

2 航空・航路

航空はLCCの影響力が強まる
航路はクルーズ利用が拡大

I. 航空

1. 航空利用の動向

(1) 国内線、国際線の動向

94年以降の国内・国際航空輸送量（利用者数）の推移を示したのが図Ⅲ-2-2-1である。

14年度の国内線の利用者数は前年度比2.9%増の9,520万人、国際線は9.1%増の1,645万人となった（以上、速報値）。特に国際線利用者数増加については、訪日外国人数が前年度比29.4%増の1,341万人と過去最高を記録したことが主な要因として考えられる。

路線別では、国内線の旅客数は羽田／札幌線（891万人／座席利用率71.8%）、羽田／福岡線（822万人／座席利用率69.2%）、羽田／伊丹線（527万人／座席利用率68.5%）、羽田／那覇線（490万人／座席利用率68.6%）、羽田／鹿児島線（225万人／座席利用率59.8%）の順となっており、昨年と上位5位までの利用者数順位に変動はなかった。国際線利用者の方面別順位は「中国」（310万人）、中国と韓国を除く「その他アジア」（665万人）、「アメリカ大陸」（226万人）、「韓国」（157万人）、「太平洋」（142万人）の順となった。

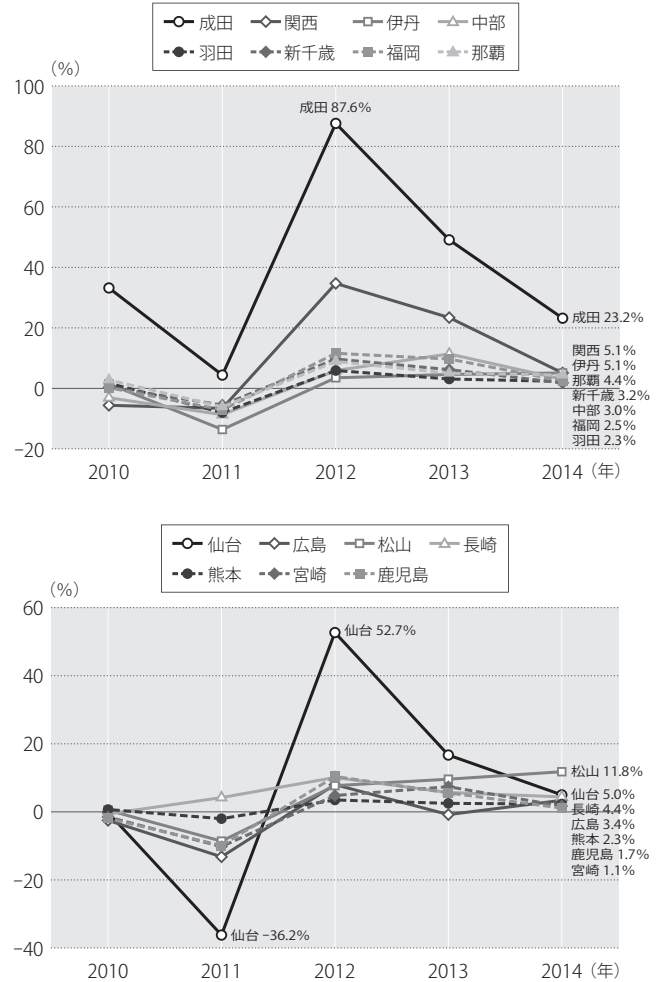
(2) 主要空港における利用者数の動向

我が国の主要空港（拠点空港のうち、利用者数が上位の空港）における過去5年の国内線および国際線の利用者数伸び率の推移を示しているのが、それぞれ図Ⅲ-2-2-2と図Ⅲ-2-2-3である。

国内線では成田国際空港（以下、成田空港）（前年比23.2%増）や松山空港（前年比11.8%増）の伸びが顕著である。この背景にはLCCの新規就航や増便が影響していると考えられる。

成田では、日系LCC4社のうち3社が成田空港を拠点としており、各航空会社が順次便数を増加させている。また、松山では、13年6月に松山／成田線（ジェットスター・ジャパン）、14年2月に松山／関西線（ピーチ・アビエーション）が就航したことか

