



**JAPAN AIRLINES**

# 航空インフラの持続的な成長・発展および国際競争力 強化に向けて期待するもの

日本航空株式会社  
2014年4月21日



# 首都圏空港の更なる機能強化の必要性

## 成長著しいアジア等世界の成長力取り込み(日本再興戦略等)

### 産業・都市(首都圏)の国際競争力強化

首都圏は、インドやロシア、カナダの一国に匹敵する経済規模を有する我が国最大の都市圏

首都圏人口  
4,263万人  
(全国の33%)

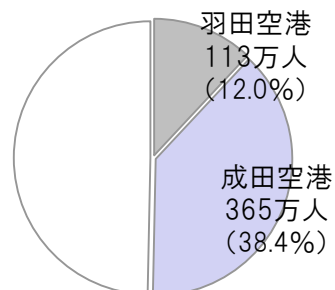
首都圏域内総生産  
186兆円  
(全国の38%)

首都圏事業所数  
180万事業所  
(全国の31%)

首都圏従業者数  
1,969万人  
(全国の35%)

### 訪日外国人の増加

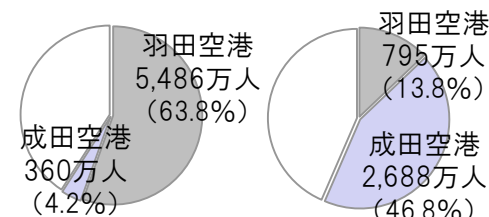
首都圏は訪日外国人の最大の玄関口



訪日外国人の首都圏空港利用者数  
479万人/平成24年  
(全体の50.3%)

### 日本全国の地域活性化

首都圏空港は日本最大の国際線、国内線の拠点空港



国内線利用客  
8,597万人  
(全体の68.0%)

国際線利用客  
3,483万人  
(全体の60.6%)

首都圏(1都6県)

## 首都圏空港の更なる機能強化(ヒトとモノの交流の活発化)

日本経済の再生

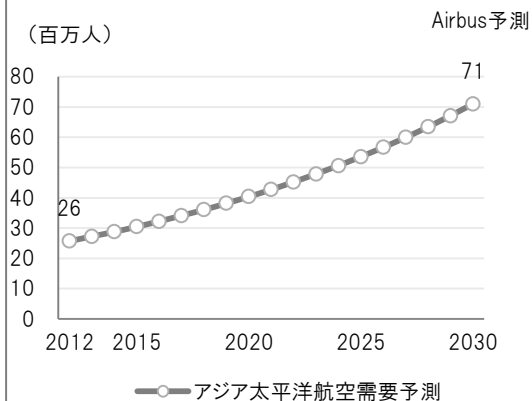
外国人旅行者数の増加と  
旅行消費額の拡大

諸外国の成長力を国内各  
地域に波及

# 1.-① 首都圏空港容量の拡大

## 首都圏空港を取り巻く環境

### 成長著しいアジア

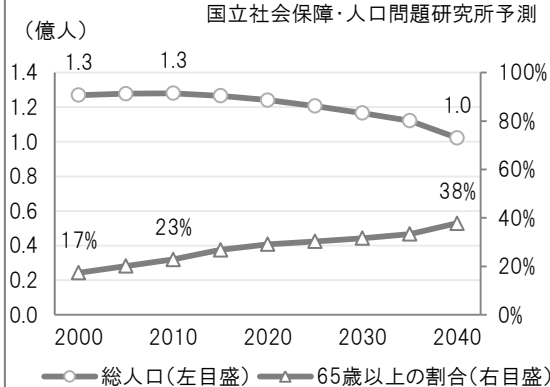


### 2020年東京五輪

オリンピック・パラリンピック開催



### 人口減少と超高齢化社会



### 整備新幹線・リニア開通



2027年 品川—名古屋 約40分  
2045年 大阪まで全面開業

## 訪日外国人目標を達成するために必要な首都圏空港容量拡大(発着回数)の規模感

	現在	2020年(目標)	2030年(目標)
訪日外国人数	約1,000万人	2,000万人	3,000万人
内首都圏空港利用者数 (成田+羽田)	約500万人	約1,000万人	約1,500万人
首都圏発着枠	約75万回(今年度中) (羽田45万回、成田30万回)	+2割程度増(*)	+3割以上の増(*)

