

■11月1日

ANAホールディングスと日航、2013年9月中間決算、純利益減少幅に差

(朝日新聞によると)

ANAホールディングス(HD)と日本航空(JAL)の2013年9月中間決算は、国内線の好調などで両社とも売上高が前年同期を上回った。ANAの売上高は過去最高となったが、円安による燃料費の負担増で両社とも減益となった。

国内の景気が回復傾向にあるため、ビジネスや観光の旅客者数が増え、増収につながった。一方で、円安でドル建ての燃料費負担がANAで220億円、JALで232億円増え、営業損益と純損益は両社とも前年同期より悪化した。

ただ、純利益の減少幅はANAが前年同期比45・7%、JALが同17・8%と差がついた。ANAはトラブルによる欠航が相次いだボーイング787の保有機数が多いことに加え、国際線に占める中国便の割合が高く、日中関係の悪化による日本人観光客の減少が大きく響いたためだ。

通期の業績予想は、ANAは売上高を4月時点より300億円減の1兆5800億円、純利益を同300億円減の150億円に下方修正。一方、JALは売上高を同140億円増の1兆2860億円、純利益を同100億円増の1280億円に上方修正した。

ANAは「JALは公的支援による再生で純損益が年間1千億円押し上げられている」としている。一方、JALの植木義晴社長は31日、「羽田国際線発着枠の傾斜配分で、JALは来年度以降、年間160億円の利益を失う」と主張した。

(朝日新聞)10/31

<http://www.asahi.com/articles/TKY201310310269.html> (-> <http://www.asahi.com/articles/TKY201310310269.html>)

(日経)10/31

http://www.nikkei.com/markets/kigyo/gyoseki.aspx?g=DGXNASGD31046_31102013000000 (->

http://www.nikkei.com/markets/kigyo/gyoseki.aspx?g=DGXNASGD31046_31102013000000)

(時事ドットコム)10/31

http://www.jiji.com/jc/c?g=eco_30&k=2013103101027 (-> http://www.jiji.com/jc/c?g=eco_30&k=2013103101027)

(ANAホールディングス)10/30

<http://www.anahd.co.jp/investors/> (-> <http://www.anahd.co.jp/investors/>)

(JALプレスリリース)10/31

<http://press.jal.co.jp/ja/release/201310/002702.html> (-> <http://press.jal.co.jp/ja/release/201310/002702.html>)

ジェットスター・ジャパン(LCC)、110億円増資実施、日航植木社長=期待できる新規増資

ジェットスター・ジャパンは10月31日、日本航空とカンタス航空グループを引受先として、110億円の第三者割当増資を実施した。議決権のない株式による増資のため、JALとカンタスの議決権ベースの出資比率は33.3%で変わらない。

日刊航空によると、日航の植木社長は55億円の増資に応じる理由について、「ジェットスターは6月の期末を迎え、厳しい結果が出た。LCCは、単年度で黒字化するものではない。少なくとも3年ベースで見えていくべき事業。その意味で、若干厳しめだが、想定内だと思う。同社の計画等を見て、会社の状況を確認して、十分に期待できると確信して新規増資を行った。今後も経営についてのスタンスは変わらない。基本的には、ジェットスター・ジャパンを中心に、LCCの運営ではジェットスターのヘルプを受けながらやっていく。JALは株主として干渉していくとともに、必要な手助けを行う。我々は、もう少し手を貸していくべきかなと思っており、日本市場に適用するためのノウハウなどを提供していきたい。必要であれば、人材の派遣も行う」と話した。

昨年7月に就航を開始したジェットスターの2013年6月期最終損益は88億円の赤字。就航初年度は想定以上の赤字となり財務基盤の強化が急務となっていた。

(日刊航空)11/1

<http://www.da-news.co.jp/xhp/2013-1101-03.pdf> (-> <http://www.da-news.co.jp/xhp/2013-1101-03.pdf>)

(日経)10/31

http://www.nikkei.com/article/DGXNASDD310FU_R31C13A0TJ2000/ (->

http://www.nikkei.com/article/DGXNASDD310FU_R31C13A0TJ2000/)