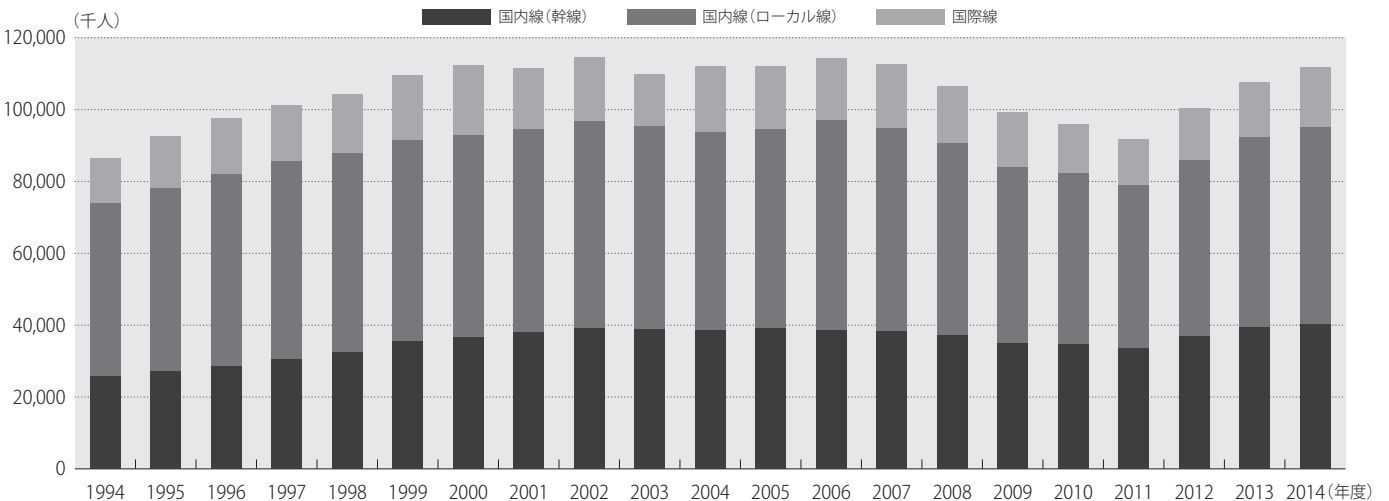
図Ⅲ-2-2-2 主要空港利用者数の対前年の伸び率の推移（国内線）



資料：国土交通省「空港管理状況調査」、(一財)航空振興財団「数字でみる航空」を
もとに(公財)日本交通公社作成

※2014年度は確定値ではなく速報値となる。

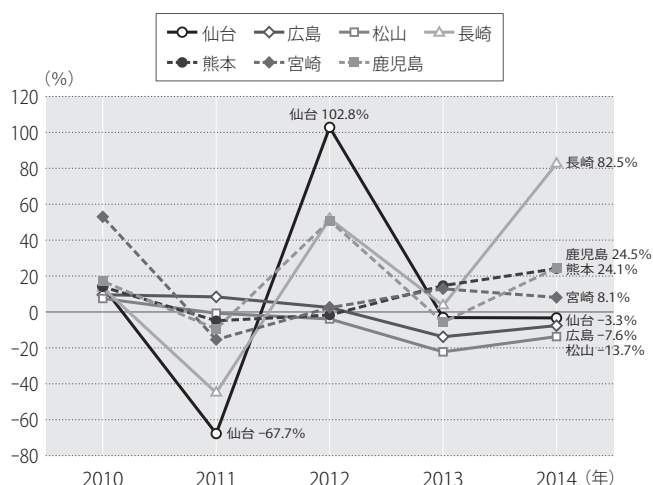
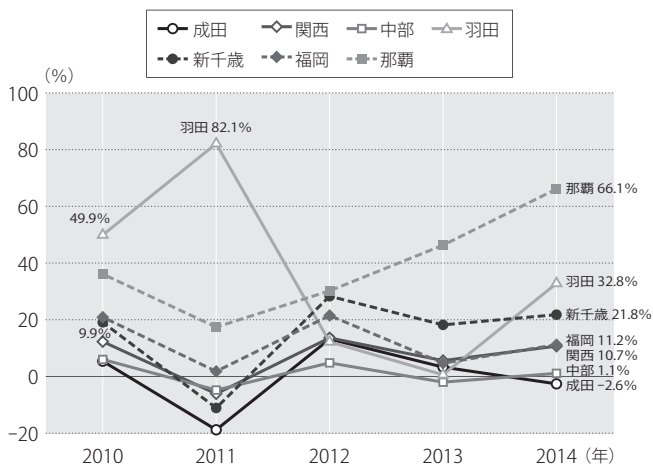
図Ⅲ-2-2-1 国内・国際航空輸送量（利用者数）の推移



