

羽田発着枠配分基準検討小委員会
～ 当社の基本的な考え方 ～

平成24年8月22日
全日本空輸株式会社

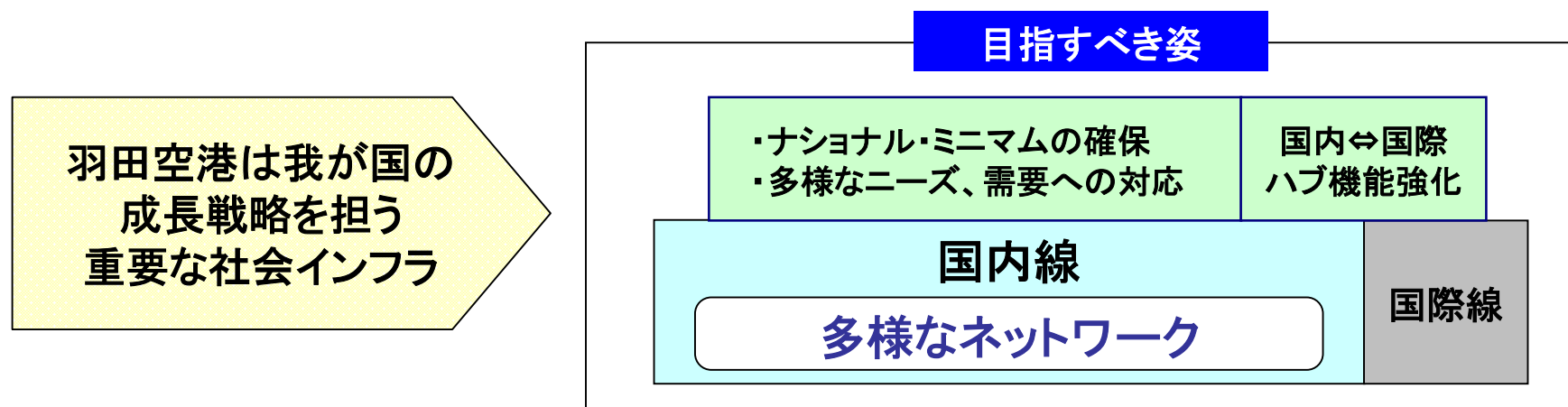


1. 羽田空港の目指すべき姿と今回の発着枠配分の目的

羽田空港は首都圏の基幹空港として、我が国の成長戦略を担う重要な社会インフラであり、この戦略的活用を通じて、

- ① 幹線のみならず、地方路線も含めたバランスある国内路線網の形成を通じて、ナショナル・ミニマムの確保はもとより、多様なニーズ・需要への対応を図ることによって、利用者利便を向上させ、我が国経済の自律的成長を実現する必要がある。
- ② 欧米・長距離アジアを含む高需要・ビジネス路線を中心とした国際線ネットワークと多様な国内線ネットワークの結節点(ハブ)として機能させることにより、海外ハブ空港に対する競争力の向上を図り、世界の経済成長を自国の成長に取り込み、我が国経済の活性化を実現する必要がある。

このような中、国内線においては、増加する発着枠を活用した『多様なネットワーク』の構築・充実を図ることが最も重要である。



2. 今回の発着枠配分基準検討における重点課題 ①

「羽田空港の目指すべき姿と今回の発着枠配分の目的」を踏まえれば、今回増加する羽田空港の発着枠配分基準の検討において考慮すべき「重点課題」は次の2点である。

重点課題1: 多様なネットワークの構築促進

重点課題2: 新規航空会社への優遇配分の見直し

重点課題1

多様なネットワークの構築促進

✦ 航空各社の「多様なネットワークの構築」への貢献度合い(実績評価)に応じて、発着枠を戦略的に配分することで、更なるネットワーク構築のインセンティブとするべきである。

✦ 「1便・3便ルール」について、その対象路線の多くはナショナル・ミニマム確保の観点から必要不可欠な地方路線である一方、その多くは赤字である。したがって発着枠の転用を制限するだけの現行制度から、対象路線を自助努力で運航する航空会社への発着枠の優先配分と組み合わせた制度とすることで、将来にわたって路線維持のインセンティブ^(※1)を働かせることが必要である。

