

## エアラインから見た関西3空港の可能性



2011年10月6日

全日本空輸株式会社

執行役員 企画室長

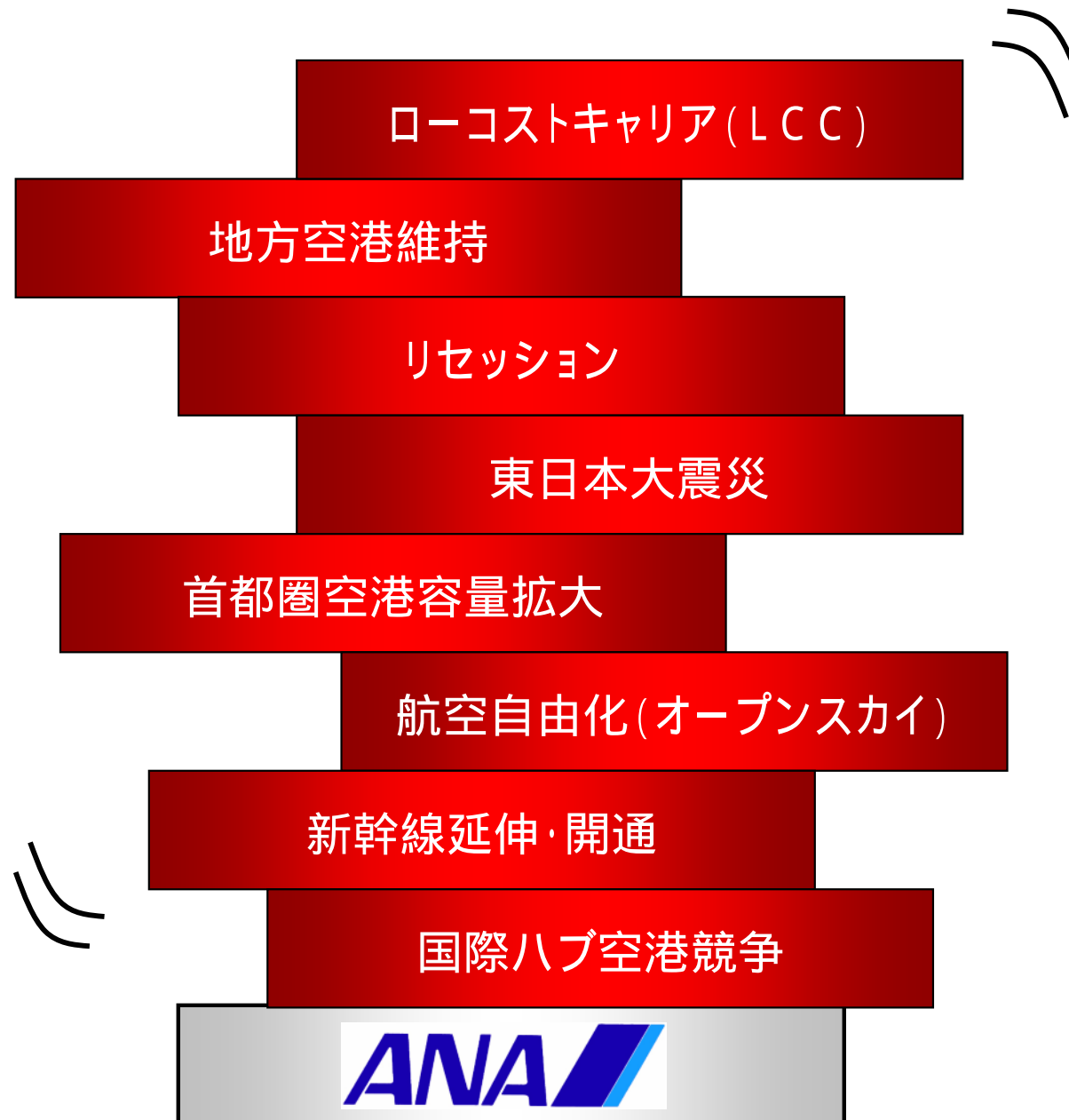
清水 信三

# 本日のご説明内容

---

