

今後の空港政策の課題について

2006年11月29日
全日本空輸株式会社

ANAグループ概要

- 連結対象 : 連結子会社98社、持分法適用会社23社、計121社
- 資本金 : 1,600億円
- 営業成績 : 総売上高1兆3,687億円、営業利益888億円、純利益267億円
- 総従業員数 : 30,322人(うち航空運送事業22,170人)
- 主な事業 : 航空輸送事業、旅行事業、ホテル事業
- 輸送実績 : 旅客49,608千人(国内線45,474千人、国際線4,134千人)
貨物 675千トン(国内線427千トン、国際線249千トン)
- 機材数 : 196機(自社保有109機、リース87機)

B747シリーズ 23機



B767シリーズ 57機



B737シリーズ 30機



B777シリーズ 30機



A320シリーズ 35機

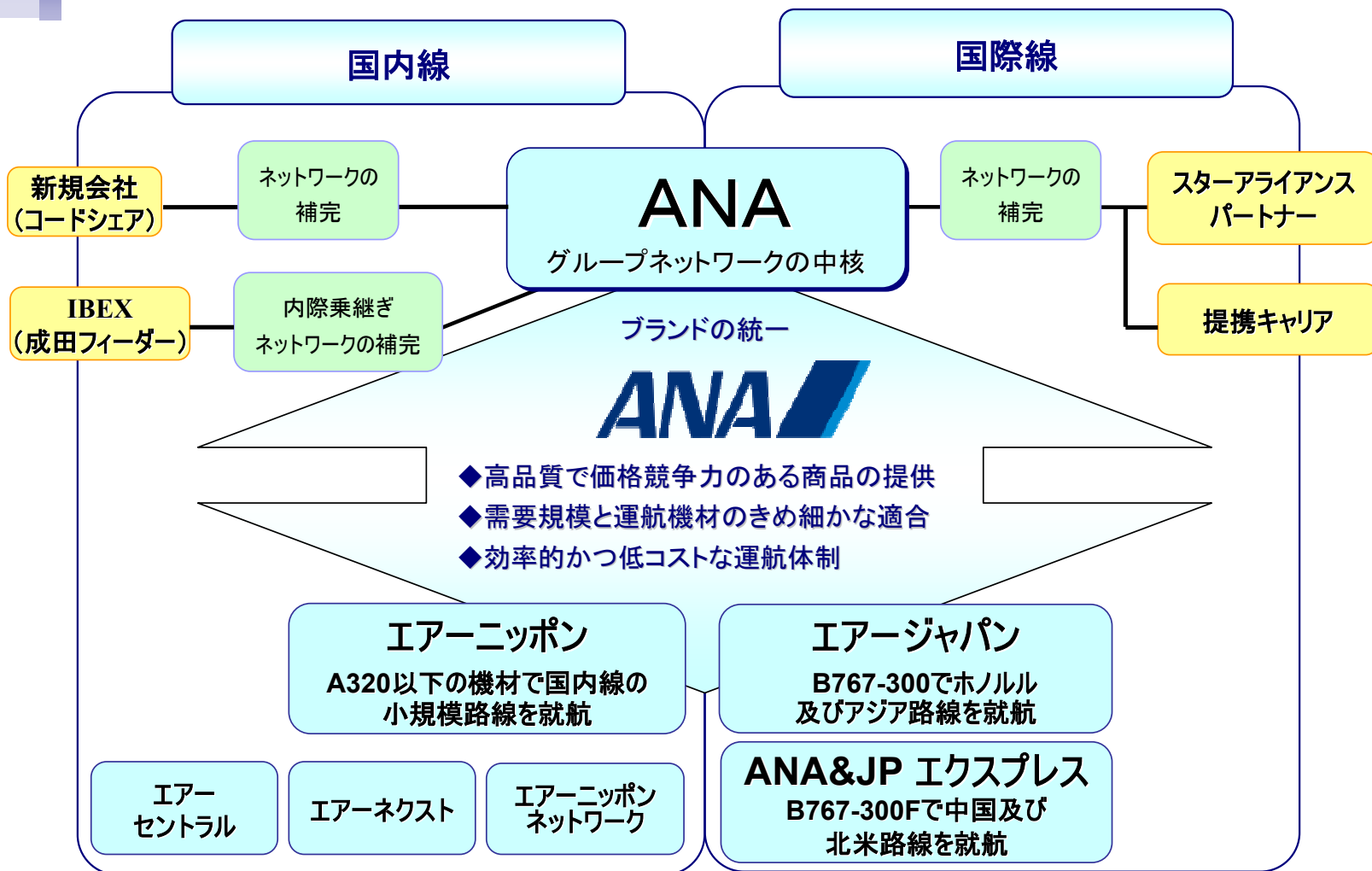


プロペラ機 21機



* 上記はいずれも2005年度実績もしくは2006年3月末現在のデータ

航空運送事業体制

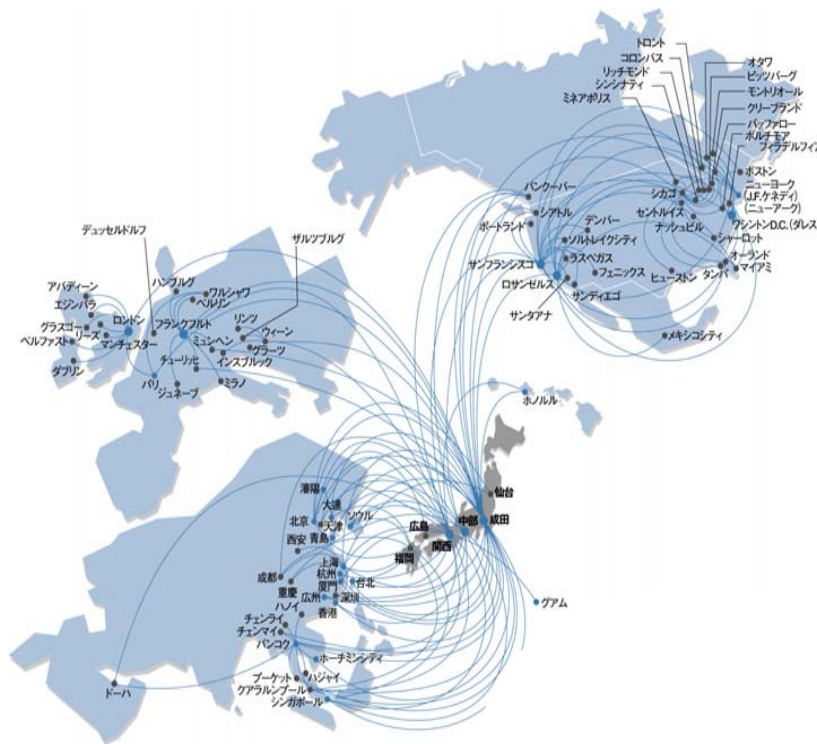
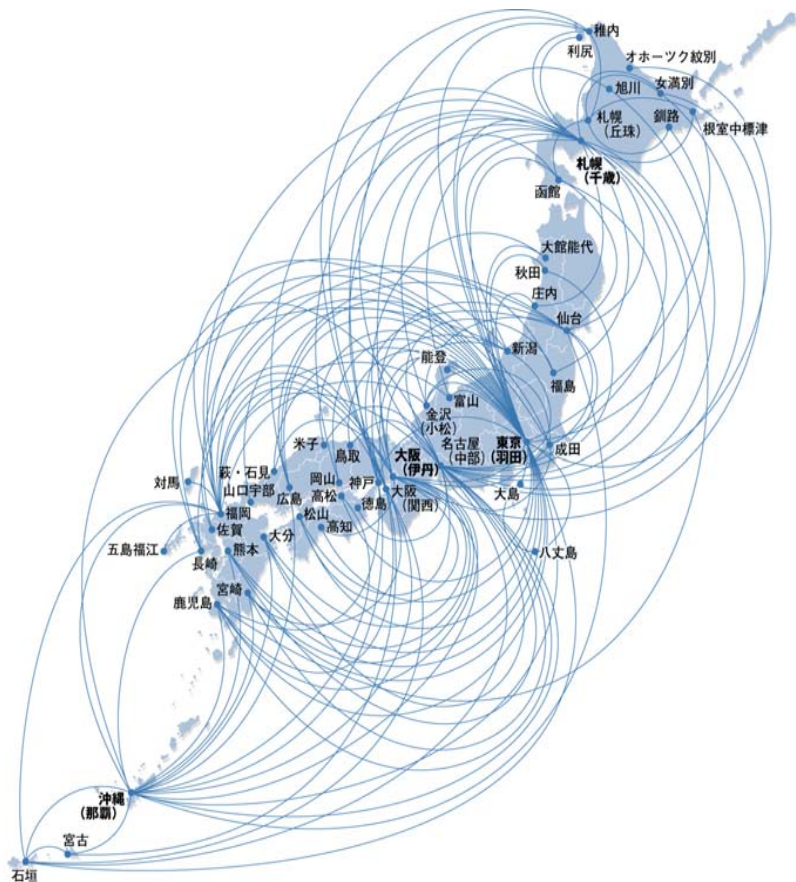


