

キャピタルA、東南アに空飛ぶタクシー 事業化へ前進

2022/4/8 22:33 | 日本経済新聞 電子版



クアラルンプールを飛ぶバーティカル製の機体（イメージ、キャピタルA提供）

【シンガポール=谷繭子】マレーシアの格安航空会社（LCC）大手キャピタルA（旧エアアジア・グループ）が「空飛ぶタクシー」参入へ動き始めた。100機以上のリースで基本合意し、2025年の導入を目指す。足元の業績は新型コロナウィルス禍の打撃で苦境にあるが、LCCのノウハウや拠点網を生かし新たな収益源に育つと判断した。東南アジアで他社の参入や都市交通の進化を後押ししそうだ。

■ 25年に100機導入

「UAM（都市型航空交通）は新しい概念。（インフラなどの）生態系をつくる作業にも注力する」。同社のリン・リヨンティエン最高安全責任者は空飛ぶタクシーの事業化へ意気込む。

同社傘下で航空事業などを担うエアアジア・アビエーション・グループは英バーティカル・エアロスペース製の電動垂直離着陸機（eVTOL）「VX4」を、アイルランドの航空機リース大手アボロンから少なくとも100機導入することで覚書を交わした。3社の共同チームが4月内にマレーシアの首都クアラルンプールで初会合を開き、25年の引き渡しに向けて準備を本格化する。



アボロンからのリースで覚書を交わしたキャピタルAのフェルナンデスCEO（左）

商業運転に入るためには機体の型式証明のほか、乗降・駐機インフラや「交通ルール」の整備が必要だ。バーティカルは欧州で機体認証取得の手続きを進めており、4月内にも試験飛行を始める方針。インフラや制度づくりでも、シンガポールでは当局が試験運用のための「特区」を設けるなどして、取り組みを加速している。

エアアジアの構想ではまずクアラルンプールの中心部と国際空港の間で運航する。自動車で1時間強の移動を17分に短縮し、運賃は4人乗れば1人50ドル（約6100円）未満となる見通しだ。

■渋滞に商機

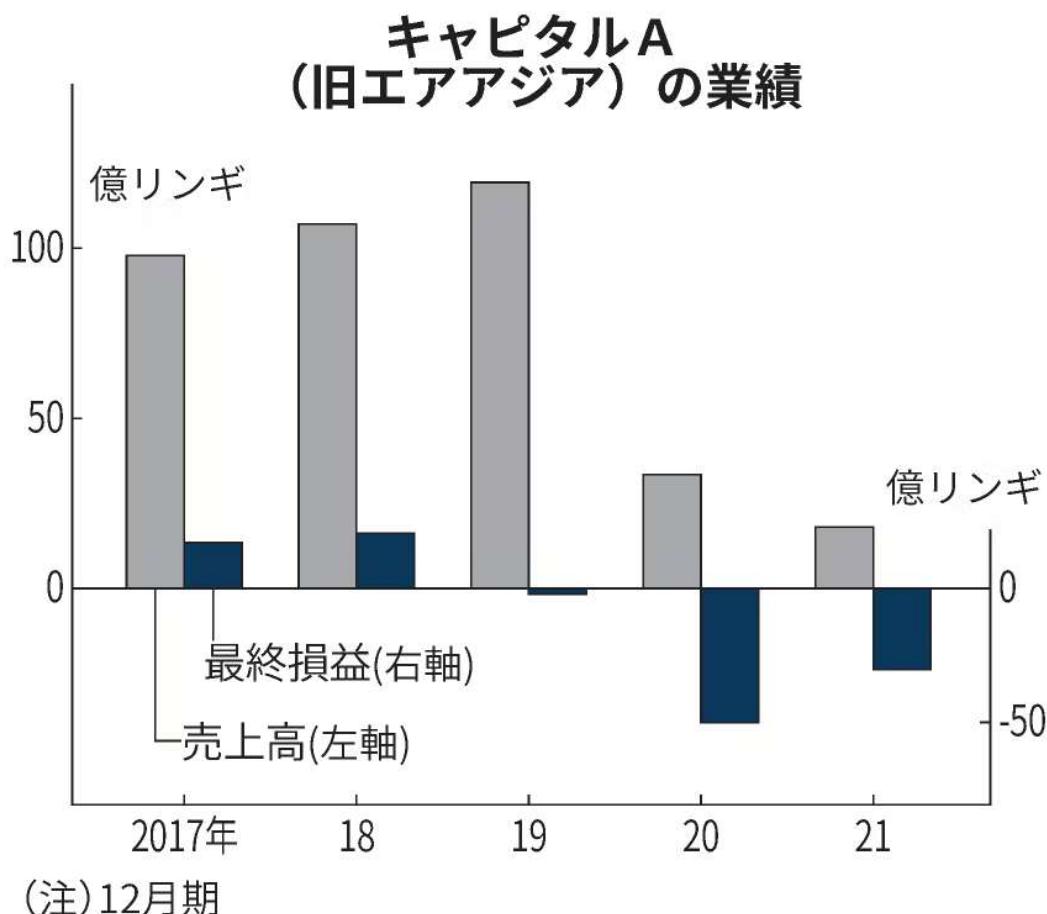
東南アジア以外では米アメリカン航空がバーティカルに出資し、[日本航空（JAL）](#)も機材の調達を予約するなど次世代の空のモビリティ（移動手段）で先手を打っている。ただ日米も規制の整備は途上で、渋滞が多く需要も見込める東南アジア諸国が追い上げを図っている。

