

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】

★石井国交相、17年「生産性革命前進の年」へ 航空は羽田・新千歳の容量拡大、管制方式見直しなど

国土交通省の石井啓一大臣は専門紙記者会のインタビューに応じ、2017年の国土交通行政について、生産性革命元年と位置付けた2016年からさらなる発展を遂げるべく、新年は「生産性革命前進の年としていきたい」と述べて、生産性向上の考え方を国交省の政策全般へ浸透させていく考えを示した。石井大臣は16年3月に「国土交通省生産性革命本部」を設置して、日本が人口減少時代を迎える中でも経済成長の実現を目指すため、関係部局の緊密な連携と、強力かつ総合的な施策の推進を図ってきた。同会合では、4回にわたる会合の中で20のプロジェクトを先進事例として選定したところ。石井大臣は、新たな年を迎え、同プロジェクトのさらなる具体化を進めていく考えを強調した。

生産性革命本部では、20のプロジェクトのうちの1つに、航空分野の「航空インフラ革命～空港と管制のベストミックス～」を選出している。これは、飛行経路や管制運用方式の見直し、管制空域の再編などによって、航空交通量の増大に対応する。具体的には、羽田空港で2020年度までに目指す年間3.9万回の発着枠拡大と、新千歳空港の外国航空機の乗入緩和および来年夏からの増枠、さらには高高度・低高度分離による国内管制空域の抜本的再編としている。

まずは公共交通の安全・安心 観光産業革新、国際競争力強化も

石井大臣は2016年を振り返ると、1月には軽井沢スキーバスの事故、8月には視覚障害者の地下鉄ホーム転落事故など、痛ましい事故が発生したと説明した上で「事故に遭われた方々に謹んで哀悼の意を表するとともに、このような悲惨な事故が二度と起こらないよう、まずは公共交通の安全・安心の確保に全力で取り組んでいきたい」と強調し、2016年から引き続き安全を重視する。また喜ばしい事例として、訪日外国人旅行者数が2000万人を超え、過去最高の2400万人を達成した。さらに政府では、2020年の4000万人、2030年の6000万人という、新たな目標を立てたところであり、これを念頭に「観光資源の魅力の向上や、規制制度の抜本的な見直しによる観光産業の革新を図っていく」考えを示した。

また、交通運輸の分野として、近隣アジア諸国との厳しい

競争環境に注視する。国際拠点空港の推進のほか、国際コンテナ戦略港湾、バルク戦略港湾など「国際競争力強化に資する基幹的なインフラの整備を進めていく」と述べ、改めて国際競争力強化に力を入れる意向を示した。

さらに地方を活性化する「地方創生も重要なテーマ」であるため、整備新幹線、高規格幹線道路などの整備を始め、幹線交通のさらなる充実を図り、地域の活力向上に努めていくという。関連して、地域公共交通の活性化を進めて地域の足を確保していく。

さらに石井大臣は、深刻化する人手不足にも注目して、運輸、造船、観光業などでの担い手の確保・育成を課題に置く。こうした問題は人口減少下で顕在化しつつあるが、石井大臣が掲げる生産性の革命によって、持続的な経済成長が可能であり、長時間勤務の解消、休日の確保にも資するとして「職場の魅力の向上につながり、担い手も確保できる」ことを説明した。

首都圏空港の強化、20年へ向け 「必要不可欠」

特に航空分野については、2020年までの「首都圏空港の機能強化」が、国際競争力強化、基幹インフラの整備に密接に関連するところ。石井大臣は、2020年に開催される東京オリンピック・パラリンピック大会に向けて、インバウンド4000万人達成の観点から「首都圏空港の機能強化は必要不可欠」との姿勢を改めて示した。

羽田空港では、飛行経路の見直しによって、空港容量を約3.9万回拡大し、国際線の増便を目指している。国交省では今後、必要な航空保安施設や、誘導路などの整備、環境対策を着実に進めていく。また、できるかぎり多くの人から理解が得られるよう、引き続き説明会を開催していくことを説明。地元の人に対し、丁寧な情報提供を続けていく意向を示した。

成田空港では、昨年9月に地元自治体を含む四者協議会で、第3滑走路の整備、既存滑走路の延伸、夜間飛行制限の緩和など、2020年以降のさらなる機能強化策について、地域住民への説明が了承された。それを受けて現在まで、住民説明などが進められてきたところ。石井大臣は、「住民へできるだけ

■新年明けましておめでとうございます■

WING DAILYは、本日の1月5日号が新年最初の号となります。本年もより一層の紙面充実に向けて参りますので、ご愛読の程、宜しく願い申し上げます。(編集部)



インタビューに応じる石井国交相

速やかに理解されるよう、引き続き努力をしていきたい」と強調。日本の将来を見据え、首都圏空港の機能強化に全力で取り組んでいく姿勢だ。

【航空関連ニュース】

★佐藤航空局長年頭の辞、一層期待高まる航空分野 観光振興・地方創生へ期待、災害対応も成果

平成29(2017)年の新春を迎えるに当たり、一言御挨拶申し上げます。職員や関係者の方々が穏やかな新年を迎えられたことをお慶び申し上げます。また、年末年始も休むことなく空港などの現場において、安全で利便性の高い航空サービスの提供に御尽力いただいている職員や関係業界の方々に深く感謝申し上げます。



佐藤善信航空局長(提供:航空局)

さて、航空分野につきましては、国際競争力の強化、インバウンドをはじめとする観光振興、人口減少が加速する各地域・地方の創生など、日本の成長を支える社会基盤として、その期待は高まる一方です。昨年を振り返りましても、東京オリンピック・パラリンピック競技大会とその後を見据えた首都圏空港の機能強化の具体化、羽田空港の昼間時間帯における米国路線の就航、空路経由が9割を超える訪日外国人旅行者数の年間2000万人の大台突破、関西空港・伊丹空港、仙台空港におけるコンセッションの開始、国産ジェット旅客機MRJの米国における飛行試験の開始など、多くの分野で進展がありました。

また、昨年4月に発生した熊本地震におきましては、陸路が寸断されるなか、24時間運用となった熊本空港が、救難業務、物資運搬など災害復旧対応に大きな役割を果たしたところです。本年もこれまでの歩みを遅らせることなく、確実に施策を実行し、実現していくべき年と考えています。以下、新しい年を迎えるにあたりまして、代表的な取組を御紹介します。

羽田・成田機能強化が政策最重要課題 20年首都圏容量約100万回、欧米主要年並みに

最重要の政策課題は首都圏空港の機能強化です。昨年3月には、「明日の日本を支える観光ビジョン」が策定され、訪日外国人旅行者を2020年に4000万人、2030年に6000万人受け入れるという新たな目標が掲げられました。2020年に訪日外国人旅行者を4000万人受け入れるには、羽田空港、成田空港の発着容量を各々約4万回拡大することが必要不可欠です。このため、羽田空港につきましては、2017年度予算案において、発着容量拡大に必要となる飛行経路見直しのための工事費、環境対策費を盛り込みました。引き続き、住民説明会を行うなど、丁寧な情報提供を行いながら、施設整備、環境対策を着実に進めてまいります。成田空港につきましては、発着容量の拡大に必要となる高速離脱誘導路等の整備を進めて

まいります。

また、2030年に訪日外国人旅行者を6000万人受け入れるには、成田空港の第三滑走路の整備や、B滑走路の延伸、夜間飛行制限の緩和といった更なる機能強化策が必要不可欠です。昨年9月の四者協議会におきましては、更なる機能強化策を地域住民に対し説明することについて、地元自治体より御了承をいただきました。現在、更なる機能強化策について地域住民の御理解と御協力が得られるよう、地域へ説明を行っているところです。

