

航空産業の動向について

平成24年7月19日
国土交通省 航空局

➤ 全日空、日本航空は平成23年度決算で共に過去最高益を計上。平成24年度も、全日空が1100億円、日本航空が1500億円の営業利益を見込むなど、好調な見通しを示している。

| | 全日空 (平成24年4月27日発表) | | | | | 日本航空 (平成24年5月14日発表) | | | | |
|-------|-----------------------|-------|--------------|------|---------------|------------------------|------|--------------|---------|---------------|
| | 平成22年度 決算 | 対前年差 | 平成23年度 決算 | 対前年差 | 平成24年度 見通し | 平成22年度 決算 | 対前年差 | 平成23年度 決算 | 対前年差 | 平成24年度 見通し |
| 営業収入 | 13,576 | 1,293 | 14,115 | 538 | 15,000 | 13,622 | — | 12,048 | ▲ 1,574 | 12,200 |
| 国際旅客 | 2,806 | 665 | 3,200 | 394 | — | — | — | 3,852 | — | — |
| 国内旅客 | 6,526 | 216 | 6,515 | ▲ 10 | — | — | — | 4,811 | — | — |
| 国際貨物 | 860 | 303 | 879 | 19 | — | — | — | 537 | — | — |
| 営業費用 | 12,898 | 72 | 13,144 | 246 | — | 11,738 | — | 9,998 | ▲ 1,740 | — |
| 営業損益 | 678 | 1,220 | 970 | 292 | 1,100 | 1,884 | — | 2,049 | 165 | 1,500 |
| 経常損益 | 370 | 1,233 | 684 | 314 | 700 | — | — | 1,976 | — | 1,400 |
| 当期純損益 | 233 | 806 | 281 | 48 | 400 | — | — | 1,866 | — | 1,300 |

※1. 日本航空の22年度決算は参考値(更生手続開始及び更生計画認可により、事業計画年度が平成22年度1月19日～平成22年11月30日及び、平成22年12月1日～平成23年3月31日となっているため。)

※2. 日本航空については、会社更生手続を経ることにより、営業損益には財産評定効果による約460億円の押し上げ効果、当期純損益には欠損金の繰越控除による法人税軽減効果等が含まれている。

事業

大幅なダウンサイジングの即時実行

機材

路線

非効率機材の早期退役による機種数の削減と、新鋭中小型機材の導入によるダウンサイジング
 ・747-400、A300-600、MD-81/90の全機を含む計103機を退役、運航機種数を7→4機種に削減(リゾナル機を除く)

不採算路線の大胆な撤退
 ・国際線: 75路便(FY09末)→65路便(FY12末)
 ・国内線: 148路線(FY09末)→109路線(FY12末)

徹底した固定費の削減

人事賃金制度

空港体制

コスト削減

早期退職・子会社売却等による大規模人員削減の深掘り・前倒し
 ・グループ: 48,714人(FY09末)→約32,600人(FY10末)
複雑化・肥大化した諸手当・福利厚生の見直し

関西・中部国際空港における空港業務の外部委託化を通じた自営体制の大幅縮小

調達部門による購買契約の一元管理やIT刷新による効率性向上を通じた持続的なコスト削減

ネットワークの再構築

運航体制

アライアンス

地方運航子会社の地域密着度強化および単一機種運航子会社による効率的な体制の実現

アメリカン航空とATI認可を申請し太平洋路線の収益を強化、他航空会社とも二者間提携を活用

事業体制の再構築

リスク対応

ホテル事業の売却をはじめとする事業再編を実行し、航空事業に経営資源を集中

イベントリスクの兆候把握・影響分析を早期に実施し、緊急的な固定費削減策を機動的に発動

財務

初年度資産超過の実現

| 項目 | 2010/3末 (億円) | 2011/3末 (億円) |
|--------------|--------------|--------------|
| 資産 | 15,174 | 11,145 |
| 負債 | 12,269 | 7,773 |
| 資産超過 | 2,905 | 3,372 |
| 再生素材 | 9,592 | 248 |
| 出資 | 3,500 | 3,124 |
| 債務免除 | 5,215 | 1,216 |
| 2011/3期当期純利益 | - | 6,431 |

