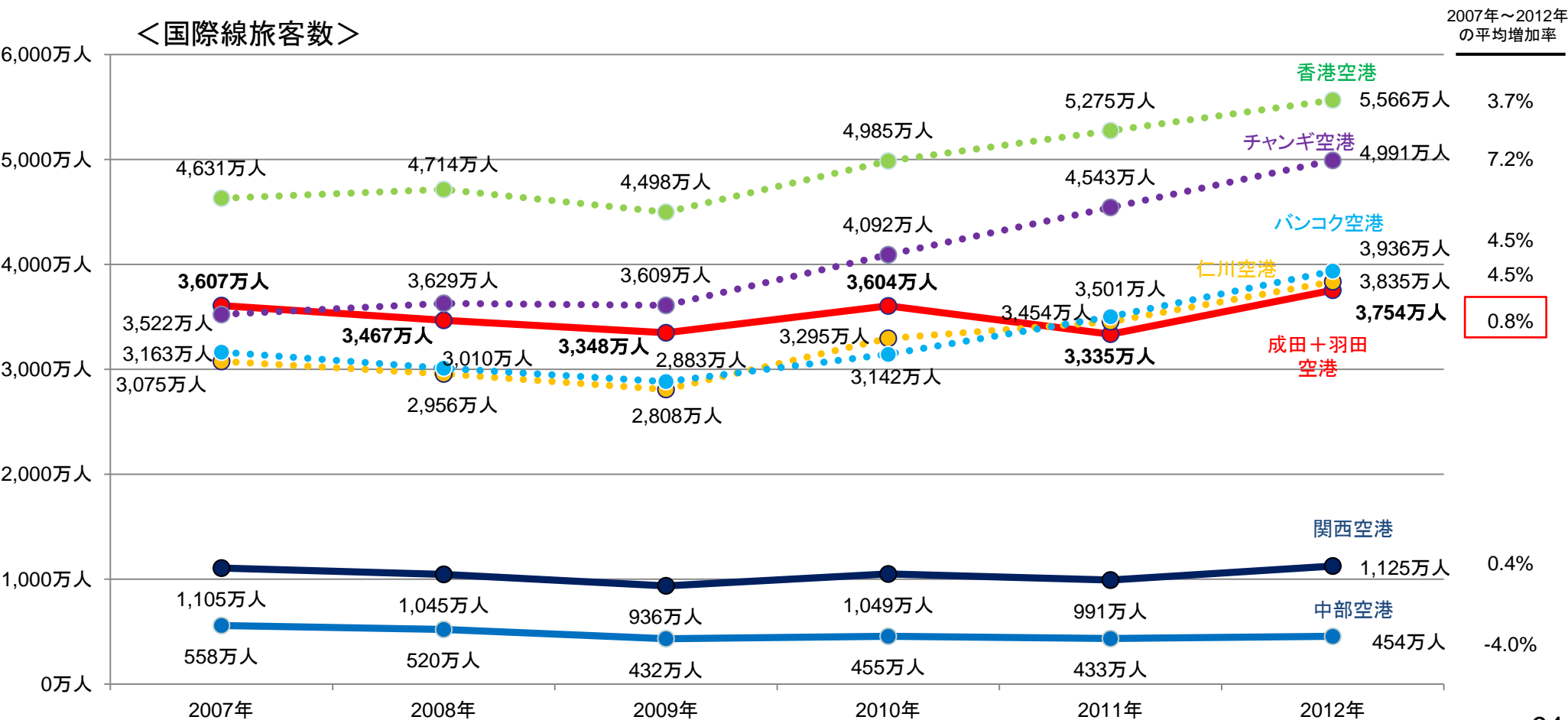


3. 充実した航空ネットワークの構築と需要の開拓

3. 1. 1 国際航空を巡る環境の変化：近隣アジア諸国とのハブ空港競争の激化①

- アジアの主要空港（アジアの国際線旅客数TOP5の空港）との激しい競争の中、首都圏空港は国際線旅客数において、2011年（東日本大震災発災年）に仁川及びバンコクに逆転され、アジアの主要空港の中で最下位に転落。
- アジアの主要空港が過去5年間で年平均4～7%の増加率で旅客数が増加する中、首都圏空港の増加率は1%弱にとどまっている。



※：ACI Worldwide Traffic Reportを基に作成。

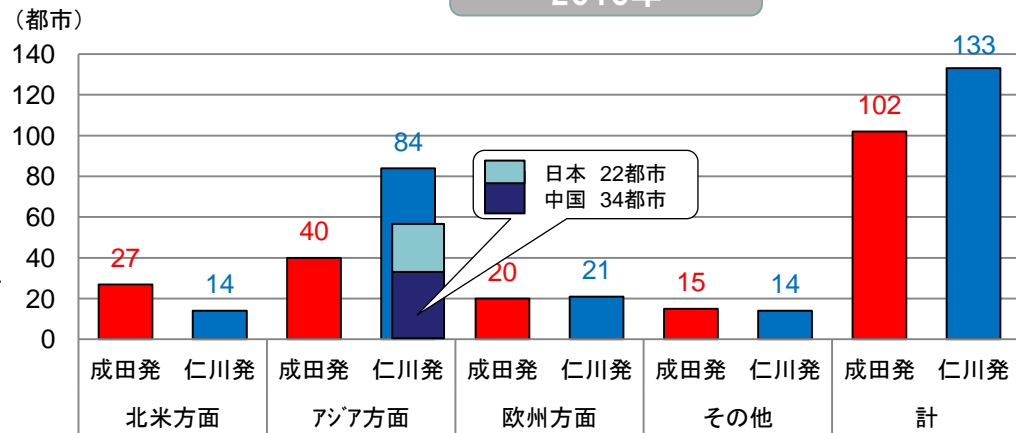
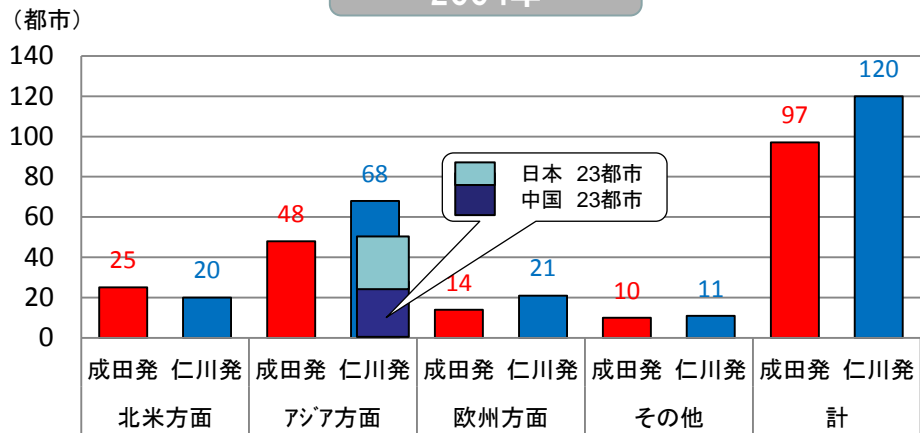
3.1.1 成田空港と仁川空港の比較分析(総旅客数)

○ 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

2004年

2013年

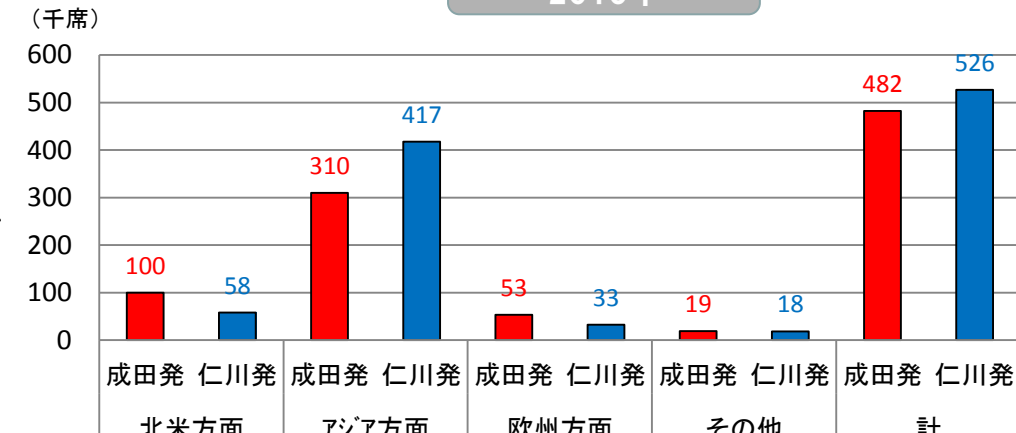
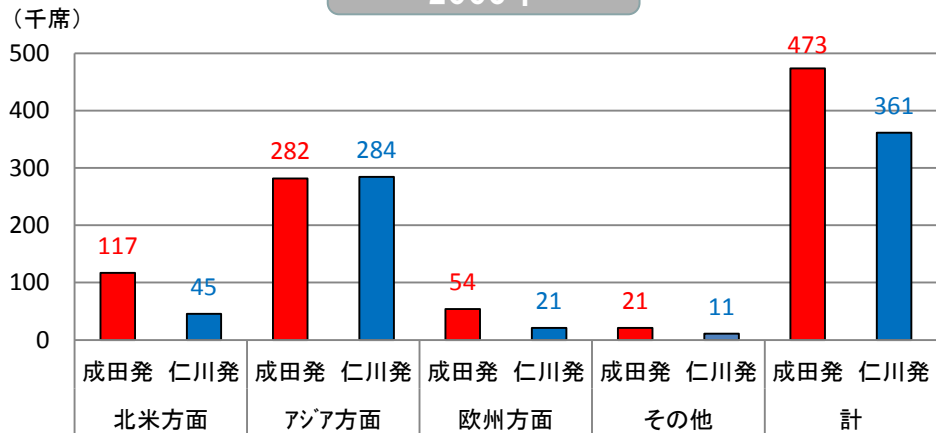


出典: 成田空港株式会社、Flightglobal

1週間あたり提供座席数

2005年

2013年



出典: Flightglobal、いずれも7月時点

3.1.1 世界主要都市の国際航空ネットワークと自国エアラインの就航状況

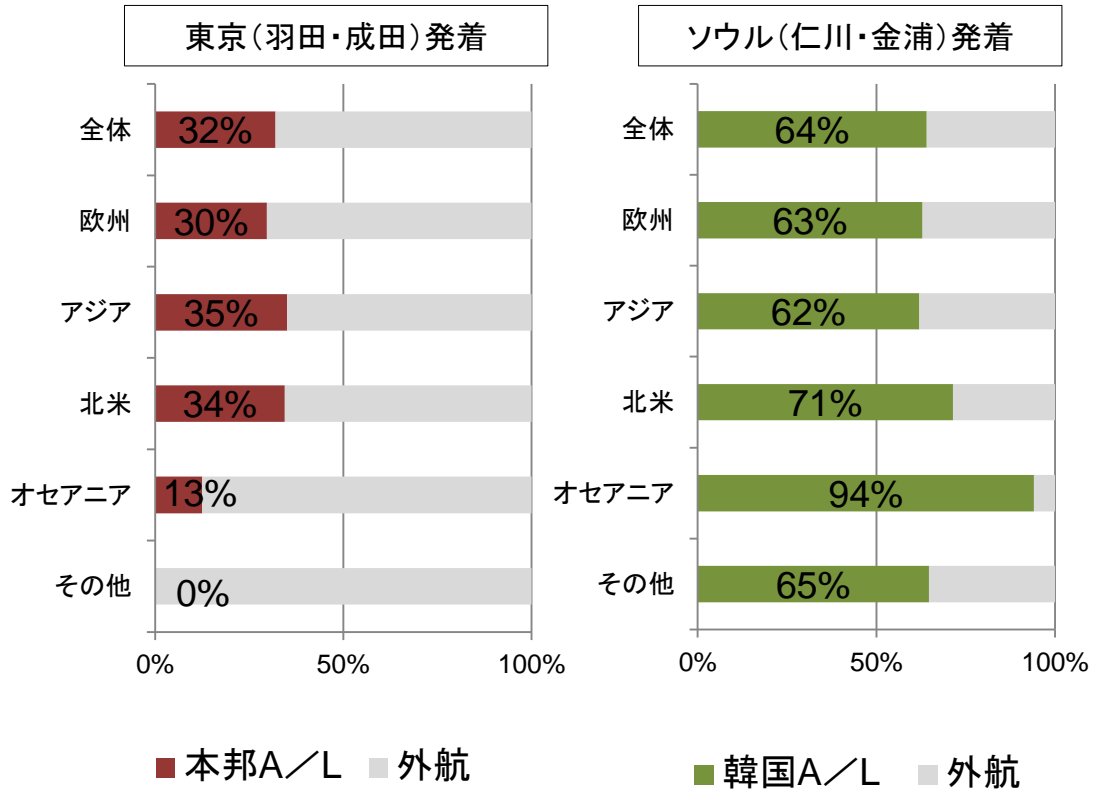
- 東京は、国際競争力の高いとされる他の主要都市と比べ、国際線就航都市の総数が少ないだけでなく、自国航空会社の就航都市数の比率も小さい。ただし、戦後、本邦社が未成熟であり外国社が席卷していた時代に就航都市や便数の面で劣位にあり、その後も、競争力を徐々に得つつも、首都圏空港の容量の制約などを背景として、シェアを取り返せていないことが考えられる。
- 本邦発着便における本邦社の便数シェアは3割程度となっている。

世界主要各都市における国際線就航都市数及び自国エアラインの就航都市数

主要都市(※)	就航都市数 (うち、自国航空会社の就航都市数)	自国エアラインの就航比率
東京(4)	85 (42)	49%
ロンドン(1)	303 (183)	60%
パリ(3)	257 (149)	58%
シンガポール(5)	138 (105)	76%
ソウル(6)	138 (127)	95%

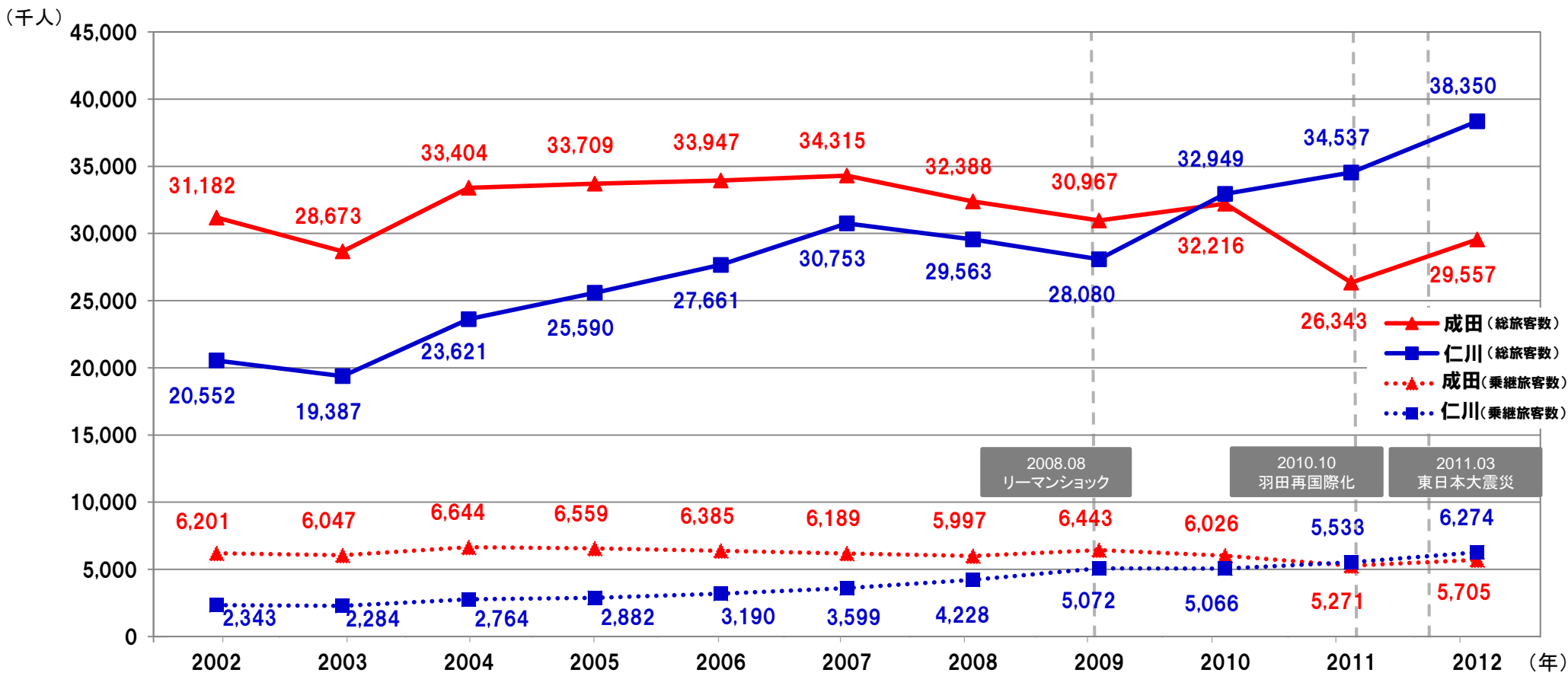
※括弧内の数字は、世界の都市総合ランキング(森記念財団: 2013)による総合順位

東京(羽田・成田)とソウル(仁川・金浦)における自国エアラインの便数シェア(国際線)



3.1.1 国際航空を巡る環境の変化：近隣アジア諸国とのハブ空港競争の激化②

- 過去10年間で、仁川空港の総旅客数は約2倍、乗り継ぎ旅客数は約3倍に増加。
- 一方、成田空港の総旅客数、乗り継ぎ旅客数は減少傾向。いずれも仁川に抜かれている。



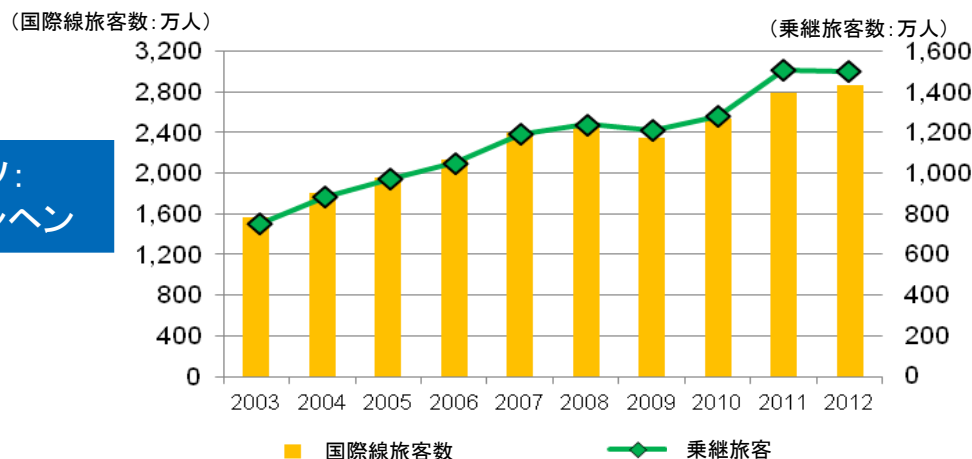
出典：成田空港HP、仁川空港HP

※総旅客数：国際線のみ 乗継旅客数：国際・国際乗り継ぎのみ

3.1.2 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

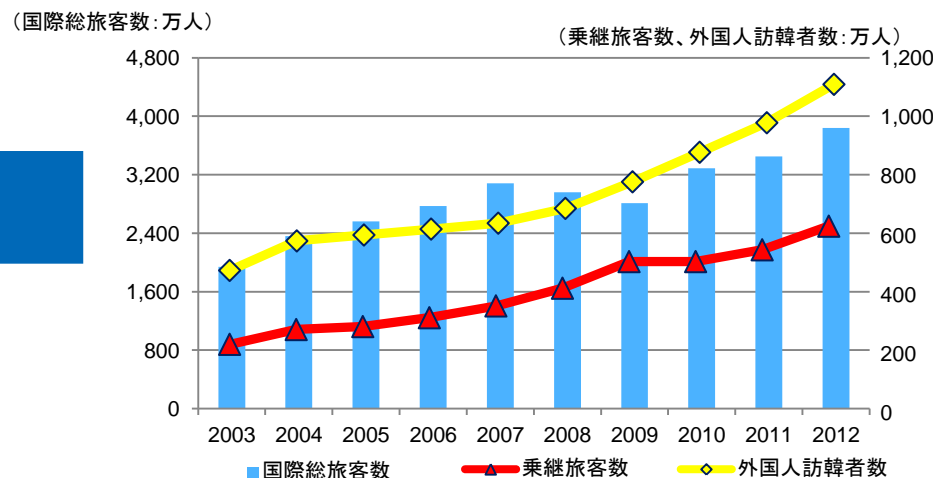


出典: Munich Annual Traffic Report 2012

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

乗継旅客数の増加による国際線旅客数の増加効果: 1.9倍 (2003年基準)

韓国:
仁川



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

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

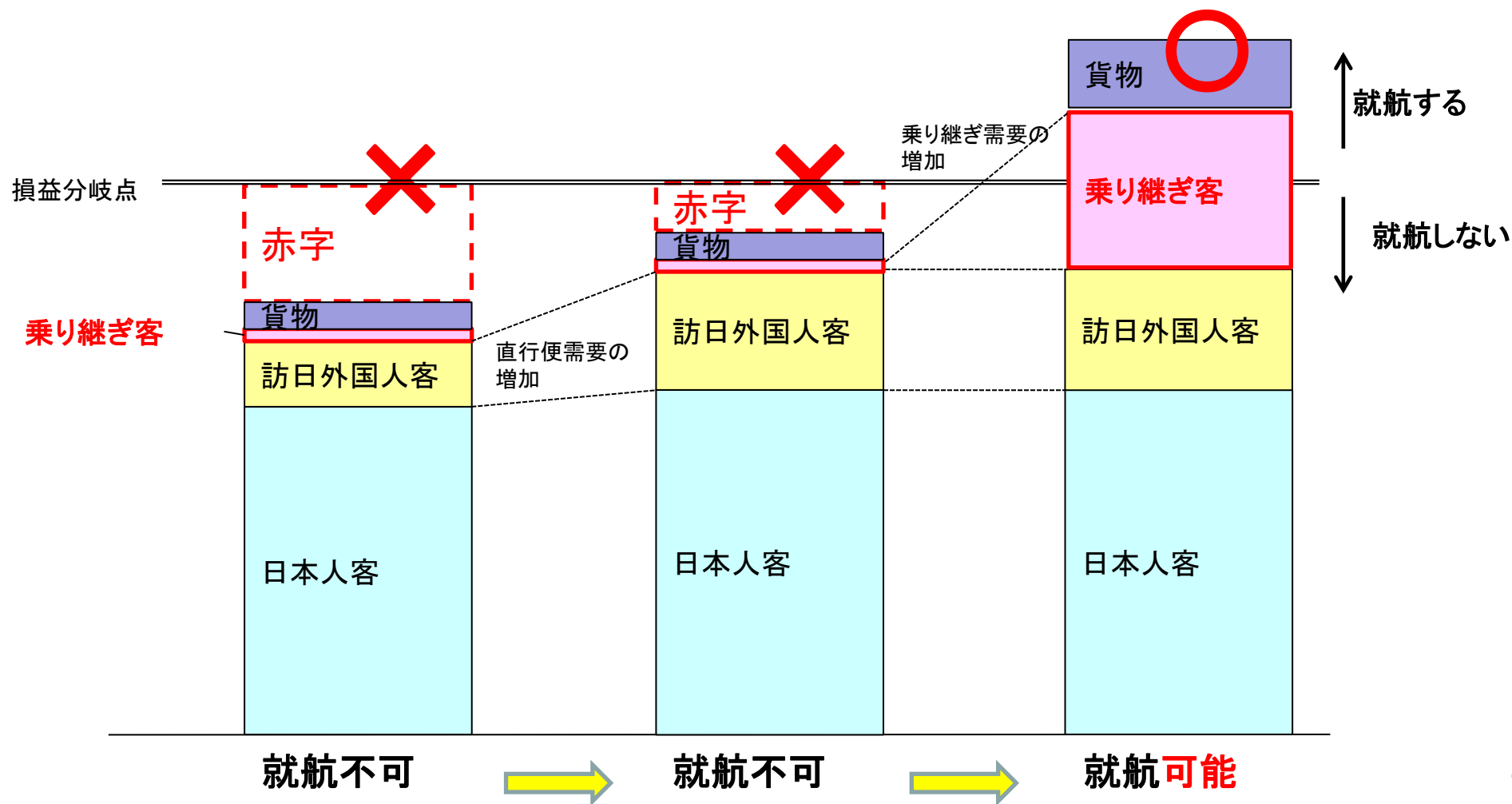
乗継旅客数の増加による国際総旅客数の増加効果: 2.0倍 (2003年基準)

外国人訪韓者数の増加による乗継旅客数の増加効果: 2.7倍 (2003年基準)

外国人訪韓者数の増加による国際総旅客数の増加効果: 2.3倍 (2003年基準)

3. 1. 2 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と。



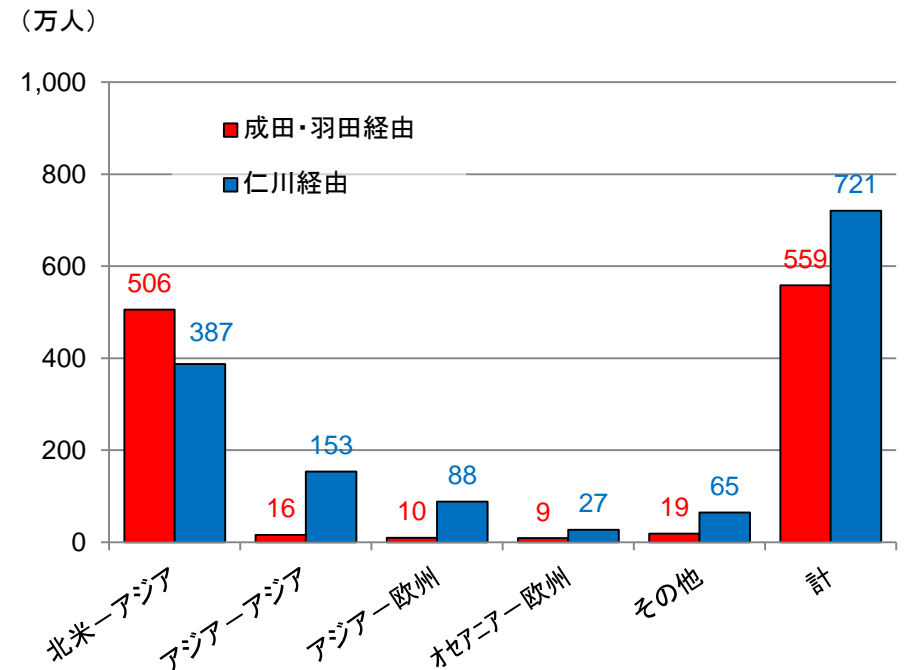
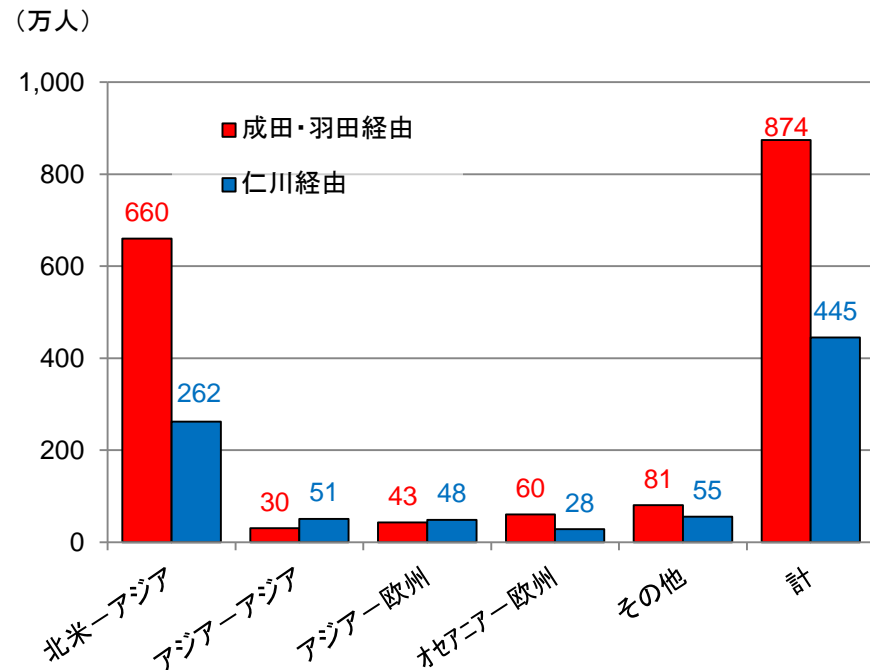
3. 1. 2 成田空港と仁川空港の比較分析(国際・国際乗り継ぎ①)

○ 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

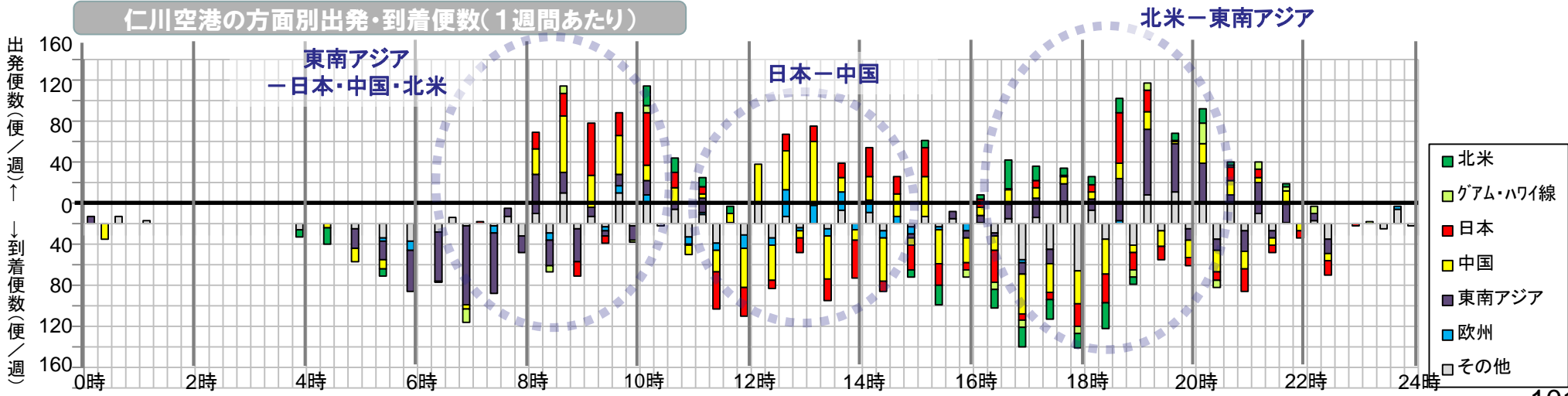
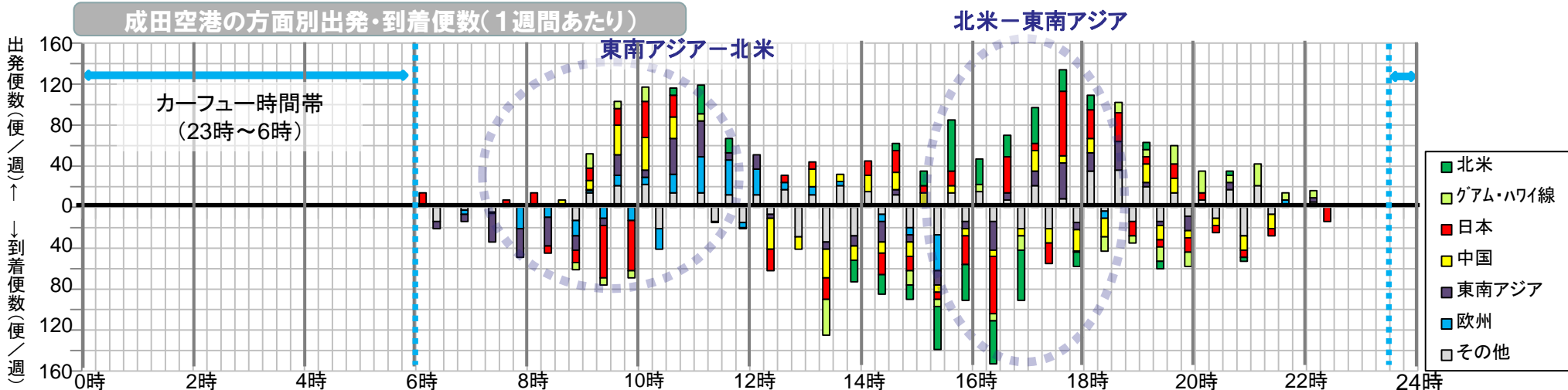
2004年

2012年



3. 1. 2 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。



3. 1. 3 東日本大震災後の航空会社(本邦・外航別)欠航状況 国土交通省

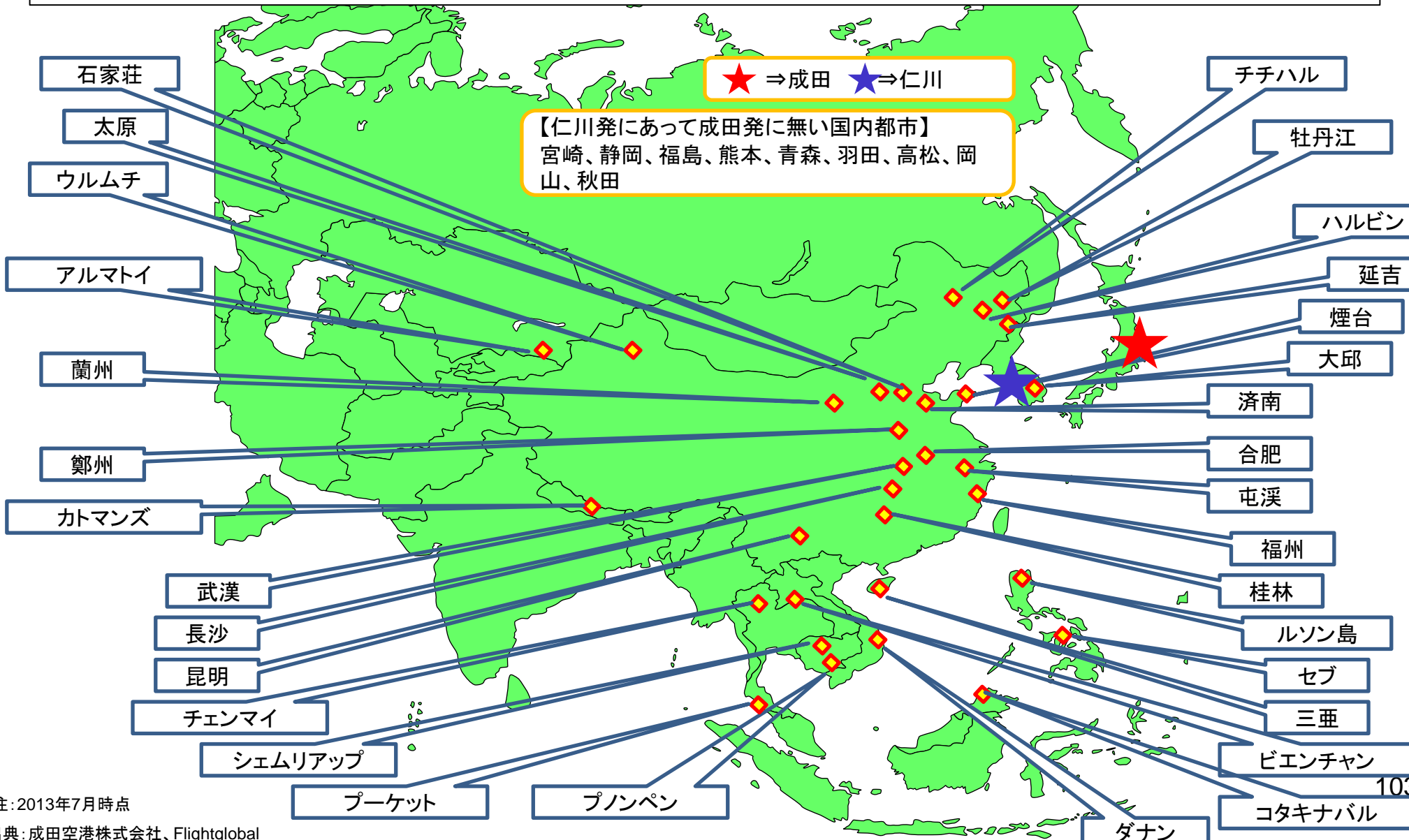
		震災直後週（平成23年3月14日～20日）			欠航ピーク週（平成23年4月18日～24日）		
		計画便数（週） ('10冬期当初事業計画)	欠航便数（週）	割合	計画便数（週） ('11夏期当初事業計画)	欠航便数（週）	割合
成田	本邦社	468	0	0.0%	487	56	11.5%
	外航社	878	51	5.8%	889	133	15.0%
羽田	本邦社	175	0	0.0%	175	7	4.0%
	外航社	195	17	8.7%	186	60	32.3%
関西、中部 及び 地方空港	本邦社	147	0	0.0%	147	0	0.0%
	外航社	1,112	38	3.4%	1,159	143	12.3%
合計	本邦社	790	0	0.0%	809	63	7.8%
	外航社	2,185	106	4.9%	2,234	336	15.0%

※対象は国際旅客定期便

※「欠航ピーク週」は、震災後4ヶ月間における欠航便数の最多週

3. 1. 3 成田空港と仁川空港の比較分析(就航先の比較)

○ 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。



注：2013年7月時点
出典：成田空港株式会社、Flightglobal

3. 1. 3 首都圏空港における本邦社・外航社の路線開設状況

○ 本邦社のみが運航する路線がごく限られている。また、本邦FSCが2社以上運航している路線もあるものの、大半の路線では本邦社が就航せず外航社のみにより運航されている。

首都圏空港発着 外航旅客路線の分類		本邦FSC就航路線		本邦LCC 就航路線
		羽田発	成田発	
外航社 運航なし	本邦FSC2社運航	—	—	—
	本邦FSC1社運航	サンフランシスコ 、 パリ 、 フランクフルト	ボストン 、 サンディエゴ 、 サンノゼ 、 ムンバイ 、 ヤンゴン 、 青島 、 厦門 、 杭州 、 成都	—
	本邦LCCのみ運航	—	—	—
外航本邦 双方運航	本邦FSC2社運航 (外航2社以上)	台北(松山) 、 香港 、 上海(虹橋) 、 金浦	ニューヨーク 、 シカゴ 、 ロサンゼルス 、 ホノルル 、 ロンドン 、 シンガポール 、 上海(浦東) 、 大連	成田 = 台北(VNL)
	本邦FSC2社運航 (外航1社のみ)	ホノルル 、 バンコク 、 シンガポール 、 北京	パリ 、 フランクフルト 、 マニラ 、 ジャカルタ 、 デリー 、 バンコク 、 ホーチミンシティ 、 香港 、 北京 、 広州 、 釜山	—
	本邦FSC1社運航 (外航2社以上)	—	サンフランシスコ 、 シアトル 、 グアム	関西 = 台北(APJ) 関西 = 香港(APJ) 成田 = 仁川(VNL)
	本邦FSC1社運航 (外航1社のみ)	ロサンゼルス	バンクーバー 、 ワシントン 、 モスクワ 、 ヘルシンキ 、 ミュンヘン 、 ハノイ 、 クアラルンプール 、 高雄 、 瀋陽 、 シドニー	—
本邦社 運航なし		クアラルンプール 、 ドバイ 、 デンパサール 、 ロンドン 、 仁川 、 シアトル	ドバイ 、 アブダビ 、 デンパサール 、 タシケント 、 コタキナバル 、 ウランバートル 、 イスラマバード 、 セブ 、 ドーハ 、 イスタンブール 、 コロンボ 、 ローマ 、 ミラノ 、 アムステルダム 、 チューリッヒ 、 ウィーン 、 ヌーメア 、 コペンハーゲン 、 パペーテ 、 ケアンズ 、 ゴールドコースト 、 ダーウィン 、 オークランド 、 ポートモレスビー 、 済州 、 トロント 、 カルガリー 、 メキシコシティ 、 長春 、 南京 、 ダラス 、 ポートランド 、 デトロイト 、 サイパン 、 アトランタ 、 ミネアポリス 、 デンバー 、 ヒューストン 、 ニューアーク 、 マカオ 、 ウラジオストク 、 ハバロフスク	関西 = 仁川(APJ) 関西 = 釜山(APJ) 関空 = 高雄 (APJのみ就航) 那覇 = 台北(APJ)

注1: 太字は、コードシェアしていない路線

注2: 下線は加盟アライアンスではない航空会社とコードシェアしている路線

注3: 本邦1社運航欄のうち、赤字はJAL、青字はANAが運航

3. 1. 3 仁川空港における韓国社・外航社の路線開設状況

- 仁川空港では、韓国社のみが就航している路線の割合が高い
- また、外航社のみが就航している路線は少ない。

仁川空港発着 外航旅客路線の分類		韓国社就航路線
		仁川発
外航社 運航なし	韓国社 2社以上運航	福岡、 <u>グアム</u> 、 <u>コロール</u> 、 <u>コタキナバル</u> 、 <u>ルソン島</u> 、中部、 <u>ニューヨーク</u> 、 <u>那覇</u> 、 <u>プノンペン</u> 、 <u>札幌</u> 、 <u>シアトル</u> 、 <u>静岡</u> 、 <u>シドニー</u> 、 <u>ヤンゴン</u>
	韓国社1社運航	秋田、 <u>青森</u> 、 <u>旭川</u> 、 <u>アトランタ</u> 、 <u>オークランド</u> 、 <u>ブリスベン</u> 、 <u>チェンマイ</u> 、 <u>重慶</u> 、 <u>コロンボ</u> 、 <u>広島</u> 、 <u>黄山</u> 、 <u>ジェットダ</u> 、 <u>ジョホールバル</u> 、 <u>鹿児島</u> 、 <u>カトマンズ</u> 、 <u>ハバロフスク</u> 、 <u>小松</u> 、 <u>熊本</u> 、 <u>ラスベガス</u> 、 <u>マドリード</u> 、 <u>マレ</u> 、 <u>松山</u> 、 <u>ミラノ</u> 、 <u>宮崎</u> 、 <u>ナンディ</u> 、 <u>長崎</u> 、 <u>ナイロビ</u> 、 <u>新潟</u> 、 <u>大分</u> 、 <u>岡山</u> 、 <u>リヤド</u> 、 <u>ローマ</u> 、 <u>佐賀</u> 、 <u>サンクトペテルブルグ</u> 、 <u>サイパン</u> 、 <u>サンパウロ</u> 、 <u>仙台</u> 、 <u>南紀白浜</u> 、 <u>高松</u> 、 <u>テルアビブ</u> 、 <u>トロント</u> 、 <u>富山</u> 、 <u>ウィーン</u> 、 <u>宇部</u> 、 <u>ウラジオストク</u> 、 <u>ワシントン</u> 、 <u>米子</u> 、 <u>チューリッヒ</u>
外航韓国 双方運航	韓国社 2社以上運航 (外航2社以上)	バンコク、北京、 <u>セブ</u> 、 <u>香港</u> 、 <u>マニラ</u> 、 <u>関空</u> 、 <u>プーケット</u> 、 <u>青島</u> 、 <u>サンフランシスコ</u> 、 <u>上海</u> 、 <u>シンガポール</u> 、 <u>台北</u> 、 <u>天津</u> 、 <u>東京</u> 、 <u>延吉</u>
	韓国社 2社以上運航 (外航1社のみ)	長沙、 <u>シカゴ</u> 、 <u>大連</u> 、 <u>ダナン</u> 、 <u>デンパサール</u> 、 <u>フランクフルト</u> 、 <u>広州</u> 、 <u>ハノイ</u> 、 <u>ホーチミン</u> 、 <u>ホノルル</u> 、 <u>イスタンブール</u> 、 <u>ジャカルタ</u> 、 <u>済南</u> 、 <u>ロンドン</u> 、 <u>ロサンゼルス</u> 、 <u>パリ</u> 、 <u>深セン</u> 、 <u>シェムリアップ</u> 、 <u>タシュケント</u> 、 <u>威海</u> 、 <u>西安</u> 、 <u>煙台</u>
	韓国社1社運航 (外航2社以上)	成都、 <u>高雄</u> 、 <u>クアラルンプール</u>
	韓国社1社運航 (外航1社のみ)	<u>アルマトイ</u> 、 <u>長春</u> 、 <u>ダラス</u> 、 <u>デリー</u> 、 <u>ドーハ</u> 、 <u>ドバイ</u> 、 <u>桂林</u> 、 <u>杭州</u> 、 <u>ハルビン</u> 、 <u>昆明</u> 、 <u>マカオ</u> 、 <u>モスクワ</u> 、 <u>牡丹江</u> 、 <u>ムンバイ</u> 、 <u>南京</u> 、 <u>プラハ</u> 、 <u>瀋陽</u> 、 <u>バンクーバー</u> 、 <u>ウランバートル</u> 、 <u>ビエンチャン</u> 、 <u>武漢</u> 、 <u>アモイ</u> 、 <u>塩城</u> 、 <u>鄭州</u> 、 <u>ユズノサハリンスク</u>
韓国社 運航なし	<u>アブダビ</u> 、 <u>アジスアベバ</u> 、 <u>ボストン</u> 、 <u>デトロイト</u> 、 <u>ドーハ</u> 、 <u>合肥</u> 、 <u>ヘルシンキ</u> 、 <u>カリボ</u> 、 <u>ミュンヘン</u> 、 <u>ヌーメア</u> 、 <u>三亜</u>	

