

日本＝アジア地域における共同事業に係る モニタリング計画書

2024年4月15日

全日本空輸株式会社
シンガポール航空

目次

1. 共同事業に係る契約に関する事項.....	3
(1) 申請者の名称	3
① ANA 概要.....	3
② シンガポール航空概要.....	3
(2) スケジュール (JV 契約、JV 開始時期等)	4
(3) JV の背景及び目的.....	4
① JV の背景.....	4
② JV の目的.....	4
(4) JV の対象地域・国、対象路線、対象関連会社.....	5
① 対象地域・国	5
② 対象路線.....	5
③ 対象会社.....	5
(5) JV 事業の内容	5
① ネットワーク・ダイヤ調整.....	5
② 運賃	5
③ マーケティング&セールス.....	6
④ 収入再配分 (レベニューシェア)	6
2. JV により実現されるお客様利便性の向上、及びシナジー効果について	7
(1) JV によりもたらされるメリット	7
① ネットワークの最適化とダイヤ調整によるメリット	7
② 運賃共同設定によるメリット	7
③ マーケティング&セールスにおけるメリット	7
④ 国家間の交流促進	8
3. 対象マーケットの環境について.....	9
(1) 対象マーケットにおける需要、競争状況.....	9
① 日本=シンガポール・他4か国間の需要動向	9
② 日本・東京=シンガポール間、日本=他4か国間のマーケットシェア	9
(2) JV 実施に向けて.....	11
4. 不当な不利益防止のための方策.....	12
(1) 不当な不利益防止に向けた体制構築.....	12
① モニタリング実施・運用体制.....	12
② 社内周知体制	13
③ モニタリング期間	13
(2) 不当な不利益防止のための事前防止措置.....	13
① 事業計画時における提供座席数に係る事前確認.....	13
② 運賃申請・設定時における上限運賃及び運賃条件に係る事前確認.....	14
(3) 不当な不利益防止のための事後的なモニタリング措置.....	14
① 定量面での評価.....	14

② 定性面での評価.....	14
③ モニタリング委員会による不利益防止措置の実効性の評価	15
④ 諮問委員会による不利益防止措置の実効性についての評価	15
(4) 利用者への不当な不利益に係る事象が発生する可能性が高いと判断される場合の対応 方法	15
① 事前防止措置における対応.....	15
② 事後的なモニタリング措置における対応.....	15
(5) 不当な不利益防止措置の航空局への報告.....	16
(6) 利用者への周知・公表方法.....	16
① 不利益防止措置の周知.....	16
② モニタリング評価実績の公表.....	16

添付資料

- ①各路線毎の輸送状況（運航状況、運航会社）2023年12月時点

1. 共同事業に係る契約に関する事項

(1) 申請者の名称

全日本空輸株式会社（以下、「ANA」といいます。）と Singapore Airlines Ltd.（シンガポール航空。以下、「SIA」といい、ANAとSIAを総称して、以下「両社」といいます。）は、対象地域における共同事業（ジョイントベンチャー、以下、「JV」といいます。）の開始を予定しています。

① ANA 概要

（2023年4月1日現在）

①商号	全日本空輸株式会社（ALL NIPPON AIRWAYS CO., LTD.）
②主な事業内容	定期航空運送事業、不定期航空運送事業、航空機使用事業、その他 附帯事業
③本社所在地	〒105-7140 東京都港区東新橋 1-5-2 汐留シティセンター
④代表者	代表取締役社長 井上 慎一
⑤資本金	250 億円
⑥設立	1952 年 12 月
⑦従業員数	12,803 名（2023 年 3 月 31 日時点）

② シンガポール航空概要

（2023年4月1日現在）

①商号	シンガポール・エアラインズ・リミテッド (Singapore Airlines Limited)
②主な事業内容	定期航空運送事業、不定期航空運送事業、航空機使用事業、その他 附帯事業
③本社所在地	シンガポール 819829 エアラインロード 25 エアラインハウス (Airline House, 25 Airline Road, Singapore 819829) （日本国内営業所：東京都千代田区神田錦町 2 丁目 2 番地 1 KANDA SQUARE（神田スクエア）11 階 WeWork 内 シンガポール航空日本支社）
④代表者	最高経営責任者 ゴー・チュン・ポン（Goh Choon Phong）
⑤資本金	71 億 8020 万シンガポールドル（2023 年 3 月 31 日現在）
⑥設立	1947 年 5 月
⑦従業員数	14,803 名（2022 会計年度の平均）

(2) スケジュール (JV 契約、JV 開始時期等)

「日本＝アジア地域における共同事業に係るモニタリング計画書」(以下、「本計画書」といいます。)は、独占禁止法適用除外(以下 ATI といいます。)の認可取得後1年以内を目処に両社が JV を開始することを前提として作成しております。なお、以下のスケジュールは、今後検討を進める中で変更する場合があります。

