

WING DAILY

Airline & Aviation E-mail News

発行所 航空新聞社: WING DAILY 編集部
〒107-0052 東京都港区赤坂4-8-6 赤坂余湖ビル3階
TEL(03)3796-6647 FAX(03)3796-6643
URL=<http://jwing.net> E-mail=mail@jwing.net
購読料 半年34,560円 年間64,800円(消費税含む)

【HEADLINE NEWS】

★JAXA、火星探査用飛行機のモデルを飛行実証へ 大樹町上空で実施、高度35Kmで火星飛行環境模擬

宇宙航空研究開発機構(JAXA)は、北海道大樹町において、火星探査用飛行機モデルの空力特性などを把握すべく、大気球を高度36キロメートル上空まで上げ、エンジンを搭載していないモデルを放出して、その空力データを取得することを目指す。JAXAによれば、地球であっても高度35キロメートル上空付近では、大気密度の薄い火星における飛行環境と同じような環境が得られるとのこと。この高度35キロメートル付近の環境を利用して、火星の飛行環境を模擬するかたちで、火星探査用飛行機の実現に向けた各種空力データを取得する考え。

火星探査用飛行機は、JAXAの宇宙科学研究所が中心に研究開発が進めているもので、今回の実験は、一昨年度にも大樹町で実施することを計画していたもの。一昨年度は実験準備が整わずに先送りされていたもので、今回はリベンジで実験に臨むことになる。実験は5月末から6月末にかけて実施する方針だ。

火星飛行機実現向け重要な空力特性 "飛行機"特性活かし広範囲を精緻に探査

宇宙開発のなかで、世界的に脚光を集めている惑星が火星だ。地球の兄弟星とも言われ、地球型惑星に分類され。最近では、映画『オデッセイ』が公開されるなど、広く一般の間でも注目されている。

火星の探査を進めるに当たり、衛星の活用や無人探査ローバーなどの利用も進められていて、衛星は広範囲に、ローバーは局地的には有効なツールとして活躍している。

そうしたなか、ローバーよりも広範囲に、衛星よりも詳細な探査・観測を行うことができる新たなツールとして、火星探査用飛行機の開発が検討されるようになった。

そこで火星探査用飛行機の実現には、機体空力設計が大き

な開発要素となるが、JAXAによれば、火星の飛行環境を模擬した風洞試験で空力データを得ることは難しいとのこと。また、層流と乱流の遷移レイノルズ数付近で飛行する数値流体力学シミュレーションも困難との見方を示している。

大樹町上空で実施する実験においては、火星探査用飛行機の飛行環境を模擬することができる高度35キロメートル付近において、翼幅2.6メートル、機体長2メートル、機体重量5キログラム程度の火星飛行機を放出して、飛行実験を行うことを計画中だ。

気球から放出した機体は、空中で展開し、その後、機体を引き起こして観測飛行する。これにより、各種の空力データを取得して、風洞試験や数値流体力学シミュレーションの検証データとして利用することを検討する。

火星で飛行機を飛ばすことの難しさ

火星は、前述したように地球と同様に、大気が存在する。その大気を利用すれば、火星でも飛行機を飛ばすことができると考えられているが、そのためにはいくつものハードルを乗り越えなければならない。

火星の大気密度は、1立法メートル当たり0.0118キログラム。地球の大気密度は1立法メートル当たり1.17キログラムだから、およそ100分の1程度の非常に薄い大気だ。さらに地球の大気成分は窒素と酸素が主成分だが、一方の火星は二酸化炭素が主成分で酸素がほとんどないなど、大きな違いがあって、地球のジェットエンジンを、そのまま火星に持ち込んでも機能しない。

また、大気密度が低いことから、空力的にも火星で飛行機を飛ばすことは難しい。

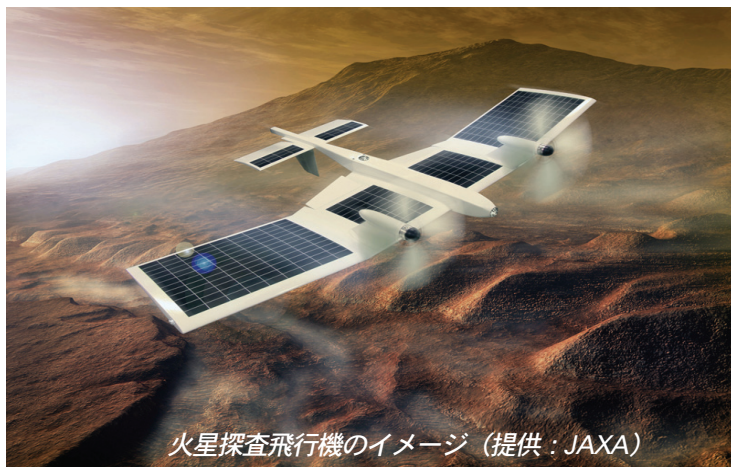
火星の重力は地球の約3分の1。航空機が飛ぶためには、機体にかかる重力に対して、揚力が働くため。重力が3分の1であるならば、火星で航空機が飛ぶことは簡単だと思われてしまうが、揚力には大気密度が密接に絡むことから、火星の薄い大気密度下では必要な揚力を得るためには、地球で使うものとはかなり空力的に異なるを施さなければならないことなどが想像される。

