

第402回 NRIメディアフォーラム

インバウンド6,000万人時代に向けた 交通ネットワーク再編戦略

～航空・鉄道連携の深化と混雑空港における発着枠最適化～

株式会社野村総合研究所

コンサルティング事業本部

アーバンイノベーションコンサルティング部

グループマネージャー 矢崎 圭
シニアコンサルタント 伊藤 伸之輔
シニアプリンシパル 持丸 伸吾
シニアコンサルタント 細井 隼
松永 光広
川原 拓人

2026年 2月 17日

NRI

Envision the value,
Empower the change



航空需要の増加や空港の供給制約、国内線の事業環境の悪化を背景として、鉄道・航空の連携や発着枠の再配分について検討し、持続可能な交通ネットワークの在り方を提言する

背景

需要回復と成長目標

- 日本の航空需要はコロナ禍からの回復を果たし、今後も**国際線を中心に拡大が見込まれている**。
- 政府は**2030年にインバウンド6,000万人・消費額15兆円の目標を堅持し、観光立国の実現を目指す**。

混雑空港における供給制約

- 発着需要は特定の時間帯に集中しており、混雑空港は**ピーク時間帯の受入余力に乏しい**。
- 成田や関空の増枠を以てしても、6,000万人への増加を前提とすると、**発着処理能力が不足するおそれがある**。

交通ネットワーク再構築の必要性

- 業務需要の減少や運航コストの上昇により、**国内線の事業環境は厳しさを増している**。
- 空港インフラの制約が強まるなか、**航空・鉄道等の機能分担を前提とした交通ネットワークの再構築が課題となっている**。



提言

国内線の最適化による持続可能性の確保

- 「国内航空のあり方」に関する議論に踏まえ、単独維持が困難な路線や鉄道競合区間では、共同運航や路線集約等により、**国内線の運航を効率化する**。

国内交通ネットワークの再設計

- 航空と鉄道のシームレスな接続(予約システムや顧客基盤の連携等)を整備し、機能分担を促すことで**都市間移動全体の利便性を高める**必要がある。
- モーダルシフトを推進し、**競争環境の変化に耐え得る総合交通ネットワークへの転換**を提言する。

混雑空港における発着枠の戦略的最適化

- 混雑空港の発着枠は「時間価値」を最大化する観点から配分を見直し、**国内線偏重を是正して国際線機能を戦略的に強化**することを提言する。
- あわせて国際需要の変動に伴うリスクを踏まえ、**段階的かつ機動的に運用**する必要がある。

目次

1	増大するインバウンドと経済効果	p.3
2	インバウンド6,000万人時代の主要国内空港	p.9
3	国内線ネットワークの現状と課題	p.16
4	航空・鉄道連携	p.24
5	発着枠再配分の検討(国内線枠の国際転用)	p.27
6	総括 (NRI提言)	p.32
7	APPENDIX	p.36

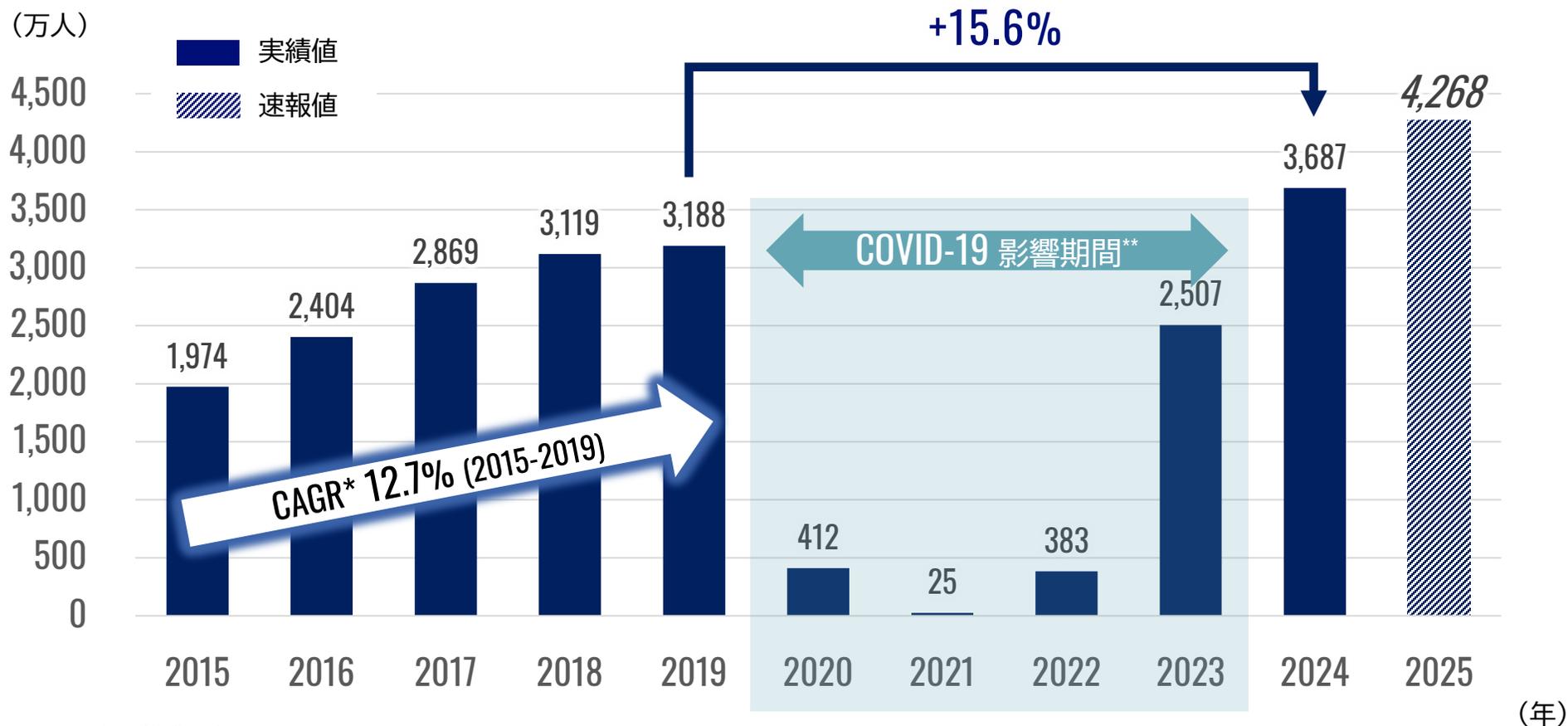
1 増大するインバウンドと経済効果



ポストコロナにおいてインバウンド需要が急速に回復し、2024年には3,687万人に到達
2025年は、速報値で過去最高となる年間4,268万人の水準となった

インバウンド数の推移 (2015-2025)

*CAGR:年平均成長率 (Compound Annual Growth Rate)



* CAGR ... 年平均成長率 (Compound Annual Growth Rate)

** 世界的な感染拡大が始まった2020年初頭から、5類感染症へ移行した2023年(5月)までをCOVID-19影響期間とした

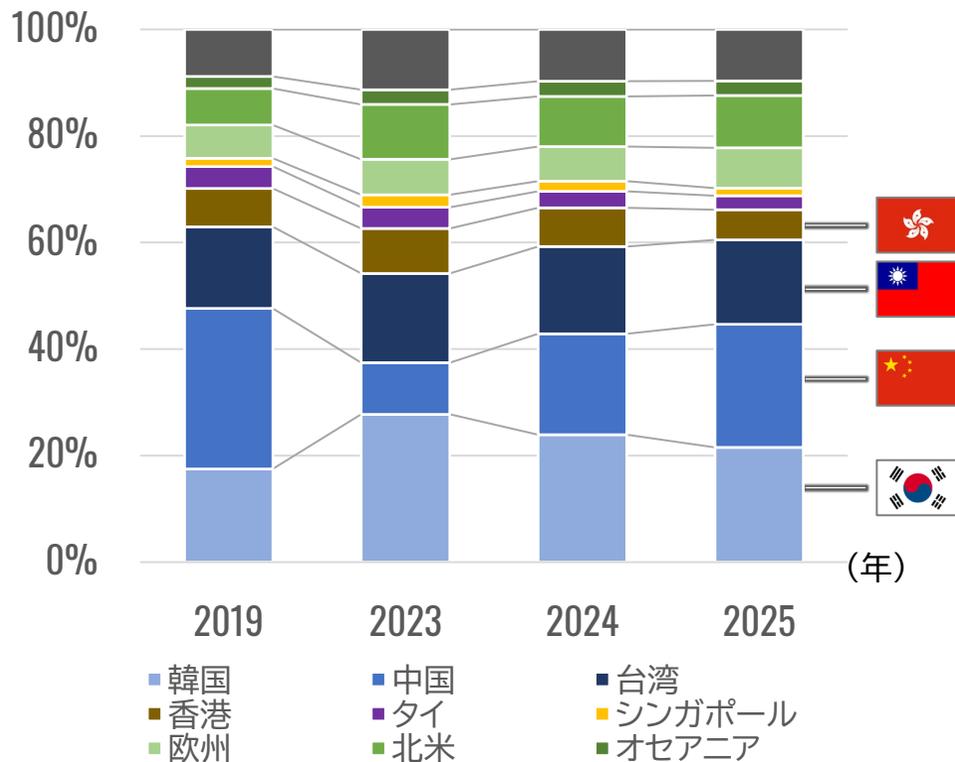
【出所】日本政府観光局(JNTO)統計 (2026年1月現在)

東アジアからの来訪者が、インバウンドの約7割を占める構造が継続 全体的には増加傾向だが、直近は中国のみ大幅に減少

国籍別インバウンド構成比の推移(暦年)

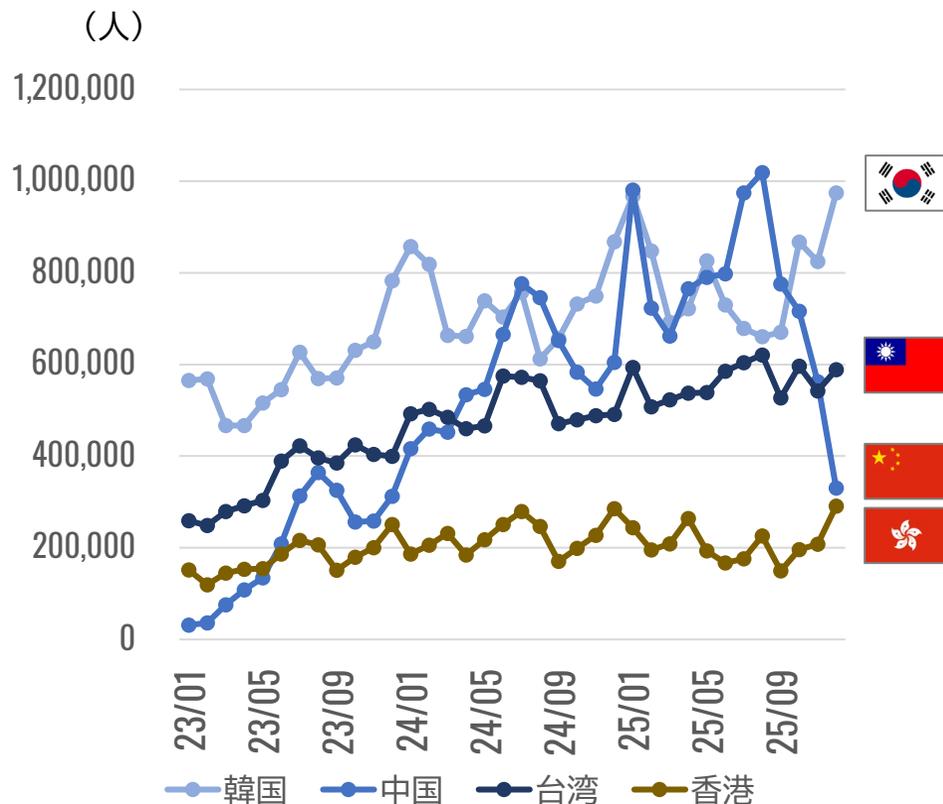
韓・中・台・香で7割程度を占める傾向が継続

※2025年は1～10月の合計値における構成比



国籍別インバウンド数の動向(東アジア/月次)

