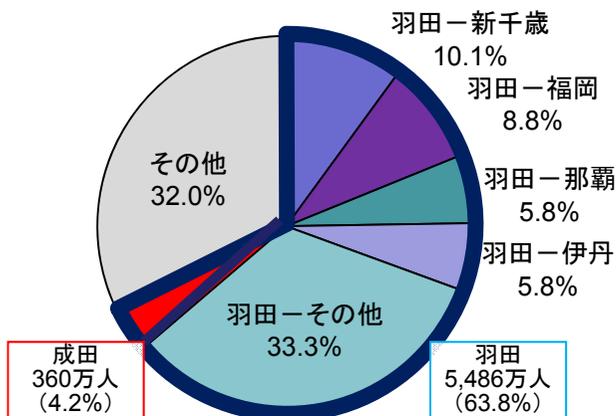
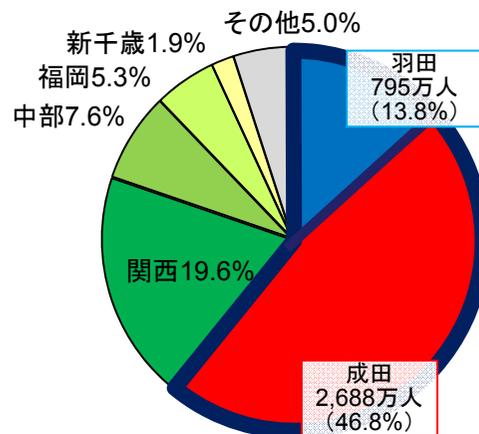


(参考)首都圏空港の現状

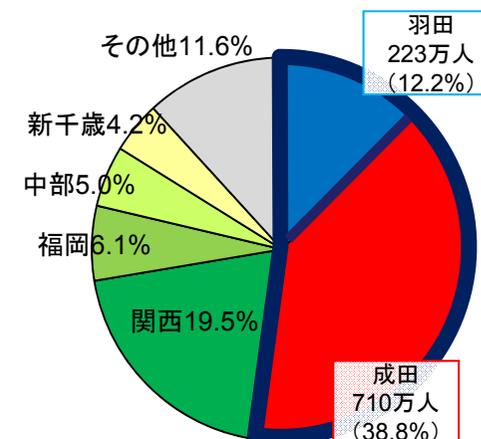
国内線利用者
8,597万人(全体の68.0%)



国際線旅客数
5,744万人(全体の60.6%)

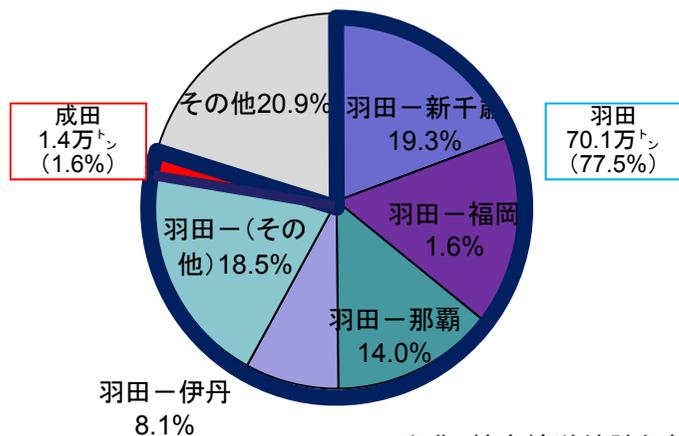


外国人の首都圏空港利用者数
932万人(全体の51.0%)



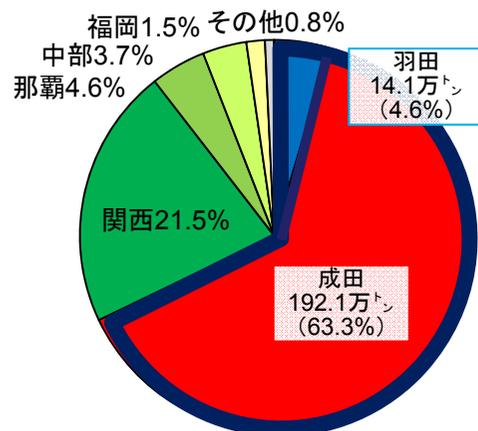
出典: 出入国管理統計表(平成24年度)

国内航空貨物量
90.5万トン(全体の79.0%)



出典: 航空輸送統計年報(平成24年度)

国際航空貨物量
303.6万トン(全体の67.9%)



出典: 空港管理状況調査(平成24年度)

(参考)日本再興戦略(抄)

○ 日本再興戦略(平成25年6月14日閣議決定)において、首都圏空港の機能強化は、立地競争力の更なる強化のための施策として、また、国家戦略特区において優先的に取り組むべき項目として位置づけられている。

日本再興戦略(抄)(平成25年6月14日閣議決定)本文

一. 日本産業再興プラン ～ヒト、モノ、カネを活性化する～

5. 立地競争力の更なる強化

①「国家戦略特区」の実現

○「国家戦略特区ワーキンググループ」での検討等

- 地域活性化担当大臣の下、「国家戦略特区ワーキンググループ」において、制度設計や具体的なプロジェクト、規制改革項目の選定等を行い、夏までに方針を固める。
- これを受けて、国、地方及び民間からなる統合推進本部を立ち上げるとともに、速やかに国会において所要の法的措置を講じる。
- 国家戦略特区が取り組むべき課題として、例えば、「居住環境を含め、世界と戦える国際都市の形成」、「医療等の国際的イノベーション拠点整備」といった観点から、特区内における特例措置はもとより、全国で適用される規制・制度改革項目の積極的な活用や重要インフラの整備なども組み合わせ、成長の起爆剤となる世界で一番ビジネスがしやすい環境を作り上げる。
- そのような視点で、現在国家戦略特区ワーキンググループで検討している、優先的に取り組むべき規制・制度改革項目等を例示すれば、以下のとおりである。
 - ①都心居住促進のための容積率・用途等土地利用規制の見直し (以下略)
 - ②外国医師による外国人向け医療の充実 (以下略)
 - ③インターナショナルスクールに関する設置認可条件等の見直し (以下略)
 - ④研究者等への労働契約法をめぐる課題に関する検討【再掲】
 - ⑤首都圏空港の機能強化と都心アクセスの改善【再掲】
 - ⑥公立学校運営の民間への開放 (以下略)

○特区推進体制の整備

- 内閣総理大臣を長とする「国家戦略特区諮問会議」の設置や国家戦略特区担当大臣の任命など、特区をトップダウンで進めるための政府体制を速やかに確立する。

③空港・港湾など産業インフラの整備

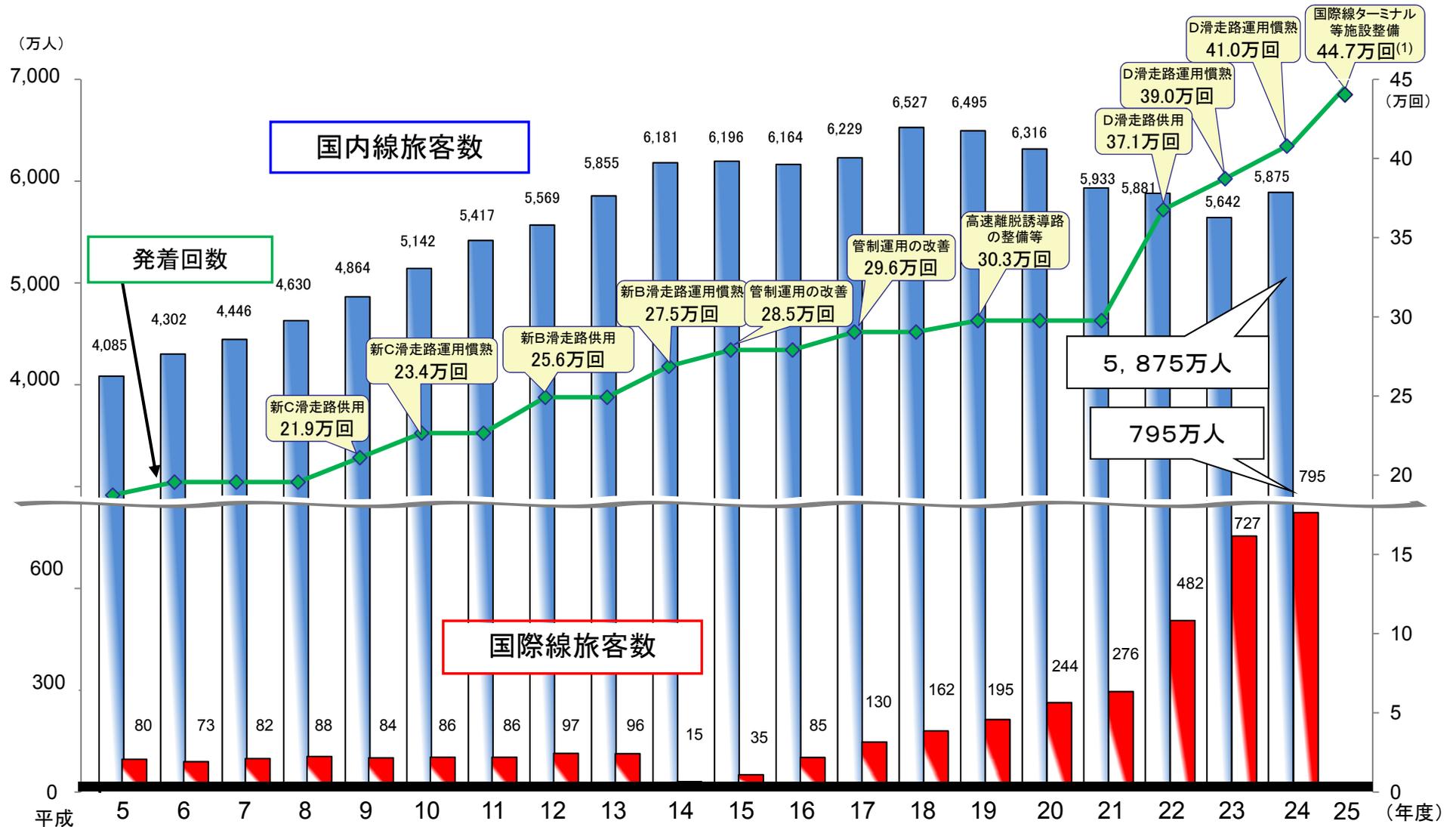
ヒトやモノの国際的な移動を円滑化するため、**首都圏空港**や**戦略港湾の強化を図る**。

○首都圏空港の強化と都心アクセスの改善

今年度末の羽田空港の国際線3万回増枠、来年度中の成田空港の30万回化を着実に実施しつつ、首都圏の各空港の地方路線と海外路線との接続を改善するなどの更なる機能強化を検討するとともに、都心と両空港とのアクセス改善に向けて、既設の鉄道の活用や都心部における大深度地下の利用などによる都心直結線の整備に向けた検討を進める。

(参考)羽田空港の旅客数・発着回数推移

- 羽田空港においては、平成24年度の旅客数が前年比5%増の6,670万人となった。
- このうち、国内線旅客数が5,875万人(前年比4%増)、国際線旅客数が795万人(前年比9%増)となっている。



出典: 空港管理状況調書
注(1) 平成25年度末

(参考)羽田空港の国際線ネットワーク(2013年夏ダイヤ)

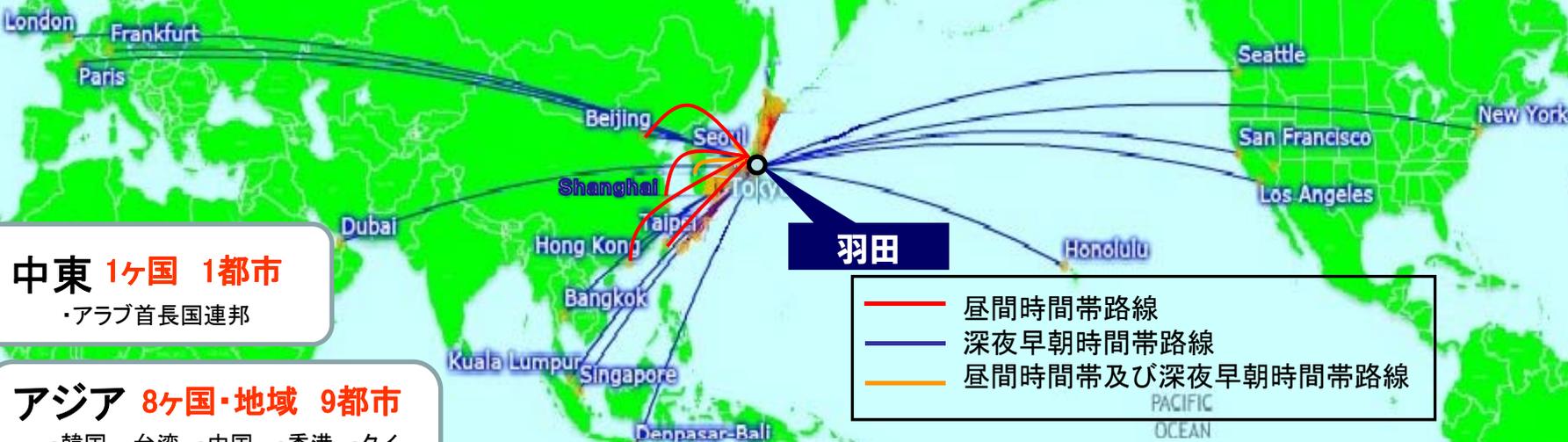
- 2010年10月に実現した羽田空港への国際定期便の就航により、ロンドン、パリ、ニューヨーク、ロサンゼルス等の欧米主要都市や、北京・上海等の近距離アジア都市との路線網が構築された。
- 2013年6月からは、深夜早朝時間帯において、シアトル、ドバイへ就航。

欧州 3ヶ国 3都市

・フランス ・イギリス ・ドイツ

北米 1ヶ国 5都市

・アメリカ



中東 1ヶ国 1都市

・アラブ首長国連邦

アジア 8ヶ国・地域 9都市

・韓国 ・台湾 ・中国 ・香港 ・タイ
 ・マレーシア ・シンガポール
 ・インドネシア

就航先(国際線、昼間・深夜早朝合計)

13ヶ国・地域、18都市

*2013年夏期事業計画認可等による

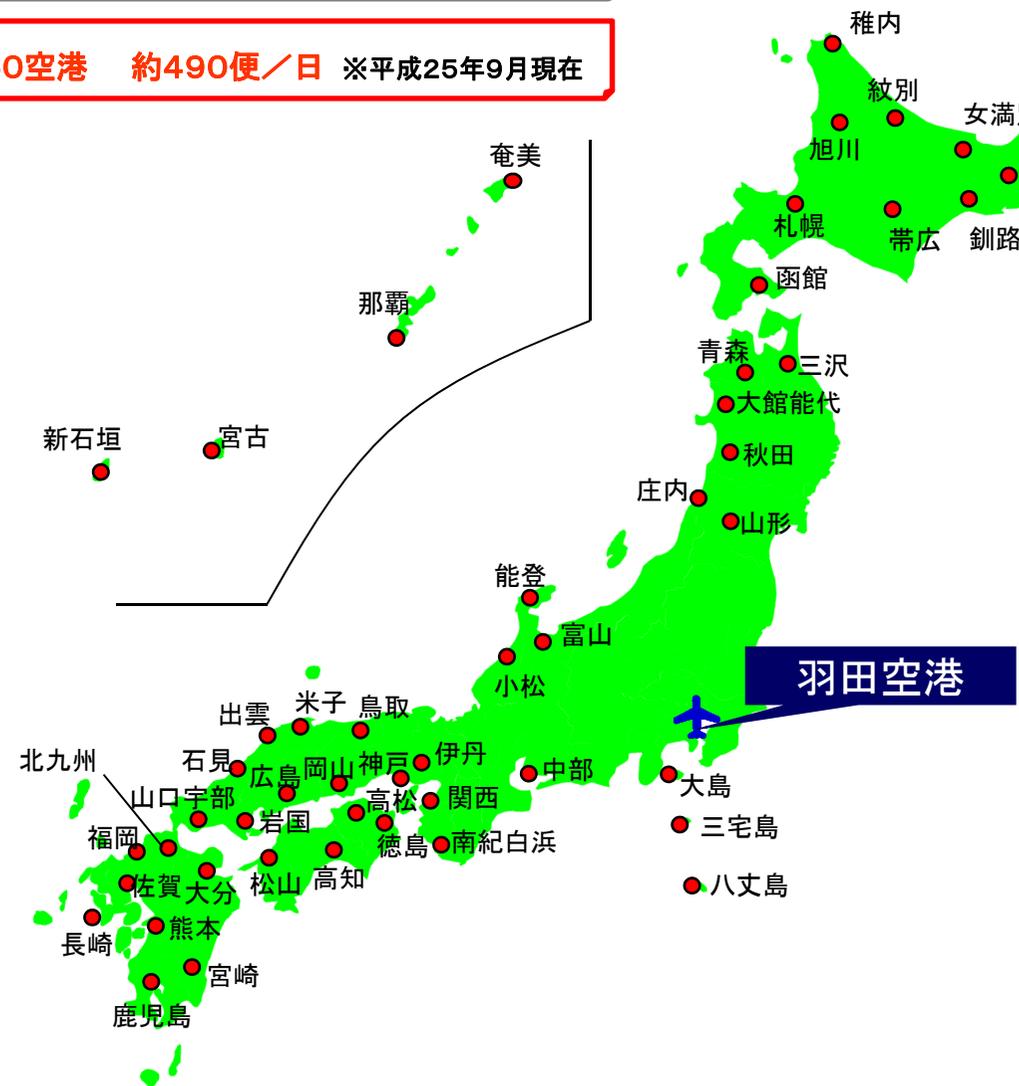
**2013年7月10日~7月23日(14日間)の定期便スケジュールに基づく

(参考)羽田空港の国内線ネットワーク(2013年夏ダイヤ)

- 羽田空港は国内線ネットワークの中心として、全国50都市との間に1日約490便が就航(平成25年9月現在)
- 平成24年度の輸送実績において、16都市との間では年間100万人以上の旅客流動がみられる。