その他にも、火星で飛行機を飛ばすためには、電波に乗せてデータ伝送に要する"時間差"なども考慮しなければならない。火星と地球の間を電波が往復するためには、約10分以上の時間が必要であるなどの課題があって、飛行機自らが自律飛行する判断能力も求められそうだ。

【航空関連ニュース】

★G7首脳宣言、排出削減のGMBM採択に向け協働 「世界の全ての首脳に決定支持加わること推奨」

伊勢志摩で開催中の先進7カ国主要国首脳会議(G7サミット)の首脳宣言のなかで、気候変動分野における国際航空分野の取り組みについて、「市場メカニズムに基づく排出削減



火星探査飛行機のイメージ (提供: JAXA)

枠組(GMBM: Global Market-Based Measure)の採択のために協働する」とのコミットメントを表明。「我々は世界の全ての首脳に対し、本年後半に決定への支持に加わることを奨励する」ことを盛り込んだ。なお、これは今秋に国際民間航空機関(ICAO)の第39回総会が開催されることを踏まえたもの。ICAO総会では、二酸化炭素排出量の基準を確立するほか、排出量取引などの仕組みづくりも行われる予定だ。

その他、航空保安について、「全ての国に対し、テロの脅威に対応するために発展し得る適切かつ持続可能な安全措置の実施を確保することが求められる世界的な課題」などとする認識が示された。

**★ソラシド決算、収益6.8%増360億円で過去最高に
営業も86.9%増で最高、ユニットコスト8.1円へ**

ソラシドエア(SNA)が発表した2015年度決算(2015年4月1日-2016年3月31日)によると、新規路線の開設や、女性旅客の獲得に向けたサービス展開などにより、旅客数が前年度を上回り、営業収入が前年度比6.8%増の380億5500万円だった。座席供給の増加に伴い、営業費用が4.3%増の360億4200万円となったが、利益面では営業利益が86.9%増の20億1200万円、経常利益が3.9%増の16億6100万円、当期純利益が39.4%減の9億3000万円で、9期連続黒字となった。配当については、1株当たり500円を予定する。

ソラシドエアは2015年度に、ユニットコストを4.2%(0.4円)減の8.1円、営業利益率を2.2ポイント上昇の5.2%として、営業利益を大幅に伸ばした。純利益では、法人税、住民税、事業税により前年度を大きく下回ったものの、税引前当期純利益が12.2%増の16億6100万円と増益で、営業収益、営業利益、税引前当期純利益では、過去最高の数字となった。

財務状況については、総資産が前年度末よりも26億2100万円増えた189億5600万円で、純資産が2億4100万円増の50億400万円になった。自己資本比率は2.7ポイント低下した26.3%だった。

輸送実績では、昨年3月29日から那覇発着の中部線および石垣線の運航を開始し、提供座席数が前年度比4.9%増の265万6011席で、有償旅客数が3.2%増の165万8149人となった。座席キロでは27億8779万4千席キロ、旅客キロが17億3635万9千キロと、いずれも数字を伸ばしたものの需要の伸びが供給の伸びに追いつかず、利用率が1.3ポイント低下した62.3%となった。運航面では、全保有機の737-800統一を前年度に達成したことで、安定した運航、および快適な機内環境の提供が可能となった。2015年度に運行した定期便数は前年度比で2245便増となった2万4600便だった。しかし台風や降雪などを原因とする欠航が154便も発生し、最終的に欠航便は前年度比0.6%増の319便が発生、就航率は1ポイント上昇の98.7%となった。定時出発率は、羽田・那覇の混雑影響も見られたが、1.7ポイント改善した90.5%となった。

2016年度の見通しについては、今年4月に発生した熊本地震の影響で、公表を控えている。震災の発生によって、就航地に甚大な被害が発生したため、収支面で影響をさらに見極める必要があるとしている。