日航、羽田発着枠傾斜配分、最大160億円の減益

日航の植木義晴社長は10月31日の記者会見で、羽田空港国際線発着枠でのJAL5対ANA11の傾斜配分によって、「均等配分を前提とした現在の中期計画と比べて、最大160億円の減益になる」との見方を示した。日航はこれまでも、均等配分であれば8枠となるため3枠分の影響として、収入ベースで300億円、利益で60億円の逸失と試算していた。

また日刊航空によると、植木社長は成田空港での収支についての試算にふれ、「(ANAのみに配分された)6枠はJALが成田空港発着で運航している。そこでANAが羽田発着便を設定するとJALの成田路線で需要が減ることで350億円の減収、利益ベースで100億円の減益が予想される。最大160億円の減益となる」と説明を加えた。

(日刊航空)11/1

<http://www.da-news.co.jp/xhp/2013-1101-03.pdf> (-> <http://www.da-news.co.jp/xhp/2013-1101-03.pdf>)

(ロイター)10/31

<http://jp.reuters.com/article/topNews/idJPTYE99U07R20131031> (->

<http://jp.reuters.com/article/topNews/idJPTYE99U07R20131031>)

ANAホールディング、LCC事業計画、バニラ・エア、香港・マイクロネシアへの就航も検討

ANAホールディングスは30日、「ANAグループ次期中期経営戦略の方向性について」を発表した。

LCC事業に関しては、今までの経験を活かし、日本を含めた東アジアにおけるLCCマーケットの創出をおこない、収益事業としての早期の基盤確立を図ることを掲げた。

また、バニラ・エアについては、リゾート地を中心とした国際線展開により黒字化を実現し、就航地としては既に発表済みの成田から札幌・沖縄・ソウル・台北に加え、香港やマイクロネシアへの就航も検討しているとした。

一方、Peachは関西圏における成功をベースに、ネットワーク拡充を行いたい考えだ。

(ANAホールディングス プレスリリース)10/30

<http://v4.eir-parts.net/v4Contents/View.aspx?cat=tdnet&sid=1099493> (-> <http://v4.eir-parts.net/v4Contents/View.aspx?cat=tdnet&sid=1099493>)

バニラ・エア(LCC)、11月1日12時から航空券発売開始

エアアジア・ジャパンからブランド名を変更した「バニラ・エア」は、11月1日12時からウェブサイト、予約センターで航空券の予約、販売がスタートすると発表した。

就航が発表されている成田発着の4路線は、12月20日から那覇線と台北線、2014年1月29日から新千歳線、2014年3月1日から仁川線。

運賃は片道のシンプルバニラが那覇線は7,500円、台北線は10,000円、新千歳線は5,500円、仁川線は8,000円。コミコミバニラはいずれも2,500円の追加となる。なお、11月1日の販売開始前には「わくわくバニラ」運賃が発表される。

(バニラ・エアプレスリリース)9/30

<http://www.vanilla-air.com/press/20130930-1.pdf> (-> <http://www.vanilla-air.com/press/20130930-1.pdf>)

(flyteam)10/31

<http://flyteam.jp/news/article/27929> (-> <http://flyteam.jp/news/article/27929>)**スターフライヤー、JCSI調査、5年連続顧客満足度1位**

スターフライヤーは、2013年度JCSI(日本版顧客満足度指数)調査で「国内交通(長距離)業界」1位となったと発表した。

調査は、経済産業省の委託によりサービス産業生産性協議会が開発した、業界横断での比較・分析が可能な顧客満足度調査で、2009年から実施されている。

加えて2013年度は「顧客満足度」の他、「知覚品質」、「知覚価値」、「推奨意向」、「ロイヤルティ」の指数でも高評価を得ており、「国内交通(長距離)業界」での1位評価は2012年度に引き続き4年連続、国内航空業界では5年連続で顧客満足度「第1位」となった。

(スターフライヤープレスリリース)10/31

<http://contents.xj-storage.jp/contents/92060/T/PDF-GENERAL/140120131030048487.pdf> (-> <http://contents.xj-storage.jp/contents/92060/T/PDF-GENERAL/140120131030048487.pdf>)

(サービス産業生産性協議会 プレスリリース)10/30

<http://www.service-js.jp/cms/index.php> (-> <http://www.service-js.jp/cms/index.php>)

