空会社のボルガ・ドニエプル航空の塚田と申します。よろしくお願ひします。私の講演ですが、弊社の各航空会社の紹介、事業内容、そして最後に北九州空港の活用についてお話しします。

弊社は、パートナー関係にある会社も含めると5つの航空会社がございます。先ず、ボルガ・ドニエプルグループは、3社の航空会社から構成されております。ロシア国籍のボルガ・ドニエプル航空を筆頭に、エアブリッジカーゴ航空、そして、アトラン航空がボルガ・ドニエプルグループとなります。次に、カーゴロジックエアは、ボルガ・ドニエプルグループに属さない独立した形で、英国に設立された航空会社です。私たちボルガ・ドニエプルグループは、このカーゴロジックエアと戦略的パートナーシップを結ぶことで、実質的にこの4社で世界中に運行しております。最後に、カーゴロジックジャーマニーは、一昨年、ドイツに設立した航空会社で、先日、8月30日にドイツ連邦航空局より運航許可書が交付されました。

ボルガ・ドニエプル航空は、大型貨物機のアントノフ124を12機、そして、中型貨物機のイリュージン76を5機保有しています。1990年に設立され、1991年よりチャーター便を運航開始しました。この大型貨物機を市場に投入することにより、新しい国際市場のセグメントを確立してまいりました。

エアブリッジカーゴ航空は、ボルガ・ドニエプル航空の定期便部門が分社化されて、2003年に設立された航空会社です。現在、ボーイング747を18機保有してまして、2004年より定期運航を開始しました。ロシアのモスクワを拠点にして、日本をはじめ、ヨーロッパ、アメリカへ運航しています。

アトラン航空は70年以上の歴史があり、ロシアの中では一番古い航空会社です。ボーイング737という小型貨物機を5機保有してまして、ロシアのモスクワを拠点にヨーロッパなどの短距離路線を運航している航空会社です。アトラン航空が2011年よりボルガ・ドニエプルグループに加わったことによって、小さい荷物から超大型の貨物、重量物まで幅広い貨物を輸送できるようになりました。

カーゴロジックジャーマニーは、先ほどお伝えしましたように設立されたばかりの航空会社で、



まだ運航はしていません。現在、運航開始に向けてクルーのトレーニングをしたり、準備をしている最中です。この航空会社は、ボーイング 737 の飛行機を 2 機保有しております。今後は、ボーイング 777 フレーターを 29 機購入する予定に加えて、新たにボーイング 747 のフレーターを 5 機購入する予定になっております。

ボルガ・ドニエプルグループは、大型機のアントノフ 124 をはじめ、イリュージン 76、ボーイング 747 のフレーター、そして、ボーイング 737 の機体を持っている唯一の航空会社です。主な事業内容は、貨物のチャーター便運航と定期便運航がメインとなっています。ボルガ・ドニエプル航空がチャーター便のみとなっており、現在、世界 190 カ国ほどで運航しています。

写真（図 1）は、ボルガ・ドニエプル航空のチャーター輸送の様子で、電車の車両や飛行機のパーツなどを運んでいます。写真に写っている飛行機のパーツはボーイング 787 の主翼です。また、重量物であるタービンやローター、大型自動車なども運んでいます。弊社は、一般的な航空会社が引き受けない大型で重量のある荷物を運ぶことを得意としている航空会社です。また、ボルガ・ドニエプルグループは、人道支援にも力を入れています。2011 年の東日本大震災の際には、アメリカから仙台空港に無償で医療バスを輸送しました。また、福島原発で放水車がテレビ放送されていたかと思いますが、あの放水車は、アントノフ 124 を使ってドイツから輸入してきた

