

羽田発着枠配分基準検討小委員会ヒアリング

～当社の基本的な考え方～

2019年3月12日



羽田空港
発着枠

高い希少性

貴重な公共財

客観性・透明性のある
ルールによる配分



公正かつ継続的な
競争環境の維持・促進



利用者利便の向上

利用のあり方

(利用者の立場)

多様な路線網 (日常生活に不可欠)

良質なサービス、低廉な運賃・料金

利用のあり方

(事業者の立場)

効率的で安定的な事業運営

安全 (運航・整備体制) の確保

当社は利用者利便の向上のため、多様な路線網、良質なサービス、低廉な運賃・料金を提供するため、効率的で安定的な事業運営、安全の確保に努めてきました。

配分の
見直し

航空法
第七條の三
5年毎の許可

使用状況の確認



効率的な経済活動の有無



競争環境の有無



利用者利便の向上

優先配分の意味

(新規優先枠)

新規航空会社の参入促進 = 競争の一層の促進

政策的な背景

路線網の維持・拡大

(幹線・地方)

(幹線) 競争事業者としての経営体力の強化

政策的な背景

事業者の育成 = 公正かつ継続的な競争の維持

(地方) 地方路線の運航維持・拡大 = 需要の創出

当社はこれまでに配分された自由枠（2）、新規優先枠（自由枠17、地方枠4）を活用し、競争事業者として経営努力を重ねながら、就航地域とともに路線網の維持・拡大に取り組んできました。特に低需要の地方路線の運航においては自社での内部補助により運航の継続に取り組んでおり、配分された枠（=新規優先枠）を有効に活用し、利用者利便の向上に資する需要の創出に努めております。尚、今後も羽田空港における国内線発着枠の拡大に強い関心を持っており、増枠に期待を寄せております。

回収
方式

提案

回収経験なし

需給調整規制の廃止



競争事業者の創出

新規優先配分枠の背景・目的



競争環境の整備



利用者利便の向上

定率回収法
(5~10%)

根拠

一定の率での回収が実行される場合、5年後の回収枠数の規模を推定することが可能

根拠

事業者の自由な経済活動の下、経営判断を実行可能

効率性基準回収法
(効率性基準)

懸念

効率性判断基準が不明な為、回収枠数の推定(事業の見通し)不可

根拠

事業者の安定的経営環境と継続的事業運営に影響

その他の回収法
(定率回収)

提案

自由枠(地方・新規優先枠・政策枠を除く)を対象に定率回収

根拠

競争促進・路線網の維持の目的で配分された枠の意味を尊重

過去の政策に基づき配分された枠については、背景、目的がありその実質的意義を尊重しながら、回収対象とするか否かを検討する必要があると考えております。

当社としては、多様な路線網を形成する観点より地方枠を対象から外すこと、競争環境の醸成・促進を目的として配分された新規優先枠を回収対象から除外することを提案します。

再配分
方式

評価方式
新規提案

地方路線での複数機種運航



希少な発着枠の有効活用



ニーズに応じた輸送の実現



利用者利便の向上

効率的な使用

図1

(季節繁閑) **目的** 季節繁閑の激しい路線での適切な座席提供

効果 繁忙期、閑散期での収益性差異に耐えうる事業運営

効率的な使用

お客様のニーズ並びに

図2

(複数機種) **目的**

図3

中/小型機

路線需要に応じた機材の適正配置

効果

1便運航当たりの輸送人員の拡大

図4

路線の総需要並びに季節繁閑の差異があり、ご利用者のニーズによって変動いたします。当社の運航する路線においては北海道発着路線を中心としており、夏季期間と冬季期間の流動の差異は大きいものと認識しております。ご利用者のニーズに合わせて限られた羽田発着枠の中で路線毎、季節毎に中/小型機を用いて座席量を調整するとともに、繁閑差の激しい運航路線においても年間収益を確保し利用者利便に繋がる経営努力を重ねております。従って、地方路線を維持する上で複数機種での運航が重要であり、有効である点をご考慮頂きたい。

市場メカニズムを活用した配分方法 (スロットオークション)



スロット
オークション

即時導入反対

継続検討

航空法第七條の三



安全運航の確保



ユニバーサルサービス
への貢献



利用者利便の向上

法第七條の三

不明

取引される枠が5年以上保有できるのか不明

(5年期限)

懸念

安定的で継続的な路線網の維持への影響

事業規模格差

不明

市場原理で希少な羽田枠を取引対象とできるか不明

(不公正)

懸念

公共性の高い枠を市場原理に委ねた
取引の対象とする危険性

タイムスロット

不明

地方枠も取引の対象としてよいものか不明

(経済価値)

