

■6月4日

復興航空、石垣線、搭乗率8割以上を維持

復興航空によると、5月23日に就航した石垣-台北便は、8割以上の搭乗率を維持している事が分かった。台北からはわずか1時間で行けるようになった。大幅な時間短縮により、今後ますますの利用者増を見込んでいる。

また、今後さらに日本旅行ブームが見込まれるため、同社は、今夏には沖縄便と北海道便の増便も検討している。琉球新報が報じた。

一方、同社はことし、バンコクや中国各地への新路線の開設も精力的に進めており、バンコク便も搭乗率85%以上と好調。第3四半期には、チェンマイとパラオ諸島にも定期便を就航させ、将来的にはアジアを結ぶ路線網を展開する計画だ。

(琉球新報)6/3

<http://ryukyushimpo.jp/news/storyid-207514-storytopic-1.html> (-> <http://ryukyushimpo.jp/news/storyid-207514-storytopic-1.html>)

沖縄知事、新石垣島空港、国際線ターミナル、9月補正予算で一部施設を整備

仲井真弘多知事は2日、3月に開港した南(ばい)ぬ島空港の国際線ターミナルを視察し、9月補正予算で雨よけを含め通路を整備する意向を示した。さらに「建物や駐車場の狭さなど課題には大至急取り組みたい」と述べ、施設全体の増改築にも取り組む姿勢を強調した。沖縄タイムスが報じた。

同空港の国際線は、旧空港時代に就航した乗客70人程度のプロペラ機の乗客数を想定して建設。開港後は韓国や台湾から200人規模のジェット機が就航し、海外航空会社から施設増築の要望が石垣市などに寄せられていた。

また、国際線に必要なCIQについても「専門職員が常駐できるよう取り組む」と述べた。

(沖縄タイムス)6/3

http://article.okinawatimes.co.jp/article/2013-06-03_50016 (-> http://article.okinawatimes.co.jp/article/2013-06-03_50016)

復興航空、エバー航空、函館線利用率好調、日本人の需要掘り起こしが課題

復興航空、エバー航空は、昨年から函館と一台湾を結ぶ定期便を運航して半年余りたった。利用客はチャーター便が運航していた前年同期の2.5倍と大幅に増加し、平均搭乗率は70%以上と好調が続く。ただ台湾からの観光客の利用が大半を占め、函館市などは今後、路線維持や便数拡大に向け、函館からの利用客掘り起こしを目指す。北海道新聞が報じた。

復興航空は昨年9月上旬に週2往復で就航。昨年末から機材を大型化し、定員がほぼ2倍の300人乗りで運航している。一方、エバー航空は昨年10月下旬から週2~4往復で運航。その結果、函館—台北線の4月までの半年間の利用客数は2社で計4万2022人。両社がチャーター便を運航していた前年同期の2.5倍に増加した。

平均搭乗率は復興航空が同社の道内定期便4路線のうち最も高い75%前後、エバー航空も80%前後と好調。ただ、台湾人利用客が全体の8割以上で、路線維持や便数拡大に向け函館からの利用客掘り起こしが必要だ。

(北海道新聞)6/3

<http://www.hokkaido-np.co.jp/news/chiiki2/470997.html> (-> <http://www.hokkaido-np.co.jp/news/chiiki2/470997.html>)

全日空、ボーイング777、後継機候補にエアバスA350

全日空の篠辺修社長は2日、欧州の航空機メーカー、エアバスのA350型機について、ボーイングの777型機の一部と交代させる「良い候補」だと述べた。

航空関連会合の際にロイターに対して「A350—1000が良い候補になる」と述べた。ボーイングの777型機の後継機として検討するのが現実的で、近い将来、後継機の候補を検討する時点で「非常に良い、有力な候補になり得る」という。

一方、篠辺社長は「777-9X」と呼ばれる改良型の機種をこれまでは積極的に検討していないと述べた。

(ロイター)6/3

http://jp.reuters.com/article/jp_boeing/idJPTYE95203E20130603 (->
http://jp.reuters.com/article/jp_boeing/idJPTYE95203E20130603)

日航、ボーイング777、後継機候補にエアバスA350やボーイング787-10X、777-9X

日航の大西賢会長は、同社が2019年からボーイング777型機約40機を交代させる方針であることを明らかにした。代替機としてはエアバスの「A350-1000」およびボーイングの「787-10X」と「777-9X」が検討対象となっていると記者団に述べた。

