

■6月6日

沖縄観光振興会議、国交省へ査証日数延長など4項目を要請

沖縄観光の振興を図ろうと国と県、観光関係事業者らでつくる「沖縄観光振興会議」の初会合が4日、那覇市の沖縄総合事務局で開かれた。

仲井真弘多知事が国土交通省の坂井学政務官らに対し、(1)那覇空港第2滑走路の予定通りの完成(2)新石垣空港と宮古空港の税関・出入国管理・検疫(CIQ)の早期整備(3)着陸料など軽減措置の延長(4)海外客の査証(ビザ)日数の延長—の4項目を要請した

(琉球新報)6/5

<http://ryukyushimpo.jp/news/storyid-207585-storytopic-4.html> (-> <http://ryukyushimpo.jp/news/storyid-207585-storytopic-4.html>)

ジンエアー(LCC)、長崎—仁川線、7月24日就航、週3便

ジンエアーは5日、長崎—仁川線の定期便を7月24日に就航すると明らかにした。運航は水、金、日曜の週3往復。使用機材はボーイング787(183席)。運賃は、就航直後の3便はプロモーション価格として、最安値で往復1万900円(燃油サーチャージや空港税を除く)とし、その後は往復1万5000円~2万円になる見込みという。

これまで長崎—ソウル線は大韓航空により週2往復していたが3月末から運休している。

Yonhapnewsによると、同社の馬元(マ・ウオン)代表取締役は「今回の長崎線のように単独路線を開発し顧客の選択肢を広げていく」と述べた。

(yonhapnews)6/5

http://www.chosunonline.com/site/data/html_dir/2013/06/05/2013060501374.html (-> http://www.chosunonline.com/site/data/html_dir/2013/06/05/2013060501374.html)

(読売新聞)6/6

<http://www.yomiuri.co.jp/e-japan/nagasaki/news/20130605-OYT8T01290.htm> (-> <http://www.yomiuri.co.jp/e-japan/nagasaki/news/20130605-OYT8T01290.htm>)

HAC、函館—三沢線、8月~11月運航する方針

北海道エアシステムは、函館—三沢線を8月から11月まで、1日1往復運航する方針を固めた。7月に開設する丘珠—三沢線と合わせ、道内と三沢を結ぶのは2路線となる。6日に開く道の経営検討委員会で協議する。北海道新聞が報じた。

同路線開設にあたって、現在1日6往復の丘珠—函館線を1往復減らし、その分を函館—三沢線に振り向ける。HACは4カ月間の実績をみて、12月以降も運航するか判断を行う。

HACは収支について、丘珠—函館線の減便により8~11月の旅客収入が事業計画比で約5700万円減となるものの、函館—三沢線就航で約7500万円の増収につながると推計。営業費用を加味しても4カ月間で1400万円の増収を見込めるとしている。

(北海道新聞)6/5

<http://www.hokkaido-np.co.jp/news/economic/471486.html> (-> <http://www.hokkaido-np.co.jp/news/economic/471486.html>)

国交省、千葉市上空、羽田南側着陸ルート、高度引上げを本運用

国交省は4日、羽田空港再拡張に伴う航空機の騒音問題で、千葉市内で開かれた県と関係市町の連絡協議会で、現在試行中の南側着陸ルートの高度引き上げについて、11月にも本運用とする方針を明らかにした。

国交省は3月、南風好天時に本県南側から進入し、千葉市などの上空1500メートルを通過する飛行ルートについて、約300~600メートル引き上げる騒音軽減策の試行を始めた。その結果、機材により0.8~2.9デシベル減少するなど一定の効果が得られ、運航にも支障がなかったことから、同省は本運用にしても問題ないと判断した。また、今

後の北側着陸ルートの高度引き上げについても、「検討を開始する」と表明した。

(読売新聞)6/5

[https://www.google.com/news?](https://www.google.com/news?ncf=d7NQZwVzKzQJkXM544BdhXHPkHN_M&q=%E7%A9%BA%E6%B8%AF&lr=Japanese&hl=ja)