資料：国土交通省「航空輸送量推移表」「交通関連統計資料集」をもちに(公財)日本交通公社作成

ら、新たな需要喚起につながったと考えられる。国際線では、那覇空港が対前年比66.1%増となっている。沖縄では入域外国人客数が過去最高の89万4千人を記録したことに伴い、空港利用者数も大幅な伸びとなった。

図Ⅲ-2-2-3 主要空港利用者数の対前年の伸び率の推移(国際線)



資料：国土交通省「空港管理状況調査」、(一財)航空振興財団「数字でみる航空」をもとに(公財)日本交通公社作成

※2014年度は確定値ではなく速報値となる。

2. 航空政策の動向

(1) オープンスカイ交渉と航空交渉

10年6月に政府が閣議決定した「新成長戦略」を受け、国土交通省では首都圏の空港(成田・羽田)を含むオープンスカイ政策を推進する交渉を開始した。この背景には経済成長が著しい海外(アジアなど)の需要を取り込むこと、世界的なオープンスカイ化への対応などがある。10年10月のアメリカとのオープンスカイ合意以降、27カ国・地域と合意している(15年7月現在)。直近では、15年2月に日本/オーストリア間で首都圏空港を含むオープンスカイが合意された。

近年の主な航空交渉結果としては、14年4月、日本/ブラジル間でコードシェアの枠組みの自由化、安全・保安対策の強化に関する合意、14年5月の日本/トルコ間における東京国際空港(以下、羽田空港)の深夜早朝時間帯について、日本・トルコ双方が1日1便ずつの運航を可能とする枠組みを設定した。他に

も、ブラジル(14年4月)、イタリア(14年6月)、バングラデシュ(14年9月)などで航空交渉が行われた。

(2) 航空関係施策

①羽田空港の深夜早朝における国際線旅客便の着陸料軽減

14年9月、羽田空港では首都圏の国際競争力の強化、訪日外国人旅行者の受け入れ増加への対応という観点から、離発着の少ない深夜早朝時間帯(23時から6時まで)の利用促進を図るため、この時間帯に新規就航または増便した国際線旅客便を対象として着陸料の軽減措置を行うことを発表した。着陸料の軽減額は1回当たりの着陸料から1年目は5割、2年目は3割、3年目は2割としている。またこれに関連して、課題となっていた深夜早朝時間帯における空港アクセスの改善のため、羽田空港と都心方面などを結ぶアクセスバス実証運行を実施した。

②首都圏空港でのビジネスジェット利用促進

14年9月、羽田空港ではビジネスジェット専用動線が運用を開始した。国際線旅客ターミナル内に専用CIQ施設を備えており、専用動線を利用することにより、入国の所要時間は3分程度となる。他にも、ビジネスジェット優先スポットの運用開始や、15年3月には大型ビジネスジェットが駐機可能なスポットを6機分増やし、合計9機とした。成田空港でも駐機スポットの増設や、ターミナルと駐機スポット間の移動時間短縮を目的として、車両が空港内を効率的に移動できるよう、新たなアクセス道路を整備した。ビジネスジェットは利用者のスケジュールに応じた時間設定、定期便がない場所への移動(移動時間の短縮)、機内での会議・商談などが可能となっており、欧米を中心として重要なビジネスツールとなっている。我が国のビジネスジェット機の保有台数は諸外国に比べて少ないが、ビジネスジェットの受入態勢整備を行うことにより、アジアにおける企業活動の拠点や新たな投資先としての魅力度向上による競争力強化が期待されている。

