

第2回小委員会追加質問に対する航空会社回答

1. 航空会社と地域とが主体的に協力し、工夫を行って路線を維持している具体的事例
2. 地域と航空会社とのパートナーシップにより航空路線を維持し、輸送サービスの確保をめざすということについての考え

第2回羽田小委員会の追加質問に対する弊社回答について

2012年9月7日
日本航空株式会社

1: 航空会社と地域とが主体的に協力し、工夫を行って路線を維持している具体的事例についてご紹介願いたい

需要喚起による事例

- ・ 総需要喚起施策の事例
自治体と提携し各地域の魅力を集中的に発信する地域活性化プロジェクトである「JAPAN PROJECT」を実施中。
※ 「JAPAN PROJECT」概要
プロジェクト期間: 2011年5月以来毎月展開。2012年9月現在で計17地域を紹介。
主な内容: ○機内紙、HP、機内ビデオで地域紹介
○国内線ファーストクラス機内食、ラウンジでご紹介
○オリジナルツアー、プレスモニターツアーの設定
2012年6月「JAPAN PROJECT 出雲」その後L/Fが好調に推移。
- ・ 利用促進施策の事例
「出雲だんだんキャンペーン」
島根県と空港周辺自治体が低需要時期の航空利用の促進を目的にチラシを作成、配布。

地域による経済的支援による事例

- ・ 着陸料減免の深堀による支援事例
「羽田＝南紀白浜線」、「羽田＝女満別線」等
- ・ 二次交通の支援事例
「山形空港」、「帯広空港」は駐車場代が無料
- ・ 自治体独自のスキームによる支援事例
「伊丹＝但馬線」
機材をご地元にご購入頂き、当該路線使用に関わるリース料を全額免除。
運航に際して赤字部分を自治体(兵庫県)が全額補填。

