

■8月20日

全日空、2014年以降、客室乗務員を正社員で採用

全日空は19日、客室乗務員の契約社員採用を廃止し、2014年入社からは正社員採用に切り替えると発表した。航空業界は、LCCの台頭や海外勢との競争激化が著しい。客室乗務員の正社員化を進めることで、より優秀な人材を長期に安定的に確保し、サービス向上やライバルとの差別化を図りたい考えだ。

産経ニュースによると、同社はコスト競争力の強化などを目的に7年に客室乗務員の契約社員制度を導入。現在は約6千人の客室乗務員のうち、約4分の1の約1600人が契約社員。従来は全員が契約社員として採用され、3年経過後に本人の希望を踏まえて正社員となる仕組みだったが、26年度入社からは全員を最初から正社員として採用する。既存の契約社員も26年4月1日付で正社員に雇用形態を切り替えるが、契約社員での雇用を望む場合は2年の猶予を与える。

一方、日航は客室乗務員を1年間の契約社員として採用し、3年経過後に本人の希望や勤務実績などを踏まえて会社側が正社員に登用するかどうかを判断するとしている。

(産経ニュース)8/19

<http://sankei.jp.msn.com/economy/news/130819/biz13081919110016-n1.htm> (->

<http://sankei.jp.msn.com/economy/news/130819/biz13081919110016-n1.htm>)

(ANAプレスリリース)8/19

http://www.ana.co.jp/pr/13_0709/13-088.html (-> http://www.ana.co.jp/pr/13_0709/13-088.html)

航空各社、夏季繁忙期搭乗実績、旅客数、前年同期比11.4%増

航空各社は19日、夏期繁忙期間(8月9日～18日)の搭乗実績を発表した。

国内線では、主要13社の合計提供座席が425万6,333席で前年同期比7.7%増、旅客数は328万3,619人で同11.4%増加。利用率は77.1%で、前年の74.6%から2.5ポイント上昇した。ほとんどの航空会社が前年よりも旅客数が増え、また、提供座席を増やした以上に搭乗者数も増えた。例年通り、沖縄や北海道方面が好調だった。

一方、国際線は5社の合計で提供座席が前年同期比3%増加の58万0,873席、旅客数も52万1,775人で6.3%増加した。利用率は89.8%だった。

尚、本邦LCCの利用率は大幅に増やした提供座席に対応した旅客数となった。特にピーチ・アビエーションの利用率は93.6%と13社では最も高い数字となった。

各社L/Fは、以下の通り。(前年)

	国内線	国際線
ジェットスター・ジャパン	86.2%(89.5%)	
ピーチ	93.6%(94.3%)	92.0%(88.7%)
エアアジア・ジャパン	86.2%(91.2%)	79.7%(-)

(日刊航空)8/20

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

(ジェットスター・ジャパン プレスリリース)8/19

http://www.jetstar.com/jp/ja/about-us/~/_media/BC872474233040A48A36E09756507C75.ashx (->

http://www.jetstar.com/jp/ja/about-us/~/_media/BC872474233040A48A36E09756507C75.ashx)

ANAHD、新LCC・社名は「バニラ・エア」

(日経によると)

ANAホールディングスの完全子会社で、エアアジア・ジャパンは20日、社名を「バニラ・エア」に11月1日付で変更すると発表した。ANAHDとエアアジアの合弁解消に伴う措置で、バニラ・エアはグアムやハワイなど海外観光地向けに重点的に路線を展開する。

エアアジアとしての運航は10月26日に終了し、バニラ・エアとしては12月下旬に始める予定。具体的な運航計画などは9月中にも発表する。

(日経)8/20

[http://www.nikkei.com/article/DGXNASFL200GF_Q3A820C1000000/ \(->](http://www.nikkei.com/article/DGXNASFL200GF_Q3A820C1000000/)
[http://www.nikkei.com/article/DGXNASFL200GF_Q3A820C1000000/\)](http://www.nikkei.com/article/DGXNASFL200GF_Q3A820C1000000/)

IAGCEO、日航との提携強化、年内にもヒースロー空港同一ターミナルへ

英航空大手IAGのウィリー・ウォルシュ最高経営責任者(CEO)は日本経済新聞の単独インタビューに応じ、提携する日航とは、ロンドン・ヒースロー空港で使用するターミナルを年内にも同一にし、提携効果を高める考えを明らかにした。

日経によると、ウォルシュ氏は、東京と欧州の直行便や接続する日本国内路線、欧州路線を対象に売上高を分割する共同事業に踏み込み、「顧客の選択肢が広がり増員効果がある」ことを明らかにした。

加えて、提携関係を一段と深めるため、BAの拠点のヒースロー空港で、日航の使うターミナルを「3」からBA専用ターミナルの「5」に移す。移転の時期は、「冬季シーズン前の12月か、夏季シーズン前の3月」にも実施したいとした。

一方、2014年の羽田空港の国際線の発着枠拡大では、「午前9時前後に飛び立つ便を増やしたい」と述べた。現在は午前6時台発と早朝の便を運航している。

(日経)8/19

[http://www.nikkei.com/article/DGXNASGM1405X_Z10C13A8EB2000/ \(->](http://www.nikkei.com/article/DGXNASGM1405X_Z10C13A8EB2000/)
[http://www.nikkei.com/article/DGXNASGM1405X_Z10C13A8EB2000/\)](http://www.nikkei.com/article/DGXNASGM1405X_Z10C13A8EB2000/)