(ロイター)6/3

http://jp.reuters.com/article/jp_boeing/idJPTYE95208C20130603 (->
http://jp.reuters.com/article/jp_boeing/idJPTYE95208C20130603)

成田空港、4月運用概況、発着回数前年同月比6%増、国際線は横ばい

成田国際空港は5月30日、4月の空港運用状況を発表した。航空機発着回数は、前年同月比6%増の1万7794回と前年を上回った。

国際線は横ばいの1万4202回と横ばいだったが、国内線はLCCの就航が増加、同41%増の3592回だった。

航空旅客人数は同6%増の268万3827人となった。国際線は横ばいの235万2300人だった。

一方、国内線の旅客人数は同77%増の33万1527人だった。

(レスポンス)6/3

<http://response.jp/article/2013/06/03/199254.html> (-> <http://response.jp/article/2013/06/03/199254.html>)

(NAA プレスリリース)5/30

http://www.naa.jp/jp/press/pdf/20130530_6.pdf (-> http://www.naa.jp/jp/press/pdf/20130530_6.pdf)

エミレーツ航空、羽田へ就航、ヨーロッパ・アフリカへのビジネス旅客獲得など激化

エミレーツ航空は、4日午前2時前(STD0130)、同社にとって131番目の就航地となる羽田からアラブ首長国連邦のドバイとを結ぶ便を就航させた。この直行便は同区間をおよそ10時間半で結び、毎日運航される。使用機材は3クラス制のボーイング777-200LR(ファースト8席、ビジネス42席、エコノミー21席 266席)。

ドバイは、経済成長が続く中東や今後の投資先として注目が集まっているアフリカの国々などに加え、ヨーロッパの地方都市とを結ぶ便が多く運航しており、今までパリやドイツのフランクフルトなどを経由地としてヨーロッパの地方都市やアフリカなどに向かう旅行者やビジネス客を獲得してきた日本の航空会社との競争が予想される。

エミレーツ航空では羽田の直行便について、発着が深夜になるためファーストクラスやビジネスクラスの利用客を対象に、東京23区や、さいたま市、横浜市などを範囲とした無料の送迎サービスを実施する。

(NHKニュース)6/4

<http://www3.nhk.or.jp/news/html/20130604/k10015048631000.html> (->
<http://www3.nhk.or.jp/news/html/20130604/k10015048631000.html>)

(TBSニュース)6/4

http://news.tbs.co.jp/newseye/tbs_newseye5349020.html (-> http://news.tbs.co.jp/newseye/tbs_newseye5349020.html)

(エミレーツ航空HP)

http://www.emirates.com/jp/japanese/about/news/news_detail.aspx?article=1110250&offset=2 (->
http://www.emirates.com/jp/japanese/about/news/news_detail.aspx?article=1110250&offset=2)

国交省、1-3月航空輸送サービスに係る情報、遅延率—LCC3社が1-3位

国交省は3日、特定本邦航空運送事業者(国内航空会社)の2013年1~3月のデータを発表した。

それによると、輸送実績は輸送人員が前年同月比3.2%増の1987万4736人、輸送人キロが同5.0%増の185億4044人kmだった。旅客収入は同0.67%増の2924億6100万円。

また、1～3月の遅延率は9.05%となり、前年同期と比べて1.7ポイント悪化。最も遅延率が高かったのはエアアジア・ジャパン。次いでピーチ・アビエーション、3位がジェットスター・ジャパンとLCCが上位を占めた。3社とも機材繰りがつかないことによる遅延が多く、少ない機材でやりくりしていることが原因と見られる。

(レスポンス)6/4

<http://response.jp/article/2013/06/04/199311.html> (-> <http://response.jp/article/2013/06/04/199311.html>)

(国交省 プレスリリース)6/3

http://www.mlit.go.jp/report/press/kouku04_hh_000079.html (-> http://www.mlit.go.jp/report/press/kouku04_hh_000079.html)

国交省、1-3月航空輸送サービスに係る情報、LCCのシェア3.2%

国交省は3日、特定本邦航空運送事業者(国内航空会社)の2013年1～3月のデータを発表した。

これによると、10社の総旅客数は8,288万人で、前年比8.1%増加した。2012年に参入したピーチ・アビエーションの旅客数は129万人、ジェットスター・ジャパンが106万人、エアアジア・ジャパンは34万人だった。3社あわせた旅客数は269万人で、全体に占めるLCCのシェアは3.2%にとどまった。

