



羽田空港の望ましい利用のあり方について



2009年4月21日
株式会社日本航空 経営企画室

1.我が国の国内線ネットワークに求められるもの



<多頻度小型化>

- (1) 小型機*を積極的に活用した国内線の増便による、きめ細かい路線ネットワークの維持・拡充
- (2) **乗りたい時に乗れる化**を達成し、**内需拡大、地方活性化**に貢献

*小型機とは...

150席程度のジェット機（当社の場合737-800=165席）、
もしくは60～100席程度のリージョナルジェット機（当社の場合E170=76席。）

羽田においては発着枠不足から十分な便数を確保できておらず、平均座席数が欧米の2倍程度（平均300席超=資料 参照）の機材で運航しており、利便性低下を招いている。

多頻度小型化を達成することで、**潜在需要の掘り起こし**（資料 参照）が期待される。

羽田発着便の多頻度化を前提とした上で積極的に小型機を投入することは、柔軟な機材繰りを可能とし、**地方～地方の路線網拡充**も期待できる。（資料 参照）

1.我が国の国内線ネットワークに求められるもの ~ 乗りたい時に乗れる化 ~



羽田発着路線において「乗りたい時に乗れる化」を実現するためには、JALのみでも約5.1万回/年(70便/日)の増枠、地方路線だけでも約3.9万回/年(54便/日)の増枠が必要となる。

「乗りたい時に乗れる化」を念頭に、小型機も積極的に活用して各路線の必要な便数頻度を4段階に分類し、必要増便数を試算する。

便数頻度の分類

現 状

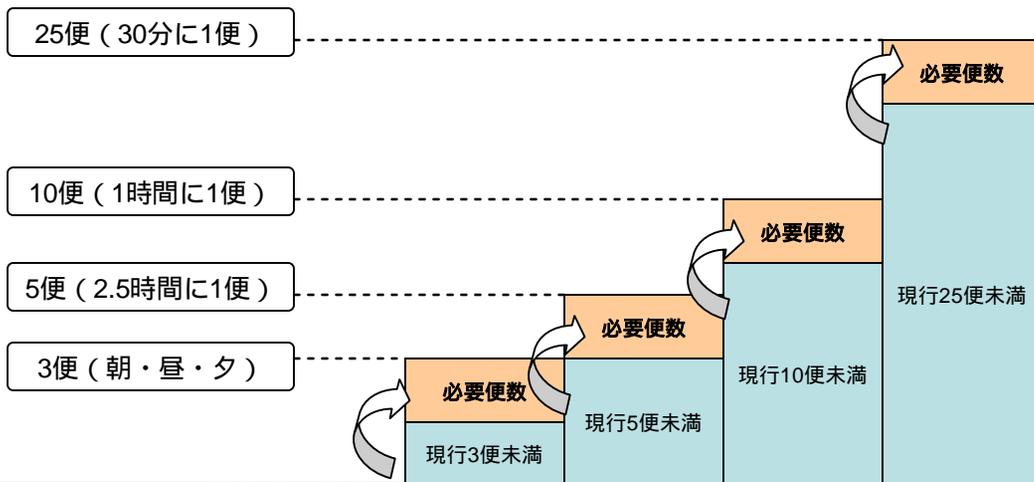
- ・3便未満路線
- ・5便未満路線
- ・10便未満路線
- ・幹線

理 想 形

- 3便：最低限の朝・昼・夕の実現（最低限の便数）
- 5便：約2.5時間に1便（ストレス無く乗れる）
- 10便：約1時間に1便（待たずに乗れる）
- 25便：30分に1便（いつでも乗れる）

必要便数試算の例

- ・山形 現行1便 3便 必要増便数：2便
- ・小松 現行6便 10便 必要増便数：4便



大阪線は伊丹 + 関西合計便数。那覇線は路線特性により大型機運航継続の為、便数大幅増は実施せず。

カテゴリー	JAL 対象路線	必要便数 / 日
幹線 25便化	4路線	16
10便未満路線 10便化	7路線	26
5便未満路線 5便化	16路線	19
3便未満路線 3便化	6路線	9
合計		70 (=5.1万回 / 年間)

2.羽田空港の発着枠の配分のあり方に係る基本的考え方について



“ 乗りたい時に乗れる化 ” の実現のために...