これらの取組により、首都圏空港の発着容量はいよいよ欧米主要都市圏の空港並みの約100万回となります。本年も「明日の日本を支える観光ビジョン」の目標達成に必要な不可欠である首都圏空港の機能強化に、全力で取り組んでまいります。

各地空港の機能強化、訪日目標達成に必須 地方イン・地方アウト創出へ

外国人旅行者の9割以上は空港を利用して訪日するため、「明日の日本を支える観光ビジョン」の目標達成のためには、首都圏空港以外の拠点となる空港の機能強化も必要です。

関西空港および伊丹空港においては、昨年4月よりコンセッションによる民間運営委託が開始されています。新たな運営権者である関西エアポートは、積極的な路線誘致や本年1月供用開始予定であるLCC専用ターミナルの整備など、民間の創意工夫を活かした取組を進めています。国土交通省は、訪日外国人旅行者の受入環境改善のため、関係機関と連携して、CIQ施設の整備を行ってまいります。

中部空港においては、LCC拠点化や、訪日外国人旅行者の一層の受入拡大などに対応するため、空港会社が建設するLCCターミナルと連携して、CIQ施設の整備を行ってまいります。

新千歳空港においては、昨年10月下旬から、国際航空便の発着制限を緩和しました。この措置により、新たに週30便の運航が可能となる見込みです。併せて、管制方式の見直しにより、本年3月下旬から1時間当たりの発着枠を拡大します。さらに、福岡空港や那覇空港における滑走路の増設事業など、拠点空港の機能強化に引き続き取り組んでまいります。

また、ゴールデンルートに集中する訪日外国人旅行者の地方誘導のため、全国の地方空港におけるLCCなどの国際線の就航を促進する必要があります。昨年度から地方空港を対象に国際定期便などの着陸料割引制度を開始していますが、これを拡充し、地方管理空港なども含め、路線誘致にかかわる経費、CIQ施設やボーディングブリッジの整備など、空港の受入環境の高度化に係る経費を支援する予算を2017年度予算案に盛り込んでいます。観光政策や地域の取組と連携し、「地方イン・地方アウト」の流れを新たににつくってまいります。

民間の知恵と資金の活用を図り、航空系事業と非航空系事業の一体的な経営を実現するなど、「空港経営改革」の取組を進めることも重要です。昨年4月の関西空港および伊丹空港、7月の仙台空港における運営委託の開始を皮切りに、高松空港、福岡空港、北海道内の複数空港、広島空港、熊本空港において、空港運営の民間委託に向けた検討、準備が進められています。空港は、「整備」から「運営」、さらには「経

営」の時代が到来しつつあると考えており、地元の皆様と緊密に連携、協力して、引き続き必要な取組を進めてまいります。

空域再編・操縦士養成の増強で訪日6000万人受入 持続的な地域航空実現、少子高齢化に対応

また、訪日外国人旅行者を6000万人受け入れるために必要となる管制容量の拡大に向け、管制空域の上下分離およびターミナル空域の統合などからなる国内空域の抜本的再編を段階的に進めてまいります。このほか、航行援助施設利用料につきましては、ICAOの推奨する体系へ移行し、国際線と国内線の間の負担適正化に着手します。

訪日外国人旅行者の増大に対応するためには、操縦士等の養成・確保も重要な課題です。2018年度から航空大学校の養成規模を72名から108名に拡大するため、学生寮や格納庫の整備、教官や訓練機の増強等を図ってまいります。併せて、民間と連携した操縦士の養成・確保のための取組を推進し、操縦士の戦略的な養成・確保を図ってまいります。

今後の少子高齢化社会を見据えて、持続的な地域航空を実現することも航空行政上の大きな課題です。このため、昨年6月より「持続可能な地域航空のあり方に関する研究会」を設置し、今後十年程度を見通した航空会社間の協業や、行政と地域航空会社との望ましい連携のあり方を検討しています。

最優先事項の安全・保安、着実に安全監督実施 無人機・小型航空機の安全確保を推進

昨年は、5月の羽田空港での外航機のエンジン火災事案、7月の羽田空港での外航機のタイヤパンク等による立ち往生事案、8月の新千歳空港での保安検査すり抜け事案、9月の福岡空港での旅客不一致事案など、世間的にも大きな関心を集めた事案が発生しました。

安全・保安の確保はいかなる政策にも優先されます。航空の安全確保については、まず、航空安全プログラム(安全指標によって把握したリスクに応じ航空会社等の監督を行うことで、安全性を向上させていく取組)に基づく安全監督を着実に実施してまいります。

航空保安対策については、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催に向けて、「テロに強い空港」を目指し、必要な措置を講じます。具体的には、先進的な保安検査機器であるボディスキャナーの導入を当初の予定より前倒しいたします。本年3月までに羽田空港、成田空港など8空港へ導入し、ラグビーワールドカップ2019日本大会開催までに、全国の主要空港へ導入する予定です。さらに、手荷物の高性能X線検査装置など先進的な保安検査機器の導入を進めます。このほか、空港の監視カメラの整備や先進的なターミナルビル警備システムの調査などを進め、空港保安対策をさらに強化してまいります。

日本の国家的プロジェクトとも位置づけられる国産ジェット旅客機MRJについては、一昨年の初飛行、昨年9月の飛行試験機初号機の米国へのフェリーフライトを経て、現在国内および米国で飛行試験が実施されています。「航空機技術審査センター」では、飛行試験の監視監督のために職員を米国に派遣するなど、安全性審査を進めていますが、初号機納入の直前まで、引き続き、適切かつ円滑に安全性審査を進めて

まいります。

いわゆるドローンなどの無人航空機については、基本的な飛行ルールを定めた改正航空法が2015年12月に施行され、昨年7月には「小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会」において、「更なる安全確保に向けた制度設計の方向性」が取りまとめられました。この制度設計の方向性に沿って、技術革新や利活用の多様化に柔軟に対応しつつ、引き続き官民一体となって無人航空機の安全確保に取り組んでまいります。

また、小型航空機についても、以前から、操縦者に対する定期的な技能審査などの取組を進めてまいりましたが、一層の安全対策を進めるため、昨年12月、「小型航空機等に係る安全推進委員会」を立ち上げたところです。引き続き、「安全や保安の確保に絶対はない」との考えの下、関係者の皆様とともに必要な取組を進めてまいります。

昨年4月の熊本地震など自然災害の猛威も度重なる中、空港の防災・減災対策にしっかりと取り組む必要があります。庁舎や管制塔など、および最低限必要となる基本施設などの耐震化、空港施設の維持管理や更新を着実に実施してまいります。

航空インフラ海外展開、露でターミナル建設・運営 ICAOの航空委員会議長に日本人が初選出

航空インフラの海外展開も重要な課題です。昨年は、日本企業による、1月のミャンマー・ハンタワディー国際空港の建設・運営事業枠組み契約の締結、年末の日露首脳会談の際のハバロフスク国際空港新ターミナル建設・運営事業に関する覚書の締結など、複数の案件に進捗がありました。本年も「航空インフラ国際展開協議会」を中心に、案件の上流段階から積極的に関与するとともに、これまで調査などを行ってきた案件の獲得を目指してまいります。