※1: インセンティブとしては本来、離島路線に導入されている「補助金制度」の対象路線拡大も検討されるべきであるが、国・自治体の財源の確保等、課題が多く、実現は困難、もしくは時間を要するものと思料する。

資料1 羽田空港における各社運航状況の比較

【2011年度実績】

項目		ANA	JAL	既存新規4社					
				SKY	ADO	SNA	SFJ		
運航路線数		36	34	15	8	5	5	3	
内、単独運航路線数		14	9	0	0	0	0	0	
便数シェア	マーケットシェア	全線	39%	41%	21%	8%	4%	5%	4%
		幹線(千歳、伊丹、関西、福岡、沖縄)	38%	38%	24%	13%	6%	0%	5%
		高需要地方(年間100万人以上)	33%	41%	26%	5%	0%	14%	7%
		中需要地方(年間40万人以上)	37%	50%	13%	5%	8%	0%	0%
		小需要地方(年間40万人未満)	65%	31%	5%	0%	5%	0%	0%
	各社内シェア	幹線(千歳、伊丹、関西、福岡、沖縄)	36%	34%	43%	65%	51%	0%	42%
		高需要地方(年間100万人以上)	28%	33%	41%	20%	0%	100%	58%
		中需要地方(年間40万人以上)	20%	25%	13%	14%	39%	0%	0%
小需要地方(年間40万人未満)		16%	7%	2%	0%	10%	0%	0%	
1便あたり座席数		303	227	170	177	198	154	146	
1便あたり旅客数		184	143	128	155	145	98	97	

- ✧ 需要規模別の路線運航状況(便数シェア)を見ると、航空会社ごとに特徴が見受けられる。
- ✧ 多様なネットワークの構築の観点からは、幹線から小需要路線まで、幅広い展開が求められる。

資料2 1便・3便ルール対象路線・便数と旅客実績

【2011年度実績】

対象路線	旅客数 (千人)	利用率	対象便数(往復/日) ※配分ベース		(参考) 羽田以外の 就航路線数・便数※	備考
			ANA	JAL		
庄内	338	65%	3		—	
佐賀	277	57%	3		—	
鳥取	264	57%	3		—	
三沢	247	70%		3	—	
八丈島	176	58%	3		—	補助金あり
能登	135	56%	2		—	
石垣	117	73%		1.3	5路線29便	複数社乗り入れ空港
大館能代	99	51%	2		—	
稚内	98	63%	1.3		3路線4便	
南紀白浜	84	54%		3	—	
中標津	79	61%	1		1路線3便	
奄美大島	72	63%		1	8路線18便	
宮古島	71	64%		1	2路線22便	複数社乗り入れ空港
山形	63	69%		1	—	
石見	58	56%	1		—	
紋別	37	47%	1		—	
久米島	10	76%		0.3	1路線7便	
大島	9	24%	1		—	補助金あり
三宅島	5	40%	1		—	補助金あり
合計便数			22.3	10.6		
路線数			12	7		

【参考】
代替交通との
所要時間比較

東京～石見

航空路
:1時間30分

代替交通
:約4時半

東京～紋別

航空路
:1時間45分

代替交通
:約5時間

※2012年6月ダイヤ

➤ 1便・3便ルール対象路線はすべて年間旅客数40万人未満の路線で、その多くは10万人未満であり、利便性の高い代替移動手段がなく、ナショナル・ミニマムの位置づけが強い路線が多い。

➤ よって、将来にわたって路線の維持が可能な制度へと改善する必要がある。

2. 今回の発着枠配分基準検討における重点課題 ②

重点課題2

新規航空会社への優遇配分の見直し

➔ 2000年7月の新B滑走路供用開始以降の10年あまりの間、大手航空会社の発着枠の増加が35便^(※1)であったのに対し、新規航空会社には86便^(※2)が配分されてきた。

この新規航空会社への優遇配分により、当初の目的(競争促進・経営基盤の強化)は達せられたものと認識している(現在、既存新規4社の羽田の便数シェアは20%超、競合路線のみでは35%)。