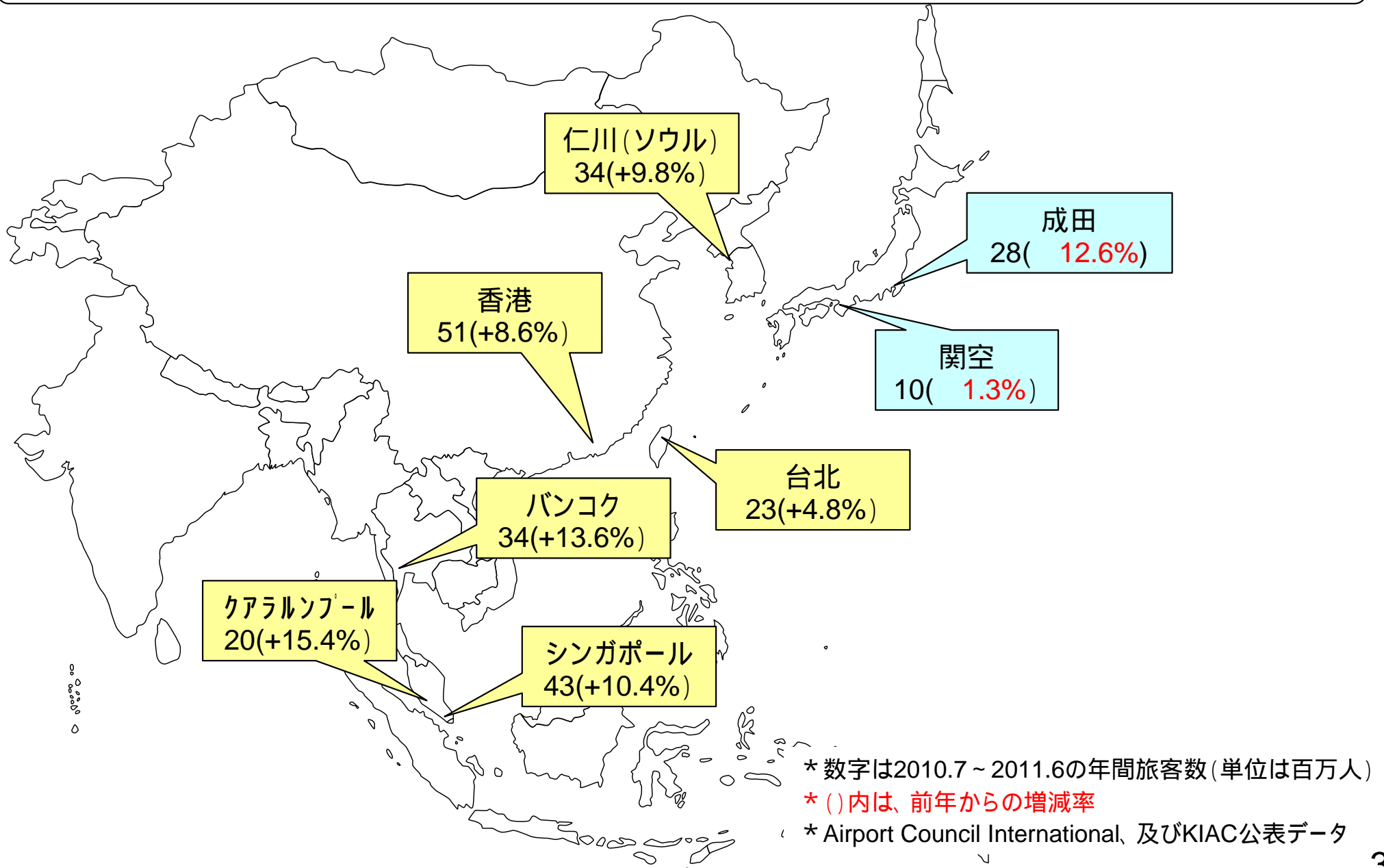
1. 航空業界を取り巻く環境
2. 関西3空港の現状と課題
3. ANAの関西3空港ネットワーク
4. 関西3空港の可能性
5. まとめ

