

交通政策審議会航空分科会 ご説明資料

2006年12月15日
ジェイティービー

目次

1. これからの需要予測

1-1 21世紀は交流の時代

1-2 海外旅行のマーケットトレンド
(P3~4)

2. 観光立国宣言－国際交流の拡大へ

2-1 日本人市場に依存する国内観光市場
(P5)

3. 地域別出国率の格差

3-1 海外旅行地域別出国率

3-2 地域平均所得・海外旅行出国率
(P6~7)

4. アジアハブ空港との競争力比較

(仁川、浦東の台頭、相対的競争力の低下)

4-1-1~2 アジアのハブ拠点比較

4-2 日本の空港はハブ拠点といえるのか
(P8~10)

5. 航空環境の変化と課題

5-1 日本発 方面別座席供給量推移

5-2 地方減便の実態
(P11~12)

6. チャーターの有用性

6-1 地方からチャーター便の有用性

6-2 チャーター便実績推移(JTB取扱)

6-3 日本発着 チャーター種類・ルールについて
(P13~15)

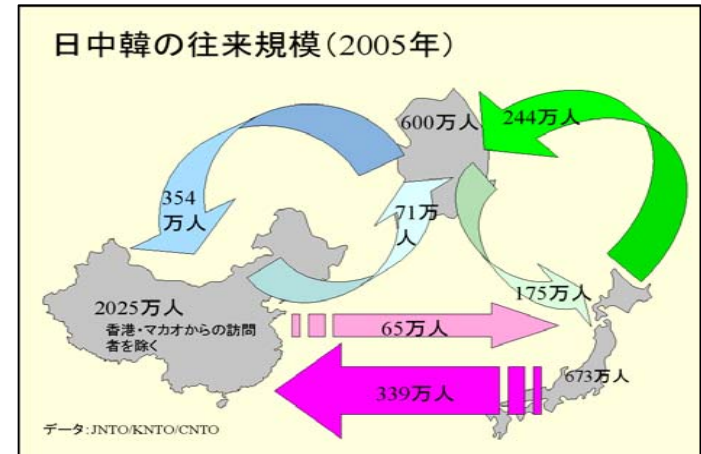
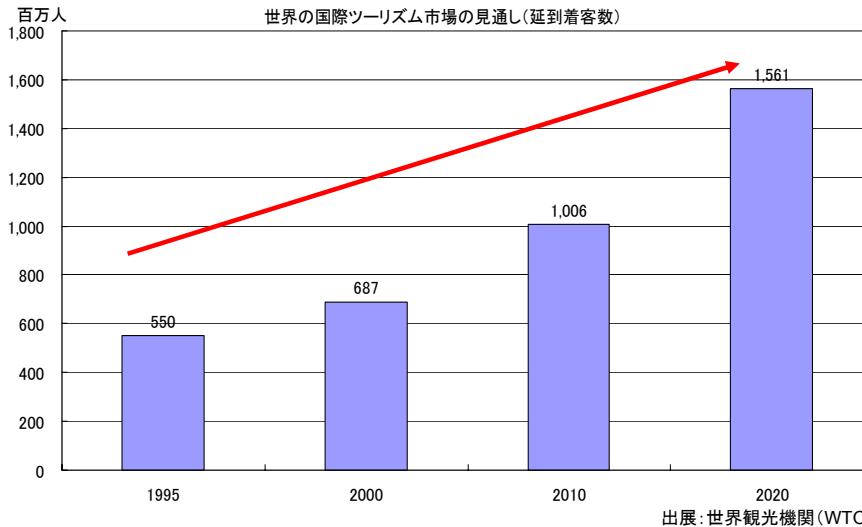
7. その他

- ・CIQ改善要望
- ・航空会社と旅行会社の関わりによる「需要喚起」
- ・ビジネスジェットへの対応力強化

8. 参考資料

- ・2WAYチャーターへのJTBの取り組み
(P17)