出典: サービス産業生産性協議会のホームページ

■ 国内交通 ～「スターフライヤー」が4年連続CS1位～

国内交通全体と比較すると、「スターフライヤー」が顧客満足度1位となりました。「スターフライヤー」は4年連続の顧客満足度1位となります。次いで「J R九州」「ソラシド・エア」となっています。各指数化項目の1位を見ると、顧客期待、知覚品質、推奨意向(前年度は「クチコミ」)、は「J R九州」、知覚価値は「ジェットスター・ジャパン」、ロイヤルティは「スターフライヤー」が1位でした。

<国内航空>

順位	顧客期待	知覚品質	知覚価値	顧客満足度	推奨意向	ロイヤルティ
1	70.4 JAL	73.2 スター フライヤー	75.2 ジェットスタ ー・ジャパン	76.0 スター フライヤー	64.0 スター フライヤー	69.8 スター フライヤー
2	ANA	ANA	スター フライヤー	73.7 ソラシドエア	JAL	ANA

<新幹線>

順位	顧客期待	知覚品質	知覚価値	顧客満足度	推奨意向	ロイヤルティ
1	73.9 J R九州	76.8 J R九州	67.8 J R九州	75.4 J R九州	64.4 J R九州	69.2 J R九州

■ 国際航空 ～「シンガポール航空」が5年連続CS1位～

5年連続で「シンガポール航空」が顧客満足度1位となっています。「シンガポール航空」は知覚品質、知覚価値、推奨意向(前年度は「クチコミ」)、でも1位となっています。顧客満足度2位には昨年度再上場を果たした「JAL」がランクインしており、ロイヤルティ1位となっています。顧客期待1位の「ANA」は推奨意向でJALと同点で2位となりました。

順位	顧客期待	知覚品質	知覚価値	顧客満足度	推奨意向	ロイヤルティ
1	75.5 ANA	76.6 シンガポール 航空	74.5 シンガポール 航空	77.4 シンガポール 航空	66.7 シンガポール 航空	73.2 JAL
2	シンガポール 航空	ANA	ANA	75.8 JAL	ANA JAL (同点2位)	ANA

スターフライヤー、9月度利用実績、国内線利用率69.7%、国際線54.9%

スターフライヤーは10月31日、9月の旅客利用実績を発表した。

<http://www.jamr.jp/気になる情報/11月/11月1日/>

2013/11/02

これによると、国内線3路線合計の搭乗者数は12万9230人で前年比44.5%増加した(供給は42.8%増)。利用率は69.7%と、前年同月と比べて0.8ポイント上昇した。

福岡—羽田線以外の2路線は搭乗率が向上、特に羽田—関空線は19.1ポイント上昇し好調だった。

一方、国際線の北九州—釜山線搭乗者数は9,699人で前年比54.4%増加。利用率は54.9%と前年同期よりも17.4%上昇した。

(スターフライヤープレスリリース)10/31

<http://contents.xj-storage.jp/contents/92060/T/PDF-GENERAL/140120131031049528.pdf> (-> <http://contents.xj-storage.jp/contents/92060/T/PDF-GENERAL/140120131031049528.pdf>)

* スターフライヤーHPより

1. 利用実績

国内線	提供座席数(席)		旅客数(人)		利用率(%)	
		前年比(%)		前年比(%)		前年比(%)
北九州—羽田線	86,480	111.2	58,395	113.5	67.5	+1.4
福岡—羽田線	86,814	201.0	60,597	188.0	69.8	△4.8
羽田—関空線	12,062	137.2	10,238	177.0	84.9	+19.1
全路線合計	185,356	142.8	129,230	144.5	69.7	+0.8

国際線	提供座席数(席)		旅客数(人)		利用率(%)	
		前年比(%)		前年比(%)		前年比(%)
北九州—釜山線	17,676	105.7	9,699	154.4	54.9	+17.4

※ 利用率は、有償旅客数/提供座席数で算出しております。

成田空港、2013年上期、国際線着陸料割引は約4億2千万円

成田国際空港会社(NAA)は10月31日、4月から実施している新規就航や国際線の増便に対して実施している着陸料割引が、2013年度上半期(4～9月)で約4億2千万円に上ると発表した。4月以降、航空各社の増便や格安航空会社の新規路線開設が相次ぎ、34社が同割引制度の対象になる。

