

羽田空港発着枠の配分基準検討懇談会 ～ 当社の基本的な考え方～

平成21年4月21日
全日本空輸株式会社



羽田空港発着枠の配分基準検討懇談会 ～ 当社の基本的な考え方～

1. 基本的な考え方について

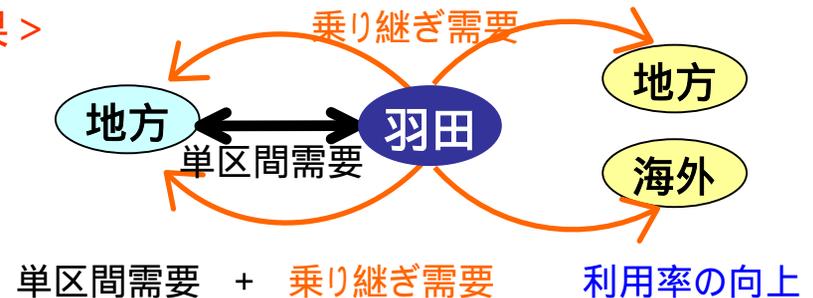
(1) 羽田空港のあり方について

- 国内線と国際線へ発着枠をバランス良く配分し、羽田空港のハブ機能を強化するべき。
- 乗継利便性（国内線 国内線、国内線 国際線）の向上により、新幹線との差別化等も図りつつ、航空ネットワーク全体としての需要の底上げを図るとともに、羽田空港の国際競争力の向上を図る。

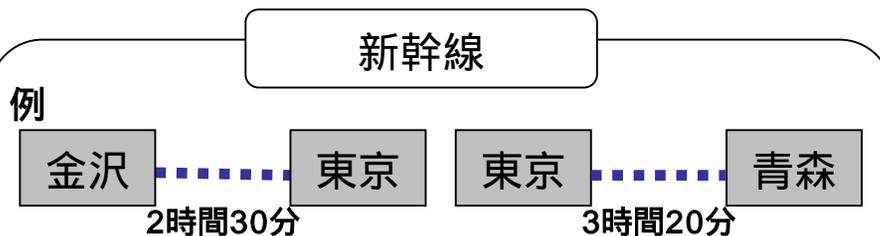
< 羽田空港のハブ機能強化による地方路線への効果 >

単区間需要に加え、乗り継ぎの需要を取り込み、利用率を向上することで、地方路線ネットワークの安定維持・拡大を図る。

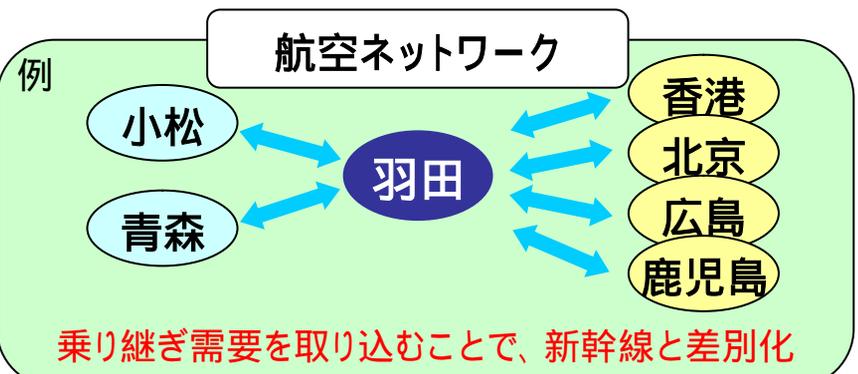
地方どうし、及び、海外と地方との人的・物的交流を促進し、地方の活性化に一助。



< 新幹線との差別化について >



今後の新幹線整備により、単区間需要の航空から新幹線へのシフトは不可避



羽田空港発着枠の配分基準検討懇談会 ～ 当社の基本的な考え方～

(2) 国内線の利便性向上のあり方について

- 今回の増枠を原資とし、適切な多頻度運航化による利便性向上と需要喚起が必要である。
- 但し、小型化多頻度化(特に小型化)については、旅客の利便性や、経済合理性の観点に基づく、地方ネットワークの継続性・安定性を考慮すれば、すべての路線に一律に適用されるものではない為、適合するマーケットはある程度限られると考える。