前提条件

訪日外国人の首都圏空港利用比率は2012年度の割合で固定

発着枠を利用する航空機の平均座席数は2012年度の数字で固定

日本人旅客/通過旅客の増加に対応した容量拡大は外数が必要

(\* 当社試算値)

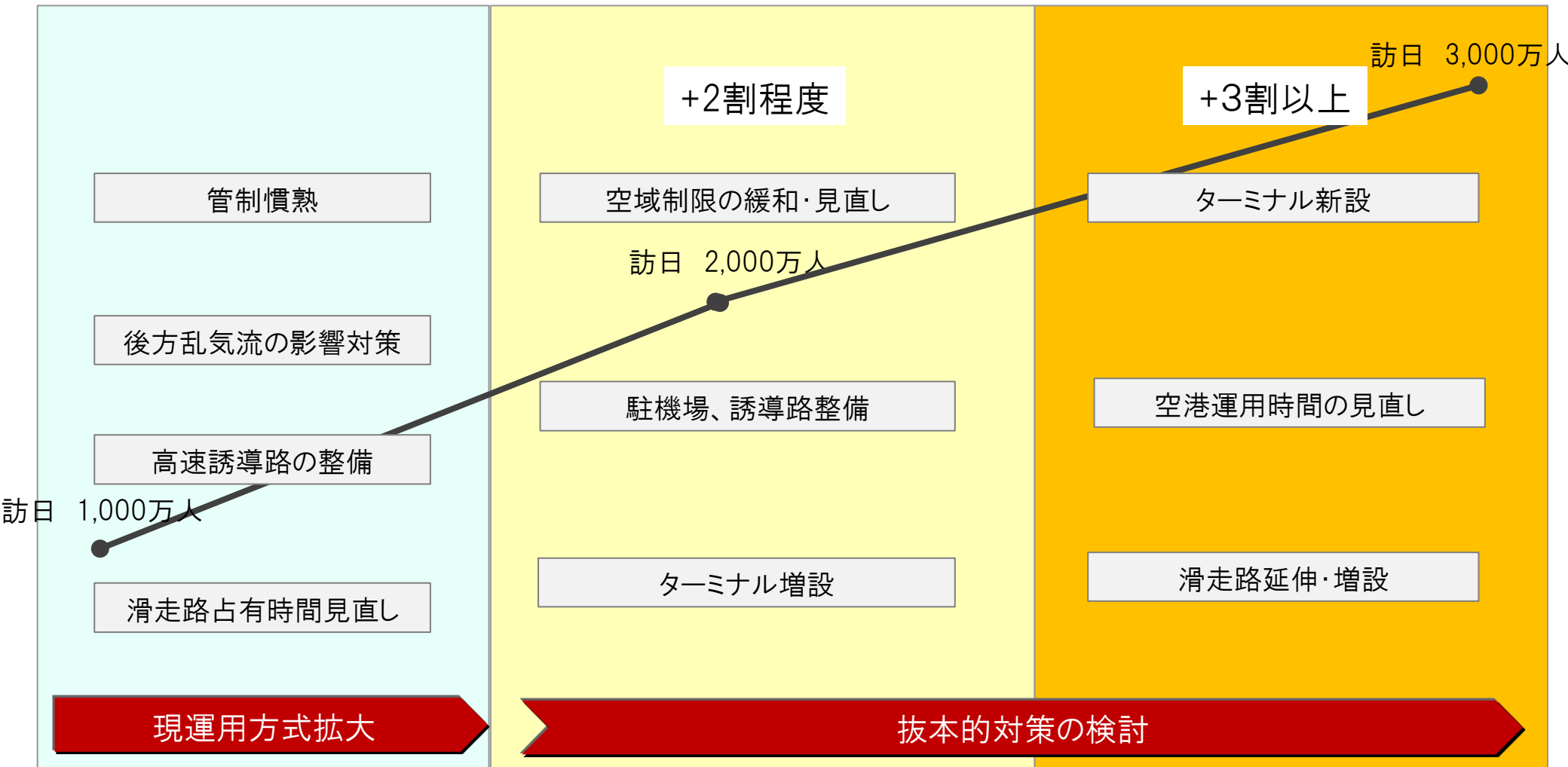
# 1.-①首都圏空港容量の拡大

## 首都圏空港容量拡大に向けて想定される諸課題

現在

2020年

2030年以降



# 1.-① 首都圏空港容量の拡大

容量拡大後の首都圏空港の姿

## 日本の航空業界が今後果たすべき役割

日本人及び訪日外国人の "ゲートウェイ"