注1: 太字は、コードシェアしていない路線

注2: 下線は加盟アライアンスではない航空会社とコードシェアしている路線

3.2.1 航空企業間のアライアンスの動向

- 航空業界では、世界的なアライアンスが進展し、競争法の適用除外の付与により、同一のアライアンス内の航空会社間では、コードシェア便の運航などの提携が進む。
- 一方、アライアンス非加盟の航空会社もなお一定の比率を占めており、同時に、アライアンス外の航空会社とコードシェアを結ぶ事例も増加。

スターアライアンス



ワンワールド



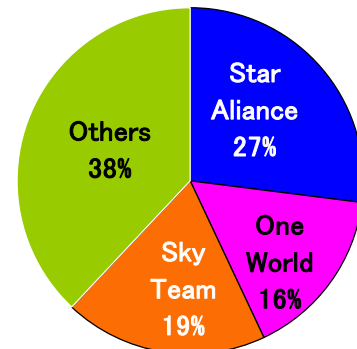
スカイチーム



アライアンス非加盟

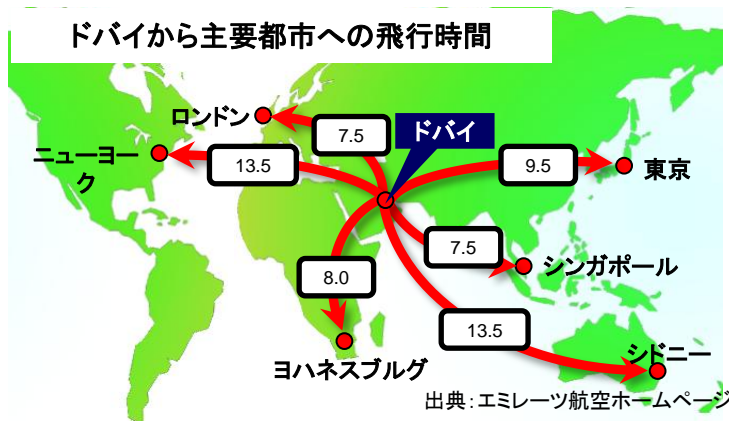
- フィリピン航空
 - エミレーツ航空 (UAE)
 - エティハド航空 (UAE)
 - ヴァージンアトランティック航空 (英国)
- 【国際航空運送協会 (IATA) 非加盟】
- サウスウエスト航空 (米国)
 - ライアンエア (アイルランド)
 - イージージェット (英国)
 - エアアジア (マレーシア)

全輸送量に占める
各アライアンスのシェア
(IATA加盟社のみ・
国際線人キロベース)



3. 2. 1 中東系航空会社の躍進

- 中東の4大航空会社(エミレーツ航空、エティハド航空、カタール航空、トルコ航空)の国際航空市場における存在感が増してきている。
- 自国の空港を大陸間移動の拠点とすべく、路線ネットワークを拡充し、乗り継ぎ需要を積極的に取り込み。
- 今後、エアバス380、ボーイング777といった大型機材を更に導入予定。→ アジア・北米も視野に。



ドバイ国際空港の様子



出典: ドバイ国際空港ホームページ

航空会社	拠点	創業	就航都市数 ¹	保有機材数 ¹	大型機材 ^{1,2} 発注状況	その他
エミレーツ航空	ドバイ/ UAE	1985年	136都市	202機	280機	<ul style="list-style-type: none"> 世界12航空会社とコードシェア カンタス航空(豪)と戦略的な事業提携を開始(2013年3月から)
エティハド航空	アブダビ/ UAE	2003年	93都市	72機	40機	<ul style="list-style-type: none"> 世界35航空会社とコードシェア エアベルリン(独)、ヴァージン・オーストラリア航空(豪)、ジェットエアウェイズ(印)等に出資 スカイチームに加盟するエールフランスKLMと業務提携
カタール航空	ドーハ/ カタール	1994年	128都市	127機	117機	<ul style="list-style-type: none"> 世界13航空会社とコードシェア 2013年10月、ワンワールドアライアンスに加盟
トルコ航空	イスタンブール/ トルコ	1933年	217都市	202機	27機	<ul style="list-style-type: none"> 世界7航空会社とコードシェア 2008年にスターアライアンスメンバーに加盟

注: 1. 2013年8月時点 2. エアバス380、エアバス350、ボーイング777-300ER

出典: 各社ホームページ、日本航空機開発協会等

3. 2. 1 オープンスカイ交渉の進捗について

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。

オープンスカイ推進の背景

■ 海外の需要の取り込み

アジアなど、海外の旺盛な経済成長を取り込むことで、我が国の持続的な経済発展に繋げていくことが必要。

■ 世界的な航空自由化への対応

本邦航空企業が、世界的な航空自由化に伴うアライアンス間競争の進展、コードシェアの多様化といった競争環境の変化に対応し、世界の航空企業に伍して競争を行うために、自由な経営判断による柔軟な運航を可能とする枠組みを作ることが必要。

オープンスカイ交渉の進捗状況

■ 経済財政運営の基本方針2007（平成19年6月19日閣議決定）

平成19年当時、空港容量が逼迫していた首都圏空港を除きオープンスカイを推進。

▶ 首都圏空港を除く空港において、二国間輸送を自由化。

■ 首都圏空港の容量拡大

成田30万回化（平成22年10月地元合意済み）、羽田国際化（平成22年10月国際定期便就航）

により、首都圏空港の国際線発着容量が急速に拡大。

■ 首都圏空港を含めたオープンスカイの推進

平成22年10月以降、首都圏空港の容量拡大を踏まえ、

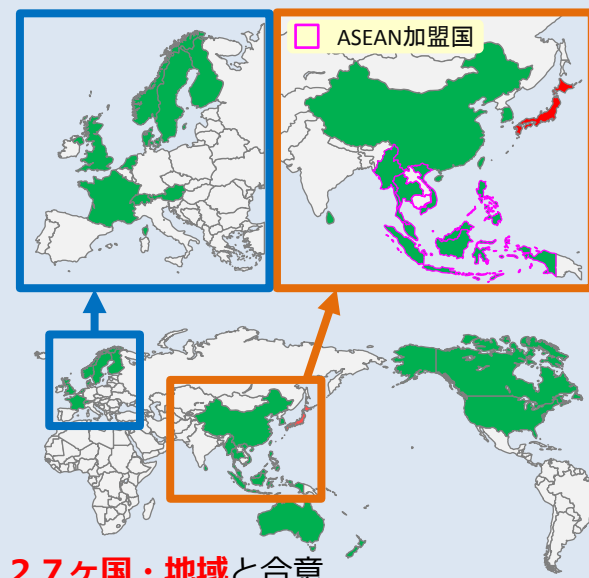
首都圏空港を含めたオープンスカイを推進。

▶ 成田空港について、二国間輸送を自由化。

▶ 首都圏空港を除く空港において、二国間輸送を自由化に加え、

相手国で旅客・貨物を積み込み、第三国へ輸送（以遠輸送）を自由化。

オープンスカイ合意国（平成26年2月時点）



27ヶ国・地域と合意
日本発着総旅客数における割合 94%

3. 2. 1 オープンスカイに関する今後の取り組みについて

- 観光・対日ビジネス投資の促進に向け、二国間の流動を増やすことが重要
- このため、将来を見据えた航空枠組みを設定する観点からオープンスカイ合意を増やすことが必要
- 世界で最も自由化が進んでいる米国と比べても、将来を見据えた協定を拡大する余地は大きいと考えられる

オープンスカイの世界的な傾向

- **世界145カ国**(全世界の73%) がオープンスカイに合意。(ICAO資料/2012年時点)
- 二国間に加え、多国間での合意等、**形式が多様化**している。

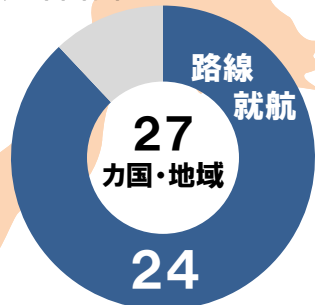
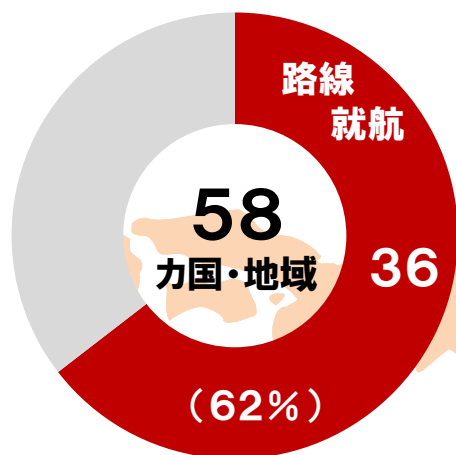
【例】日本と米国の比較

航空協定



オープンスカイ

日本発着需要の多い
協定締結国の**47%**と合意



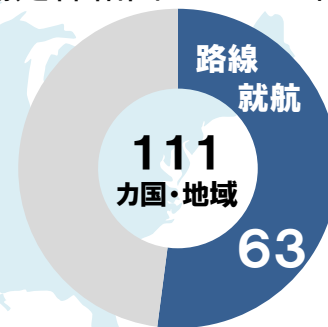
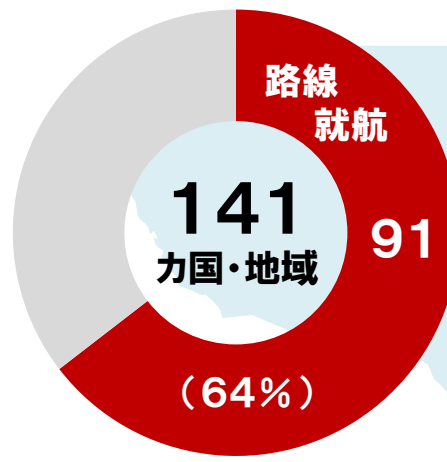
日本発着総旅客に
占める割合: **94%**

航空協定



オープンスカイ

多国間等、様々な形式で
協定締結国の**79%**と合意



米国発着総旅客に
占める割合: **70%**

3. 2. 1 ASEANとの地域的な航空協定について

ASEANとの地域的な航空協定締結のメリット

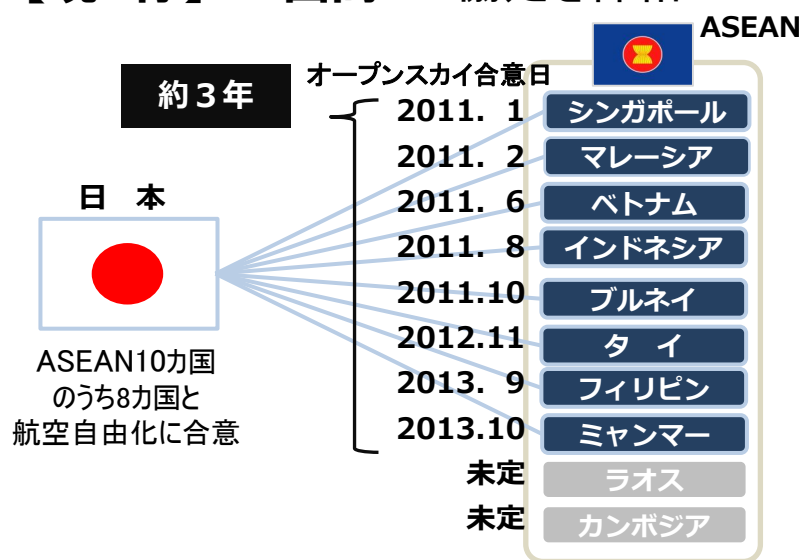
- ASEAN単一航空市場実現に併せ、ASEAN域内で同一水準の自由化を達成。
 - 2010年に中国・ASEAN間で協定締結、韓国・インドとも協議中。
- 新たな課題への対応に際し、ASEAN単位で対応が可能となることから、対応がより迅速化。

ASEAN諸国との航空自由化について二国間で協議をしてきたところ、最初のシンガポールから8カ国目のミャンマーまで約3年を要した。協定締結により下記のような課題に対して迅速な対応が可能となる。

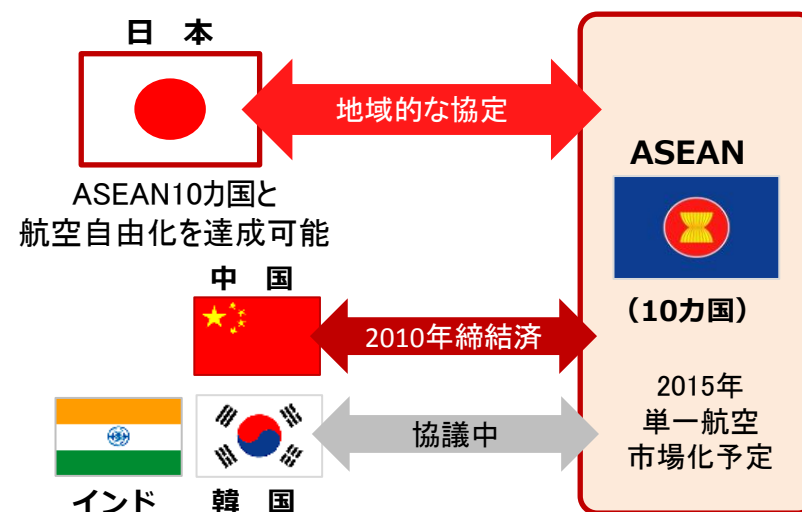
安全・保安条項：現在は当局間取り決めで手当てしているが、協定上に位置付けることにより法的拘束力を持たせることが可能となる。

国籍条項：ASEAN市場統合後、ASEAN各国の航空企業は加盟国のいずれの国からも就航が可能となる。
- 我が国として初の地域的な航空協定の締結により、ASEAN市場を重視していることを内外に強く訴えることができる。

【現行】二国間にて協定を締結



【今後】地域的な協定を締結



3.2.1 空の自由及び羽田・成田等の国際航空枠組みについて 国土交通省

- 第1～第7の自由については、シカゴ条約に基づき、二国間によって協議することとなっている。
- 第8～第9の自由については、シカゴ条約に基づき、二国間による排他的な特権を認めてない。

空の自由	概要	 自国キャリア	羽田	日本のオープンスカイ		【参考】 米国-EU
				成田	羽・成以外	
第1 の自由	上空通過		○	○	○	○
第2 の自由	技術着陸 (給油等の為の着陸)		○	○	○	○
第3 の自由	二国間輸送		○	○	○	○
第4 の自由	二国間輸送		○	○	○	○
第5 の自由	二国間輸送 + 第三国輸送		×	×	○	○
第6 の自由	二国間輸送 + 第三国輸送		× ^(*)	× ^(*)	× ^(*)	○
第7 の自由	第三国輸送		×	×	×	 (貨物のみ)
第8 の自由	二国間輸送 + カボタージュ		×	×	×	×
第9 の自由	カボタージュ		×	×	×	×

(*) 現行では、我が国は二国間協議において、第6の自由を明示的に認めていないが、実態としては、自国＝相手国間と自国＝第三国間の第3・第4の自由を組み合わせることにより、第6の自由と同様の運航が行われている。

3.2.2 韓国航空会社の国際航空ネットワークの特徴

週7便未満で就航している都市が比較的多い

- ✓ 路線収入と比べ、就航都市に必要な拠点の維持に費用を要する。
- ✓ 一方で、少ない機材で就航都市をカバーできる利点もある。

韓国航空会社が週7便未満で就航する都市
(自社機材運航便かつ仁川発着便に限る) ※日本路線を除く。

大韓航空

就航都市	便数/週	就航都市	便数/週
広州	4	アムステルダム	3
済南	4	イスタンブール	4
昆明	3	マドリッド	3
牡丹江	3	ミラノ・ローマ	3
深圳	4	プラハ	4
黄山	2	ウィーン・チューリッヒ	3
武漢	3	イルクーツク	1
廈門	5	モスクワ	5
延吉	5	サンクトペテルブルク	2
鄭州	4	タシケント	3
カトマンズ	2	ウランバートル	6
コタキナバル	4	ドバイ	5
ムンバイ	3	リヤド・ジッダ	3
コロンボ・マレ	3	ナイロビ	3
パラオ	2	テルアビブ	3
ラスベガス	3	ブリスベン	6
シアトル	5	ナンディ	3
サンパウロ	3		
トロント	4		

アジアナ航空

就航都市	便数/週
西安	5
成都	4
延吉	5
深圳	4
長沙	5
重慶	4
桂林	2
デンパサール	2
ヤンゴン	2
ダナン	4
ニューデリー	3
パラオ	4
タシケント	3
アルマトウイ	2
ハバロフスク	3
ウラジオストック	5
ユジノサハリンスク	3
パリ	4
イスタンブール	4

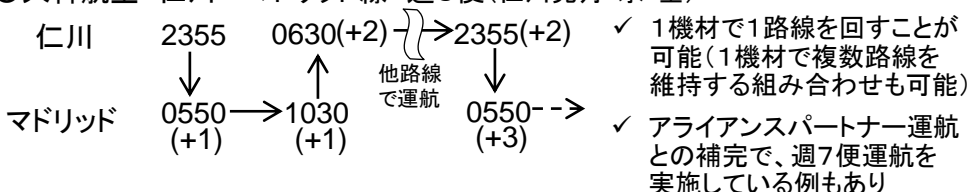
(出典) 各社2013冬ダイヤ時刻表から航空局作成

注: 期中の最大便数を記載。複数都市が記載されている欄は、三角運航等によるもの。

○大韓航空 仁川=パリ線 週7便(別に他社運航便あり)



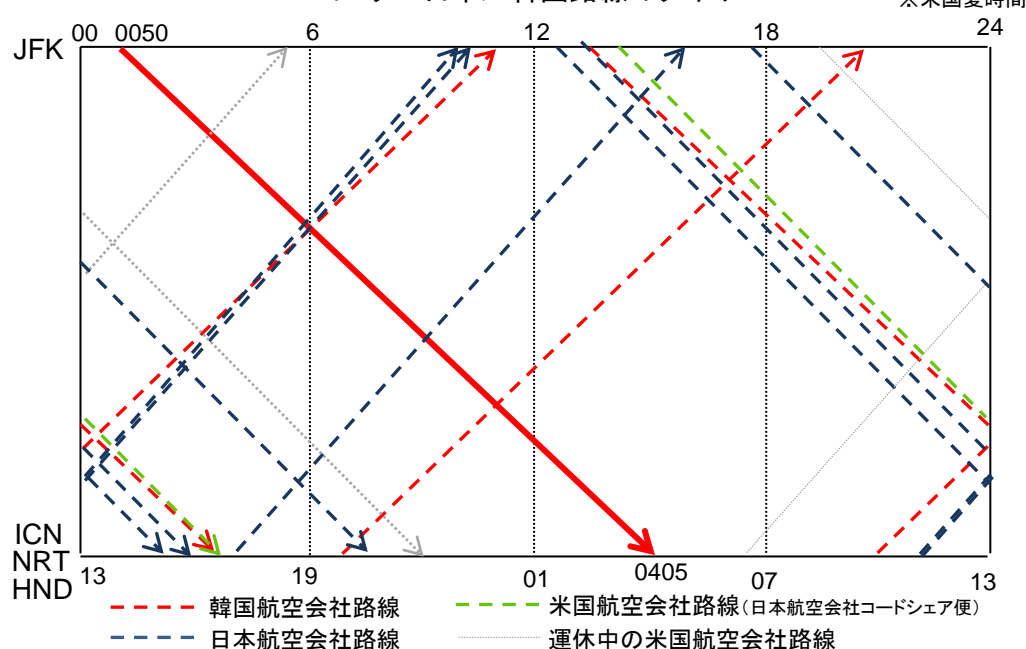
○大韓航空 仁川=マドリッド線 週3便(仁川発月・水・金)



空港をフル活用して利用ニーズを幅広く取込み

- ✓ 拠点空港の発着時間に制約がなく、機材の効率・効果的な活用が可能
- ✓ 日本の航空会社が取り損ねている航空需要も戦略的に取込み

ニューヨーク=日本/韓国路線のダイヤ



- ✓ ニューヨーク=日本路線の就航時間帯は似通っており、限られた需要で競合
- ✓ 韓国航空会社は早朝韓国着の便を運航し、午前中の日本・中国・東南アジア等への乗継便とのネットワークを構築

3.2.2 大手FSAのセカンドブランド展開事例

- 大手FSAはLCC等の設立/子会社化によるセカンドブランド展開によって規模拡大を図っている
- 傘下の子会社等は、親会社に対し路線棲み分け(新規就航や路線移管)/低価格の設定により差別化を図っている
- 親会社との間でコードシェアを行っている企業では、子会社のネットワークが、親会社のネットワークへの乗継を取込むための補完として用いられている。(例:シンガポール航空/シルクエア、アジアナ航空/エアプサン)

代表的なLCC等

FSAとの差別化/自社の取り組み

子会社の 新規路線開拓

- ・ シルクエア(シンガポール、'11設立)
ーシンガポール航空の完全子会社
- ・ ジンエアー(韓国、'07設立)
ー大韓航空の完全子会社

- ・ シンガポール航空が就航していない近距離路線(カンボジア、インドネシア等)に新規就航
- ・ 大韓航空が就航していないラオス(ビエンチャン)に新規就航

ASEAN域内路線(シルクエアが運航)における親子間のコードシェアにより、欧州・北米路線(シンガポール航空)との乗継需要を取り込み

子会社への 路線移管

- ・ ジャーマンウイングス(独、'97設立)
ールフトハンザの完全子会社('09年)
- ・ エアプサン(韓国、'07設立)
ーアジアナ航空の子会社

- ・ シュトゥットガルト発着の欧州域内路線をルフトハンザから移管
- ・ 今後もルフトハンザの近距離路線を移管予定
- ・ プサン発着の路線をアジアナ航空から移管
- ・ アジアナ航空と同一路線は存在していない

路線移管後のコードシェアは無し(ジャーマンウイングスは、欧州域内のpoint to point運航に特化)

日本路線における親子間のコードシェアにより、プサンをハブとした日本路線と中国路線の乗継需要を取り込み(地域別の棲み分けは無し)

子会社の 同一路線 価格差別化

- ・ スクート(シンガポール、'11設立)
ーシンガポール航空の完全子会社
- ・ ジンエアー(韓国、'07設立)
ー大韓航空の完全子会社

- ・ 親会社との同一路線でも最大5割程度低価格で座席を提供¹⁾

子会社の 海外現地 法人設立

- ・ ジェットスター(豪、'04設立)
ーカンタス航空の子会社

- ・ 日本、シンガポール、香港、ベトナムに現地法人を設立し、国内線/国際線を展開

1. ジンエアー、大韓航空のHPでの同一複数都市の価格比較による

3.2.2 大手航空会社のセカンドブランド展開(事例)

- 各国大手FSCにおいて、自社の子会社としてLCCをはじめとするセカンドブランドを立ち上げ、幅広いニーズを取り込んでいる事例が見られる。
- FSCのコスト構造で展開しにくい路線をカバーすることで、ネットワークの充実も図られるものと期待される。

ルフトハンザ=ジャーマンウイングスの事例

- 1997年にジャーマンウイングスが設立後、2009年にルフトハンザの完全子会社化。
- 2012年以降、ルフトハンザの欧州域内路線をジャーマンウイングスに順次移管し、ルフトハンザ本体は、フランクフルト・ミュンヘンを中心とする長距離路線に特化。

- ・空港ごとの機材の統一化を図り、運用の効率化
- ・集客エリアの整理分割を図り、ブランドイメージを明確化
- ・マイルージサービスや Rail & Fly サービスは共通

ルフトハンザ

2011~13年の間(第1~3四半期比較)に2社あわせて約8%の旅客収入増(損益約2.7億€の増)

2012年
シュトゥットガルト
発着路線を移管

- ・ブレーメン/ハノーバー
- ・バルセロナ/ビルバオ
- ・ブリュッセル
- ・ロンドン/マンチェスター
- ・ミラノ

旅客30万人規模

2013年~2014年
フランクフルト、ミュンヘン以外の
空港発着の欧州域内線を本格移管

ジャーマン
ウイングス

旅客数:770万人(2012)
⇒2000万人(2015)を目指す

シンガポール航空の事例

- グループ傘下に複数ブランドを有し、多様なニーズに対応しながら、新規路線も積極展開し、ネットワークを拡大。

FSA

シンガポール航空

- ・高品質サービスを求める旅客のニーズに対応。

シルクエア

- ・近距離路線を展開し、事業規模をコンスタントに拡大。
- ・グループ初の南インド路線など新規路線も就航。

LCC

タイガーエアウェイズ

- ・近距離路線を展開。
- ・オーストラリアやフィリピンに地域別ブランドを展開。

スクート

- ・2011年に新規設立。
- ・長距離路線を展開(11都市に就航)。

タイ国際航空の事例

- ・2004年、ノックエアが格安航空として会社設立(タイ国際航空49%出資)。2007年に国際線の運航を開始するが、翌年にハノイ線を撤退し、経営難から従業員を大幅に整理。
- ・タイ国際航空は、低価格運賃で運航する会社内別ブランド「タイ・スマイル」を立ち上げ、グループ戦略が迷走。(経営が迷走する要因として、名門資産家によるノックエアの独自経営とタイ国際航空との連携不足が挙げられる。ただし、近年、各ブランドの路線展開の棲み分けを調整。) 114

3. 2. 2 海外のセカンドブランドLCCの撤退事例

欧米を中心に、90年代～2000年代にかけて、大手レガシーキャリアのセカンドブランドとしてLCCが誕生したが、その多くが破綻あるいは、親会社等に吸収される結果となった。

セカンドブランド	親会社	運航年	補足
Continental Lite	Continental Airlines(米)	1993-1995	
Shuttle	United Airlines(米)	1994-2002	労使問題や慢性的な運航遅延などを経て運航終了(Tedに移行)
Ted		2004-2009	UAの乗員により運航。サービスを解消し、機材等はUA本体に吸収。
Freedom Air	Air New Zealand(NZ)	1995-2008	
Delta Express	Delta Airlines(米)	1996-2003	(Songに移行)
Song		2003-2006	Deltaのロングホール国内線に吸収
GO	British Airways(英)	1998-2003	ベンチャーキャピタルの3iによる買収後、競合LCCのEasy jetに吸収
Metro Jet	US Airways(米)	1998-2001	
BUZZ	KLM(蘭)	2000-2004	英国におけるセカンドブランドとして運航を開始するが、競合LCCのRyanairに吸収されたのち運航停止。
Tango	Air Canada(加)	2001-2004	ロングホール路線を運航。運航終了後も、ACの格安運賃の名称として残る。
ZIP		2002-2004	ショートホール路線を運航。

セカンドブランドLCCの強み

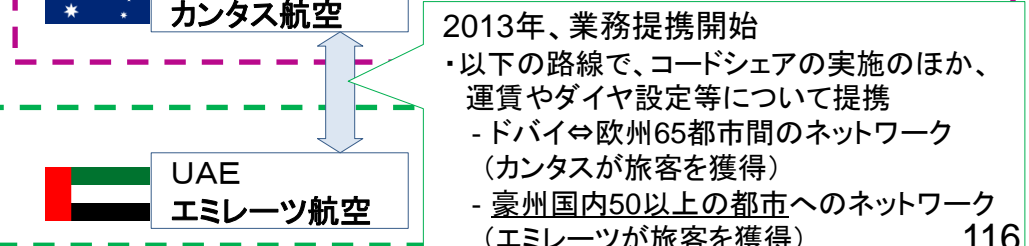
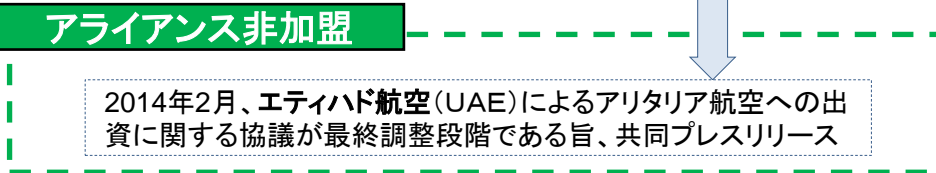
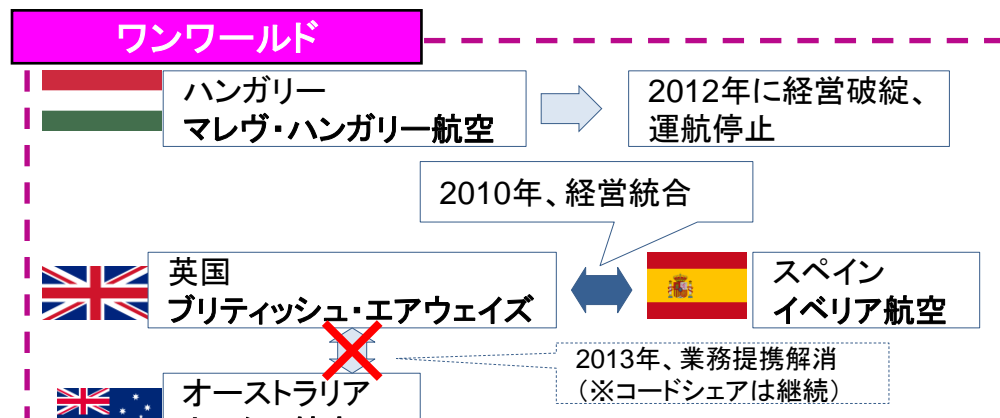
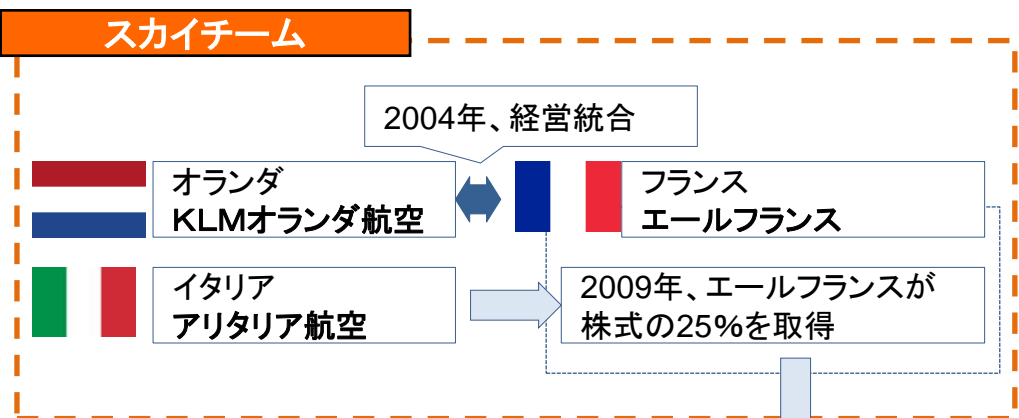
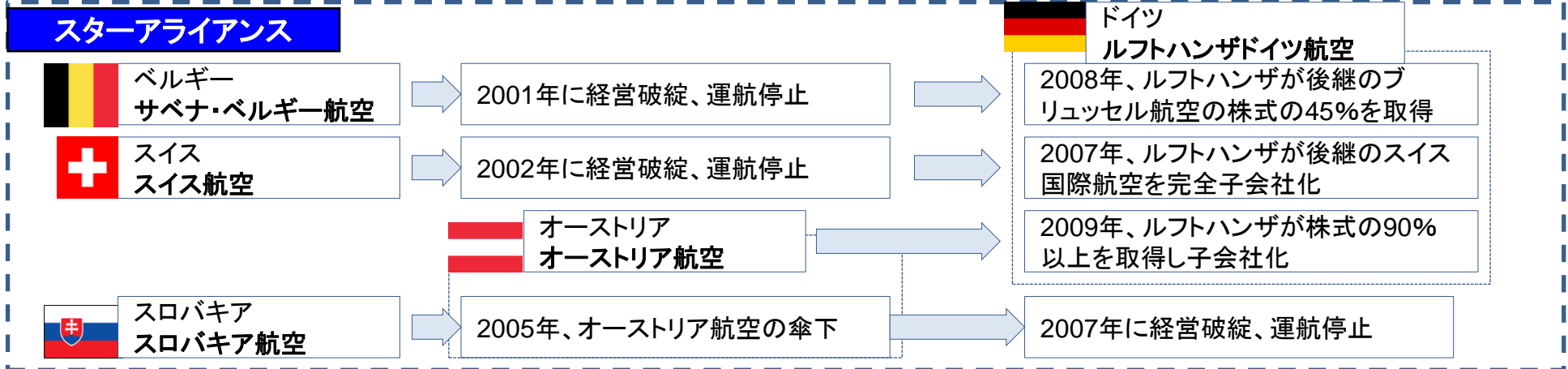
- ・安全性への信頼といった大手のブランドイメージが活かされる
- ・親会社の資本力を頼りに出来るため、短期的な経済ショックに強い
- ・燃油を交渉力のある価格で調達し、コストを圧縮

セカンドブランドLCCの失敗から読み取れる課題

- ・需要/ネットワークが飽和した市場の中で親会社と競合(カニバリゼーション)
(例: GOは新規路線の開拓を行わず親会社であるBAと路線が競合)
- ・親会社の既存のビジネスモデル・サービス(営業・予約発券・空港オペレーションシステム、マニュアル等)にとらわれ、LCCの強みが活かせない
(例: BUZZはKLMの機内食サービスやマイレージプログラムを継承)
- ・親会社の労使関係が継承され、人件費の上昇圧力となる
(例: TedやGO、ZIPは、親会社の乗員による運航であったり、親会社と労働組合が同一。)

3.2.2 世界のナショナル・フラッグ・キャリアの状況

- 近年、欧州を中心にナショナル・フラッグ・キャリアが消滅ないしメガ・キャリアの傘下に吸収され、再編が進行
- アライアンス内での資本提携・統合のほか、新興国キャリアとのアライアンスを超えた資本提携・業務提携も進行
- ネットワークや資本力で劣位の航空会社が外国航空会社の支配下に組み込まれる趨勢にあつて、我が国航空会社にもしたたかな戦略が必要ではないか。



概要

- ANAグループは「2013－15年度中期経営戦略」において、新たな成長領域拡大に向け、アジアへの戦略的投資等による航空関連ビジネスを中心とした多角化戦略に取り組むことを掲げているところ。
- アジアの中でもとりわけ成長のポテンシャルの高いミャンマーの航空業界に参入し、同国を取り巻くアジア市場の航空需要を積極的に取り込んでいくため、ミャンマーの航空会社「Asian Wings Airways Limited」(AWA)との資本提携(株式49%の取得(2500万米ドルの投資))を決定(2013年8月27日発表)。
- 今後、AWAに対して、運航・整備に関する安全性・定時性の強化やサービス品質向上に向けた業務支援を実施し、スピード感を持って同社の事業拡大を進める予定であり、ミャンマー国内の主要都市への乗継便(AWA運航)の接続性向上を通じたANAネットワークへの貢献等を見込んでいる。

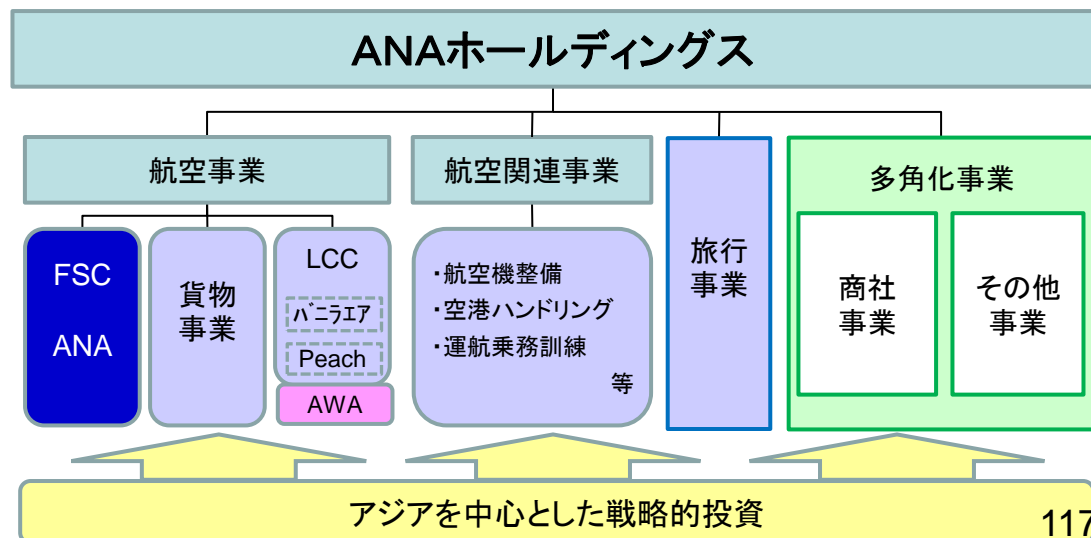
成田＝ヤンゴン路線概要	便数	機材	座席数
	7便/週	767-300ER	202席

【Asian Wings Airways Limited の概要】



商号	Asian Wings Airways Limited
設立年月日	2011年1月24日
代表者	Mr. Kyi Win (チィ ウィン)
資本金	2,077百万チャット(約207百万円 1チャット=0.1円換算)
株主構成	Mr. Lwin Moe (ルウィン モエ)60% Mr. Than Oo (タン ウー) 40%
売上高	17,792千米ドル(約1,747百万円 1米ドル=98.2円換算)
従業員数	約350名
事業概要	航空運送事業、航空関連事業
保有機材	ATR72 2機、A321 1機

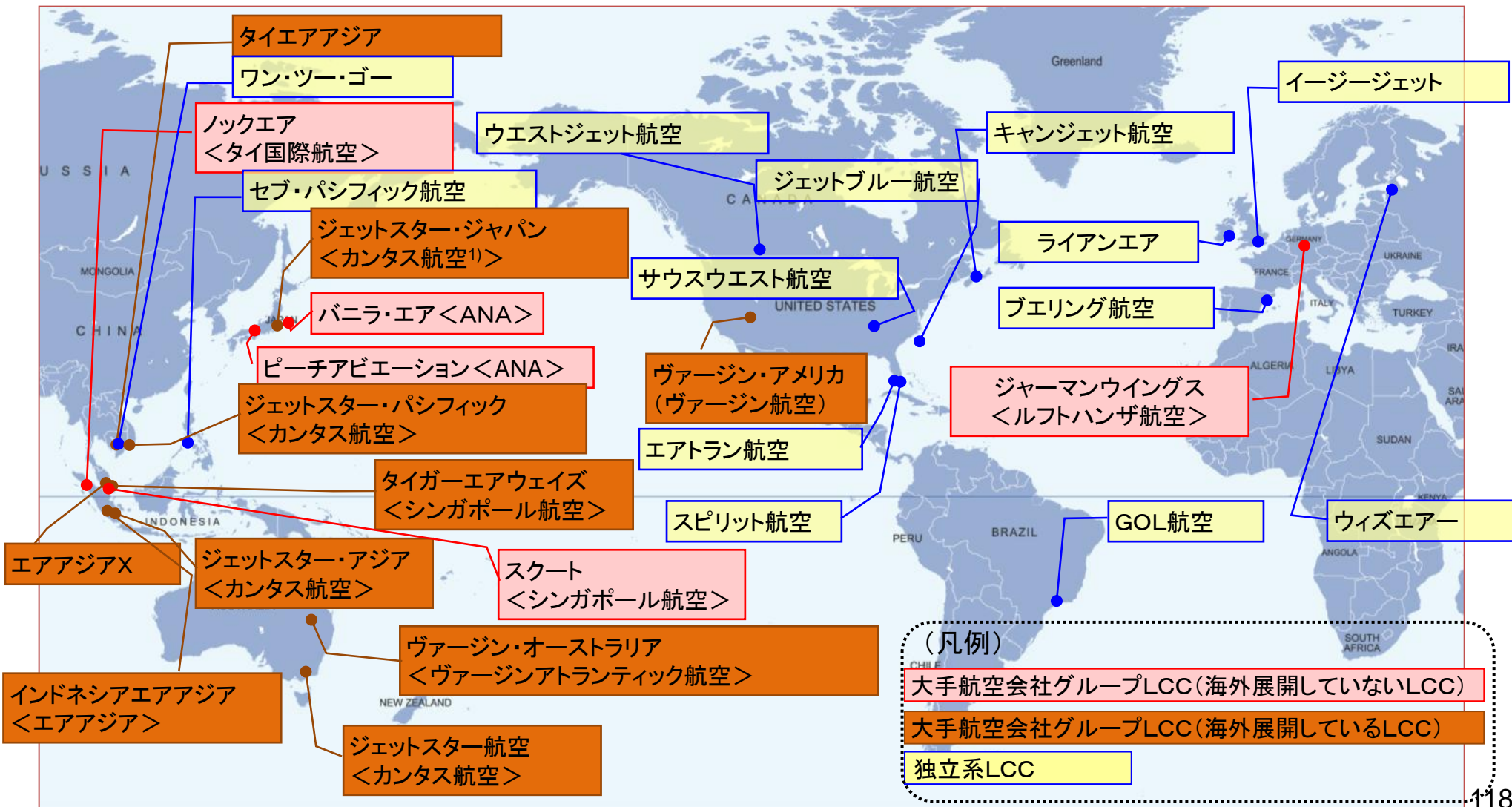
【ANAグループの概要】



※ANAホールディングスHPより作成。

3.3.1 世界の主なLCCと経営形態

○ LCCの形態は、大手航空会社が資本を持つ/航空会社が現地法人を設立する/独立系の3つの形態がある

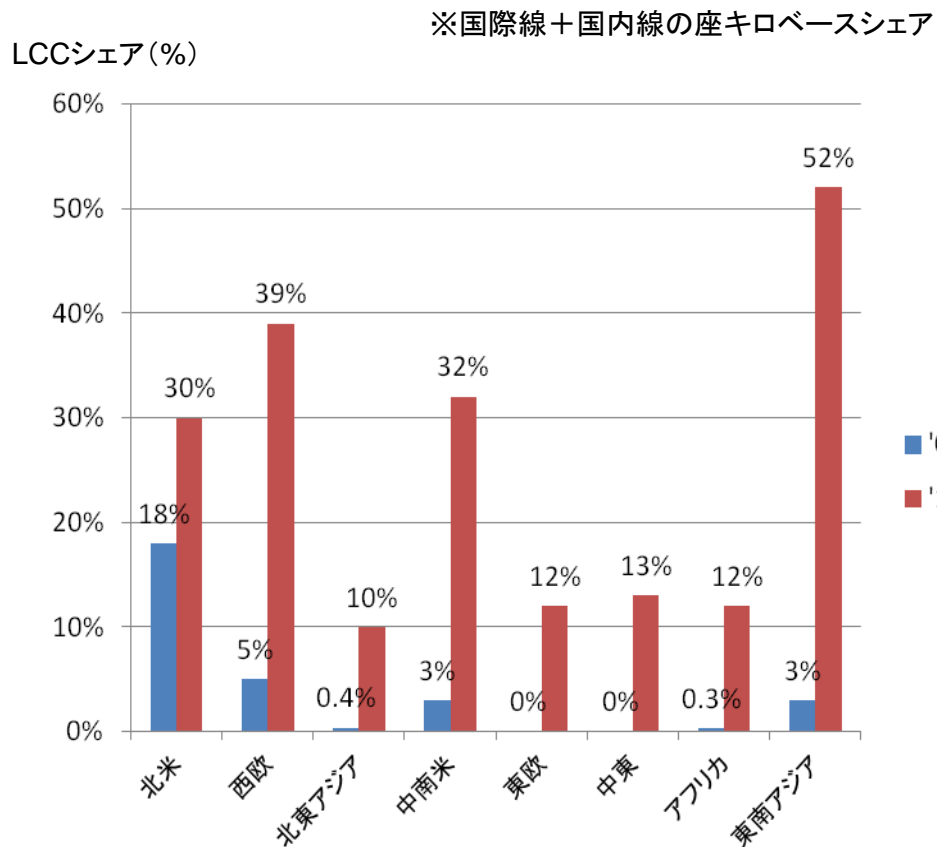


1. カンタスグループとJALが各々33.3%の株を保有 出典: 各社ウェブサイト等より航空局作成

3.3.1 地域別LCCシェアとLCC市場の成長(欧州の事例)

