

2009年10月26日

国土交通省成長戦略会議：航空に関する論点(素案)

1 基本スタンスと取り入れるべき観点

- ユーザー視点
 - (鉄道も含めた交通ネットワーク全体での)利便性
 - 「低価格」+「価格・価値バランス」
 - 世界標準の安全レベル
- 航空業界「外」のメリット
 - 「アジアの成長=日本の成長」
 - 観光振興、滞留人口増
 - 費用対効果の高い、空港拡張・維持・管理に関わる「国民負担のあり方」
- 今後の変化の先読み
 - 将来的な「東アジア共同体」内での航空自由化議論進展
 - 航空機の技術進歩による直行便運航路線増(参考資料 p1)
 - 新幹線延伸に伴う国内航空網への影響(小松、函館、熊本、鹿児島、三沢、秋田)
- 達成目標と工程表の明確化
 - 短期(1-2年)、中期(3-5年)、長期(5年超)の時間軸ごとに

2 日本の航空の特徴

- 大型機偏重、低L/F(参考資料 p2-4)
- LCCの欠如(参考資料 p5-7)
 - (大幅価格低下による)需要創造型競争政策が不可能
 - 既存大手企業に対する構造改革プレッシャーが弱い
- 内際ハブの欠如(参考資料 p8)
- 最大の原因は首都圏空港容量の不足
 - 希少資源(HND発着枠、NRT発着枠)の獲得・有効活用重視が合理的行動
 - さらに、休日の集中とオフピーク差の大きさ、「すみわけ論」の存在

当面の重要論点(例)

(1) L C C (Low Cost Carrier)

- 消費者の選択肢拡大、時間効用に応じた既存空港の有効活用
 - 世界的な潮流と日本の航空との最大のギャップ
 - 様々なモデルの登場 (参考資料 p9)
 - 既存企業傘下 L C C (カンタス ジェットスター)
 - 国籍条項の壁を越えた L C C (エアアジア X)
- 国際線 L C C 受け入れ空港の選定と支援
 - 例えば、
 - 日本発需要：関空、中部、(横田)、(今後の発着枠拡大次第では)成田
 - アジア発需要：札幌、沖縄、九州の一部？
 - 参入促進策
 - L C C 向け低コストターミナル、着陸料等公租公課優遇、等
 - 日本企業と海外企業の J / V に対する規制緩和
- 国内線 L C C の確立
 - 「新たなモデル」確立の可能性
 - H N D 権益に依存しない
 - 規模の確保 (コスト構造、定時性・安全性の担保)
 - 参入企業に対する支援策

(2) 首都圏空港容量の拡充と内陸ハブ構築

- H N D 発着枠拡大という千載一遇のチャンスを最大限活用
- N R T / H N D トータルでの最適化
 - H N D 発着のビジネス旅客比率の大きい路線拡充
 - ◇ 時間価値に対してのプレミアム支払い
 - ◇ 例：L O N ・ P A R ・ F R A ・ N Y C ・ C H I、アジア主要路線等
 - 小型機材による N R T 発着国内線への一定の優遇策
- N R T / H N D 容量の更なる拡大
 - 空域、環境問題等
 - 積極的な追加投資が可能となる仕組み作り