1-1 21世紀は交流の時代



世界の交流の中心 ⇒ “アジア”のシェアがトップに

世界の潮流に乗り遅れない為に「**空港・航空対策**」は必須

交流人口を賄う空港、路線網の整備。

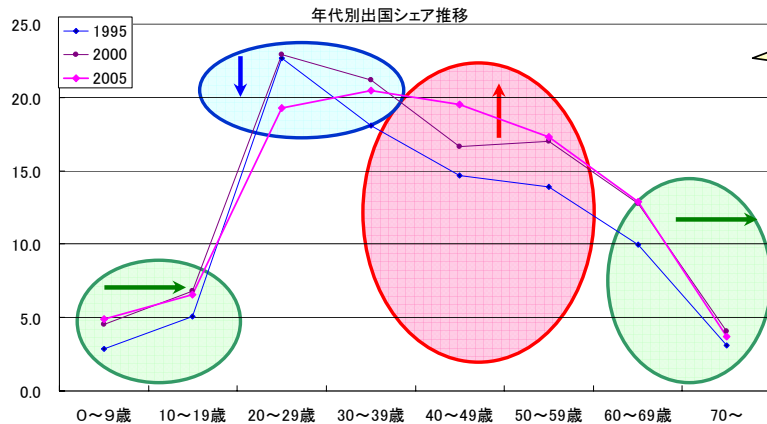
アジア圏の中で生き残る強い体質の航空会社への期待。

1-2 海外旅行のマーケットトレンド

キーワード「成熟化」

中高年層出国者数の増加
50代以上の出国者比率 **33.9%**

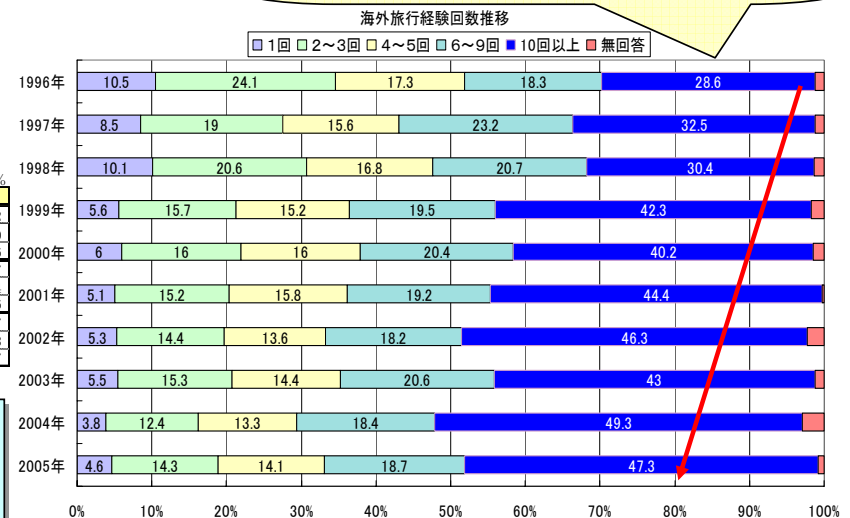
海外渡航リピーターの増加
渡航経験 10回以上比率 **47.3%**



		0～9歳	10～19歳	20～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60～69歳	70～	平均
総数	1995	2.9	5.1	22.7	18.1	14.7	13.9	10.0	3.1	12.2
	2000	4.6	6.8	22.9	21.2	16.6	17.0	12.7	4.0	14.0
	2005	4.9	6.6	19.2	20.5	19.5	17.3	12.9	3.7	13.6
男性	1995	2.8	4.3	16.6	22.6	20.5	17.5	12.1	4.8	13.7
	2000	4.5	5.7	16.5	24.5	22.4	20.6	14.6	5.7	15.4
	2005	4.8	5.6	14.4	23.3	27.1	21.8	15.0	5.1	15.6
女性	1995	2.9	5.9	28.9	13.5	8.8	10.4	8.0	2.0	10.7
	2000	4.6	7.9	29.6	17.9	10.8	13.5	11.0	2.9	12.8
	2005	5.0	7.6	24.3	17.7	11.9	12.9	10.9	2.8	11.7

