

■7月19日

ボーイング787関連:GSユアサ社長、安全性に自信

(朝日新聞によると)

ジーエス・ユアサコーポレーションの依田誠社長が17日、朝日新聞のインタビューに応じ、最新鋭航空機ボーイング787型機で使われた同社製のバッテリーで発火トラブルが起きたことについて「同様の事故は絶対に起きない」と、安全対策に自信を見せた。

787型機の一連のトラブル後、依田社長が報道機関のインタビューに応じるのは初めて。

GSユアサは787型機のバッテリーに使うリチウムイオン電池を全量供給しているが、電気システム全体を製造している仏メーカーを経由して納入してきた。依田社長は「与えられた条件下で十分仕事ができるよう設計しており、(事故発生)当初から、電池の品質や安全面では自信を持っていた」としつつ「電池がどのような場所で使われているかもわからず、安全な使い方を提案できなかった。我々の想定と違う使用環境があった」と明かした。

トラブル後は「(原因究明のため)半年間、米ボーイング社と担当者同士が寝起きを共にした」。その結果もあり「もう少し堅牢な設計にした方がいいという結論になった」という。

具体的には、電池が異常に過熱しても外に煙が出ないようにカバーをつけるなどの対策を講じたと説明した。今後も安全向上でボーイングと連携を深めていく姿勢を示し「どのような事態になっても飛行に影響することは絶対にない」と述べた。

(朝日新聞)7/18

http://digital.asahi.com/articles/OSK201307180002.html?ref=comkiji_txt_end_kjid_OSK201307180002 (->

http://digital.asahi.com/articles/OSK201307180002.html?ref=comkiji_txt_end_kjid_OSK201307180002)

ボーイング787関連:AAIB報告書、ヒースロー空港での発火原因、救命無線機

(ロイターによると)

ロンドンのヒースロー空港で前週、エチオピア航空のボーイング787型機(ドリームライナー)が発火した問題で、英航空事故調査局(AAIB)は18日、米ハネウェル・インターナショナル製の航空機用救命無線機が発火の原因となった可能性が高いとの報告書を公表した。

AAIBの報告書によると、火災は787型機の機体後方で発生。機体後方には航空機用救命無線機以外、火災発生の原因となる可能性のある電池を搭載したシステムは設置されていないとしている。

同無線機は墜落などの事故の際に救難信号を発するもので、非充電式のリチウムマンガン電池を搭載している。同電池の製造元の米ウルトラライフからこの件に関するコメントは得られていない。

ハネウェルは今回の件で収益面で特に影響はないとしている。

AAIBの報告を受け、ボーイングの株価は一時107.98ドルまで上昇し、過去最高値の108.15ドルに迫った。

AAIBは米連邦航空局(FAA)に対し、ハネウェル製の救命無線機を搭載している約60機の787型機のすべてで同無線機の電源を切るよう通達するよう勧告。関係筋はこれにより、同無線機の電池を取り外す措置が採られる可能性があるとしている。

ボーイングによると、同無線機は約1時間で機体から取り外せる。米FAAは同無線機の搭載を義務付けていないが、欧州ではほとんどの民間航空機に搭載が義務付けられている。ただ欧州航空当局者によると、一時的に電源を切った状態で運航することは可能。

米FAAは今のところAAIBの報告書についてコメントしていない。

(ロイター)7/19

<http://jp.reuters.com/article/marketsNews/idJPL4N0FO3UI20130718> (->

<http://jp.reuters.com/article/marketsNews/idJPL4N0FO3UI20130718>)

田村航空局長、羽田昼間時間帯、国際線配分、年内に終える方針

国交省航空局長の田村明比古氏は18日、専門誌記者会見の場で羽田空港の昼間時間帯の国際線について、主要国との航空当局間協議と日系航空会社への配分を年内に終える方針を説明した。羽田空港では、2015年3月末で年間3万回、1日あたり約40便を昼間の国際線として使用可能となる。トラベルビジョンが報じた。

現在、航空当局間協議で昼間時間帯の国際線開設について合意しているのは英国、フランス、中国、シンガポール、タイ、ドイツ、ベトナム、インドネシアの8ヶ国で、今後は米国など残りの主要国と「公式、非公式で協議、相談をしていく」ことになる。

具体的な航空当局間協議の開催予定は明らかにしなかったが、15年3月末の就航を前提とすると、「秋ごろに一定のめどを付ける方針だ。

一方、国ごとの発着枠が決定した後は国内の航空会社に配分することになるが、公的支援を受けた日航の扱いや新規参入航空会社への配慮については、相手国、アライアンスとの関係など多岐にわたって考慮し、適切な対応をした。

(トラベルビジョン)7/18

<http://www.travelvision.jp/news/detail.php?id=58313> (-> <http://www.travelvision.jp/news/detail.php?id=58313>)

(日刊航空)7/19

<http://www.da-news.co.jp/xhp/today.htm> (-> <http://www.da-news.co.jp/xhp/today.htm>)

田村航空局長、航空燃料税、現行軽減措置延長を軸に調整

国交省の田村明比古航空局長は18日、記者会見を行い、来年度予算案概算要求における航空機燃料税の扱いについて、「軽減措置を現在の水準で延長するというのは、考えられる」と述べ、現行軽減措置の延長を軸に検討していく考えを示した。ただ空港整備勘定の歳入確保が必要なほか、政府与党内に反対意見もあることから、成案に向けて調整していくと話した。

(日刊航空)7/19

<http://www.da-news.co.jp/xhp/today.htm> (-> <http://www.da-news.co.jp/xhp/today.htm>)

関空、夏季利用者数、国際線、前年同期比5%増—120万人

新関西国際空港会社は18日、20日から8月19日までの国際線旅客数が前年同期比5%増の120万人になりそうだと発表した。中国や韓国など主力路線が低調な一方、LCCなどの増便を追い風に台湾と東南アジアの入出国者が大幅に増える見通しだ。

行き先別では、LCCの増便で1週当たりの旅客便が前年同期より21便増える台湾が同61%増の約9万4千人。タイ国際航空やシンガポール航空が増便する東南アジアも同23%増の約9万6千人と高い伸びになりそう。

行き先別で首位の韓国は同5%減の約13万7千人、これまで2位だった中国が同33%減の約7万6千人で4位に後退する。とくに中国は日中関係の冷え込みで一部の路線が休止しており、1週当たりの旅客便数は前年より26便減るのが響く。

(日経)7/19

http://www.nikkei.com/article/DGXNASHD1802L_Y3A710C1LDA000/ (->

http://www.nikkei.com/article/DGXNASHD1802L_Y3A710C1LDA000/)

政府、政府専用機、後継機のボーイング777が候補

政府は、政府専用機「ボーイング747—400」2機を2018年度に退役させ、19年度に後継機2機を導入する方針を固めた。複数の政府関係者が18日、明らかにした。8月末の2014年度概算要求に関連予算として数百億円を計上する。後継機は、搭乗可能な人数が747とほぼ同じで、燃費が良い「ボーイング777」が浮上している。

政府専用機は1991年に導入され、航空自衛隊が運用している。機体整備や搭乗員教育は日本航空に委託している。

政府が後継機の議論を開始したのは、日航が747を2010年度中に退役させたため、日航の整備も18年度で終了する。後継機の整備には一定の期間が必要になるため、14年度に発注する必要があると判断した。

(読売新聞)7/19

<http://www.yomiuri.co.jp/politics/news/20130718-OYT1T01544.htm?from=ylist> (->

<http://www.yomiuri.co.jp/politics/news/20130718-OYT1T01544.htm?from=ylist>