

# 首都圏空港(成田・羽田)における 国際航空機能拡充プランの具体化方策について

2009年5月29日

全日本空輸株式会社



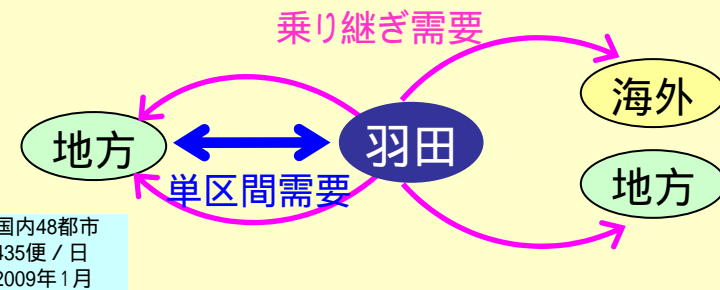
## 1. 羽田空港の活用に関する基本的考え方について

- 2010年10月よりの発着枠の拡大を契機に、国内線と国際線へ発着枠をバランスよく配分し、羽田空港のハブ機能を更に強化していく。
- 乗継利便性(国内線 国際線、国内線 国内線)の向上により、航空ネットワーク全体としての需要の底上げを図り、羽田空港の国際競争力の向上を図る。

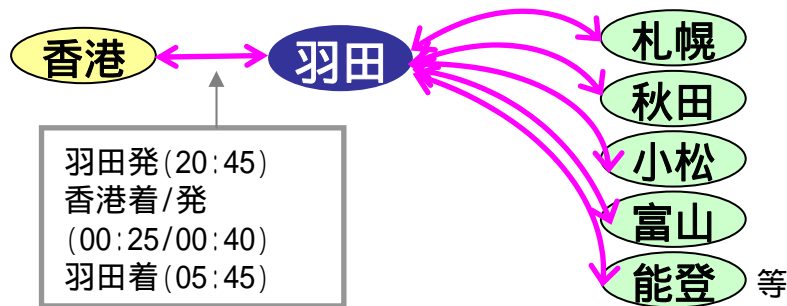
単区間需要に加え、乗り継ぎの需要を取り込み、利用率を向上することで、路線ネットワークの安定維持・拡大を図る。

