

■10月3日

国交省、羽田空港、昼間時間帯発着増便枠配分、全日空11便、日航5便

国交省航空局は10月2日、2014年夏スケジュールに拡大する羽田空港の昼間時間帯発着(午前6時から午後11時)枠について、現在までに航空協議で合意した日本側の16便のうち全日空に11便、日航に5便を配分すると発表した。また、残り9枠に関しては、そのすべて、あるいはほとんどを交渉が難航している米国に割り当てる見込みだ。

国内線に続き国際線も、全日空への傾斜配分になった背景として、航空局航空ネットワーク部航空事業課長の平岡成哲氏は、JLの経営再建における公的支援で競争環境が歪んだため、これを是正する措置を取ったと説明した。

航空局は、2012年8月「日本航空の企業再生への対応について」で示した方針に基づき、JLにとって新規路線であるかどうかで決定したと説明。同方針の中で公的支援によって競争環境の歪みが発生していれば、日航が2012年2月に公表した中期経営計画(2012年度から2016年度までが対象)の中で明示した路線以外の新規路線開設は「抑制的に」判断するとしていたという。

具体的な路線の配分は、すでに日航が深夜早朝枠などを使って羽田から就航しているイギリス、フランス、中国、シンガポール、タイについては増便にあたるとして1便を配分。一方、ドイツ、ベトナム、インドネシア、フィリピン、カナダは新規路線であるため全日空に割り当てた。

一方、アライアンスへの影響に関しては、現在の昼間発着便(午前6時～午後11時)のシェア(便数ベース)は、ワンワールドが約30%、スターアライアンスが約50%。今回の決定でスターアライアンスのシェアは拡大し、グループ間の差はさらに拡大する。国交省は航空連合も考慮して発着枠を決めたが、すべてが均等である必要はなく、航空連合への加盟や離脱は自由で、国際的な競争環境まで勘案した配分は限界があるとした。

(国交省プレスリリース)10/2

http://www.mlit.go.jp/report/press/kouku04_hh_000084.html (-> http://www.mlit.go.jp/report/press/kouku04_hh_000084.html)

(トラベルビジョン)10/2

<http://www.travelvision.jp/news/detail.php?id=59062> (-> <http://www.travelvision.jp/news/detail.php?id=59062>)

(毎日新聞)10/2

<http://mainichi.jp/select/news/20131003k0000m020114000c2.html> (->

<http://mainichi.jp/select/news/20131003k0000m020114000c2.html>)

(日刊航空)10/3

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

	日本側 発着枠		相手国側 発着枠 (参考)
	全日空	日本航空	
イギリス	2	1	2
フランス	2	1	2
中国(北京)	2	1	2
シンガポール	2	1	2
タイ	2	1	1
ドイツ	2	2	2
ベトナム	1	1	1
インドネシア	1	1	1
フィリピン	1	1	1
カナダ	1	1	1
計	16	11	15
			合計
			31

出典: 国交省発着枠

配分の考え方

○今回の羽田空港の国際線発着枠の配分に当たっては、我が国の航空企業が、今後とも、適切な競争基盤に立って事業を進めていくことが利用者利便の増進、我が国航空業界の健全な発展のために必要であるとの考え方を基本とする。

○すなわち、航空局は、「日本航空の企業再生への対応について(平成24年8月10日)」に基づき、「JALグループ中期経営計画(2012年度～2016年度)」の期間中、日本航空に対する公的支援によって航空会社間の競争環境が不適切に歪められていないか等を確認するため、その路線計画について報告を求め、その状況を監視することとし、新規路線の開設に関しては、適切な競争環境の確保の観点から、同計画に明示的に位置づけられたものを除き、抑制的に判断することとしているが、今回の配分もこの考え方に沿ったものとする。

○具体的には、今回発着枠の配分を受けて航空便が設定された場合において、当該企業にとって新規路線の開設に該当するかどうかを基本として判断基準とすることとする。

○なお、今回配分に至らなかった発着枠(9枠)については、米国をはじめ各国と引き続き航空交渉を行うこととし、合意が整い次第順次、今回と同様、上記の考え方により航空会社への配分を行うものとする。

(以上)

