



第4回 空港運営のあり方に関する検討会
～ ヒアリング ご説明資料 ～



株式会社日本航空インターナショナル

2011年2月25日



1. 我が国の空港運営の課題 ①



空港ごとの収支の透明性を高めた上で
原則として、独立して採算が取れる運営が望ましい

- ✓ 国管理空港では空港ごとの収支の開示が行われておらず、効率的な運営が行われているかの把握は難しいのが現状（地方管理空港についても同様の考え）
- ✓ 効率的なガバナンスの強化に向けて、空港運営の透明性向上は不可欠
- ✓ その上で、原則として、空港ごとに独立して採算が取れる運営が望ましい

更なる経費削減・適切な設備投資が図られ
お客様・地元住民の方々・航空会社など
「利用者負担」軽減のインセンティブとなる

非航空系部分での収益を原資とした空港使用料 (着陸料等)の低廉化が図られていない

成長戦略会議における問題点としての指摘(抜粋)

- ✓ 非航空系収入の受け手たる空港関連企業へのガバナンスの仕組みが十分とは言えない状況
- ✓ 非航空系部分で十分な収益を上げ、これを原資として着陸料や施設利用料等の低廉化を図り、利用促進につなげるという(中略)ビジネスモデルが確立されていない

着陸料や施設利用料等の低廉化



望ましい姿

既存路線の維持・増便、新規参入など
航空需要の促進が図られる

国有地代の適正化(値上げ)

成長戦略会議での指摘(抜粋)

- ① 空港関連企業が支払う地代については見直しが必要
- ② 空港関連企業が地代の値上げを安易に航空会社やテナントに転嫁することがないよう指導・監督することも重要

航空会社が保有・賃借する
安全運航支援のための施設
(格納庫など)の地代に影響

現在の方向性

空港ビル会社の空港関連施設
(旅客ターミナルビル、貨物ビルなど)
における地代の値上げ
⇒賃借料への転嫁

問題点

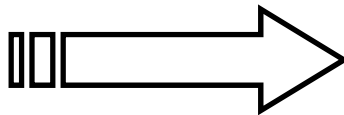
- ✓ 国有地代の値上げは本来、空港関連企業の収益に対する適正な使用対価の徴収を目的としていたもの
- ✓ 今般の見直しは、成長戦略で掲げている「航空会社のコスト削減に資する各施策の総動員を図る」との考え方に逆行するもの

1. 我が国の空港運営の課題 ④

共用施設使用料について

現状：
 多くの国内空港では、航空会社の専有施設(カウンター・事務所等)に加えて、お客様用の搭乗待合室・到着手荷物引取所等の共用施設使用料を航空会社が負担している。

- ✓ 旅客数の少ない空港ほど、1人当りの施設使用料単価が高くなる
- ✓ 当該使用料は、固定された総額を、就航する航空会社間で搭乗旅客実績に基づいて按分し負担している。



航空会社が一方的にリスクを負う仕組み

カテゴリー	主要幹線空港	大規模空港	中規模空港	小規模空港
		200万人～	～200万人	～100万人
共用施設使用料 ÷旅客数 (円)	200	200	230	300

