

羽田発着枠配分基準検討小委員会
当社の基本的な考え方

2019年3月12日
全日本空輸株式会社

目次

1	当面の羽田空港の望ましい利用のあり方	P1
2	発着枠の配分の見直しに当たっての基本的考え方	P2～7
3	発着枠の回収・再配分における基本的な考え方	P8～9
4	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）	P10
5	その他	P11
	参考資料	P3～5

羽田空港の目指すべき姿

羽田空港は首都圏と地方とを結ぶ基幹空港として我が国の経済成長を支える重要な社会インフラ

幹線のみならず、地方路線も含めたバランスある国内路線網の形成を通じて、ナショナル・ミニマムの確保はもとより、多様なニーズ・需要への対応を図ることによって、利用者利便を向上させる必要があります。

拡大が予想される国際線ネットワークと多様な国内線ネットワークのハブ機能を強化することにより、訪日旅客の増加がもたらす経済効果を首都圏や主要都市のみならず全国各地に波及させることが求められます。

国内線においては「多様なネットワーク」の維持を図ることが最も重要であり、これからの羽田空港を取り巻く環境変化をふまえて、以下の3項目を重点課題と考えます。

重点課題1 地方路線維持

地方創生の観点から人的・物的な交流を拡大していくため、地方路線の維持が必要です。地方路線の維持にあたっては、地域と航空会社が協力して路線を活性化する取り組みが重要と考えます。

重点課題2 訪日旅客対応

2020年に予定される国際線増枠により、羽田空港を利用する訪日旅客がもたらす経済効果を首都圏や主要都市のみならず全国各地に波及させ、地域を活性化することが求められます。

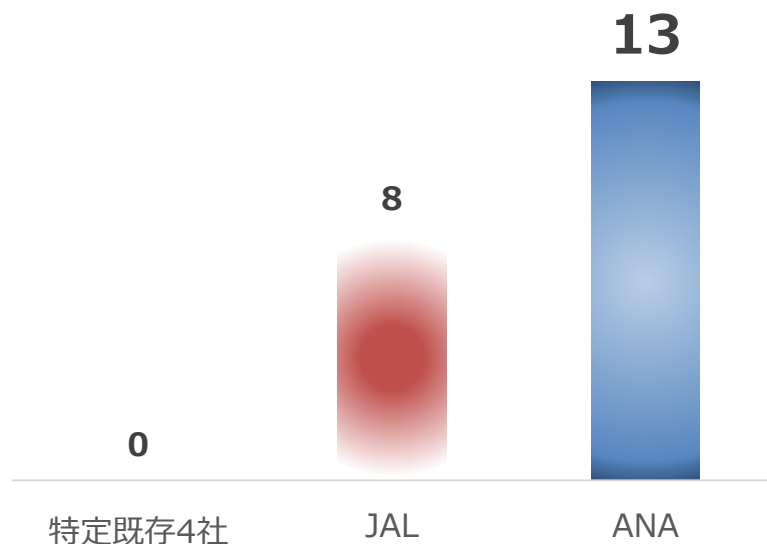
重点課題3 発着枠有効活用

増枠のない国内線については発着枠を有効に活用することが求められます。近年国内線の航空需要は増加傾向にあり、需要にあわせて大小様々な機材を使い分ける重要性が高まっていると考えます。

