

■5月7日

スカイマーク、西久保社長、石垣3路線、石垣市に説明

スカイマークの西久保慎一社長が2日午後、中山義隆石垣市長を訪問し、7月10日から—31日まで季節運航で、南ぬ島石垣空港に就航する那覇～石垣、成田～石垣、神戸～石垣の3路線について報告した。また、那覇乗継で石垣へ乗継料金を4000円に設定したことに関しては、十分採算が取れるとした。八重山毎日が報じた。

西久保社長は「本土から石垣に来るには非常に高い航空運賃だったが、今回これを引き下げることにより、これまで石垣に来たことのない人も訪れるようになるだろう」とし、地域住民に対しては「新しい航空会社ということで躊躇(ちゅうちよ)もあると思うが、安全性では他社に劣るところはない。機体も新しく快適に過ごせると思う。まずは試しに乗ってほしい」と要望した。

また、「那覇～石垣はそんなに大きなコストはかからない。今回の5000円にしても十分に採算がとれると思っている。気楽にいろんな人に石垣島の良さを知ってもらいたい」と話した。

那覇～石垣線は1日4往復8便、運賃5000円。成田～石垣線、神戸～石垣線はいずれも1日1往復2便、運賃は成田～石垣線が1万3000円から2万6800円、神戸～石垣線が1万3000円から2万5800円となっている。このほか、羽田～那覇線に4000円追加で、石垣まで行くことができる。

(八重山毎日)5/3

<http://www.y-mainichi.co.jp/news/22389/> (-> <http://www.y-mainichi.co.jp/news/22389/>)

エアアジア (LCC)、第1四半期、乗客数、前年同期比19%増

(NAA ASIAによると)

エアアジアはこのほど、グループ全体の1～3月期(第1四半期)の乗客数が前年同期比19%増の977万9,149人だったと発表した。供給座席数は21%増の1,230万2,820席。搭乗率は79%で前年同期から2ポイント下落した。

乗客輸送力を表す有効座席キロ(ASK)は21%増の139億9,100万キロ、乗客数をフライト距離で掛けた有償旅客キロ(RPK)は19%増の110億4,900万キロだった。

マレーシア事業を見ると、乗客数が7%増の516万8,167人、供給座席数が9%増の658万3,500席、搭乗率は79%で前年同期から1ポイント下落した。

タイ事業は乗客数が256万3,757人(前年同期比20%増)、供給座席数が296万1,720席(同20%増)、搭乗率は87%で前年同期から横ばいだった。

インドネシア事業は乗客数が172万594人(同35%増)、供給座席数が230万9,400席(同40%増)、搭乗率は75%(同2ポイント低下)だった。

フィリピン事業は乗客数が14万4,215人、供給座席数が18万9,000席、搭乗率は76%だった。

日本事業は乗客数が18万2,416人、供給座席数が25万9,200席、搭乗率は70%だった。

(NNA ASIA)5/6

<http://news.nna.jp/free/news/20130506myr011A.html> (-> <http://news.nna.jp/free/news/20130506myr011A.html>)

ボーイング787対応:カタール航空、納入遅れーエアバスA330新規調達で交渉中

(ロイターによると)

カタール航空は6日、バッテリーの発火・発煙事故で米ボーイング787型機(ドリームライナー)が1月から運転停止となったことによる収入減が4月までで2億ドルに上ったことを明らかにした。

カタール航空のアルバクル最高経営責任者(CEO)が公表した。同社はこの件でボーイングから補償を受ける予定だ。

アルバクルCEOはまたロイターに対し、EADS(EAD.PA.)傘下エアバスからA330型ジェット旅客機を10-15機調達する交渉に入っていることを明らかにした。

カタール航空はドリームライナーの運航を先週再開しているが、同機納入に遅延があるためA330型機の発注を増やすことを考えていると述べた。

アルバクルCEOは、「ドリームライナー遅延の穴埋めをするために我々はエアバスとA330型機について交渉している。10機から15機の間になるだろう。これは新規発注だ」と語った

(ロイター)5/7

<http://jp.reuters.com/article/marketsNews/idJPJT833881020130506> (->

<http://jp.reuters.com/article/marketsNews/idJPJT833881020130506>)

インドネシア、パイロット不足、公務員からの訓練を計画

(ジャカルタ新聞によると)

インドネシア航空業界が急成長する中、各航空会社でパイロットの人員不足が問題となっている。運輸省は4日、公務員をパイロットとして訓練する計画を明らかにした。英字紙ジャカルタ・グローブが報じた。

現在のインドネシアのパイロット数は定期運航する16社で約8千人。毎年新たに400人を必要としているが、同省管轄の二つの航空学校の卒業生は毎年約150人に過ぎない。

一方、中央政府は全国で約460万人の国家公務員数の増加に歯止めを掛けようと削減を目指しており、公務員をパイロットとして養成することで人員不足の緩和を目指す考えだ。

運輸省の担当者によると、参加希望者は適性検査を通過後、国内の航空学校で18カ月間訓練を受け、基本となる自家用航空機の免許を取得する。

同省のバンバン・エルファン報道官は「われわれの狙いは商業運航のパイロットよりも、航空指導官を育成すること。現在、学校の教官の数は不十分だが、新規採用はできない。そのため、省内の職員を訓練するのが現実的な選択だ」と説明。一方、「素質があり、各航空会社の条件さえ満たせば、卒業生が商業運航のパイロットになるのは可能だ」と述べ、民間航空会社への就職も視野に入れている。

格安航空会社のライオンエアは先月、欧州の航空機製造大手エアバスに234機を発注し、北スラウェシ州マナドにパイロット養成学校を設置する計画を明らかにするなど旅客者数の増加に対応していく方針。一方、先月13日には、バリ州のングラライ国際空港で小型旅客機が滑走路の50メートル手前の海に突っ込む事故を起こすなど、急速な市場拡大の中で安全性確保に課題を残している。

国際協力機構(JICA)航空安全政策向上プロジェクトの沖竜嗣専門官は「政府と航空業界の思惑が一致した試み。インドネシアのパイロットは確実に不足している。民間のパイロット養成学校では入学者数が増加し、卒業生を多く出しているが、航空指導官も不足している。長期的な計画で実施し、安全面を確実に教育する必要がある」と話した。

インドネシアの旅客者数は毎年二桁成長を続け、今年は前年の7900万人から8800万人に増加すると見込まれている。14年までに、インドネシアは世界第9位の航空市場になり、今後もさらに市場拡大する見通しだ。国営ガルーダ航空のブジョブト副社長によると、航空業界の成長率は、インドネシアの経済成長率の1.5~2倍に達するという。

(ジャカルタ新聞) 5/7

<http://www.jakartashimbun.com/free/detail/10958.html> (-> <http://www.jakartashimbun.com/free/detail/10958.html>)