



バニラ・エア(LCC)、成田空港拠点、国際線リゾート路線に展開

エアアジア・ジャパンは20日、11月から全日空の100%子会社の“バニラ・エア”として再出発すると発表した。路線計画などは9月下旬の発表を予定。幅広い客層をターゲットとして成田を拠点にレジャー、リゾート路線に特化し国際線に注力していく方針を表明した。また、11月から社名を変更して成田空港中心のリゾート路線に特化するのに伴い、中部国際空港から事実上撤退する。

エアアジア・ジャパン代表取締役社長の石井知祥氏は会見で、当初はエアバスの「A320」2機で事業を始め、年度末までに最大5機体制とし、15年度に同型機で10機体制にまで成長させたいと語った。リゾートに特化した中長距離の国際路線への展開も視野に入れていると明かした。

運賃は、単価の高い国際線を中心とすることに加えて、付帯収入の比率を現在の18%程度から25%に引き上げることで、大手の半額を目指すという。また、航空券の販売開始までに日本市場にマッチしたウェブ上の予約システムを導入する。

一方トラベルビジョンによると、販売戦略においては、旅行会社を大事なパートナー」と強調し、「認知度向上のためにも、いろいろなどころで扱っていただくのが大事」といい、オンライン分野での協業や、パッケージツアーについても前向きな姿勢を示した。

(トラベルビジョン)8/20

<http://www.travelvision.jp/news/detail.php?id=58601&pg=2> (-> <http://www.travelvision.jp/news/detail.php?id=58601&pg=2>)

(aviationwire)8/20/13

<http://www.aviationwire.jp/archives/24917> (-> <http://www.aviationwire.jp/archives/24917>)

(bloomberg)8/20

<http://www.bloomberg.co.jp/news/123-MRTH1W6KLVRT01.html> (-> <http://www.bloomberg.co.jp/news/123-MRTH1W6KLVRT01.html>)

ユナイテッド航空、成田発着便、機材大型化

ユナイテッド航空は19日、2014年3月31日から、成田発着の主要3路線でボーイング747を導入すると発表した。いずれも現行機と比べ座席数が39%多い374席となる。

対象はシカゴ、ホノルル、サンフランシスコ線で、現在は269席のボーイング777型機を投入しているが、これを374席のボーイング747-400型機に(ファースト12席、ビジネス52席、プレミアムエコノミー70席、エコノミー240席の構成で、ファーストとビジネスにはフルフラットシートを搭載)変更する。

日経によると、航空各社は燃料コスト削減に向けて787など低燃費機の導入を急いでいる。しかし、成田や羽田空港の発着枠が限られた状況で旅客需要の増大に応えるには、ジャンボジェットを導入するしかない。747は燃費性能で787や777に劣るものの、一度の飛行で多くの旅客を乗せられるためコスト的にも優位と判断したもようだ

(日経)8/20

http://www.nikkei.com/article/DGXNASGM2000F_Q3A820C1EB1000/ (->

http://www.nikkei.com/article/DGXNASGM2000F_Q3A820C1EB1000/)

(トラベルビジョン)8/20

<http://www.travelvision.jp/news/detail.php?id=58605> (-> <http://www.travelvision.jp/news/detail.php?id=58605>)

アジア・アトランティック・エアラインズ、成田—バンコク、チャーター便運航開始

旅行大手エイチ・アイ・エス(HIS)が出資するチャーター便運航専門の航空会社「アジア・アトランティック・エアラインズ」が20日、成田—バンコクのプログラムチャーターの運航を開始した。11月4日まで1日1便を運航する。

使用機材はボーイング767-300ER型機で、ビジネスクラス12席、エコノミークラス240席の計252席。初便はバンコク発がほぼ満席の248人、成田発が満席だった。

同社は当初7月19日から運航する予定だったが、運航者証明書(AOC)の取得の遅れなどで就航時期を延期していた。

(トラベルビジョン)8/20

<http://www.travelvision.jp/news/detail.php?id=58597> (-> <http://www.travelvision.jp/news/detail.php?id=58597>)

(時事ドットコム)8/20

http://www.jiji.com/jc/c?g=eco_30&k=2013082000040 (-> http://www.jiji.com/jc/c?g=eco_30&k=2013082000040)

北海道庁、再建中のHAC、日航へ再子会社化要請を検討

北海道庁は、再建中の北海道エアシステム(HAC)を、日航に再子会社化を求める検討をしていることが20日、わかった。道庁幹部が8月に上京し、自民党の航空政策特別委員会に意向を伝えたことを、同党関係者が明らかにした。ただ具体的な日程などは決まっていないという。HACは13年3月期に2億9600万円の最終赤字を計上し、1億1600万円の債務超過に陥った。再建策の一環として、7月から日航と共同運航を始めたほか、丘珠—三沢線を就航している。日経が報じた。

日航は北海道内の路線を運営するHACの親会社だったが、経営悪化により09年9月にHAC株の売却を表明。11年に大半の株式を手放した。日航は現在、道庁に次ぐ約14%のHAC株を保有するが、実質的に経営から撤退している。

(日経)8/21

http://www.nikkei.com/article/DGXNASDD200KS_Q3A820C1TJ0000/ (->

http://www.nikkei.com/article/DGXNASDD200KS_Q3A820C1TJ0000/)