③航空機内での電子機器の使用範囲拡大

14年9月1日より、欧米で航空機内における電子機器の使用方針が変更されたことを踏まえ、航空機内における制限を緩和した。従来、ドアクローズ時は作動時に通信用の電波を発する電子機器(携帯電話、パソコン、無線式ヘッドホン、無線式マウスなど)は使用禁止、作動時に通信用の電波を発射しない電子機器(機内モードで機内Wi-Fiシステムに接続する機器、電子ゲーム、デジタルカメラ、ビデオカメラなど)は上空飛行中のみ使用可能としていたが、常時使用可能となった。また、着陸の後、滑走路を離脱し誘導路に入った時から、全ての電子機器が使用可能となった。

3. 空港の動向

(1) インバウンドへの対応強化(関西国際空港)

関西国際空港(以下、関西空港)では、急増するインバウンドへの取り組みを強化している。15年5月には、自動化ゲートに更新および増設、「QR Translator」の導入による多言語表記の充実、トイレやシャワールームなどのリニューアルやラウンジ新

設などのリノベーションによる利便性、快適性の向上を進めてきた。これに加えて、保安検査場ブースの増設、第1ターミナルビル国際線出発ロビーをトータルマネジメントする「エアマネージャー」の配置、入国審査場における誘導案内増強を図っている。また、15年度中には国際会議などの参加者やVIPなどの空港での出入国手続きの迅速化を図るため、ファストレーンの設置を予定している。

(2) 第3旅客ターミナル供用開始（成田空港）

15年4月成田空港に第3旅客ターミナルが供用を開始した。延べ床面積は6万6,000㎡、旅客取扱能力は750万人、国際線5スポット、国内線4スポットとなっている。第3旅客ターミナルの供用開始に伴い、国内のジェットスター・ジャパン、バニラ・エア、春秋航空日本と海外のジェットスター航空（オーストラリア）、チェジュ航空（韓国）のLCC合計5社が第2ターミナルから移転した。空港内施設は、「気軽に」「機能的」「わくわく」をコンセプトとして、深夜から早朝時間も休憩スペースとして利用できる400席のフードコートや24時間営業のコンビニエンスストアの配置、ムスリム利用者のための礼拝堂も整備されている。

(3) LCC専用ターミナルに国際線施設オープン（那覇空港）

14年2月よりANAグループは那覇空港のLCC専用ターミナルで国際線施設の供用を開始し、これを受けて、ANAグループが出資するLCC、ピーチ・アビエーション（以下、ピーチ）の国際線旅客の搭乗手続きが可能となった。この背景には、ピーチが那覇空港を関西空港に次ぐ第二拠点として位置づけたことなどが影響している。12年10月より那覇空港のANA貨物上屋の一部を改装し、国内初のLCC専用ターミナル（国内線のみ）を運用していたが、同じターミナル内での国際線、国内線の一体運用が可能となった。

4. 航空会社の動向

(1) フルサービスエアライン

●新たなサービスの導入

JALでは14年5月より新サービス「JAL SKY NEXT」を羽田／福岡線で初めて導入した。席数は変えずに空間を拡大し、座り心地の快適性向上を図った他、12色に変化する機内照明、国内線初となる機内インターネット接続サービス「スカイWi-Fi」などが導入されている。16年上半年期までに77機を改修する予定となっている。

ANAでは15年7月に利便性向上と窓口業務効率化を目的として、羽田に自動手荷物預け機「ANA Baggage Drop」を導入した。また、貨物便として深夜に羽田／沖縄線を運航していた旅客機の座席の一部を一般客に提供した「ANAギャラクシーフライト」を14年夏季限定で実施した。15年も引き続き実施することが決定し、販売座席数の拡大、プレミアムクラスの設定、スキップサービスの提供などサービスを拡大している。安価な料金設定や、早朝着、深夜発と最大限に時間を活用できることから、若者を中心とした新たな需要喚起策として期待され

ている。

●新路線開設動向

ANAでは15年6月に成田／ヒューストン線、10月に成田／ブリュッセル線、12月に羽田／シドニー線を1日1往復で新設し、15年9月には成田／クアラルンプール線を13年ぶりに再開し、海外を中心に積極的な路線展開を図る。一方、JALでは15年3月に関西／ロサンゼルス線を8年ぶりに再開した。