海外と地方、及び、地方間の人的・物的交流を促進し、地域経済の活性化に寄与。

特に、貨物においては羽田の深夜枠を活用し、エクスプレス事業についても強化を図る。

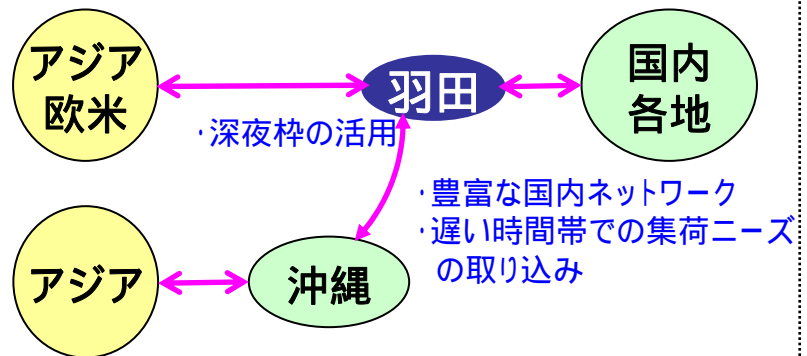


### 国内線 国際線の乗り継ぎ(羽田-香港線)の傾向



羽田-香港線のグループツアー利用旅客の約40%が地方との乗継旅客(2008年度実績)。

### 貨物エクスプレス事業の強化

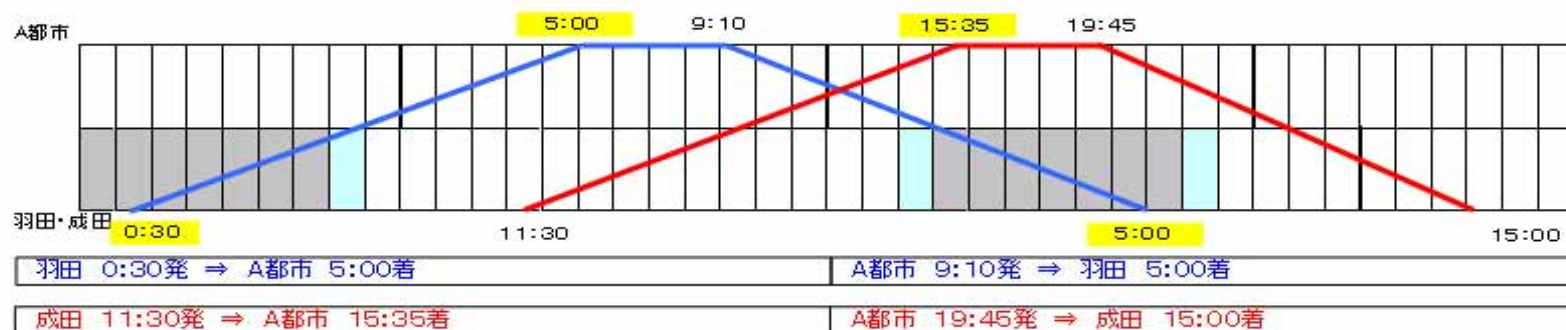


## 2 - 1 . 羽田空港の深夜・早朝時間帯の国際線就航と利用者利便性の確保

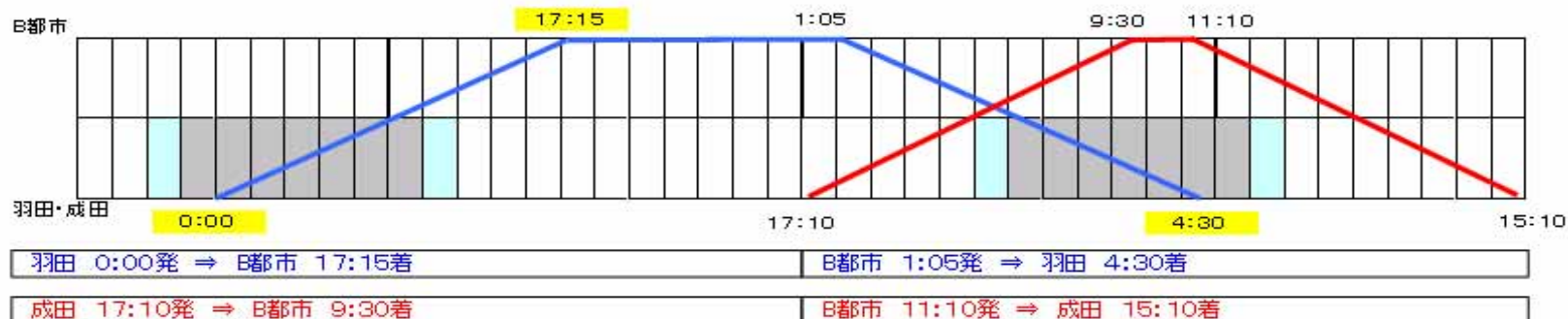
- 深夜・早朝の国際線としては、航空協定の内容を鑑み、需要を考慮しながら複数路線の展開を検討。
- 出発便は、23時台と0時台を想定(条件により、1~2時台の出発も可能性あり)。
- 到着便は4時~6時を想定。

