

■7月8日

KLMオランダ航空、福岡—アムステルダム線、L/F80%超

KLMオランダ航空によると、4月3日に就航した福岡—アムステルダム線は、現在のロードファクターは80%強となっている事を明らかにした。就航当初の目標である80%から85%を達成していることになる。トラベルビジョンが報じた。

同社によると、乗客の9割が日本人で、エコミークラス、ビジネスクラスかかわらずほとんどが観光需要。現在はシニア層が中心だが、今後は学生やOLの利用も増えていく見込みだ。九州全域の利用者に加え、山口や広島、沖縄からの利用客が増えてきているという。その為、販売も観光需要が高くビジネス客の割合が少ないこともあり、旅行会社のパッケージツアーが中心。

また、アムステルダムからの乗継需要が多く、4月、5月はオランダ、ベルギー、6月以降はスイスやイタリア、フランスなどへの渡航者が増加しているという。

(トラベルビジョン)7/7

<http://www.travelvision.jp/news/detail.php?id=58169> (-> <http://www.travelvision.jp/news/detail.php?id=58169>)

ジェットスター・ジャパン(LCC)、ローソンでの国内線航空券販売、初年度5%目標

ジェットスター・ジャパンとローソンは4日、ローソンのマルチメディア端末「Loppi」でジェットスター・ジャパン国内線航空券の販売を開始した。ローソンがジェットスター・ジャパンの航空運送代理店となるもので、Loppiを操作して航空券を予約し、店内レジで現金で決済できるようにする。コンビニエンスストアでの航空会社による航空券の直接販売はこれが初めてという。

対象は全国1万38店舗のローソンに設置されているLoppiで、インターネットでの予約に不慣れ、あるいは現金決済を望む利用者を取り込むねらい。

また、両社は排他的な契約は結んでおらず、ジェットスター・ジャパンは他のコンビニエンスストアなど新たな流通経路を、ローソンは他のLCCなどの取り扱いを積極的に模索していく。

ジェットスター・ジャパンの鈴木CEOによると、現在の国内線航空券の流通経路は、コールセンターとウェブサイトでの直販が8割、旅行会社が2割。ローソンについては、初年度で5%、2年目移行は10%をめざしていくという。

(トラベルビジョン)7/4

<http://www.travelvision.jp/news/detail.php?id=58156> (-> <http://www.travelvision.jp/news/detail.php?id=58156>)

アジアナ航空、那覇—仁川線、機材大型化、釜山線就航も計画

アジアナ航空は5日、デイリー運航を行っている那覇—仁川線の一部機材を大型化すると発表した。これは、夏休みから秋場にかけて旅行需要の増加に対応するため、8月1日—10月26日まで週4往復をエアバス321(171席)からボーイング767(250席)へ変更する。

同社によると、仁川線は、7月に入り平均利用率78%で、特に韓国からの利用者が多く好調に推移しているという。

一方、那覇—釜山線も年内の定期化に向け調整しており早ければ来月までに結果が分かる見込みだ。釜山線は、2010年から冬場に週2往復でチャーター運航を行っている。

(琉球新報)7/6

<http://ryukyushimpo.jp/news/storyid-209072-storytopic-4.html> (-> <http://ryukyushimpo.jp/news/storyid-209072-storytopic-4.html>)

能登空港、開港10周年、搭乗率63.1%-目標搭乗率上回る

能登空港は7日、開港10周年を迎える。6日に確定した同空港の10年目(昨年7月7日から1年間)の搭乗率は速報値で63.1%と目標搭乗率(62%)を上回り、6年目以降で最高となった。また、11年目の目標も62%に設定。旅客数は前

年比1157席増の15万274席で、4年ぶりに15万席を超えた。

搭乗率保証制度を導入している同空港では、東日本大震災の影響で搭乗率保証制度の適用から外れた8年目を除き、いずれも達成している。

同制度は目標搭乗率を下回った場合は県が全日空に保証金を支払い、上回ると「販売促進協力金」の形で全日空から地元へ還元される。

(富山新聞)7/7

<http://www.toyama.hokkoku.co.jp/subpage/H20130707101.htm> (->

<http://www.toyama.hokkoku.co.jp/subpage/H20130707101.htm>)

国交省、航空・鉄道大手5社の「被害者等支援計画」

国交省は6月28日、航空、鉄道の大手5社が、航空機や鉄道などの交通機関で重大事故が起きた場合に備え、事業者が安否情報の連絡や被害者支援の方法を事前に明示しておく「被害者等支援計画」を策定したと発表した。

ガイドラインの対象となるのは旅客輸送を行う航空、鉄道、船舶、バスの各事業者。重大事故が起きた場合に備え、被害者らに対する支援の基本方針を明記した上で(1)安否情報の連絡(2)事故現場での対応(3)継続的なサポートなどについて定めるよう求めた。