NAAは成田空港に到着した航空機の総重量に応じ、航空会社ごとに着陸料を算出している。昨年度上半期から増えた重量分を新規就航などとみなし、着陸料の半分を返還する。

(産経ニュース)10/31

<http://sankei.jp.msn.com/economy/news/131031/biz13103119340031-n1.htm> (->

<http://sankei.jp.msn.com/economy/news/131031/biz13103119340031-n1.htm>)

ミャンマー国際航空、茨城線来年2月7日就航、5回チャーター便で需要見極め

茨城県は10月30日、ミャンマー国際航空が、2014年2月7日に就航すると発表した。また、当初は週3便の就航予定だったが、同日から4日おきに計5回(4泊5日)のチャーター便として運航。5回の需要を見極めた上で、その後の就航を判断することになった。

毎日新聞によると、当初の就航計画を変更したことについて、ミャンマー国際航空日本地区総代理店は「本社が需要を見込めないと判断した」と説明。3月以降の運航については「需要次第」と話した。

使用機材はエアバスA320(ビジネスクラス8席・エコノミークラス138席、計146席)を使用し、茨城空港を出発し、マカオ経由でミャンマー第2の都市マンダレーに到着。復路はヤンゴンを出発し、直行便で茨城空港に戻るという。

(毎日新聞)10/31

<http://mainichi.jp/area/ibaraki/news/20131031ddlk08020317000c.html> (->

<http://mainichi.jp/area/ibaraki/news/20131031ddlk08020317000c.html>)

(茨城空港HP)

http://www.ibaraki-airport.net/news/detail.html?news_id=203 (-> http://www.ibaraki-airport.net/news/detail.html?news_id=203)

沖縄県、下地島空港、来年度以降大幅な赤字見通し、誘致継続

(琉球新報によると)

沖縄県は10月30日、パイロット訓練空港である下地島空港の活用方策を検討する会議の第2回会合を開いた。県空港課は空港利用誘致活動の現状を踏まえ、来年度以降の運営に関しては大幅な収入不足になるとの見通しを示した。新たな収入源を確保できなければ一般財源からの繰り入れや休港といった判断に迫られそうだ。

県は国内11社と海外7社に訓練を誘致したが、難航していると報告。一方、長期的には宇宙事業での誘致可能性が高いとして、宇宙システム開発利用推進機構(東京)が利用に最適と判断していると紹介した。

収支予測については来年度も訓練を行う琉球エアークommューター、来年秋に2カ月の訓練を検討する日本トランスオーシャン航空からの収入を試算したが、本年度の管理運営費約4億円は確保できない見通し。

(琉球新報)10/31

<http://ryukyushimpo.jp/news/storyid-214640-storytopic-3.html> (-> <http://ryukyushimpo.jp/news/storyid-214640-storytopic-3.html>)

キャセイパシフィック航空、小松—香港線開設を石川県と協議、15年夏から

キャセイパシフィック航空は10月31日、小松—香港の定期便開設に向け、石川県と協議を始める方針を示した。同社のヴァインセント・ユー路線計画マネージャーが県議会などの訪問団に明らかにした。子会社の香港ドラゴン航空の機材を使用し、週2~3便でスタートする方向で、2015年夏ダイヤの就航を目指す。北國新聞が報じた。

同路線開設は、小松空港国際化推進県議会議連の福村章会長が小松定期便就航を要請したことに対し、同社が就航の検討に応じた。

また、運航時間については、午前2時に香港を出て、午前7時に小松に到着。折り返し便は午前8時に出発し、正午に香港に着くダイヤを提案した。小松空港の運用時間は現在、午前7時半からとなっているため、就航に際し、防衛省、国土交通省との調整を求めた。

(北國新聞)11/1

<http://www.hokkoku.co.jp/subpage/H20131101101.htm> (-> <http://www.hokkoku.co.jp/subpage/H20131101101.htm>)

中国国際航空、北京—ハワイ線、来年1月21日就航

中国国際航空は10月29日、エアチャイナの北京—ハワイ直行便が2014年1月21日にスタートすると発表した。この新路線開設によって、エアチャイナは北京とハワイを直行便でつなぐ中国最初の航空会社となる。また、同社にとってニューヨーク、ロサンゼルス、サンフランシスコ、ヒューストン、バンクーバーに次いで北米で6番目の運航地点になる。