### < 想定される深夜・早朝便の運航例 >

(1) 欧州路線 (東京との時差 - 8時間) の例



(2) 米国西海岸路線 (東京との時差 - 17時間) の例



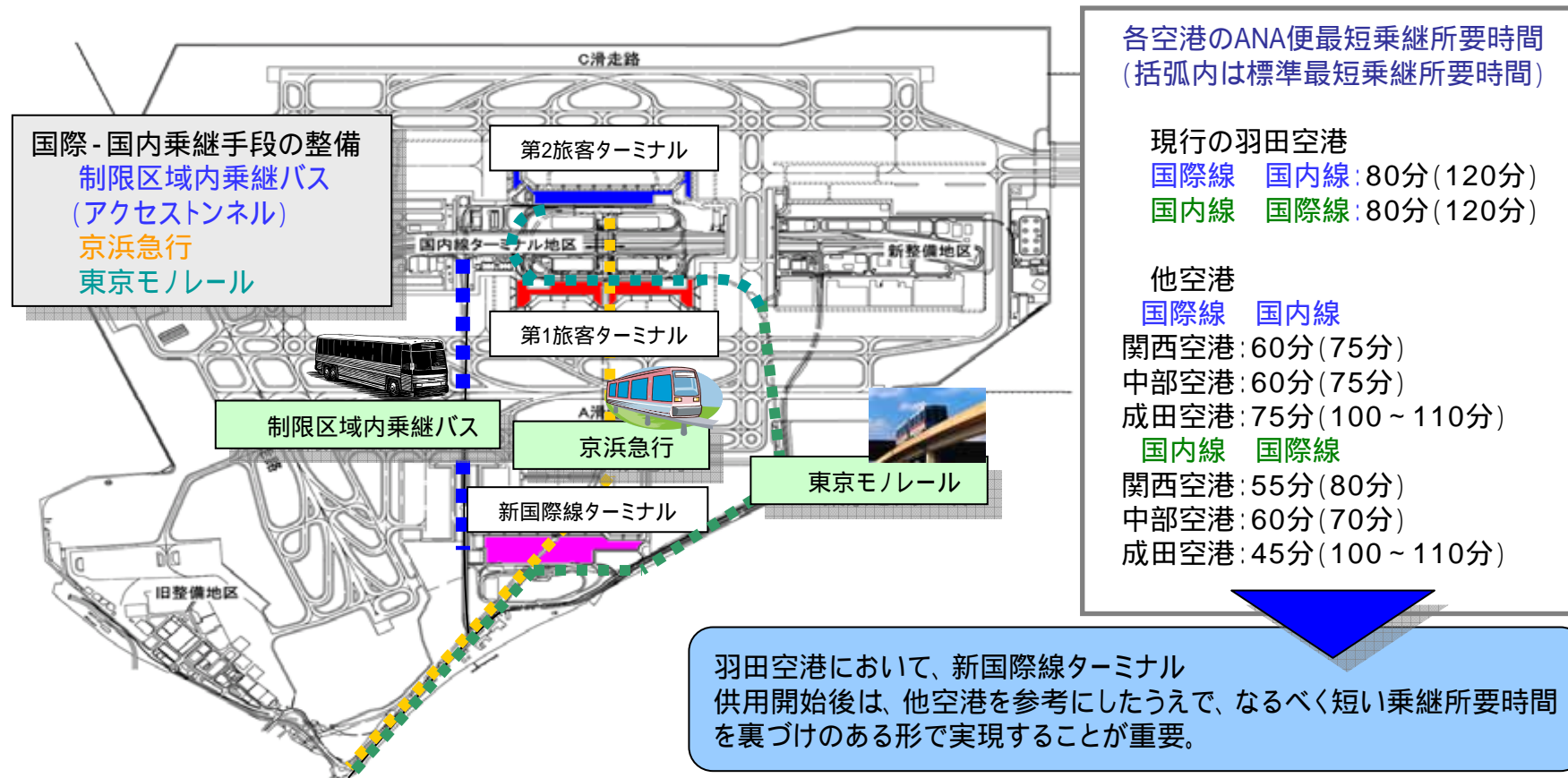
## 2 - 2 . 羽田空港の深夜・早朝時間帯の国際線就航と利用者利便性の確保

### 深夜・早朝便の利用者利便性の確保のために必要な施策

- 現行の交通手段(京急0:27羽田空港着、モノレール23:59羽田空港着)では利便性が確保できない2時台以降の出発便が設定された場合、羽田空港に1時台以降に到着する公共交通手段(バス、モノレール、電車等)の確保が必要。
- 便の発着に合わせたコンビニエンスストア、レストラン、カフェ等の一部のターミナル内店舗の営業。
- 4時～6時の到着便旅客が国内線へ乗り継ぐ際、あるいは都心へ移動する際に利用できるシャワー施設・仮眠施設等の設置。

