

羽田空港の発着枠増枠に対する考え方について

2012年8月22日

日本航空株式会社



JAPAN AIRLINES

本日の内容

1. JALグループの国内線ネットワークの現状について
2. JALグループの配分に対する考え方について
3. まとめ



1. JALグループの国内線ネットワークの現状について

JALグループは、羽田路線や幹線だけでなく、ローカル路線や低需要路線についてもグループの地域航空会社により、地元地域と密接に連携しつつ利用者利便を考慮した国内ネットワークを形成している。

① 国内最大のネットワーク 羽田就航6社中 NO.1

1日あたり **109路線/413便(往復)** 運航

② ローカル路線の充実 羽田就航6社中 NO.1

「路線数」の割合	64路線/109路線	58.7%
「便数」の割合	189便(往復)/413便(往復)	45.8%

* ローカル路線:地方=地方路線+離島路線と定義

③ 低需要路線(年間利用者が10万人未満路線)の充実 羽田就航6社中 NO.1

「路線数」の割合	45路線/109路線	41.3%
「便数」の割合	80便(往復)/413便(往復)	19.4%

特に低需要路線の中でも離島路線(生活路線)については現在26路線を運航中。過去5年間においても拡充している。

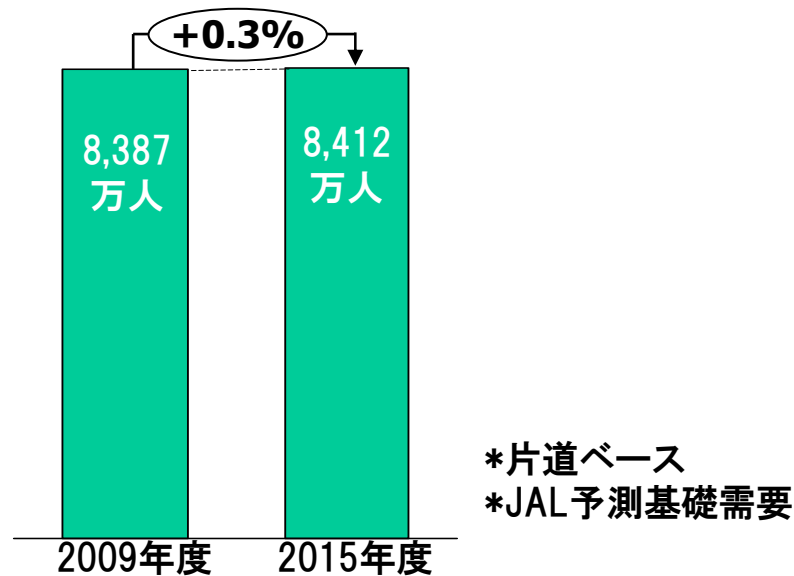
※出典 羽田発着枠配分基準検討小委員会「羽田空港発着枠の現状と検討課題」

2. JALグループの配分に対する考え方について

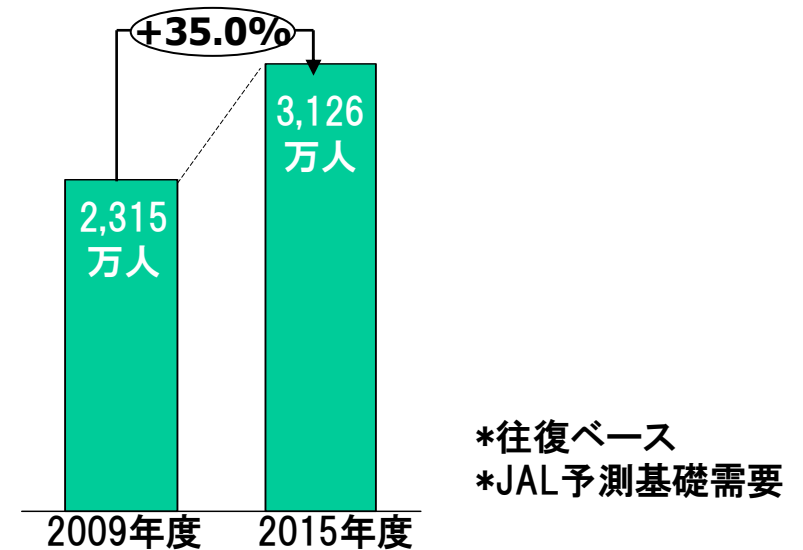
今後の航空総需要の見通しについて

- 国内線総需要は、国内経済成長、人口動態、他交通モードの発達の影響から大幅な伸びは見込めない。
- 国際線総需要は、2014年度の羽田空港における更なる国際線の拡大が予定されていることもあり、アジアをはじめとした諸外国の経済成長により、堅調な伸びが期待できる。