(3) 1 0 0 近い国内空港の位置づけ再定義と空港整備特別会計、公租公課のあり方

- 9 3 空港プラス自衛隊・米軍との共用 7 空港

以上

国土交通省 成長戦略会議

参考資料

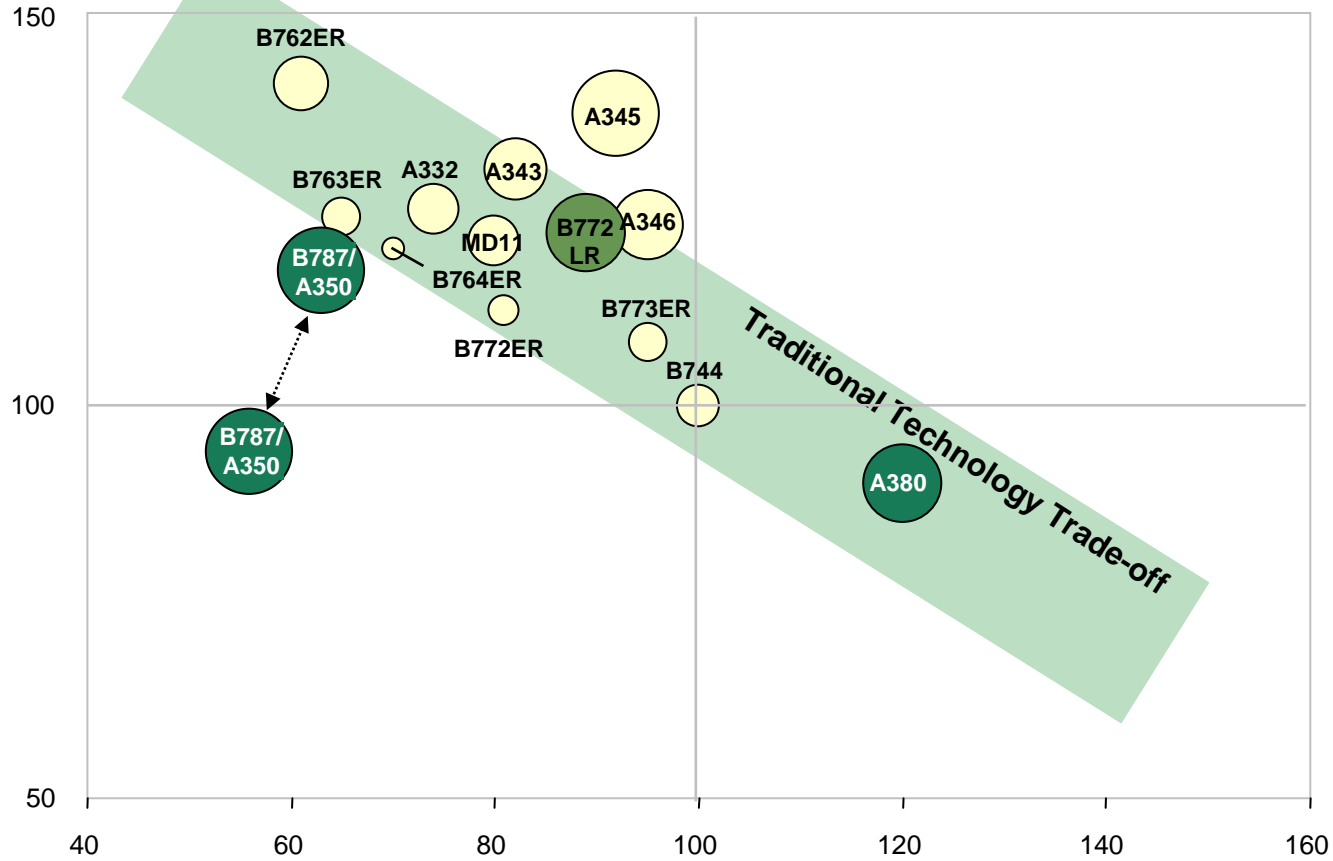
2009年10月26日

THE BOSTON CONSULTING GROUP

航空機技術の進歩: 長距離P2P路線の増加可能性

(国際) ハブ空港への影響

単位当たりコスト¹⁾



便当たりコスト¹⁾

● New Technology

○ Total (Design) Range Over 10,000km
(Bubble Size = 3,000km)