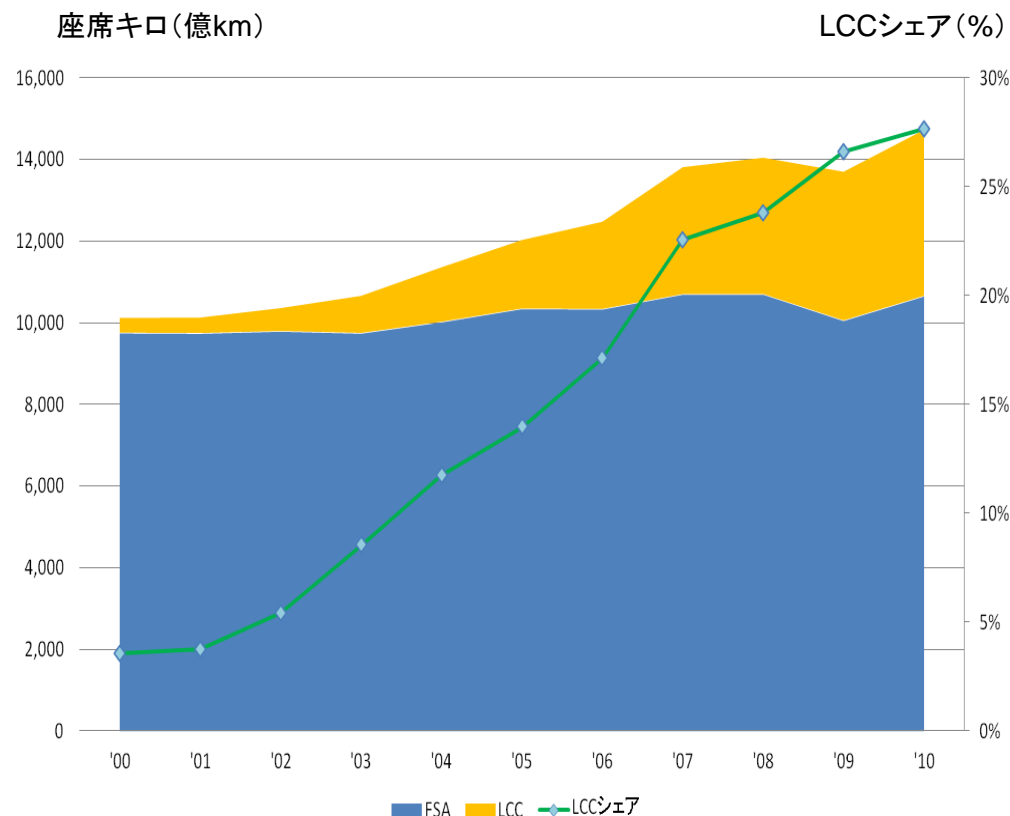
- LCCは世界各地域で急成長している
- 北米や欧州ではシェアが30%以上あり、日本を含む北東アジアでも10%まで伸びてきている
- 欧州ではFSAの需要を保ちながら、直近10年間でLCC市場が拡大している

地域別LCCシェア(座席キロベース)¹⁾



日本は国際線/国内線併せてLCCシェアは3.0%(2012年実績)

欧州におけるLCC市場の成長²⁾



ライオンエアを代表とするLCCが圧倒的なコスト安でFSAと差別化
 ユニットコスト:ライオンエア 3.9円 vs ルフトハンザ 10.7円³⁾

※北東アジア: 日本、韓国、中国、台湾、モンゴル

1. CAPA Centre for Aviation HP ; 2. MRIデータをベースに国土交通省航空局作成 ; 3. ルフトハンザは2011年12月期連結決算、ライオンエアは2011年度実績

3.3.2 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 (12社)

(2014.4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（週4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（デイリー）	
	ティーウェイ航空	11年12月20日	福岡＝仁川（デイリー） 佐賀＝仁川（週3便） 新千歳＝仁川（週5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4便） 関西＝上海（デイリー）	
香港 	香港快運航空	13年11月8日	羽田＝香港（デイリー） 関西＝香港（週11便） 福岡＝香港（H26.4.10～デイリー）	
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（週11便） 関西＝マニラ＝シンガポール（週4便） 福岡＝バンコク＝シンガポール（H26.6.26～デイリー）	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（デイリー） 中部＝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（デイリー） 成田＝マニラ（デイリー） 中部＝マニラ（週4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） 成田＝メルボルン（H26.4.30～週4便） 関西＝ゴールドコースト（週4便 H26.5.7まで） ケアンズ－関西－ケアンズ－メルボルン（週4便）	カンタスグループ100%出資

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）	

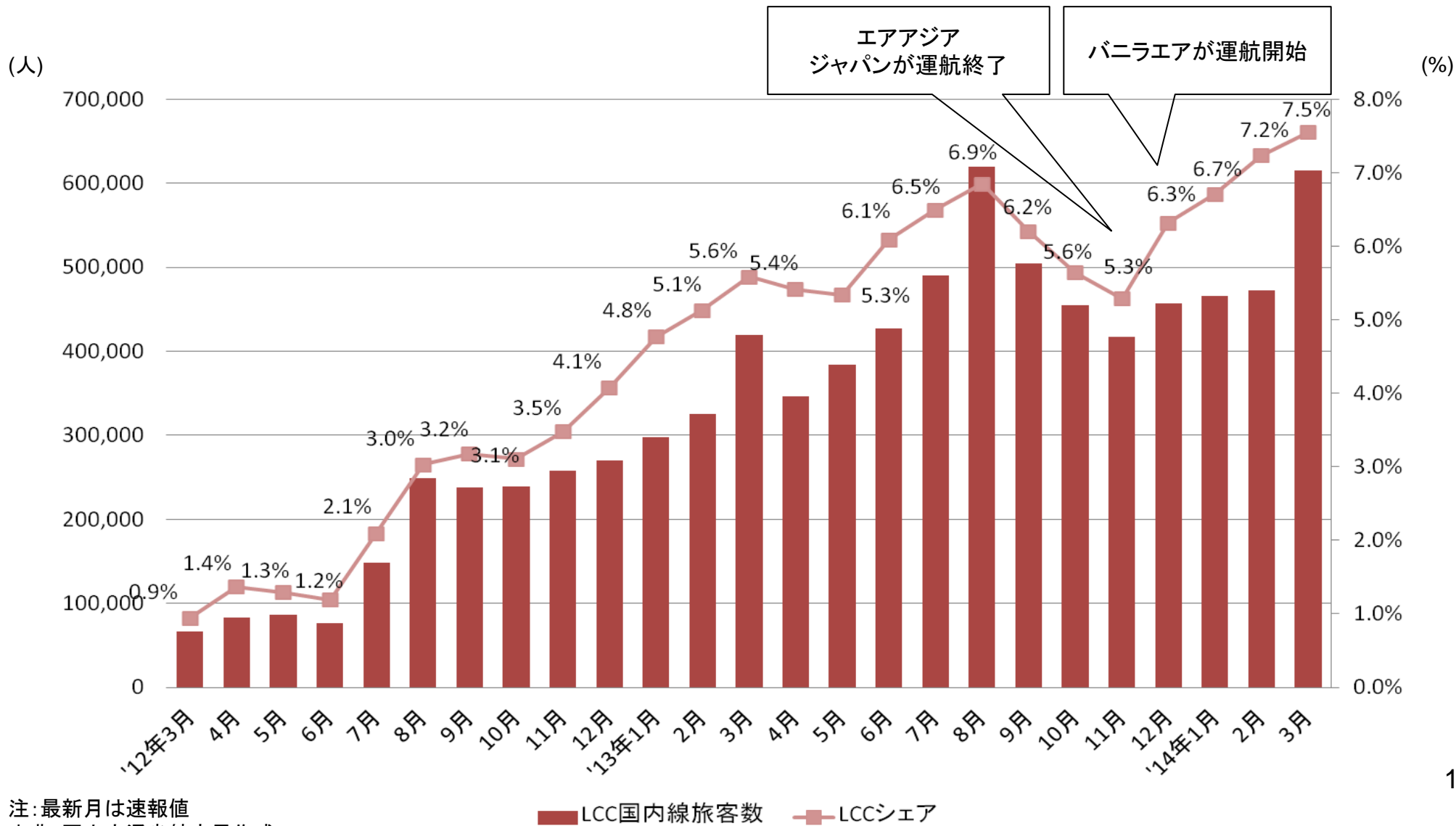
3.3.2 我が国LCC事業の概要

- 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。
- エアアジア・ジャパンは平成25年11月1日社名をバニラ・エアに変更し、12月20日から運航開始。
- 平成25年12月17日春秋航空日本(株)が航空運送事業許可取得。平成26年6月27日から成田を拠点に運航開始予定。

会社名	ピーチアビエーション(株)	バニラ・エア(株)	ジェットスター・ジャパン(株)	春秋航空日本(株)
主要株主	<ul style="list-style-type: none"> ・ANAホールディングス38.7% ・First Eastern -Aviation Holding Limited 33.3% ・産業革新機構 28.0% 	<ul style="list-style-type: none"> ・ANAホールディングス100% 	<ul style="list-style-type: none"> ・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% <small>※比率は議決権ベース</small>	<ul style="list-style-type: none"> ・春秋航空股份有限公司 33.0% 他
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	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A320-200型機	ボーイング737-800型機
運航路線	(国内線) 関西＝札幌、福岡、長崎、 鹿児島、那覇、仙台、 新石垣、成田、松山 那覇＝新石垣 那覇＝福岡(2014年7月19日)	国内外のレジャー・リゾート路線へ 12月20日から運航開始	(国内線) 成田＝札幌、福岡、那覇、 関西、大分、鹿児島 松山、高松 関西＝札幌、福岡、那覇 中部＝札幌、福岡、鹿児島	平成26年6月27日から 運航開始予定
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。 	JALから独立した事業運営 	春秋航空(中国)のネットワークを活かした事業運営 

3.3.2 国内線LCC旅客数推移とLCC旅客数シェア

○ LCCの国内線シェアは7.5%(2014年3月現在)



3.3.2 地域圏で見た航空需要の推移 (国内線旅客数ベース)

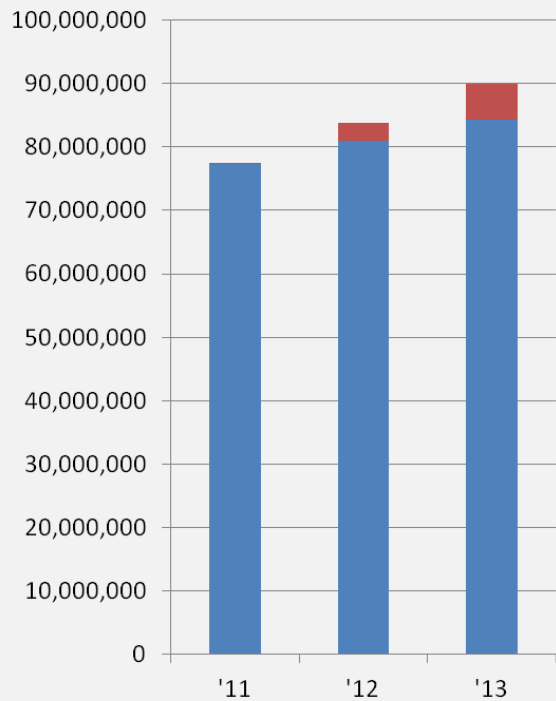
- 複数の空港を含めた地域圏での航空需要は、LCC就航によって増加したと考えられる
- 特に関西圏ー福岡圏の航空需要増加が顕著

全国の国内線旅客数推移

'11→'13
増加率

+16%

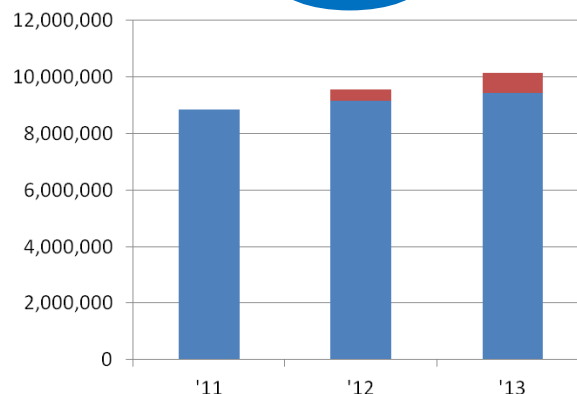
(人)



首都圏¹⁾ー新千歳

+15%

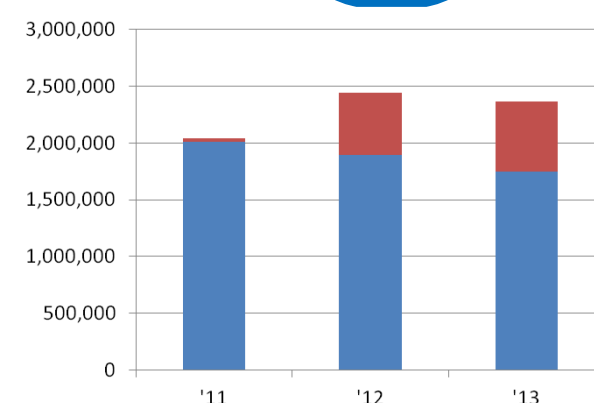
(人)



関西圏²⁾ー新千歳

+16%

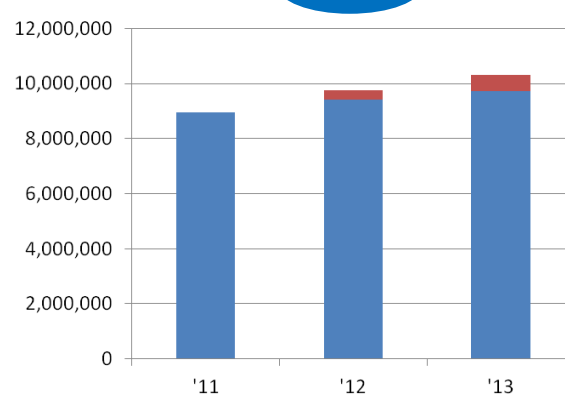
(人)



首都圏¹⁾ー福岡圏³⁾

+15%

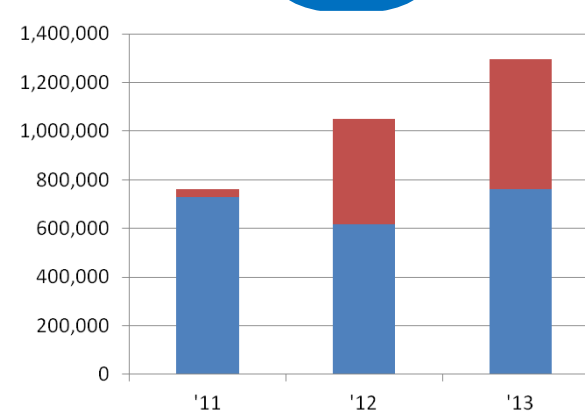
(人)



関西圏²⁾ー福岡圏³⁾

+70%

(人)



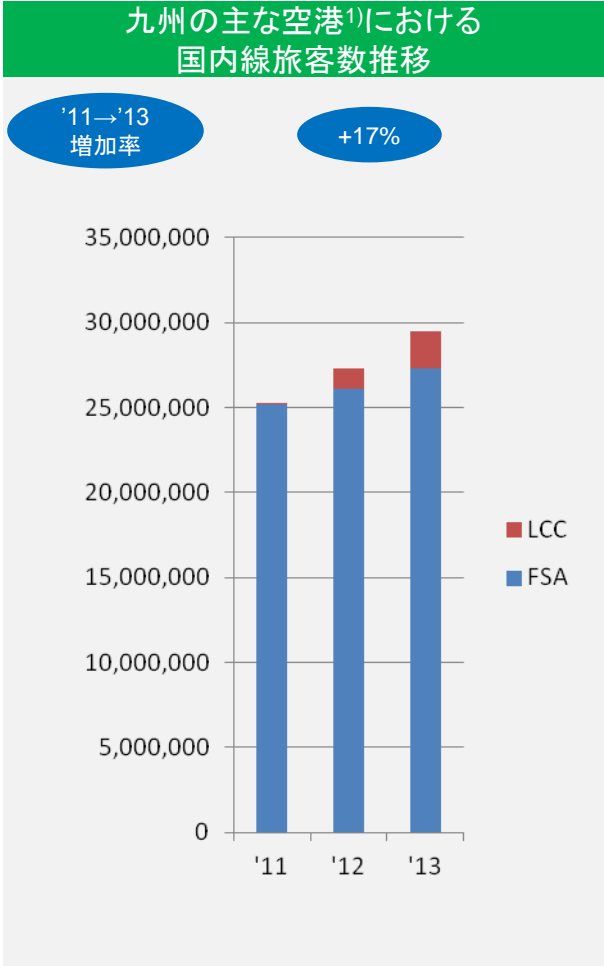
1. 羽田、成田が対象；2. 関西圏、伊丹、神戸が対象；3. 福岡、北九州、佐賀が対象

出典：国土交通省航空局作成

3.3.2 LCCの就航有無別にみた近隣地方空港の国内線旅客数推移(九州の事例)

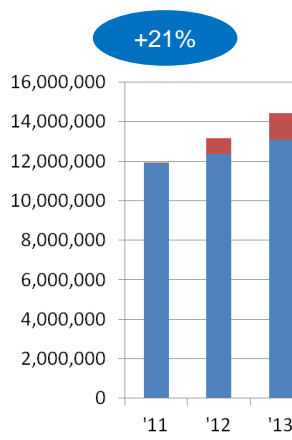
○ LCCが多く就航している九州地方では、特にLCCが就航している空港において旅客数が増加している

単位:人

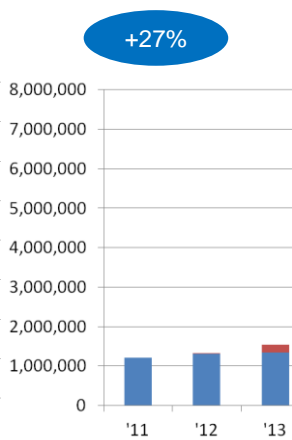


LCC 就航あり

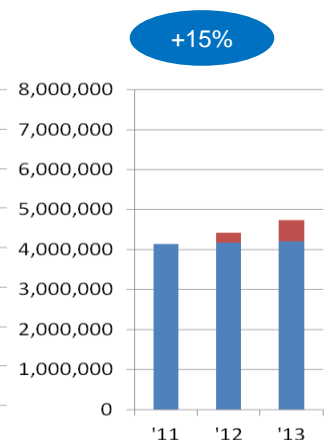
福岡 (LCC:32便/日)



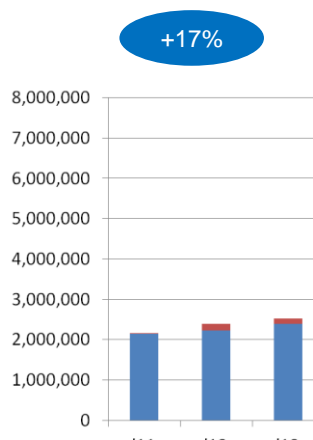
大分 (LCC:6便/日)



鹿児島 (LCC:8便/日)

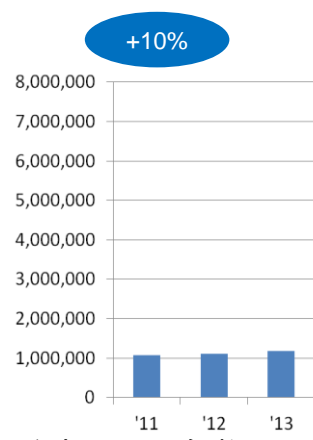


長崎 (LCC:2便/日)

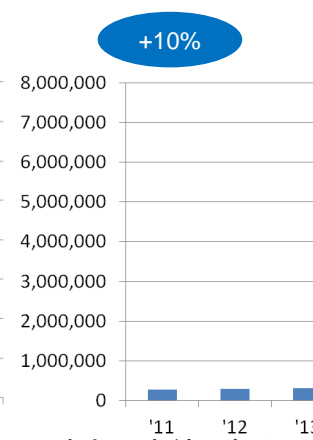


LCC 就航なし

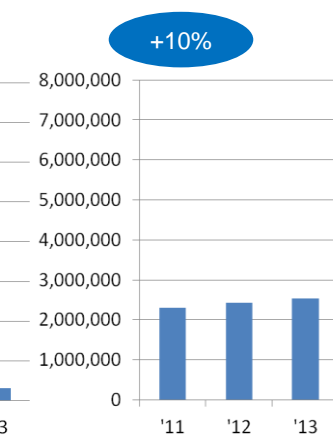
北九州



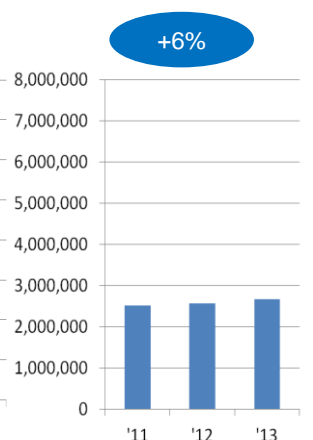
佐賀



宮崎



熊本

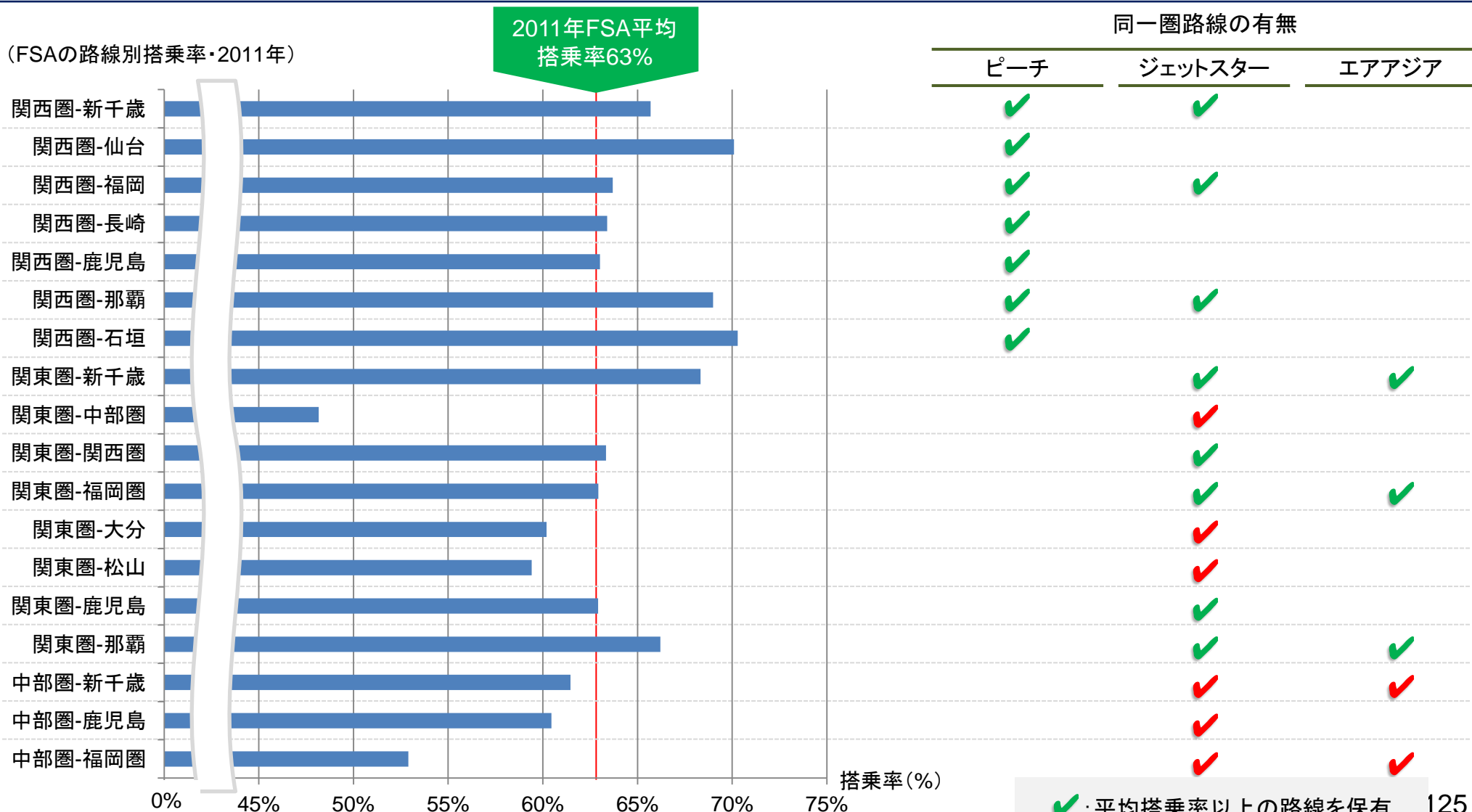


1. 福岡、北九州、佐賀、大分、宮崎、長崎、熊本、鹿児島が対象

注意:LCCの便数は9月1日時点の実績である

3.3.2 LCC各社の国内路線の特徴

- ピーチは、国内路線の平均搭乗率を上回る路線に路線開設している
- ジェットスター/エアアジアは、4割程度が国内路線の平均搭乗率未満の路線に路線開設している



注: 関東圏は羽田/成田、中部圏は中部/名古屋、関空圏は関空/伊丹/神戸、福岡圏は福岡、北九州、佐賀が対象
 出典: 国土交通省航空局作成

✓ : 平均搭乗率以上の路線を保有
 ✗ : 平均搭乗率未満の路線を保有

3.3.2 LCC各社の路線毎の便数(2013年9月1日時点)

- ピーチ、ジェットスターの約半数の路線は、FSA/LCC他社が持たない路線である一方、エアアジアは、FSA/LCC他社も持っている路線で全て開設
- LCC同士が競合する路線について、ピーチとジェットスターはピーチが3路線ともより多く便数を張っている
- ジェットスターとエアアジアについては、競合する5路線の内、ジェットスターが4路線でより多く便数を張っており、他1路線は同じ便数を張っている(ただし、中部発の2路線は現在競合していない)

	FSAがある路線			FSAがない路線						
	ピーチ	ジェットスター	エアアジア	ピーチ	ジェットスター	エアアジア				
LCC 他社がない 路線	関空ー石垣	2便	成田ー中部 ¹⁾ 中部ー鹿児島	2便 4便	該当路線なし	関空ー仙台 関空ー長崎 関空ー鹿児島	6便 2便 6便	成田ー関空 成田ー松山 成田ー大分 成田ー鹿児島	4便 6便 6便 4便	該当路線なし
LCC 他社がある 路線	関空ー札幌	10便	関空ー札幌	2便						
	関空ー福岡	8便	関空ー福岡	2便						
	関空ー那覇	8便	関空ー那覇	6便						
			成田ー札幌	12便	成田ー札幌	6便				
			成田ー福岡	10便	成田ー福岡	4便				
			成田ー那覇	6便	成田ー那覇	2便				
			中部ー札幌	4便	中部ー札幌 ²⁾	2便				
		中部ー福岡	4便	中部ー福岡 ²⁾	4便					
									該当路線なし	

注: 便数は9月1日時点の実績であるが、9月1日以降に就航した路線については就航開始日の便数を示している。また、1の成田-中部は運休中で7月時点の便数。126
2の中部-札幌、中部-福岡は既に廃止している路線であり、8月時点の便数を示している

出典: 国土交通省航空局作成

3.3.2 米国LCCと欧州LCCの比較

- 米国ではLCCが登場してから42年経過し、航空需要も成熟化。LCCの拠点空港参入とFSAとのコスト優位性低下により、FSAと同質化しつつある
- 欧州ではLCCの歴史が米国より浅く、航空需要は成長中。LCCがセカンダリ空港を使用しつつ圧倒的なコスト安を実現することでFSAと共存している

米国LCC

欧州LCC

米国と欧州のLCCの違い

LCC参入年

1971年

1985年(ライアンエア)

欧州LCCは米国LCCに比べ市場参入が浅い

LCC
拠点空港

- セカンダリ空港の他、近年は拠点空港にも参入
 - サウスウェスト: JFK、ワシントン・レーガン等
 - ジェットブルー: JFK(JFKの最大顧客)

- 大手LCCのライアンエアはセカンダリ空港がメイン
 - スタンステッド(英)、ボーヴェ(仏)等

米国LCCは拠点空港に参入している一方、欧州LCCはセカンダリ空港を使用

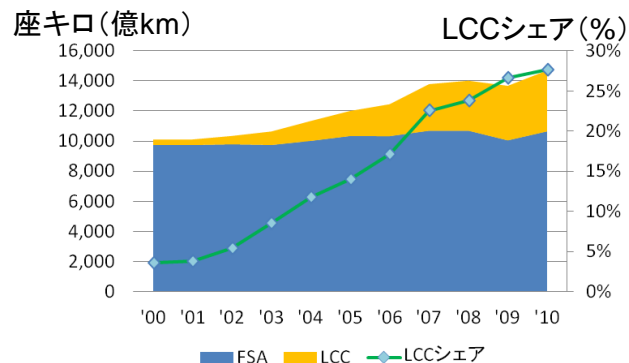
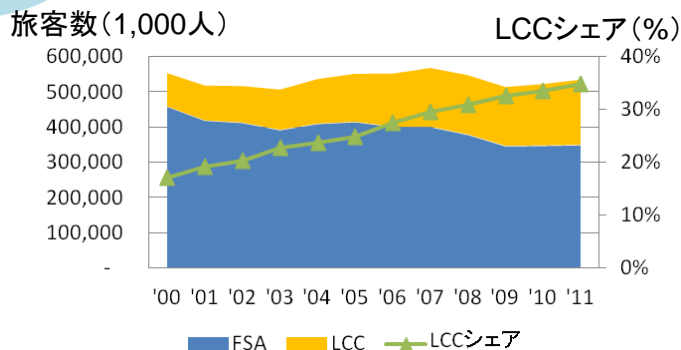
FSAとの
ユニット
コスト比較

- FSAに対しコスト優位性が低下してきている
 - LCCが拠点空港参入
 - 国内線メインであるFSAとの競争激化
- 結果、サウスウェストのユニットコスト6.9円に対し、デルタは7.9円で1.0円の差

- FSAに対するコスト優位性(ライアンエアの例)
 - 他キャリアが利用しないセカンダリ空港を使用
 - そのため、空港に対し強い交渉力を持ち、空港使用料などを割引
- 結果、ライアンエアのユニットコスト3.9円に対し、ルフトハンザ等のFSAは11円前後で7円近い差

米国LCCはFSAとユニットコストが近い一方、欧州LCCはFSAに対し圧倒的なコスト安

FSAとの
競合



米国はFSAとLCCが市場の競合を起こしている一方、欧州はFSAとLCCが共存関係にある

我が国においても今後LCCが成長し、航空需要全体を活発にするためには、高速鉄道網が発達していることも考え合わせると欧州のモデルが一つの参考になりうる

3.3.2 着陸料の見直しについて

< 着陸料ネットワーク割引の見直し >

- 平成25年度より主に地方路線やLCCに使われる機材(100t以下)に着目した着陸料の引き下げ。
- 既存の着陸料の軽減措置については、26年度も継続。

※那覇・離島路線を除く		到着空港		
		羽田	福岡、新千歳	その他の国管理・共用空港
出発空港	羽田、伊丹、福岡、新千歳	本則		1/2
	関空、広島、高松、松山、北九州、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、小松	3/4		
	釧路、函館、高知、米子(美保)、岩国、徳島	1/2		
	旭川、帯広、秋田、山口宇部、女満別、青森、庄内、富山、神戸、鳥取、出雲、岡山、佐賀	2/5		
	稚内、紋別、中標津、三沢、大館能代、山形、能登、南紀白浜、石見、その他	1/5		

平成25年度見直し
 ~ 25t : 950円
 → **850円**
 25t~100t : 1,380円
 → **1,330円**
 100t~200t : 1,650円
 200t~ : 1,800円



平成26年度見直し
 ~ 25t : 750円
 25t~100t : 1,150円
 100t~200t : 1,490円
 200t~ : 1,610円

旅客比例部分 : 120円/人
 ※平成26年度より、航空機の重量に応じて課されている着陸料の一部(約1割)を旅客数に比例して徴収(座席利用率70%が上限)

< 着陸料の提案割引制度 >

- 着陸料に係る提案割引制度(各空港からのプレゼンテーションを経て選定した路線(新規就航又は増便を行った場合に限る)において、1年目80%、2年目50%、3年目30%軽減)を新設。

3.3.2 技術規制の見直しの主な事例

○ 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のあり方の見直しを実施

実技試験のシミュレータ化

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許容。



(内部)



旅客在機中給油の実施

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。



打刻方法の見直し

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)を許容。

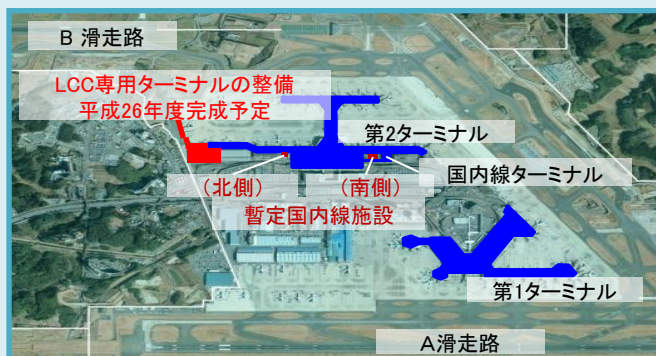


3.3.2 LCCの参入促進に向けた利用環境の整備

- LCCのビジネスモデルであるローコスト運用に対応できるターミナル施設を成田、関西、中部国際空港において整備又は検討を進めている。

成田国際空港におけるLCC専用ターミナルの整備

- 平成24年夏より就航したエアアジア・ジャパン、ジェットスター・ジャパンの受入体制として当面、国内線は第2ターミナルに暫定的な受入施設を増築し、国際線は第2ターミナルの既存施設を活用している。
- 今後もLCCの旺盛な就航が見込まれることを踏まえ、平成26年度中にLCC専用ターミナルを整備することとしている。



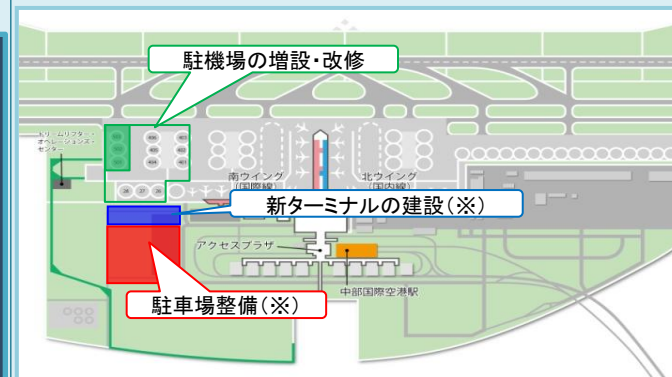
関西国際空港における新たなLCC専用ターミナル整備

- 平成24年3月に就航した本邦初のLCCであるピーチ・アビエーションの拠点化に資するため、同年10月にLCC専用ターミナル(T2)の供用を開始した。
- 今後、LCCの就航拡大に伴い、新たなLCC専用ターミナル(T3)を整備することとしている。



中部国際空港におけるLCCの拠点化にも対応できる新ターミナル等の整備

- 今後のLCCをはじめとする航空各社の動向等を注視して、新ターミナルの機能や規模、スケジュール、コンセプト等を見極めつつ、進めていくこととしている。



※航空各社の動向等を見極め検討。

3.3.2 各空港運用時間と本邦LCCが就航している空港

○ LCC各社が機材を高稼働させるには、空港の運用時間(特に早朝、夜間)が重要な要素である

名称	運用時間	名称	運用時間	名称	運用時間
拠点空港		地方管理空港		地方管理空港	
成田国際	06:00~23:00 ※1	利尻	09:00-17:00	対馬	07:30-20:30
東京国際	24H	奥尻	09:00-17:00	小値賀	10:00-16:00
中部国際	24H	中標津	08:30-18:30	福江	08:00-19:30
関西国際	24H	紋別	09:00-17:00	上五島	10:00-16:00
大阪国際	07:00-21:00	女満別	08:00-21:00	杵岐	08:00-19:00
新千歳	24H	青森	07:30-22:00	種子島	08:30-18:30
旭川	08:00-21:00	花巻	08:00-19:30	屋久島	08:30-18:30
稚内	08:30-18:30	大館能代	08:00-19:30	奄美	08:00-19:30
釧路	08:00-21:00	庄内	07:00-22:00	喜界	08:30-18:30 ※3
帯広	08:00-21:00	福島	08:30-20:00	徳之島	08:30-18:30
函館	07:30-20:30	大島	08:30-16:30	沖永良部	08:30-18:30 ※3
仙台	07:30-21:30	新島	08:30-16:30 ※2	与論	08:30-18:30 ※3
秋田	07:00-22:00	神津島	08:30-16:30 ※2	粟国	08:00-18:00
山形	08:00-19:30	三宅島	09:00-17:00	久米島	08:00-19:30
新潟	07:30-21:30	八丈島	08:00-18:00	慶良間	08:00-18:00
広島	07:30-21:30	佐渡	08:45-17:15	南大東	08:00-18:00
山口宇部	07:30-21:30	富山	07:00-21:30	北大東	08:00-18:00
高松	07:30-21:30	能登	08:00-19:30	宮古	08:00-21:00
松山	07:30-21:30	福井	09:00-17:00	下地島	08:00-19:30
高知	07:00-21:00	松本	08:30-17:00	多良間	08:00-18:00
福岡	07:00~22:00	静岡	07:30-20:30	新石垣	08:00-21:00
北九州	24H	神戸	07:00-22:00	波照間	08:00-18:00
長崎	07:00-22:00	南紀白浜	08:30-20:00	与那国	08:00-19:30
熊本	07:30-21:30	鳥取	07:00-21:30	備考	
大分	07:30-21:30	隠岐	09:00-17:00	※1 平成25年3月31日より、離着陸制限(カーフェー)の弾力的運用を実施。	
宮崎	07:30-21:30	出雲	07:30-20:30	※2 4月21日~5月10日及び7月16日~8月31日については、08:30-17:15	
鹿児島	07:30-21:30	石見	08:00-19:30	※3 10月1日~3月31日については、08:30-17:30	
那覇	24H	岡山	07:00-21:30		
		佐賀	06:30-21:00		