1 地方路線の維持について

ANAは羽田空港の少便数路線を維持し、地域とともに利用促進を進めています。

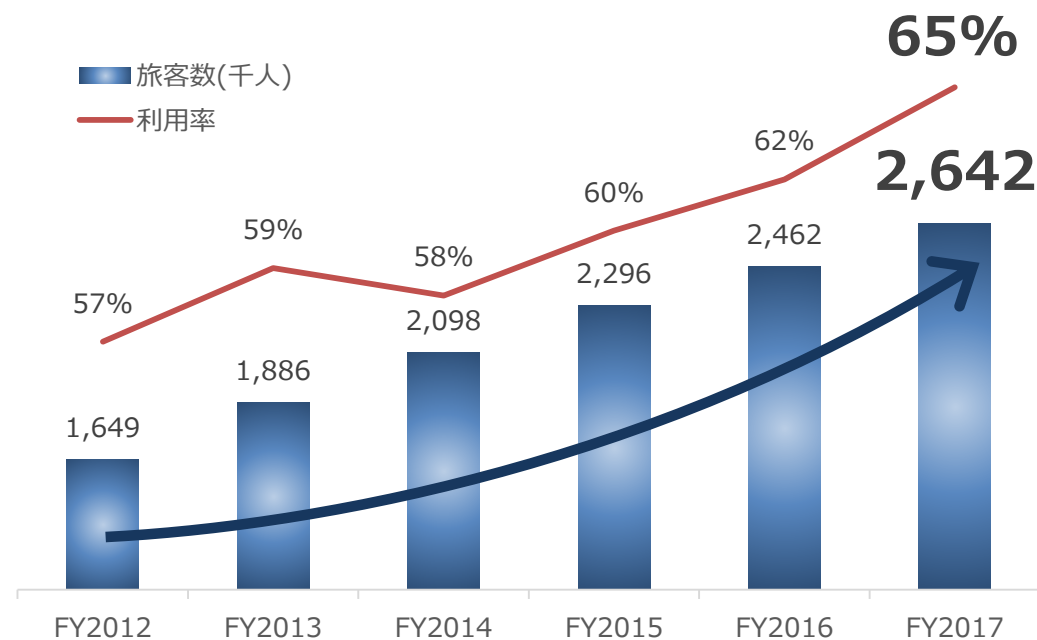
① 3便以下ルール対象路線 路線数



①-1 国内航空会社の中で最も多くの対象路線を担っています。

①-2 対象路線に新たに参入し、競争促進による旅客利便の向上を図っています。

② 3便以下ルール対象路線 旅客数・利用率



②-1 路線維持に向けて、地域とともに利用促進に取り組み、少便数路線の利用者数・利用率向上に努めています。

②-2 季節の需要に合わせて最適な機材を投入し、高需要期のニーズへの対応、低需要期の利用率向上に繋げています。

(2) 発着枠の配分の見直しに当たっての基本的考え方

【参考資料1】3便以下ルール対象路線 旅客実績

【2017(H29)年度実績】

対象路線	2017(H29)		2017(H29)		配分 便数	総便数	単独 路線	備考
	旅客数 (千人)	対2012 (H24)	利用率 (%)	対2012 (H24)				
紋別	68	163%	57.8	+11.5	1	1	○	地方路線活性化プロ
中標津	82	98%	59.9	+1.6	1	1	○	
中部	91	-	75.3	-	1	1	-	2014(H26)開設
稚内	114	113%	62.3	+4.1	2	1.3	○	
大館能代	130	135%	57.3	+12.9	2	2	○	
石見	134	214%	56.8	+5.7	1	2	○	政策コンテスト
能登	157	106%	65.5	+4.8	2	2	○	搭乗率保証/地方路線活性化プロ
宮古	168	-	81.3	-	1	1	-	2016(H28)開設
八丈島	183	100%	54.5	▲1.7	3	3	○	
石垣	347	-	76.0	-	1	2	-	2013(H25)開設
庄内	367	110%	63.7	+4.7	3	4	○	
鳥取	368	128%	63.0	+3.4	3	5	○	政策コンテスト
佐賀	433	147%	69.1	+10.2	3	5	○	
計	2,642	160%	65.3	+8.8	24	30.3	-	2012(H24)に三宅島・大島を含む

対象路線の収益性は依然として厳しいものの路線維持に向けて旅客数・利用率を高める努力を継続し着実に成果を上げています。
対象路線の中でも新たに競合路線となった路線や、40万人を超える旅客数の路線など状況は変化しています。

(2) 発着枠の配分の見直しに当たっての基本的考え方

【参考資料2】羽田空港における各社運航状況の比較

【2017(H29)年度実績】

項目		ANA	JAL	特定既存 4社	SKY	ADO	SNJ	SFJ	
運航路線数		38	35	17	5	6	5	4	
		内、単独運航路線数	13	7	0	0	0	0	0
便数 シェア	マーケット シェア	全線	38%	39%	23%	7%	5%	5%	6%
		幹線（新千歳、伊丹、関西、福岡、那覇）	37%	35%	27%	14%	6%	0%	7%
		高需要路線（年間100万人以上）	32%	42%	26%	6%	0%	13%	6%
		中需要路線（年間40万人以上）	37%	47%	16%	0%	13%	0%	3%
	小需要路線（年間40万人未満）	70%	30%	0%	0%	0%	0%	0%	
	各社内 シェア	幹線（新千歳、伊丹、関西、福岡、那覇）	36%	32%	44%	70%	48%	0%	48%
		高需要路線（年間100万人以上）	32%	40%	42%	30%	0%	100%	41%
		中需要路線（年間40万人以上）	18%	22%	13%	0%	52%	0%	11%
小需要路線（年間40万人未満）		14%	6%	0%	0%	0%	0%	0%	