昨年は、国際民間航空機関(ICAO)においても、大きな動きがありました。9月から10月にかけて開催された第39回ICAO総会では、日本が引き続き理事国に選出されるとともに、市場メカニズムを活用した世界的な温室効果ガス排出削減制度(GMBM)が合意されました。また、安全、保安、管制にかかわる世界計画であるGASP、GASeP、GANPの改定などが承認されました。さらに、12月の理事会では、航空委員会の議長に日本人として初めて、吉村源ICAO日本政府代表部一等書記官が選出されました。本年も、引き続き、日本がICAOの活動に貢献できるよう、また、日本のプレゼンスが高まるよう、積極的に取り組んでまいります。

本年も航空局におきましては、航空の安全の確保を大前提として、国民の目線に立った政策の推進に向け、一丸となって取り組んでまいります。引き続き、関係各所の皆様の御理解と御協力をお願いするとともに、航空の安全と発展を祈念いたしまして、年頭の御挨拶とさせていただきます。本年もどうぞよろしくお願いいたします。

平成29年1月1日 国土交通省航空局長 佐藤善信

★日本航空協会野村会長、観光先進国実現へ期待感 藤井政務官、首都圏機能拡大への地盤整備を重視

日本航空協会の新年賀詞交歓会は1月4日、航空の安全と業界の発展を祈念して都内で開催された。多数の航空・宇宙業

日本航空協会の
野村吉三郎会長

界人が出席する中、日本航空協会の野村吉三郎会長は、あいさつの中で「観光は平和へのパスポートだと強く信じている」と述べ、昨年に訪日外国人が過去最高の2400万人を達成したことに強い関心を示した上で、航空をつうじた観光先進国の実現に期待感を示した。

野村会長は、訪日外国人が2400万人に到達したことで、訪日旅行者の消費額が約4兆円になる見込みであることを説明。さらに東京で五輪大会が開催される2020年には、外国人旅行者の政府目標が4000万人、2030年には6000万人としたため、2020年の訪日旅行消費額が約8兆円を見込んでいるとして、達成への強い意欲を示した。さらに、そうした目標の達成は、官民一体での取り組みによるものであり、仙台空港、関西・伊丹空港などの空港経営改革の推進を評価し、「空港環境も大きく変化が出ている」と述べた。

あいさつを述べる藤井比早之
国土交通大臣政務官

国土交通省からは、藤井比早之国土交通大臣政務官があいさつを行い、まずは安全・安心が引き続き確保されるよう求めた。藤井政務官も昨年に、訪日外国人が2400万人に到達したことに触れ、「前政権下では600万人台だった」と述べ、喜びの意を示した。さらに日本は島国であるとし、航空の重要性を強調して、今後航空の地盤整備に努めていくとした。

また藤井政務官は、日米航空交渉によって昨年10月から羽田の昼間発着が実現したことや、飛行経路の見直しによる羽田の発着枠拡大、さらには成田の発着枠拡大に言及して、首都圏の年間発着数が82.7万回に達することを説明した。この実現に向けて、地盤の整備を進めていく以降を強調した。

さらに、成田空港の第3滑走路整備について「地元の理解が何より」と述べ、丁寧な手順を踏んだうえで計画を進めていくと話した。そのほか、税制面では航燃税の軽減措置3年延長が決まったが「皆さまの熱い熱意をぶつけていただき、通すことができた」と説明。税制改正について、業界の発展に向けた対応を行っていくとした。

藤井政務官は、航空機産業について「部品点数が自動車よりも遥かに多く、非常に裾野の広い業界」と期待感を示した。その上で「国産の航空機業界の振興を図るとともに、諸外国での



航空局の佐藤善信局長

航空機への部品納入という点でも、日本の産業展開として、非常に大切」だと述べ、国として航空機産業の振興へ全力を尽くしていく意向を示した。また、政府では、2025年に大阪万博の誘致を計画しているとして、今後官民一体で取組みを進めていく意向を明かした。

国交省からは、航空局の佐藤善信局長もあいさつを述べ、航空の安全を最優先する姿勢を継続しつつ、首都圏空港の機能強化を中心に、航空業界の発展を支えていく意向を示した。

★安全基盤により安心して利用できるANA目指す ANA篠辺社長の年頭挨拶、成長機会見据え品質向上も

謹んで新年のご挨拶を申し上げます。2017年が皆様にとって素晴らしい年になりますよう、心よりお祈り申し上げます。

昨年を振り返れば、成田・武漢・プノンペン2地点を新たに就航地に加えるとともに、成田・ホーチミン線の増便、羽田・ニューヨーク・シカゴ・クアラルンプールの3路線を新しく開設するなど、お客様にさらに便利に感じていただけるよう、国際線ネットワークのさらなる拡充に努めました。

同時に品質向上に努力した結果、航空業界格付け会社の英国スカイトラックス社から4年連続5スターの認定を受けました。また、日本の地域の魅力を紹介する「Tastes of Japan by ANA」による訪日外国人誘致と地方活性化の促進、そしてJOC・JPCのオフィシャルパートナーとしてリオ2016オリンピック・パラリンピック出場の日本代表選手団の輸送支援など、ANAらしくチャレンジを積み重ねた一年でした。一方で、お客様にご迷惑やご心配をおかけし、厳しいご意見や叱咤激励もいただきました。あらためてお詫び申し上げますとともに、再発防止や未然防止に真摯に取り組んでまいります。

今年は今後の成長のチャンスを見据えつつ、あらためて安全を基盤として、お客様によりあんしんしてご利用いただけるようなANAを目指して、品質の向上に一層努力してまいります。

そのうえで、2月の成田＝メキシコシティ就航をはじめ、ネットワークの拡充も着実に進め、お客様の利便性を追求していきます。リゾート戦略ではホノルル線ビジネスクラスのフルフラット化も図っていきます。国内線では最大のネットワークを堅持しつつ、顧客接点でのお客様サービスの向上に努めていくとともに、訪日外国人誘客と地方活性化に向けた企画や運賃の工夫についても継続して取り組んでいきます。機材計画では、主力機の787型機やA320/321neo型機など、高い燃費効率で環境に優しく機内も快適な飛行機への更新も積極的に進めるほか、東京2020オリンピック・パラリンピックのオフィシャルパートナーとして、旅客航空輸送サービスの改善にも努めてまいります。

今後とも、あらゆる環境変化に柔軟に対応しながら、安全を最優先にお客様にあんしんを感じていただけるANAを目指して、役員・職員一同精一杯努力してまいりますので、本年も変わらぬご愛顧を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。(全日本空輸株式会社代表取締役社長・篠辺修)

**★JAL植木社長、初日の出に安全運航堅持誓う
世界で一番選ばれ、愛される航空会社**

新たな年を迎えるにあたり、一言ご挨拶を申し上げます。
はじめに、昨年も大変多くのお客さまにJALグループ便をご利用いただきましたこと、改めまして御礼を申し上げます。

社長に就任してから5回目のお正月を迎えました。大みそかは羽田空港にて餅つきイベントに参加後、出発便をお見送りして年を越しました。このあと、「初日の出 初富士フライト」に同乗させていただき新年がはじまります。