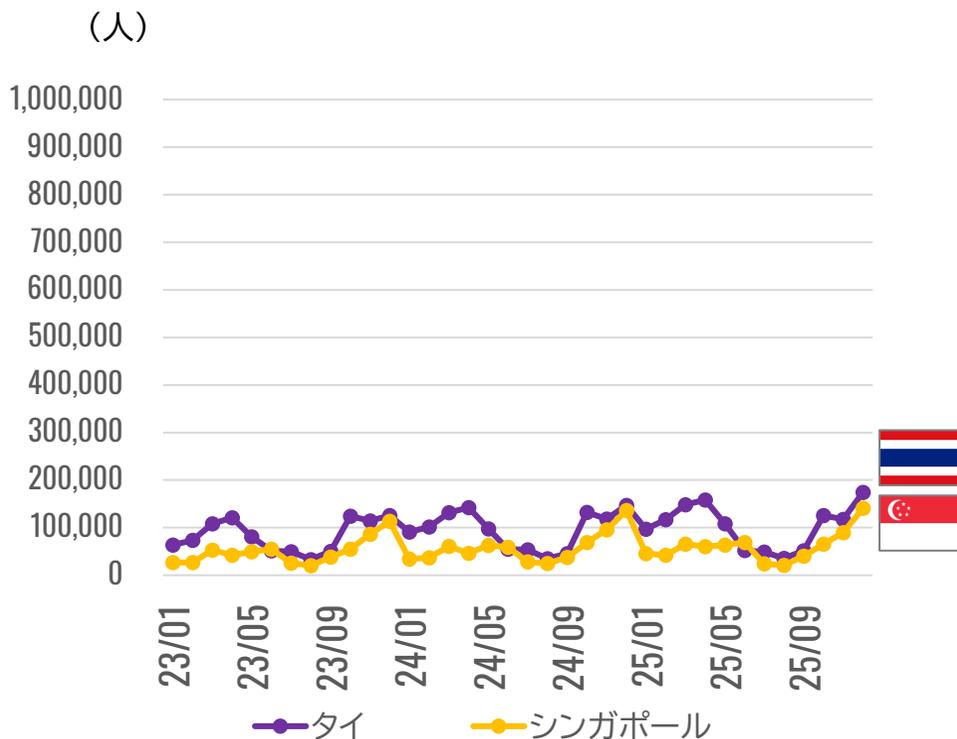
韓国・台湾は増加傾向で推移



タイ・シンガポールはほぼ横ばい～微増で推移しているのに対し、
欧・米・豪からの来訪者数は、東南アジアを上回る規模・ペースで拡大している

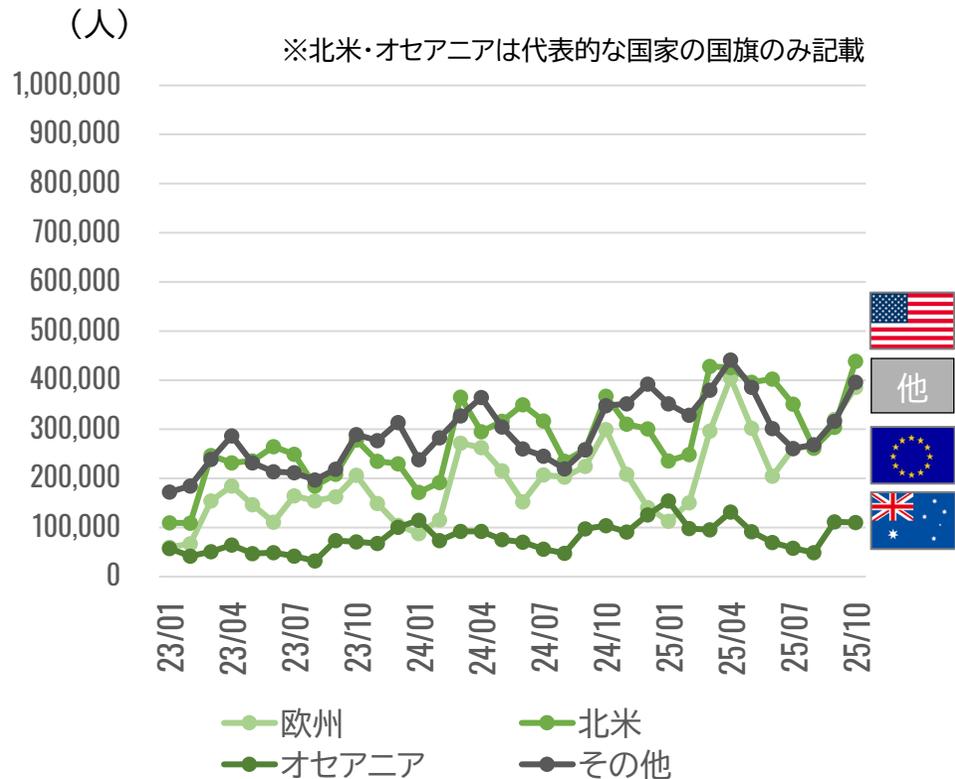
国籍別インバウンド数の動向(東南アジア/月次)

タイ・シンガポールは横這い～微増



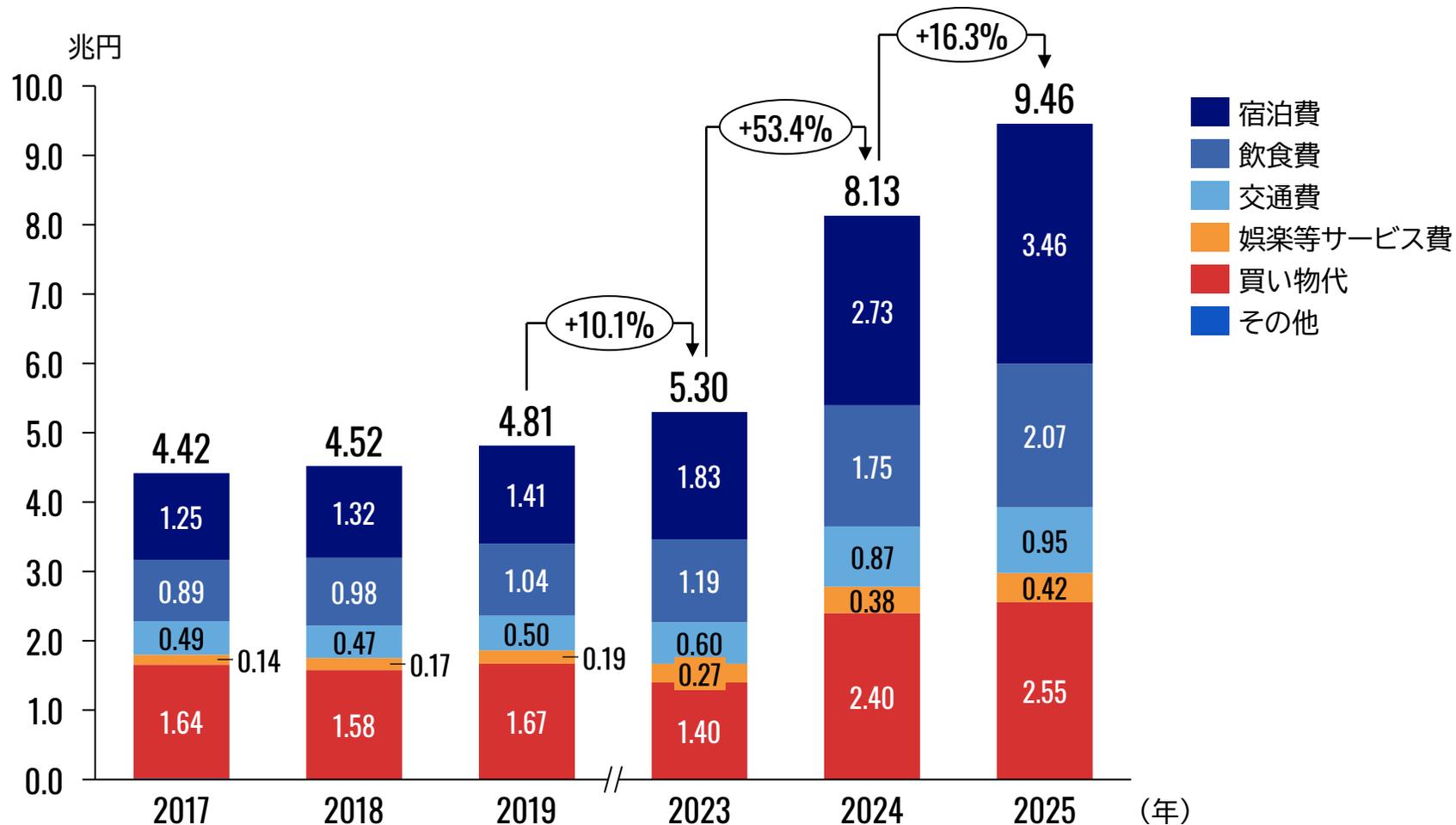
国籍別インバウンド数の動向(欧米・その他/月次)

