

交通政策審議会第3回航空分科会



日本貨物航空株式会社
代表取締役社長 内山拓郎

2006年11月29日

1. 会社概要

2. 経営の現状及び今後の戦略 (機材構成・投入計画含む)

3. 今後の路線展開

4. 空港の整備、運用、運営に対する要望

日本貨物航空株式会社の概要



設立		1978年9月21日
初便就航	NRT-SFO-JFK	1985年5月8日
主要株主構成	2006年10月10日時点	日本郵船(株) 83.78 % 日本通運(株) 2.73 % ヤマトホールディングス(株)及びヤマト運輸(株) 2.61 % 鈴与(株) 2.53 % 東京海上日動火災保険(株) 1.28 % その他33社 7.07%
資本金		305億円
売上	(2005年度)	1,036億円
保有機材	現在	B747-200F x 8 、B747-400F x 3
	ボーイング社に発注	B747-400F x 7 、B747-8F x 14
ネットワーク	日本－米国	17 往復/週
(06/07 冬ダイヤ)	日本－欧州	9 往復/週
	アジア	22 往復/週
主なアライアンスパートナー		KLMオランダ、アリタリア、中国国際貨運航空、UPS、ABC、カーゴラックス

日本貨物航空株式会社の概要



- 1978年 日本郵船(株)、大阪商船三井船舶(株)、川崎汽船(株)、山下新日本汽船(株)、全日本空輸(株)の5社により設立
- 1985年 日米航空交渉にて、米国乗り入れ合意
初便 成田-サンフランシスコ-ニューヨーク
- 1995年 日本郵船(株)と全日本空輸(株)の2社主導による経営体制に移行
- 1998年 日米航空交渉にて、日米貨物インカンバント企業と認められる
- 2005年 日本郵船(株)の連結子会社となる
- 2006年 中長期経営計画 “NCA Phoenix Project (2006-2015)” を発表

経営の現状及び今後の戦略

中長期経営計画(2006-2015)の概要

Phase-1 (2006-08)

収支構造を変革し、自立を達成する

- ①機材の更新 : 2008年中にB747-200Fを全機退役、B747-400Fを10機導入
- ②運航・整備・ITの自立 : 2008年中に運航の自立 (2008年に乗務員訓練センター完工)
2007年夏に整備の自立 (2009年に成田整備ハンガー完工)
i-Cargo, Trax, Sabreを導入、2007年自社コンピューターセンター開設
- ③安全推進と危機管理体制の確立 : 2007年にIOSA受審

Phase-2 (2009-11)

- ①B747-8Fを8機導入
- ②成田・羽田の規模拡大への積極対応
- ③ネットワーク拡充と機材稼働の向上

Phase-3 (2012-15)

- ①B747-8Fを順次導入(6機)し、規模の経済を実現
- ②グローバルなネットワークの確立

経営の現状及び今後の戦略



中長期経営計画(2006-2015)の概要

		2005年度	Phase-1			Phase-2	Phase-3
			2006年度	2007年度	2008年度	2011年度	2015年度
売上高 (億円)		1,036	1,026	1,100	1,100	2,000	3,100
機数	B747-200F	10	6	3	0	0	0
	B747-400F	2	4	6	10	10	10
	B747-8F	0	0	0	0	8	14
	合計(年度末)	12	10	9	10	18	24
自社機材平均機齢		16.1	12.9	7.8	1.7	3.2	6.2

経営の現状及び今後の戦略

□機材の性能比較

	B747-8F	B747-400F	B747-200F
乗務員	2名	2名	3名
航続距離 (最大搭載時)	7,906km	7,850km	6,200km
最大貨物搭載重量	134t	113.7t	108.6t
2,500m滑走路、羽田-SINでの 貨物搭載重量	124t	94t	73t
*燃料効率 (200Fを100とした場合)	64	82	100

B747-8Fが世界の大型貨物機の主力となる

□生産/発注状況

B747-400F/ERF: 161機 (最終製造総数) 2009年まで

B747-8F: 91機 (49機確定、42機オプション) 2009年から

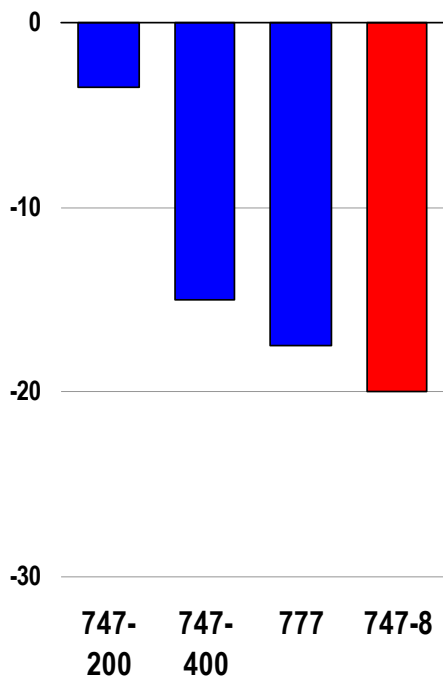
A380-800F: 25機 (15機確定、10機オプション)

経営の現状及び今後の戦略

□ 離着陸時の騒音レベル

ICAO基準 (Margin to Chapter 3)

