

大学の航空運用開拓への貢献に関する提案

2010年4月6日

航空機の運用を人類の生存環境の快適性を高めるものとすべく知的生産と発信を行う大学の一つの役割について提案したい。

現状は、長期展望に立った航空機に関する基礎研究が行われているのだろうか。航空政策や航空宇宙産業への提言へとつながる提案型貢献は十分であろうか。

私は最近、下記の通り日本が自らの空域に開拓すべき航空機運用の提言を行っている。日本発の航空機運用を世界に提供し、国際社会の発展に貢献する原動力は、政府や産業界ではなく大学の研究・教育の役割であると考え。

これまで整備してきた自らの専攻分野への導入案内の体系を生かしてできることを求めている。

日本の航空運用開拓

生存環境の快適化のための航空機運用の課題は、大気への影響の低減だけではない。地上から不便な地域を減らすことも重要である。特に自然災害が頻発し過疎大都市集中を多く抱えるわが国においては、航空機による地点間輸送の地上への依存度を低減し運用生産性を高めることは国力の維持向上に直結する。

航空自衛隊およびその機材、空港を活用して予算を抑えつつ国による航空機の受動運用を行い、国内航空輸送需要と運用生産性を高めるための航空機開発需要の安定増大を計り、更には受動運用の国外への拡大を目指すことを提言する。

次に、日本の空域に初期段階の受動運用を実施していく方法を示す。

航空自衛隊の C-130H ハーキュリーズもしくは C-1 輸送機の何機かを民間輸送仕様に改装した航空機を用い、自衛隊もしくは国の機関により現在日本にある100近くの空港を対象に任意の2空港間の輸送需要に対応する。

任意の2空港間の輸送需要を随時受け航空機に指示する管制部により複数の航空機を運用する。管制部は受けた輸送需要を順次最適の航空機に指示する。各航空機は管制部の指示により2空港間輸送を行う受動飛行を連続的に実施し受動飛行系を形成する。そして複数の航空機による受動飛行系群により全国規模で輸送需要に対応する。その際、既存の国内、国際運航と干渉しないよう適合的な航空機導入を計り、民間の不採算路線との交代を行っていく。

次第に軌道に乗れば運用を国の専用機関に移管する。これと並行してティルトローター機の逸早い導入を行い、先の輸送機との相互補完運用へと進める。即ち、ティルトローター機により VTOL 性能を生かして2地点間輸送を空港以外にまで拡張した受動飛行系群を形成し、先の輸送機の受動飛行系群と共存させる。こうすることで僻地、離島の隅々に至るまで日本の空域を運用領域とする。

輸送需要は自然的、人為的要因により変動する。国の受動運用により需要が高まった特定の2地点間輸送は、国の受動運用から除外し最適の航空機を用いた運航を民間営利企業に促す。その後、需要が低迷し民間営利企業が撤退する場合は再び国の受動運用を適用する。

運用生産性向上の推進力の連鎖