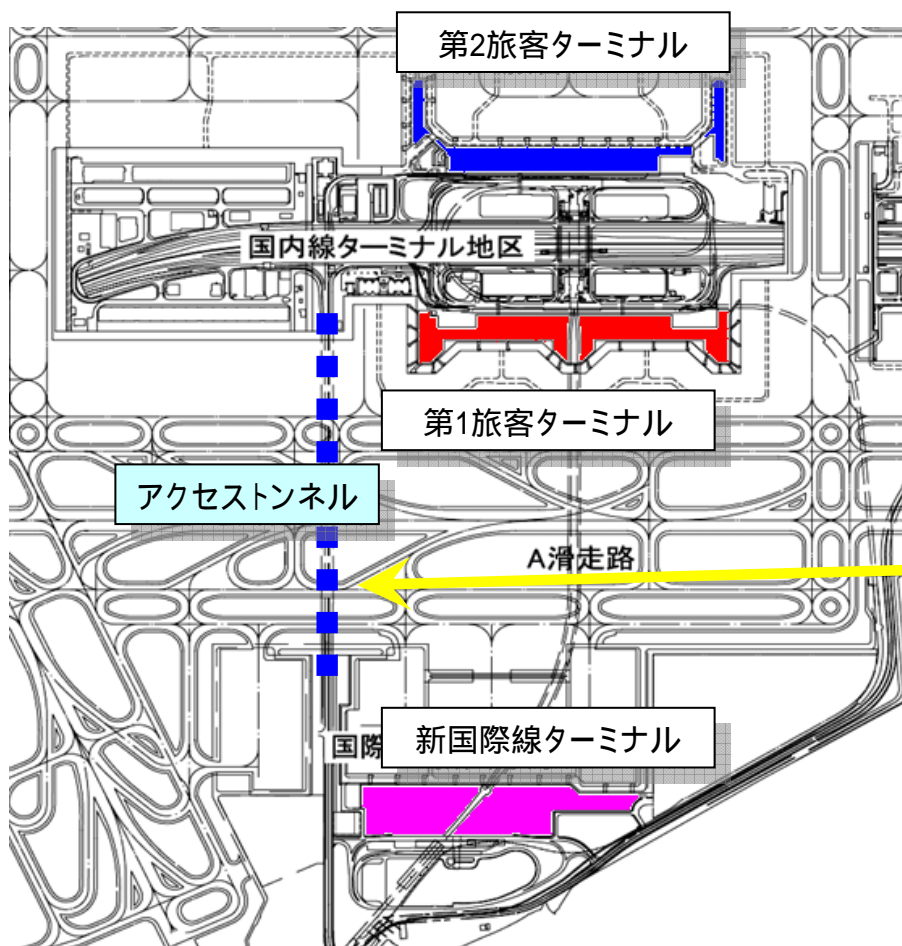
### 3. 羽田空港における国際線・国内線乗り継ぎについて

→羽田空港における国際線と国内線の乗り継ぎの利便性向上は、羽田空港の国際競争力の向上に不可欠な要素。(特に羽田空港は、国際・国内両ターミナルが離れている。)  
 →乗り継ぎ旅客が、保安検査・CIQ(税関・出入国・検疫)・手荷物の取り扱い等で、待たされること無く、極力ストレスフリーに乗り継ぎできる施設、環境面の整備が不可欠。





～ 乗り継ぎ等の利便性向上に関わる具体的施策 ～



保安検査・CIQに関わる対策例

- 乗り継ぎ専用のレーン等の設置。
- 国内線到着ゲートから国際線乗継口へのダイレクトアクセス。
- 旅客のピーク時に対応可能な施設・要員の確保(適切かつ柔軟な配置運用含む)。

制限区域内バスの効率的な運行

- アクセストンネル内のスムーズな通行(拡幅・速度制限等)。
- 制限区域内バスの十分な本数の確保。

その他

- 空港内道路のアクセスの改善。
- 第1・第2旅客ターミナルの公平な運用。

#### 4. 成田・羽田両空港間の乗り継ぎについて

→ 所要時間

- ・都心と成田空港間を30分台、都心と羽田空港間を20分台で結ぶ鉄道交通の実現。
- ・その結果、成田空港-羽田空港間50分台の実現。

→ 運賃

- ・所要時間だけでなく、運賃面での考慮も必要。

→ 手荷物

- ・旅客が手荷物を持たず移動できるよう工夫が必要。