欧米からのインバウンドは拡大傾向で推移



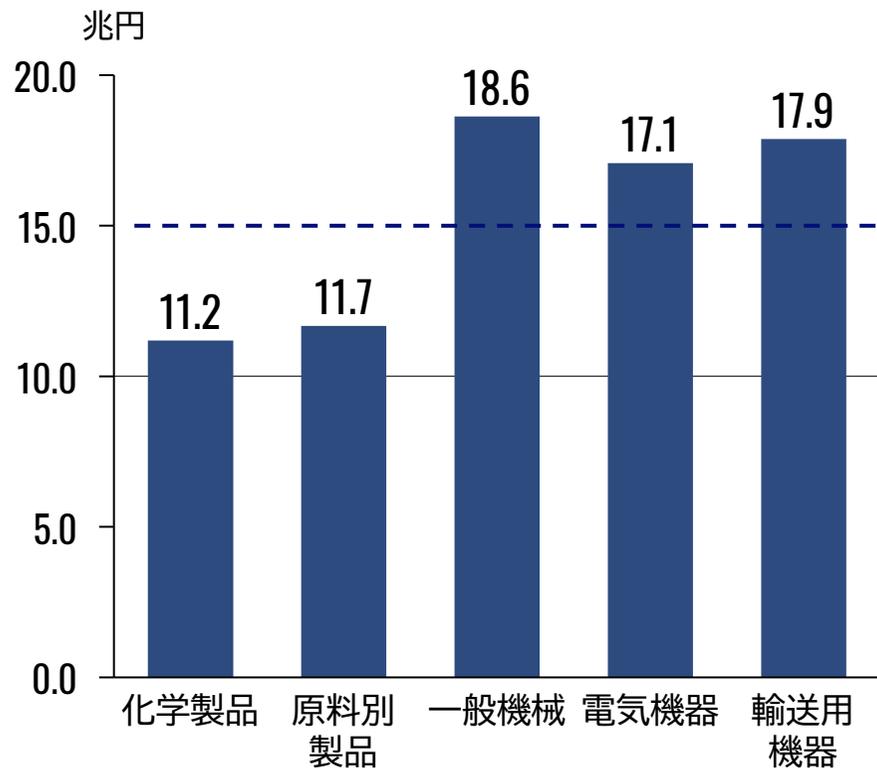
2024年以降のインバウンドの国内消費額は急増している

インバウンドの費目別国内消費総額（暦年・兆円）



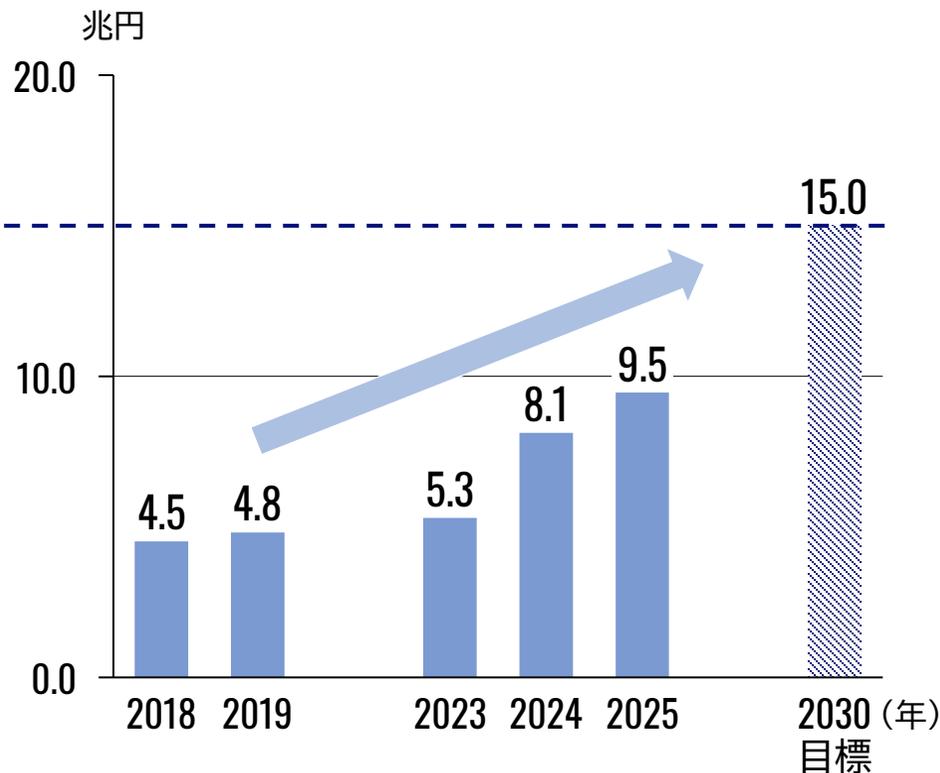
インバウンドの消費額は、輸出と同じ外貨獲得の手段で、
2030年まで順調に拡大すれば日本の主要な輸出産業と同様の経済規模になる

日本の主要商品別輸出額（2023年度）



インバウンド国内消費総額（暦年）

※総額は前頁に記載の「インバウンドの費目別国内消費総額」に同じ



2 インバウンド6,000万人時代の主要国内空港

【空港略称一覧 (IATAコード)】

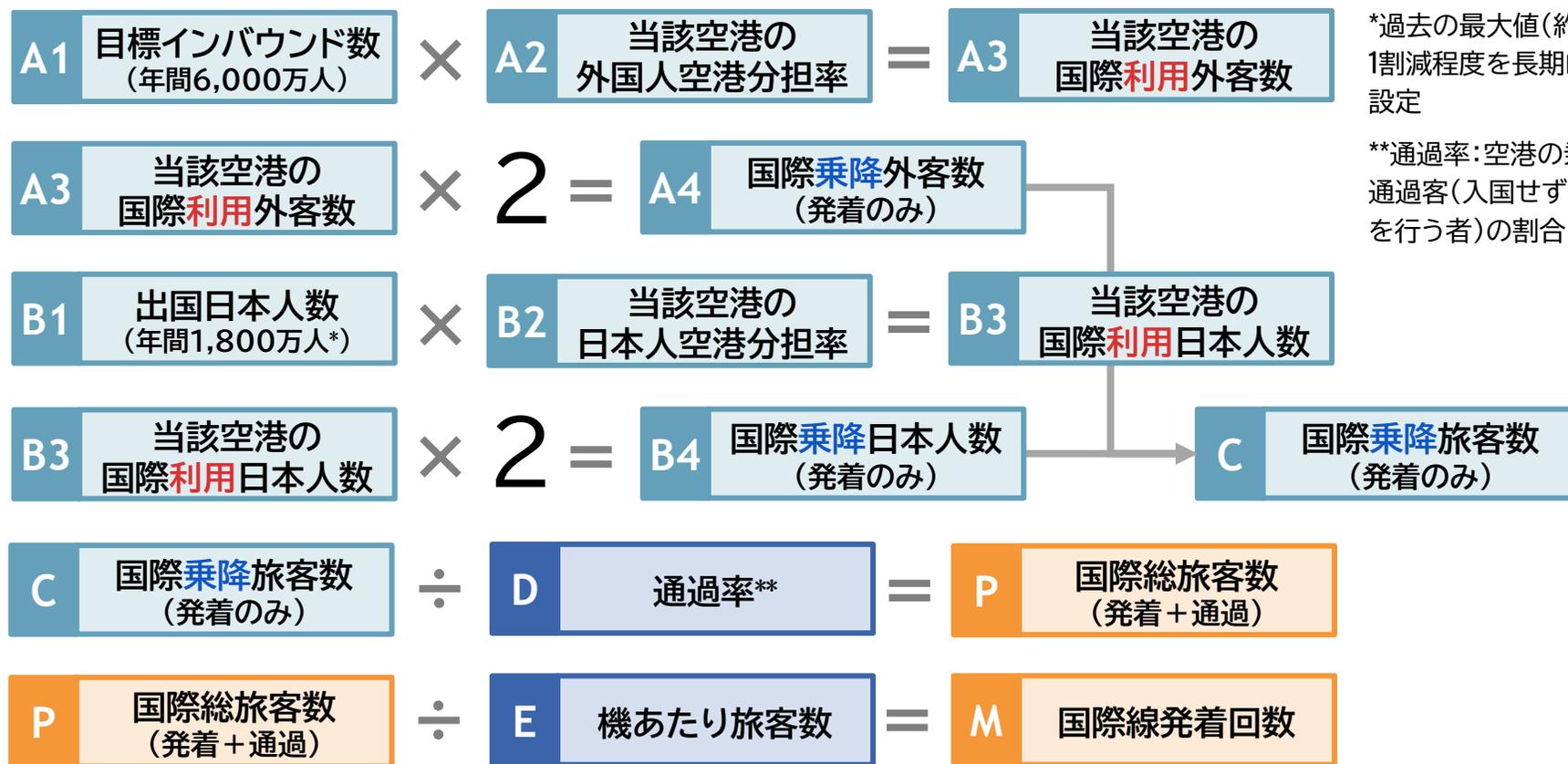
CTS	新千歳空港
HND	東京国際空港(羽田)
NRT	成田国際空港
NGO	中部国際空港(セントレア)
ITM	大阪国際空港(伊丹)
KIX	関西国際空港
FUK	福岡空港
OKA	那覇空港

画像:NRI撮影



大きな環境変化がない限り、空港分担率 = 空港のシェアが横這いで推移することに着目し、日本人・外国人それぞれの空港別需要（乗降客数及び発着回数）を推計

国際線発着需要の推計手法



*過去の最大値(約2,000万人)の1割減程度を長期的な均衡点として設定

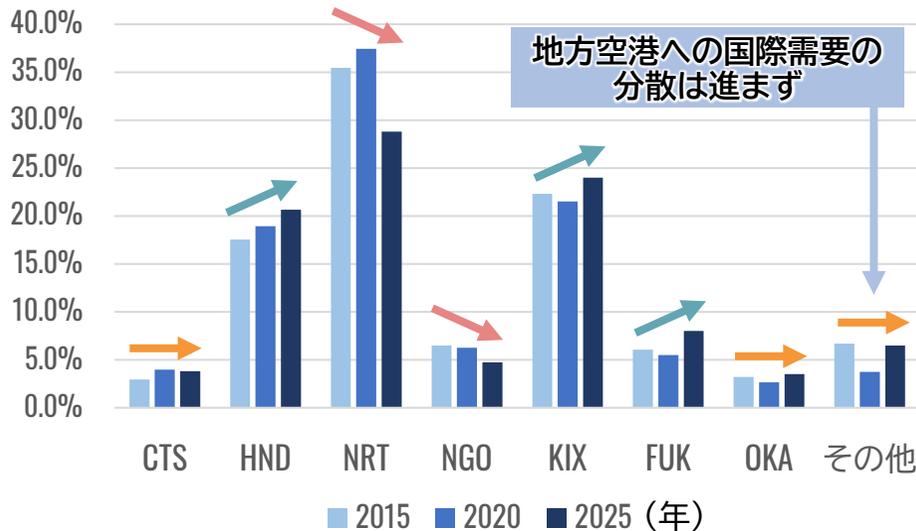
**通過率: 空港の乗降客者に占める通過客(入国せずに空港内で乗継ぎを行う者)の割合

国際線需要は特定の大規模空港に集中し、地方分散はここ10年間進んでいない 訪日6,000万人のうち、首都圏で約2,700万人、関西圏で約1,500万人の受け入れが必要

- 受入れに比較的余力のある主要空港や地方空港への需要分散を図れば、インバウンドの受入れが可能になる一方、**航空需要は特定の大規模空港に集中する傾向**があり、航空ネットワークの分散は容易ではない。
- 主要7空港に次いで外国人乗降客数が多い仙台、高松、熊本といった地方空港でも、外国人の乗降客数は10～20万人規模であり、年間約430万人(乗降換算で約860万人)の外国人を受入れるためには、**全国的に受入態勢の強化が必要**になる。

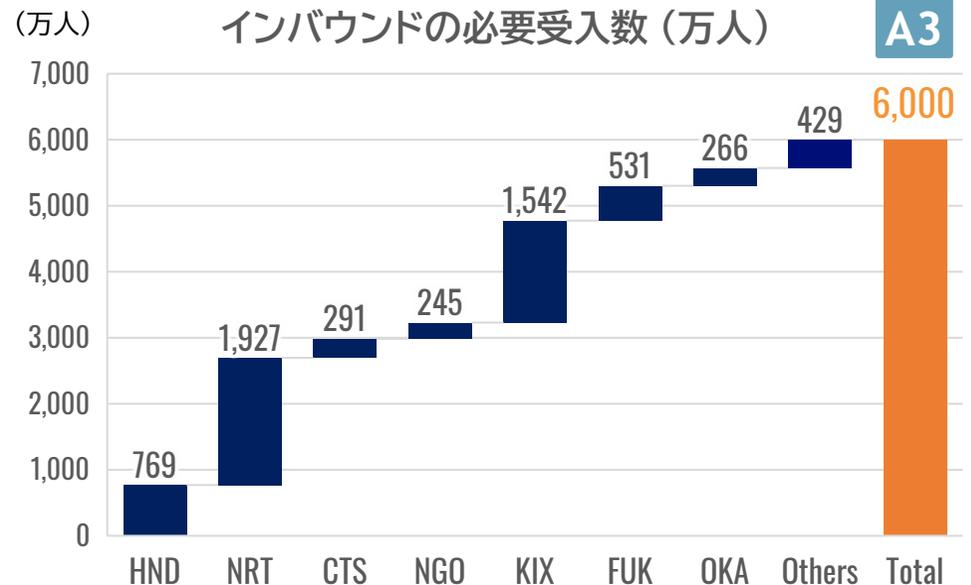
航空需要の特定空港への集中（実績）

主要空港の国際旅客分担率推移



6,000万人ケースにおける訪日客の分担推計

※前頁記載の試算式における「A3」に該当



現行の空港別分担率を前提とする場合、インバウンド6,000万人到達時の成田の旅客数は約5,900万人となり、「滑走路増設後」でも旅客取扱能力はほぼ限界に達する見通し