羽田の国内線ネットワーク

50空港 約490便/日 ※平成25年9月現在



1日20便以上運航の路線

福岡	55便
札幌	51便
伊丹	30便
那覇	26便
鹿児島	23便
熊本	21便

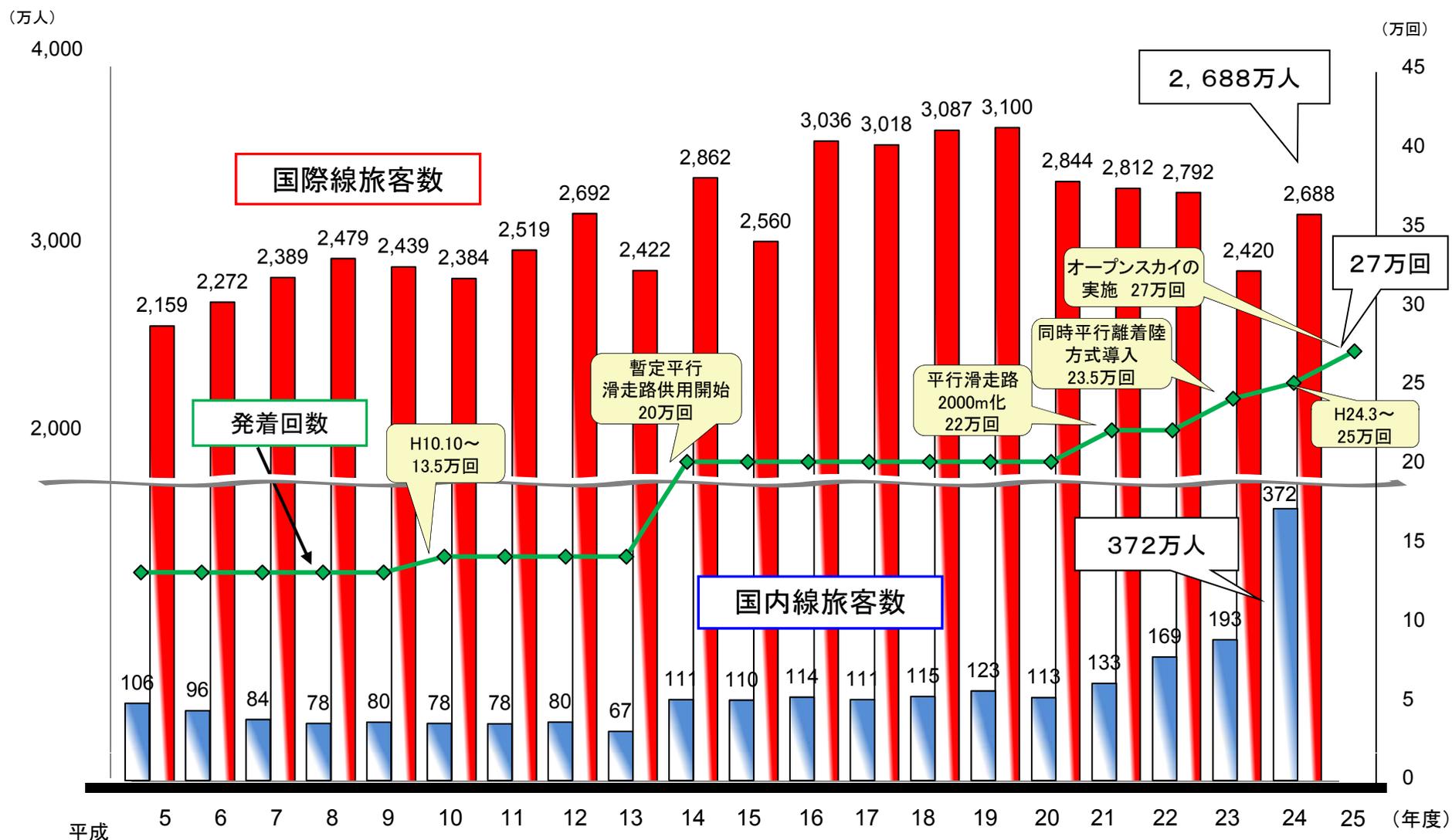
平成24年度年間旅客数100万人以上の路線

- 羽田 — 札幌、福岡、那覇、伊丹、鹿児島、熊本、広島、小松、松山、長崎、宮崎、高松、大分、北九州、関西、函館
 - 関西 — 新千歳
 - 福岡 — 那覇
 - 那覇 — 石垣
 - 関西 — 那覇
 - 那覇 — 宮古島
 - 中部 — 新千歳
- 全22路線 (うち羽田路線16路線)**

※出典: 航空輸送統計年報(平成24年度)

(参考)成田空港の旅客数・発着回数の推移

- 成田空港においては、平成24年度の旅客数が前年比17%増の3,060万人となった。
- このうち、国際線旅客数が2,688万人(前年比11%増)、国内線旅客数が372万人(前年比93%増)となっている。



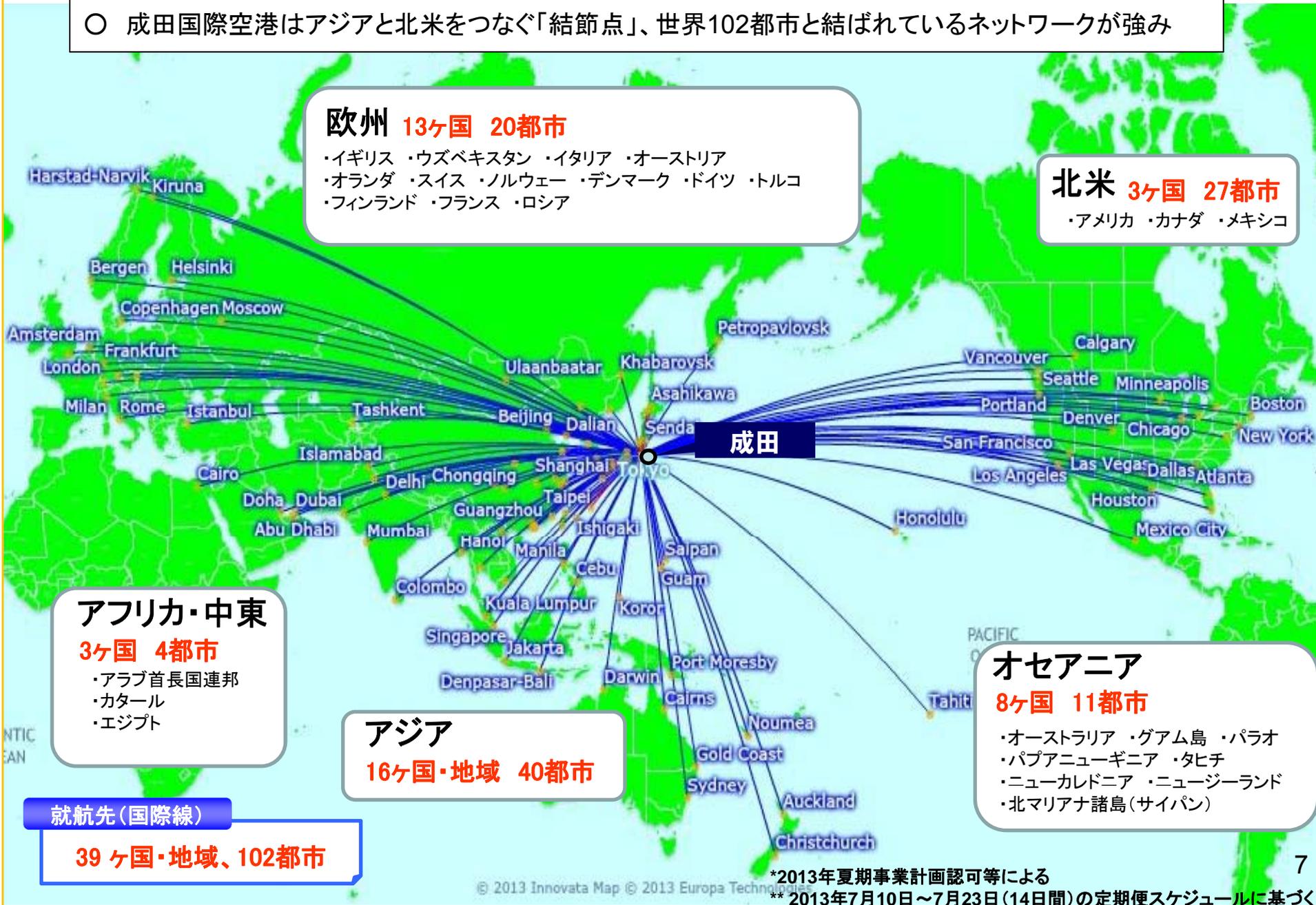
出典: 空港管理状況調書

(参考)成田空港の国際線ネットワーク(2013年夏ダイヤ)

○ 成田国際空港はアジアと北米をつなぐ「結節点」、世界102都市と結ばれているネットワークが強み

欧州 13ヶ国 20都市
 ・イギリス ・ウズベキスタン ・イタリア ・オーストリア
 ・オランダ ・スイス ・ノルウェー ・デンマーク ・ドイツ ・トルコ
 ・フィンランド ・フランス ・ロシア

北米 3ヶ国 27都市
 ・アメリカ ・カナダ ・メキシコ



アフリカ・中東 3ヶ国 4都市
 ・アラブ首長国連邦
 ・カタール
 ・エジプト

アジア 16ヶ国・地域 40都市

オセアニア 8ヶ国 11都市
 ・オーストラリア ・ Guam島 ・パラオ
 ・パプアニューギニア ・タヒチ
 ・ニューカレドニア ・ニュージーランド
 ・北マリアナ諸島(サイパン)

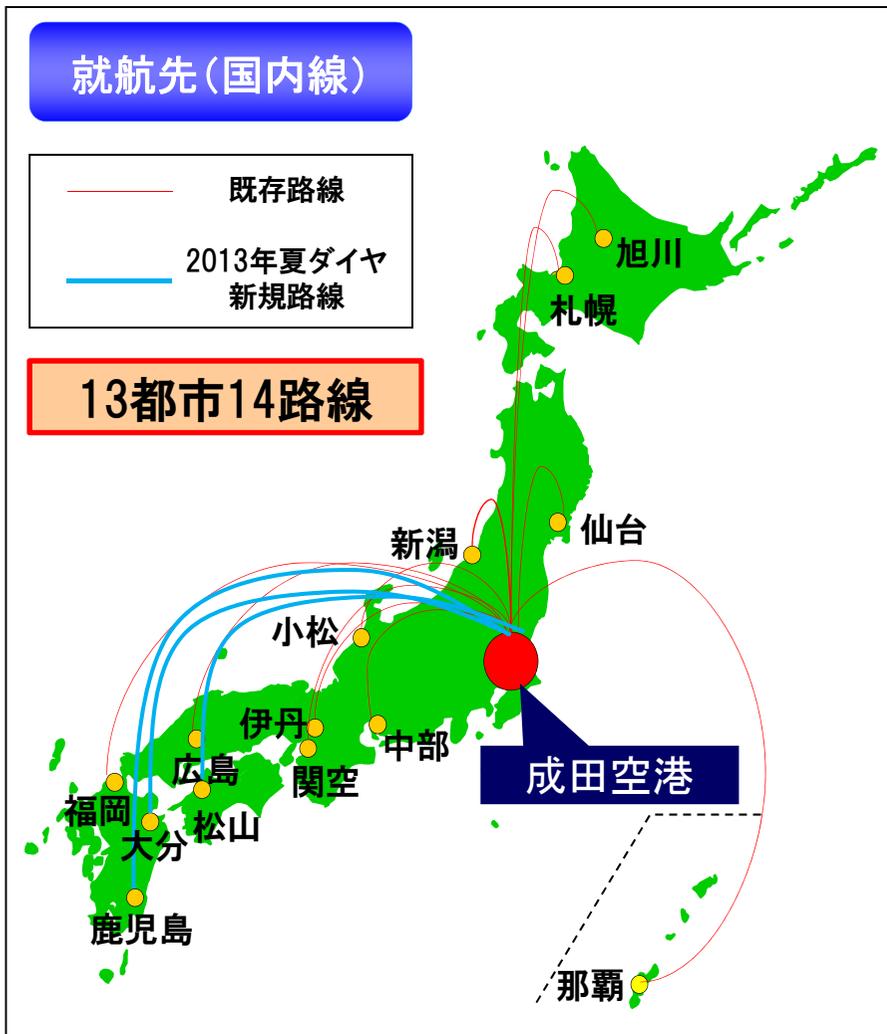
就航先(国際線) 39ヶ国・地域、102都市

*2013年夏期事業計画認可等による
 ** 2013年7月10日～7月23日(14日間)の定期便スケジュールに基づく

(参考)成田空港の国内線ネットワーク(2013年夏ダイヤ)

SKY SKYMARK AIRLINES 2011.10.30～ スカイマーク就航 (札幌:4便、旭川:1便、福岡:3便、那覇:2便)
Jetstar 2012. 7. 3～ ジェットスター・ジャパン就航 (札幌:4便、中部:1便、大阪(関空4便)、松山:1便、福岡:5便、大分:2便、鹿児島:2便、那覇:3便)
AirAsia.com 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)

※()内は2013年6月11日時点



※2013年6月11日時点

都市 / 空港	就航便数(便/日)	
	現在	(参考) 2011年夏ダイヤ
札幌	16便	5便
旭川	1便	0便
仙台	2便	2便
新潟	1便	0便
小松	2便	2便
名古屋	中部	6便
大阪	伊丹	4便
	関空	4便
広島	2便	2便
松山	1便	0便
福岡	16便	5便
大分	2便	0便
鹿児島	2便	0便
那覇	8便	2便
合計	67便	29便

- 羽田空港においては、24時間国際拠点空港化を推進し、平成25年度末の発着容量44.7万回(国際線9万回)への増枠等を達成するために必要なインフラ整備や、防災・減災対策の推進のために必要な耐震対策を重点的に進めている。
- これにより、首都圏の交通利便性を向上させ、ヒト・モノの活性化の基盤となる立地競争力の強化を図る。

平成25年度の主要整備項目

【国際線地区の拡充】

- 国際線9万回への増枠に必要な整備
 - ・ 駐機場増設・改良等
 - ・ C I Q施設の増設
 - ・ 空港アクセス道路改良

【発着容量の拡大】

- 発着容量44.7万回への増枠に必要な整備
 - ・ 駐機場の新設

【長距離国際線の輸送能力増強】

- 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
 - ・ C滑走路延伸事業

【防災・減災対策の推進】

- 地震発生率が高いとされる首都圏直下地震等に対し、震災後も極力早期の段階で通常時の50%に相当する輸送能力を確保
 - ・ C滑走路等の耐震対策



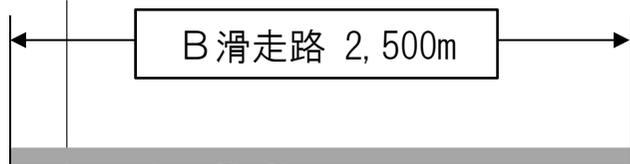
(参考)成田空港における30万回化へ向けた取り組み

- 成田空港の発着容量は、誘導路新設や駐機場増設により、平成25年3月末に現状の25万回から27万回へ拡大。同時にオープンスカイを実現。
- 今後、平成26年度中に30万回まで拡大し、アジアのハブ空港としての地位を確立する。

今後の施設整備概要

《発着容量の段階的拡大》

現状(平成25年3月末～) : 27万回
平成26年度中 : 30万回



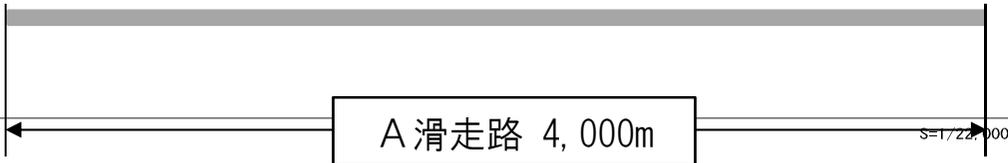
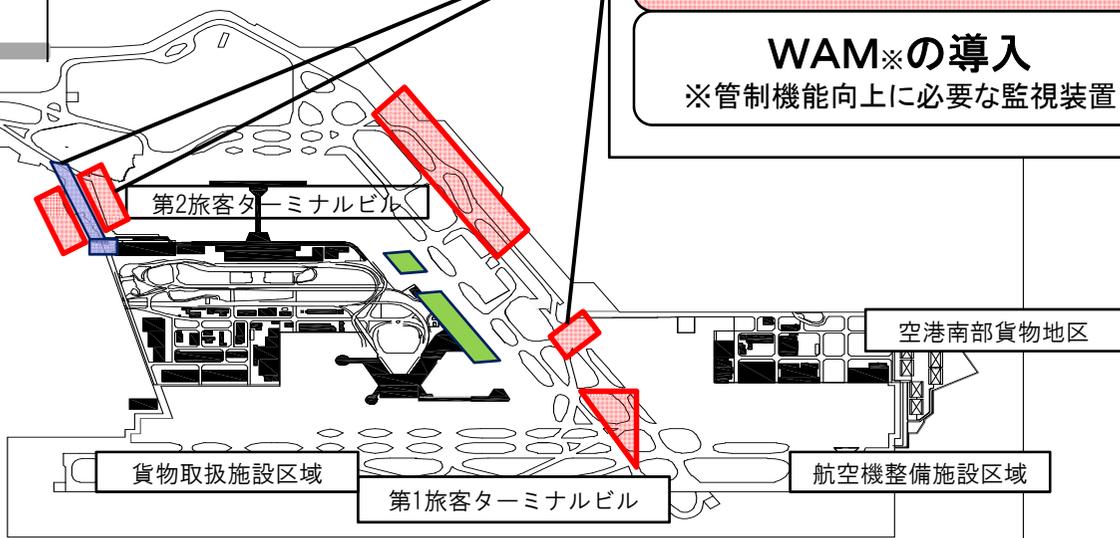
区エプロン・誘導路供用時

＜発着容量30万回化対応＞

- LCC専用ターミナルの整備
- 駐機場の増設
- WAM※の導入
※管制機能向上に必要な監視装置

＜運用の効率化、能力増強＞

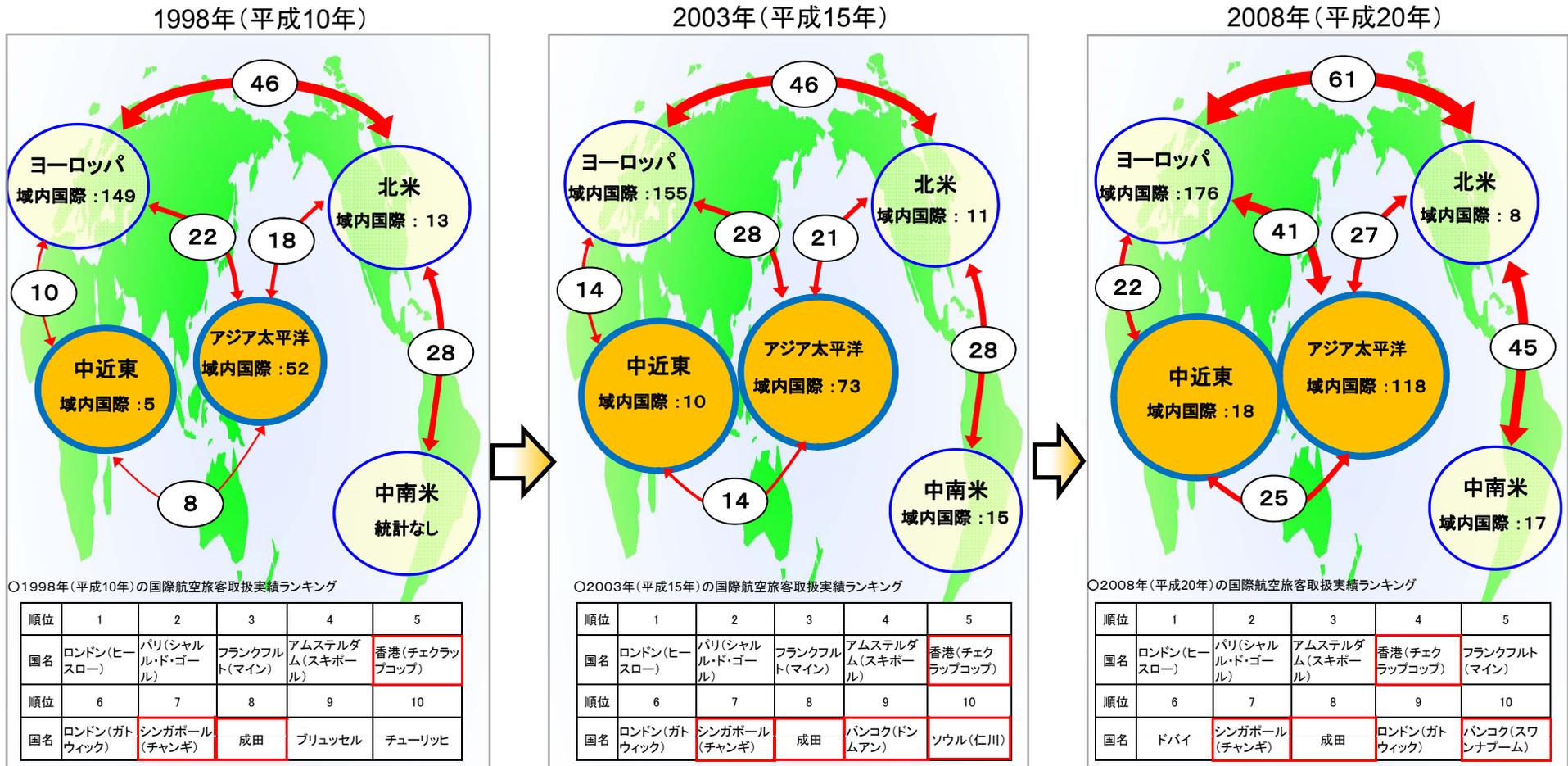
- 駐機場の増設
- ターミナルビルの増設・機能強化



(参考)世界の航空旅客流動

○ 1998(平成10年)~2008年(平成20年)の10年間における航空旅客流動(域内国際)の推移を見ると、アジア太平洋地域や中近東地域の伸びが著しい(アジア太平洋地域:2.3倍、中近東地域:3.6倍)。