(※連結概算ベース)

初年度営業黒字の達成

| 期 | 売上高 (億円) | 営業利益 (億円) | 営業利益率 (%) |
|---------|----------|-----------|-----------|
| 2010/3期 | 14,948 | 1,337 | 8.9% |
| 2011/3期 | 13,250 | 641 | 4.8% |
| 2012/3期 | 12,229 | 757 | 6.2% |
| 2013/3期 | 12,733 | 1,175 | 9.2% |

(※連結概算ベース)

スキーム

支援機構出資による資本増強

支援機構による3,500億円の出資を通じて資本増強を図り、当該増資資金でリストラ・機材導入を推進

金融機関等による債権放棄

金融機関等の更生債権者に対し、一般更生債権の87.5% (総額5,215億円)の債権放棄を要請

更生3社合併

JALS、JALI、JLCの更生3社を認可決定日の翌日に合併、JALIを存続会社とする

株主責任の明確化

更生3社合併後、既存株主の全株式(普通株式・A種優先株式)を無償取得し消却する

企業年金基金の制度改定

現役・OB共に給付減額・予定利率の引き下げを行い、会社負担債務(※)を約30%圧縮
 (※: 年金財政決算上の未償却過去勤務残高ベース)

更生債権等の早期一括弁済

既存及び新規取引金融機関からの資金調達により、更生債権等の早期一括弁済に向け努力を行う

安全運航確保

・計画の実行にあたり安全への配慮が疎かにならないよう、経営陣と現場一帯のコミュニケーションを密に図り、適切なマネジメントを通じて安全運航体制を堅持

経営管理体制

- ・グループ損益実態把握の早期化、グループ経営方針共有の深化を通じた緊密な経営管理体制の確立
- ・各役員のリターン・コスト両面での数値責任明確化による強固な執行体制の確立

