

## 羽田発着枠配分基準検討小委員会 発着枠の回収・再配分の考え方について



2019（平成31）年3月12日

日本航空株式会社

(1) 当面の羽田空港の望ましい利用のあり方

(2) 発着枠の配分の見直しに当たっての基本的考え方

(3) 発着枠の回収方式

(4) 発着枠の再配分方式

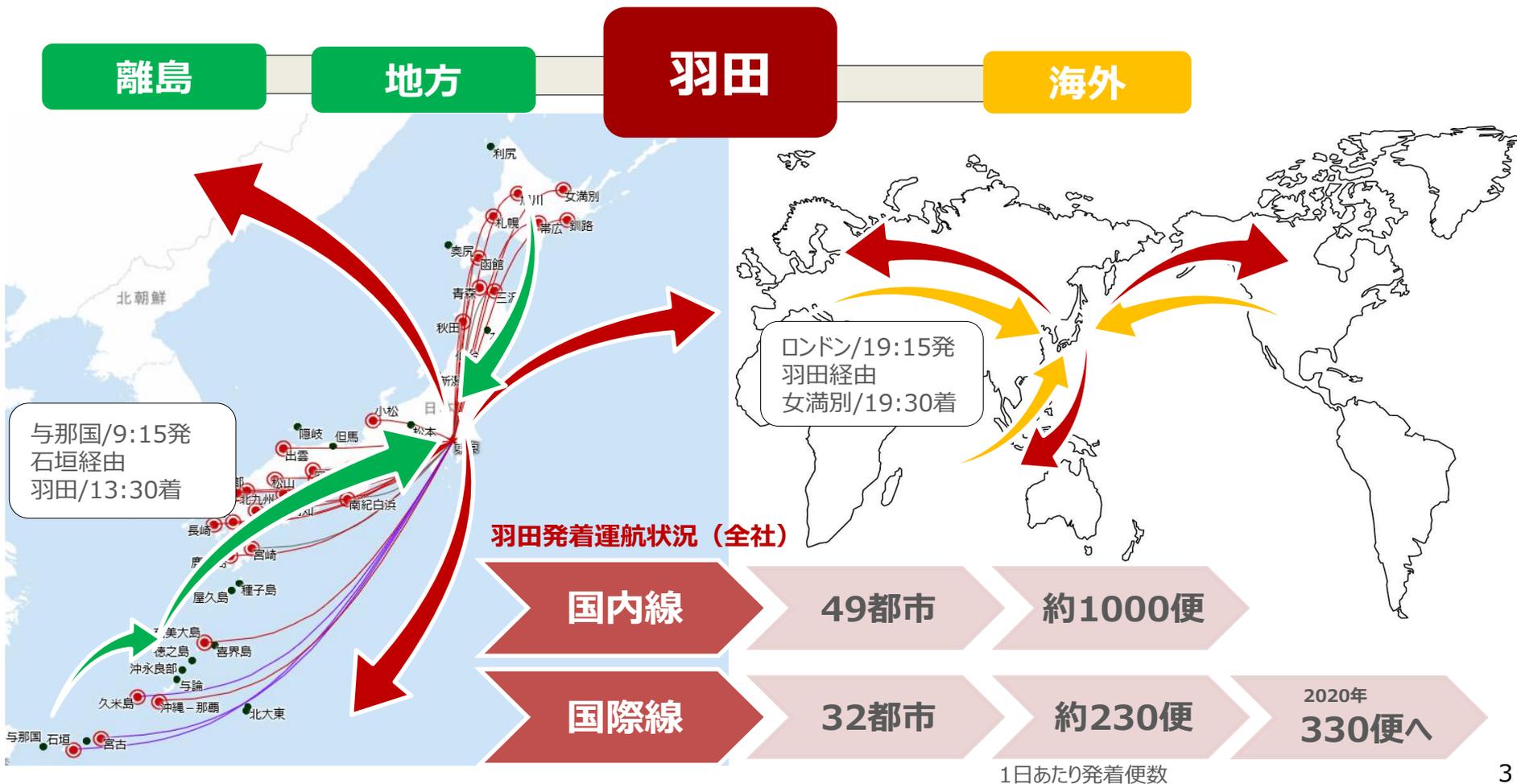
(5) 市場メカニズムを活用した配分方法（スロットオークション）