※中需要路線…函館/高知/旭川/宇部/秋田/帯広/出雲/米子/青森/石垣/釧路/女満別/佐賀/岩国

小需要路線に対するマーケットシェア、各社内シェアは当社が高位であり多様なネットワークの維持に貢献しています。

【参考資料3】 地方路線拡大の状況

路線区分	2012 (H24)	2018 (H30)	路線	概要
幹線 (羽田、新千歳、成田、伊丹、関西、福岡、那覇を相互に結ぶ路線)	17	18	新千歳 = 那覇	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 北海道と沖縄を結ぶ唯一の路線であり国内線最長路線 ✓ 農閑期の旅行需要や訪日旅客など特徴ある需要を発掘
羽田 = 地方路線	31	33	羽田 = 中部、宮古、新石垣 羽田 = 岩国	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 新空港開港や航空機の性能向上の機会を捉え、少便数の沖縄離島への直行便を設定（宮古、新石垣） ✓ 空港空白地域への定期便設定により地域振興に貢献（岩国）
			羽田 = 大島、三宅島	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 長年にわたり運航を継続したが、自然災害や他交通チャネルにより事業環境が大きく変化し利用率が著しく低下
地方 = 地方路線	49	55	伊丹 = 函館、青森 新千歳 = 青森、秋田、福島、富山、小松、広島、福岡 = 仙台 那覇 = 長崎、熊本、岩国	<ul style="list-style-type: none"> ✓ プロペラ機を活用し新規路線に参入（伊丹/新千歳 = 青森） ✓ 北海道、沖縄方面への路線展開においては、利便性の高いダイヤを設定し幅広いニーズに対応（新千歳・那覇各路線）
			関西 = 函館 中部 = 函館、(旭川、女満別※) 那覇 = 神戸、鹿児島	<ul style="list-style-type: none"> ✓ コードシェアによるネットワークの維持（中部 = 函館、那覇各路線） ※中部 = 旭川/女満別は冬季の短期間の運休により路線を維持
離島路線	4	9	関西 = 新石垣、宮古 中部 = 新石垣、宮古 福岡 = 新石垣	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 沖縄離島への直行便マーケットを開拓し、首都圏以外の大都市圏からの直行便を相次いで設定、地域振興に貢献

※「羽田空港発着枠の検討課題と現状」P.67～P.68より転記、表中の数値は路線数

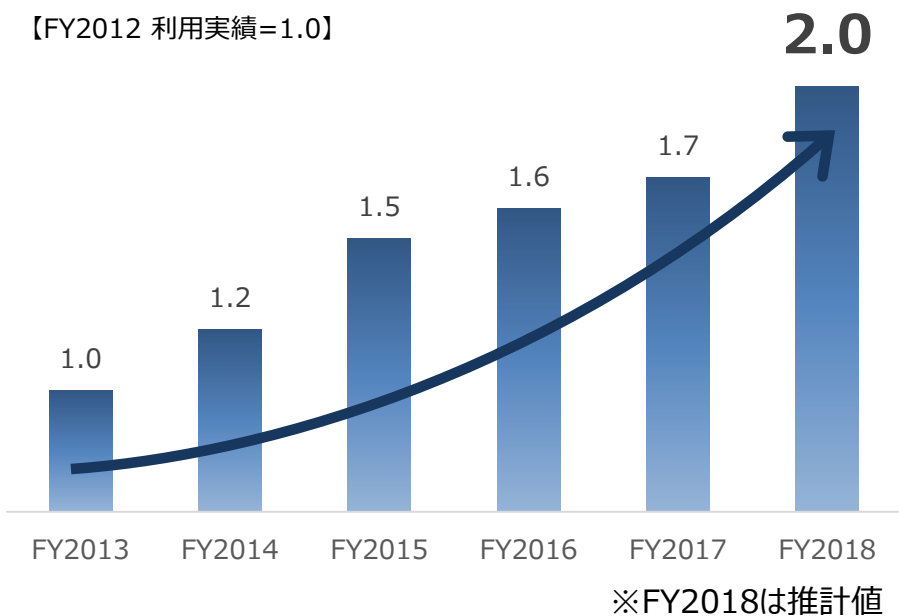
当社の保有する豊富な機材バリエーションをいかし、需要環境に合わせた機材を投入し地方路線の維持拡大に貢献しています。