人材マネジメントの強化

- ・リーダー層への教育研修の実施を通じた徹底的な意識改革の推進
- ・評価制度の適切な運用を通じ、成果をあげた人材が登用される人事制度への変更

平成22年

1月19日

・日本航空が、企業再生支援機構に支援の申込みを行うとともに、裁判所に会社更生法に基づく更生手続き開始の申し立て。

これを受け、企業再生支援機構が支援決定。また、裁判所が更正手続き開始決定。

4月28日

・日本航空が、再生に向けた2010年度路線便数計画を発表。2008年度対比で、国際線が約4割の縮小、国内線が約3割の縮小。

8月31日

・企業再生支援機構が、日本航空の更生計画案を東京地方裁判所に提出。

11月30日

・日本航空の更生計画について、東京地方裁判所が認可。

12月1日

- ・機構による3,500億円の出資。
- ・金融機関による5,215億円の債権放棄(債権放棄割合87.5%)。

12月31日

- ・整理解雇の実施。

平成23年

3月28日

- ・更生債権2,550億円のリファイナンス。
- ・更生手続終結の決定。

平成24年

秋ごろ

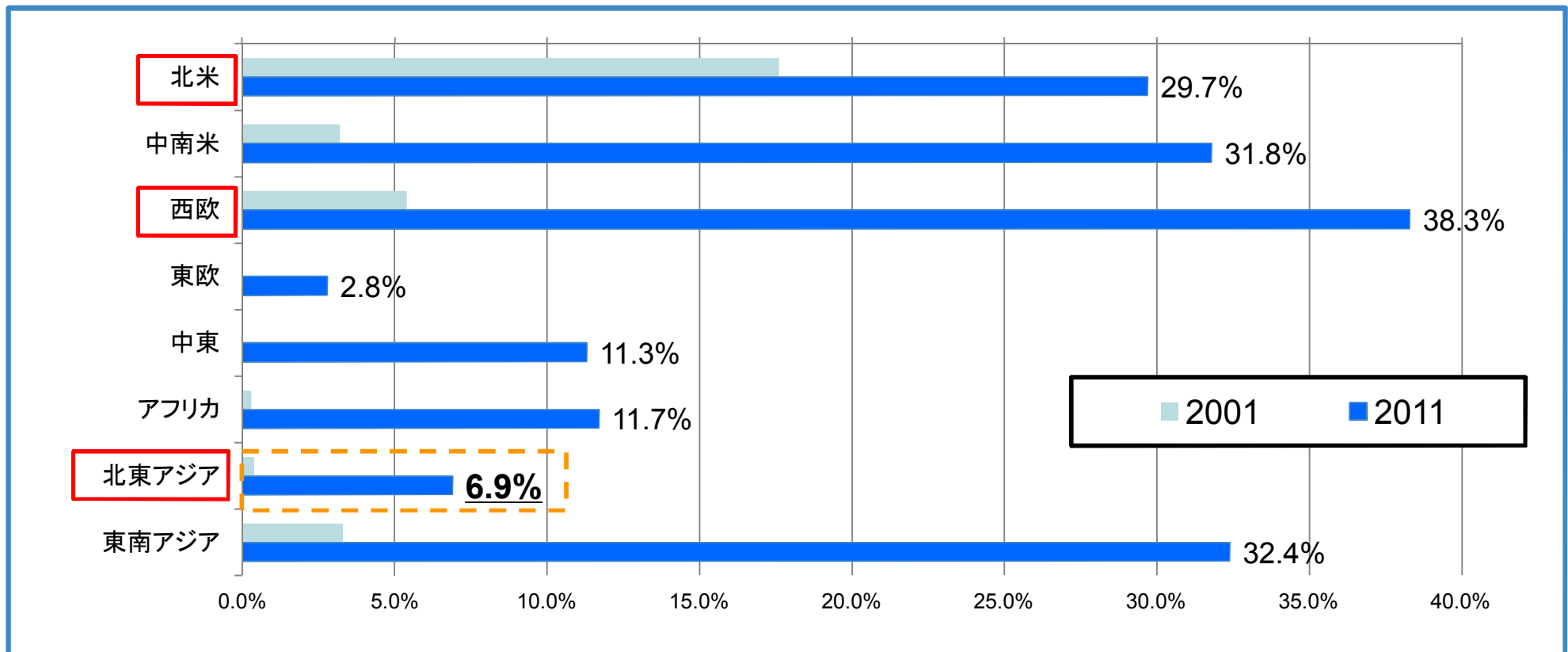
- ・再上場を目指す。

平成25年

1月18日（支援決定から3年以内に終了（機構法第33条））

- ・機構の支援期間終了。

➤ 日本を含む北東アジアは、LCCに対して高いポテンシャル



※北東アジア：日本、韓国、中国、台湾、モンゴル
・出典：CAPA Centre for Aviation HP

我が国へのLCC（格安航空会社）の就航状況


LCC(格安航空会社)は北東アジア等でも急成長しており、我が国への就航も増加してきている。

定期便 (10社)

(2012.7.1現在)




