

成田空港緊急戦略プロジェクト会議 資料

2009年12月21日

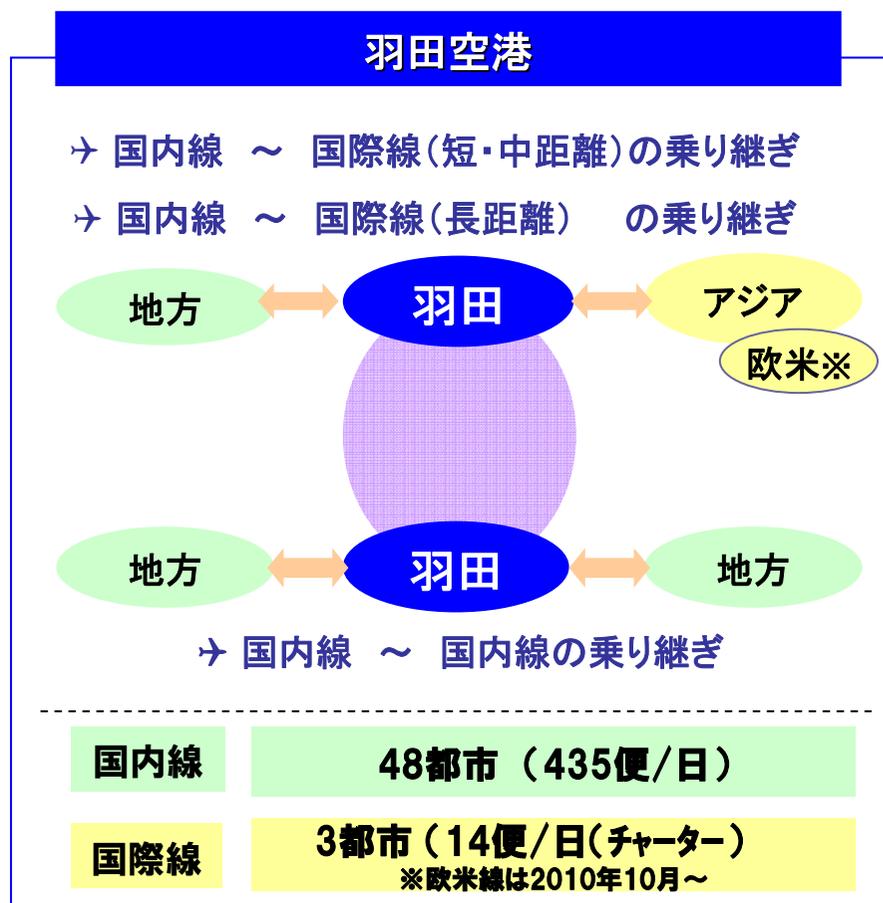
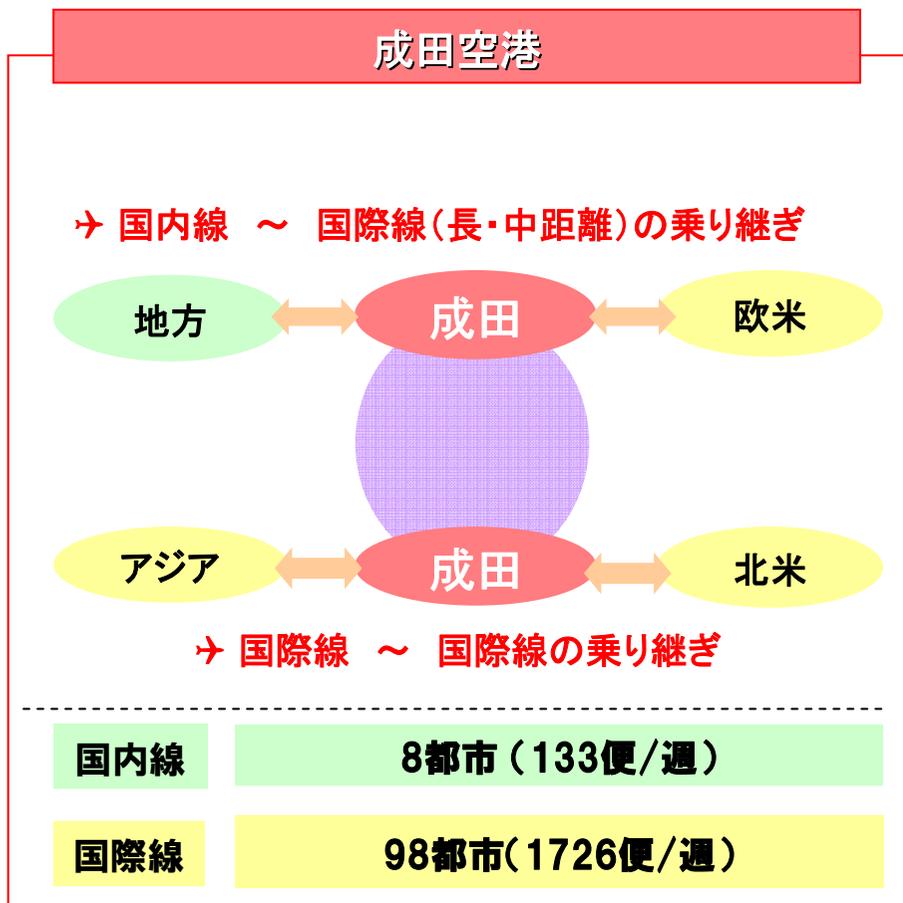
全日本空輸株式会社