〈路線別輸送実績〉

▼羽田-宮崎線=利用率:63.7%(0.9ポイント増)/提供座席:1.7%増/旅客数:3.2%増

▼羽田-熊本線=利用率:69.4%(4.6ポイント減)/提供座席:0.8%

増/旅客数:5.4%減

▼羽田-長崎線=利用率:71.4%(2ポイント増)/提供座席:4.5%増/旅客数:7.6%増

▼羽田-鹿児島線=利用率:50.1%(4.8ポイント減)/提供座席:0.4%増/旅客数:8.3%減

▼羽田-大分線=利用率:56.2%(1.4ポイント増)/提供座席:4.2%増/旅客数:6.8%増

■羽田線計=利用率:62.3%(1.2ポイント減)/提供座席:2.1%増/旅客数:0.4%増

▼那覇-宮崎線=利用率:73.6%(4.2ポイント増)/提供座席:2.4%増/旅客数:8.7%増

▼那覇-鹿児島線=利用率:81.2%(14.7ポイント増)/提供座席:4.4%増/旅客数:27.6%増

▼那覇-神戸線=利用率:49.6%(14ポイント減)/提供座席:0.3%増/旅客数:21.9%減

▼那覇-中部線=利用率:71.8%

▼那覇-石垣線=利用率:59.6%

■那覇線計=利用率:62%(3.2ポイント減)/提供座席:33.6%増/旅客数:30.9%増

**★茨城・橋本知事、中国キャリアの動向を「大変心配」
杭州-茨城線運休、再開見通しは「全く伺っていない」**

茨城県の橋本昌知事は5月26日の記者会見で、中国国際航空が茨城-杭州線の運休を発表したことに言及しつつ、「茨城空港だけでなく、他の空港においても中国便の運休や就航延期があるようなので、そういったことについては大変に心配している」との認識を示した。

中国国際航空の茨城-杭州線運休については、「我々も機体繰りの都合としか聞いていない。何とも言いようがない」とコメント。再開見通しについても、「具体的な話は全く伺っていない」ことを明かした。

また、中国キャリアによる「見切りの早さ」について中国経済の減速が要因かと問われると、「そこがはっきり判断がつかないところ」とコメント。「昨日、三越銀座店で茨城フェアが開幕した。その際に銀座店の店長と20~30分話をしたが、そのなかで必ずしも中国人の数は減っていないが、売上額は減っている」ことを明かされたという。「以前のようにがばっと買っていく人が減ってきたので売り上げは減ってしまっているが、人数は減っていないと。そのため、どういう状況なのか、我々としても掴みかねている」と話した。

中国国際航空の杭州-茨城線運休の一方で、春秋航空の成都便などについては、「成都も含めて春秋航空はもっと飛ばしたいというようなことを言ってくれている。我々としては、機体の都合がつくなどといった暁には、増やしてもらえるのではないかと思います」と、今後の増便などに期待感をみせた。

ただ、橋本知事が話すように、中国キャリアによる就航延期や運休が散見されるようになってきた。今後、茨城空港における影響については、「ないと思う」とコメントしつつ、「我々としては、これからも、今まで以上に就航に向けていろいろと勧誘をしていきたい」と話した。その上で、7月30日にベトナム航空が実施することが決まったベトナムチャーターや、7月16日から韓国のチャーター便が運航される予定になっていることに触れ、「(チャーター便の運航を)何度も積み重ねていくことによって定期便につなげていけたらと

思う」と、チャーター便の運航実績を積むことで、いずれは定期便化を狙っていく考えを示した。

**★ANA4月、国際旅客11.4%増、利用率72.5%で好調
北米・アジアで大幅な伸び、欧州微減も利用率7割維持**

全日空(ANA)がまとめた2016年4月輸送実績は、国際線旅客数が前年同月比11.4%増の70万7946人と前年を大きく上回り、利用率が0.9ポイント伸ばした72.5%と、好調に推移した。供給を示す座席キロは16.1%増の47億8443万8千席キロで、需要を示す旅客キロが17.5%増の34億6710万5千キロだった。ANAではこのところ、積極的に新規路線を開設するなど、座席供給量を伸ばして、旅客も供給を上回る増加を見せたため、利用率が7割超と比較的高い水準の中で、前年同月を上回ることとなった。

国際線旅客は、特に北米方面/ホノルルで伸びており、19.9%増の14万9291人だった。前年度は新規就航などにより北米路線の供給を拡大して、旅客を伸ばし、利用率も70.8%で堅調だった。またANAは北米方面の路線について、日米間で羽田米国際線発着枠が決まったことを受け、獲得した発着枠で冬ダイヤからニューヨーク、シカゴ線を開設する。そのため、北米方面は下半期から旅客の大幅な増加が予想される。アジア/オセアニア方面は、旅客が10.5%増の50万1010人としながら、利用率が74.5%と、こちらも好調だった。羽田発着の中国方面の路線拡大や、シドニー線の新規開設など、供給・需要とも大幅に伸ばした。