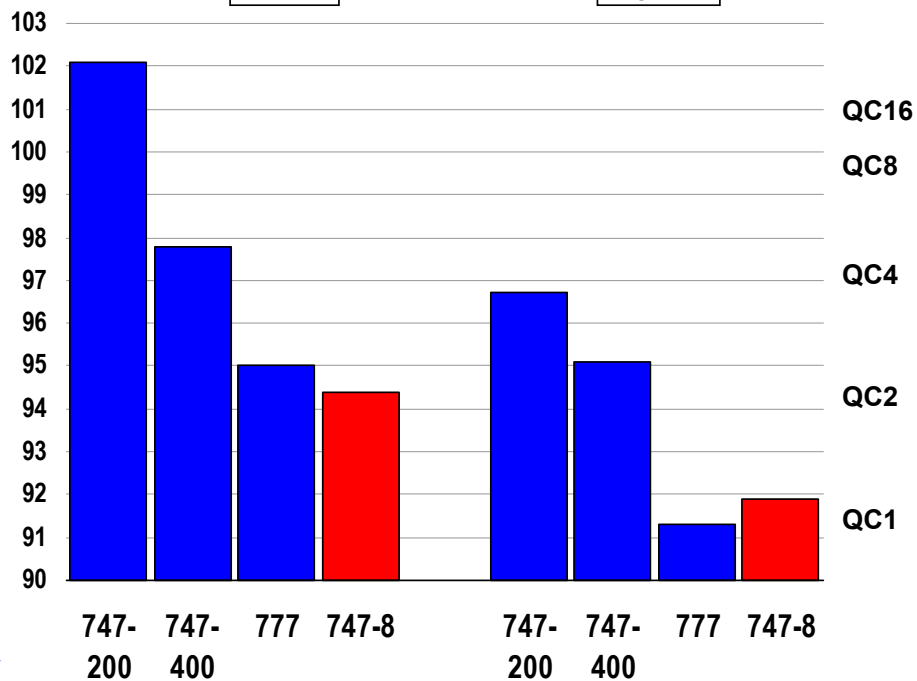
Noise margin, EPNdB



Noise level, EPNdB

離陸

着陸

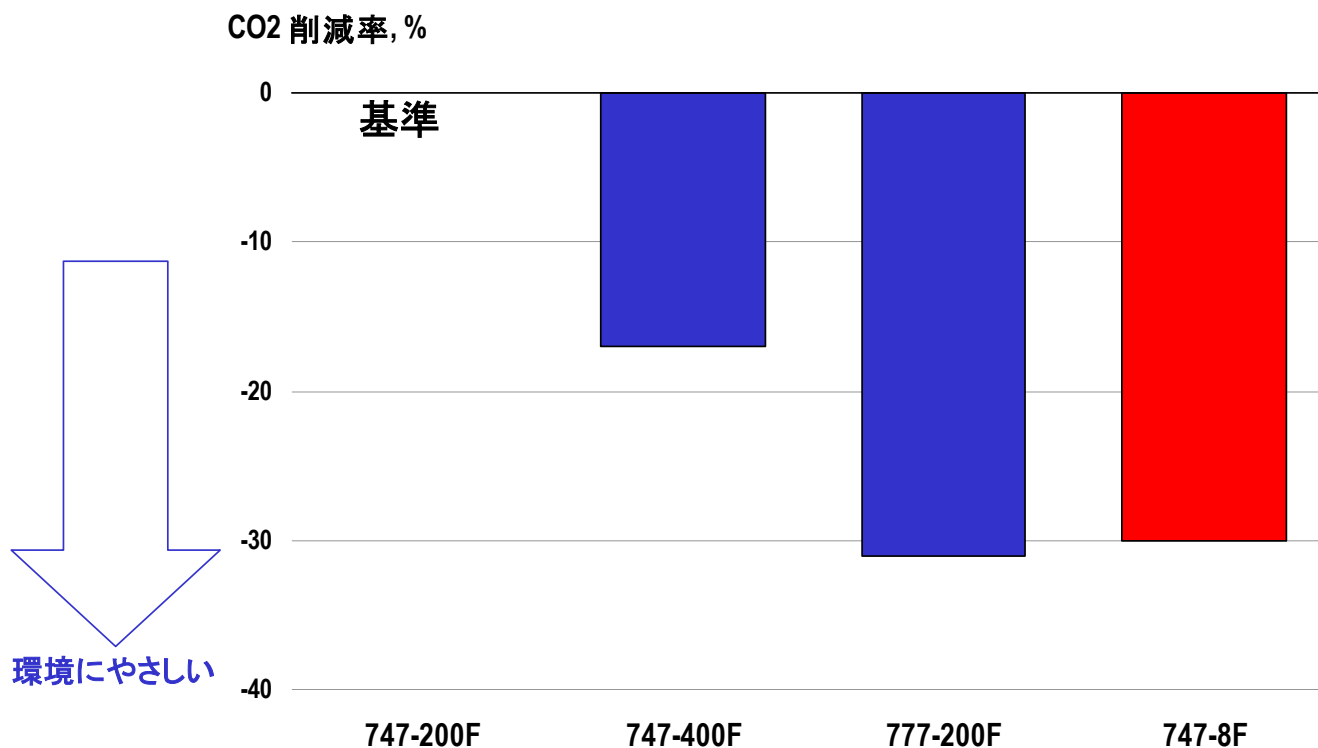


より静音

出所) ボーイング社

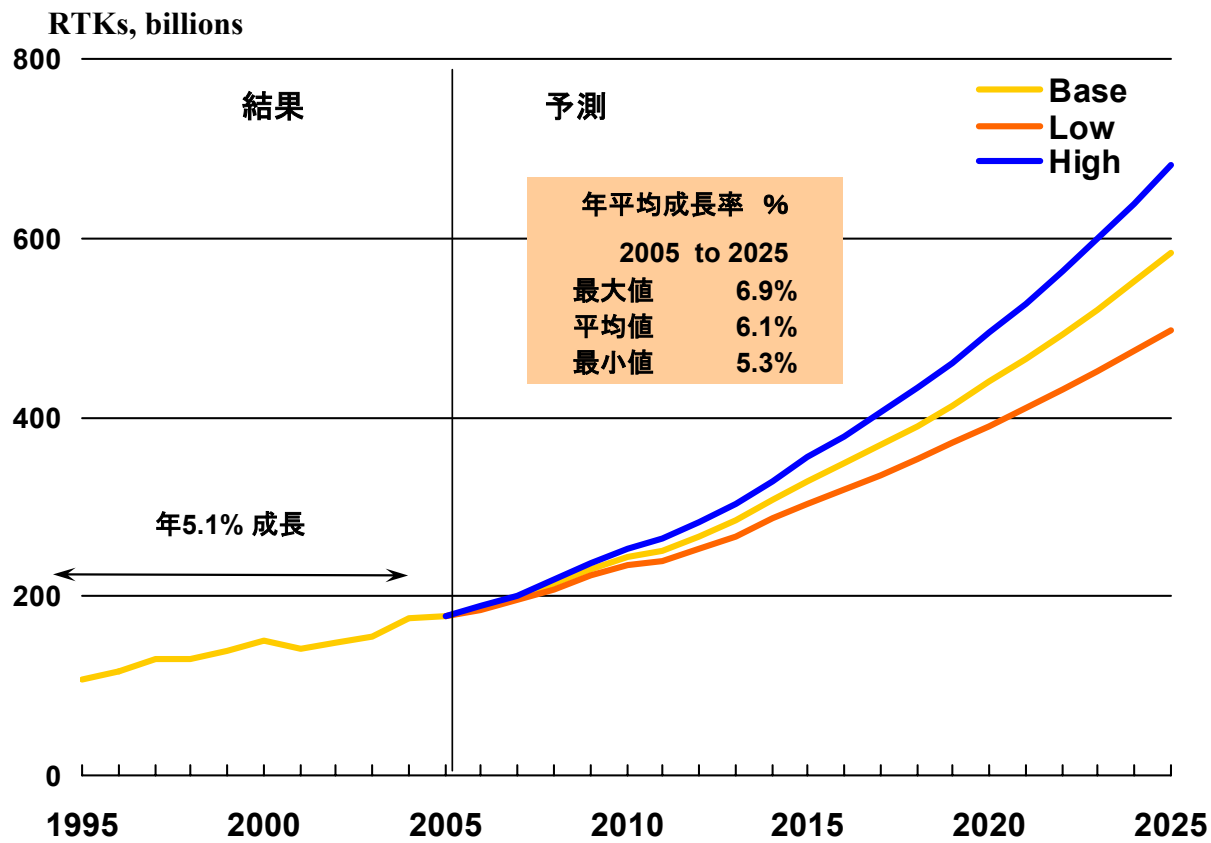
経営の現状及び今後の戦略