東南アジアの主要航空で参入を決めたのはエアアジアが初めてとみられる。「東南アジア諸国連合（ASEAN）中に広げる」と、キャピタルAのトニー・フェルナンデス最高経営責任者（CEO）は息巻く。

エアアジアはこれまで地域のLCCビジネスを先導し、インドネシアやタイにも現地ベースのLCC事業会社を持つ。これら拠点の経営基盤も生かして空飛ぶタクシーを東南アジアに広げる戦略だが、許認可やインフラに加え、足元の業績にも大きな課題を抱える。

■上場廃止の危機

東南アジアのLCCは競争激化で収益の伸びがかねて頭打ちになっていた。そこへ新型コロナ禍が追い打ちをかけ、キャピタルAは21年12月期まで3期連続で最終赤字を計上。債務超過額は約60億リンギ（約1760億円）に膨らみ、上場廃止の危機に直面している。



フェルナンデス氏は黒字回復が23年になると予想しており、今期も赤字が続く見通しだ。

資本増強が急務だが、3月にはいったん固まったと発表していた5億リンギの融資枠への政府保証を、公的保証機関が却下した。「フェルナンデス氏個人などによる保証といった条件を満たさなかった」（同機関）ためで、キャピタルAは他の銀行融資を探っている。

■長期的な成長の糧に

1月に社名をキャピタルAに変更した背景には、幅広いモビリティを手がけるデジタル企業に脱皮し、新たな成長を目指すという決意があった。

キャピタルAの主なデジタル事業

ライド（配車）	インドネシア・ゴジェックからタイ事業を買収
フード（出前）	シンガポール、タイ、インドネシアにも拡大
エクスプレス（速達）	貨物物流子会社「テレポート」と連携
ビッグペイ（金融）	決済・海外送金、小口融資。マレーシアのデジタル銀行免許に申請

実際、同社はデジタル事業への参入を加速している。20年に外食宅配、21年には配車サービスを開始。電子商取引（EC）や物流事業を拡大し、ドローンによる配達も試験導入した。自社アプリをあらゆるサービスのプラットフォームとし、空飛ぶタクシーの予約や決済も統合する戦略だ。