# 1. 航空業界を取り巻く環境



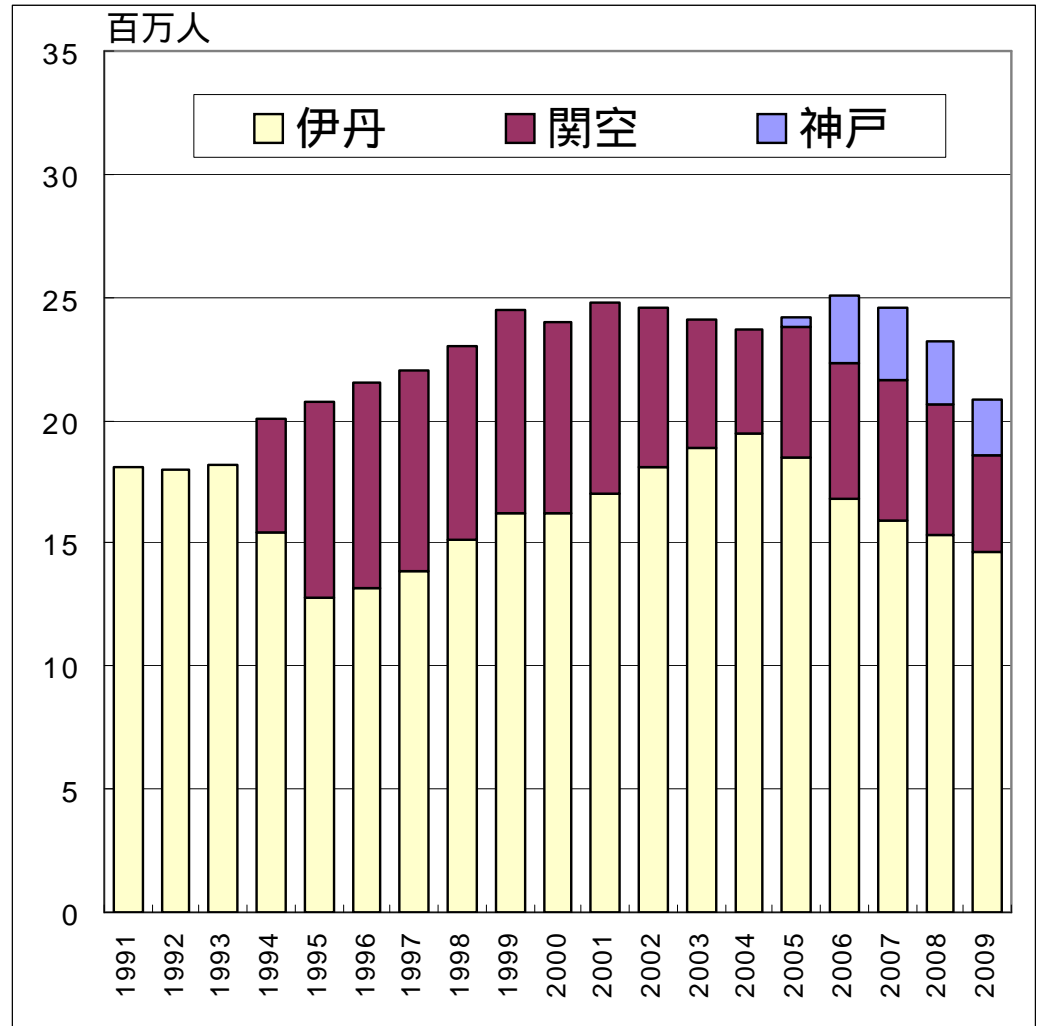
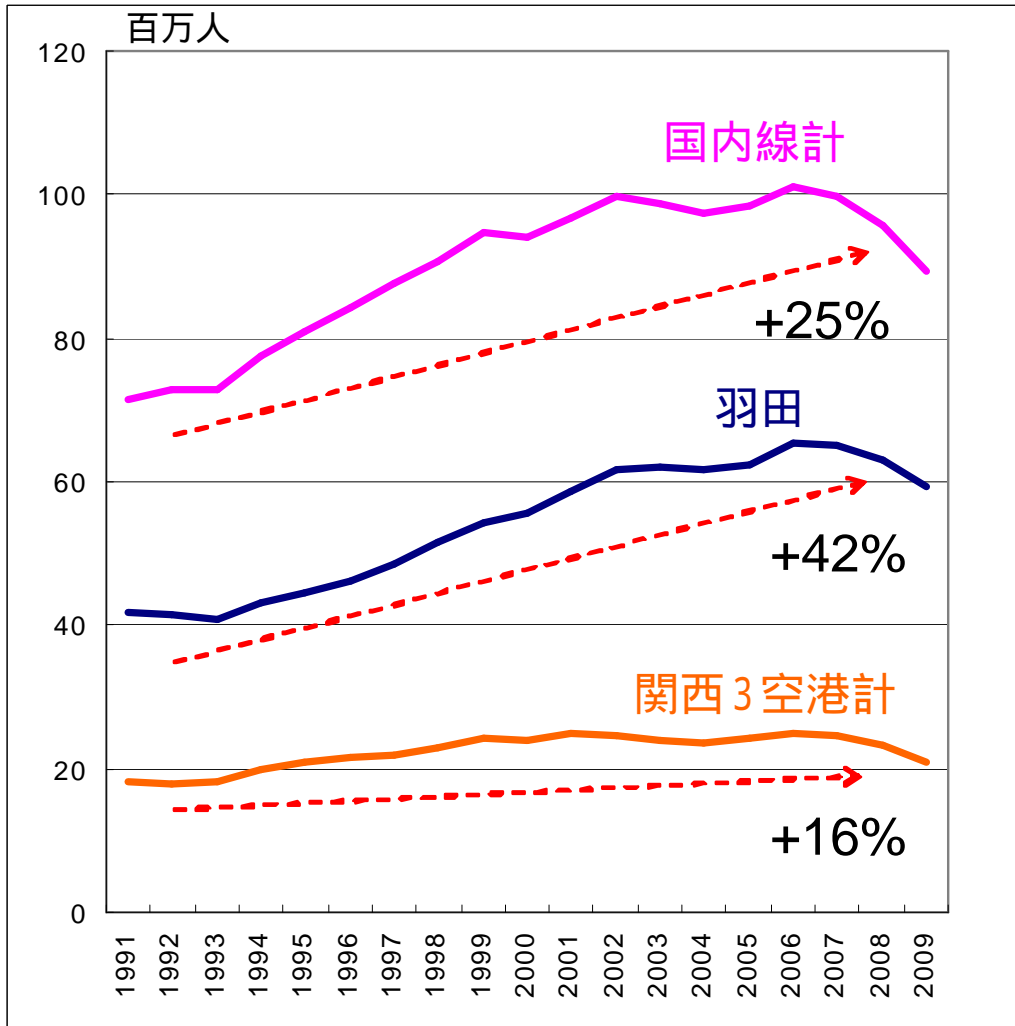
# 1. 航空業界を取り巻く環境