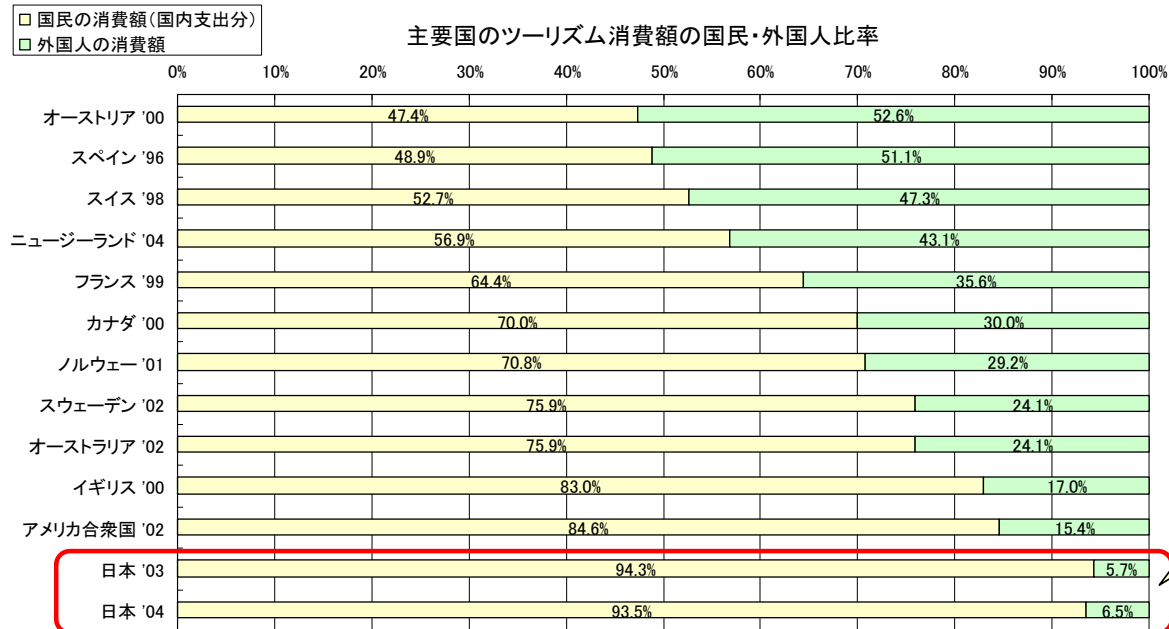
資料：法務省「出入国管理統計」
総務庁統計局

旅慣れた熟高年層が海外旅行に求めるのは、付加価値と独自性(定期運航便が就航していないディスティネーション)。



資料：JTM「海外旅行実態調査」

2-1 日本人市場に依存する国内観光市場



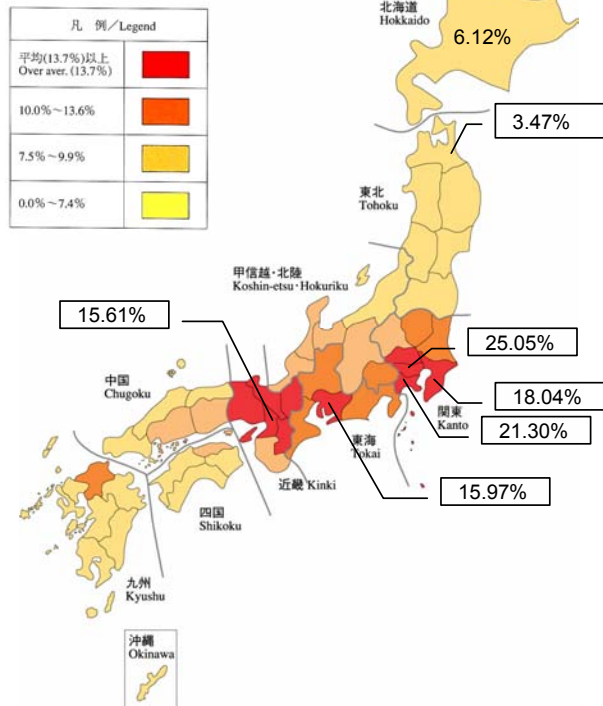
**日本国内の
ツーリズム
消費額は
日本人市場
に依存。**

資料: 国名の後の数値は、推計対象年次を指す。各国資料からJTBF作成

少子高齢化に突入している国内旅行は外国人への期待が大きく、
地方の活性化は、交流人口増が鍵。国際交流の必要性は高い。

3-1 海外旅行 地域別出国率

出国率の『地域格差』



	人口 (千人)	出国者数 (千人)	出国率 (%)	エリア別 (%)
北海道	5,627	344	6.12	6.12
東北				5.22
青森	1,437	50	3.47	
岩手	1,385	57	4.13	
宮城	2,360	164	6.96	
秋田	1,145	43	3.74	
山形	1,216	62	5.13	
福島	2,091	127	6.06	
茨城	2,975	329	11.06	
栃木	2,016	205	10.16	
群馬	2,024	195	9.64	
関東			10.39	
首都圏				20.85
埼玉	7,054	1,072	15.20	
千葉	6,056	1,093	18.04	
東京	12,571	3,149	25.05	
神奈川	8,791	1,873	21.30	
甲信越・北陸				7.54
新潟	2,431	151	6.20	
富山	1,112	91	8.20	
石川	1,174	101	8.62	
福井	822	74	9.06	
山梨	885	95	10.72	
長野	2,196	215	9.80	
東海				13.80
岐阜	2,107	258	12.25	
静岡	3,792	441	11.62	
愛知	7,254	1,158	15.97	
三重	1,867	215	11.53	
近畿				13.33
滋賀	1,380	189	13.67	
奈良	1,421	232	16.31	
和歌山	1,036	91	8.80	
京阪神				15.36
京都	2,648	392	14.82	
大阪	8,817	1,376	15.61	
兵庫	5,590	851	15.23	
中国				8.32
鳥取	607	45	7.44	
島根	742	36	4.79	
岡山	1,957	166	8.46	
広島	2,877	282	9.80	
山口	1,493	111	7.42	
四国				6.75
徳島	810	59	7.32	
香川	1,012	81	8.00	
愛媛	1,468	94	6.43	
高知	796	41	5.17	
九州				8.10
福岡	5,049	576	11.40	
佐賀	866	63	7.30	
長崎	1,479	88	5.93	
熊本	1,842	138	7.47	
大分	1,210	84	6.97	
宮崎	1,153	56	4.82	
鹿児島	1,753	78	4.45	
沖縄	1,361	79	5.80	5.80
全国	127,757	17,404	13.62	13.62

