



特集

首都圏空港再拡張への期待

本年、首都圏空港（羽田空港、成田空港）の再拡張が完成し、発着枠の拡大が予定されています。ANAにとって需要の大きい首都圏からの運航規模の拡大は、大きなビジネスチャンスであり、今後の成長戦略の要です。今号では、待望の首都圏空港の再拡張についてご紹介します。

2010年3月、成田空港の発着枠拡大

成田空港では、本年3月に22万回（現行20万回）まで発着枠が拡大されます。2万回の新規配分枠はほぼすべて国際線に割り当てられます。

ANAはこの拡大に合わせ、3月に成田－瀋陽、ホーチミン、上海（浦東）線等を増便し、7月には成田－ミュンヘン線の開設をはじめ、今後、国際線の大幅な増便を計画しています。増便は最大週96便（現行当社旅客便208便）可能となります。また国内各地への乗り継ぎ利便性アップのため、成田－名古屋線を増便するとともに、IBEXエアラインズとのコードシェアにより国内線を1日当たり3便（現行13便）増便する予定です。

（注）日中航空交渉での合意および関係当局の認可を前提としています。

2010年10月、羽田空港の発着枠拡大

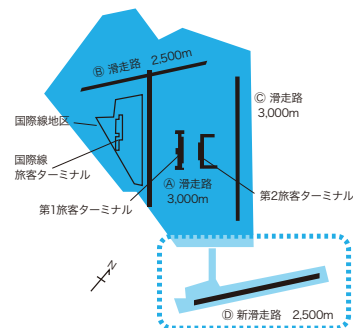
羽田空港では、本年10月の新滑走路供用開始により昼間時間帯の発着枠が国内、国際合わせて33.1万回（現行30.3万回）に、深夜・早朝時間帯の発着枠が4万回に拡大します。そして昼間時間帯の発着枠は2011年4月には同35万回、2013年以降には同40.7万回まで拡大する予定です。



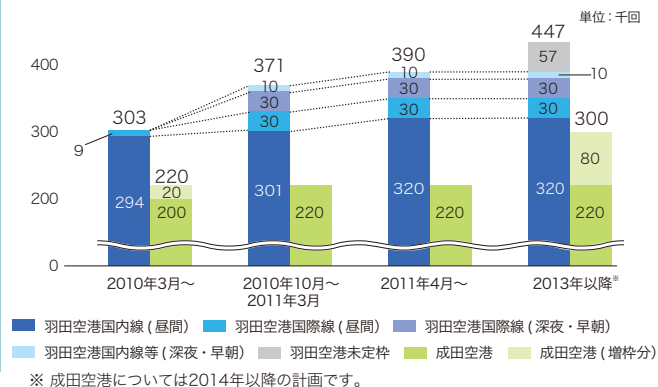
羽田空港国際旅客ターミナルビル（イメージ）©TIAT

国際線は本年10月以降に昼間時間帯に3万回（就航地制限あり）、深夜・早朝時間帯に3万回（就航地制限なし）、国内線は2011年4月以降32万回（現行29.4万回）の運航が可能になります。

ANAは現在、羽田から北京、上海（虹橋）、香港、ソウル（金浦）に運航している定期チャーター便を本年10月以降、国際定期便として運航するとともに、羽田－北京、上海（虹橋）、ソウル（金浦）線では、それ



首都圏空港再拡張による発着枠拡大計画

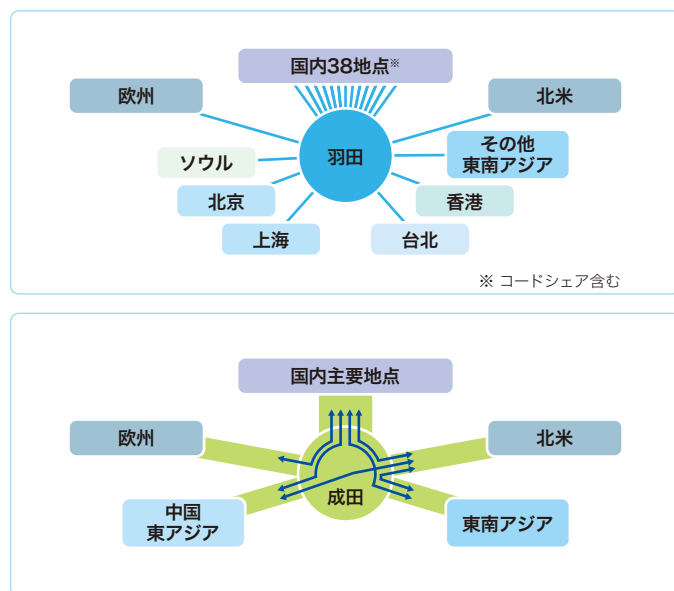


それ7往復/週を増便します。また新たに羽田ー台北(松山)線を14往復/週で開設します。さらに、深夜・早朝時間帯に米国西海岸線と東南アジア線の開設を検討していきます。ANAは2011年3月期までに羽田発着国際線を1日当たり6～7便程度(現行5便、深夜便を含む)、同国内線は2011年4月以降同じく5便程度(現行152便)*それぞれ増便する予定です。