平成24年11月の増枠配分が収益に与えた影響

平成24年11月の増枠配分以降に増便・減便した要因分析（特に地方路線）

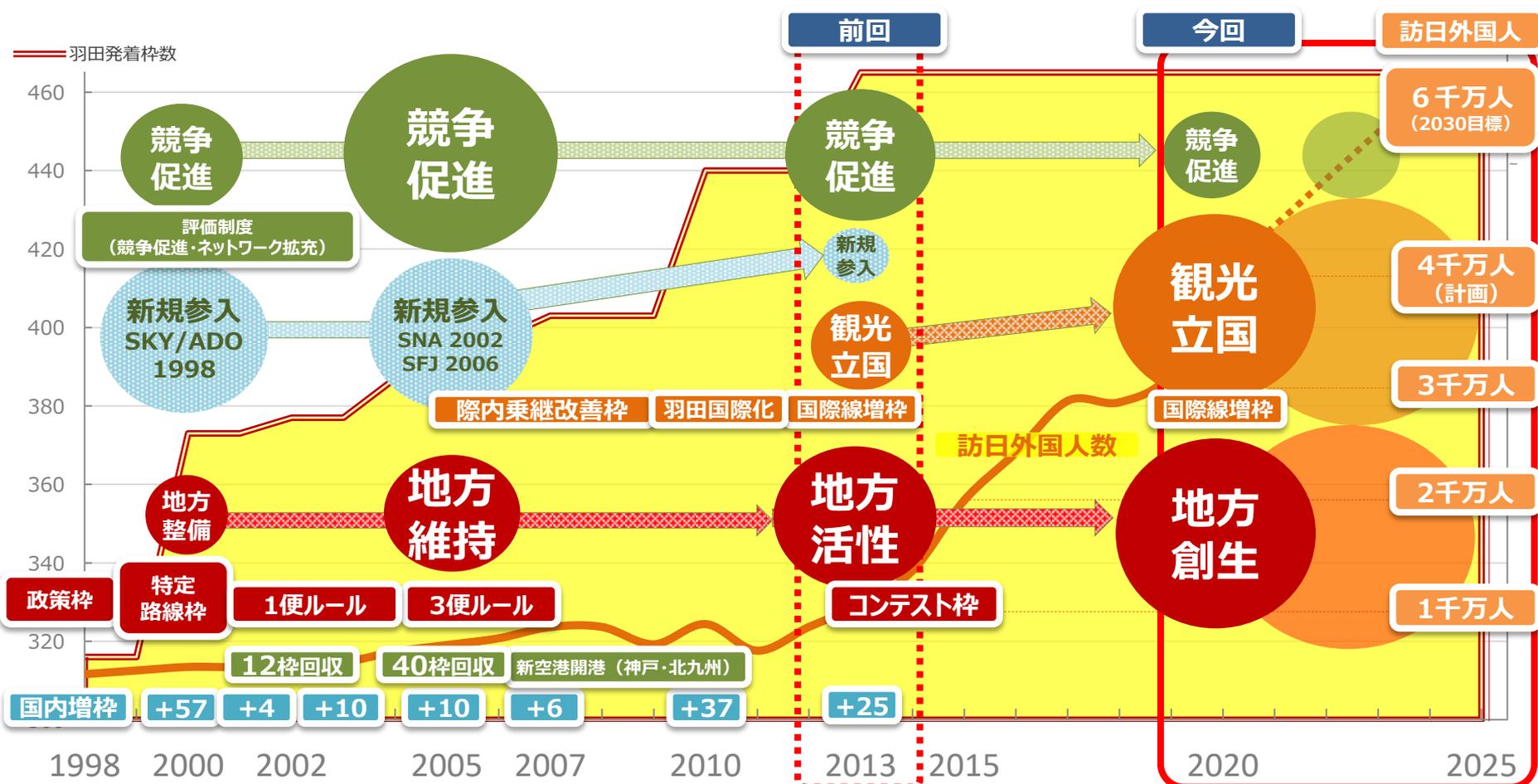
# (1) 当面の羽田空港の望ましい利用のあり方

- 羽田のネットワークは離島などを含む**日本の地域と首都圏、そして世界各地を結び、人の交流、物流を支える大動脈。**
- 羽田は引き続き、その機能を最大限に活用し、利用者利便、国益に資する利用が望まれる。