※1: 2005年には、大手航空会社から発着枠の回収、新規航空会社への配分も実施された。

※2: 暫定配分の内際乗継改善枠(閑空枠)4便分を含む。

➔ 一方、優遇配分を受けた既存新規4社の参入・増便は、幹線・高需要路線に過度に集中しており、

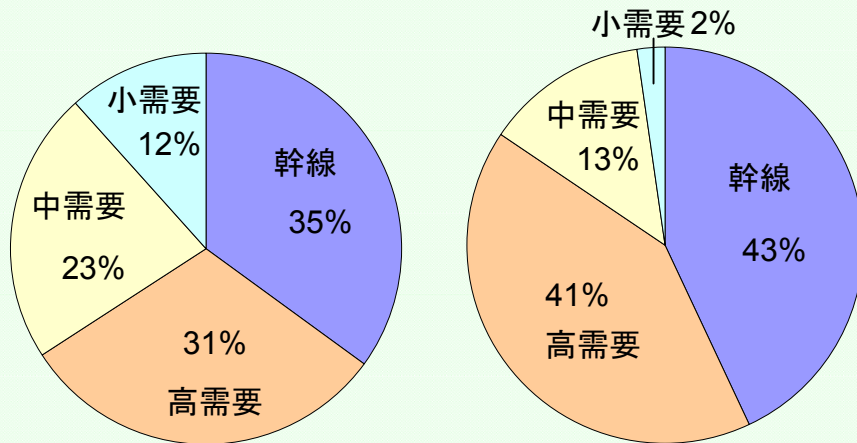
①羽田空港において期待される『多様なネットワークの構築』への貢献度合いは低い。

②大手航空会社の内部補助による低収益・赤字地方路線の維持が困難になりつつある面もある。

➔したがって、今回増加する発着枠については、既存新規4社への優遇配分を前提とせず、「多様なネットワークの構築」などの評価に基づく配分を行うべきである。

資料3 羽田空港における需要規模別の各社運航実績と多様なネットワークの構築

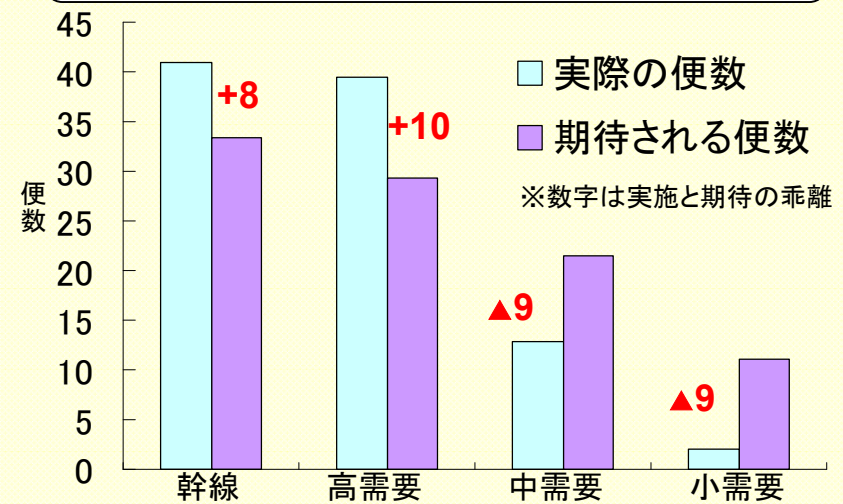
羽田発着の需要規模別の便数シェア



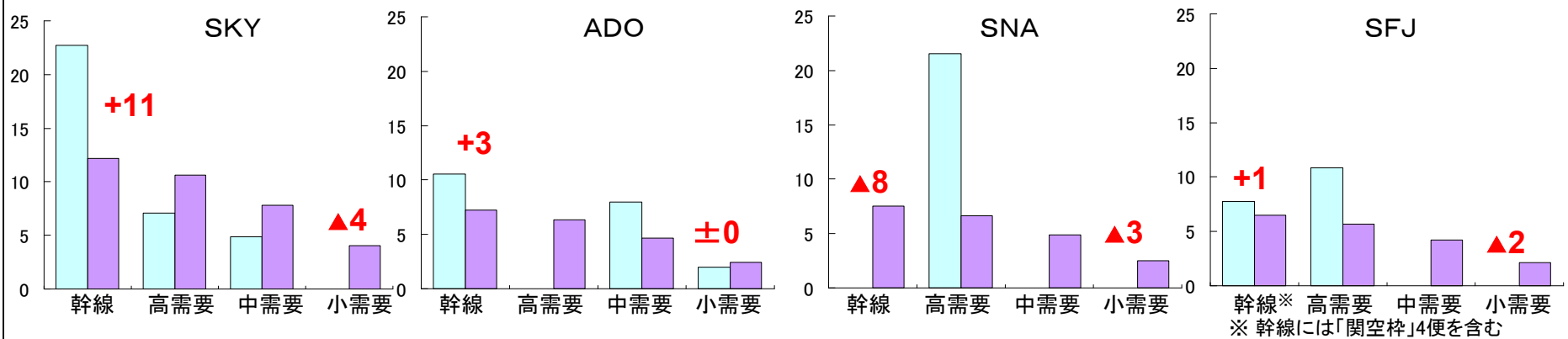
大手2社 既存新規4社

※ 2011年度実績、需要規模の区分は、P3 資料1と同様