当社としての首都圏空港（成田・羽田）の活用戦略（デュアル・ハブ戦略） ANA

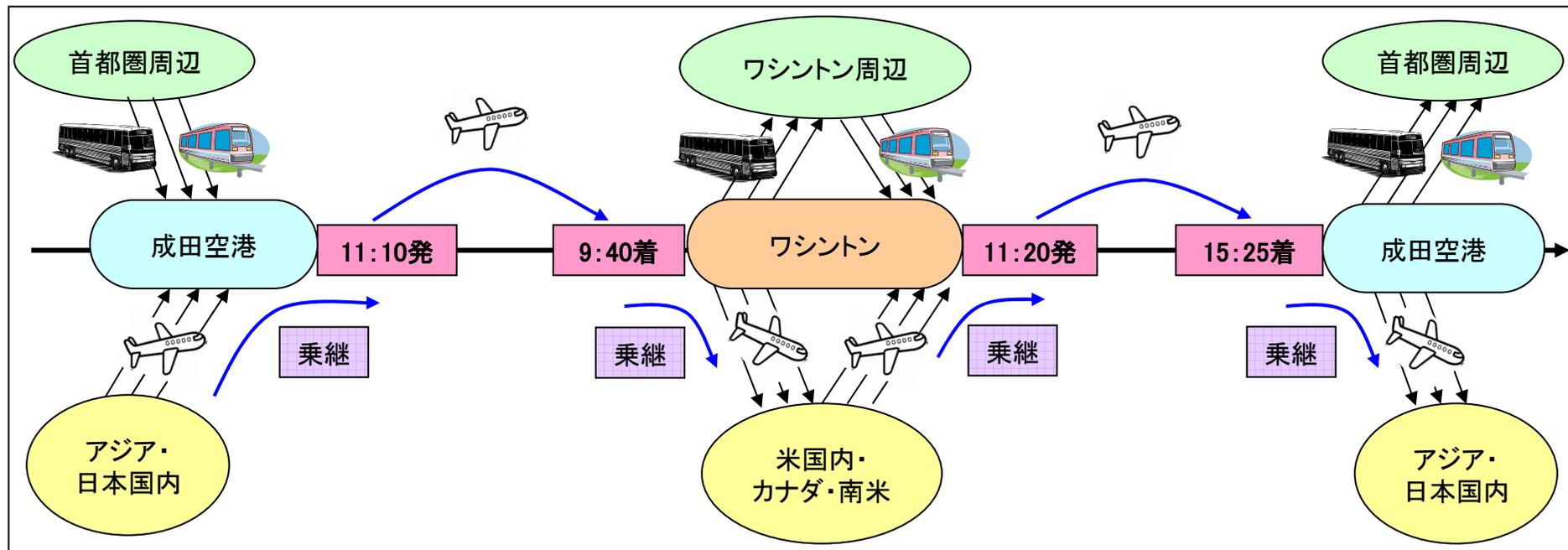
成田空港・羽田空港を、首都圏におけるデュアル・ハブ空港として位置づけ、各空港における乗り継ぎ機能を強化し、ネットワークの充実を図る。