## アジア主要空港の国際線旅客数



## 2. 関西3空港の現状と課題

### 国内線旅客数の推移 (1991-2009)

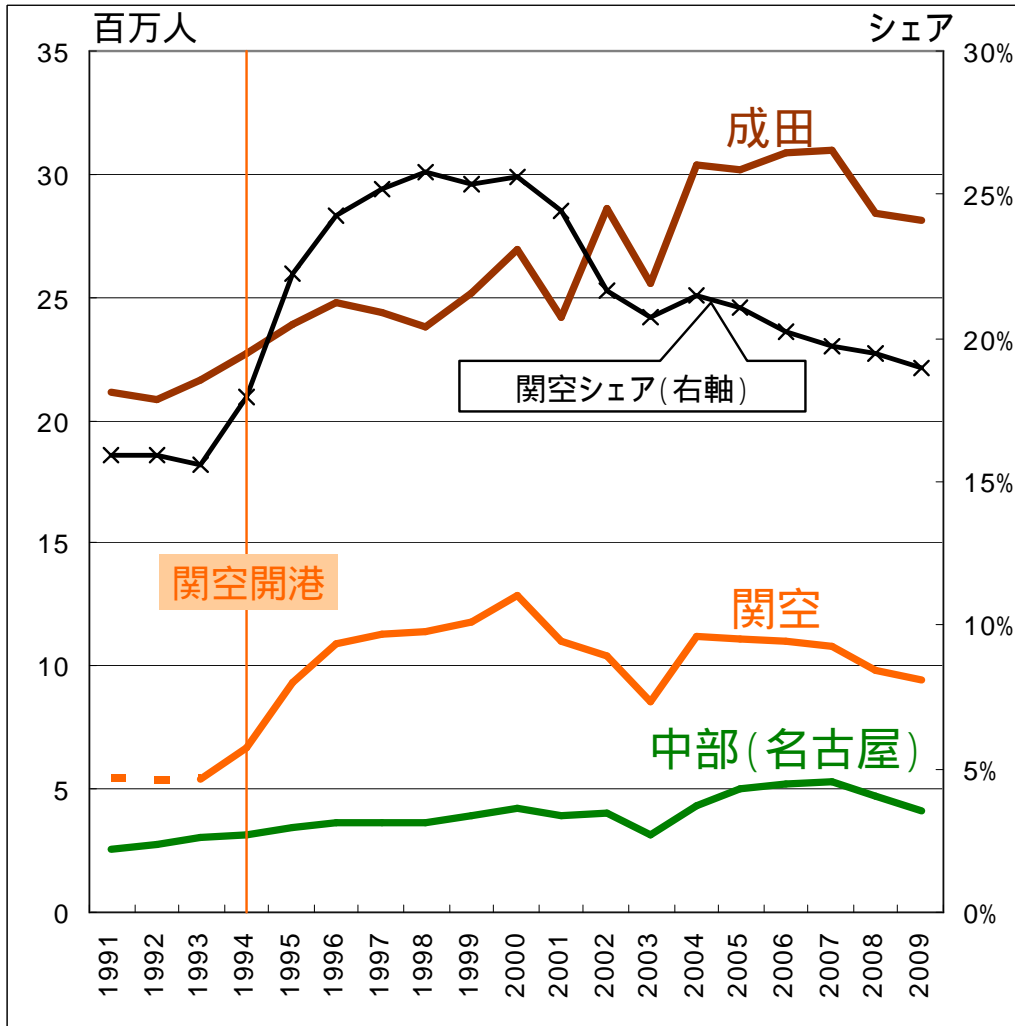


\* 国土交通省「空港の利用状況」データより

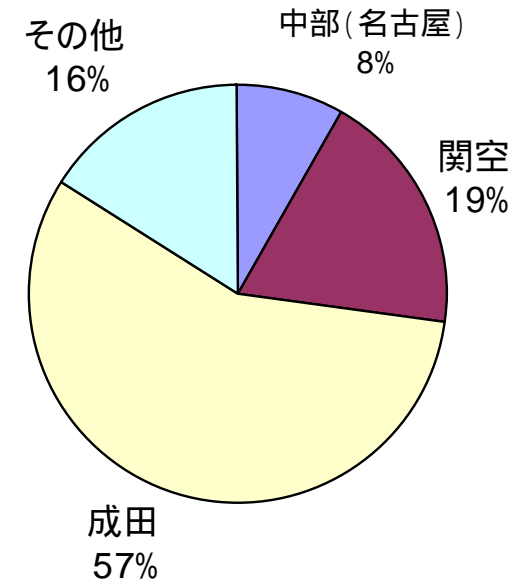
関西3空港の需要は低い伸び

## 2. 関西3空港の現状と課題

### 国際線旅客数の推移と空港別シェア (1991-2009)



### 2009年度 空港別旅客数シェア



\* 国土交通省「空港の利用状況」データより

関西の国際線需要は伸び悩み

## 2. 関西3空港の現状と課題

空港が分散していることによる...