既存新規4社に対して
大手2社と同様の便数シェアを期待した場合

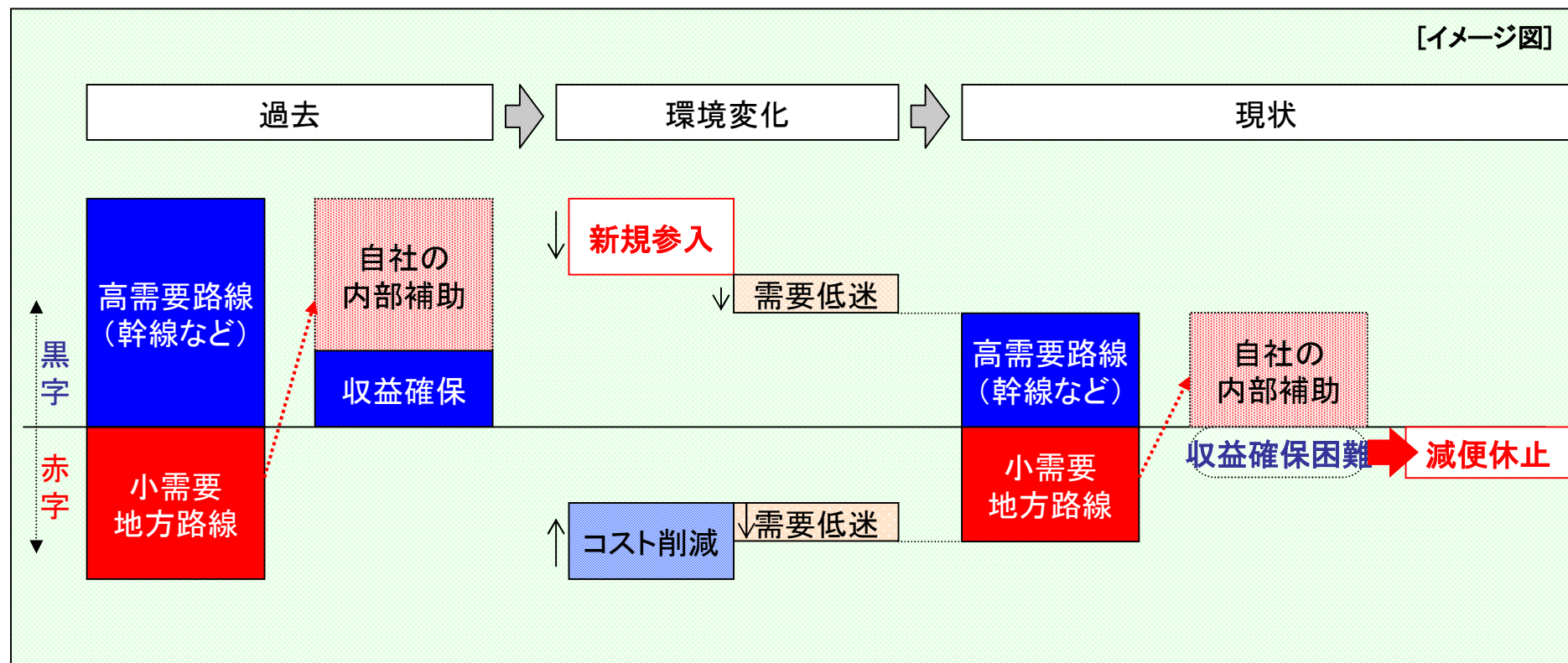


各社内訳



➤ 既存新規4社は大手2社に比べて、期待されるような「多様なネットワークの構築」が行われておらず、各社毎にその評価を行うべきである。

資料4 地方路線ネットワークの収支上の維持(内部補助)について



- 過去は、高需要路線の黒字分にて、地方路線の赤字を「内部補助」していた。
- 現在は、新規航空会社の幹線・高需要路への参入や、国内線の需要低迷などによる収入の低下により、地方路線の赤字額を「内部補助」できなくなっている。

3. 評価方式について ①

(1) 評価方式に関する課題と改善点について

- 評価方式については、透明性確保の観点から継続実施すべきと考えるが、従来から評価項目の事前明示によるコンセンサス形成や定量化が不十分との課題認識があり、抜本的な見直しも含めた検討が必要。
- 従来から設定されている「安全」「多様なネットワークの形成」に関する評価項目について、評価指標・基準の妥当性を十分に精査、必要な改善を実施した上で、評価のウエイトを高めるべきである。