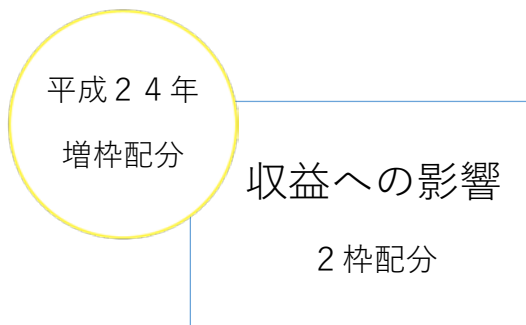
市場原理によるユニバーサルサービスの実現可否は不明

不明

枠の配分=特定のタイムスロットの配分ではない

公共性、希少性の高い羽田枠は5年間の許可のもと使用が許されており、市場取引の対象とするには様々な観点での検討が必要となるものと考えております。ユニバーサルサービスへ貢献し、地域による分け隔ての無い便益を提供していく観点においても、懸念事項の多い検討内容だと認識しております。

増枠配分が収益に与えた影響



平成24年 増枠



羽田=釧路線の運航



着実な成長

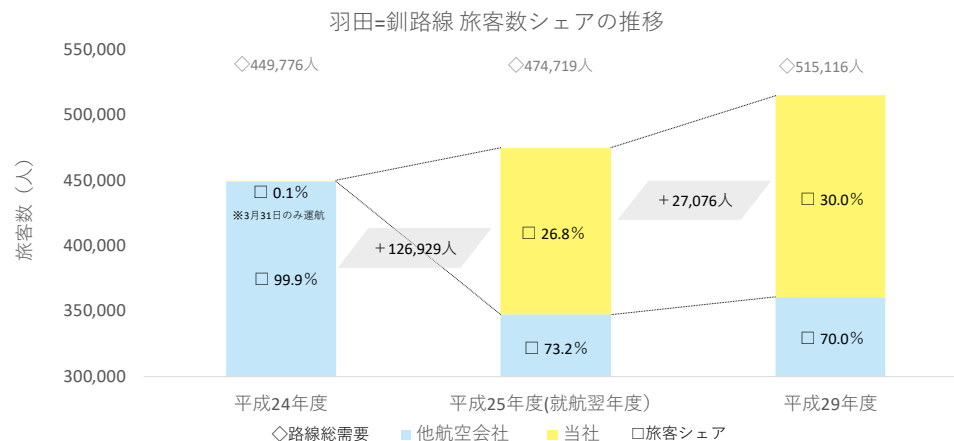


利用者利便の向上

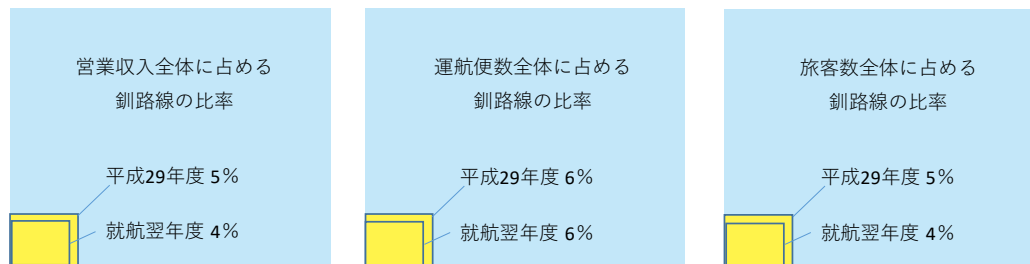
使用路線
(2枠)

羽田=釧路線への2往復の運航 (平成25年3月31日~現在)