2020年1月31日 両社が戦略的包括提携契約を締結
2024年4月 日本国土交通省及び関係各国当局からの ATI 認可取得(予定)
上記認可取得後、速やかに JV を開始

(3) JV の背景及び目的

① JV の背景

両社は共にスターアライアンス加盟航空会社として、2004年からインターライン(連帯輸送)およびコードシェア(共同運航)等における協力を継続してきました。他方で、これらの協力体制のみでは、自社運航区間の集客や収入確保を優先することによる販売歩留まりの非効率性、他社運航便利用時における運航会社の違いによる運賃の差異、高需要時間帯にダイヤが集中することによる利便性の限界、乗継便の座席提供や利用者の旅行先選択肢の制約等の問題を解決し得ません。

両社は、日本を含むアジア・太平洋地域において多様化するお客様のニーズに沿ったサービスを提供するために、2020年1月31日の戦略的包括提携契約を経て、JV という提携深化を行うことで最終合意に至りました。

② JV の目的

両社は、日本とシンガポールを含む対象国を結ぶ旅程において、運航会社に関わらず旅客輸送及びその他のサービスを提供すること(以下、「メタルニュートラル」といいます。)により、ネットワークや運賃面の充実・改善、及びサービス品質の向上等の利用者利便の増進を図ることを目的として、JV を開始します。

JV によるメタルニュートラルなサービスの提供により、共同ネットワーク計画の策定、機材の最適化及びダイヤ調整によるお客様の選択肢多様化を実現し、当事者一社では実現し得ない低需要マーケットへの参入など、日本を含むアジア・太平洋市場における両社のネットワーク・シナジーの向上と利用者利便の増進を図ります。また、ANA、SIA の運航便を利用する旅程では共同の運賃設定によりいずれの運航便を利用しても運賃低下につながり、両社の便を組み合わせた旅程が容易にご利用いただけるようになります。

(4)JV の対象地域・国、対象路線、対象関連会社

① 対象地域・国

- 1) 各国当局の認可を前提とし、本JVはANAとSIAの運航便によって結ばれる以下の市場を対象とします。
 - ・日本とシンガポール
 - ・日本とマレーシア、インドネシア、インド、オーストラリア（以下、「他4か国」といいます。）。

② 対象路線

国際線対象区間

- 1) 日本とシンガポール、及び日本と他4か国間の直行便*（以下、幹線といいます。）
- 2) 幹線に接続する、シンガポールと他4か国間の以遠便（以下、フィーダー路線といいます。）
（*2024年1月時点での就航路線）
 - ・羽田発着：羽田とシンガポール、クアラルンプール、ジャカルタ、シドニー、デリー間各路線
 - ・成田発着：成田とシンガポール、クアラルンプール、ジャカルタ、ムンバイ、パース間各路線
 - ・関西発着：関西とシンガポール路線
 - ・名古屋発着：名古屋とシンガポール路線
 - ・福岡発着路線：福岡とシンガポール路線

国内線対象区間

- 3) 幹線に接続するANA国内線路線

③ 対象会社

ANA、及びSIA

（ANAホールディングスの子会社であるPeach Aviation、Air Japanブランド、SIAの子会社であるスクートは、本共同事業の対象会社には含まれません。）

(5)JV 事業の内容

① ネットワーク・ダイヤ調整

両社は、対象路線における事業計画を共同で策定し、ネットワークの充実・最適化を図ります。また、幹線とフィーダー路線の接続及び両社の輻輳する運航時間帯等を考慮しながら、旅客利便性の向上に向けたダイヤ調整を行います。

② 運賃

ANA、SIA いずれの便を利用した場合にも、適用運賃が限定されることなく、様々な運賃体系から選択可能となります。両社間における精算方法の合理化や往復割引運賃の適用、割引運賃の

拡大等による競争力ある運賃設定を実現いたします。

③ マーケティング&セールス

JV を通じて、両社は旅行代理店による旅行企画商品や法人顧客向けの販売等についても共同の販売戦略を策定し、顧客の利便性の向上を目指します。また、各社のブランドを維持しながら、各種メディアにおけるマーケティングについても協力します。

④ 収入再配分（レベニューシェア）

両社は JV の対象市場において両社の運航便から得られる収入をプールし、両社間で合意する再配分モデルに基づき、収入の再配分を行います。旅客収入の按分は、自社運航便の販売を優先すべきとの考え方を解消し、両社が本 JV の目的に従ってメタルニュートラルに行動することを担保するために必要不可欠な仕組みです。

2. JVにより実現されるお客様利便性の向上、及びシナジー効果について

(1)JVによりもたらされるメリット

① ネットワークの最適化とダイヤ調整によるメリット

1) ネットワークの最適化によるメリット

JV活動を通じて、両社は1社だけでは実現できない効率的なダイヤ設定やタイムリーな機材大型化・増便等、利用者の利便性向上を目指します。両社は共同でネットワークを計画し相互のネットワークを活用した上で、輸送力の維持・拡大を目指します。潜在的旅客需要の可能性のある都市への就航についても、収入按分によるリスク分担機能の活用や、セールス面での協力等により、1社単独での参入に比較すると容易となります。

