

## ■6月14日

道、新規路線誘致モニター、道内未就航路線へチャーター便運航、今冬北海道庁は今冬、道内を中心に、航空会社の新路線誘致につなげるためのモニターツアーを行う。道内の未就航路線にチャーター便を飛ばし、利用者へのアンケート調査などで需要や課題を調べる。道外路線を利用した観光・ビジネス客の増加を生かし、道内航空路線の維持・拡大などにつなげる。日経が報じた。

道庁によると、モニターツアーは道内の未就航路線や休止路線に旅行会社がチャーター便を飛ばし、チャーター費用を道庁が負担する。旅行会社からツアーの企画案を募っており、応募があった会社の企画内容を精査する。7、8月ごろに路線を決め、冬にも実施を目指す。

また、13年度中に就航する道外との新規路線についてもニーズなどを調査し、観光やビジネス需要を掘り起こす。道庁によると新千歳—岡山、函館—伊丹、丘珠—三沢、丘珠—三沢線(函館経由便)などが就航する見通し。道庁は札幌、函館のほか、青森県三沢市、兵庫県伊丹市、岡山市など道外各都市の旅行会社に聞き取り調査し、ニーズを調べる。

(日経)6/13

[http://www.nikkei.com/article/DGXNASFC1200N\\_S3A610C1L41000/](http://www.nikkei.com/article/DGXNASFC1200N_S3A610C1L41000/) (->

[http://www.nikkei.com/article/DGXNASFC1200N\\_S3A610C1L41000/](http://www.nikkei.com/article/DGXNASFC1200N_S3A610C1L41000/))

岩国空港、開港半年、全日空羽田線、搭乗率70.4%

岩国錦帯橋空港は13日、開港半年を迎えた。全日空の羽田便1日4往復の平均搭乗率は70.4%(速報値)、利用者は17万2530人で国の年間需要予測35万人をほぼ満たすペース。特に始発・最終便が好調で、始発・最終便は8割近い搭乗率で予約も取りにくい状況。同社は将来的な航空機の大型化を視野に入れている。

全日空山口支店によると、当初見込みよりも観光客が多く、半数近くを占めるという。また、岩国空港の開港後には相乗効果で萩・石見空港も搭乗者数が増加しているという。

一方、日本航空も乗り入れる広島空港では、この半年間の羽田便利用者は前年に比べ約4万5千人減った。1往復分の減便があったものの、全日空は岩国空港に利用客が流れた影響とみている。

ただ、全日空は広島県西部からの利用とビジネス客は当初見込みを下回るとしている。

(中国新聞)6/13

<http://www.chugoku-np.co.jp/News/Tn201306140014.html> (-> <http://www.chugoku-np.co.jp/News/Tn201306140014.html>)

(読売新聞)6/13

<http://kyushu.yomiuri.co.jp/news/national/20130613-OYS1T00845.htm> (-> <http://kyushu.yomiuri.co.jp/news/national/20130613-OYS1T00845.htm>)

PEACH(LCC)、関空—香港線、週末増便

ピーチ・アビエーションは13日、関西—香港線の増便を決定したと発表した。同路線は、昨年7月に就航した同路線は、平均搭乗率が8割前後と運航中の国内・国際計9路線で安定的に高く、需要が見込めると判断した。

増便するのは9月から10月の金曜日から日曜日の週末を中心に、27往復(54便)。

(PEACH プレスリリース)6/13

<http://www.flypeach.com/Portals/1/PressReleases/2013/130613-Press-Release-J1.pdf> (->

<http://www.flypeach.com/Portals/1/PressReleases/2013/130613-Press-Release-J1.pdf>)

(毎日新聞)6/13

<http://mainichi.jp/select/news/20130614k0000m020038000c.html> (->

<http://mainichi.jp/select/news/20130614k0000m020038000c.html>)

国交省、ベトナムとの航空間協議、羽田昼間時間帯、両国間2往復で同意

国交省は13日、日本とベトナムの航空当局間協議で、早ければ2014年3月末に、昼間時間帯での路線開設を可能にすることで合意したと発表した。これは、羽田空港の昼間の国際線発着枠が3万回から6万回に増加することに合わせた

もの。日本とベトナム双方が、1日1便、2スロットずつを獲得できる。昼間時間帯の6万回化で路線開設が可能になるのは、ベトナムで7ヶ国目（英国、フランス、中国、シンガポール、タイ、ドイツ、ベトナム）となる。

また2011年6月の航空当局間協議で、羽田の深夜早朝時間帯の余剰枠を利用した就航が可能になっており、今回の合意により昼間時間帯の発着に加え、例えば出発は昼間時間帯、到着は深夜早朝時間帯、といった組み合わせも可能だという。

トラベルビジョンによると、今回の合意を受け、日航広報部は、羽田—ホーチミン線またはハノイ線について「是非運航したいと考えている」とコメント。「権益の配分を航空局にお願いしている」と述べた。一方、全日空も、羽田—ベトナム線について「業務渡航を中心にニーズがあればご利用いただけると考えている」とし、「チャンスがあれば開設をめざしていく」（広報室）と前向きな姿勢をみせた。

一方、ベトナム航空は「来年の夏ダイヤ開始時からなるかは不明だが、（羽田線開設を）やる意思は十分ある」と意欲を示した。

（トラベルビジョン）6/13

<http://www.travelvision.jp/news/detail.php?id=57906> (-> <http://www.travelvision.jp/news/detail.php?id=57906>)