資料：法務省「出入国管理統計」

県により出国者比率が大きく異なる。
成田、関空、中部空港へのアクセス
至便エリアの出国者比率が高い。

近隣諸国対比すると日本人出国者
率の低さが目立つ。

2005年度 各国平均出国率

国名	出国率
日本	13.6%
韓国	20.0%
台湾	36.1%
香港(中国・マカオ除)	71.5%
香港(中国・マカオ含)	1042.4%

資料：国名の人口総計、出国者数よりJTM作為

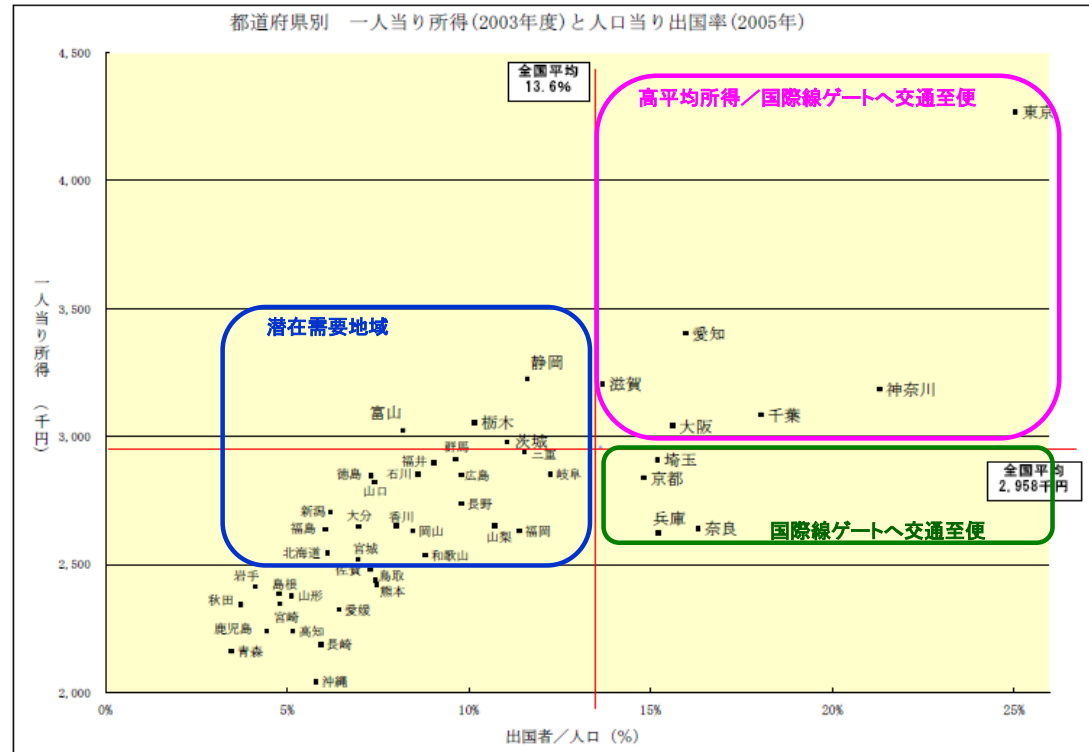
3-2 地域別平均所得・海外旅行出国率

首都圏、愛知、関西、国際線
ゲート都市、平均所得が高い
地域の出国率が高い。

平均所得が高く、出国率が低
い県は潜在需要があるが国
際線ゲートではない、又は国
際線ゲート空港への交通不便
な地域である。

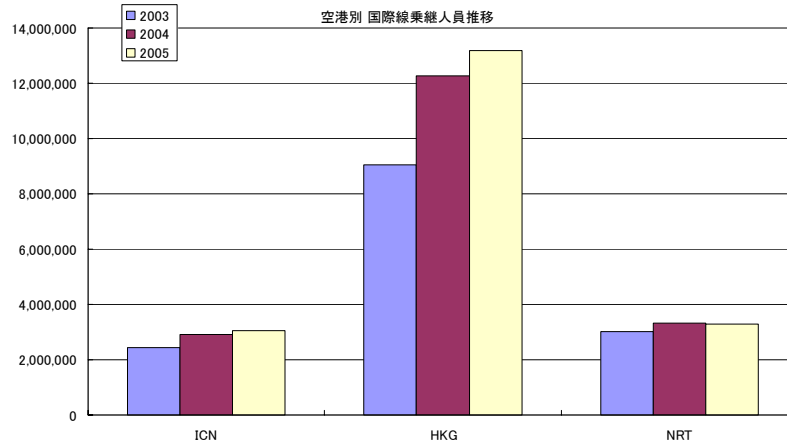


海外旅行購買行動向上
の為に、「**国際空港**」と
「**簡便に国際線に乗り
継ぐ為の国内線網の
充実**」が必要。

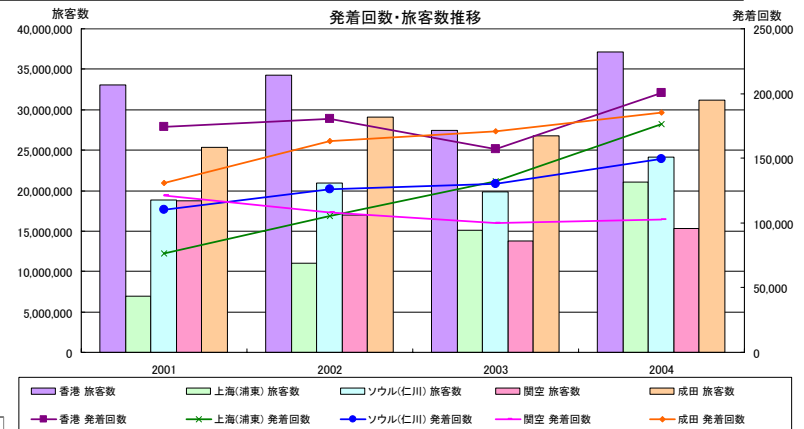


資料：都道府県別平均所得(2003年)と都道府県別出国者数(2005年)よりJTM作成

4-1-1 アジアのハブ拠点比較



資料: 各空港発表数値より作成



上海(浦東空港)の発着回数、旅客数推移の伸びが著しい

香港の乗継旅客数の伸びが大きい。東京(成田空港)は微減、ソウル(仁川空港)は微増。

上海(浦東空港)、ソウル(仁川空港)は滑走路増強計画(4000m級 4本)により、飛躍的な増加が見込まれる。



発着回数の増設が鍵。発着回数の伸び鈍化によりアジアのハブ機能が近隣諸国に移っていく。

4-1-2 アジアのハブ拠点比較