| 国・地域 | 航空会社 | 乗入年月日 | 日本就航路線 | 備考 |
|---|---------------|-----------|---|-------------------------------|
| 韓国  | チェジュ航空 | 09年3月20日 | 関西＝仁川（デイリー） 関西＝金浦（デイリー） 関西＝済州（週3便）(H24.4.28から週5便) 北九州＝仁川（週3便）(H24.4.22まで) 中部＝金浦（デイリー） 中部＝仁川（デイリー） 福岡＝仁川（H24.3.30からデイリー） | |
| | エアプサン | 10年3月29日 | 福岡＝釜山（デイリー） 関西＝釜山（デイリー） 成田＝釜山（デイリー） | アジアナ航空46%出資 |
| | ジンエアー | 11年7月15日 | 新千歳＝仁川（週4便） | 大韓航空100%出資 |
| | イースター航空 | 11年5月5日 | 成田＝仁川（デイリー） 関西＝仁川（H24.3.30から2デイリー） | |
| | ティーウェイ航空 | 11年12月20日 | 福岡＝仁川（2デイリー） | |
| 中国  | 春秋航空 | 12年6月23日 | 茨城＝上海（週6便） | |
| シンガポール  | ジェットスター・アジア航空 | 10年7月5日 | 関西＝台北＝シンガポール（2デイリー） 関西＝マニラ＝シンガポール（週4便） | カンタスグループ49%出資 |
| マレーシア  | エアアジアX | 10年12月9日 | 羽田＝クアラルンプール（デイリー） 関西＝クアラルンプール（週4便） | |
| フィリピン  | セブ・パシフィック航空 | 08年11月20日 | 関西＝マニラ（週3便） | |
| オーストラリア  | ジェットスター航空 | 07年3月25日 | 成田＝ゴールドコースト（週5便）※ 成田＝ケアンズ（デイリー） 関西＝ゴールドコースト（週4便）※ シドニー＝ケアンズ＝関西＝ケアンズ（週4便）※ ダーウィン＝マニラ＝成田（週4便） | カンタスグループ100%出資 ※期中変動あり |

プログラムチャーター便 (1社)

| 国・地域 | 航空会社 | 乗入年月日 | 日本就航路線 | 備考 |
|--|------|----------|--|----|
| 中国  | 春秋航空 | 10年7月28日 | 高松＝上海（週3便） 佐賀＝上海（週2便）(H24.7.2からH24.9.19まで週3便) | |

我が国LCC事業の概要①

- 本年3月からピーチアビエーションが関西を拠点に運航開始し、5月には国際線にも参入。ジェットスター・ジャパンは7月3日から成田を拠点に運航開始しており、エアアジア・ジャパンも8月から運航開始予定。
- 各社ともにLCC事業としての低コスト運航(フライト準備時間を短縮した高稼働率・付加サービスの有料選択化)による低価格運賃設定を通じて、新たな需要層を創出するなど、日本経済の活性化に繋げていく考え。

| 会社名 | ピーチアビエーション(株) | エアアジア・ジャパン(株) | ジェットスター・ジャパン(株) |
|-----------------|---|---|--|
| 資本金 | 150億円 (ANA 38.7%, First Eastern -Aviation Holding Limited 33.3%, 産業革新機構 28.0%) | 10億円 順次50億円まで増資予定 (ANA 67%, エアアジア 33%) | 48億円(今後120億円まで増資予定) (カンタスグループ 33.3%, JAL 33.3%, 三菱商事16.7%, 東京センチュリーリース16.7%) |
| 拠点空港 | 関西国際空港 | 成田国際空港 | 成田国際空港 |
| 使用機材 | エアバスA320-200型機 ※2011年11月に初号機受領、2年で10機 | エアバスA320-200型機 (就航後A330の導入計画あり) | エアバスA320 ※当初は3機,その後3年間で24機まで増機 |
| 運航路線 | 内) 関西＝札幌、福岡(2012年3月1日) 関西＝長崎(2012年3月25日) 関西＝鹿児島(2012年4月1日) 関西＝那覇(2012年秋) 際) 関西＝仁川(2012年5月8日)、 香港(7月1日)、桃園(9月30日) | 内) 成田＝札幌、福岡(2012年8月1日) 成田＝那覇(2012年8月3日) 際) 成田＝仁川、釜山(2012年10月) | 内) 成田＝札幌、福岡(2012年7月3日) 成田＝那覇、関西(2012年7月9日) 関西＝札幌、福岡(2012年8月24日) 際) 中国、韓国などの短距離国際線を予定(2013年中) |
| 許可申請状況 | 申請日 平成23年4月13日 許可日 平成23年7月7日 | 申請日 平成23年10月27日 許可日 平成24年2月2日 | 申請日 平成23年12月21日 許可日 平成24年4月6日 |
| JAL・ANA中期計画との関係 | マルチブランド戦略(「ANAブランド」ではカバーしきれない市場に訴求し需要喚起する「LCCブランド」として活用) | マルチブランド戦略(「ANAブランド」ではカバーしきれない市場に訴求し需要喚起する「LCCブランド」として活用) | 戦略的パートナーとして補完的に活用 |
| 事業形態の特徴 | ANAから独立した事業運営  | ANAの連結子会社。連携・調整が行われる事業運営。  | JALから独立した事業運営  |