路線ネットワーク図

国内線 旅客便125路線・828便/日
貨物便4路線10便/日

国際線 旅客便39路線・582便/週
貨物便41路線84便/週

*いずれも2006年11月ダイヤ、片道ベース



2006-09年度中期経営戦略

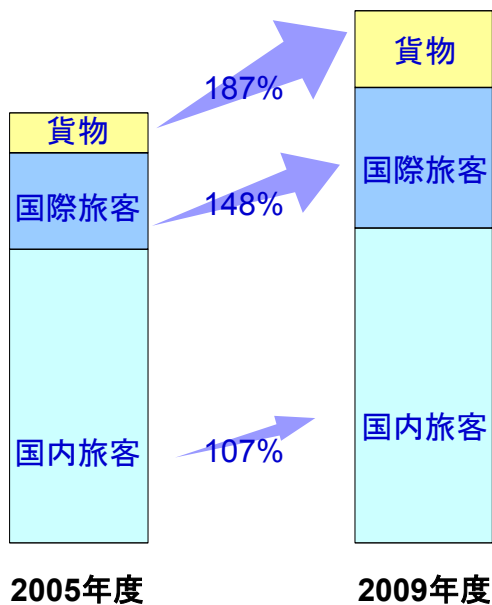
【達成目標】

品質、顧客満足、価値創造の分野で『アジアNO.1のエアライン』になる

【数値目標】

総売上高1兆5,500億円、営業利益1,000億円、純利益420億円

【航空事業分野別売上げの伸び】



【経済性の高い機種への統合】

| | | |
|----------------|--------|--|
| B747-400 | ⇒機種統一→ | 新大型機 *機種未定 |
| B777-300 | | |
| B777-200 | | |
| B767-300 | ⇒機種統一→ | 新中型機 B787 50機発注済み、注1 |
| A321-100 | | |
| A320-200 | ⇒機種統一→ | 新小型機 B737-700 (Next Gen.) 45機発注済み、注2 |
| B737-400 / 500 | | |
| DHC6-300 | ⇒機種統一→ | DHC8-400 |
| DHC8-300 / 400 | | |
| F50 | | |
| B767 Freighter | | 貨物専用機 |

