

# これまでの航空政策について(前半)

---

国土交通省 航空局  
平成24年10月

# 1. 近年の航空政策の変遷について

# 1. 2000年以降の航空分野の主な施策について

- 2000年 国内航空に関する規制緩和
- ✓ 参入制度の緩和(需給調整規制から事業ごとの許可制へ)
  - ✓ 運賃制度の緩和(許可制から事前届出制へ)

<規制緩和後に新規参入した航空会社>



- 2002年～ 「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2002」が閣議決定(2002年6月25日)。  
 ✓ 羽田空港を再拡張し、2000年代後半までに国際定期便の就航を図ることとされる。
- 2007年～ アジアゲートウェイ構想(2007年5月16日)決定
- 2007年～ 「経済財政運営の基本方針2007」が閣議決定(2007年6月19日)。  
 ✓ 首都圏空港を除くオープンスカイを推進
- 2007年～ 交通政策審議会航空分科会答申(2007年6月21日)  
 「今後の空港及び航空保安施設の整備及び運営に関する方策について」  
 ～戦略的新航空政策ビジョン～
- 2008年 空港の整備及び運営に関する法制度の見直しについて(2008年6月18日法律公布・一部施行)
- 2010年～ 国土交通省成長戦略(2010年5月17日)決定、航空分野の6つの戦略を策定
- 2010年～ 「新成長戦略」が閣議決定(2010年6月18日)。  
 ✓ 首都圏空港を含むオープンスカイを推進
- 2012年～ 日本再生戦略が閣議決定(2012年7月31日)。

これまでの航空政策を大転換し、アメリカ流のいわゆるオープンスカイではない、国際的に遜色のない航空自由化<アジア・オープンスカイ>を、スピード感を持って戦略的に推進。

具体的には

## 航空自由化(アジア・オープンスカイ)による戦略的な国際航空ネットワークの構築

### ◆関西国際空港、中部国際空港

- 国際拠点空港として、ふさわしい路線の開設や増便が実現できるよう、アジア各国との間で互いに、旅客・貨物分野双方について、事業会社、乗入地点、便数の制約をなくす「航空自由化」を二国間交渉により推進。

### ◆地方空港

- 観光振興等を推進するため、自由化交渉を加速化。交渉妥結前でも、路線開設や増便等を暫定的に認める。安全の確認、CIQ、自衛隊等との調整を除き、実質的には届出化、国際旅客チャーター便を促進。

### ◆首都圏空港

- 当面戦略的に活用するとともに、将来の容量拡大等をにらみ、さらに自由化について検討。

※まず、中国をはじめとするアジアの各国との自由化交渉を推進。

## 羽田の更なる国際化、大都市圏国際空港の24時間化

### ◆羽田再拡張前

- 昼間:上海虹橋とのチャーター便、北京オリンピック期間中の国際臨時チャーター便等を実現。
- 深夜・早朝:新たに特定時間帯を含め、欧米便を含む国際チャーター便を積極的に推進。

※特定時間帯:20:30-23:00の出発、6:00-8:30の到着。協議を開始。

### ◆羽田再拡張後

- 昼間:供用開始時に3万回。
- 深夜・早朝:騒音問題等に配慮しつつ、貨物便も含めた国際定期便の就航(欧米便も可能)を推進。

### ◆首都圏空港の一体的運用、国際空港24時間化等

- 成田・羽田の効率的・一体的運用を一層推進。
- 羽田の昼間の国際線は、距離の基準だけでなく、需要や路線の重要性も合わせて判断。(これまでは、国内線の最長距離を目安)
- 首都圏空港(成田・羽田)の容量拡大に向けて、可能な限りの施策を検討。
- 国際空港の深夜早朝利用を促進し、フル活用を推進。
- 羽田ー関空ー海外の路線展開・乗継利便を改善。

# 1. 空港の「整備」から「運営」へ

- 配置的側面からの空港整備の概成等により、空港政策の重要課題が「整備」から「運営」へシフトしつつあることを踏まえ、空港における利用者利便の向上を図るため、平成20年に「空港整備法」を改正して、名称を「空港法」とするとともに、空港基本方針の策定、空港の区分の見直し、協議会制度やターミナルビル事業者に係る指定制度等による空港の適確な管理の確保等所要の措置を講じた。

## 空港をめぐる社会経済情勢の変化



東アジア地域における  
空港整備の進展による  
空港間競争の激化

【最寄りの空港までアクセス所要  
時間と全人口に占めるシェア】  
2時間以内の地域：95%

航空需要が着実に  
増大する一方、配  
置的側面からの空  
港整備は概成



空港利用者の  
ニーズの多様化  
や高質化

空港政策の重要課題は「整備」から「運営」へシフト

「空港整備法」を「空港法」とし、空港の効果的かつ効率的な利活用や適切な管理のための制度的な枠組みを整備

## 空港法の概要

### 空港基本方針の策定

- 国土交通大臣は、空港の設置及び管理に関する基本方針を策定し、公表。
- 基本方針を定めるに当たっては、交通政策審議会の意見を聴取

### 空港周辺地域や空港関係者との連携強化

- 空港の利用者利便の向上のための協議会制度を創設

### 空港の適確な管理を通じた空港利用者の利便の向上

- **空港の区分の見直し**  
→ 第一種、第二種、第三種としていた区分を見直し、各空港の果たしている機能や役割に応じて、空港の設置管理者や費用負担ルールを規定。
- **空港ターミナルの適確な運営の確保**  
→ 国管理空港において航空旅客ターミナル施設、航空貨物ターミナル施設、航空機給油施設の建設・管理を行う者を指定。旅客取扱施設利用料の上限認可等の措置により、指定された事業者の適確な運営を確保。

利用者本位の空港運営に

空港利用者のさらなる利便性の向上を実現！

# 1. 国土交通省成長戦略(平成22年5月17日) 航空分野について

## 我が国の成長に貢献する航空政策へ

### I 日本の空を世界へ、アジアへ開く(徹底的なオープンスカイの推進)

- 成田の30万回化に係る地元合意を前提に首都圏空港を含めたオープンスカイを推進。
- 国際航空物流の活性化のため、従来の枠組みを超えた抜本的な自由化を推進するとともに、フォワーダー・チャーター等に係る規制を緩和。
- 観光立国の実現、LCC(格安航空会社)はじめ新規参入促進のため、アジアの諸国・地域を最優先に新たな枠組みの合意を目指す。

### II 首都圏の都市間競争力アップにつながる羽田・成田強化

- 羽田の24時間国際拠点空港化を進め、国際線枠を9万回とし、欧米・長距離アジアを含む高需要・ビジネス路線を展開。
- 成田は、30万回化を機に、更なる国際線ネットワークの強化とともに、国内フィーダー、LCC(格安航空会社)やビジネスジェットの受け入れ等の機能強化によるアジア有数のハブ空港化。

### III 「民間の知恵と資金」を活用した空港経営の抜本的効率化

- 中期的には、空港関連企業と空港の経営一体化及び民間への経営委託ないし民営化により、空港経営を抜本的に効率化。
- 短期的には、空港整備に係る各歳入・歳出の在り方の見直しを通じ、小型機の優遇等、時代の要請に応じた着陸料体系を再構築。

### V 真に必要な航空ネットワークの維持

- 地方が主体となった地方路線維持方策の実現。
- 市場メカニズムを活用した新たな手法による羽田の発着枠の配分。

### IV バランスシート改善による関空の積極的強化

- 関空を首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として再生するため、伊丹も活用しつつ、バランスシートを抜本的に改善。
- これにより、貨物ハブの実現やLCC(格安航空会社)の誘致等、関空の特色を活かした戦略的経営を実現。

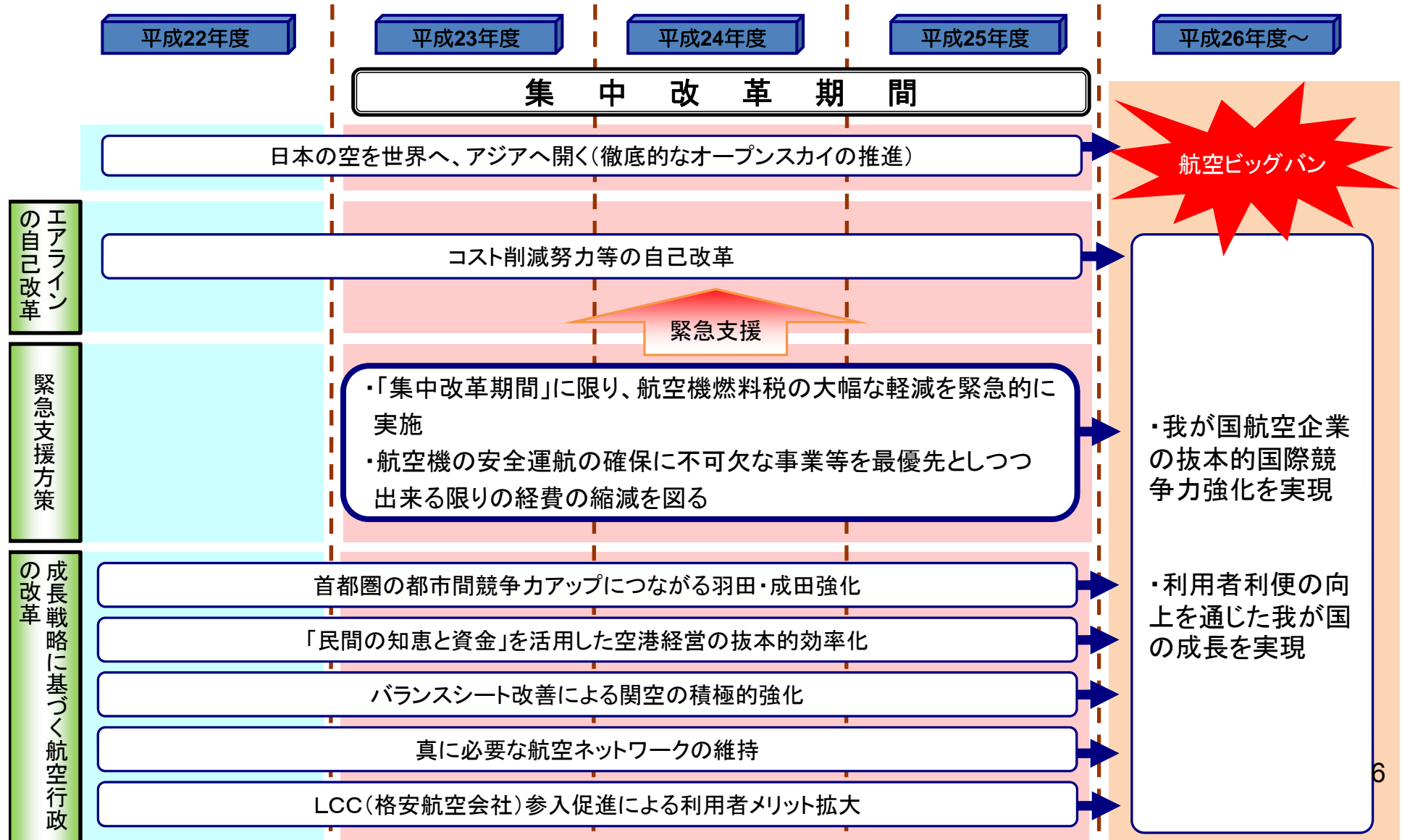
### VI LCC参入促進による利用者メリット拡大

- 拠点空港におけるLCC(格安航空会社)専用ターミナルの整備検討。
- 国際動向に迅速・的確に対応した技術規制の緩和等による航空会社の低コスト化支援。

利用者利便性の向上を通じた我が国の成長を実現

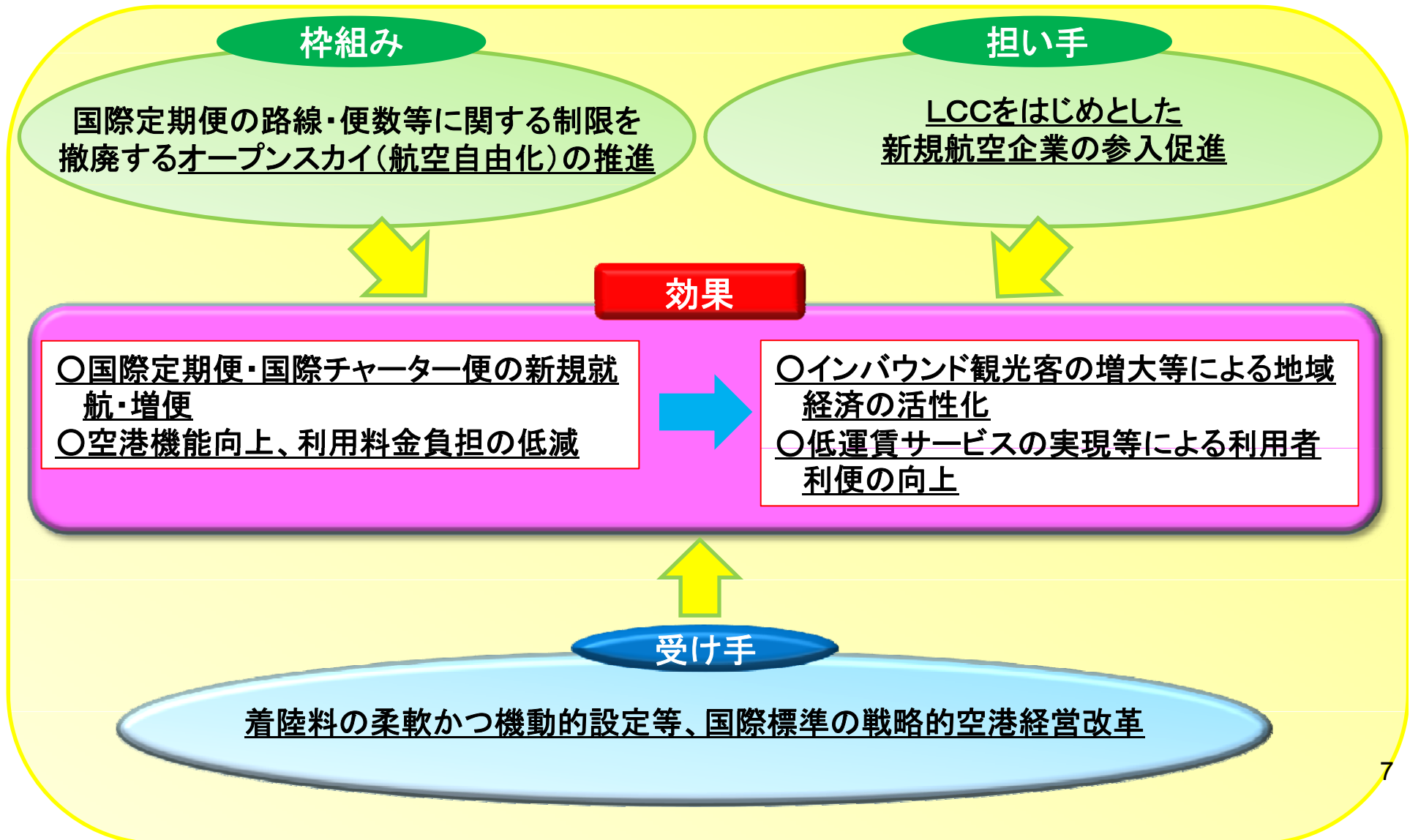
# 1. 我が国航空企業と航空行政の集中改革

国土交通省成長戦略会議に基づいて、国際競争力強化の観点から、平成23年度から3年間(首都圏空港(羽田・成田)の発着枠の増加が完了するまでの期間)を「集中改革期間」と位置づけ、航空行政として緊急的な支援を実施。