基本的考え方

今回増枠数（37便/日）では必要な地方路線ネットワークの構築、増便には不十分であり、**最終形（72便/日...今後検討）で最大限国内線に配分されることが必須**である。

今回の配分における考え方 （資料 参照）

- （1）地方路線ネットワークの維持・拡充の観点から、**前回回収分（20便）を従前使用社（大手）にまず戻し、地方路線の増便に充てる。**
また同様の趣旨から、1便ルール、3便ルールを維持すべき。
- （2）残余17便については路線の制限を加えず、各社への配分枠数を決定する。
配分にあたっては、今回14便の権益外便が減便となることを考慮すべき。

大手社は前回回収再配分以降、減便を迫られる中、**幹線の減便及び、ダイヤの権益外化によって、地方ネットワークを維持**してきた。 評価されるべき



3.新規優遇枠について

(1) 新規優遇枠は、羽田枠の希少性、新規優遇枠の意義等を踏まえた適切な使用がされるべき。

即ち、以下の点を十分に見極めた上で、優遇枠数を検討すべきである。

発着枠を確実に使用し得るか。希少な発着枠が未使用となっていないか。

- a) 予備機を保有しているか。
- b) 実効性のある事業計画をたてているか。

地方への貢献は可能か。

- a) 羽田発着便が幹線に集中していないか。
- b) 就航路線が羽田発着便に集中することなく、地方=地方路線を運航しているか。

会社としての独自性を維持し、競争促進への寄与が可能か（資料 参照）。

新規優遇枠が、

- a) 大手社からの路線移管に活用されることにより、航空ネットワーク拡大に繋がっていないのではないか。
- b) コードシェアによる大手社の事業拡大に使用されていないか。

また、地方活性化と競争促進、利用者利便向上の観点から以上の点を含んだ新規会社を対象とした評価基準を確立することも必要ではないか。



3.新規優遇枠について

(2) 新規優遇枠の対象となる会社の定義について

新規会社全体の羽田シェアは約20%に迫り、会社設立後10年を超える社や、路線によっては大手以上のシェアを持つ社もあり、「新規航空会社」の定義については議論あるところ。