●北陸新幹線による航空便への影響

15年3月に金沢まで延伸開業した北陸新幹線により、競合する航空路線の羽田便は苦戦する結果となった。両空港の羽田便はともに機体を小型化し、航空各社とも便数を維持し、1日6往復運航している。新幹線延伸から2カ月間の羽田／富山線の搭乗者数は前年比38.7%減（ANA）、羽田／小松線では41.3%減（ANA）、34.8%減（JAL）となった。

(2) 新規航空会社

●新規航空会社の課題

新規航空会社は国の規制緩和によって誕生した航空会社である、スカイマーク、エア・ドゥ、スカイネットアジア航空（ソラシドエア）、スターフライヤーの4社を指すものとする。近年、国内市場を中心に拡大する需要を積極的に取り込むLCCと、国際線需要や収益路線需要を取り込み、サービス強化を図るフルサービスエアラインの間で新規航空会社がどう特色を打ち出していくかが課題となっている。また、新規航空会社共通の課題として、地方に本社を構える会社が多いことから首都圏での知名度や販売力の向上が重要となっている。知名度向上に関する取り組みでは、15年7月、スターフライヤーは東京有楽町にドーム状の移動式プラネタリウムを設置し北九州やゆとりある座席シートのアピールを行った。また、ソラシドエアも首都圏での知名度向上を目的として15年7月にメディア懇談会「ソラシド・トーク」を開催した。

●スカイマークの経営破綻と民事再生法適用申請

スカイマークは円安による燃料費の増加、格安航空会社との競争激化による急激なキャッシュ・フローの悪化により、ボーイング社へ発注していたA380機の契約解除で発生した違約金を支払ったことにより、さらに経営悪化した。15年1月には、民事再生法適用を申請していたが、8月、ANAホールディングスなどを支援企業とするスカイマークが提案した再生計画案の認可を東京地裁が決定した。これにより再建に向けて動きだした。

(3) LCC

●近年の日系LCCの動向

日系LCCはピーチ（12年3月～）、バニラ・エア（13年11月にエアアジア・ジャパンから社名を変更し、13年12月～）、ジェットスター・ジャパン（12年7月～）、春秋航空日本（14年8月～）の4社となっている（15年7月現在）。

春秋航空日本は春秋航空股份有限公司が株式33%を保有し、筆頭株主となっている他、地方企業なども出資して設立された。13年12月に航空運送事業許可を取得し、14年8月に成

田/広島、佐賀、高松の3路線で就航した。中国国内の主要都市に支店を持つ春秋航空による集客力を通じて、上海を起点とする訪日需要を掘り起こし、訪日中国人旅行者に日本国内での移動手段として利用してもらうことを狙いとしている。また、一度は日本市場から撤退したエアアジア・ジャパンも楽天を新たなパートナーとして16年春に再参入することを発表している。再参入後は中部国際空港を拠点に、エアバス小型機A320型機(180機)の2機体制でスタートする。既存の日系LCCはまずは国内線に参入し、その後、国際線へとネットワークを広げてきたのに対し、エアアジア・ジャパンの場合、国内線と国際線を同時に就航させる戦略をとることを予定しており、既存の日系LCCとは一線を画した戦略をとることになる。

II. 航路

1. 旅客船の動向

(1) 旅客船事業

国内旅客船事業は15年4月1日時点で953事業者(対前年で3事業者増)が1,720航路(対前年38航路増)を運航しており、船舶数は2,226隻(対前年48隻減)となっている。(図Ⅲ-2-2-4~図Ⅲ-2-2-6)。業種別に見ると、一般旅客定期航路事業