	成田	関空	セントレア	ソウル(仁川)	上海(浦東)	香港
運用時間	06:00～23:00	24時間	24時間	24時間	24時間	24時間
滑走路 (m)	4,000 × 1 2,180 × 1	3,500 × 1	3,500 × 1	3,750 × 2	4,000 × 2	3,800 × 2
	4,000 × 1 2,500 × 1	4,000 × 1 3,500 × 1	3,500 × 1	3,750 × 2 4,000 × 1 長さ未定 × 1	4,000 × 4	3,800 × 2
国際線	97都市／1,374便	73都市／733便	31都市／340便	122都市／1,438便		
国内線	7都市／17便	17都市／55便	22都市／86便	3都市／38便		
乗り換え	成田 国際線から国際線 90min 国際線から国内線 130min 国内線から国際線 110min 成田～羽田 国内線から国内線 210min 国際線から国内線 210min 国内線から国際線 210min	関空 国際線から国際線 90min 国際線から国内線 75min 国内線から国際線 80min 関空～伊丹 国内線から国内線 205min 国際線から国内線 245min	国際線から国際線 60min 国際線から国内線 80min 国内線から国際線 75min	仁川空港 国際線から国際線 60min 国際線から国内線 100min 国内線から国際線 70min 仁川～金浦 国内線から国内線 60min 国際線から国内線 160min 国内線から国際線 170min	浦東 国際線から国際線 120min 国際線から国内線 120min 国内線から国際線 120min 浦東～虹橋 国内線から国内線 240min 国際線から国内線 240min	国際線から国際線 60min 国際線から国内線 60min 国内線から国際線 60min