# 1. 航空分野における成長戦略～三位一体の航空・空港政策～

航空分野における成長戦略においては、首都圏空港（羽田・成田）の発着枠の増加を背景に、以下のとおり、三位一体の取組を進めているところ。





# 1. 日本再生戦略の概要【航空関係部分抜粋】

日本再生戦略(航空関係部分抜粋)(平成24年7月31日閣議決定)

## ○観光立国戦略

訪日外国人旅行者の増大に向けた取組、受入環境水準の向上

- ◆ オープンスカイをアジア以外の地域・国にも対象を広げて展開 する
- ◆ 首都圏空港の強化や関空の再生と国際競争力の強化に努めるなど国際航空路線の拡充等に伴う受入環境水準の向上を図る。

## 観光需要の喚起

- ◆ LCC(Low-Cost-Carrier)やビジネスジェットの参入を促進 するべく環境整備に取り組む。
- ◆ 安全性の確保を前提とした航空会社のコスト削減に資する技術規制の見直しを行う。
- ◆ LCCの参入促進にも資するよう、国管理空港等の経営改革の実現を進め、柔軟な着陸料体系の構築等を通じて地域活性化の核となる真に魅力ある空港の実現を目指す。

### 【2020年までの目標】

新規需要の喚起により航空需要の底上げを図り、国内外航空旅客輸送に占めるLCCの割合を欧州並み(2~3割程度)とする

## ○国土・地域活力戦略

大都市等の再生と災害に強い国土・地域の構築

- ◆ 「選択と集中」の考え方にに基づき、首都圏空港等・国際戦略港湾の機能拡充・強化や大都市圏拠点空港へのアクセス改善、(中略)、真に必要なインフラの重点的な確保を図る

## 2. オープンスカイの推進について

## 2. シカゴ条約と二国間航空協定の関係

民間航空についての基本的な条約である国際民間航空条約(シカゴ条約)は、領空主権の原則の下、外国への就航には相手国の許可を要することを規定している。このため、国際航空路線の就航に当たっては、二国間協定の締結により、相互に就航を認めることとなっている。

### ○ 国際民間航空条約(シカゴ条約)

【1944年(昭和19年)署名、1945年(昭和20年)発効。日本は1953年(昭和28年)批准。189ヶ国が批准】

⇒戦後の国際航空を規制する基本条約としての位置付け。国際民間航空が安全かつ整然と発達すること、国際航空運送業務が機会均等主義に基づいて確立され健全かつ経済的に運営されることを目的とする。

[内容]

- ・ 領空主権(第1条)
- ・ 不定期航空業務の自由(第5条)
- ・ **定期航空業務について、相手国の別途の許可(第6条)**
- ・ 外国航空機による国内運送(カボタージュ)の留保(第7条)
- ・ 空港使用に関する最恵国待遇、内国民待遇(第15条)
- ・ 最低限の技術基準の設定(航空機の耐空証明、乗務員の技能証明 等)(第5、6章)
- ・ 国際民間航空機関(ICAO)の設置(第7章)

## 2. 1 オープンスカイの推進

オープンスカイとは、企業数、路線及び便数に係る制限を二国間で相互に撤廃すること。

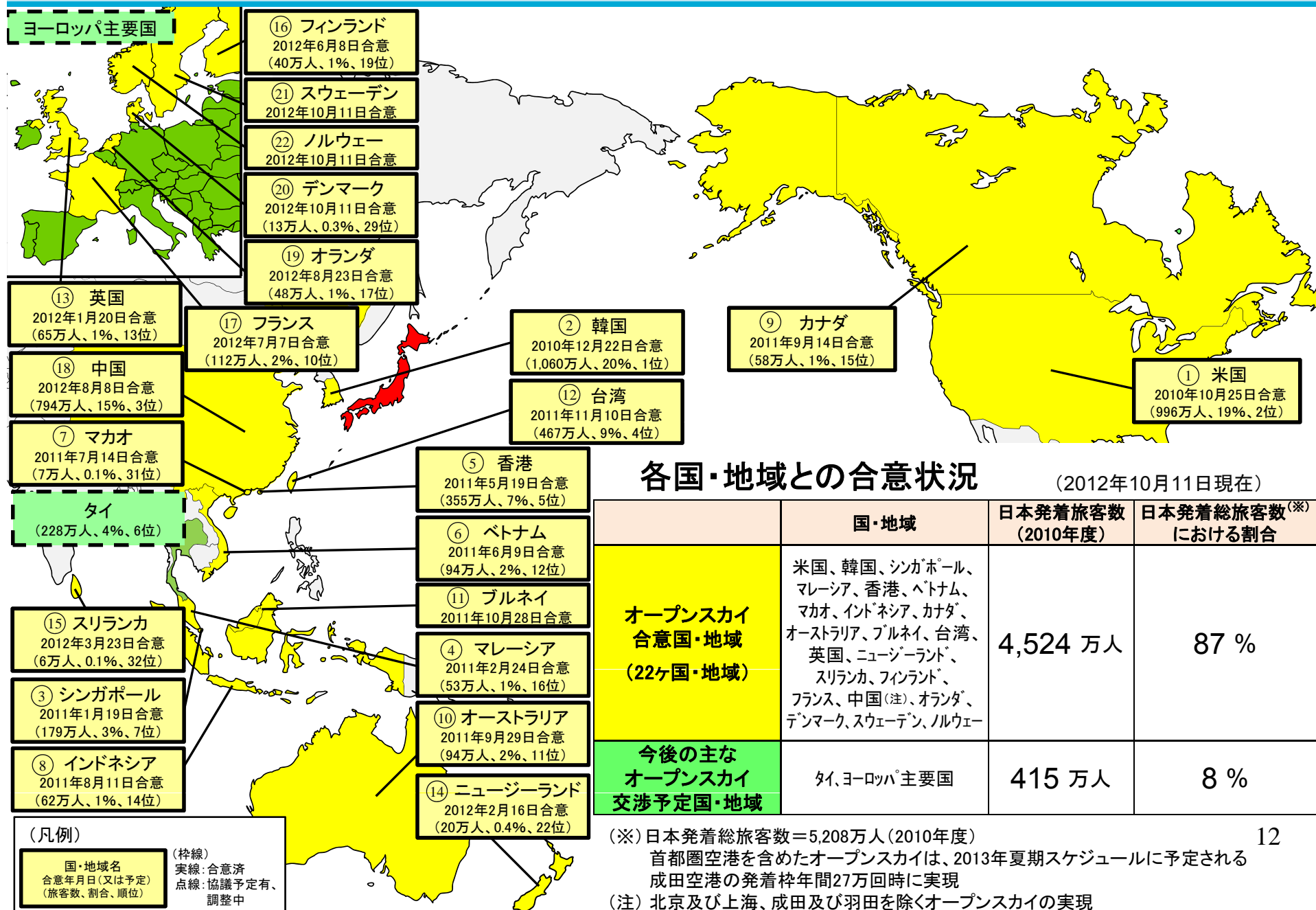
### オープンスカイの具体的内容

- 成田の30万回化(2010年10月地元合意済み)、羽田の国際化(2010年10月国際定期便就航)により、首都圏空港の国際線の発着容量が急速に拡大することを踏まえて、首都圏空港を含めたオープンスカイを推進している。
  - 成田空港について、二国間輸送を自由化
  - 首都圏空港以外の空港において、二国間輸送の自由化に加え、以遠地点への輸送(相手国で旅客・貨物を積み込み、第三国へ輸送)を自由化

### オープンスカイ交渉の進捗

- これまでに米国、韓国、シンガポール、マレーシア、香港、ベトナム、マカオ、インドネシア、カナダ、オーストラリア、ブルネイ、台湾、英国、ニュージーランド、スリランカ、フィンランド、フランス、中国、オランダ、スウェーデン、デンマーク、ノルウェーの計22ヶ国・地域との間でオープンスカイに合意。
- 今後、欧州等、アジアの国・地域以外にもオープンスカイの対象を拡大。

## 2.1 オープンスカイ交渉の進捗状況について



## 2.1 航空協定締結国及びオープンスカイ合意国一覧

(2010年12月以降2012年10月現在、22か国と合意)

| 締結国        | 署名         | 発効         |
|------------|------------|------------|
| 1 米国       | 1952. 8.11 | 1953. 9.15 |
| 2 英国       | 1952.12.29 | 1953. 7.31 |
| 3 オランダ     | 1953. 2.17 | 1953. 7.24 |
| 4 スウェーデン   | 1953. 2.20 | 1953. 7.24 |
| 5 ノルウェー    | 1953. 2.23 | 1953. 7.14 |
| 6 デンマーク    | 1953. 2.26 | 1953. 7.14 |
| 7 タイ       | 1953. 6.19 | 1953. 7.14 |
| 8 カナダ      | 1955. 1.12 | 1955. 7.20 |
| 9 インド      | 1955.11.26 | 1956. 5.11 |
| 10 フランス    | 1956. 1.17 | 1956. 5.24 |
| 11 オーストラリア | 1956. 1.19 | 1956. 4.27 |
| 12 スイス     | 1956. 5.24 | 1957. 4. 3 |
| 13 ブラジル    | 1956.12.14 | 1962.10.19 |
| 14 ベルギー    | 1959. 6.20 | 1961. 7. 3 |
| 15 ドイツ     | 1961. 1.18 | 1962. 7.12 |
| 16 パキスタン   | 1961.10.17 | 1962. 7.12 |
| 17 インドネシア  | 1962. 1.23 | 1963. 9. 3 |
| 18 イタリア    | 1962. 1.31 | 1963. 7.26 |
| 19 エジプト    | 1962. 5.10 | 1963. 6. 6 |
| 20 クウェート   | 1962.10. 6 | 1963. 6.20 |
| 21 マレーシア   | 1965. 2.11 | 1965.11. 4 |
| 22 ロシア     | 1966. 1.21 | 1967. 3. 3 |
| 23 シンガポール  | 1967. 2.14 | 1967. 8. 1 |
| 24 韓国      | 1967. 5.16 | 1967. 8.30 |
| 25 レバノン    | 1967. 6. 2 | 1971. 3.18 |
| 26 フィリピン   | 1970. 1.20 | 1970. 5.14 |
| 27 ミャンマー   | 1972. 2. 1 | 1972. 9.21 |
| 28 メキシコ    | 1972. 3.10 | 1973. 2.23 |
| 29 ギリシャ    | 1973. 1.12 | 1976. 1.30 |

| 締結国          | 署名         | 発効         |
|--------------|------------|------------|
| 30 中国        | 1974. 4.20 | 1974. 5.24 |
| 31 イラク       | 1978. 3.20 | 1979. 3. 7 |
| 32 ニュージーランド  | 1980. 1.18 | 1980. 6.18 |
| 33 バングラデシュ   | 1980. 2.12 | 1980. 5.23 |
| 34 フィジー      | 1980. 3.10 | 1980. 6.18 |
| 35 スペイン      | 1980. 3.18 | 1980. 6.18 |
| 36 フィンランド    | 1980.12.23 | 1981. 6. 5 |
| 37 スリランカ     | 1984. 2.22 | 1984. 6. 1 |
| 38 オーストリア    | 1989. 3. 7 | 1989. 7. 3 |
| 39 トルコ       | 1989. 3. 8 | 1989. 7.20 |
| 40 ネパール      | 1993. 2.17 | 1994. 6. 2 |
| 41 モンゴル      | 1993.11.25 | 1994.11.17 |
| 42 ブルネイ      | 1993.11.29 | 1994. 8.30 |
| 43 ハンガリー     | 1994. 2.23 | 1995. 3.17 |
| 44 南アフリカ     | 1994. 3. 8 | 1994. 9.29 |
| 45 ヨルダン      | 1994. 4.13 | 1995. 1.10 |
| 46 ベトナム      | 1994. 5.23 | 1994. 8. 8 |
| 47 ポーランド     | 1994.12. 7 | 1996. 3. 4 |
| 48 エチオピア     | 1996. 3.25 | 1997. 5.15 |
| 49 香港        | 1997. 2.28 | 1997. 6.18 |
| 50 パプアニューギニア | 1997. 3.30 | 1997. 6.27 |
| 51 オマーン      | 1998. 2.24 | 1998. 5.27 |
| 52 バーレーン     | 1998. 3. 4 | 1998. 5.27 |
| 53 アラブ首長国連邦  | 1998. 3. 3 | 1998.12.17 |
| 54 カタール      | 1998. 3. 4 | 1999. 8.16 |
| 55 イスラエル     | 1999. 4.23 | 2000. 1.20 |
| 56 ウズベキスタン   | 2003.12.22 | 2004. 8.26 |
| 57 サウジアラビア   | 2008. 8.18 | 2009. 7.27 |
| 58 マカオ       | 2010. 2.10 | 2010. 7.26 |
| 台湾(協定未締結)    |            |            |

\* 赤字はオープンスカイ合意国

## 2.2 国際航空事業規制についての総合的な自由化

運賃やチャーター便に関する事業規制を大幅に緩和することにより、航空企業間の競争の促進を通じた利用者利便の増進というオープンスカイの効果を極大化

### 国際航空運賃規制の緩和

#### 見直しの概要

・固定額の認可から、適用運賃の上限額のみを認可する仕組みに移行し、認可された上限額の範囲内で自由な運賃の設定を可能に  
【平成22年10月に措置済み】

「国際航空運賃等の取扱いについて」

(平成22年10月29日付け国空国第1855号・国空事第485号)

<経済対策関連事項>

#### 効果

○主にLCCは残席数等に応じて運賃レベルを複数段階に細分化して設定しており、従来であれば各段階の運賃額の認可が必要であったが、上限認可により、各段階の運賃額の事前の認可が不要となったことから、需給状況に応じて柔軟かつ迅速な運賃額の変更が可能となった。

### チャータールールの緩和

#### 見直しの概要

・国際旅客チャーター便の個札販売(航空券のバラ売りに係る制限を緩和し、定期便就航地点以外のチャーター便の個札も販売可能に

・航空貨物利用運送事業者による貨物チャーター(フォワーダー・チャーター)・第三国の航空企業による貨物チャーターの運航要件緩和等

【平成22年10月に措置済み】

「本邦を発着する国際チャーター便の運航について」

(平成22年10月22日付け国空国第1769号・国空事第463号)