川崎重工とロールス・ロイス、エンジン構造見直し、燃費性能3割改善、2019年初飛行を目指す

川崎重工業は航空機エンジン世界大手の英ロールス・ロイスと新型エンジンを開発する。大型プロペラの採用などエンジンの構造を大きく見直し燃費性能を3割改善する。実現すれば、燃費改善により航空機の航続距離を大きく延ばせる。主に近距離路線向けの小型機(座席数150人程度)が日本と米国を結ぶ国際便に使えるようになる。2019年の初飛行を目指す。

世界の航空会社では運航コストの約3割が燃料費で占められており、その高騰が経営を圧迫している。燃費を3割改善できるエンジンが実用化されれば、航空会社の採算が改善する。

また、小型機は最大航続距離が6000キロメートル超だが、新エンジンを搭載すれば8000キロ以上になる。機体の軽量化なども進むために9000キロ以上の飛行も可能。日本と、米西海岸や欧州主要都市を結ぶ国際路線でも使えるようになる。

新エンジンは主に小型機への搭載を狙う。小型機は現在、エアバスの「A320」や米ボーイングの「737」が世界市場を二分する。年1000機の需要があり、格安航空会社(LCC)が主力顧客となっている。

(日経)8/19

[http://www.nikkei.com/article/DGXNASDD1802Q_Y3A810C1MM8000/?df=2 \(->](http://www.nikkei.com/article/DGXNASDD1802Q_Y3A810C1MM8000/?df=2 (->)
[http://www.nikkei.com/article/DGXNASDD1802Q_Y3A810C1MM8000/?df=2\)](http://www.nikkei.com/article/DGXNASDD1802Q_Y3A810C1MM8000/?df=2)

ナジブ首相、マレーシア航空、民営化否定

(ロイターによると)

マレーシアの国営ベルナマ通信は19日、ナジブ首相の発言として、政府はマレーシア航空を民営化しないと報じた。業績を好転させる努力が実を結びつつあるためだという。

報道によると、首相は「業績を好転させる計画により損失が縮小しつつあるため、マレーシア航空は民営化しない」と述べた。

(ロイター)8/19

[http://jp.reuters.com/article/worldNews/idJPTYE97I05Z20130819 \(->](http://jp.reuters.com/article/worldNews/idJPTYE97I05Z20130819 (->)
[http://jp.reuters.com/article/worldNews/idJPTYE97I05Z20130819\)](http://jp.reuters.com/article/worldNews/idJPTYE97I05Z20130819)

ミャンマー航空、茨城—ミャンマー線プログラムチャーターで覚書締結、L/F75%目指す

茨城県は19日、ミャンマー国際航空と茨城—ミャンマー間のプログラムチャーターを週3便で開始する覚書(MOU)を締結したと発表した。

トラベルビジョンによると、使用機材は、エアバスA320型機の145席前後。日本国内で途中給油し、マンダレー、またはヤンゴンに運航することを検討中。アウトバウンドでの利用に加え、ミャンマーの富裕層によるインバウンドでの利用も見込むとした。目標ロードファクターは75%とした。

(トラベルビジョン)8/19

<http://www.travelvision.jp/news/detail.php?id=58577> (-> <http://www.travelvision.jp/news/detail.php?id=58577>)

(茨城県プレスリリース)8/19

http://www.pref.ibaraki.jp/hotnews/2013_08/20130819_01/ (-> http://www.pref.ibaraki.jp/hotnews/2013_08/20130819_01/)

デルタ航空、関空—シアトル線、冬ダイヤ運休

デルタ航空は関空—シアトル線を11月に運休すると発表した。現地発が11月2日、関空発が11月3日の便最後に運航を取りやめる。

同社によると本社側の決定で、円安などの影響による冬の需要の減少が懸念されたことから早期の判断が下ったようだという。

(トラベルビジョン)8/19

<http://www.travelvision.jp/news/detail.php?id=58585> (-> <http://www.travelvision.jp/news/detail.php?id=58585>)

フィリピン民間航空庁、ゼストエア(LCC)3日間の運航停止命令、フィリピン航空など旅客救済へ

フィリピン民間航空庁(CAAP)は16日、安全上の問題からゼスト・エアに対し、17日～19日まで3日間の運航停止を命じた。国内の航空各社は、ゼスト・エア便に搭乗する予定だった顧客を受け入れるため、特別運航を開始する見通しだ。影響が及ぶ乗客の数は1日当たり7,600人に上るとみられる。19日付ビジネスミラーなどが伝えた。

NNA ASIAによると、フィリピン航空と傘下LCCのPALエクスプレスは、ミンダナオ地方ダバオに発着する特別便を運航する。シンガポール系LCCタイガー・エアウェイズが40%を出資するタイガーエア・フィリピンは、運航停止の影響を受けた搭乗者の手続きに対応するため、マニラ首都圏のニノイ・アキノ国際空港(NAIA)の国内線専用ターミナルにスタッフを派遣。LCC最大手セブ・パシフィック航空もできる限り対応したいとした。

一方、ゼスト・エアのジョセフィン・カネバ取締役は、運航停止を受けて、1日当たりの経済損失額が7,000万ペソ(約1億5,600万円)に上ると明らかにした。搭乗予定だった乗客への補償協議もあるという。

(NNA ASIA)8/20

<http://news.nna.jp/free/news/20130820php005A.html> (-> <http://news.nna.jp/free/news/20130820php005A.html>)

(serchina)8/19

http://news.searchina.ne.jp/disp.cgi?y=2013&d=0819&f=national_0819_049.shtml (-> http://news.searchina.ne.jp/disp.cgi?y=2013&d=0819&f=national_0819_049.shtml)

(ゼストエアウェイズ プレスリリース)8/16

<http://www.flyzest.com/> (-> <http://www.flyzest.com/>)