◎複数の4,000m級の滑走路と運用時間 24時間がグローバルスタンダード

◎成田～羽田、関空～伊丹のMCTは大きなビハインド。

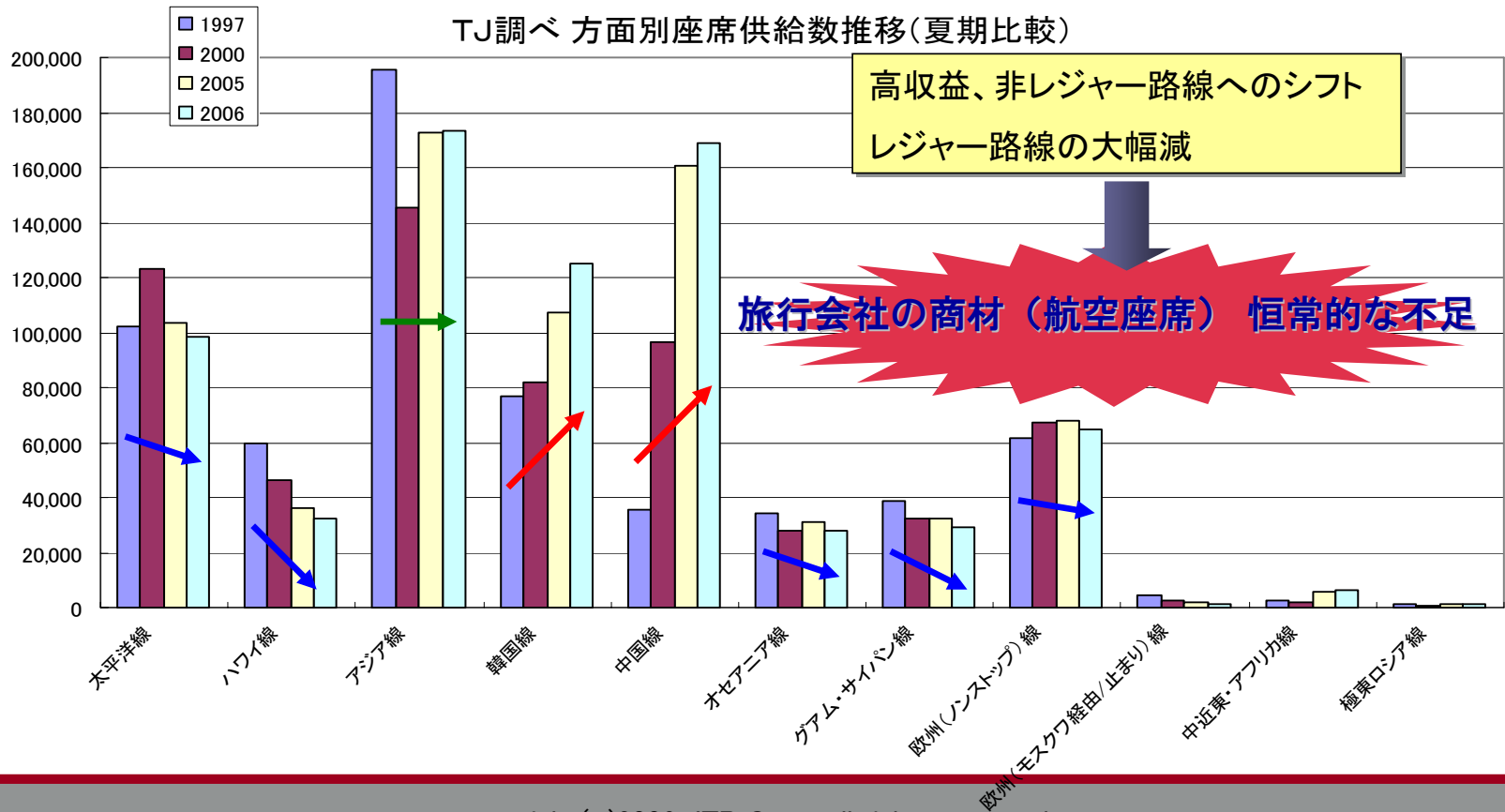
4-2 日本の空港はハブ拠点と言えるのか？



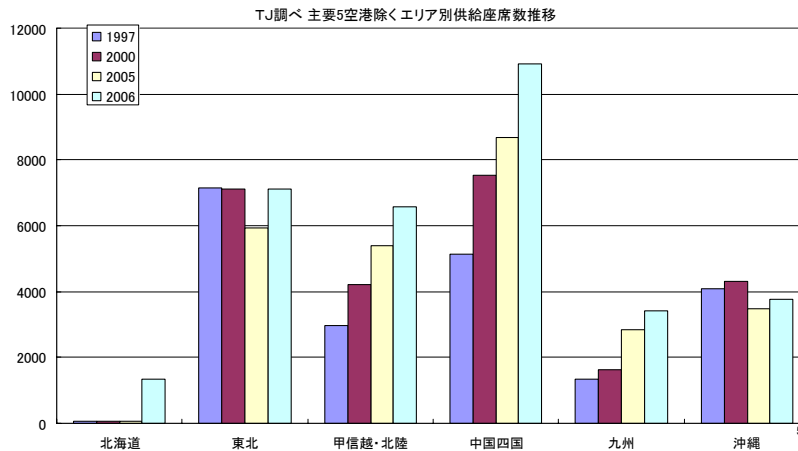
日本発 韓国経由海外へという韓国 (仁川) をハブとした路線網が構築されている。

- ◎セントレア、関空の24時間利用を可能とする空港アクセスの整備
- ◎国際空港（成田・関空）での国内線網拡充
- ◎長距離運航可能航空機材開発、航空会社のイールド経営を見据えた日本発着国際路線網の行く末を分析する必要あり

5-1 日本発 方面別座席供給量推移

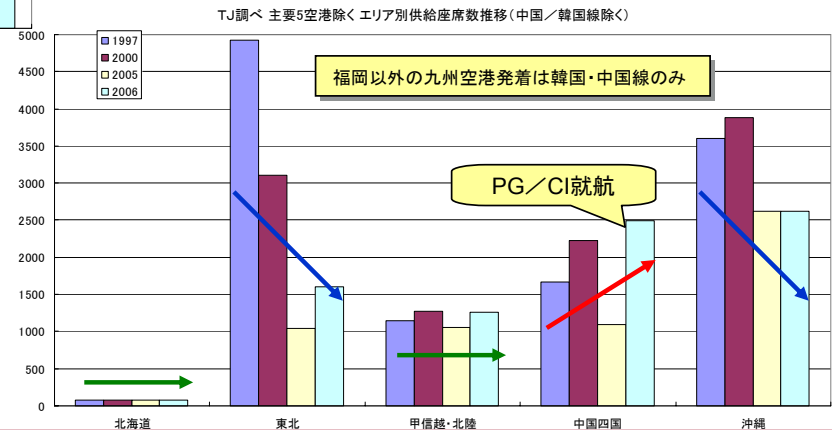
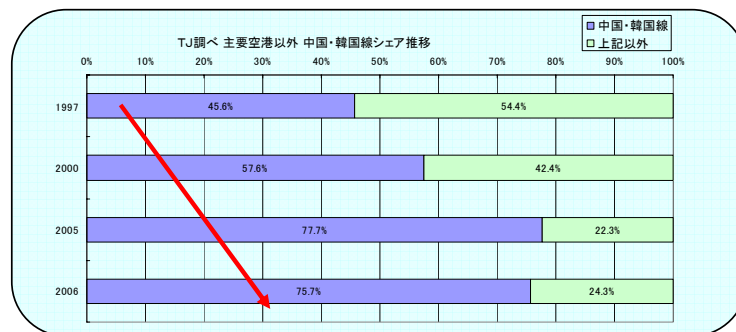


