

航空機の保管・解体現場に垣間見る中古航空機関連ビジネス

景気の低迷に伴い航空機の旅客需要も依然として低迷が続いている状況ですが、そうした中で、航空会社などによる航空機の売却やリース取りやめなど所有機数を削減しようとする傾向も強まっているようです。

愛知県サンフランシスコ産業情報センターでは、このほど航空機産業や航空輸送産業をめぐる動向把握の一環として、米国カリフォルニア州ビクトールビル市内の南カリフォルニア・ロジスティックス空港（通称：ビクトールビル空港）隣接地に拠点を置くサザン・カリフォルニア・アビエーション社を訪問し、同社が行う航空機の保管、解体等のビジネスの動向について聞き取りを行いましたので、ご紹介します。

（航空機の墓場と呼ばれることも）

サザン・カリフォルニア・アビエーション社が拠点を置くカリフォルニア・ロジスティックス空港はロサンゼルス市中心部から約60マイル（約100km）北東に位置しています。もともとは1941年から1992年まで米国空軍の基地（ジョージ空軍基地）として利用されていましたが、基地の閉鎖に伴い、跡地利用として物流拠点機能を持つ空港としての活用が計画されました。

現在、24時間運用されており、米国運輸保安局（TSA）や連邦航空局（FAA）が物流管理業務を行っているほか、貨物を満載した飛行機の離着陸に対応するため、滑走路は約15,000フィート（約4,570メートル）まで延長され、その結果、米国の一般空港としては2番目の長さの滑走路を持つ空港となっています。また、空軍基地跡地を所有するビクトールビル市から、物流関連企業や航空機の維持・修理、塗装、保管、リサイクルなどのメンテナンス業務を行う企業などに空港内敷地や隣接地が貸し出されています。

そうした中で、今回訪問したサザン・カリフォルニア・アビエーション社は空港隣接地において航空機の保管、維持・修繕、解体・リサイクルを行っています。とりわけ、航空機の解体・リサイクルを全米でも有数の規模で行っていることから、この空港が「航空機の墓場」とも呼ばれるようになってきました。

また、同社によれば、維持・修繕業務の取引先の多くは銀行やリース会社とのことで、それら取引先が航空機を航空会社に転売、リースする上で、引き渡し先が決まるまでの間の航空機の保管業務を担っているとのことでした。同社はビクトールビル市から240エーカー（約97ha）にのぼる広大な土地を99年間の契約で借りており、航空機の保管と3つの整備施設（ハンガー）で使用しています。



もともと、同社はアリゾナ州内で航空機の保管ビジネスを行っていましたが、会社の創設者の判断で1995年にこの空港隣接地に移ってきました。南カリフォルニア・ロジスティックス空港は、夏は非常に高温となる荒野の中に立地する空港ですが、この場所を選んだ理由としては、降雨量が年間で非常に少なく、湿度も低く、緯度が高いことなどが航空機の保管に適しているとのことで、長い滑走路や、外国貿易ゾーン指定地域（Foreign Trade Zone）であること、騒音規制がないこと、着陸料がないこと、米国運輸保安局（TSA）の存在などは、いずれもこの空港でビジネスを行う上でのメリットとなっているとのことでした。業務の大半は航空機の保管業務で、そのほかに維持・修理、テストフライト支援、解体・リサイクルなどの業務を行っています。また、映画撮影で使われることもあるようです。

（放置するのではなく、手入れが大事な航空機の保管業務）

同社のもとへ運ばれた航空機の80%は、一時的な保管、維持・修繕を経て新たな買い手である航空会社によって、再び旅客輸送に使われています。保管業務には160名の保守・技術職員の方々が従事しており、機内が暑くなりすぎないようにコックピットの窓にカバーをしたり、通気孔をふさいだり、燃料を抜いたりといった作業や、潤滑油を注したり、タイヤがパンクしないように移動させたりといった各種作業がなされています。また、夏の気温は非常に高く、過去には最高華氏117度（摂氏約42.2度）を記録している地域でもあり、華氏90度（摂氏32.2度）を超えるとドアを開けて気温を下げるなどの作業も必要となっています。

同社職員の方の話では、同社の航空機の保管数は経済状況と正反対になるとのことで、景気が落ち込み、旅客輸送が減ると必要な航空機数も減り、売買を目的にこの空港に運び込まれる航空機数が増えるとのことで、逆に経済状況が良くなり、旅客輸送が増えると、運びこまれる航空機数が減る傾向にあるとのことでした。過去に最もひどい経済状況の時には最大で240機を保管していたものの、経済が良かった2003年初期は65機しか保管していなかったとのことで、現在は、景気の低迷から27種類、計204機を保管しているとのことでした。

（航空機の解体・リサイクルも実施中）

業務割合としては大きくないようですが、同社では航空機の解体・リサイクルも行っています。訪問した当日も、同社敷地内では解体途中の航空機や、ばらばらになった部品の山が見られました。同社は商業航空機のリサイクル団体の会員にもなっているとのことですが、航空機のリサイクルに関しては、現在、リサイクル団体が取り決めなどの策定を進めようとしている段階とのことでした。



©Southern California Aviation, LLC

一方で、ある大手航空機メーカーの航空機の場合、すでに90%程度の部品がリサイクル可能とのことで、開発・製造が進められている航空機も将来の解体を見越して、解体方法などに関する検討も同時に進められるとのことでした。とりわけ、同社職員によれば、米

国内の商業用旅客機は今後5年で2万機が新型機に置き換わり、そのうち5,000機が解体され、残りは転売されるとの見通しもあるようで、今後、これに伴う中古航空機の保管・解体業務も一層拡大していくであろうとのことでした。

現在、世界の主要商業用航空機メーカー各社は、景気の回復後の航空機需要の大幅な増大を予測していますが、新型機の登場と同時にこうした中古航空機の役割も高まりが予想されます。今回は、航空機をめぐる関連産業の様子について知る機会となりましたが、愛知県サンフランシスコ産業情報センターでは、こうした航空機関連産業の動向について、今後も注目していきたいと思えます。