<経済対策関連事項>

#### 効果

○H22年度フォワーダーチャーターの許可実績

平成21年度 7件

平成22年度 160件

【うち、11月以降実績 155件】

### **3. 首都圏空港の強化について**



### 3. 首都圏空港(羽田・成田)の整備の歴史

羽田空港: 沖合展開による拡張

【260ha(昭和30年)→1,522ha(平成24年)、利用客 30万人(昭和27年度)→6,367万人(平成23年度)】

成田空港: 2本目の滑走路の整備

【526ha(昭和53年)→1,145ha(平成24年)、利用客 901万人(昭和54年度)→2,885万人(平成23年度)】

羽田



1931年(昭和6年)8月25日  
東京飛行場 開場



1988年(昭和63年)7月2日  
新A滑走路(3000m) 供用開始



2010年(平成22年)10月21日  
D滑走路(2500m) 供用開始



1964年(昭和39年)4月1日  
旧C滑走路(3150m) 供用開始  
旧A滑走路3000m化 供用開始



2000年(平成12年)3月  
新B滑走路(2500m) 供用開始

1  
9  
3  
0

1  
9  
6  
0

1  
9  
8  
0

1  
9  
9  
0

2  
0  
0  
0

2  
0  
1  
0

成田



1978年(昭和53年)5月20日  
成田空港 開港



2009年(平成21年)10月22日  
平行滑走路北側延伸(2500m化)  
供用開始



2002年(平成14年)4月18日  
暫定平行滑走路(2180m) 供用開始

### 3. 首都圏空港(羽田・成田)の年間発着枠の増加

|                                 | 羽田空港<br>(うち国際線)                             | 成田空港 | 首都圏空港全体 |
|---------------------------------|---|------|---------|
| H22.10月まで<br>(羽田D滑走路供用前)        | 30.3万回                                      | 22万回 | 52.3万回  |
| 現在<br>(H24.3.25以降)              | 39万回 (6万回)<br>〔国際線の内訳<br>昼間：3万回 深夜早朝：3万回〕   | 25万回 | 64万回    |
| H25年夏ダイヤから<br>(H25.3.31以降)      | 41万回 (6万回)<br>〔国内線2万回を増枠〕                   | 27万回 | 68万回    |
| <b>以降、首都圏空港を含めたオープンスカイを実施</b>   |   |      |         |
| 最終形<br>(羽田：H25年度末<br>成田：H26年度中) | 44.7万回 (9万回)<br>〔国際線の内訳<br>昼間：6万回 深夜早朝：3万回〕 | 30万回 | 74.7万回  |

- \* 1. いずれも年間当たりの回数である。
- \* 2. 回数のカウントは、1離陸で1回、1着陸で1回のため、1離着陸で2回とのカウントである。
- \* 3. 成田空港の今後のスケジュールについては、最短の場合を想定したものである。
- \* 4. 羽田空港の発着枠数の中には、深夜早朝の国際チャーター便等の運航に使われる枠数も含まれる。

# 3.1 羽田空港(東京国際空港)の概要

## 羽田空港 (東京国際空港)

総面積 : 1,522ha

旅客数 : 6,367万人(国内5,642万人 国際725万人)

貨物量 : 82万トン(国内69.6万トン 国際12.4万トン)

年間発着枠 : 39万回

※旅客数、貨物量は平成23年度(速報値) 出典:東京航空局HP



# 3.1 羽田空港再拡張事業の整備効果

- 国際線のネットワークは、欧米等に新たな路線が開設するなど、4都市・1日最大18便 → 17都市・1日最大55便に大幅に拡大。
- 新たに利便性の高い国際線旅客ターミナル(TIAT)が開業し、平成23年度の国際線旅客数は、国際化以前の約2.6倍にあたる725万人に増加。
- 羽田での地方空港から国際線への乗継旅客数も約4倍に増加するなど内⇨際乗り継ぎの利便性が向上。
- また、高度な機能を有する国際線貨物ターミナル(TIACT)も開業。

## ○国際線の就航都市数、就航便数の拡大

再拡張前  
3ヶ国・地域 4都市  
1日最大18便

→

再拡張後(2012夏ダイヤ)  
12ヶ国・地域 17都市  
1日最大55便

**近距離アジア 18便**  
ソウル、北京、上海、香港

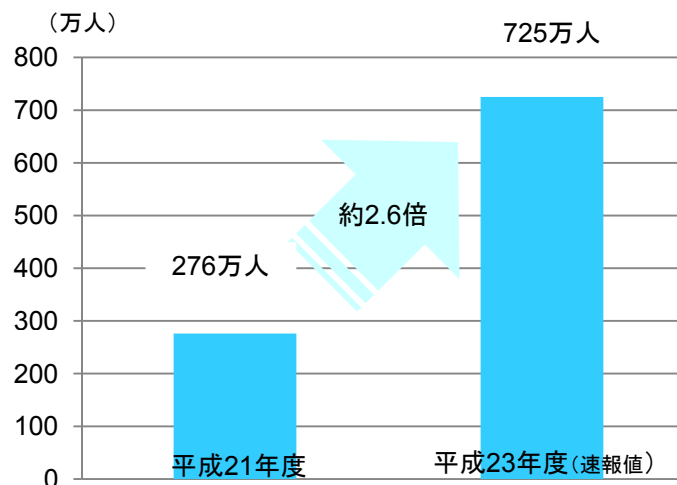
**ヨーロッパ 3便**  
ロンドン、パリ、フランクフルト

**北米 8便**  
ロサンゼルス、ホノルル、サンフランシスコ、デトロイト、ニューヨーク

**その他アジア 9便**  
バンコク、シンガポール、クアラルンプール、デンパサール

**近距離アジア 35便**  
ソウル、北京、上海、香港、台北

## ○国際線旅客数の増加

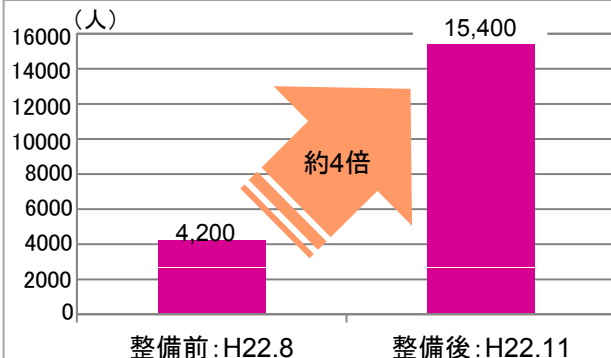


国際線旅客ターミナル(TIAT)



## ○内⇨際乗り継ぎの利便性向上

【羽田での地方空港から国際線への乗継旅客数(※)】



(※) 空港における抽出アンケート調査を用い月間推計値に内・際の乗継比率をかけて簡便に試算したもの

国際線貨物ターミナル(TIACT)



# 3. 1 羽田空港における国際線機能の拡充等

- 羽田空港については、24時間国際拠点空港化を推進し、平成25年度末に発着容量を44.7万回へ拡大。
- 平成25年夏ダイヤから国内線を2万回増枠するとともに、国際線旅客ターミナルの拡張を行い、平成26年夏ダイヤから国際線3万回を増枠することで、昼間時間帯のネットワークを拡充。

## 国際線ネットワークの拡充

17都市・1日最大55便を展開(平成24年夏ダイヤ)  
昼間時間帯は、アジア近距離ビジネス路線が就航。



平成26年夏ダイヤの国際線3万回増枠を機に、  
昼間時間帯においても、欧米や長距離アジア路線を含む高需要・ビジネス路線を展開

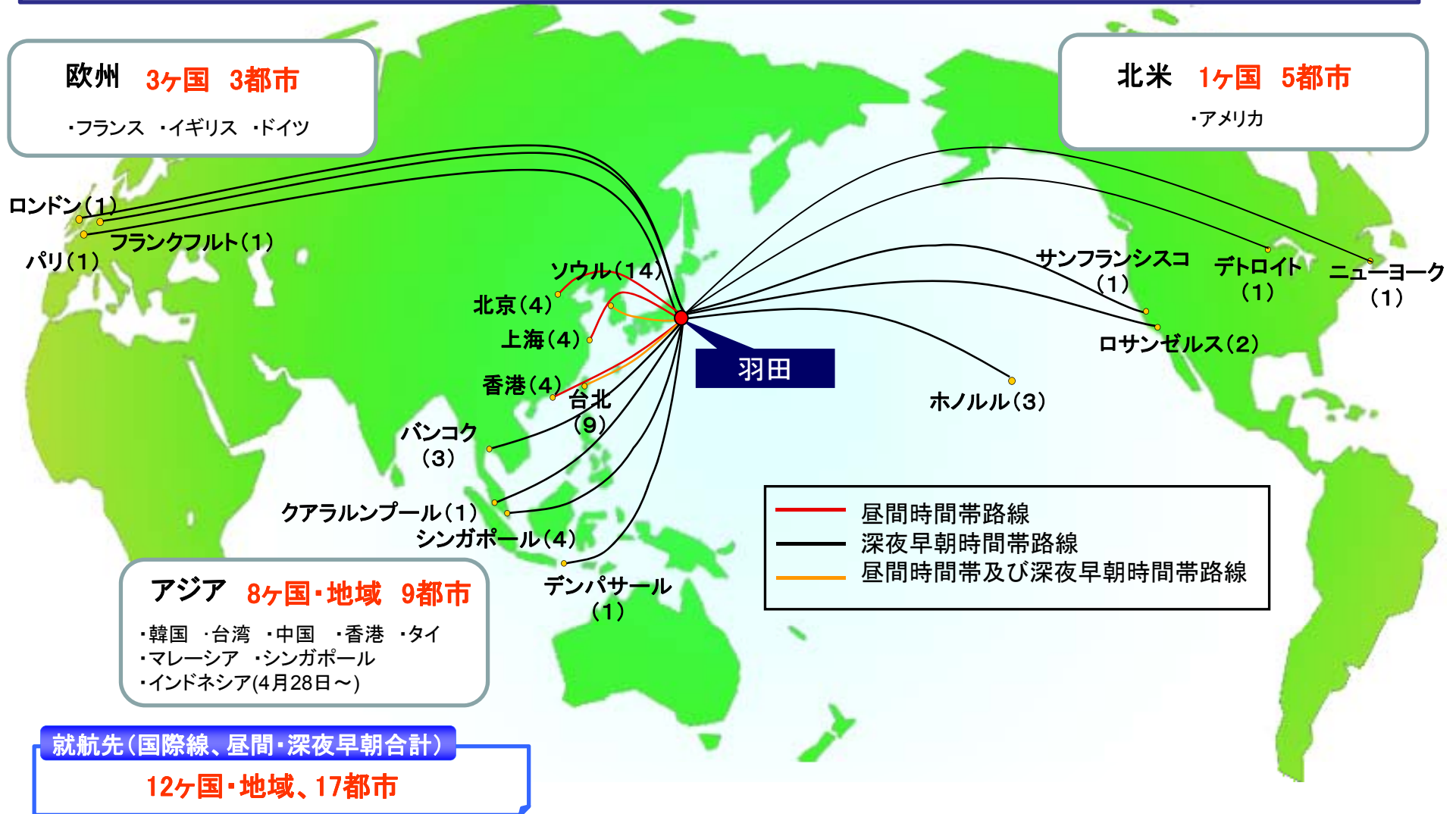
## 国際線地区の拡充等

- ・昼間時間帯の国際線6万回に対応するため、国際線旅客ターミナルの拡張、エプロンの新設等を実施。
- ・深夜早朝時間帯に就航する長距離国際線の大型化を可能にするため、C滑走路延伸事業を実施。



### 3.1 羽田空港における国際線ネットワーク(2012年夏ダイヤ)

2010年10月に実現した羽田空港への国際定期便の就航により、ロンドン、パリ、サンフランシスコ、ロサンゼルス等の欧米主要都市や、北京・上海等の近距離アジア都市との路線網が構築された。2012年4月からは、インドネシアへ就航。



\*2012年夏期事業計画認可ベース。期中の一部期間運航される路線を含む。

## 3.2 成田国際空港の概要



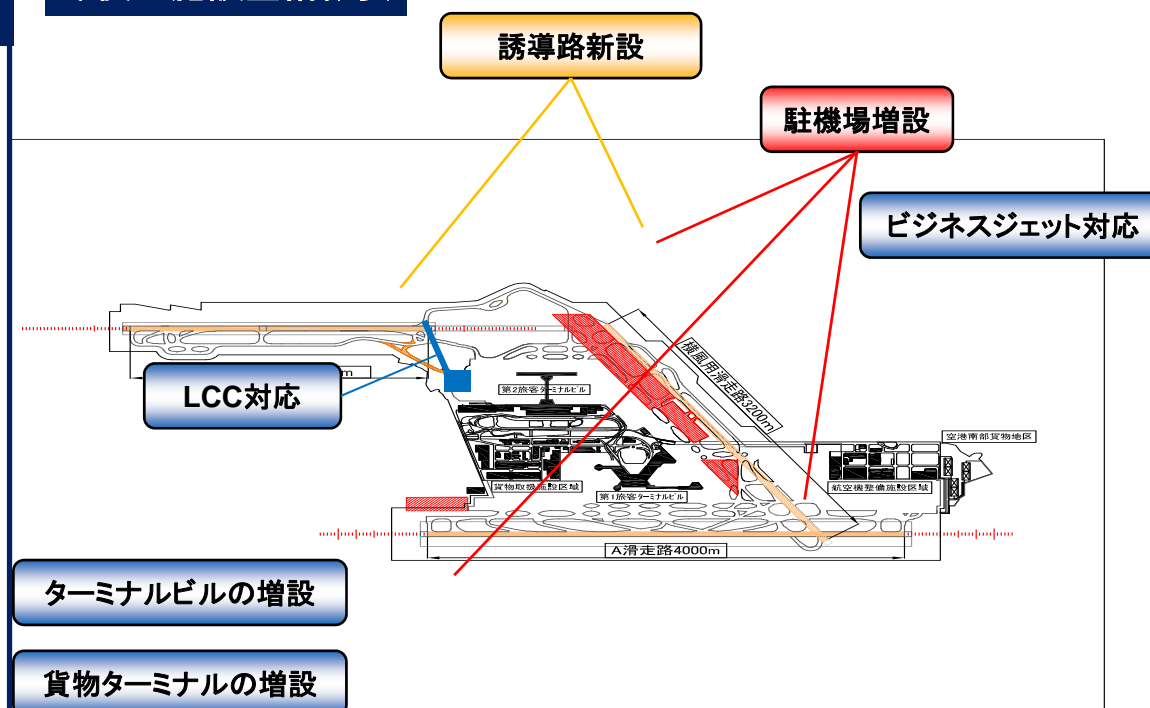
## 3. 2 成田空港における30万回化へ向けた取組み

- ・成田空港の年間発着枠は、B滑走路の2,500m化や同時平行離着陸方式の導入により、平成23年10月に23.5万回、平成24年3月25日に25万回に増加。
- ・今後は、新成長戦略及び地元合意(平成22年10月13日)等を踏まえ、**平成24年度末までに発着枠を27万回へ拡大し、オープンスカイを実現**。さらに、最短で**平成26年度中に30万回**へ拡大。
- ・拡大された容量を最大限活用して、**更なる国際航空ネットワークの強化、国内フィーダー線の拡充、LCC・ビジネスジェット等多様な航空サービスの拡大**を実現し、**アジアのハブ空港**としての地位を確立。

### 30万回に向けた取組み

1. 管制方式の高度化  
同時平行離着陸方式の導入  
(平成23年10月～)
2. 施設の拡充整備等
  - ①誘導路の新設
  - ②駐機場(スポット)の増設
  - ③LCC(格安航空会社)受入施設の整備
  - ④ビジネスジェット専用ターミナルの整備
  - ⑤ターミナルビルの増設(27万回以上増加する場合)
3. その他(アクセス改善等)

### 今後の施設整備概要





## 3.2 成田空港におけるLCC用暫定施設の供用開始について

- 成田国際空港株式会社（NAA）では、平成24年夏より運航を開始した本邦LCC2社（ジェットスター・ジャパン及びエアアジア・ジャパン）について、当面、国内線は第2ターミナルに暫定施設を増築し、国際線は第2ターミナルの既存施設を活用することにより、受け入れることとしている。
- このうち、国内線暫定施設については、9月12日（水）から南側国内線施設（ジェットスター・ジャパン及びエアアジア・ジャパン（到着のみ）が利用。）の供用を開始し、10月23日（火）から北側国内線施設（エアアジア・ジャパンが出発で利用）の供用を開始したところ。
- 今後、LCCの旺盛な就航計画を踏まえ、平成26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。現在、CIQ官署等と調整を進めているところ。