2) ダイヤ調整によるメリット

両社は、幹線及びフィーダー便に関する共同でスケジュール計画を立案し、日本ーシンガポール間の幹線のみならず、マレーシア、インドネシア、インド、オーストラリア、日本国内など幹線に接続する以遠の乗り継ぎ便に関する接続利便の向上を目指します。

② 運賃共同設定によるメリット

JV開始後は、当事者の結合されたネットワーク内の全ての対象国間の旅程において、運賃体系を共通化することで、お客様のご都合に合わせて自由に便を選択いただくことが可能となります。ANA、SIAそれぞれの運航便を自社のネットワークのようにとらえ、どちらの便を選択しても同レベルの運賃をお客様に提供致します。これにより、お客様にとって運賃、時間ともに選択肢が拡大することとなります。

また乗り継ぎ便においても、運航会社の違いによる運賃差異は解消され、座席も予約しやすくなるため、両社の便を組み合わせた旅程が容易にご利用いただけるようになります。この結果、お客様にとって多様な便の選択が可能となり、利便性の向上が見込まれます。

③ マーケティング&セールスにおけるメリット

1) 旅行代理店・法人顧客に対するメリット

JV開始後、旅行代理店や法人のお客様についても、JVによって結合されたネットワーク、共通化された運賃体系など、より多くの選択肢をご利用いただけます。また、JV実施前は各社と一対一で契約締結し、販売目標も航空会社ごとに設定されていたものが、JV開始後は一本化したワンストップのサービスで対応することが可能となります。

2) 販売に関する合理化メリット

JV 開始後、各社は収入按分の観点から両社便を平等に販売促進します。また日本・シンガポールの販売に加え、他 4 か国の販売においても両社共同でセールス活動を行うことにより、当事者一社では販売力の弱い地域においても、両社便をより便利にご利用頂けるようになります。

3) セールス分野以外における協力

JV 開始後、お客様がどちらの航空会社を利用しても同等レベルのサービスを提供できるよう、両社は協力してサービスレベルの向上を目指します。両社はスカイトラックスから 5 つ星評価を受けており、共同研修やベストプラクティスの共有などを通じて、より良いサービスを追求いたします。

④ 国家間の交流促進

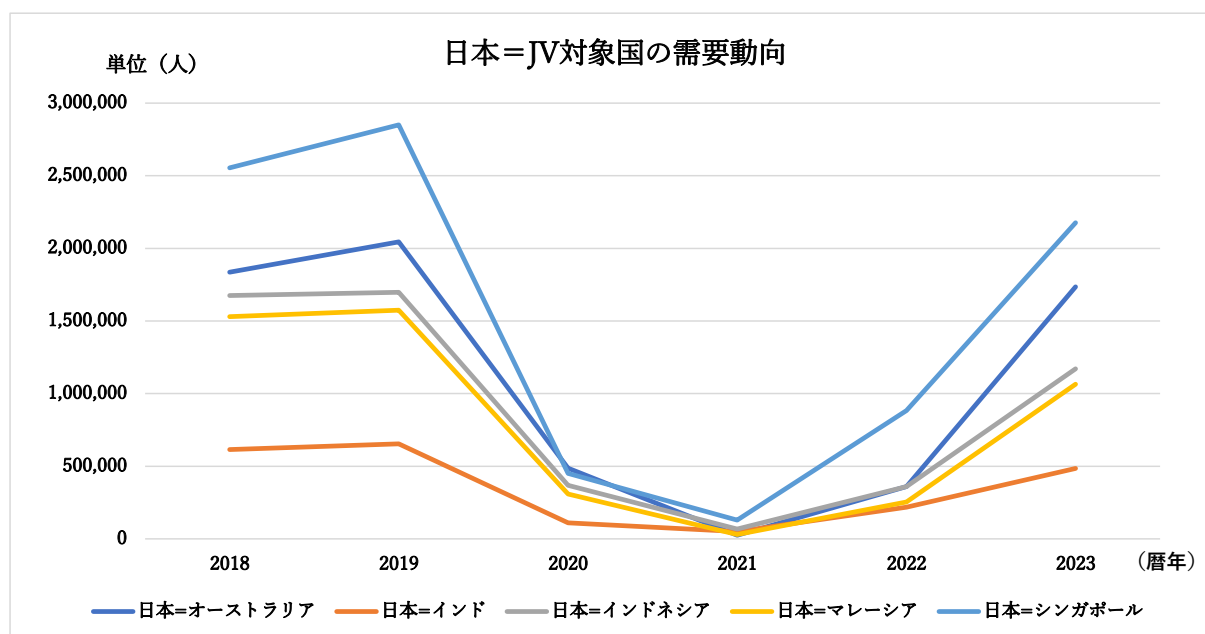
今般計画している JV は、日本・シンガポール間のみならず、東南アジア、南アジア、オセアニアといった地域も対象としており、今後日本にとって益々重要となるパートナー国・地域との間の流動を支えてまいります。特に、東南アジア、南アジアは将来的にも人口増加を伴う成長市場でもあり、シンガポールを結節点にこれら地域を充実した航空ネットワークで網羅していくことで、インバウンド旅行の促進や、産業界のビジネス交流を支えてまいります。