○世界の航空旅客流動の推移(主な地域の流動を抜粋)

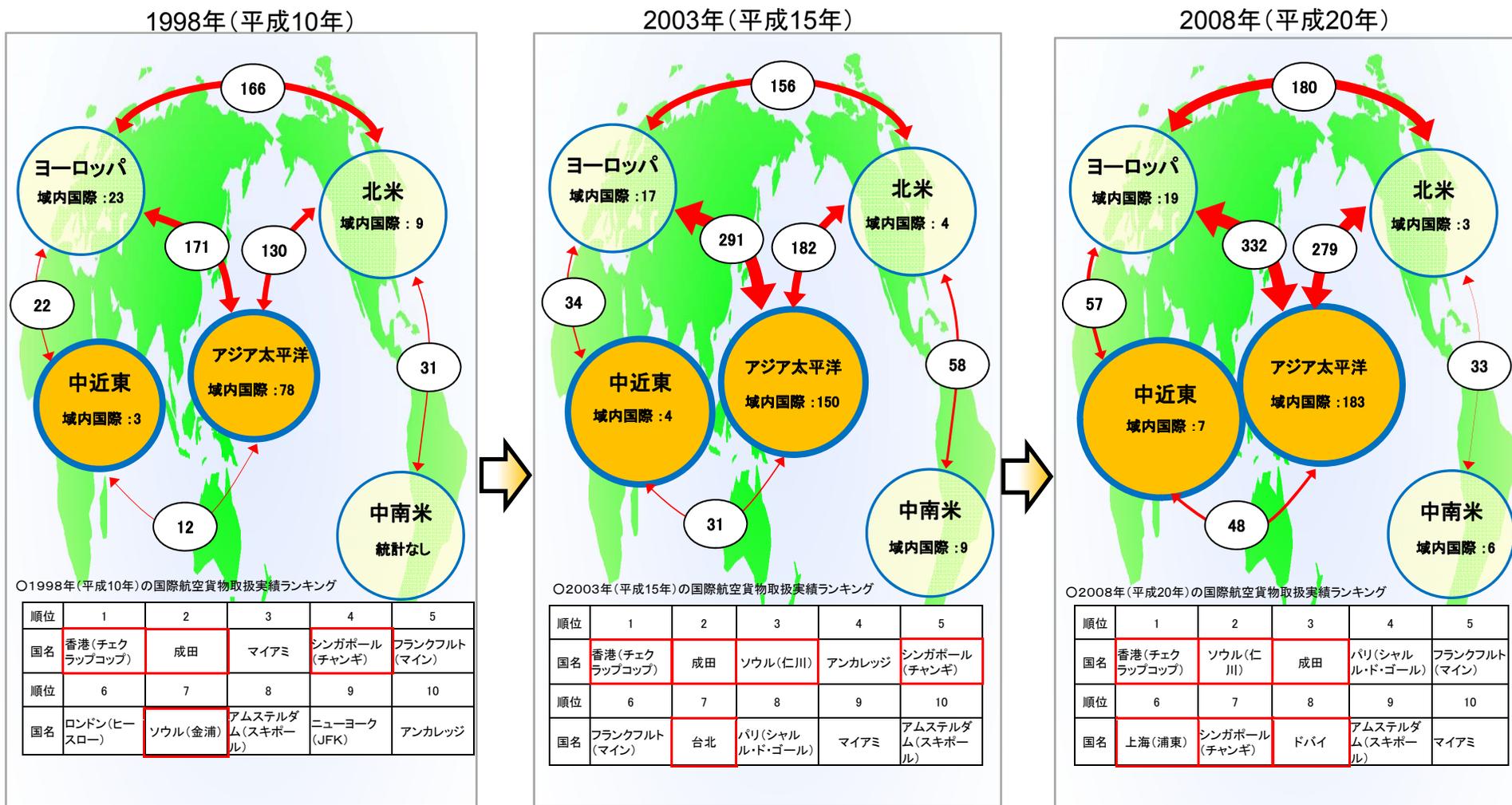


(単位:百万人)

※ IATA(国際航空運送協会)「World Air Transport Statistics(2009)」より航空局作成

○ 1998(平成10年)～2008年(平成20年)の10年間における航空貨物流動(域内国際)の推移を見ると、他の地域が減少・伸び悩んでいるのに対し、アジア太平洋地域や中近東地域の伸びが著しい。
(アジア太平洋地域:2.3倍、中近東地域2.3倍)

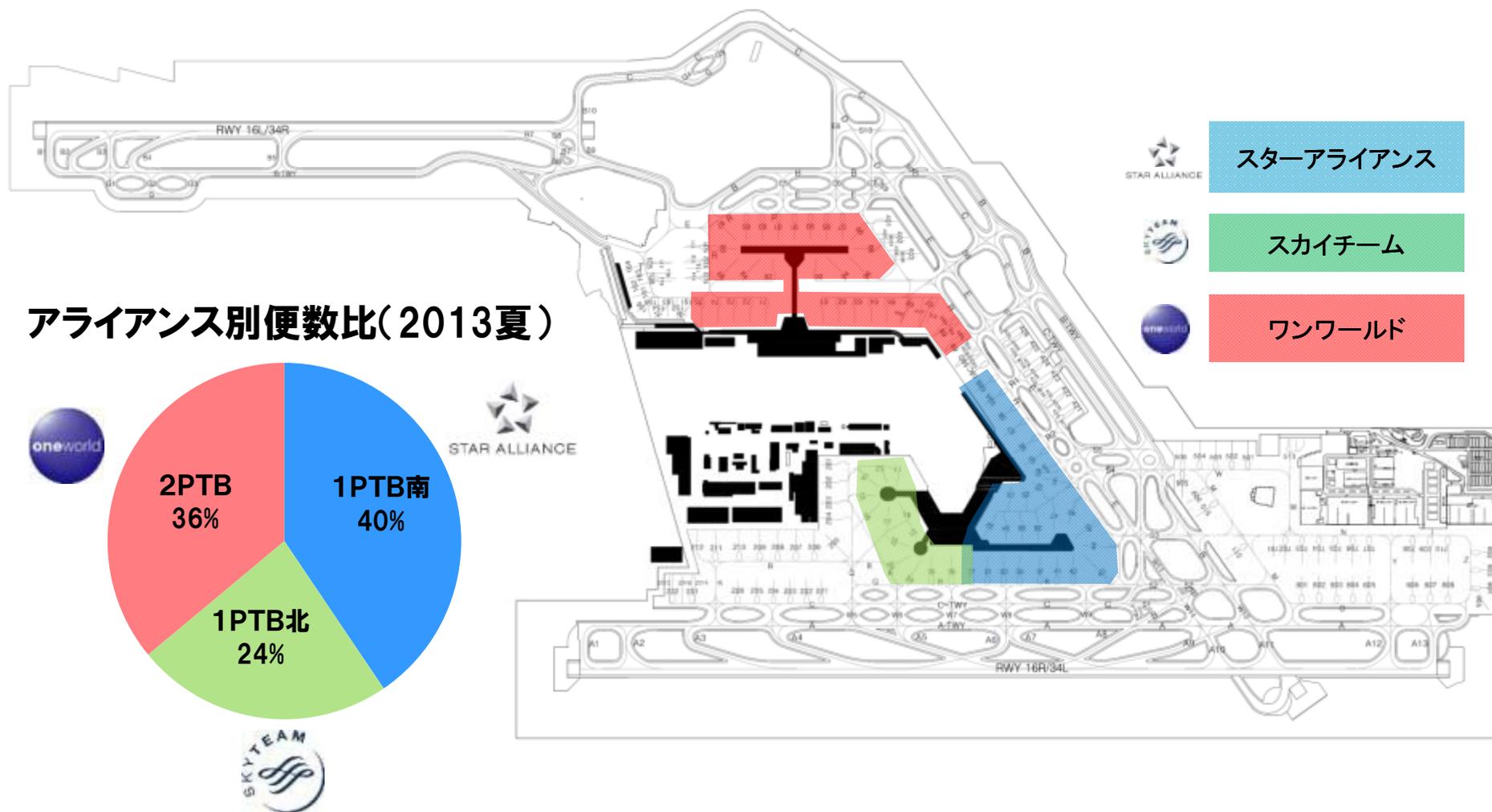
○世界の航空貨物流動の推移(主な地域の流動を抜粋)



※ IATA(国際航空運送協会)「World Air Transport Statistics(2009)」より航空局作成

(参考)成田空港のターミナル利用状況

- 成田空港では3大アライアンスごとにターミナルビルを利用。
- 基本的に各アライアンス毎にターミナルビルを利用し、乗り継ぎ利便性の向上を図っている。



(参考)我が国への海外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 (11社)

(2013.9上旬)

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) 中部=仁川(デイリー) 中部=金浦(デイリー) 福岡=仁川(デイリー) 成田=仁川(2デイリー)	
	エアプサン	10年3月29日	福岡=釜山(2デイリー) 関西=釜山(2デイリー) 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(デイリー)(H25.10.13~週5便) 沖縄=仁川(デイリー) 長崎=仁川(週3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) 関西=仁川(週10便)	
	ティーウェイ航空	11年12月20日	福岡=仁川(週9便)	
中国 	春秋航空	12年6月23日	茨城=上海(週6便) 高松=上海(週3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)(H25.9.8~週12便) 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
	スクート	12年10月29日	成田=台北=シンガポール(デイリー)	シンガポール航空100%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) 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)※ 成田=ケアンズ(デイリー) 関西=ゴールドコースト(週3便)※ シドニー=ケアンズ=関西=ケアンズ(週4便)※ ダーウィン=マニラ=成田(週4便) ダーウィン=シンガポール=関西(週4便)	カンタスグループ100%出資 ※期中変動あり

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	佐賀=上海(週3便)	

(参考)我が国LCC会社の概要

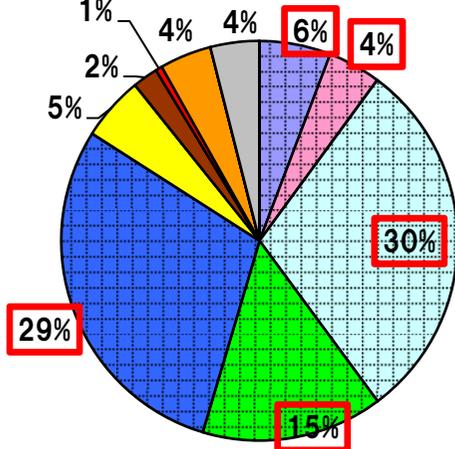
- ピーチアビエーションが平成24年3月から関西を拠点に運航開始し、5月には国際線にも参入。
- ジェットスター・ジャパンは平成24年7月3日から、エアアジア・ジャパンは平成24年8月1日から成田を拠点に運航開始。
- 各社ともにLCC事業としての低コスト運航(フライト準備時間を短縮した高稼働率・付加サービスの有料選択化)による低価格運賃設定を通じて、新たな需要層を創出することが期待される。

会社名	ピーチアビエーション(株)	エアアジア・ジャパン(株) (11月1日付けバニラ・エア(株)へ社名変更予定)	ジェットスター・ジャパン(株)
資本金 (準備金含む)	150億円 (ANA 38.7%, First Eastern -Aviation Holding Limited 33.3%, 産業革新機構 28.0%)	50億円 (ANA 100%) ⇒2013年6月25日に共同事業解消を発表。(6月28日ANA100%子会社へ移行)	120億円 (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、那覇空港	成田国際空港	成田国際空港
使用機材	エアバスA320-200型機	エアバスA320-200型機	エアバスA320
運航路線	内)関西＝札幌、福岡(2012年3月1日) 関西＝長崎(2012年3月25日) 関西＝鹿児島(2012年4月1日) 関西＝那覇(2012年10月18日) 関西＝仙台(2013年4月12日) 関西＝新石垣(2013年6月14日) 那覇＝新石垣(2013年9月13日) 関西＝成田(2013年10月27日) 際)関西＝仁川(2012年5月8日) 関西＝香港(2012年7月1日) 関西＝桃園(2012年10月16日) 関西＝釜山(2013年9月13日) 那覇＝桃園(2013年9月20日)	内)成田＝札幌、福岡(2012年8月1日) 成田＝那覇(2012年8月3日) 際)成田＝仁川(2012年10月28日) 成田＝釜山(2012年11月28日) 成田＝桃園(2013年7月3日) 「バニラ・エア」として国内外のプレジャー・リゾート路線へ12月下旬から運航開始予定	内)成田＝札幌、福岡(2012年7月3日) 成田＝那覇、関西(2012年7月9日) 関西＝札幌、福岡(2012年8月24日) 関西＝那覇(2012年10月28日) 成田＝大分(2013年3月31日) 中部＝札幌、福岡(2013年3月31日) 成田＝鹿児島(2013年5月31日) 中部＝鹿児島(2013年5月31日) 成田＝松山(2013年6月11日) 成田＝高松(2013年12月10日) 際)中国、韓国などの短距離国際線を予定(2013年中)
事業形態 の特徴	ANAから独立した事業運営	ANAの連結子会社。連携・調整が図られる事業運営。※10月31日までエアアジアブランドを使用。	JALから独立した事業運営
			

(参考)アジア主要空港のネットワーク

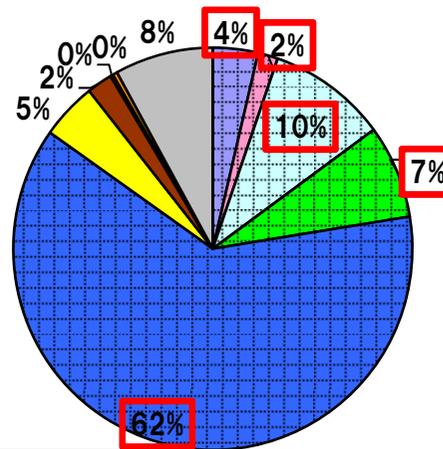
- アジアの主要空港の多くは、アジア域内の拠点となっている。
- 成田空港はアジア及び世界各国(北米、欧州)の拠点となっている。

出発便数(4/15-4/21) 2,964 便/週



香港 アジア路線 計84%

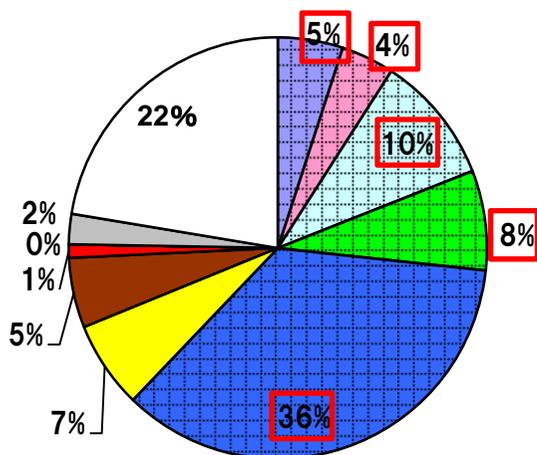
出発便数(4/15-4/21) 3,035 便/週



チャンギ(シンガポール) アジア路線 計85%

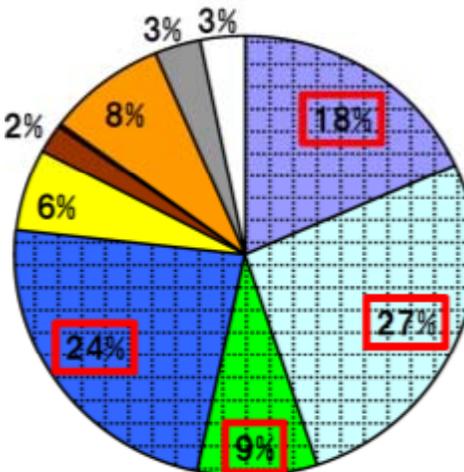


出発便数(4/15-4/21) 2,626 便/週



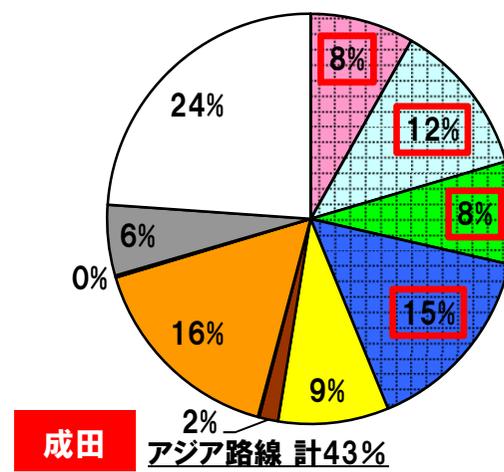
スワンナプーム(タイ) アジア路線 計63%

出発便数(4/15-4/21) 2,162 便/週



仁川 アジア路線 計78%

出発便数(4/15-4/21) 1,870 便/週

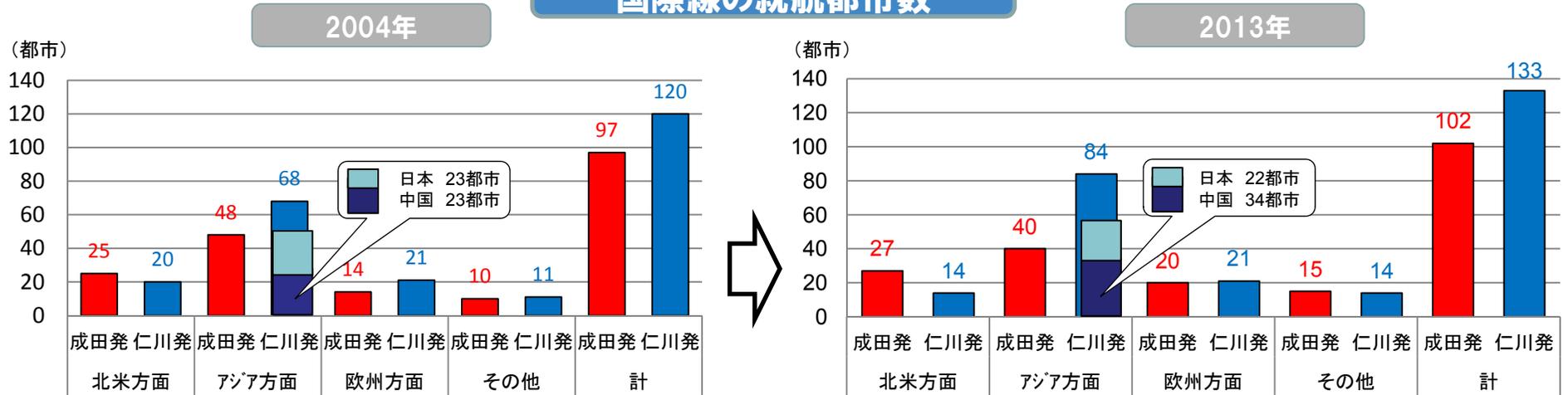


成田 アジア路線 計43%

(参考)成田空港と仁川空港の比較分析(総旅客数①)