### 国内線暫定施設概要

#### 【南側国内線施設】

○2階建て鉄骨造（延べ面積約4,000㎡）

2階：チェックインエリア

（ジェットスター・ジャパンが使用）

2階：到着手荷物受取所

（ジェットスター・ジャパン及びエアアジア・ジャパンが使用）

1階：到着バスゲート、手荷物荷捌場

（ジェットスター・ジャパン及びエアアジア・ジャパンが使用）

#### 【北側国内線施設】

○軽量鉄骨造2階建（延べ面積約3,200㎡）

2階：事務室

（エアアジア・ジャパンが本社として使用する予定）

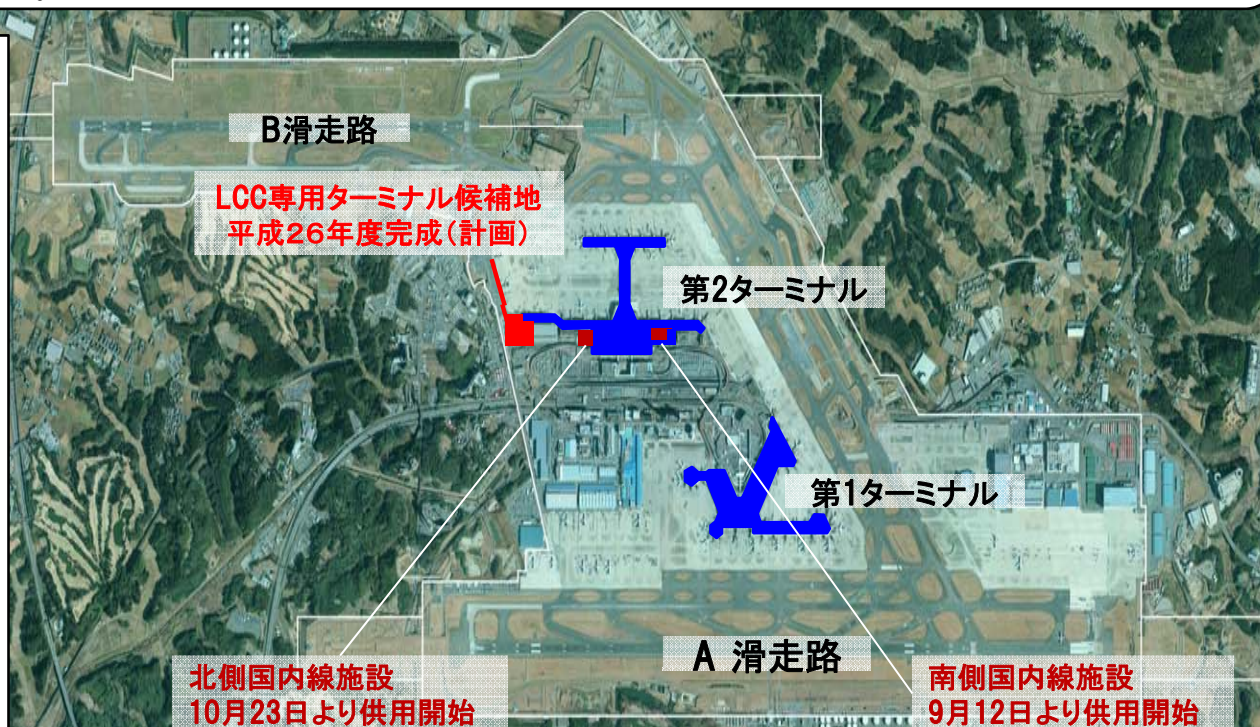
1階：保安検査場、出発バスラウンジ、店舗

（エアアジア・ジャパンが使用）

#### 【特色】

○天井は化粧ボードを張らず、はりや配管がむき出し。標識も内部に照明がなく、トイレの便座もふたと温水洗浄がないタイプを採用するなど簡素化を図っている

※建設コストは南北国内線施設合わせて約11億円。



# 3. 2成田空港におけるビジネスジェットの乗り入れ促進

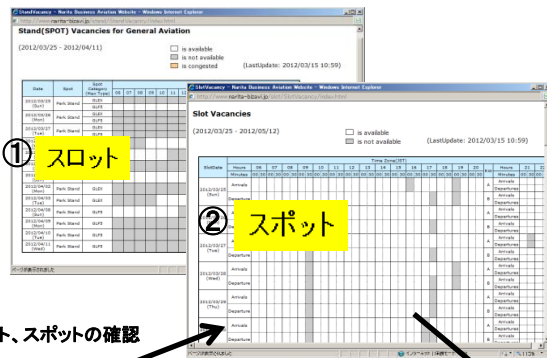
- 昨年10月に専用駐機スポットを増設するとともに、駐機日数の拡大や週枠制限を撤廃。今後、更なるスポット増設を予定。
- 本年3月31日の専用ターミナル施設供用により、①専用動線によるプライバシー確保、②出入国手続きの短縮、③近接する高速道路を利用した東京エリアへのスピーディーなアクセスが実現
- 本年4月2日に乗入手続きをWEB化し、申請手続きが簡便化

## 乗り入れ促進に係る現在までの取組み状況

|                      | これまでの取組み                                      | 更なる取組み                                       |
|----------------------|---|--|
| 発着枠                  | 22万回<br>→23.5万回に増枠(23年10月)<br>→25万回に増枠(24年3月) | 24年度中: 27万回<br>26年度中: 30万回                   |
| スポット                 | 15→18スポットに増設<br>(23年10月)                      | ビジネスジェットも使用できる<br>新たなスポット 最大12の<br>設置(24年度末) |
| ウェブの活用<br>(発着枠・スポット) | 空き情報の開示(23年10月)<br>ウェブでの使用申請(24年4月)           | -  |

## ビジネスジェット乗り入れ申請手続きのWEB化

### スロット・スポット空き確認画面



① スロット

② スポット

スロット、スポットの確認

必要事項の入力  
利用規約の確認

③ 仮予約の申請

CAB・NAA

④ 申請の承認



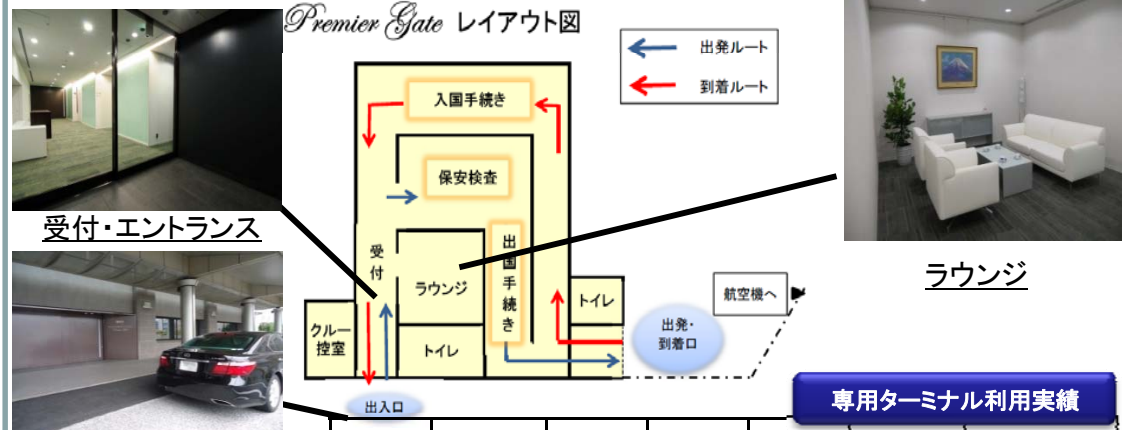
## 首都圏初のビジネスジェット専用ターミナル施設の概要

**【専用駐機スポット】**  
18スポットを整備  
連続駐機可能日数  
14日間→30日間へ拡大

定期便が使用していない場合に限り、ターミナル直近のスポットでお客様の乗降が可能

約100m

### 【ビジネスジェット専用ターミナル】



出入口

ラウンジ

### 専用ターミナル利用実績

|    | 4月  | 5月  | 6月 | 7月  | 8月  | 9月  | 10月* |
|----|-----|-----|----|-----|-----|-----|------|
| 件数 | 15件 | 32件 | 9件 | 12件 | 11件 | 13件 | 35件  |

\* 10月は、10月16日までの実績。

## 3.2 成田空港の国内線ネットワーク



2011.10.30～ スカイマーク就航により国内線ネットワークがさらに拡充



2012. 3.25～ ANAが新潟路線を新規開設

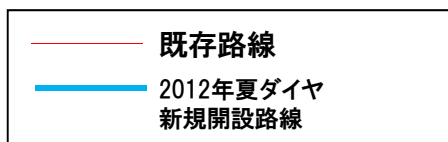


2012. 7. 3～ ジェットスタージャパン就航(札幌:4便、福岡:3便、関西:2便、那覇:2便)



2012. 8. 1～ エアアジアジャパン就航(札幌:3便、福岡:2便、那覇:1便)

### 就航先(国内線)

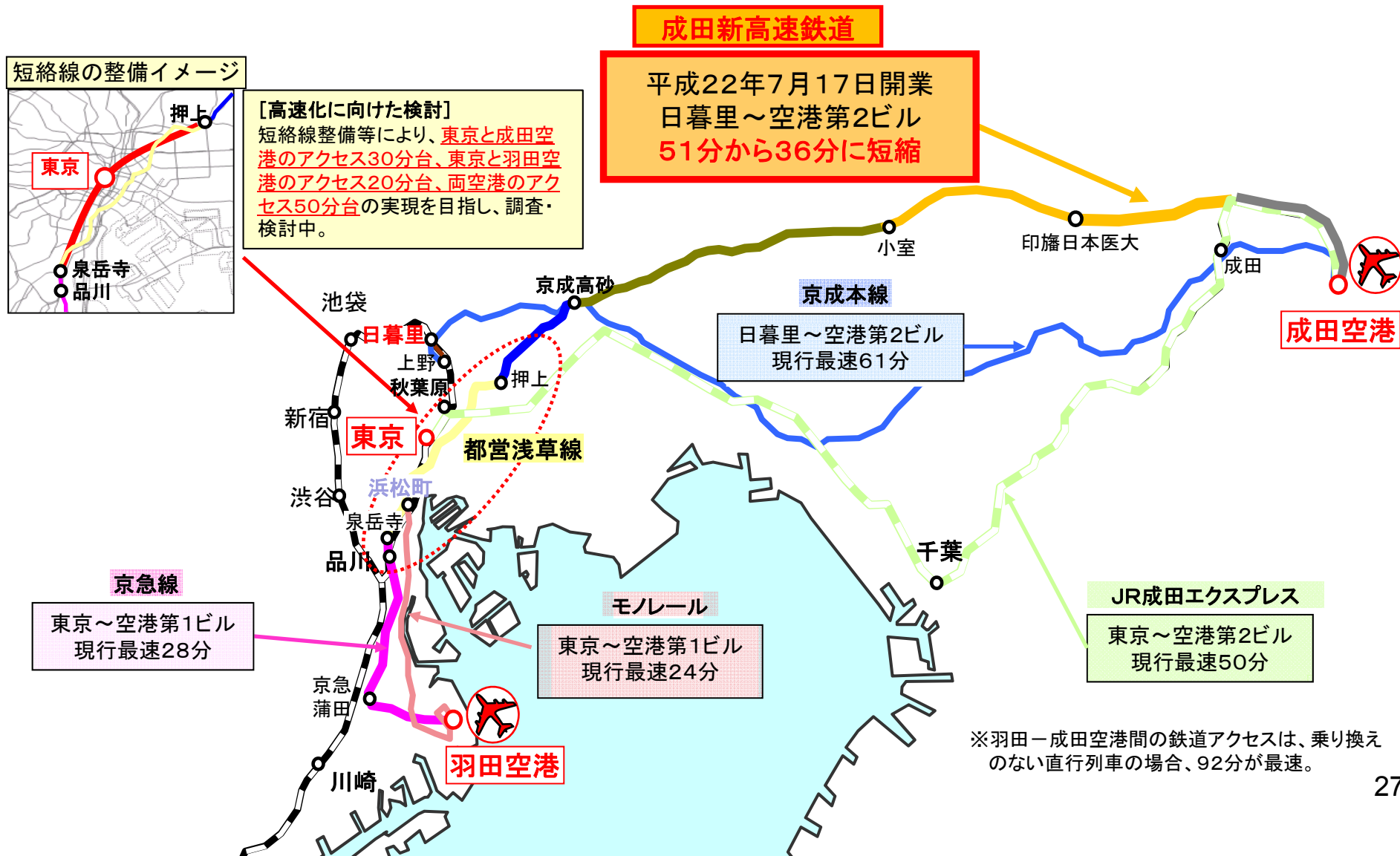


| 行先     | 2011年<br>夏ダイヤ | 2011年<br>冬ダイヤ | 2012年<br>夏ダイヤ |
|--------|---------------|---------------|---------------|
| 札幌     | 5便/日          | 7便/日          | 14便/日         |
| 旭川     | —             | 3便/日          | 2便/日          |
| 仙台     | 2便/日          | 2便/日          | 2便/日          |
| 新潟     | —             | —             | 1便/日          |
| 小松     | 2便/日          | 2便/日          | 2便/日          |
| 中部     | 6便/日          | 6便/日          | 5便/日          |
| 大阪(関西) | 1便/日          | 1便/日          | 2便/日          |
| 大阪(伊丹) | 4便/日          | 4便/日          | 4便/日          |
| 神戸     | —             | 2便/日          | 1便/日          |
| 広島     | 2便/日          | 2便/日          | 2便/日          |
| 福岡     | 5便/日          | 8便/日          | 13便/日         |
| 鹿児島    | —             | —             | 1便/日          |
| 那覇     | 2便/日          | 4便/日          | 7便/日          |
| 計      | 29便/日         | 41便/日         | 56便/日         |