資金不足で投資余力が限られるなか、配車などの価格競争が激しい分野でシェアや収益力を高めるのは難しい。一方、空飛ぶタクシーは参入障壁が比較的高く、同社の専門性を発揮できる。目先の危機を乗り越えれば、長期的な成長の糧となる可能性は十分にある。

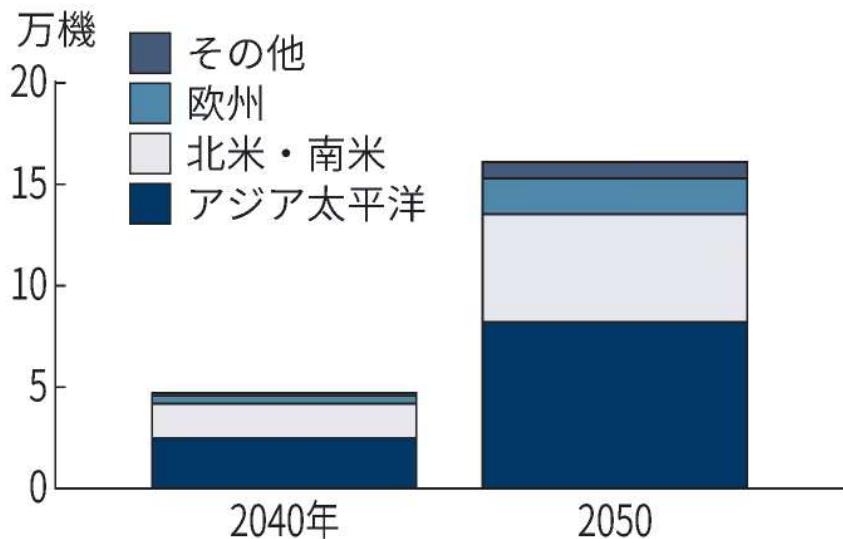
アジアの運航機、世界の過半に

独コンサルティング会社ローランド・ベルガーによると、2050年までに世界で16万1千機の空飛ぶタクシーが運航し、アジア太平洋はその51%を占める。慢性的な渋滞に悩み、先進技術の導入に積極的な東南アジアで空飛ぶタクシーの事業計画が相次いでいる。

ドイツの新興企業ボロコプターは、自社開発の2人乗りeVTOLで試験飛行を重ねている。24年にまずシンガポール中心地のマリーナベイと観光地セントーサ島を発着地点とし、上空を周回する遊覧飛行を始める。

各社はアジアでの競争力を試される

(垂直離着陸機の市場規模見通し)



(注)独ローランド・ベルガー調べ。

2020年は0機。航続距離15~250キロメートルの
旅客向け

認可取得に時間要し、就航予定は当初の23年より遅れるが「技術・商業的に準備は順調」（クリスチャン・バウアー最高商務責任者）。30年までに同国で4～6機をそろえ、空港送迎や、マレーシアやインドネシアと結ぶ路線も立ち上げる。

シンガポールのアセント・フライツ・グローバルは空飛ぶタクシーの予約・運航システムで参入を狙う。ブラジルのエンブラエル系eVTOLメーカーと、同社製機材を1年に最大延べ10万時間使用する契約で合意した。機体数にして100機程度となる見込みだ。

アセントはすでに自社開発のシステムを使ったヘリコプターの相乗りサービスをフィリピンやタイで展開している。これをeVTOL向けに大規模化する。

政府も対応を急ぐ。渋滞を放置すれば企業や観光客の誘致に支障をきたすうえ、エネルギーを浪費して「脱炭素」の取り組みも遅れるためだ。

シンガポール政府は2月、航空産業が集積するセレター地区を「先端航空モビリティ産業ハブ」に指定した。発着場や整備場の建設・運営、研究開発に関わる産業を育成し、東南アジアをリードしたい考えだ。

マレーシアの政府系空港運営会社マレーシア・エアポート・ホールディングスも発着設備の実証実験に乗り出した。空の交通規制やパイロットの訓練など、事業環境の整備が域内で加速しそうだ。