初日の出に手を合わせ、1年間の安全運航の堅持をあらためて強く誓ってまいります。

昨年は自然の脅威を目の当たりにした1年でした。熊本地震や台風などの被害にあわれた方々に心よりお見舞い申し上げます。これまでもJALは、人々、経済、文化の交流を促進して観光復興に貢献することで東北や九州、北海道を応援してまいりました。引き続き、復興支援を継続するとともに、「地域創生」の担い手として地方自治体とのタイアップやインバウンドの獲得と地方への誘客などにより、農林水産物や特産品の6次産業化など、ブランド力向上のお手伝いを行い、国内・海外双方のマーケットに対して日本の地域活性化に向けたさまざまな取り組みを展開し、交流人口の拡大に努めてまいります。

社内では、多様な人材が活躍できる職場環境づくりに力を注ぎ、ワークスタイル変革やダイバーシティ(多様性)の推進に取り組んでいます。おかげさまで昨年も「なでしこ銘柄」「健康経営銘柄」に選定していただきました。今年も女性活躍をはじめとするダイバーシティを推進し、新しい企画、商品サービスの提供にチャレンジしてまいります。

2017年もさまざまな環境の変化があるかと思います。地域活性化・ダイバーシティ推進に加え、2020年東京オリンピック・パラリンピック開催に向けてスポーツのすばらしさを広め、また、JALの新たなプログラム「空育(そらいく)」を通じて将来を担う次世代育成を積極的に行ってまいります。

また、昨年国内線においては新仕様機材「JAL SKY NEXT」への改修を完了し、リージョナル機を除く全77機全ての国内線機材において全席本革シートと機内Wi-Fiサービスをお楽しみいただけるようになりました。今年も中長距離国際線における「新・間隔エコノミー」やビジネスクラスでのフルフラットシートを採用した「JAL SKY SUITE」機材への更新をさらに進めるなど、お客さまにさらに快適な空の旅をご提供できるように商品サービスの一層の充実に努めていきます。

そして、快適性と経済性に優れ、環境に配慮した最新鋭航空機への機材更新を着実に進め、収益性と安定性を兼ね備えつつ、航空需要の伸びに適切に対応し、常に成長し続けることで企業価値の向上を目指します。

私たちは安全運航の堅持を大前提に、「世界で一番お客さまに選ばれ、愛される航空会社」を目指して、社員一人ひとりが真のフルサービスキャリアとして付加価値の高いサービスを提供するよう努めてまいります。引き続きJALグループの翼をご愛顧賜りますよう心よりお願い申し上げます。(日本航空株式会社代表取締役社長・植木義晴)

**★ANA、国際線利用率83.3%、欧州・アジアなど好調
帰省需要順調な国内線74.6%、沖縄・関西堅調に**

全日空(ANA)の年末年始期間(12月22日~1月3日)の利用実績は、国際線の利用率が前年同期比3.6ポイント上昇の83.3%で、提供座席数が9.7%増の45万1530席、旅客数が14.7%増の37万6086人となった。国際線は、日本発では欧州、中国、アジア・オセアニア、リゾート方面の需要が特に好調で、前年を大幅に上回る旅客数となった。訪日需要も、欧州、中国、アジア・オセアニア方面を中心に好調だった。

特に前年を大幅に上回った方面のうち、中国方面は旅客数が28.3%増の9万3434人と特に伸び、座席数の伸びを上回って、利用率が75.1%となった。欧州方面は前年よりも座席数をわずかに落としたが、旅客が22.3%増の3万487人と大幅な伸びを見せ、利用率が85.2%になった。アジア・オセアニア方面は新規・増便の影響もあって、座席数が前年比17.2%増で、旅客が16.2%増の17万7376人になり、利用率が88.5%となった。また、リゾート路線は方面別で最も高い利用率90%となった。座席が8.7%増に対し、旅客数が6.9%増の1万5969人となった。

一方国内線は、利用率が6.2ポイント上昇の74.6%となった。座席数が2.3%減の241万3518席と供給を絞ったのに対し、旅客数が6.6%増の179万9689人と、旅客を伸ばして利用率が大幅に向上した。国内線では帰省需要が好調で、旅客・利用率の大幅増加となった。

方面別に見ると、ほとんどの方面で前年を上回る旅客数となった。特に好調だったのは関西、沖縄方面で、関西では座席をわずかに落とすつつも、旅客を1割近くも伸ばしたため、利用率が85.2%となった。沖縄方面は座席数を前年よりも3.2%増やし、旅客数では14.1%増の30万3842人と大幅に前年を上回った。そのため利用率が76.9%と、高い水準になった。利用率については、東北・北陸方面が6割台に留まったが、そのほかの方面では7割台を上回って好調だった。

ピーク日では、国際線のピークが日本発で12月29日の利用率93.4%になり、以降は28日90.7%、30日89.3%、23日88.6%、1月3日88.7%、23日88.6%、22日88.1%となった。日本着では最終の1月3日が88.3%で、12月22日が87.3%、23日86.6%と続いた。

国内線では、下り便のピーク日が12月29日の96.1%で、30日が95.1%、31日が93.2%、28日が92.2%になった。上り便ではピークが1月3日の95.7%、2日88.9%となった。

また臨時便は、羽田-新千歳・那覇・八丈島線で合計13便を運航した。

〈国際線の方面別実績〉

▼北米=提供座席数:7万3218席(1.5%減)、旅客数:5万8820人(6%減)、利用率:80.3%

▼欧州=提供座席数:3万5796席(0.8%減)、旅客数:3万487人(22.3%増)、利用率:85.2%

▼中国=提供座席数:12万4343席(9.3%増)、旅客数:9万3434人(28.3%増)、利用率:75.1%

▼アジア・オセアニア=提供座席数:20万428席(17.2%増)、旅客数:17万7376人(16.2%増)、利用率:88.5%

▼リゾート=提供座席数:1万7745席(8.7%増)、旅客数:1万5969人(6.9%増)、利用率:90%

〈国内線の方面別実績〉

▼北海道＝提供座席数:43万9591席(9.3%減)、旅客数:33万4778人(2.6%減)、利用率:76.2%
▼東北・北陸＝提供座席数:24万1638席(2.8%減)、旅客数:16万3148人(6.5%増)、利用率:67.5%
▼関西＝提供座席数:20万9757席(0.5%減)、旅客数:17万8711人(9.5%増)、利用率:85.2%
▼中・四国＝提供座席数:41万731席(0.6%増)、旅客数:29万3472人(9.4%増)、利用率:71.5%
▼九州＝提供座席数:68万9762席(2.8%減)、旅客数:50万5848人(6.3%増)、利用率:73.3%
▼沖縄＝提供座席数:39万5300席(3.2%増)、旅客数:30万3842人(14.1%増)、利用率:76.9%
▼その他＝提供座席数:2万6739席(2.5%増)、旅客数:1万9890人(8.6%増)、利用率:74.4%

★FDA年末年始、搭乗率は5.9ポイント増の69.9%に

フジドリームエアラインズ(FDA)が発表した年末年始期間(12月22日～1月3日)の旅客輸送実績によれば、搭乗率は前年同期比5.9ポイント増加した69.9%に達した。提供座席数は15.4%増加した6万8616席で、搭乗者数は25.9%増加した4万7953人だった。

名古屋(小牧)発着便の搭乗者数のピークは、小牧発便のピークが12月29日で、小牧到着便は1月3日がピーク。小牧便の提供座席数は4万9996席に対して、旅客数は3万3937人となり、搭乗率は67.9%だった。

静岡発着便については、静岡発便のピークが12月29日となり、静岡到着便のピークは1月3日だった。提供座席数は1万380席に対して、旅客数は7771人。搭乗率は74.9%を確保した。

また、松本発着便のピークは松本発便が12月29日、松本到着便のピークは1月3日だった。提供座席数は6056席に対して、搭乗者数は4391人で、搭乗率は72.5%だった。