3. 対象マーケットの環境について

(1) 対象マーケットにおける需要、競争状況

① 日本＝シンガポール・他4か国間の需要動向

日本とシンガポール、そして他4か国の需要について、2019年以前の需要は安定していましたが、2020年以降はコロナ禍の影響で大きく低迷しました。しかしながら、2022年以降は入国制限の緩和などにより、需要はパンデミック以前の水準に急速に回復しつつあります。これら地域はいずれも将来高い経済成長が見込まれ、今後も順調な航空需要の回復が見込まれます。



(データ：内部資料、2017年1月～2023年12月)

② 日本・東京＝シンガポール間、日本＝他4か国間のマーケットシェア

1) 旅客数シェア (2023年)

・日本＝シンガポール間市場

日本＝シンガポール市場では、ANAとSIAは合計で50%以上のシェアを維持しています。SIAのシェアが高くなっており、これはSIAが首都圏以外（名古屋、関西、福岡）の都市へ積極的に直行便を就航しており、これら地域の流動が多く含まれていることが要因となっています。

・東京＝シンガポール間市場

東京＝シンガポール市場においても、ANAとSIAは合計で50%以上のシェアを占めていますが、近年ではフルサービスキャリアだけでなく、LCCやハイブリッドキャリアの参入があり、将来的に航空会社間の競争が促進されると考えられます。

日本＝シンガポール	SQ(34%)	TR(22%)	NH(17%)	JL(13%)	ZG(6%)	Others(8%)
東京＝シンガポール	SQ(29%)	NH(23%)	TR(18%)	JL(17%)	ZG(9%)	Others(4%)

SQ=シンガポール航空 NH=ANA TR=スクート JL=日本航空 ZG=ZIPAIR

(データ：内部資料、2023年1月～2023年12月)

・ 日本＝他4か国間市場（日本＝シンガポール間除く）

日本とJVの対象国間の市場においては、本邦社並びに外航社が一程度の市場シェアを有しており、ANA及びSIAの市場シェア合計はいずれも50%以下となっております。JV対象国全体で見れば、航空会社間の活発な競争が存在すると考えられます。

オーストラリア	JQ(29%)	QF(22%)	NH(13%)	JL(10%)	SQ(8%)	Others(18%)
インド	NH(27%)	JL(24%)	SQ(12%)	AI(12%)	CX(9%)	Others(16%)
インドネシア	NH(22%)	SQ(21%)	JL(14%)	GA(12%)	CX(6%)	Others(24%)
マレーシア	D7(31%)	MH(21%)	NH(14%)	JL(10%)	SQ(6%)	Others(18%)

JQ=ジェットスター航空 QF=カンタス航空 AI=エア・インディア

CX=キャセイパシフィック航空 GA=ガルーダ・インドネシア航空、MH=マレーシア航空

D7=エアアジアX

(データ：内部資料、2023年1月～2023年12月)

2) (直行便) 提供座席数シェア (2023年)

・ 日本＝シンガポール間の座席シェア

日本＝シンガポール間の直行便において、上記、3.(1)②.1)の記述と同様、SIAは首都圏以外からの就航があり、且つ使用機材もB787と大型機にて就航していることから、ANAとSIAの提供座席数のシェア合計は50%を超える状況となっております。

・ 東京＝シンガポール間の座席シェア

一方、東京＝シンガポール間はANAとSIAのシェアは50%以上となっておりますが、近年は参入する航空会社が増えており、減少傾向にあります。

日本＝シンガポール	SQ(50%)	NH(16%)	TR(16%)	JL(12%)	ZG(6%)
東京＝シンガポール	SQ(39%)	NH(23%)	JL(18%)	TR(12%)	ZG(8%)

(データ：スケジュールデータ、2023年1月～2023年12月)

・ 日本＝他4か国間の座席シェア

日本＝他4か国間市場においては、各国の航空会社の直行便が就航していることから、本邦社または各国の航空会社で座席シェアが分散されています。SIAはオーストラリア、マレーシア、インドネシア、インドと日本間の直行便はないため、日本＝他4か国間の提供座席シェアは低く、JV開始後も各マーケットにおいて競争が十分に機能すると考えられます。

