

スターフライヤー、エアバスの最新客室 Airspace 装備の A320neo を日本で初導入



2023年以降最大5機を導入するスターフライヤーのA320neo

スターフライヤーがこのほど、A320neo を最大合計で5機導入し、エアバスの最新客室「Airspace」を採用したことを発表しました。これらのA320neo はSMBCアビエーション・キャピタルから2023年以降リリースで導入されます。同社がA320neoを導入するのは初めてで、また、日本の航空会社として初めて単通路型機に「Airspace」を採用しました。

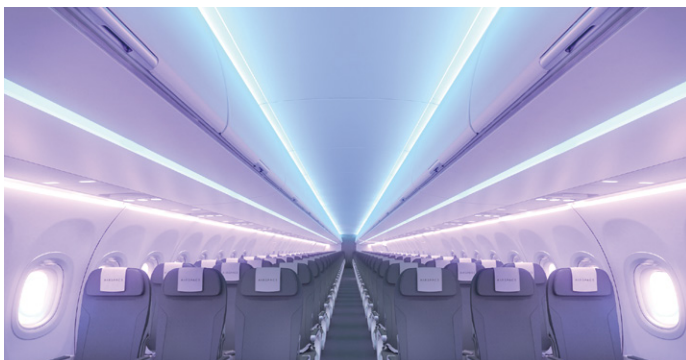
スターフライヤーの白水政治代表取締役社長執行役員は次のように述べています。「私たちが日本の航空会社で単通路型A320neoに初めてエアバスのAirspaceを採用することになり、大変嬉しく思います。アフターコロナでも選ばれ続ける航空会社を目指し、客室仕様や各種機内装備を見直してより快適な機内空間となるよう工夫を施しました。Airspaceの最新客室によって、お客様にこれまでにない快適な空の旅を提供していきます」

エアバス・ジャパンのステファン・ジマー代表取締役社長は次のように

述べています。「スターフライヤーに、私たちの次世代客室 Airspace が採用されたことをとても光栄に思います。また、エアバスのA320ファミリーに信頼を寄せ、新たな導入機材に最新のA320neoを選定していただき嬉しい限りです。Airspaceはより快適な機内空間を作り出し、単通路型機の空の旅を大きく変えることができます」

エアバスの最新客室「Airspace」は、カスタマイズ可能な天井照明によって、搭乗時に機内入口から心地良い雰囲気を作り出します。同クラスの航空機の中で最大の頭上荷物棚を備え、スムーズな搭乗を促します。新しい壁面パネルによって客

室幅が広くなり、最先端のゆとりある化粧室には抗菌コーティングが施されています。多彩なLEDムードライティングによって、特別な居住空間を提供します。



最新客室 Airspace による快適な空の旅を提供

contents

スターフライヤー、Airspace 装備の A320neo を日本で初導入

ユナイテッド航空、A321neo を 70 機発注

航空機生産数引き上げへ

A320 ファミリーの最新組立ライン設置作業を再開

100%代替燃料実現に向けて 仏航空宇宙業界が協力

スクート、A321neo を初導入

A321XLR 初号機の構造部の組み立て開始

ユナイテッド航空、A321neo を 70 機発注



ユナイテッド航空による A321 の合計発注数は 120 機に

ユナイテッド航空が A321neo を 70 機発注しました。ユナイテッド航空は同社が取り組む「ユナイテッドネクスト」に基づき、単通路市場におけるビジネス強化を促進します。これまでに 50 機の A321XLR

を発注しており、今回の発注と合わせるとユナイテッド航空による A321 の合計発注数は 120 機になります。

A321neo が世界的に高い需要を獲得している要

因には、同クラスの中で座席当たりの CO₂ 排出量が最も低く、環境性能に優れている点が挙げられます。同機の CO₂ 排出量における利点は、ユナイテッド航空が掲げる 2050 年までに CO₂ 排出量を 100%削減する取り組みを支援します。

ユナイテッド航空の A321neo はエアバスの最新客室「Airspace」を備えます。「Airspace」はカスタマイズ可能な天井照明によって機内入口から心地良い雰囲気を作り出します（時差ぼけ軽減にも効果的です）。新しいスリムな壁面パネルによって客室幅が肩の高さで広くなりました。窓枠とシェードが一体化してより広い窓からの景色を楽しめます。また、多彩な LED ムードライティング、同クラスの航空機

中で最大の頭上荷物棚、抗菌コーティングが施された化粧室を備え、特別な居住空間を提供します。

ユナイテッド航空が発注した A321neo は、エアバスの米国アラバマ州モビール工場で製造されます。

航空機生産数引き上げへ

エアバスでは民間航空市場が新型コロナウイルス流行以前のレベルに戻るのには 2023 年から 2025 年と予測しており、特に単通路型機の需要がその回復をけん引すると見えています。その見通しに応じた航空機を生産計画をサプライヤーと共有することにより、必要な投資計画や長期的な生産能力の増強、生産レート拡大に対応可能な体制を確保します。

エアバスのギヨム・フォーリ CEO は次のように述べています。「航空業界は新型コロナウイルスの危機から回復の兆しを見せています。私たちはサプライヤーと協働することで製造のエコシステムを整え、生産能力を確保し、今後の市場動向に対応します。また、エアバスは A320 ファミリーの製造ラインの近代化に取り組み、最適な生産体制を構築します。これにより、将来的な需要拡大の準備を促進します」

A320 ファミリー：2021 年第 4 四半期に月産 45 機に増加。さらに、2023 年第 2 四半期に 64 機への月産レート拡大に向けた準備を進めます。また、市場の回復が継続すれば、2024 年第 1 四半期に月産 70 機の増産が可能になるよう調整していき、