1. Including Cost Of Capital; B747 400 = 100

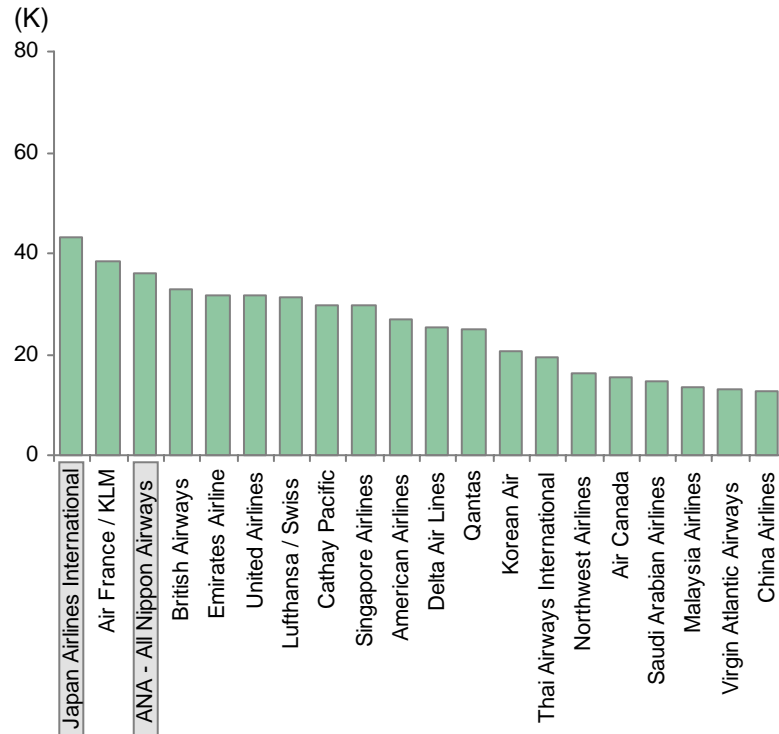
出所: Aircraft Economics (May/June 2005) (March/April 2005) (November/December 2004) (November/December 2003); Boeing資料; BCG分析

グローバル大手航空会社比較 (国際/国内計、2007年ベース)

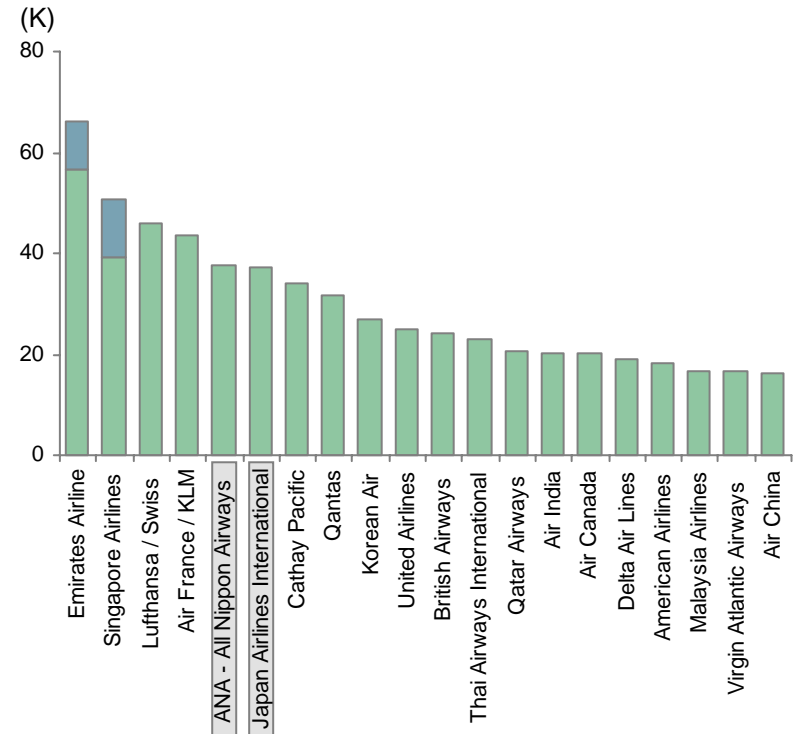
順位	企業	規模 (座席キロ) (億キロ)	座席利用率 (L/F) (%)
1	アメリカン	2,734	81.5
2	ユナイテッド	2,320	82.8
3	デルタ	2,049	81.1
4	エールフランス	1,609	80.1
5	サウスウエスト	1,603	72.6
6	コンチネンタル	1,594	82.2
7	ルフトハンザ	1,527	79.9
8	ブリティッシュ・エアウェイズ	1,499	75.6
9	ノースウエスト	1,386	84.7
10	日本航空	1,235	68.9
⋮	⋮	⋮	⋮
18	全日空	882	67.1

大型機による提供座席数比較 (2007年末ベース)

提供座席数 (現状)¹⁾



提供座席数 (2012年推定、確定発注込み)