出典: 国交省 配分考え方

日航、全日空への大幅な傾斜配分—承服できかねる

国交省は2日、2014年3月から増える羽田空港の国際線発着枠について全日空に11便、日本航空に5便を配分すると発表した。全日空への優先配分について同省は両社間の格差是正を理由に挙げ、「(現状では)公的支援を受けて再生した日航との体力差が生じ、競争環境がゆがめられる恐れがあるため」と説明した。日航は「到底承服できない」、民間企業の自由な活動である新規路線開設を制限する基準を設けることに強く反発し、見直しを求める構えだ。

国交省は今年3月に羽田の国内線発着枠を拡充した際も、日航が公的支援を受けたことを理由に、全日空に8便、日航に3便を割り当てる傾斜配分を行っていた。

羽田枠の業績へのプラス効果は大きい。1便あたり年間売上高で約100億円、営業利益でも約10億円稼げる。今回の配分で、全日空は日航に比べ利益面で年間60億円程度のメリットが見込める。2013年3月期に営業利益段階で日航が約900億円上回るものの、日航の業績を支える再生支援効果などは期間限定。一方、枠配分効果は長期に続く。

また、国内線との乗り継ぎのよさを考えれば、日航の成田便からの顧客獲得などでさらにメリットは広がる可能性もある。インドネシアやベトナムなどアジア方面で日航にはない便では、ビジネス需要の利便性は高まる。

(日経)10/2

http://www.nikkei.com/article/DGXNASDD020NW_S3A001C1EA1000/ (->

http://www.nikkei.com/article/DGXNASDD020NW_S3A001C1EA1000/)

(時事ドットコム)10/2

http://www.jiji.com/ic/c?g=eco_30&k=2013100200648 (-> http://www.jiji.com/ic/c?g=eco_30&k=2013100200648)

(JALプレスリリース: 羽田空港国際線発着枠の配分に対するJALの見解)10/2

<http://press.jal.co.jp/ja/release/201310/002659.html> (-> <http://press.jal.co.jp/ja/release/201310/002659.html>)

日本、カナダ航空協議、羽田昼間時間帯1便で合意

日本とカナダの航空当局間協議が9月30日と10月1日に開催され、羽田の昼間時間帯について、国際線発着枠が6万回に増加する段階で、両国それぞれ1日1便の運航を可能にすることで合意した。

これにより、羽田で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、カナダ (10カ国目)の10ヶ国となった。羽田の増枠は2014年3月末を予定している

(国交省プレスリリース)10/2

http://www.mlit.go.jp/report/press/kouku03_hh_000217.html (->

http://www.mlit.go.jp/report/press/kouku03_hh_000217.html)

(トラベルビジョン)10/2

<http://www.travelvision.jp/news/detail.php?id=59060> (-> <http://www.travelvision.jp/news/detail.php?id=59060>)

TAM航空、LANコロンビア航空がワンワールドアライアンスに正式加盟

ワンワールド・ライアンスはチリのLAN航空とブラジルのTAM航空の経営統合により誕生した、LATAMエアライン・グループ傘下のTAM航空が、現在加盟しているスターアライアンスを2014年3月30日に脱退し、翌3月31日からワンワールドアライアンスに正式に加盟する。また同じLATAMエアライン・グループ傘下のLAN航空の系列会社であるLANコロンビア航空は2013年10月1日よりワンワールドアライアンスに加盟したと発表した。

今回のTAM航空とLANコロンビア航空のワンワールドアライアンス加盟に加え、今後予定されているカタール航空およびスリランカ航空の加盟、さらにアメリカン航空とUSエアウェイズの合併が実現すると、ワンワールドアライアンスのネットワークは、約150カ国、約1,000都市に拡大する。

(JALプレスリリース)10/2

<http://press.jal.co.jp/ja/release/201310/002656.html> (-> <http://press.jal.co.jp/ja/release/201310/002656.html>)

第一航空、石垣—多良間、波照間参入を検討

那覇と周辺離島を結ぶ航空路線を運航している第一航空が、現在定期便が就航していない石垣—多良間、石垣—波照間への参入を検討していることが1日分かった。県は同日の県議会で、今月中旬にも地元市町村を含めた協議会を発足させ、支援策を話し合う方針を表明した。