※ 深夜・早朝に離発着する便は除く。

(注) 日中航空交渉での合意および関係当局の認可を前提としています。

首都圏空港デュアル・ハブ構想



成田空港からは今まで以上にスターアライアンスメンバー各社との連携を強化して世界各地へのネットワークを充実させ、日本⇄世界各都市間だけでなく、北米⇄成田⇄中国・東南アジア(事例3)というように、今後ますます増大すると見込まれるグローバルな流動需要も成田をハブとして取り込んでいきます。

一方、32年ぶりに本格的な国際空港に復帰する羽田空港は、国際線は昼間時間帯では近距離圏に限定されますが、羽田からの国際線ネットワークには3つの大きなメリットがあり

ます。そのメリットを最大限活用した路線ネットワークを構築して、新たな国際線需要を創出していきます(事例1、事例2)。

今後は、それぞれの空港の強みを生かし、制約を補完し合いながら、羽田・成田の2つの空港を擬似的な24時間空港として一体活用し、首都圏空港におけるデュアル・ハブモデルを構築していきます。

羽田空港からの国際線ネットワークのメリット

- 1 都心から至近に位置し、ビジネス旅客等のニーズにかなう
- 2 ANAだけで200便以上(コードシェア含む)の国内線ネットワークとの接続が生かせる
- 3 成田がクローズとなる深夜・早朝時間帯の発着が可能である

具体的な事例

羽田空港

- 事例1 短距離便の時間短縮メリット(ソウル)** ※ 空港での待ち時間は含まない。
- | |
|--|
| 羽田 東京駅 → 羽田空港 → 金浦空港 → ソウル市内 |
| 30分 2時間25分 45分 所要時間合計 3時間40分 |
| 成田 東京駅 → 成田空港 → 仁川空港 → ソウル市内 |
| 55分 2時間45分 1時間30分 所要時間合計 5時間10分 |

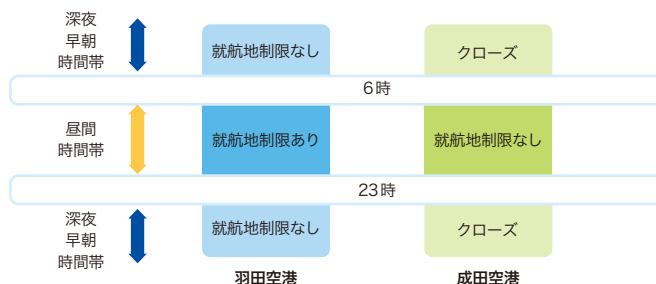
事例2 深夜便活用例(米国西海岸、時間はイメージ)

往路:各地 → 羽田 乗継 羽田 0:00発 → 西海岸 17:00着
 復路:西海岸 1:00発 → 羽田 4:30着 乗継 羽田 → 各地

成田空港

- 事例3 国際 → 国際乗継**
- ワシントン 10:50発 → 成田 15:05着 乗継 成田 17:30発 → バンコク 22:50着

羽田空港と成田空港の運用時間と就航地制限



※ 羽田空港の昼間時間帯は近距離アジア路線に制限されています。

2011年3月期(2010年度)航空輸送事業計画

国内線—さらなる需給バランスの最適化、ネットワークの効率化

- ・羽田路線強化: 地方枠暫定配分による増便(上期)、増枠による増便(2011年夏ダイヤ以降)
- ・プロペラ路線再編: 丘珠路線の新千歳集約・道内フィーダー便化(7月)
- ・ボーイング787型機の初号機デリバリー (第3四半期)、年度内に8機受領予定。順次、国内線に投入。



国際線—首都圏空港デュアル・ハブ化によるネットワーク充実

- ・成田増枠(3/28～)、羽田増枠(10/31～)
- ・日本航空の路線再編を踏まえた増便・機材変更、成田・羽田重複地点の需給バランス調整
- ・関西・中部路線: 路線・機種見直し

