

■9月30日

国交省、カナダと航空当局間協議

国交省は27日、日本とカナダの航空当局間協議が9月30日から10月1日にかけて、バンクーバーで開催されると発表した。国土交通省航空局航空交渉室によると、今回焦点となるのは羽田の昼間時間帯での就航について。(既に、成田を含むオープンスカイと首都圏以外の空港の以遠権自由化合意済み。)

現在羽田の昼間時間帯の就航が可能な国は英国、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、フィリピンの9ヶ国。カナダが合意に至れば、2014年3月末を予定する、羽田の国際線発着枠の3万回から6万回への増加の際、10ヶ国が昼間時間帯に路線を開設できるようになる。

(トラベルビジョン)9/29

<http://www.travelvision.jp/news/detail.php?id=59012> (-> <http://www.travelvision.jp/news/detail.php?id=59012>)

(日刊航空)9/30 (->)

(国交省プレスリリース)9/27

http://www.mlit.go.jp/report/press/kouku03_hh_000216.html (->

http://www.mlit.go.jp/report/press/kouku03_hh_000216.html)

日韓航空路線、LCC利用者倍増、110万人

(新華経済によると)

韓国KBSの報道によると、今年上半期、韓国と日本を結ぶ航空路線では格安航空市場が大幅に拡大し、旅客の5人に1人が利用した。中国民航網が26日伝えた。

仁川国際空港の運営会社によれば、今年上半期に韓国—日本路線の旅客数は548万人で、このうち格安航空便を利用した人は110万人。全旅客の20%で、前年同期の2倍に増えた。

両国間で運航する格安航空会社(LCC)は8社で、韓国企業はチェジュ航空、ジンエアー、エアプサン、イースター航空、ティーウェイ航空の5社。日本企業はピーチ・アビエーション、ジェットスター・ジャパン、エアアジア・ジャパンの3社だ。

韓国LCCの路線は東京、大阪、名古屋、福岡便が主体で、札幌や沖縄、長崎にも拡大している。韓国の5社の旅客が両国間の旅客全体に占める割合は14%超で、日本の3社は同6%にとどまる。

(新華社経済)9/29

<http://www.xinhua.jp/socioeconomy/economy/360720/> (-> <http://www.xinhua.jp/socioeconomy/economy/360720/>)

ボーイング社、ウエストジェット(LCC)、ボーイング737MAX、65機購入確定

ボーイングは26日、8月末にカルガリーを本拠とするウエストジェットによって購入の意志が示された、65機のボーイング737 MAXの注文が最終決定されたことを発表した。

この40機の「ボーイング737 MAX8」と25機の「ボーイング737 MAX7」を含む注文は、表示価格において63億ドルの価値を持ち、これらの航空機はこの航空会社の編隊更新開始におけるカギとなる要素である。

(レスポンス)9/28

<http://response.jp/article/2013/09/28/207367.html> (-> <http://response.jp/article/2013/09/28/207367.html>)

インディゴ(LCC)、13年度利益、前年度比65%増

(レスポンスによると)

インドの格安航空会社インディゴ。ビジネス・トゥデイの報道によると571億8000万Rsから945億8000万Rsに大幅増。前年度比65%アップとなった。

さらに昨年から運航路線や機体所有数も39%拡大し、2012年3月の所有機体数55機から現在は70機となった。

インディゴは現時点で国内市場シェアトップに位置している。

(レスポンス)9/28

<http://response.jp/article/2013/09/28/207382.html> (-> <http://response.jp/article/2013/09/28/207382.html>)

ベトジェットエア(LCC)、事業の黒字化、国内路線運航数引き上げ、海外路線も機材増で拡大

(HOTNAMによると)

Indochina Airlinesは1年で運航を停止し、Air Mekongも2年しか持たなかった。しかしVietJetAirは先日、事業の黒字化を発表した。

■まだ伸びるベトナムの格安航空業界

ベトナムの格安航空サービス利用率は30%、東南アジアトップのマレーシアとフィリピンでは50%を超える。アジア太平洋航空研究所(CAPA)は、ベトナムとミャンマーを今後3年で格安航空の成長率が地域で最も高くなる市場と予想している。

ベトナムでの民間航空投資はまだ魅力的か——この問いにJetstar PacificのTa Huu Thanh北部事務所長は答えず「重要なのは動機だ。金銭ではなく、名声こそが第一目標ということもあるかもしれない」と言う。これはIndochina AirlinesとAir Melongのケースに当てはまるかもしれない。ただ、投資家が事業効果以外の目標を選ぶことなどあるはずもなく、失敗を招くのは明白だ。

特に最初2~3年は多額のコストがかかるこのビジネスで、投資家に求められることは、資金調達能力だ。これはVietJetAirに裏付けられ、現在同社は力のある株主に支えられ、今後はIPOで外国から資金を集める予定だ。

VietJetAirは収支をしっかりと管理しながらサービスの質を保っている。チケット代金は出発の3~6カ月前に回収、9カ月前に回収するものもある。燃油、飛行機レンタル、地上サービス、離着陸に係るコストを含むほとんどの費用は1カ月以上の支払猶予があるため、徐々に収支バランスを保てるようになった。

9月から新たに就航させる国内4路線で運航数は、国内・国際16路線週500便に上げられる。「VietJetAirの国内シェアは7月半ばの14%から現在は20%に上げられている」とCAPAのアナリストBrendan Sobie氏は言う。

だが、国内路線の網羅は、来年から海外で多数の合併会社を設立するという重点戦略による真のスタートを切るための準備段階に過ぎない。直近では、タイの国内線開拓でKanAirと合併会社を設立、今後はミャンマーでも合併予定だ。

現在VietJetAirは国際2路線(ハノイ・ホーチミン-バンコク線)の運航にとどまるが、仏トゥールーズからまもなく出荷されるAirbus 320A 2機が加われば、9月か10月に保有機材は10機に増え、国際線運航計画はより拡大する。来年からは、シンガポール、香港、マカオ、ソウルなど新路線の就航も予定している。

(HOTNAM)9/26

<http://www.hotnam.com/news/130926041901.html> (-> <http://www.hotnam.com/news/130926041901.html>)