

## ■10月8日

国交省、PEACH(LCC)、混雑空港使用許可

国交省は7日、ピーチ・アビエーションに対し運輸審議会の答申を受け、成田空港(混雑空港)の使用を許可したと発表した。

ピーチが申請していたのは、関空—成田路線。これにより、同社は10月27日より関空—成田線の運航を開始する。使用機材はエアバスA320、座席数は180席。

運航回数 2往復/日(10/27~1/9及び1/27~1/31)  
3往復/日(1/10~1/26及び2/1~3/27)

(国交省プレスリリース)10/7

[http://www.mlit.go.jp/report/press/kouku04\\_hh\\_000085.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/kouku04_hh_000085.html) (->

[http://www.mlit.go.jp/report/press/kouku04\\_hh\\_000085.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/kouku04_hh_000085.html))

日航、エアバスA350、51機購入、ボーイング777後継機

日航は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、米ボーイングが市場シェアの約80%を握っている。日航が、エアバスを所有するのは旧日本エアシステム(JAS)との合併以来となる。

ロイターによると、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。

なお、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。

(ロイター)10/7

<http://jp.reuters.com/article/topNews/idJPTYE99605I20131007> (->

<http://jp.reuters.com/article/topNews/idJPTYE99605I20131007>)

(bloomberg)10/7

<http://www.bloomberg.co.jp/news/123-MUABVR6K50XT01.html> (-> [http://www.bloomberg.co.jp/news/123-](http://www.bloomberg.co.jp/news/123-MUABVR6K50XT01.html)

[MUABVR6K50XT01.html](http://www.bloomberg.co.jp/news/123-MUABVR6K50XT01.html))

(JALプレスリリース)10/7

<http://press.jal.co.jp/ja/release/201310/002669.html> (-> <http://press.jal.co.jp/ja/release/201310/002669.html>)

日航、エアバス機購入、業務上必要な投資、国交省も理解の認識

日航の植木社長は8日、エアバス機購入の会見の場で、昨年8月10日の「投資・路線計画について報告を求め、その状況を監視する」という指針と今回の機材投資との関係について「本日、国土交通省に報告を済ませた。投資案件は相手企業もあるため、秘匿性の高い守秘義務もあり、事前に相談するのは困難。このことは(国交省も)理解していると認識している。また、企業活動への制約に関する是非論も踏まえれば、報告・監視はあり得ても、投資に関して抑制的な判断を受ける対象とは思っていない」との認識を語った。

また、「債権放棄を受けて、新しい航空機を買うのか」との批判もでそうだが、「今回の投資は、事業運営を継続するの

に必要なものなので、理解をいただきたい」と訴えた。

(日刊航空)10/8

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

全日空、ヤンゴン線機材大型化、貨物取り扱い開始

全日空は10月から、週3便運航していた成田～ヤンゴン線をデイリー運航に増便、機材もB737-700ER型からB767-300ER型へ大型化したことに伴い、同路線での貨物の取り扱いを開始した。

また、ヤンゴン空港でも、貨物運送事務所や上屋など施設を確保、運用を開始した。

(日刊航空)10/8

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

香港エクスプレス(LCC)、羽田・関空—香港線就航、1日1往復

香港エクスプレスは7日、関空—香港線を11月21日、羽田—香港を11月7日から就航すると発表した。いずれも1日1往復で、使用機材はエアバスA320、座席数174席。

同社は、フルサービスの航空会社として2012年10月まで関空に就航していたが、円高や、沖縄県・尖閣諸島をめぐる日中関係の悪化で利用者の減少で運休していた。今年6月には、LCCとしてビジネスを行うと発表している。

また、羽田線に関しては、日本—香港間の航空当局間協議で配分されていた、深夜早朝枠を活用する。

(47NEWS)10/7

<http://www.47news.jp/CN/201310/CN2013100701002281.html> (-> <http://www.47news.jp/CN/201310/CN2013100701002281.html>)

(新聞空機) プレスリリース)10/7

<http://www.nkiac.co.jp/news/2013/1821/uokixhkg.pdf> (-> <http://www.nkiac.co.jp/news/2013/1821/uokixhkg.pdf>)

(トラベルビジョン)10/7

<http://www.travelvision.jp/news/detail.php?id=5911> (-> <http://www.travelvision.jp/news/detail.php?id=5911>)

エアバス、1-9月受注数は1112機、受注予想を上回る

(ロイターによりと)

欧州の航空宇宙・防衛大手EADS傘下のエアバスは4日、1—9月の受注が1112機に増加したと発表した。キャンセル分を差し引いたネットベースでは1062機となった。

エアバスは7月、航空会社がより燃費の良いモデルに買い換える動きが続いているとして今年の受注予想を1000機以上へ引き上げており、この予想を既に上回ったことになる。このうち445機は納入済み。

ただ、ドイツのルフトハンザ航空に割り当てられることになっていたスーパージャンボ機「A380」3機はキャンセルとなった。ルフトハンザは今月になって、より小型の長距離型機をエアバスと米ボーイングに発注した。

9月の集計にはインターナショナル・エアラインズ・グループ(IAG)傘下、英ブリティッシュ・エアウェイズ(BA)からの「A350—1000」18機と、スペインの格安航空ブエリングからのナローボディ(狭胴)機62機の発注も含まれている。

エアバスはさらに、米デルタ航空から狭胴機「A321」30機の受注があったことも確認した。一方デルタ航空は、より小型の12機の発注を取りやめている。

(ロイター)10/7

<http://jp.reuters.com/article/businessNews/idJPTYE99602D20131007> (->

<http://jp.reuters.com/article/businessNews/idJPTYE99602D20131007>