また、2012年度におけるLCC3社の輸送人員あたり旅客収入(旅客単価)は平均7,130円で、大手2社平均の1万6,250円と比べて2分の1以下だったことがわかった。輸送人キロあたり旅客収入(イールド)では、LCC3社の平均は6.9円と、大手2社平均17.75円の4割以下になっている。

(日刊航空)6/4

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

(国交省 プレスリリース)6/3

http://www.mlit.go.jp/report/press/kouku04_hh_000079.html (-> http://www.mlit.go.jp/report/press/kouku04_hh_000079.html)

IATA、2013年、航空業界、利益見通し引き揚げ

(bloombergによると)

国際航空運送協会(IATA (-> <http://www.iata.org/Pages/default.aspx>))は3日、2013年の世界航空業界の利益見通しを3カ月前の水準から20%引き上げた。

IATAによれば、同業界の純利益は今年127億ドル(約1兆2700億円)となる見込み。3月20日には106億ドルの予想を示していた。昨年実績の76億ドルからは67%増えることになる。

航空各社は市場シェア拡大を狙った輸送能力増強を回避している。IATAのトニー・タイラー事務局長は南アフリカ共和国のケープタウンで同日開催されたIATA年次総会で、こうした戦略が座席占有率を過去最高水準の80.3%に押し上げるはずだと指摘。原油値上がりや景気減速といった「非常に難しい環境の中で、各社は利益を確保するというかなり良い仕事をしている」と述べた。

見通しは改善されたものの、業界利益の売上高(7110億ドル)に対する割合はわずか1.8%で、過去10年の最高水準で2010年に記録した3.3%には程遠い。

IATAによれば、今年は全地域の航空会社が黒字となる見込みで、アジアでは46億ドル、北米では44億ドルの利益が想定されている。

(bloomberg)6/3

<http://www.bloomberg.co.jp/news/123-MNT6WF6KLVRO01.html> (-> <http://www.bloomberg.co.jp/news/123-MNT6WF6KLVRO01.html>)

インド民間航空総局、パイロット、「長距離飛行の睡眠を認める草案」公表

(新華社によると)

インドメディアの報道によると、インド民間航空総局(DGCA)は29日、長距離の飛行中にパイロットの「コントロールされた休憩」を認める内容の草案を公表した。中国・広州日報が伝えた。

草案は3時間以上の長距離飛行について睡眠を認める内容で、安定した飛行に入った後、着陸の30分前まで、機長の指示のもとに操縦士、副操縦士が交代で40分間まで居眠りしてよいというもの。一人が居眠りをしている間にはほかの乗員が夜間は20分おき、昼間は30分おきに操縦を担当している人の精神状態を確認し、居眠りを防ぐ。居眠り中も

席を離れてはならないという。

(新華社)6/3

<http://www.xinhua.jp/socioeconomy/photonews/347604/> (-> <http://www.xinhua.jp/socioeconomy/photonews/347604/>)

ベトジェット、タイのカンエアと合併会社を計画、「タイ・ベトジェットエア」

(vieto-jp)によると

民間航空会社ベトジェットエアは現在、タイ国内での路線拡大を目指しタイのカンエアとの合併会社設立を計画している。合併会社の名称は「タイ・ベトジェットエア」となる見込み。3日付テントウックが報じた。

バンコクポストによると、ベトジェットは2010年からタイ国内で運航しているカンエアと合併会社設立に向け交渉を行っている。タイで合併会社が設立されれば、規制により外国航空会社の就航が難しいタイ国内路線への展開も可能となる。

タイ・ベトジェットエアの就航時期は6か月後を予定しており、タイ国内線就航後に国際線を就航する。同社は2機のエアバスA320を所有し、スワンナプーム国際空港またはドンムアン空港のいずれかを拠点とする計画。

なお、これに先立ちベトジェットは、2013年2月10日からホーチミン～バンコク間の国際線を就航、6月1日からはハノイ～バンコク間の運航を開始した

(vieto-jp)6/4

<http://www.viet-jo.com/news/economy/130603065715.html> (-> <http://www.viet-jo.com/news/economy/130603065715.html>)



国交省LCC.png

Portable Network イメージフォーマット [42.0 KB]

[ダウンロード](#)