## (2) 発着枠の配分の見直しに当たっての基本的考え方

- これまでも羽田空港に求められる課題を踏まえ、発着枠増・再配分がなされてきた。
- 今回も、2020年から5年間の羽田に期待される役割を考慮すべきである。  
今後期待される役割→競争促進・多様なネットワークに加え、**訪日外国人の地域への誘客による「観光立国」、「地方創生」の実現。**



### (3) 発着枠の回収方式

- 今回のように増枠を伴わない中での回収は、各社の**現行ネットワーク（特に羽田～地方～離島を含む）毀損\***が懸念されるため、従前の使用状況に鑑み**最小限とすべきである。**
- 具体的には、①「観光立国」、「地方創生」などの課題も踏まえた政策枠の見直し（7枠）  
或いは、②政策枠の見直しに加え、最小限の回収を実施し、**最大でも前回増枠規模（25枠）までに止める**ことが適当である。

① 7 枠



② 25 枠（最大でも）

政策枠の見直し

7 枠

政策枠の見直し

7 枠

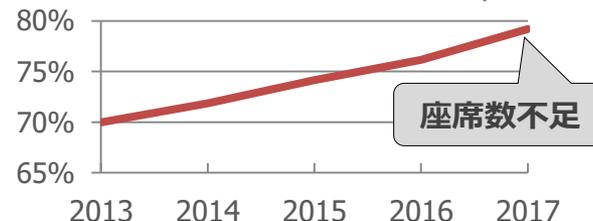


回収  
(最小限)

\*ネットワークの維持・拡充要望

国内線利用者数は年間1億人を突破。搭乗率も上昇する中で、各地域からは、むしろ**増便やネットワークの拡大が望まれている。**

参考：JAL国内線搭乗率（約10pt上昇）



参考：JAL離島路線・便数(全国)

	2018年
路線数	33
便数	80.5

## (4) 発着枠の再配分方式

- **政策枠**については、「観光立国」、「地方創生」に資する形での**見直し**（＝見直しの結果、拡充もありうる）が必要である。
- 加えて、**回収を実施する場合**には、現在の羽田に期待されている**訪日外国人の地域への誘客による「観光立国」、「地方創生」の実現**という役割に寄与する取り組みを再配分時の**評価対象として加える**ことを検討いただきたい。

### 評価項目

これまで →

運賃

安全

ネットワーク

経営効率

追加（案）

観光立国

地方創生

訪日促進

訪日外国人の地域への誘客

- 海外でのWEBサイト展開
- 現地プロモーション活動

- 予約・空港多言語対応
- 環境整備  
(機内Wi-Fiなど)

- 訪日外国人向け割引運賃
- 地方空港での外国社便  
ハンドリング実績
- 多様な路線ネットワーク

- 自治体などとの連携協定
- 乗継割引などの運賃施策
- 地域との協業プロモーション
- 観光資源の発掘・発信
- 民間協業の取り組み  
(観光ファンド、民泊など)

□ : 取り組みの一例

(各種の取り組み状況を総合的にA/B/Cなどの段階で評価)

# (4) 発着枠の再配分方式 (「地方創生」、「観光立国」のJAL取り組み例)

➤ エアラインに求められる役割は、これまでの路線ネットワーク拡充、利用者利便の向上のみならず、**地域との相互協力による多面的な貢献に変化**しており、様々な取り組みを実施している。