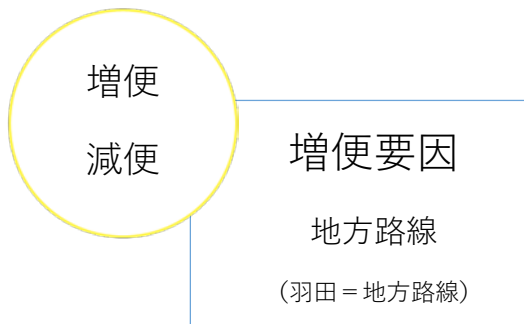
旅客実績



釧路線の比率

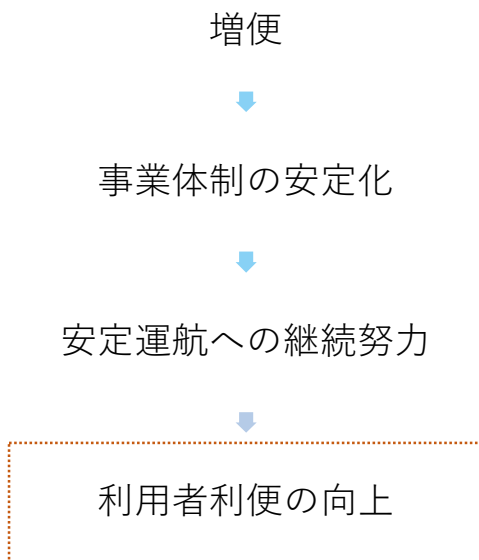


増枠配分以降に増便・減便した要因



対象路線
羽田 = 釧路線への2往復の運航 (平成25年3月31日～現在)

増便要因
利用者利便の向上・経済の活性化・事業収益性の向上



羽田 = 釧路線就航の要因と期待効果

既存就航路線との相乗効果による
活性化 (道東圏)



経済活性化
継続運航の一助

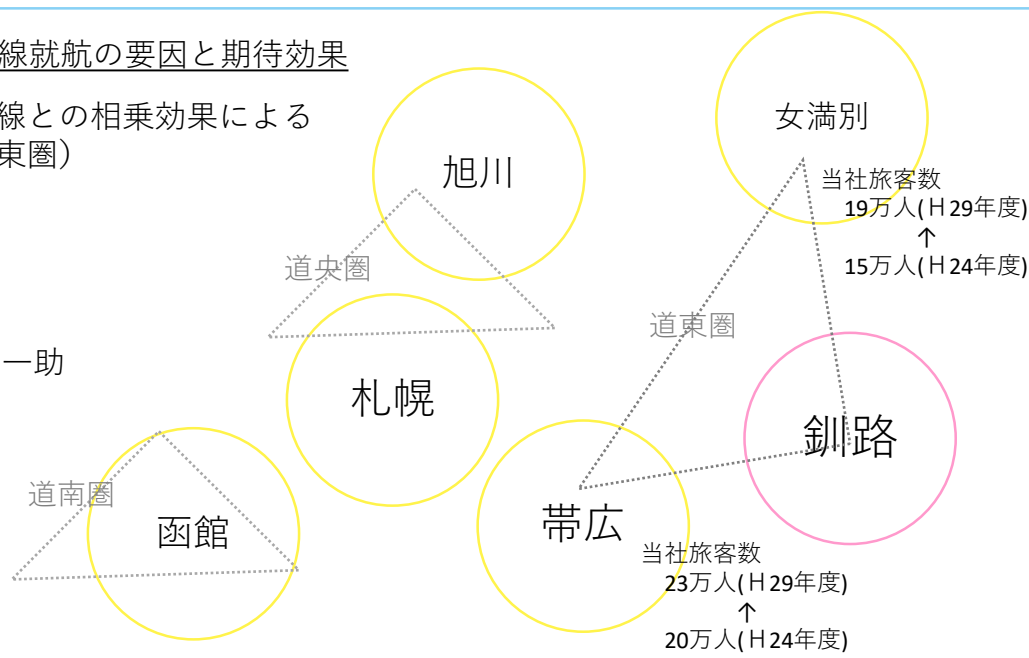
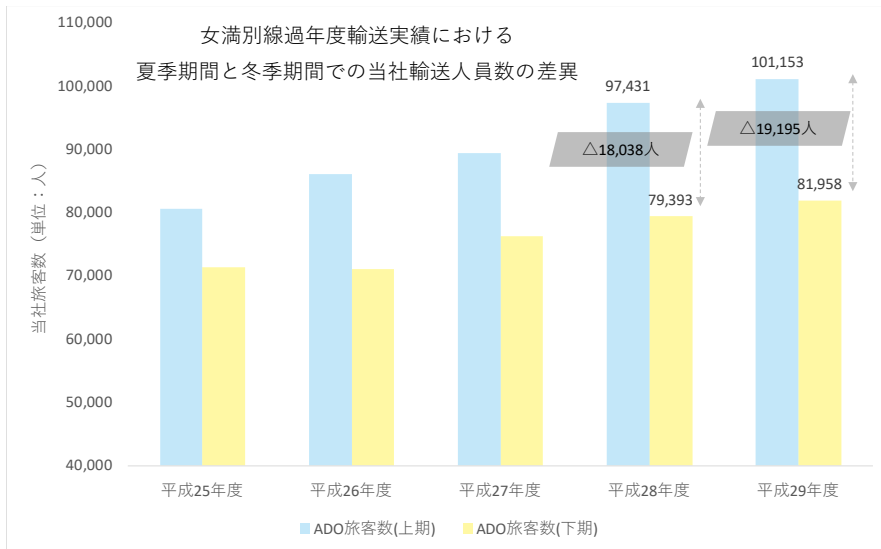
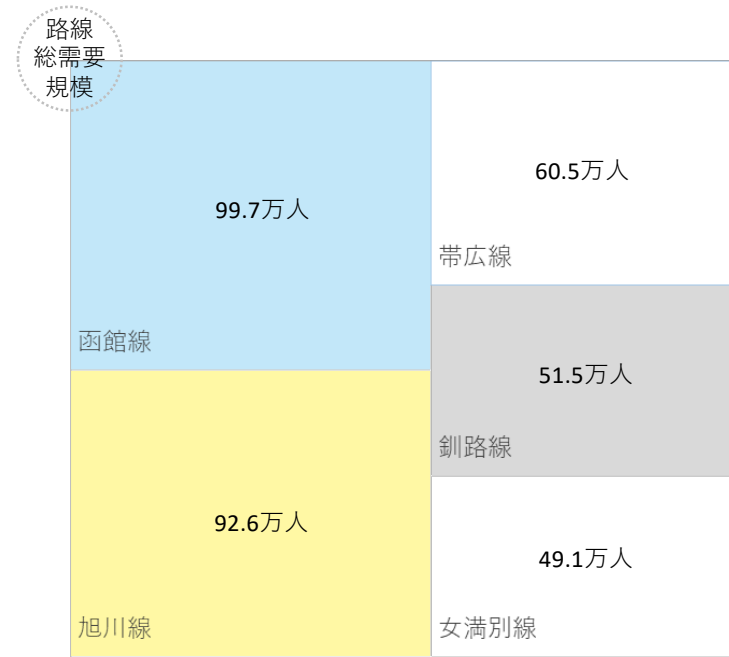