平成25年11月1日現在

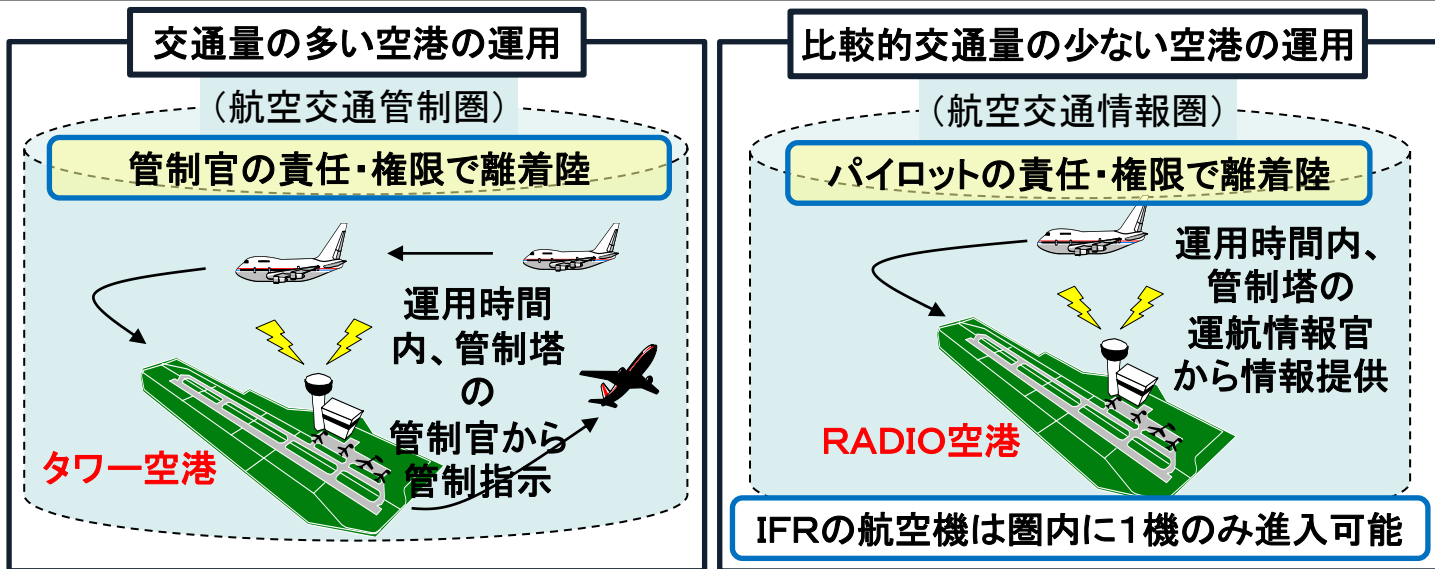
LCC就航空港

LCCは早朝6時台出発/夜間21時、22時台到着の便が複数存在し、今後LCCが地方空港で拡大していった場合、空港運用時間が課題となる可能性

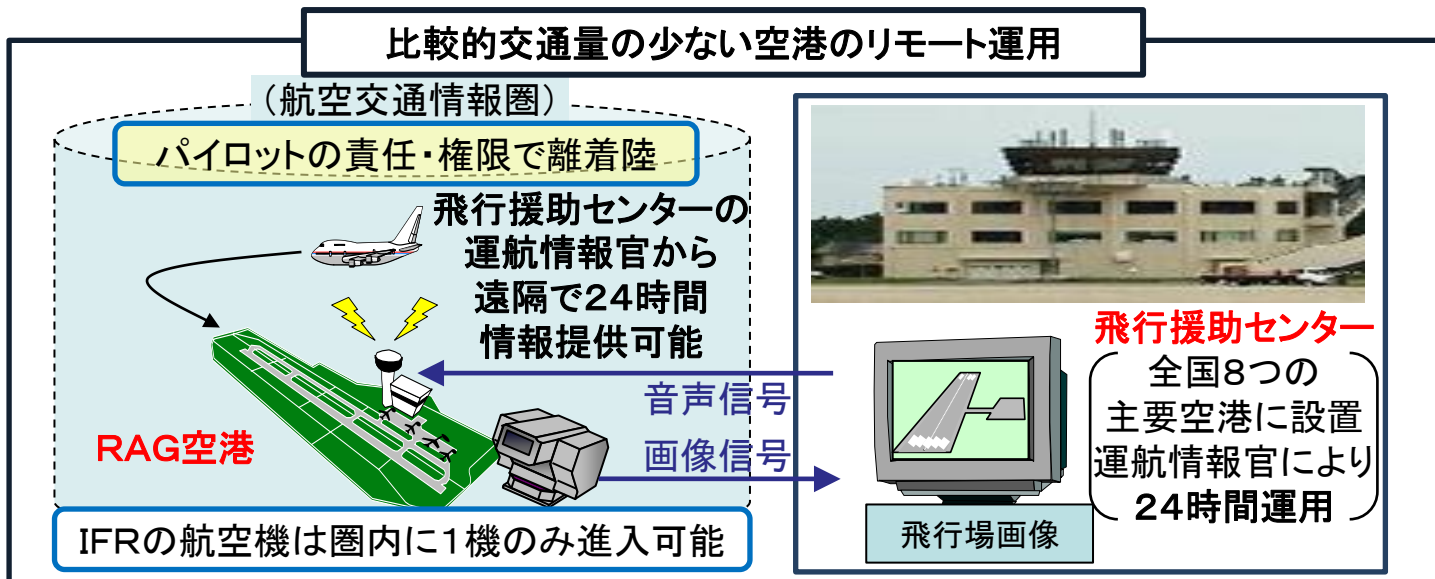
注:高松空港は、平成26年3月30日より7:00-22:00に運用時間を変更予定

3.3.2 空港の運用時間拡大への柔軟な対応

○ 空港の従来の運用時間外(夜間や早朝)に、新たにLCC等が就航することとなった場合でも、24時間運用の飛行援助センターから遠隔でパイロットに情報提供することにより、運用時間拡大へ柔軟に対応することが可能



- RADIO空港をRAG空港化すると、24時間運用の飛行援助センターがパイロットに情報提供するので、将来、従来の運用時間外(夜間や早朝)に新たにLCC等が就航することとなった場合でも、運用時間拡大へ柔軟に対応することが可能。



- さらに、これをタワー空港に応用し、運用時間外(夜間や早朝)に新たにLCC等が就航することとなった場合、夜間や早朝は比較的交通量が少ないので、その時間帯に限り、RAG空港化して対応することが考えられる。

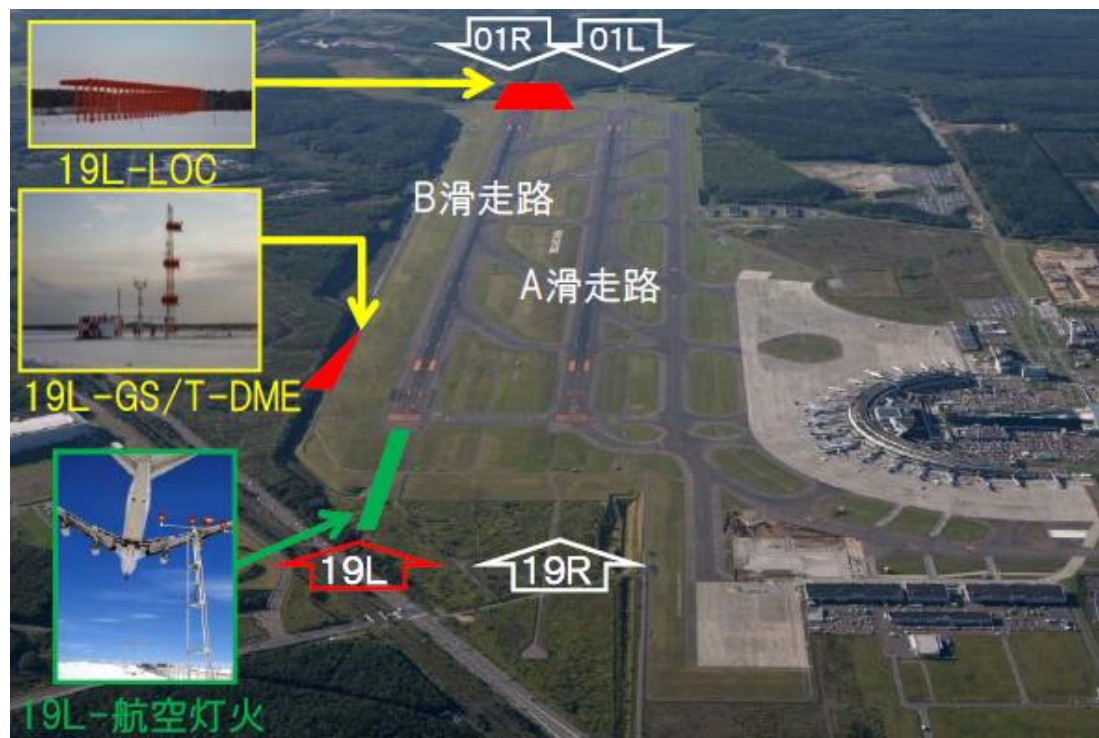
3.3.2 就航率向上に向けた取り組み

○就航率向上に向けた取り組みを推進していく

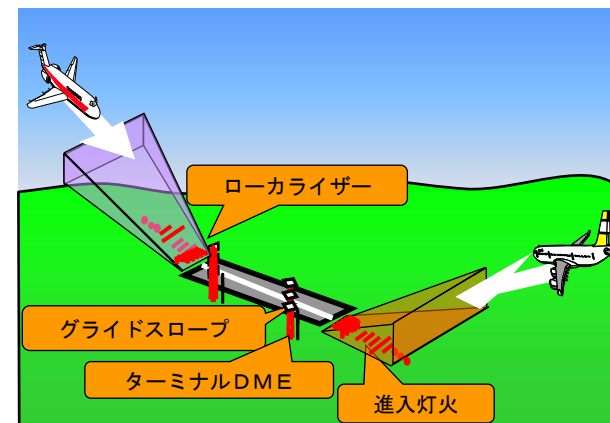
ILS(計器着陸装置)の双方向化による就航率の向上

低視程時や悪天候時においても安全に着陸できる機会の増加を図るため、ILS(計器着陸装置)の双方向化整備を推進。

【新千歳空港 ILS 双方向化事業】



南風卓越時の悪天候下において発生している欠航・遅延を解消するため、B滑走路19LのILS整備(ILS双方向化)を行う。

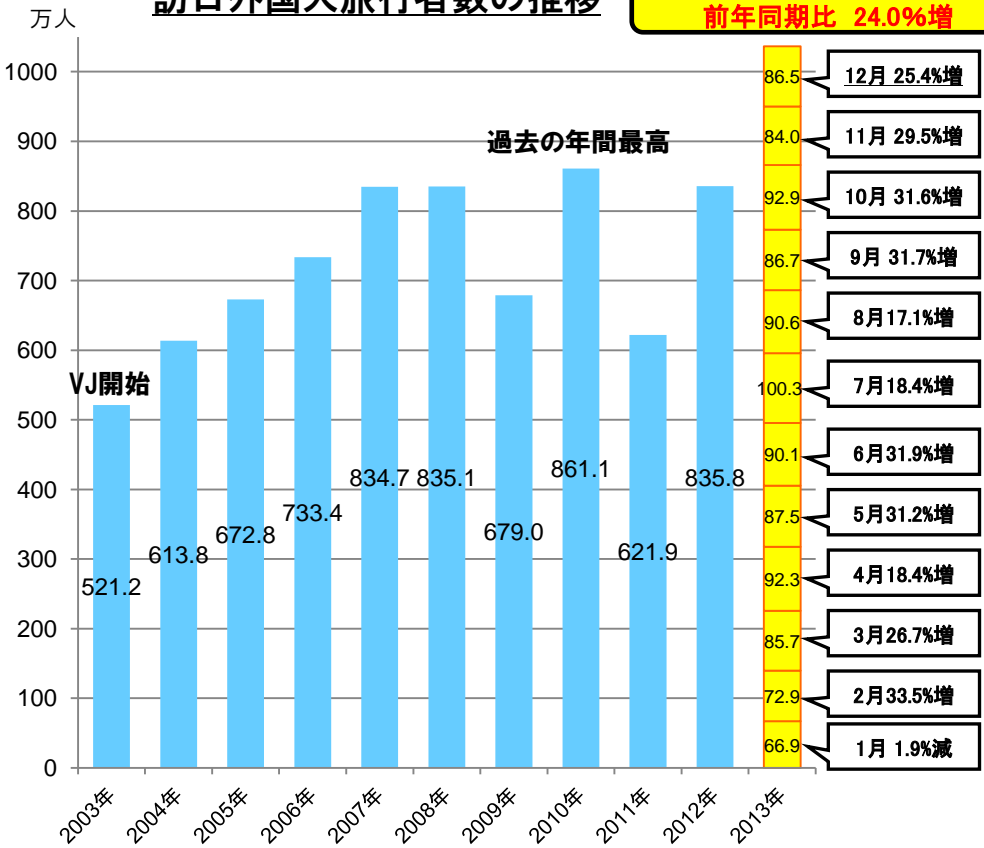


3.4 2013年12月及び年間の訪日外国人旅行者数(観光庁資料より) 国土交通省

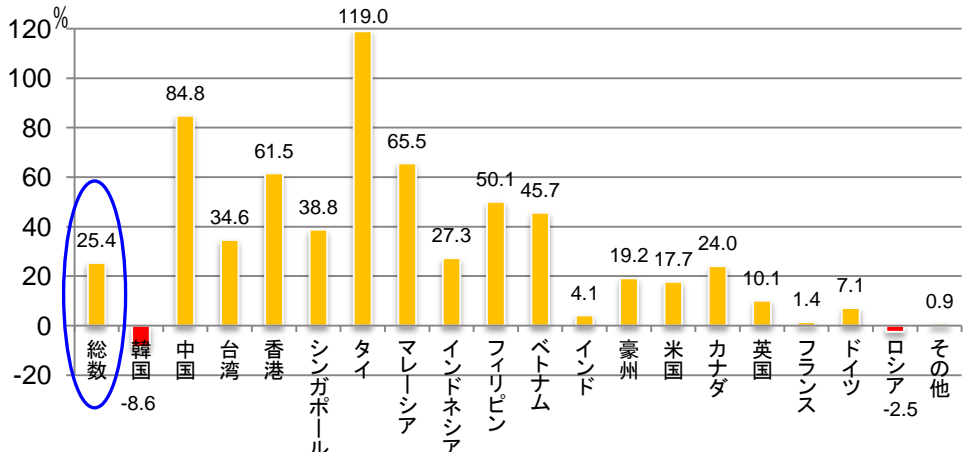
- 2013年の訪日外国人旅行者数は、1036.4万人(前年比24.0%増)となり、2003年のビジット・ジャパン事業開始以来の政府目標であった年間1000万人を史上初めて達成した。
- これは、円高の是正による訪日旅行の割安感の浸透のほか、昨年7月以降実施したビザの緩和、訪日プロモーションなど、政府及び官民を挙げて取り組んできた諸施策が奏功したことによる成果と考えられる。
- 市場別では、東南アジア諸国(シンガポール、タイ、マレーシア、インドネシア、ベトナム)、台湾、香港の他、インド、豪州、フランスにおいて、年間の最高を記録した。
- 2013年12月の訪日外国人旅行者数は、同月として過去最高の86.5万人(前年同月比25.4%増)であった。

訪日外国人旅行者数の推移

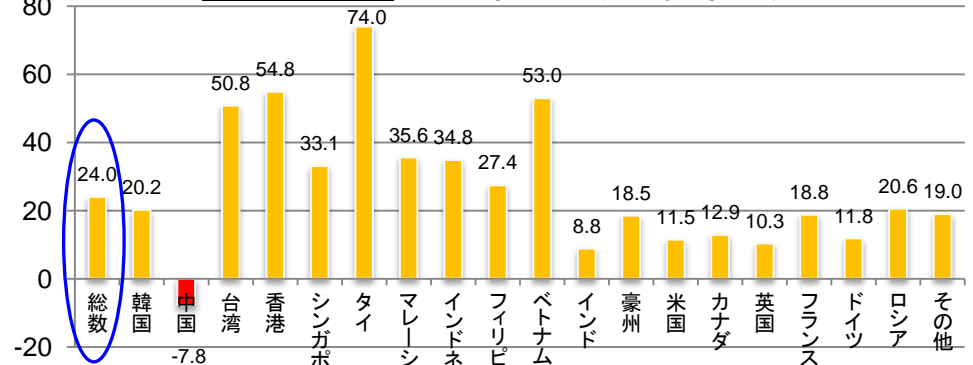
1~12月合計 1036.4万人
前年同期比 24.0%増



市場別増減率(2013年12月の前年同月比)



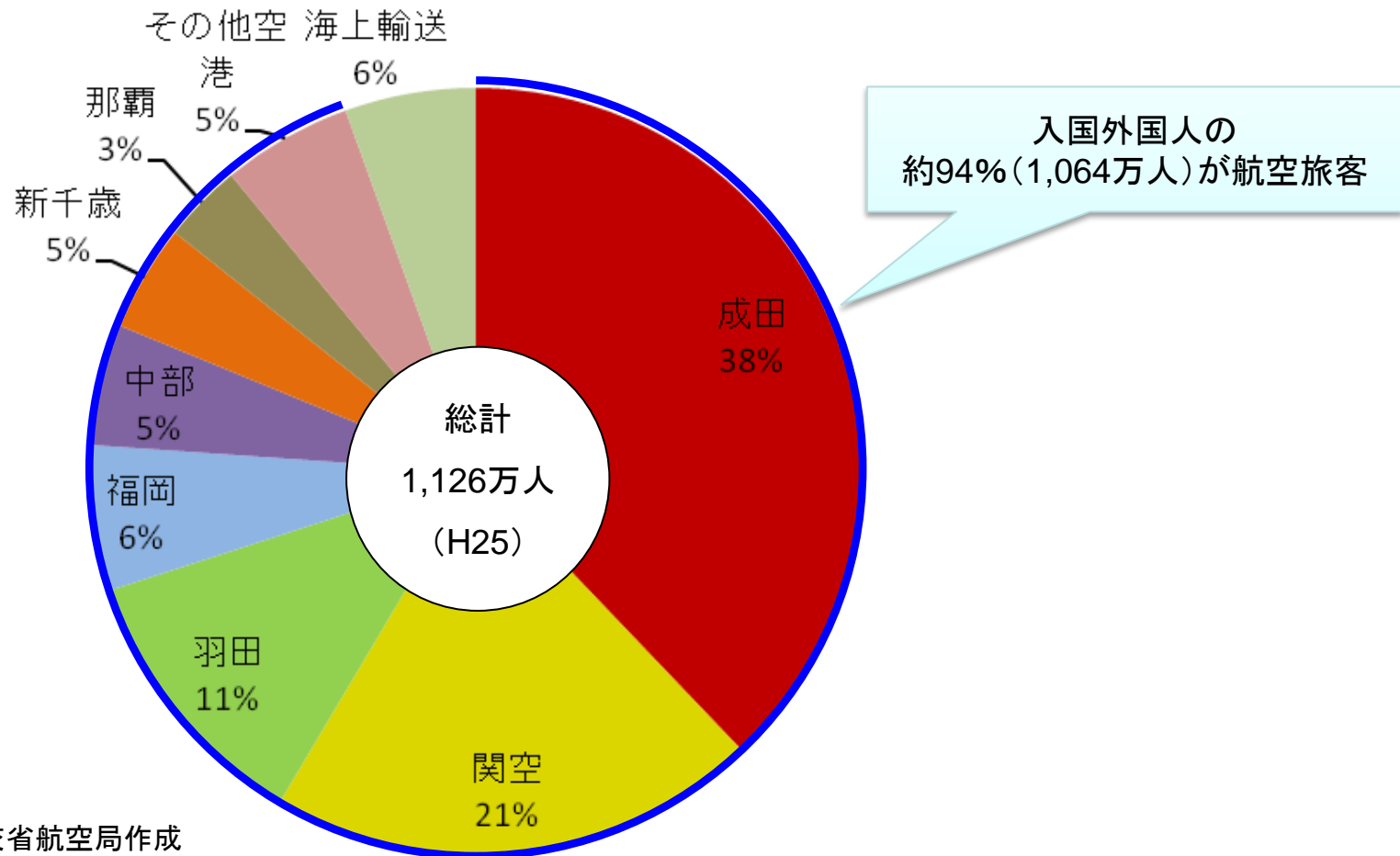
市場別増減率(2013年1~12月の前年同期比)



(出典)日本政府観光局(JNTO)

3.4 入国外国人の旅客輸送の状況

- 入国外国人のうち、航空旅客の占める割合は、約94%となっている。
- 訪日外国人旅行者のほとんどが航空利用であることから、観光立国を推進する上では、航空の受入環境が訪日外国人旅行のボトルネックとならないよう、また、訪日外国人が使いやすい航空サービスが提供されるよう、航空政策上配慮することが必要。



出所) 法務省資料に基づき国交省航空局作成

3.4 訪日外国人旅行者に対する航空運賃割引制度の例

○ 各航空会社において、訪日外国人旅行者向けの割引制度が導入されている。

航空会社	名称	制度概要	適用条件	
ANA	Visit Japan Fare	国内線を2-5区間利用する場合、どの区間も13000円/区間(消費税別)で提供。	<ul style="list-style-type: none"> ・日本国外に居住していること ・出発前に国外で購入(予約センター又は旅行会社で購入。国外居住の証明が必要) ・最初の区間は予約が必要(変更不可) ・夏季(7・8月)、年末年始、春季(3月)に設定除外期間あり 	
JAL	Welcome to Japan Fare			
ANA	Star Alliance Japan Air Pass	・アライアンス加盟各社便で日本へ渡航する旅客に対し、国内線を1-5区間(他社運航のコードシェア便を含む。)利用する場合、どの区間も10000円/区間(消費税別)で提供。		
JAL	oneworld Yokoso /Visit Japan Fare	・アライアンス加盟各社便で日本へ渡航する旅客に対し、国内線を1-5区間利用する場合、どの区間も10000円/区間(消費税別)で提供。		※oneworld Yokoso /Visit Tohoku Fare 東北路線に限り5000円/区間(消費税別) 設定期間:2013年10月1日~2014年3月31日搭乗分
ANA	Experience JAPAN FARE	・国内線を利用する場合、どの区間も10000円/区間(消費税別)で提供。日本へ渡航する際の航空会社の制限なし(LCCでも利用可能)。購入可能区間の制限なし。		<ul style="list-style-type: none"> ・日本国外に居住していること ・ANA SKY WEB(海外サイト)のみで購入可能 ・搭乗3日前までに予約が必要 ・全区間で予約変更、払い戻し不可。
ソラシドエア	VISIT JAPAN	「短期滞在」で日本へ渡航する旅客に対し、ソラシドエア全区間を10000円/区間で提供。		<ul style="list-style-type: none"> ・国内のソラシドエア空港カウンター又は旅行会社(一部取扱できない店舗有)で購入。 短期滞在のスタンプ/シールを受けたパスポートの提示が必要。 ・予約不可。当日搭乗便に空席がある場合に利用可。

3.4 海外主要空港における空港の魅力向上に向けた取り組み 国土交通省

○ 海外の国際空港においては、トランジット客向けの無料観光ツアーの提供、免税店、SPA、フィットネスクラブ等の空港内商業施設の24時間営業等により、空港の魅力向上を図っている。

ドバイ国際空港(UAE)

- ・ 出発・到着ともに24時間営業の免税店あり。



チャンギ国際空港(シンガポール)

- ・ 24時間営業の免税店(香水・化粧品、酒・たばこ)に加え、24時間営業のフィットネスクラブ、ミニシアター(無料)あり。
- ・ トランジット旅客を対象とした無料観光ツアーのサービスを提供。



仁川国際空港(韓国)

- ・ 免税店に加え、空港内に24時間営業のスパ(サウナ・マッサージ・仮眠室)あり。
- ・ また、空港近辺には、24時間営業のゴルフ場、カジノを設置。
- ・ トランジット旅客を対象とした無料観光ツアーのサービスを提供



3.4 空港におけるファーストレーン設置に向けた検討について

- 国際会議の開催地やビジネス拠点の選択に当たり、玄関口たる空港の果たす役割は大きく、空港における出入国手続きを迅速に行い、都心部へ移動しやすくすることは、大都市圏の立地競争力強化の観点からも大きな課題。
- 諸外国の主要空港においては、ファーストレーンを設置し、VIP/CIPに対し、一般旅客とは異なるサービスを提供している。
- このような状況を踏まえ、我が国の国際拠点空港でのVIP/CIP等を対象としたファーストレーンの設置に向けて、関係者による検討会を設置し、主要空港における導入を目指す。

諸外国主要空港におけるファーストレーンの設置状況

北米	JFK、サンフランシスコ、ロサンゼルス、シカゴオヘア、バンクーバー 等
欧州	ヒースロー、シャルルドゴール、フランクフルト 等
アジア	北京、上海、桃園/松山/高雄、香港、スワンナプーム、クアラルンプール 等

空港におけるファーストレーンの設置に向けた検討会

検討会メンバー	航空会社、空港会社等、CIQ関係機関、国交省
検討項目	①ファーストレーンの設置の適否（合理性、効率性） ②ファーストレーンの施設のあり方 ・対象者の範囲、使用料金のあり方、動線の設定 等
スケジュール	H25.10.9 第1回 空港会社より現状及び課題について H25.11.11 第2回 海外事例紹介、航空会社より現状及び課題について H25.12.13 第3回 論点整理 H26. 3.25 第4回 論点整理及び今後の進め方

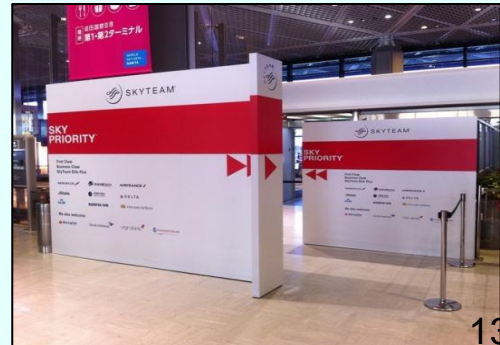
【参考】成田空港における保安検査の優先レーン
ファーストクラス、ビジネスクラス旅客や航空会社の上級会員等を対象とする保安検査の優先レーンを設置。（保安検査通過後は、一般旅客と同一動線。）



ロンドン／ヒースロー空港



バンコク／スワンナプーム空港



- 訪日外国人旅行者の受入には、出入国手続きの迅速化が必要。
- 観光需要の高まる8月を強化月間に位置づけ、航空会社の機内誌へ自動化ゲートの広告掲載などのPRを実施。空港においても、自動化ゲートのポスターの掲示やデジタルサイネージの表示を行うとともに、出張登録カウンターを設置。
- これらの取り組みにより、平成25年8月以降、月間の自動化ゲート利用希望登録者数は大幅に増加。(現在登録可能なのは、有効なパスポートを持つ日本人と、再入国許可・みなし再入国許可制度の対象となっている外国人)

航空会社における取り組み

**JAL機内誌「Skyward」
8月号へ掲載**



空港会社等における取り組み

- ・ 空港内でのポスター掲示



- ・ 空港各社HPにおいて、法務省HP「自動化ゲートの運用について」のリンクを掲載
- ・ 国際線出発フロアに自動化ゲート事前登録場所案内看板設置、空港案内センターにおいてリーフレットを配布

タッチ操作でスピーディーな 出入国手続きができる「自動化ゲート」

「自動化ゲート」は、パスポートと指紋により本人確認を行い、自動的に出入国手続を行うことができるシステム。使い方はディスプレイの表示に従って、簡単な操作をするだけです。また、出発前にパスポートと申請書だけの手軽な利用登録をしておけば、スムーズに出入国手続が行えます。登録はフライト当日でも可能。成田空港、羽田空港、中部空港および関西空港で利用することができます。

法務省入国管理局
☎03-3580-4111
www.moj.go.jp

ANA機内誌「翼の王国」8月号へ掲載

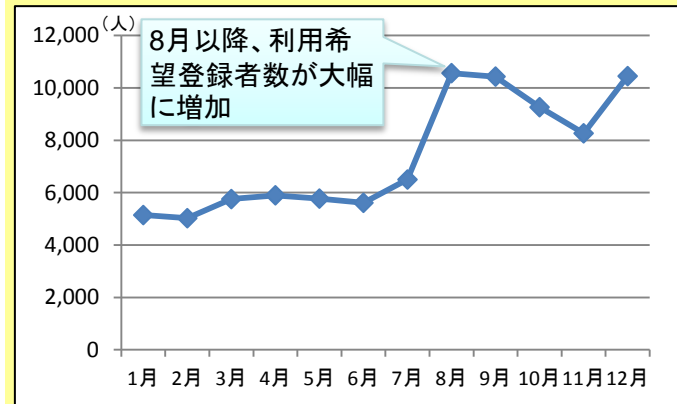
自動化ゲートを利用してみませんか？

自動化ゲートは、旅券と指紋により本人確認を行い、自動的に出入国手続を行うことができるシステムです。ご出発前の簡単登録で、スムーズに出入国手続ができます。成田空港、羽田空港、中部空港及び関西空港でご利用いただけます。(詳しくは「自動化ゲート」でインターネット検索)

法務省入国管理局
☎03-3580-4111



(参考)自動化ゲート利用希望登録者数推移(H25)



3.4 入国手続き待ち時間の改善に向けた取り組み

- 関西空港における入国手続きについて、入国者が集中する時間帯等に審査ブースで混雑が発生しており、審査待ち時間が観光立国推進基本計画で目標として定められた20分を超える状況となっている。
- 入国手続きを迅速化・円滑化し、審査待ち時間を短縮するため、国交省より法務省に申し入れる等により、関西空港においては、入管当局の審査体制運用の柔軟化や、新関空会社の案内看板設置等の取組を実施している。

関西空港における取組事例

【入国管理局における取組】

- 入国審査場の混雑度合いに応じて、第2ターミナルから第1ターミナルへ審査官を応援派遣。
- 審査ブースの空き状況に応じて、入管当局のコンシェルジュが外国人を日本人ブースへ誘導。

【新関空会社における取組】

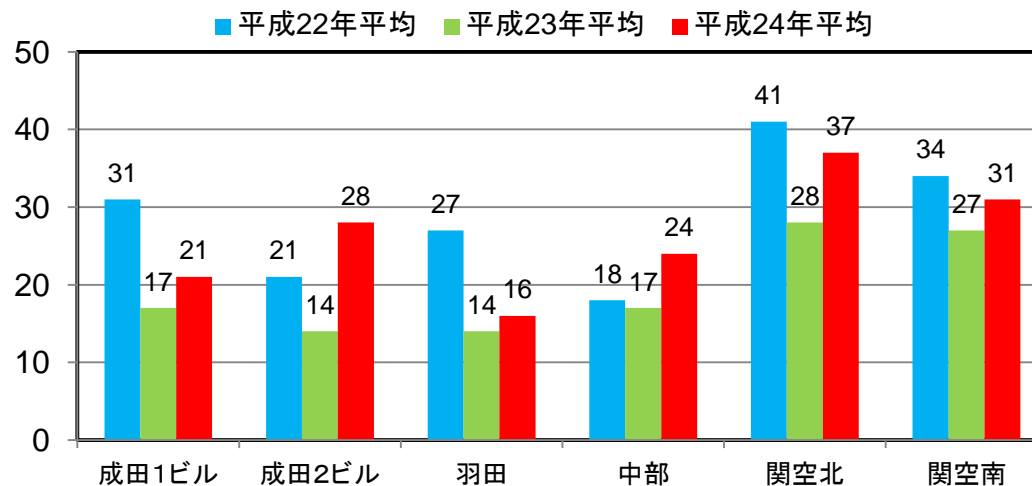
- 入国審査場入口に空港案内スタッフを派遣し混雑時間帯における誘導案内の支援を実施。
- AGT(ウイングシャトル) 駅にEDカード(入国カード)記載に関する周知看板を制作し設置。



これらの取組により、平成25年の審査待ち時間は前年に比べ概ね10分※程度、短縮されている。

※平成25年1月から8月までの平均値

空港における最長審査待ち時間



出典) 国土交通省観光立国推進本部(第2回)資料3



EDカード記載に関する周知看板の設置



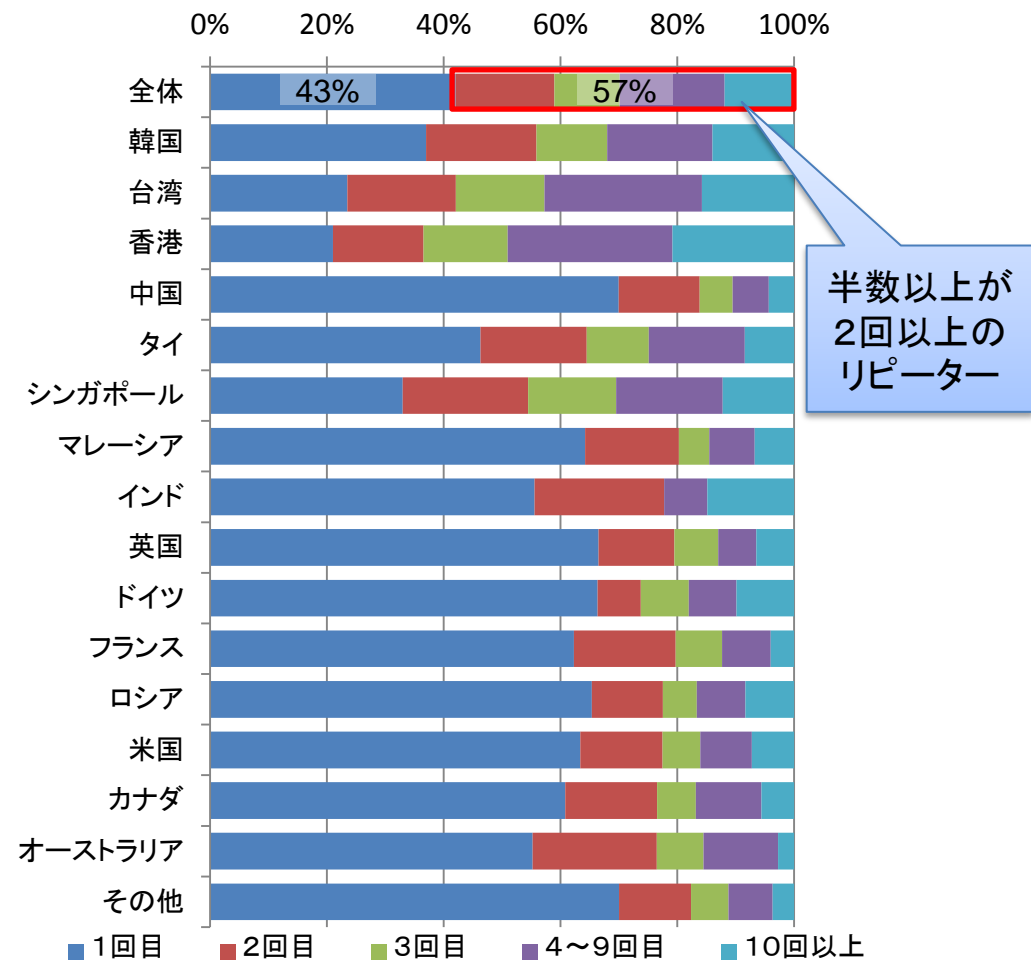
空港案内スタッフによる誘導案内の支援

3.4 拠点空港における際内最小乗継時間の短縮

- 訪日外国人旅行者の約57%が訪日回数2回目以上のリピーターとなっている。
- インバウンドの更なる増加を図るためには、今後リピーター需要の維持・拡大を図っていくことも重要であり、訪日リピーターに飽きられることのないよう、日本国内の訪問地の多様化が必要。
- 拠点空港における際内最小乗継時間(MCT※)の短縮など、訪日外国人旅行者が日本各地へ移動しやすい環境の整備が必要。

※MCT: Minimum Connecting time

■ 訪日外国人旅行者の訪日回数(観光・レジャー目的のみ)



半数以上が2回以上のリピーター

■ 拠点空港における国際線から国内線への最小乗継時間

空港	際内最短乗継時間
成田	1時間40分～1時間50分 (1時間15分～1時間20分)
羽田	2時間 (1時間10分～1時間20分)
成田ー羽田	3時間30分
中部	1時間20分 (1時間～1時間15分)
関空	1時間15分 (1時間～1時間15分)
関空ー伊丹	3時間20分
ヒースロー	1時間30分
ミュンヘン	30分～45分
フランクフルト	45分
JFK	1時間45分

出典) Flight Guide Worldwide Oct 2013(OAG)、航空会社HP
注) ()内は同一航空会社の場合の最小乗り継ぎ時間

■ 乗継時間の短縮に向けた取り組み

空港内における移動時間の短縮	<ul style="list-style-type: none"> ・国際線ー国内線のターミナル間の動線の改善(際内トンネルの整備、乗り継ぎ施設の整備等)。
CIQ手続きの円滑化・迅速化	<ul style="list-style-type: none"> ・自動化ゲートの利用促進 ・ファーストレーンの設置に向けた検討

出典) 訪日外国人の消費動向 平成24年次報告書(観光庁)

3.4 航空ネットワークの充実と地域振興に係る取組み

- 空港の利用促進とそれによる地域振興に係る取組みは、地方自治体が主体となり、航空会社、観光事業者等と連携して実施。その実施主体の一つとして、地域の関係者が空港ごとに協議会を組織。
- これらの活動は、航空会社に対し新規就航を働きかける活動(エアポートセールス)のほか、大きく分けて、
 - 航空便利用者への支援、地元又は就航先でのPR活動といった、利用者に関心する取組み
 - 旅行会社が実施する商品造成に対する支援
 などがある。

○ 空港ごとに取組みが完結している傾向にあることから、広域での観光ルートの設定とあわせた空港間の戦略的な連携による取組みが必要ではないか。

空港を中心とした空港協議会の取組みの例

○ 航空便を利用する個人に対する支援

- ・同一便を複数回利用する個人に対する運賃補助
- ・修学旅行等で航空便を利用する学校等に対し、渡航費の一部やパスポート取得費用を支援
- ・航空便利用者に対し、事業参加店で使える地域商品券を提供
- ・空港連絡バスの無料化、航空便利用者のレンタカーの利用料金を24時間1000円に割引
- ・地元空港の航空便利用を喚起する「マイエアポート」運動を実施、参加事業者・個人等に特典を付与



○ 潜在的利用者へのPR活動に対する支援

- ・地元情報誌に直行便利利用の海外旅行に関する記事を掲載、TV番組に協賛して海外旅行企画を放映
- ・海外の旅行博覧会等への出展、宿泊施設等が出展する場合は経費の一部を補助



○ 商品造成を行う旅行会社に対する支援

- ・航空便を利用した企画旅行商品を造成した旅行会社に対し、広告経費の一部を助成
- ・海外の旅行会社等を招請して視察旅行を実施
- ・団体旅行が利用するバスの借上費用を支援



旅行会社による現地視察旅行 (FAMツアー)

○ 航空会社が空港を利用する場合の支援

- ・国際定期便の空港ターミナル施設使用料を補助

○ 航空貨物輸送を行う者に対する支援

- ・航空便で生鮮食料品貨物を輸出する荷主企業に対し、補助金を交付。

広域的な関係者の協働による誘客の取組み

中部北陸9県の自治体、観光関係団体、観光事業者等の協働による「昇龍道」プロジェクト



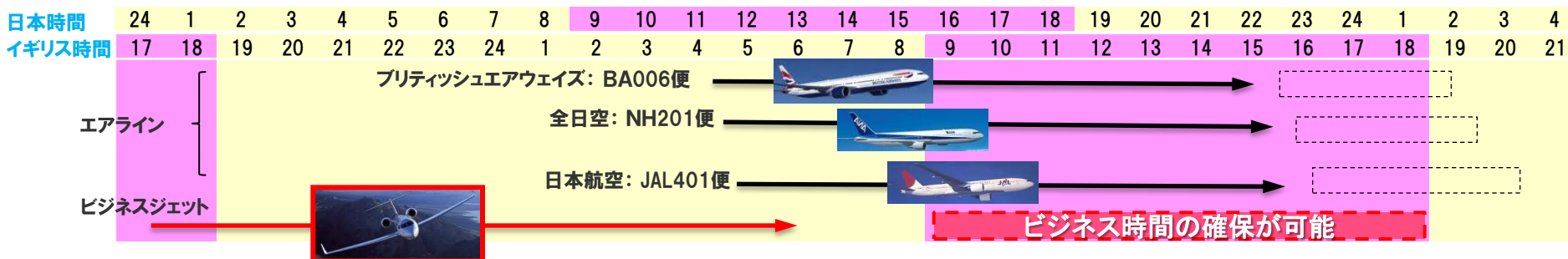
3.5 ビジネスジェットの推進の必要性

- ビジネスジェットは、①利用者のスケジュールに応じた時間設定、②定期便がない場所への移動(移動時間の短縮)、③機内での会議・商談などが可能となっており、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いる。
- 我が国におけるビジネスジェットの普及により、国際的な企業活動のアクセスが向上し、アジアにおける企業活動の拠点や新たな投資先としての魅力が向上し、また、企業の経営者にとっても時間が有効活用され、我が国の国際競争力強化に資する。

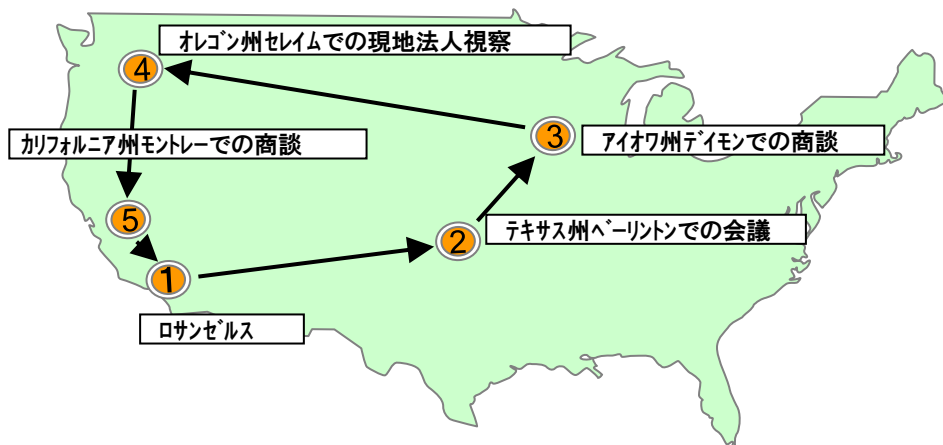
ビジネスジェット利用によるメリット

■ 利用者のスケジュールに応じた時間設定が可能(日本→ロンドンの場合)

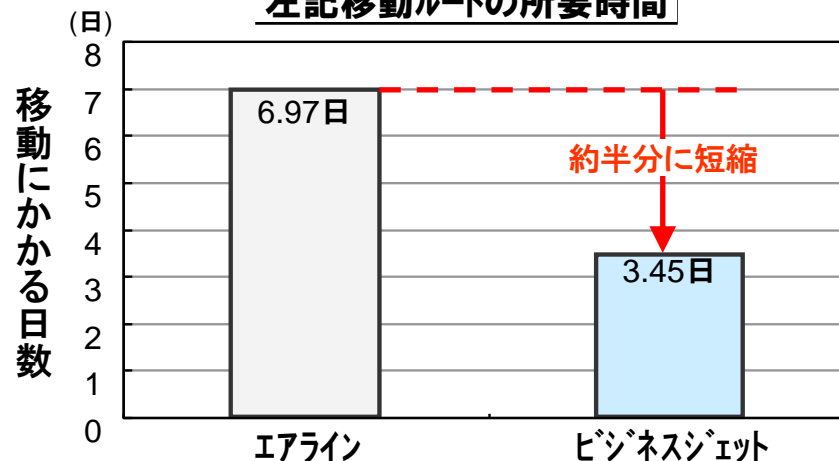
ビジネス時間



■ 移動時間の短縮が可能(アメリカ国内の移動事例)