[ncf=d7NQZwVzKzQJkXM544BdhXHPkHN_M&q=%E7%A9%BA%E6%B8%AF&lr=Japanese&hl=ja \(->](https://www.google.com/news?ncf=d7NQZwVzKzQJkXM544BdhXHPkHN_M&q=%E7%A9%BA%E6%B8%AF&lr=Japanese&hl=ja)

[https://www.google.com/news?](https://www.google.com/news?ncf=d7NQZwVzKzQJkXM544BdhXHPkHN_M&q=%E7%A9%BA%E6%B8%AF&lr=Japanese&hl=ja)

[ncf=d7NQZwVzKzQJkXM544BdhXHPkHN_M&q=%E7%A9%BA%E6%B8%AF&lr=Japanese&hl=ja](https://www.google.com/news?ncf=d7NQZwVzKzQJkXM544BdhXHPkHN_M&q=%E7%A9%BA%E6%B8%AF&lr=Japanese&hl=ja))

国交省、着陸料などの公租公課見直す方針

国土交通省は、5月28日に開催した交通政策審議会航空分科会で、着陸料など公租公課について、航空会社による負担を軽減する方向性を示した。諸外国と比べて割高な着陸料や海外では導入例が少ない航空機燃料税などによって日本では本邦航空会社が直接負担する公租公課が大きく、国際競争で不利となっているとの指摘があり、これを是正する方向で検討を進める。

また、同省は、現在は機体の重量に応じて決められる着陸料について、国内線では一定割合を旅客数に比例して徴収する体系とする案を提示した。一部を需要運動とすることで、今後の景気変動やイベントリスク発生などによる需要減少に伴う航空会社のリスク負担を軽減するねらいだ。

(日刊航空)6/6

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

チェジュ航空(LCC)、成田線、搭乗率85%を目指す

チェジュ航空は5日、7月4日に1日2便で成田線に就航を前に記者会見を行った。その中で、代表取締役社長のチェ・ギナム氏は成田—仁川線で85%の搭乗率をめざすことを明らかにした。目標とする85%の根拠は関空線で同程度の実績を残しており、日本発のアウトバウンドで6割、インバウンドで4割を取り込みたい考え。特に「自由旅行が好きな若年層」をターゲットにしたいといい、韓流スターも起用して「楽しいイメージでマーケティングを展開していく」という。

成田線の運賃は平均でフルサービスエアラインの約7割程度といい、7月の出発便を対象としたプロモーション運賃は往復6800円(燃油サーチャージなどは別)。

他のLCCとは、機内での客室乗務員による手品や楽器演奏などのパフォーマンス、軽食と飲み物の無料サービス、20キログラムまでの無料受託手荷物といった点で差別化する。

加えて、2012年の日韓間5路線の運航実績は、定時運航率が92%、欠航率が0.1%という運航品質もアピールしたい考えだ。

今後は、成田線の搭乗率が安定して高い水準を保つことを前提として、2014年をめどに増便や新路線の開設を検討するという。

(トラベルビジョン)6/5

<http://www.travelvision.jp/news/detail.php?id=57804> (-> <http://www.travelvision.jp/news/detail.php?id=57804>)

中国国際航空、LCC市場への参入を否定

(serchinaによると)

[中国国際航空 \(-> http://stock.searchina.ne.jp/data/info.cgi?code=00753\)](http://stock.searchina.ne.jp/data/info.cgi?code=00753) の王昌順董事長は5日、航空業界の先行き見通しについて、「今年も厳しい経営環境が続くが、通年の業績は上半期から下半期に向かって徐々に向上し「前低後高」型になる」との見方を示した。海外の航空会社や空港を買収する計画はないが、南方航空とのエアバスA380型機の提携には前向きな姿勢を維持すると述べた。

格安航空会社(LCC)市場への参入の可能性については、中国国内では航空機の調達価格や着陸料、航空燃料価格などのコストが下がらないため、LCCの運航は難しい状況にあると指摘。一方、中国国際航空はミドル～ハイエンドクラスの航空キャリアだが、時間の経過や環境の変化に伴い多角化すれば、LCC航空市場へ参入する可能性もあると示唆したが、「当面は市場の動向を見極めたい」との考えを示した。