⇒単区間需要だけでなく、アライアンスでの外部資源も活用した乗り継ぎ需要を取り込むことにより、「搭乗率の向上によるネットワークの維持拡大」、「旅客利便性の向上」を目指す。



※国際線長距離（深夜時間帯を活用）

<旅客利便性の高いダイヤ>



【ハブ空港に求められるもの】

現在、アジアにおいては、仁川国際空港をはじめとした巨大ハブ空港が旅客を奪い合い、熾烈なハブ空港間競争を行っており、その競争に勝つためには、乗継旅客をより多く取り込むことが重要。

⇒ダイヤ設定上、単区間需要が大きいことも重要な要素であるが、それに加えてハブ空港におけるダイヤを上手く設計し、他のハブ空港から乗継旅客をシフトさせることが重要。

⇒単区間需要に加え、乗継旅客をできるだけ多く取り込むために、成田空港及び海外空港における、「空港周辺地域旅客に対応した出発・到着時刻」「国内・国際の航空便への接続時刻」を全て考慮してダイヤを組む必要があるため、成田空港及び海外空港において最適な出発・到着時刻は非常に限られた時刻となる。

⇒到着便と出発便を一定時間に集中させることにより、目的地の選択肢が広がり、ハブ空港としての利便性が飛躍的に高まる。

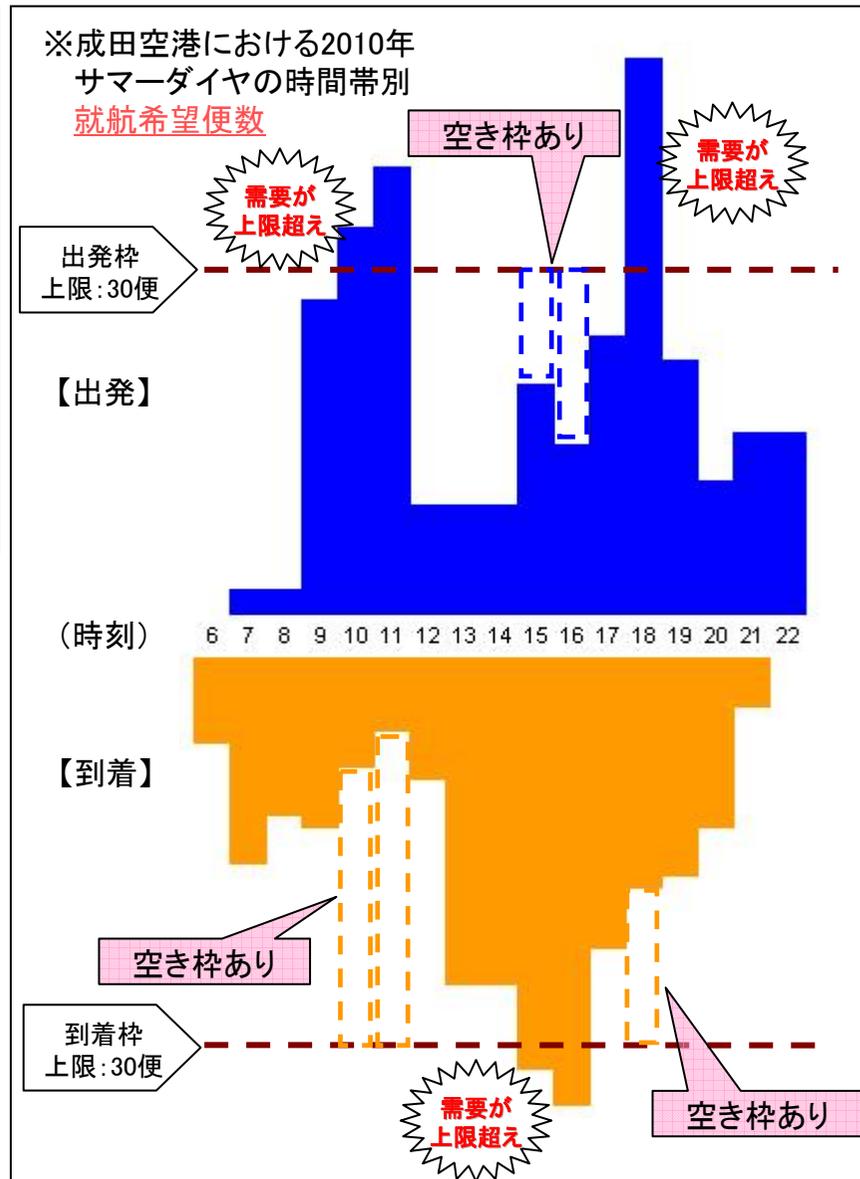
⇒限られた時間に出発便と到着便のニーズが集中することになるため、ニーズを吸収出来るだけの時間当たりの発着回数が必要となる。