< マーケット別の多頻度運航シミュレーション ～ 参考例 ～ >

年間旅客数	路線数	座席利用率	座席数/便(平均)	往復便数/日(年間平均)	多頻度運航によるダイヤ利便性の向上	増便規模
500万人以上	4	68%	391	25 ~ 52	(すでに利便性は確保されており、今後の需要動向で対応)	-
100～499万人	13	64%	257	7 ~ 19	基本1日14往復(約1時間に1往復)以上	+26往復程度
30～99万人	15	63%	238	4 ~ 9	基本1日7往復(約2時間に1往復)以上	+20往復程度
30万人未満	17	59%	148	1 ~ 3	(殆ど3便ルール対象の路線であり、今後の需要動向で対応)	-
合計						+46往復程度

「航空輸送統計データ(2007年10月～2008年9月分)」より

基本便数に満たない便は、基本便数まで増便、既に基本便数を超えている路線は現行便数の維持を前提として単純計算。
便数はマーケット(各社計)ベース

多頻度運航による利便性の向上においては、例えば“1時間に1往復以上”、“2時間に1往復以上”、“朝・昼・夕で3往復”など、路線特性にあった便数設計を行うことが必要である。

(注) 上記はシミュレーションはあくまでも前提を単純化した場合の参考例であり、実際には、より細かい需要規模の分類や、路線特性に応じた適切な便数設計を行っていくことになると考える。

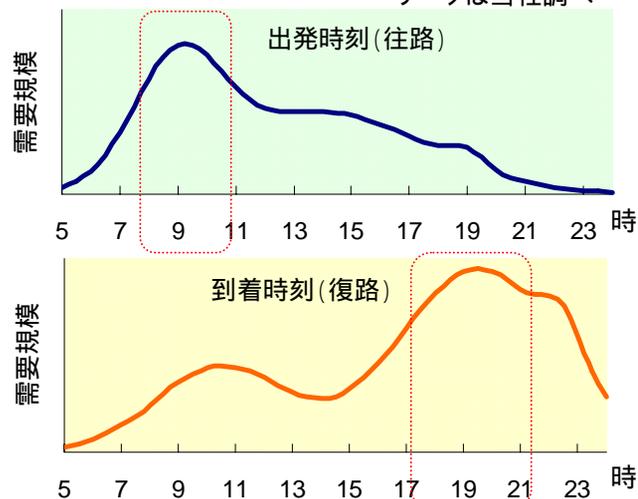
羽田空港発着枠の配分基準検討懇談会 ～ 当社の基本的な考え方～

< 多頻度運航化による旅客利便性の向上と、小型化によるデメリット >

旅客流動が比較的大きく、ビジネス需要が高い路線、特に新幹線競合路線などでは、多頻度運航化により航空需要の喚起効果が見込めるものと考え。但し、全体供給量調整のため、多頻度化とともに小型化を行う場合、朝・夕の高需要時間帯や、団体旅行需要への対応が出来ない恐れがある。