2: 地域と航空会社とのパートナーシップにより航空路線を維持し、輸送サービスの確保をめざすということについて、どのようにお考えかご提示願いたい

1のように航空会社・地域がともに収入面、費用面の両面について努力し、両者がともに発展するような関係を構築することが重要であると考えている。

以上

航空会社と地域とが主体的に協力し、工夫を行って路線を維持している具体的事例

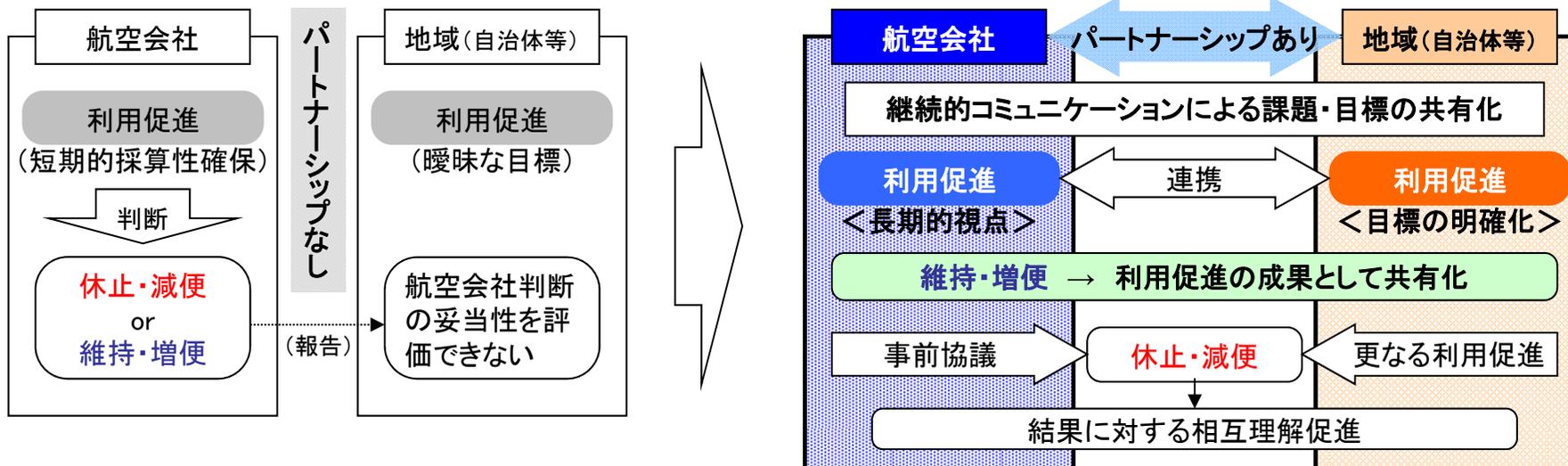
■地域の利用促進への取り組みとANAの連携事例

空港	地域の利用促進取り組み例	自治体と連携したANAの利用促進例
佐賀	<input type="checkbox"/> 事業所として佐賀空港を積極利用する「マイエアポート宣言」を推進(各種特典有) (現在マイエアポート宣言事業所は1,030社。宣言後の事業所利用者は約40%増加) <input type="checkbox"/> 県庁100人チーム、営業専門員(7名)による営業活動 <input type="checkbox"/> リムジンタクシーやレンタカーキャンペーンなどのアクセス対策	<input type="checkbox"/> 「マイエアポート宣言」事業所への営業活動の実施 <input type="checkbox"/> 佐賀県職員(営業専任)と連携し、戦略・効率的な旅行代理店営業の実施
鳥取・米子	<input type="checkbox"/> 「うっとり鳥取キャンペーン」(第6弾) ・ANAと共同で特別キャンペーンサイト「ANA鳥取美人物語」の立ち上げ ・首都圏での広告展開、PRイベントの開催	<input type="checkbox"/> 鳥取県と共同で「うっとり鳥取キャンペーン」を展開。 (企画立案、全体統括)
石見	<input type="checkbox"/> 旅行商品の企画造成支援(各種特典)や乗り合いタクシー等の2次交通対策 <input type="checkbox"/> 「サポーター企業」登録企業へ一定回数以上の利用で航空券購入等の助成 <input type="checkbox"/> グループ利用者や羽田経由乗継利用者への特典付与キャンペーン	<input type="checkbox"/> 地域と連携し、体験型の旅行商品造成とテーマ型イベントの開催 (サイクリング、地元活動クラブ交流、キッズ・親子プログラム)
大館能代	<input type="checkbox"/> ANAと連携した新たな需要の開拓 <input type="checkbox"/> 大館能代出発便欠航時(濃霧等)に秋田空港までの無料バス運行	<input type="checkbox"/> 大館市の地域産品開発・体験型ツーリズム等の実施による活性化支援
庄内	<input type="checkbox"/> 特定便を一定回数以上利用した個人・企業への助成 <input type="checkbox"/> 庄内～羽田経由の乗継の旅行商品への助成 <input type="checkbox"/> 特定便利用による旅行商品への助成	<input type="checkbox"/> 左記告知のための旅行代理店への同行セールス <input type="checkbox"/> 乗継利用の旅行商品の造成
福島	<input type="checkbox"/> 県内テレビで定期的に空港PR、乗継専門利用PR番組の放映 <input type="checkbox"/> 福島空港ファンクラブの設立(メールマガジン、DM等)	<input type="checkbox"/> 就航地でのプロモーション活動、県内企業同行セールス <input type="checkbox"/> 乗継利用の旅行商品の造成
静岡	<input type="checkbox"/> 空港、就航地でのPRイベントの開催や旅行商品造成、広告及び販売支援 <input type="checkbox"/> 企業に対する静岡空港を利用した出張経費の助成 <input type="checkbox"/> 札幌＝沖縄間の往復静岡経由旅客への乗継特典の提供(お弁当・県産品)	<input type="checkbox"/> 空港、就航地PRイベントへの参加、協力 <input type="checkbox"/> 静岡発単独パンフレット「しずおかーな」の造成や、各種特典の周知
北海道内	<input type="checkbox"/> 旅行商品の企画造成支援による稚内・利尻・礼文への誘客(稚内) <input type="checkbox"/> ANAと連携した地元情報発信による空港利用促進(中標津) <input type="checkbox"/> 航空利用者(個人・団体)向けの助成や空港アクセスバスの無料化(紋別)	<input type="checkbox"/> 自治体と連携した旅行商品造成とWEB・新聞等を使った宣伝活動 <input type="checkbox"/> WEBを活用した地元の魅力を紹介と旅行商品作成
(参考) 地域航空	離島路線については、地域(自治体)が出資する地域航空会社による安定的な運航が必要。 ANAにおいても長崎県等出資(ANAも一部出資)の地域航空会社「オリエンタルエアブリッジ」社に対し、長崎県からの協力依頼を受けて、コードシェア等の営業・業務提携を行い、離島路線の安定維持に貢献している。	