負のスパイラル

内際乗継(ハブ)機能低下による潜在需要の取りこぼし

航空会社のコスト増加と生産性低下

関西圏需要の低迷

3 空港のそれぞれの特性(需要・機能)をどう活かしていくか？

## 3. ANAの関西3空港のネットワーク

国内線			(往復/日)		国際線 (往復/日)	
	伊丹		関空	神戸		関空
	JET	PROP/CRJ				
羽田	15		8	3	ソウル	1
成田	2				北京	1
札幌	1		5	3	上海	2
福岡	4	6	2		大連	1
沖縄	1		4	3	青島	0.6 (4/週)
稚内			1		杭州	0.4 (3/週)
女満別			1		香港	1
旭川			1			
函館			2			
秋田		2				
仙台	6	2				
福島		5				
新潟	2	3				
松山	2	9				
高知	1	8				
大分		4				
熊本	4	1				
長崎	3					
宮崎	4					
鹿児島	5					
合計	50	40	24	9	合計	7

コードシェア便を含む  
夏期季節運航路線

ANAは関西3空港全てに就航している唯一の航空会社



### 3. ANAの関西3空港のネットワーク

#### 伊丹空港

旺盛な国内線需要

新幹線対抗

環境型(制約あり)

発着回数上限あり

- ・都市型空港の利点を活かし、国内線の基幹空港として、地点数・便数の両面での拡充により、利便性の向上を図る。
- ・特に、新幹線(東海、九州)との競争上の拠点空港と位置づけ。
- ・ジェット枠は全てジェット機運航で使用し、座席数の確保により利便性を向上
- ・プロップ枠の活用により、多頻度小型化により利便性を向上  
(例)伊丹～松山線 11往復/日、伊丹～高知線 9往復/日)

伊丹の発着枠は航空各社ごとに権益として配分されており、ANAはプロペラ枠も含め、配分発着枠は全て使用済みで、現状から更なる増便が出来ない状況。(他社の未使用枠の使用は不可)

### 3 . A N A の 関 西 3 空 港 の ネットワーク

#### 関西空港

西日本の国際拠点空港

24時間運用

発着枠制限なし

施設の拡張余地

- ・西日本の国際拠点空港として、中国路線を中心に国際線ネットワークを展開。
- ・国内線では24時間運用の利点を活かし、早朝・夜間時間帯の運航による他空港との差別化と機材稼働率の向上を実現。
- ・北海道内の各地点と関西を結ぶ長距離路線(単独路線)を運航し、利便性の維持・向上を図る。

### 3. ANAの関西3空港のネットワーク

#### 神戸空港

旺盛な後背地需要

地域連携

低コスト

発着回数上限あり

- ・神戸市及びその周辺を後背地とした国内線需要に対応。
- ・地点数は集約し、朝・昼・晩の1日3便運航を行い、利便性を確保。
- ・神戸市と密な連携(地方管理空港のフットワークの良さ)
- ・着陸料の減免等によるメリットを享受。

### 3. ANAの関西3空港のネットワーク

#### 関西3空港のネットワーク拡大における課題

##### 関西3空港の航空ネットワーク拡大のためには...

###### 空港コストの低減

空港分散による航空会社のコスト負担の軽減。(路線縮小を回避)

###### 空港アクセスの充実

3空港それぞれの後背地需要への対応と、新幹線との競争力向上による航空需要の増加。

###### 未使用発着枠の活用(伊丹)

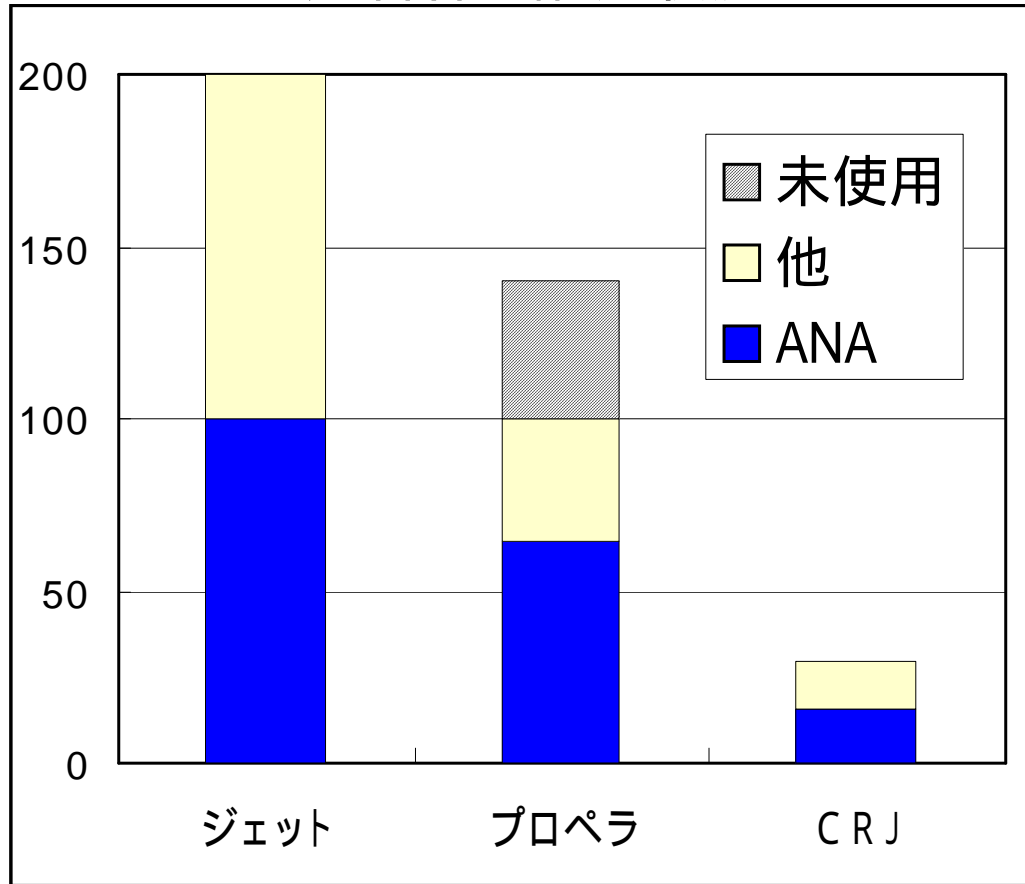
伊丹の未使用プロペラ枠は、プロペラ機での使用を希望する会社に速やかに配分し、まず既存資源を最大限活用。(現状40枠が未使用・未配分)