国内線航空総需要の見通し



日本発着国際線航空総需要の見通し



単に国内線を増便しても、国内線における大半の路線ではすでに競争が促進されており、国内線総需要拡大への効果は極めて限定的である。堅調な伸びが期待できる諸外国の訪日需要を国内線に取り込むことが重要であると考えます。

2. JALグループの配分に対する考え方について

国内線総需要喚起の事例

2010年10月の羽田増枠時に国内線では羽田=松山線を増便し、国際線では羽田=台北線を開設。

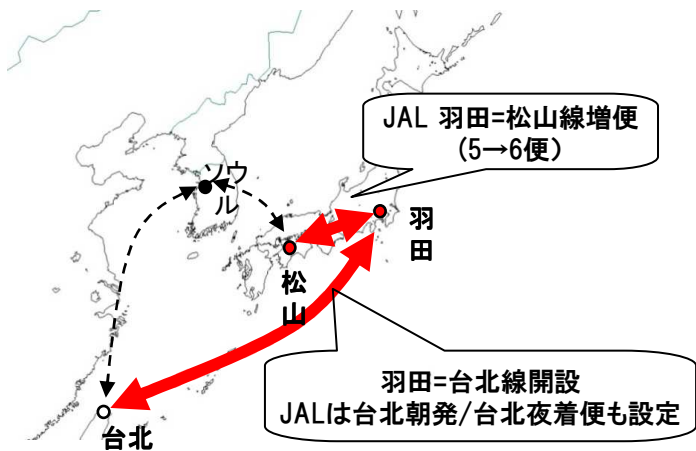
- 羽田=松山線を5便から6便に増便し多頻度化。
- 台北発着旅客にとって利便性の高い台北朝発(8:45)/台北夜着(21:00)のダイヤで羽田=台北線を開設。
- 国際線・国内線を双方向でスムーズに接続させ、通し運賃の設定等により利便性を向上。

台北⇒羽田⇒松山

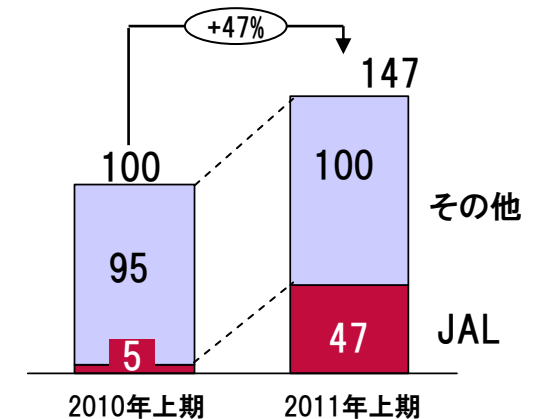
2011上期	増便前
JL1461 08:15/09:45	08:30/10:00
JL1463 10:25/11:50	11:05/12:30
JL030 08:45/12:45	
JL1465 13:05/14:30	13:30/14:35
JL1467 15:10/16:35	
JL1469 17:30/18:55	16:05/17:30
JL032 15:30/19:30	JL1471 19:15/20:40
	19:15/20:40

松山⇒羽田⇒台北

増便前	2011上期
08:10/09:35	JL1460 08:00/09:25
10:50/12:15	JL1464 10:25/11:50
13:20/14:45	JL1466 12:30/13:55
	JL1468 15:15/16:40
16:50/18:15	JL1472 17:20/18:45
18:30/19:55	JL1476 19:40/21:10
	JL039 18:25/21:00



松山=台北需要



(Data Source : MIDT 2010年上期=100とする)