□CO²排出削減率



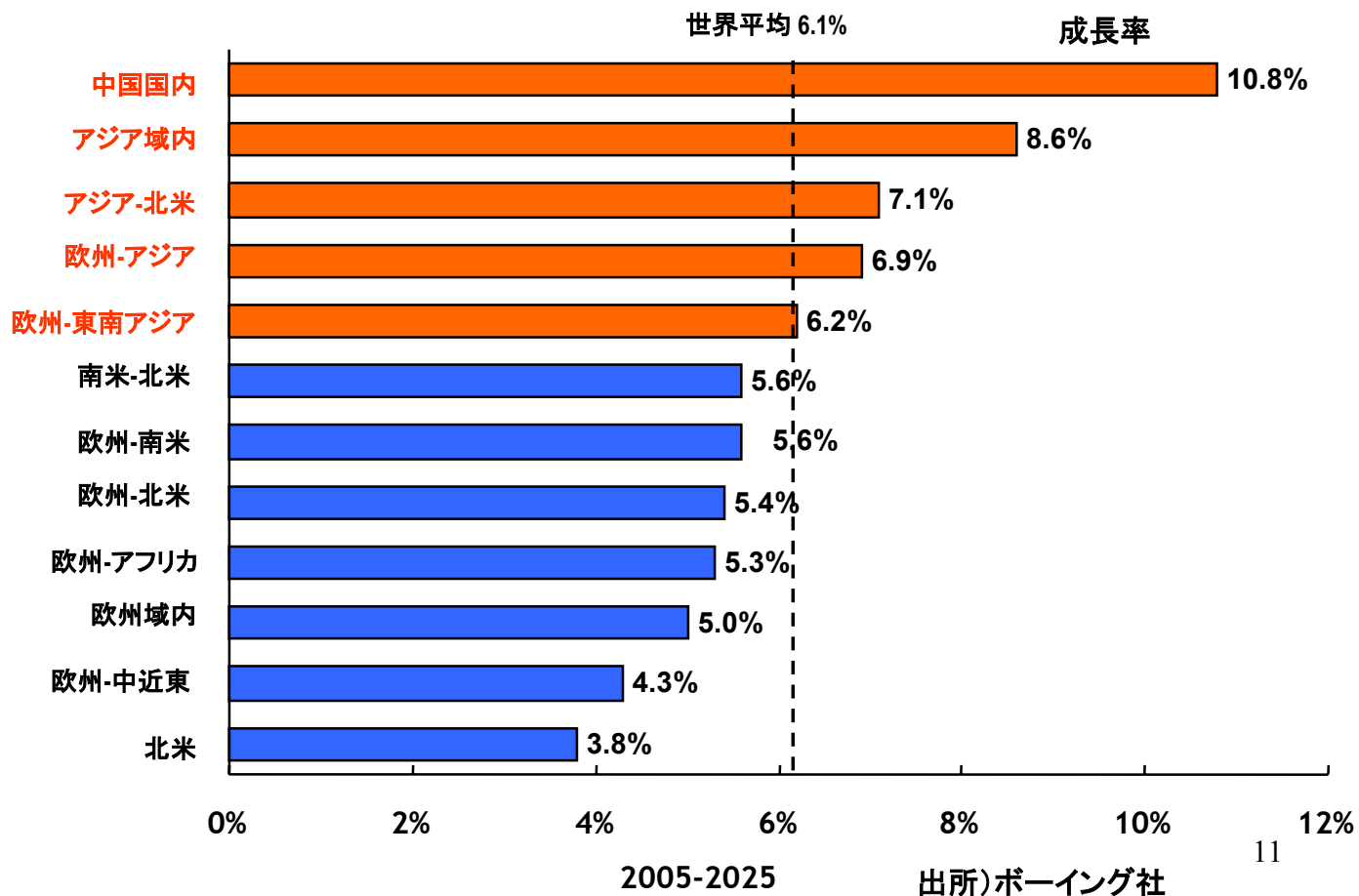
今後の路線展開

世界の国際航空貨物市場は、20年で3倍に拡大！



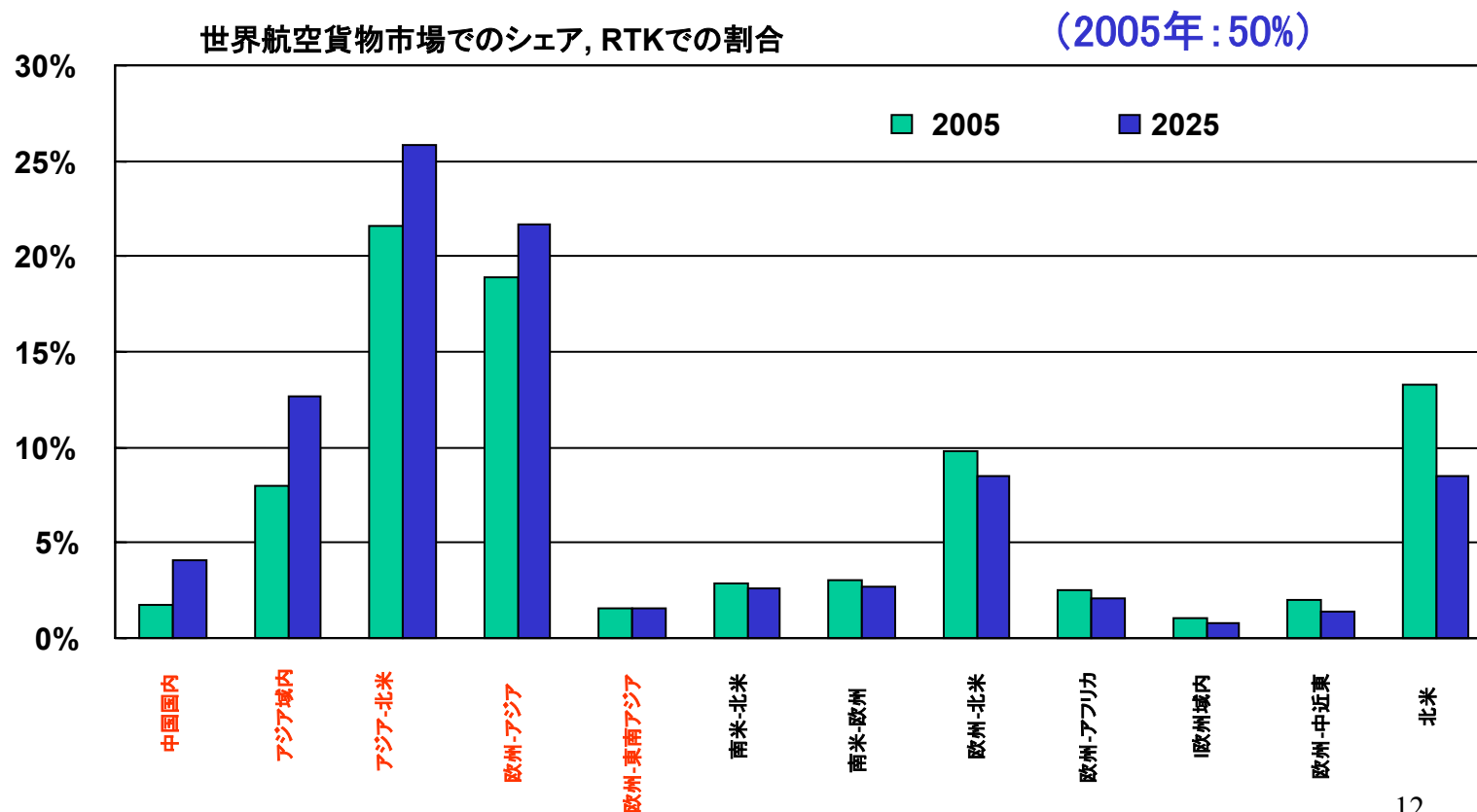
出所)ボーイング社

アジアの航空貨物市場が世界をリードする



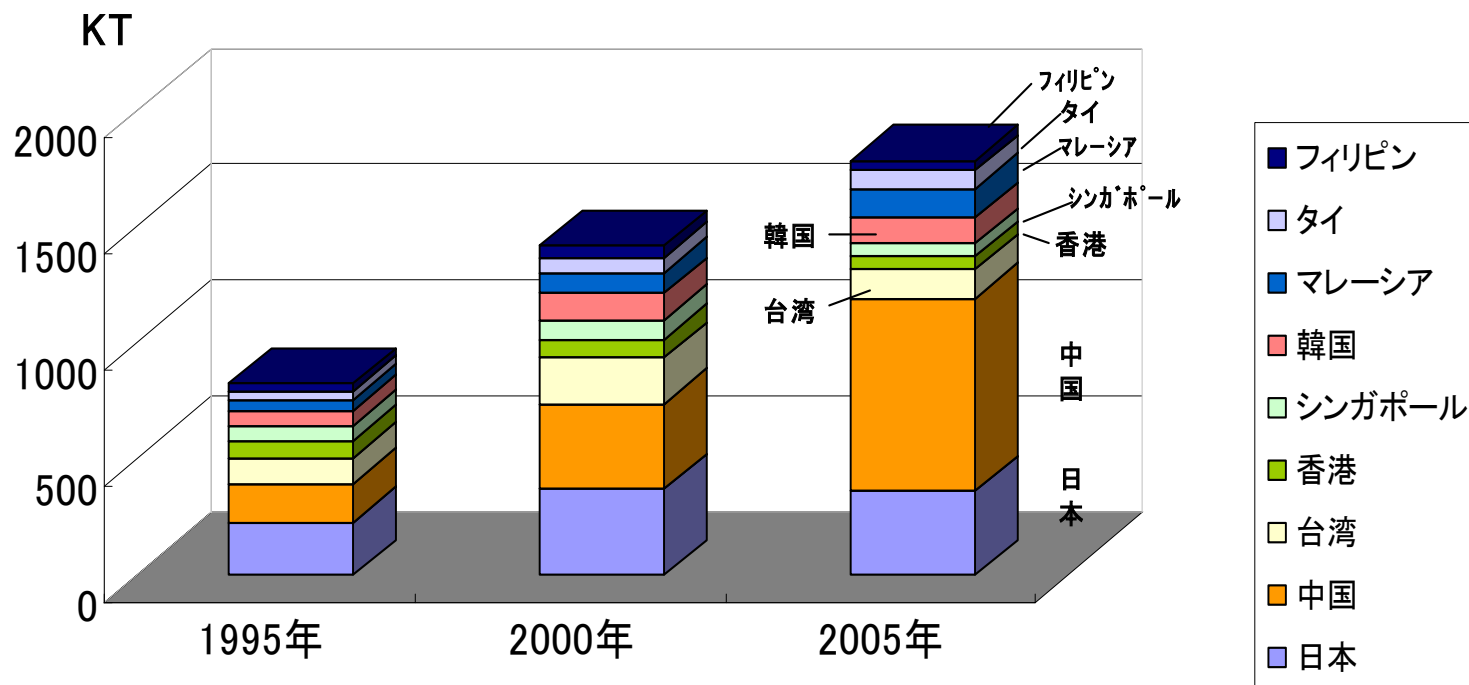
今後の路線展開

2025年のアジア国際航空の市場シェア： 62%



アジア→米国向け航空貨物重量の推移

急成長する中国（2005年シェア：中国47%、日本20%）



今後の路線展開

06年度 アジア戦略 = 成長市場への対応

□新機材への更新の為、一時的に一部路線を休止(クアラルンプール、マニラ、ソウル)

□アジア・欧米間をターゲットとするネットワークとアライアンスの充実
= アライアンスパートナーとのスペース共同利用によるネットワーク拡充と
運航コストの低減を図る

* 既存の日本発路線に加えて、アジア発のネットワークを開設

①アジア→欧州

(営業協力便)

香港/クラスノヤルスク/フランクフルト・モスクワ

香港/クラスノヤルスク/ユジノサハリンスク

香港/ブダペスト、香港/バルセロナ

②アジア→北米

(チャーター便)

香港/米国

(営業協力便)