※上記はあくまで事例であり、上述した地域(空港)においても他の取り組みがあり、また他の地域(空港)でも様々な利用促進が行われている。

地域と航空会社とのパートナーシップにより航空路線を維持し、輸送サービスの確保をめざすことについて

地方ネットワークの維持において、地域の協力、パートナーシップは非常に重要な要素である。



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。(第2回小委員会 ANA提出資料より抜粋)

【参考】近年開港した地方空港への就航状況

No.	空港名	開港日	就航状況	
			ANAグループ	羽田乗り入れ他社
1	庄内	1991年10月	○	—
2	福島	1993年3月	○	ADO
3	石見	1993年7月	○	—
4	但馬	1994年5月	—	JAL
5	大館能代	1998年7月	○	—
6	佐賀	1998年7月	○	—

No.	空港名	開港日	就航状況	
			ANAグループ	羽田乗り入れ他社
7	能登	2003年7月	○	—
8	神戸	2006年2月	○	SKY
9	静岡	2009年6月	○	—
10	茨城	2010年3月	—	SKY
11	岩国	2012年12月	○ (予定)	—

ANAは地域とのパートナーシップを柱に、近年開港した多くの地方空港において、開港以来運航を継続している。

羽田発着枠配分基準検討小委員会 追加質問に対する回答

スカイマーク株式会社
常務取締役 有森 正和

1. 航空会社と地域とが主体的に協力し、工夫を行って路線を維持している具体的事例

① 神戸空港

各社の便が輻輳する朝晩の混雑時期に、それまでは手荷物検査ゲートが混んで、空港内は搭乗者で溢れ、便の遅延が発生するなど、運航に支障をきたし減便の必要がありましたが、神戸市と航空会社が問題点を整理し、例えば神戸空港（神戸市）にゲートを新設していただくなど施設インフラ整備により、便を維持あるいは増便も可能な体制となりました。

② 茨城空港

通常の施設の整った空港ですとコストが高く採算に合いませんが、PBB（搭乗橋）もなく、簡素な作りの茨城空港であり、空港ハンドリングも茨城県と話し合い、支店の経費が安く抑えられるよう施設等を合理的に整備していただき、運航の維持ができています。加えて、東京駅から茨城空港まで直行便でバスを出し、その運賃も航空機利用者なら 500 円という施策など、交通インフラ整備により空港への集客効果のある施策を、茨城県は取っています。

2. 地域と航空会社とのパートナーシップにより航空路線を維持し、輸送サービスの確保をめざすということについての考え

① 上記の通り、パートナー同士で工夫し協力し合うことによって、路線を明確に収益路線化し、地域にとっても航空会社にとっても必要な路線として、輸送サービスの確保・維持・拡大をしていくことは、今後の航空ネットワーク発展の為には必須のことだと思います。