###### 規制緩和の検討

関空・伊丹空港の経営統合を機に、エアラインも含めた関係者にて検討・協議を進めることが必要。(但し、規制緩和が新たな規制・課題を生み出さないように注意)

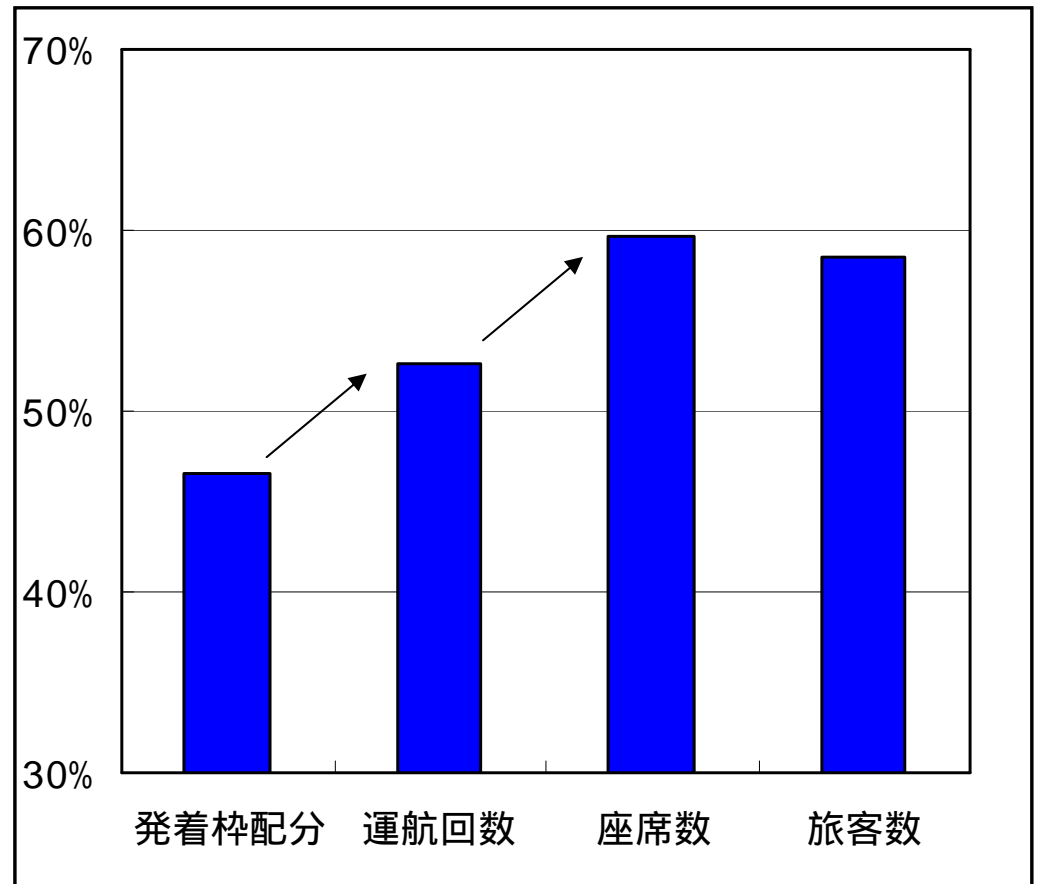
# 【参考】伊丹空港の発着枠配分状況とANAシェア

## 発着枠の配分状況



2011年冬ダイヤ(ANA調べ)、コードシェア便を含む

## ANAシェア



国土交通省輸送統計データ(2011年2月)、コードシェア便を含む

ANAは配分発着枠は全て使用済み  
(未使用プロペラ枠の使用を希望)