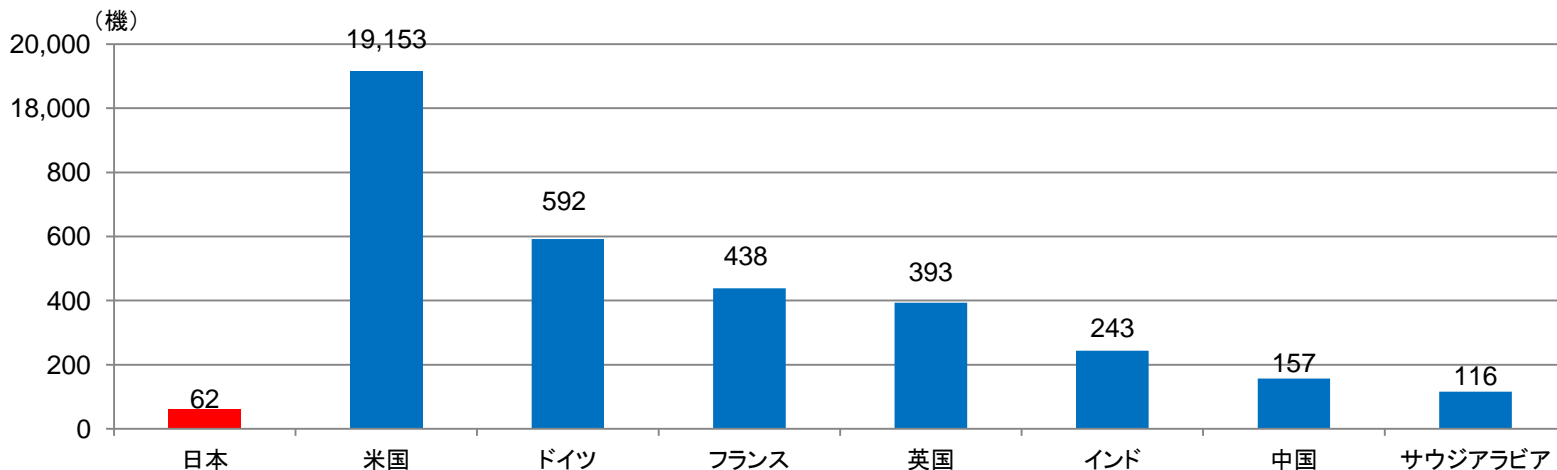
左記移動ルートの所要時間



3.5 諸外国のビジネスジェット機の保有機数と発着回数

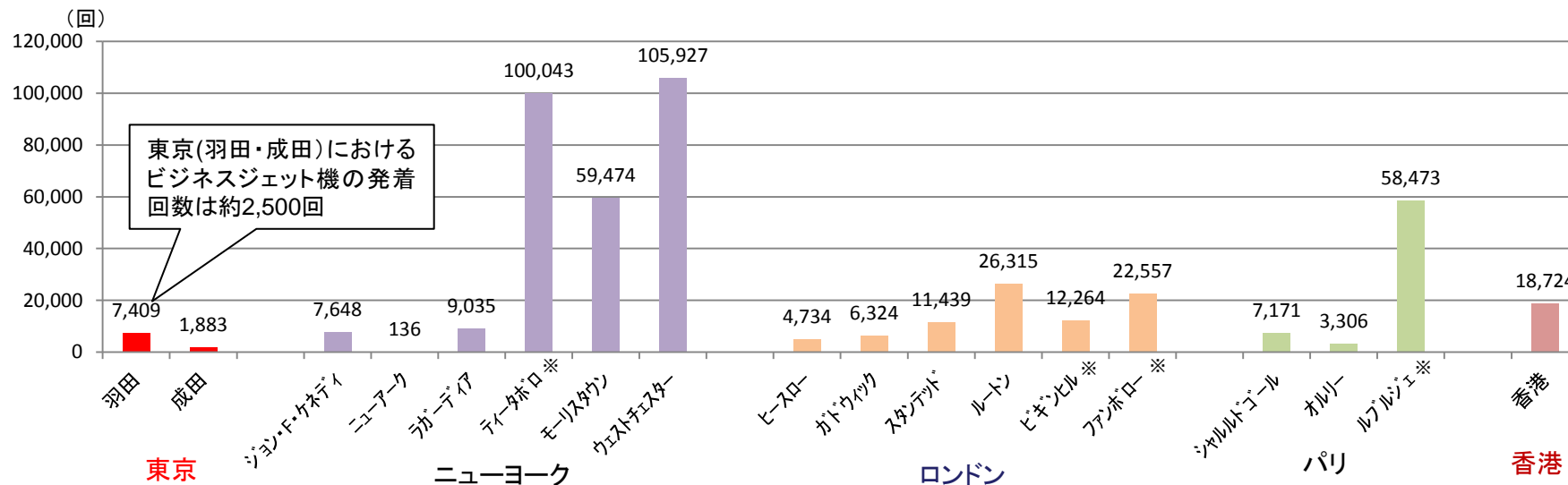
○ 我が国のビジネスジェット機の保有機数及び発着回数は諸外国と比べて、ともに少ない状況。

（2011年）
国別保有機数
ビジネスジェット機の



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）

（2011年）
発着回数
ビジネスジェット機を含む
ジェネラルアビエーション機の



東京(羽田・成田)における
ビジネスジェット機の発着
回数は約2,500回

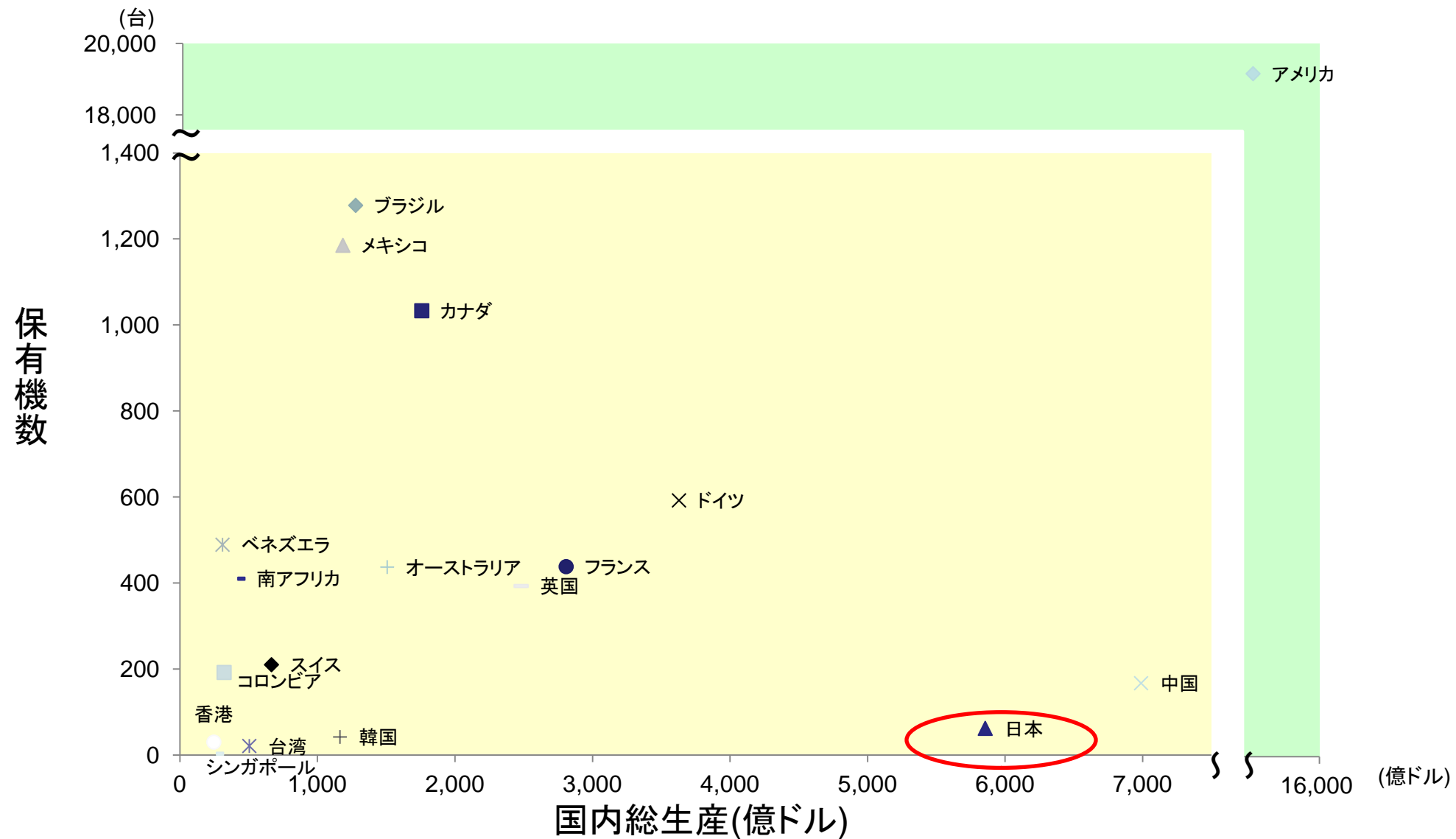
注：ジェネラルアビエーション機には、ビジネスジェット以外に航空機使用事業機（報道、写真撮影）等を含む。

※：ビジネスジェット専用空港

出典：羽田空港及び成田空港のデータは、運航記録データによる。他データは、ACI調べ。但し、ティータポロ空港、モーリスタウン空港、ウェストチェスター空港のデータは米国航空当局調べ。ビギンヒル空港、ファンボロー空港、ルブルジェ空港のデータは欧州航空当局調べ。

3.5 国別経済規模とビジネス航空機の保有機数

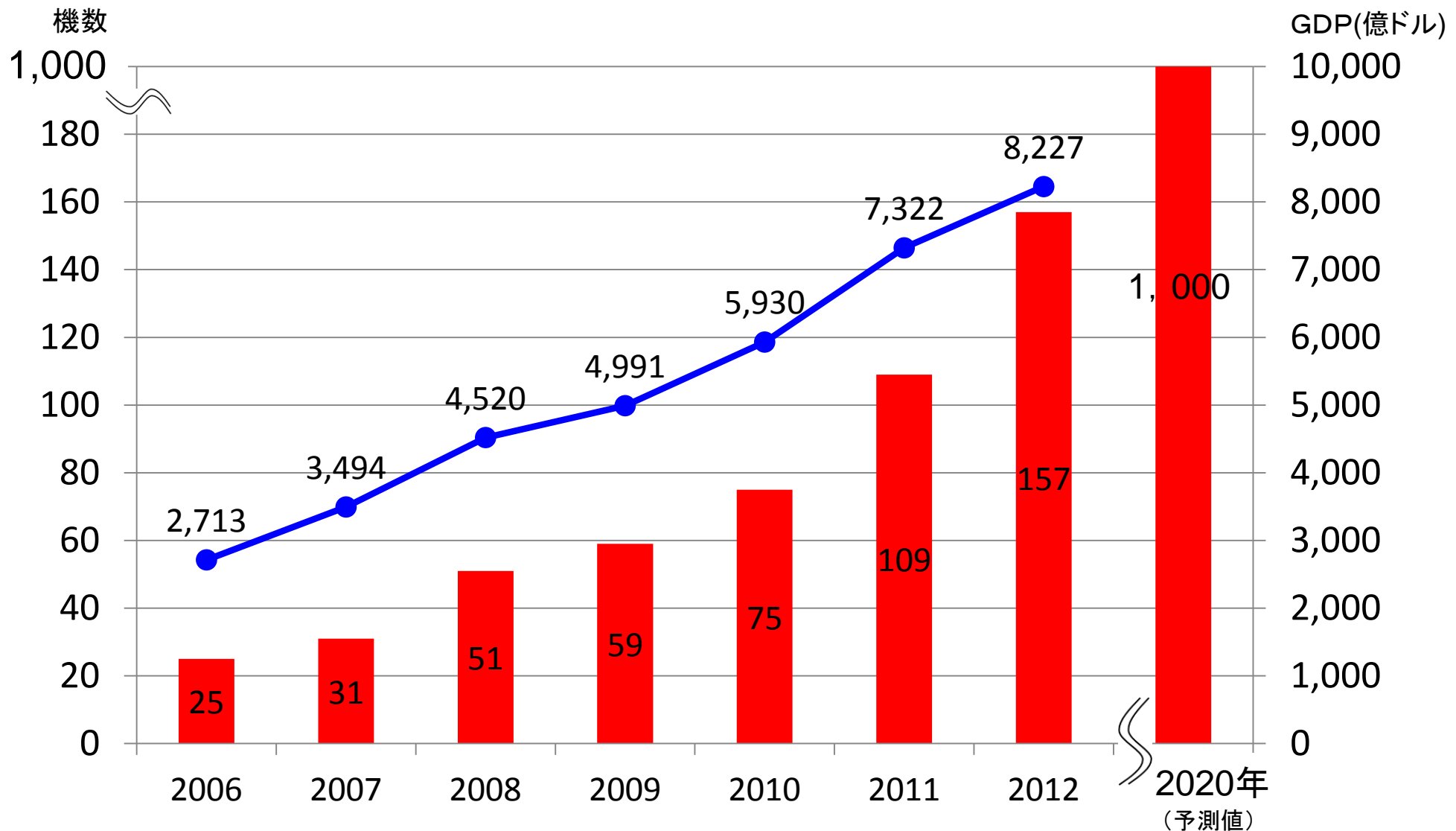
○ 日本は諸外国に比べ、経済の規模に対しビジネス航空機の保有が少ない



国内総生産は”World Economic Outlook Database for October 2011” IMF
 保有機数はFlightglobal社集計(日本以外の国は公用機及び軍用機を含む)

3.5 中国におけるビジネスジェットの普及見通し

○ 経済発展に伴い、中国ではビジネスジェットの機数が急速に増加している。



※国内総生産は”World Economic Outlook Database for October 2013” IMF
 機数はCAAC(中国民用航空局)講演資料より

3.5 ビジネスジェットが普及することによる中国国内の航空機産業への影響 国土交通省

○ ビジネスジェットの普及に伴い、中国国内においても航空関連の産業が活発になっている

	会社概要	中国国内における取り組み
ボーイング	<ul style="list-style-type: none"> ● アメリカに本拠地を置き、世界最大の飛行機製造会社 	<ul style="list-style-type: none"> ● ボーイング社で製造される航空機部品を中国から最も多く購入。中国商用飛機有限公司との間で市場の動向の予測情報を相互に提供しあうセンターを設立した
エアバス	<ul style="list-style-type: none"> ● フランスに本拠地を置き、ボーイングに次ぐ規模の飛行機製造会社 	<ul style="list-style-type: none"> ● 天津保税區、中国航空工業集団との合弁事業により、A320の組み立てを実施。この2社はエアバスの組み立て合弁会社に49%を出資
セスナ	<ul style="list-style-type: none"> ● アメリカのビジネスジェット機・軽飛行機の製造会社 ● 軽飛行機の3大メーカーの一つ 	<ul style="list-style-type: none"> ● 中国航空工業集団 (AVIC) と合弁事業を立ち上げ、中国国内でビジネスジェットの共同開発、製造を行う予定
ダッソー・ファルコン	<ul style="list-style-type: none"> ● フランスのビジネスジェット機の製造会社 	<ul style="list-style-type: none"> ● 今後、北京にカスタマーサービスの本部を設立し、部品の提供、品質保証、技術支援、運航支援を行う予定
エンブラエル	<ul style="list-style-type: none"> ● ブラジルのビジネスジェット機の製造会社であり、世界有数の旅客機メーカー 	<ul style="list-style-type: none"> ● 中国国内に、Embraer China Aircraft Technical Services を設立し、運航されている機体に対するテクニカルな問題、運航に関する部品販売とコンサルティングサービスを提供
フライトセーフティ	<ul style="list-style-type: none"> ● アメリカのパイロット育成のリーディングカンパニー ● フライトシュミレータやビジュアルシステムを製造 	<ul style="list-style-type: none"> ● キャセイパシフィック航空とともに香港でフライトシュミレータ設備を設立し、メンテナンスのトレーニングも併せて実施

この他にガルフストリーム、ボンバルディアなど大手企業が、中国のローカル企業と合弁会社を設立するなど、中国では航空関連産業が活発になっている

3.5 ビジネスジェット環境が未整備であることによる弊害

- 海外大手企業が、ビジネスジェットの利用環境が未整備であることにより、日本で開催予定であった会議を香港など他国で開催するなどの事例が発生。
- また、海外ビジネス航空事業者を対象としたアンケート調査(2008年)では、回答を得られた39事業者のうち、約6割が日本発着を回避せざるを得なかったと回答。

日本発着を回避した事例

IT企業A社

2000年代前半日本で開催予定であった国際会議を香港で実施。

金融企業B社

2007年日本で開催予定であった国際会議を香港で実施。

化学企業C社

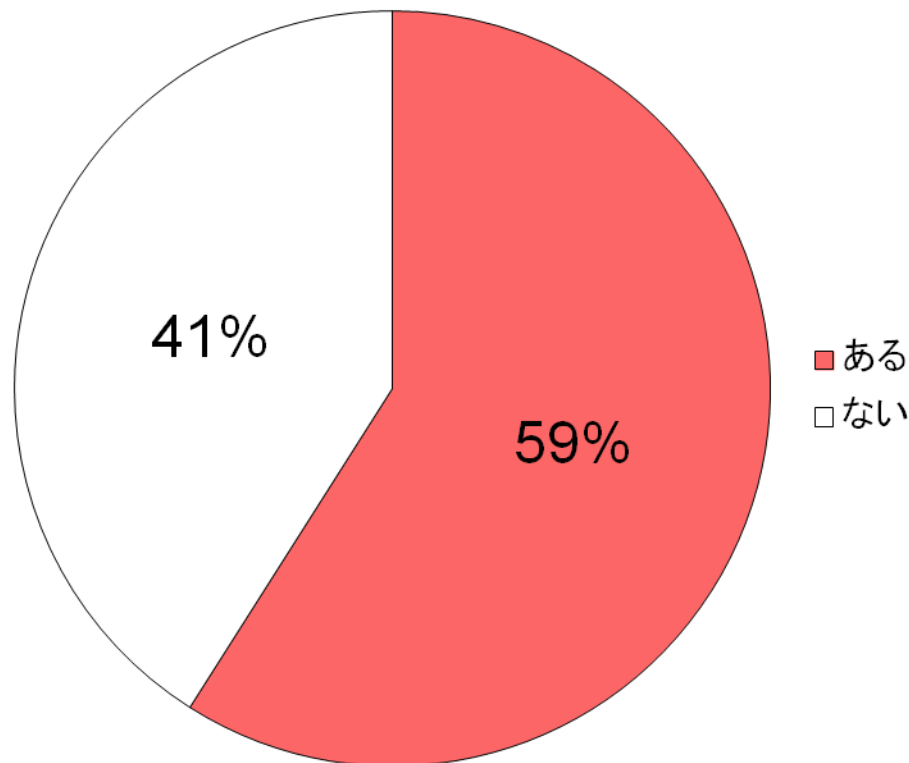
2007年日本で開催予定であった国際会議を他国で実施。

IT企業D社

2009年日本で開催予定であった国際会議を他国で実施。
(12機のビジネスジェット利用)

日本発着を回避せざるを得なかった経験

(海外のビジネス航空活動に携わる事業者を対象のアンケート)



3.5 首都圏空港におけるこれまでの利用環境改善の取り組み

- 我が国においては、ビジネスジェットが利用しやすい環境の整備が不十分であり、特に、乗り入れ希望の多い首都圏空港においては、ビジネスジェットの受入環境が課題。
- 首都圏空港では、成田空港においてビジネスジェット専用ターミナルを整備したほか、羽田空港において平成22年の容量拡大や再国際化等に合わせ、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など、ビジネスジェットの利用環境の改善が行われている。

成田空港

内容	実施時期	改善前	改善後
航空機の重量制限	平成22年7月	5.7t 以下の航空機に対して発着制限	撤廃
ビジネスジェット用駐機スポット数	平成23年10月	10スポット	18スポット
駐機可能日数	平成24年3月	7日間	30日間
専用ターミナル	平成24年3月	なし	2012.3.31 供用開始
スポット・スロット申請	平成24年4月	書面で申請	Web上で申請

羽田空港

内容	実施時期	改善前	改善後
昼間時間帯の発着	平成22年10月	国内のみ可能	国際ビジネスジェットも可能
昼間時間帯の発着回数制限 ※	平成22年10月	4回／日	8回／日
国際ビジネスジェットの発着枠申請期限	平成22年10月	7日前まで	当日申請可能
駐機可能日数	平成24年9月	5日間	10日間

※ 公用機枠内の発着回数制限を緩和

3.5 ビジネスジェットに関する規制・手続の見直し

○ 航空局としては、空港における利便性向上等に加え、ビジネスジェットに関する規制・手続の見直しに取り組んでいる。

従来のルール

見直し後

想定される効果

国際ビジネス
チャーターによる
国内区間の
運送の取扱の
明確化

- 外国籍チャーター機で訪日し国内2地点以上に用務がある場合の国内移動は、外国籍機による有償国内移動として認められていない。
 - 例えば、東京と大阪双方に用務があり訪日したビジネスジェットユーザーも、新幹線等で移動する必要がある

- 一定の要件※の下での海外からのビジネスジェットの国内移動については、「国外からの航行の接続運航」であることを明確化
 - (※) 同一搭乗者に限定、国際運航と一連の航行としての契約である 等
 - (平成25年10月31日運用開始)

- 海外からの訪日ビジネスジェット利用環境の向上
- それに伴う運航機数、来日者数の増加

自家用外国BJ
の乗入れに係る
手続期限の
短縮

- ICAO非締約国の自家用ビジネスジェットが日本に乗り入れる場合、10日前までに許可申請を行う必要

- 具体的ニーズのある台湾籍の自家用ビジネスジェットについて、10日前までとなっている許可申請の期限を、ビジネスチャーターと同様の3日前までとする
 - (平成26年2月12日運用開始)

BJ事業者向けの
基準策定

- ビジネスジェットを用いたチャーター事業については、中大型機による定期便等と同じ運航に係る基準が適用されている
 - ビジネスジェットの特長である即時性や自由な目的地設定などの妨げとなっている可能性がある。

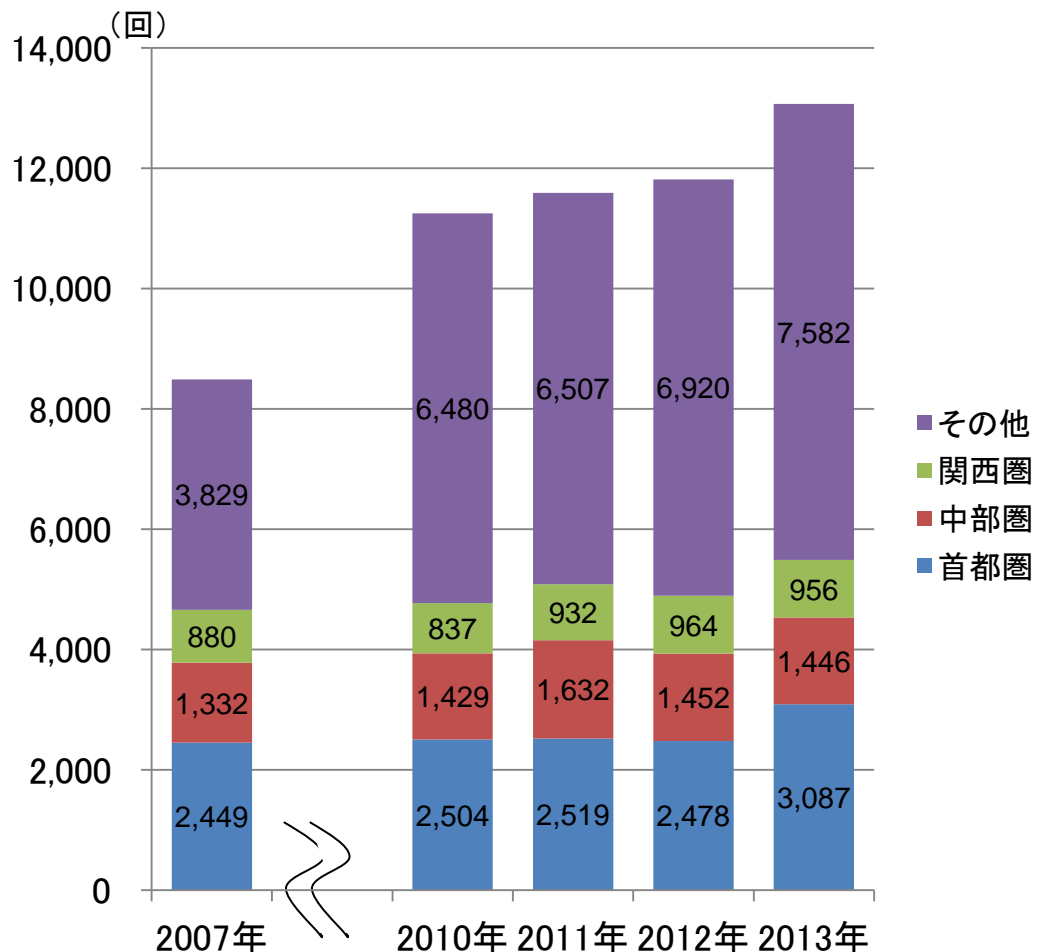
- ビジネスジェットを用いたチャーター事業に特化した、運航に関する包括的な審査基準を新たに設定。(ICAO標準への適合と輸送の安全性を前提に、米国の技術基準を参考として規定)
 - (平成25年12月12日施行)

- ビジネスジェット新規参入促進により国内市場が拡大
- 運航会社のコスト削減

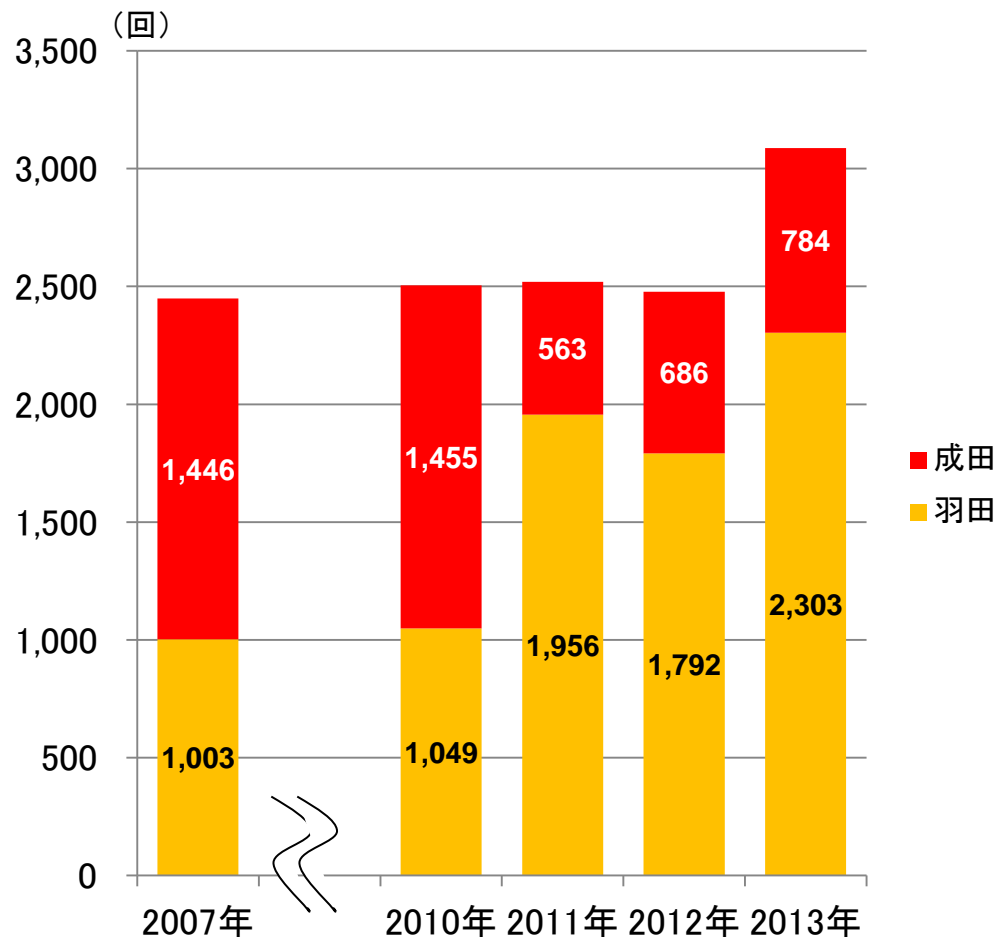
3.5 日本におけるビジネスジェットの発着回数の推移

○ 日本全体におけるビジネスジェットの発着回数は2010～2012年の3年間ではほぼ横ばいであったが、2013年の発着回数は前年比10%増となっている。特に首都圏においては、前年比約25%増となっている。

日本におけるビジネスジェットの発着回数推移



首都圏におけるビジネスジェットの発着回数推移



注) 首都圏: 成田空港、羽田空港
 中部圏: 中部空港、県営名古屋空港
 関西圏: 関西空港、大阪空港、神戸空港

3.5 首都圏空港におけるビジネスジェットを受入環境の整備

- 首都圏空港では、成田空港においてビジネスジェット専用ターミナルを整備したほか、羽田空港において平成22年の容量拡大や再国際化等に合わせ、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など、ビジネスジェットの利用環境の改善が行われている。
- 今後、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）などを行い、ビジネスジェット利用者の出入国やターミナルビルまでのアクセス距離・時間を短縮することにより、利便性の向上を図る。

今後の取り組み

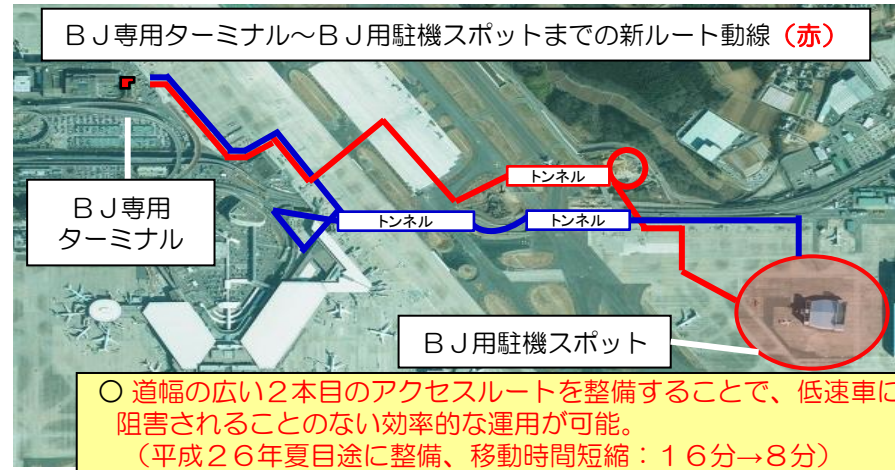
成田空港

- ビジネスジェットも利用可能なスポットの増設
- ビジネスジェット専用ターミナルと専用スポット間の動線の改善（H26年夏目途）
- スロットを取得しやすい時間帯等受入環境のPR

羽田空港

- ビジネスジェット専用動線の供用開始（H26年9月末予定）
- 上記専用動線の近接スポットの利便性の向上に関する検討
- 飛行検査機拠点の中部国際空港への移転後（H26年度末）の公用機枠の一部活用に関する検討

【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



【羽田空港】ビジネスジェット専用動線の確保

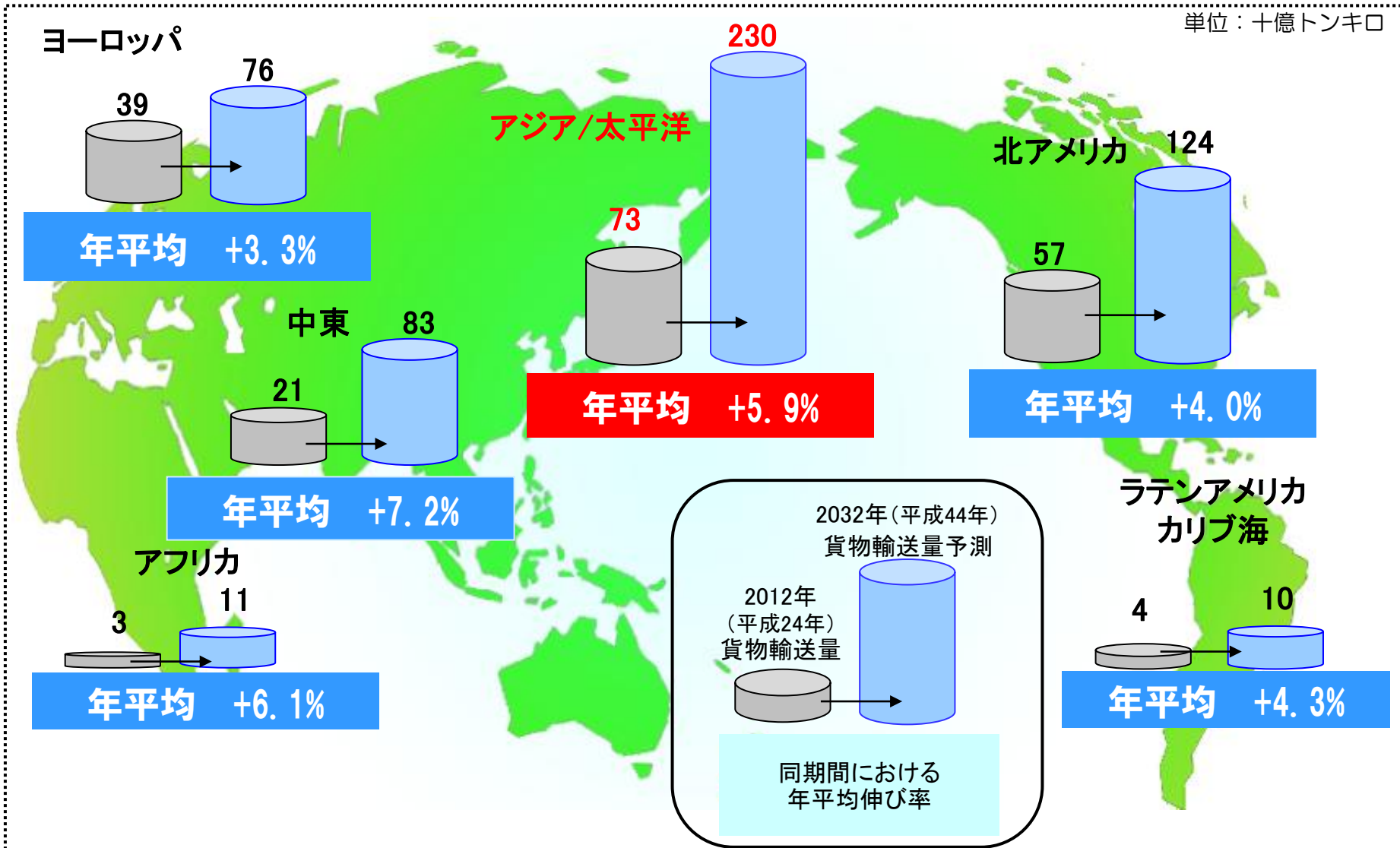
- 平成26年9月末の国際線旅客ターミナルの拡張の完了にあわせ、**ビジネスジェット専用動線**を供用開始予定。

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**。



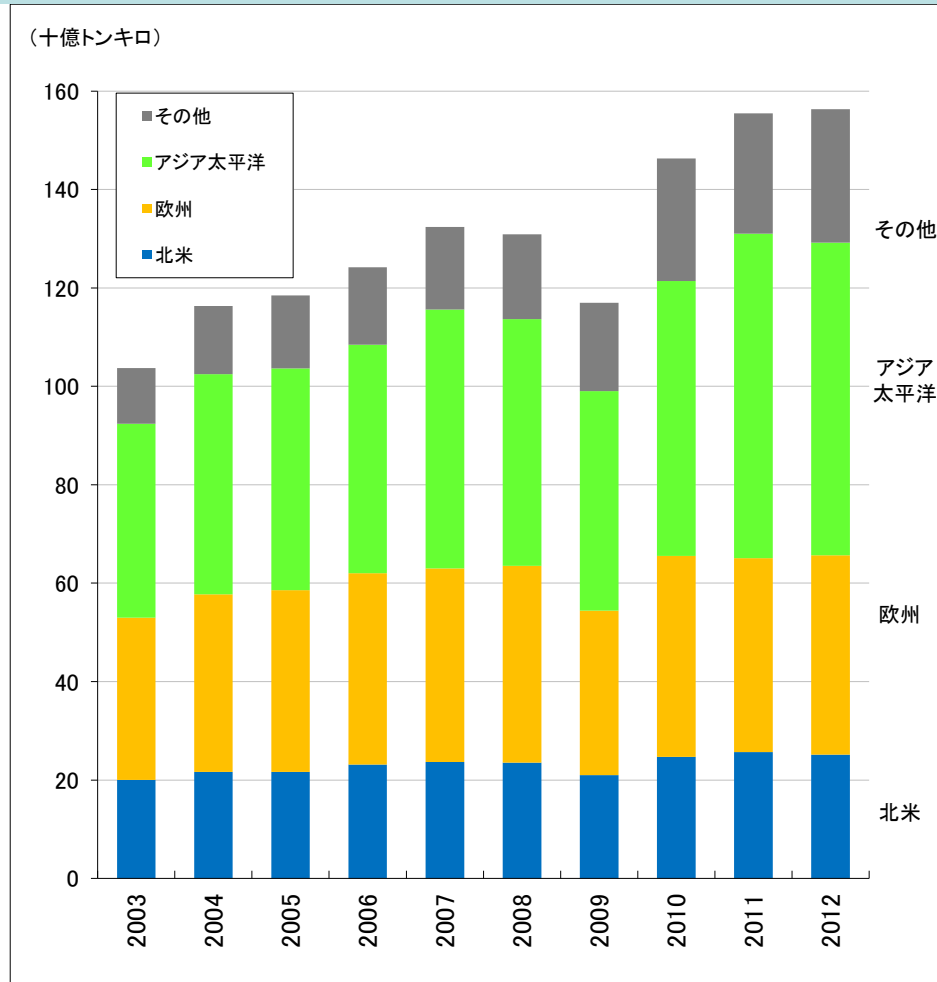
○ 世界最大の国際航空貨物市場としてアジア／太平洋地域の成長が見込まれる。



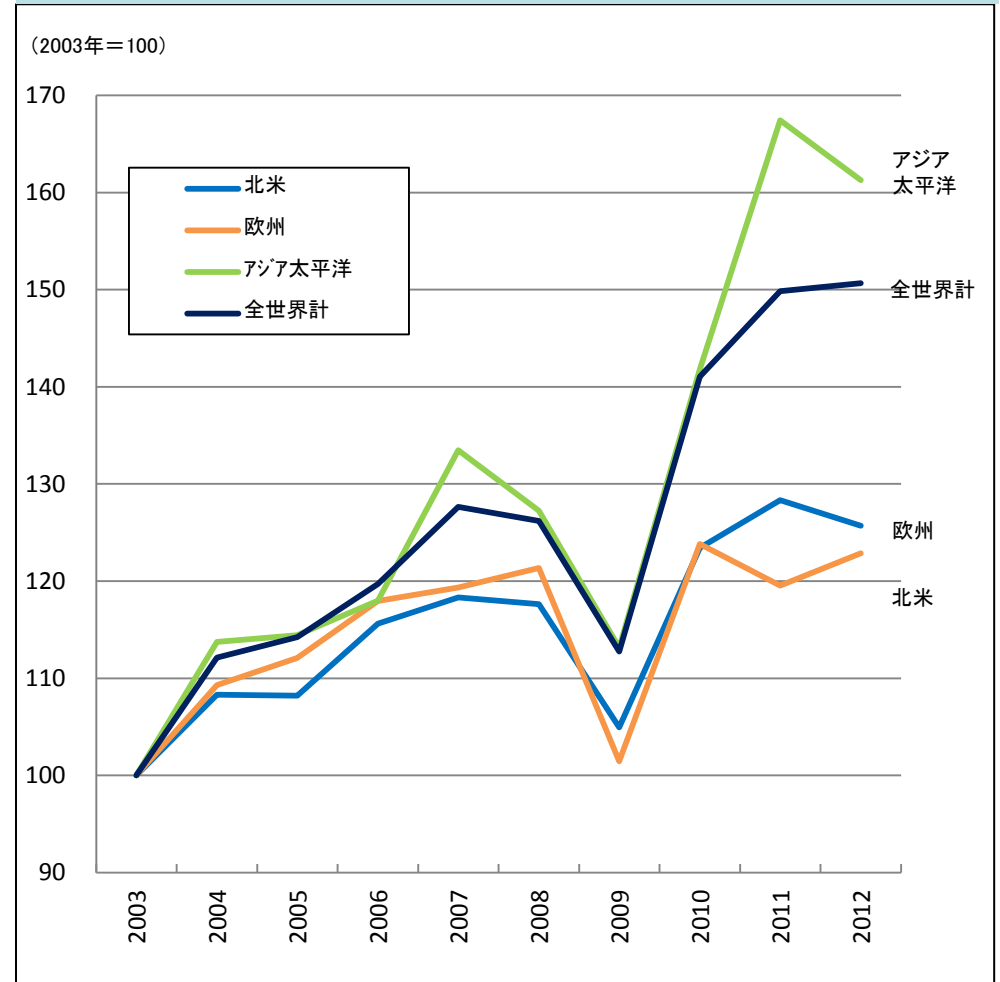
3.6.1 世界の国際航空貨物輸送の動向

○世界の国際航空貨物輸送量は、リーマンショックの影響などもあり、停滞していたが、近年は回復傾向にある。

世界の国際貨物取扱量の年次推移



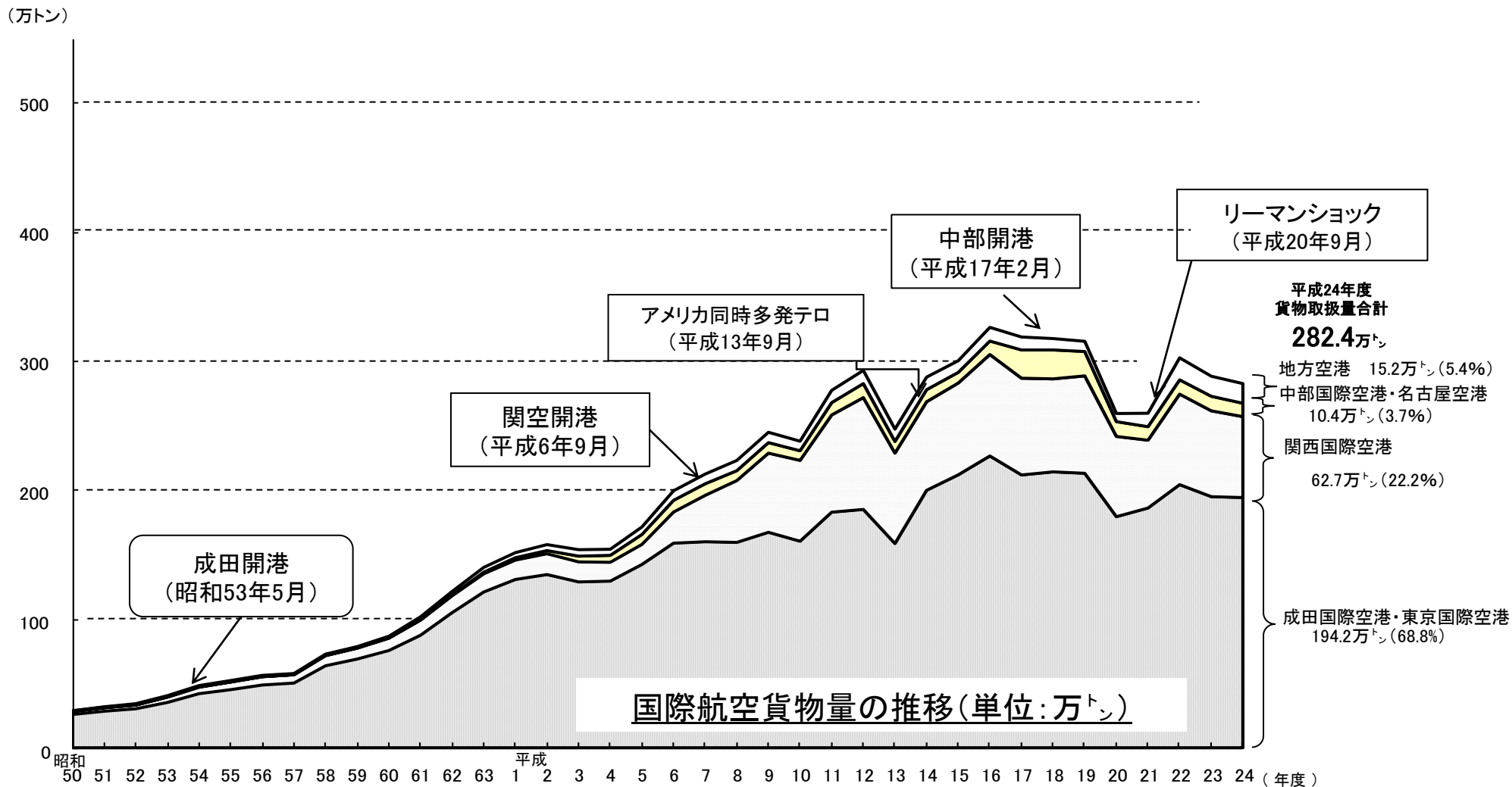
世界の国際貨物取扱量の年次推移の増減 (2000年=100)