- 実績だけでなく、今後の事業計画も評価の対象とする場合、航空各社の過去の事業計画の実現度合い、継続性について評価を行った上で、信頼にたる航空会社の事業計画のみを加点評価すべきである。

(2) 各社の評価を行う上での留意点

- 既存新規4社を大手航空会社と同様に評価方式の対象とし、新規と大手間で比較評価する場合、以下の観点で注意が必要である。

① 「過去からの改善度合い」を評価する項目については、原則、比較評価の対象外とする。(図1を参照)

例) 羽田の幹線以外比率の増加

⇒ 従来から幹線以外の路線に就航している大手と既存新規4社の比較は適切でない。

② 事業規模等による「指標の相対化」を行う。

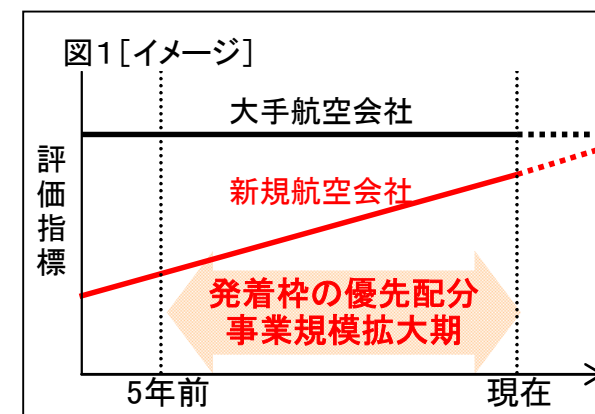
例) 安全上の支障を及ぼす発生件数

⇒ 事業規模(運航便数)等に占める割合とする。

③ 評価の意図とデータ中身(実態面)に乖離がないかの確認する。

例) 低需要路線(年間10万人以下)の定義

⇒ 代替空港(伊丹と神戸等)は競合路線と見なし、需要を合算すべき。(真に低需要路線かどうかを精査)