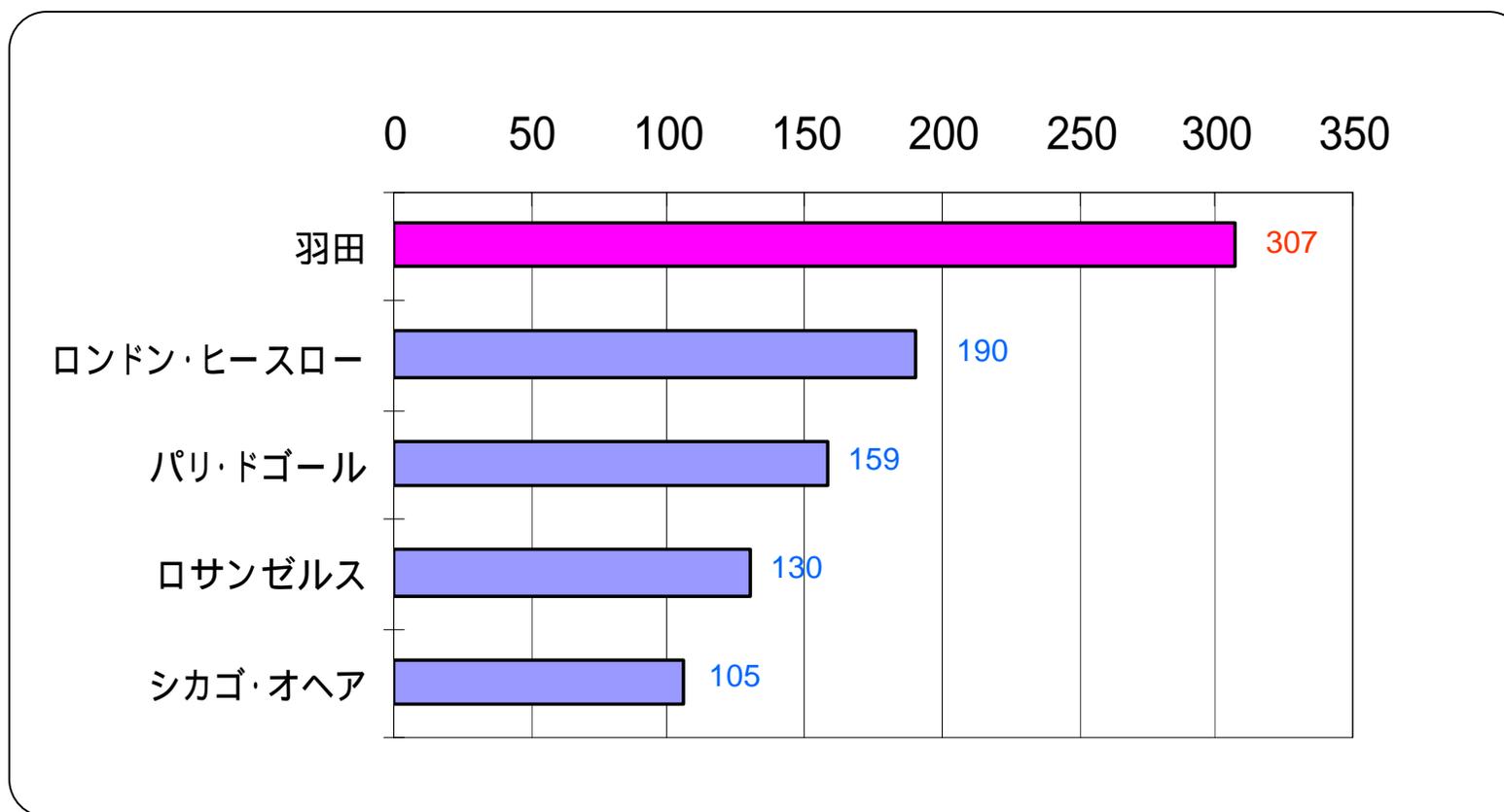
当社としては、その定義に当たって、事業規模を示す「**保有12機以下の会社が新規優遇枠配分を受けられる**」は妥当であり、今後も維持されるべきと考える。

保有12機を超えた会社は、「大手航空会社」と定義し

- (a) 予備機の確保や運航維持能力の安定的確保による**羽田枠の確実な使用**に加え、**地方路線への貢献**（例えば年間利用者数が10万人以下の低需要路線の運航、既存大手会社並の羽田～地方便の運航比率）が求められる。
- (b) 大手社間でコードシェアを実施する場合、健全な競争と利用者のダイヤ選択肢が拡大するよう、等席交換のコードシェアに限定すべきである。

以上

資料 各空港発着の1便あたり平均座席数(国内線)