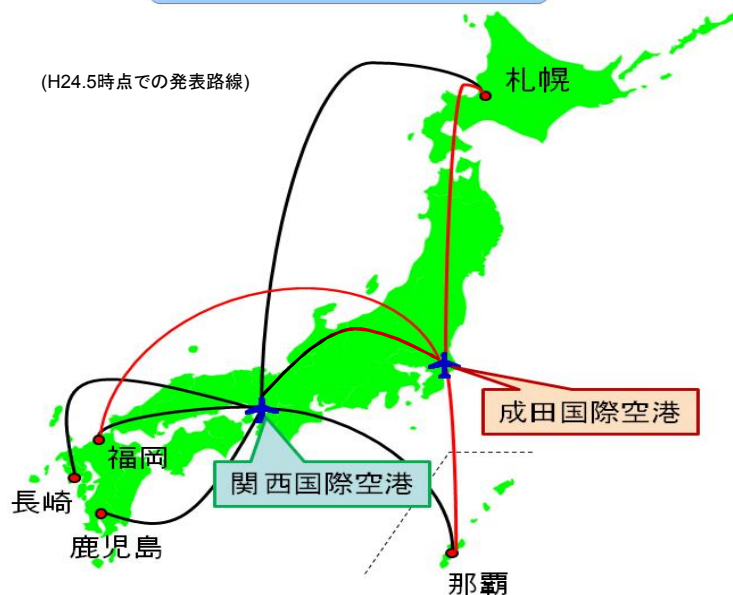
我が国のLCCの概要②

- ▶ LCC(格安航空会社)は我が国の大手航空会社に比べ、約1/3~1/2の低価格運賃による国内ネットワークを形成。
- ▶ 3月にPeach Aviationが就航した関空=札幌路線は旅客数が大幅に増加。

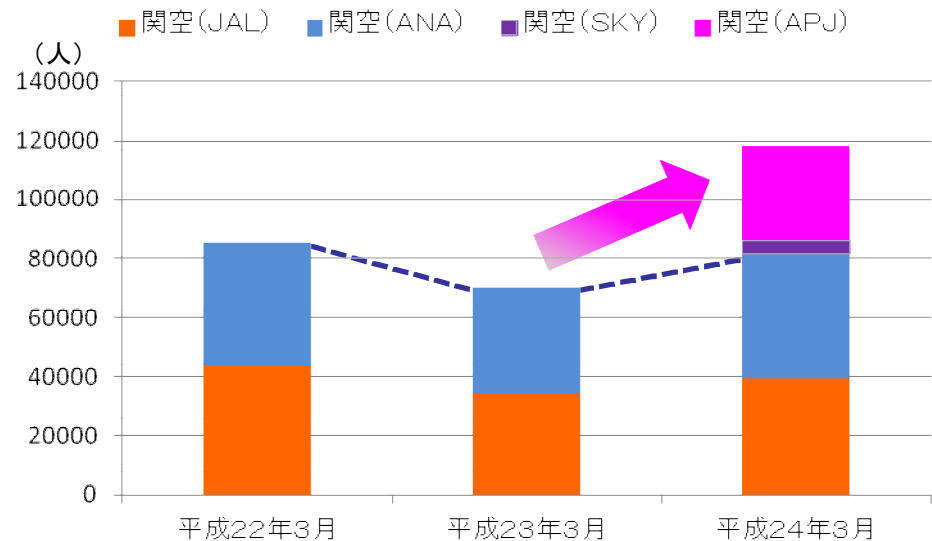
| (路線例) | 国内大手航空会社の普通運賃 (事前割引運賃) | LCC普通運賃(対大手普通運賃比率) ※予約時点の空席状況により運賃は変動 | | |
|-------|-------------------------------------|--|---|---|
| | | ピーチアビエーション | エアアジア・ジャパン | ジェットスター・ジャパン |
| 関西=札幌 | 43,500円 (13,300円~29,900円) | 14,790円(34%) ~ 4,790円(11%) | — | 14,490円(33%) ~ 4,590円(11%) |
| 成田=福岡 | 38,900円 (14,400円~29,600円) | — | 19,580円(50%) ~ 5,180円(13%) | 18,990円(49%) ~ 5,090円(13%) |