支援計画を策定したのは日本航空、全日空、JR東日本、JR西日本、東京メトロ。事故発生時に専用窓口を設置するほか、現場までの移動手段や宿泊場所を手配したり、被害者支援担当の社員を配置したりするとして、遺品や慰霊行事などについて公表した会社もある。

*国交省プレスリリースより 各社の対応

- ・ ・ 日本航空株式会社 (-> <http://www.jal.com/ja/supportplan/>)
- ・ ・ 全日本空輸株式会社 (-> <http://www.ana.co.jp/ana-info/ana/support/pdf/support.pdf>)
- ・ ・ 東日本旅客鉄道株式会社 (-> <http://www.jreast.co.jp/company/index.html>)
- ・ ・ 西日本旅客鉄道株式会社 (-> <http://www.westjr.co.jp/company/action/support/>)
- ・ ・ 東京地下鉄株式会社 (-> <http://www.tokyometro.jp/corporate/profile/disclosure/index.html>)

(時事ドットコム)7/7

http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_mn_000008.html (->

http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_mn_000008.html)

(国交省プレスリリース)6/28

http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_mn_000008.html (->

http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_mn_000008.html)

国交省、国際航空、複数国間の協定を検討、ASEAN経済統合に照準

国交省は国際航空分野において、現在の二国間協定ではなく、複数国間での多様な国際的枠組みの構築を検討する。交通政策審議会航空分科会・基本政策部会の後半戦でも取り上げ、年度内にも方向性を出す予定だ。

国際航空市場は、アライアンスの進展に伴う旅客以遠輸送や貨物の三国間輸送の増大など環境が変化しており、従来の二国間の枠組みを超える実需も発生している。また、EUや今後の東南アジアにおけるASEANなど地域統合も進展しており、これらに対応する航空協定のあり方を模索する。

特に、ASEANは2015年に経済統合を控えており、域内の国際航空も同一市場化される予定で日本も、ASEANとまとめて航空自由化協定を締結することによって、本邦航空企業による運航の柔軟性が高まるほか、現在は二国間航空協定がないラオスやカンボジアなどと個別に協定を結ばずとも枠組みができるメリットがあると思われる。

(日刊航空)7/8

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

FDA、丘珠空港でのテストフライト実施、就航先選定に一步前進

フジドリームエアラインズ(FDA)は7日、自社の小型ジェット機を使用したテストフライトを丘珠空港で実施した。テストはトラブルなく終了し、同社のジェット便就航に向けた動きは一步前進した。同空港でのテストは、主に夏場のチャーター便就航の可能性を探る狙いがある。

読売新聞によると、この日は、小型ジェット機「ERJ170」が社員5人を乗せ午前9時20分頃に小牧空港を出発、同11時頃に丘珠空港に到着した。丘珠空港は滑走路が1500メートルと短く、ジェット機の使用を懸念する声もあったが、着陸に支障はなかった。小牧空港に向けた離陸もスムーズに行われた。FDAの鈴木与平社長は「夏の北海道は大変人気がある。新千歳空港の発着枠の確保は難しく、(就航先として)丘珠の役割は間違いなくある」と就航に意欲を示した。同社は今後、テストの結果を踏まえ課題を検証する。

丘珠空港の発着枠は1日44便が上限となっているが、実際の運航は北海道エアシステム(HAC)のプロペラ機による1日24便程度にとどまっている。

一方、札幌市は市民に対し、先日の説明会に続き、テストフライトへのアンケートの実施を始めた。騒音問題など、地元住民の理解を求めるのが狙いだと思われる。

(読売新聞)7/8

<http://www.yomiuri.co.jp/e-japan/hokkaido/news/20130708-OYT8T00007.htm> (-> <http://www.yomiuri.co.jp/e-japan/hokkaido/news/20130708-OYT8T00007.htm>)

(札幌市)

[札幌市 - FDAの丘珠空港へのテストフライトに関するアンケートを実施します。\(->](https://www.city.sapporo.jp/shimin/okadama/fda_anketo.html)

[https://www.city.sapporo.jp/shimin/okadama/fda_anketo.html\)](https://www.city.sapporo.jp/shimin/okadama/fda_anketo.html)

ボーイング社、第2四半期、民間航空機納入実績、787は16機

ボーイング社は3日、2013年第2四半期(4~6月)の民間航空機の納入実績を発表した。

これによると、次世代B737型機を116機(通年累計218機)、B747型機6機(同12機)、B767型機8機(同12機)、B777型機23機(同47機)、787型機は16機(同17機)のあわせて計169機(同306機)を納入した。

バッテリー問題で納入が止まっていたボーイング787型機は6月からデリバリーを再開しており、実質1ヵ月間の実績となる。

(日刊航空)7/8

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

価格・サービス: 上昇続ける航空会社の機内食などのサービス料金

(WSJによると)