国内線全体の時間帯別需要傾向

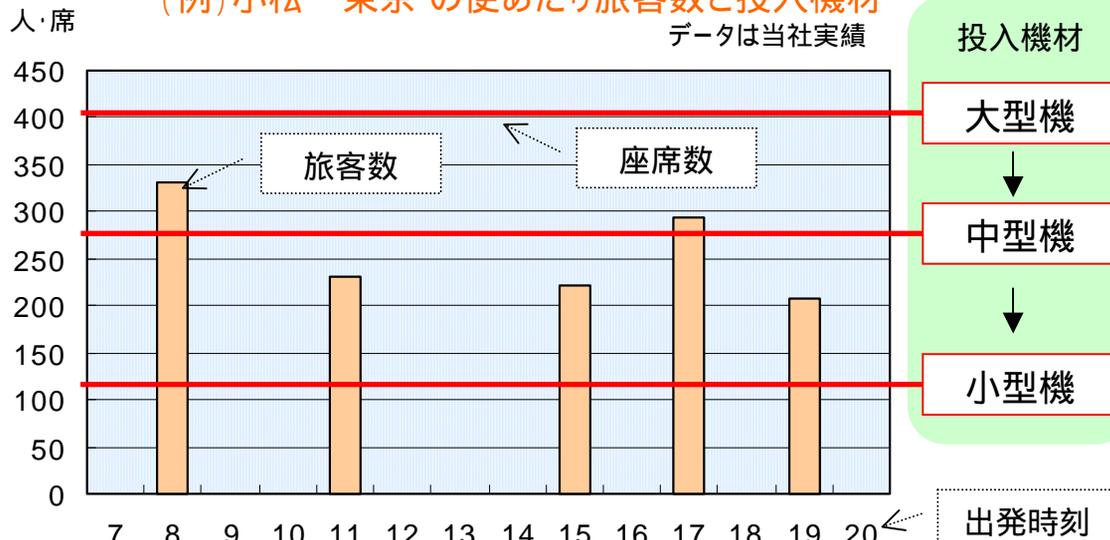
データは当社調べ



朝・夕方時間帯に需要が集中

(例)小松 東京 の便あたり旅客数と投入機材

データは当社実績



小型化を進めた場合、利便性の高い時間帯の需要に対応できない

< 運航機材とコストの関係 >

機種ごとのコスト比較 (B777を100とした場合)

機種	大型機(B777)	中型機(B767)	小型機(B737)
座席数	400席	286席	122席
便あたりコスト	100(基準)	78	40
座席あたりコスト	100(基準)	109	131

BOEING社 提供データに基づく

一般的に小型機ほど1座席あたりコストが上がる為、現状、中・大型機による運航で利用率が高位にある路線は、多頻度・小型化を行うと収益性が低下する可能性がある。



路線ネットワークの安定・維持のためには、経済合理性の観点から、適切な機材・便数設計が必要。

羽田空港発着枠の配分基準検討懇談会 ～ 当社の基本的な考え方～

2. 今回の発着枠配分のあり方について

(1) 地方路線への配慮と権益外便の取り扱いについて

- 今回の発着枠配分では、近年の対応が比較的手薄であった、需要が中規模程度の地方路線への対応に配慮することが望ましい。
- 「権益外便」は、実態として地方路線のネットワーク維持、及び、朝・夜運航ダイヤによる利便性向上に寄与しており、再拡張後に運航が継続できない可能性のある便については、現在の運航会社にあらかじめ発着枠を担保し、運航継続を図る仕組みの構築が必要である。

< 羽田発着路線の前のスロット配分時(H17.4)と現在の比較 >

() 内は権益外便数

路線区分		(貨物便は除く)	平成17年4月	平成21年4月	増減
幹線			159	166.5	7.5
内訳	大手		137 (16.5)	131.5 (16)	-5.5 (-0.5)
	新規		22 (0)	35 (0)	13 (0)
地方路線		1	222	244	22
内訳	大手		197 (0)	201 (12)	4 (12)
	新規		25 (0)	43 (2)	18 (2)
3便ルール(少便数)路線 [すべて大手]			23 (0.5)	23.5 (1.0)	0.5 (0.5)

新規による増便と大手の減便による需給調整の結果、全体として便数は増加している。

大手は、権益外便の活用により、便数を維持している。また新規は「新規優遇枠の使用に係るルール」2の導入もあり、新規の幹線へのシフトに歯止めにより、増便となったものと推定。

