

■12月13日

全日空、沖縄空港、航空機整備基地に入居、15年度開始運用開始

県が那覇空港内で2015年度の運用開始を計画している航空機整備基地に全日空が入居することが決まった。11日までの入居者公募にANAしか応募がなかった。県は16日の審査を経て正式に決定する。今後、航空需要が広がるアジアに近い沖縄の地理的優位性を生かし、ANAグループの機体だけでなく、海外のジェット機や格安航空会社(LCC)の小型旅客機の整備需要も見込む。ANAはこれまで「その他事業の育成も視野に入れ、沖縄経済の活性化に貢献したい」としており、将来的には空港周辺を航空機関連産業の集積地帯にすることを目指す。琉球新報が報じた。

県は14年度に着工し15年度中の運用開始を目指す計画。整備基地だけでも300人の雇用創出を見込む。面積は4万平方メートル(施設面積2万平方メートル)で、建設費用は約100億円。場所は空港内の航空自衛隊地対空誘導弾パトリオット(PAC2、PAC3)用地の一部を利用する計画。

整備基地をめぐるっては、日本トランスオーシャン航空も既存の整備施設の拡充の意志を示していたが、県の条件などを勘案し今回は応募を見送った。

(琉球新報)12/12

<http://ryukyushimpo.jp/news/storyid-216552-storytopic-4.html> (-> <http://ryukyushimpo.jp/news/storyid-216552-storytopic-4.html>)

新関空、伊丹空港、旅客ターミナルビル改修計画、駐機場方式をフィンガー方式に変更

新関西国際空港会社は大阪国際(伊丹)空港の旅客ターミナル改修計画を改める。当初は旅客機が発着する駐機場のあり方を抜本的に変える計画だったが、空港運営に支障を来すことが判明。これまでの方針を転換し、改修案を練り直すことにした。新関空会社は東京五輪を控える2020年春までの全面完成を目指す。先行きを不安視する声も出ている。日経が報じた。

従来の計画では、指に似たフィンガー(棧橋)を使った駐機方式を改め、新たにリニア(直線)方式を採用することを前提に、大阪国際ターミナルと新関空会社が昨年夏から具体案を詰めてきた。リニア方式は動線が直線になることで乗降客が移動しやすくなるなどの利点があった。しかし新方式を採用すると、工事期間中に利用客の多い東京・羽田便をターミナルの中心部から離れた場所に駐機させるため、乗客をバスで輸送しなければならないなど利便性が落ちることが判明。新幹線との競合で利用客の流出を懸念する航空会社などの理解を得られなかった。そのため新関空会社は、現行のフィンガー方式を前提とした改修案への変更を決めた。

(日経)12/12

http://www.nikkei.com/article/DGXNASHD1101I_R11C13A2LDA000/ (-> http://www.nikkei.com/article/DGXNASHD1101I_R11C13A2LDA000/)

新関空安藤社長、LCC専用ターミナル、アジアのLCCを積極誘致する意向

新関西国際空港会社の安藤圭一社長は、2016年度中の使用開始を目指す格安航空会社(LCC)専用の第3ターミナル(T3)にアジアの格安路線を積極誘致する意向を明らかにした。T3には中・大型機の乗り入れが可能な駐機場を整備し、小型機の利用を見込んだ既存の第2ターミナル(T2)と接続。国内線と国際線の乗り継ぎを容易にする。また、事前の想定以上に就航希望が出て対応できるよう、駐機場を増設しやすい構造にする。日経が報じた。

政府が 税関職員や入国審査官など出入国手続きに必要な人員を確保する見通しとなり、シンガポール航空子会社のスクートやインドネシアのライオン航空、中国の春秋航空に就航を打診。豪ジェットスターグループなどには増便を働き掛けて、LCCの拠点空港化に力を入れる。

一部のメディアによると、中国民用航空局(CAAC)へ1月から春秋航空が関空—上海線、吉祥航空が、2月から関西—上海線への乗り入れの請を行ったとの報道もある。

(日経)12/13

<http://www.nikkei.com/article/DGXNZO64003120T11C13A2LDA000/> (-><http://www.nikkei.com/article/DGXNZO64003120T11C13A2LDA000/>)

(産経biz)12/13

<http://www.sankeibiz.jp/business/news/131213/bsd1312130601009-n1.htm> (-><http://www.sankeibiz.jp/business/news/131213/bsd1312130601009-n1.htm>)

(tracy)12/13

<http://www.tracy.com/archives/8173854.html> (-> <http://www.tracy.com/archives/8173854.html>)

韓国国土交通省、民間航空機、中国への飛行計画提出を容認

韓国国土交通省は12日、中国の設定した防空識別圏を通過する際に飛行計画を中国当局に提出することを容認すると国内航空各社に伝えたことを明らかにした。これを受け、韓国の2大航空会社、大韓航空とアジアナ航空は12日、中国のADIZに入る便に関する情報を同国当局に提出し始めたと述べた。対象は香港、バンコク、台北、マニラなどと韓国を結ぶ路線で、韓国メディアによれば、航空会社は「安全性の優先」を理由に挙げている。

韓国の方針転換で、自国の航空会社に対して中国のADIZに入る際に同国当局に通知しないよう命じているのは日本だけとなった。日本の民間航空当局、国土交通省、航空業界団体は12日、引き続き中国の規定を無視し、中国に飛行計画を提出しない考えを明らかにした。