またヨーロッパ方面は、パリやベルギーでのテロの影響のため、旅客数が0.3%減の5万7645人と、前年同月を下回った。しかし利用率は70.7%となっており、需給調整により供給を抑え、7割台を維持した

国内線旅客、前年上回る1.1%増、利用率59.4%

国内線の実績は、旅客数が前年同月比1.1%増の277万5782人で、利用率が1ポイント上昇した59.4%と、いずれも前年を上回った。座席キロは0.7%減の42億1067万6千席キロ、旅客キロが1%増の25億233万4千旅客キロとなった。

国内線は、これまで北陸新幹線の開業によって低調が続いていた北陸線で、いぜん顕著な旅客減少が見られた。羽田-富山線の座席数が25.6%減に対し、旅客が16.7%減で、搭乗率が61.8%となった。羽田-小松線は座席数が5.5%減に対し、旅客が14.2%減で、搭乗率が55.5%。需給調整などによって、旅客の減少は落ち着きつつある。

貨物・郵便の実績は、国際線の貨物重量が14.5%増の6万2684.9トン、郵便が6%減の2336.9トンだった。国内線の貨物重量は0.5%減の3万8489トンで、郵便が5.5%減の2644.7トンとなった。

〈国際線方面別実績〉

▼北米方面/ホノルル=旅客数:14万9291人(19.9%増)、利用率:70.8%(2.2ポイント増)、座席キロ:18億4422万2000座席キロ(15.6%増)、旅客キロ:13億569万7000人キロ(19.3%増)

▼ヨーロッパ方面=旅客数:5万7645人(0.3%減)、利用率:70.7%(3.5ポイント増)、座席キロ:7億7163万座席キロ(5.8%減)、旅客キロ:5億4575万8000人キロ(0.7%減)

▼アジア方面=旅客数:50万1010人(10.5%増)、利用率:

74.5%(2ポイント減)、座席キロ:21億6858万6000座席キロ(27%増)、旅客キロ:16億1565万人キロ(23.7%増)

