

■9月4日

国交省、航空輸送情報サービス、遅延発生率、本邦LCC10-25%

国交省がまとめた2013年4～6月期における国内航空会社各社の遅延便の発生割合は5.4%(前年同期4.7%)だった。

本邦LCC3社の遅延発生率は、ピーチ・アビエーションが13.78%(同5.58%)、ジェットスター・ジャパンは10.81%、エアアジアは25.16%と、FSA(日航は4.10%、全日空4.78% など)に比べると高い。

一方、欠航便発生率は、ピーチが全体の中で最も少なく0.24%(日航0.55%、全日空0.69%)となっている。

(日刊航空)9/4

<http://www.da-news.co.jp/xhp/2013-0903.htm> (-> <http://www.da-news.co.jp/xhp/2013-0903.htm>)

(国交省プレスリリース)

<http://www.mlit.go.jp/common/001009908.pdf> (-> <http://www.mlit.go.jp/common/001009908.pdf>)

新関空会社、大阪国際空港ターミナル、278億円で買収

新関西国際空港会社は年内にも、大阪国際(伊丹)空港でターミナルビルを運営する大阪国際空港ターミナル(OAT)を278億円で買収する。主要株主の自治体・企業から大筋で了承を得た。関西国際空港と伊丹空港を運営しているが、商業施設などが入る伊丹のビルは枠外にあった。

神戸新聞によると、OATが設立された1966年に県が出資した時点では1株500円だったが、売却予定額は約23倍の1万1593円。新関空会社は同額で神戸市や大阪府、大阪市、民間からも買い取るとみられ、取得総額は約278億円に上る見込みだ。

OATは兵庫県と神戸市、大阪府、大阪市と関西経済界が共同出資し、66年7月に設立。大阪空港のビル管理や土産物店の運営などを手がけている。

OATの株式240万株のうち、兵庫県が14万4千株(6%)、神戸市が9万6千株(4%)、大阪府と大阪市が48万株(20%)ずつを保有。残る120万株(50%)は、企業31社が保有している。新関空会社は2012年6月、OATの全株式を取得する協定を締結。今年6月、新関空会社から県などに株式売却の具体的な要請があったという。

(神戸新聞)9/3

<http://www.kobe-np.co.jp/news/shakai/201309/0006304383.shtml> (-> <http://www.kobe-np.co.jp/news/shakai/201309/0006304383.shtml>)

(日経)9/3

http://www.nikkei.com/article/DGXNASDF0300F_T00C13A9EB2000/ (-> http://www.nikkei.com/article/DGXNASDF0300F_T00C13A9EB2000/)

HAC、8月輸送実績、旅客数、前年同月比28.6%増、搭乗率71.8%

北海道エアシステム(HAC)が2日まとめた8月の輸送実績(速報値)によると、全6路線の旅客数は前年同月比28.6%増の計1万7990人で、平均搭乗率は同19.4ポイント増の71.8%だった。7月に就航した丘珠—三沢線が観光需要などを取り込んで搭乗率69.3%と好調を維持し、丘珠—函館など4路線の旅客数も前年同月を上回ったため。一方、8月就航の函館—三沢線は搭乗率10.3%と低調だった。北海道新聞が報じた。

新規路線の函館—三沢線は丘珠—三沢線の増収を狙い、丘珠—函館—三沢線の一部として運航を開始し、1日1往復している。しかし、丘珠—函館間の利用客の搭乗率は69.6%を占めたが、丘珠—函館—三沢間を連続して利用する乗客の搭乗率は24.4%にとどまり、函館—三沢間も不調だった。

(北海道新聞)9/3

<http://www.hokkaido-np.co.jp/news/economic/489362.html> (-> <http://www.hokkaido-np.co.jp/news/economic/489362.html>)

(HACプレスリリース)9/2

<http://www.info.hac-air.co.jp/common/pdf/20130902133616.pdf> (-> <http://www.info.hac-air.co.jp/common/pdf/20130902133616.pdf>)

チャイナエアライン、関空—台北線増便、トリプルデイリーへ

チャイナエアラインは9月3日、関空—台北線を冬季スケジュール(10月27日から)増便すると発表した。現在同路線は、関空線—台北線をダブルデイリー運航しているが、トリプルデイリー化し、週21便の運航とする。使用機材はエアバスA330-300型機。

同社は、ボーイング747-400型機による台北—関西—ニューヨーク線も週3便運航しており、ニューヨーク以遠便も含めると現行の週17便運航から週24便に増える。

(日刊航空)9/4

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



HAC 7月路線別.jpg

JPEG イメージ [53.8 KB]

[ダウンロード](#)

PEACH(LCC)、4回目の客室乗務員募集開始

ピーチ。アビエーションは3日、2014年3月以降入社の子乗務員の募集を開始したことを発表した。同社は、2012年から就航1年半がたち、客室乗務員の募集は4回目。

雇用形態は契約社員、募集人数は、約70名。入社は、2014年3月以降会社が指定する時期。

(PEACHプレスリリース)9/3

<http://www.flypeach.com/Portals/1/PressReleases/2013/130903-Press-Release-J.pdf> (->

<http://www.flypeach.com/Portals/1/PressReleases/2013/130903-Press-Release-J.pdf>)

スターフライヤー、7月利用実績、国内線旅客数、前年同月比37.9%増

スターフライヤーは2日に7月利用実績を発表した。それによると、国内線旅客数は前年同月比37.9%増の12万1230人、提供座席数が37.1%増の19万4556席、ロードファクター(座席利用率、L/F)は0.3ポイント増の62.3%だった。

路線別の平均搭乗率は、羽田—関西線の72.3%(前年同月比5.0ポイント増)で最も高く、次いで福岡—羽田線の62.6%(1.8ポイント増)、北九州—羽田線の60.6%(1.4ポイント減)。羽田発着枠増枠により増便し、提供座席数がおよそ2倍に増えた福岡線は、旅客数も2.07倍となった。

一方、国際線の北九州—釜山線は旅客数1万2086人(前年同月比24.0%増)、提供座席数1万8408席(54.9%増)、L/Fは65.7%(16.3ポイント減)だった。

(aviatiowire)9/3

<http://www.aviationwire.jp/archives/25491> (-> <http://www.aviationwire.jp/archives/25491>)

(スターフライヤープレスリリース)9/2

<http://contents.xj-storage.jp/contents/92060/T/PDF-GENERAL/140120130902019206.pdf> (-> <http://contents.xj-storage.jp/contents/92060/T/PDF-GENERAL/140120130902019206.pdf>)



スター社 7月.jpg

JPEG イメージ [52.5 KB]

[ダウンロード](#)

リンク(LCC)、宮崎・松山空港責任者を募集

リージョナルLCCのリンクは3日、宮崎・松山両空港の責任者の募集を開始した。入社日は11月1日。

同社は、2014年度春に、2機での就航をめざしており、就航路線として福岡—宮崎、福岡—松山、北九州—松山線を計画、3機保有できた段階で、北九州—宮崎路線の新設も予定している。

リンクは、近距離リージョナル路線を中心に、地方都市を結び、ローコストでありながら快適な機内空間を提供することをビジネスモデルとしている。また、使用機材には、日本初となるターボプロップ機材(ATR72-600)を導入する。

(リンク プレスリリース)9/3

<http://linkairs.jp/recruit.html> (-> <http://linkairs.jp/recruit.html>)