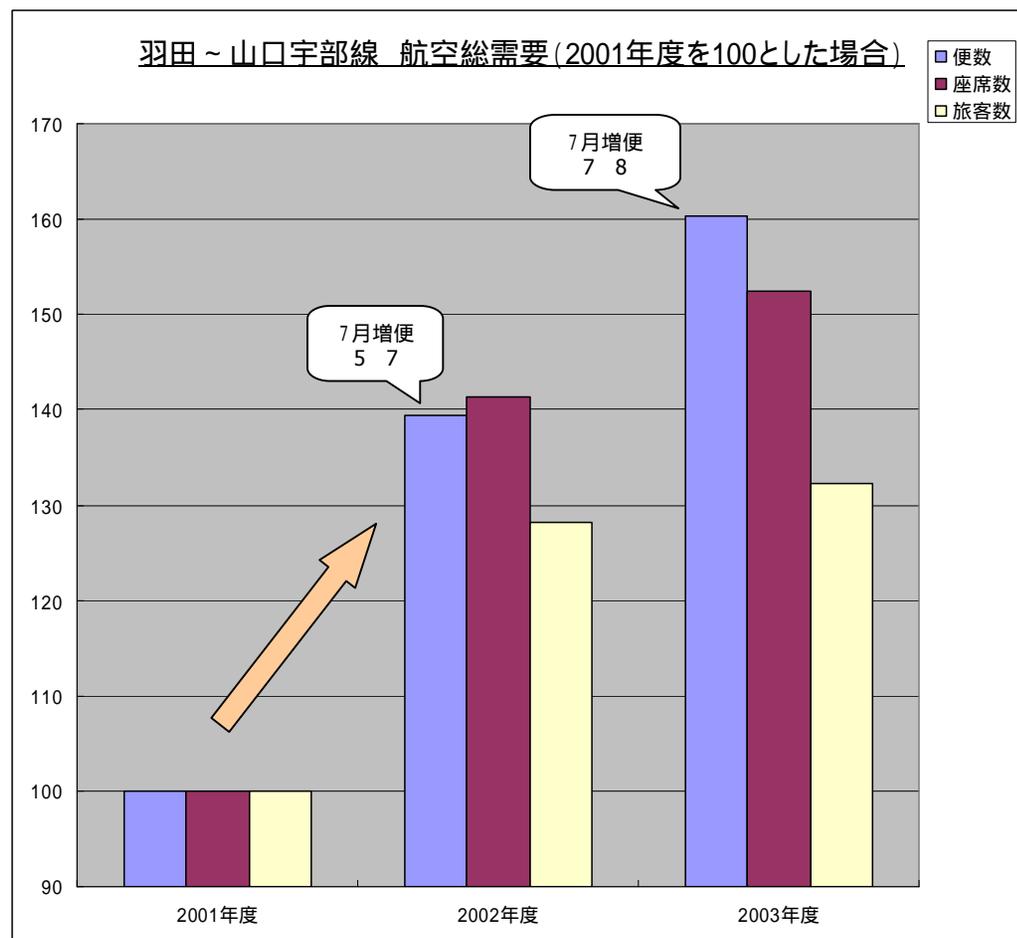


2007年時点。 出典：民間航空機関連データ集（日本航空機開発協会）、航空局作成資料より抜粋

資料 国内線便数増に伴う航空総需要増加の例



前回増枠時（2002年）の
便数増による、
航空総需要の変化



2002～03年のフリークエンシー増により利便性が向上し、総需要の大幅な伸びが見られる。

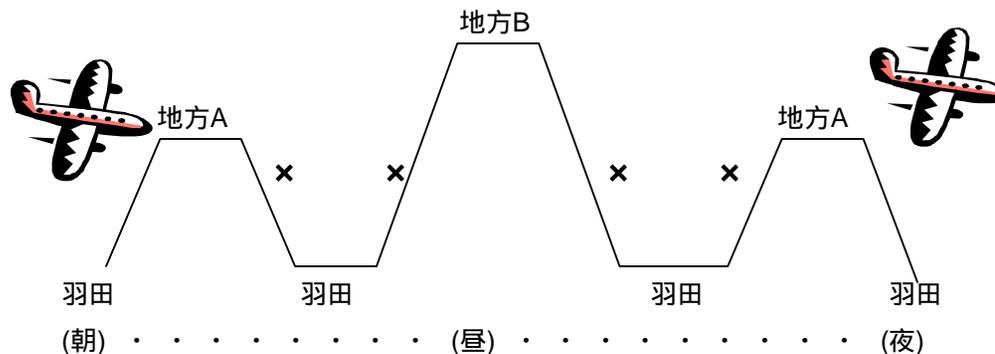
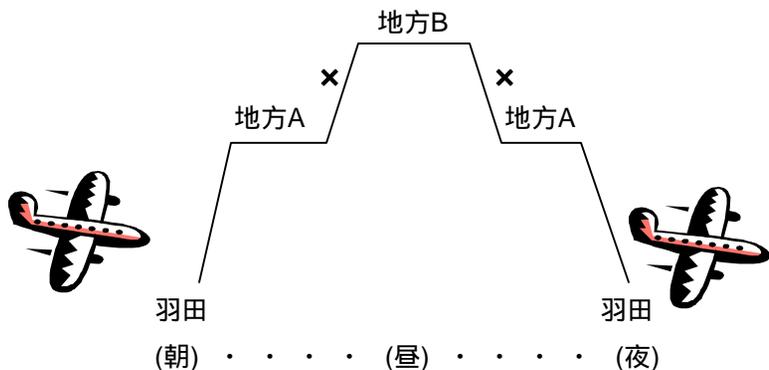
資料 羽田への小型機投入による利便性向上、地方～地方線維持への効果



