九州地域における協業効果試算

資料1　国土交通省

○ シミュレーション概要

【前提条件】

対象エリア：九州（JAC、AKX、ORC、AMX路線）
（JAC：日本ｴｱｺﾐｭｰﾀｰ、AKX：ANAｳｨﾝｸﾞｽ、ORC：ｵﾘｴﾝﾀﾙｴｱﾌﾞﾘｯｼﾞ、AMX：天草ｴｱﾗｲﾝ）

機材数　：１４機（地域航空全体で機種が統一され共通事業機化もされるものとする。）

路線　：・現在運航中の生活路線は原則として維持する。
・基地集約のため全機一定期間内に鹿児島空港に回航させる。

【協業効果として期待されるもの（ある程度推計可能なものに限定）**】**

① 配置部品合理化による費用減

② 人員合理化による費用減（一社化の場合には「高々調整」の影響を加味）

③ ANA・JAL双方からのコードシェアによる収益増

なお、路線・便数・提供座席数等の変動は少ないため、これらの変動による収支への影響試算は行わないこととした。

また、九州地域全体で共通事業機化することの効果として、予備機の活用による重整備期間中の運休の回避を外部リソースに頼らずに自ら実施できるようになる効果も期待できるが、外部リソースを活用する場合との差分の数値化は難しいため試算はしていない。