オーストラリア	JQ(36%)	QF(26%)	NH(20%)	JL(13%)	VA(4%)
インド	NH(42%)	JL(40%)	AI(18%)	-	-
インドネシア	NH(50%)	JL(30%)	GA(20%)	-	-
マレーシア	MH(37%)	D7(32%)	NH(17%)	JL(9%)	OD(5%)

OD=バティック・エア・マレーシア

(データ：スケジュールデータ、2023年1月～2023年12月)

(2)JV 実施に向けて

本JVはANAとSIAが協業することで、対象地域における利用者利便の増進を図ることを目的としております。一方で、特に東京＝シンガポール間における両社のマーケットシェアが高くなること等を踏まえ、お客様へ不当な不利益がもたらされる可能性を未然に防止しつつ、JVによる利用者利便の増進を確実に実現するため、ANA及びSIAはJV実施の前提として次章に記載するモニタリング措置を導入することといたします。

4. 不当な不利益防止のための方策

ANA と SIA は、東京＝シンガポール路線においてお客様への不当な不利益が生じないように、以下の通り事前防止措置を講じるとともに、その実効性を確保するための事後的なモニタリング措置を実施いたします。

(1) 不当な不利益防止に向けた体制構築

共同事業を営む ANA と SIA が、東京＝シンガポール路線の利用者に対して充実したサービスを提供しつつ、不当な不利益を生じさせないためにも、社内におけるモニタリング体制を強化してまいります。具体的には提供座席数の維持、公正な運賃の提供、提供されるサービス品質の低下防止に向けて、不当な不利益となる可能性がある行為の防止に向けた各種措置を講じ、適切かつ公平性あるサービスの提供を継続的に実施していくため、下記のとおり、モニタリングに必要な体制を構築いたします。

① モニタリング実施・運用体制

不当な不利益防止のための方策の実施については、ANA の代表取締役社長を責任者とする経営戦略会議が全体を統括し、以下概念図の通りモニタリング体制を構築し、運用することとします。（参照：図1）

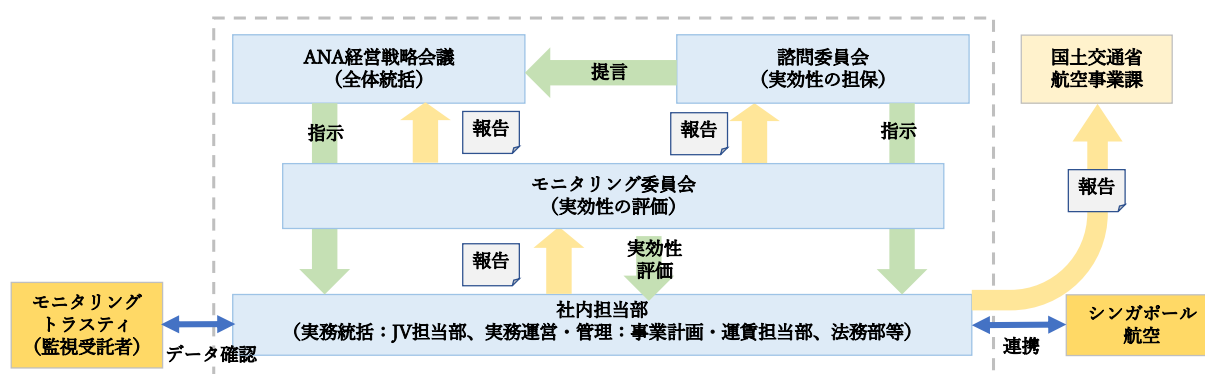


図1 (モニタリング体制概念図)

具体的な方策の実施・指示・モニタリングの取りまとめ・管理・報告等といった実務面については、ANA のJV 担当部が実施します。実務面での統括を実施して関係部署に指示して実施させるほか、不当な不利益防止のための方策の内容に関する社内への周知、同方策の実施状況の確認等を行い、半期毎に ANA 経営戦略会議に報告します。

社内の実務運営・管理担当部門は SIA の実務運営・管理担当部門と連携して、後記(2)～(3)の各取組について自ら実施し、SIA の実務担当部との連携のもと、事前防止措置並びに事後のモニタリング評価についての運用・報告を進めてまいります。

また、不当な不利益防止のための方策の実施状況等及びその実効性等について評価する機関として、ANA 社内に「モニタリング委員会」を設置し、四半期ごとに開催します。モニタリング委員会は、JV 担当役員が委員長を、関係部の役員・部長が委員を務めることとし、JV 担当部が

その事務局を務める体制とします。尚、事後のモニタリング評価においては、各種データの監視受託者（以下、「モニタリングトラスティ」といいます。）を選任し、後記(3)の措置において、第三者による継続的履行監視、及び実効性の担保をいたします。

