

国土交通省 交通基本法検討会

～ご説明資料～

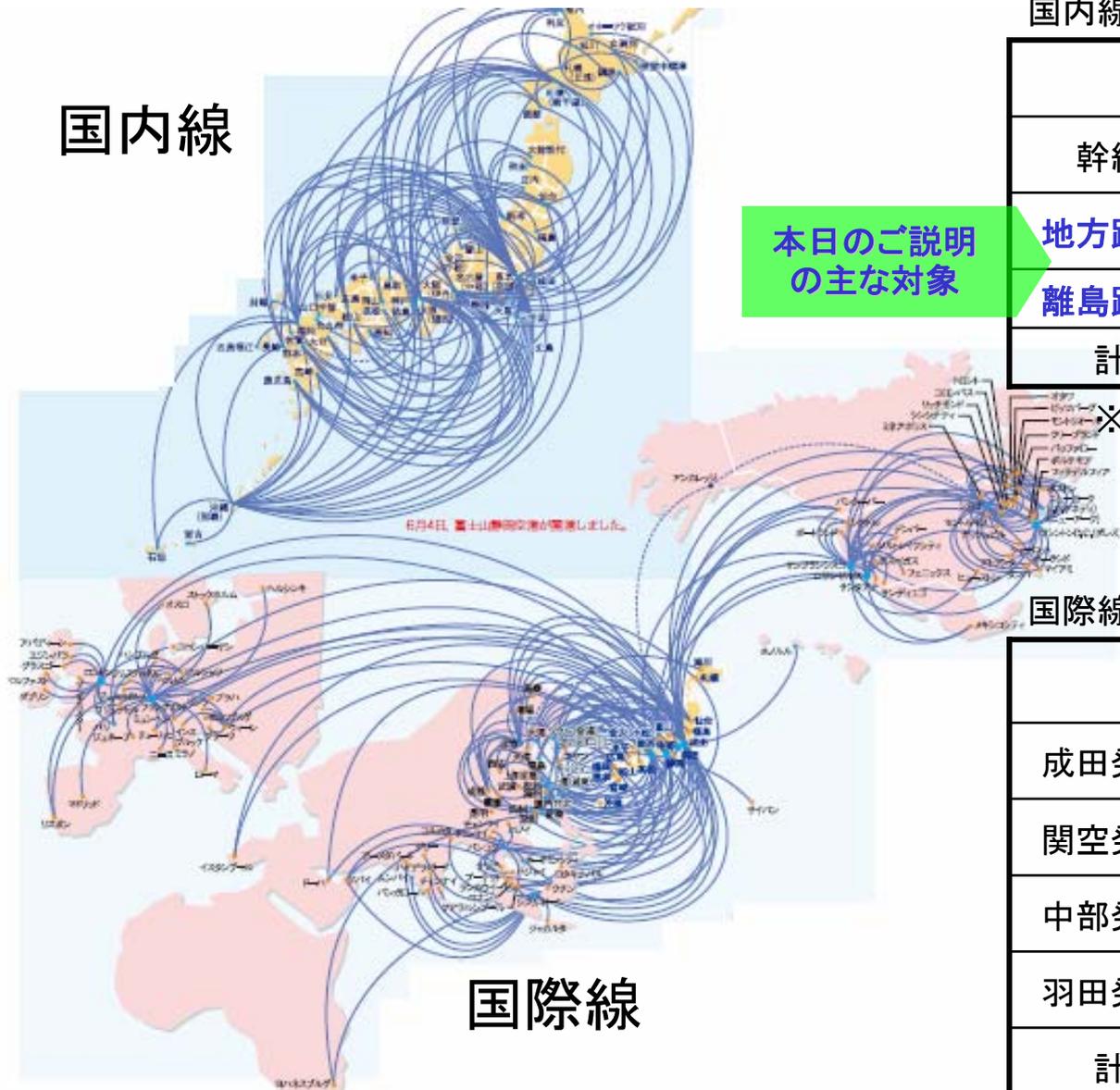
2010年4月22日

全日本空輸株式会社



1. ANAグループの路線ネットワーク

国内線



国内線 (2010年4月現在)

	路線数	便数/日
幹線	17	190
地方路線	78	485
離島路線	8	56
計	103	731

※貨物路線・コードシェア路線を除く

国際線

国際線 (2010年4月現在)