3便ルールの導入により、便数を維持。

1: 八丈島線は期間中に4便 3便に減便となったため、H21.4 現在は3便ルール路線であるが、カウント上は地方路線としている。

2: H17年度以降に新規に配分された枠について、羽田空港の着陸料が軽減されている路線に転用する場合を除き、発着枠を回収するルール

羽田空港発着枠の配分基準検討懇談会 ~ 当社の基本的な考え方 ~

< 羽田発着路線毎の需要規模と新規・大手の対応状況 > 「航空輸送統計データ(2007年10月~2008年9月分)」より

No.	路線	年間旅客数 (千人)	往復便数/日 (年間平均)	利用率
1	新千歳	9,671	52	69%
2	福岡	8,256	45	67%
3	伊丹	5,831	29	66%
4	沖縄	5,487	25	70%
5	広島	2,308	15	60%
6	鹿児島	2,289	16	63%
7	熊本	1,878	16	66%
8	小松	1,836	11	65%
9	関空	1,713	19	59%
10	長崎	1,471	12	65%
11	松山	1,450	10	67%
12	宮崎	1,424	16	65%
13	神戸	1,320	11	70%
14	高松	1,274	10	63%
15	大分	1,234	11	63%
16	函館	1,153	7	70%
17	北九州	1,032	15	65%
18	岡山	979	9	71%
19	旭川	978	9	66%
20	富山	925	6	70%
21	山口宇部	838	8	62%
22	秋田	832	7	61%
23	高知	810	8	64%
24	青森	728	6	58%
25	徳島	725	6	60%

年間百万人以上



年間百万人以下

No.	路線	年間旅客数 (千人)	往復便数/日 (年間平均)	利用率
26	出雲	542	5	60%
27	帯広	512	4	64%
28	釧路	510	5	62%
29	女満別	495	5	61%
30	米子	400	5	65%
31	庄内	384	4	57%
32	鳥取	308	4	63%
33	佐賀	217	3	59%
34	三沢	209	3	63%
35	八丈島	189	3	61%
36	能登	158	2	65%
37	南紀白浜	138	3	50%
38	稚内	117	1	66%
39	宮古	104	1	87%
40	大館能代	99	2	54%
41	石垣	97	1	62%
42	中標津	85	1	59%
43	奄美大島	82	1	69%
44	山形	56	1	53%
45	大島	48	2	33%
46	石見	46	1	50%
47	紋別	44	1	48%
48	久米島	13	0.2	57%
49	三宅島	6	0.3	61%

□ : 新規が参入済みの地方路線

■ : 大手が権益外便にて運航している地方路線

赤字 : 3便ルール対象路線

新規航空会社が参入している地方路線は、年間需要100万人以上の高需要マーケットが中心。

大手航空会社は、年間需要100万人以下の地方路線において、権益外便化により便数を維持。

羽田空港発着枠の配分基準検討懇談会 ~ 当社の基本的な考え方 ~

< 地方路線における権益外便運航の経緯 >



国・地方自治体の協力を得ながら、地方空港の運用時間の延長などを実現し、権益外便として運航することで、新規の参入がない、需要が中規模程度の地方路線の維持・拡大を図った。