さらに、新潟発着便のピークは新潟発便が1月3日で、新潟到着分は12月30日だった。提供座席数は4452席で、搭乗者数は3468名。搭乗率は77.9%だった。

なお、路線別の登城実績は下記の通り。

▼小牧－青森＝提供座席数:6404席、搭乗者数:3941人、搭乗率:61.5%
▼小牧－花巻＝提供座席数:7480席、搭乗者数:4433人、搭乗率:59.3%
▼小牧－山形＝提供座席数:4320席、搭乗者数:2537人、搭乗率:58.7%
▼小牧－新潟＝提供座席数:2268席、搭乗者数:1614人、搭乗率:71.2%
▼小牧－出雲＝提供座席数:3776席、搭乗者数:2672人、搭乗率:70.8%
▼小牧－高知＝提供座席数:4272席、搭乗者数:3040人、搭乗率:71.2%
▼小牧－北九州＝提供座席数:4288席、搭乗者数:2658人、搭乗率:62.0%
▼小牧－福岡＝提供座席数:1万584席、搭乗者数:8068人、搭乗率:76.2%
▼小牧－熊本＝提供座席数:6604席、搭乗者数:4974人、搭乗率:75.3%
▼静岡－福岡＝提供座席数:8244席、搭乗者数:6003人、搭

乗率:72.8%

▼静岡－鹿児島＝提供座席数:2136席、搭乗者数:1768人、搭乗率:82.8%

▼松本－新千歳＝提供座席数:1848席、搭乗者数:1334人、搭乗率:72.2%

▼松本－福岡＝提供座席数:4208席、搭乗者数:3057人、搭乗率:72.6%

▼新潟－福岡＝提供座席数:2184席、搭乗者数:1854人、搭乗率:84.9%

★メディカルジェット活用へ新規に1億円 ドクターヘリ導入促進予算は4億円増の65億円

厚生労働省が発表した2017年度予算案に、へき地保健医療対策の推進施策の一環として、メディカルジェットを活用することができるよう、事業を拡充すべく、1億円の予算が新規に盛り込まれた。医師が搭乗するドクターヘリのジェット機版として、北海道で試験的に運用されてきたメディカルジェットだが、いよいよ本格運用に入る様相だ。なお、厚生労働省のへき地保健医療対策の推進予算は、6億円増額された74億円となった。

また、ドクターヘリの導入促進に関する予算は65億円を計上。地域において必要な救急医療が適時適切に提供できる体制の構築を目指し、早期の治療開始と迅速な搬送を可能にするドクターヘリの運航体制を拡充することを支援する。ちなみに、対象となるドクターヘリの機数は1機増えた52機となった。

★エアリサーチ、航空機使用事業を廃止 昨年4月に航空機使用事業許可取得

東京航空局は、エアリサーチ(秋田県秋田市、代表取締役:上野恒)から、去る12月21日付で航空機使用事業の廃止届け出を受けたことを発表した。

エアリサーチは、昨年4月21日付で航空機使用事業許可の申請が、東京航空局から認可を受けただけ。同社は秋田空港を拠点に、報道取材、写真撮影、視察調査、さらには操縦訓練などの事業を展開する計画で、一昨年12月25日付で航空機使用事業の許可を申請した。同社の事業開始予定は昨年6月を計画しており、ロビンソン式R22Beta(JA101M)を活用する方針だった。

★関空11月、国際線は外国人・日本人とも9%増に 国内旅客は減少続く、3%減の51万人

関西エアポートがこのほど発表した関西国際空港の2016年11月利用状況は、国際線旅客数が前年同月比9%増の151万9008人で、そのうちの日本人が9%増の53万9690人、外国人が9%増の96万6870人、通過客が11%増の1万2448人となった。国際線旅客はいぜん好調な伸びを見せ、日本人・外国人とも堅調に推移し、前年よりも1割近く旅客を伸ばした。国内線旅客は3%減の51万5550人で、16年は各月で前年を下回った。そのため、全体の総旅客数は5%増の203万4558人で、好調な国際線の伸びが、全体の底上げとなった。

国際線の発着数は6%増の1万668回で、そのうち旅客便が5%増の9242回、貨物便が8%増の1208回、その他が12%増

の218回となった。好調なインバウンドの影響などで、アジア線を中心とした新規・増便によって就航便が拡大し、旅客増加につながった。国内線の発着数は3%減の3799回で、うち旅客便が2%減の3593回、貨物便が16%増の102回、その他が37%減の104回だった。国内線は旅客便が抑えられたことで旅客減となった。そのため、全体の総発着回数は3%増の1万4467回で、好調な国際線によって、前年を上回って推移した。

貨物取扱量については、国際貨物が16%増の6万6863トンで、うち積込が17%増の3万486トン、取卸が15%増の3万6377トンになった。このところ国際貨物は増加傾向が続いている。国内貨物は21%減の1461トン、うち積込が19%減の765トン、取卸が23%減の696トンと、国内では大幅な減少が続いた。国際・国内合計の貨物取扱量は15%増の6万8324トンになった。

伊丹11月、国内旅客数4%増の132万人に

伊丹空港の11月実績は、国内線旅客数が4%増の132万331人になった。発着数は旅客便が前年並みの1万1019回で、その他が21%増の296回、合計した総発着数が前年並みの1万1315回となった。

国内線貨物取扱量は2%増の1万1226トンで、うち発送が8%増の5508トン、到着が2%減の5718トンだった。

★ANAとセブン&アイ、緊急時の物資輸送支援で協定 最大の国内航空網と流通網を活用、復興支援体制を強化

ANAホールディングスとセブン&アイ・ホールディングスは、このほど、災害発生時に両社が協力して緊急物資の輸送を行うことを定めた「緊急時物資輸送支援に関する協定」を締結した。国内最大の航空ネットワークを展開するANAグループと、国内最大の約1万9500店舗を展開して全国に張り巡らせた物流インフラを有するセブン&アイが相互連携し、それぞれが持つ輸送・物流機能を活用することで、被災地の復興支援体制強化に取り組む。

具体的には、災害発生時に、ANAホールディングスはセブン&アイが要請した緊急物資の輸送を優先的に受託する。セブン&アイは緊急物資の国内空輸をANAホールディングスに依頼し、輸送物が災害支援用の無償提供物である場合、ANAホールディングスは無償で輸送協力を行う。災害支援用の店舗商品を輸送する際には、ANAホールディングスは割引運賃で輸送協力を実施する。

両社は2013年、ポイントプログラムの相互交換をはじめとする業務提携を締結、幅広い分野での提携に取り組んできた。大規模な災害が発生した場合には、ANAホールディングスは航空事業社として、セブン&アイは流通事業者として、緊急物資の輸送における各々の役割を担うことが求められており、今回、両社が連携することでより迅速・確実な物資の輸送を実現するとしている。

【航空工業/宇宙関連ニュース】

★文科省宇宙・航空予算案1542億円に H3ロケット開発には191億円

文部科学省の2017年度予算案のうち宇宙・航空予算案は総

額1542億2400万円となった。前年度成立予算より4億4600万円減となるが、2017年度補正予算279億5400万円が加わり、実質では事業規模が拡大する。これらは主に宇宙航空研究開発機構(JAXA)により執行される。