- 第3滑走路の供用開始により発着容量は拡大するが、旅客取扱能力はターミナル側の供給制約により、ワンターミナルの竣工までは概ね5,700万人規模に留まる。

ワンターミナル(OT)の段階的整備とキャパシティ

※整備されるスポット数はワイドボディ換算であり、コードCは0.5カウント。

	現状	STEP 1	STEP 2	STEP 3
概況	滑走路増設完了時	T2・T3・T4を一体運用	T4に本館機能を集約	需要に応じT4を拡張
	T1 T2 T3 OT	T1 T2 T3 OT	T1 T2 T3 OT	T1 T2 T3 OT
時期	～2029	2030年代前半	2030年代後半	2040年代以降
発着取扱能力	34万回/年	40万回/年	40万回/年	50万回/年
スポット数	160 (固定 74.5)	170-180 (固定 90)	170-180 (固定 90)	180-190 (固定 100)
旅客取扱能力	5,700万人/年	6,600万人/年	6,600万人/年	7,500万人/年
延床面積	97万m ²	110万m ²	110万m ²	95-115万m ²
貨物取扱能力	240万t/年	280万t/年	280万t/年	350万t/年

【出所】成田国際空港(NAA)資料

「第1回 今後の成田空港施設の機能強化に関する検討会説明資料」よりNRI作成

ハブ空港の機能面では、エアラインにとって最適な時間帯に路線が張れるかどうかという観点で、空港の「サイズ＝年間発着枠」ではなく「キャパシティ＝時間値」が重要になる

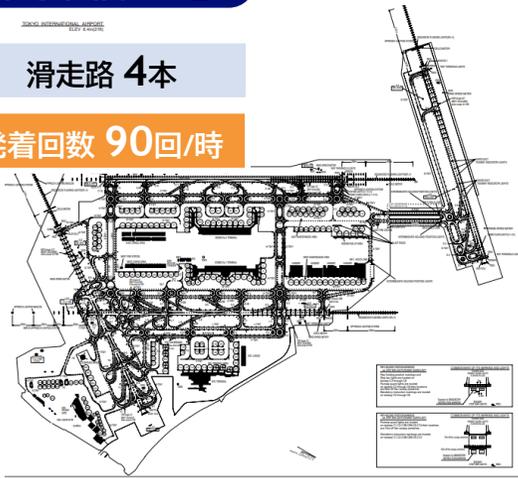
- 年間発着枠に空きがあったとしても、発着需要が集中する時間帯の処理容量(発着枠)が満杯になっていけば、当該時間帯の**エアラインの新規就航や増便は困難**となる。
- 羽田は計4本の滑走路を同時に使用した場合、発着枠の最大値は1時間あたり90回である。また、関空は計2本の滑走路で1時間あたり60回が最大値である(2025年春に45回から拡大)。
- 飛行経路等が関与するため、滑走路本数のみで空港の発着処理容量が決定される訳ではない。

主要混雑空港における滑走路本数と処理可能発着回数

東京国際空港

滑走路 4本

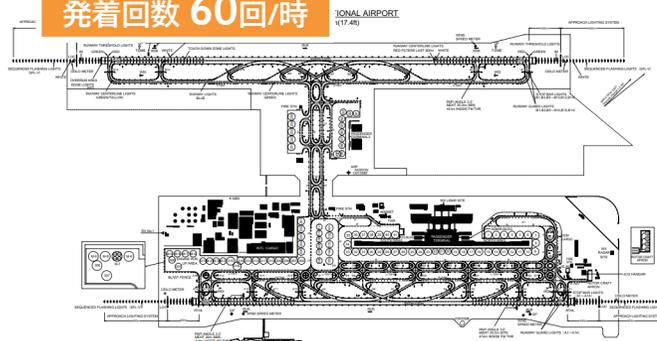
発着回数 90回/時



関西国際空港

滑走路 2本

発着回数 60回/時

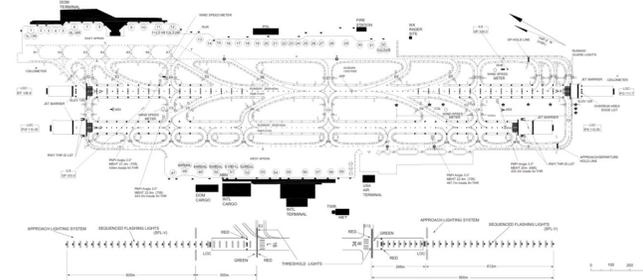


※ 飛行経路の変更に伴い、2025年春に毎時45回から60回へ拡大

福岡空港

滑走路 2本

発着回数 40回/時



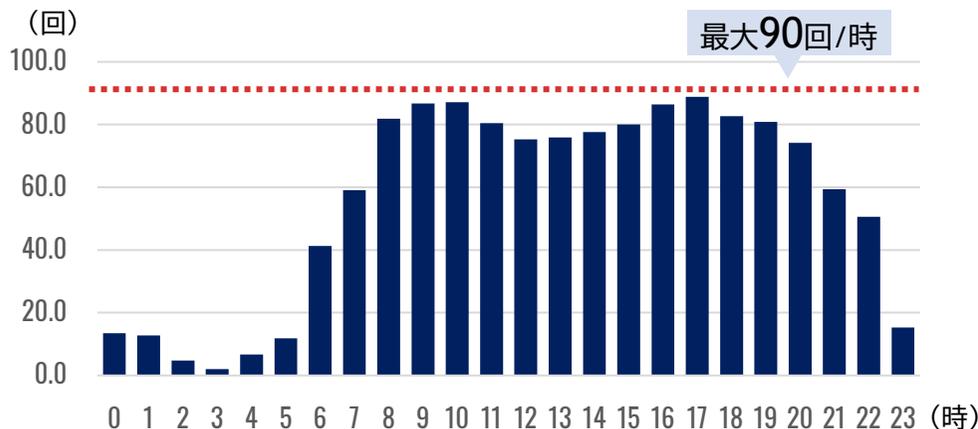
※ 新滑走路の供用に伴い、2025年春に毎時38回から40回へ拡大

インバウンド6,000万人時代の主要国内空港 | 主要空港における国際線拡大のボトルネック（現状）

羽田と福岡において時間値の限界に近い運用が行われており、増便余地が限定的である
関空は2025年に増枠があり、現状としては受入能力に比較的余裕がある

東京国際空港(羽田)