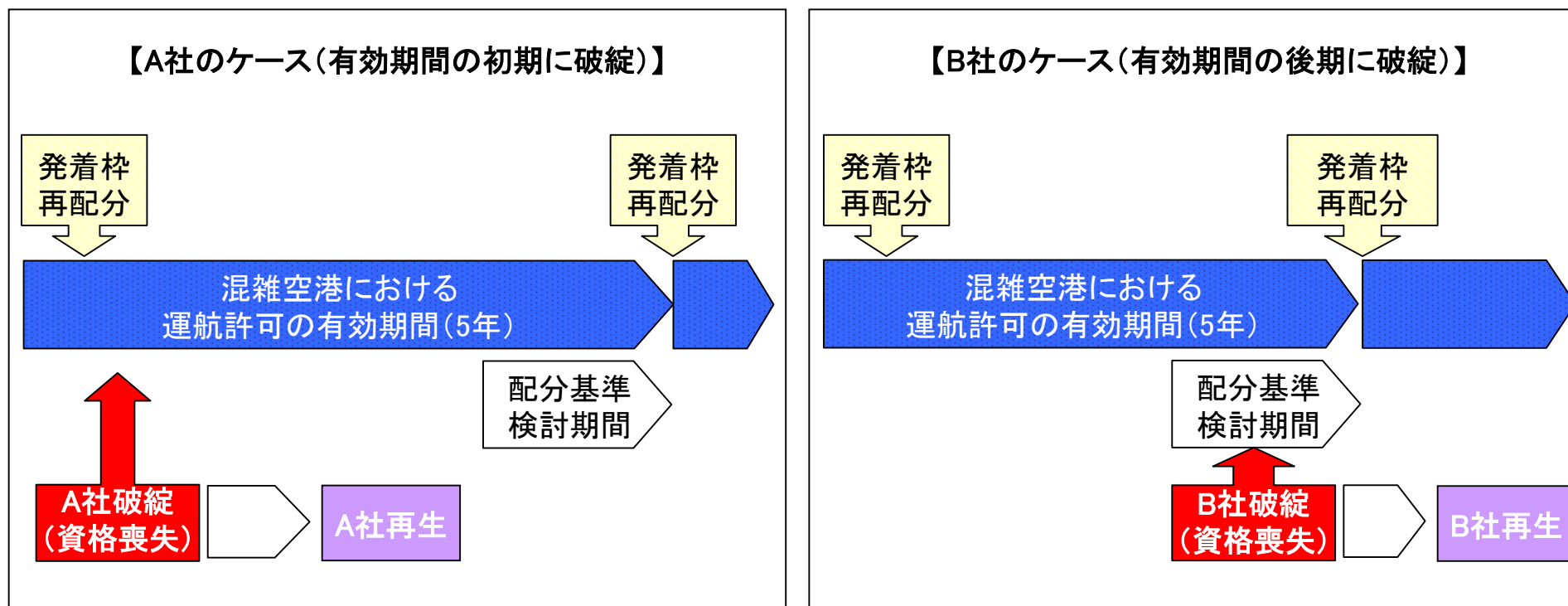
- また基準値を定めて評価を行う場合も、基準値を満たしているか否かの判断だけでなく、基準値からの乖離の度合いについても、適時・適切に考慮すべきである。例) 羽田の幹線以外の便数割合が50%を超えていること

3. 評価方式について ②

(3) 経営破綻事業者の取り扱いについて

- 本邦航空事業者は混雑空港を使用して運航を行う場合、国土交通大臣の許可を受けなければならないが、その許可は、『競争の促進、多様な輸送網の形成等を通じて利用者の利便に適合する輸送サービスを提供するものであること等当該混雑空港を適切かつ合理的に使用するものであること。(航空法第一百七条の三第3項)』等の基準によって行われることが定められており、国民の重要な財産である羽田空港をはじめとする混雑空港の発着枠を適切かつ合理的に使用することは、本邦航空事業者が混雑空港の発着枠配分を受ける大前提となっている。
- しかし通常、航空事業者が破綻した場合には、資金繰りを支えるスポンサーが現れない限り、当該事業者は航空機の運航に関わる諸費用を支払うことが出来ず、「運航停止」に陥ることになる。つまり破綻した事業者は、国民の重要な財産である混雑空港の発着枠を適切かつ合理的に使用することが出来なくなるため、混雑空港の発着枠配分を受ける資格を喪失したと見なすことが妥当である。
- また、破綻した事業者が実際には公的支援によって運航停止を免れたとしても、そもそも公的支援の目的が「運航停止による国民経済の混乱を回避する」ものである以上、運航停止が回避されるのは当然の帰結であり、運航停止を免れた事実を以って、当該事業者が混雑空港の発着枠を適切かつ合理的に使用していたものとみなすことはできない。
- 当該破綻事業者に対しては、少なくとも破綻後初回となる発着枠配分においては、法に基づいて当然に事業者に期待された責務を全うできなかったものとして、適切に評価に反映すべきである。