〈国内主要路線実績〉

▼羽田-新千歳=旅客数:22万3258人(4%増)、提供座席数:37万7471席(0.2%減)、搭乗率:59.1%

▼羽田-伊丹=旅客数:21万7196人(0.5%増)、提供座席数:33万1740席(1.4%増)、搭乗率:65.5%

▼羽田-関空=旅客数:4万8688人(17.5%増)、提供座席数:7万3958席(16.9%増)、搭乗率:65.8%

▼羽田-福岡=旅客数:24万1912人(2%増)、提供座席数:39万8855席(0.1%増)、搭乗率:60.7%

▼羽田-那覇=旅客数:17万1798人(0.1%増)、提供座席数:27万8421席(4%増)、搭乗率:61.7%

▼成田-新千歳=旅客数:9120人(38%増)、提供座席数:1万9674席(19.5%増)、搭乗率:46.4%

▼成田-伊丹=旅客数:1万9074人(4.4%増)、提供座席数:2万1902席(2.2%減)、搭乗率:87.1%

▼成田-福岡=旅客数:8252人(3.1%減)、提供座席数:1万7354席(10.2%減)、搭乗率:47.6%

▼伊丹-新千歳=旅客数:3万8538人(4.7%増)、提供座席数:6万9594席(1.2%増)、搭乗率:55.4%

▼伊丹-福岡=旅客数:2万6571人(2.2%増)、提供座席数:3万7287席(0.9%減)、搭乗率:71.3%

▼伊丹-那覇=旅客数:4万6637人(30.6%増)、提供座席数:6万5611席(53.7%増)、搭乗率:71.1%

▼関空-新千歳=旅客数:1万7615人(25.7%増)、提供座席数:3万7183席(40%増)、搭乗率:47.4%

▼関空-福岡=旅客数:2664人(17.2%減)、提供座席数:7200席(増減なし)、搭乗率:37%

▼関空-那覇=旅客数:2万6543人(31.6%減)、提供座席数:4万494席(33%減)、搭乗率:65.5%

▼福岡-新千歳=旅客数:7765人(4.7%減)、提供座席数:1万7075席(6.4%増)、搭乗率:45.5%

▼福岡-那覇=旅客数:5万2405人(17%減)、提供座席数:10万2633席(12.2%増)、搭乗率:51.1%

▼新千歳-那覇=旅客数:7827人(10.3%増)、提供座席数:9960席(2.4%減)、搭乗率:78.6%

▼成田-那覇=旅客数:9288人(1.1%減)、提供座席数:1万6200席(1.7%増)、搭乗率:57.3%

▼羽田-富山=旅客数:2万8725人(16.7%減)、提供座席数:4万6482席(25.6%減)、搭乗率:61.8%

▼羽田-小松=旅客数:3万1450人(14.2%減)、提供座席数:5万6661席(5.5%減)、搭乗率:55.5%

▼羽田-中部=旅客数:5908人(19%増)、提供座席数:9990席(1.4%増)、搭乗率:59.1%

▼羽田-神戸=旅客数:1万8779人(8.3%減)、提供座席数:3万4084席(23.4%減)、搭乗率:55.1%

▼羽田-鳥取=旅客数:2万7587人(7.1%増)、提供座席数:5万923席(1.7%増)、搭乗率:54.2%

▼羽田-石見=旅客数:7048人(20.6%減)、提供座席数:1万9588席(14.5%増)、搭乗率:36%

▼羽田-熊本=旅客数:3万4141人(21.9%減)、提供座席数:6万5311席(22.4%減)、搭乗率:52.3%

▼成田-中部=旅客数:1万396人(0.8%減)、提供座席数:1万5216席(1.7%増)、搭乗率:68.3%

▼伊丹-仙台＝旅客数:3万7999人(0.5%減)、提供座席数:5万1848席(12.1%減)、搭乗率:73.3%

▼新千歳-神戸＝旅客数:4382人(4.3%増)、提供座席数:1万54席(1.9%減)、搭乗率:43.6%

▼中部-新千歳＝旅客数:1万7832人(46.6%減)、提供座席数:3万7509席(40.5%減)、搭乗率:47.5%

▼中部-福岡＝旅客数:2万4656人(2.8%減)、提供座席数:4万5436席(4.8%増)、搭乗率:54.3%

▼中部-那覇＝旅客数:2万4086人(12.9%減)、提供座席数:2万7678席(14.9%減)、搭乗率:87%

★ANA、医師登録制度「ドクター・オン・ボード」開始へ 事前登録の医師による迅速な救急対応可能に

全日空(ANA)は、高齢化社会の進展や訪日需要の高まりを踏まえ、医師登録制度「ANA Doctor on board(ANAドクター・オン・ボード)」を開始し、国際線を中心に医療サポート制度を強化する。

同制度は、予め医師の情報を登録してもらっておくことで、機内で急患が発生した際などに、登録されている搭乗中の医師に協力依頼ができ、迅速な救急処置が期待できるというもの。現行、客室乗務員が機内アナウンスでドクターを呼び出す「ドクターコール」を行い、搭乗中の医師の協力を仰ぐ形をとっている。

ANAでは、7月から同制度に登録する医師の募集を開始し、9月から国際線で制度の運用を始める予定。登録を募集する医師は、ANAマイレージクラブの会員が対象。医師免許と顔写真付きの身分証明書を申込書とともに事務局に送付してもらい、審査・確認を経て登録となる。

ANAドクター・オン・ボード制度の開始後も、急患発生時に登録医師が搭乗していない場合は、従来通り、ドクターコールによる対応をとる。それでも医師が搭乗していない場合には、やはり従来と同様に、緊急時の電話による医療アドバイスを受けることのできるMedLinkのサービスを利用する。

新制度の開始にあわせ、ANAでは、機内搭載の医療物品についても、これまでより情報を詳細に開示し、傷病を持った乗客や協力してくれる医師が事前に確認できるようにするという。

★JAL、中国・台湾線エコノミークラスの機内食一新 北海道グルメ採用、第1弾は函館の老舗洋食店監修

日本航空(JAL)は6月1日から、成田・羽田・関西発の中国・香港・台湾線におけるプレミアムエコノミークラス・エコノミークラスの機内食を「北海道」をテーマにした新コンセプトのメニューに刷新する。中部発の中国・台湾線プレミアムエコノミークラス・エコノミークラスの機内食も9月1日から同じメニューに切り替える。

新メニューの第1弾として提供するのは、北海道函館市の洋食店「五島軒」監修の「あいがけカレー」。五島軒は1879年に開業し、国内外の著名人から親しまれてきた老舗。第1弾投入後も、五島軒監修のオムライスや、釧路ザンギの玉子そば、海鮮塩焼きそばなど、北海道のご当地グルメを順次展開していく予定だ。

JALは、2015年12月に北海道と包括連携協定を締結してお

り、観光や食における「北海道ブランド」を発信している。北海道は、日本人だけでなく訪日外国人客にも人気の高い観光地であることから、今回、北海道のご当地グルメのアレンジメニューと北海道名家を採用したという。