加えて、モニタリング委員会による不当な不利益防止のための方策の実施状況等及びその実効性等の評価結果について、半年ごとに社外の専門家の目線で検証し、ANA 経営戦略会議へ意見・提言を行う機関として、「諮問委員会」を設置します。諮問委員会は、共同事業を行う事業会社から独立した立場にある社外の専門家が議長を務め、不当な不利益を防止する上で適切な各専門分野の社外専門家の委員と、ANA の担当役員が委員をそれぞれ務めることとし、社外専門家が議長を含めた委員総数の過半数を占める体制とします。また、諮問委員会の議長及び委員の人選については、事前に航空局の確認を受けることとします。

② 社内周知体制

ANA の JV 担当部が統括し、関係各部と関係の上、ANA ・ SIA 両社の関連部署に対して、(2)以下に記載する当グループが実施する不当な不利益防止措置の内容について、JV 開始前、及び一年に1回以上の頻度で関係部署・担当者等に向け継続的に指示・周知を行います。周知は、文書のイントラネットへの掲示、及び対面・オンラインでの研修を通じて確実に周知を行うとともに、周知の実施状況については、ANA の経営戦略会議に報告します。

③ モニタリング期間

本モニタリングの運用については JV 開始後 2 年間実施することとします。その後のモニタリング体制・施策の継続については、マーケット環境を総合的に判断した上で、期間満了前に関係当局と相談の上、判断させていただきます。

(2) 不当な不利益防止のための事前防止措置

① 事業計画時における提供座席数に係る事前確認

JV 開始後においても、ANA ・ SIA の両社が十分な座席（供給量）を継続して提供することは、お客様への安定的なサービス維持という観点で重要な施策となります。また十分な供給量が提供されることで慢性的な需給ひっ迫による不当な運賃の高騰を防止することにつながり、お客様は JV によるベネフィットを最大限に享受・活用いただくことが可能となります。

航空会社は通常 IATA シーズン毎（サマーシーズン：3 月～、ウィンターシーズン：10 月～）に路線・便数を確定しますが、JV 開始後 ANA と SIA は JV 対象地域における事業計画を共同で立案・策定し、就航する路線、便数、使用機材を決定します。この計画段階において、両社は東京＝シンガポール路線においては十分な座席数を提供することを計画します。これにより、マーケットへの供給量が絞られることを事前に防ぎ、利用者への不当な不利益を防止することに努めてまいります。

なお、特別の理由によりやむを得ず提供座席数を減ずる場合は、事前に関係当局への説明を実施し、その許可を得るものとします。

② 運賃申請・設定時における上限運賃及び運賃条件に係る事前確認

供給量の維持に加えて、市場占有率が高まる路線において、JV 開始後も公正な運賃が提供されることはお客様にとって重要な側面となります。JV 開始後、東京＝シンガポール路線においては ANA と SIA が共通の JV 運賃を設定し、どちらの航空会社の便を利用して同じ条件での運賃をお客様に提供していくこととなります。JV の実施により共同事業者によるマーケット占有率は高まりますが、同路線における運賃の傾向が、お客様に不当な不利益をもたらすものとなっていないことを事前に確認し、運賃の申請・設定をまいります。

具体的には、航空会社は日本発運賃、シンガポール発運賃共に年度ごとに各運賃の上限運賃、及び付帯条件を監督官庁である国土交通省に申請しておりますが、東京＝シンガポール路線の上限運賃が、不当な傾向となっていないか事前に確認の上、運賃申請することとします。

なお、特別の理由によりやむを得ず上限運賃・付帯条件が特異な内容となる場合は、事前に関係当局への説明を実施し、その許可を得るものとします。

(3) 不当な不利益防止のための事後的なモニタリング措置

① 定量面での評価

1) 生産量に係る事後評価

事業計画において計画された東京＝シンガポール路線の提供座席数に対して、実際の運航実績として提供された座席数（以下、「生産量」といいます。）を毎月モニタリングし、不当に生産量が減らされていないかを確認致します。生産量データについてはモニタリングトラスティにデータを提供し、第三者の評価を受けることとします。また、当該生産量の推移については、毎年公表いたします。

2) 運賃に係る事後評価

東京＝シンガポール路線において提供された運賃を、毎月モニタリングし、不当に運賃が推移していないかを確認致します。運賃データについてはモニタリングトラスティにデータを提供し、第三者の評価を受けることとします。

② 定性面での評価

1) お客様からのご意見の集約

JV に関して、お客様から、運賃・サービスや条件面での不利益、その他の共同事業に係る様々なご意見・苦情を収集し、お客様に対する不当な不利益の発生等についてモニタリングいたします。これらご意見については ANA が設置している「お客様窓口」をご案内し、共同事業に関わるご意見を集約してまいります。必要に応じて、適切なお客様対応を速やかに行うとともに、各種施策に反映すべきものについては適時適切に反映してまいります。