また、グローバル戦略の推進に力を入れていることにも触れ、条件や時宜にかなえば、何らかの形で南アフリカ市場の

開拓に乗り出したいと述べた。以上、経済通が伝えた。

(serchina) 6/5

http://news.searchina.ne.jp/disp.cgi?y=2013&d=0605&f=stockname_0605_030.shtml (-> http://news.searchina.ne.jp/disp.cgi?y=2013&d=0605&f=stockname_0605_030.shtml)

ユナイテッド航空CEO、円安が長引けば輸送能力、運賃見直し

(WSJによると)

ユナイテッド航空のトップは4日、円安が長引けば日本発着便の輸送能力や運賃を見直すことになるかもしれないと警告した。ただ円安による影響は同業のデルタ航空ほど大きくはないと付け加えた。

これに先立ちデルタは、5月には円の急落を受けて注視している収入の指標が下がった、と発表。デルタはアジア域内の拠点を成田空港に置き、日米間で最も多くの便数を運航している。

(WSJ) 6/5

<http://jp.wsj.com/article/SB10001424127887323614804578526554071616498.html> (-> <http://jp.wsj.com/article/SB10001424127887323614804578526554071616498.html>)

デルタ航空、メンフィス空港、ハブ空港としての使用中止

(ロイターによると)

デルタ航空は4日、テネシー州メンフィスの空港について、9月からハブ使用を中止する方針を明らかにした。230人を削減し、便数も縮小する。

メンフィス空港は、2008年に同社が買収したノースウエスト航空のハブだった。1日のフライトは約300便で、9月からは60便程度に縮小される。

同社は社員向けメモで、燃料コスト増に加え、運用コストが拡大している50人乗り地方向け旅客機の利用頻度が高まったことから、メンフィスは収益性のないハブとなっているという。人員削減は9月3日付で、空港の顧客サービスとデルタの貨物担当者が対象。

デルタのスポークスマンは、メンフィスは引き続き離発着する主要10空港のひとつだが、ハブではなくなると説明。削減対象者には、他の場所で勤務する機会が与えられるという。

(ロイター) 6/5

<http://jp.reuters.com/article/marketsNews/idJPL3N0EH0IQ20130605> (-> <http://jp.reuters.com/article/marketsNews/idJPL3N0EH0IQ20130605>)

中国南方航空、ケニア航空とのコードシェア拡大

(産経bizによると)

中国南方航空は4日、ケニア航空との間でコード・シェアリング(共同運航)の範囲を拡大し、協力を強化することを明らかにした。7月から、南方航空の路線網はケニアのナイロビやナイジェリアのラゴス、南アフリカのヨハネスブルク、ザンビアのルサカなどのアフリカの大都市に及ぶことになる。

ケニア航空の就航都市数は全世界で56。そのうち47がアフリカにある。南方航空とケニア航空の協力強化により中国の旅客にとってアフリカ各地の訪問が便利になる。

(産経biz) 6/6

<http://www.sankeibiz.jp/business/news/130606/bsk1306060503003-n1.htm> (-> <http://www.sankeibiz.jp/business/news/130606/bsk1306060503003-n1.htm>)

TSA、小型ナイフ持ち込み解禁を撤回

米運輸安全局(TSA)のピストール局長は5日、航空機搭乗客の小型ナイフ持ち込みを解禁するとしていた当初の方針を撤回すると表明した。安全性の低下を懸念する客室乗務員の組合や米議会から猛反発を浴び、断念に追い込まれた。米メディアが伝えた。

2001年9月の中枢同時テロ後、ナイフの機内持ち込みは禁止されていた。しかしTSAは今年3月、刃渡り6センチ以

下の折り畳み式ナイフやゴルフクラブなどの持ち込みを解禁すると発表していた。

(産経ニュース)6/6

<http://sankei.jp.msn.com/world/news/130606/amr13060607550002-n1.htm> (->

<http://sankei.jp.msn.com/world/news/130606/amr13060607550002-n1.htm>)