結果、 運航回数シェアは発着枠配分シェアを上回るとともに、 ジェット枠を全てジェット機で活用しているため、座席数・旅客数シェアは約6割となる。

## 4 . 関西 3 空港の可能性

### ANAによる関空をベースとしたLCCの出資・設立

2012年3月に大阪(関西) - 札幌(新千歳)、福岡  
2012年5月には、大阪(関西) - ソウル(仁川)に就航予定。



peach



潜在需要を喚起し、ネットワークを拡充する可能性

## 4 . 関西3空港の可能性

### 地域別 LCCの市場浸透度

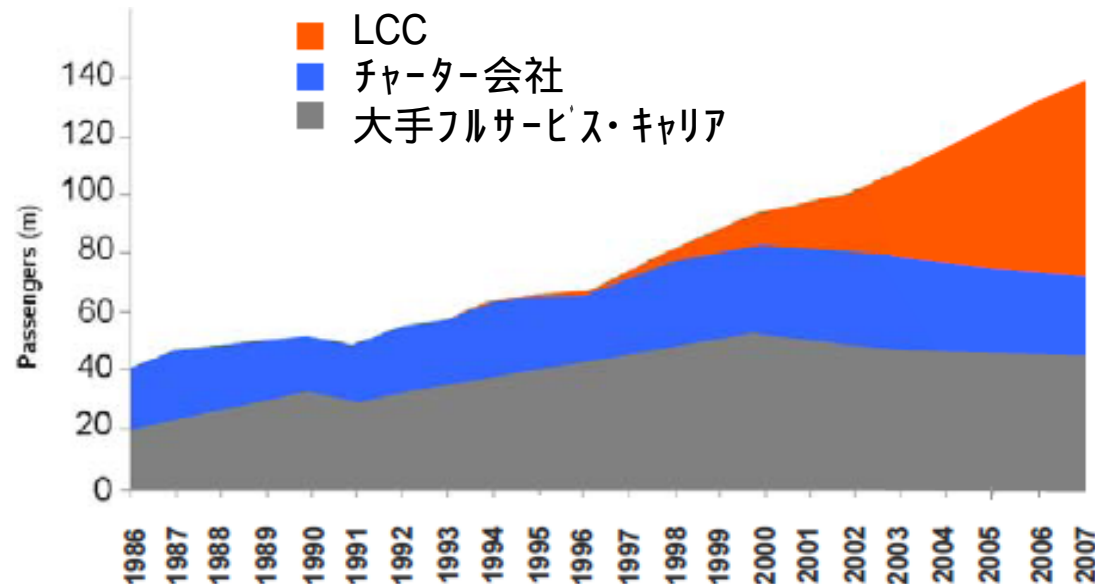
	North America	Europe	Asia
LCC 市場シェア * 1	28%	30%	12% *2
人口 (百万人)	335	490	3,900
LCC 数	13	44	43 *2
参入規制撤廃	1978	1997	規制緩和が進展中

出典: Airbus Global Market Forecast 2007

\*1: 提供座席数による市場シェア

\*2: 中国の新規国内会社を含む(それらを除くと、アジアのLCC市場シェアは「9%」程度でLCC数は「30」前後となる)

### 英国 - EU間におけるエアライン・タイプ別の旅客数の変遷



出典: CAA (英国航空局) 統計

## 4. 関西3空港の可能性

787

ボーイング787の導入

2011年11月定期便就航！



## 航続距離比較

ボーイング787型機



+ 52%

ボーイング767型機



## 燃料使用量の削減

ボーイング787型機



20%削減

ボーイング767型機



これまで採算が合わなかった路線への展開の可能性



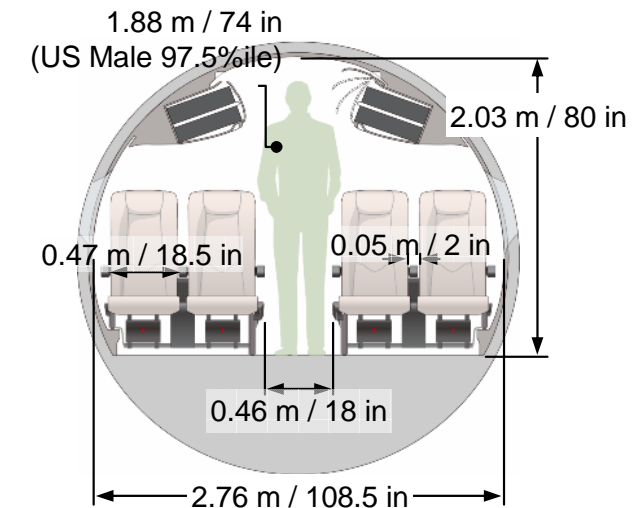
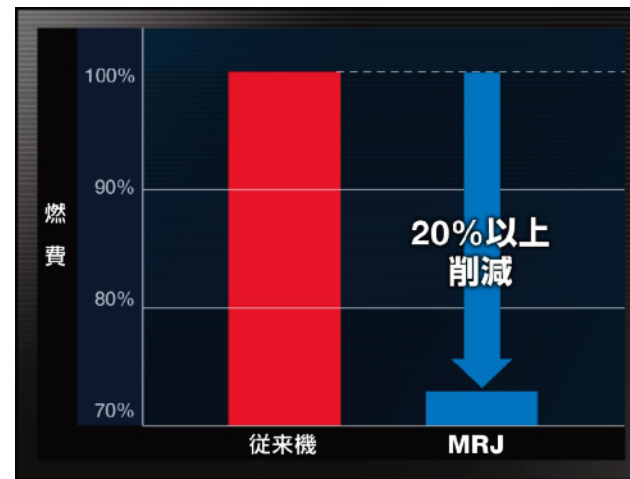
## 4. 関西3空港の可能性