※2025年11月現在



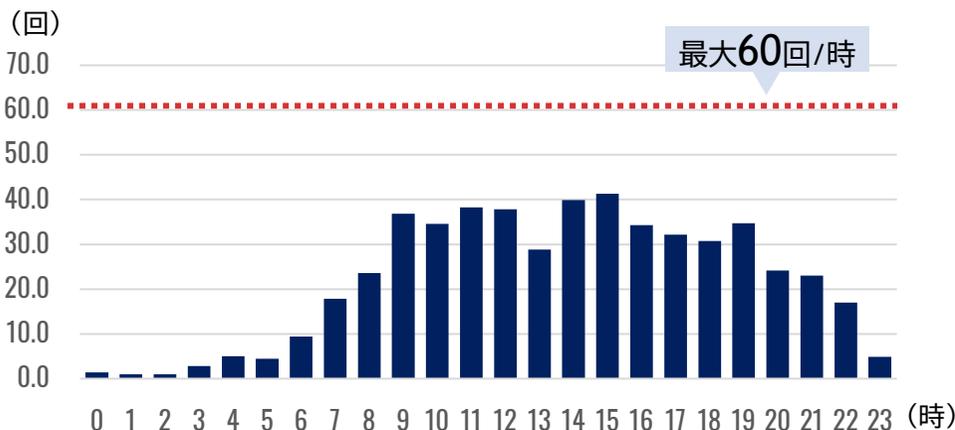
成田国際空港

※2025年11月現在



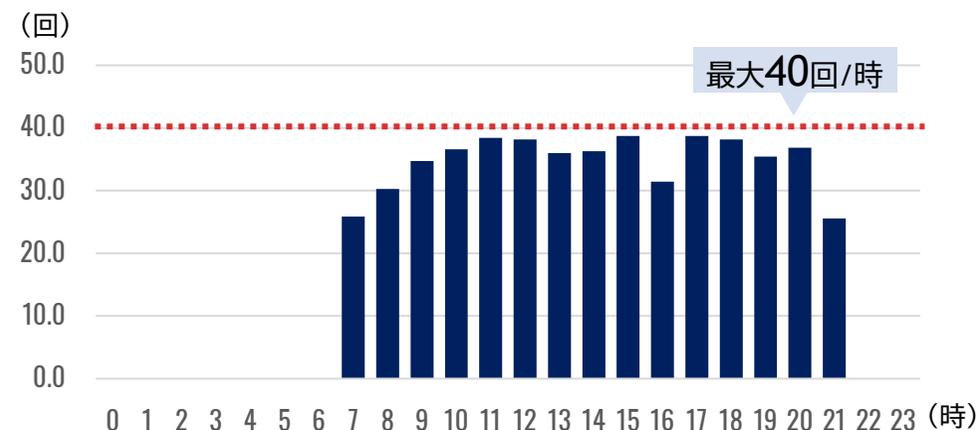
関西国際空港

※2025年11月現在



福岡空港

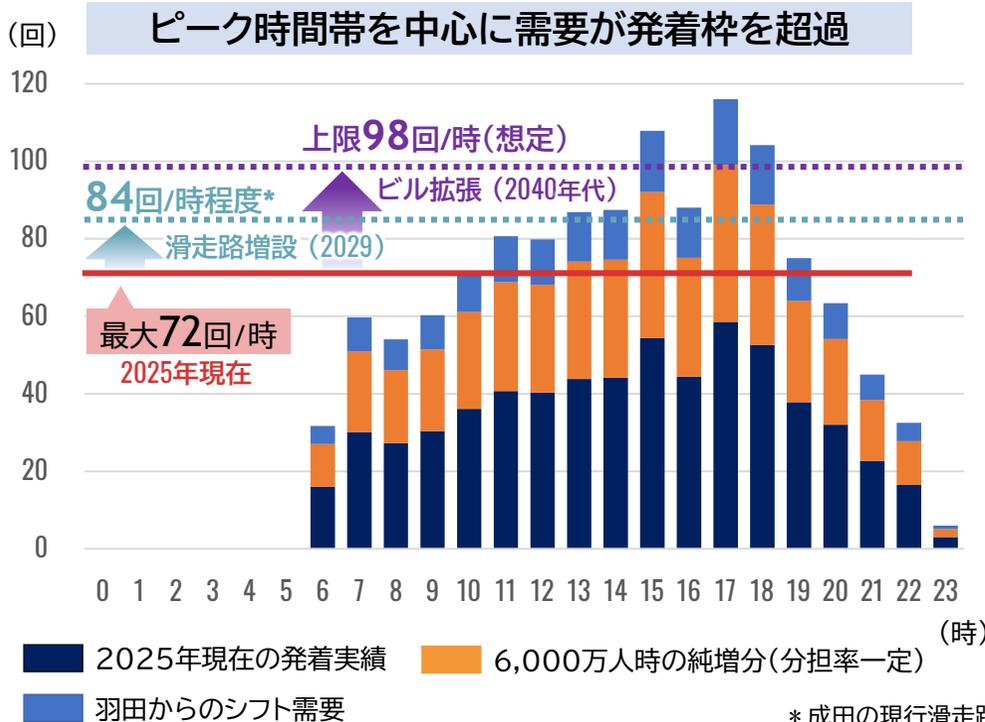
※2025年11月現在



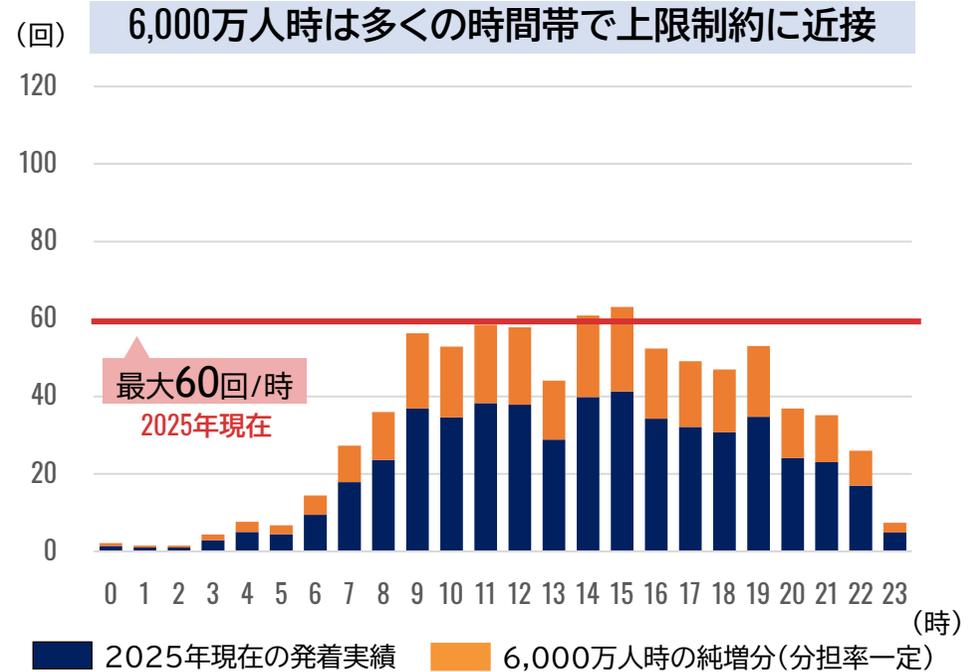
2030年に6,000万人到達と仮定すると、成田はピークで上限を超過し、関空も上限に近接 成田の年50万回化が実現し得る時期と、6,000万人の到達目標時期にギャップがある

- 成田の増設滑走路が供用開始となった後も、2030年代は発着枠は40万回程度で推移し、50万回化の達成までには期間を必要とするため、特にピーク時間帯を中心に供給制約が発生する可能性が高い。
- 羽田は発着枠拡大が予定されていないため、今後羽田で増加する需要は一部が成田にシフトし得る想定。

成田国際空港の発着需要推計



関西国際空港の発着需要推計



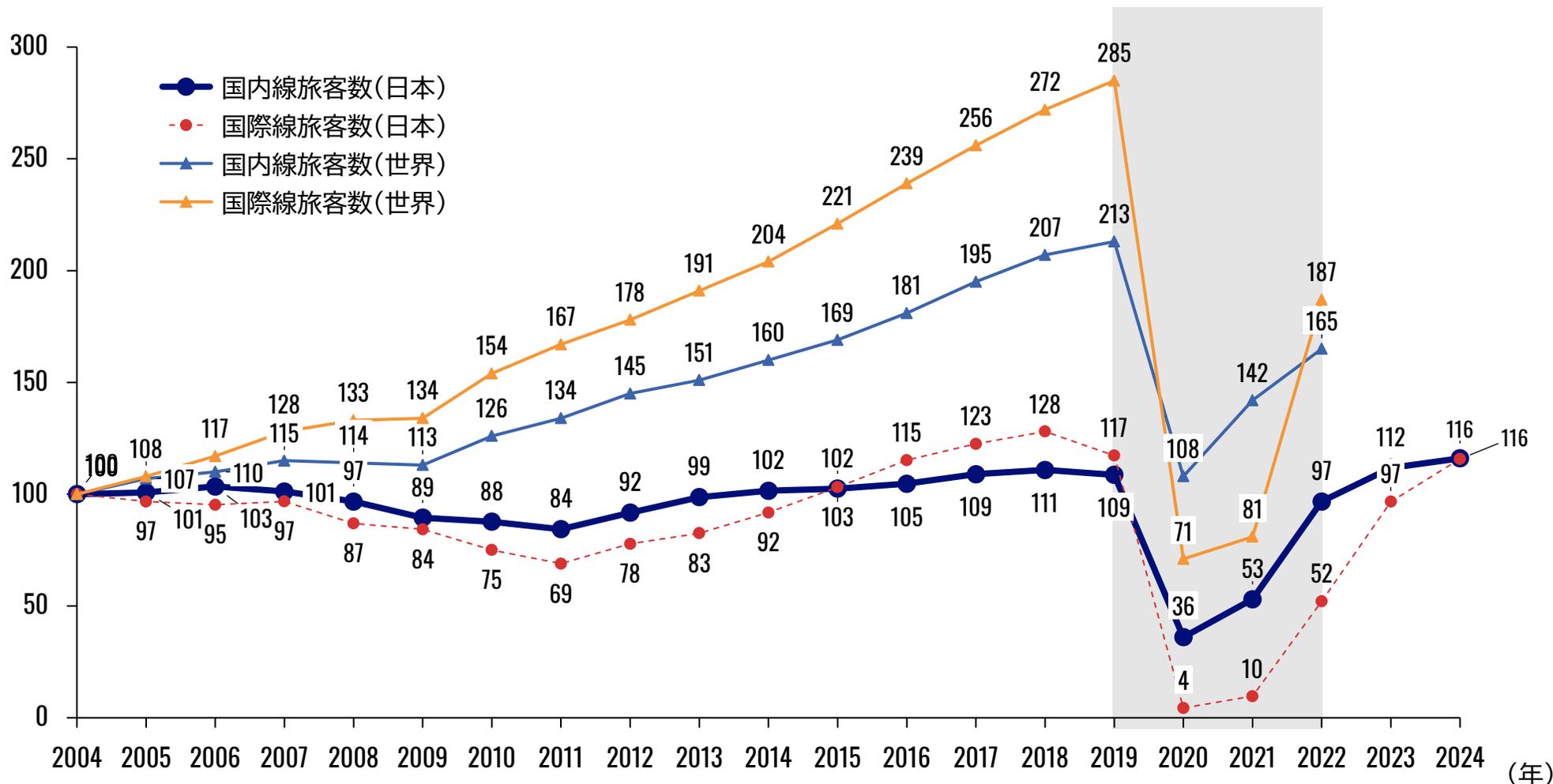
* 成田の現行滑走路の運用改善で年間発着回数が約41万回に達した場合、時間値が84回となる可能性を示した論文あり(運輸総合研究所「首都圏空港機能強化検討調査～成田国際空港について～」)
* 滑走路増設を前提とした試算ではないため、84回程度としている

3 国内線ネットワークの現状と課題



人口減少・高齢化などを背景に、我が国の国内線の航空需要は伸び悩んでいる

全世界及び我が国の旅客数推移(年度別・指数) ※2004年=100とする



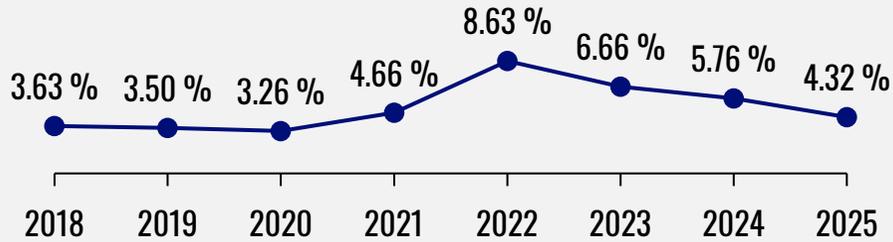
【出所】 航空輸送統計年報、国土交通省「世界の航空輸送の推移」よりNRI作成

物価高・円安影響・燃料高騰等により、各航空会社の営業費用は増加している

物価上昇・為替・燃料価格の動向

インフレ率 (全世界)

※2025年数値はIMF推計値



WTI原油先物 (1バレルあたり)

※各年10月31日の数値



為替相場

※各年10月31日の数値

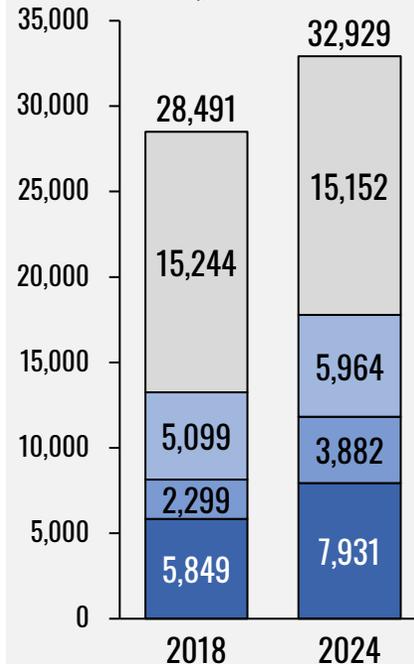


大手2社/中堅4社の営業費用の増加

■ 燃料費 ■ 整備費 ■ 人件費 ■ その他

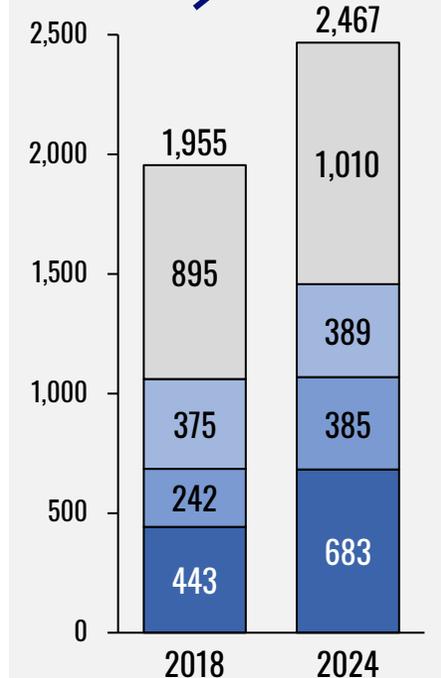
JAL / ANA

(億円)



SKY/ADO/SFJ/SNJ

(億円)

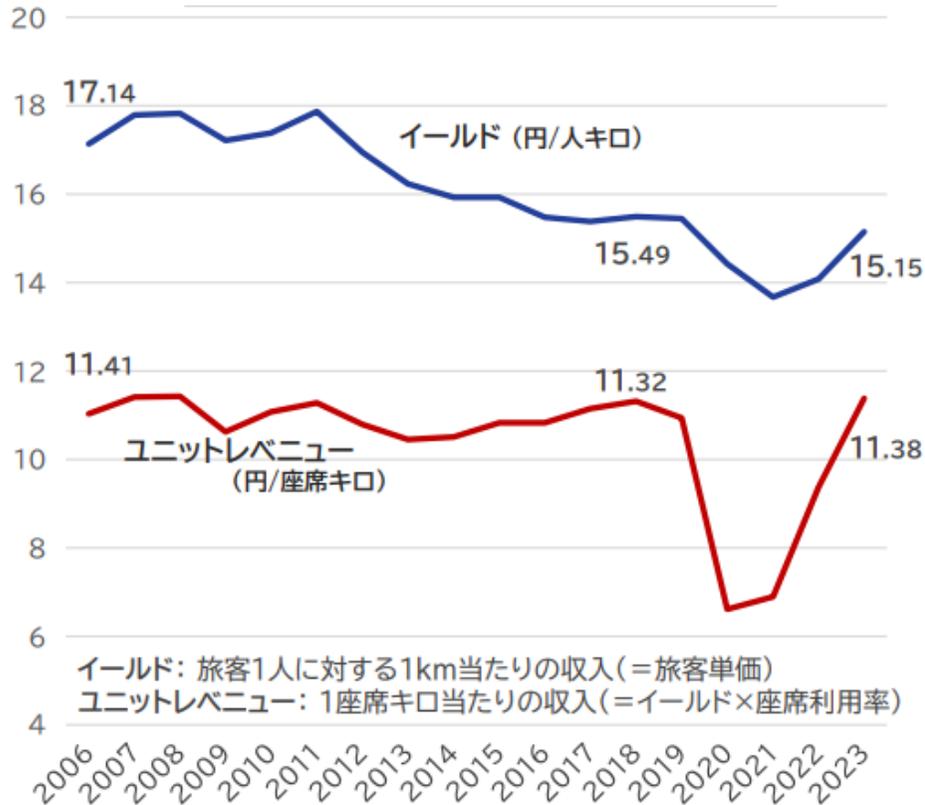


【出所】 IMF/Investing.com/日本銀行資料よりNRI作成(左)
第1回国内航空のあり方に関する有識者会議(右)