宇宙分野では、安全保障・防災/産業振興への貢献として、広義の安全保障および日本が自立的に宇宙活動を行う能力を維持・発展させるものとしてロケット開発、衛星開発を行うとともに、宇宙状況把握(SSA)システムの開発を強化する。主要プロジェクトの予算額は次のとおり。

▼H3ロケット=191億3400万円

▼イプシロンロケット高度化=13億3000万円

▼次期技術試験衛星=7億9800万円

▼先進レーダ衛星=6億2400万円

▼宇宙状況把握(SSA)システム=17億2600万円

また、宇宙科学等宇宙フロンティア開拓では、昨年打上直後に機能喪失したX線天文衛星「ひとみ」の代替衛星開発を新規に行うなど464億1000万円を計上した。個別プロジェクト予算は次の通り。

▼X線天文衛星代替機=23億1800万円

▼小型月着陸実証機SLIM=44億1400万円

▼新型宇宙ステーション補給機HTV-X=26億3400万円

航空技術には33億円を計上

航空関係では次世代航空科学技術の研究開発として33億4000万円を計上し、航空機産業における世界シェア20%を産学官の密接な連携により目指すため、騒音の低減や燃費の改善等に貢献する研究開発に取り組む。

2016年度補正でロケットに138億円など

なお、2016年度第2次補正予算による主なプロジェクトの予算額は次の通り。

▼基幹ロケット(H3及びイプシロン)の開発=138億7200万円

▼次世代衛星の開発=58億4800万円

▼宇宙ステーション補給機の開発=54億円

▼宇宙航空関連施設・設備の整備=28億3400万円

★南極地域観測には45億700万円を計上

文部科学省の2017年度予算案で南極地域観測事業費は45億700万円が計上された。このなかには、南極観測船「しらせ」および南極輸送支援ヘリコプター(CH-101)の保守・整備費用が含まれている。

【防衛関連ニュース】

★米軍等の武器等防護を運用開始

政府は12月22日、米軍等の部隊の武器等防護について、制度の基本的な考え方や運用に際しての内閣の関与などについて定めた運用指針、必要な規則類の作成作業、米側との具体的な運用要領などの準備作業が完了し、指針を国家安全保障会議で決定、米軍を対象に制度の運用を開始した。

いわゆる米艦防衛として、安全保障法制で実施が可能とされていたが、具体的な運用の指針が未定であったため、これ

まで運用は行われていなかった。

自衛隊法の改正で「合衆国軍隊等の部隊の武器等防護」とされ、米軍以外も可能となっているが、米国以外とは決まっていない。

★防衛省、佐賀空港の環境影響評価調査を入札 航空機の運航に伴う大気質への影響を対象に

防衛省(大臣官房会計課)は12月20日、佐賀空港における航空機の運航に伴う大気質への環境影響評価に関する調査役務について一般競争入札の公告を実施した。入札日は2017年1月12日となっている。

★グローバルホーク、三沢配備を公表 2019年度末に納入予定で

防衛省は12月21日、広域常続監視能力強化のため米国より購入する滞空型無人機グローバルホークの配備先を三沢基地に決定した。2019年度末に納入開始予定となっている。

中期防衛力整備計画で3機の導入が定められているグローバルホークは、2015年度より調達期間の長い部品の購入を開始、2017年度予算で初めて1機分の組立て予算を計上し、納入時期が2019年度末に確定したことから配備先を正式に決めたもの。以後順次3機の配備を進める予定。

三沢基地には既にグアム島配備の米空軍のグローバルホークが、台風シーズンに移動して運用を行っている。三沢飛行場には民間航空の定期便も就航しているため、無人機と有人機の共存について米軍と航空局の間で協定が結ばれ、航空管制を航空自衛隊が担当しているため、運用環境として三沢基地が最も適していると言える。

防衛省ではグローバルホークを自衛隊共同運用機種として、運用部隊は初めての陸海空自衛隊共同飛行部隊とする予定。機体(RQ-4B)3機その他、地上装置のうち、離着陸のための遠隔操縦装置も三沢に配備される。取得情報の受信、画像処理、分析のための施設は、情報の必要性、日米情報共有などの趣旨から横田基地に配備されると見られる。

グローバルホークの性能については、ジェーン社の世界無人機年鑑(2013-2014)によると次の通り。

▼全長約15メートル▼全幅約40メートル▼機体重量約14.6トン▼航続時間約36時間▼最大巡航速度約570キロ/時▼最大高度約6万5000フィート▼ペイロード約1.36トン

★装備庁、ファンディング制度で秘密取扱決める 成果公表制限せず、成果を秘密に指定しない旨明示

防衛装備庁は12月22日、2017年度の安全保障技術研究推進制度(ファンディング制度)の公募要領などに、受託者の研究成果公表を制限することはない、研究成果を特定秘密を始めとする秘密に指定することはない、特定秘密を始めとする秘密を受託者に提供することはない、の3項目を明示することを発表した。

これらは、日本学術会議の「安全保障と学術に関する検討委員会」第23期第6回(2016年11月18日開催)において装備庁が行った説明に対する質疑を踏まえ、明確化を図ったもの。

2017年度予算案ではファンディングに110億円という前年

度より10倍以上の大きな予算を計上しているが、応募者が初年度より2年度が減少するなど、学界からは安全保証関係の研究への反対意見もあり、デュアル・ユース技術として、秘密扱いをしないことを明確化し、応募しやすい環境を整備する一貫として、明文化したもの。

★防衛省来年度予算案、契約ベースでは2兆9670億円と減少 航空機、艦艇の大型契約がなく、修理費増でも1078億円減に

防衛省の2017年度予算案で、契約ベース(2017年度に新たに契約する金額。ほとんどが後年度負担)の物件費総額は2兆9670億円と前年度より1078億円減少することになった。これは装備品購入費、長期契約の規模が小さくなった航空機購入費、護衛艦の発注が無い艦艇建造費が減少することが影響し、修理費は大きく伸びたが、全体として減少した。

項目別の金額は次のとおり。

▼油購入費=735億円(対前年度290億円減)

▼修理費=9651億円(同833億円増)

▼教育訓練費等=1768億円(同45億円減)

▼基地対策経費等=4591億円(同55億円増)

▼研究開発費=1265億円(同55億円増)

▼装備品等購入費=4384億円(同819億円減)

▼航空機購入費=3510億円(同722億円減)

▼艦艇建造費等=1232億円(同335億円減)

▼施設整備費等=1774億円(同233億円増)

▼その他(電子計算機借料等)760億円(同42億円減)

【海外メーカーニュース】

★エアバス・ヘリ、警察庁よりH135を2機受注 福岡県警にAS365N3+、香川県警にH155を納入

エアバス・ヘリコプターズ・ジャパンは12月26日、警察庁とH135ヘリコプター2機の購入契約を締結したことを発表、合わせて警察庁から受注していた2機のヘリコプターを12月に納入し、AS365N3+ヘリは福岡県警に、H155ヘリは香川県警に配備されたことを明らかにした。

今回受注したH135は2019年に納入予定で、和歌山県警と熊本県警に配備の計画。警察庁向けのH135は日本国内では初めて、最先端のヘリオニクス計器システムを装備する。ヘリオニクスのグラスコックピットと4軸デジタルオートパイロット



福岡県警に納入されたAS365N3+「とびうめ1」
(提供：エアバス・ヘリコプターズ)



香川県警に納入されたH155「さぬき」
(提供：エアバス・ヘリコプターズ)

