

B737 の思い出 その2 容量不足

荒岡 衛

全日空は 2007 年 2 機のボーイング 737(以下 B737)「ANA ビジネスジェット」を導入し、国際線のビジネス客の取り込みを図った。その最初の就航路線は 3 月 25 日に新たに開設された名古屋-広州線、そして 2 路線目もやはり新規で 10 月 28 日の成田-ムンバイ線だった。当時日本からインドへ進出し合併会社を作る日本企業が増え始め、ビジネスクラスの需要は多く狙いはよかった。ところが B737 の基本設計は約 60 年前のもので容量不足という問題が隠れていた。

エンジンは CFMI 社製^{*1}CFM56-7B24 という高性能のものが装備され、燃料タンク容量は国内線用の 26kl から 40kl に増量されていたが、それでも不十分だった。ムンバイから成田へは通年ダイレクトに飛べるけれど、偏西風の強い冬場の成田発ムンバイ行は途中で給油が 1 回必要だった。そこで選ばれた給油地点は長崎空港だった。当時三菱重工長崎もインドの会社と技術提携を始めた所で多くの出張者がインドに向かっていた。しかしこのような運用となると一度は使っても二度と使いたくないと感じられても仕方がない。なぜなら出張者は何時間もかけて長崎から羽田に飛び、陸路で成田へ移動、出国手続きをして飛び上がると振り出しの長崎空港に着陸するからだ。ここで乗せてくれるのならいいけれど片道でしか使用しないテクニカルストップ地点での乗降は認められていない。

全日空としても使い勝手が悪かったせいか、他に計画されていた成田-モスクワ線などに就航することもなく 2016 年に 2 機とも早々に退役し、他の航空会社にも売れずにスクラップにされてしまった。

成田-ムンバイ線就航初日は日曜日、長崎に単身赴任中だったので給油するところの写真を撮りに行った。その話を全日空の広報に知人がいるマニアに話したら、全日空から社内誌に使いたいので提供してほしいという依頼が来た。送ったら謝礼としてロゴ入りのクロス社製ボールペンを戴いた。

^{*1} CFMI 社：アメリカ GE 社とフランススネクマ社の合併のジェットエンジン製造会社