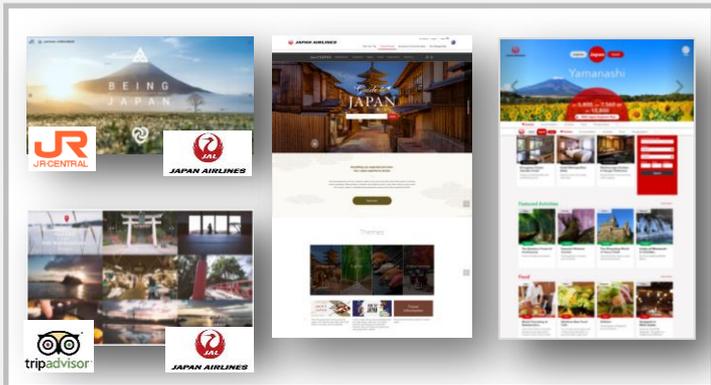
## 訪日促進

## 訪日外国人の地域への誘客

## 地方創生

### 1 日本文化・魅力の発信 (WEB/現地)

- 訪日プロモーションサイト開設
  - ・当社独自および外部企業と提携・連携し開設
  - ・自治体との連携による地域コンテンツ強化による誘客



- 各国での日本観光局セミナー参画・協賛
- JALオリジナルイベント開催
  - ・世界こどもハイクコンテスト/航空教室・紙ヒコーキ教室

### 2 訪日促進の取り組み

- 鉄道会社との連携 (Air & Rail)



### 3 地域への誘客



- 訪日外国人向け日本国内運賃販売 (Japan Explore Pass)

### 国内線機内無料Wi-Fi



### 4 路線ネットワーク拡充



従来のエアラインの役割

### 5 地方創生

- 観光立国ファンド創設・参画



ALL-JAPAN 観光立国ファンド

- 地域密着プロジェクト **新 JAPAN PROJECT**
  - ・観光資源の発掘、発信
  - ・観光基盤強化
  - ・産学官連携施策
  - ・六次産業化 (産品輸出促進など)
  - ・民泊活用 (農泊・体験民泊など)

### ➤ 地域と協業したプロモーション

- ・スポーツツーリズムを通じた誘客



- ・乗継割引など特別運賃の設定  
→乗継割引: 294路線で設定



# (4) 発着枠の再配分方式 (参考：乗継ハブ空港としての羽田の活用)

## 乗継割引を活用した需要創造

直行便未就航区間の自治体などと協力し、羽田空港の乗継利便性を活かした共同企画を展開。  
 JAL：「乗継割引」の割引率を拡大。(通常期比の最大10%) ホームページにて両地域の旅行情報を特集。  
 自治体：広報リリースやSNS、地元イベントでの告知、プレゼントキャンペーンなどによる利用促進。

<実施例> 広域連携乗継利用促進事業～青森・秋田⇄徳島・香川・愛媛・高知お得な運賃でグルメ旅!!～



### JAL

特別な運賃設定やWebサイトでの観光プロモーション

区間	11/26-30	通常期 割引率
秋田＝徳島	19,800	67%
秋田＝高松	19,800	67%
秋田＝高知	19,800	68%
秋田＝松山	19,600	69%



### 自治体

利用促進に向けたプレゼント企画や告知



## <乗継割引を活用した需要喚起取り組み例>

\*協議会との共同事業以外の施策を含む

	期間	区間	運賃例	割引率
小松⇄青森/鹿児島、青森⇄鹿児島	2018 6/1～7/13	小松＝羽田＝青森/鹿児島	15,500円	73%
東北⇄四国	2018 6/1～7/13	青森/秋田＝羽田＝徳島/高松/高知/松山	19,000円	72%
九州⇄北海道	2018 11/26～3/20	大分/熊本/宮崎/鹿児島＝羽田＝女満別/釧路/帯広/旭川/函館	21,000円	77%
徳島⇄北海道	2018 6/1～7/13	徳島＝羽田＝新千歳/女満別/旭川/釧路/帯広/函館	23,600円	69%
大分⇄ひがし北海道	2016 1/7～3/16	大分＝羽田＝女満別/釧路/帯広	17,800円	80%
南紀白浜⇄北海道/東北	2016 10/3～11/22	白浜＝新千歳/女満別/旭川/釧路/帯広/函館/青森/三沢/秋田	18,100円	76%