によりパイロットの操縦負担が軽減され、安全性が向上すると期待される。

ヘリオニクスはエアバス・ヘリコプターズが設計したアビオニクスで、規格化されたファミリー・コンセプトをベースに、モジュラー式で1面から4面までのディスプレイを装備することで、小型ヘリにも適用が可能なシステム。

★ボーイング、GECASから737MAXを75機受注

ボーイングは1月4日(シアトル現地時間)、GECASとの間で737MAX8を75機を受注する契約を交わしたことを発表した。ボーイングによれば、カタログ価格では82億5000万ドルの契約となるという。今回の発注によってGECASが発注済みの737MAXは計170機に達しており、737MAXの最大発注者となった。

なお、ボーイングによると、737MAXの累計受注数は3419機に達したとのことで、ボーイング史上、最速のペースで受注を重ねているという。

★ボーイング、トラベルサービスから737MAXを5機

ボーイングは1月4日(シアトル現地時間)、トラベルサービスとの間で、737MAX8を5機追加受注する契約を交わしたことを発表した。カタログ価格では5億5000万ドルの契約となる。

トラベルサービスは、チェコの航空会社でスマートウィングスのブランド名で定期便を運航している。同社は2013年のパリ航空ショーにおいて、3機の737MAXを発注しており、今回の発注は追加発注となる。

★エアバス、イラン航空から100機受注

エアバスは去る12月26日、イラン航空から100機を受注する契約を交わしたことをハッピーに欧した。受注分の内訳はA320ファミリーが46機、A330ファミリーが38機、A350XWBが16機。今年初頭から引き渡しを開始される。

エアバスによれば、今回の契約は昨年11月に認可された米国の財務省外国資産管理室の輸出許可を前提にしているとのこと。認可の取得のためには少なくとも10%あるいはそれ以上米国の技術が使用された製品に課せられるという。エアバスは、EUおよび米国などの監査機関と連携し、包括的共同作

業計画を遵守する方針だ。

今回の契約には新規の民間航空機の購入と商業航空における包括的な協同も含まれるとのことで、パイロットや整備士の訓練サポート、航空交通管理、空港及び機体運用、航空規程の統一、そして産業協力分野においても、協働で取り組む。

★米海軍、SM-6で弾道ミサイル迎撃成功 レイセオン製デュアル弾を発射

米海軍は12月19日、ハワイの太平洋ミサイル射場の海上で、レイセオン製にSM-6デュアルミサイル2発をミサイル駆逐艦「ジョン・ポール・ジョーンズ」より発射、中距離弾道ミサイル標的を終末フェーズにおいて海上で迎撃に成功した。

SM-6は新しい海上配備型の終末フェーズ対応型の弾道ミサイル迎撃弾である。SM-6デュアルは2016年に初度運用能力(IOC)を獲得し、今回最終運用能力を計画通りに達成した。

SM-6は米ミサイル防衛局の海上配備型終末フェーズ計画により、イージス統合ミサイル誘導システムとのシステム統合を完了したことになる。SM-6ミサイルは米海軍艦艇に長射程の、固定翼機、回転翼機、無人航空機、巡航ミサイルおよび終末フェーズの弾道ミサイルからの防御能力をもたらし、さらに小型の水上目標への攻撃能力も提供する。

★空中給油装置付きE-2Dが初飛行 試作3機で2018年中に試験完了予定

ノースロップ・グラマンは先頃、米海軍の空中給油装置付きE-2D早期警戒機の初飛行に成功した。3機の試作機により2018年中に試験飛行を完了し、量産機への追加と既存機への追加改修を開始したい考え。

空中給油能力の追加により、E-2Dはより遠距離でのより長時間の滞空、作戦飛行時間の延長が可能となる。空中給油機能の追加ではプローブ(受油装置)および関連する配管の追加、電気系統、照明系統の能力向上、更に長時間飛行に伴う乗員座席の改善で、疲労を軽減し、視野を広げる新しい座席も導入される。

E-2Dの空中給油能力付加は2013年にノースロップ・グラマンが受注した技術・製造・開発契約に基づき、同社が幾つかのサブシステムの設計、製造、機体の改修をしてきた。



初飛行した空中給油装置付きのE-2Dの1機。操縦席の上方から空中給油プローブが突き出ている
(提供：ノースロップ・グラマン)

★国土交通省人事

【海外エアラインニュース】

★エミレーツ航空、成田線にA380型機を再就航
3月26日から、座席供給量4割増へ

エミレーツ航空(UAE)は3月26日から成田-ドバイ線の使用機材を現在の777型機からA380型機に切り替えると発表した。日本からの高い旅客・貨物需要に対応するのが狙い。機材変更により座席供給量が約4割増加することとなる。

同社は2012年7月から13年5月までA380型機を使用していた。その後、777型機に切り替えて運航を行っていた。ただ、日本の旅行者からA380型機の再就航に関する要望が高かったほか、日本とUAE間の貨物需要が堅調に推移していることを受け、今回の機材切り替えを決めた。

座席数は完全個室型のファーストクラスが14席、ビジネスクラス76席、エコノミークラスが399席の計489席となり、現状より135席増加する。

機内サービスとしては、ファーストクラスでは「機内シャワースパ」を用意しているほか、ファースト、ビジネスクラスの乗客はアルコールや各種ドリンクやおつまみを楽しみながらくつろぐことができる「機内ラウンジ」を用意している。このほか、機内Wi-Fiサービスや2500チャンネル以上の機内エンターテインメントシステムも搭載している。

エミレーツ航空はA380型機の世界最大のオペレーター。現在は89機を運航。さらに53機を発注している。

【組織・人事】

★新明和工業社長に五十川龍之氏
大西現社長は取締役から相談役へ

新明和工業は12月20日、取締役会で2017年4月1日付での社長異動を決議、新代表取締役社長に五十川龍之(いそかわ・たつゆき)現取締役専務執行役員、パーキングシステム事業部長が就任する。大西良弘現社長は2017年4月以降、6月開催予定の定時株主総会まで取締役、総会終了後は相談役に就任する予定だ。

《五十川龍之氏の略歴》

1959年7月2日生まれ。大阪府出身。

1983年3月徳島大学工学部機械工学科卒業、4月新明和工業入社。

2012年3月執行役員、パーキングシステム事業部副事業部長

2014年4月パーキングシステム事業部長(現任)

2015年4月常務執行役員、6月取締役(現任)

2016年4月専務執行役員(現任)

★日立製作所人事

(1月16日付)

▼ディフェンスビジネスユニットマーケティング本部事業開発センタ長兼本社社会イノベーション事業推進本部サービス統括本部サービス事業推進本部トータルエンジニアリング第二本部社会インフラビジネス推進センタ長(情報システム本部チーフプロジェクトマネージャ) 笹村茂

(12月28日付)

▼辞職(総合政策局国際政策課国際戦略室長) 小田島聖
(12月31日付)

▼退職(航空局航空ネットワーク部航空事業課専門官) 有吉真哉

(1月1日付)

▼大臣官房付・即日辞職(国土交通大学校長) 森下憲樹

▼国土交通大学校長(日本下水道事業団副理事長) 山崎篤男

▼12月31日付辞職・鹿児島県観光交流局参事(観光クルーズ船担当)(港湾局技術企画課技術基準審査官) 古土井健

▼港湾局技術企画課技術基準審査官(海上・港湾・航空技術研究所管理調整・防災部企画調整・防災課長) 西園勝秀

▼12月31日付港湾局付・即日辞職・海上・港湾・航空技術研究所管理調整・防災部企画調整・防災課長(港湾空港総合技術センター建設マネジメント研究所研究主幹) 野田敏