2014年導入予定

### MRJ (Mitsubishi Regional Jet) の導入

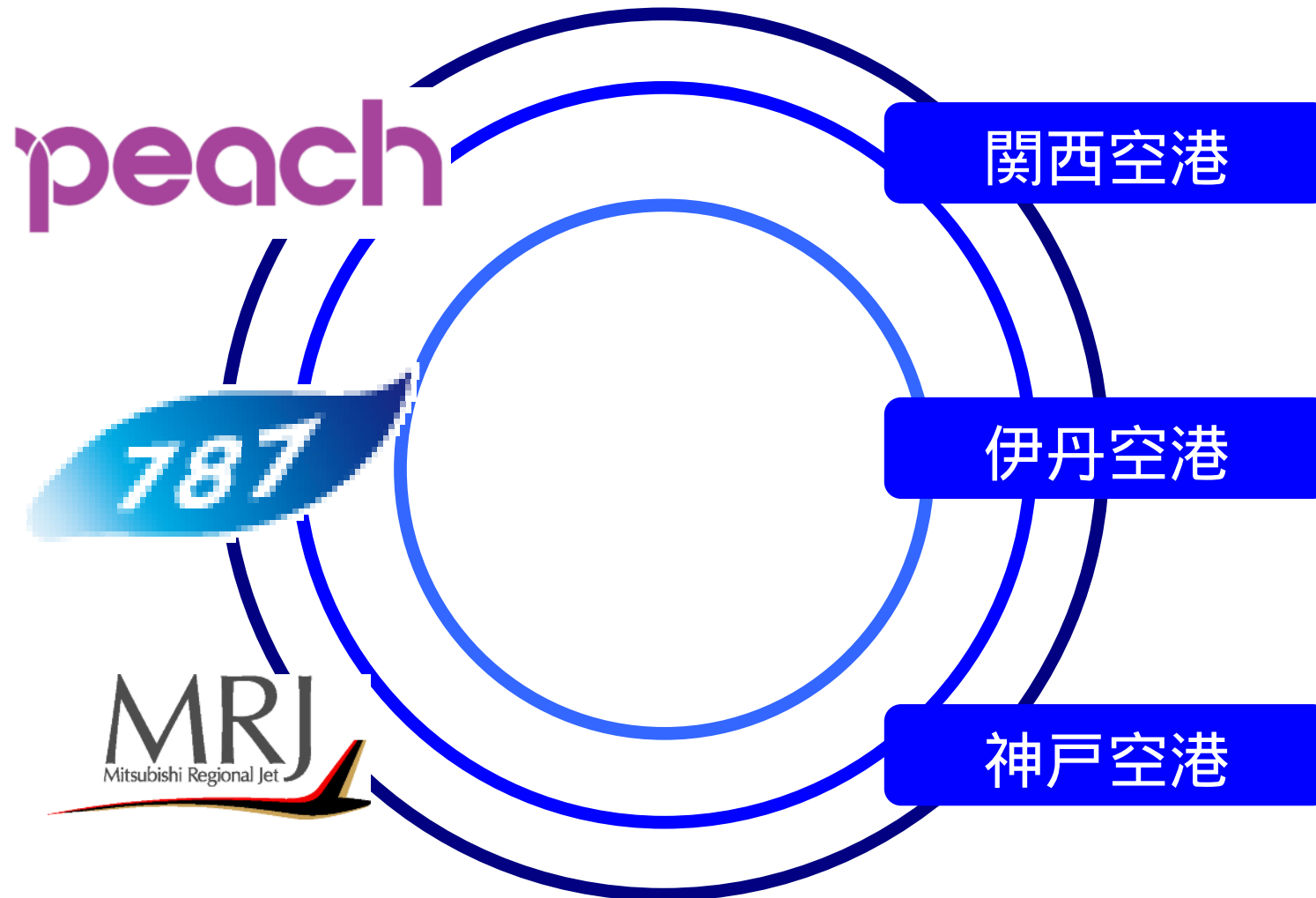


- ・ANAは「ローンチカスタマー」として国産航空機であるMRJ 25機(内10機オプション)の発注を行い、MRJの開発に積極的に参加。
- ・MRJは優れた経済性と快適性を実現



需給適合の推進によるネットワーク拡大の可能性

## 4. 関西3空港の可能性



関西3空港の需要・ネットワーク拡大の可能性

## 5. まとめ

- 航空業界を取り巻く環境は急激に変化
- 関西圏の旅客需要は伸び悩み、負のスパイラルに入っている。
- 空港分散のデメリットもあるが、各空港の特性を活かした航空ネットワーク展開が必要
- 3空港のネットワーク拡充のためには、 空港コスト低減、 空港アクセス改善、 既存未使用枠の有効利用、 規制緩和の検討が必要。
- 更に今後はLCC、新機種導入を契機に関西3空港の需要、ネットワーク拡大の可能性あり

ANAは今後も関西における「リーディング・エアライン」

ご清聴有難うございました。