(WSJ)12/12

<http://jp.wsj.com/article/SB10001424052702303747904579253533105758174.html> (-><http://jp.wsj.com/article/SB10001424052702303747904579253533105758174.html>)

(産経ニュース)12/12

<http://sankei.jp.msn.com/world/news/131212/kor13121218000006-n1.htm> (-><http://sankei.jp.msn.com/world/news/131212/kor13121218000006-n1.htm>)

中国当局、大気汚染で計器着陸の資格義務化

(産経ニュースによると)

中国の大気汚染悪化で航空機の運航遅延が相次いでいる問題で、航空当局は来年1月1日から、中国の大都市と北京を結ぶ路線を航行する機長に、視界不良時でも計器による誘導で着陸できる資格を取得するよう義務付けた。12日付の香港各紙が中国紙の報道を基に伝えた。

中国の国内線ではこの資格を持っていないパイロットも多いため、視界不良の際に着陸できず、国内線の遅延が多発する要因の一つになっているという。

対象となるのは、旅客数が多い上海、広東省広州、同省深●(＝土へんに川)、四川省成都などの空港と北京国際空港を結ぶ路線。これらの路線の機長は、視界が400メートル以下などで滑走路がよく見えない状況下でも、空港側から発信される電波を使ったシステムの誘導で着陸できるよう訓練を受ける。

(産経ニュース)12/12

<http://sankei.jp.msn.com/world/news/131212/chn13121219380004-n1.htm> (-><http://sankei.jp.msn.com/world/news/131212/chn13121219380004-n1.htm>)

サモア航空、「体重による航空運賃制度」成功、新機材も購入

乗客の体重に基づく航空運賃制度を業界で初めて導入したエアサモアは11日、その制度が大成功を収めたおかげで新たな航空機の購入も果たせたと発表した。

サモア航空(Air Samoa)は昨年末、座席当たりの運賃制度を止め、乗客の体重に基づく運賃制度を導入した。1キロ当たり1.34タラ(約60円)の運賃制度は体重120キロ以下の乗客にとって運賃引き下げになったので、導入初年は人気を博したという。またサモア航空では、体重が重く高額な運賃を支払う体の大きな人向けに、より広い座席スペースをとったセスナ208(Cessna 208)を新たに発注した。

(livedoorニュース) 12/12

<http://news.livedoor.com/article/detail/8339038/> (-> <http://news.livedoor.com/article/detail/8339038/>)

IATA、2014年航空業界業績、過去最高を予想

(bloombergによると)

2014年の航空業界の業績は過去最高になると国際航空運送協会(IATA)が見通しを示した。世界的な低迷に促されて統合や合理化が進んだことが、輸送能力を抑え価格を支えたという。

IATAは12日、同業界全体の2014年の純利益は197億ドル(約2兆円)になるとの見通しを示し、9月時点の予想(164億ドル)から上方修正した。さらに、旅客数は今年初めて30億人を上回り、通商の円滑化を目的とした世界貿易機関(WTO)の合意により貨物輸送が好調だったと明らかにした。

IATAのトニー・タイラー事務局長はジュネーブでのブリーフィングで、「収益は改善しつつある」と指摘。「航空業界は厳しい取引環境にうまく対応できることを示した。統合や合併を通じて得た効率性が価値をもたらしている」と述べた。

IATAによれば、北米の航空会社の利益が最も高く今年には58億ドル、来年は83億ドルの見込みで、世界の業界全体の利益に最も大きく貢献する見通し。

欧州の航空会社の純利益は今年が17億ドル、来年は32億ドルとなる見込み。アジア太平洋地域の航空会社は今年が32億ドル、来年は41億ドルの見通し。

(bloomberg) 12/13

<http://www.bloomberg.co.jp/news/123-MXPC226JTSEP01.html> (-> <http://www.bloomberg.co.jp/news/123-MXPC226JTSEP01.html>)

エア・カナダ、ボーイング737Maxを61機購入

(WSJによると)

カナダの航空最大手エア・カナダは、現在のエアバスの単通路ジェット機の代わりにボーイングの新型「737Max」61機を購入すると発表した。長期にわたるライバル、エアバスの単通路航空機の顧客であるエア・カナダめぐる受注合戦でボーイングが大勝利を収めた。

取引規模はリスト価格で約65億ドル以上に相当する。こうした大規模な航空機購入では通常、航空会社はリスト価格から値引きを受ける。

(WSJ) 12/13

<http://jp.wsj.com/article/SB10001424052702303747904579253620292905650.html> (->

<http://jp.wsj.com/article/SB10001424052702303747904579253620292905650.html>) (->)

日航、バンコク・エアウェイズ (->) との共同運航便でミャンマー乗り入れ検討

日本航空は、提携関係にあるタイのバンコク・エアウェイズの運航便にJAL便名を付与する形で、ミャンマー便を確保する方向で検討・調整していることが明らかになった。バンコク・エアウェイズは、ミャンマーへ、バンコクからヤンゴン線(1日4往復)、マンダレー線(1日1往復)、ネピドー線(1日1往復)へ就航している。両社は昨年11月からコードシェアとマイレージプログラムの提携を開始している。

昨年の日本・ミャンマー航空交渉で、第三国企業との共同運航を含むコードシェアの枠組みが新たに設定されていたことをうけ、急激に経済発展するミャンマーのビジネス旅客取り込みを図りたい考えだ。

一方、全日空は昨年10月から成田—ヤンゴン線を週3便で開設し、今年9月30日からはデイリー運航に増便、機材も大型化している。

(日刊航空) 12/13

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