② 但し、どのように努力しても採算に合わない低需要路線は、別の考え方が必要と思います。航空会社が不採算となった路線を維持することは、現在、GDP の高成長は見込めず、かたや燃料代が高止まりしているなど業界として経済的に厳しい環境下でもあり、また今後、日本の航空業界は、単位当たり運航コストの安い海外の航空会社、または海外の航空会社からの支援を受けた国内の航空会社との競合が激しくなる状況下では、容易ではありません。地域が航空ネットワークを維持する必要があるならば、航空会社の運航は、その地域との共同の事業として、よく話し合う必要があると考えます。

以 上

1. 航空会社と地域が主体的に協力し、工夫を行って路線を維持している具体的な事例

- ✓ 当社は「北海道の翼」として、「航空ネットワークの拡充」をもって地域ニーズの具現化を後押しすることにより、「地域との共存」並びに「当社事業の発展」を目指してまいりました。
- ✓ 直近の事例として、2011年3月に就航した「羽田=帯広線」における取り組みをご紹介します。

羽田=帯広線の事例

〈地域のニーズ〉

- ➔ ダブルトラッキング化による航空運賃の引き下げ - 2003年から就航要請を継続
- ➔ 「フードバレーとかち構想※¹」実現による地域活性化
 - 企業誘致には空のアクセス充実が不可欠

※¹ 食産業や試験研究機関を集積して産業・地域振興を図る戦略

〈当社のニーズ〉

- ➔ 北海道と首都圏の利便性向上を通じた事業基盤の更なる強化
- ➔ 十勝の潜在的需要・産業振興への期待、地域貢献を始めとする企業理念の実現

地域の就航要請に加え、当社事業基盤が一定程度整ったことから、前回の羽田増枠時に路線開設を決定

※ 2011年3月 新規就航(3往復/日) → 震災影響が残る中で路線総需要は増加

但し、路線維持に向けた懸念材料も存在

- (例) 十勝管内人口減による市場規模の縮小
道東自動車道全面開通に伴うマイナス影響
新千歳空港へのアクセスが向上することで帯広空港利用者が流出(ストロー効果)



フードバレーとかち

◆ 総需要の変化

単位(人)	参入前	参入後	増加率
羽田-帯広	470,005	493,254	105%

※「参入前」は就航月を含む前12カ月間、「参入後」は就航翌月からの12か月間

路線維持に向けて

〈地域の取り組み例〉

- ➔ 帯広空港における施設・機材等の援助・着陸料の減免措置 といった経済的支援に加え、
- ➔ 十勝管内産業団体・帯広市など52団体による自発的な需要掘り起こし
 - 「AIRDOを応援する会」の運営
- ➔ 帯広市による企業・周辺自治体に対する継続訴求(ダブルトラッキング化・当社就航)
- ➔ 首都圏地区における観光プロモーション、コンベンション誘致

〈当社の取り組み例〉

- ➔ オープンジョー型運賃※² 設定による道内周遊需要創出 - ストロー効果の緩和
 - ※² 往復の区間が異なる場合でも利用できる往復運賃で、国内線では当社のみが設定
- ➔ 旅行会社向け研修旅行の実施(毎年) - 旅行需要掘り起こし策
- ➔ フードバレーとかちマラソン(本年11/4 初開催)
 - 当社提案、イベント開催を通じフードバレー構想を広く周知
- ➔ 当社初の外航チャーター便ハンドリングを実施 - インバウンド取り込み支援