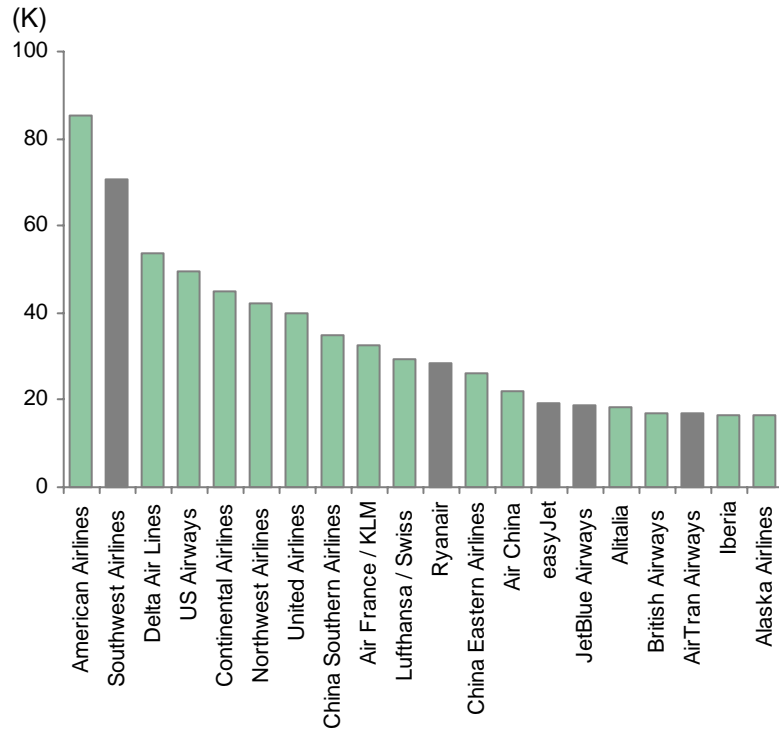


■ Additional capacity assuming retirement age of 20 years

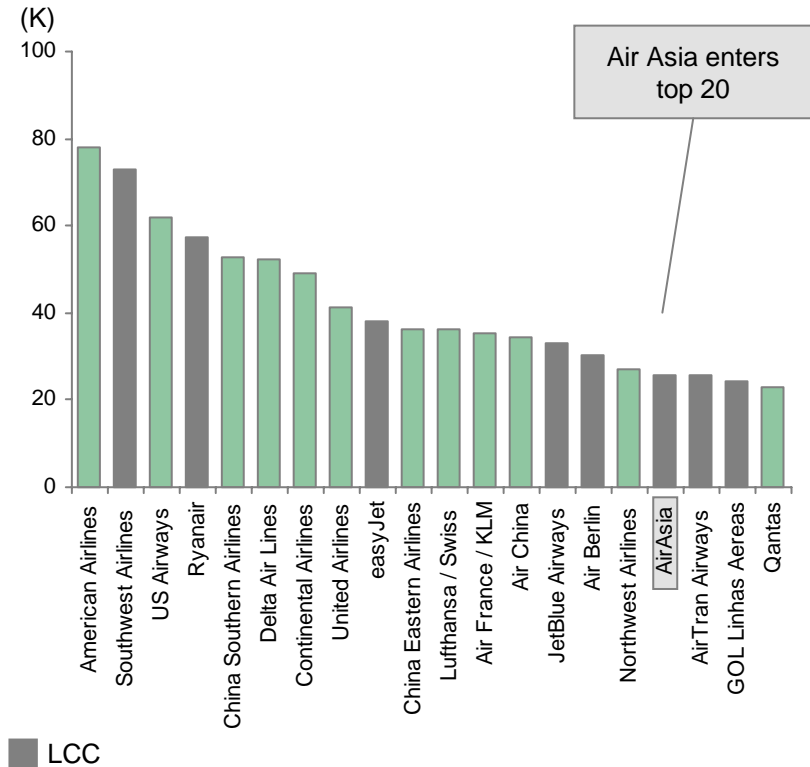
1. In thousands, as at December 2007. Only passenger aircraft seats on A310, 330, 340, 350, 380, B747, 767, 777, 787 included
 出所: BCG 分析; Airclaims Ascend Briefcase, December 2007

中小型機による提供座席数比較 (2007年末ベース)

提供座席数 (現状)¹⁾



提供座席数 (2012年推定、確定発注込み)