（国交省プレスリリース）6/13

[http://www.mlit.go.jp/report/press/kouku03\\_hh\\_000209.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/kouku03_hh_000209.html) (-> [http://www.mlit.go.jp/report/press/kouku03\\_hh\\_000209.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/kouku03_hh_000209.html))

ボーイング787関連：米議会公聴会、ボーイング・FAA、確証手続きは適正

（ロイターによると）

米ボーイングと連邦当局者らは12日の議会公聴会で、ボーイング787型機（ドリームライナー）のバッテリーをめぐる問題から重要な教訓を得たと述べる一方、認証手続きは「かなり健全（quite robust）」かつ十分な安全性を確保するものだったとの認識を示した。

また、米連邦航空局（FAA）は787型機の設計や製造、組み立てに関する調査結果を公表すると明らかにした。具体的な日取りは示さなかったものの、今夏にも公表するとした。

1月に米国で起きた787型機のバッテリー発火トラブルを受け、FAAは調査を開始。その後、日本でも787型機が発煙トラブルに見舞われたことから、世界中で同型機の運航が停止された。

FAAは、トラブルを受けて新たな試験基準を採用したと指摘。3月には、改良されたバッテリーシステムの認証計画を承認した。

トラブルをめぐっては、米運輸安全委員会（NTSB）が原因究明を行っている。

リック・ラーセン米下院議員（ワシントン州）は12日、ボーイング787型機に関する議会公聴会で、同機の運航停止により、FAAの認証手続きが適切に機能しているかについて「合理的な疑問」が生じたとの認識を示した。

同議員の選挙区にはボーイング最大の生産工場がある。

FAAで航空安全を担当するペギー・ギリガン氏は、FAAは787型機の問題を受けてリチウムイオン電池の安全性確認方法を改善したほか、新しい技術の認証計画の見直しに外部からの人員を増やすことなど教訓を学んだと述べた。

ボーイング787型機のチーフエンジニア、マイク・シネット氏は、FAAの認証手続きが不十分だとする意見に反論。飛行機は特定の部品が故障しても飛行・着陸するように設計されており、FAAの手続きはその基準を満たしていると指摘した上で、制度は機能していると主張した。

2度のトラブルが起きた後のバッテリー試験では、試験内容が向上したとし、自社のエンジニアは完全に独立した形で試験に携わっているとの認識を示した。

（ロイター）6/13

<http://jp.reuters.com/article/marketsNews/idJPL3N0EO36M20130612> (->

<http://jp.reuters.com/article/marketsNews/idJPL3N0EO36M20130612>)

インディゴ（LCC）、ジェットエアウェイズ、チケット購入にEMIを適用

格安航空インディゴとジェットエアウェイズはチケットの購入にEMIを適用可能にする事を発表した。

EMIとは指定銀行のクレジットカードでの購入であれば利子につかない分割払いの事。今回のオファーが適用されるのは2回払いのみ。

インド国内では既に携帯電話市場でEMIの適用が主流となっており、インディゴ、ジェットエアウェイズ両社ともにインド国内の銀行HDFCバンク、ICICIバンクと提携している。

(レスポンス)6/13

<http://response.jp/article/2013/06/13/200023.html> (-> <http://response.jp/article/2013/06/13/200023.html>)

韓国構成取引委員会、航空券払い戻し約款の是正勧告、LCCも購入後払い戻し可能

(yonhapnewsによると)

韓国で格安航空会社(LCC)の航空券も購入後の払い戻しが可能になる見通しだ。

韓国公正取引委員会は13日、航空券払い戻しを約款で禁じたマレーシアの格安航空会社、エアアジアと日本のピーチ・アビエーションに約款の是正を勧告したと明らかにした。

両社はセール期間に購入した割引チケットのほか定価で購入したチケットについても、予約をキャンセルした際の航空料・付加サービス料の払い戻しに依拠していない。

東南アジアー日本線を運航中の一般の航空会社は、2万～5万ウォン(約1700～4100円)の違約金を適用し、欧州線の航空会社は割引チケットのキャンセルに対し20万ウォン前後の違約金を除いた払い戻しに依拠していることを考慮すると、格安航空会社が払い戻しに依拠しないのは不当だというのが公正取引委の見解だ。

公正取引委はチケットの等級や価格、サービスに関係なく一律的に払い戻しは不可能であると約款に明記すると、顧客は「キャンセル不可」と認識せざるを得ないと指摘した。その上で、「この約款は顧客に不当であり不利益な条項であるため無効だ」と明らかにした。

また、一般の航空会社であるトルコ航空は、顧客がセール期間に購入したチケットをキャンセルした場合、航空運賃の94%を違約金として付加している。割引チケットの違約金が航空運賃の20%であることを考慮すると4倍以上高い手数料を課していることになる。

同社は割引チケットのキャンセルについても燃油サーチャージの全額返金に依拠していない。公正取引委は実際に利用していない顧客に燃油サーチャージの負担を求めるのは不当だと判断した。

ピーチは7月1日からキャンセル料3万5000ウォンを除いた全額の払い戻しに依拠することを決めた。

公正取引委はエアアジアとトルコ航空に是正勧告書受領日から60日以内に約款を改善しなければ是正命令を出し、告発などの対応措置を取る計画だ。

(yonhapnews)6/13

<http://japanese.yonhapnews.co.kr/headline/2013/06/13/0200000000AJP20130613003900882.HTML> (->

<http://japanese.yonhapnews.co.kr/headline/2013/06/13/0200000000AJP20130613003900882.HTML>)