注1



注2

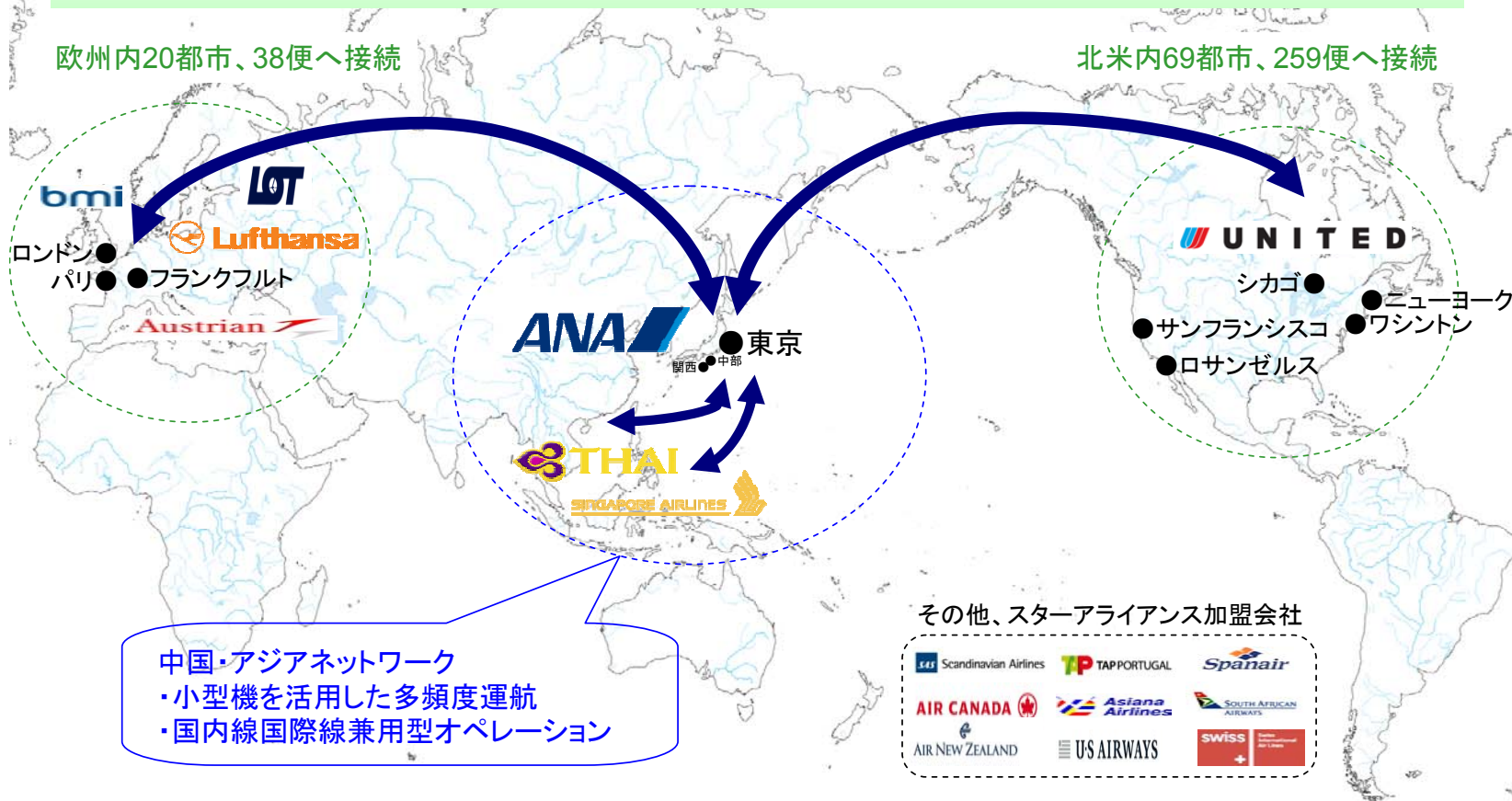


重点戦略: 国際線ネットワークの拡充

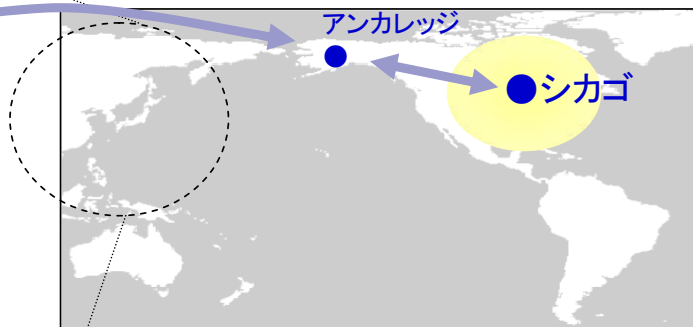
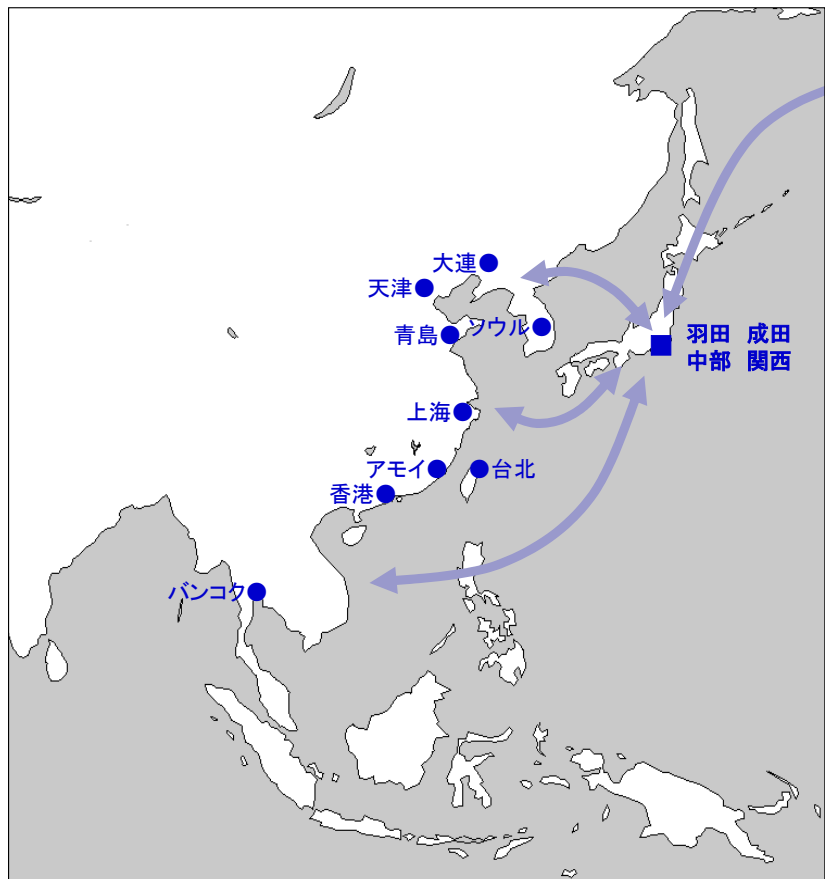
パートナーハブ戦略: スターアライアンス各社の拠点空港への便数増強、接続・以遠旅客の開拓

欧州内20都市、38便へ接続

北米内69都市、259便へ接続



重点戦略: 貨物ネットワークの拡充



貨物専用機の増強

年間1~2機のペース

国際エクスプレス事業への参入

2006年8月 ANA&JPエクスプレス運航

中国・アジアー日本ー北米ネットワーク

2006年10月 シカゴ線開設

政策要望に向けた環境認識

『骨太の方針2006』=新たな挑戦の10年=

★国際競争力の強化

- ・日本のイニシアチブによる東アジア経済圏の構築
- ・経済や情報、文化交流などで日本がアジアと世界の架け橋となる「アジア・ゲートウェイ」構想の推進

★国家財政の再建

- ・歳出・歳入一体改革に向けた取組み、徹底した政府のスリム化
- ・大胆な資産と負債の圧縮、特別会計制度の統廃合

【航空産業の現状】

首都圏の空港は容量が不足しており、サービスやコスト面においてもアジア諸国の主要空港に遅れをとっていることから、わが国の国際競争力を強化するためには、早急に空港・空域の容量を拡大させる必要がある。