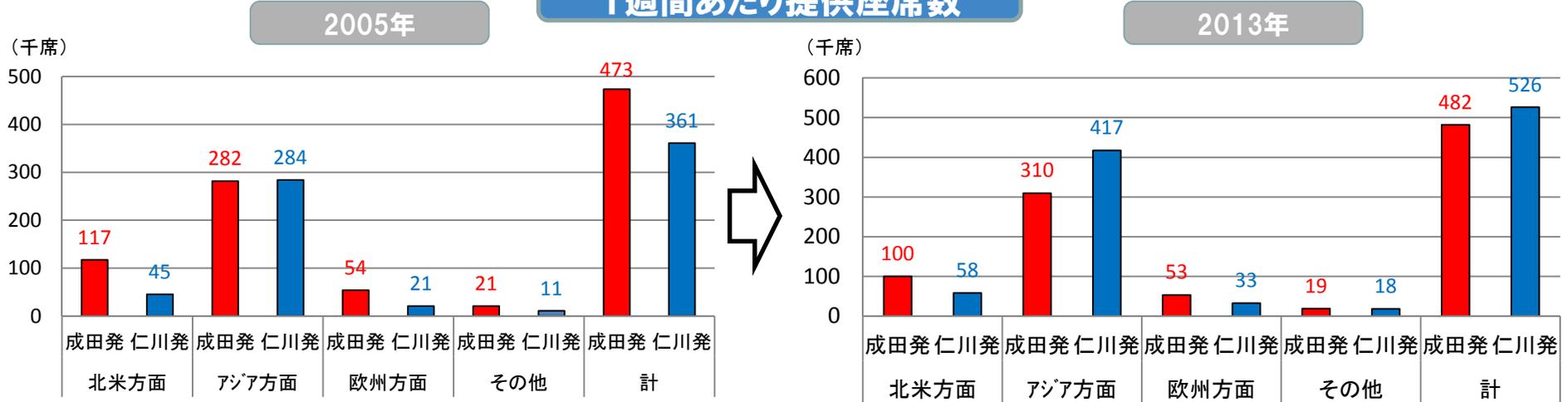
○ 仁川空港では、近年、主にアジアへの就航都市数が増加し、提供座席数も増加している。

国際線の就航都市数



出典: 成田空港株式会社、Flightglobal

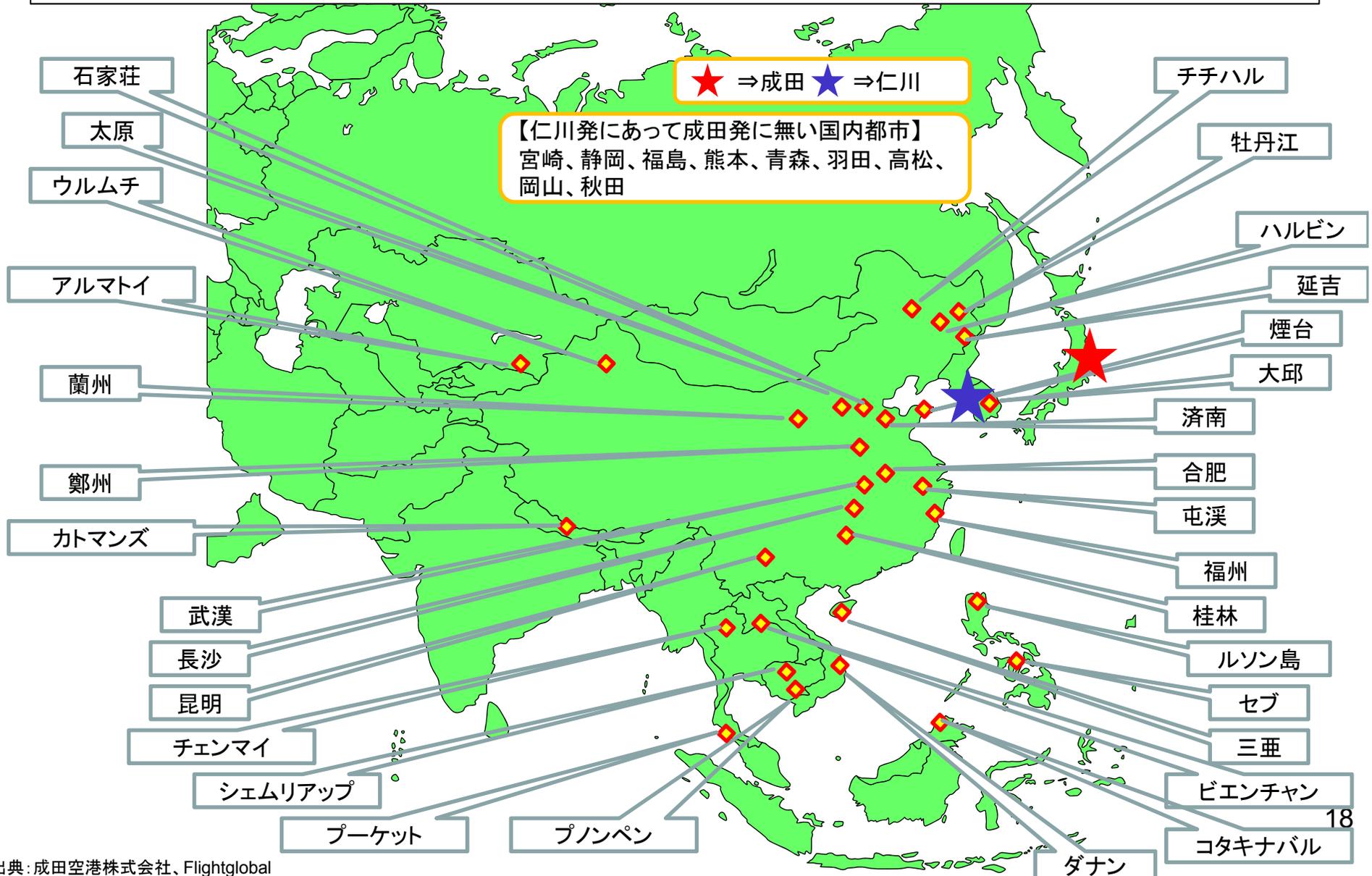
1週間あたり提供座席数



出典: Flightglobal、いずれも7月時点

(参考)成田空港と仁川空港の比較分析(総旅客数②)

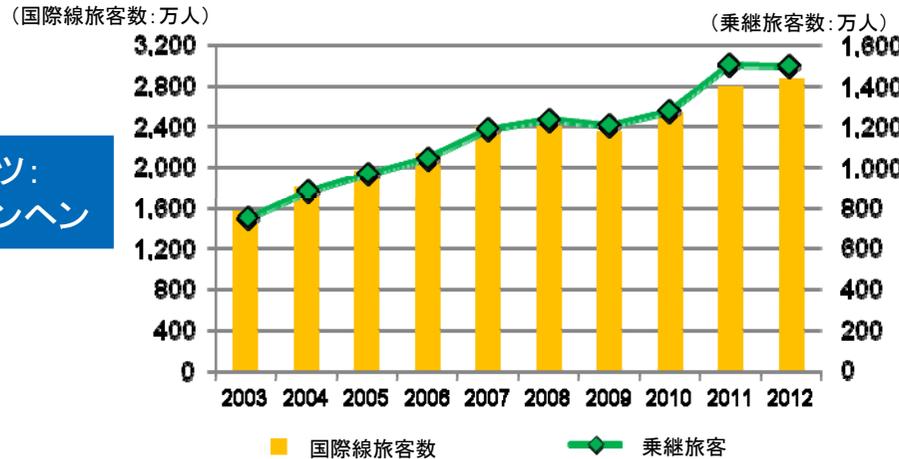
○ 成田空港からは就航していないが、仁川空港からは就航している都市は以下の通り。



(参考)乗り継ぎ需要取り込みの効果①

○ ドイツや韓国の空港においては、乗り継ぎ旅客の増加に伴い、総旅客数も増加している。

ドイツ:
ミュンヘン

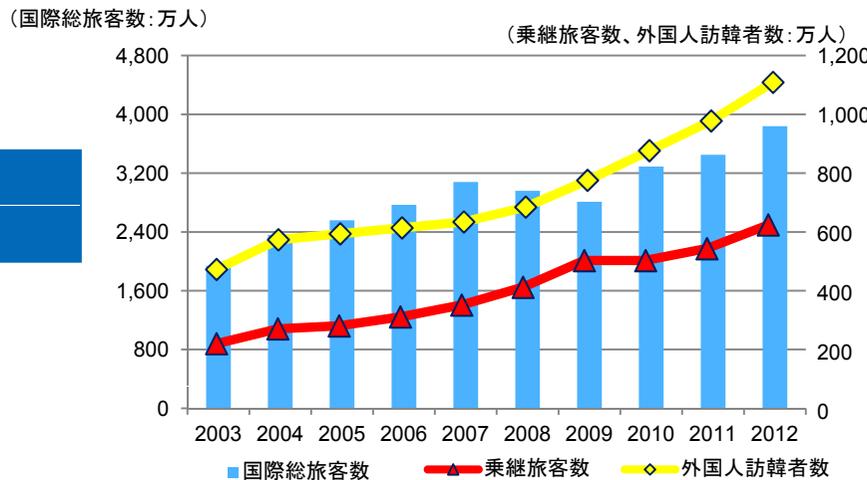


年	国際線旅客数 (万人)	乗継旅客数 (万人)
2003	1,561	750
2004	1,800	880
2005	1,953	970
2006	2,139	1,050
2007	2,399	1,190
2008	2,462	1,240
2009	2,342	1,210
2010	2,532	1,280
2011	2,788	1,510
2012	2,862	1,500

1.9倍 (2003-2006) 2.0倍 (2006-2012)

出典: Munich Annual Traffic Report 2012

韓国:
仁川



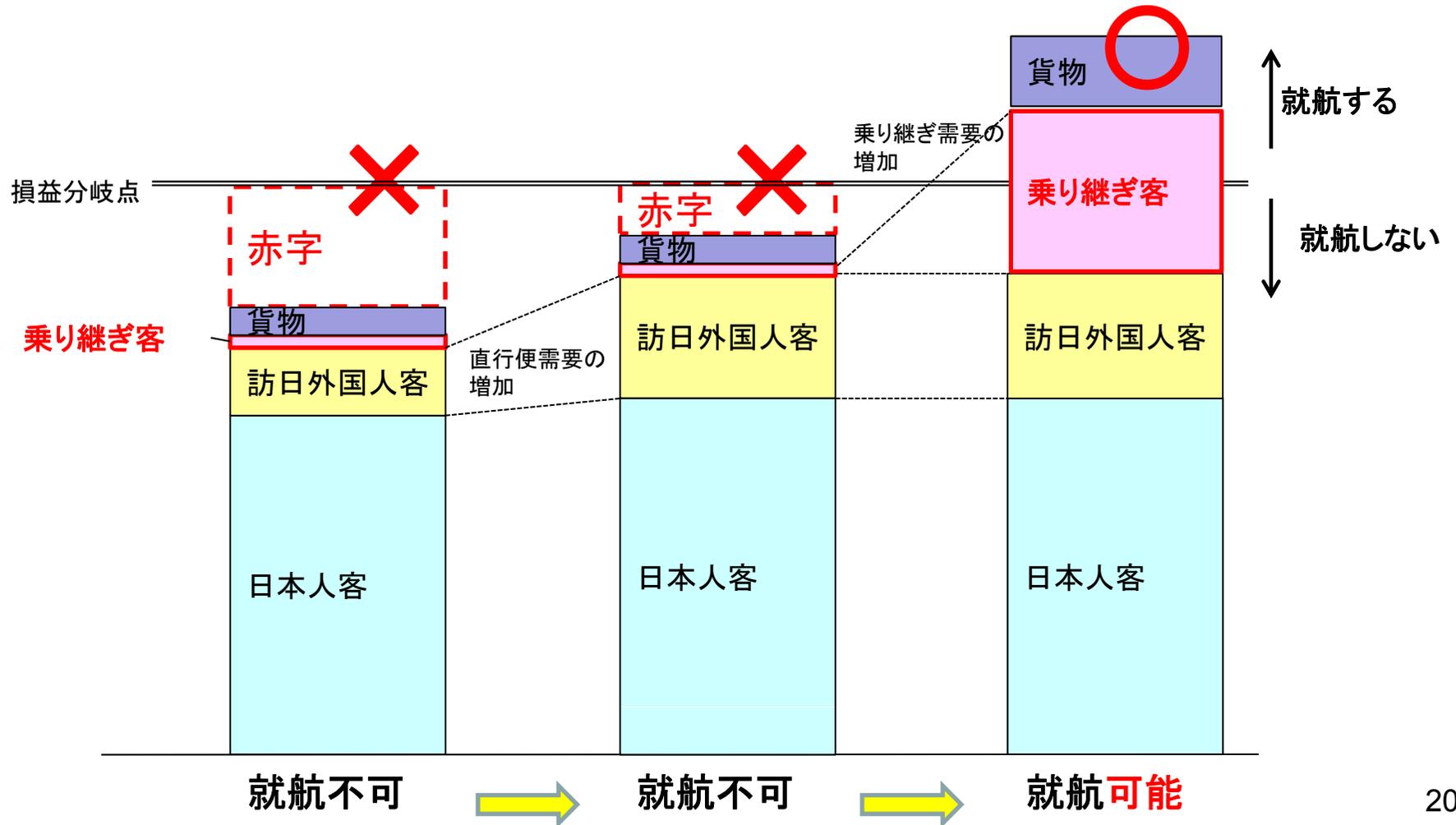
年	国際総旅客数 (万人)	乗継旅客数 (万人)	外国人訪韓者数 (万人)
2003	1,940	230	480
2004	2,360	280	580
2005	2,560	290	600
2006	2,770	320	620
2007	3,080	360	640
2008	2,960	420	690
2009	2,810	510	780
2010	3,290	510	880
2011	3,450	550	980
2012	3,840	630	1,110

2.0倍 (2003-2006) 2.7倍 (2006-2012) 2.3倍 (2003-2012)

出典: KNTO(韓国観光公社)ホームページ、仁川国際空港公社ホームページ

(参考)乗り継ぎ需要取り込みの効果②

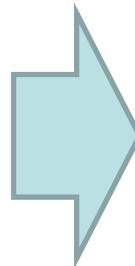
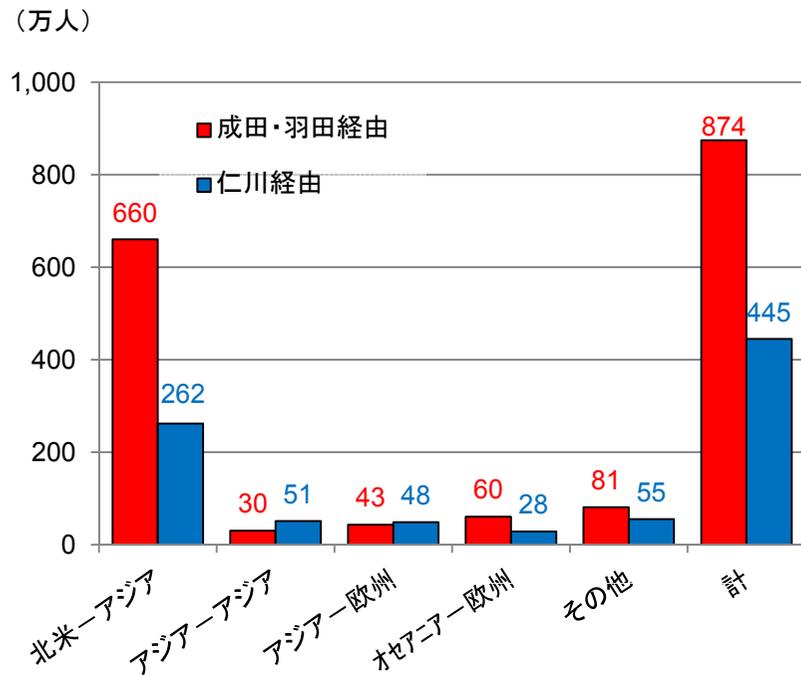
- 乗り継ぎ需要を取り込むことにより、直行便だけでは航空会社の採算が合わない路線についても就航が可能となる場合がある。
 - 空港の乗り継ぎ機能を向上させることにより、航空会社の就航が促進され、航空ネットワークの拡大につながるのではないか。