は事業者数、航路数、隻数ともに減少、旅客不定期航路事業は事業者数、航路数は増加、隻数は減少する結果となった。

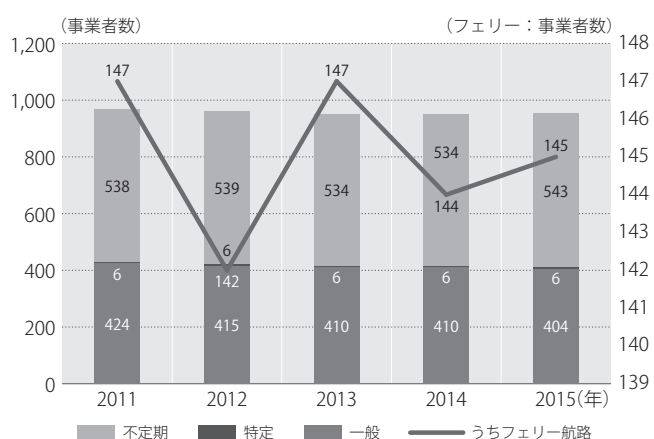
13年度の輸送人員は約8,800万人(前年度比1.0%増)となっている(図Ⅲ-2-2-7)。

(2) 国内旅客輸送における主な取り組み

●航路の維持、整備のための公的補助

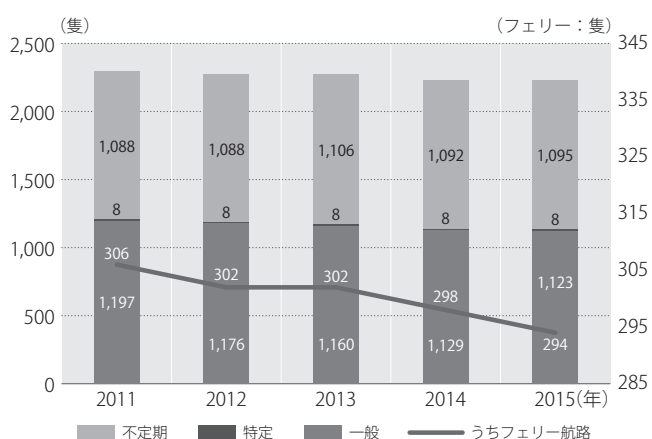
我が国では6,800余りの島しょを有しており、うち400余りの島しょに住民が暮らしており、離島航路は住民の移動手段および、輸送手段としてその役割は大きい。一方で離島航路を運航する事業者の多くは人口減少、高齢化の進展により、厳しい経営状況にあるため、離島航路事業者に対して補助金を交付し、航路の維持、改善を図っている。14年度の交付実績は146事業者(うち、離島航路補助の対象は119事業者、離島航路構造改革補助対象は27事業者)、航路数は136航路(うち、離島航路補助の対象は109航路、離島航路構造改革補助対象は27航路)、補助金交付金額は70億程度(うち、離島航路補助の対象は62億程度、離島航路構造改革補助対象は8億程度)となっている。

図Ⅲ-2-2-4 旅客船事業者数の推移



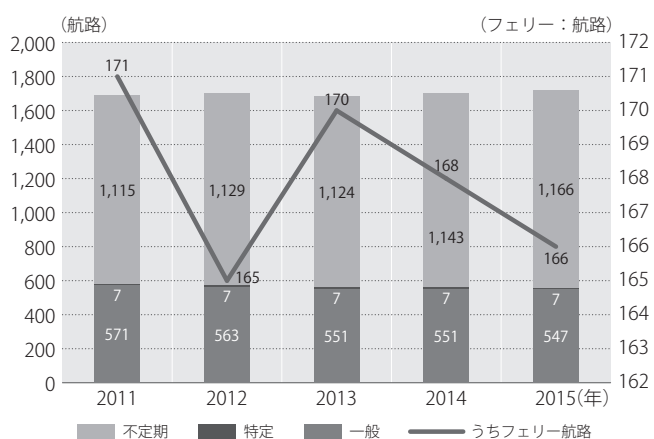
資料：国土交通省海警局「海事レポート2015 未来を拓く、海を拓く」
「第II部 海事の現状とその課題」をもとに(公財)日本交通公社作成