<ダイヤ競争力向上>

- 成田空港における、出発便・到着便の需要のピークは以下の時間帯。
出発: 9~11時、17~18時 到着: 14~16時
- 一方、成田空港の1時間当たりの出発・到着の上限値(便数)は全時間において一律30便/時間。
※22万回に増加後も上限値は30便/時間で同じ
- 乗継需要を意識した、需要の高い時間帯は既に上限値に達しており、全体の発着回数が増加しても利便性の高いダイヤ設定を断念せざるを得ない。

2本の滑走路を有効活用し、出発・到着それぞれの上限値を上げて需要に対応する。
具体的には、同時離陸・同時着陸方式による上限値の抜本的改善を行う。
(P5~6のミュンヘン空港事例参照)
※当面の間の施策として、管制の運用改善による上限値の拡大で対応。

乗継利便性の向上により、ネットワーク充実が図られ、成田空港の競争力が高まる。



<アクセス時間等の短縮>

【アクセス】

アクセス改善に関しては、以下の観点での改善が必要。

①所要時間

- ・都心(東京駅)と成田空港間を30分台で結ぶ鉄道交通の実現。(中長期的課題)

②運賃

- ・所要時間だけでなく、運賃面での考慮も必要。

③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。
(例えば、手荷物を持って鉄道のホームまで向かう必要が無いよう、航空便で到着した旅客が手荷物を受け取った後、すぐに手荷物を預けられて、到着駅で受け取れるサービス等)

～短期的施策に関するアイデア～

既存のインフラを活用する方策として、車(レンタカー含む)を使用したアクセス利便性の向上。

- ・駐車場料金の大幅低減。
- ・成田空港までの高速料金やレンタカー料金の大幅低減。
⇒ドアtoドア所要時間の短縮、複数人での移動の際の1人当たり単価低減、手荷物負担の軽減