2 訪日旅客の取り込みについて

ANAは今後も拡大する訪日需要を国内線に取り込み、羽田空港から地方へと波及させていきます。

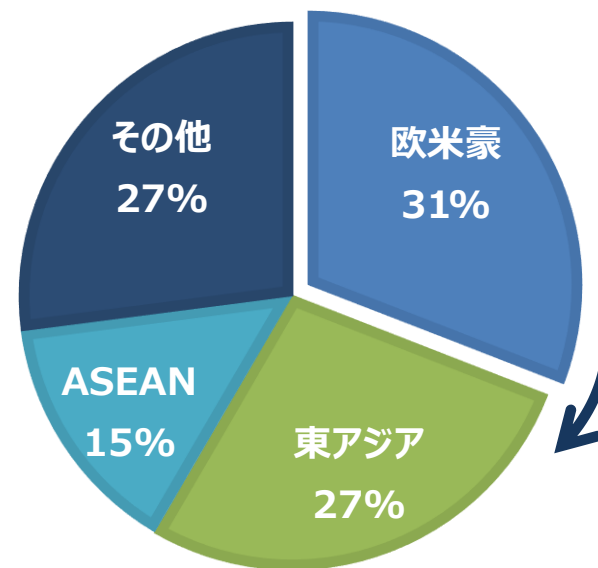
① 訪日旅客 国内線利用実績

【FY2012 利用実績=1.0】



- ①-1 毎年着実に増加し伸び率は過去6年間で2倍に
 - ①-2 訪日外国人向けの運賃「ANA DJ/EJ FARE」やWEB「Japan Travel Planner」を拡充し、国内線利用を推進
- ※ Discover JAPAN / Experience JAPAN