資料5 経営破綻事業者に対する、破綻後初回となる発着枠配分の考え方について



→ A社、B社ともに経営破綻し、混雑空港の発着枠配分を受ける資格を喪失した場合、「資格喪失」という事象がいつ発生したのかというタイミングの違いだけで、事業者に対する評価が変動してしまうと、各事業者に対する適切な評価が出来ず、結果として希少な資源である混雑空港の発着枠配分を歪める可能性があるため、同一評価期間内で破綻したA社とB社の評価結果に相違があってはならない。

4. 個別課題について

(1) 市場メカニズムの導入(スロットオークション)について

- 市場メカニズムの導入(スロットオークション)については、透明性の確保や航空会社の事業展開の自由度の向上等が図られる可能性があることから、検討すべき課題と認識している。
- しかしながら、実際の導入に当たっては、次のような技術的課題もあり、これらの課題の解決策について十分な議論が尽くされるべきものと思料する。
 - ・オークションで取得したスロットと、既に航空会社が無償で取得しているスロットの区別が困難。
 - ・企業体力の強い(資金力がある)企業によるスロットの寡占。
 - ・入札コストの運賃への転嫁のおそれ。
 - ・低需要路線の補助希望額のオークションについて、既に運航中の低需要路線(主に1便・3便ルール)との整合性・公平性が確保できない。

(2) 地域の努力への政策的対応について

- 地域(地方自治体等)と航空会社のWIN-WINの関係を前提に、地域の路線維持や誘致、利用促進等の努力や提案に応える政策的な制度や配慮が検討されるべきである。具体的には以下のとおり。
 - ・政策的に使用用途が定められている発着枠については、現状の使用状況等を評価し、地域のニーズや提案に応じて、より使いやすいルールへと変更を行うことも検討すべき。
 - ・「1便・3便ルール」について、地域の工夫や提案に応じて、柔軟な対応を行えるようにすべき。
 - ・前回、地域の努力に配慮し、地方ネットワーク維持の観点から政策的に配分された「年間40万人未満の4路線向けの出発枠」について、当該路線の安定維持の観点から、ペアとなる到着枠も含めて継続使用が可能な措置を図るべき。

～ 終わりに ～

安定的な航空輸送サービスの提供と多様なネットワークの維持・充実を目指して

- ✦日本の航空業界は、LCCの日本市場への本格参入、首都圏空港(羽田・成田)の増枠、オープンスカイの進展等、大きな変革期を迎えております。この変革を通じ、国の成長戦略に資する航空業界の発展、および航空ネットワークの拡充が図られなければなりません。
- ✦一方、近年においては、航空会社間の競争激化や経営再建を背景に、地方ネットワークを中心とした、大幅な減便、休止が行われてきました。よって、これからの変革期を迎えるにあたっては、改めて公共交通機関としての役割を認識し、安定的な航空輸送サービスを提供していく必要があります。
- ✦ANAは今後も、ご利用者や関係者のご期待に応えるべく、国民の財産である羽田空港の発着枠を最大限有効に活用し、安定的な航空輸送サービスの提供と、多様なネットワークの維持・充実に貢献してまいります。

以上

参考資料1 東日本大震災への対応～公共交通機関として～

東日本大震災による交通インフラの損壊を受け、震災直後からの航空臨時便設定による高速輸送手段の確保と仙台空港の早期復旧に向けて全社をあげて対応した。

- ・震災の翌日から福島空港への臨時便を運航し、東京等からのハンドリング応援体制を整え、1日最大18便を運航し、需要に対応。（震災時点、福島空港へのANA定期便は未就航。グループ会社のハンドリング体制あり）
- ・仙台空港の復旧について、震災翌日の3月12日に東京からのサーベイ・スタッフを現地に派遣、翌3月13日には仙台空港に入り、国交省、自治体と連携を図り、4月13日の暫定ターミナルによる運航再開を実現。
- ・ANA未就航の山形空港に体制・設備（簡易カウンター設置、ハンドリング機器の搬入等）を構築し、3月29日から臨時便の運航を開始。
- ・救出、医療支援者への渡航協力（約90路線、7,000席）、救援物資の輸送協力（約80トン）を実施。