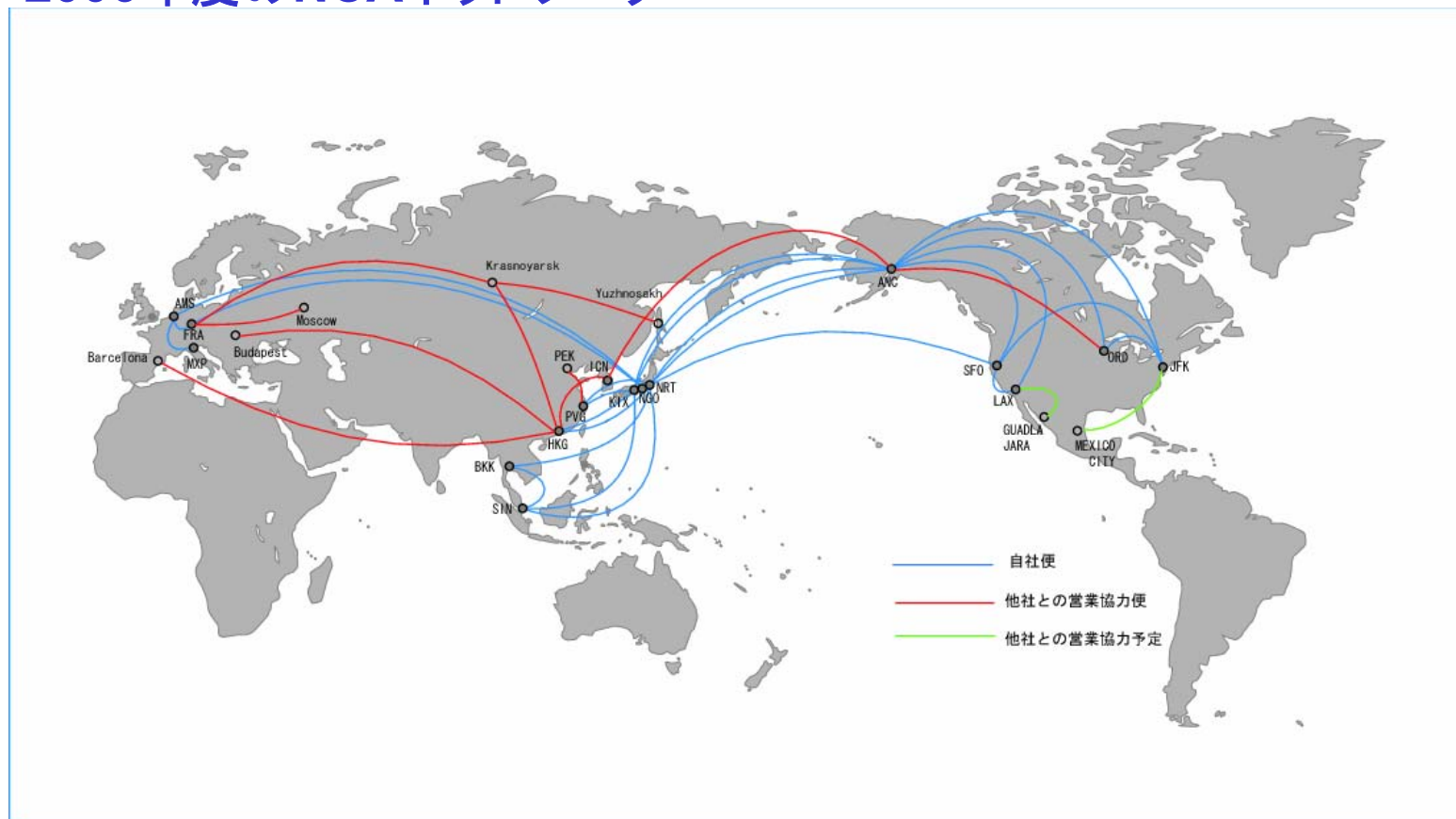
アジア/日本/米国西岸/グアダハラ

アジア/日本/米国東岸/メキシコシティ

③GSA会社(日本)設立とロシア市場の開拓

今後の路線展開

2006年度のNCAネットワーク



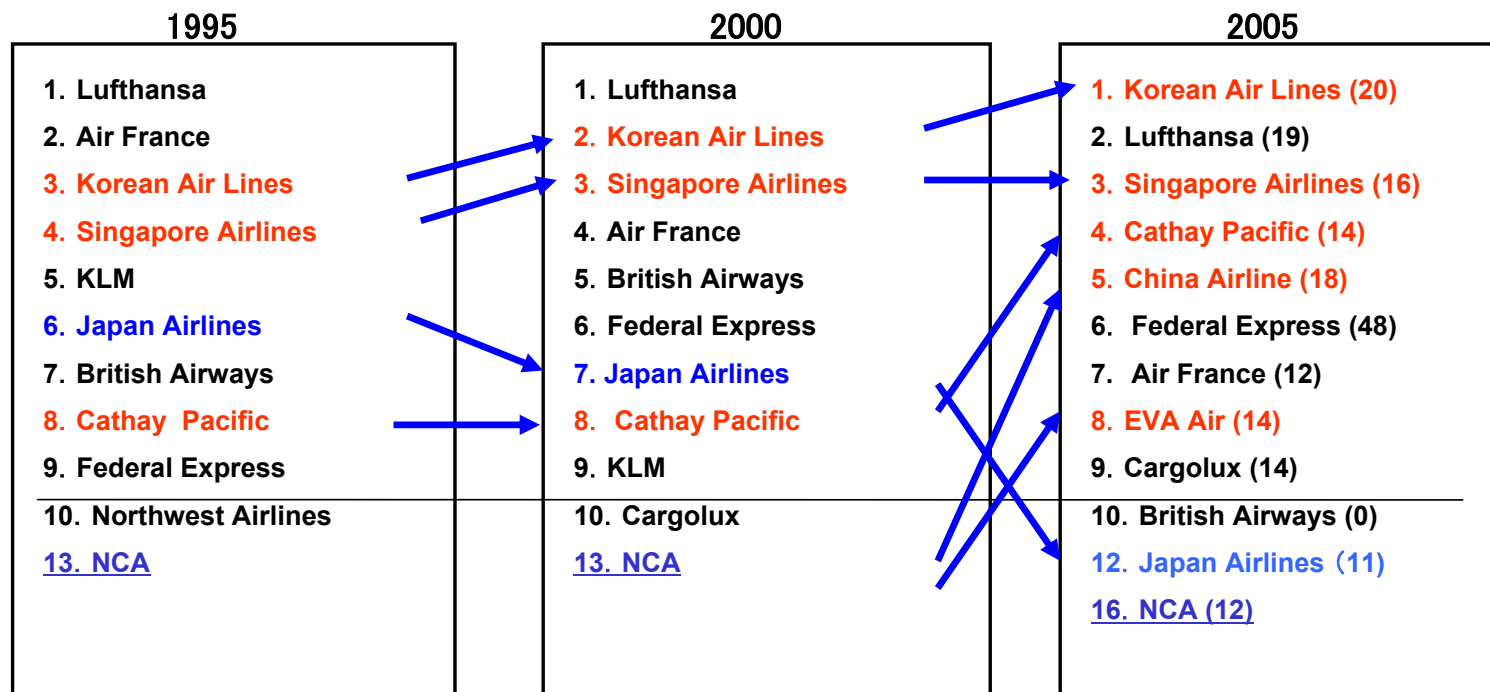
今後の路線展開

07、08年度 アジア戦略 = 成長市場への対応

- 休止路線の復活及び中国路線の増強
- 多様なアライアンスを通じ、アジアからインド・中東・欧州・米国へとネットワークを拡大する。
 - 1) アジア → (ロシア) → インド亜大陸/欧州
 - (営業協力便) ①中国/クラスノヤルスク(ロシア)/インド
 - ②中国/クラスノヤルスク(ロシア)/欧州
 - ③インド/クラスノヤルスク(ロシア)/欧州
 - 2) アジア → (南回り) → 欧州
 - (営業協力便) ①アジア/インド/中東/南欧
 - 3) アジア → 米国
- ウェットリース(運航に関する業務の管理の受委託)を活用して他社機材によるネットワーク及び便数の拡充を加速する。