★JAL「AIRモス 野菜バーガー」提供開始 シリーズ6弾、欧米豪路線エコノミークラスで

日本航空(JAL)はモスフードサービスと連携し、6月1日～8月31日まで、国際線欧米豪路線で「AIRモス 野菜バーガー」を提供する。

「モスバーガー」店舗で提供している「モス野菜バーガー」をベースに、オーロラソースを玄米みそとゴマのソースに変更し、和風テイストに仕上げた。JALのオリジナルメニューという。

対象路線は、成田発のシカゴ・ダラス・ボストン・ニューヨーク・ロサンゼルス・サンディエゴ・バンクーバー・フランクフルト・ヘルシンキ・パリ・シドニー行きと、羽田発のロンドン・パリ行き、関西発ロサンゼルス行き。プレミアムエコノミークラス・エコノミークラスで、現地到着前の2食目に提供する。

「AIRモス」シリーズは、JALとモスバーガーとのコラボレーション企画として2011年にスタート。これまで、「テリヤキバーガー」「ライスバーガー」「モスバーガー」などを提供してきた。新メニュー「モス野菜バーガー」は同シリーズの第6弾。

★ADO、釧路弟子屈町でエゾヤマザクラなど植樹 北海道就航地を進める森林整備活動の一環

エア・ドゥ(ADO)は6月4日、同社が北海道の就航地で行っている森林整備活動の一環として、釧路地区にある弟子屈町の町有林で植樹を行う。北海道によるコーディネートのもと、エゾヤマザクラ400本とヤチダモ200本を植栽する。

ADOは、同社が就航する北海道内の6地域、千歳、旭川、函館、女満別、帯広、釧路で植樹活動を行っている。弟子屈町においては、町と昨年締結した「ほっかいどう企業の森林づくり」協定にもとづき、町所有の山林3ヘクタールにエゾヤマザクラなどを3年間にわたって植栽するほか、その後4年間、下草刈りなどの保全活動を行う計画。これに基づき、昨年はエゾヤマザクラ600本を植栽した。

★ANA、しあわせの花すずらんを全国に 病院や関連施設を訪問、今年で61回目

ANAグループは6月2日、赤十字病院をはじめ、全国47カ所の病院および関連施設に対して、すずらんの花を届ける活動を実施する。この取り組みは、1956年から毎年行っているもので、客室乗務員が各地を訪問。北海道千歳市近郊に咲いたすずらんの花と、すずらんの香りがする菜にメッセージを添えて届ける。

なお、この活動は今年、「日本ギフト大賞2016」において、特別賞「感動ギフト賞」を受賞した。

【航空工業/宇宙関連ニュース】**★国際標準化、環境規制など国際会議参画で補助申請
SJAC、JKA補助金376万円余が認められる**

日本航空宇宙工業会(SJAC)はこのほど、2016年度JKA(競輪とオートレースの振興法人)補助事業2件で376万3000円の補助金が要望通り認められたことを明らかにした。航空機工業の国際標準化、航空機分野の環境規制強化の2件について、国際会議への参画について補助金を申請していたもの。

補助率3分の2で376万3000円が機械工業振興補助事業として交付されるもので、去る4月の理事会で事業の実施が機関決定され、補助金交付申請が行われた。補助率3分の2なので3分の1の184万4000円は自己負担金により、合計564万7000円で次の2件の標準化関連事業を今年度実施することになった。

(1) 航空機工業の国際標準化推進に関する補助事業=ISO(国際標準化機構)やIEC(国際電気標準会議)の国際標準規格を策定する国際会議に参画するため要望している。参画により、日本発の規格を実現し、他国の提案に日本の意見を織り込ませることが可能となり、国際会議で最新情報を入手することが期待させるとしている。(補助金234万8000円、自己負担金117万6000円)

(2) 航空機工業の標準化対応に関する調査研究等補助事業=航空機分野におけるCO2等の艦橋排出物の規制強化に関するICAO(国際民間航空機関)/CAEP(航空機艦橋保全委員会)の活動に参画するため要望する。最新情報を入手するとともに、日本にとって有利な国際標準の制定を働きかけるべく活動する。(補助金141万5000円、自己負担金70万8000円)

【防衛関連ニュース】**★陸自、アラスカで米陸軍と共同訓練
空挺団約80名を派遣、空中機動作戦向けに**

陸上自衛隊はこのほど、アラスカに空挺団の約80名を派遣して、空中機動作戦(空挺降下)の能力向上のため、米陸軍と実動共同訓練「アークティック・オーロラ」を実施することを明らかにした。