より長期的な展望においては、2025 年に月産 75 機への拡大の可能性を調査しています。

A220 ファミリー：カナダのミラベルと米国モビールで合計月産 5 機を生産していますが、2022 年初頭に約 6 機に増加します。また、2025 年までに月

産 14 機に引き上げる可能性の調査をしています。

A350 ファミリー：現在の月産レートは 5 機。2022 年秋に月産 6 機に増加する見通し。

A330 ファミリー：平均月産レート 2 機の現状を維持する予定。



市場の回復をけん引する単通路型機

A320 ファミリーの最新組立ライン設置作業を再開

エアバスは、仏トゥールーズに最新式の A321 製造ラインを設置する作業を 5 月から再開しました。当計画は新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の影響による航空機生産数の調整によってしばらく中断していましたが、市場の回復を見込み、このたび最新式組立ラインの設置作業を再開しました。これにより、全体的な製造システムの柔軟性を向上し、今後増加する需要に対応します。

デジタル化を促進した最新の A320/A321 最終組立ラインは、トゥールーズにある既存の A320 最終組立ラインの 1 つと入れ替わります。A380 最終組立施設に設置され、2022 年末に稼働する予定です。

現在、A321 の最終組立が可能な工場は独ハンブルクと米アラバマ州モービルです。エアバスの単通路型製造システムに新世代の組み立てラインを増設することによって、全体的な作業環境や製造工程を向上させ、高品質で競争力の高い製品を製造

します。また、A321 の製造体制に柔軟性を持たせることで、2023 年からハンブルクで開始される

A321XLR の引き渡しにも寄与します。



最新式 A320 ファミリー製造ラインをトゥールーズに設置

100%代替燃料実現に向けて仏航空宇宙業界が協力



100% SAF を使用した A320neo で飛行調査を実施

エアバスはサフラン、ダッソー・アビエーション、ONERA、仏運輸省と共同で、混合しない 100% の持続可能な航空燃料（SAF）に対する単通路型機、旅客機エンジンおよび燃料システム、ヘリコプターエンジンの適合性を分析するための飛行調査を 2021 年末に開始します。この飛行調査は、ジャン＝パティスト・ジェバリ仏運輸大臣が指揮する「Plan

de relance aéronautique」（フランス政府の航空復興計画）の支援によって実施されます。

VOLCAN（VOL avec Carburants Alternatifs Nouveaux）と呼ばれるこのプロジェクトでは、初めて 100% の SAF を使用した単通路型機の飛行中における排出ガスを測定します。

エアバスは、「CFM LEAP-1A」エンジンを搭載し

た A320neo テスト機を用いて、100% SAF を使用した場合の地上および飛行中における排出ガスの影響について特性調査と分析を行います。サフランは、旅客機およびヘリコプターの燃料システムとエンジンの適合性と、様々な種類の 100% SAF の最適化に関する研究を担当。ONERA は、航空機システムと燃料の適合性を分析するうえでエアバスとサフランを支援し、また、100% SAF による排出ガスや飛行機雲の形成におよぼす影響についてテスト結果の準備、分析、解明を行います。ダッソー・アビエーションは、材料や機器の適合性調査を行い、100% SAF のバイオコンタミネーションの影響度を検証します。

VOLCAN プロジェクトで使用される様々な SAF は、トタルエナジーズから提供されます。

このプロジェクトは、航空業界の脱炭素化に向けた幅広い取り組みの一環として、航空業界による SAF の大規模な展開と使用の実現を目指してエアバスとサフランが進めている取り組みを支援します。また、単通路型旅客機および新世代ビジネスジェット機における 100% の SAF 認証を取得するという最終的な目標にも貢献します。

スクート、A321neo を初導入

シンガポール航空グループのLCCであるスクートがA321neoを初導入しました。すでに3機がシン

ガポールに到着しており、その3機ともBOCアビエーションからのリース機です。

スクートのA321neoはプラット・アンド・ホイットニーの「PW1100G」エンジンを装備し、モノクラス仕様で236席を備えます。客室はエアバスのキャビン・フレックスを採用し、機内スペースを最適利用しています。同社はシンガポールから最大6時間の目的地への路線で運航する予定です。

A321neoはA320neoファミリーの1機種です。スクートは合計39機のA320neoファミリーを発注しています(そのうち6機がA321neo)。また、リースでさらに10機のA321neoを導入する予定です。

スクートのA320neoファミリーは、エアバスの部品サポートサービス、「フライト・アワー・サービス (FHS)」によって補修部品、修理、機材の技術管理に関わる幅広いサポートを受けます。



スクートが初導入したA321neo

A321XLR 初号機の構造部の組み立て開始

A321XLR 初号機の中央部、後部胴体の組み立てが、ドイツの工場で行われてきました。

エアバスの製造パートナーであるプレミアムエアロテックは5月に、A321XLRの重要な部品であるリア・センター・タンクを、ハンブルクの大型部品組み立て工場に初納入しました。これにより、専用ラインにおいて、後部胴体と中央胴体の組み立てが開始されました。

A321XLRの開発機体プログラム責任者であるマルティン・シュノーアは次のように述べています。「A321XLRプログラムにとってのマイルストーンです。私たちは、これまでの成果と全体的な進捗状況に満足しています。計画は順調に進んでおり、A321XLR初号機の組み立てから引き渡しに至るまで準備は整っています」



A321XLR 初号機の構造部組み立てが開始

2021年5月末時点の受注・引き渡し・運航機数

機種	総受注機数	総引き渡し機数	運航機数
A220 / A318 / A319 / A320 / A321	16,176機	10,032機	9,455機
A300 / A310	816機	816機	287機
A330 / A340	2,187機	1,892機	1,650機
A350	915機	425機	425機
A380	251機	247機	242機
合計	20,345機	13,412機	12,059機