図 1 ボルガ・ドニエプル航空のチャーター輸送の様子



(出所) ボルガ・ドニエプル航空

ものです。

現在、エアブリッジカーゴ航空、カーゴロジックエアー、アトラン航空が、アジア、ヨーロッパ、アメリカ、南米に定期便を運航しています。また、定期路線で運航していない地域は、チャーター便で対応し運航しています。これら定期便で運航している貨物機と、ボルガ・ドニエプル航空が保有しているアントノフ 124、イリュージン 76 とは、全くスペックの異なる飛行機です。アントノフ 124 とイリュージン 76 の機体には、飛行機内にクレーンを搭載しており、このクレーンを利用して重量貨物などを積載することが可能となっています。

## 2. 北九州空港のポテンシャルとさらなる期待

北九州空港には、弊社のアントノフ 124 がこれまで4回ほど運航しております。2016年に初めて北九州空港を利用させていただいたのですが、この北九州空港というのは、福岡県庁・北九州市役所をはじめとした関係官庁が非常に協力的な空港だと感じています。全国にも色々な空港がありますが、県と市が一体的に様々な営業活動をされたりとか、協力をしていただけるというのは、日本の空港の中ではあまり見かけない、珍しい空港だと思っています。

そして、24時間空港というのは、航空会社としては運航計画を立てやすい空港です。時間に制限されずに運航計画を立てられるというのは、航空会社にとっては非常にメリットのある空港です。また弊社は、この北九州空港を貨物輸送だけではなく、駐機拠点としても注目しています。北九州空港の立地は、アジア全体から見ても中心的な位置にあり、アジア圏内での航空機の移動に関しても最短で移動できる、そういったことで北九州空港に注目しているわけです。現在、更なる協力関係を構築するために、福岡県庁ならびに北九州市役所と覚書の締結に向けて調整している最中です。

また、この北九州空港というのは、シーアンドエア輸送ができる日本の空港では珍しい空港の1つです。このシーアンドエアですが、現状のアントノフ 124 の機体を使った大型貨物の輸送というのは、九州地方から海上輸送で中部国際空港に運ばれ、中部国際空港から世界中に運航しているわけです。現在、このシーアンドエアができる空港というのは、日本の中に3カ所ございますが、1つは中部国際空港、そして、もう1つは関西国際空港、そして北九州空港です。

図2 北九州空港でのチャーター輸送の様子



(出所) ボルガ・ドニエプル航空

ただ、なぜ北九州空港が活用されず、中部国際空港に貨物が海上輸送されるのかというと、大きな理由としては、やはり滑走路の長さです。現状 2,500 m なのですが、私たちの大型貨物機であるアントノフ 124 を最大限活用するには、最低でも 3,000 m 級の滑走路が必要になります（機体が重いと加速に時間がかかるため）。欲を言えば、4,000 m 級が欲しいのが正直なところです。現在の 2,500 m でもこの大型貨物機の運航は可能ですが、機体重量の関係から十分な量の燃料を機体に入れられません。北九州空港を離陸後、最寄りの仁川であったり、関西国際空港、中部国際空港などに一旦寄港して、そこで燃料を満タンにし目的地に飛んでいるのが実情でございます。

また、私たちのような大型貨物機の作業には、駐機場が最低でも 2 機分必要になります。通常の貨物機では、飛行機が止められる 1 機分の駐機場で作業が全部完結しますが、私たちは、大型貨物等を扱いますので、クレーン車であったりトレーラーに載っている貨物のためのスペースが必要となるわけです。現在注目されています滑走路の延伸によって、やはり需要が増加してきます。例えば、大型貨物機を 2 機、3 機と同時に運航したいとの希望が航空会社からあった時に、「駐機場が足りません。使える駐機場が 1 機分しかありません。」といった状況になりますと、折角、滑走路が延伸されても、それを大きなメリットとして空港を活用できなくなることが予想されます。実際に、今年の 8 月には、アントノフ 124 は中部国際空港で 3 機同時に運航しました。3 機同時に様々に違う作業を行い、積載作業を完了させた後に、中部国際空港から各方面に運航させたのです。福岡県庁の方、北九州市役所の方には是非、滑走路の延伸だけではなく駐機場の充実もセットで考えていただければと、大いに期待しているところです。