2) お客様アンケートの実施

JV によりお客様への不当な不利益が生じていないことについて、その実態を把握するため、

共同事業の航空会社の利用者に対して定期的（年1回）にアンケートを実施し、不当な不利益防止措置の実効性についてモニタリングしてまいります。また、アンケート結果を検証のうえ、両社のサービス改善に向けて改善を図ってまいります。

③ モニタリング委員会による不利益防止措置の実効性の評価

モニタリング委員会は、四半期毎に開催され、以下措置の実施状況・対応状況についてモニタリング・分析を行い、不当な不利益防止措置の実効性について検証し、評価を行います。

- ・不当な不利益防止のための事前防止措置の実施状況
- ・不当な不利益防止のための事後的なモニタリング措置の実施状況
- ・アンケート結果や相談窓口における利用者からの意見・苦情及びその対応状況、等

加えて、その検証結果やそれに基づく評価、必要な改善策等を四半期ごとに全体統括であるANA 経営戦略会議に対して報告します。ANA 経営戦略会議は、必要に応じて改善策等の構築及び実施を指示することにより、モニタリングの実効性を高めてまいります。

④ 諮問委員会による不利益防止措置の実効性についての評価

諮問委員会は、半年ごとに開催され、モニタリング委員会の検証結果やそれに基づく評価、必要な改善策等について社外専門家の目線で検証を実施し、その検証結果を踏まえ、ANA 経営戦略会議に対してその実効性に係る意見・提言を行います。

(4) 利用者への不当な不利益に係る事象が発生する可能性が高いと判断される場合の対応方法

事前防止措置、あるいは事後のモニタリング措置において利用者への不当な不利益に係る事象が発生する可能性が高いと判断される場合には、以下の通り対応いたします。

① 事前防止措置における対応

事業計画策定時、或いは運賃申請・設定時に、東京＝シンガポール路線に関わる提供座席数、或いは運賃・運賃条件で利用者への不利益につながるような事象が判明した場合、それを未然に防ぐべく事前に計画・申請内容を修正いたします。なお、特別の理由によりやむを得ない場合は、事前に関係当局への説明を実施し、その許可を得るものとします。

② 事後的なモニタリング措置における対応

事後のモニタリング措置について、その実績の評価において利用者への不当な不利益に係る事象が発生する可能性が高いと判断される場合、速やかに問題を解消するための対応を実施することといたします。また、事後的なモニタリング評価の指標となるデータ、及び特別の理由等はモニタリングトラスティによる第三者目線での確認を行います。

具体的には、生産量に係る事後モニタリング評価において、東京＝シンガポール路線における提供座席数が一定の閾値を下回った場合、速やかにその提供座席数を回復することといたします。

また、運賃に関わる事後モニタリング評価においては、東京＝シンガポール路線の運賃が一定の閾値を上回った場合、速やかに以下対応策を実施し、東京＝シンガポール路線の運賃を抑制することといたします。なお、特別の理由によりやむを得ず特異な水準となる場合は、事前に関係当局への説明を実施し、その許可を得るものとします。

<事後的な運賃額モニタリングにおける対応>

- ・ 下位予約クラスの配席数の変更
- ・ 運賃額の値下げ
- ・ プロモーション運賃の設定
- ・ 使用機材の変更（提供座席数の増加）

(5) 不当な不利益防止措置の航空局への報告

本共同事業計画書に基づく実施内容については、社内に構築するモニタリング体制にて適切に管理・運営を実施することとしますが、不当な不利益の事前防止措置の実施方針、並びにその事後的なモニタリング措置の評価結果については、共同事業の認可当局である航空局に対して定期的に詳細内容の報告を実施することといたします。

(6) 利用者への周知・公表方法

① 不利益防止措置の周知

不当な不利益に係る以下の内容について、ANA 及び SIA のホームページに掲示することで、一般のお客様に広く周知いたします。上記の不当な不利益防止措置について十分な周知を行うとともに、具体的な周知方法を含めた周知活動の実施実績については、航空局へ報告いたします。

<需要者に周知する主な内容>

- ・ 不当な不利益として想定される取引・行為等
- ・ 不当な不利益防止措置の内容
- ・ 不当な不利益が発生したと考えられる場合の相談窓口
- ・ 共同事業計画書が掲載されるウェブページ

ウェブページ等の具体的な記載内容及びデザインについては、事前に航空局の確認を受けます。

② モニタリング評価実績の公表

不当な不利益防止措置の実施内容、及びモニタリング評価結果については、1年に1回 ANA のホームページを通じて公表いたします。

<利用者に公表する主な内容>

- ・ JV による利用者サービスの状況

- ・ モニタリング体制における各委員会の開催状況
- ・ 不当な不利益防止の枠組み
- ・ モニタリング実績の事後評価
- ・ お客様窓口に寄せられたご意見のサマリー