一方で、全国的に概成した地方空港及び管制事業の維持運営は、効率化が促進されにくい構造となっていることから、透明性の高い効率的な運営体制を構築し、利用者負担水準の低減につなげることが必要である。

【早急に取り組むべき課題】

<課題1>

首都圏拠点空港の
国際線機能の強化

<課題2>

航空管制の能力強化

<課題3>

空港整備財源の見直しと
効率的な運営体制の構築

課題1：首都圏拠点空港の国際線機能の強化

(1) 成田空港について

■ 22万回にとどまらない、更なる発着枠の拡大

- ⇒首都圏の旺盛な国際航空需要への対応
- ⇒地元との協議を前提とした、1日当たり発着枠の上限や運用時間制限の見直し
- ⇒柔軟なダイヤ設定を可能とする、A及びB滑走路からの同時離着陸の実現
- ⇒大型機による長距離路線の拡充に向けた、滑走路毎の指定運用方式の見直し

■ 空港基本施設の更なる充実

- ⇒航空機の地上走行時間を短縮する誘導路の整備、駐機場の増設

■ 都心からのアクセス改善

- ⇒所要時間の大幅な短縮による利用者利便性の向上、都市・空港の競争力向上

(2)羽田空港について

■40.7万回にとどまらない、更なる発着枠の拡大

- ⇒首都圏の旺盛な航空需要への対応、国際線発着枠の十分な確保
- ⇒A滑走路の延長などによる滑走路処理容量の拡大
- ⇒駐機場、旅客・貨物取扱施設、格納庫等の更なる施設拡充に向けた空港用地の確保

■柔軟な運用ルールの設定

- ⇒昼間時間帯における就航距離制限(ペリメーター規制)の見直し
- ⇒スライディングスケールを導入した、単位時間当たり発着枠の柔軟運用
- ⇒夜間時間帯における発着枠の十分な確保

■国際空港としての更なる機能強化

- ⇒国内線と国際線の簡単・便利な乗り継ぎ機能の整備
- ⇒ピーク時間帯でもスムーズな移動を可能とする都心部とのアクセスの充実

課題2：航空管制の能力強化

■ 空域容量の拡大

⇒ 空港整備と呼応した、航空交通量増加への対応

■ 航空路再編による経路短縮

⇒ RNAVの活用による利便性の向上(時間短縮、遅延軽減)と燃料消費量及びCO2削減

■ 管制処理能力の強化

⇒ 管制サポートシステムの早期導入による生産性の向上

■ 航空交通管理(ATM)センターの機能強化

⇒ 限りある空域の更なる有効活用と国際ATM機能の確立

■ 航空管制インフラコストの削減

⇒ 受益と負担の原則に基づく航空衛星システム等の維持・整備

課題3：空港整備財源の見直しと効率的な運営体制の構築

■ 純粋一般財源の大幅な投入

⇒更なる首都圏空港の整備や地方空港及び管制の機能高度化

⇒テロ・ハイジャックの防止に向けた航空保安の更なる充実などの安全・安心対策の強化

■ 空港及び航空路の整備や維持・運営に関する収支の開示

⇒詳細な情報開示による運営状況や投資判断、料金水準の透明性の向上

■ 事業や施設ごとの独立採算化、将来的な民営化にむけた検討

⇒効率化へのインセンティブが働き、コスト低減と基本品質の更なる向上を可能とする仕組みの検討

■ 利用者負担水準の低減

⇒国が行うべき事業への純粋一般財源の重点配分による、航空機燃料税の税率縮減

⇒管制及び空港事業の効率的運営体制の構築による、着陸料や航行援助施設利用料水準の見直し

以 上