出典: ICAO「Annual Report of the Council」より作成

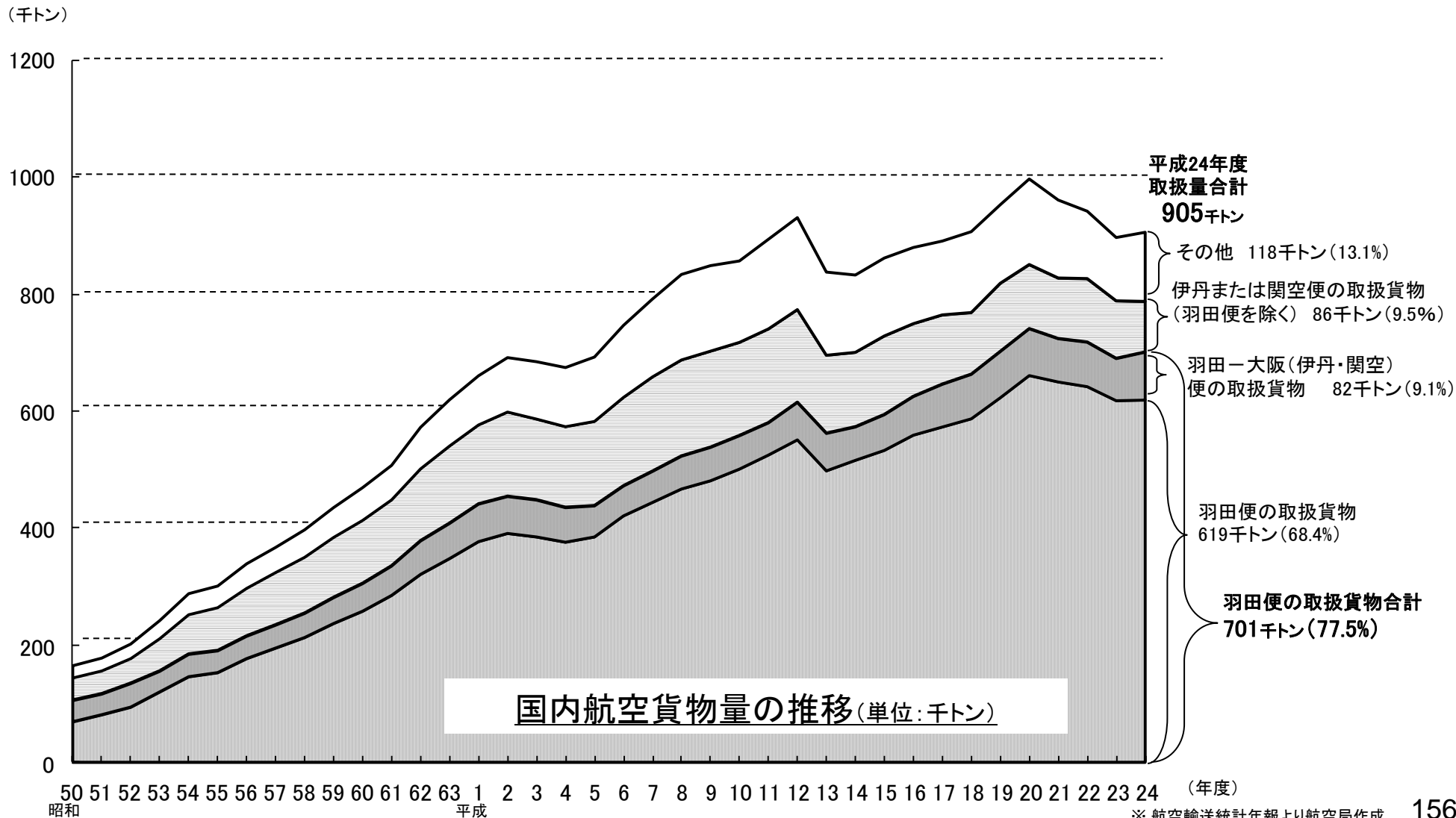
3.6.1 我が国の国際航空貨物輸送の動向

○我が国の国際航空貨物輸送量は、長年増加傾向にあったが、平成20年以降伸び悩んでいる状況。

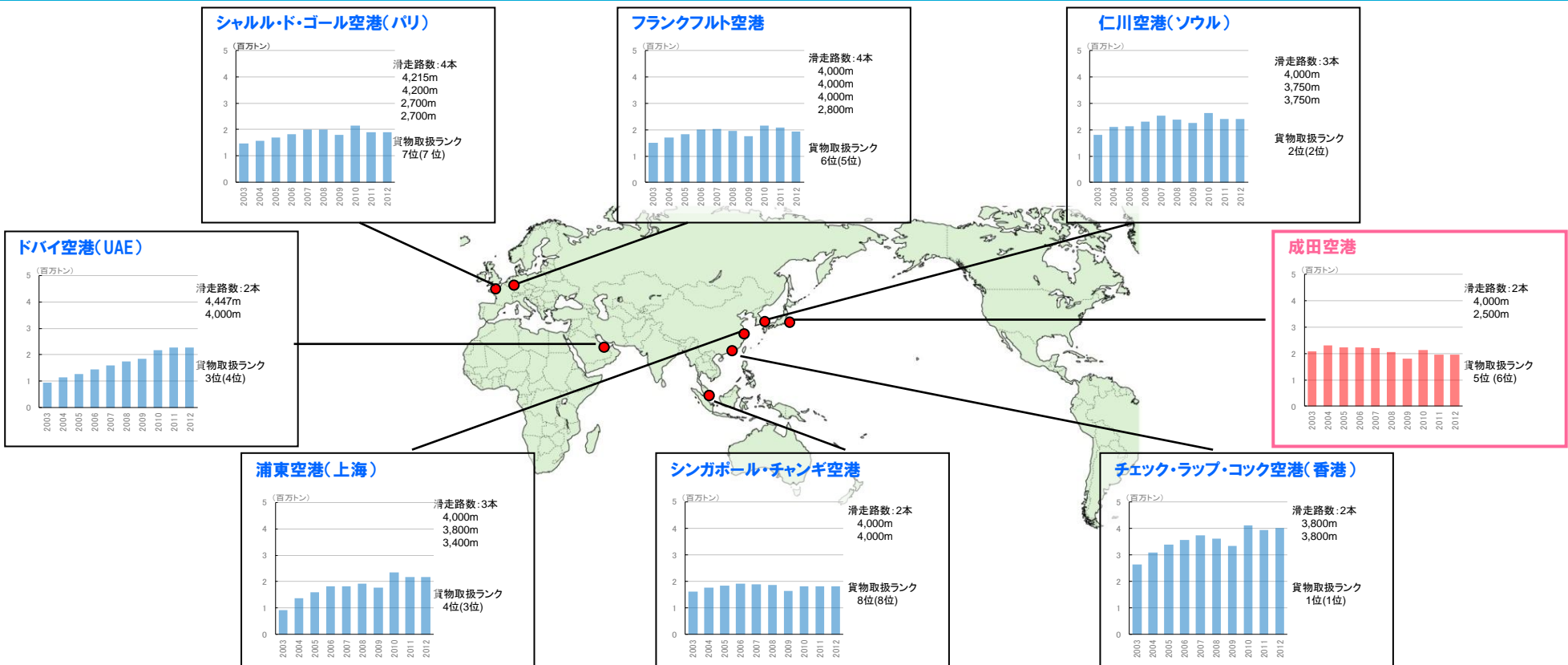


3.6.1 国内航空貨物輸送の動向

○我が国の国内航空貨物輸送量は、貨物輸送全体が減少傾向にある中で堅調に増加してきたが、機材小型化や路線撤退等に伴い、平成20年をピークに減少傾向。



3.6.1 世界の国際貨物取扱量上位空港(年次推移)



単位: 千トン

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2012/2003比
1	香港	香港	香港	香港	香港	香港	香港	香港	香港	香港	1.52
2	2,643.0	3,090.1	3,402.2	3,578.0	3,742.0	3,627.0	3,350.0	4,128.0	3,941.3	4,025.4	1.32
3	成田	成田	成田	仁川	仁川	仁川	仁川	仁川	仁川	仁川	1.32
4	2,088.5	2,311.4	2,232.7	2,307.8	2,524.0	2,386.0	2,268.0	2,634.0	2,483.9	2,397.0	2.44
5	仁川	仁川	仁川	成田	成田	成田	ドバイ	浦東	浦東	ドバイ	2.44
6	1,814.0	2,103.5	2,120.1	2,235.5	2,212.0	2,059.0	1,846.0	2,344.0	2,287.9	2,279.6	2.35
7	アンカレッジ	アンカレッジ	アンカレッジ	アンカレッジ	フランクフルト	パリ	成田	ドバイ	ドバイ	浦東	2.35
8	1,780.6	1,782.9	1,976.2	2,130.0	2,030.0	2,010.0	1,810.0	2,183.0	2,189.5	2,183.5	0.93
9	シンガポール	シンガポール	フランクフルト	フランクフルト	パリ	フランクフルト	パリ	フランクフルト	フランクフルト	成田	0.93
10	1,611.4	1,775.1	1,835.8	1,996.8	1,994.0	1,963.0	1,785.0	2,149.0	2,083.9	1,952.2	1.29
11	フランクフルト	フランクフルト	シンガポール	シンガポール	シンガポール	浦東	浦東	パリ	成田	フランクフルト	1.29
12	1,498.7	1,694.8	1,833.7	1,911.2	1,895.0	1,916.0	1,778.0	2,142.0	1,898.9	1,938.6	1.29
13	桃園	桃園	桃園	桃園	浦東	シンガポール	フランクフルト	成田	パリ	パリ	1.29
14	1,488.0	1,689.0	1,692.0	1,686.4	1,826.0	1,857.0	1,758.0	2,128.0	1,952.2	1,903.0	1.12
15	パリ	パリ	パリ	パリ	アンカレッジ	ドバイ	シンガポール	シンガポール	シンガポール	シンガポール	1.12
16	1,472.6	1,564.9	1,687.1	1,832.0	1,663.0	1,741.0	1,634.0	1,814.0	1,806.2	1,806.2	

注) ()内は、2011年の順位
 出典: 「Worldwide Airport Traffic Report」
 (各年版 Airports Council International) 等より作成

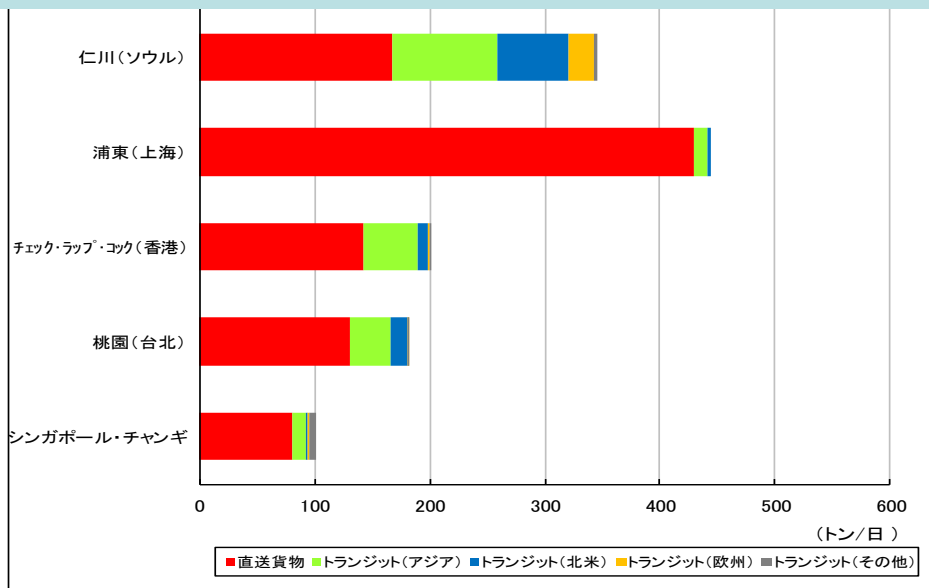
ドバイ、上海・浦東では、
取扱量の大きな伸びを記録

成田空港では、
近年、取扱量が停滞し
相対的地位が低下

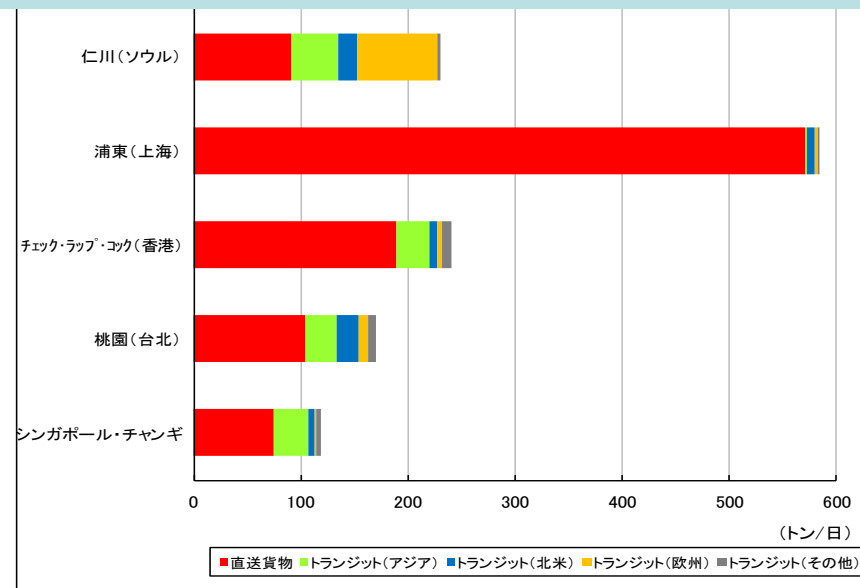
3.6.1 国際貨物の近隣国でのトランジット

本邦発着の国際貨物は、直送のほか、一定割合が他国空港を経由したトランジットにより輸送されている。
仁川空港では、トランジット貨物の取り扱いが大きな割合を占めている。

本邦発・輸出貨物の最終仕向地（我が国の空港⇒アジア主要空港）

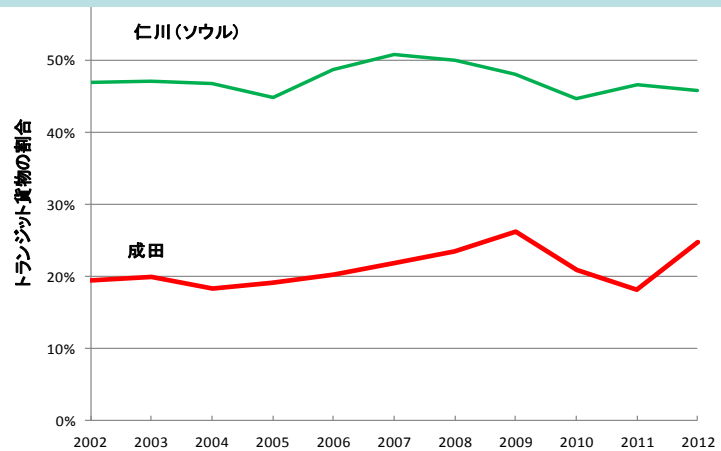


本邦着・輸入貨物の仕出地（アジア主要空港⇒我が国の空港）

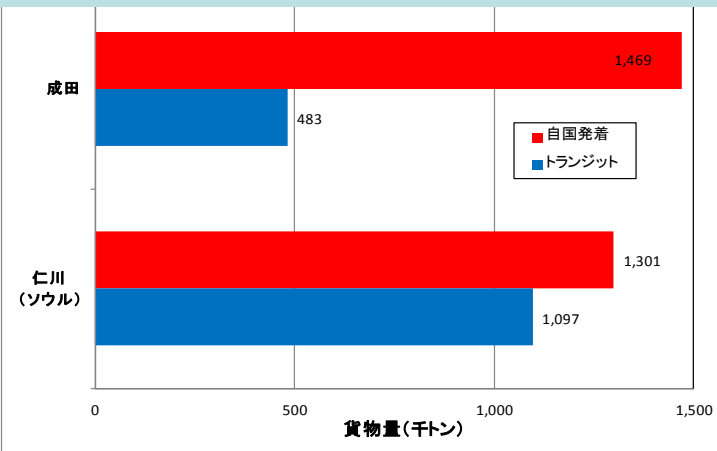


成田空港と仁川空港（ソウル）のトランジット割合の比較

○成田空港と仁川空港のトランジット率の推移（トン）



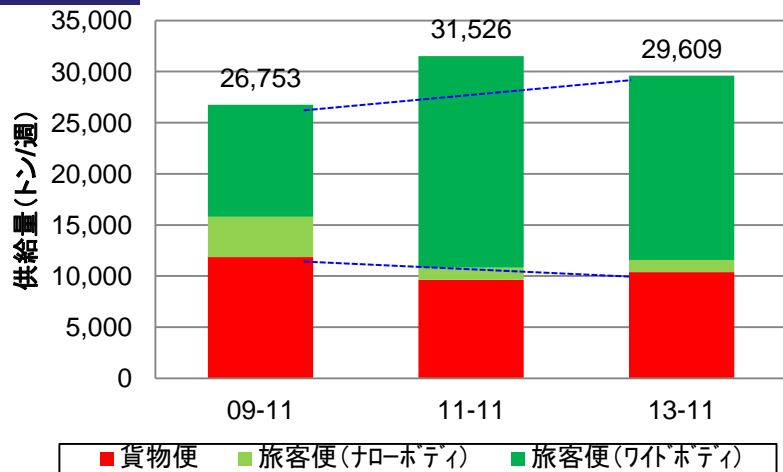
○直送貨物とトランジット貨物の比較（2012年）（トン）



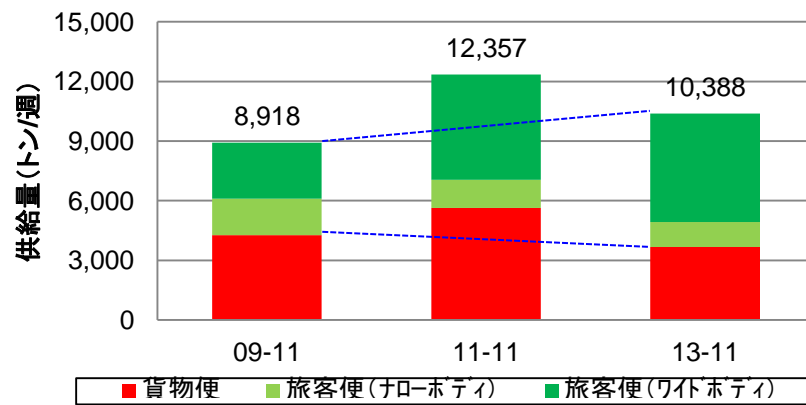
3.6.1 国内各空港発着の貨物輸送の機材構成の推移

近年、国内空港では、旅客便による貨物輸送（ベリー輸送）が増加傾向にある。

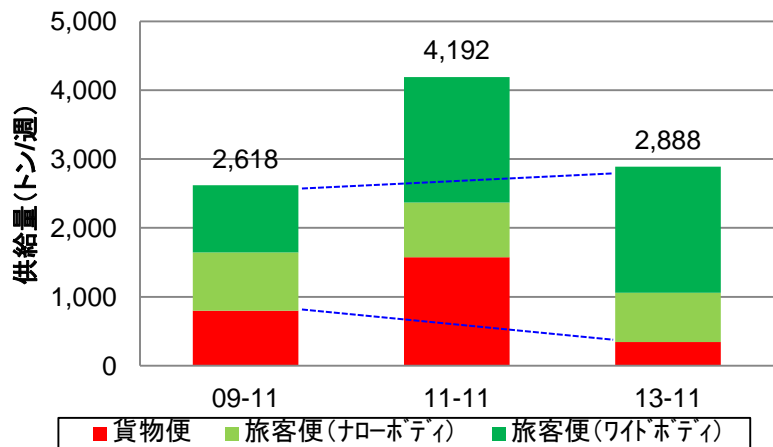
成田



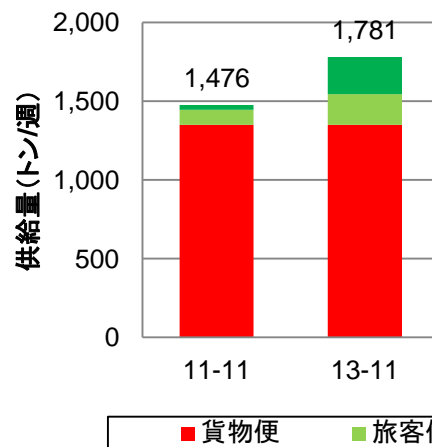
関空



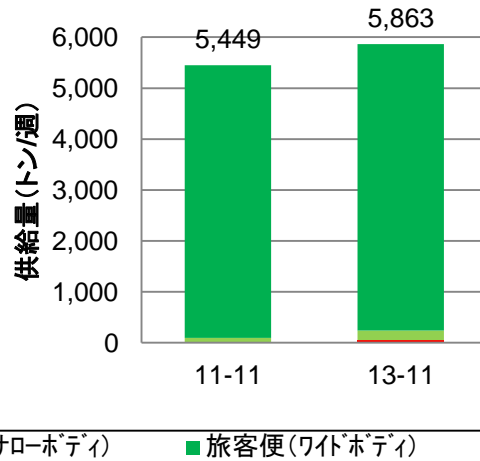
中部



那覇



羽田



注)・ベリー、フレーターともに就航機材の貨物スペースの最大積載可能量にもとづいて集計した。
 ・チャーター便、臨時便及びインテグレーターによる運航は除外した。
 ・出発便については各便の最終着空港を目的地として、到着便については各便の始発空港を出発地として集計している。
 出典：OAG時刻表より作成(2013年11月時点)

3.6.1 国際航空貨物の後背圏における各空港の利用シェア

- 東日本圏では成田・羽田空港、西日本圏(近畿・中国・四国)では関西空港が、航空貨物の後背圏需要を取り込んでいる。
- 中部空港は、中部圏(東海・北陸)においても、後背圏需要の取り込みは輸出1割強、輸入3割強に留まっている。
- 北海道、九州においては、新千歳、福岡など、その地域における拠点的空港が後背圏の貨物需要を取り込んでいる。

全国計

輸出	輸入
成田:62%	成田:66%
関空:28%	関空:21%
羽田:4%	羽田:5%
その他:6%	その他:8%

北海道

輸出	輸入
成田:87%	羽田:37%
新千歳:12%	新千歳:32%
関空:1%	成田:31%

東海・北陸

輸出	輸入
成田:61%	成田:47%
関空:23%	中部:34%
中部:15%	関空:18%

中国・四国

輸出	輸入
関空:84%	関空:88%
成田:11%	広島:6%
福岡:2%	成田:5%

東北

輸出	輸入
成田:96%	成田:89%
羽田:2%	羽田:9%
関空:2%	那覇:1%

九州・沖縄

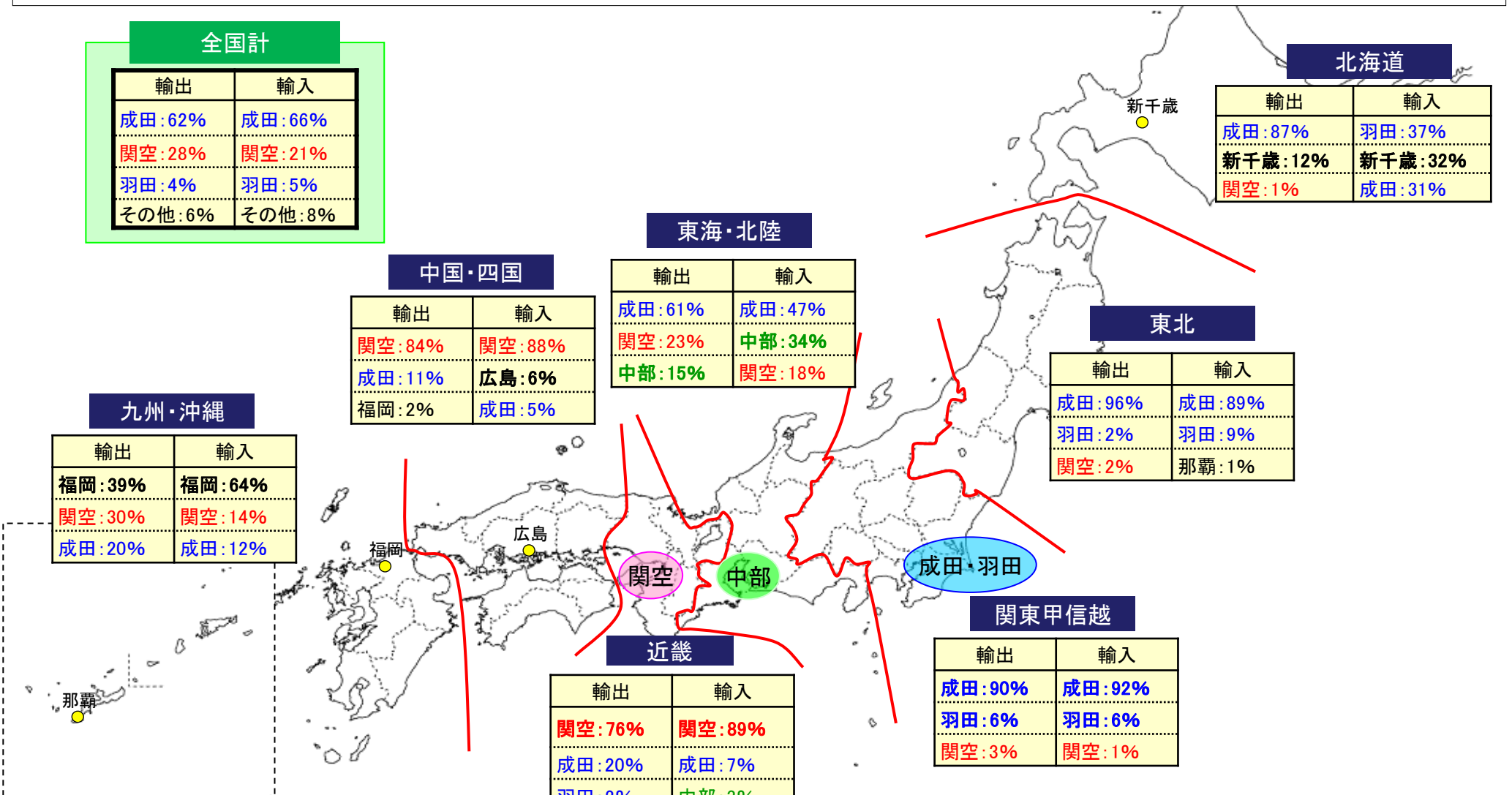
輸出	輸入
福岡:39%	福岡:64%
関空:30%	関空:14%
成田:20%	成田:12%

近畿

輸出	輸入
関空:76%	関空:89%
成田:20%	成田:7%
羽田:2%	中部:3%

関東甲信越

輸出	輸入
成田:90%	成田:92%
羽田:6%	羽田:6%
関空:3%	関空:1%



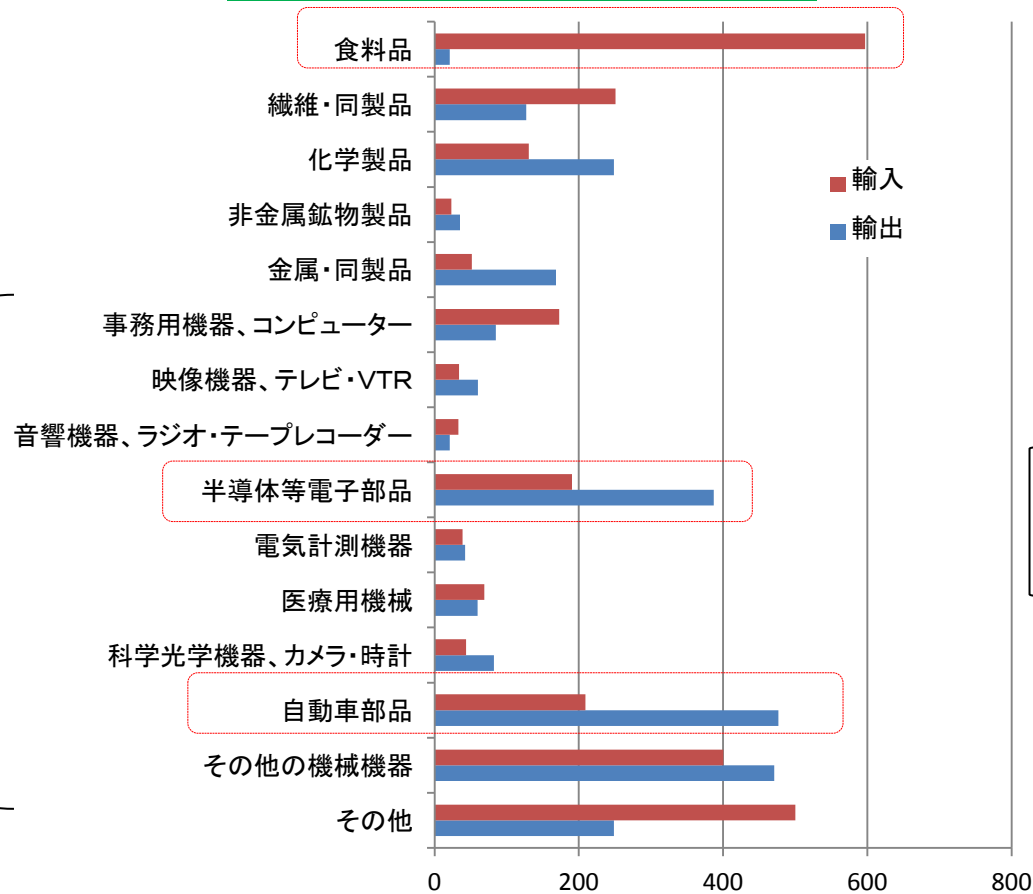
資料:「平成25年度国際航空貨物動態調査」(国土交通省)
(各空港の利用シェアはトンベース)

3.6.1 国際航空貨物の品目と特性

- 航空貨物は、一般に、付加価値が高く、速達性を求められる貨物が多い。
- 品目類型としては、①生鮮品、半導体等、商品特性上恒常的に航空輸送されるもの、②薄型テレビ、ゲーム機等、商品のプロダクト・ライフサイクルに従って航空輸送されるもの、③部材補給、納期遅れ対応等、緊急的に航空輸送されるものがある。

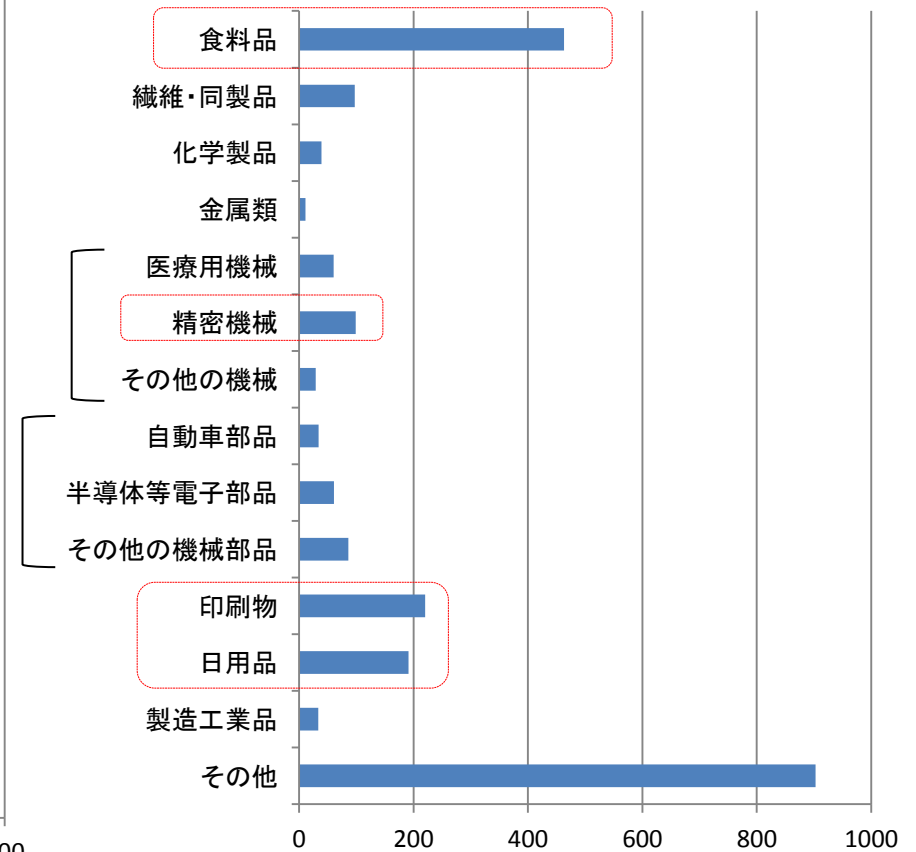
国際航空貨物の品目

(千トン/日)



国内航空貨物の品目

(トン/日)

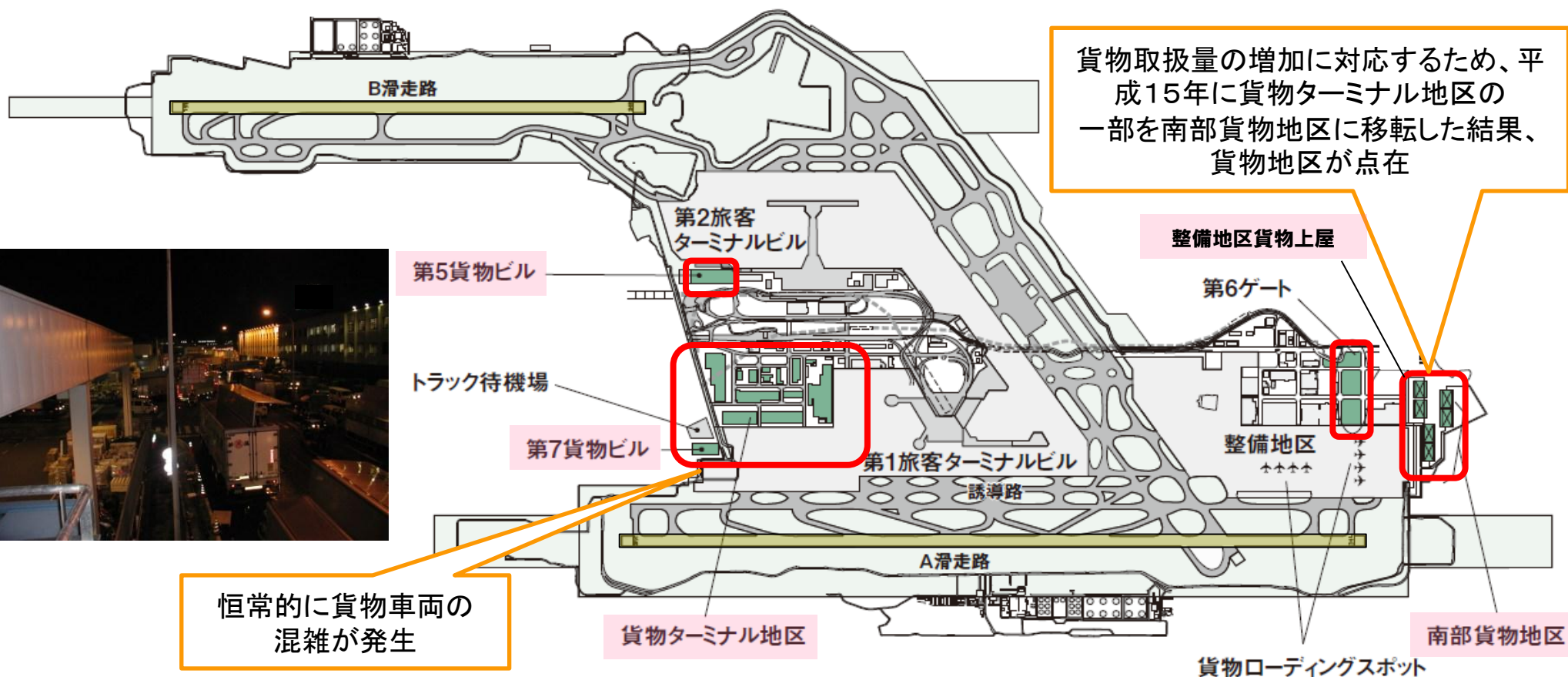


資料:「平成25年度 国際航空貨物動態調査」(国土交通省)より作成

資料:「平成25年度 航空貨物動態調査」(国土交通省)より作成

3.6.3 成田空港の貨物地区について

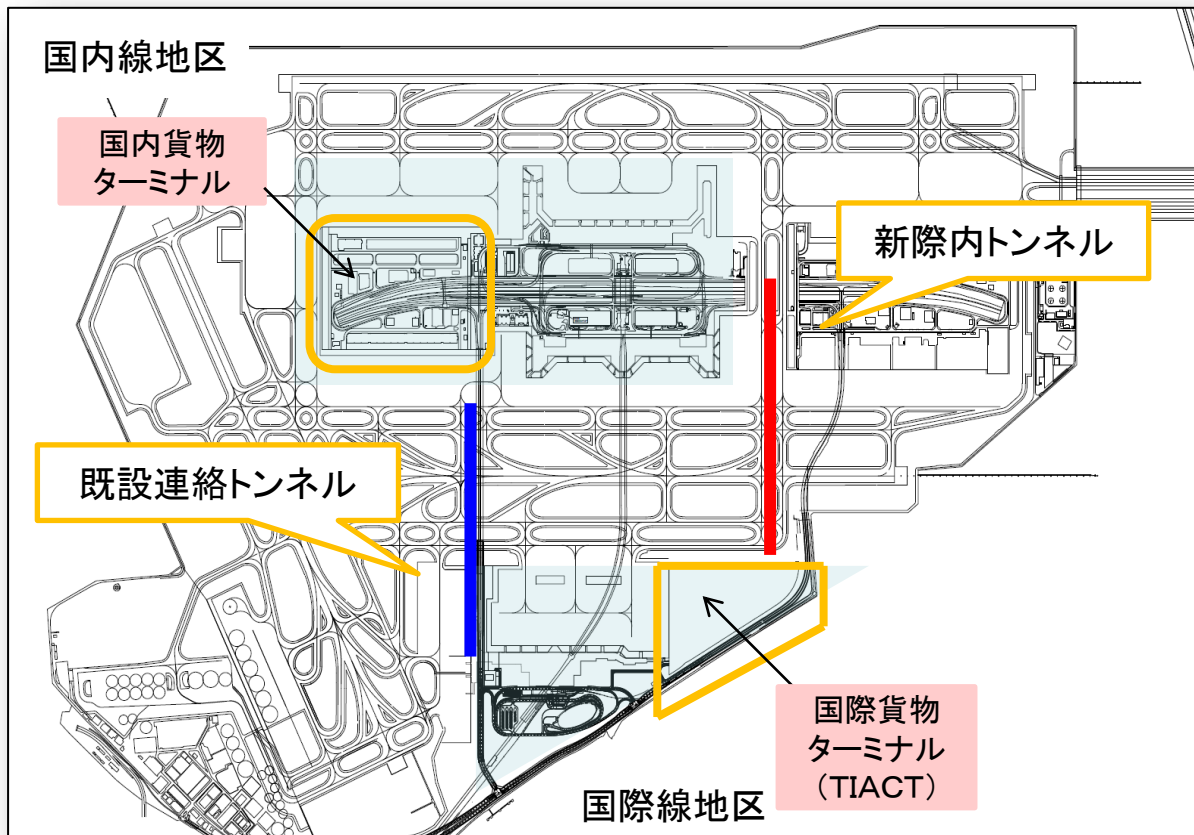
- 成田空港では、貨物地区が点在しており、また、貨物ターミナル地区内では車両の混雑が発生している。
- 物流関連施設や国際航空ネットワークの集積が見られる成田空港については、引き続き国際航空貨物のハブとしての機能を強化する必要がある。このため、貨物地区の混雑緩和や動線の簡素化、効率化等の取り組みや、上屋再配置等の施設展開に向けた取り組み等を行うこととしている。



3.6.3 羽田空港の貨物輸送について

- 羽田空港は、平成26年3月末からの国際線発着枠増加により国際航空ネットワークが拡充され、際内のベリー貨物の増大が見込まれるところ。
- 都心への近接性や充実した国内航空ネットワーク、深夜早朝時間帯の対応が可能といった特長と国際航空ネットワークを活かすため、空港内における際内移動の利便性向上を図るなど、際内のベリー貨物に適確に対応していく必要がある。