航空会社は飛行中の機内での付帯サービスに対する料金をパッケージにして商品化し始めた。

航空運賃が低水準で推移するなか、新たな収入源を必要とする各航空会社はこの数年、以前は無料だった手荷物預かりや機内食などのサービスを有料化してきた。こうした追加料金は種類も金額も増える一方だ。4月末には米大手航空会社のうち4社が、それぞれのホームページに細かい文字で、国内便の予約変更料金を150ドルから200ドルに値上げすることを発表した。

また、多くの米航空会社の多くは、優先搭乗や同伴者のいない未成年者、マイルージを使った航空券やアップグレードの手続き、航空会社の予約係を通じた発券、重量やサイズが超過した荷物などに料金を課している。

一方で、航空会社はこうした料金をさまざまにパッケージ化して新たなサービスとして提供し始めた。昨年12月にAMR傘下のアメリカン航空は、「チョイス・エッセンシャル」という新たなパッケージ商品を発売した。これは、予約変更、手荷物預け入れ、優先搭乗の料金を往復68ドルでパッケージにしたものだ。

1ランク上の「チョイス・プラス」(88ドル)だと、さらに当日のキャンセル待ちができ、マイルージが5割増しで加算される。同社のデジタル・マーケティング担当マネージング・ディレクター、リック・エリソン氏は「我々のビジネスは新たな商品ラインを開発する小売販売」と話す。

ユナイテッド・コンチネンタル・ホールディングスは先月初旬に、通常のエコノミー席よりも座席間隔の広い「エコノミー・プラス」へのアップグレードと手荷物預け入れ料金の年間購入プログラムを再開することを発表した。

ハワイ州とアラスカ州を除く米国48州内のフライトを対象とした新たな「エコノミー・プラス」年間購入は499ドルで、2人分だと699ドルだ。米国48州内のフライトで1回毎に手荷物を2個まで預け入れられる手荷物預け入れの年間購入は399ドル。国際線など全線を含めると年間799ドルとなる。そのほかにもさまざまなオプションがある。

デルタ航空やジェットブルーでもそうした座席オプションをその都度購入でき、アメリカン航空も同様のオプションを提供している。

米運輸省によれば、大手航空会社の収入全体に占める実際の運賃の割合は2000年の84%から今では70%に低下している。昨年は、手荷物預け入れ料金と予約変更料金だけでも、前年度の57億ドルから61億ドルに増え、過去最高に達した。昨年の収入合計は1595億ドルだった。

付帯サービス料金は今後も上昇が予想される。

L.E.K.コンサルティングの航空業部門を統括するジョン・トマス氏は20年までに米航空会社の付帯収入は年間120億ドルまで倍増し、一部のサービスは航空運賃に組み入れられるとみている。

今では荷物の預け入れや予約変更、座席のアップグレードの料金は一般的だが、それ以外にも機内WiFi(ワイファイ)の利用やセキュリティの優先通過などに新たな料金が導入されるとみられる。

トマス氏は「付帯収入は航空業界の経済を支える大きな役割を果たしている」と述べる。

過去10年に巨額の赤字を重ねてきた米航空会社だが、不採算路線の削減や破産・合併手続きを経て業績回復しており、業界団体の「エアラインズ・フォー・アメリカ」によれば、12年には乗客1人当たりの収入がわずかながらコストを37セント上回った。乗客1人当たり8.49ドルの付帯収入がなければ、収入合計はコストを8.12ドル下回っていた計算だ。同団体によれば、00年から昨年にかけて、インフレ調整後の国内航空運賃は15%低下したが、付帯収入を入れると10%の低下となる。

調査会社アイデアワークスの航空業界コンサルタント、ジェイ・ソレンソン氏は、大手欧州航空会社のこれまでの動きから察するに、エコノミー席の優先割当や国際線の手荷物預け入れが有料化される日は近いとみている。

格安航空会社のスピリット航空やアレジアント・トラベルは、最低水準の運賃を補うために機内持ち込み荷物も含め、あらゆるサービスを有料としているが、旅行者のアンケート調査では、人気が高いのは付帯サービス料金が少ない航空会社だ。

サウスウエスト航空は預け入れ荷物2個まで無料で、予約変更料もない。ジェットブルーは預け入れ荷物1個が無料だ。

両社とも、JDパワー・アンド・アソシエーツが5月に行った北米の顧客満足度調査でライバル会社より上位にランクされている。

ただ、乗客は荷物の預け入れ料金に慣れてきているようだ。1万2000人近い乗客を対象に行ったJDパワーの調査では、預け入れ荷物が有料か無料かは顧客満足度にそれほど影響しておらず、預け入れ荷物が有料の航空会社にしても、料金が妥当と考える乗客の割合は11年の18%から37%に増えている。

(WSJ)7/6

<http://jp.wsj.com/article/SB10001424127887323760504578588243946462314.html> (->

<http://jp.wsj.com/article/SB10001424127887323760504578588243946462314.html>)