## (5) 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）

以下の観点から、オークション方式については現時点で解決すべき課題が多く、導入は困難であると認識。

- ① **発着枠取得コストの運賃への転嫁による利用者利便の低下**、航空需要の圧迫  
→ 導入検討に当たっては、着陸料、航空燃油税、出国税など合わせた検討が必要。
- ② 収益性の高い路線を運航する航空会社による**寡占化**  
→ **地方路線の運休・減便**や寡占による**運賃高止まり**などのリスク。
- ③ IATA WSG\*からの逸脱による**ネットワークの毀損**  
→ タイムスロットの固定化により各社のダイヤ変更などの自由度が喪失。  
乗継などを含めた航空ネットワークの毀損につながるリスク。

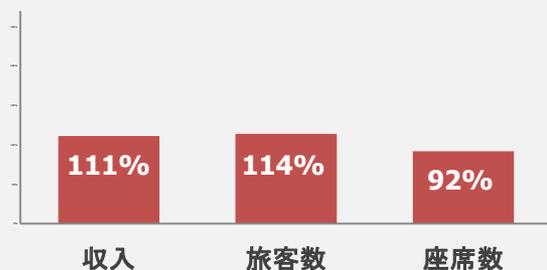
\*IATA WSG：発着枠アサインに関する航空業界内のガイドライン

# 追加ヒアリング事項（平成24年11月の増枠配分が収益に与えた影響）

増便を実施した3路線においては、利用者利便の向上によって旅客数も増大し、収益の向上を実現することができている。

## 羽田＝高松線

多頻度運航化（夕方ダイヤ改善）により旅客数は増大。  
搭乗率は61→75%に改善。  
（2013→2017年度）



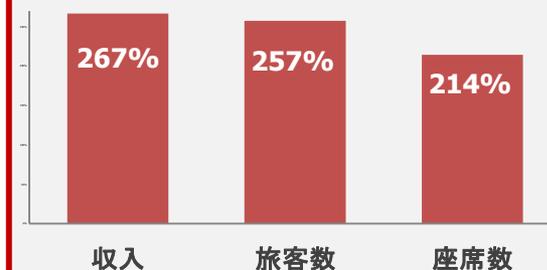
## 羽田＝徳島線

旺盛な需要に対応すべく、増便と機材大型化を同時に実施。  
供給増を上回る旅客数の増加を達成している。搭乗率67→68%  
（2013→2017年度）



## 羽田＝中部線

羽田発着の国際線の便数増に対応し、両空港間での乗継利便性向上のため開設、増便を実施。  
約4割が国際線航空券での利用。  
搭乗率は78%（2017年度）



# 追加ヒアリング事項 (平成24年11月の増枠配分以降に増便・減便した要因分析)

他社便の増減や新幹線網拡充などによる需給環境の変動や、地方路線におけるプロップ機からリージョナルジェット機への機材変更などに合わせ増減便を実施。

	変更要因	主な路線
増便	①政策コンテスト	羽田=山形1→2
	②需給適合 (多頻度運航化を含む)	羽田=中部 0→2 (国際線乗継)、高松6→7、徳島6→7 伊丹=仙台7→8、長崎3→4 札幌=仙台5→6 沖縄=宮古8→9
	③運航再開 (季節運航)	伊丹=女満別1、松本1 中部=釧路0.5、帯広0.5、札幌=出雲0.5、徳島0.5 (0.5便：曜日運航)
減便	需給適合	成田=中部3→2 伊丹=出雲6→4 (ジェット化・機材大型化 Prop→E70)、宮崎6→5 札幌=秋田3→2、花巻4→3 (機材大型化 CRJ→E70) 福岡=高知3→2、松山7→4 (機材大型化 Prop→E70) 宮崎10→7、鹿児島2→1 (新幹線開業) 鹿児島=松山2→1 沖縄=石垣9→8

その他：奄美群島でのアイランドホッピングルート開設に伴う増減便を実施 (2018年)  
(例：沖永良部=沖縄開設など)



～終わりに～

日本航空は、訪日外国人需要の拡大、地域との交流人口拡大の取り組みを通じて、「世界と日本の地域を結ぶ懸け橋」となり、地方創成に貢献してまいります。



日本航空株式会社