	路線数	便数/週
成田発着	24	428
関空発着	7	98
中部発着	2	28
羽田発着	4	70
計	37	624

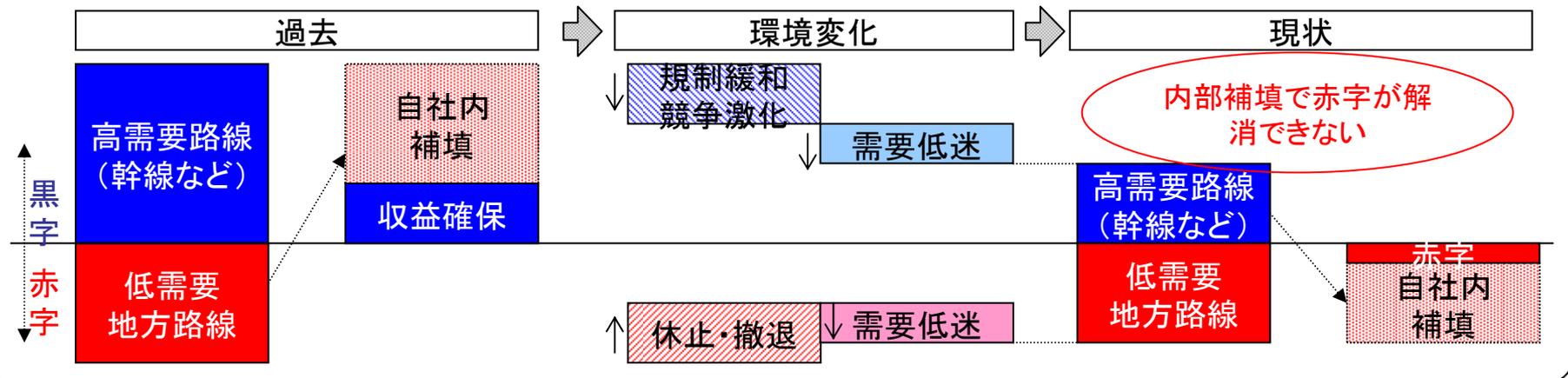
※貨物路線・コードシェア路線を除く 1

※ネットワーク図はコードシェア路線を含む

2. ネットワーク維持についての課題

マーケットニーズに基づくネットワーク構築を原則としながらも、公共交通機関としての利用者利便確保の観点から、内部補填スキームにてネットワークの維持を図ってきた。しかしながら、需要低迷等の環境変化により、航空会社の自助努力による赤字路線の維持は限界となっている

◆ネットワーク内における内部補填スキーム



3. 離島航空路についての課題

- ・ 多くの路線が赤字であるが、生活路線でもあり、収支を賄う運賃設定は特に困難
- ・ 赤字の離島航空路に限った国と自治体による補助制度はあるものの、補助金額は赤字額の一部を補填するに留まっている
- ・ 補助対象路線の選定条件に制約がある

4. 離島を含む地方航空ネットワークの維持策

航空会社としても、ダウンサイジングなどの自助努力を実施しているが、主に「ナショナルミニマム」の観点から必要不可欠な路線については、国・自治体による適切な支援が必要である

◆航空会社としての自助努力

航空会社の経営として
⇒ 収益性改善の観点

公共交通機関として
⇒ 生活路線の維持、利用者利便確保の観点

対応例

・ダウンサイジング等によるコスト削減の実施

ANAにおけるダウンサイジングの実績（1便あたりの座席数の変化）

04年度: **125席** → 08年度 **103席**
(年間旅客数**10万人**未満路線)

04年度 **152席** → 08年度 **136席**
(年間旅客数**30万人**未満路線)

※その他、地元自治体との協力による路線維持施策も実施

【参考1】 国の離島航空路の運航費に係る補助制度の概要

(1) 補助対象路線

- ① 当該離島にとって、最も日常拠点性を有する地点を結ぶ路線であること(※1島1路線のみが対象)
- ② 船舶等の主たる代替交通機関による当該離島と①の地点の間の所要時間が、概ね2時間以上であること
- ③ 2社以上の競合路線でないこと
- ④ 1,500m以下の滑走路から離着陸できること

(2) 補助方式

補助対象路線の運航費のうち、航空機部品の購入等の物件費相当部分について、当該路線の経常損失額の9割を上限として、その1/2の範囲内で補助する

【参考2】 国からの離島航空路補助金(運航費)交付額一覧(平成21年度)

単位:千円

航空会社	HAC	ANA	新中央航空	ORC	JAC	JTA	RAC
補助路線	奥尻－函館 4, 797	利尻－新千歳 53, 972 大島－羽田 70, 236 三宅島－羽田 35, 416 八丈島－羽田 40, 838	神津島－調布 1, 220	壱岐－長崎 21, 848 福江－長崎 30, 795	隠岐－出雲 1, 235 喜界－奄美大島 8, 763 徳之島－奄美大島 24, 181 沖永良部－奄美大島 2, 003 与論－沖永良部 9, 472	久米島－那覇 80, 029 与那国－石垣 7, 947	多良間－宮古 2, 562
合計額	4, 797	200, 462	1, 220	52, 643	45, 654	87, 976	2, 562

出典:国土交通省報道発表資料より

【参考3】 地元自治体との協力による路線維持策について

地方自治体によっては、航空会社からの要望への対応も含め、路線維持のための様々な取り組み努力を実施
(例) 石川県: 搭乗率保証制度、乗り合いタクシーなど (能登空港)

【参考4】 支援スキームの海外事例 <米国 EAS(Essential Air Service)プログラムの概要>

必要不可欠な地域航空路線(※)で、補助が無ければ運航が廃止される路線の運航維持のための補助制度であり、2年毎に航空会社の入札を行い契約を更新する。5%の利益を前提とした欠損補助を行う

※ミディアム・ハブ又はラージ・ハブから70マイル以上の距離