○ 協業効果について

① 配置部品合理化（共同保有、持株会社、一社化共通）

1） Ａ整備以上の整備は主基地にて実施することとし、他の整備基地における部品・機材配置を減らす。

2）上記に加え、機種統一及び部品の共用化による予備部品・機材保有数の合理化を見込む。

② 人員合理化

1） Ａ整備以上の整備は主基地にて実施することとし、各整備基地における整備従事者の配置数を最適化。（共同保有、持株会社、一社化共通）

2）一社化の場合のみ、役員及び間接部門の効率化減を見込む。

3）一社化の場合のみ、人件費の高々調整を考慮。

4）共同保有・持株会社のいずれも新組織立ち上げに伴い要員増となるが、一方で機種統一や経営統合による技術管理業務等の集約・効率化効果と相殺されるものと仮定。

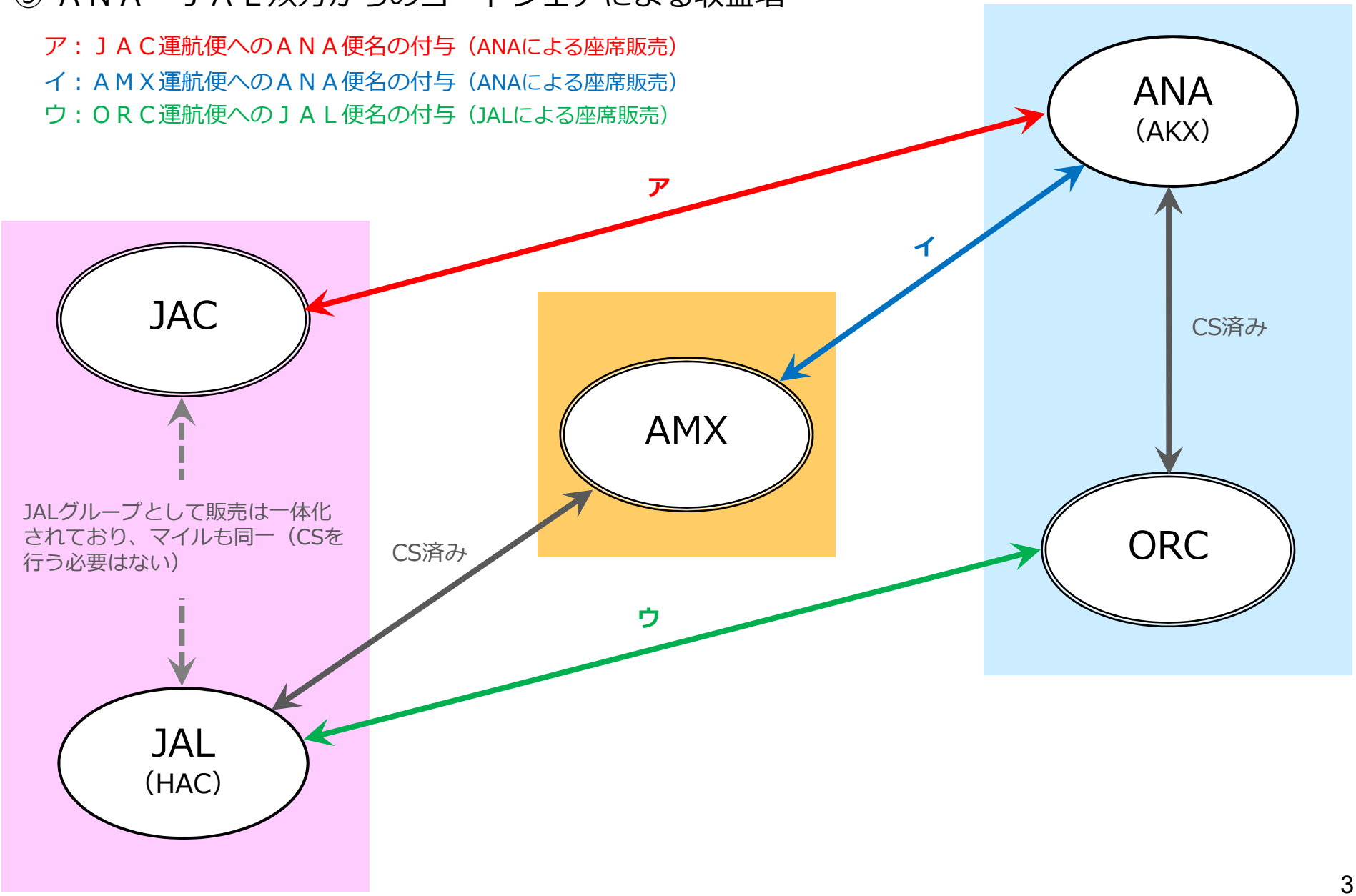
九州地域における協業効果試算

国土交通省

③ ＡＮＡ・ＪＡＬ双方からのコードシェアによる収益増

※コードシェアを「CS」と記載。

ア：ＪＡＣ運航便へのＡＮＡ便名の付与（ANAによる座席販売）
イ：ＡＭＸ運航便へのＡＮＡ便名の付与（ANAによる座席販売）
ウ：ＯＲＣ運航便へのＪＡＬ便名の付与（JALによる座席販売）



九州地域における協業効果試算

国土交通省

③ ANA・JAL双方からのコードシェアによる収益増

コードシェアの可否は、当該路線における収益増効果だけでなく、

・システム改修等の初期費用の大きさ
・当該路線を販売網に加えることによる路線ネットワーク拡大効果の大きさ
・便名付与を認めることで、（逆に）競合相手を利することにならないか
・機内サービスその他のグループとしてのブランド戦略

といった様々な要素を考慮する必要がある。

そのため、共同保有組織の場合には、AMX運航便の効果のみ考慮することとした。
（持株会社設立による経営統合又は一社化といった担い手の見直し無しに、JAC便へのANA便名付与、ORC便へのJAL便名付与は容易ではないと考えられる。）

九州地域における協業効果試算

国土交通省

○ 試算結果

今回の試算は、あくまで推計可能な要素のみを考慮して算出したものであり、また、移行に際して生じる追加費用等を含めていないが、協業による利益増への寄与度は、

配置部品合理化による費用減　＜　人員合理化による費用減　＜＜　ｺｰﾄﾞｼｪｱによる収益増

（数千万円/年程度）　（数千万円/年程度）　（数千万~数億円/年程度）

となることがわかった。

これら３つの協業効果を合計すると、機材共同保有組織、持株会社設立による経営統合、一社化（合併）いずれの場合も**年間数億円（経営統合・一社化の場合、永続価値100億円以上）程度の利益増**という結果となった。

また、各組織形態の協業効果の大きさを比較すると、

機材共同保有組織　＜＜　経営統合　＜　一社化

（注：試算の精度を考慮すれば、一社化と経営統合の場合の差異は有意なものではない）

となることがわかった。