

(JALエアバス導入 新聞報道より)

○ロイター 2013年 10月 7日 JALがエアバス機材初導入へ、A350型機31機を19年から



[東京 7日 ロイター] - 日本航空 (JAL) (9201.T: [株価](#), [ニュース](#), [レポート](#))は7日、欧州の航空機大手エアバスから初めて旅客機を調達すると発表した。導入するのは大型機のA350型機31機で、2019年から6年程度かけて順次導入を進める。また、同型機25機を追加発注できるオプション契約も締結した。A350型機31機の価格 (カタログ価格) は合計で9500億円に上る。

日本では米国企業からの旅客機購入が貿易摩擦を和らげてきた経緯もあり、米ボーイング (BA.N: [株価](#), [企業情報](#), [レポート](#))が市場シェアの約80%を握っている。JALは、旧日本エアシステム (JAS)との合併によりエアバス機を保有した時期もあったが、JAL本体は、これまですべての中・大型機をボーイングから調達してきた。

都内で会見したJALの植木義晴社長は、エアバス機を導入した理由について、安全性、品質、経済性、既存機の更新時期などを総合的に勘案したと説明。ボーイング787型機の機材トラブルとは「まったく別に検討した」と述べた。

JALグループは約220機の機材を保有しており、A350型機を31機導入すれば、全体の約15%がエアバス機に置き換わることになる。

JALとの会見に出席したエアバスのファブリス・ブレジェ最高経営責任者 (CEO) は、日本市場開拓の突破口になると指摘。JALだけでなく、ANAホールディングス (9202.T: [株価](#), [ニュース](#), [レポート](#))からの受注にも意欲を示した。

JALは、大型機のボーイング777型機について2019年頃からの機材更新が必要となっていた。ボーイングは787型機の派生機種787-10や、777型機の次世代モデルとして開発中の777-Xなどの採用を提案。一方、エアバスは新型機A350型機を売り込んできた。

受注を逃したボーイングは「JALとの確固たるビジネス関係は50年以上にわたって築き上げてきており、今後もその関係が継続していくよう努力する」とのコメントを発表した。

ボーイングは2019年までに777-Xの就航を目指しているとされるが、エアバスのA350型機はすでに試験飛行しており、納期に確実性がある。航空業界のアナリストによると、仮に777-Xを選択した場合、開発の遅れなどによる納入の遅延リスクがあったことも、JALがエアバスに切り替える理由になった。

(杉山健太郎 ; 編集 宮崎亜巳)

○毎日新聞 2013年 10月 07日 日本航空:エアバスA350を56機導入 国際線主力に



A350の模型を手に記念撮影に応じる日本航空の植木義晴社長 (右) とエアバスのファブリス・ブレジェCEO=東京都内のホテルで2013年10月7日、須賀川理撮影

日本航空 (JAL) は7日、欧州の航空機大手エアバスから旅客機を最大で56機調達すると発表した。まず、中型機のA350を31機発注し、同型機25機を追加発注できる契約も締結した。米航空機大手のボー

イング社製の777の後継機として導入していく。日本の航空機市場ではボーイングが圧倒的なシェアを占め続けてきたが、JALの調達によってエアバスのシェアは最大で2割近くに拡大する見通し。日本でのボーイングの牙城が切り崩されることになる。

日本市場をボーイングがほぼ独占してきた背景には、日米貿易摩擦が問題化した1980年代以降、日本が米国の航空機を購入することで対米貿易黒字を縮小させる「政治的な配慮」があった。この日はエアバス社のファブリス・ブレジエ最高経営責任者（CEO）がJALの植木義晴社長と都内で会見し、「我々とJALの第一章の始まりだ。今回の決定は日本市場開拓の突破口になる」と意気込みを見せた。

エアバス機はJALと経営統合した日本エアシステム（JAS）が過去に購入したことがあったが、JALによる購入は初めて。JALの現在の中長距離路線の主力機はボーイング777。国際線を中心に46機を保有しているが、2019年から6年間でエアバス社のA350に変更される。ボーイング777は順次、姿を消していく予定で、国際線の主力機はエアバスに変わることになる。

A350は燃費のいい最新エンジンに加え、炭素繊維強化プラスチックを機体に使うことで軽量化を図り、燃費性能はボーイング777よりも25%向上するという。植木社長は導入理由について「安全性、品質、経済性、既存機の更新時期などを総合的に勘案した」と説明。A350のライバルであるボーイング社の最新中型機787はトラブルが相次いでいたが、「（787のトラブルは）今回の機種決定とは別の話だ」と述べた。

発注が決まったA350は31機で総額9500億円規模に達する見通し。公的支援で再生したJALを巡っては全日空（ANA）や自民党が批判を強めているほか、国交省もJALの新規投資には「公的支援で競争環境がゆがめられていないか確認していく」との見解を示しているが、植木社長は「今回の投資は事業運営のために必要だ」との見解を示した。【永井大介】

フランスに本社を置く大手航空機メーカー。従業員は5万9000人。1970年にフランスとドイツの企業連合として設立。その後、スペインと英国が加わった。同社の製造する航空機は総称して「エアバス」と呼ばれ、日本では79年に日本エアシステム（JAS、現日本航空）が中型機を発注したのが最初。現在は国内で59機が運航している。最新鋭機の中型機A350は機体の軽量化と最新型のエンジンによって燃費が向上したのが特徴。航空機市場ではライバルの米ボーイング社の最新鋭機「787」とシェア争いを続けている。

ONHK JAL エアバスから機体購入 10月7日 17時22分



日本航空は、ヨーロッパの大手航空機メーカー「エアバス」社の最新鋭の中型機「A350」型機を平成31年から56機導入することを発表しました。

これは7日、日本航空の植木義晴社長とエアバス社のファブリス・ブレジエ社長が、都内で共同で記者会見して明らかにしました。

それによりますと、日本航空は、エアバス社とA350型機を56機を購入する契約を結び、平成31年から6年ほどかけて導入を進めて、現在のボーイング777型機の後継機として国際線を中心に運航させるとしています。

日本航空としてエアバス社から機体を購入するのは、日本エアシステムとの経営統合以降では初めてになるということです。

民間の航空機市場では、燃料高騰などによって、低燃費で航続距離が長い機体の需要が高まっていて、いずれも最新鋭のボーイング社の787型機とエアバス社のA350型機がシェアを争っています。今回の決定について、日本航空の植木社長は「機体の更新時期を迎え、安全性や品質の高さを基準に判断した」としたうえで、ボーイング787型機でのトラブルについては「今回の検討とは全く関係ない」と述べました。

一方、「エアバス」社のブレジエ社長は「日本は重要な市場で、今回の契約は今後に向けた突破口になる」と述べました。