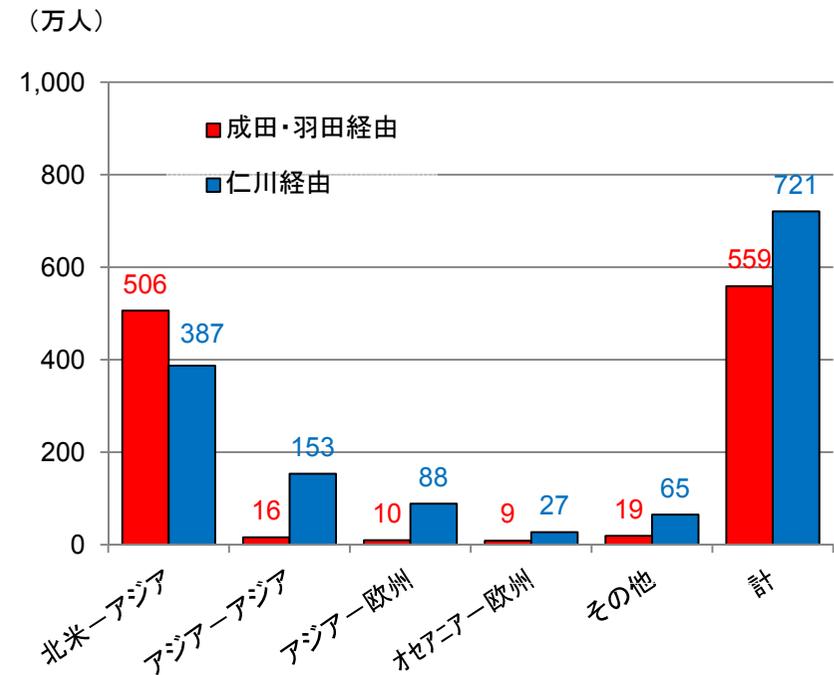
○ 仁川空港では、国際・国際乗り継ぎを大きく伸ばしている。

国際・国際乗り継ぎの旅客数の比較

2004年

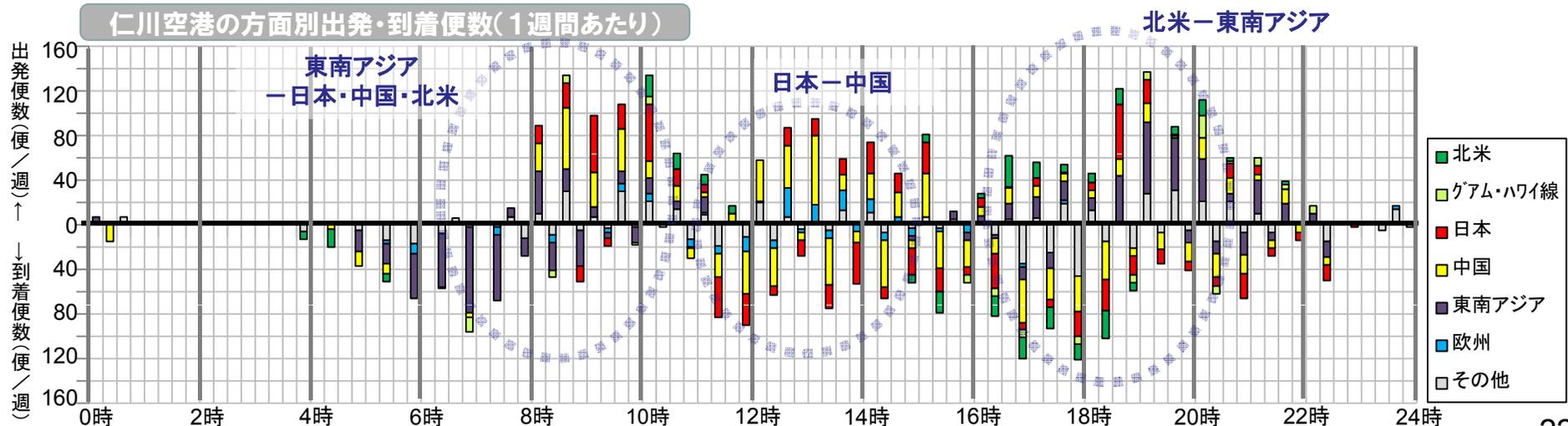
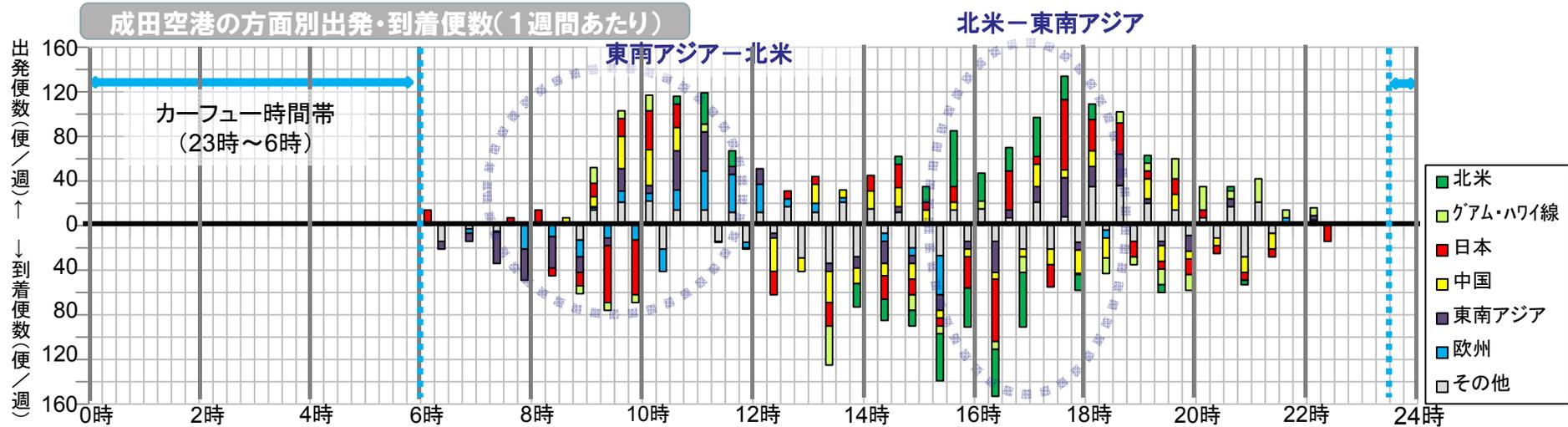


2012年



(参考)成田空港と仁川空港の比較分析(国際・国際乗り継ぎ②)

- 成田空港では夕方のピーク時間帯に航空会社の需要に応えられていない。(本体資料P28参照)
- 乗り継ぎ機会は、成田空港では朝、夕方にあるが、仁川空港では早朝、昼間、夜間にある。
- 成田空港における乗り継ぎ機会を拡大させるためには、ピーク時間帯の時間あたりの便数を増加させること、深夜早朝時間帯のさらなる活用を図ることが課題。



○ 仁川空港では、乗り継ぎ旅客を取り込むため、2013年5月1日より、72時間以内であれば外国人の乗り継ぎ旅客はビザなしで韓国国内への入国が可能となる「ノービザ制度」を開始している。

仁川におけるノービザ入国制度

- ・2013年5月1日より、仁川・金海国際空港を経由し第3国又は済州島へ行く外国人乗り継ぎ旅客は、ビザなしで72時間以内の韓国国内への入国が可能。(2012年10月末より試験実施。)
- ・韓国法務部が、文化体育観光部、国土交通省とともに、外国人観光客の誘致拡大を通じた内需景気刺激策として実施。
- ・対象者は、仁川空港を経由し第3国または本国へ行く乗り継ぎの外国人で、法務部・文化体育館後部・仁川空港公社が認める乗り継ぎ観光ツアーの参加者。
- ・対象者は、首都圏や入国管轄地域に72時間以内滞在することが可能。

日本におけるショアパス制度

- ・出入国管理及び難民認定法第14条において、乗り継ぎ時の寄港地上陸を認めるショアパス制度が規定されている。
- ・ショアパス制度は不法入国に悪用される恐れがあることから、やむをえず緊急的に寄港地上陸を行う必要が生じた場合の措置として、非常に厳格に運用されている。
- ・航空会社からは、寄港地上陸を認める基準の明確化・緩和等についての要望が出されている。

(参考)出入国管理及び難民認定法(妙)

(寄港地上陸の許可)

第十四条 入国審査官は、船舶等に乗っている外国人で、本邦を経由して本邦外の地域に赴こうとするもの(乗員を除く。)が、その船舶等の寄港した出入国港から出国するまでの間七十二時間の範囲内で当該出入国港の近傍に上陸することを希望する場合において、その者につき、その船舶等の長又はその船舶等を運航する運送業者の申請があつたときは、当該外国人に対し寄港地上陸を許可することができる。ただし、第五条第一項各号のいずれかに該当する者(第五条の二の規定の適用を受ける者にあつては、同条に規定する特定の事由のみによって第五条第一項各号のいずれかに該当する場合を除く。以下同じ。)に対しては、この限りでない。

(参考)ビジネスジェットの重要性①

○ ビジネスジェットは、欧米を中心としてグローバルな企業活動の重要なビジネスツールとなっており、今後のアジア地域における経済成長の取り込みの観点から、我が国においてビジネスジェットの重要性が増している。

ビジネスジェット

◇ 企業・団体又は個人が商用目的で利用する航空運送

運航形態

- ① 自家用運航
: 社用機や個人所有機による運航
- ② オウンユースチャーター
: 航空会社等の事業用機による運航

利点

- ① 柔軟な時間設定が可能
: 利用者のスケジュールに応じた出発・到着の設定
- ② 有効時間の増加
: 機内での電話・メール、会議、商談が可能など

機種例：ガルフストリームV

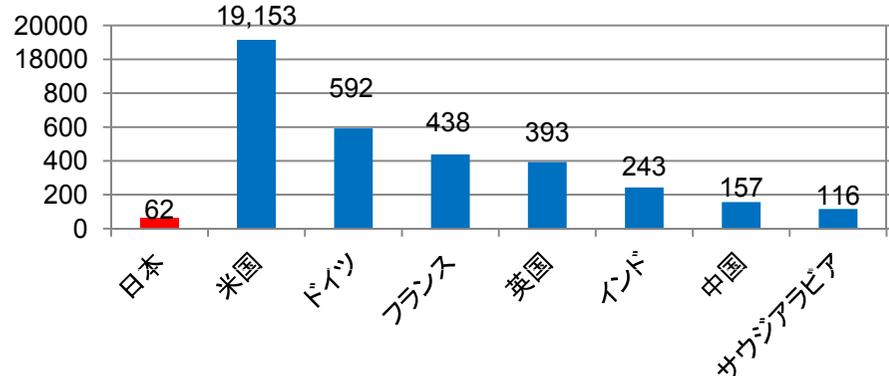
- 定員 : 最大19名
- 最大離陸重量 : 40.4t
- 最大航続距離 : 12,040km



他国のビジネス機保有機数と他国主要空港の発着回数

◇ ビジネスジェット機の保有機数を各国で比較した場合、我が国では62機の登録にとどまっているのに対し、最も多いアメリカにおいては約19,000機が登録

ビジネス機の国別保有機数(2011年)



出所:
フライトグローバル社
より作成(公用機及び
軍用機を含む)
ただし、日本の保有機
数は航空局調べ(公用
機及び軍用機を含ま
ない)

◇ 欧米の主要な都市には主に定期便が就航する国際拠点空港の他に、ビジネス航空専用・優先の空港が設置されている

都市圏	空港名	ジェネラルアビエーション(※1)機の発着回数 (各空港の全発着回数に占める割合)
東京(※2)	羽田空港	7,409(1.9%)
	成田空港	1,883(1.0%)
ニューヨーク(※3)	JFK空港	7,648(1.9%)
	ティータボロ空港	100,043(62.1%)
ロンドン(※3)	ヒースロー空港	4,734(1.0%)
	ファンボロー空港	22,557(100%)
パリ(※3)	シャルルドゴール空港	7,171(1.4%)
	ルブルジェ空港	58,473(100%)
香港(※3)	香港国際空港	18,724(5.4%)

※1 ジェネラルアビエーション機には、ビジネスジェット以外に航空機使用事業機(報道、写真撮影)等を含む。

※2 羽田空港及び成田空港のデータは、運航記録データ(2011年)による。

※3 JFK空港、ヒースロー空港、シャルルドゴール空港、香港国際空港のデータは、ACI(Airport Council International: 国際空港評議会)調べ(2011年)。但し、その他の空港のデータは各国当局調べ(2011年)。

(参考)ビジネスジェット的重要性②

- 首都圏においては、成田空港においてビジネスジェット受け入れのための具体的な推進施策を着実に実施することとしている。
- 成田空港では、平成24年3月にビジネスジェット専用ターミナルをはじめとする施設整備や乗り入れ手続きWEB化など、ビジネスジェットの乗り入れ促進のための環境整備に積極的に取り組んでいる。
- 羽田空港においても、平成22年の羽田再国際化以降、国際ビジネスジェットの昼間時間帯の乗り入れを可能にする等の取り組みを行っている。

【成田空港】

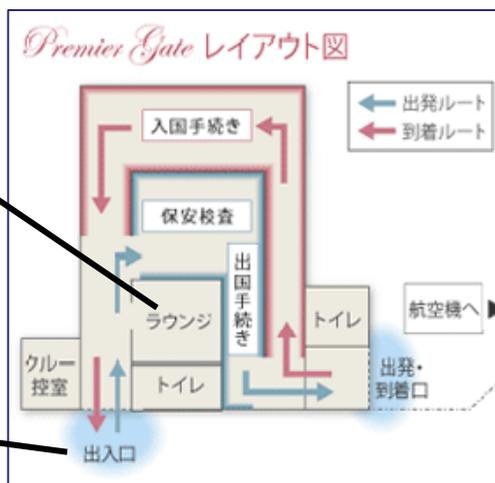
- ・平成24年3月に専用ターミナルを整備し、プライバシーとセキュリティーの確保、出入国手続きの短縮を実現。
- ・ビジネスジェット用駐機スポット18カ所に加え、平成25年3月にビジネスジェット使用可能スポットを10カ所増設。
- ・平成24年3月より連続駐機可能日数を14日間から30日間へ拡大。
- ・平成24年4月より乗り入れ手続きをWEB化。



ラウンジ



出入口



【羽田空港】

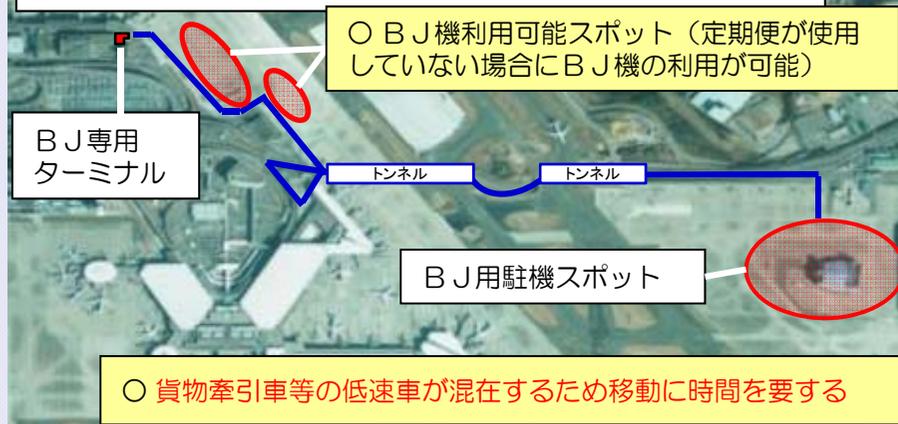
	羽田国際化前	羽田国際化後 (H22.10.31~)
① 国際ビジネスジェットの受入	受入不可 (国内ビジネスジェットのみ)	受入可能
② 昼間時間帯のビジネスジェット(国内・国際)の発着回数	1日あたり最大4回	1日あたり最大8回
③ 連続駐機可能期間	最大5日間	最大10日間 ※H22.10.31~ 最大5日間 →最大7日間 H24.9.1 最大7日間 →最大10日間
④ 発着枠申請期限	7日前まで	乗り入れ当日の手続きも可

(参考)ビジネスジェットの重要性③

○ ビジネスジェット利用客のさらなる利便性向上を図るため、アクセスルートの整備(成田空港)やビジネスジェット専用動線の確保(羽田空港)に取り組んでいる。

【成田空港】BJ専用ターミナルとBJ用駐機スポット間のアクセス改善策

BJ専用ターミナル～BJ用駐機スポットまでの現在の導線(青)



BJ専用ターミナル～BJ用駐機スポットまでの新ルート導線(赤)



【羽田空港】ビジネスジェット専用動線の確保

○平成26年9月末に向けた国際線旅客ターミナルビルの拡張にあわせ、同ターミナルビル内への**ビジネスジェット旅客用の専用動線**の整備に向け、東京国際空港ターミナル(株)及びCIQ関係省庁と調整中。

BJ専用動線整備

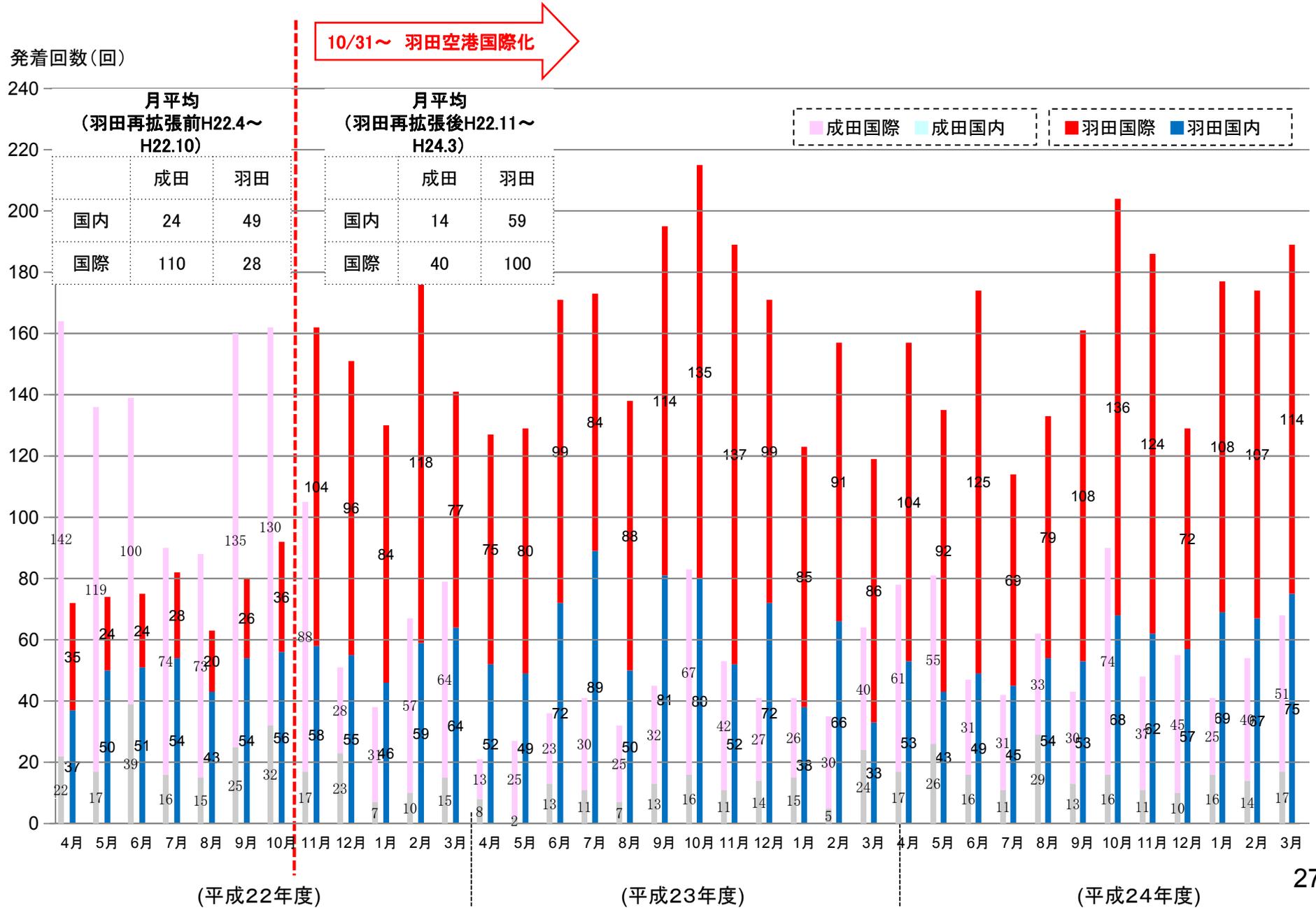
一般旅客の動線と分離することにより、利便性の向上を図る。

- ①ターミナルの車寄せから機側まで、一貫した**セキュリティ、プライバシー**を確保。
- ②ターミナル内の**移動距離**及び出入国にかかる**時間の短縮**。