図Ⅲ-2-2-6 旅客船船舶数の推移



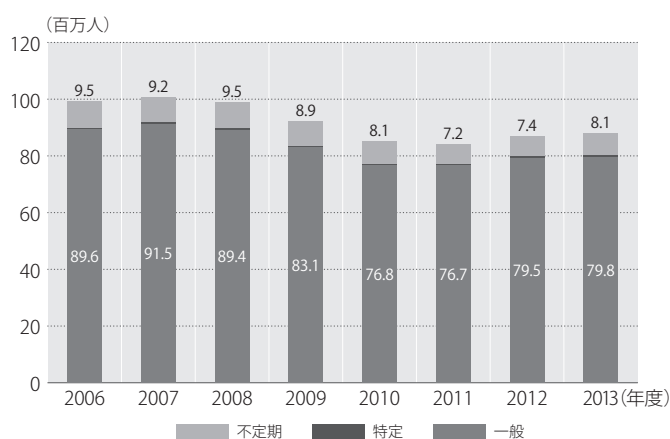
資料：国土交通省海警局「海事レポート2015 未来を拓く、海を拓く」
「第II部 海事の現状とその課題」をもとに(公財)日本交通公社作成

図Ⅲ-2-2-5 旅客船航路数の推移



資料：国土交通省海警局「海事レポート2015 未来を拓く、海を拓く」
「第II部 海事の現状とその課題」をもとに(公財)日本交通公社作成

図Ⅲ-2-2-7 旅客船輸送人員の推移

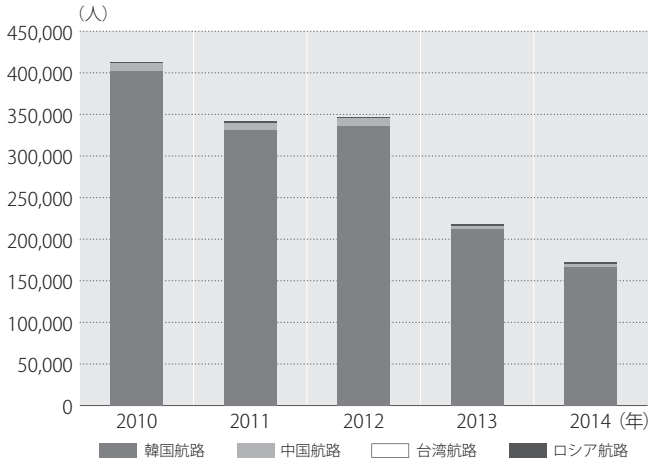


資料：国土交通省海警局「海事レポート2015 未来を拓く、海を拓く」
「第II部 海事の現状とその課題」をもとに(公財)日本交通公社作成

(3) 国際旅客船の利用動向

日本発着の外航旅客定期航路における日本人利用者数は17万1千人で日韓航路乗客数の減少により、前年比21.2%減と大きく減少した(図Ⅲ-2-2-8)。

図Ⅲ-2-2-8 外航旅客定期航路の日本人乗客数の推移

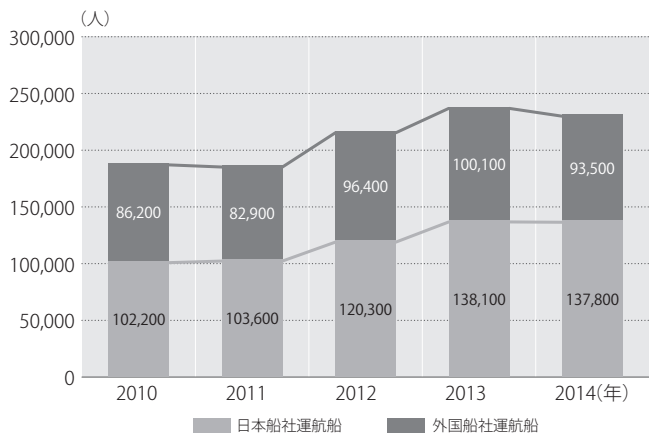


資料：国土交通省海事局「海事レポート2015」「海運・船舶・船員関係統計」をもとに(公財)日本交通公社作成

2. クルーズ船の動向

国土交通省によると、14年の日本人のクルーズ乗客数(日本のクルーズ人口)は過去最高を記録した13年比2.9%減の23万1,300人となった(図Ⅲ-2-2-9)。

図Ⅲ-2-2-9 日本人の外航・国内クルーズ乗客数の推移



資料：国土交通省海事局「海事レポート2015」「海運・船舶・船員関係統計」をもとに(公財)日本交通公社作成

(1) 外航クルーズの動向

乗船地、下船地、寄港地のいずれかに海外が含まれる外航クルーズの乗客数は13万7,800人(前年比0.2%減)と過去最高を記録した昨年と同程度の結果となった。

目的別に見ると、レジャー目的が前年比0.6%増の13万7,400人(全体の99.7%)で大部分を占め、次いで交流目的は同横ばいの400人(同0.3%)だった。

泊数別では、「5~7泊」(33.0%)と「8~13泊」(35.3%)が多く、人泊数は123万1,700人泊(前年比20.5%増)、平均泊数は8.9泊(前年から1.5泊増)となった。

航海エリアについては、外国船の日本発着クルーズの増加により、アジア地域(極東ロシア除く)が24.4%増の6万9,300人(全体の50.3%)と欧州地域を抜き最多だった。欧州地域は21.1%減の4万4,100人(全体の32.0%)。世界三大クルーズエリアである地中海、アラスカ、カリブ海の利用者数(合計)は2万800人(全体の15.1%)で、42%減となった。なお、日本発着クルーズにおける外国人利用者数は2万9,700人だった。