営業費用が膨れ上がる一方で、イールドは減少傾向が続いている

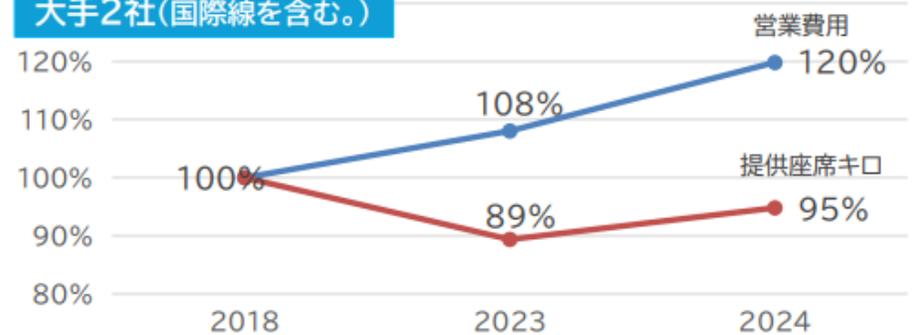
単位当たり収入と単位当たり費用の比較

イールド/ユニットレベニューの推移

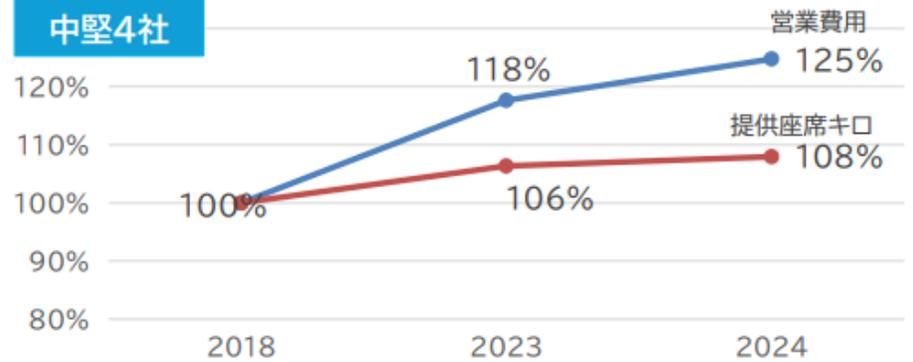


営業費用/提供座席キロ(ASK)の推移

大手2社(国際線を含む。)

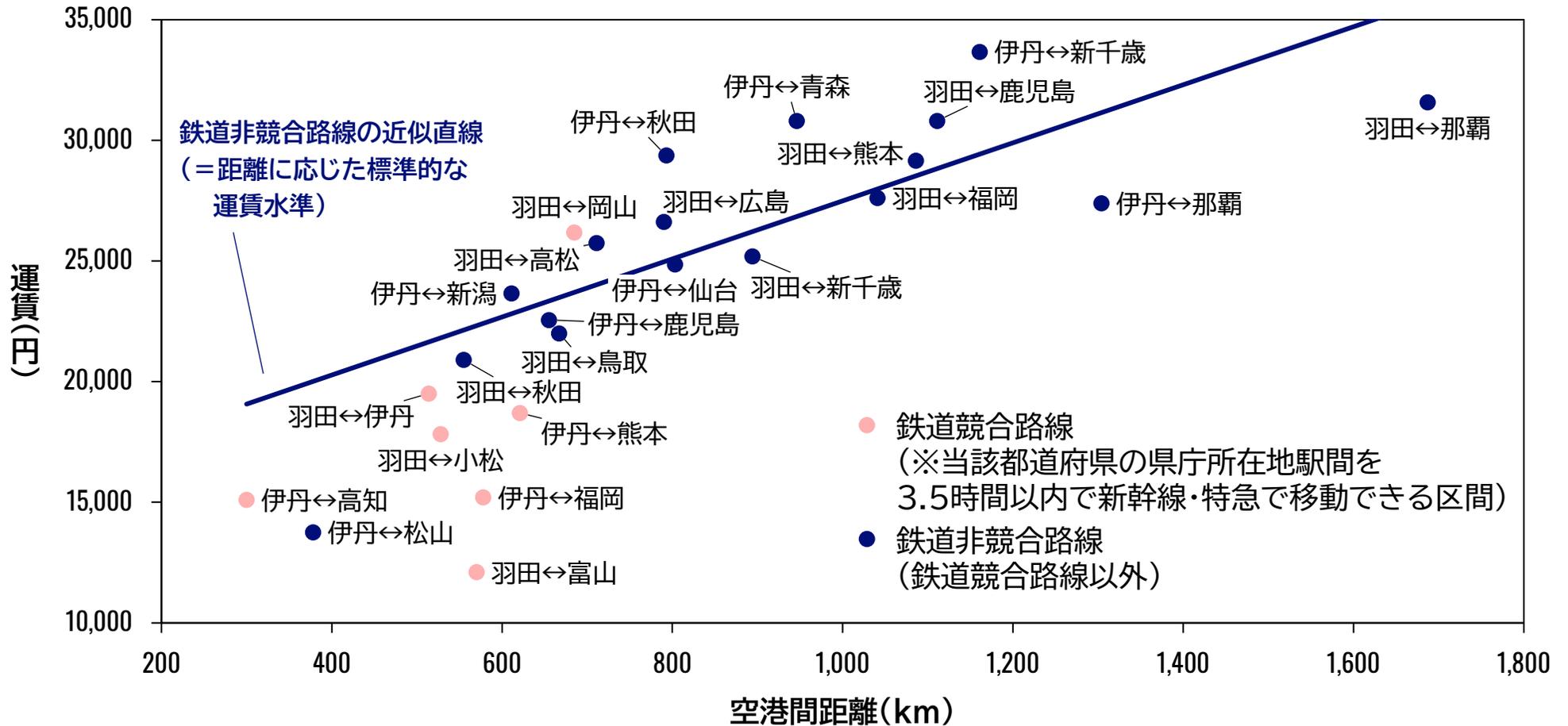


中堅4社



一つの課題として、鉄道と競合する区間においては、区間距離に対して航空運賃が相対的に低く設定されており、収益性の確保が困難な状況にあると考えられる

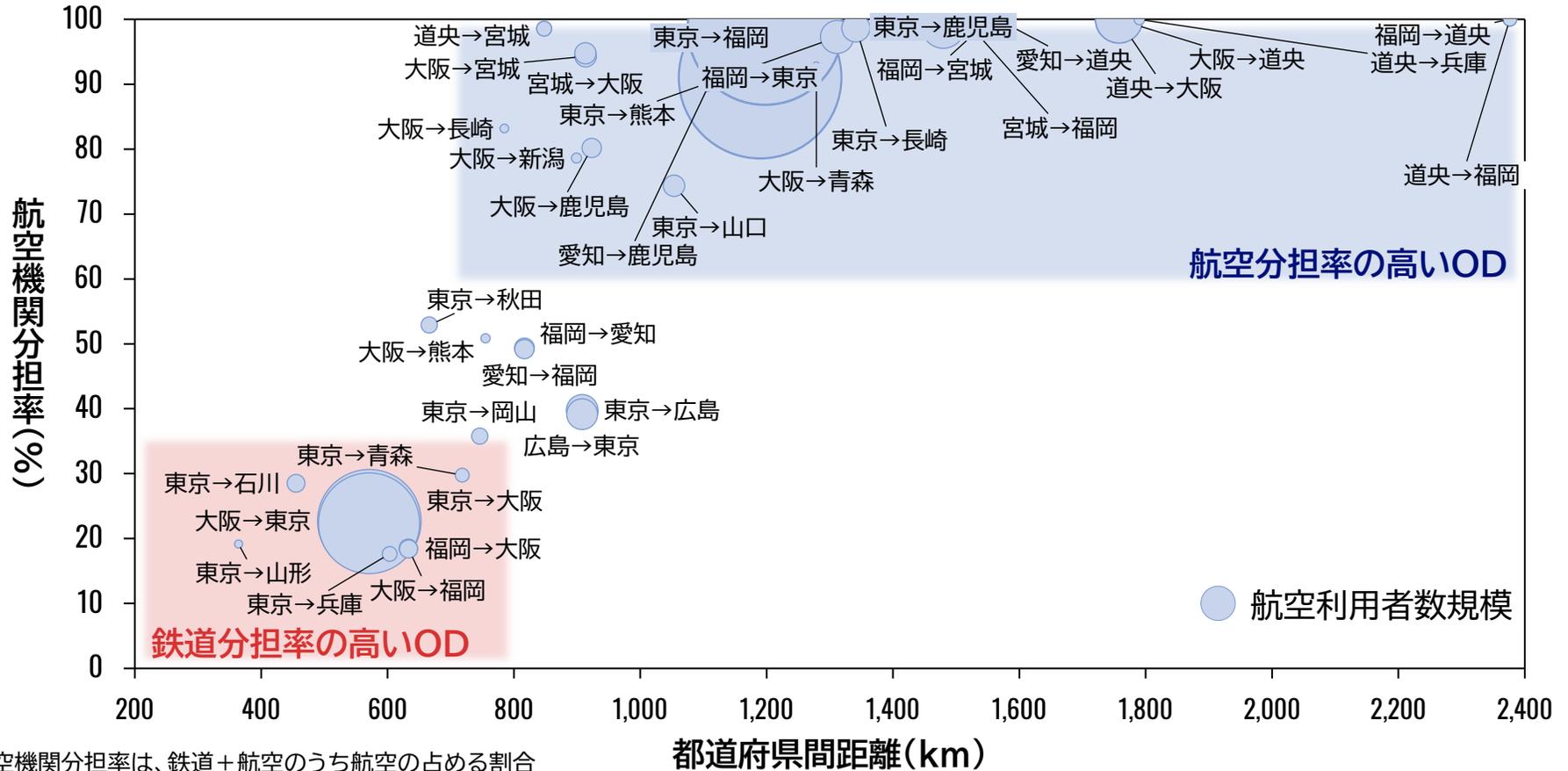
路線別航空運賃と空港間距離の関係



【出所】 運賃:ANA SUPER VALUE 21(2026年3月29日~2026年4月30日ご搭乗分)最安運賃、区間距離:国土交通省 令和6年度国内輸送実績 路線別区間距離
 ※当該都道府県の県庁所在地駅間を3.5時間以内で新幹線・特急で移動できる区間を鉄道競合路線とし、それ以外を鉄道非競合路線とした。

また、区間距離が700-800kmを超えてくると航空の分担率が高まる傾向である一方、区間距離が短いODについては航空の分担率は低い傾向である

航空分担率と都道府県間距離の関係



※ 航空機関分担率は、鉄道+航空のうち航空の占める割合

※ 区間距離は全国幹線旅客純流動調査の都道府県間距離(鉄道利用時)

※ OD: Origin(出発地)とDestination(到着地)の略。本資料では特定の2地点間の「移動区間(発着ペア)」を指す。

【出所】 機関分担率:国土交通省「旅客地域流動調査(2023年度)」、区間距離:国土交通省「全国幹線旅客純流動調査(2015年度)」におけるOD別交通サービス水準