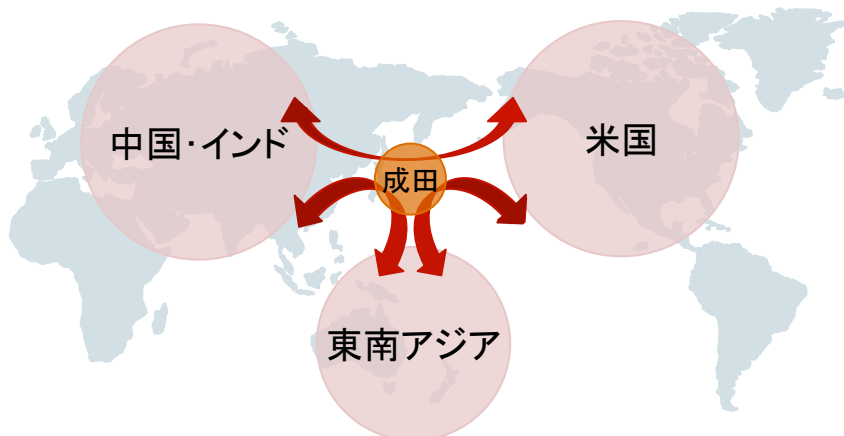
## アジアの成長力の取り込み

ビジネスの集積地・観光需要としての訪日外国人の増加

充実した国内線ネットワークによって日本各地へ波及

アジアNo.1の国際会議 (MICE) 開催国として不動の地位を確立

海外から海外へのヒト・モノの "トランジットポイント"