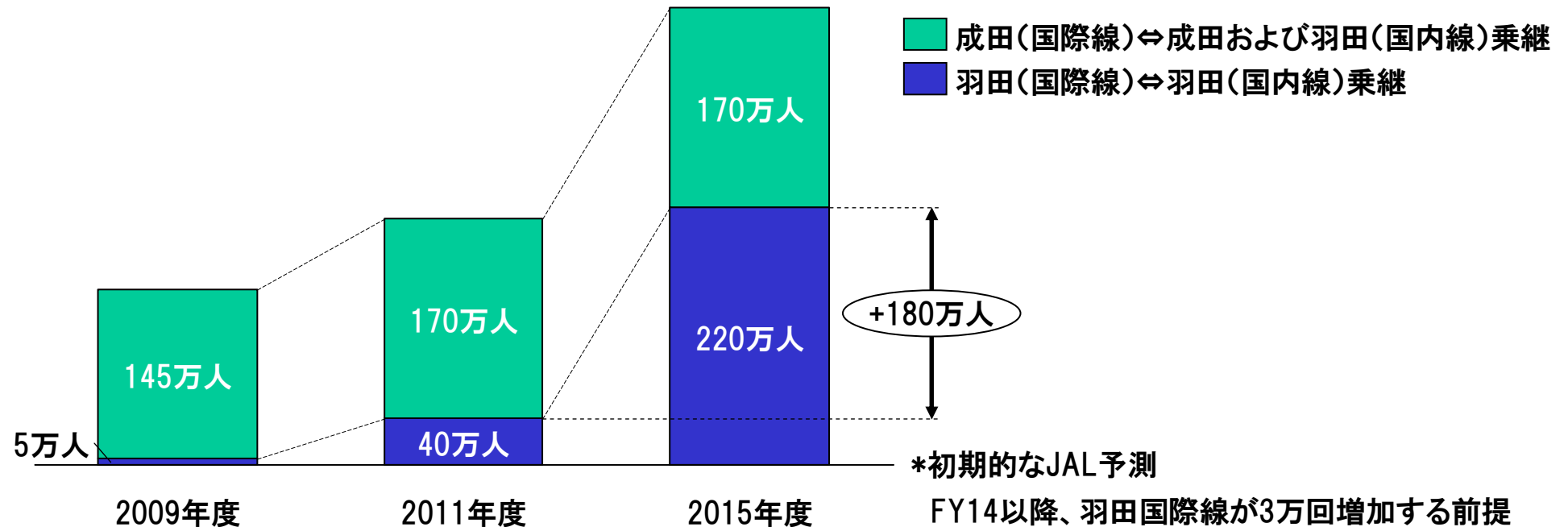
訪日旅客にとって利便性の高い国際線にスムーズな乗り継ぎができる国内線を組み合わせることで、国内線総需要を喚起している。また、羽田空港のハブ機能向上(他国経由需要の奪取)にも貢献している。

2. JALグループの配分に対する考え方について

国内線総需要喚起の可能性

羽田国内線、国際線の拡大に伴い、事例のようにスムーズな内際乗り継ぎを拡充し、堅調に伸びる諸外国の訪日需要を取り込むことが期待できる。

内際乗継による国内線旅客数の見通し



結果として、国内線総需要拡大を実現し、地方活性化に貢献することができる。

2. JALグループの配分に対する考え方について

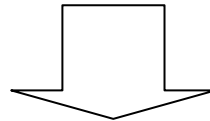
JALグループの配分に対する考え方

- ① 内際の連携したネットワークを形成することで国内線総需要の拡大を図ることができ、地方の活性化に貢献できる。
 - ② よって、今回は国内線の配分であるが、単に国内線ネットワークの充実として捉えるだけでなく国際線との連携も考慮すべきである。
 - ③ 国民全体の貴重な財産である羽田空港の発着枠は、国益に最も適った国内線総需要の拡大に寄与できる事業者に配分がなされるべきであると考えている。
- ➡ また、航空会社を評価する指標として、「定時出発率」、「安全上のトラブルに関する更なる詳細な評価」、「災害時への対応力」なども併せてご検討頂きたい。

3. まとめ

JALグループの国内線ネットワークについて

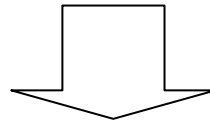
- ▶ JALグループは国内最大規模の地方路線・離島路線を運航し全国的な航空ネットワークを維持・形成している。



JALグループは、今後も国内線ネットワークの拡充により、社会の進歩発展に貢献していきたい。

JALグループの配分に対する考え方について

- ▶ JALグループは利便性が高い国際線ダイヤを活用し、多様な国内路線と合わせてスムーズな乗継を提供する事が可能である。



JALグループは、配分された発着枠を最大限有効に活用し、内際乗継の利便性を向上させることによって、国内線総需要拡大に伴う地方活性化、羽田空港のハブ機能の強化に貢献していきたい。