使用機材はエアバスA330型で週3便の運航をおこなう。

統計によると、2012年にハワイを訪れた中国人旅行者の数は前年比64%増加しており、旅行者の大半は上海と北京から訪れ、中国人旅行者全体の80%以上占めており、路線の開設による旺盛な需要を取り込みたい考えだ。

(エアチャイナプレスリリース)10/31

<http://www.sankeibiz.jp/business/news/131031/pr11310311237040-n1.htm> (->

<http://www.sankeibiz.jp/business/news/131031/pr11310311237040-n1.htm>)

アマデウス、2013年上半期、LCC座席数提供、1位はロンドン、クアラルンプールは4位

(レスポンスによると)

旅行・航空業界向けITソリューション・プロバイダのアマデウスは、格安航空(LCC)に関する調査結果を発表。クアラルンプールにおけるLCCの座席数が今年上半期、前年同期比15%増の815万5005席となり、世界の都市で4番目に多いことがわかった。

最も座席数が多かったのは1438万1410席のロンドンだった。それにサンパウロ、ジャカルタが続いた。クアラルンプールは、ラスベガス(5位)やシカゴ(7位)、ニューヨーク(9位)よりも座席数が多かった。

アマデウスによると、アジア域内のLCCの座席数は前年同期比で29%の増加となり、世界のその他の地域に比べ最も高い増加率だった。アジア域内で最も増加率が高かったのは東京で、前年同期比178%増加した。ジャカルタは44%、バンコクは30%、シンガポールは17%増加した。

(レスポンス)10/31

<http://response.jp/article/2013/10/31/209770.html> (-> <http://response.jp/article/2013/10/31/209770.html>)

FAA、離発着時、電子機器使用、原則的に解禁、電話・メールは規制かわらず

米連邦航空局(FAA)は31日、飛行中の旅客機内での電子携帯端末の利用規制を緩和し、離着陸時を含む全飛行過程での利用を原則的に解禁したと発表した。航空局は米国で運航する航空会社に対し、年内にも緩和措置を機内ルールに反映するよう求めた。

これまでの規制では、スマートフォンや携帯ゲーム機などの携帯端末は、離着陸時に電源を切る必要があった。規制緩和により、端末を使った読書や音楽鑑賞、無線通信「Wi-Fi(ワイファイ)」によるインターネット閲覧などが常時可能になる。

一方、通話やメール、ダウンロードなどは引き続き規制さえる。今回の規制緩和を導入するかどうかは航空会社の判断に委ねられるが、アメリカのデルタ航空は近く適用する方針で、日本など各国に広がる可能性がある。

(時事ドットコム)11/1

http://www.jiji.com/jc/c?g=int_30&k=2013110100113 (-> http://www.jiji.com/jc/c?g=int_30&k=2013110100113)

(ANNニュース)11/1

http://news.tv-asahi.co.jp/news_international/articles/000015225.html (-> http://news.tv-asahi.co.jp/news_international/articles/000015225.html)

ボーイング、ボーイング737、生産ペース引き上げ、17年までに47機へ

(ロイターによると)

米航空機大手ボーイングは10月31日、主力小型機「737」の月間生産ペースを2017年までに現在の38機から47機に引き上げると明らかにした。

アナリストの間では、ボーイングや関係サプライヤー、航空会社にとって良い兆候と受け止められている。

ボーイングはこれまで、月間生産ペースを2014年上期に42機に引き上げる方針を示していた。

737や、EADS傘下エアバスの「A320」は、生産量が多く生産コストも比較的低いことから、航空機メーカーにとっては利益率の高い機体とされる。またボーイング「787」やエアバスの「A350」など、より大型で技術的にも難しい機体を生産するための資金を確保する上で、重要な役割を果たす。

ボーイングによると、次世代型「マックス」の約1500機を含め、737型機全体で3400機を受注している。

従来機より燃費性能を約14%改善した737マックスの初回納入時期については、2017年第3・四半期との見通しを示した。

(ロイター)11/1

<http://jp.reuters.com/article/businessNews/idJPTYE99U0BN20131031> (->

<http://jp.reuters.com/article/businessNews/idJPTYE99U0BN20131031>)