② 利用実績 地域別内訳



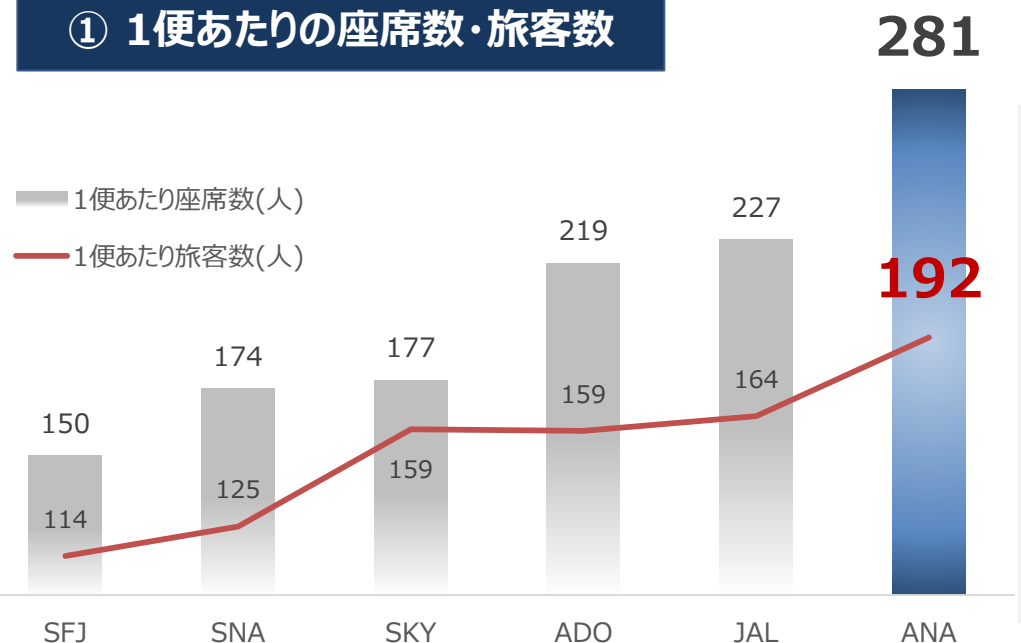
【FY2017実績】

- ②-1 中国・韓国・台湾・香港から日本各地への直行便が増加
- ②-2 当社の国際線展開の特性上、欧州、北米、豪州の国内線利用が高位な水準に

3 発着枠の有効活用について

ANAは中大型機の投入や深夜早朝の運航により、羽田空港の輸送力を高め利用者利便を向上させています。

① 1便あたりの座席数・旅客数



【FY2017実績】

- ①-1 大型機から小型機まで幅広く保有する特徴をいかして、適正な機材を投入する需給適合を進めています。
- ①-2 羽田空港の発着枠を有効に活用するため、需要にあわせて大型機を投入し1便あたりの輸送力を高めています。
- ①-3 羽田空港で運航する小型機をB737（主に800型機）とし、リージョナル機は羽田空港以外で運航しています。

② 発着枠の有効活用の事例

- ②-1 地域と連携して運用時間を拡大し、深夜早朝時間を活用した「権益外便」を国内航空会社の中で最も多く設定しています。
- ②-2 早朝枠を利用した石垣線や、夏季多客期に沖縄線の深夜便「ギャラクシーフライト」を運航し、沖縄方面の需要に応えています。
- ②-3 直近では広島空港の運用時間延長を活用し、羽田発着便を現行便より遅い時間に設定し利用者ニーズに応えています。

1 回収の実施について

羽田空港の重点課題に引き続き取り組むため、回収自体を極めて抑制的に実施すべきと考えます。

① 回収再配分の経緯

①-1 これまでの回収再配分は、競争促進を図るため大手航空会社から回収し特定既存航空会社に優先配分されてきました。

①-2 特定既存社の多くは幹線を中心とした高需要路線に路線を設定した結果、経営基盤は安定し、運賃低廉化も促進されました。

①-3 これにより当社の高需要路線の利益を内部補助として少便数の地方路線の維持のために補填する仕組みは厳しくなっています。

①-4 これまでの回収再配分の目的は一定程度達成されており、回収を検討する場合は意義・必要性を再定義する必要があります。

② 発着枠減少時の影響

小需要路線

減便すべきではない(3便以下路線はルール上減便できない)路線群

中需要路線
(40万人～100万人)

回収による発着枠減の影響を受ける路線群

イン・アウト両方の需要に応える最低限の便数で運航する路線が多く
減便・撤退による利便性低下、競争促進の後退で地域に大きな打撃

幹線・高需要路線

LCC・特定既存社による競争激化により収益性は低下傾向にあるが
地方路線維持の内部補助のため現行水準の維持が必要な路線群

2 回収・再配分方式について

回収・再配分実施の場合は見直しが必要であると考えます。

① 回収方式

①-1 回収の対象は特定既存航空会社を含む全社であるべきと考えます。

①-2 「定率回収方式」は大手航空会社から再配分原資を得る方式であり、現下の環境には適さず別方式の検討が必要です。

具体的には1便・3便ルール適用路線は回収の対象から除くことや、地方路線維持の評価を回収比率にも盛り込むなど、単純な保有枠数按分とならない仕組みが必要であると考えます。

② 再配分方式

これまでの評価項目見直しの経緯は尊重されるべきであると考えます。一方、特定既存航空会社への優先配分に資する部分については、実態に即した評点となるよう見直しを図る必要があると考えます。

(1) 「新規航空会社の競争環境整備」項目は不要

(2) 「運賃低廉化」「安全の担保」「効率的経営」「発着枠の効率的な使用」項目は事業規模による指標の相対化が必要

(3) 「破綻事業者の取扱い」項目は、前回と同様に適切に評価に反映すべき

1 スロットオークションについて

羽田空港の発着枠は公的な位置づけのものであり、配分・使用にあたっては羽田空港の望ましい使用のあり方に沿うことが求められます。

スロットオークションの実施により競争促進が図られ、利用者利便に資するか否かは未知数であり、望ましくない使用によって、利用者利便が高まらないリスクもあります。

前回議論時からスロットオークションを推し進める要件が高まっているとは言えず、**抽出された課題**も依然として残っていることから、導入には慎重であるべきと考えます。