近年、外航クルーズ船の寄港促進による訪日外国人増加を目的とした取り組みが進められている。観光庁の「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2014」(V編-1「観光庁による観光政策」170ページ参照)のなかでは、6つの柱の一つである「外国人旅行者の受入環境整備」の一環として、20年までにクルーズでの訪日外国人客を100万人とすることが目標として掲げられており、これに関連する施策として、クルーズ船の外国人乗客を対象として、簡易な手続きで上陸を許可する新たな特例上陸許可制度(船舶観光上陸許可制度)やクルーズ船で日本を出国し、一定期間内に同じクルーズ船で再入国する場合には、簡単な手続きと審査で入国が可能とする「出入国手続きの円滑化」があり、港湾施設の詳細や寄港地周辺の観光情報をまとめて発信できるウェブサイト作成による「情報発信力の強化」などがある。

また、東京都港湾局でも、クルーズ船の利用拡大を進め、観光客を誘致するために「東京クルーズビジョン」を策定し、大型客船の利用が可能な新ふ頭を整備する計画をまとめた。オリンピックやMICEでのクルーズ利用拡大を見込み、日本籍船の母港化を推進する他、大型船を含む外国客船の寄港を促すことを狙いとしている。

(2) 国内クルーズの動向

日本船社外航クルーズ船による国内クルーズ乗客数は約9万3,000人(前年比5%減)、内航フェリーを含む国内クルーズ全体の乗客数は9万3,500人(同6.6%減)となった。

目的別では、レジャーが95.9%を占め、このうちワンナイト・クルーズ利用客28.3%とほぼ横ばいとなっている。

泊数別では、1~4泊のショート・クルーズ乗客数が全体の約8割を占めており、13年とほぼ同様の結果となった。全体人泊数は26.8万人泊(前年比4.2%減)、平均泊数は2.9泊と横ばいとなった。

(3) 日本の港湾へのクルーズ船寄港動向

●日本の港湾へのクルーズ船寄港回数

14年の我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数は、外国船社運航のクルーズ船が653回、日本船社運航のクルーズ船が551回、合計1,204回(前年比203回増)と過去最高になった。港湾別では、横浜港が146回で昨年に引き続きトップとなり、次いで博多港(115回)、神戸港(100回)となっている。

●外国船社運航のクルーズ船寄港回数

14年の外国船社運航のクルーズ船の寄港回数は、中国からのクルーズ船の寄港増加や外国船社が運航する日本発着クルーズ船の増加などから、過去最高の653回（前年比280回増）となった。港湾別では、博多港が99回（前年19回）と最も多い結果となった。

●日本船社運航のクルーズ船寄港回数

14年の日本船社運航のクルーズ船の寄港回数は551回（前年比77回減）で、13年（628回）より減少した。港湾別では、横浜港が98回（前年120回）で最多となり、次いで神戸港の68回、名古屋港の27回の順だった。

（柿島あかね）