地理的優位性を活かし、アジアの玄関としてハブ機能を強化

トランジットでの訪日をきっかけとした、次回以降の長期滞在需要の創出

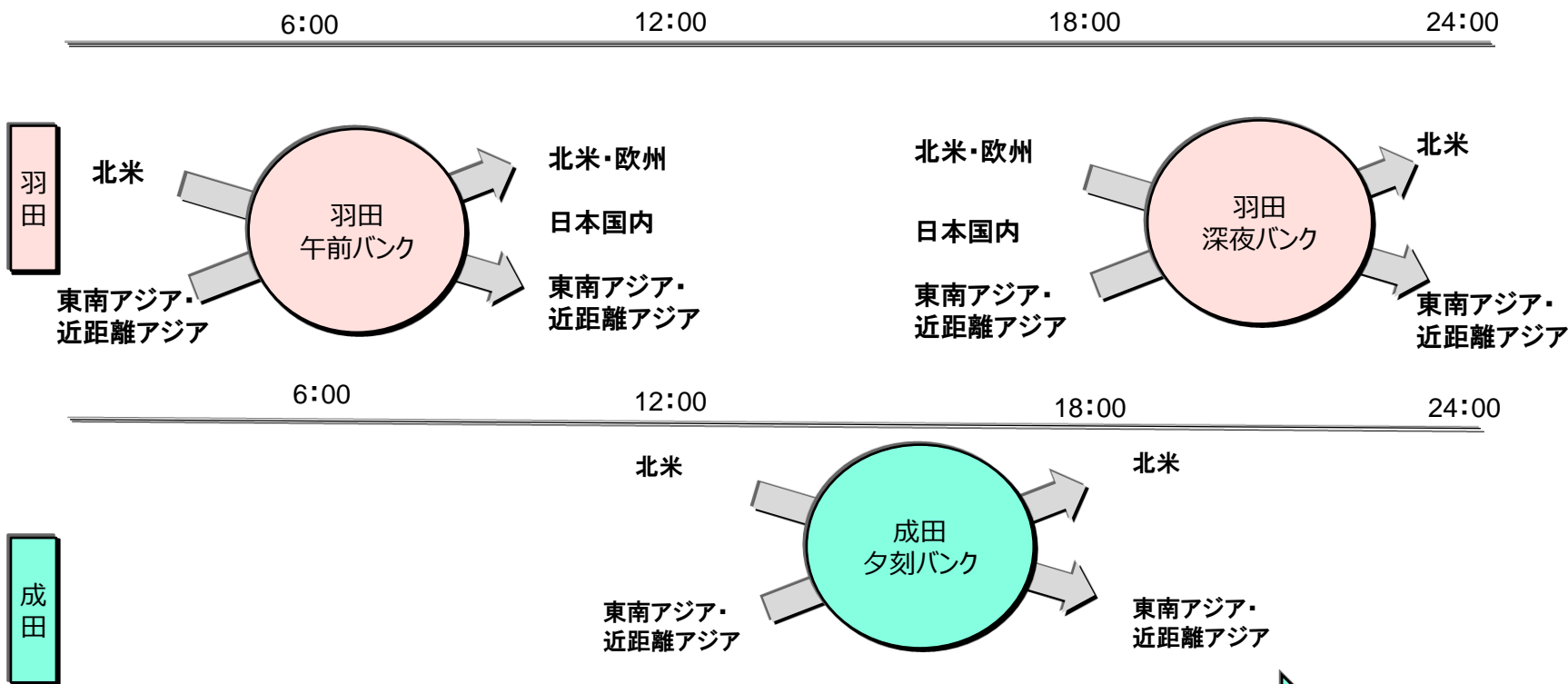
# 1.-② 利用者利便の向上

→ 首都圏空港がアジアのハブとしての地位を確立していくためには、羽田の24時間運用・成田の国際ネットワークを最大限に活用することが必要です。  
そのためには、さらなる容量拡大によって、様々なニーズに合わせた時間帯で航空便を提供できる環境整備が必要であると考えます。

多様な選択肢の提供

乗継需要

日本発着需要



国際線最大ネットワークを活かして、首都圏を中心とした日本発着のお客様に多様な目的地へのアクセスをご提供

# 1.-② 利用者利便の向上

首都圏空港の更なる競争力強化に向けては、空港容量拡大に加え、利用者にとって空港そのものが使い易く、魅力的であることが重要であり、空港施設面、サービス面を着実に改善し、「アジアで一番便利な空港」を実現することが必要です。

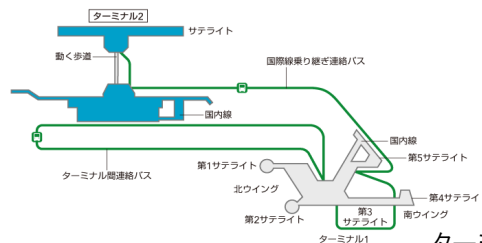
乗継利便の充実

## → 短時間乗継機能の拡充 (乗継旅客専用施設・サービスの増強)

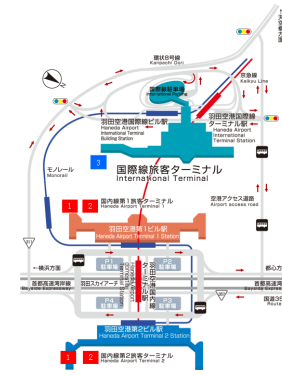
短時間で乗り継ぐ旅客のニーズに対応して空港内を移動する際のストレスや負荷を極力軽減する方策を多角的に検討することが重要だと考えます。



ターミナル内の移動の改善



ターミナル間の移動の改善



## → 長時間乗継機能の拡充 (魅力的な滞在場所としての機能増強)

乗り継ぎの為に長時間、空港に滞在する多様な旅客ニーズを満たす為に、旅客利便機能、サービス機能について、ビジネス、エンターテイメント両面からアジアNo1.を目指していくことが重要だと考えます。