地域との連携の下、同様の取り組みを就航各路線で実施



2011年3月26日 十勝毎日新聞



首都圏旅行会社十勝観光研修の様子

2. 地域と航空会社とのパートナーシップにより航空路線を維持し、輸送サービスの確保を目指すことに関する当社見解

- ✓ 弊社は地域とビジョンを共有し路線維持を図ることが重要と考えており、利用促進補助といった短期的な施策のみならず、ビジョン実現に向けた体系的な取り組みを進めています。(例：北海道との包括連携協定)
- ✓ 幹線・高需要路線以外の路線では地域との連携が路線維持の鍵となるため、発着枠の配分に当たっては、地域航空ネットワーク維持・拡充に対する各社の考え方や、過去の撤退状況等を勘案すべきと考えます。
- ✓ 当社は「北海道の翼」として、引き続き就航地域に対するコミットメント(路線維持)を果たすと共に、地方路線(非幹線)の充実を積極的に進めてまいります。

1. 航空会社と地域とが主体的に協力し、工夫を行って路線を維持している具体的事例についてご紹介願いたい。

①当社の特徴

- 当社株主の71%は九州の企業・個人(自治体含む)であり、地域の声が経営に反映されやすい仕組みになっております。
- 従って、羽田と結ぶ当社路線はすべて九州の地方空港となっており、地域の皆様から愛されると同時に、多大なる貢献を致しております。

②地域との共存共栄を図る上での当社の役割

- 「地場の企業」として、地域の皆様の声をよく聞きながら活動をおこない、地域活性化に貢献していくこと。
- 当社の特徴である地域との距離の近さから、地域ならではの情報や価値観といったものを、航空利用者や全国の方に発信していくこと。

③地域との共存共栄による主な取り組み事例

(ア)地域の特産品を伝える

- ▶ 機内サービス・機内販売における地域とコラボした特産品の提供
九州産アゴだしスープ及び熊本県産のくまもと茶を提供。
宮崎県産「トロピカル紅茶」・鹿児島県産「鹿屋のぼら」沖縄県「琉球ハーバルミスト」等を機内販売商品化。

(イ)地域の農産品を伝える

- ▶ 食を通じたコラボレーションによる地域農産物の市場認知度向上
地産地消を推進し地域の活性化に努めるシェフ奥田政行氏が監修するLA SORA SEED(ラ・ソラシド)^(※)と提携し地域の食材(宮崎県産 佐土原なす)を提供できる仕組みを構築。 (※)東京スカイツリー「ソラマチ」にあるレストラン

(ウ)地域の魅力を伝える

- ▶ 機体を活用した地域振興プロジェクトの実施
第1号は宮崎県綾町「綾 ユネスコ・エコパーク」号。1機体1自治体を基本に、1年間機体側面に地名を表示するとともに機内では各自治体の方法で地域をPRする。

2. 地域と航空会社とのパートナーシップにより航空路線を維持し、輸送サービスの確保をめざすということについて、どのようにお考えかご提示願いたい。

地域と航空会社との共生があつて路線は維持され、利用者利便が確保されます。
上記の通り、当社はこの10年間、地域との共生を目指して事業を行って参りました。このような地道な努力をサポートするような政策議論がなされることも必要と考えます。

以上

平成24年9月7日

株式会社スターフライヤー

第2回羽田小委員会の追加質問に対する回答

1：航空会社と地域とが主体的に協力し、工夫を行って路線を維持している具体的事例についてご紹介
願いたい。

①機体ペイントによる内陸乗継ぎ推奨

関西国際空港株式会社（現：新関西国際空港株式会社）とタイアップによるスターフライヤー機体ペイントを行い内陸乗継ぎ便PR。

（第1回羽田検討小委員会 資料2 65ページ参照）



②北九州空港貨物拠点化利用促進

旧北九州空港2005年度貨物取扱量 375トン/年

⇒ 新北九州空港2011年度貨物取扱量 13,594トン/年

※ 約3.6倍に拡大。内10,264トンがSFJの取扱量。

（第1回羽田検討小委員会 資料2 71ページ参照）

2：地域と航空会社とのパートナーシップにより航空路線を維持し、輸送サービスの確保をめざすとい
うことについて、どのようにお考えかご提示願いたい。

地域と航空会社が合意して行っているのであれば特段意見はない。ただし合意内容に透明性は必要と認識。

以上