国際線旅客ターミナルビル拡張後



(参考)ビジネスジェットの重要性④

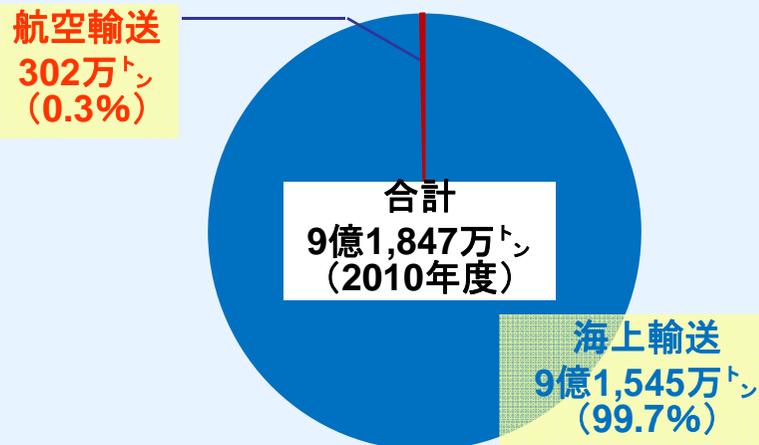


(参考)航空物流

- 国際物流においては、重量ベースの貨物量では海上輸送が圧倒的なシェアを有するが、金額ベースでは航空輸送が約3割を占めている。
- 首都圏空港は国際・国内航空貨物の約70%を取り扱っている。

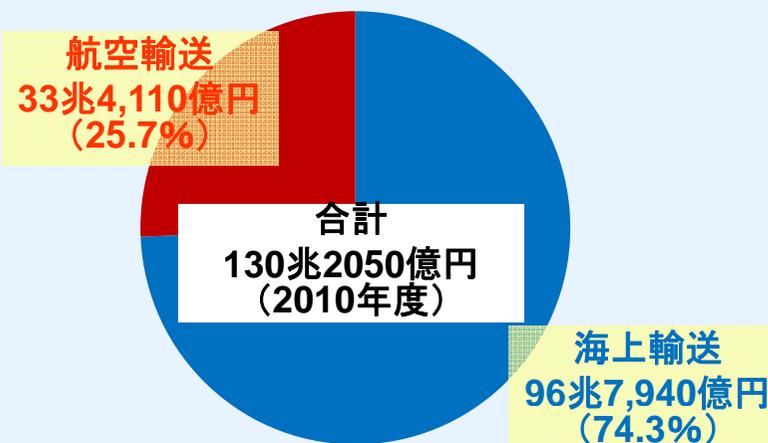
海上輸送との比較

重量ベース



(出典)国土交通省航空局「日本出入航空貨物路線別取扱実績」、財務省「貿易統計」より作成

金額ベース

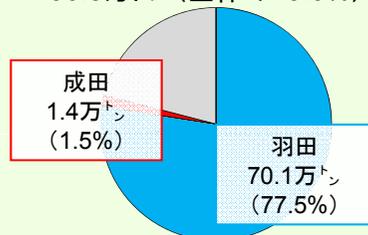


(出典)(財)日本関税協会「外国貿易概況」より作成

国際・国内航空貨物の比較

国内航空貨物量

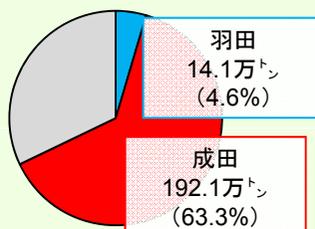
90.5万トン(全体の79.0%)



国際航空貨物量

303.6万トン(全体の67.9%)

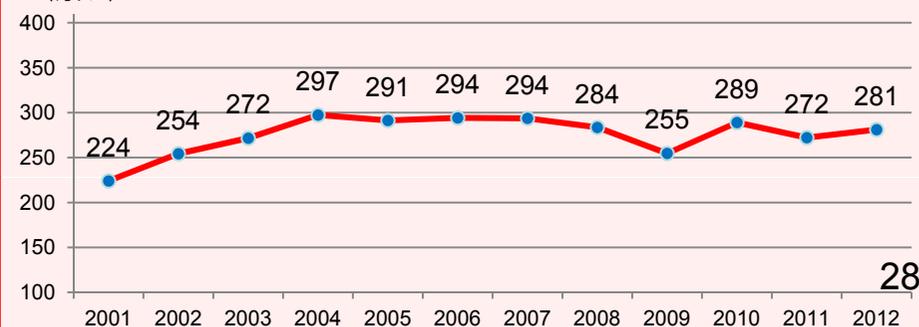
首都圏空港で
総貨物量の
約70%を占める



(出典)航空輸送統計年報、空港管理状況調書より作成

首都圏空港の輸送量推移

(万トン)



(出典)空港管理状況調書より作成

(参考)羽田空港のアクセス①

- 羽田空港への交通アクセス手段としては、鉄道・モノレールが約45%、バスが約25%の割合を占めており、主要なアクセス手段となっている。
- 鉄道・モノレールは首都圏の鉄道網と接続しており、バスも首都圏の各方面に路線が設定されている。

鉄道・モノレール

(京浜急行電鉄・東京モノレール)

1日平均乗降客数:約149,000人(平成24年度)



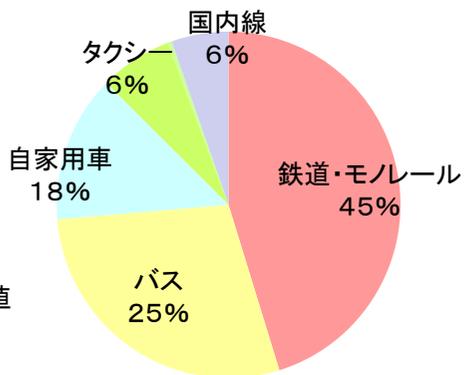
バス

(京浜急行バス・東京空港交通)

1日平均乗降客数:約38,000人(平成24年度)



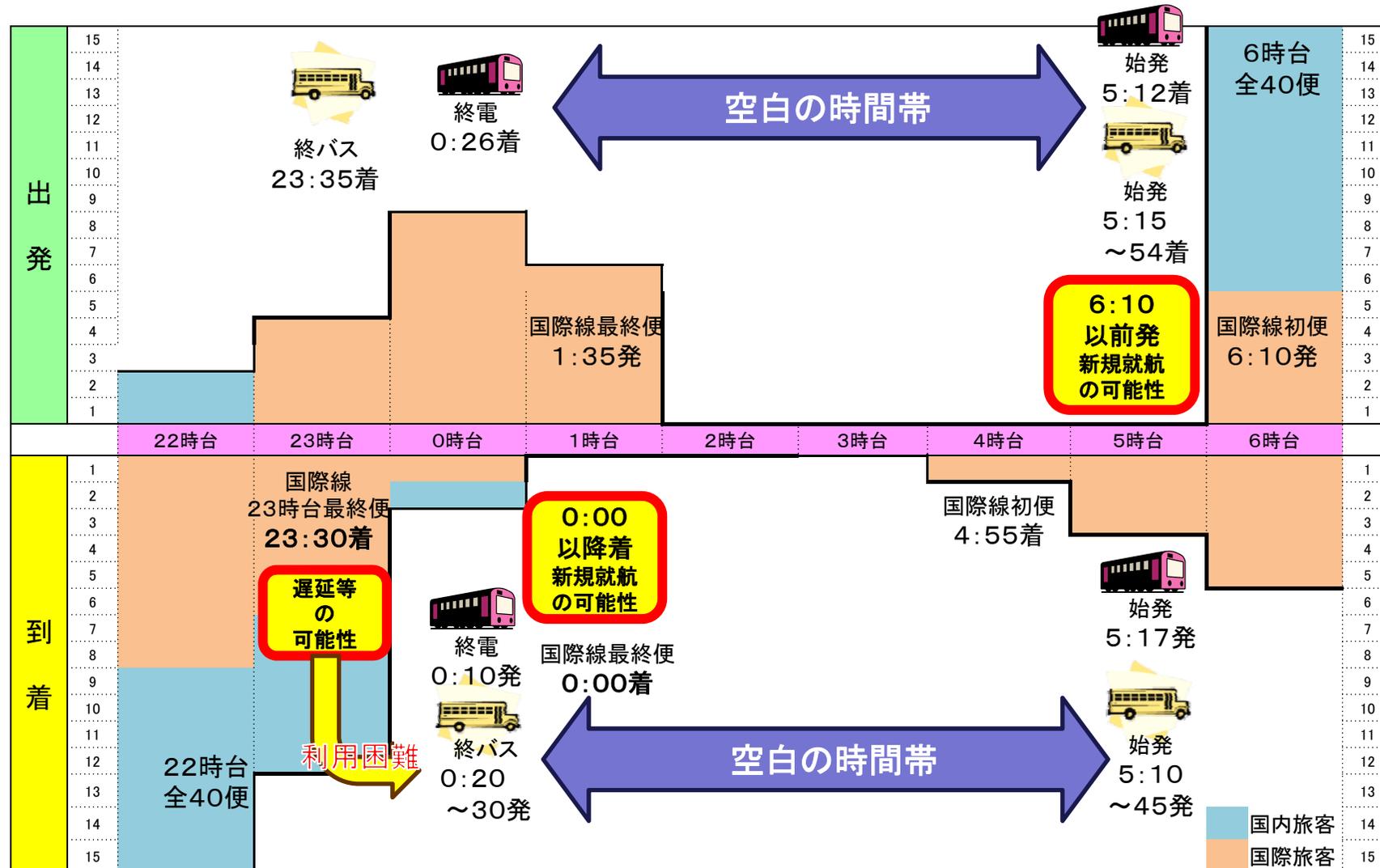
アクセス分担率



出典:平成24年度国際航空旅客動態調査速報値

(参考)羽田空港のアクセス②

- 深夜早朝時間帯において、現在のダイヤに対するアクセスは概ね確保できているものの、到着便に遅延、混雑が生じた場合、電車やバスの最終便に間に合わない場合もある。
- また、今後、更に遅い時間帯の到着、早い時間帯の出発便が増加した場合は、現状のアクセスの空白時間帯への対応が必要。



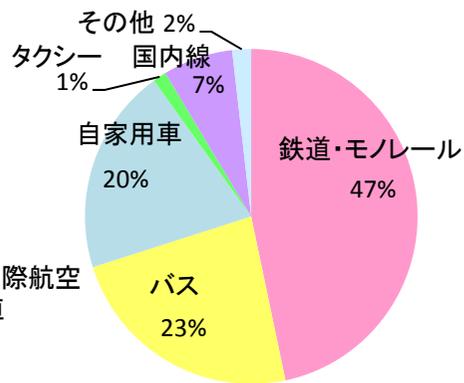
(参考)成田空港のアクセス①

- 成田空港への交通アクセス手段としては、鉄道・モノレールが約50%、バスが約25%の割合を占めており、主要なアクセス手段となっている。
- 鉄道・モノレールは首都圏の鉄道網と接続しており、バスも首都圏の各方面に路線が設定されている。

鉄道・バス等



アクセス分担率



出典:平成24年度国際航空旅客動態調査速報値

高速道路



(参考)成田空港のアクセス②

○ LCCの就航に伴い、深夜・早朝時間帯のアクセスのさらなる拡充が課題となっている。

	事業者（運行開始日）	運行路線	運賃	運行ダイヤ
バス	京成バス・成田空港交通・京成バスシステム・リムジンパッセンジャーサービス (2012年7月3日～) 「東京シャトル」 	成田空港 ～ 東京駅 (八重洲口)・ 銀座駅 (数寄屋橋)・ 東雲車庫・ 大江戸温泉物語	・2012年9月末まで「デビュープライス」800円 ・2012年10月1日より13年3月末まで、東京発一律900円、成田空港発一律1,000円の割引運賃を設定 ・2013年3月30日より13年9月末まで一律900円	■東京駅 → 成田空港:31本(2013年9月1日増便) <早朝対応> ・東京駅(1:30)→第2ターミナル(3:30) 1:30-5:00の間に5本 ■成田空港 → 東京駅:49本(2013年9月1日増便) <深夜対応> ・第2ターミナル(23:15)→東京駅(0:25)
	平和交通・あすか交通 (2012年8月10日～) 「THE アクセス成田」 	成田空港 ～ 東京駅 (八重洲口)・ 銀座駅 (数寄屋橋)	・1,000円(一律) (事前予約不要・車内での直接精算) (2012年10月1日よりWeb予約も開始) ・2013年4月1日より11回利用可能な10,000円の回数券を販売	■銀座駅・東京駅 → 成田空港行:22本(2013年7月19日増便) <早朝対応> ・銀座駅(4:05)→第2ターミナル(5:10) ■成田空港 → 東京駅・銀座駅:27本(2013年7月19日増便) <深夜対応> ・第2ターミナル(22:30)→銀座駅(23:50)
		銀座・東京 → 空港周辺ホテル	成田空港周辺10ホテルに停車・・・1,000円	■銀座駅(21:25発)他 計4本

- 上記の他、東京空港交通(リムジンバス)、千葉中央バス、成田空港交通、千葉グリーンバスにおいて、成田空港の早朝出発便に対応した深夜便の運行(新宿、渋谷、品川、新橋、豊洲、東陽町、二子玉川、西船橋、津田沼、木更津、君津方面)や専用無料駐車場を併設した「パーク&バスライド」(鎌取)などを行っている。
- 京成電鉄においては、ダイヤ改正を行い、成田空港早朝到着のスカイライナーを新設。また、多客時間帯のスカイライナーの増発、アクセス特急の所要時間短縮を実施。

○世界主要都市における都心と空港とを直結する鉄道アクセスとの比較

【羽田空港】

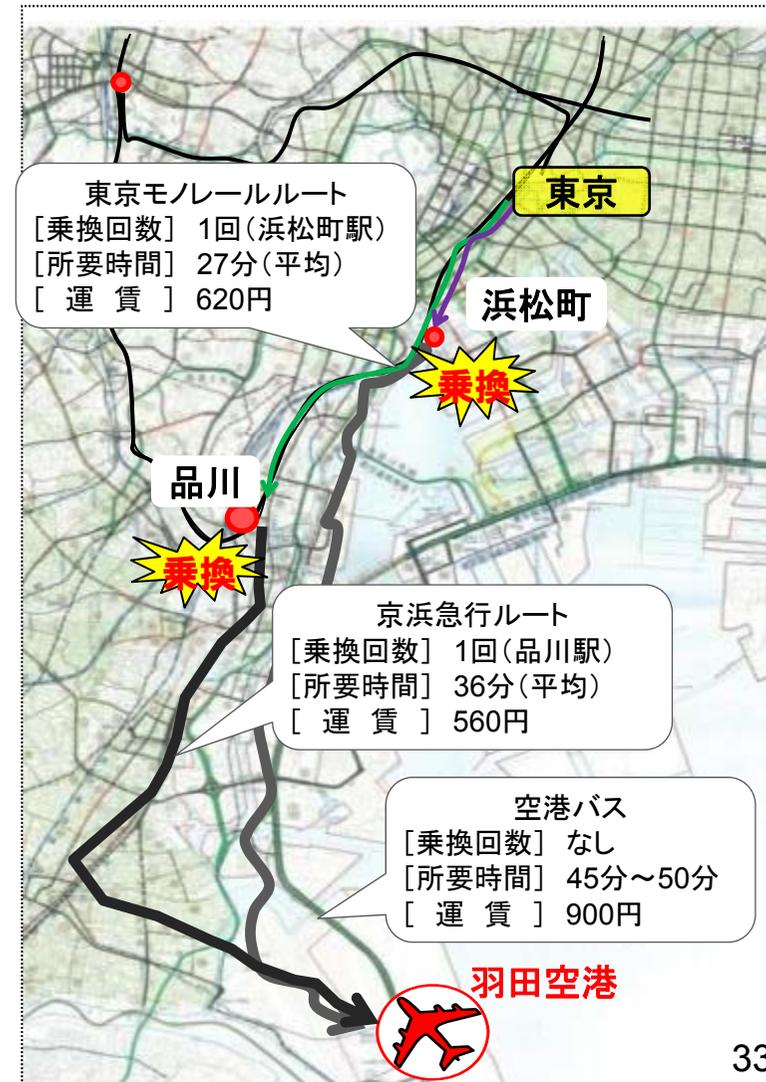
都心からの距離は近いものの、都心に直結する鉄道アクセスが無い。

【成田空港】

都心からの距離が遠い。また、都心に直結する鉄道アクセスが少ない。

都市名		都心距離	表定速度	鉄道によるアクセス時間	
東京 (羽田空港)	[東京モノレール]	約17km	38km/h	27分	乗換あり
	[京浜急行]	約19km	32km/h	36分	乗換あり
東京 (成田空港)	[成田エクスプレス]	約79km	89km/h	53分	乗換なし
	[京成スカイライナー]	約67km	73km/h	55分	乗換あり
香港(香港国際)		約34km	85km/h	24分	乗換なし
ロンドン(ヒースロー)		約24km	96km/h	15分	乗換なし
パリ(シャルル・ド・ゴール)		約27km	56km/h	29分	乗換なし
ニューヨーク(J.F.ケネディ)		約24km	41km/h	35分	乗換あり
ソウル(仁川)		約58km	81km/h	43分	乗換なし
シンガポール(チャンギ)		約20km	44km/h	27分	乗換あり

○都心(東京駅)と羽田空港(国際線ターミナル)を結ぶアクセスの状況



※1 仁川~ソウル都心間は2010年12月開業
 ※2 シンガポールでは、2020年の完成を目前に都心と空港を直結する新線を計画中
 ※3 表定速度は、乗換も含む換算値

(参考)都心直結線について—首都圏空港と都心のアクセス改善—

都心と首都圏空港とのアクセスを改善し、東京都心の立地競争力を強化することにより、グローバル企業の誘致を促進し、我が国経済の活性化を図るため、都心と首都圏空港とを直結し、短時間かつ乗換なしでの移動を可能とする「都心直結線」について、整備に向けた検討を進める。(大深度地下を利用し、鉄道事業として初となるPFI手法の活用を想定)

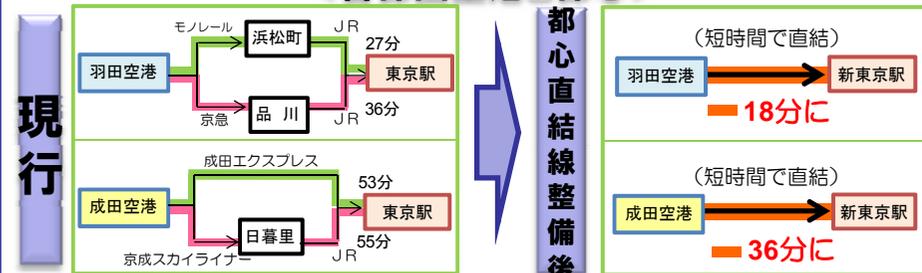
日本再興戦略 (平成25年6月14日閣議決定)

