

■9月24日 (-> <http://www.jamr.jp/気になる情報/9月/9月24日/>)

羽田空港昼間帯、発着枠増、米国配分-交渉進まず

来年春からの羽田空港昼間時間帯3万回(1日約40便)の増枠で、最大の配分先となるはずの米国との航空交渉が開催されないまま、時間切れを迎えようとしている。9月中がタイムリミットとみられているが、現時点で米国との交渉が開催される気配はない。交渉が開催されないのは、デルタ航空が用意された発着枠以上の枠を要求して米国内で3大キャリアの利害関係から調整がつかないなど、米国側の事情とされる。日刊航空が報じた。

羽田空港で国際線増枠が可能になる2014年夏季スケジュールの発着調整会議では、10月10日に一次要望の提出締め切りが設定されている。この日までには、各国との交渉を終え、国内でANA・JALへの配分数を決める必要がある。米国との交渉がないままなら、来春からの羽田昼間時間帯国際線増便は、これまでに合意した9カ国・1日29便でスタートすることになる。約40便分の発着枠のうち3割に相当する米国の都市向け12枠程度が国際線で使われないままとなる。

* 航空交渉状況

相手国枠	日本枠	航空協定締結日
英国/ロンドン(2便)	(日本2便)	2012. 1.24
フランス/パリ(2便)	(日本2便)	2012.7.9
中国/北京(2便) (2013年夏から 4便未使用)	(日本2便) (日本4便)	2012. 8.8
シンガポール(2便)	(日本2便)	2012. 9.20
タイ/バンコク(1便)	(日本2便)	2012.11.22
ドイツ/フランクフルト(2便)	(日本2便)	2013. 2.18
ベトナム/ホーチミン・ハノイ (1便・ 2Slot)	(日本1便) 2slot	2013. 6.13
インドネシア/ジャカルタ・シン ガポール(1便・2slot)	(日本1便) 2slot	2013. 6.28
フィリピン /マニラ(1便・ 2slot)	(日本1便) 2slot	2013. 9.13

(日刊航空)9/24

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

日韓路線、上半期利用者数、LCC利用者が20%、前年同期比2倍増

仁川空港は23日、韓日路線の今年上半期(1~6月)の乗客548万人のうち、格安航空会社(LCC)の利用客は110万人となり、全体の約20%を占めた。前年同期比で2倍近く増えている事を明らかにした。

同路線には、チェジュ航空、ジンエアー、エアプサン、イースター航空、ティーウェイ航空の韓国5社と、ピーチ・アビエーション、エアアジア・ジャパン、スターフライヤー(注)スターフライヤーはLCCの位置づけではなくハイブリッドエアラインと称している)の日本のLCC3社が就航している。

同路線の利用客全体の14.4%を韓国LCCが占め、日本LCCを5.6%にとどまった。これは、韓国のLCCは東京や大阪、名古屋、福岡をはじめ、札幌、沖縄、長崎などに路線を拡大している一方で、日本のLCCは東京と大阪を中心に路線を運航しているためとみられる。

(朝鮮日報)9/23

http://www.chosunonline.com/site/data/html_dir/2013/09/23/2013092303680.html (->

http://www.chosunonline.com/site/data/html_dir/2013/09/23/2013092303680.html)

フィリピン航空各社、日本への乗り入れ計画、オープンスカイ締結を受け

(NNAASIAによると)

日本とフィリピンの航空当局間協議が、羽田空港への乗り入れ枠の新設など3点で合意したことを受けて、国内の航空会社は日本路線の増便および就航を計画している。23日付スターが伝えた。

フィリピン航空は、来月27日からマニラ～成田便を現在の2倍となる週14便に増便するとともに、来年3月以降にマニラ～羽田便を週14便運航する計画を進めている。傘下の格安航空会社(LCC) PALエクスプレスでは、セブ～成田間の就航も視野に入れているという。

一方、地場LCC最大手のセブ・パシフィック航空は、来年2月以降、マニラおよびセブ発着で、羽田や成田、福岡、沖縄、名古屋、札幌、広島など9都市を結ぶ路線の開設を検討しているようだ。PALとセブ航空は現在、機材の拡充を進めている。

シンガポール系LCCタイガー・エアウェイズが出資するタイガーエア・フィリピン(旧シーエア)では、マニラ、クラーク、カリボの3空港と、成田および大阪を結ぶ便を計画。このほか、LCCエアアジア・ゼスト(旧ゼスト・エア)も来年10月をめどに、マニラ、セブ、カリボの3空港と、成田、大阪、名古屋を結ぶ便を運航する考えだ。

(NNA ASIA)9/24

<http://news.nna.jp/free/news/20130924php003A.html> (-> <http://news.nna.jp/free/news/20130924php003A.html>)

日本政策投資銀行、エアバスと共同、航空機購入ファンド設立

(日経によると)

日本政策投資銀行は欧州のエアバスなどと共同で、世界の航空会社がエアバス機を購入する際の資金を用立てるファンドを設立する。当初のファンドの規模は100億円程度となる見通し。今後、他の投資家加わる可能性もある。

世界の航空機ファイナンス市場は年間1000億ドル(約9兆9000億円)で、新興国での需要拡大を背景に成長が続いている。一方、規制強化などで各国の輸出信用機関の保証や欧米金融機関の融資余力は縮小すると見込まれている。