空港の整備、運用、運営に対する要望

アジア諸国の成長 + 機材増強 + 空港整備



シェア： 日本企業	8.2 %	7.7 %	6.5 %
(上位 50) 日本以外のアジア	21.0 %	23.0 %	39.7 %
アジア合計	29.1 %	30.7 %	46.2 %

出所) IATA WATS, International Freight Tonne-Kilometers Carried

Boeing Fleet Reliability Statistics 、 () = Number of B4, MD11 Freighters

空港の整備、運用、運営に対する要望

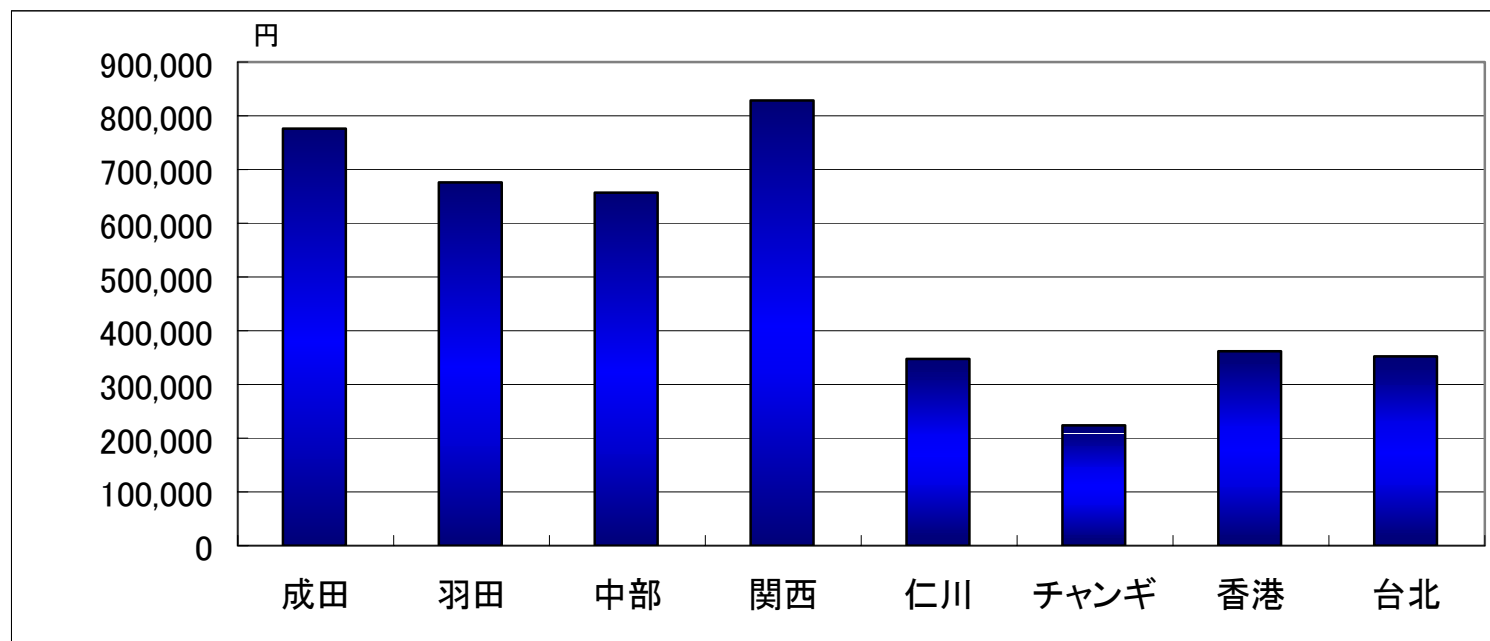
アジア諸国の空港拡充

	開港	滑走路数	将来の計画
【アジア諸国】			
浦東(上海)	1999年	2本	2007年末 3本目の滑走路建設
北京	1958年	2本	2007年末 3本目の滑走路建設
仁川(韓国)	2001年	2本	2008年まで 3本目の滑走路整備
バンコク	1948年	2本	2006年9月 新空港開港
シンガポール	1981年	2本	3本目の滑走路建設
クアラルンプール	1998年	2本	
【日本】			
成田	1978年	2本	2010年 B滑走路2180m⇒ 2500m
羽田	1952年	3本	2009年 4本目滑走路 国際化
中部	2005年	1本	
関西	1994年	1本	2007年8月 2本目滑走路(二期地区)