○首都圏空港の強化と都心アクセスの改善
 …都心と両空港(羽田、成田)とのアクセス改善に向けて、既設の鉄道の活用や都心部における大深度地下の利用などによる**都心直結線の整備に向けた検討を進める。**

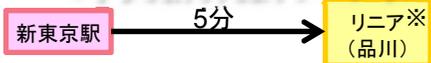
今後の経済運営に関する基本的考え方(H25.1 経団連)

II..財政政策・税制政策の具体例
 3.東京都心の鉄道アクセス機能強化や都市競争力を強化するため、**都心と郊外や都心と国際空港(羽田・成田)とを直結する新たな路線の整備など、景気浮揚効果の高いナショナル・プロジェクトを策定・実行する。**

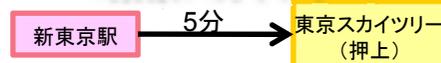
アクセス改善 <首都圏空港と都心>



<中央新幹線(リニア)>

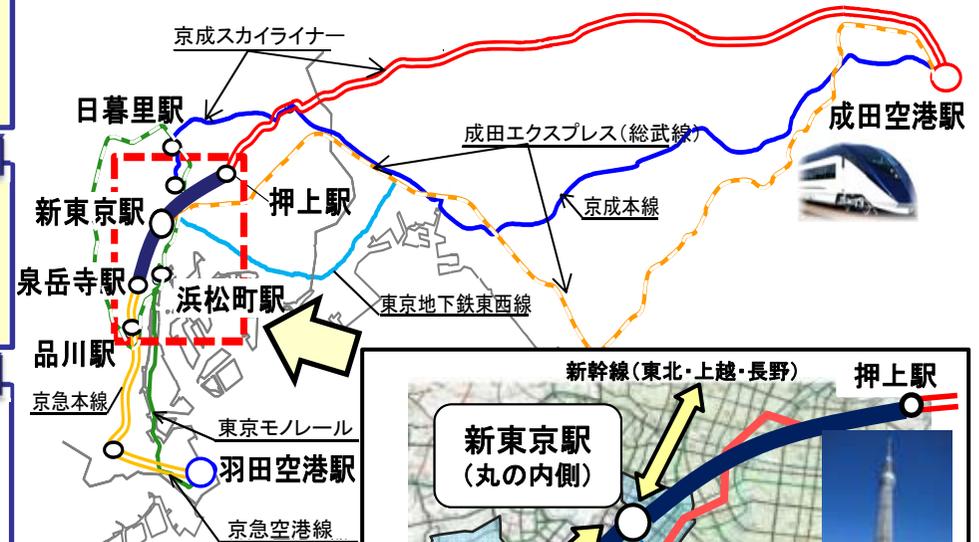


<東京スカイツリー>



(※)中央新幹線(品川-名古屋)2027年開業予定 現行は、東京駅から約16分(乗換1回)
 (名古屋-大阪)2045年開業予定 東京スカイツリータウン来場者数 約4,476万人
 (H24.5.22~H25.3.31)

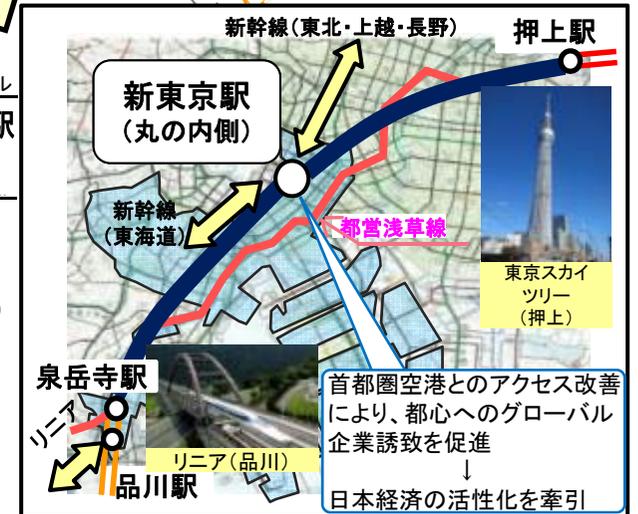
整備の概要



【都心直結線の整備概要】
 押上駅付近～新東京駅
 ～泉岳寺駅付近(約11km)

【需要の見通し】
 約8,000万人/年
 (うち、空港アクセス旅客
 約1,000万人/年)

【整備による便益・効果の見通し】
 1兆円程度



首都圏空港とのアクセス改善により、都心へのグローバル企業誘致を促進
 ↓
 日本経済の活性化を牽引

今後の
 スケジュール

【都心直結線の整備に関する調査の実施】 (2013,2014年度目途)

- 事業スキーム・フィージビリティの検討
 (鉄道事業で初のPFI手法の活用可能性の検討等)
- 現況調査・建設費の検討・精査(大深度地下の利用等) 等

【整備に向けた
 検討】
 (2015年度～)

事業実施

○ 首都圏空港の国際競争力向上のため、羽田・成田ともに、旅客ターミナルビルにおける待ち時間の快適性向上が課題。

羽田空港

- 宿泊施設
 - ・国内線：エクセルホテル東急(387室)、ファーストキャビン(164室)※2013年8月1日34室増床
 - ・国際線：ロイヤルパークホテル ザ 羽田(315室)【2014年9月末開業予定】
- 深夜営業施設(国際線)
 - ・飲食・物販店舗の約4割が24時間営業又は深夜早朝営業(22時以降営業終了又は6時以前営業開始)
 - ・シャワールーム：15(24時間営業)
 - ・コンビニ：1(24時間営業)
- その他の施設
 - ・診療所(9時～23時営業)



成田空港

- 深夜営業施設
 - ・飲食・物販店舗(第1ターミナル7:00～21:30、第2ターミナル5:00～22:00)
 - ・仮眠室(第1ターミナル7:00～21:00、第2ターミナル7:00～21:30) ※出国審査後
 - ・シャワールーム(第1ターミナル6:30～21:00、第2ターミナル6:30～21:00)
 - ・コンビニ(第1ターミナル6:00～23:00、第2ターミナル24時間営業)
 - その他施設
 - ・診療所(第1ターミナル9:00～16:30、第2ターミナル9:00～18:00)
 - ・リフレクソロジー・ボディケア(第1ターミナル9:00～20:00、第2ターミナル9:00～21:00)
- ※各営業時間は、全店舗のうち、最大値を抜粋

共通課題

○ 深夜営業施設の拡大等、旅客ターミナルビル内の快適性の向上

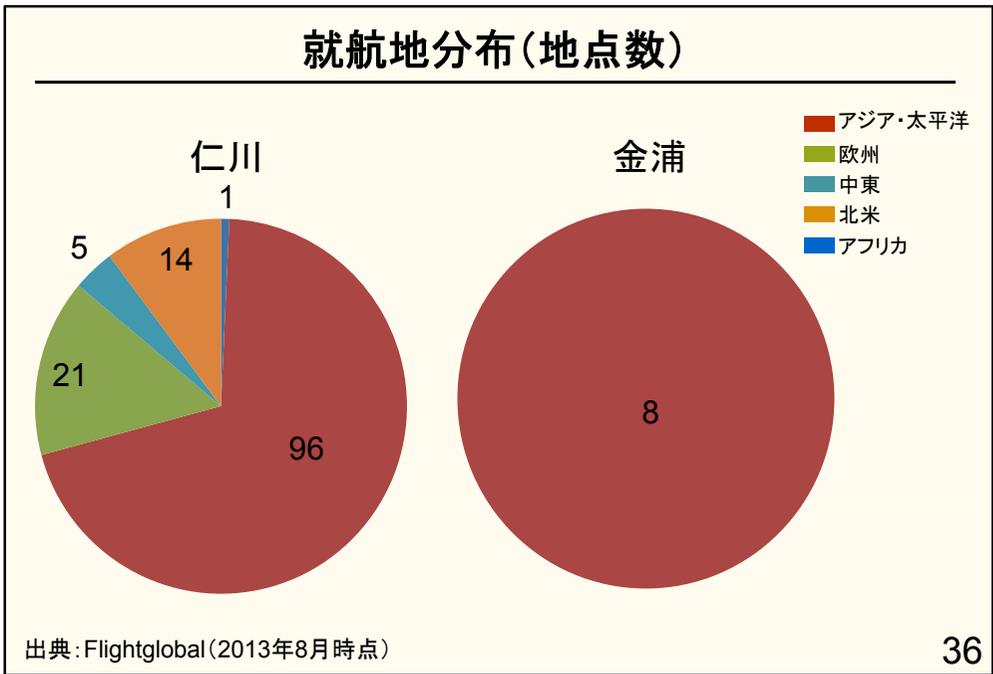
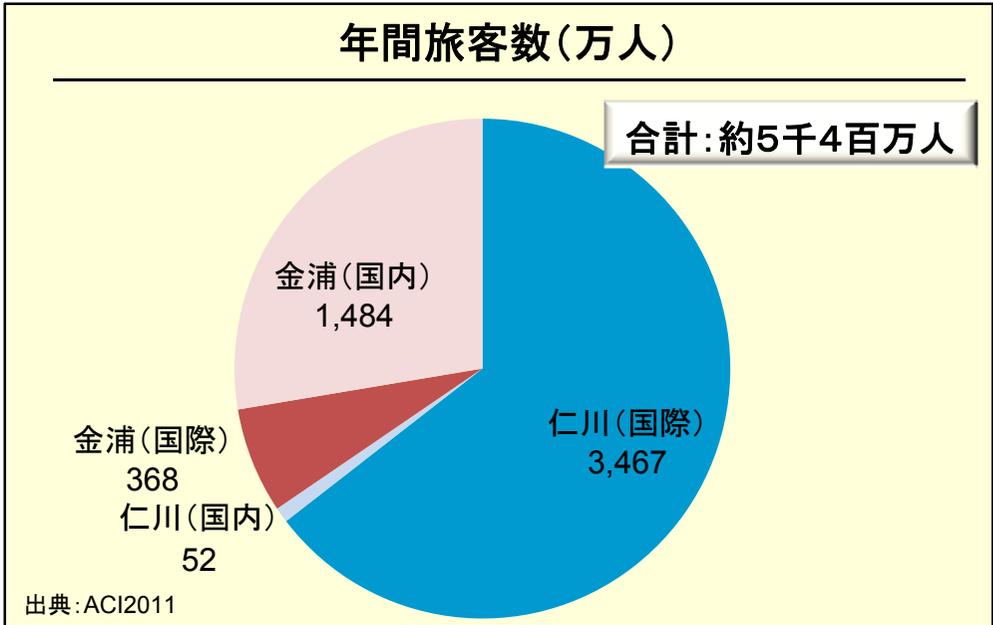
(参考)1 都市複数空港における機能分担(ソウル)

仁川

- 2空港の旅客数の約2/3
- 国際線旅客が99%を占める
- 就航先はアジア・太平洋が7割だが、域外にも41地点に就航

金浦

- 2空港の旅客数の約1/3
- 旅客の8割強が国内線旅客
- 国際線は東アジアに限定的に就航
 - 金浦空港からの就航先
 - ✓ 日本:羽田、中部、関西
 - ✓ 中国:北京、上海(虹橋)
 - ✓ 台湾:台北(松山)



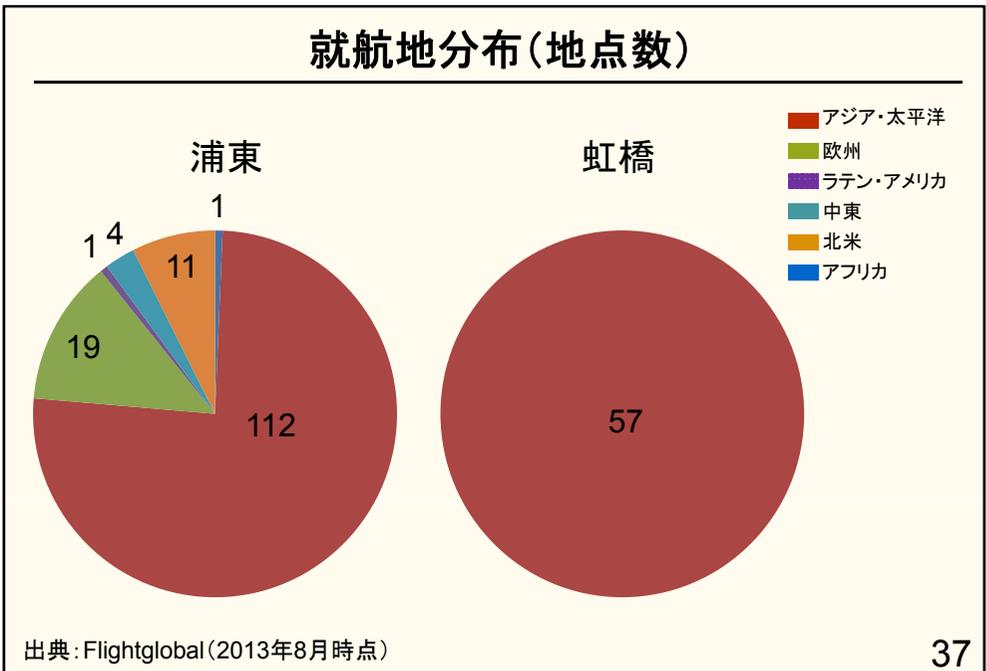
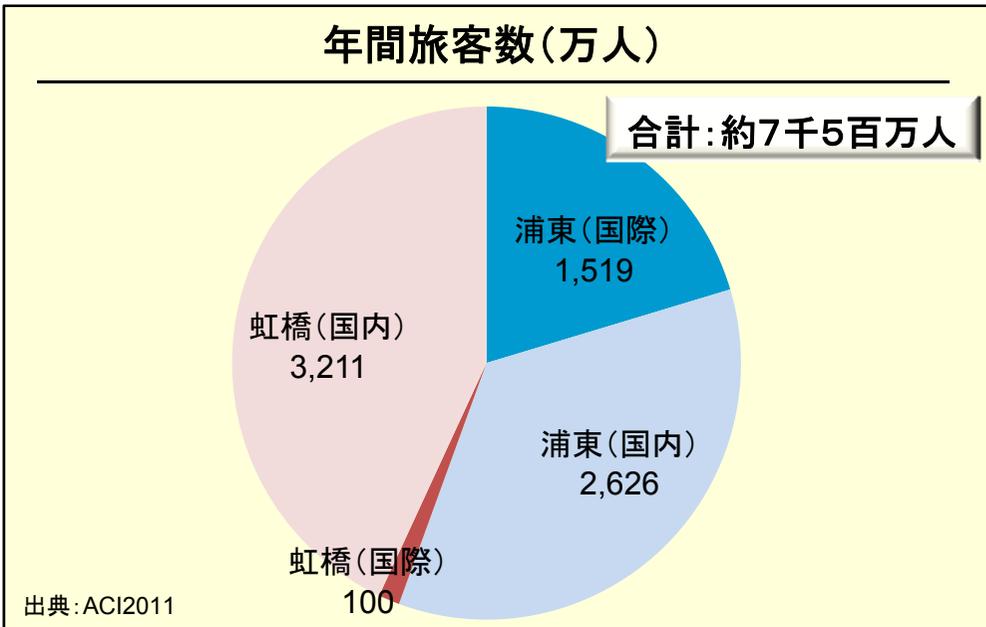
(参考) 1都市複数空港における機能分担(上海)

浦東

- 2空港の旅客数の約6割
- 就航先はアジア・太平洋が多いが、域外にも36地点に就航

虹橋

- 2空港の旅客数の約4割
- 国内線旅客が97%を占める
- 国際線は東アジアに限定的に就航
 - 虹橋空港からの就航先
 - ✓ 日本: 羽田
 - ✓ 韓国: ソウル(金浦)
 - ✓ 台湾: 台北(松山)
 - ✓ その他: 香港、マカオ



(参考)1都市複数空港における機能分担(ニューヨーク)

ジョン・F・ケネディ(JFK)

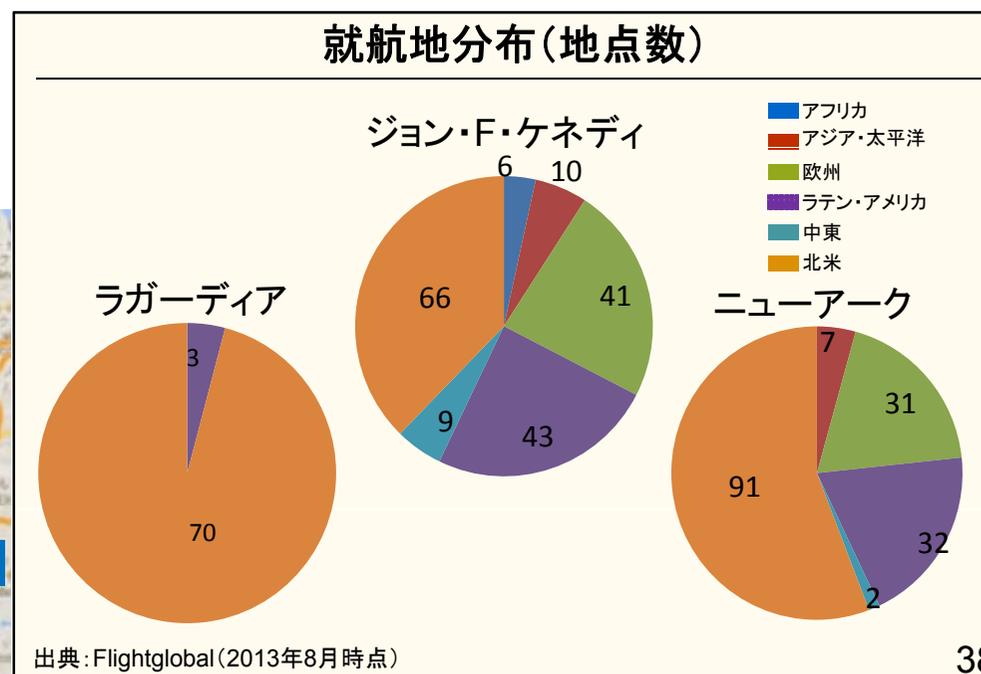
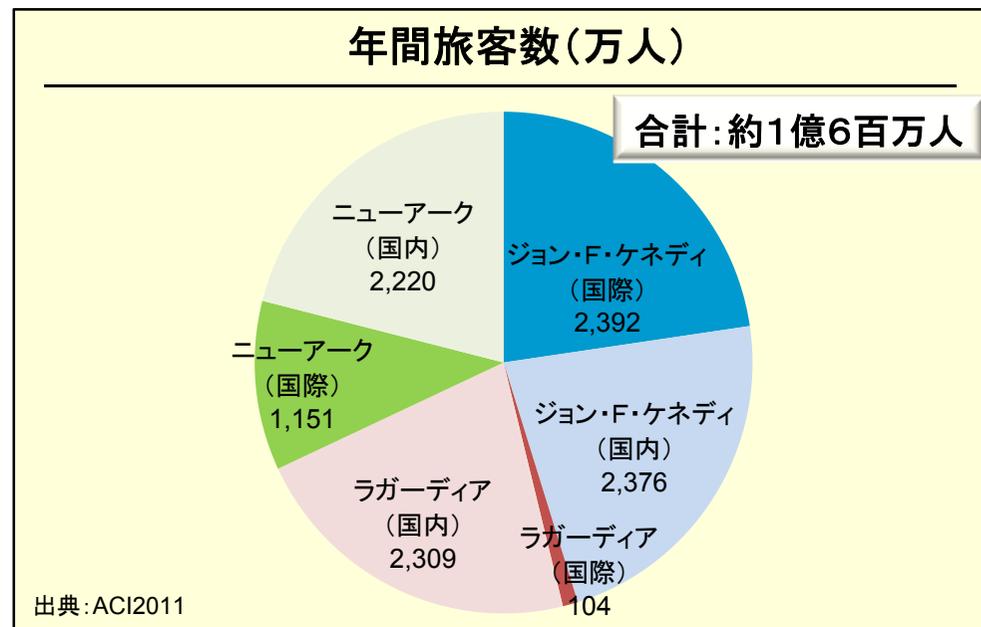
- 3空港の旅客数の半数弱が集中
- 国内線旅客と国際線旅客が同数規模
- 就航先の6割強は北米域外
- LCCのジェット・ブルーが乗り入れ