< 大型機の機材繰り >

大型機による地方～地方線維持は収支面で困難

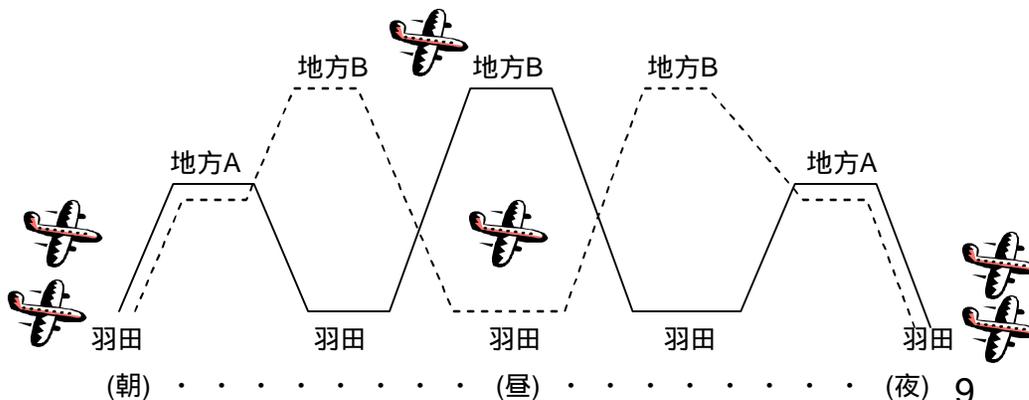
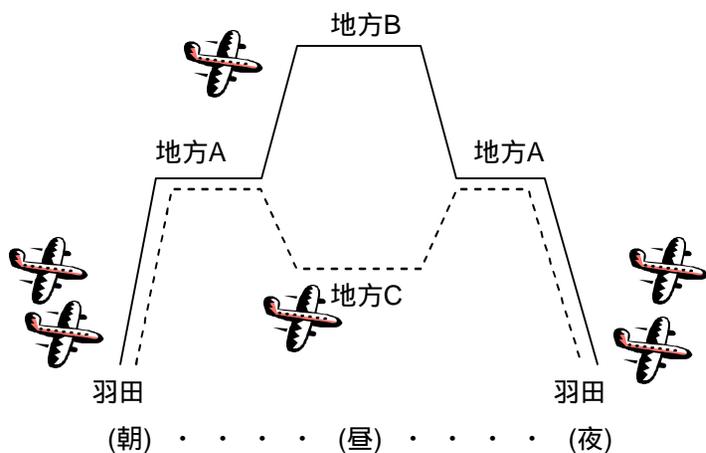
羽田に機材を戻しても昼間帯に大型機では収支は決してよくない



< 小型機の機材繰り >

小型機であれば、羽田～地方を運航したあと
地方～地方線の運航維持、拡大も可能性が出る

羽田に機材を戻した場合も、昼間帯便の収支が改善する。



資料 増枠配分の考え方



		JAL	ANA	新規優遇枠	備考
【参考】 前回回収再配分		11	9	+20	
今回 増枠 (+37)	+20	+11	+9	-	前回回収分 (地方路線限定)
	+17			評価方式を 新設?	

17便の配分にあたっては、権益外便が地方路線を中心に14便減便されることを考慮した配分とすべき。



資料 新規優遇枠が大手社からの路線移管及びコードシェアによる事業拡大に使用されている例

【ANAと新規航空会社の関係(一例)】

時期	路線	ANA	ADO	SNA	SFJ
2003年7月	羽田=旭川	1 0(運休)	0 3(新規開設) ANAとC/S		
2003年3月	羽田=新千歳	18 17(減便)	0 6(新規開設) ANAとC/S		
2005年3月	羽田=函館	4 2(減便)	0 2(新規開設) ANAとC/S		
2008年11月	羽田=関空	7 5(減便=権益外便)			4 ANAとC/S開始
2008年11月	新千歳=仙台	7 3(減便)	0 3(新規開設) ANAとC/S		
2009年2月	長崎=那覇	1 0(運休)		0 1(新規開設) ANAとC/S	
2009年2月	鹿児島=那覇	3 1(減便)		0 2(新規開設) ANAとC/S	
2009年4月	新千歳=新潟	2 0(運休)	0 2(新規開設) ANAとC/S		