同訓練は5月31日から6月16日までの予定で、アラスカ州にあるエレメンドルフ・リチャードソン統合基地とその周辺訓練場を使用する。

空挺団は小銃、軽機関銃、対人狙撃銃の携行装備のみで空挺傘を携行する。米陸軍側は約120名でリチャードソン基地所在の第4-25歩兵旅団戦闘団を主とした部隊が参加予定。

空挺降下のための乗機は、発表されていないが、レッド・フラッグ・アラスカに参加している航空自衛隊のC-130H輸送機が、同時期に派遣されているため、これに搭乗して降下することも予想される。

訓練目的としては空中機動作戦に必要な戦術・戦闘、日米相互連携要領を実行動で訓練し、能力向上を図るとされている。

★P-1の音響処理装置など20セットのまとめ買い

防衛装備庁は3月末までに海上自衛隊のP-1哨戒機20機の一

括契約に関連して、音響処理装置など次の各種搭載機器を20セットづつ契約した。

▼音響処理装置HQA-7=20セット、日本電気、91億8000万円

▼選択識別装置質問機HSA-105B=20セット、日本電気、9億3528万円

▼選択識別装置用空中線=20セット、NECネットワークセンサ、5億3622万円

▼選択識別装置応答機HSA-107=20セット、日立国際電気、2億3824万8000円

【海外メーカーニュース】**★レイセオン製SeaRAMが複合脅威撃破
米海軍、複数の対艦ミサイル標的に対処**

米海軍はこのほど、レイセオン製SeaRAM(シーラム)対艦ミサイル防御システムを使用し、複数の対艦ミサイル模擬標的が様々なシナリオに基づいて攻撃するのを撃破する一連の実射試験を完了した。

2発の超音速対艦ミサイルが同時に、複合的で回避的なマニューバーを行いながら向かってくる状況で、2回の発射を行った。SeaRAMは2発の模擬標的それぞれを感知、追尾し、交戦、SeaRAMから発射されたRAM(ローリング・エアフレーム・ミサイル)ブロック2誘導ミサイルが標的の迎撃に成功した。

防御側にとって、対艦ミサイルが複雑な機動をともなると同時に2発向かって来る状況は高いストレスと言えるが、これを撃破したことでSeaRAMの有効性が確認されたと言える。

SeaRAMは、ファランクス20ミリ対艦ミサイル防御機関砲システムの機関砲の代わりに、RAMミサイル(RIM-116)を装備し、破壊力と対処力を強化した新しい対艦ミサイル防御システム。海上自衛隊でも大型ヘリコプター搭載護衛艦「いずも」に初めて搭載された。

RAMミサイルはAIM-9「サイドワインダー」空対空ミサイルの弾体と携帯対空ミサイル「スティンガー」の赤外線センサを組み合わせ、飛翔安定翼を省いて、弾体自身が砲弾のように自転するミサイルである。RAMミサイルシステムとして21発を納めた発射機を持つものが米・ドイツ・デンマークにより共同開発されたが、これは搭載艦の対空レーダーと接続して運用される。SeaRAMでは発射機はRMAミサイル11発入りで、回転する架台にレーダー、射撃管制装置と一体で装備され、目標の感知、追尾、発射の一連の動作が自律的に行われる。

なお、防衛装備庁はSeaRAM用ミサイルRIM-116(数量未公表)を先頃、米海軍省に22億2124万8370円で発注している。有償援助(FMS)契約による購入。

【海外エアラインニュース】**★ハワイアン航空、新ビジネスクラスシート導入
フルフラットベッド採用、6月から運航**

ハワイアン航空(HAL)はビジネスクラスにフルフラットシートを投入し、このほど新シートを搭載したA330型機を受領した。6月から米国西海岸路線に投入する。

新ビジネスクラスシートは座席数は18席。幅は52センチメートル、長さ193センチメートルのフル・フラットベッドを採用した。座席配置は2-2-2のレイアウトで配置。プライバシーを確保しながら隣の座席とフライト体験を共有できるようにした。これにより、レジャー客やハネムーンはもとより、出張旅行に向かうビジネス客にも上質なフライトを提供する。このほか、座席にはUSBポート2つと電源コンセントを完備。さらに大型タブレット端末による機内エンターテインメント設備を用意している。

新シートを搭載した機材は今年の秋以降順次本格導入していく予定。日本路線への導入は未定。

★キャセイ、香港の新ビジネスラウンジオープン 香港最大規模のラウンジ、新施設を用意

キャセイパシフィック航空(CPA)は香港国際空港「ザ・ピア」のビジネスクラスラウンジをリニューアルした。今回の改装で従来のラウンジより約1000平方メートル拡張され、同空港に併設されているCPAラウンジの中で最大規模となった。ラウンジ室内は、同社の新コンセプトを採用したデザインを採用し、ゆったりとくつろげるリフレッシュ空間を演出した。

