

羽田発着枠配分基準検討小委員会

羽田発着枠政策コンテストについて

2019年4月26日

全日本空輸株式会社

目次

1	制度について	P1
2	地域・航空会社での取り組み	P2
3	羽田 = 鳥取路線	P3
4	羽田 = 石見路線	P4
5	政策コンテストのあり方について	P5

1 制度について

① 制度概要

- ①-1 地域と航空会社とのパートナーシップを通じてニーズにあった需要喚起策等の取組を実施していくことが重要と結論づけ
- ①-2 取組を促進するため、羽田の政策枠3枠を活用して、2013年に「羽田発着枠政策コンテスト」を実施
- ①-3 有識者懇談会による評価を実施し、3路線(羽田=山形、鳥取、石見)に2014年夏ダイヤより2年間限定で1枠ずつ配分
- ①-4 年度別の旅客数目標を設定し、目標達成に向けた取組状況を有識者懇談会で評価して増便継続を判断

※リスク補填として、旅客数実績に応じて自治体から航空会社に運航支援金等を支払う取決めを個別に締結

	FY2014	FY2015	FY2016	FY2017	FY2018	FY2019
羽田=山形	2年間限定で配分	⇒	A評価で3年間延長	⇒	⇒	1年間延長
羽田=鳥取	2年間限定で配分	⇒	B評価で2年間延長	⇒	B評価で2年間延長	
羽田=石見	2年間限定で配分	⇒	B評価で2年間延長	⇒	B評価で2年間延長	

② 当社の基本的な考え方

少便数路線は人口減少や地域経済の縮小が進み、航空会社単独では需要を喚起して路線を維持発展させることが困難な状況となっています。

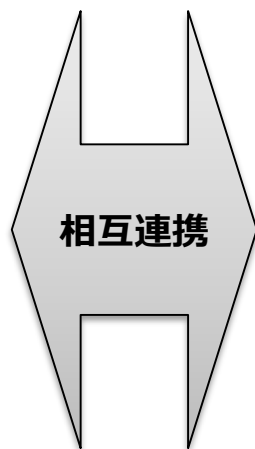
地方創生の観点から地方空港を有効活用して首都圏との流動を拡大することが求められており、そのためには地域の主体的な参画が不可欠となります。

地域と航空会社が一体となり目標達成に向けて利用促進を進めることが合理的であり、本制度は羽田空港の発着枠の望ましい利用に資するものと考えます。

2 地域・航空会社での取り組み

地域で取り組むこと

- ① 地域にある様々な観光資源の磨き上げ
- ② ターゲットを明確にした効果的な情報発信
- ③ 多様な旅行ニーズに対応する広域での連携
- ④ 交流人口・関係人口拡大に向けた施策
例)首都圏の商工会議所や大学との連携・交流、等
- ⑤ インバウンド需要獲得に向けた外国人への訴求
- ⑥ アウト対策としての地元利用の促進



航空会社で取り組むこと

- ① 安定運航に資する最新の運航方式(※1)の適用
- ② 需要にあわせた適正な機材選定
例)需要が旺盛な羽田=石垣線にB777投入、等
- ③ 豊富な運賃ラインナップによる利用者利便の向上
- ④ ウェブサイトや機内媒体等での情報発信
- ⑤ ONSENガストロノミーツアー(※2)等の誘客施策
- ⑥ 訪日外国人の取り込み