貨物—収益改善に向けたエクスプレス事業の定着・安定化

- ・中型機9機体制を維持し、沖縄貨物ハブを活用したエクスプレス事業を安定的に展開

国内線路線展開			
区分	期日	路線	内容
増 便	6月	羽田—福岡	17往復→18往復/日
	7/1	伊丹—松山	8往復→9往復/日(+プロペラ便1便)
		仙台—新千歳	3往復→4往復/日(+プロペラ便1便)
		新潟—新千歳	1往復→2往復/日(+プロペラ便1便)
		成田—新千歳	1往復→2往復/日(自社運航便2便化)
期間増便	8/1	成田—中部	2往復→3往復/日(+プロペラ便1便)
	8～10月	羽田—那覇	9往復→10往復/日
減 便	4/1	中部—秋田	上期1往復→2往復/日(+プロペラ便1便)、下期1往復/日
	4/1	中部—仙台	5往復→4往復/日(Δプロペラ便1便)
	7/1	伊丹—仙台	6往復→5往復/日(Δプロペラ便1便)IBEXとのコードシェアで便数維持
		伊丹—福岡	8往復→7往復/日(Δプロペラ便1便)
季節運航 季節増便 季節運休		伊丹—大分	3往復→2往復/日(Δプロペラ便1便)
	6/1	関西—旭川	0往復→1往復/日(6～9月運航)
	6/1	関西—函館	1往復→2往復/日(6～9月増便)
	6/1	新潟—那覇	1往復→0往復/日(6～9月運休)
運航期間 変 更	4/1	福岡—石垣	1往復/日(4～10月、2～3月運航)→1往復/日(ゴールデンウィーク、7～10月運航)
	5/1	岡山—新千歳	1往復/日(6～9月、3月運航)→1往復/日(5～10月運航)
休 止	6/1	広島—新千歳	1往復→0往復/日
	8/1	福岡—仙台	1往復→0往復/日、IBEXとのコードシェアにより便数維持

国際線路線展開			
区分	期日	路線	内容
開 設	7/1	成田—ミュンヘン	7便/週
	10/31	羽田—台北(松山)	14便/週
増 便	3/28	成田—瀋陽	3便→7便/週(毎日運航)
		成田—ホーチミン	5便→7便/週(毎日運航)
		成田—上海(浦東)	14便→21便/週
	10/31	羽田—ソウル(金浦)	14便→21便/週
		羽田—北京	7便→14便/週
大 型 化		羽田—上海(虹橋)	7便→14便/週
	3/28	成田—ワシントン	B7-200ER→B7-300ER
		成田—ホノルル	B6-300ER→B7-200ER
		成田—青島	A320-200I→B6-300ER
	10/31	羽田—香港	B6-300ER→B7-200ER 昼間時間帯に変更
小 型 化	3/28	成田—広島	B6-300ER→B3-700
	8/1	成田—北京	905/906便、B6-300ER→A320-200I
	10/31	中部—上海(浦東)	A320-200I→B3-700
減 便	3/28	関西—青島	7便→4便/週
休 止	3/28	関西—ソウル(金浦)	7便→0便/週
		関西—アモイ	4便→0便/週

貨物路線展開			
区分	期日	地点	内容
増 便	3/28	香港	0往復→6往復/週
		青島	4往復→5往復/週
		アモイ	3往復→4往復/週
減 便	3/28	上海	12往復→10往復/週
		台北	10往復→9往復/週

2011年3月期の生産量(対2010年3月期比)			
単位: %			
運 航 回 数	国内線 国際線	グループ旅客便	貨物専用便
		98.6 114.8	100.4 138.6
座 席 キ ロ、 ト ン キ ロ	国内線 国際線	96.3 111.2	96.8 123.5

機材計画(リース機を含む)			
機材・型式	2010年3月期	2011年3月期	差異
ボーイング747-400型機	13	10	Δ 3
ボーイング777-300型機	21	26	+ 5
ボーイング777-200型機	23	23	—
ボーイング787-8型機	0	8	+ 8
ボーイング767-300型機	51	53	+ 2
エアバスA320-200型機	29	28	Δ 1
ボーイング737-800型機	10	15	+ 5
ボーイング737-700型機	18	18	—
ボーイング737-500型機	19	18	Δ 1
ボーイング767-300F型機 (BCF含む)	9	8	Δ 1
ボンバルディアDHC-8-400型機	14	15	+ 1
ボンバルディアDHC-8-300型機	5	5	—
計	212	227	+ 15

※ これらの計画は当局の認可を条件としています。