

ジェットスター・ジャパンの新塗装の A321LR 初号機を引き渡し



©Charlie FURUSHO

6月12日に成田に到着したジェットスター・ジャパンの A321LR

エアバスは6月3日に独ハンブルクでジェットスター・ジャパンの A321LR 初号機を引き渡しました。納入された A321LR は新しいデザインの塗装が施されています。ジェットスター・ジャパンは7月1日より同機の商業運航を開始します。

ジェットスター・ジャパンの A321LR はモノクラス

で238席を装備します。成田 - 福岡、新千歳路線で運航され、同路線における提供座席数が全体で約7%増加します。

A321LR は A320neo ファミリーの派生機です。旧世代機と比較し、燃費を20%、騒音影響範囲を約50%削減しています。最大4,000海里(7,400

キロ)の距離を飛行することができ、低コストで新路線を開拓することが可能です。

2022年5月末時点で、A320neo ファミリーは世界中の120社以上から8,000機以上の受注を獲得しています。

ジェットスター・ジャパンには日本航空(50%)、カンタスグループ(33.3%)、東京センチュリー(16.7%)が出資しています。



6月10日に独ハンブルクを離陸するジェットスター・ジャパンの A321LR

contents

ジェットスター・ジャパンの新塗装の A321LR 初号機を引き渡し

水素の利活用を促進する
パートナーシップ拡大

A220-300 が羽田空港に飛来

A321XLR、初飛行を実施

水素の利活用を促進するパートナーシップ拡大

エアバスは 2020 年に空港の水素拠点化構想を掲げ、将来的な水素旅客機の運航と水素社会の実現に向けたパートナーシップを世界中で拡大しています。

日本では、4月に川崎重工と、6月には関西エアポートと日本における水素の利活用を調査するため、それぞれ覚書を締結しました。

エアバスは両社とそれぞれ協働し、航空機の水素利用に必要な政策提言と課題への取り組みに向けたロードマップを作成します。また、航空業界に

おける水素のインフラ整備を先導し、空港を水素供給の拠点とすることに力を入れていきます。

各社はそれぞれの専門分野における知見を生かしながら、水素がもたらす潜在的な機会を明確にし、航空業界の脱炭素化を支援します。

エアバスは、航空機の特長、航空機のエネルギー使用量、水素燃料航空機の地上作業に関する情報を提供します。川崎重工は、サプライチェーンの様々な要素における先進技術の見通しを提供し、さらに対象空港への水素供給に向けたインフラ整備概

要を構築します。関西エアポートは、水素燃料航空機の導入に向けて、空港で必要とされるインフラ整備のための検討を行います。

エアバスは世界各国の航空会社や空港、関連企業と提携し、航空業界における水素利用の促進に注力しています。日本でもこのようなパートナーシップを拡大することによって、2050年までに航空機の運航におけるCO₂排出実質ゼロ、そして脱炭素社会を実現するという政府の取り組みに貢献していきます。



エアバスのノースアジア地域代表兼エアバス・ジャパン株式会社代表取締役社長のステファン・ジヌー(右)と川崎重工の西村元彦執行役員・水素戦略本部副本部長(左)



エアバスのノースアジア地域代表兼エアバス・ジャパン株式会社代表取締役社長のステファン・ジヌー(左)と関西エアポートのブノア・リュロ代表取締役副社長 Co-CEO(右)



A220-300 が羽田空港に飛来



羽田空港に飛来したエア・バルティックの A220-300



仙台空港にも飛来

A220-300が5月9日に羽田空港に飛来しました。アジア太平洋地域の主要都市に飛来するデモ飛行ツアーの一環で羽田空港には前日の8日に到着しました。飛来した A220-300 はエア・バルティックの機体で、モノクラス仕様の客室に 150 席を装備しています。

航空会社や報道関係者などを招いて地上展示を実施し、最先端の性能や客室の比類ない快適性、日本での運航における利点などを紹介しました。

A220 ファミリーは大きさの異なる A220-100 と A220-300 で構成されます。その航続距離と輸送能力によって、日本から新たな地域路線の開設や、利益性があり比較的旅客数の多くない路線での運航に最適な機体です。また、国際線と国内線および地域路線との乗り継ぎにおいてもコスト効率に優れ、スムーズな運航が可能です。

A220 ファミリーは、A320 ファミリーを補完するため、A320 を運航する航空会社にとって適した機材です。また、旧世代機と比較して 1 飛行あたりのコストを低く抑えることができます。

A220 ファミリーは、ワイドボディ機のような快適性を念頭に設計されています。18 インチを超える幅広い座席とゆとりのパーソナルスペースを備え、快適な空の旅を提供します。頭上荷物棚は収納



飛来したエア・バルティック A220-300 の客室

しやすく、同クラス最大の広さを持ちます。窓際の座席すべてに大きな窓を備え多くの自然光を提供します。さらに、新設計のエンジンによって客室の騒音も抑えています。

A220 は 100-150 席市場に対応する航空機で、最先端の空力性能、最新材料、プラット・アンド・ホイットニー社製最新のギャドターボファンエンジン

「PW1500G」を備えます。旧世代機と比較して座席当たりの燃費と二酸化炭素の排出を最大 25%削減。NOx の排出も業界標準より 50%抑えています。騒音影響範囲も旧世代機と比較して 50%削減しています。

A220 ファミリーはこれまでに 740 機の受注を獲得し、現在 200 機以上が世界中で運航されています。

A321XLR、初飛行を実施



初飛行した A321XLR

エアバスは6月15日、A321XLR（エクストラ・ロング・レンジ）初号機が初飛行を成功裏に実施したことを発表しました。A321XLR MSN11000 はハンブルク・フィンケンヴェルダー空港を11時5分（中央ヨーロッパ夏時間）に離陸し、約4時間35分間飛行しました。飛行テストでは、高速、低速時のフライトエンベロープ保護を含むフライトコントロールやエンジン、システムのテストを行いました。

エアバスのフィリップ・マン プログラム・サービス担当上席副社長は次のように述べています。「A321XLRの初飛行は、A320ファミリーと同機を運航する世界中の航空会社にとって大きなマイルストーンになります。A321XLRはエアバスの革新的客室 Airspace によって快適な空の旅を提供することができます。比類ない経済性と環境性能を備え、新たな路線を開拓することが可能です」就航は2024年初頭の予定です。

A321XLRは単通路型機 A321neo ファミリーの最新派生型です。航続距離とペイロードを増加して

市場の要望に対応し、より長距離の路線で経済性に優れた運航を可能にすることで航空会社により高い価値をもたらします。

A321XLRは最大4,700海里的の超長距離を飛行することができます。旧世代機と比較して座席当た

りの燃費を30%抑え、NOxの排出と騒音も削減しています。2022年5月末時点でA320neoファミリーは世界中の130社以上から8,000機以上の受注を獲得。A321XLRは20社から500機以上の受注を得ています。



ウォーターキャノンで迎えられた A321XLR 初号機

2022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	16,947機	10,571機	9,943機
A300 / A310	816機	816機	283機
A330 / A340	2,136機	1,915機	1,665機
A350	922機	482機	482機
A380	251機	251機	243機
合計	21,072機	14,035機	12,616機