※青字は前ダイヤからの増便を表す

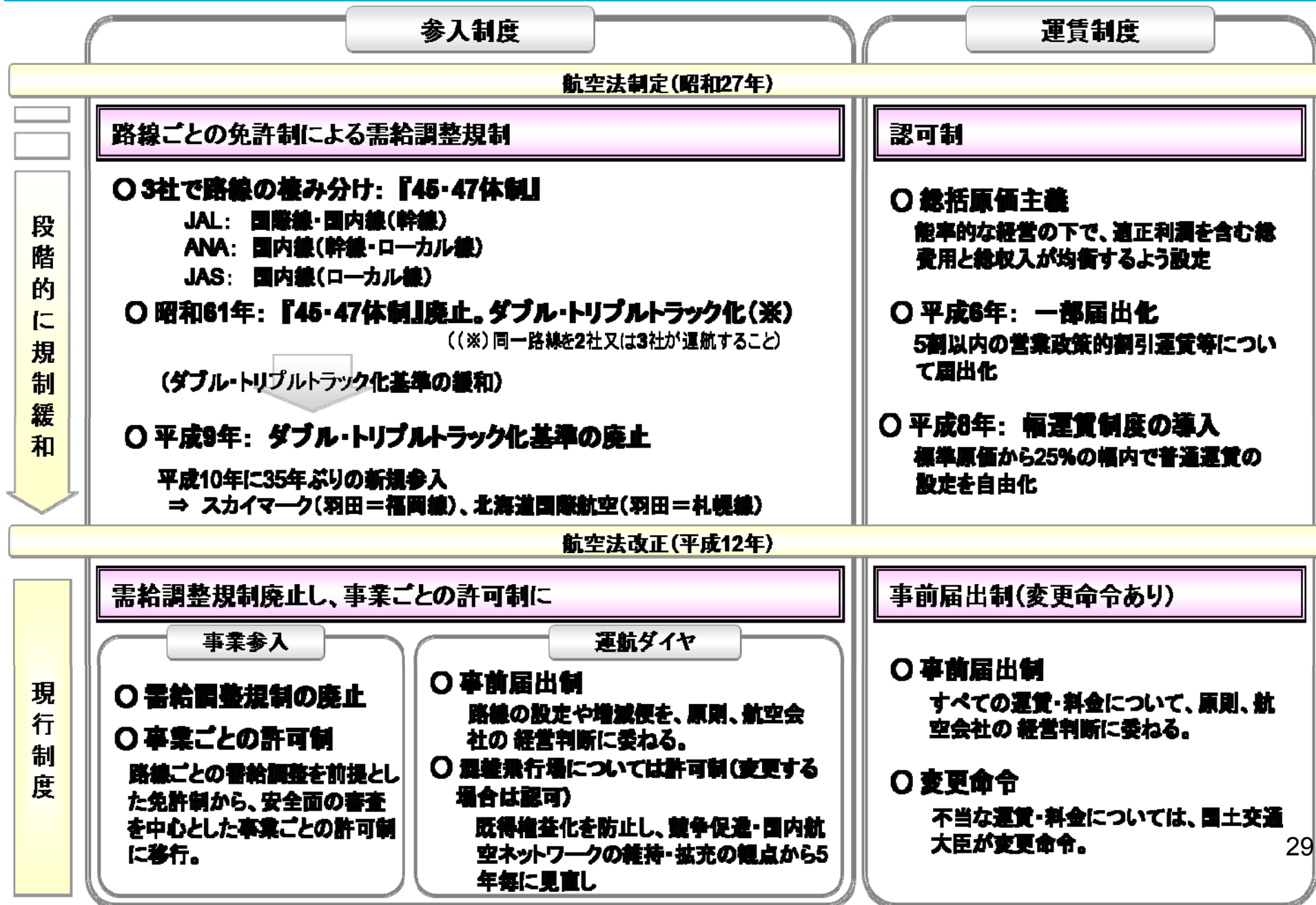
## 3.2 都心と成田空港間の鉄道アクセスの改善等

羽田・成田両空港の利便性をより一層高めるとともに、両空港の一体的活用を推進するため、都心～成田空港間の所要時間を大幅に短縮する成田新高速鉄道が平成22年7月17日に開業するとともに、今後は東京駅付近の短絡線の整備を検討するなど、都心と両空港及び両空港相互間のアクセス改善を着実に進める。



## **4. 新規航空会社参入促進による 利用者メリット拡大について**

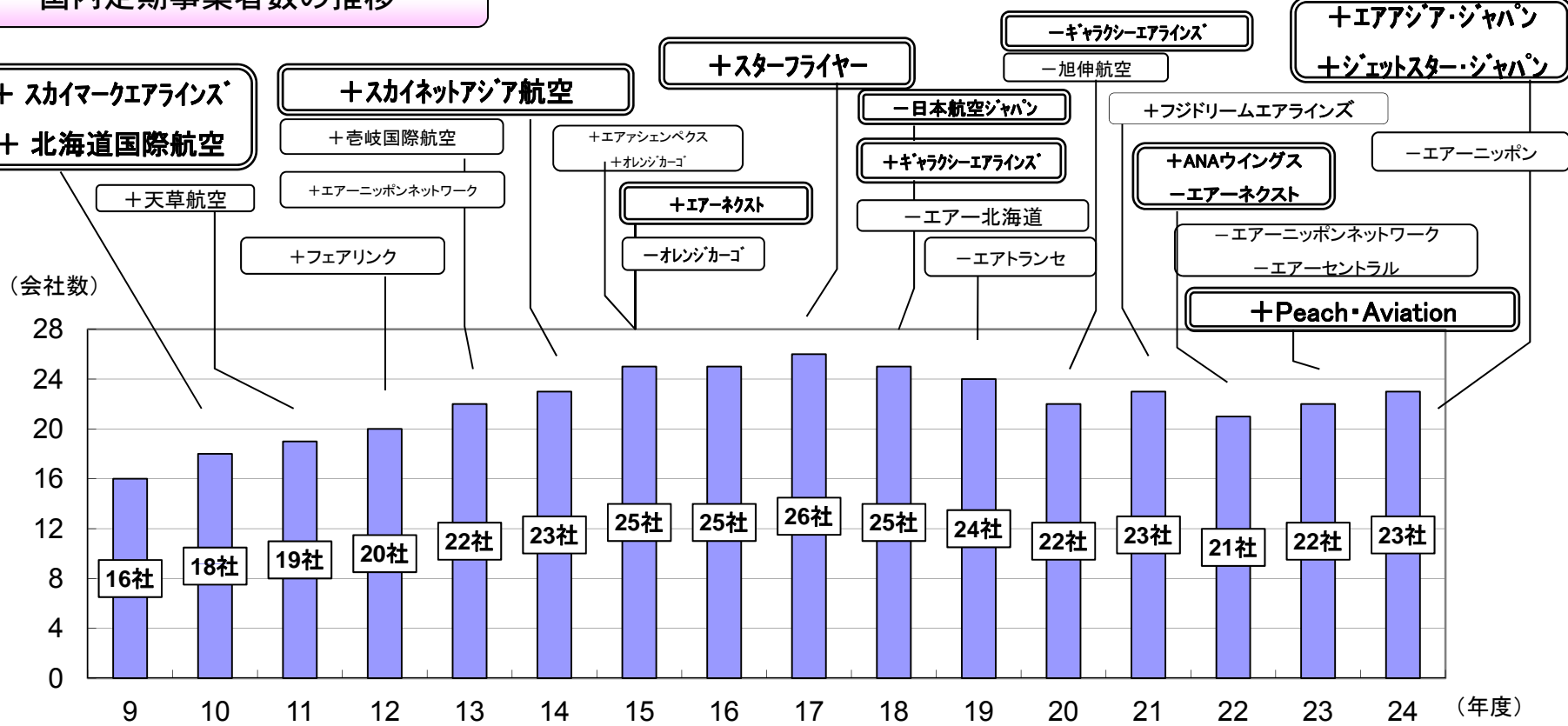
# 4. 国内航空分野における参入規制緩和の経緯



# 4. 新規航空会社の参入

規制緩和後、新規航空会社が相次いで参入。

## 国内定期事業者数の推移

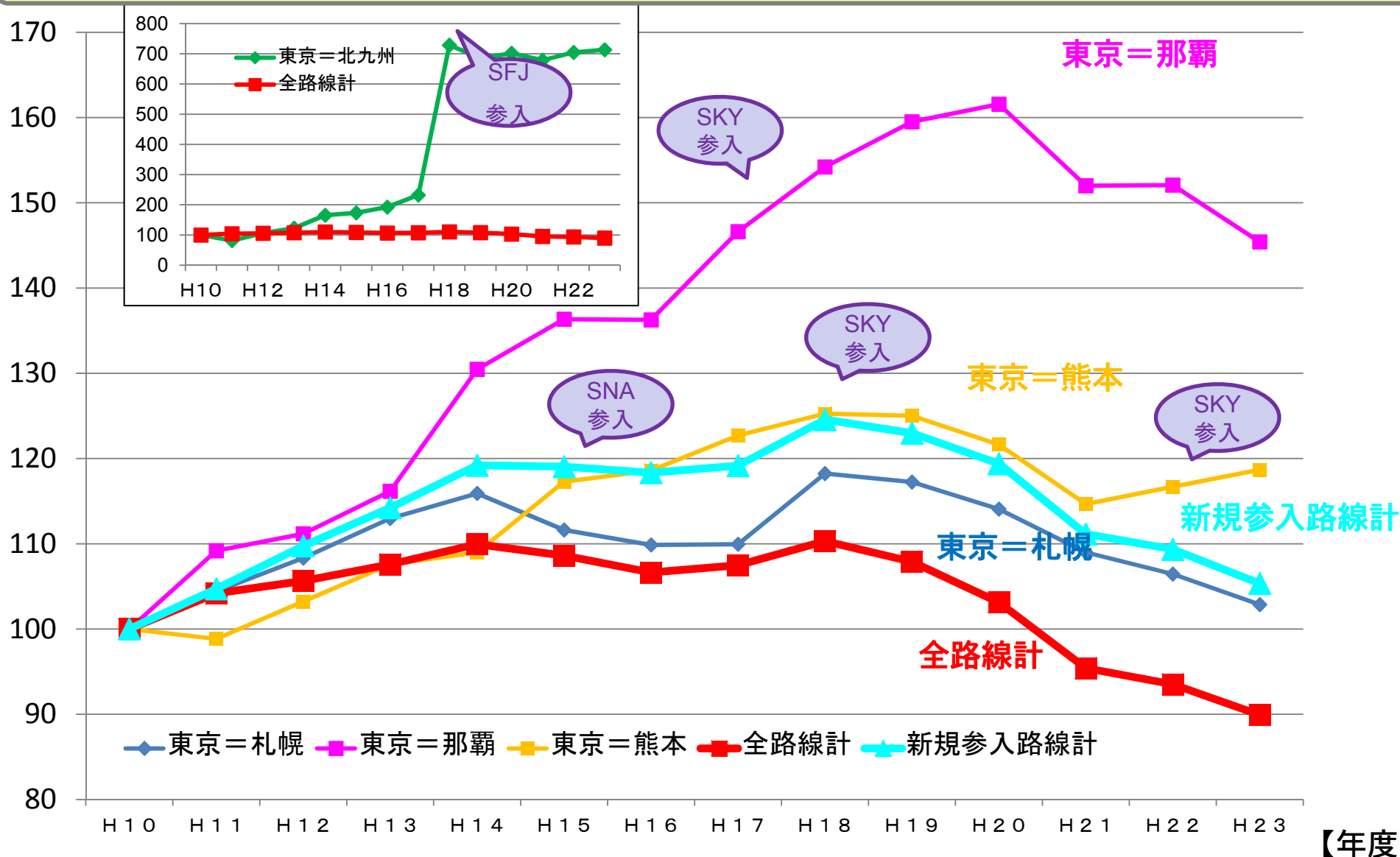


注1: フェアリンク→アイベックスエアラインズに社名変更(平成16年10月)  
 注2: 嵯峨国際航空は、平成14年1月より休止  
 注3: オレンジカーゴは、平成16年3月より休止、平成16年4月廃止  
 注4: エアアシェンベクス→エアトランセに社名変更(平成16年10月)。  
 平成19年4月より休止、同年11月廃止。  
 注5: スカイマークエアラインズ→スカイマークに社名変更(平成18年10月)  
 注6: 日本航空ジャパンは、日本航空インターナショナルと合併(平成18年10月)

注7: エアーニッポンネットワークは、エアネクスト、エアセントラルと合併し、  
 ANAウイングスに社名を変更(平成22年10月)  
 注8: Peach Aviationは平成23年7月に航空運送事業許可取得。  
 平成24年3月より運航開始予定。  
 注9: 太枠は主な新規航空会社(客席数が100席以上又は最大離陸重量が  
 5万キログラムを超える航空機を使用)  
 注10: エアーニッポンは全日本空輸と合併(平成24年4月1日)

# 4. 新規参入の需要喚起効果

新規参入路線では旅客の伸びを示しており、全体の減少傾向がある中においても比較的高い水準。



※平成10年度の旅客数を100として各年度の旅客数を指数化している。

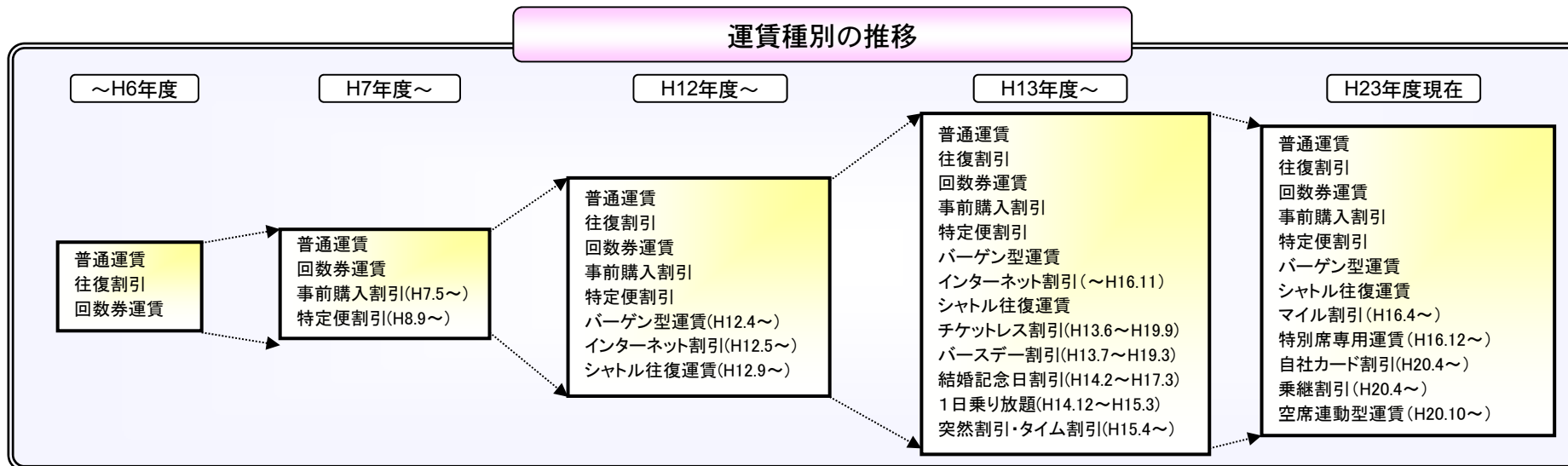
【年度】



# 4. 運賃及びサービスの多様化

様々な割引運賃が設定されるとともに、サービスの多様化も進展している。

## 運賃種別の推移



## 多様なサービスの展開

### 大手航空会社

#### 『上位クラス』の設定

従来の『スーパーシート』と比べて、より高級感を持った座席・機内食・ラウンジ等を利用者へ提供することにより、運賃だけでなく、サービスの対価による顧客の取り込みを図っている。

例 JAL:『Jクラス・ファーストクラス』 ANA:『プレミアムクラス』



・JAL:『ファーストクラス』

#### 『チケットレスサービス』の展開

WEB上で、「予約・購入・座席指定」を完了させることにより、eチケット(搭乗用バーコード印字)、ICカード又はIC付携帯電話等を使用し、空港でチェックインすることなく、スムーズに搭乗できるサービスにより、利便性向上を図っている。

例 JAL:タッチ&ゴーサービス、ANA:『Skipサービス』



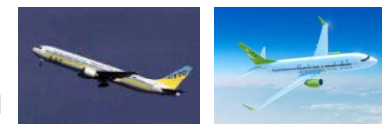
・ANA:『Skipサービス』におけるチェックイン手段

### 新規航空会社

#### 『地域密着型』のビジネスモデルを追求

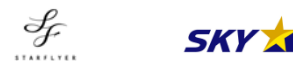
(ADO)

「北海道の翼」として北海道からのネットワークを拡充し、北海道の地域振興に貢献。



(SNA)

「九州の翼」として九州からのネットワークを拡充し、九州の地域振興に貢献。



(SFJ)