<東日本大震災時における臨時便運航実績>

路線		便数	提供座席	旅客数	運航期間
仙台	羽田	84	14,028	12,041	4/13～4/26
	伊丹	582	100,278	71,167	4/21～7/24
	中部	176	30,659	14,687	4/27～7/24
	千歳	178	31,103	27,621	4/27～7/24
小計		1,020	176,068	125,516	
福島	羽田	104	23,742	11,026	3/13～4/10
	伊丹	48	7,968	3,734	3/12～3/31
	中部	62	7,064	2,343	3/13～3/31
	千歳	24	1,776	598	3/13～3/24
小計		238	40,550	17,701	
山形	伊丹	192	33,648	12,867	3/29～5/22
	中部	110	19,288	6,406	3/29～5/22
小計		302	52,936	19,273	
中部	新潟	2	148	36	3/19
総計		1,562	269,702	162,526	

- ・上記の他、義援金に加え、仙台・福島におけるB787震災復興フライトや、除雪車を使用した給湯（入浴施設提供）活動、福島・茨城の県産品の販売支援等のボランティア活動等を精力的に実施。

参考資料2 羽田空港における各社運航実績詳細(2011年度)と既存新規シェア

※需要規模(年間旅客数)順に記載(左上→右下)

需要規模	路線	旅客数(千人)	利用率	往復便数/日(年間実績平均)						既存新規4社シェア
				ANA	JAL	SKY	ADO	SNA	SFJ	
幹線・高需要	新千歳	8,530	69%	17	16	9	11			37%
	福岡	7,346	65%	18	17	10			4	28%
	沖縄	4,899	67%	10	13	4				14%
	伊丹	4,805	63%	15	15					
	鹿児島	2,081	63%	6	8	3		4		34%
	熊本	1,783	61%	5	7	3		4		36%
	広島	1,775	58%	9	8					
	小松	1,454	62%	5	6					
	長崎	1,314	58%	4	6			4		28%
	松山	1,301	59%	6	6					
	宮崎	1,229	57%	5	6			7		38%
	北九州	1,068	60%		4	1			11	75%
	高松	1,065	55%	6	6					
	大分	1,048	60%	4	6			3		23%
関西	1,035	58%	5	3	0			4	34%	
中需要	函館	967	68%	3	3		2			26%
	岡山	850	59%	5	4					
	神戸	817	75%	3		5				62%
	秋田	789	66%	4	3					
	高知	762	56%	4	5					
	富山	715	65%	6						
	山口宇部	713	55%	5	4					
	徳島	701	56%	3	6					
	旭川	661	75%		4		3			43%
	青森	530	73%		6					
	帯広	493	63%		4		3			43%
	出雲	452	67%		5					
	釧路	414	69%	2	3					

需要規模	路線	旅客数(千人)	利用率	往復便数/日(年間実績平均)						既存新規4社シェア
				ANA	JAL	SKY	ADO	SNA	SFJ	
小需要	女満別	391	70%		3		2			40%
	米子	370	62%	5						
	庄内	338	65%	4						
	佐賀	277	57%	4						
	鳥取	264	57%	4						
	三沢	247	70%		3					
	八丈島	176	58%	3						
	能登	135	56%	2						
	石垣	117	73%		1.5					
	大館能代	99	51%	2						
	稚内	98	63%	1.3						
	南紀白浜	84	54%		3					
	中標津	79	61%	1						
	奄美大島	72	63%		1					
	宮古島	71	64%		1					
	山形	63	69%		1					
	石見	58	56%	1						
紋別	37	47%	1							
久米島	10	76%		0.1						
大島	9	24%	1							
三宅島	5	40%	0.3							
合計		52,596	64%	178	189	35	21	22	19	競合路線 既存新規 4社シェア
各社シェア				39%	41%	8%	4%	5%	4%	35%
				79%		21%				

: 既存新規4社参入路線