【参考】 航空は高速性が強みだが、航空機関分担率が低い区間については、料金と頻度の観点で鉄道のサービスレベルが優位である

航空分担率40%未満の路線のサービス水準

発着	航空機関 分担率	都道府県 間距離	航空 利用者数 (千人)	料金		運航/運行頻度		時間	
				航空	鉄道	航空※1	鉄道※2	航空	鉄道
東京→岡山	36%	746 km	467	35,510 円	17,610 円	10 便	63 便	239 分	273 分
東京→青森	30%	718 km	394	35,450 円	16,800 円	6 便	20 便	216 分	291 分
東京→石川	29%	455 km	511	26,850 円	14,260 円	8 便	27 便	255 分	246 分
東京→大阪	22%	571 km	2,985	26,750 円	15,010 円	53 便	153 便	193 分	229 分
東京→山形	19%	364 km	223	20,630 円	11,310 円	2 便	16 便	240 分	241 分
大阪→福岡	18%	633 km	522	24,460 円	15,550 円	14 便	70 便	181 分	224 分
東京→兵庫	18%	603 km	423	26,850 円	15,480 円	8 便	64 便	206 分	231 分

※1 東京は羽田と成田、大阪は伊丹と関西国際、愛知は中部と名古屋小牧の合計を集計

※2 直通便を集計

優位な交通モード

【出所】 機関分担率・航空利用者数：旅客地域流動調査(2023年度)

区間距離・料金：全国幹線旅客純流動調査(2015年度) 頻度：各種公開情報

コロナ禍を経て本邦航空会社は、非競争分野における協業に取り組んでいるが、さらに路線・便数調整や運賃設定といった競争分野での協業のあり方も議論されている

地方空港等における非競争領域協業の取り組み

グランドハンドリング業務の共同化



ANAとJALは地方空港のグラハン事業者の効率的な人員体制を整える取組として、両社が同一グラハン事業者に委託するランプハンドリング作業について、各社ごとに異なる作業資格の一部を相互承認する仕組みを2024年4月より開始。

地域航空サービスアライアンス協議会の設立



離島・生活路線の運航に対し、大手航空も含めた系列を超えて共通のコードシェアやプロモーションのほか、相互の技術協力、管理業務など広範囲にわたる協業を実施。

共同持株会社の設立



AIRDOとソラシドエアは、2022年10月に共同持株会社（リージョナルプラスウイングス）を設立し、2024年10月からは、両社がそれぞれ保有していた整備機能を共同持株会社へと集約。

今後さらなる協業の可能性が検討される施策

便数調整や運航会社の集約

生活必要路線では、競争法上の例外として実施の余地があり、さらには現行法令上の整理が必要となる「住民の経済活動に重要な路線」においての取組みまで進んでいく可能性も。

国内航空のあり方に関する有識者会議資料より



新規参入・競争促進を優先する施策の変更

発着需要が供給容量を大きく上回る羽田空港の発着枠について、これまでのルールを一部見直しするなどにより、ネットワークや利用者利便の維持の観点から、経営面も含めた航空会社の選択の自由度を高める可能性も。

4 航空・鉄道連携



航空だけではなく、交通モードを超えて交通体系全体を最適化することも検討し得る 役割分担と接続性の設計により、限られた空港・鉄道インフラを最大限に活用することが可能

- 総合的な国内の交通体系を検討するにあたって、航空と鉄道は「競合」ではなく、異なる距離帯や特性を有する「補完的な交通モード」として再整理する必要がある。
- 航空と鉄道の連携や役割分担が実現すれば、交通体系全体として、大都市圏～地方都市間の移動における接続性や利便性は向上し得る。

航空・鉄道連携の推進イメージ

近距離区間の鉄道転換の促進

- 高速鉄道で代替可能な区間については、鉄道への機能移行を段階的に進める。
- 航空は長距離国内線及び国際線や、乗継路線に経営資源を集中でき、効率性向上と環境負荷軽減が実現する。

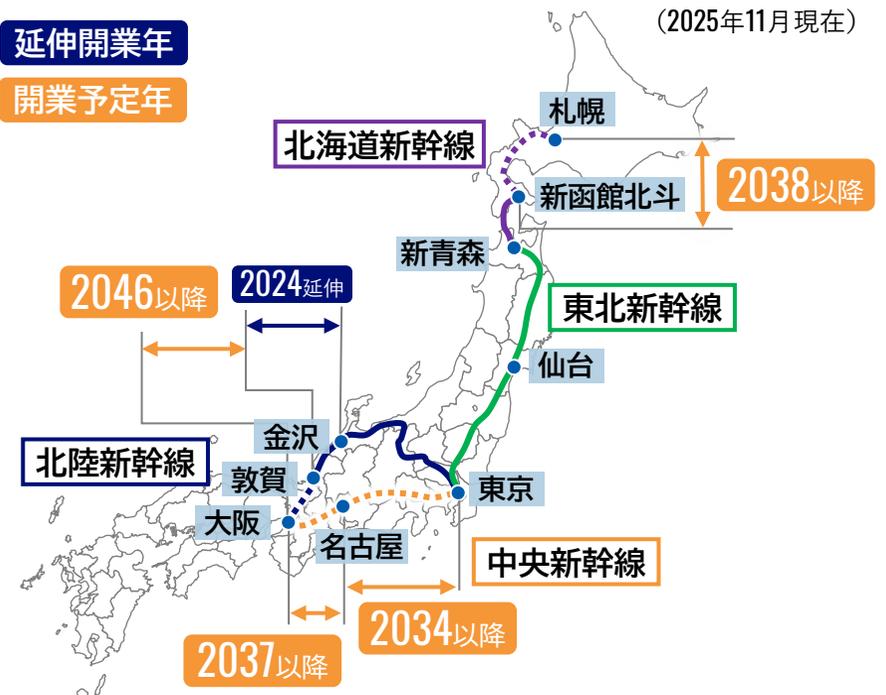
航空・鉄道間でのコードシェア(共同運航)

- 高速鉄道にもエアラインの便名を付与し、交通ネットワークとしてコードシェア的に連携させる。
- 利用者はチケット1枚で、鉄道区間を含む移動が可能になり、発着枠の制約下でも実質的なネットワーク拡充が実現する。

サービスや顧客基盤の共通化

- マイレージ・ポイントやステータス会員サービス(ラウンジ利用・マイル積算加算等)を共通化し、国家的な交通ネットワークとしてシームレスな移動サービスを設計する。

整備中の新幹線鉄道網



欧州では、航空と鉄道のサービスの接続に加え、近距離路線を鉄道転換させる動きがある
最も鉄道転換が進むフランスでは、高速鉄道で2時間半圏内の国内線が運航禁止になった

欧州における航空の鉄道転換



フランス

- 2021年8月に「気候変動対策・レジリエンス強化法」を成立させた。
- EU委員会の承認を経て、2023年5月より国内線の飛行規制を実施。



オーストリア

- オーストリア航空が「AIRail」サービスを展開し、鉄道でのマイル積算やラウンジ利用権の付与など、航空と同等のサービス提供を実施。



ドイツ

- 国内線とEU域内線の航空税を引上げ。
- ルフトハンザ・ドイツ航空が、鉄道とコードシェア連携。



オランダ

- KLMオランダ航空が500km以下の近距離航空路線を減便。
- 高速鉄道と連携して、鉄道移動を提供。

フランスにおける運航規制



- 2023年5月に成立したフランス法では、①2都市間が直達の高速度鉄道で結ばれており、②日帰りで8時間滞在できる頻度で鉄道の運行があることを条件に、該当する3つの航空路線が運航禁止となった。

運航禁止航空路線



5 発着枠再配分の検討（国内線枠の国際転用）



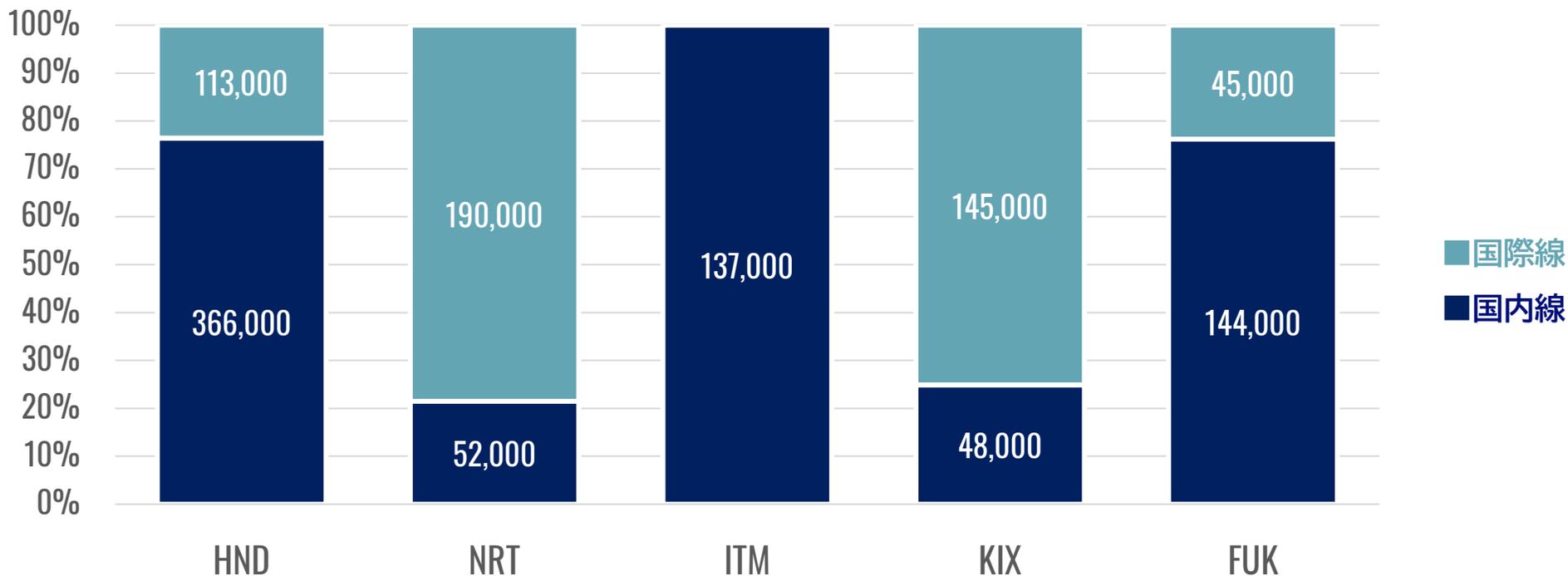
増便余地の限られる*羽田・福岡の両空港は、国内線の発着回数比率が高い 国内線発着枠は、国際線の受入れ拡大のための見直し余地の一つになり得る