(参考) 空港施設使用料総額 ÷ 空港利用客数の値

『上下一体経営』により

「3-WIN」のサイクルが発生する仕組みの構築が重要

3-WIN



空港



地域/自治体



航空会社



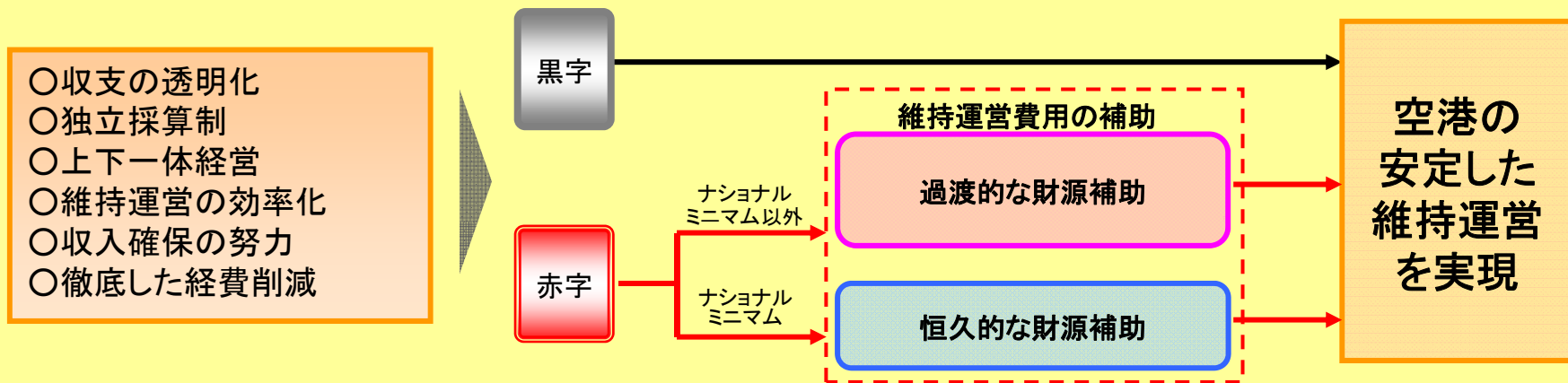
「民営化」は、課題解決に向けた有効な手法の1つ

重要なのは

空港ごとの特性を活かした最適な運営形態の見極め

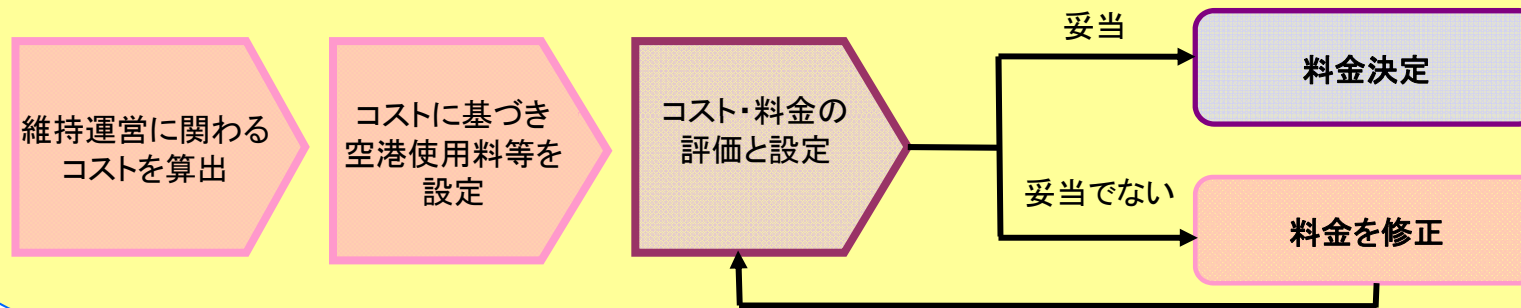
また、「民営化」という運営形態の変更に加えて
空港の活性化を図っていくための国・地方自治体による支援
や関係者(航空会社など)の積極的な関わりも必要

- 効率化を進めた上で、黒字化できない空港に対しては
過渡期を補う措置として一定度の補助が必要
- 特に、離島・地方路線の維持の為に、国・自治体による
継続した支援が必須



空港の維持運営の効率化と赤字空港への対策 (イメージ図)

空港使用料等については
維持・運営のための費用を客観的に評価し
適正な料金設定が図られる仕組みが必要



空港ごとの保安・防災体制やサービス品質については
空港利用者(お客様・航空会社等)や第三者が
定期的に評価する仕組みも必要

◆ 混雑状況、ターミナルビルの快適性、空港アクセスの整備状況、除雪能力 等 ◆

航空会社が負担している共用施設使用料については
『旅客当り単価制』の導入など
空港と航空会社がメリットもリスクも共有する
システムの構築が望まれる

「旅客当り単価制」導入後のイメージ

旅客が想定より増加した場合



- ・空港は費用を上回る収益を得る
- ・航空会社も路線収支が向上



旅客が想定より少なかった場合



- ・空港は費用をカバーするのが困難
- ・航空会社としても路線が赤字

需要創出・空港施設向上にむけたインセンティブが働く

空港の維持・地域の発展に向けて

自治体等をはじめとする関係者が互いに連携し
空港並びに航空路線の運営を支援する取組みが不可欠

実際の例

自治体

- ✈ 着陸料軽減措置
- ✈ 販売促進活動への助成



協力・連携

航空会社

- ✈ 機材小型化
- ✈ 多頻度運航
(運航コスト低減・搭乗率向上)