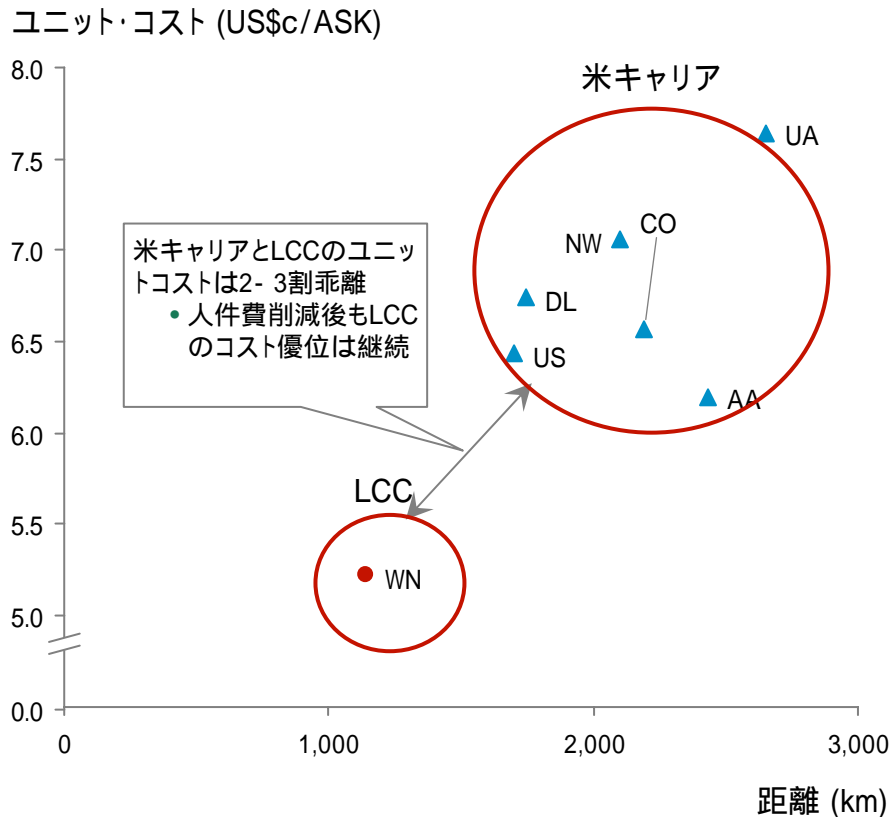


1. In thousands, as at December 2007. Only passenger aircraft seats on A300, 318, 319, 320, 321, C-17, DC-10, DC-8, DC-9, MD-11, MD-80, MD-90, B707, 717, 727, 737, 757, CRJ Regional Jet, CRJ 1000, 700, 900, Embraer 170, 175, 190, 195, ERJ 135, 140, 145 (includes Harbin ERJ 145) included

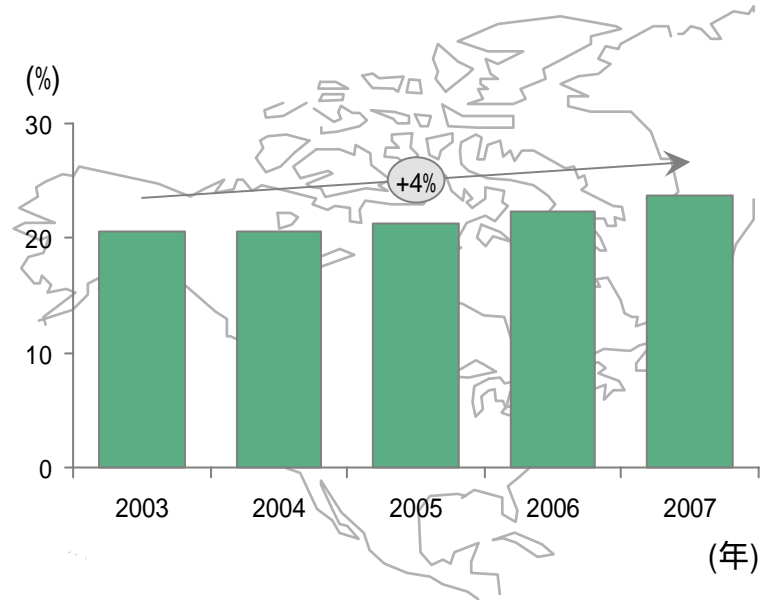
出所: BCG 分析; Airclaims Ascend Briefcase, December 2007