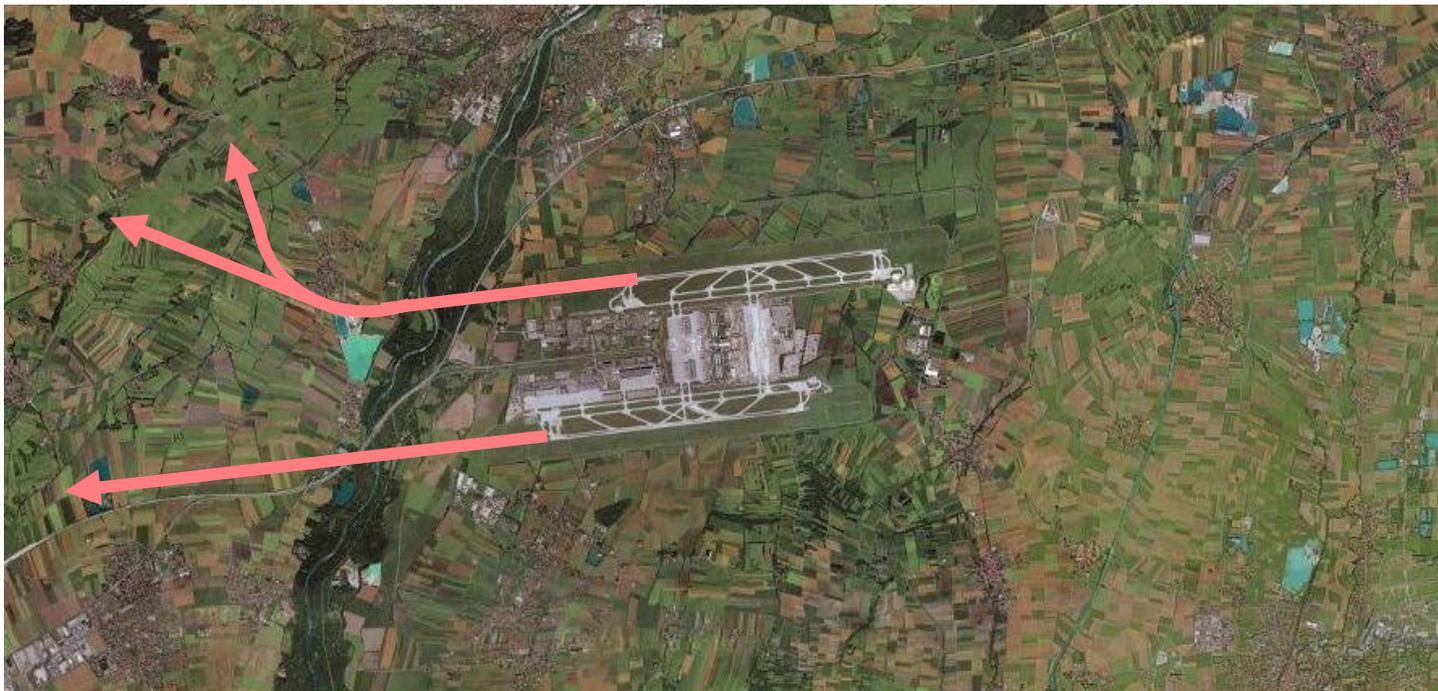
【CIQ】

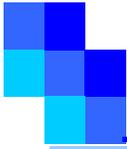
アクセスを改善してもCIQの通過に時間がかかると(主に到着時)、目的地までの所要時間増の要因になるため、CIQの人員面・施設面の抜本的改善を行い、CIQ通過時間を短縮する。

<ミュンヘン空港における同時並行離陸方式>

ミュンヘン空港では、ICAO基準の同時離陸の要件にある「出発経路は離陸後直ちに15°以上分岐していること」を満たしていないが、経路の工夫、監視レーダの設置等により、騒音区域を変更せずに、一定の条件のもと、同時並行離陸を実施している。

⇒成田空港と同じ、2本の平行滑走路を持つ内陸空港でありながら、時間当たり最大58便の出発が可能となっている。





<参考>ミュンヘン空港における事例 1-②



同時並行離陸方式・同時着陸方式の導入により、時間当たりの出発・到着の上限値が非常に高く、航空会社のニーズに合ったダイヤ設定が可能となっている。