※8月搭乗分に適用となる運賃(H24.5.31時点)

LCCの国内線ネットワーク



Peach就航路線(関空=札幌)の旅客数

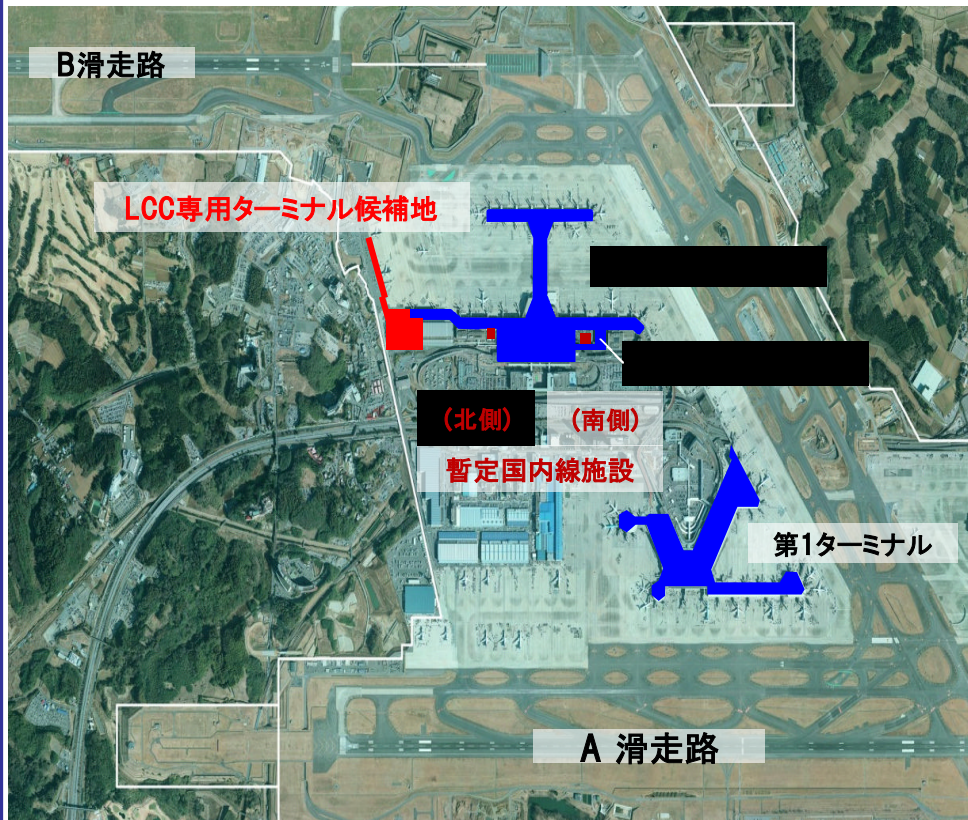


成田国際空港

- 成田国際空港(株)では、2012年夏より運航を開始する本邦LCC2社(エアアジア・ジャパン、ジェットスタージャパン)について、当面、既存施設(第2ターミナルビル)を活用して受け入れる予定。(国内線は第2ターミナルに暫定施設を増築、国際線は、第2ターミナルの既存施設で受け入れ。)
- LCCの旺盛な就航計画を踏まえ、2014年度完成を目途に、第2ターミナルビル北側にLCC専用ターミナルを建設する方針。今後、CIQ官署等と調整を進める予定。