このため政投銀やエアバスなどは、相対的に返済リスクが大きい代わりに利回りも高い「メザニン」と呼ばれるファンドを設立。航空会社のエアバス機の購入を支援する。融資期間は5～7年で、市場金利に対して年7%程度の上乗せ金利を見込む。

政投銀は航空機事業を強化しており、関連融資は今期に1200億円強に達する見通し。

(日経)9/24

http://www.nikkei.com/article/DGXNASDF23006_T20C13A9NN1000/ (->

http://www.nikkei.com/article/DGXNASDF23006_T20C13A9NN1000/)

IATA、アジアの航空会社、今年の利益見通し低下

国際航空運送協会(IATA)は23日、アジアの航空会社の通期純利益見通しが3カ月前に比べて3分の1低下したと発表した。アジアの航空会社の今年の純利益見通しは31億ドル。6月時点では46億ドルとされていた。燃料価格の高騰と経済成長の不振が背景にある。WSJが報じた。

IATAによると、今年は世界の航空業界全体の純利益が117億ドルに上る見通し。推計76億ドルとされる昨年実績よりも増加を見込むが、6月時点の予想からは10億ドル下方修正した。

IATAは、北米、欧州、中国に関し今年の純利益見通しを6月時点から上方修正した。一方、中南米の予想値を据え置

き、アジアの成長の減速と貨物市場の伸び悩みが問題になると指摘している。

(WSJ)9/24

http://jp.wsj.com/article/SB10001424052702303529604579093741705956168.html?mod=japan_newsreel (->
http://jp.wsj.com/article/SB10001424052702303529604579093741705956168.html?mod=japan_newsreel)

仁川空港、第2ターミナル着工まじか、完成後は処理能力6200万人

(東亜日報によると)

毎年増えつつある旅客需要に備え、仁川(インチョン)国際空港に建設する第2旅客ターミナル建設工事が本格的に始まる。仁川空港は01年3月にオープンしたあと、昨年まで、年平均旅客は7.13%、貨物は4.7%ずつもそれぞれ伸びてきた。

仁川国際空港会社は、17年までに地下2階、地上5階建て(面積38万4000平方メートル)で建設する第2ターミナルの起工式を、26日行う。現在使っている第1旅客ターミナル(面積49万6000平方メートル)より、規模は小さい。しかし、旅客需要にあわせ、拡張ができるように設計されている。

第2ターミナルをはじめ、駐機場(56カ所)、連結交通施設を建設する今回の3段階建設事業には、計4兆9303億ウォンの予算がつぎ込まれる。公社は01年の開港に先立って、1段階の建設事業を、08年の別途の搭乗棟や第3滑走路を増設する2段階建設事業を行った。第2ターミナルは、情報通信技術(ICT)やエコ技術を活用し、最先端施設として建設される。

まず、空港利用客の待ち時間を最小化するため、主要施設の込み具合を把握し、旅客を分散させるシステムや自動手荷物処理(Self Bag Drop)設備などを設けた。特に、1、2ターミナルを同時に利用する乗換え客が、早い時間内にふたつのターミナルを行き来することができるよう、無人送迎トレイン(IAT)を運行し、1分に420メートルを移動する手荷物高速運送システムも設置する。

公共交通の利用度を高めるため、ターミナル交通センターから出国場まで、一度だけエスカレーターを利用すれば着くようになっている。韓国鉄道施設公団は、12月までに高速鉄道(KTX)を仁川空港までつなげる「航空鉄道連携施設の拡充事業」を推進している。

220に上るチェックカウンターや搭乗ゲート(37)、出国審査台(60)、入国審査台(74)などが入るターミナルは、再生エネルギーやエコ技術・資材を使用する。15年から実施される温室効果ガスの目標管理制にあわせ、二酸化炭素の排出を大幅に減らすためだ。

空港周辺の遊休地に造成される大規模な太陽光発電団地の電気を利用し、地熱を活用する冷暖房システムを導入する。ターミナルの壁には、汚染物質を吸収する浄化植物を植え、水耕施設をいたるところに設置する。

安全性は、世界最高のレベルだ。ターミナルを含めた主要施設は、軒並み規模6.5レベルの地震や秒速33メートルの強風にも耐えることができる。建築物の外形は、11年、国際設計公募で当選した作品であり、韓国の伝統的美を活かしたという評価を受けている。

航空公社が、この事業に着手したのは、世界各国が経済的波及効果の大きなハブ空港の建設を我先に推進しているからだ。特に、アジア太平洋地域は、中国やインドの急成長を受け、航空需要を先取りするための激しい競争が繰り広げられている。

第2ターミナルがオープンすれば、仁川空港の年間旅客処理能力は、4400万人から6200万人へと伸びる。貨物処理能力も、450万トンから580万トンへと伸び、仁川空港の競争力(国際貨物=2位、旅客=9位)は、1ランク跳躍するだろうと見込んでいる。

3段階建設事業の期間に、約9万3000件の雇用や12兆3000億ウォンの生産誘発効果が創出される見通しだ。

(東亜日報)9/23 (->)

<http://japanese.donga.com/srv/service.php3?bid=2013092324878> (-> <http://japanese.donga.com/srv/service.php3?>)

biid=2013092324878)