空港ビル

- ✈ ターミナルビルの不動産賃借料減免

① 航空会社から見た、我が国空港運営の望ましい姿は、「原則、独立採算」と「上下一体化による効率的運営」。これは、航空需要の促進に加え、地域活性化への重要な足がかりになるもの。

② 空港の効率的運営を図るため、「民営化」は有効な手法の1つ。但し、運営手法は各空港の特性を考慮しつつ、最適な形態を検討していくことが重要。

③ 空港ごとの効率的な運営が行われても、収入でコストを賄えない空港については、過渡的措置や、ナショナルミニマムの観点における恒久的な措置として補助を行う制度の構築が必要。

④ 空港を地域発展に欠かせない社会インフラとして位置付け、各地域の空港関係者と航空会社が更に連携を深め、有効な活性化策に向けた取り組みが不可欠。弊社も、需要創出策や多頻度運航等による利便性向上施策により、これまで以上に地域社会の発展に貢献していきたい。

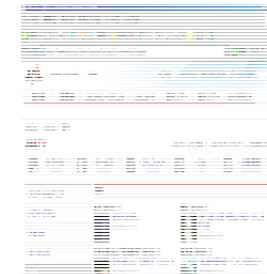
JALグループは、地域とタイアップしながら需要の創出につなげていく「地域活性化プロジェクト」を展開中

月間約470万人のお客様に親しまれている機内誌「SKYWORD」を使って



人気の機内ビデオプログラムやオーディオ番組の中で

月間2億ページビューを誇るJALホームページで



- 地域 & JAL共同主催によるプレスツアーや共同イベントの開催
- 機内大画面・個人用TVでのプロモーションチャンネル設置
- 空港売店「BLUE SKY」での空弁販売、特産品の紹介・販売
- ミシュラン・グリーンガイドと提携、機内ビデオ等で地域の魅力を紹介
- JALツアーズ Web限定ツアー等の設定

JALグループ便の機内食で、地元食材をふんだんに使った「地元応援企画」を実施中



タイアップする地域の食材や特産品を使用した食事を機内食メニューに取り入れ、JALグループ便をご利用のお客様に地元の美味しさをお届けしながら、《リアル体験》で紹介。

農林水産省が展開する「FOOD ACTION NIPPON」とも連携し、日本各地の食材のすばらしさをJALグループの機内で紹介しながら、地域活性化と日本の食糧自給率向上にもつなげています。



(参考) 地域活性化に向けた現在のJALの取組み ③



特別企画 JAL鶴丸×釧路のタンチョウ
新・鶴丸ロゴ機お披露目フライト
北海道・たんちょう釧路空港へ空散歩

今春4月、JALの翼は新しい鶴丸ロゴを纏い生まれ変わります。
これに先駆け日本航空では、タンチョウの故郷、北海道・釧路へ向け
お披露目フライト・ツアー(日帰り)を実施いたします。

日本航空 新・鶴丸ロゴ機体(イメージ)

うれしい2つの
特典付き!

搭乗記念証明書

参加記念品

JALグループでは、2011年4月1日からロゴマークを変更致します。

新ロゴマークを塗装した初号機の定期便就航に先立ち、お客様への感謝の意を込めて、2011年2月28日に新ロゴマーク塗装機にご搭乗頂く特別ツアーを設定しました。

ツアーでは、羽田から北海道の釧路空港(たんちょう釧路)へチャーター便にご搭乗頂いた後、新ロゴマークの「鶴丸」にちなみ、特別天然記念物タンチョウの生息・繁殖地域である釧路市や鶴居村を訪れます。

JALグループでは、今後もこれまで以上に観光需要創造や空港利用促進等、地域社会の発展に貢献していきたいと考えております。