関西国際空港

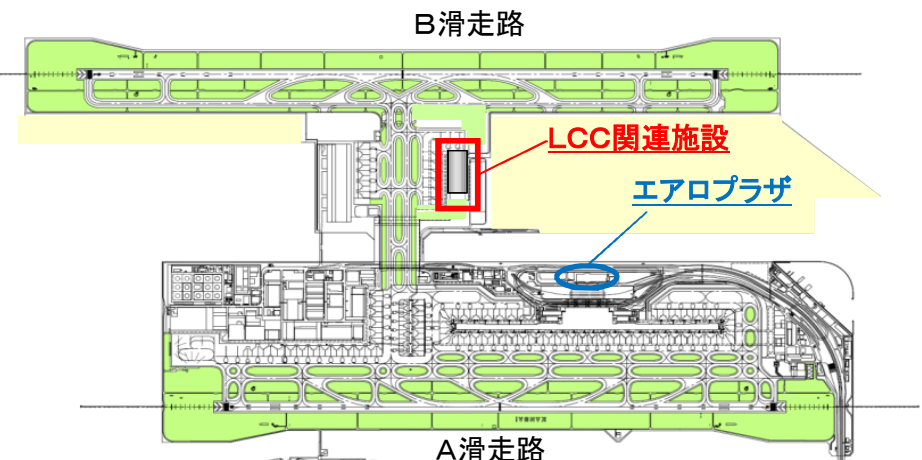
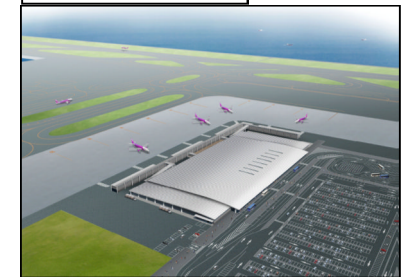
- 関西国際空港(株)では、2012年3月より就航した本邦初のLCCであるピーチアビエーションをはじめとするLCC需要に対応すべく、国内初となるLCC専用ターミナルを整備中。現在、エプロン舗装工事やターミナルビル新築工事等の契約を締結し、2012年下期供用開始に向け、順次施工中である。
- なお、ターミナル供用までの間は既存施設(エアロプラザ)を活用して受け入れを実施している。