北九州を事業のベースとして多便数シャトルを深夜早朝まで運航し、機内全座席で、座席間隔の拡大、革張りシートの装備等を充実させ、ビジネス需要に対応。

#### 『全国展開型』のビジネスモデルを追求

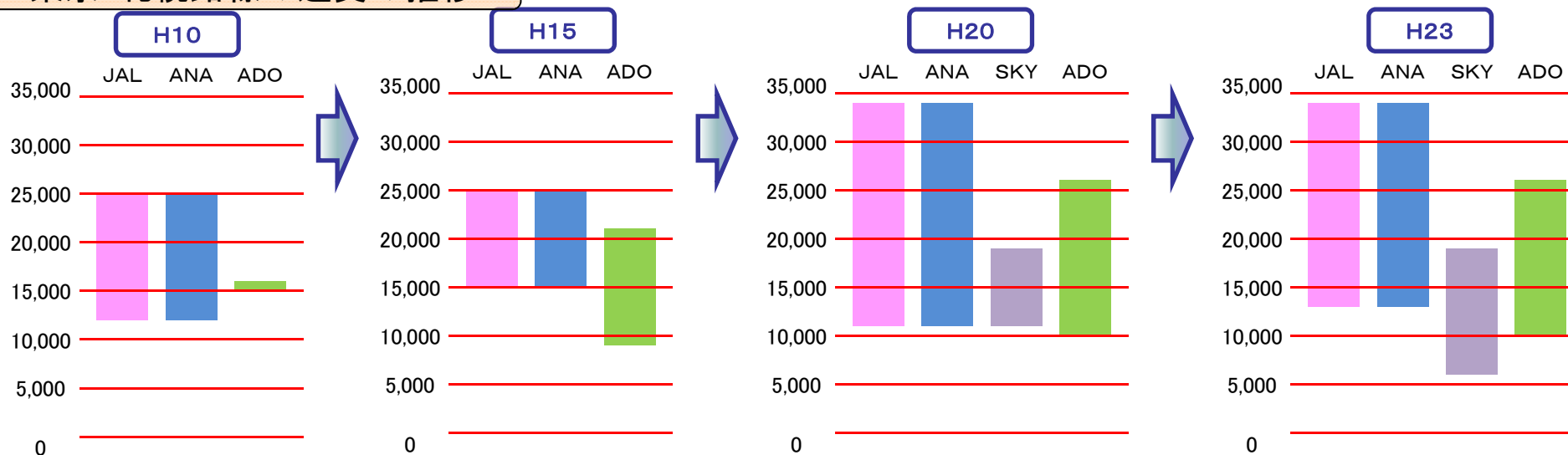
(SKY)

運航便を羽田から札幌・福岡・神戸・沖縄と全国にネットワークを展開し、効率的な事業運営を追求

# 4. 運賃の推移の事例

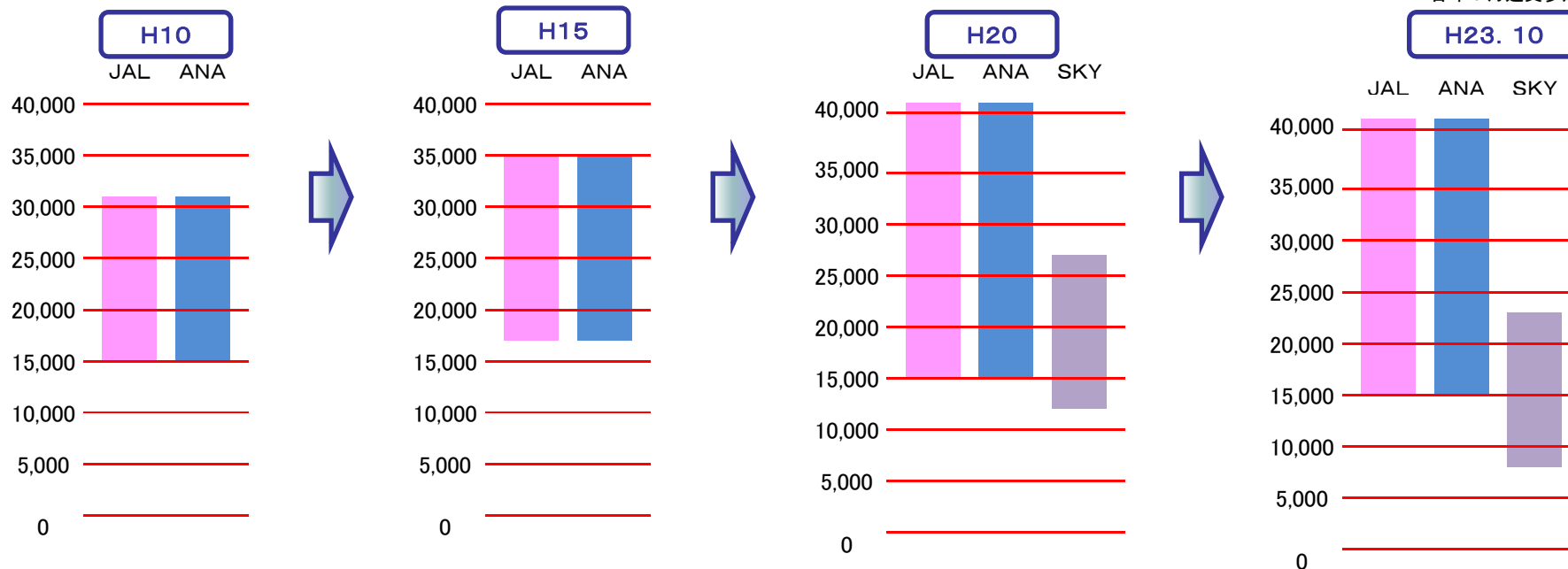
## 東京-札幌路線の運賃の推移

※各年 6 月運賃参照 (H10年のADOは12月)



## 東京-那覇路線の運賃の推移

※各年 6 月運賃参照



## 4. LCCの特徴

LCC(格安航空会社)は、主として以下のような事業形態上の特徴を有しており、こうした経営の下で低コスト、低運賃サービスの提供を実現している。

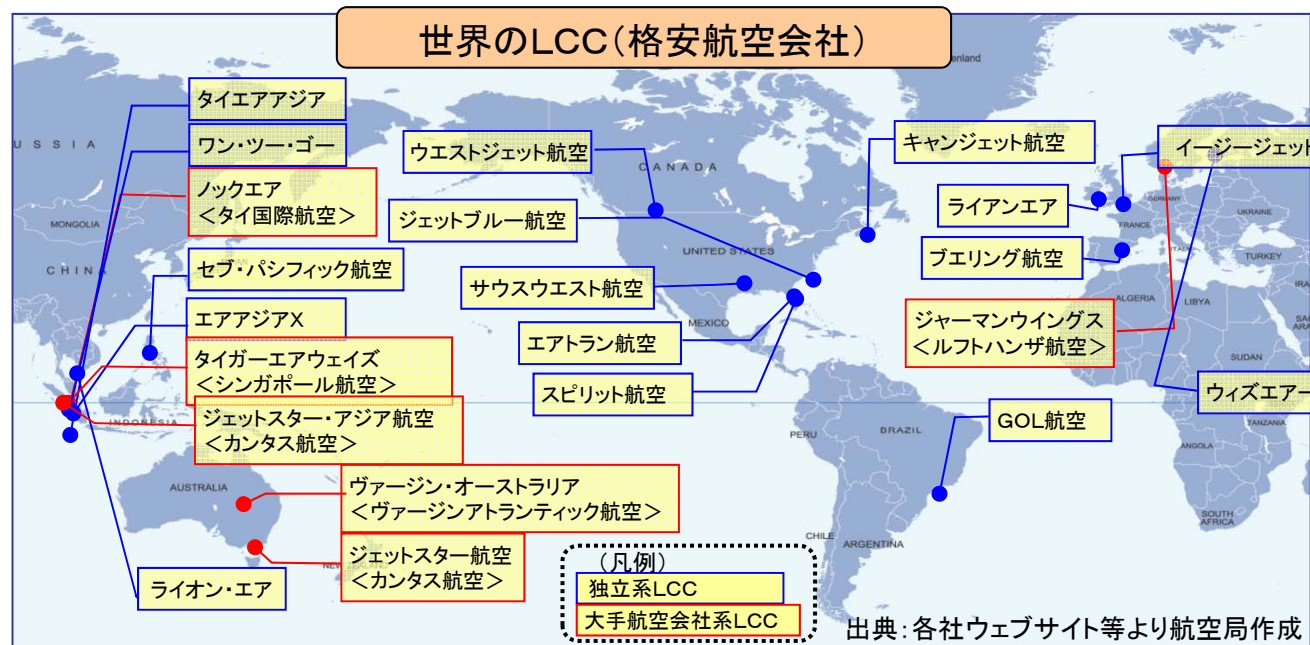
- ① 短距離かつ直行便を主体とする運航形態
- ② 空港滞在時間の短縮や機材回転率の向上
- ③ 主要空港の周辺空港の利用
- ④ 販売コストの削減・サービスの簡素化

LCC(格安航空会社)とフルサービスエアラインとの比較

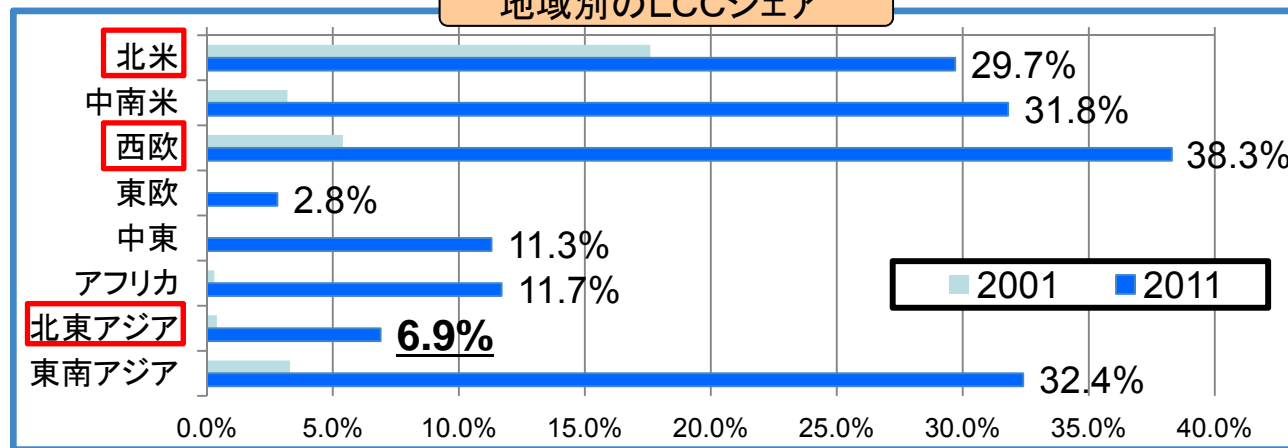
|            | LCC(格安航空会社)  | フルサービスエアライン  |
|------------|--|--|
| 運賃         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・低運賃</li> <li>・基本的に払い戻し不可</li> </ul>                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・普通運賃は割高</li> <li>・基本的に払い戻し可能</li> </ul>        |
| マイレージ・サービス | 基本的になし   | あり   |
| 運航形態       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・主に短距離の二都市間を直行便で運航</li> <li>・空港滞在時間を短縮し、機材回転率を向上</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・短距離～中長距離まで多種多様</li> </ul>                      |
| 航空券販売      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・インターネットによる販売がほとんど</li> </ul>                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>・インターネットによる販売と代理店販売を併用</li> </ul>               |
| サービス       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・基本的にエコノミーのみ(1クラスで自由席制も多い)</li> </ul>                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・エコノミー、ビジネスの2クラス制又はファーストクラスも含めた3クラス制</li> </ul> |
| 航空機の種類     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・小型の単一機材を使用</li> </ul>                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・大型機～小型機まで多種多様</li> </ul>                       |
| 利用空港       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要空港の周辺に位置する空港や低利用空港を指向</li> </ul>                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要空港を指向</li> </ul>                             |
| 職員         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・業務の外部委託や契約社員を積極的に活用</li> </ul>                             | —  |

# 4. 世界のLCC(格安航空会社)

- LCC (Low Cost Carrier: 格安航空会社) は、米国市場・欧州市場に加え、東南アジア市場等においても積極的に事業を展開。
- 世界の航空輸送市場において、LCCのシェアは全体の2~3割を占めるに至っている。



**地域別のLCCシェア**



**世界の航空会社ランキング  
〔旅客数 平成23年〕**

**国際線**

| 順位 | 航空会社           | 旅客数 (千人) |
|----|----------------|----------|
| 1  | ライアンエア         | 76,422   |
| 2  | ルフトハンザ航空       | 49,755   |
| 3  | イージージェット       | 42,028   |
| 4  | エミレーツ航空        | 32,730   |
| 5  | エールフランス        | 32,597   |
| 6  | プリティッシュ エアウェイズ | 29,307   |
| 7  | エアベルリン         | 25,825   |
| 8  | KLMオランダ航空      | 25,066   |

**国内線**

| 順位 | 航空会社      | 旅客数 (千人) |
|----|-----------|----------|
| 1  | サウスウエスト航空 | 110,587  |
| 2  | デルタ航空     | 92,023   |
| 3  | 中国南方航空    | 74,648   |
| 4  | アメリカン航空   | 65,303   |
| 5  | USエアウェイズ  | 46,619   |
| 6  | 中国東方航空    | 45,595   |
| 7  | 中国国際航空    | 42,072   |
| 8  | ユナイテッド航空  | 40,524   |

出典: IATA(国際航空運送協会)  
World Air Transport Statistics 56<sup>th</sup> edition

## 4. 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)

(2012.8.1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）<br>関西＝済州（週3便）(H24.4.28から週5便)<br>北九州＝仁川（週3便）(H24.4.22まで)<br>中部＝金浦（デイリー） 中部＝仁川（デイリー）<br>福岡＝仁川（H24.3.30からデイリー） |  |
|   | エアブサン         | 10年3月29日  | 福岡＝釜山（デイリー） 関西＝釜山（デイリー）<br>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5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）<br>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）<br>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）<br>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）※<br>成田＝ケアンズ（デイリー）<br>関西＝ゴールドコースト（週4便）※<br>シドニー＝ケアンズ＝関西＝ケアンズ（週4便）※<br>ダーウィン＝マニラ＝成田（週4便）                             | カンタスグループ100%出資<br><small>※期中変動あり</small> |

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）<br>佐賀＝上海（週2便）(H24.7.2からH24.9.19まで週3便) |    |