国際・国内線地区間の移動の利便性向上



現状

- ① 既設連絡トンネルの幅員が小さく、大型車が走行不可。
- ② 低速車が混在するため、高速走行が困難。

新際内トンネル整備後

【新際内トンネルの特徴】

- ① 既設連絡トンネルと比べ、幅員が大きく大型車も走行可能

[幅員]	
・ 既設連絡トンネル	7.3m
・ 新際内トンネル	9.0m(想定)
- ② 高速走行が可能

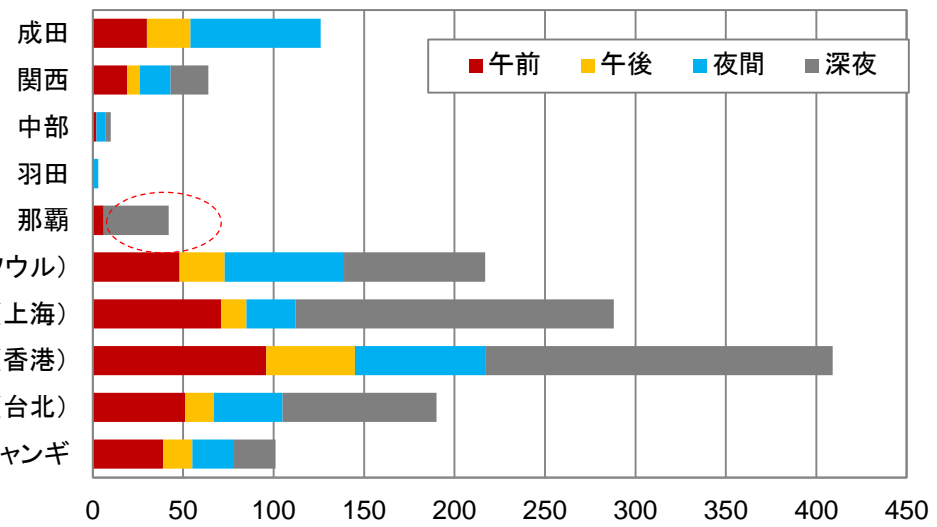


際内移動の利便性向上

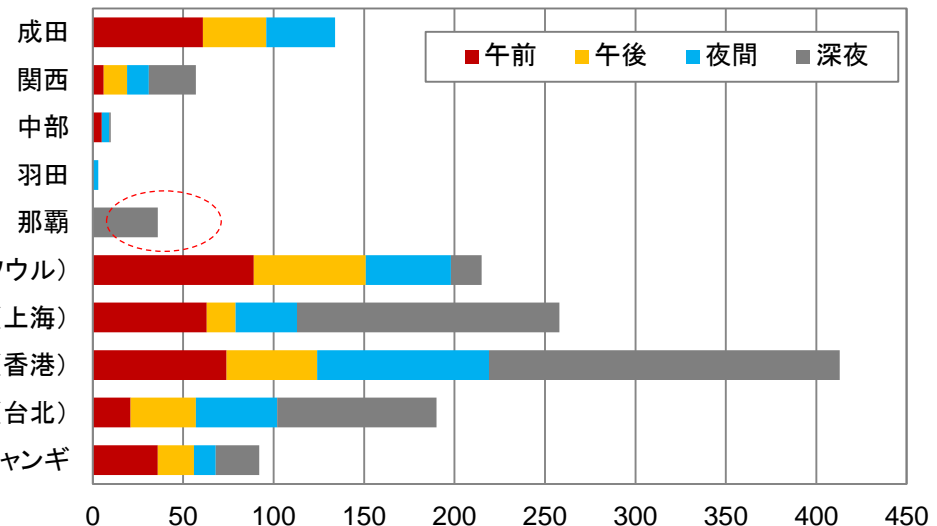
3.6.3 アジアの主要空港における貨物便の時間帯別就航便数 国土交通省

○他のアジア主要空港では、深夜時間帯が貨物専用便に利用されている。
 ○那覇空港では、深夜時間帯が比較的利用されている。沖縄は地理的にアジアにより近接しており、例えば、夜間に国内から貨物を集め、翌日の早朝にアジア圏の目的地に到着する便で発送が可能。

出発便 就航便数(便/週)



到着便 就航便数(便/週)

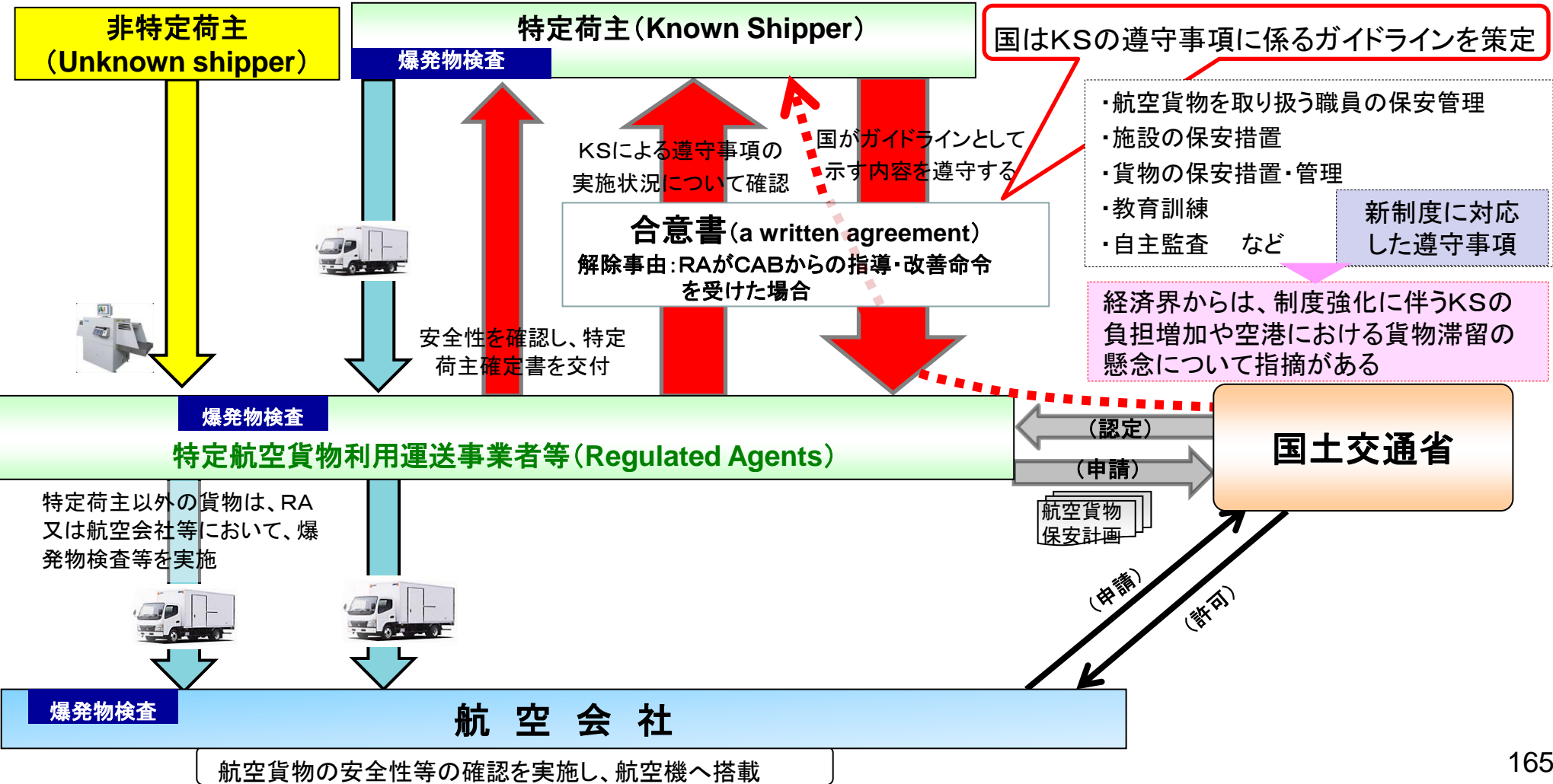


那覇空港から、片道4時間30分で行ける距離を表示。
 出典: Great Circle Mapper、国土交通省航空局作成

注) 午前: 6~12時、午後: 12~18時、夜間: 18~23時、深夜: 23~6時
 チャーター便、臨時便及びインテグレーターによる運航は除外。
 乗継便を含む。
 出典: OAG時刻表より作成(2013年11月)

3.6.3 新たな Known Shipper / Regulated Agent 制度

- 航空機に搭載する貨物について、ICAO国際標準等に基づき、セキュリティレベルを維持しつつ、物流の円滑化を図るため、荷主から航空機搭載まで一貫して航空貨物を保護するKS(特定荷主) / RA(特定フォワード) 制度が平成17年10月から実施。
- 適切な保安対策を講じていると認められたKSにおいて爆発物検査を行った後、KS及びRAにより一貫した保安管理の下輸送された貨物(特定貨物)は、RAや空港(航空会社)で爆発物検査を受けることなく航空機に搭載されることが認められている。
- 米国9.11法により、米国乗入れの旅客便に搭載する航空貨物について、出発空港での100%爆発物検査の実施が義務化されたことにより、我が国は従来のKS / RA制度を強化することで対応した(平成26年4月より、全世界向け旅客便搭載貨物に適用拡大)。



3.7 航空インフラ海外展開の多面的意義

- インフラ海外展開の推進は、**新興国の成長の取り込みのみならず、国内の活性化、我が国の国際的地位の向上など、多面的な意義**を有する。
- 特に、航空分野においては、インフラ海外展開を通じた周辺国のインフラのレベルアップは、**我が国を取り巻く国際航空ネットワークの強化や安全性の向上にも寄与**する。

インフラ海外展開の三つの意義

「これからのインフラ・システム輸出戦略」

新興国等の成長の取り込み

アジアをはじめとする新興国等の成長を取り込むことは、少子・高齢化が進む我が国にとって重要な課題。

活力を維持するためのフロンティア

インフラの海外展開は、官民いづれにとっても、人材力を高め、組織の活力を維持する上で有効。

将来にわたり 繁栄し、 世界で尊敬される国

相手国が真に求め、真に役立つインフラの整備に協力し、現地の経済社会の安定・発展に貢献。「良い仕事」をすることによって、日本は将来にわたって繁栄を享受し、世界で尊敬される国となることが可能。

考えられる航空行政への裨益(例)

- 周辺国の空港・航空管制能力向上を通じた国際航空ネットワークの強化・安全性の向上
- 我が国航空・空港関係企業の収益力向上
- 海外空港運営経験の我が国空港運営へのフィードバック
- 航空行政の国際連携の強化
- 航空分野における我が国の発言力強化
- 航空行政への裨益効果の好循環

インフラ展開を通じた地域のボトルネック解消 (フィリピンへの新技術の導入例)

境界で安全間隔が確保できないため、低い交通量に合わせる必要がある

マニラFIR
 (低密度)

福岡FIR
 (高密度運航が可能)

飛行経路A590

(成田-マニラ)飛行間隔
 福岡FIR: 50マイル
 マニラFIR: 105マイル



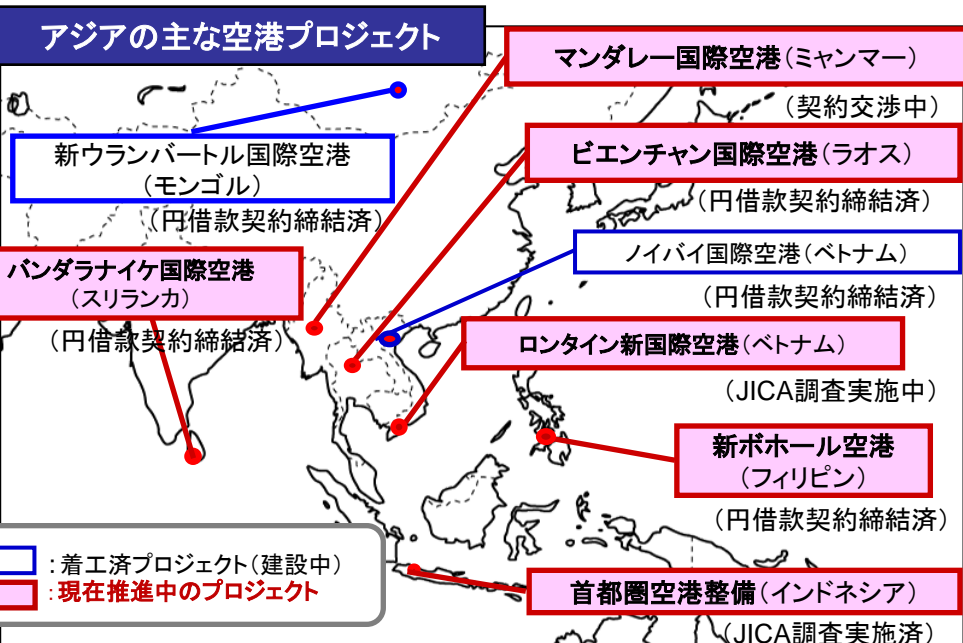
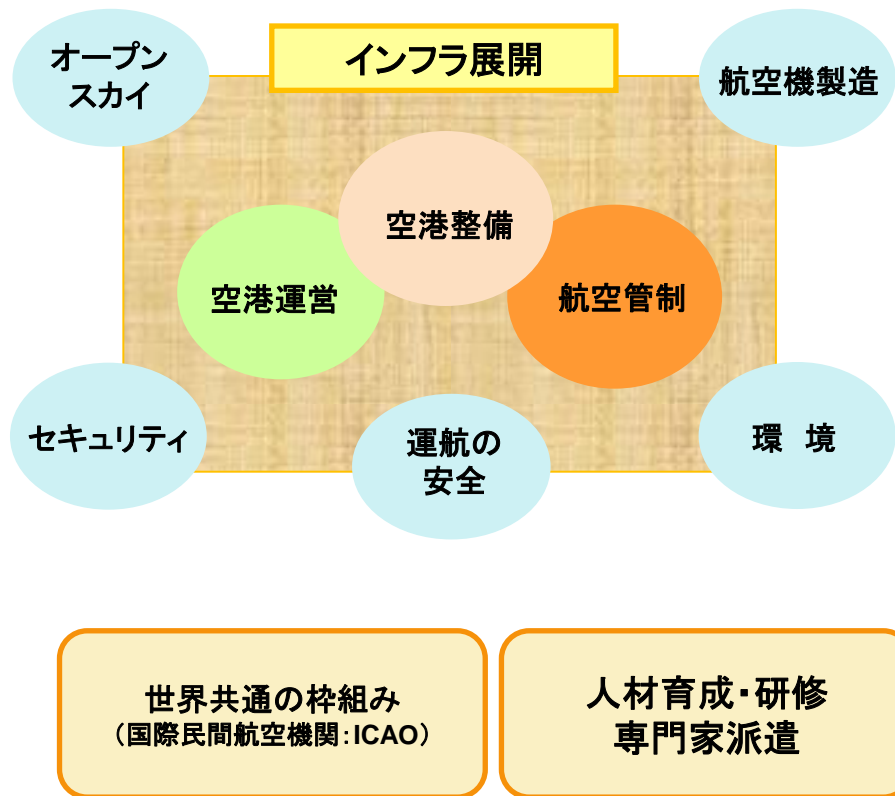
3.7 海外展開推進からみた航空インフラの現状

- アジア等の成長市場において、**航空需要増**を背景に**インフラ需要も増大**。航空旅客・貨物の増加に対応するため、空港の建設・拡張、管制システムの更新等のプロジェクトが多数計画されている。
- 航空分野のインフラ展開は**空港整備・運営**、**航空管制**を中心に**裾野が広い**。また、**世界共通の枠組み**に沿ってインフラ投資や人材育成が実施されるなど、**グローバルな側面**がある。

アジア太平洋地域の航空旅客輸送量予測



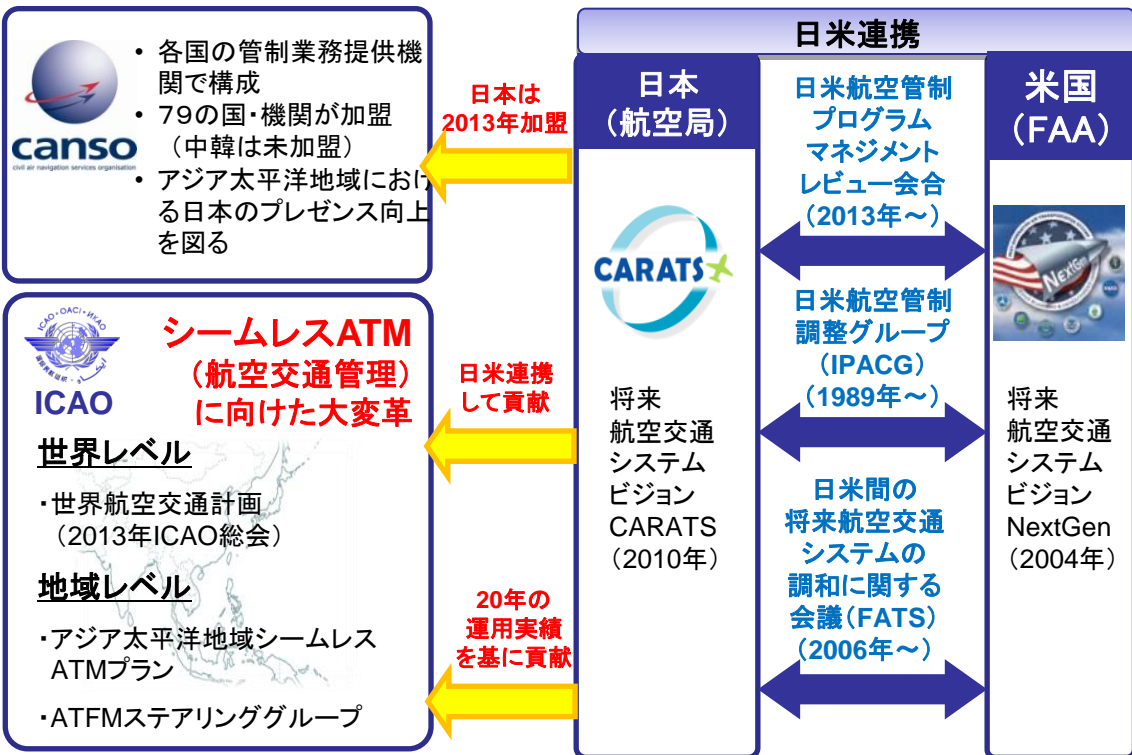
航空分野のインフラ展開を取り巻く多様な要素



3.7 航空インフラ海外展開の世界的動向

- **航空管制分野**では、シームレスな航空交通の実現のため、途上国支援を含む**国際連携**の重要性が増大。我が国は**米国とのパートナーシップ**を軸として**国際機関や加盟国との連携を強化**。
- **空港分野**では、従来の建設単体の発注から、**民営化や民間委託に伴う事業権の発注**という入札スタイルも増加。諸外国には**海外での受注実績を重ねる企業も出現**。
 発注国政府の財政支出を減らすため、**民間資金を活用するPPP(官民連携)**が積極的に導入されており、**資金調達手法の多様化**の重要性も増大。

航空管制分野におけるシームレスな航空交通に向けた国際連携



海外空港を運営する他国企業の例

- **ヴァンシ (Vinci) (フランス)**
 元来は建設会社だが、1995年よりカンボジアの建設・空港運営に参入。カンボジアの3空港はじめ、仏国内で9空港の運営を手掛ける。
 - **フラポート (Fraport AG) (ドイツ)**
 フランクフルト国際空港を運営する企業。デリー、サンパウロ、ペルー、カイロ、トルコなど海外各地で空港運営を手掛ける。
 - **仁川 (インチョン) 国際空港公社 (韓国)**
 インチョン空港の運営主体として1999年設立 (韓国政府100%出資) され、2003年より海外事業を開始。アジアを中心に、ウズベキスタン、イラク、ロシアなどにおいても空港運営や人材育成などを展開。
- ※ 我が国企業の海外空港運営事例は、ラオス(ビエンチャン空港)1件のみ

3.7 航空分野の海外展開における我が国の特徴

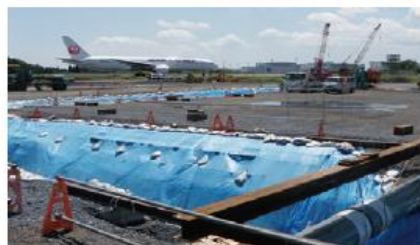
- 我が国には、製品・サービスを高品質で確実に提供し、運用する高度な技術・ノウハウがある。
- 一方、他国と比較的すると、総合的な受注体制、価格競争、機動的な資金需要への対応等で、遅れをとっている状況。

我が国の強み

- 空港建設を高品質で提供し、納期を遵守する施工管理
- 高度な空港運用・維持管理ノウハウの蓄積、利用者利便や快適性を追求したターミナル運営
- 効率的な空域・空港運用を支える航空管制システムの提供

等

運用しながら、安全・効率的に
空港拡張工事を行う技術



利用者の利便性・快適性を
追求したターミナル運営



厳密な評価のうえ運用される
高品質な管制機器



我が国の弱み

- 相手国の需要に的確に対応できる、空港の計画・建設・運営や管制機能を含む総合的な受注、サービス提供の体制
- 価格面での競争への対応、資金需要に機動的に対応する多様な金融手法の提供、発注者の立場で基本計画、入札仕様書等を作成する実務的な対応

等

3.8 地方航空路線活性化プログラム

- 一定の旅客需要があるが、代替交通機関がない、又は不便な条件不利地域を発着する航空路線
- 地域主体で路線維持に向けた取組を継続している航空路線(支援のニーズがある路線)について、**国として評価した路線維持に向けたモデル的取組にかかる実証調査を実施。**

プログラムの概要

- 地域や航空会社等を構成員とする地域の協議会による主体的な路線維持の取組のうち、**国として評価したモデル的な取組について実証調査を実施。**
- 実証調査は、要件に合致する路線を抱える空港が所在する周辺の自治体・地元企業、空港管理者、航空会社等で構成する地域の協議会が行う取組を対象に行う。
- 対象となる地方路線の要件としては、**一定の旅客需要や代替交通機関(鉄道、バス等)による移動時間、乗り継ぎ便と直行便との時間差、運航頻度など利用者の利便性を考慮したもの**とすることに加え、地域の支援ニーズの有無からも判断する。
※路線要件等は、平成26年度開催の有識者委員会の議論を経て決定。
- モデル的取組の実証効果は、**全国の他の地方航空路線の取組に波及させていくことを想定。**

予算規模等

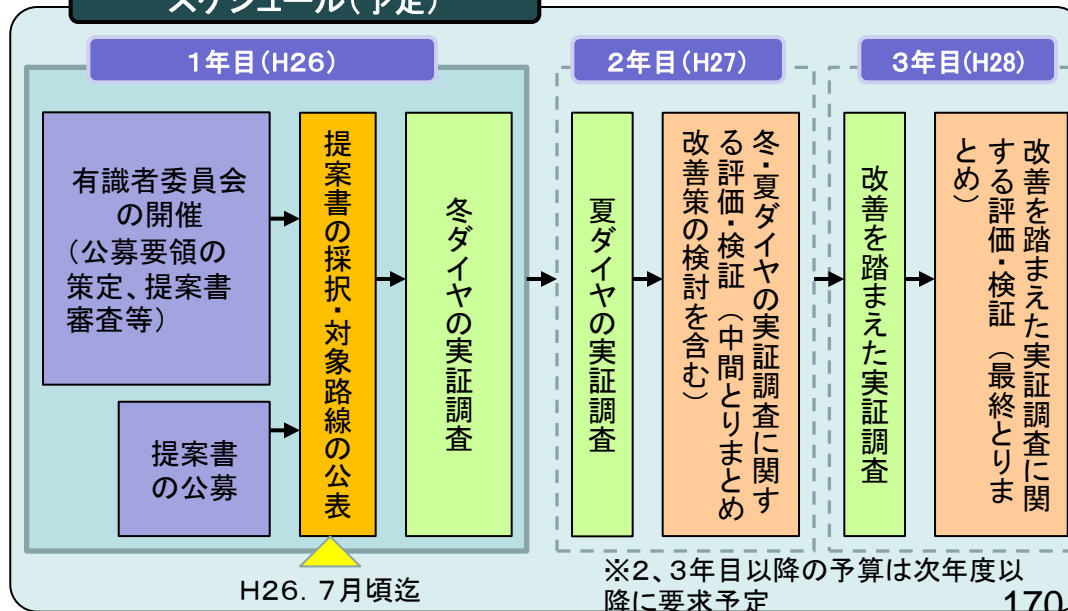
- ・平成26年度予算額
→ **約3.2億円**(1路線当たり、**上限額 37百万円(予定)**)
※全体予算額には民間コンサルタント会社への調査委託経費を含む。
- ・対象路線数 → **8路線程度**
- ・取組期間 → **3年間を予定**
- ・提案者 → 自治体、地元企業、空港管理者、航空会社等で構成する**地域の任意協議会**

対象となる取組事例

(例)「PR活動」、「航空運賃実証」の取組を既に行っているA協議会の場合



スケジュール(予定)



3.8 国内航空における乗継利用促進の取り組み

- 地方間を結ぶ航空路線の創設は容易ではないが、乗継利用の促進により地方間の航空需要を喚起することで、国内拠点空港と地方を結ぶ航空路線の需要を支え、ひいては地方間を結ぶ航空路線の開設に繋げようとする動きがある。
- 航空会社も乗継割引運賃を設定することで、こうした取組みに貢献。
- **こうした動きも広域的な空港間の連携に関する取組みの一例として評価できるのではないか。**

地方航空における課題

人口減少等による国内航空利用者の減少

ローカルtoローカルにおける直行路線就航の困難

整備新幹線等他の交通モードとの競争の激化

羽田空港等の国内拠点空港を経由地として、地方＝拠点空港路線の組み合わせによる地方＝拠点＝地方の流動を活性化することにより、

- 直行便が就航していないローカルtoローカルの航空便利用が可能となる
- 地方＝拠点空港の航空需要に加え、乗継という形で新たな航空需要を創出し、**減少傾向にある国内航空利用者に新たな航空需要を創出**
- 新幹線や高速バスとは異なる流動を創出し、**他モードとの差別化・国内拠点空港の新たな機能強化**に繋がる

地方自治体・航空会社等が連携して『乗継利用促進協議会』を設立(H24.8)

会員：地方自治体104、ターミナル会社36
 日本旅行業協会、全国旅行業協会
 航空会社2社(日本航空、全日空)

計144団体(H25.10現在)

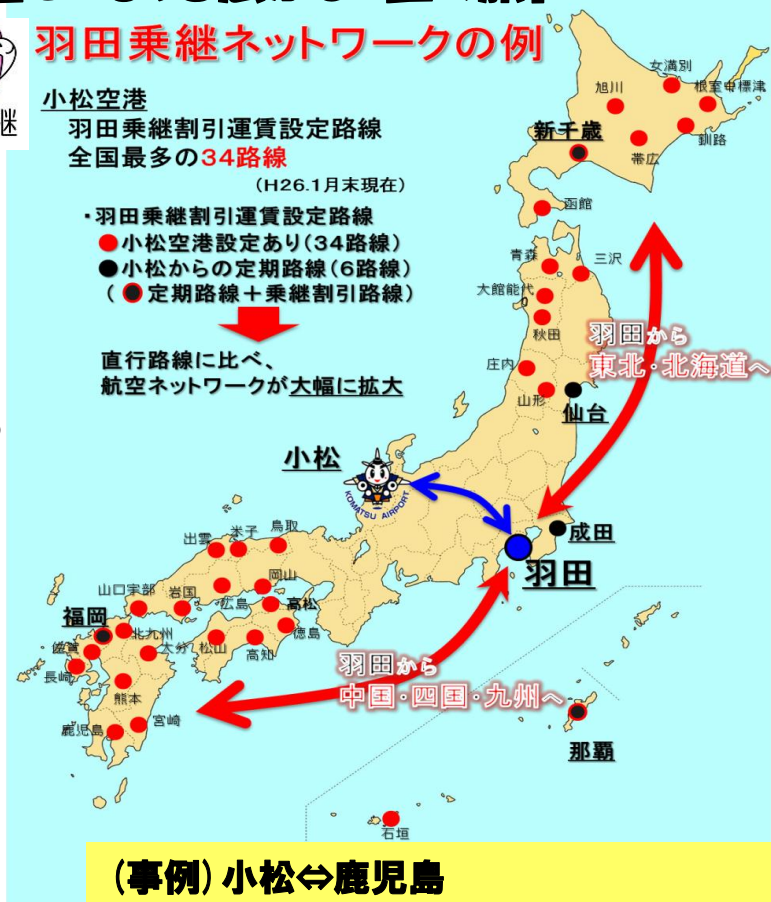
「乗継で もっと広がる 空の旅」



羽田乗継ネットワークの例

- 小松空港
 羽田乗継割引運賃設定路線
 全国最多の**34路線**
 (H26.1月末現在)
- ・羽田乗継割引運賃設定路線
 - 小松空港設定あり(34路線)
 - 小松からの定期路線(6路線)
 - (● 定期路線+乗継割引路線)

直行路線に比べ、
 航空ネットワークが大幅に拡大



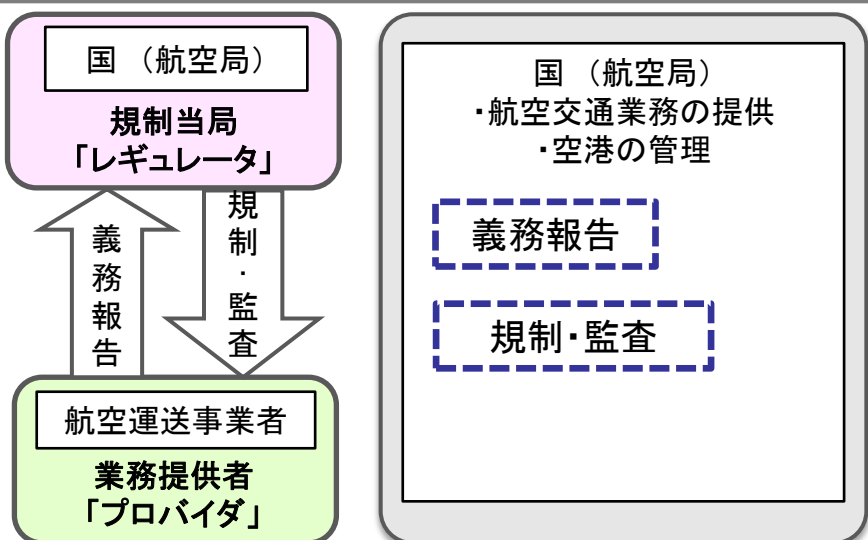
(事例) 小松⇄鹿児島

通常運賃: 60,800円
 (28日前2区間購入 23,900円~)
 ⇒乗継割引運賃: 19,600円~(28日前)
 (最大割引率68%)

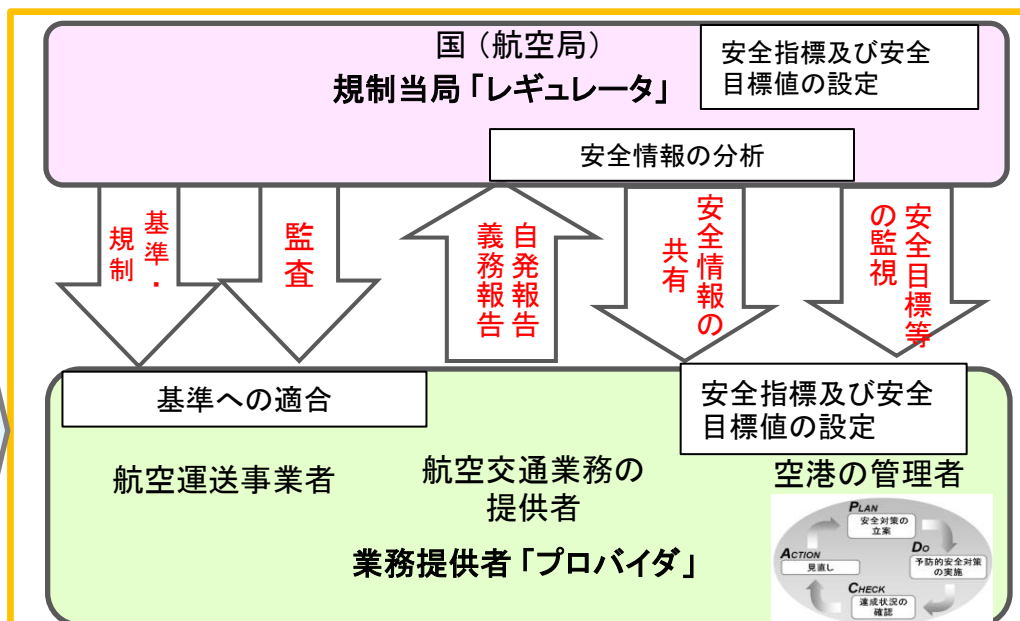
4. 質の高い航空・空港サービスの提供

4.2 事前予防対策の強化

- 従来行ってきた規則遵守の安全対策に加えて、規制当局と業務提供者各々が事前予防的な取組等を実施し安全性の向上を図る。
- 具体的には、①業務提供者に対し、個々の安全指標及び安全目標値の設定を求め、安全達成度の監視を行う。②安全情報の収集範囲を拡大し、安全情報の共有を図ることで事前予防対策を充実させる。

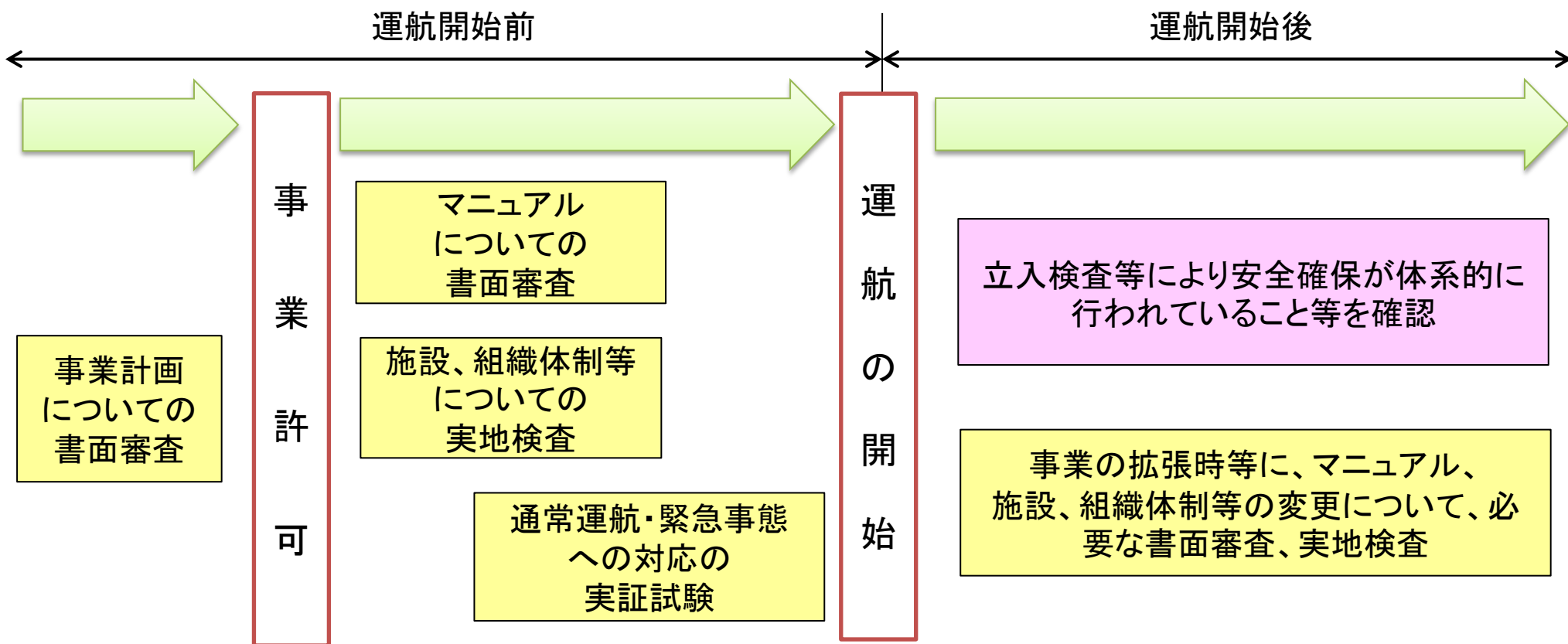


- 航空交通分野及び空港分野(国管理部分)において、「レギュレータ」と「プロバイダ」の明確な組織・機能の区別がなく、国の運用機関と規制当局との間の権限、責任が曖昧
- 各分野において、規則の遵守状況について安全監督を実施
- 義務報告等による安全情報では、事前予防対策には不十分
- 監査頻度等が不十分



- 各分野において、「レギュレータ」と「プロバイダ」を明確に分離し、レギュレータ機能を確立
- 各分野において、規則遵守の確認に加え、安全指標・安全目標値に基づく安全達成度を監視するための安全監督を実施
- 安全情報収集手段として自発報告制度を確立し、義務報告と合わせて事前予防対策を充実
- 頻度の増加、安全情報の分析に基づく監査の充実

- 国内航空会社については、「参入時、事業拡張時等の事前の審査」及び「事後の監査」を行うことにより安全確保の状況を監視。
- 新規参入航空会社に対しては、一定期間、重点的に監査を実施。
- LCCについても、JAL、ANA等と同一の基準により、安全審査・監査を実施。

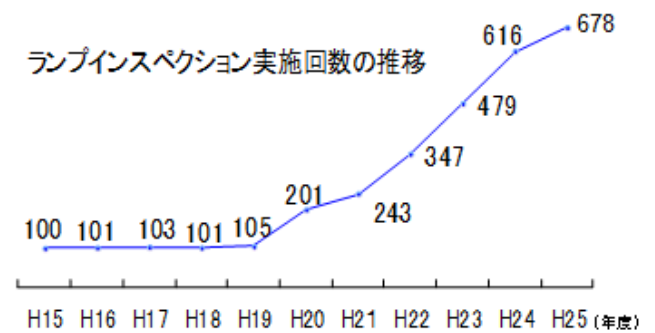


4.2 外国航空会社に対する安全対策の強化

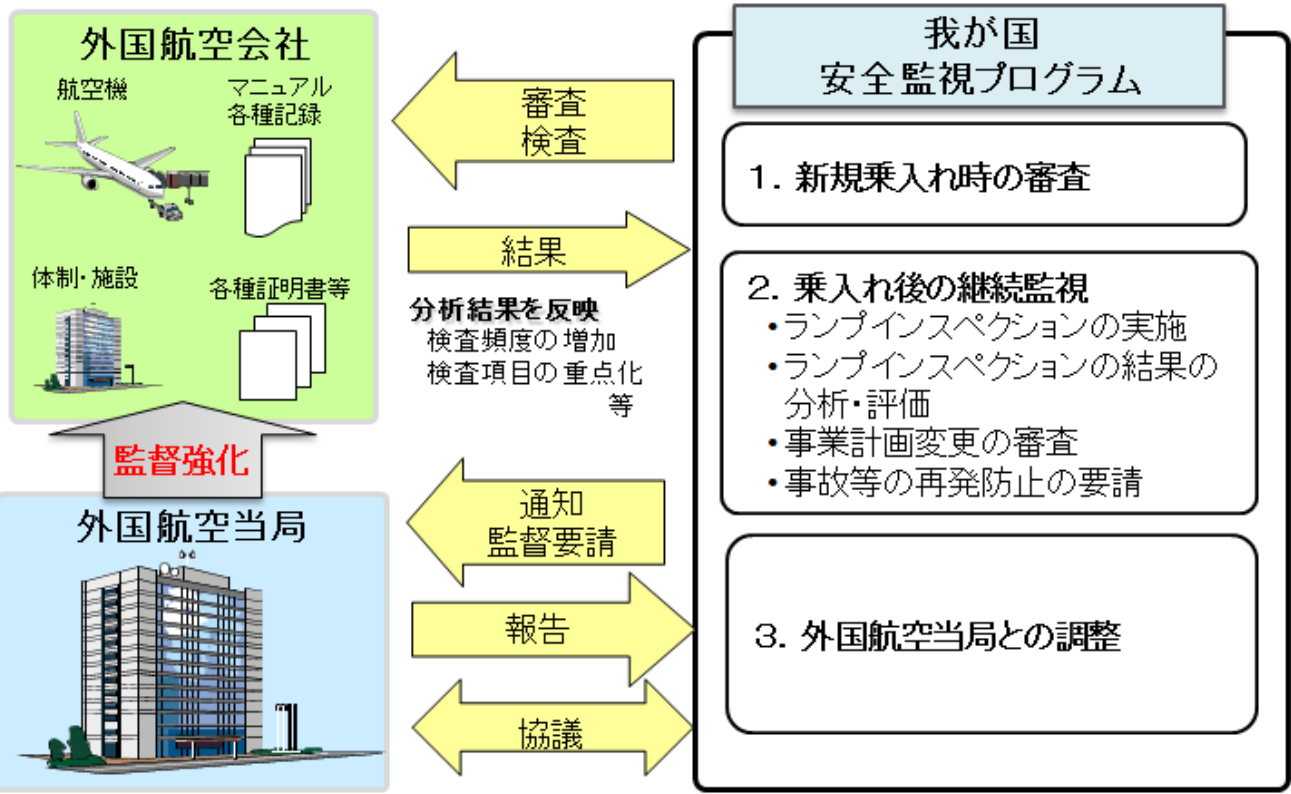
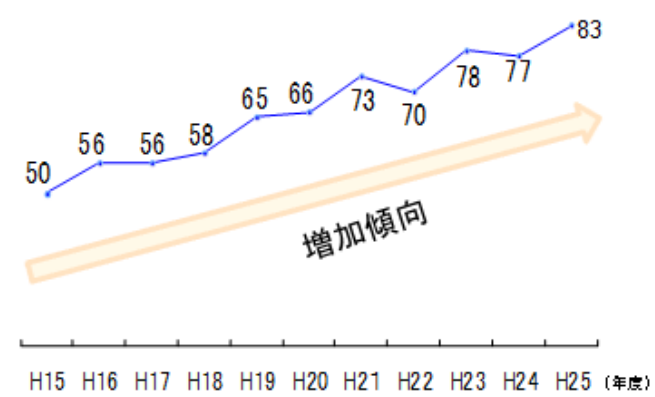
- 外国航空会社に係る安全監督は、第一義的には当該航空会社の所属国の航空当局の責任であるが、ICAOにおいて、各国は外国運航者の運航を監視し、安全確保のために必要な措置を講ずることが求められているところ、我が国でもランプインスペクションを実施し、外国機の安全対策を図っている。
- 外国機の乗り入れ回数が年々増加しており、我が国の外国機の安全対策の更なる強化が求められている。

「ランプインスペクション」とは、各締約国の当局が、他の締約国の航空機を着陸又は出発の際に検査するとともに、及び条約で定める証明書その他の書類を検閲すること

ランプインスペクション実施回数



我が国に乗り入れている外国航空会社の推移(定期運航)



今後の課題

・ランプインスペクションの充実・強化等のため、立入検査回数を増加する等の更なる監督体制の強化を図る。

4.2 新技術等への対応

- 炭素繊維複合材の採用や機体システムの電気化など最近の航空機における新技術等の採用により、燃費効率などの経済性及び利用者の快適性等が向上。
- 一方、ボーイング787型機のトラブル等を踏まえ、最近の航空機において進展している新技術等に適切に対応するため、航空機の運航安全に関するリスクを適確に把握・管理することにより、航空機の安全対策の強化を図る。

航空機の開発・製造における新技術の導入により安全上の問題が顕在化

○航空機の性能・効率性の向上等のため、航空機の開発・製造における新技術の導入が進展



炭素繊維複合材を採用した胴体など



リチウムイオンバッテリー



ヘッドアップディスプレイ

■新技術を導入することによる経済性・快適性の向上

- ・機体の軽量化による燃料効率の向上
- ・客室内の気圧や湿度の増加、窓のサイズの拡大

○787型機のリチウムイオンバッテリー事案



ボストン空港
バッテリー
発火事案
平成25年1月7日
(米国時間)

■新技術であるリチウムイオンバッテリーが発火・発煙し、長期間にわたって運航停止



高松空港
緊急脱出事案
平成25年1月16日

■米国国家運輸安全委員会において
・認証時に想定されていなかったバッテリー・セル間の熱の伝播が発生
・認証時に想定したバッテリーの故障確率を上回っていたこと 等が指摘

今後の課題

- 新技術等に関する動向調査： 新技術等の設計・製造国における採用状況及び新技術の概要の他、他分野での新技術に係る事故・トラブル・対策に関する情報を調査し、新技術が我が国に導入される際の航空機及びその運航・整備体制の検査・審査に活用する。
- 国内外の安全情報の分析・外部有識者の活用： 収集した国内外のトラブル情報を整理・分析することでリスク・課題を洗い出し、外部有識者の専門的な知見も活用しつつ、リスク軽減策を検討することにより、効果的かつ効率的な検査・審査を実施する。