図1
季節繁閑の激しい路線での適切な座席提供
(例：羽田=女満別線 上・下期別)



夏季期間と冬季期間の流動の差異が大きい路線に対しても、適切な座席配置を行うことで旅客需要に応じた輸送を実現

図2
当社運航路線における路線総需要（羽田＝地方路線）



※平成29年度実績

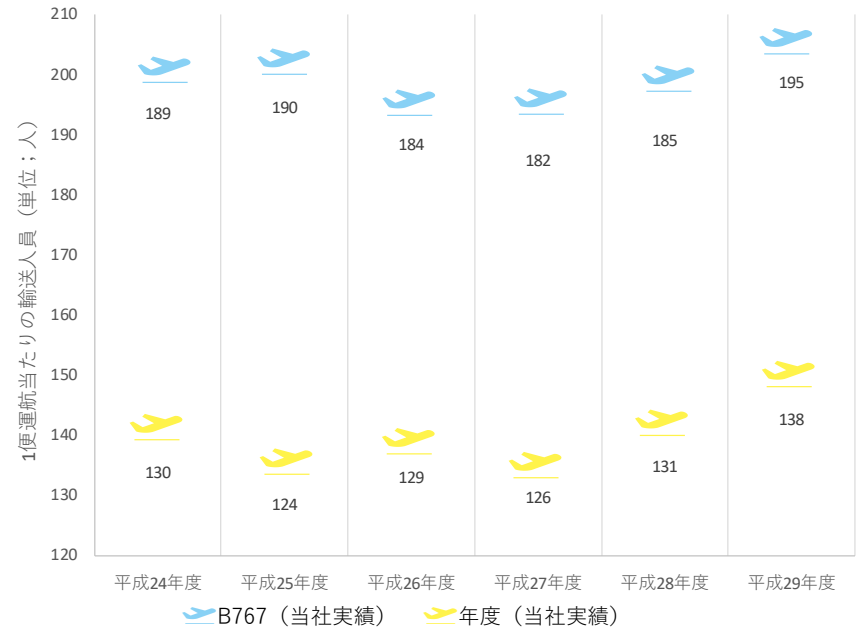
路線需要の大小に基づき適正な輸送力を確保することで、地方路線においても最大限の収益拡大努力が必要であり、継続的で安定的な運航を実現するために夏季・冬季の需要差も勘案して路線特性合わせた計画を実行

図3
お客様のニーズ並びに路線需要に応じた機材の適正配置（例：羽田=旭川線）



路線需要に応じた2機種運航による機材の適正配置を実行することで、お客様ニーズに合致した輸送を実現

図4
1便運航当たりの輸送人員の拡大（羽田=地方路線）



路線需要に応じた2機種運航により1便当たりの輸送人員の拡大を図り希少な羽田枠を効率的かつ有効活用