成田メイド・インジャパンショップ



羽田国内線ターミナルホテル



成田リフレッシュルーム



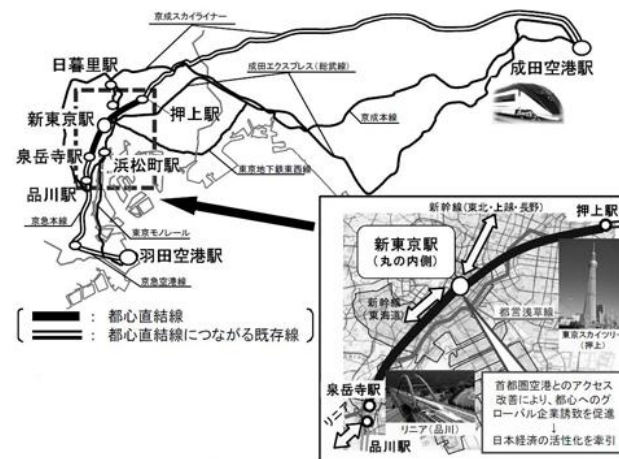
# 1.-② 利用者利便の向上

空港アクセスの充実

→ 首都圏空港と都心・地域拠点、及び羽田空港と成田空港間のアクセス利便性向上は、首都圏空港の発展のみならず、地方と海外を結ぶ航空ネットワークの拡充にとっても重要です。鉄道アクセスの直通化・高速化や24時間運用、道路アクセスのハード・ソフトの改善を着実に図っていくことが重要であると考えます。



一般道の改修・改善による道路アクセスの定時性確保と料金の大幅低廉化



羽田・成田間のアクセス鉄道の改善

その他 主要空港の活用

→ 将来的に訪日旅客3,000万人を目指していくには、首都圏空港だけでなく、全国の主要空港を最大限に活用していくことが必要です。  
 そのためには、利用者負担を低減しつつ、利便性を高めていくという仕組みを確立することによって持続的な成長・発展を目指していくことが重要であると考えます。



那覇空港

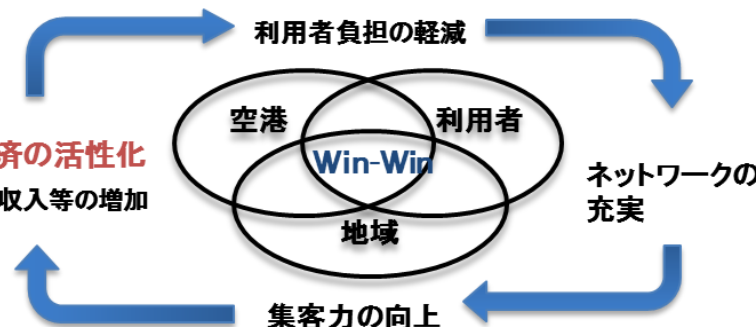


魅力的なテナント誘致

旅客サービス利用料の低減



地域経済の活性化  
非航空系収入等の増加



福岡空港

## 2. ミニマムアクセスの確保

### 現行の補助金制度

#### ◎機体購入費補助(S47～)

対象航空機:9人以上の旅客、1,500メートル以下の長さの滑走路で離陸できる飛行機

補助方式 : 補助対象航空機及びその他部品の購入に要する費用の45%(沖縄路線に就航する場合は、75%)を補助

#### ◎運航費補助(H11～)

「地域公共交通確保維持改善事業」(H23～)により支援

対象路線: 経常損失が見込まれる離島路線のうち、  
①最も日常拠点性を有し、  
②船舶等の主たる代替交通機関により2時間以上、  
③2社以上の競合路線でないこと

補助方式: 「実績損失見込額」と「標準損失額」のいずれか低い額の1/2の範囲内を補助

制度拡充  
(H23年度下半期～)  
制約のある特別会計から一般会計へ移行  
(H24年度～)  
島民割引運賃の取組を支援

### 現行の補助金制度の問題点

- ①赤字幅を圧縮することはできるが、利益にはつながらないため、参入のインセンティブがない。
- ②航空会社の自助努力を促すため、補助は損失の1/2となっているが、需要の低い路線では自助努力には限界。
- ③現実には一島一路線となっているため、島民のアクセス先が限定されてしまう。  
(ex. 与論-鹿児島、与論-奄美はともに生活路線)

**利用者の利便性と航空会社のインセンティブを確保することが、安定的な路線維持・運営につながる。**

#### 【参考制度】

- ➔ 米国EAS制度
- ➔ 欧州PSO制度

《特徴》 ・国が対象路線を認定  
・公開入札を実施  
・航空会社に一定程度の利益を許容することで参入のインセンティブを確保