新ラウンジは北西コンコースの65番ゲート付近に立地している。総床面積は3306平方メートル。座席は550席用意した。ラウンジ内にはセルフサービス形式の「フード・ホール」やアジア各国の麺料理を提供する「ザ・ヌードルバー」を用意し料理を提供する。また、新施設として「ティー・ハウス」を用意。専門家が用意する豊富な種類のお茶を楽しむことができる。

座席空間には、読書灯と専用サイドテーブルが組み込まれた特製のソロチェアを要所に配置。滑走路とその向こうに広がる景色をのんびりと眺めたり、仕事をするのに適した空間を提供する。

【旅行関連ニュース】

★日台観光サミット、相互交流600万人達成めざす 15年は530万人超、16年は訪台180万人目標に

第9回「日台観光サミット」が5月19日～22日、台湾の宜蘭県で開催され、日台相互交流600万人の早期達成を新たな目標に掲げ、取り組みを強化する方針で一致した。また、2020年の日台双方向交流のビジョン策定に向けて、新たに「双方向交流拡大検討会議」を設置して検討を始めることも確認した。

2015年(1-12月)の日台相互交流人口は、530万人超に達し、日台観光サミット開催以前の2007年(約255万人)に比べ、倍以上の市場規模となっている。これに伴い、双方向交流の目標人数も、第1回サミットの300万人から、今回は600万人へと倍増するなど、交流は順調に拡大してきた。

とくに目覚ましいのは台湾からの訪日旅行者の伸びだ。

2015年は、台湾からの訪日旅行者数は29.9%増の367万人、日本からの訪台旅行者数は0.5%減の162万人と、その市場規模には倍以上の差が出ている。

日本の海外旅行市場全体が低迷する中で、0.5%減を維持した台湾は相当健闘しており、2008年比では49%増、出国者全体に占めるシェアも6%から10%に高まってはいるが、双方向交流のバランスをキープする観点からも、このテコ入れが大きな課題となる。

このため、2016年は、日本からの訪台旅行者数180万人を目標に、まずは3対7まで交流比率を高めた上で、将来的には4対6程度までバランス化を図っていききたいとの考えが台湾側から示されたという。

これについて日本旅行業協会(JATA)の越智良典事務局長は、「日台間には定期的に意見交換する仕組みもあり、同名駅キャンペーンやフォトコンテストなど、互いに話し合いながら効果的な取り組みが行えている」と協力体制は整っているとした上で、好調な訪日需要を背景に、日台間の地方路線が拡充されていることから、地方交流の活性化などで上乗せを図っていききたい考えを示した。「地方の魅力発掘は、日台双方にとっての共通課題だ」と述べた。

★「受注型BtoB約款」7月1日から個別申請開始 取消料や旅程保証など“個別認可”で対応進む

既報の通り、企業の報奨旅行や優待旅行のように、事業者との間で受注型企画旅行契約を結ぶ場合に、新たに「受注型BtoB約款」の個別認可が認められ、いよいよ7月1日から申請受付が開始される。標準旅行業約款の取消料規定や旅程保証などが実情に合わなくなってきており、近年は様々な「個別認可」約款で対応する方向に進んでいる。日本旅行業協会(JATA)でも、会員各社がこうした個別約款を活用し、過度なリスクを回避して企画力で勝負ができるよう、取り組みを後押ししたい考えだ。

標準旅行業約款の取消料規定は、1982年の制定当時からほとんど変わっておらず、海外ホテルのキャンセルポリシーの早期化や予約金の要求といった現状に対応しきれなくなっている。また、旅程保証では、ホテルのオーバードッキング時に代替手配でアップグレードしても変更補償金の支払いが必要など、海外サプライヤーからも日本の過度な消費者保護策が問題視され、仕入れ競争にも影響するなど足かせとなっていた。

このため、標準旅行業約款の改定が何度か検討されたものの、消費者庁や消費者団体との合意には至らず実現しなかったことから、近年は「個別認可」による対応が進められてきた。

具体的には、旅行サービス提供機関が課す取消料や違約料の実額を取消料にできる「受注型実額精算約款」(2014年7月)を皮切りに、PEX運賃の取消料・違約料を取消料に反映できる「募集型ペックス約款」(2015年8月)、グレードアップした宿泊機関の変更は変更補償金の支払い対象とはしない「旅程保証約款」(2015年8月)の個別認可が相次いで認められた。今回の「受注型BtoB約款」は、これに続くもので、事業者と特約を結べば上限を超えて取消料を設定できるようになる。