権益外便は、地方路線を維持・充実させたい“地方”と“航空会社”の工夫と努力の結果である。

羽田空港発着枠の配分基準検討懇談会 ~ 当社の基本的な考え方 ~

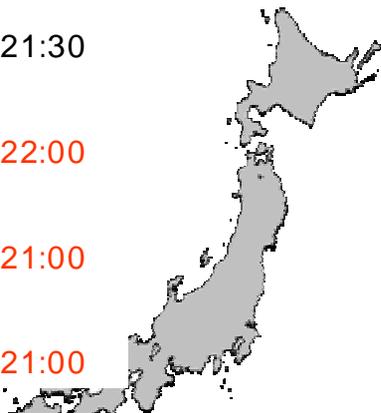
< 地方空港の運用時間拡大の取り組み実績 (ANA就航地) >

【鳥取空港】 時期 平成18年1月1日
変更 7:30 ~ 21:30 7:00 ~ 21:30

【米子空港】 時期 平成18年4月13日
変更 8:00 ~ 21:00 7:00 ~ 22:00

【高知空港】 時期 平成19年4月1日
変更 7:30 ~ 20:30 7:00 ~ 21:00

【佐賀空港】 時期 平成17年10月1日
変更 7:30 ~ 21:30 6:30 ~ 21:00



【秋田空港】 時期 平成18年1月1日
変更 7:30 ~ 21:30 7:00 ~ 21:30

【庄内空港】 時期 平成18年4月1日
変更 8:00 ~ 19:30 7:00 ~ 22:00

【富山空港】 時期 平成18年4月1日
変更 7:30 ~ 20:30 7:00 ~ 21:30

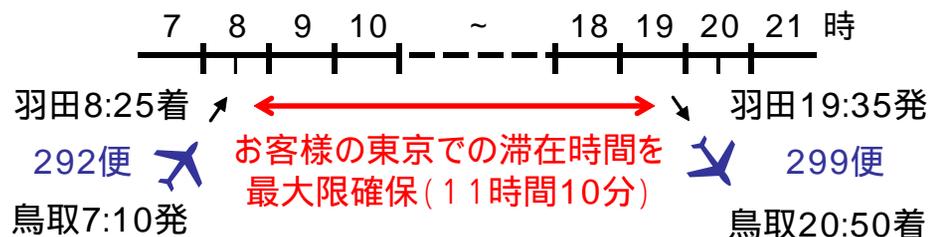
【神戸空港】 時期 平成18年2月16日
変更 7:00 ~ 22:00 (開港日より)

【岡山空港】 時期 平成18年4月1日
変更 7:30 ~ 21:30 7:00 ~ 21:30

運用時間の拡大にあたっては、騒音問題についての地域住民への事前説明など、地元における努力が不可欠であった。

< 権益外便運航による利便性向上 >

(例) 鳥取空港



運用開始時間
7:30 7:00

平成18年1月1日に
運用時間の延長を実施

運用終了時間
21:30

権益外運航便は基本的に地方空港のナイトステイ便となるため、運用時間の拡大とあわせて、お客様の東京での滞在時間を最大限確保することで、地方の利便性の向上にも寄与している。

権益外便の利用率実績 (ANA便)

地方路線の権益外便 (9路線) 合計 : 71%
上記路線の権益外便以外の実績合計 : 66%

ナイトステイ便(往復)の実績(2007年10月~2008年9月)

利用者利便にかなった運航形態

羽田空港発着枠の配分基準検討懇談会 ～ 当社の基本的な考え方～

< 権益外便の運航状況と今後 >

	地方路線			幹線		
ANA	秋田 1便	庄内 1便	富山 1便	札幌 1便	伊丹 1便	
	神戸 1便	米子 1便	鳥取 1便	関西 2便	福岡 1便	
	岡山 1便	高知 1便	佐賀 1便	那覇 3便		
	計 9 便			計 8 便		
JAL	神戸 1便	岡山 1便	徳島 1便	札幌 2便	伊丹 1便	
	高知 1便			関西 2便	福岡 1便	
	計 4 便			那覇 1便		
				計 7 便		
SFJ	北九州 2便					
	計 2 便					
合計	計 15 便			計 15 便		

2009年4月ダイヤに基づく

左記の権益外便の内、赤字の路線については、再拡張後のスキーム変更により出発枠が確保できず、権益外便として運航が出来ない可能性が高い。

< 運航できない可能性 >

地方路線：10路線13便

幹線：2路線4便

事実上の枠の回収

< 権益外便への対応方法について >

権益外便への枠の配慮・担保が無い場合



新規航空会社を含む各社に枠が配分されるため、特に地方路線の権益外便の維持は非常に困難と思われる。

“地方”と“航空会社”の努力の結果である「権益外便」の運航実態に配慮し、再拡張後に運航が継続できない可能性のある便については、現在の運航会社にあらかじめ発着枠を担保し、運航継続を図る仕組みの構築が必要である。