米国におけるLCC拡大

ASK当りユニットコスト比較



米国内LCC市場シェア推移






" 今後、米国国内線はLCCが市場シェアを拡大していく見通し。 "

- 航空業界関係者コメント

" コスト構造の違いから、米キャリアはLCCとの価格競争で勝ち目は乏しいだろう。 "

- ブローカーレポート

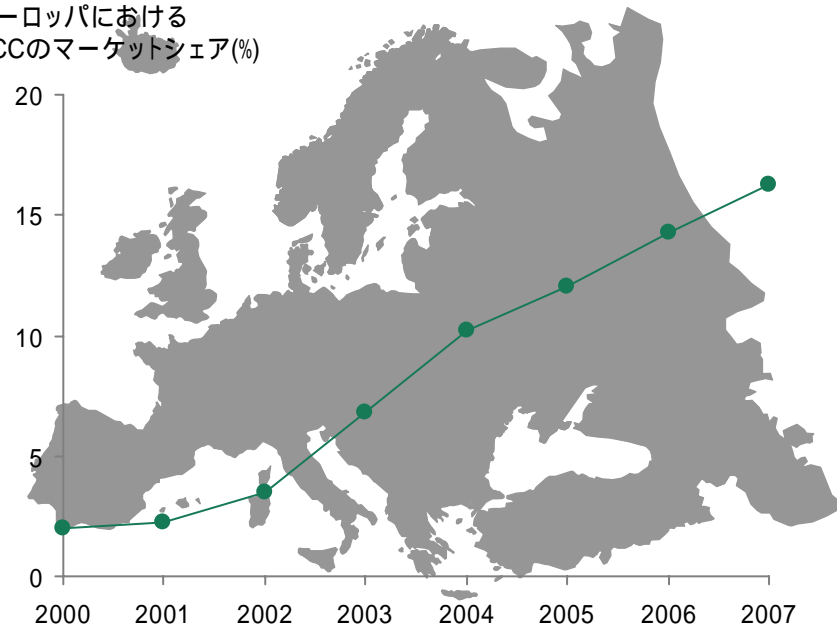
米系レガシーキャリアは海外へ経営資源をシフト

優先地域	各社プレスコメント	
	南米	<p>" アメリカン航空は、国際路線を今後の成長市場に位置付けている。 "</p> <p>" 国際路線の中では、既に地盤を構築している南米で収益を確保していく。 "</p>
	太平洋	<p>" コンチネンタル、ユナイテッドともに2009年の売上は前年比5 - 17%近く減少。 "</p> <p>" 日本を中心に太平洋路線の供給は引き続き継続。 "</p>
	大西洋	<p>" (チャプター11の申請後) 国内線を主力としていた収益体制から、国際線へシフト。 "</p> <p>" NWIは、第4四半期にはアメリカ国内線で9%の供給座席数の減少を計画。 "</p> <p>" 欧州のKLとの連携により欧州路線需要の取り込みに成功しつつある。 "</p>

欧州でも同様の動き

域内マーケットはLCCが市場シェアを拡大

ヨーロッパにおける
LCCのマーケットシェア(%)



" 西欧では、LCC市場は成熟に達し始めている。しかし、東欧、南欧には未だかなりの成長が期待できる余地が残されている。 "

- AIRBUS

" LCC は欧州域内の航空交通において現在最も成長の著しい部門であり、2015年までに欧州内の航空交通全体のうち半分のシェアを占める... "

- NEDO

域外マーケットへ資源をシフト

太平洋路線
米系連携

アジアへの
事業拡大



AAとの連携

アジア路線を積極拡大
 • " 中国・インドは最も成長が期待される市場と認識。 "



