

国交省、空域再編、航空路空域を上下分離

国交省は、航空交通量に対応するため、抜本的な空域の再編を行う方針を固めた。空域再編を段階的に実施、およそ10年後には最終形への移行を目指す。

日刊航空によると、最新の需要予測によると、日本国内で運航される航空機数は、現在の年間130万機から2025年頃には少なくとも160万機を超える見通しで、現行の管制運用では限界に到達する。このため、航空路の空域について、現在の垂直的に分けたセクター設定を廃止して、高度によって上下に分離することで空域内の容量を拡大させる方針だ。

高高度は全域を一体化して巡航専用、低高度は上昇下降を行う空域に再編することによって効率的な運航と管制官の業務負荷低減が実現、処理容量が増えるという。あわせてターミナル空域の統合も行っていく。

(日刊航空)11/7

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

スターフライヤー、経営合理化案、羽田—福岡・北九州増便、PEACH と競合する関西線は減便

(朝日新聞によると)

経営が悪化しているスターフライヤーは5日、今月半ばをめどにまとめる経営合理化計画に、主力の羽田—北九州便と羽田—福岡便の増便を盛り込む方針を固めた。不採算の羽田—関西便は減便し、その分を振り向ける。赤字幅が大きい関西—福岡便は10月に参入したばかりだが、廃止も視野に調整する。

いずれも来春にも実施する方向で詳細を詰める。スターフライヤーの国内線は4路線あるが、羽田—北九州(1日12往復)と羽田—福岡(同10往復)は、今後もビジネス客を中心に安定した利用が見込めると判断した。

一方、格安航空会社(LCC)のピーチ・アビエーションや新幹線との競争が激しい羽田—関西(同5往復)と関西—福岡(同4往復)は、大きく見直す。

唯一の国際線の北九州—釜山便(同2往復)は、筆頭株主である全日空が廃止を求めるものの、スタフラは「企業や地域のシンボル」とこだわっており、存続の道を探る。スタフラは路線や機体を増やす拡大戦略で人件費や整備費がかさみ、2014年3月期には純損益で5期ぶりの赤字に陥る見通しだ。

(朝日新聞)11/6

<http://www.asahi.com/articles/SEB201311060001.html>

チャンギ空港、第4ターミナル、セルフチェックイン・自動化出入国審査を試験導入

チャンギ・エアポート・グループ(CAG)は2017年中ごろ開業する、第4ターミナル(T4)において、チェックインから預け入れ荷物の引き渡しを旅客自身が行うセルフ・チェックインおよび自動化出入国審査を試験導入することが分かった。

AsiaXによると、OAGは警備に必要な人員を20%減らすことができ、セルフ方式は離陸の24時間前から利用が可能で、CAGはT4利用客の30~50%の利用を想定している。

第1~3ターミナルでは出入国管理カウンターと搭乗前のセキュリティーチェックが別だが、T4では1カ所にまとめ、スムーズな乗客処理につなげる。職員、機器も少なくて済むという。

T4の旅客処理能力は年1,600万人で、空港全体の処理能力は8,200万人になる。狭胴型旅客機17機と広胴型旅客機4期の同時駐機が可能だ。他のターミナルとの接続にはシャトルサービスを無料提供する。

(AsiaX)11/6

<http://www.asiax.biz/news/2013/11/06-113334.php>

インドネシア、外資規制緩和案公表—空港・航空サービスも対象

インドネシアは6日、減速傾向が顕著な景気の下支えに向け、外資に対する規制緩和案を公表した。提案の要旨によると、海外の投資家は官民提携プログラムを通じて、空港や港湾、航空サービスの運営を全面的に行うことが可能になる。プログラムの運営に関する詳細は明らかにされていない。

同国は8月、過去数十年にわたり特定分野への外資参入を制限してきた投資規制対象業種リスト(ネガティブリスト)を改定する意向を示しており、今回の緩和案はこの一環。規制案はユドヨノ大統領の承認が必要になる。

(ロイター)11/7

<http://jp.reuters.com/article/marketsNews/idJPL3N0IR6BW20131106>