※1 RNP-AR運航方式 … GPSを使用した高精度の方式
冬季において従来よりも厳しい気象条件で運航が可能

※2 土地を歩きながら、「食」と「温泉」を楽しむ旅のスタイル
山陰地方を含めて全国各地で開催



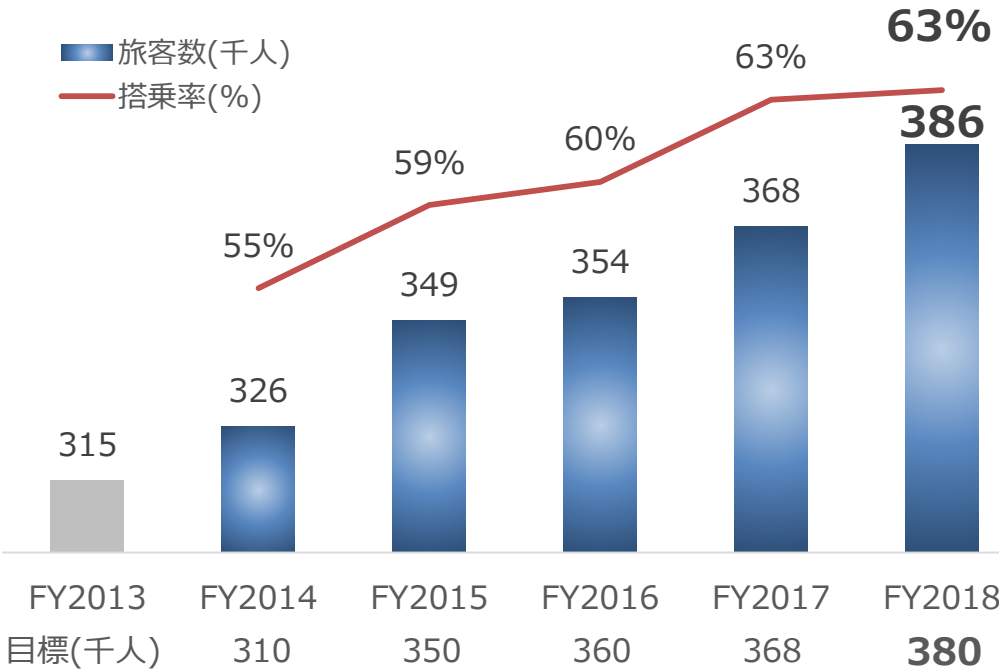
ONSENガストロノミー



外国人向けウェブサイト

3 羽田=鳥取路線

① 旅客数・搭乗率実績



② 特徴と総括

- ②-1 ダイヤ空白時間の昼間帯への5便目設定によりダイヤの利便性が向上し、旅行需要をはじめとした多様なニーズに応えています。
- ②-2 「鳥取砂丘コナン空港」の愛称化や「蟹取県」「星取県」等、認知度向上・需要喚起施策との相乗効果と考えています。
- ②-3 首都圏からの空路以外での移動は依然として不便な地域であり、羽田発着枠の有効活用に合致する事例と捉えています。

羽田⇒鳥取		鳥取⇒羽田	
NH293	06:40-07:55	NH292	07:05-08:20
NH295	09:35-10:50	NH294	08:45-10:00
NH1101	13:05-14:20	NH296	11:30-12:50
NH297	16:35-17:50	NH1102	15:00-16:15
NH299	19:20-20:35	NH298	18:30-19:55