LCC関連施設の概要

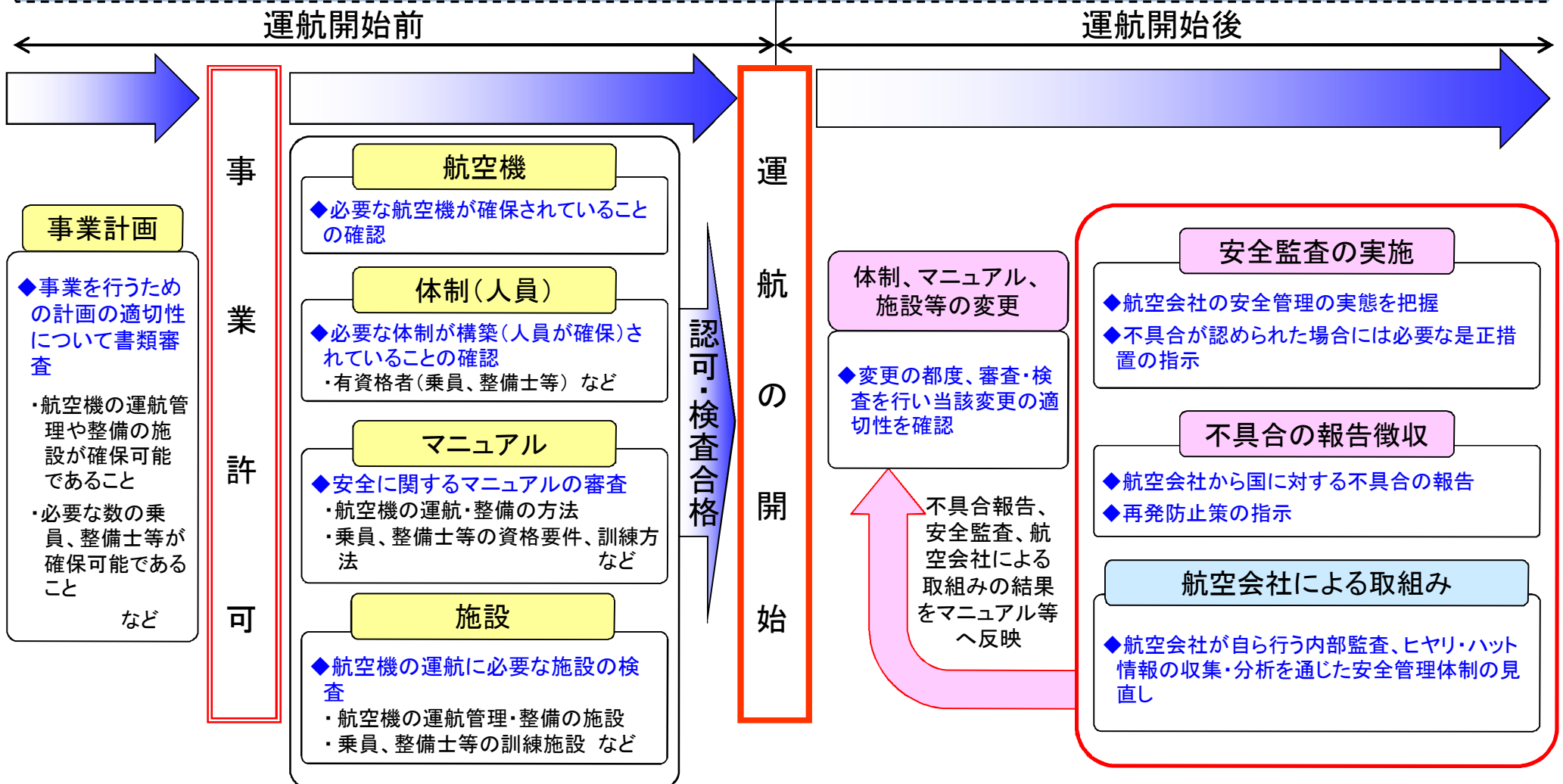
- ・国際線・国内線供用
- ・鉄骨造(平屋建) 一部2階建て
- ・連絡バスでエアロプラザから約5分
- ・9スポットの駐機場

【イメージ】



国内航空会社に対する安全確保の枠組み

- 新規参入航空会社に対しては、運航開始前に事業計画、マニュアル、施設等の適切性を確認。
- 運航開始後も安全監査、不具合報告等を通じて、航空会社の安全管理の実態を把握するとともに、必要な指導を実施。
- 航空会社は内部監査、ヒヤリ・ハット情報の収集・分析等を通じて、安全管理体制の見直しを実施。
- **新規参入航空会社に対しては、一定期間、重点的に監査を実施。**
- **LCCについても、JAL、ANA等と同一の基準により、安全審査・監査を実施。**



※ 事業計画を変更する場合にも、必要なマニュアルの認可、施設の検査等を実施