5-2 地方減便の実態



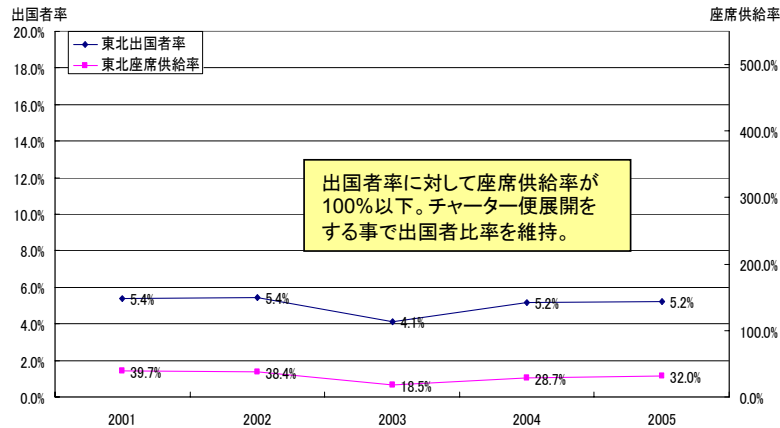
主要5空港（札幌、成田/羽田、関空、中部、福岡）以外
空港発着 韓国線、中国線シェアは **75.7%**

韓国、中国線を除くと、座席供給量は相対的に激減している。

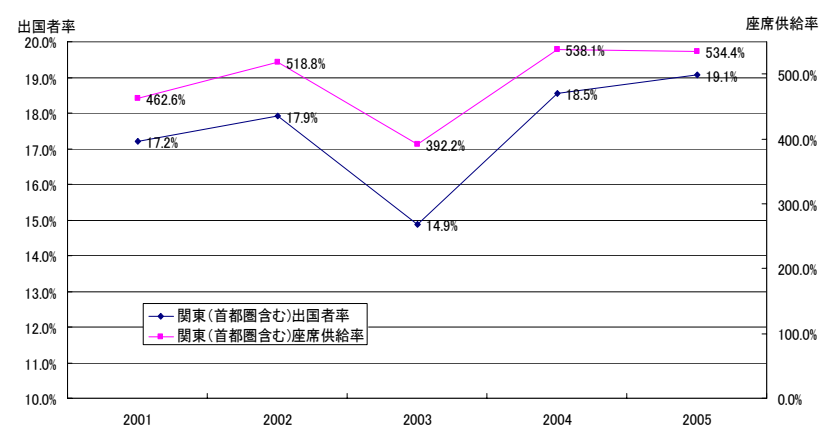


6-1 地方からのチャーター便の有用性

東北 出国者率 と 定期便座席供給率(定期便座席供給数÷出国者数)



関東(首都圏含む) 出国者率 と 定期便座席供給率(定期便座席供給数÷出国者数)



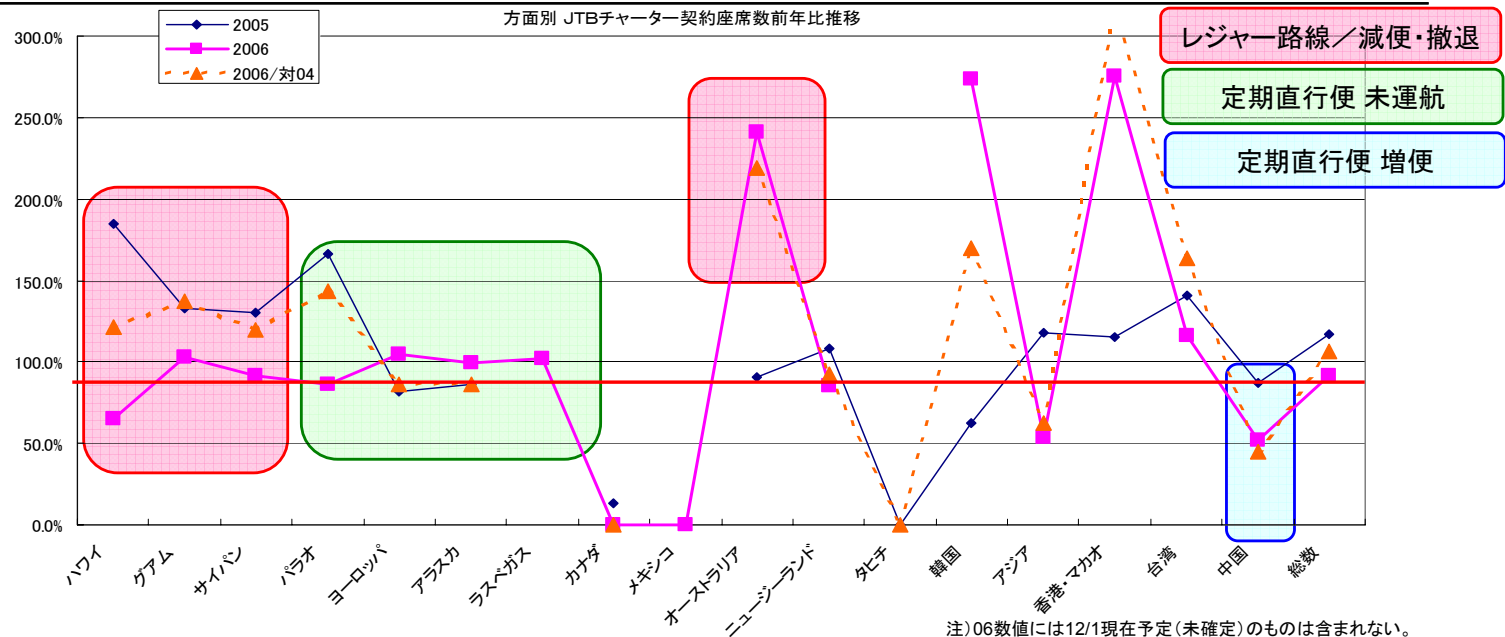
◎ダイレクトで目的地を訪問できる利便性

◎消費者ニーズによって活用出来る柔軟性

◎2Wayチャーターの活用による二国間交流拡大と地域活性化への貢献 (参考資料 P17)