ラガーディア

- 3空港の旅客数の1/4弱
- 国内線旅客が96%を占める
- 就航先のほとんどが北米域内
- ニューヨーク&ニュージャージー港湾局による運航距離規制あり

ニューアーク

- 3空港の旅客数の約30%を占める
- 国内線旅客が65%占める
- 就航先は北米が過半を占めるが、欧州、ラテンアメリカもそれぞれ約2割を占める



(参考)1都市複数空港における機能分担(ロンドン)

ヒースロー(都心から約24km)

- 5空港の旅客数の半数が集中
- 5空港の中で唯一就航先の過半が欧州域外
- LCC 2社(イーजीージェット、ライアン航空)は乗り入れず
- 混雑時間帯は、貨物便及びビジネスジェット等の運航禁止

ガトウィック(都心から約45km)

- 就航先は欧州が中心だが、1/4程度は南北アメリカ大陸、アフリカ大陸
- 就航先が5空港の中で最も多い
- 混雑時間帯は、貨物便及びビジネスジェット等の運航禁止

スタンステッド(都心から約50km)

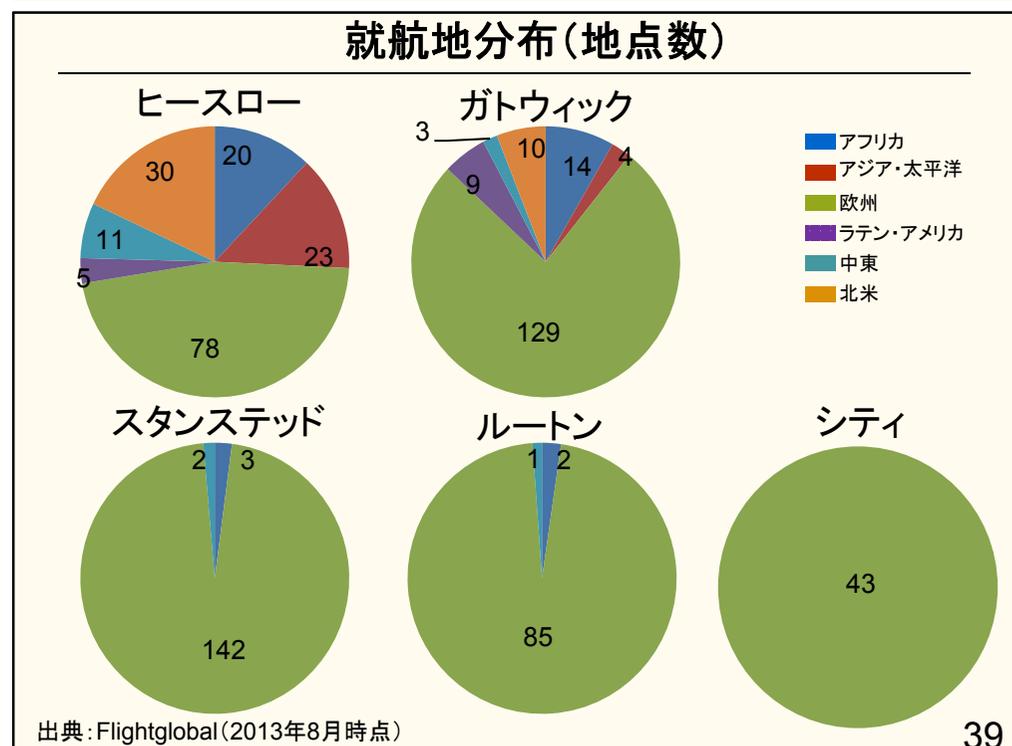
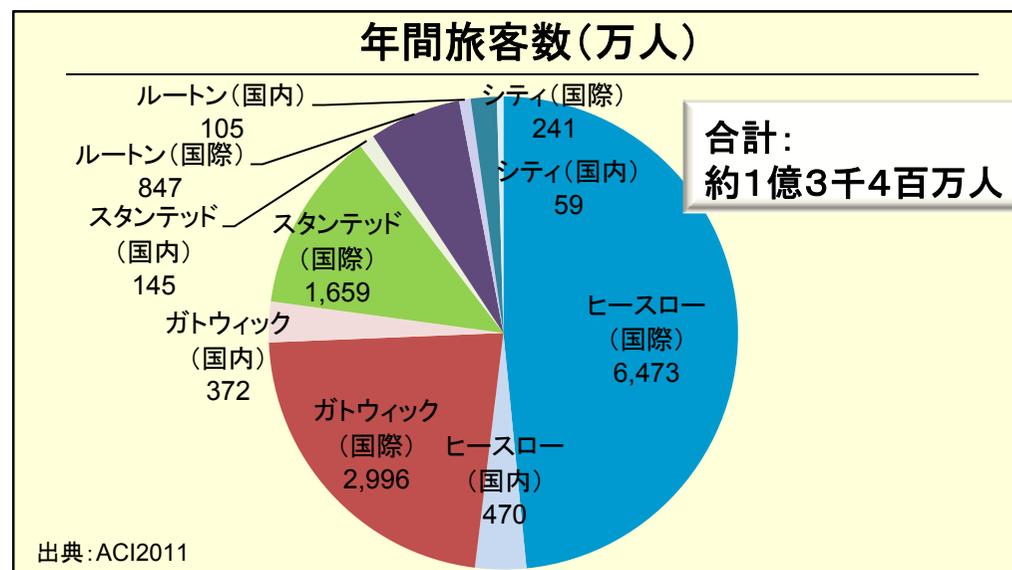
- ライアン航空(LCC)の拠点
- ほぼ欧州域内

ルートン(都心から約50km)

- 専らLCCが利用
- ほぼ欧州域内

シティ(都心から約10km)

- 小型機が90%以上



(参考)1都市複数空港における機能分担(パリ)

シャルル・ド・ゴール

- 2空港の旅客数の約7割
- 国際線旅客が9割強
- 就航先は欧州が過半を占めるが、アフリカも2割弱を占める

オルリー

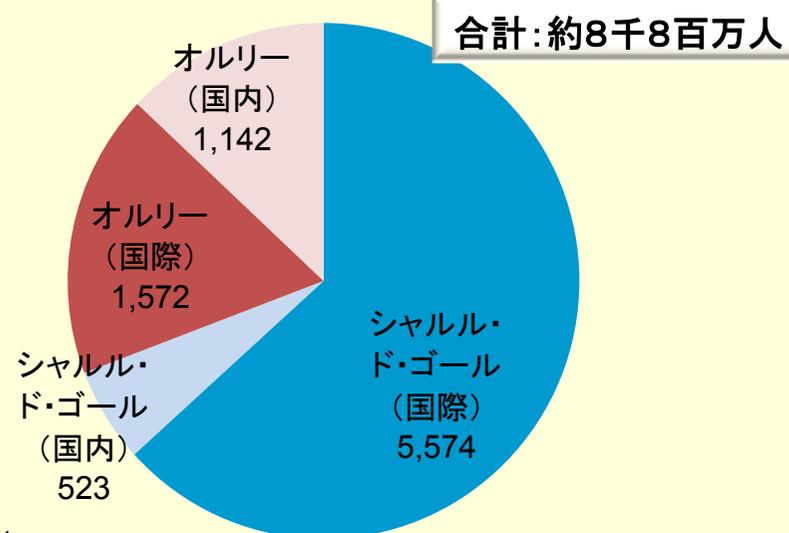
- 2空港の旅客数の約3割
- 国際線旅客が6割弱
- 就航先は7割弱が欧州、2割弱がアフリカ



(参考)ポージェ空港

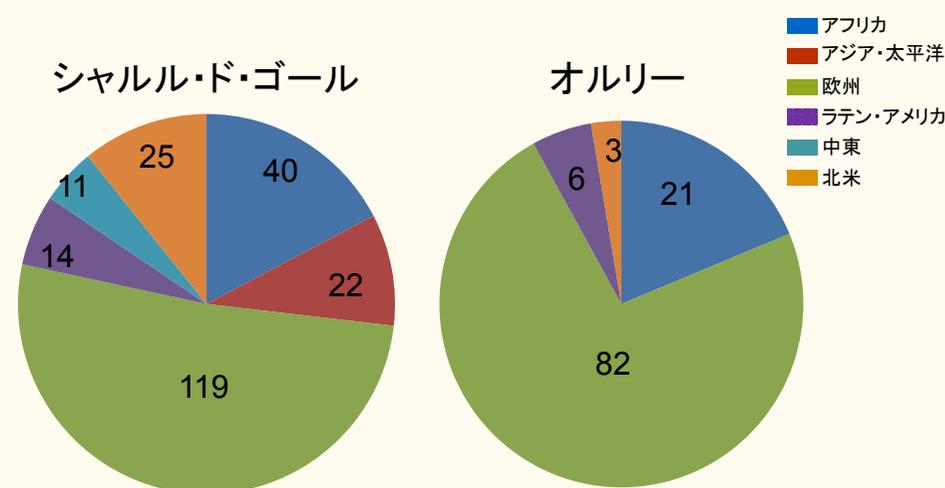
パリから北西80キロの地点にある空港で、ライアンエアーがパリのベースとして使っている等LCC空港として機能。2012年の乗降客数は約390万人

年間旅客数(万人)



出典: ACI2011

就航地分布(地点数)



出典: Flightglobal (2013年8月時点)

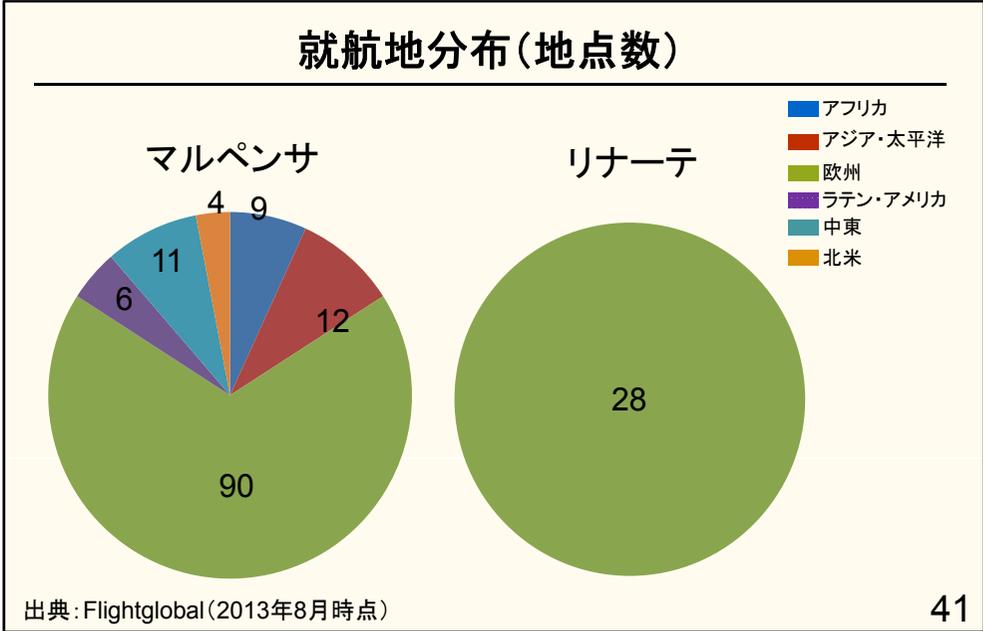
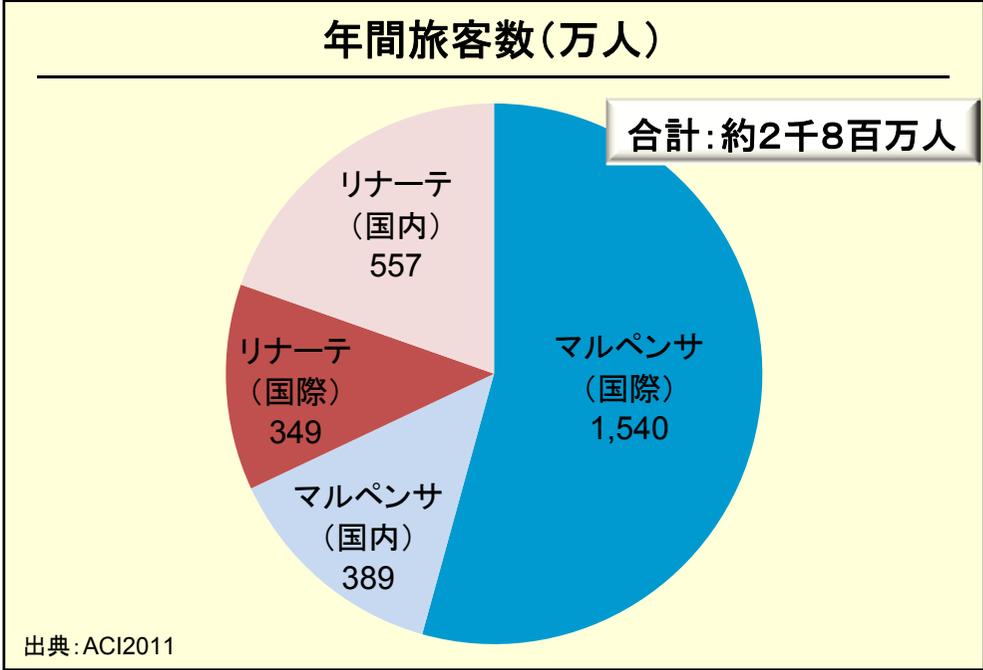
(参考)1都市複数空港における機能分担(ミラノ)

マルペンサ

- 2空港の旅客数の約7割
- 国際線旅客が約8割
- 就航先は欧州が約7割を占める

リナーテ

- 2空港の旅客数の約3割
- 国内線旅客が6割強
- 運航が認められる路線はEU域内に限定
 - ミラノ複数空港の前年の旅客数に基づき、1日の往復運航可能便数が決められる等のルールあり
- チャーター機及び非EU国籍航空会社の乗り入れを禁止



(参考)成田空港周辺における騒音等環境対策

○ 内陸空港の特殊性から、成田空港周辺では、成田空港会社による騒防法・騒特法に基づく対策のほか、周辺自治体による谷間対策、地域共生財団※による隣接区域対策がきめ細かく実施されている。

●騒防法に基づく騒音対策

成田空港会社

- ①概ねLden57dB以上の区域の共同利用施設等の防音工事、空調機機能回復工事への助成
- ②第1種区域(Lden62dB)住宅防音工事、空調機機能回復工事等への助成
- ③第2種区域(Lden73dB)移転補償、土地の買入れ
- ④第3種区域(Lden76dB)移転補償、土地の買入れ、緩衝緑地帯の整備

●騒特法に基づく騒音対策

成田空港会社

- ①障害防止特別地区(Lden66dB)の移転補償、土地の買入れ
- ②障害防止地区(Lden62dB)の建築物への自己防音構造義務付け

●その他の騒音対策

成田空港会社

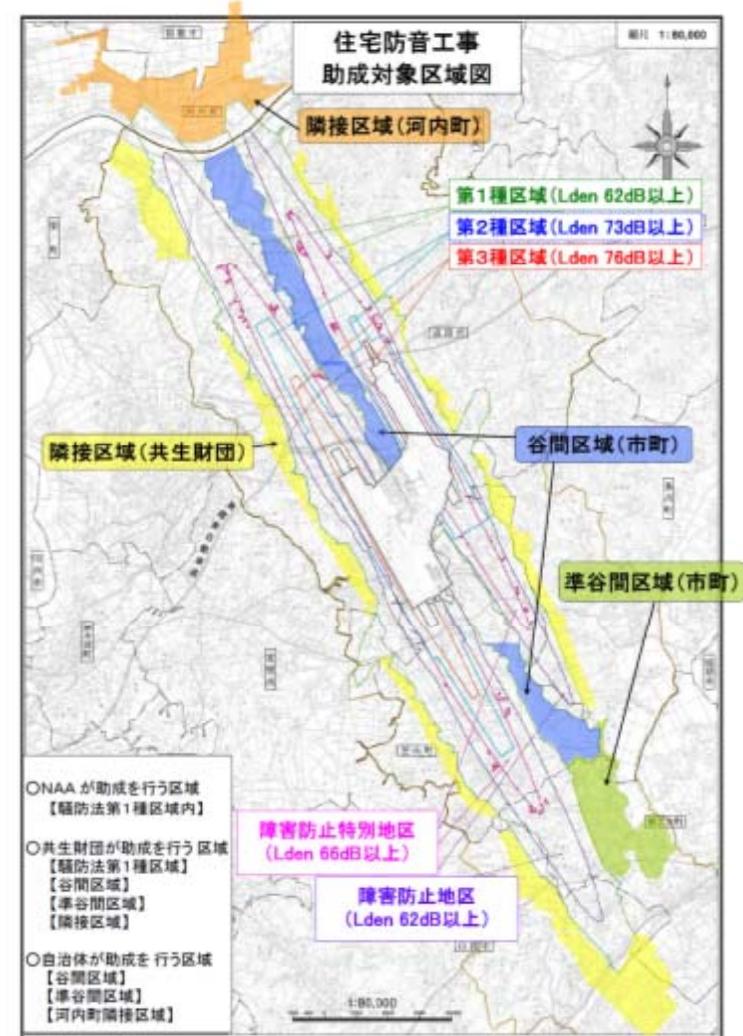
- ①騒音測定
- ②周辺対策交付金の交付

周辺自治体

- ①谷間、準谷間区域の住宅防音工事、空調機機能回復工事等への補助

地域共生財団

- ①第1種区域、谷間・準谷間区域内防音住宅の拡充工事への助成
- ②隣接区域の住宅防音工事、空調機機能回復工事等への助成



※地域共生財団

正式名称：公益財団法人成田空港周辺地域共生財団
 空港周辺の1市7町(現3市3町)、千葉県および成田空港会社により設立された公益財団法人