

■7月2日

HAC、丘珠—三沢線運航開始、日航とコードシェア

経営再建中の北海道エアシステム(HAC)は1日、丘珠—三沢(青森)線の運航を開始した。道の経営検討委の経営改革案に基づく増収策としての路線新設で、1日1往復する。また、HACは同日から全便で日本航空との共同運航(コードシェア)を開始した。

HACの道外定期路線は、2004年11月廃止の函館—仙台線以来、9年ぶりとなる。

使用機材は小型プロペラ機サーブ340B(36人乗り)。初便は丘珠空港から33人、三沢発の折り返し便も32人と初日の同路線の平均搭乗率は、90.3%と順調な滑り出しとなった。

HACによると、同路線の7月予約状況は43%で他路線より約10%高く推移している

(北海道新聞)7/1 7/2

<http://www.hokkaido-np.co.jp/news/economic/476900.html> (-> <http://www.hokkaido-np.co.jp/news/economic/476900.html>)

<http://www.hokkaido-np.co.jp/news/economic/477017.html> (-> <http://www.hokkaido-np.co.jp/news/economic/477017.html>)

日航、ヘルシンキ線4カ月遅れで就航、欧州のハブ空港へ

日航は1日、成田—ヘルシンキ線を開設した。使用機材は、ボーイング787型機、初便はほぼ満席の乗客180人。1日1往復を運航する。当初は2月25日に就航させる予定だったが、787の運航停止で4カ月余り遅れていた。なお、日本の航空会社によるフィンランドへの路線開設は初めてとなる。

日経によると同社の取材に応じ、大西賢会長はヘルシンキ空港を「欧州の東側のハブにする」と語った。同路線を飛ぶボーイング787型機は「ビジネスクラスの座席のフルフラット化も検討する」としており、年450万人の利用者がいる日本—欧州路線での事業拡大を急ぐ

(時事ドットコム)7/1

http://www.jiji.com/jc/c?g=ind_30&k=2013070100036 (-> http://www.jiji.com/jc/c?g=ind_30&k=2013070100036)

(日経)7/2

http://www.nikkei.com/article/DGXNASDD010IU_R00C13A7TJ2000/ (->

http://www.nikkei.com/article/DGXNASDD010IU_R00C13A7TJ2000/)

日航、独占禁止法適用除外を国交省に申請

日航は1日、ブリティッシュ・エアウェイズと2012年10月1日から開始している日本—欧州路線における共同事業に、フィンエアーを追加するため、独占禁止法の適用除外(英語: Antitrust Immunity、以下「ATI」)の申請を、国交省に行ったと発表した。同じワンワールド・アライアンス加盟航空会社のフィンエアーと共同事業を展開することで、事業のさらなる強化をはかる。

日航は7月1日に就航した成田—ヘルシンキ線において、フィンエアーとのコードシェアを開始している。

(JALプレスリリース)7/1

<http://press.jal.co.jp/ja/release/201307/002556.html> (-> <http://press.jal.co.jp/ja/release/201307/002556.html>)

(トラベルビジョン)7/1

<http://www.travelvision.jp/news/detail.php?id=58111> (-> <http://www.travelvision.jp/news/detail.php?id=58111>)

スターフライヤー、シャークレット装着10号機受領

スターフライヤーは7月1日、シャークレットを装着したA320型機の10号機を受領したと発表した。同社では、初のシャークレット付A320となる。

スターフライヤーは増機によって、8月に北九州—グアム線のチャーター便運航、今年度下期から福岡—関西線(1日

4 往復)の就航を予定している。

(日刊航空)7/2

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

成田空港、カーフェュー弾力運用、3か月で11件、LCCの運用なし

成田空港で3月31日から始まったカーフェュー(23時～6時の原則発着禁止)の弾力運用で、開始後6月30日までの3か月間に23時台の発着が計11件行われたことがわかった。

また、申請数については、45件程度が提出されていたことが明らかになった。このうち半数近くの約20件は、申請したものの結果的には本来の23時までの運用時間内で発着を終えた。

弾力運用の新ルールが適用されたのは、全日空5件、日航2件、中華航空1件、キャセイパシフィック航空1件、中国国際航空1件、エミレーツ航空1件となっている。出発が5便、到着が6便だった。ほとんどが旅客便で、貨物便は2便のみ。LCCによる運航は、過去3か月間ではなかった。

機材はA380型が1便、B747-400型1便、B777-300型2便、B767-300型6便、B737-700型が1便。なお、カーフェュー内の運航は、通常の着陸料と同額相当をペナルティーとして上乘せすることとなっている。通常着陸料は、A380が1回あたり約88万円、B747-400は71万円、B777-300型56万円、B767型33万円、B737型14万円。11便の合計は約483万円となる。これらの上乗せ分は、全額を地元の騒音対策や地域振興対策に充当する。

(日刊航空)7/2

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

(NAAHP)

<http://www.naa.jp/jp/csr/curfew/> (-> <http://www.naa.jp/jp/csr/curfew/>)

ユナイテッド航空、ボーイング787-10型、新規に20機発注

ユナイテッド航空は、ボーイング787-10型機を20機新規発注し、787ドリームライナーの総発注機数を65機にしたと発表した。

ユナイテッド航空は787-10型機の北米でのローンチ・カスタマーとなり、同機の1号機を2018年に受領する予定。ユナイテッド航空は787-10型機を10機追加発注すると同時に、既に発注済みの787型機10機を、787-10型機へと代替し、国際線ワイドボディ機の最新化を進める。

同社は現在、787-8型機を6機運航しており、既に787-8型機、787-9型機を合計49機追加発注している。787-10型機は、787-9型機の胴体延長型で、同サイズの航空機の中で1座席当りの燃料消費量が最小。

(レスポンス)7/1

<http://response.jp/article/2013/07/01/201248.html> (-> <http://response.jp/article/2013/07/01/201248.html>)

米国運輸省、ブラジルへの運航権、AA・DL・US3社へ配分

米国運輸省(DOT)は2013年と2014年に週14便ずつ増えるブラジルへの運航権について、アメリカン航空(AA)、デルタ航空(DL)、USエアウェイズ(US)の3社に配分することを暫定的に決定した。3社とも米国各地からのサンパウロ線の新設、増便、維持を求めている。

確定すると、アメリカン航空は米系航空会社としては初のロサンゼルス線をデイリーで開設するほか、デルタ航空はアトランタ線を1日2便に増便。また、デルタ航空のデトロイト線、USエアウェイズのシャーロット線は従来のデイリー運航をそれぞれ維持する。

なお、米国とブラジルの間では、2015年10月にオープンスカイに移行することが合意されている。

(トラベルビジョン)7/1

<http://www.travelvision.jp/news/detail.php?id=58063> (-> <http://www.travelvision.jp/news/detail.php?id=58063>)