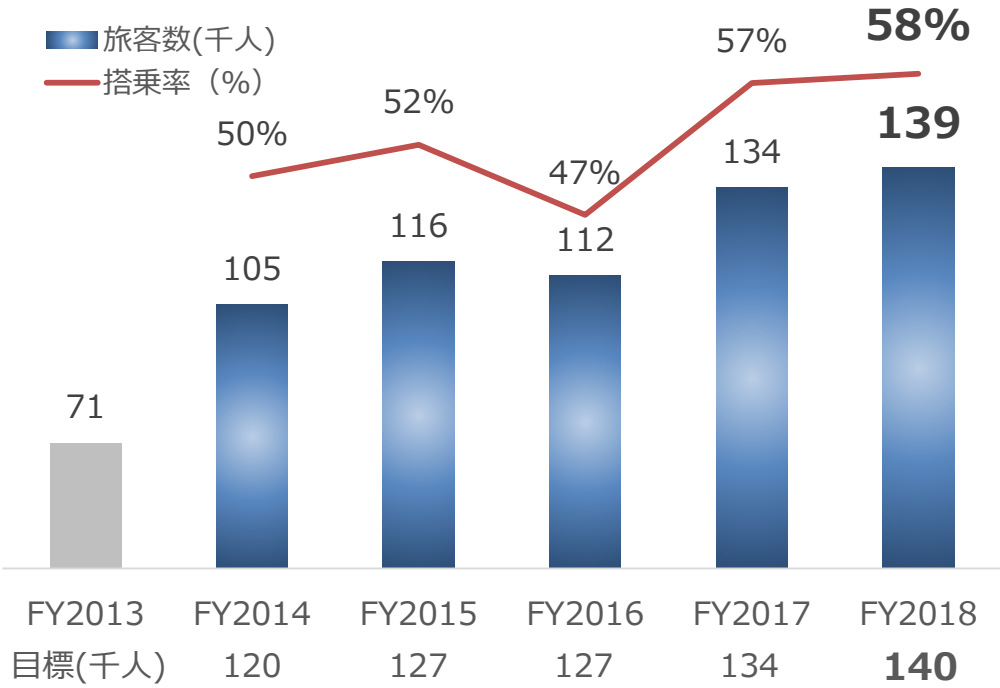
※2019年4月ダイヤ ※主な使用機材はB737、A320

- ①-1 毎年着実に増加し、FY2018の旅客数は増便前のFY2013比で+70,000人で目標達成。搭乗率も増便前と同水準の63%となり、5便化が定着。
- ①-2 訪日外国人の利用が拡大しておりFY2015-18で217%に拡大。
- ①-3 女性をターゲットとした「鳥取多美」キャンペーンの継続や女性誌とのタイアップ企画を実施。



4 羽田=石見路線

① 旅客数・搭乗率実績



② 特徴と総括

- ②-1 体験型の観光や教育・スポーツ等の施策の積み重ねであり、基礎需要となって実績に繋がるには一定の時間を要すると考えます。
- ②-2 2便ダイヤが定着しており、地元利用や広域連携を進める上でも2便での利便性の維持が不可欠であると考えます。
- ②-3 搭乗率実績からは伸長余地はあり、搭乗率向上に向けた地域と航空会社のさらなる取組が必要といえます。

羽田⇒石見		石見⇒羽田	
NH575	10:40-12:15	NH576	12:55-14:25
NH1103	15:30-17:05	NH1104	17:45-19:20

※2019年4月ダイヤ ※主な使用機材はB737、A321

- ①-1 増便後3年間は旅客数目標との乖離により航空会社への運航支援金(約2.2億円)が発生。
- ①-2 FY2017以降、誘客施策の効果や多客期のA321投入により旅客数が増加して目標に迫る実績となりFY2018の旅客数は1便時の+68,000人、搭乗率も1便時と同水準の58%に。
- ①-3 客体別では「旅行」がFY2014比で140%と拡大、「旅割(SUPER VALUE)」も同142%となり、低廉な運賃利用も浸透。

5 政策コンテストのあり方について

① 既存2路線について

- ①-1 航空会社と地域が一体となり地方送客を進めることが、航空会社単独での努力よりも有効であることが示されました。
地域にとっても不可欠な便となっており、当該2路線の増便継続に向けて現行制度が継続されることが望ましいと考えます。
- ①-2 期間については現行の「2年」では長期的な計画を立てにくく、一定の条件（※）を付したうえで、
一般的な企業の中期計画の「3年」ないし、本検討委員会の評価期間である「5年」へ拡大することが妥当と考えます。
※特別な事情なく目標値からの大幅な乖離が発生した場合は期中での回収もありうる、等

② 運用の拡大について

- ②-1 本制度の有用性は確認されており、現行の3枠から拡大されることも議論されるべきと考えます。
- ②-2 幅広く募集することで、地域間競争がさらに促進され発着枠が有効に活用される可能性があります。
- ✓ 1便3便ルール対象路線以外もエントリーを可とする
 - ✓ 自治体が複数便エントリーする 等