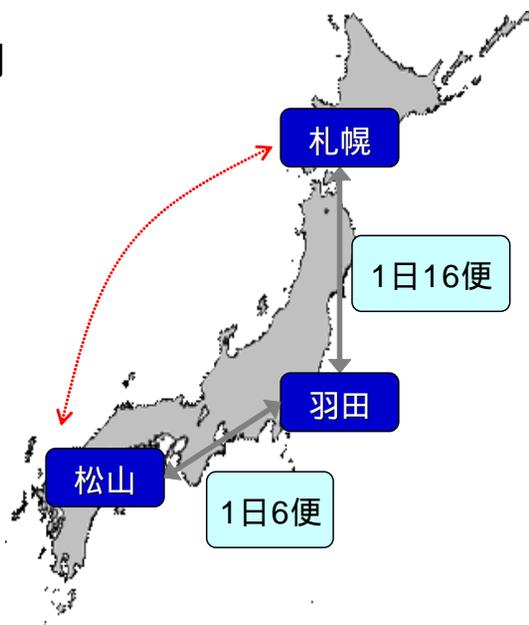
羽田空港発着枠の配分基準検討懇談会 ～ 当社の基本的な考え方～

(2) ネットワークの維持・充実策について

- 現行の「1便ルール」「3便ルール」は、少便数路線の維持に有効に機能している。(P4 参照)
- 但し「1便ルール」等の運用については、直行便の季節運航化や、利便性確保を前提とした経由便化など、路線の維持を図る上では、一定度の柔軟な運用について認めるべきである。
- 「全国的なネットワークの形成・充実の貢献」に係る評価項目の充実の検討においては、地方ネットワークの利便性維持のための「コードシェア便」の確保や、「乗り継ぎ割引運賃」の設定等の企業努力を考慮することが適当である。

< コネクションネットワークと乗り継ぎ運賃の設定 >

(例)



乗り継ぎダイヤの利便向上

+

乗り継ぎ割引運賃

乗継は「不便」「高い」
イメージの払拭

松山 ↔ 札幌				乗継旅割	
便名	出発時刻	経由地・便名	到着時刻	4/1~	
松山		千歳			
582	07:35	東京 57	11:05	18,000	金・土:20,000
584	09:25	東京 63	13:35	19,000	金・土:21,000
1822	09:30	名古屋 705	13:40	20,000	金・土:21,000
590	11:45	東京 67	15:30	18,000	
592	14:25	東京 73	18:30	18,000	金:20,000
1750	15:50	関西 1719	19:05	18,000	
596	16:30	東京 79	21:05	18,000	金:22,000
1828	18:25	名古屋 717	21:50	18,000	
千歳		松山			
50	07:30	東京 585	10:55	18,000	
54	09:30	東京 589	13:40	18,000	
1712	10:30	関西 1747	15:20	18,000	
58	11:30	東京 593	15:20	18,000	
710	14:15	名古屋 1827	17:55	18,000	日:22,000
68	15:30	東京 595	18:55	18,000	金・日:20,000
70	16:30	東京 599	20:30	19,000	日:21,000

羽田空港発着枠の配分基準検討懇談会 ～ 当社の基本的な考え方～

(3) 新規航空会社への配分について

- 競争による旅客利便の向上や、経営基盤の強化という側面から、何らかの優遇措置は適当である。
- 但し、これまでの新規航空会社の路線展開の実績からは、「地方ネットワークの充実」、「多様な輸送網の形成」には寄与していない可能性もあるため、これまでの優遇策の妥当性について、実績を評価した上で、今後の措置(優遇枠数、付帯条件など)について議論することが必要である。

< 航空会社ごとの羽田発着路線網の比較 >

	便数			路線数		
	幹線	地方	幹線比率	幹線	地方	幹線比率
ANA	62	109	36%	5	30	14%
JAL	69.5	115.5	38%	5	29	15%
SKY	21	7	75%	3	2	60%
ADO	10	7	59%	1	3	25%
SNA	0	18	0%	0	4	0%
SFJ	4	11	27%	1	1	50%

2009年4月ダイヤに基づく

「多様な輸送網の形成」という観点からは、路線網の幹線への過度な偏りは望ましくないと考える。

また同様の観点から、羽田発着以外のローカル線の展開についても考慮する必要がある。

3. その他

→ 新規航空会社に対しても、企業努力を促し、利用者利便性を向上する観点から、評価体制を導入することが望ましい。但し、「大手航空会社とは別の評価体系」とし、「配分スロットの活用状況」や、「安定的な輸送サービスの提供に係わる評価項目(会社都合による欠航率等)」を追加することが適当である。

以上