Deltaとの連携

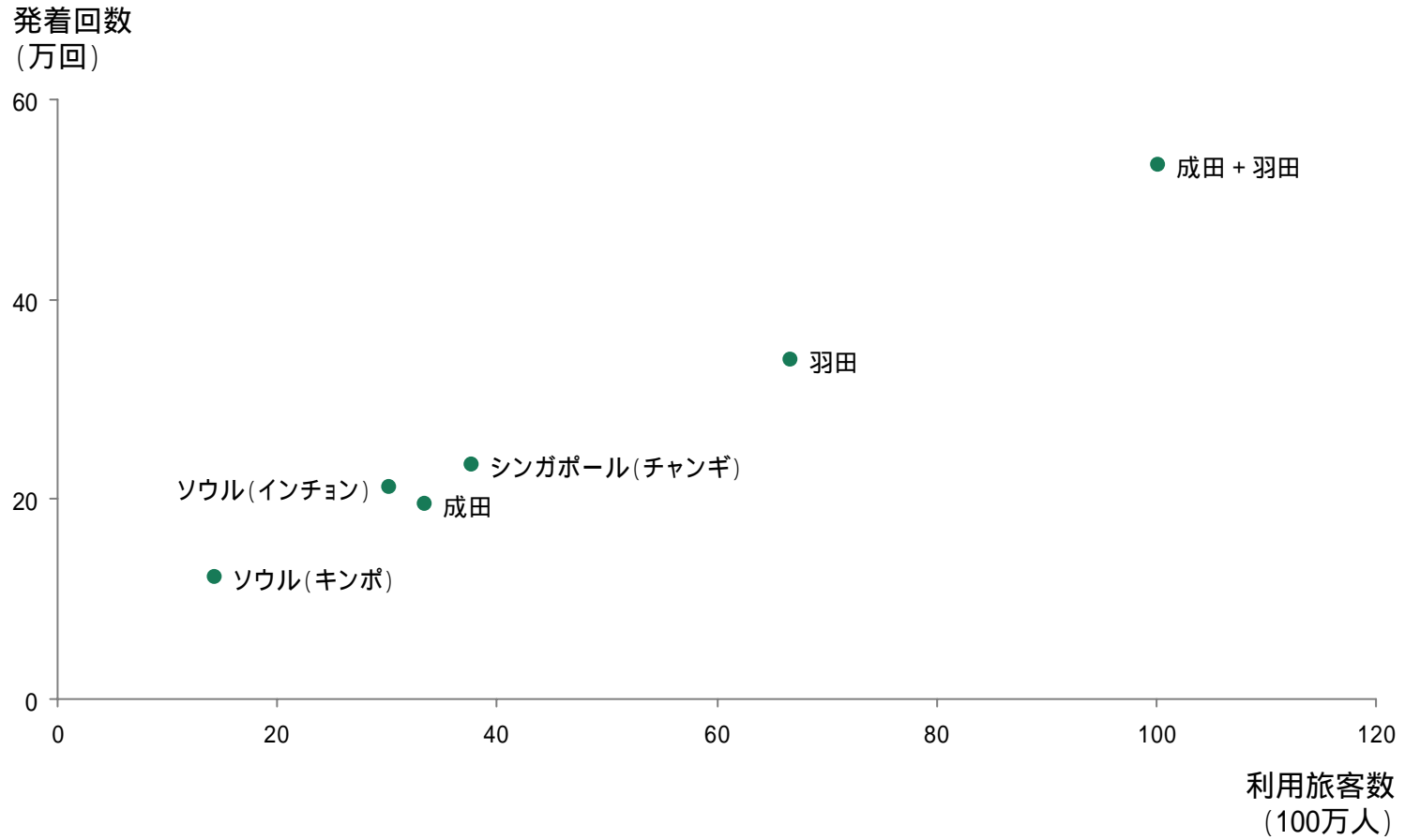
南米と並びアジア路線へ積極拡大
 • " 南米、アジアは08 - 10年の成長を支える路線。 "



United, Continentalとの連携

アジア路線を積極拡大
 • " 日本・中国を始め、今後の成長源はアジアにある。 "

空港間比較 (2008年ベース)



アジア・太平洋地域のLCCは、一部「良質・安価」なサービスも提供

ジェットスター (スタークラス)

シート数	総席数	構成比	概要
38席	303席 (A330)	12.5% (A330)	座席間隔96cm • エコミークラス比 +39%
	313席 (B787)	12.1% (B787)	フルサービス • 食事飲料無料 • 娯楽設備・ アメニティ無料 • ラウンジ利用 可 FFPはQFと同様



エアアジアX (XLシート)

シート数	総席数	構成比	概要
36席	315席 (A330)	11.4%	座席の幅52インチ • エコミークラス比 +63%
28席	401席 (A330)	7%	ノンフリル • 食事飲料・ 娯楽設備・ アメニティ有料 • ラウンジ無し FFPなし