新技術など、航空機の運航安全に関するリスクを適確に把握・管理し、これに基づき航空機導入時等の検査・審査や航空会社の整備・運航に関する監視・監督を実施することにより、運航中における重大トラブルを未然防止するとともに、トラブル発生時の速やかな原因調査・再発防止策の検討を実施する。

○我が国(国土交通省)は、国際民間航空条約に基づく設計・製造国として、MRJの設計が安全・環境基準に適合することの証明(型式証明)を行う責任を有しており、安全性審査を適確に実施することが必要

○型式証明後も、我が国(国土交通省)がMRJの安全性に第一義的な責任を有しており、製造者の監督を行うとともに、安全運航に必要な情報を運航国に通知することが必要

航空機の設計の安全性審査

航空機の安全性審査の流れ

○設計資料の書類審査、各種試験(材料試験、風洞試験、飛行試験等)への立会、装備品や試験供試機の製造に係る検査の実施等、安全性の審査を実施

▼型式証明

設計・製造

飛行試験等

就航

設計図面の審査・各種解析書の審査

装備品試験・地上試験

飛行試験

製造過程の検査

派生型機
(70席クラス)
等の審査

外国当局
との連携

緊急点検等
の安全対策

製造者
の監督

事故トラブル
等への対応



図面審査 製造過程の検査 全機静強度試験 飛行試験

安全運航の確保

○型式証明後においても、

- ・製造者の監督
- ・運航機にトラブル等があった場合には、緊急点検等の安全対策を策定・検討し、運航国に通知するなどの対応が必要

審査体制の強化

○MRJを開発する三菱航空機(株)が所在する名古屋地区に航空機技術審査センターを設置し、設計の安全審査体制を構築・拡充(発足当時6名→現行73名体制)

○安全審査担当の能力向上を図るべく、米国の航空当局とも連携して、専門研修を拡充

○安全性審査にあたっては、米国・欧州の航空当局の安全性審査担当者との密接な連携を実施



米国航空当局による研修(平成23年8月)



米国の航空当局との会議(平成24年8月)

今後の課題

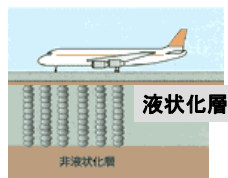
・今後、質・量ともに大幅に増加し、大規模化・複雑化する安全性審査を適確に実施するため、研修の拡充や欧米当局との連携強化を引き続き行っていく。

4.2 災害対策(事前対応)

○災害が発生した場合でも可能な限り早急に、安定的な航空サービスを利用者に提供できるよう、事前に地震・津波対策等を実施。

地震（耐震化）対策

○空港の耐震化対策として、「地震に強い空港のあり方」について方針を策定。（平成19年4月）



- ・基本施設等については、地盤改良として液状化対策を実施し、航空機の離発着に必要な機能を確保

○緊急物資及び人員等の輸送拠点となる空港

- ・発災後早期に救急・救命活動拠点として機能
- ・発災後3日以内に、緊急物資及び人員等の輸送拠点として機能

※機能確保済（平成26年3月末）

：羽田、新千歳、仙台、広島、高松、福岡

○航空ネットワークの維持、背後圏経済活動の継続性の確保が求められる空港

- ・発災後3日を目途に民航機の運航を再開（極力早期に通常時の50%に相当する輸送能力を確保）

※機能確保済（平成26年3月末）

：中部、伊丹

※参考：航空輸送上重要な空港（13空港）

羽田、成田、関空、伊丹、中部、新千歳、仙台、新潟、広島、高松、福岡、鹿児島、那覇

津波対策の方針

○各空港の津波対応の体制を強化するため、空港における津波対策の方針を策定。（平成23年10月）

人命保護の方策

○津波避難計画を策定済み

（計画の概要）

- ・情報伝達、避難指示
- ・地上走行航空機に対する津波関連情報、安全関連情報等の提供体制
- ・関係機関の連携、役割分担の明確化
- ・備蓄の確保
- ・災害時要援護者（外国人等）の避難支援 等

早期復旧対策

○津波早期復旧計画を策定中

（計画の概要）

- ・漂流物除去
- ・仮設発電設備(移動式)の搬入計画
- ・セキュリティーエリアの確保 等

<既に実施した事項>

○津波被害の低減(ドアの水密性向上)

- ・重要な役割を果たす設備を設置している部屋のドアの水密性の向上

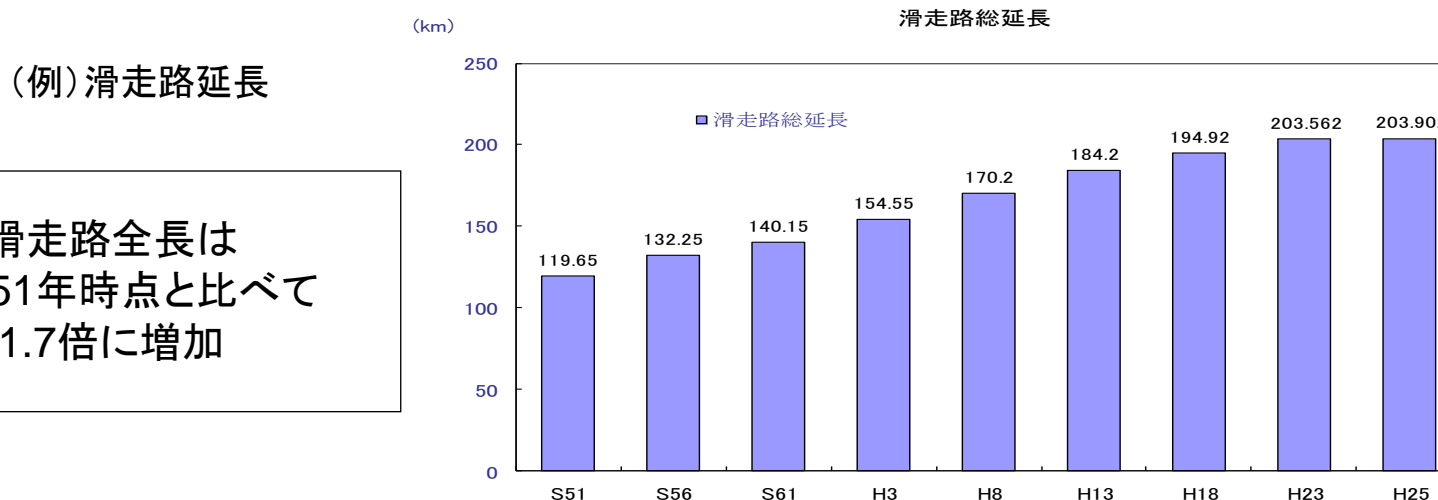
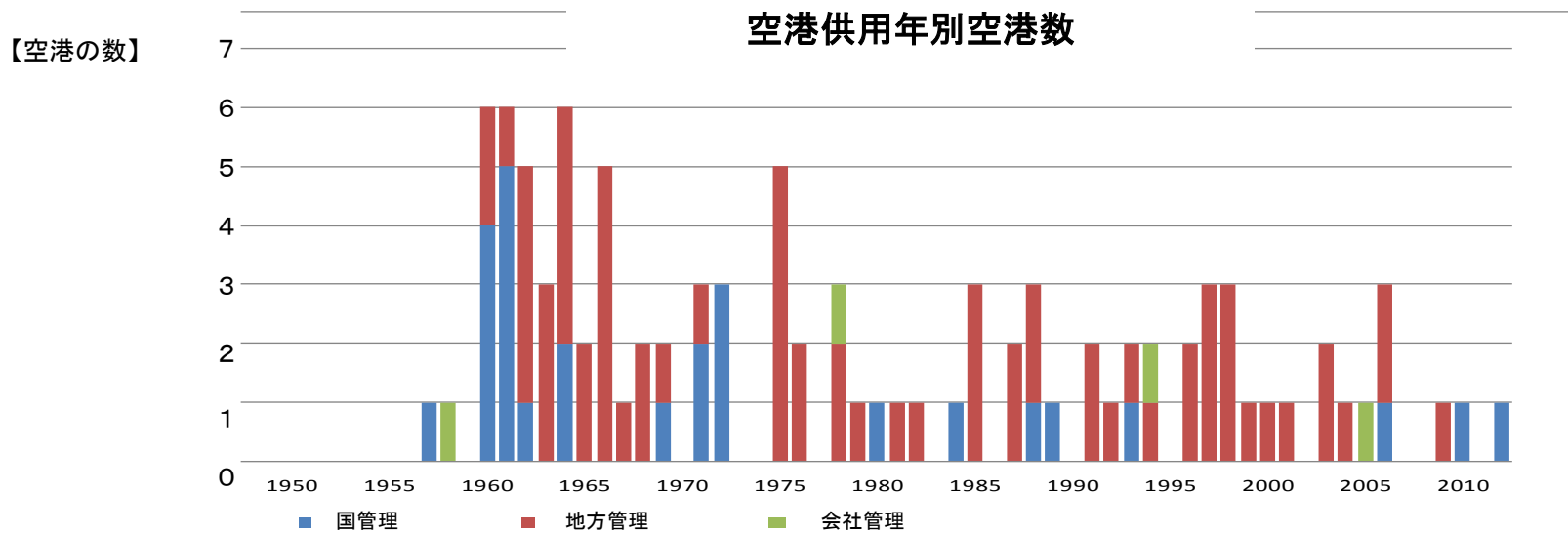
○空港の津波シミュレーションを実施

今後の課題

- ・災害からの早期復旧のための各空港におけるBCP（事業継続計画）の策定
- ・広域的かつ大規模な災害発生時の空港機能のあり方に関する検討

4.2 空港施設の維持管理の必要性

- 空港については、1950年代から着実に整備が進められ、現時点で97空港が供用されているところ。
- 各空港の施設量は年々増加しており、維持管理・更新すべき対象施設数が増加している。



滑走路全長は
昭和51年時点と比べて
1.7倍に増加

○空港施設の維持管理及び更新・改良を着実・適切に実施するとともに、点検内容の改善等の対策を推進。

<施設の維持管理及び更新・改良>

- ・定期点検等、維持管理の着実な実施。
(予防保全的維持管理)
- ・老朽化施設の適切な更新・改良。

<空港内の施設の維持管理等に係る検討委員会>

緊急レビュー(H25.3.29)の内容

○点検内容の改善

「人命への影響」及び「航空機運航への影響」の観点から次のような改善を図る。

- ・点検対象:利用者の安全確保の観点から対象施設を拡大(ランドサイドの高架構造物、付属物等)
- ・点検頻度:「安全に係る影響度」及び「供用年数、利用状況等」を踏まえたリスク分析により設定
- ・点検方法:効率的かつ効果的な点検を目指した技術開発を推進

○長期的視点に立った維持管理・更新計画を空港毎に策定

空港施設の維持管理

舗装の点検状況

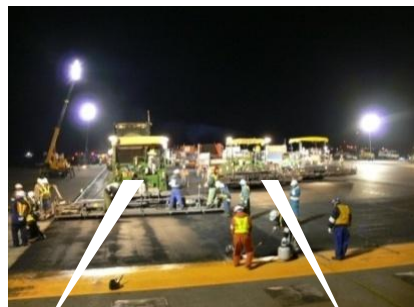


躯体等の点検状況



既存空港の機能保持

誘導路の改良



ILS(計器着陸装置)の更新



空港内の施設の維持管理のあり方 とりまとめ(案)

1. 背景
2. 現状と課題
3. 基本的な考え方
4. 維持管理・更新のための技術力向上

4.2 空港の維持管理に関する技術開発

○適切かつ効率的な空港施設の維持管理を推進するため、点検方法の改善のための技術開発(赤外線による舗装剥離調査の導入等)を推進

○赤外線による舗装剥離調査の導入
【点検方法の見直し】

○目視点検
・舗装表面下の異常発見が困難

○打音点検
・点検者の主観による判断
・人力点検による非効率性

時間的制約等限られた条件の中、効率的、かつより確実性の向上が見込まれる新たな点検方法の導入の必要性

・徒歩点検時における、打音点検の効率性の改善及び確実性の向上を図るため、赤外線カメラを用いた点検を新たに加えることとする。

・なお、赤外線カメラは舗装表面の温度差から異常箇所を発見する手法であることから、温度差が生じにくい冬期間はこれまでどおり目視+打音点検にて行う。

・平成24年11月に羽田空港へ導入し、平成25年度に国内主要空港(新千歳、福岡、那覇)に配備済。

<打音点検状況>



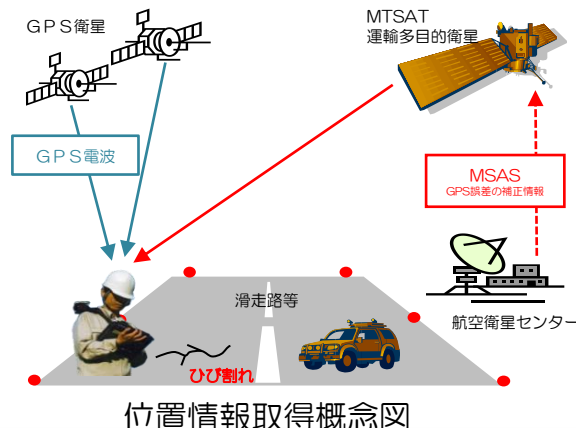
赤外線カメラを用いることにより効率性の改善及び確実性が向上

<赤外線カメラ映像>



○空港舗装点検システムの開発・導入

DGPSを活用



システム構成



【DGPS受信機】
・測定誤差1m以内



【モバイルパソコン】
・全天候型
・携帯性、耐久性
・タッチペン操作

点検業務の効率化

- ・DGPSを活用した位置の特定
- ・記録動作成支援機能の導入
- ・GISを活用した管理情報表示
- ・損傷箇所の経過観測
- ・異常形態に対する処置の要否判定

(破損箇所の経過観測記録)

所定の検査	2008/02/12 0:06	2008/04/15 1:11	2008/05/22 0:15	2008/08/07 2:18
1 記録日時	2008/02/12 0:06	2008/04/15 1:11	2008/05/22 0:15	2008/08/07 2:18
2 位置ID	T-1	T-1	T-1	T-1
3 舗装種別	アスファルト舗装	アスファルト舗装	アスファルト舗装	アスファルト舗装
4 舗装の状況	ひび割れ	ひび割れ	ひび割れ	ひび割れ
5 異常の形態	クラック	クラック	クラック	クラック
6 異常の幅	長さ2.0m 幅1mm	長さ2.0m 幅1mm	長さ2.0m 幅1mm	長さ2.0m 幅2mm
7 点検時の写真				
8 詳細	写真	写真	写真	写真

今後の課題

- ・新たな舗装材料の開発、舗装の健全性把握の確実性向上
- ・点検方法の更なる効率化

4.2 航空保安対策の強化

○我が国では、ハイジャック・航空機テロ等の不法行為を未然に防止し、民間航空の安全性を確保するため、定時性及び効率性等に配慮しながら、搭乗旅客及び機内持込手荷物検査や航空貨物検査等を実施している。

航空保安対策の現状

○搭乗旅客及び機内持込手荷物検査

保安検査場で、機内への凶器類・爆発物の持込防止のため、X線検査装置・金属探知器等で検査を実施

▶液体物の客室への持込制限の導入(2007.3~)

国際航空路線において、旅客が客室内に持ち込む液体物に対する量的制限を実施

▶ランダム接触検査(2012.10~)

国際航空路線の保安検査場において、無作為に選択された一定割合の旅客に対する接触検査を導入

○受託手荷物検査

チェックインカウンター前などで、機内への爆発物等の搭載防止のため、X線検査装置等で検査を実施

○航空貨物検査

航空貨物を取り扱う施設で、機内への爆発物等の搭載防止のため、X線検査装置等で検査を実施



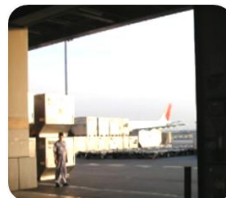
○地上作業(機側)監視

機側で、到着した航空機が出発するまでの間の、発着作業の輻輳に紛れた機内への爆発物等の搭載防止のため、航空機周辺の不審者の有無を監視



○貨物ターミナル監視

貨物ターミナルビルで、制限区域への侵入等を防止するため、不審者・不審車両の有無を監視し、制限区域へ入場する者等を確認



○空港関係者検査

保安検査場で、機内への凶器類・爆発物の持込防止のため、クリーンエリア※に立ち入る際、X線検査装置・金属探知器等で検査を実施



▶空港のゲート管理の強化(2013.7~)

国際線に係る制限区域に入る空港関係者及びその手荷物、車両及びその搭載品に対する保安検査を導入

※出発旅客が保安検査終了後、通過する可能性のあるターミナルビル内の場所。(航空機への搭乗橋は除く)

今後の課題

・国際的なテロ対策の強化に準じ、監査回数を増やすとともに、監査対象の施設を拡大し、それに必要な監査体制の強化を図っていく。

4.2 利用者利便との両立を図るための取組

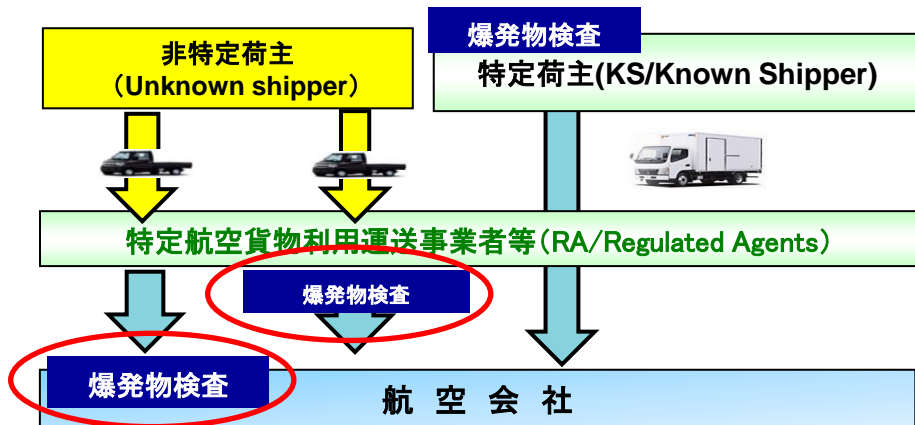
- 航空保安対策を進める一方で利用者利便の向上との両立を図るため、様々な施策を講じている。
- これらの施策については広く利用者に周知することにより、利用者の協力を得ながら効率的に進めているところ。

日本の施策の例

優先レーンの設置
成田空港では、ファーストクラス、ビジネスクラス旅客や航空会社の上級会員等を対象とする保安検査の優先レーンを設置。



KS/RA制度
航空貨物について適切な保安対策を講じていると認められた特定航空貨物利用運送事業者等(RA)及び特定荷主(KS)が一貫して貨物を航空運送事業者へ搬入する場合、KSが爆発物検査を行い出荷した貨物は、爆発物検査を受けることなく航空機に搭載することが認められる制度。



米国の施策の例

ボディスキャナー
米国の主要空港では、門型金属探知機の代わりにボディスキャナーを導入し、保安検査のスピード化を図っている。

ボディスキャナー

電磁波を使用して衣服の内側に不審物を隠し持っていないか確認する装置。金属探知機では発見できない化学物質なども検知できる。

リスクベースセキュリティ
米国内線及び国際線の一部において、保安検査場を効率的に通過させる簡易保安検査プログラムを導入している。

《リスクベースセキュリティ》
(内容の一例)

- ・12歳以下と75歳以上の旅客に対する保安検査軽減
- ・頻繁に搭乗する(累積マイルージが多い)旅客用の特別レーン設定し保安検査を軽減(TSAプレチェックプログラムへの登録が必要)

注)米国では、ベルトを外させる等、極めて厳しい保安検査を実施している。

4.4 主要空港から都心への距離、アクセスの諸外国との比較

○日本の主要国際空港から都心部へのアクセスは、国際的に見ても遜色のない水準に達しつつあるが、国際競争力の強化の観点から、さらに改善を図る必要もあると考えられる。

国 or 都市		日本				上海		ソウル		パリ		
空港		成田国際空港	羽田空港	関西国際空港	中部国際空港	浦東空港	虹橋空港	仁川空港	金浦空港	シャルル・ド・ゴール空港	オルリー空港	
都心から	距離	約70km	約20km	約50km	約40km	約30km	約10km	約60km	約20km	約25km	約15km	
	アクセス ¹⁾	鉄道	53分 ²⁾	27分 ²⁾	56分 ²⁾	29分 ²⁾	8分 ³⁾ (リニア)	22分	43分	20分	25分	33分
			2,550円	560円	1,330円	1,200円	810円	60円	370円	120円	1,260円	1,450円
		バス	60分	45分	50分	50分	60分	45分	70分	25分	45分	60分
900円 ⁵⁾	900円		1,500円	1,000円	360円	60円	930円	370円	760円	1,600円		

国 or 都市		ロンドン				ニューヨーク			ワシントン	
空港		ヒースロー空港	ガトウィック空港	スタンステッド空港	ルートン空港	ジョン・F・ケネディー空港	ニューアーク国際空港	ラガーディア空港	ダレス空港	ナショナル空港
都心から	距離	約25km	約45km	約55km	約50km	約20km	約15km	約15km	約35km	約5km
	アクセス ¹⁾	鉄道	15分	30分	47分	50分	35分	30分	— ⁴⁾	6分
			2,620円	2,690円	1,910円	1,650円	1,530円	1,230円		35分 (バス+鉄道)
		バス	40分	90分	75分	80分	60分	30分	40分	11分
800円	1,030円		1,430円	1,270円	1,580円	1,580円	250円	590円	590円	

1. 各空港会社HP、バス会社・鉄道会社HPIに記されている最短所要時間とその料金を掲載； 2. 乗り換え時間を含む平均所要時間；
 3. 上海中心部へは、リニアの終点駅である龍陽路駅から乗り換えが必要であり、中心部まで地下鉄で15分程度； 4. 空港までのメトロを現在建設中； 5. LCCに対応した低価格バスによる（通常のリムジンバスで2,900円）

4.4 都心直結線についてー首都圏空港と都心のアクセス改善ー

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)

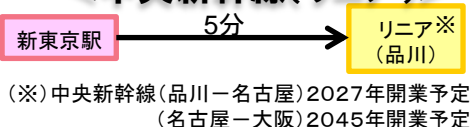
II..財政政策・税制政策の具体例
 3.東京都心の鉄道アクセス機能強化や都市競争力を強化するため、**都心と郊外や都心と国際空港(羽田・成田)とを直結する新たな路線の整備**など、景気浮揚効果の高いナショナル・プロジェクトを策定・実行する。

アクセス改善

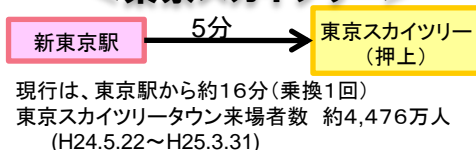
<首都圏空港と都心>



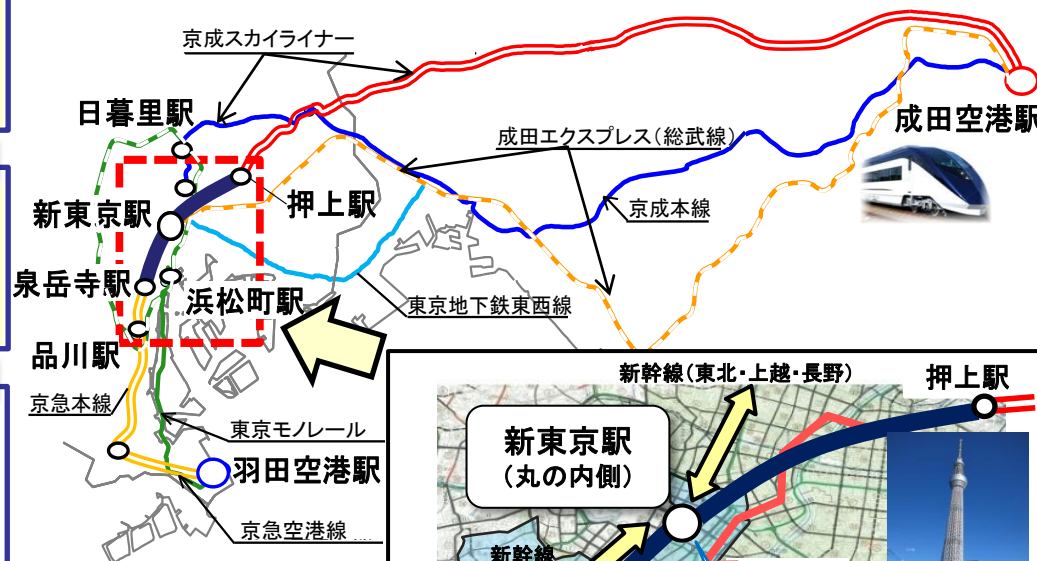
<中央新幹線(リニア)>



<東京スカイツリー>



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



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

4.4 羽田空港における深夜早朝時間帯のアクセス改善に向けた取り組み

平成22年10月の再拡張(深夜早朝時間帯の国際定期便就航開始)におけるアクセスの改善

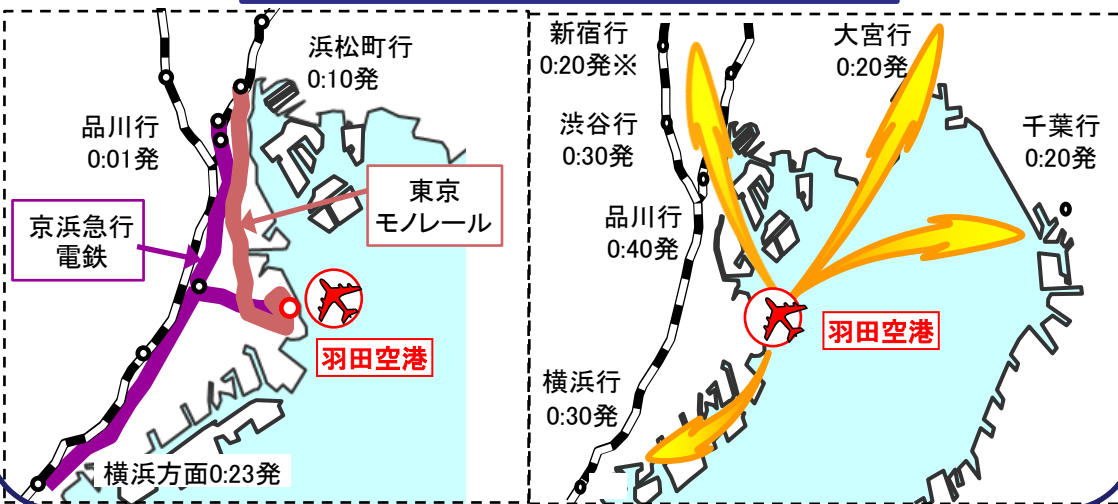
- 【鉄道・モノレール】 始発繰り上げ、終発繰り下げ、深夜早朝時間帯の航空需要に対応した列車の増発を実施
- 【バス】 始発繰り上げ、終発繰り下げや増便、路線の新設を実施
- 【タクシー】 タクシー乗り場に24時間対応で誘導員を配置

以降、ダイヤ変更等に合わせて、随時、交通事業者において見直し対応を実施

現状と課題

- 現在のダイヤに対するアクセスは概ね確保できているが、到着便に遅延等が生じた場合、電車やバスの最終便に間に合わない場合もある。
- 今後、更に遅い時間帯の到着便、早い時間帯の出発便が増加した場合は、現状の空白時間帯への対応が必要。
- 深夜早朝時間帯は、公共交通の需要が少なく、採算性が厳しいため、交通事業者の自主的な取り組みだけでは課題解決が困難。

鉄道、モノレール、バスの最終出発時刻



※ 4月1日の運行時刻改正により最終出発時刻繰り下げ(0:00→0:20)

(注) 国際線ターミナル出発時刻(4月1日時点)

① 交通事業者と連携した検討会の開催

(平成25年3月～)

概要

- ▶「東京国際空港の望ましいアクセスのあり方に関する検討会」を開催し、空港アクセスの改善について、関係行政機関、交通事業者等と連携して検討を実施
- ▶平成26年3月に検討状況を公表
- ▶平成26年度、深夜早朝時間帯における実証運行等を実施

② バスの実証運行等の実施(平成26年度)

調査内容

- ▶深夜早朝時間帯において羽田空港と都心を結ぶバスの実証運行(2014冬ダイヤ期間)を実施
- ▶実証運行の結果及び着陸料割引措置(※)の効果をふまえ、同時帯における利用促進に向けた空港アクセス改善方策の検討を行う
- ※ 羽田空港着の国際線深夜早朝時間旅客便に係る着陸料の割引(新規就航又は増便分)

4.4 成田空港における深夜早朝時間帯のアクセス改善に向けた取り組み



平成24年7月～ 成田空港を拠点とした本邦LCCの乗り入れ

- ▶ 成田空港への交通アクセスについては、平成22年7月の成田スカイアクセス開業など随時改善。
(空港第2ビル～日暮里 51分→36分)
- ▶ 平成24年7月の本邦LCCの乗り入れ時には、早朝(6時台)や夜間(22時台)のダイヤ設定など、LCC特有の多頻度運航に対応し、バス事業者が深夜・早朝も含む時間帯で低価格のバスを運行開始。
- ▶ その他鉄道に関しても、LCCの運航に対応したダイヤ改善を実施。

LCCの就航にあわせて、交通事業者において随時これに対応した見直し等を実施

現状

- 現在のダイヤに対するアクセスは概ね確保できている。
- 早朝便への対応として、都心からは低価格のバスが運行。
- スカイライナー、JRの快速列車が成田空港の最終出発時刻を繰り下げ。※

□	事業者(運行開始日)	運行路線	主な運行ダイヤ・運賃
バス	京成バスなど (2012年7月3日～) 「東京シャトル」 	成田空港 ～ 東京駅、銀座駅、 東雲車庫など	<ul style="list-style-type: none"> ■ 東京駅→成田空港: 31本(当初17本) ・東京駅(1:30)→第2ターミナル(3:30) など、1:30-5:00の間に5本 ■ 成田空港→東京駅: 49本(当初17本) ・第2ターミナル(23:15)→東京駅(0:25) ■ 運賃: 一律900円
	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、銀座駅、 東雲イオン前	<ul style="list-style-type: none"> ■ 東京駅 → 成田空港: 22本(当初9本) ・銀座駅(4:05)→第2ターミナル(5:10) ■ 成田空港 → 東京駅、銀座駅: 38本 (当初12本) ・第2ターミナル(22:30)→銀座駅(23:55) ■ 運賃: 一律1,000円
		銀座駅、東京駅 ～ 空港周辺ホテル	<ul style="list-style-type: none"> ■ 銀座駅(21:30発)他 計4本

アクセス改善に向けて

- ▶ さらなるアクセスの改善に向け、成田空港会社においては、各運送事業者等と、具体的な課題の抽出を行うための意見交換等を行うこととしている。

※JRは2014年3月15日にダイヤを改正
(最終出発時刻を22:16から23:00に繰り下げ)

4.4 モード間の連携の必要性

仙台からの移動におけるケーススタディ

中国地方へ 向かうケース

直行便／大阪乗継便がないため、
 ・福岡/広島/大阪から鉄道・バス等で移動
 ・羽田まで新幹線で移動し、航空で移動
 などの手段をとる必要がある

● 空港の周辺地域

仙台駅から
仙台空港まで約30分

仙台空港

新幹線による
移動

例えば、
 東京駅
 ↓
 浜松町駅
 ↓
 品川駅
 ↓
 羽田空港
 といった乗継が発生

直行便／大阪乗継便がないため、
 ・大阪、広島から鉄道・バス等で移動
 ・福岡空港で乗継
 ・羽田まで新幹線で移動し、航空で移動
 などの手段をとる必要がある

四国地方へ 向かうケース

● 空港の周辺地域

こうした地方間の移動については、定期路線を設けるほど
 直行需要が十分でなくモード間の乗継が必要となる場合も
 あるが、そうした場合におけるアクセス手段の最小化や
 サービス面での連携の実施による利便の向上を図っていく
 ことも必要

4.4 アクセスバスが廃止等された空港の事例

○ 近年、地方の空港では、アクセスバスが廃止等されている事例が出て来ている。

山形空港

就航路線/
エアライン

山形=羽田(JAL:1便/日)、山形=伊丹(JAL:3便/日)

年間旅客数
(H24年度)

117,047人

最寄の鉄道駅
とのアクセス

タクシー: 所要時間7分
(JRさくらんぼ東根駅)

廃止した
公共交通機関

山交バス

○赤字路線見直しのため空港～JR山形駅を2009年3月末に廃止。

○空港利用拡大推進協議会で代替交通手段を検討した結果、'09年4月から、乗合制タクシーが運行。

⇒空港発着する全便に対応。
・市内の一定区域では一定料金を運行し、旅客を確保。
・'12年より、エリアを拡大して運行中。

※'14年3月30日から、空港～市内間のシャトル運行を開始



富士山静岡空港

静岡=新千歳(ANA:1便/日)、静岡=福岡(FDA:3便/日)、静岡=那覇(FDA:1便/日)
静岡=鹿児島(FDA:1便/日)、静岡=ソウル(アジアナ航空、大韓航空:8便/週)
静岡=上海=武漢(中国東方航空:2便/週)、静岡=台北(チャイナエアライン:4便/週)

447,761人

バス: 所要時間25分
(21便/日、うち4便が8人乗り小型車両)(JR島田駅)

遠鉄バス

○事業仕分の結果、県により委託運行されていたバス路線のうち、空港～JR浜松駅方面を2012年3月末に、空港～JR掛川駅を2012年10月末に廃止。

○利用者の少ない路線を空港～島田駅路線に集約し、小型車両による多頻度運行を行っている。



4.5 航空会社と他モード交通機関等の連携事例

○ 航空会社は鉄道やバス会社と連携し、企画切符や切符の購入手段で連携を図っている

	連携している業態 (会社名)	企画名	企画概要	利用方法
ピーチ アビエーション	鉄道 －南海電気鉄道(株)/京阪電気鉄道(株)	Peach・ 京都観光きっぷ	・関西空港駅～中書島駅までの片道切符と 中書島駅～出町柳駅/宇治駅までの乗り降り自由な 切符を組み合わせ、機内で販売	機内で引換券を販売、関西空港駅の窓口で切符を受け渡し
	鉄道 －南海電気鉄道(株)	Peach・ なんばきっぷ	・関西空港駅～難波駅までの片道切符を機内で販売 (①乗車券のみ、②乗車券+特急券)	機内で引換券を販売、関西空港駅の窓口で切符を受け渡し
	鉄道 －京成電気鉄道(株)/東京地下鉄(株)	KEISEI SKYLINER &METRO PASS	・成田空港駅～都心までの切符を機内で販売 ('京成スカイライナー片道/往復'と'東京メトロ1日/2日乗 車券'を組み合わせた4種類の切符)	機内で引換券を販売、成田空港駅の窓口で切符を受け渡し
	鉄道 －JR北海道	Peach道東フリーパス (期間限定)	・北海道内のフリーエリア(道東、富良野、小樽など) の特急列車普通車自由席が5日乗り降り自由な 切符を販売	新千歳空港駅のみどりの窓口で販売
	レンタカー －ニッポンレンタカー	Peach直前バリュー/ Peachバリュー28	・予約時期に応じた料金をレンタカーを提供	Peach予約番号により、ウェブサイトまたは電話にて予約
ジェットスター ジャパン	鉄道 －南海電気鉄道(株)	ジェットスター・ナンカイきっぷ	・関西空港駅～難波駅までの片道切符(特急券)を 機内で販売	ジェットスターのウェブサイトまたは電話にて、フライト予約時、 または予約後に販売
	バス －京成バス(株)	成田空港発着バス (東京シャトル)	・東京駅八重洲口～成田空港の東京シャトル乗車券の 引換券を販売	ジェットスターのウェブサイトまたは電話にて、フライト予約時、 または予約後に販売
スターフライヤー	バス －第一交通産業(株)	1,000円のりあい タクシー	・北九州空港～博多・天神間(博多駅付近・天神中央 郵便局付近)の乗合タクシーを運行	スターフライヤーのウェブサイトまたは電話にて、事前予約販売 (出発30分前まで予約可)
	バス －サンデン交通(株)	1,000円のりあい タクシー	・北九州空港～下関間(旧下関市内)の乗合タクシーを 運行	スターフライヤーのウェブサイトまたは電話にて、事前予約販売 (出発30分前まで予約可)
JAL	鉄道 －JR北海道/JR東日本/JR東海/ JR西日本/JR四国/JR九州	JAPAN RAIL PASS	・訪日外国人旅行者を対象に、一定期間中、定額 料金にてJR全線(新幹線等の一部列車を除く)、 JR運航バス、JR運航フェリーが乗り放題の切符を販売	訪日前に海外にて、海外のJAL支店で販売
ANA	鉄道 －JR北海道/JR東日本/JR東海/ JR西日本/JR四国/JR九州	JAPAN RAIL PASS	・訪日外国人旅行者を対象に、一定期間中、定額 料金にてJR全線(新幹線等の一部列車を除く)、 JR運航バス、JR運航フェリーが乗り放題の切符を販売	訪日前に海外にて、海外のANA支店で販売

4.5 海外における航空会社と他モード交通機関の連携事例

○海外では、料金面での提携に加え、航空会社の便名を付した高速鉄道を運行するなどの事例も存在

フランスの事例

TGV AIR サービス

- ・フランス国鉄(SNCF)と各国航空会社の連携によるサービス
- ・パリ シャルル・ド・ゴール空港のTGV(高速鉄道)駅から国内の各都市までの路線で高速鉄道をコードシェア運行

Air Franceとの 連携サービス例

- ・鉄道駅等で国際線航空券・鉄道切符一体のチケットによりチェックインが可能
- ・パリーブリュッセル間の路線において、TGVにAir France専用の一等車両を提供、駅の乗降車の際に無料の手荷物ポーターサービスを提供
- ・パリーストラスブール間の路線において、乗継が間に合わない場合や遅延の場合において、Air France又はSNCFが利用可能な代替座席を確保(手数料不要)

ドイツの事例

AIRail サービス

- ・ドイツ国鉄(DB)と各国航空会社の連携によるサービス
- ・フランクフルト空港のICE(高速鉄道)駅から国内の各都市までの路線で高速鉄道をコードシェア運行

Lufthansaとの 連携サービス例

- ・ルフトハンザのフライトスケジュールに合わせたICEを運行
- ・AIRail列車とルフトハンザの接続フライトが一体となった搭乗券が発券
- ・ルフトハンザ便での出発前/到着後の手荷物の受付・受取りがフランクフルト空港のAIRailターミナル(鉄道駅真上)で可能
- ・ケルン中央駅、フランクフルト駅(一部AIRail列車が対象)でポーターサービスを提供

Rail & Fly サービス

- ・ドイツ国鉄(DB)と各国航空会社の連携によるサービス
- ・フランクフルト空港駅発着のドイツ鉄道全区間(一部除く)が路線・距離にかかわらず定額で利用可能(ICEを含む)

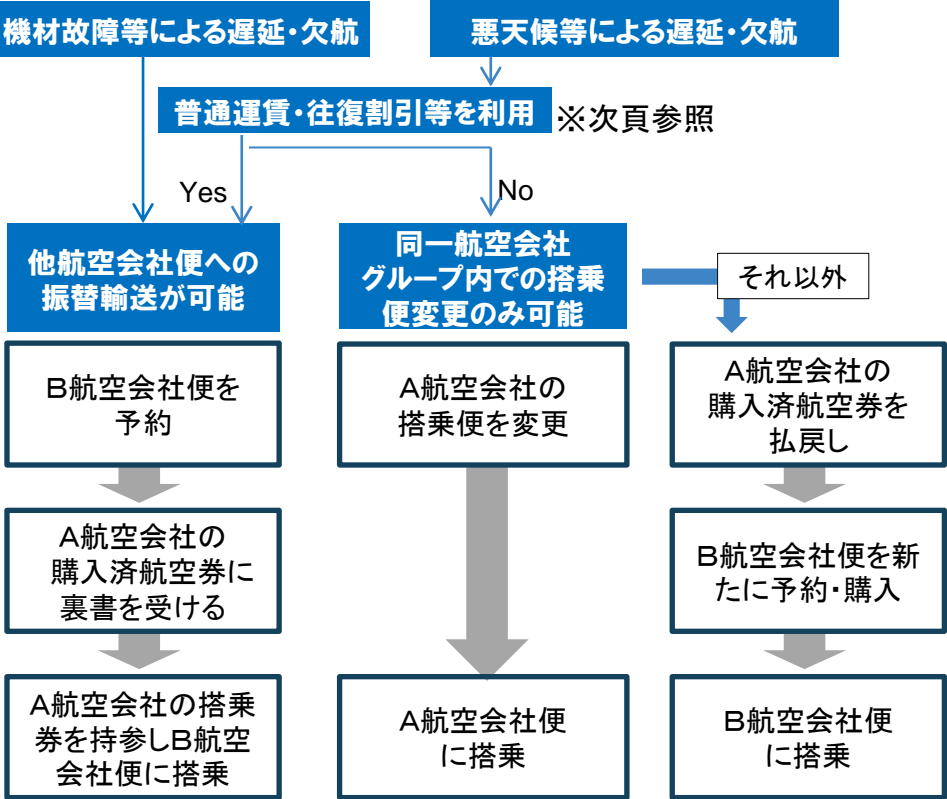
※出典:各社HPから一部内容を紹介(H25年11月現在情報)

4.5 競争下における協調について(イレギュラー時における利用者利便の確保)

- 施設がコンパクトな小規模空港では、イレギュラー時の事業者間連携は、ある程度機動的な対応が可能。
- 遅延・欠航等が生じた場合は、空港ターミナル事業者等とも連携し、運航情報の速やかな掲示、他社便への振替・運航便への案内等について、臨機応変に対応しているが、クレームも多い。
- 背景として、運賃の多様化によりチケットの変更に係る条件が旅客ごとに異なること、eチケット化により運送の権利を券面で確認することが必ずしもできないこと等が挙げられる。
- 航空は他モードと比べ、短期的な輸送量を機動的に増加させられない、代替輸送網を確保しにくい、搭乗者の特定が必要等の制約要因があるが、イレギュラー時の可能な限り円滑な輸送に関し、関係事業者間で対応の改善を検討中。

<他航空会社との連帯運送契約による振替の例>

※ LCC等の場合は扱いが異なる。



<イレギュラー時の対応に関する苦情の例>

- ー 国内線の航空券を購入したが、雪の影響と機材故障のために欠航となった。他便へ振替をしないという規約は不当条項ではないか。
- ー インターネットでチケットを予約した飛行機が欠航になった。払い戻し手続きの案内、対応が悪すぎる。行政処分をしてもらいたい。

[出典]独立行政法人消費生活センター 消費生活相談データベース(PIO-NET)

<イレギュラー時の運航の円滑化に関する主な取組事例>

- 振替輸送可能なチケットを所有する搭乗客が「eチケットお客様控え」を提示するだけでも、他社便の搭乗を受け付ける手順を航空会社間で取り決め
- 振替輸送を円滑にするため、他社のカウンターに係員を派遣
- 航空券を払戻したい搭乗客に対し、後刻でも確実に払戻の手续が取れる「払戻封筒」を配布 等

4.5 運賃の多様化

- 利用者の様々なニーズに応じてサービスが多様化しており、運賃についても各社独自の様々な割引運賃が設定。
- こうしたことも背景として、連帯運送についても様々なケースが生じ、前頁のような事例を複雑化させている。