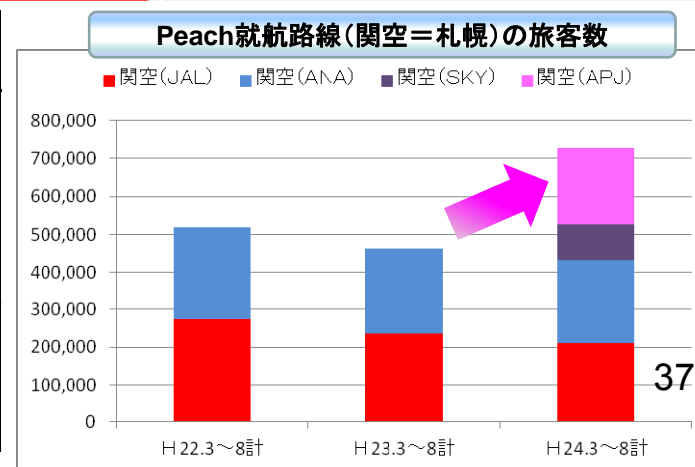
# 4. 我が国LCC事業の概要

- ピーチアビエーションが本年3月から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月から、エアアジア・ジャパンは8月から、それぞれ成田を拠点に運航開始。
- 各社とも、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<br>(準備金含む) | 150億円<br>(ANA 38.7%, First Eastern-Aviation Holding Limited 33.3%, 産業革新機構 28.0%)  | 25億円(順次50億円まで増資予定)<br>(ANA 67%, エアアジア 33%)  | 96億円(今後120億円まで増資予定)<br>(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<br>※2011年11月に初号機受領、2年で10機  | エアバスA320-200型機<br>(就航後A330の導入計画あり)  | エアバスA320-200型機<br>※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)<br>関西＝長崎(2012年3月25日)<br>関西＝鹿児島(2012年4月1日)<br>関西＝那覇(2012年10月18日)<br><br>際) 関西＝仁川(2012年5月8日)、<br>香港(7月1日)、桃園(10月16日) | 内) 成田＝札幌、福岡(2012年8月1日)<br>成田＝那覇(2012年8月3日)<br><br>際) 成田＝仁川、釜山(2012年10月)                           | 内) 成田＝札幌、福岡(2012年7月3日)<br>成田＝那覇、関西(2012年7月9日)<br>関西＝札幌、福岡(2012年8月24日)<br>関西＝那覇(2012年10月28日)<br><br>際) 中国、韓国などの短距離国際線を<br>予定(2013年中) |

| (路線例) | 国内大手航空会社の普通運賃<br>(事前割引運賃)           | LCC普通運賃(対大手普通運賃比率)<br>※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 | <b>41,300円</b><br>(9,800円～36,200円)  | <b>14,790円 (36%)</b><br>～<br>4,790円(12%) | —                                       | <b>14,490円(35%)</b><br>～<br>4,590円(11%) |
| 成田＝福岡 | <b>36,700円</b><br>(11,800円～29,800円) | —  | <b>19,580円(53%)</b><br>～<br>5,180円(14%) | <b>18,990円(52%)</b><br>～<br>5,090円(14%) |

※11月搭乗分に適用となる運賃(H24.9.13時点)

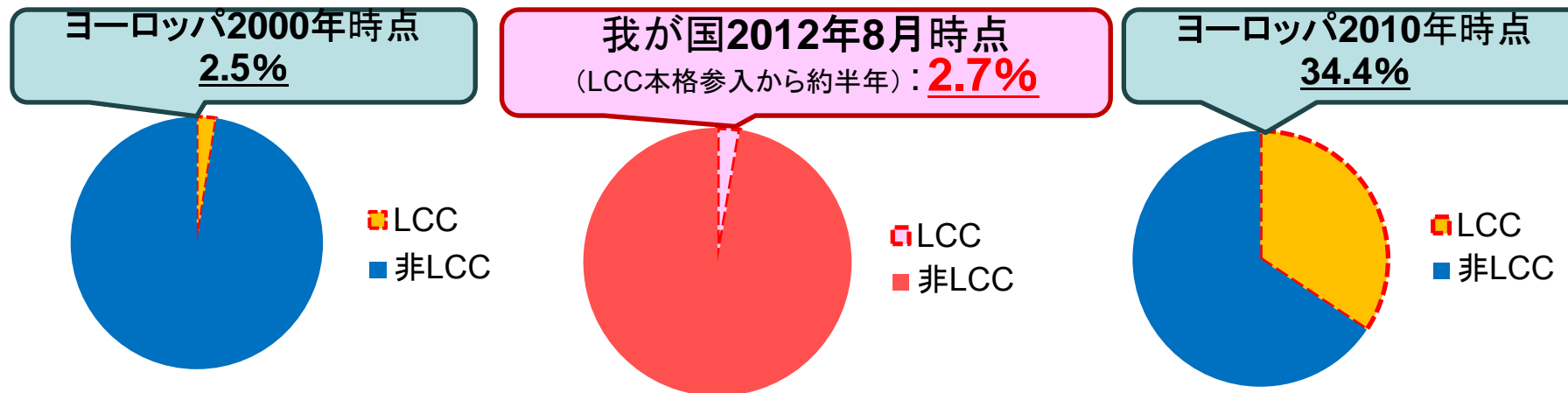


# 4. LCCの旅客輸送シェア及び実績について

国内線におけるLCC旅客輸送量のシェア(欧州のケースとの比較)

※座席キロベースによる比較、2011年国土交通省調査データ等より作成  
 ※国内非LCC：特定本邦航空運送事業者

⇒現在の我が国(国内線)におけるLCCシェアはLCC黎明期の欧州と同程度。欧州ではその後約3割にシェアが伸びた。

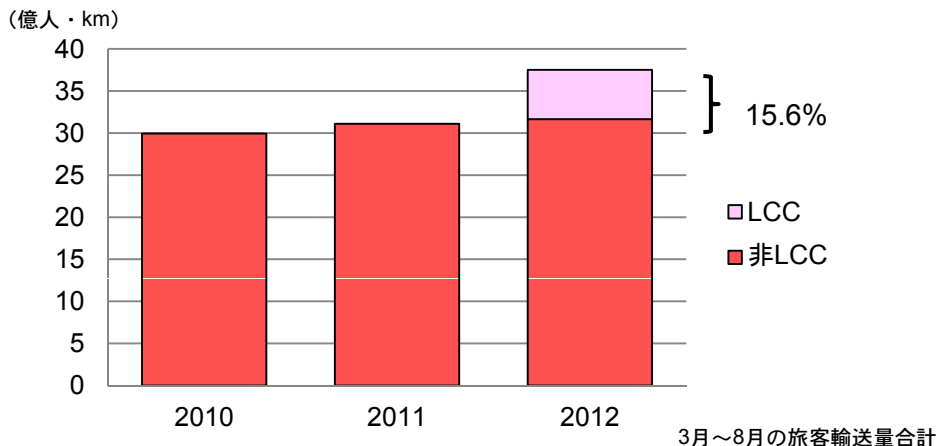


我が国におけるLCC拠点空港発着ごとの国内線旅客輸送量の変遷

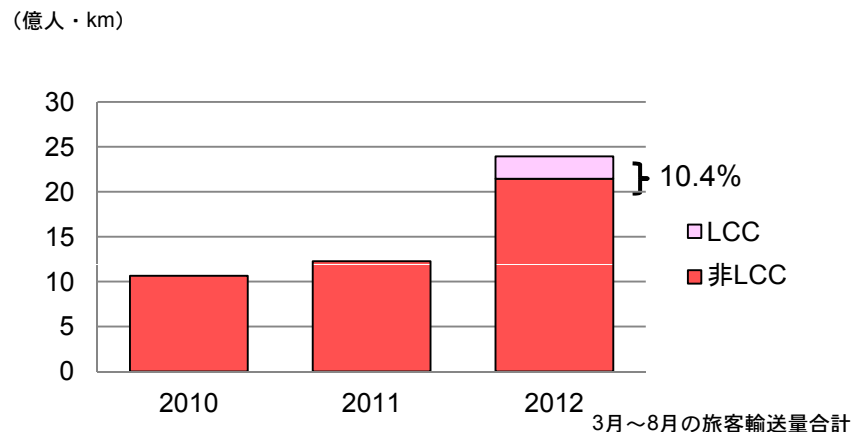
※座席キロベースによる比較、国土交通省航空局調べより作成  
 ※国内非LCC：特定本邦航空運送事業者

⇒本年3月のLCC本格参入以降、LCC拠点空港における国内線旅客量は過去2年と比較して上積みされている。

関西国際空港発着の国内線旅客輸送(座席キロ)



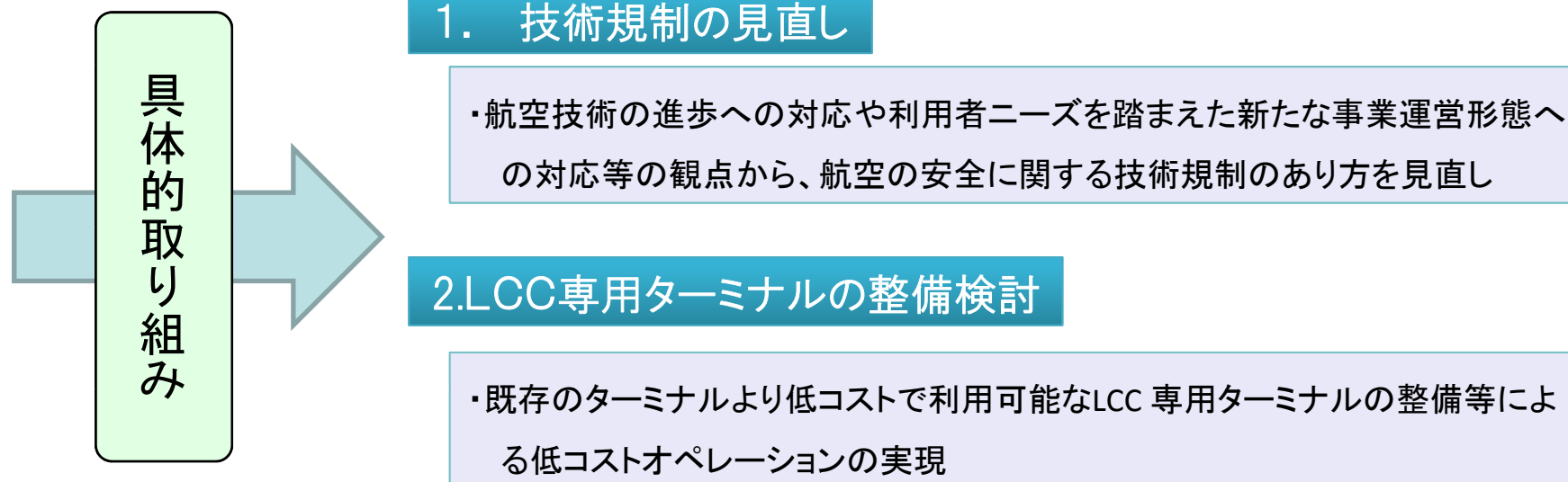
成田空港発着の国内線旅客輸送(座席キロ)



## 4. 我が国におけるLCCの参入促進について

### ○ 日本再生戦略(抜粋)(平成24年7月31日閣議決定)

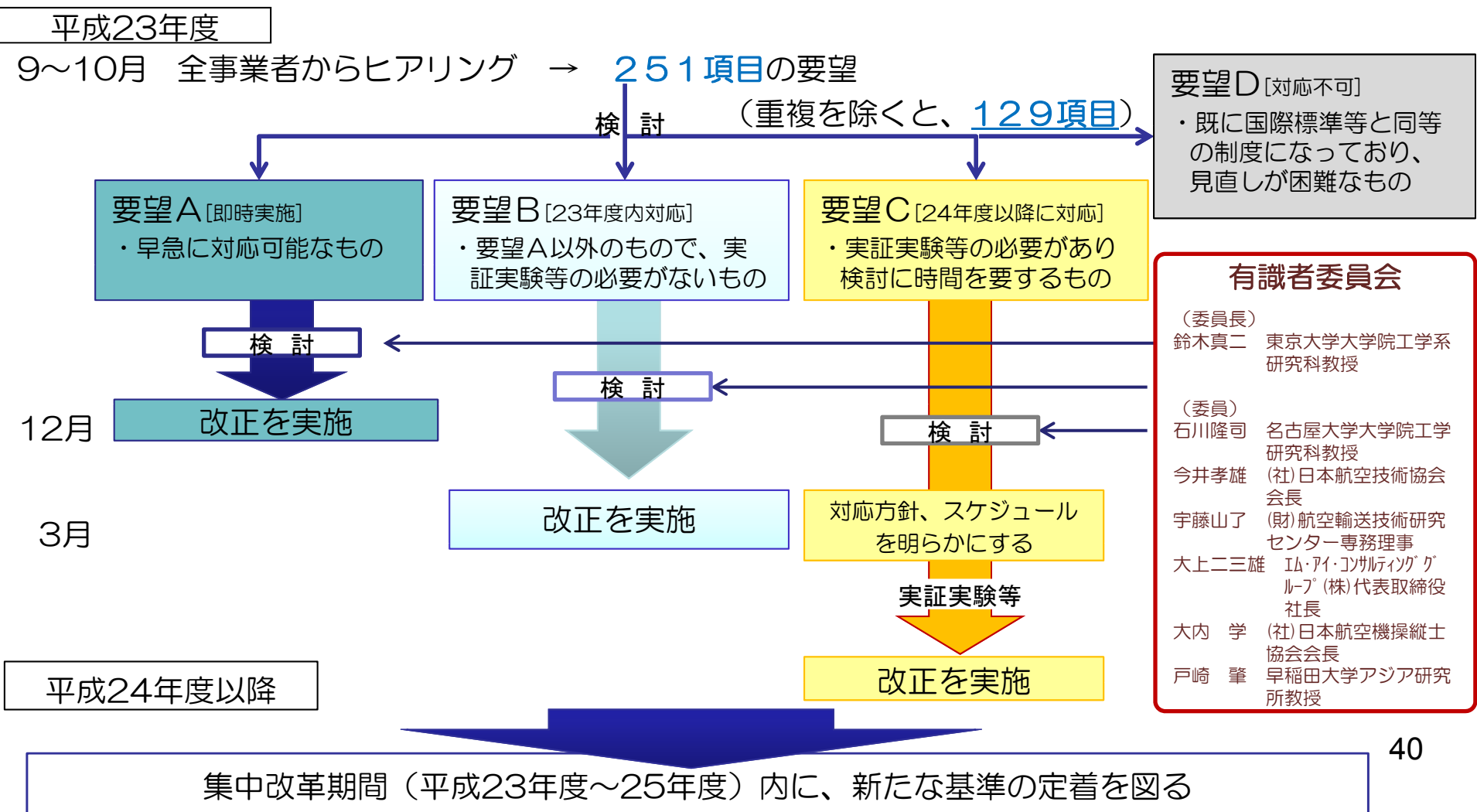
- LCC(Low-Cost-Carrier)やビジネスジェットの参入を促進するべく環境整備に取り組む。
- 安全性の確保を前提とした航空会社のコスト削減に資する技術規制の見直しを行う。
- 新規需要の喚起により航空需要の底上げを図り、2020年までに国内外航空旅客輸送に占めるLCCの割合を欧米並み(2~3割程度)とする。