【世界のチャーター比率は 約19%。日本は 約 3.5%。チャーター便のポテンシャルは高い】

6-2 チャーター便実績推移 (JTB取扱)



◎レジャー路線の減便・撤退により、同方面のチャーターが増加傾向にある。

◎定期便未就航路線へのチャーターニーズも高い。

◎消費者便益向上に資するチャーターを積極的に活用するため、現行ルール of 改善が求められる。

6-3 日本発着 チャーター種類・ルールについて

チャーターの種類

チャーター種類	内容	JTB取扱内シェア
オウンユースの為のチャーター	団体 又は 個人が用機者となり、費用負担を行うチャーター	約 15%
アフィニティー・グループの為のチャーター	旅行以外を主目的とする団体が用機者となり、その構成員が費用負担を行うチャーター	約 5%
包括旅行チャーター =ITC(Inclusive Tour Charter)	旅行会社が用機者となって一般消費者を対象にツアーを実施するためにを行うチャーター	約 80%

※1機材に、オウンユース、アフィニティー及びITCが混乗したり、複数の用機者によるオウンユース、アフィニティも認められている。

※圧倒的に多いのは包括旅行チャーター(ITC)である。

消費者便益の向上に向け、柔軟なITCの実施要件・運用ルールの検討が必要

7. その他

1) C I Qの改善

海外旅行チャーターやインバウンドにおけるイミグレーションの更なる迅速化。

⇒ **C I Qを一括での地方自治体移管 或いは 民営化の検討**

⇒ **アメリカ合衆国とカナダ間におけるプレクリアランス制度の日韓での適用検討**

2) 航空会社と旅行会社との関わりによる『需要喚起』

日本マーケットは、外国諸国と異なり海外旅行に伴う航空券発券ボリュームの約88.4%(JTB推測値)を旅行会社が取扱っている。

航空会社と旅行会社が連携をし需要を喚起していく事は必須。新たなビジネスモデルへ転換する必要もある。

航空会社と旅行会社間の新たな関係創造。

⇒ **航空代理店から顧客代理店へ(サービス内容の質的転換)。**

⇒ **航空会社の経営合理化、生産体制の効率化促進**(グランドハンドリングサービスの事業化、チェックイン業務、徴収業務の移管等の検討)

3) ビジネスジェットへの対応力強化

諸外国並みのビジネスジェット関連法規の整備(規制緩和)を通じた、更なる機動性の確保、国益に資する国内外の往来の活性化。

⇒ **日本国籍運航に対する高コスト制度の是正**

⇒ **空港関連の整備と制度の見直し**(FBO関連の整備推進、各種料金の是正、首都圏空港のスロット確保に対する更なる柔軟な対応)

News Release



JTB東北（広報担当）

〒980-8520 仙台市青葉区一番町 3-7-23 TEL022-212-5550

2006年第7号
(2006.10.3)

JTB東北が全席買取！ 香港ドラゴン航空 冬期チャーター便運航 25本

～ 仙台－香港線 週2便 計25本プログラムチャーター運行 ～

JTB東北は、今般、香港ドラゴン航空、香港政府観光局の協力のもと、2006年12月30日から3月24日まで、週2便、計25本のチャーター便を運行することになりました。

JTB東北の強みを活かした アウトバウンドとインバウンドのツーウェイチャーター

香港を中心に劇的な変化をつけ世界遺産都市にも認定されたマカオや深圳を魅力あふれるパッケージツアーのLOOKを設定し、9月29日より発売を開始したところでは、

また、今回のプログラムチャーターの特徴として、日本と香港からそれぞれ2、029名ずつ、トータル4、058名となり、相互送客をバランス良く実現したはじめての試みとなります。

冬の東北の魅力を満載したインバウンドコースの提供

JTBグループが目指す、交流人口の拡大を生み出す交流文化産業の一環として、国を超えた人と人、人と地域の交流を生み出し、地域の活性化につながるようなチャーターとなるよう取り組んでまいります。

インバウンドにつきましては、仙台を中心に宮城県や隣接県の魅力をふんだんに取り入れたコースを提案し、香港のお客様には雪の東北や温泉、スキー等の冬の魅力と日本の伝統的なもてなしを提供する旅館での宿泊等を提供してまいります。

（参考） 2Wayチャータへの JTBの取り組み

出典：JTB東北ニュースリリース（2006年10月3日 第7号）

検索URL：http://www.jtbcorp.jp/jp/press_release/