以上

(添付資料1) 各路線毎の輸送状況 (運航状況、運航会社) 2023年12月時点

① ANA 運航便

日本発

キャリア	便名	発地	着地	出発時刻	到着時刻	機材	距離	週間便数	週間席数	席数
NH	801	東京成田	シンガポール	1820	0055	789	5,349	7	1,722	246
NH	841	東京羽田	シンガポール	1055	1740	789	5,290	7	1,722	246
NH	843	東京羽田	シンガポール	0035	0700	789	5,290	7	1,505	215
NH	829	東京成田	ムンバイ	1105	1825	789	6,798	3	738	246
NH	835	東京成田	ジャカルタ	1745	2355	789	5,826	7	1,722	246
NH	855	東京羽田	ジャカルタ	1015	1615	789	5,769	7	1,722	246
NH	871	東京羽田	ジャカルタ	0005	0600	788	5,769	5	1,200	240
NH	837	東京羽田	デリー	1035	1725	788	5,869	7	1,288	184
NH	815	東京成田	クアラルンプール	1725	0015	789	5,403	7	1,722	246
NH	885	東京羽田	クアラルンプール	0005	0645	788	5,343	5	920	184
NH	881	東京成田	パース	1120	2030	789	7,915	3	738	246
NH	879	東京羽田	シドニー	2245	1030	789	7,784	7	1,722	246
NH	889	東京羽田	シドニー	0830	2015	789	7,784	7	1,722	246

アジア発

キャリア	便名	発地	着地	出発時刻	到着時刻	機材	距離	週間便数	週間席数	席数
NH	802	シンガポール	東京成田	0640	1435	789	5,349	7	1,722	246
NH	842	シンガポール	東京羽田	1045	1825	789	5,290	7	1,505	215
NH	844	シンガポール	東京羽田	2220	0555	789	5,290	7	1,722	246
NH	830	ムンバイ	東京成田	2000	0725	789	6,798	3	738	246
NH	836	ジャカルタ	東京成田	0620	1540	789	5,826	7	1,722	246
NH	856	ジャカルタ	東京羽田	2145	0650	789	5,769	7	1,722	246
NH	872	ジャカルタ	東京羽田	0715	1625	788	5,769	5	1,200	240
NH	838	デリー	東京羽田	1855	0600	788	5,869	7	1,288	184
NH	816	クアラルンプール	東京成田	0800	1545	789	5,403	7	1,722	246
NH	886	クアラルンプール	東京羽田	1415	2215	788	5,343	5	920	184
NH	882	パース	東京成田	2155	0830	789	7,915	3	738	246
NH	880	シドニー	東京羽田	2145	0520	789	7,784	7	1,722	246
NH	890	シドニー	東京羽田	1225	2000	789	7,784	7	1,722	246

② SIA 運航便

日本発

キャリア	便名	発地	着地	出発時刻	到着時刻	機材	距離	週間便数	週間席数	席数
SQ	11	東京成田	シンガポール	1840	0120	77W	5,349	7	1,848	264
SQ	637	東京成田	シンガポール	1000	1655	388	5,349	7	3,297	471
SQ	631	東京羽田	シンガポール	0850	1525	77W	5,290	7	1,848	264
SQ	633	東京羽田	シンガポール	1640	2320	359	5,290	7	2,121	303
SQ	635	東京羽田	シンガポール	2255	0515	359	5,290	7	2,121	303
SQ	671	中部	シンガポール	1020	1615	787	5,032	5	1,685	337
SQ	619	関西	シンガポール	1010	1605	787	4,892	7	2,359	337
SQ	621	関西	シンガポール	1700	2305	787	4,892	7	2,359	337
SQ	623	関西	シンガポール	2320	0510	787	4,892	7	2,359	337
SQ	655	福岡	シンガポール	0945	1520	787	4,509	3	1,011	337
SQ	655	福岡	シンガポール	0950	1525	787	4,509	2	674	337

シンガポール発

キャリア	便名	発地	着地	出発時刻	到着時刻	機材	距離	週間便数	週間席数	席数
SQ	12	シンガポール	東京成田	0920	1705	77W	5,349	7	1,848	264
SQ	638	シンガポール	東京成田	2355	0730	388	5,349	7	3,297	471
SQ	632	シンガポール	東京羽田	0805	1535	359	5,290	7	2,121	303
SQ	634	シンガポール	東京羽田	1405	2140	359	5,290	7	2,121	303
SQ	636	シンガポール	東京羽田	2245	0620	77W	5,290	7	1,848	264
SQ	672	シンガポール	中部	0120	0830	787	5,032	5	1,685	337
SQ	618	シンガポール	関西	0130	0835	787	4,892	7	2,359	337
SQ	620	シンガポール	関西	0825	1540	787	4,892	7	2,359	337
SQ	622	シンガポール	関西	1405	2110	787	4,892	7	2,359	337
SQ	656	シンガポール	福岡	0120	0810	787	4,509	5	1,685	337