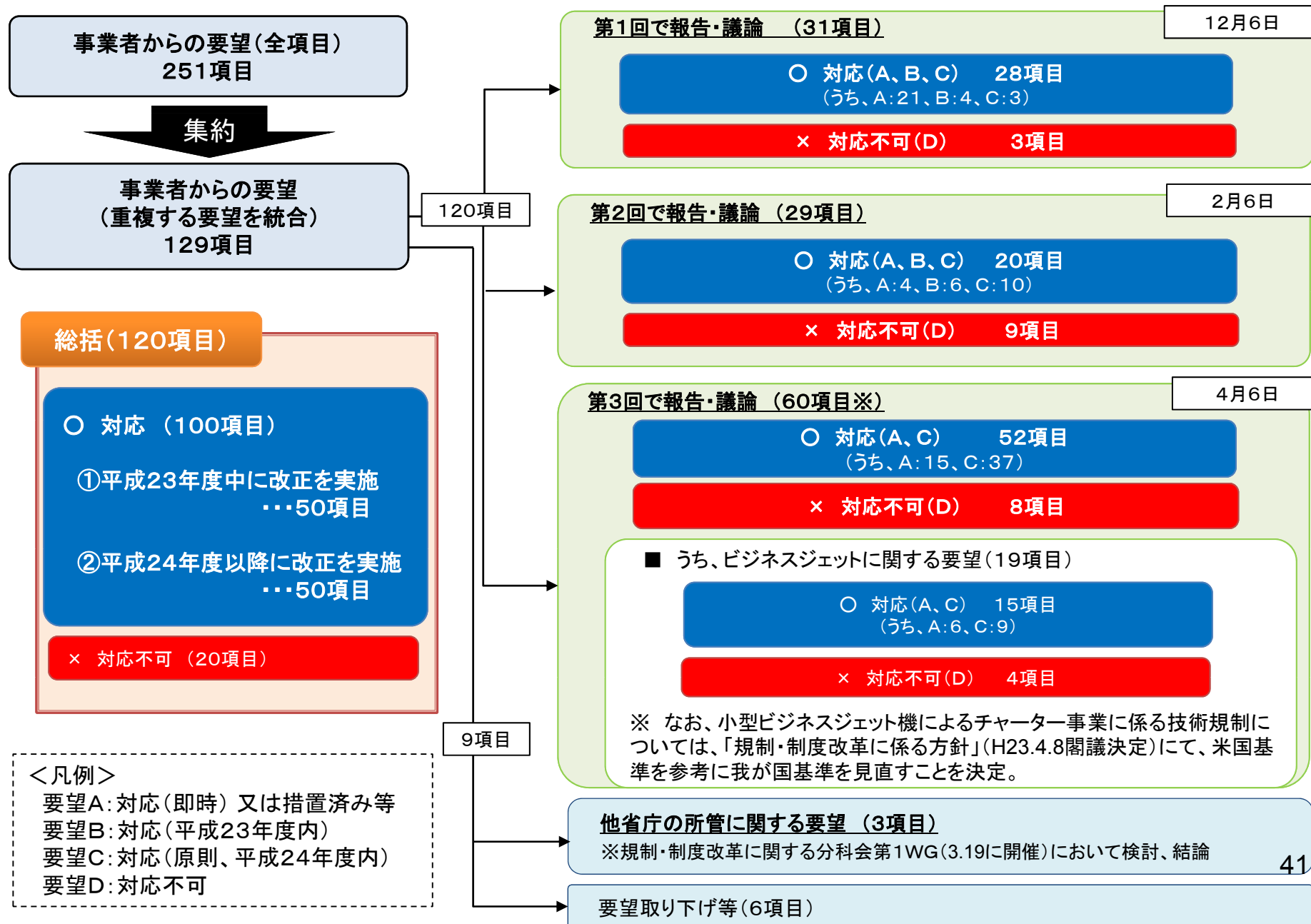


# 4.1 安全に関する技術規制のあり方検討会について

- 国土交通省成長戦略（平成22年5月）を踏まえ、航空技術の進歩への対応や利用者ニーズを踏まえた新たな事業運営形態への対応等の観点から、航空の安全に関する技術規制（法令・通達・運用）のあり方を見直す。
- 安全の確保を大前提とした上で、国際標準等の範囲内において、安全性の検証を行いつつ、実施。
- 平成23年度内に実施し、安全性確保の観点から実証実験等が必要なものについては、平成24年度内に実施することを原則とする。

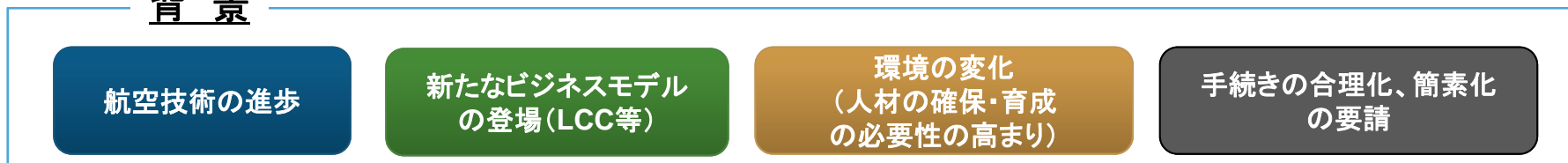


# 4.1 検討結果概要



# 4.1 技術規制の見直しによる主な効果

## 背景



### 対応

| 技術の進歩を踏まえた見直し  | 新たなビジネスモデルに対応するための見直し  | 人材の確保・育成のための見直し   |
|--|--|---|
| <p>(具体例)</p> <p>○ <u>実技試験のシミュレータ化(No.52)</u><br/>副操縦士昇格のための実技試験について、シミュレータ使用を認める方向で対応。</p> <p>○ <u>簡易型チャイルドシートの承認(No.13)</u><br/>米国において承認されている簡易なチャイルドシートの承認を検討。</p> <p>○ <u>給油中の無線設備等使用禁止の緩和(No.41)</u><br/>給油中であっても、火花を起す恐れのない無線設備については使用可能とすることを検討。</p> | <p>○ <u>旅客在機中給油の実施(No.40)</u><br/>旅客在機中に給油を行うことが可能であることを明確化。</p> <p>○ <u>打刻方法の見直し(No.85)</u><br/>打刻について、打刻位置の拡大と航空機本体に「直接」打刻する以外の実施方法(プレートの貼付など)の明確化を検討。</p> <p>○ <u>英文による運航規程の提出(No.105)</u><br/>全ての職員が英文マニュアルを十分に理解し、遵守することを前提に、運航に係るマニュアルを英文で作成し、承認を受けることを可能とすることを検討。</p> | <p>○ <u>指定養成施設への入所要件の緩和(No.61)</u><br/>航空会社の有する、パイロット等の養成施設(指定養成施設)については、入所者が限定されているが、これを緩和。</p> <p>○ <u>60歳以上のパイロットの同時乗務を可能に(No.46)</u><br/>航空会社におけるパイロットの健康管理体制を充実させた上で、60歳以上のパイロットの同時乗務を可能に。</p> |
| <p>○ <u>手続きの合理化、簡素化のための見直し</u></p> <p>○ <u>シミュレータの認定検査合格後、即日使用可能に(No.53)</u></p> <p>○ <u>特別航行の機番追加申請の簡素化(No.75)</u></p> <p>○ <u>配布マニュアルの電子化(No.107)</u></p>  |  |   |

### 効果



# 4.1 技術規制の見直しによる主な効果

～新たなビジネスモデルに対応するための見直し～

## 新たなビジネスモデルの登場(LCC等)



我が国LCCの参入

### LCCのビジネスモデルの特徴

主として以下のような取り組みにより、低コスト、低運賃サービスの提供を実現。

- ① 短距離かつ直行便を主体とする運航形態
- ② 空港滞在時間の短縮や機材回転率の向上
- ③ 主要空港の周辺空港の利用
- ④ 販売コストの削減・サービスの簡素化



給油時間の短縮により  
機材の稼働率を高めたいというニーズ

### 打刻方法の変化



部材への打刻から  
プレートの貼付へ



## 対応

### ○ 旅客在機中給油の実施(No.40)

#### [現 状]

旅客在機中に給油を行うことは、一定の条件を満たせば可能であるが、その旨が認知されていない。

#### [対 応]

通達を改正し、旅客在機中に給油を行うことが可能である旨を明確化する。

#### [効 果]

旅客在機中に給油を行うことで、ターンアラウンドタイム(着陸から離陸までの間隔)が短縮され、遅延回復などが可能となる。

### ○ 打刻方法の見直し(No.85)

#### [現 状]

金属プレートの貼付による打刻は、一定の条件を満たせば可能であるが、その旨が認知されていない。

#### [対 応]

省令を改正し、金属プレートの貼付による打刻が認められることを明確化する。

#### [効 果]

リース機である場合、「直接」打刻していると、返却時に原状回復コストがかかっていたが、これを低減することが可能となる。

### ○ 英文による運航規程の提出 (No.105)

#### [現 状]

運航に係るマニュアルを英文で作成し、承認を受けることはできない。

#### [対 応]

全ての職員が英文マニュアルを十分に理解し、遵守することを前提に、運航に係るマニュアルを英文で作成し、承認を受けることを可能とする。

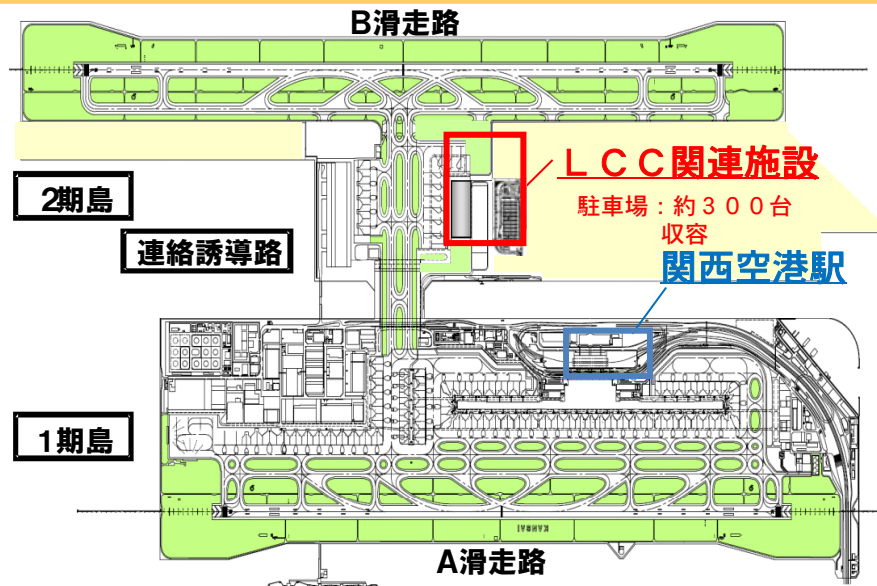
#### [効 果]

外国人パイロットの増加などにより、マニュアルを和訳する必要性が低下する中で、外国の航空機メーカー等のマニュアルを和訳する手間を省き、申請にかかる時間を短縮できる。

## 4.2 関西国際空港のLCC専用ターミナル(第2ターミナルビル)の供用開始について 国土交通省

### LCC専用ターミナルの概要(平成24年10月28日供用開始予定)

- ・国際線・国内線共用(ピーチアビエーションが使用予定)
- ・鉄骨造(平屋建) 一部2階建て 面積約30,000㎡
- ・連絡バスで関西空港駅・バスターミナルから約5分
- ・9スポットの駐機場



### ターミナルの特徴 (機能性・経済性の徹底的追求)

- ・自然光採り入れによる省電力化
- ・徒歩搭乗による搭乗橋省略
- ・スロープによる上下移動で、エレベーター・エスカレーターの省略
- ・発券端末の活用によるカウンター面積縮小 等

#### 出発到着ロビーのイメージ



#### 国際線出発ロビーのイメージ



天井省略

フライトに合わせた  
柔軟な店舗営業時間

国内・国際一体の  
コンパクトかつ簡素な構造

## 4.2 那覇空港LCCターミナルについて

○全日空(ANA)の出資するLCC(格安航空会社)2社(ピーチアビエーション(株)及びエアアジア・ジャパン(株))が2012年夏ダイヤ中に那覇空港に就航。

エアアジア・ジャパン(株)



8月3日  
成田－那覇

ピーチアビエーション(株)

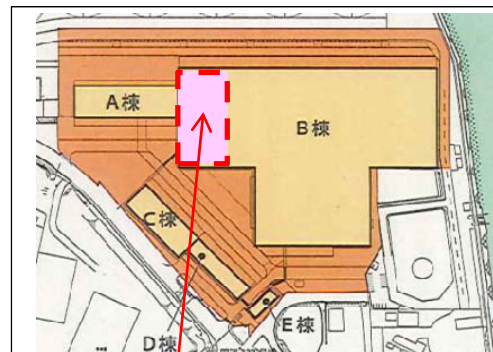
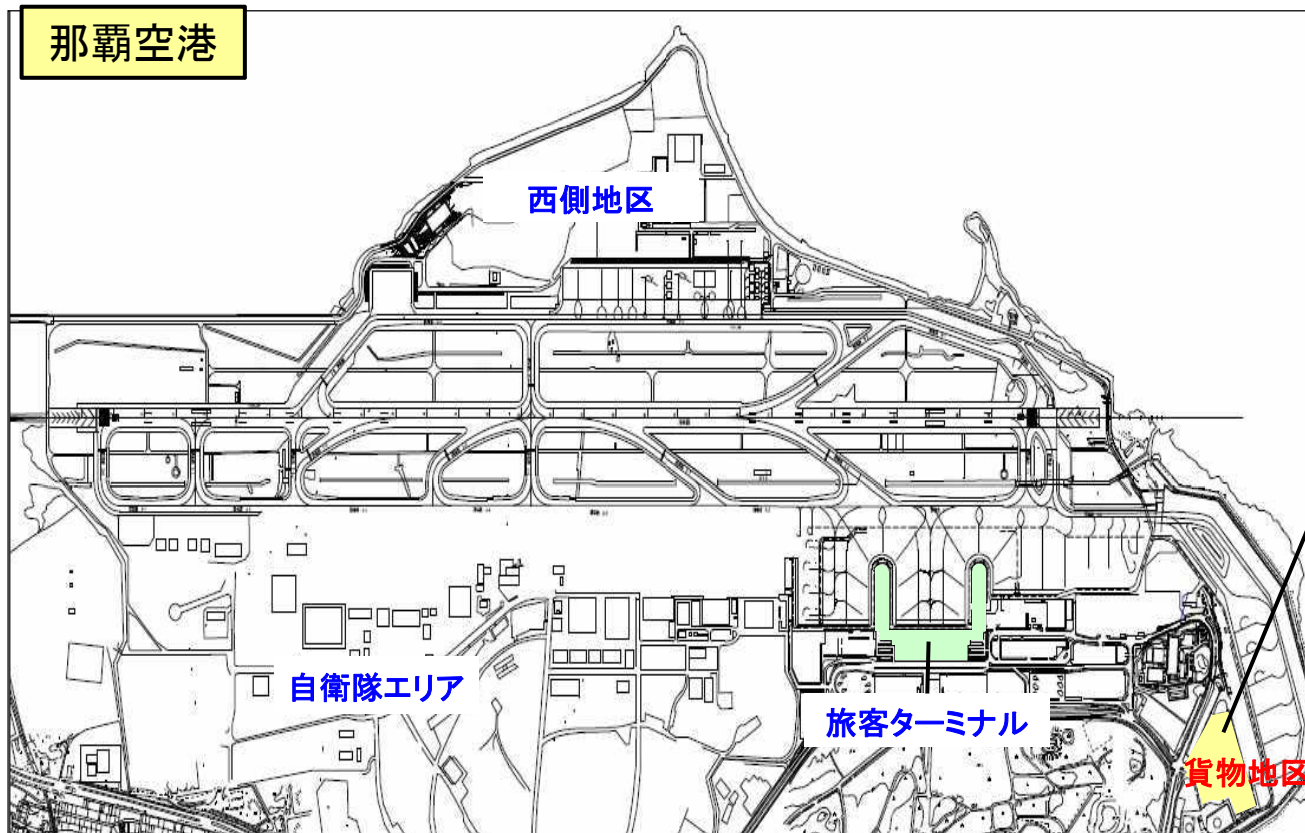


10月18日  
関西－那覇

○しかしながら、既存旅客ターミナルが狭隘(※)であることから、暫定的な対応として、既存貨物ターミナルの一部をLCCターミナルとして整備することを計画。 ※既存旅客ターミナルについては、増築等を検討中。

○ピーチの就航(2012年10月18日)にあわせて、LCCターミナルを供用。

那覇空港



LCCターミナル予定地  
※管理主体は那覇空港貨物ターミナル(株)

(既存貨物ターミナル全景)