▼辞職(航空局交通管制部運用課飛行検査センター首席飛行検査官) 亀井裕一

▼航空局交通管制部運用課飛行検査センター首席飛行検査官(航空局交通管制部運用課飛行検査センター次席飛行検査官) 水流良一

▼航空局交通管制部運用課飛行検査センター次席飛行検査官(航空局交通管制部運用課飛行検査センター飛行検査官) 渡辺信英

▼航空局航空ネットワーク部航空ネットワーク企画課空港経営改革推進室専門官(PwCあらた有限責任監査法人シニアアソシエイトマネージャー) 田村淳

▼航空局安全部運航安全課長補佐(航空大学校整備課長) 貞任昭芳

▼12月31日付辞職・航空大学校整備課長(航空局交通管制部運用課飛行検査センター飛行検査官) 笠井公二

▼航空局安全部運航安全課航空事業安全監査室専門官(航空局安全部運航安全課運航審査官) 村川孝千代

▼航空局安全部運航安全課運航審査官(航空局安全部運航安全課航空従事者試験官) 三好哲史

▼12月31日付辞職・海上・港湾・航空技術研究所港湾空港技術研究所海洋情報・津波研究領域長(九州地方整備局鹿児島港湾・空港整備事務所長) 河合弘泰

▼九州地方整備局鹿児島港湾・空港整備事務所長(港湾局技術企画課首席港湾工事安全推進) 久保敏哉

▼辞職(東京航空局次長) 鶴岡稔久

▼東京航空局次長(航空局総務課職員管理室長) 勝吉正秋

▼航空局総務課職員管理室長(大阪航空局総務部長) 竹口正美

▼大阪航空局総務部長(那覇航空交通管制部総務管理官) 堀寿次

▼那覇航空交通管制部総務管理官(総務省公害等調整委員会事務局審査官補佐) 高橋俊春

▼航空局総務課付外向・総務省公害等調整委員会事務局審査官補佐(大阪航空局空港部管理課長) 南義人

▼大阪航空局空港部管理課長(福岡航空交通管制部総務課長) 太田信博

▼福岡航空交通管制部総務課長(航空局総務課職員管理室専門官) 山口雅博

▼航空局総務課職員管理室専門官(東京航空局総務部人事課

長補佐) 松崎博樹

▼辞職(東京航空局保安部前任航空従事者試験官) 今田雅也

▼東京航空局保安部前任航空従事者試験官(航空局安全部運航安全課小型航空機安全対策官) 上野俊明

▼辞職(小松空港事務所長) 梅本明良

▼小松空港事務所長(大阪航空局保安部航空灯火・電気技術課長) 坂本聖

▼大阪航空局保安部航空灯火・電気技術課長(新関西国際空港株式会社伊丹空港施設オペレーション部航空灯火グループリーダー) 奥本勝志

▼辞職(高知空港事務所長) 島村俊介

▼高知空港事務所長(航空局交通管制部管制課長補佐) 林絹子

▼航空局交通管制部管制課長補佐(航空局交通管制部管制課空域調整整備室課長補佐) 森島隆広

▼航空局交通管制部管制課空域調整整備室課長補佐(東京航空局交通管制部次席航空管制官) 中野裕行

▼辞職(福江空港・航空路監視レーダー事務所次長) 馬場安弘

▼福江空港・航空路監視レーダー事務所次長(高松空港事務所広域空港管理官) 中西保宏

▼高松空港事務所広域空港管理官(大阪航空局空港部関西国際空港・大阪国際空港課長) 小林博行

▼大阪航空局空港部関西国際空港・大阪国際空港課長(大分空港事務所総務課長) 幸松和明

▼東京空港事務所管制保安部主幹航空管制官(航空局交通管制部交通管制企画課航空管制調査官) 星野奨

▼常陸太田航空衛星センター総務課長(航空局交通管制部運用課航空情報センター課長補佐) 東邦俊

▼航空局交通管制部運用課航空情報センター課長補佐(東京航空局総務部人事課長補佐) 今田恭平

▼大阪航空局保安部運航審査官(航空局安全部運航安全課航空事業安全監査室専門官) 秀武治

▼航空局安全部運航安全課航空事業安全監査室専門官(大阪航空局保安部運航審査官) 野中淳祐

▼関西空港事務所管制保安部前任航空管制官(航空局安全部安全企画課安全管理推進官) 和泉裕一

▼航空局安全部安全企画課安全管理推進官(大阪航空局保安部交通管制安全監督課長) 深野賢治

▼大阪航空局保安部交通管制安全監督課長(岡山空港出張所前任航空管制官) 上西克典

▼出向・運輸安全委員会事務局航空事故調査官(航空局安全部運航安全課航空従事者試験官) 日下順詞

▼航空局安全部運航安全課航空従事者試験官(東京航空局保安部航空従事者試験官) 川野祐一

★成田国際空港会社(NAA) 人事

(1月1日付)

▼共生・用地部門用地部次長兼共生・用地部門地域共生部(管理部門総務人事部主幹) 轟孝雄

★富士通役員人事

(6月26日付予定)

▼社外取締役(東京理科大学特任副学長) 向井千秋

(4月1日付予定)

▼執行役員(特機システム事業本部長) 小島健男

★防衛省人事

(1月1日付)

▼1等陸佐昇任(陸幕) 2等陸佐 巻口公輔

▼1等海佐昇任(海幕) 2等海佐 岩政秀委

▼1等海佐昇任(防衛装備庁) 2等海佐 志野雅一

▼1等海佐昇任(海幕) 2等海佐 徳留秀和

▼1等海佐昇任(海幕) 2等海佐 内藤亮

▼1等海佐昇任(海幕) 2等海佐 西野修史

▼1等海佐昇任(海幕) 2等海佐 花田博光

▼1等海佐昇任(海幕) 2等海佐 速水孝明

▼1等空佐昇任(空幕) 2等空佐 有本竜彦

▼1等空佐昇任(統幕) 2等空佐 生野敬之

▼1等空佐昇任(統幕) 2等空佐 泉山正司

▼1等空佐昇任(空幕) 2等空佐 稲村健吾

▼1等空佐昇任(第8航空団) 2等空佐 小黒正隆

▼1等空佐昇任(南西航空警戒管制隊) 2等空佐 河田喜嗣

▼1等空佐昇任(中部航空警戒管制団) 2等空佐 佐久川希世

秀

▼1等空佐昇任(空幕) 2等空佐 佐藤薫

▼1等空佐昇任(中部航空警戒管制団) 2等空佐 佐藤聖一

▼1等空佐昇任(空幕) 2等空佐 澤田裕之

▼1等空佐昇任(空幕) 2等空佐 新宅完彦

▼1等空佐昇任(空幕) 2等空佐 鈴木大

▼1等空佐昇任(空幕) 2等空佐 谷口弘樹

▼1等空佐昇任(空幕) 2等空佐 富川輝

▼1等空佐昇任(空幕) 2等空佐 中村大介

▼1等空佐昇任(空幕) 2等空佐 那須誠一郎

▼1等空佐昇任(空幕) 2等空佐 細田信行

▼1等空佐昇任(空幕) 2等空佐 三宅英明

▼1等空佐昇任(空幕) 2等空佐 宮本裕徳

▼1等空佐昇任(航空機動衛生隊) 2等空佐 宮脇博基

▼1等空佐昇任(北部航空警戒管制団) 2等空佐 山口嘉大