琉球新報によると、第一航空の木田準一副社長は取材に対し「県の予算が付けば就航できる。具体的な内容は10月の協議会で話し合いたい」と就航に前向きな姿勢を示した。

第一航空は那覇—粟国線を1日3往復、那覇—沖永良部—徳之島線を週3~5往復させている。

<!--[if !supportLineBreakNewLine]-->

(琉球新報)9/2

<http://ryukyushimpo.jp/news/storyid-213300-storytopic-4.html> (-> <http://ryukyushimpo.jp/news/storyid-213300-storytopic-4.html>)

道庁、日航のHAC再子会社化、株主に状況説明

日本航空による北海道エアシステム(HAC)の再子会社化問題で、道庁は週内からHACへ出資している自治体や企業に、日航との交渉の経緯や現在の検討状況などの説明を始める。道庁は10月半ばをめどに日航と条件面などの詰め交渉に入る意向で、株主の理解を得た上で10月をめどに日航側と本格的に条件面を詰める意向だ。日経が報じた。

再子会社化を巡っては現在、水面下で道庁と日航の調整が進んでいる状況だ。HACは2013年3月期時点で約1億1600万円の債務超過を抱えており、処理が課題となっている。

株主からは再子会社化自体への反対は少ないが「交渉の進捗状況などの情報が道庁からほとんどない」(経済界関係者)との声が上がっていた。道庁は条件交渉を前に、幹部が週内から自治体や企業を回って説明し、意見などを聞き出す考え。

また、道庁は、自治体や企業からの資本金を減らして債務の穴埋めに回す減資はしない方向で協議している。

(日経)10/3

http://www.nikkei.com/article/DGXNASFC0200T_S3A001C1L41000/ (->

http://www.nikkei.com/article/DGXNASFC0200T_S3A001C1L41000/)

FAA諮問委員会、機内での一部電子機器使用、常時許可するよう勧告

(AFPによると)

米連邦航空局 (Federal Aviation Administration (-> <http://keywalker.afpb.com/headline/search?q=%22Federal%20Aviation%20Administration%22>))、FAA (-> <http://keywalker.afpb.com/headline/search?q=%22FAA%22>) の諮問委員会は1日、航空機内での一部の個人用電子機器の使用を常時許可するようFAAに勧告した。

現行の規制では航空機の離着陸時にはスマートフォン(多機能携帯電話)やコンピューターなどの個人用電子機器の電源を切ることが義務づけられている。

これに対し諮問委員会は、航空機の高度にかかわらず、読書やゲーム、動画鑑賞用途での電子機器利用を許可するよう勧告した。

一方でインターネットの閲覧やテキストメッセージと電子メールの送受信については従来通りに高度1万フィート以下での利用を規制し、機内のWiFi無線接続が利用可能になってからの使用のみ認める規制を維持するべきとした。また、機内の携帯電話での通話については、別の規制当局の管轄のため今回の勧告では対象外だった。

諮問委の勧告をFAAが承認すれば、早ければ来年中に新規制が施行される。

機内での個人用電子機器の規制緩和は米家電協会 (Consumer Electronics Association (-> <http://keywalker.afpb.com/headline/search?q=%22Consumer%20Electronics%20Association%22>))、CEA (-> <http://keywalker.afpb.com/headline/search?q=%22CEA%22>) が後押ししていたもの。CEAの声明によると、この数年間、機内での個人用電子機器の使用が広まっているものの、飛行を著しく妨害した事例はなかった。

(AFP) 10/2

<http://www.afpb.com/articles/-/3000649> (-> <http://www.afpb.com/articles/-/3000649>)

航空大学校、崇城大学とパイロット養成で連携

崇城大学と独立行政法人航空大学校はこのほど、パイロットの養成に関して連携を図っていくことで合意し、10月2日、協力協定締結の調印式が挙行された。

熊本県では、パイロットを目指す多くの若者が熊本に集まり、阿蘇くまもと空港の拠点性向上や空港周辺地域の活性化につながるよう、今回の協力協定を支援していくという。なお、熊本県と崇城大学は、「パイロットのふるさとづくり」に関し包括連携協定を結んでいる。

(日刊航空) 10/3

<http://www.da-news.co.jp/xhp/2013-1003-04.pdf> (-> <http://www.da-news.co.jp/xhp/2013-1003-04.pdf>)

(崇城大学プレスリリース) 9/27

http://www.sojo-u.ac.jp/news/press/130927_005144.html (-> http://www.sojo-u.ac.jp/news/press/130927_005144.html)