① 技術的な課題について

- ①-1 入札コストが航空運賃に転嫁される懸念があります。
- ①-2 オークションで取得した発着枠と既に保有している発着枠の区別が困難です。
- ①-3 低需要路線を対象とする場合、1便/3便ルールとの整合性を図る必要があります。
- ①-4 タイムスロットの柔軟性が乏しい環境下で、出発と到着のタイムスロットをダイヤ上成立する形に組み合わせることが困難です。
- ①-5 諸外国においても導入は進んでいないと認識しています。
(* 米国ではオークション案に対する提訴の結果裁判所により実施延期された事案があり)

2 政策コンテストについて

スロットオークションが路線を限定しない性質に対し、地方路線が対象となる政策コンテストは、制度開始から約5年が経過し、地域間の競争性導入、及びその効率的使用に資するという観点で制度の有用性が一定程度確認されたものと認識しており、現行制度の維持について議論が継続されるべきと考えます。

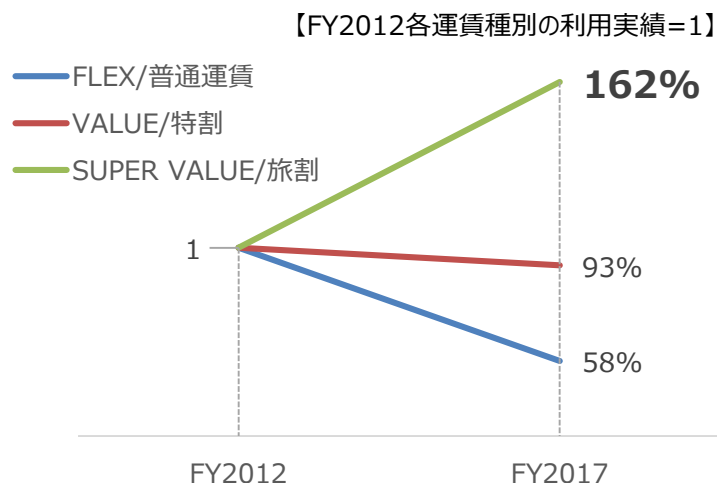
航空業界全体への貢献

当社は人的支援も含めた各社への支援により、航空業界全体への「安全確保」「運航維持」に貢献しています。

- (1) スカイマークの経営破綻にあたり人的支援（整備・客室）のみならず、企業運営全般に対するの支援を実施しています。
- (2) 日本貨物航空に対する事業改善命令及び業務改善命令にあたり、整備士を複数名派遣し運航維持に貢献しています。
- (3) オリエンタルエアブリッジへの機材面を含めた総合的な支援により、地域航空ネットワークの維持に貢献しています。

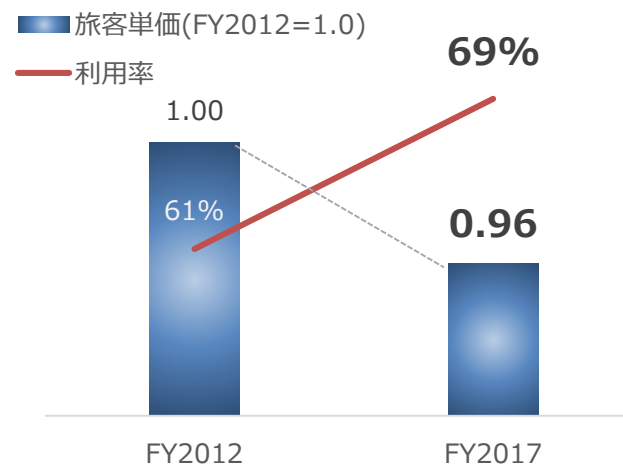
上記取組の結果として健全な競争環境が確保され、低廉な運賃の利用拡大により利用者利便が向上しています。

① 運賃利用実績 推移



✓ 空席連動型運賃を導入し、低廉な運賃の利用が拡大

② 旅客単価・利用率 推移



✓ 旅客単価は5年間で4%減少したが利用率は8%上昇