空港の整備、運用、運営に対する要望

競争力のあるアジア諸国

*着陸料: B747-400Fの最大離陸重量にて算出、羽田は国内線料金にて算出



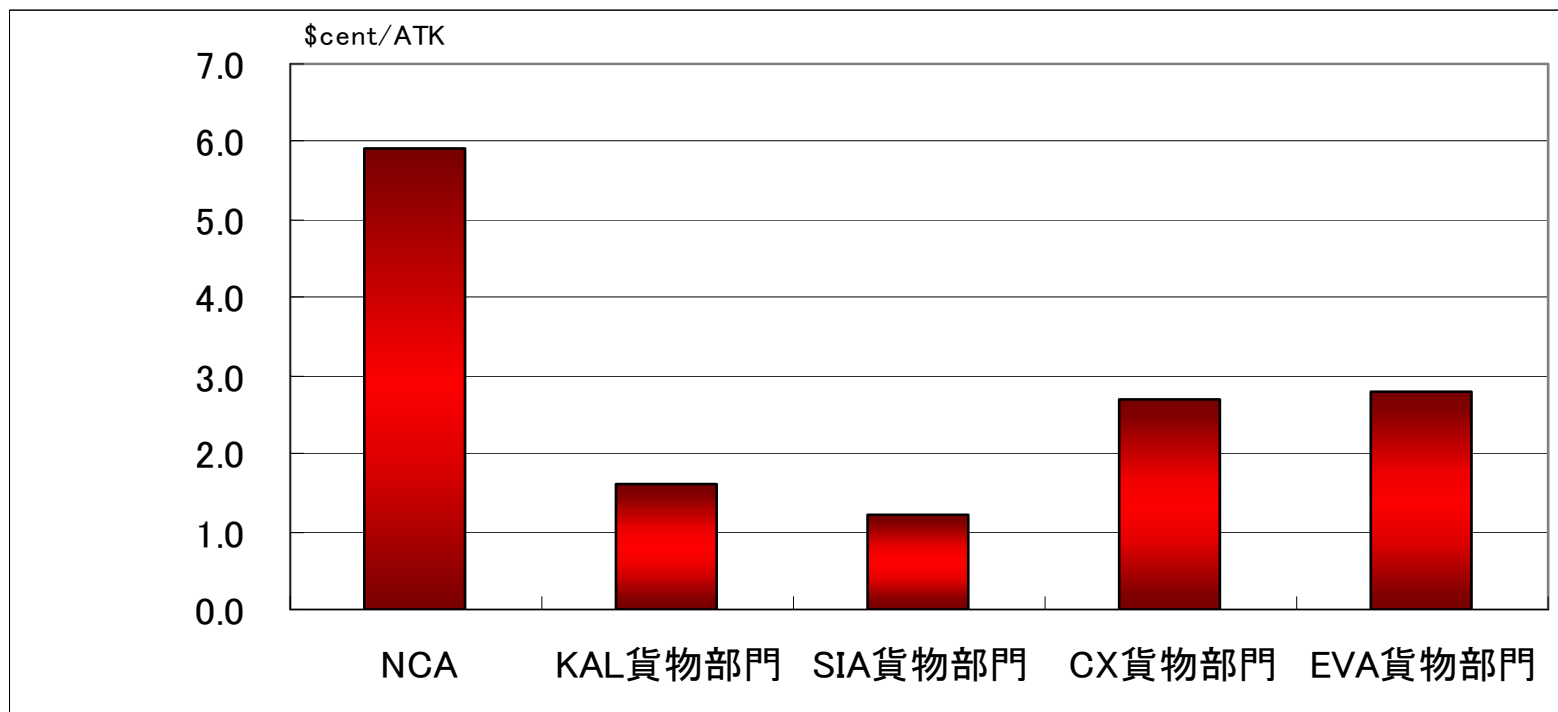
運用時間 6:00～23:00 24時間 24時間 24時間 24時間 24時間 24時間 24時間

空港の整備、運用、運営に対する要望



アジア主要航空会社の貨物部門のATK当たり空港関連費用 (着陸料、施設費用、ハンドリング料等)

2004年度



注) NCA 空港関連費用の内訳
飛行場費:34%、ハンドリング費:61%、施設費用:5%

出所) ICAO 航空各社財務データをもとに算出

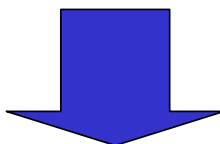
空港の整備、運用、運営に対する要望

① 首都圏 2009年度

成田空港	B滑走路延伸(2,500m)	朝-昼-夜 (運用時間)
羽田空港国際化	D滑走路(2,500m)	深夜-早朝 (運用時間)

+

2,500m滑走路でも運航可能な環境性能と経済性に優れたB747-8F



両空港を相互に補完する首都圏国際空港クラスターとして一体的・効率的に24時間運用する。

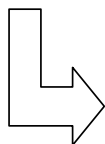
② 関西空港/中部空港

空港の規格・キャパシティが大きく、また24時間運用である利点を活かし、アジア/欧米を結ぶ貨物トランジット・ハブ空港として積極的に活用する。

空港の整備、運用、運営に対する要望

□首都圏国際空港クラスターを実現するためのシームレスな

24時間運用体制の確立



- * 両空港を同一税関空港とする
- * 両空港間の貨物の移動に対する運送手続きを省略する
- * 両空港間のアクセスの整備

□日本の国際拠点空港を総合保税地域とする(中部空港は総合保税地域)

□高額な空港関連料金(着陸料、ハンドリング料など)をアジア近隣空港なみに低減

□国際物流の競争力強化に資する空港貨物取扱い施設の統合・整備・運営

□B747-8Fが支障なく運航できる空港の整備・運営

空港の整備、運用、運営に対する要望



ICAO 空港設計基準

		翼幅	主脚幅
ICAO 空港設計基準	ICAO E	52m～65m未満	9m～14m未満
	ICAO F	65m～80m未満	14m～16m未満
機種	B747-400F	64.9m (E)	12.6m (E)
	B747-8F	68.5m (F)	12.7m (E)
	A380-800/800F	79.8m (F)	14.3m (F)

①ボーイング社の調査によれば、Code E 空港でのB747-8Fの運用は十分可能。現在、ボーイング社はB747-8FをCode E 空港で運用できるよう運用基準に関しICAOと協議中。

②主要欧米空港は設計と運用基準を分け、B747-8Fより大型のA380をCode E 空港でも運用可能とする模様。(AMS、FRA、LHR、JFK、SFO、LAXなど)