アジアナ航空、福島—仁川、10月チャーター便中止、福島第一原発汚水問題で集客見込めず

アジアナ航空は19日、福島—仁川間、10月分の2本の運航中止を決定した。7月に発覚した東京電力福島第一原発からの汚染水海洋流出で、韓国側からの集客が見込めないと判断した。

福島民報によると、韓国国内でも連日、汚染水流出問題が報道され、航空券販売の見通しが立たないという。同社の金玉鉉仙台・福島支店長は「韓国で福島の原因に不安を抱く国民が多い。今はタイミングが悪い」と語った。ただ、今月23～25日運航の1本と、9月の14～16日、21～23日の2本は、既に航空券が販売されており、予定通り運航する予定。

一方、11、12の両月は現段階で計4本の運航を計画しているが、同社は「実施検討中」としている。金支店長は「11月以降は状況を見て判断したい」としている。

ソウル—福島間のチャーター便は、7月から12月まで毎月1～2本、計11本(22往復)の運航が予定されている。第1弾は7月13～15日に運航され、韓国、本県からの旅行者でほぼ満席となった。県によると、8月運航分もほぼ満席という。

(福島民報)8/20

<http://www.minpo.jp/news/detail/2013082010374> (-> <http://www.minpo.jp/news/detail/2013082010374>)

チャンギ空港、輸送能力強化に注目

(ASIAXによると)

チャンギ国際空港を運営するチャンギ・エアポート・グループは8月19日、新たな商業施設「ジュエル」計画を発表した。しかし航空市場のアナリストが注目しているのは、この先10年にわたるターミナルと滑走路の拡充・増設計画だ。

航空市場の調査会社、インド系CAPAのソビー氏は「差し迫った課題は滑走路の混雑。20年後を視野に、第3滑走路建設にできるだけ早く着手すべき」との意見だ。

チャンギ空港の民間航空機離着陸回数は2009年から2012年までの間に35%増加し、2012年は32万4,722回になった。格安航空の乗り入れが大きく影響した。2009年以前の同じ期間の離着陸回数増加率は12%。

香港も第3滑走路を計画しており、2023年の運用開始を目指している。旅客処理能力は年9,700万人になる。韓国の仁川空港は第4滑走路を計画しており、2020年の旅客処理能力は1億人。

ターミナルに関しては「ジュエル」プロジェクトの一環として第1ターミナルを拡張し、旅客処理能力を年2,400万人にする。第4ターミナルが完成すれば、処理能力は8,500万人になる。

第5ターミナルの完成は10年後の予定で、現在の2倍の1億3,200万の旅客を処理できる。

(ASIAX)8/20

<http://www.asiax.biz/news/2013/08/20-103354.php> (-> <http://www.asiax.biz/news/2013/08/20-103354.php>)

(NNA ASIA)8/20

<http://news.nna.jp/free/news/20130820spd003A.html> (-> <http://news.nna.jp/free/news/20130820spd003A.html>)

(朝日新聞)8/19

<http://www.asahi.com/business/update/0819/TKY201308190230.html> (->

<http://www.asahi.com/business/update/0819/TKY201308190230.html>)

エアアジアX (LCC)、第2四半期決算、赤字縮小

(NNA ASIAによると)

格安航空会社(LCC)エアアジアの長距離部門エアアジアXが20日に発表した4~6月期(第2四半期)の決算は、売上高が前年同期比21.2%増の4億9,114万リング(約146億円)だった。純損失は3,230万リングだったが、乗客1人当たりの航空運賃が上昇したほか、付加サービスの売上げが伸び、前年同期の7,764万リングから赤字を縮小した。乗客1人当たりの航空運賃は、前年同期比2.5%増の508.84リングとなった。付加サービスの売上高は31.7%増の9,900万リングに達し、売上高全体の20.1%を占めた。乗客1人当たりの付加サービス売上高は9.9%増の141.95万リングだった。

エアアジアXのアズラン・オスマン・ラニ最高経営責任者(CEO)は「台湾、中国、日本、韓国、オーストラリア、ネパールなど、重点地域で便数を増やしていく」と今後の戦略を説明した。

エアアジアXは年内に新たに航空機2機の引き渡しを受ける予定で、保有機材を18機まで増やす。

エアアジアXの1~6月期の決算を見ると、売上高は前年同期比9.0%増の10億2,641万リングとなった。純利益は1,789万リングとなり、黒字を回復した。前年同期は2,910万リングの赤字だった。

同社は業績回復の理由として、乗客数と供給座席数と、付加サービスの利用増加を挙げている。

売上高を乗客輸送能力を表す有効座席キロ(ASK)で割った、有効座席キロ当たり売上高は前年同期比12.8%増の4.11米セントとなった。

エアアジアXは2012年からインドや欧州など、収益性の低い路線の運航を停止する一方、重点地域と位置付ける北アジア、豪州地域への路線を増便する戦略を進めてきた。ラニCEOは黒字回復について「我々の戦略が正しかったことの証明」と指摘。今後もアジア太平洋地域に注力していくとした。

(NNA ASIA)8/21

<http://news.nna.jp/free/news/20130821myr012A.html> (-> <http://news.nna.jp/free/news/20130821myr012A.html>)