- 羽田・福岡の両空港とも、国際線の発着回数比率は実績ベースで全体の4分の1ほどに限られる。

主要空港における内際別・発着回数割合（2024年実績）

※発着回数は着陸回数に2を乗じ、1,000回未満を切捨て

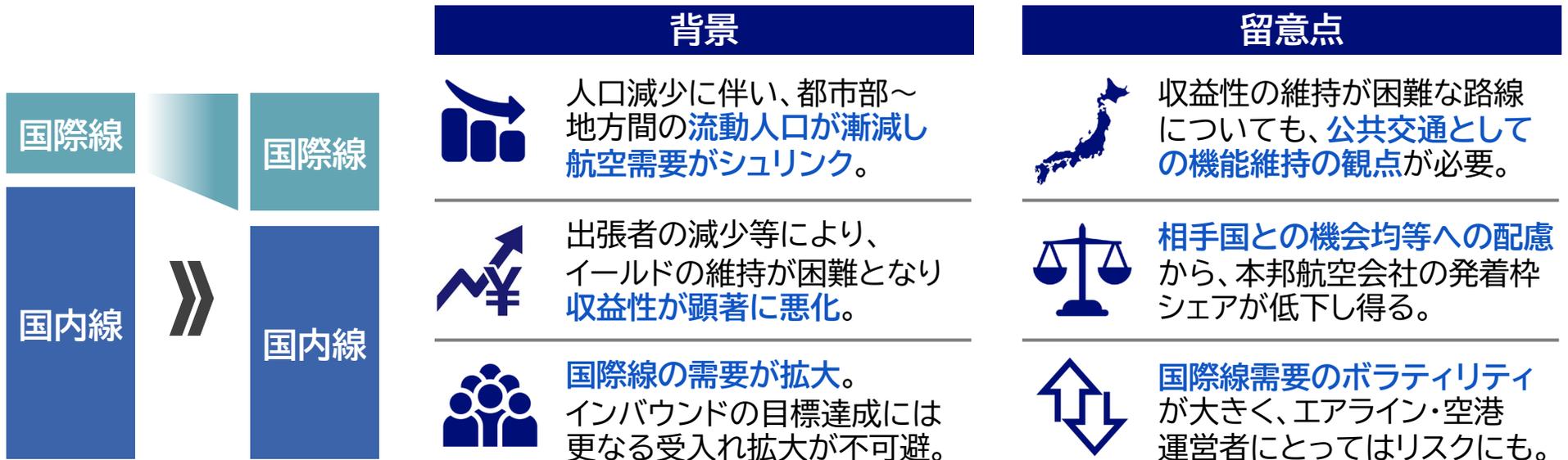
(回)



容量制約のある空港では、国内線発着枠の国際転用を検討する必要があると考えられる
ただし、本邦航空会社のシェア低下や国際線需要のボラティリティの拡大等に留意が必要

- 国内線は新幹線競合路線を中心に収益性が顕著に悪化しており、「公租公課の減免がなければ実質赤字」や「人口や出張者の減少で中長期的に需要漸減が予見される」という事業環境である。
- 一方、インバウンドの拡大を背景に、国際線の需要は拡大が続いており、国内線で使用されている発着枠の国際転換を進めることには、一定の合理性があると考えられる。
- ただし、国際線は相手国の指定航空会社にも就航機会を確保する観点働きやすく、本邦航空会社の発着枠シェアが低下し得るため、慎重な検討が必要。

発着枠の国際転用と留意点



発着枠の国際転用は、本邦航空会社のシェアを相対的に縮退させるおそれがあり、慎重な判断が求められる

- 国際線の増便には①航空協定上の枠組みと、②羽田のロット配分の両方が関係し、①の観点から相手国にも就航機会を確保する調整が求められやすい。

国際線増枠時に配分が相手国航空会社にも及び得る背景

国際民間航空条約（シカゴ条約・1944年）

第1条(空域主権)
自国上空の完全かつ排他的な主権の承認

第6条(許可制)
定期国際航空業務における当該国の許認可の必要性

国際線の設定・増便は、各国の領空主権・許可制の枠組みの下で行われ、
二国間航空協定上の枠組みとも整合させる必要がある

二国間航空協定

相互主義・機会の均衡 (Balance of Opportunity)

路線・便数・機材等の輸送量に関する規定 等

1946年の米英バミューダ協定は、運航権に関する相互主義・機会均衡の考え方の基礎の一つとされる

国際線発着枠を拡大する場合、二国間航空協定上の枠組みや実務上の機会均衡への配慮から
増枠分が本邦航空会社のみには配分されず、結果として相手国の指定航空会社にも一定程度配分され得る

発着枠の再配分を行ううえでは、経済合理性以外の観点も重視し、社会的便益の観点から総合的に再設計する視点が求められる

国内線発着枠維持の意義

国内航空ネットワークの維持



国内線は単独で考えるのではなく、国内＝国際の乗継機能を確保し、**地方都市への国際アクセスを維持するうえで重要**。また、**インバウンドの地方送客を促進する基盤**にもなる。

冗長性・安定性の確保



災害発生時や鉄道不通時等、**有事における冗長性(レジリエンス)を確保**することに寄与。また、国際情勢等により国際線の需要が急減した場合には、**安定需要として下支え**になる。

国内線発着枠維持の課題

発着枠の占有 (Slot Squatting)



発着枠を維持するため*、需要が限定的な場合でも、最低限の運航を継続するケースが存在。結果として、**公共的観点からの適切な管理が求められる発着枠が、最大限に活用されない**。

* “use it or lose it” の考え方により、使用しない枠は回収対象となるため

再配分対象の選定における観点

代替交通の存在

航空優位性が相対的に小さい路線

高速鉄道等で概ね3時間以内に移動でき、かつ代替交通の運行頻度が一定程度確保されている区間の路線。

航空ネットワークにおける乗継需要への寄与度

国際線・国内幹線への乗継比率が低い路線

就航先空港から出発、または到着する路線との乗継量が少なく、航空ネットワークへの影響が軽微な路線。

公共的機能・政策目的への寄与度

公共的機能等への寄与が相対的に限定的な路線

医療・離島アクセス・リダンダンシー等の観点から、相対的に優先度が低い路線。

上記観点を総合的に勘案し、相対的に優先度が低い路線に充当されている発着枠が、再配分の候補となり得る

※特定路線の廃止を提言するものではない

6 総括（交通ネットワーク再構築に向けたNRI提言）



構造変化を踏まえ、時代の変化を捉えた交通ネットワークの再定義を行うことで、インバウンド受入機能の強化と持続可能性の確保を両立する

交通ネットワークを再定義し、インバウンド受入機能の強化と持続可能性の確保を両立

※条件付き

国内線の協調・連携強化



一部路線における国内線の供給過剰感・収益性悪化

航空・鉄道の連携



国内移動の効率性強化
適切な役割分担の必要性

国内線発着枠の国際転用



シュリンクする国内線と
中長期的な拡大が見込まれる国際線



国際競争力を受ける羽田空港の機能強化
今後の航空需要に最良に対応するため、空港容量の拡大やビジネススクエア受入体制強化を検討
更なる機能強化に向けた取組
航空需要の急激な増加を踏まえ、今後の需要予測を基に、空港容量の増強を検討
ビジネススクエア受入体制
ビジネススクエア受入体制を踏まえ、世界の主要都市を参考に、受入体制の強化を検討



空港・航空を取り巻く社会環境の変化

航空・鉄道の役割分担と混雑空港の発着枠最適化により、インバウンド拡大への対応と持続可能性の確保を同時に達成する総合交通ネットワークへのシフトを目指す

社会課題

国内線の事業環境悪化

国内線は収益性が厳しく
効率化と連携が不可欠

コスト増加 × イールド低下
鉄道競合区間での収益性悪化

不足する空港の「時間値*」

ピーク時間帯の発着
処理能力がボトルネック化

インバウンドの拡大に伴い
多くの拠点空港の時間値が限界に到達

国際線需要の集中

国際線需要が
特定大規模空港に集中

首都圏・関西圏・福岡に需要が集中
地方分散には構造的制約が大きい

*時間あたり発着回数



検討の方向性



国内線の 協調・連携強化

非競争領域における協業を起点
に共同運航の拡大や便数の集約
を段階的に展開

生活路線については、公共性を
踏まえた維持策も同時設計

コスト削減／収益性改善



航空 & 鉄道の 補完関係の設計

共同運航/運行・共同販売等の
連携, チケットの一体化

マイルやステータス等の
顧客基盤連携・サービス共通化

共同商品展開／予約連携／乗継短縮



混雑空港の 発着枠最適化

国内線比率が高い混雑空港に
おいて、生活路線の維持等に
配慮しつつ国際線発着枠を創出

航空協定上の機会均衡への配慮
等から、増枠分が本邦社だけに
配分されるとは限らない点に留意

ピーク時間帯の国際線受入れ強化

執筆メンバー

コンサルティング事業本部
アーバンイノベーション
コンサルティング部
グループマネージャー



矢崎 圭
Kei Yazaki

コンサルティング事業本部
アーバンイノベーション
コンサルティング部
シニアコンサルタント



伊藤 伸之輔
Shinnosuke Ito

コンサルティング事業本部
アーバンイノベーション
コンサルティング部
シニアプリンシパル



持丸 伸吾
Shingo Mochimaru

コンサルティング事業本部
アーバンイノベーション
コンサルティング部
シニアコンサルタント



細井 隼
Hayato Hosoi

コンサルティング事業本部
アーバンイノベーション
コンサルティング部
シニアコンサルタント



松永 光広
Mitsuhiro Matsunaga

コンサルティング事業本部
アーバンイノベーション
コンサルティング部
シニアコンサルタント



川原 拓人
Takuto Kawahara

株式会社 野村総合研究所

コンサルティング事業本部
アーバンイノベーションコンサルティング部

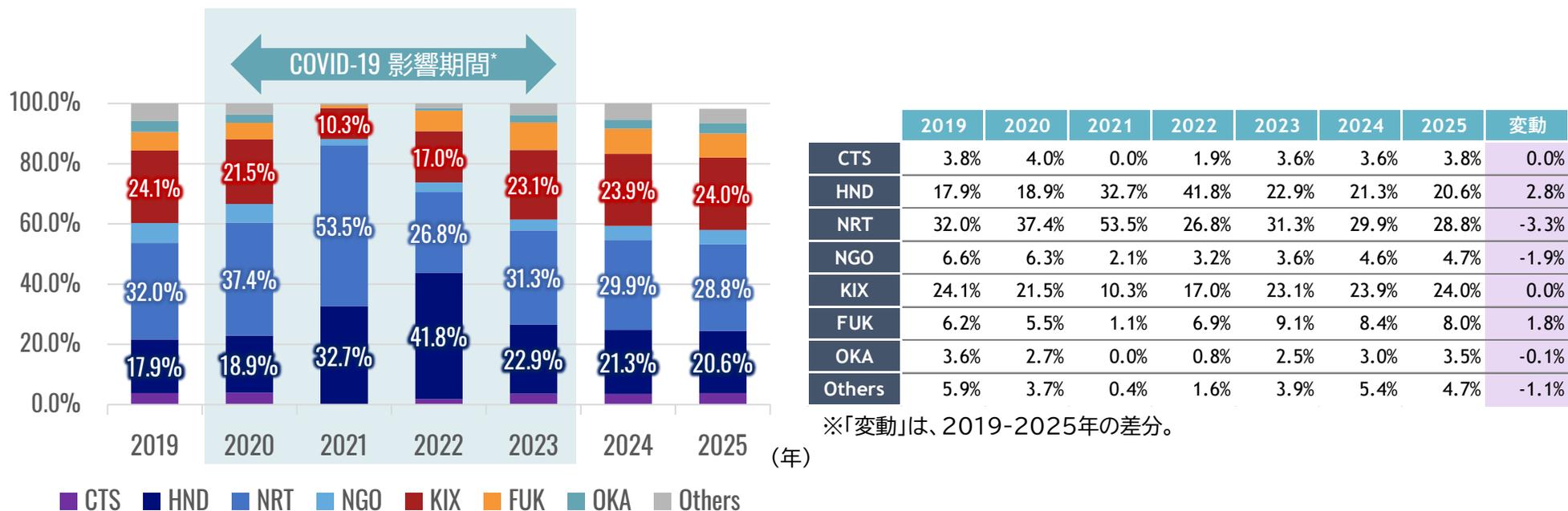
(連絡先) aviation-airports@nri.co.jp

7 APPENDIX

コロナ禍による特定空港への国際線の集中や、羽田における国際線発着枠の拡大等の変動要因がない限り、各空港のシェアは横這いで推移している

- 分担率(空港シェア)は、当該空港における出入国日本人及び出入国外国人の合計人数を、当該年の空路を利用した総出入国者数で除した値。

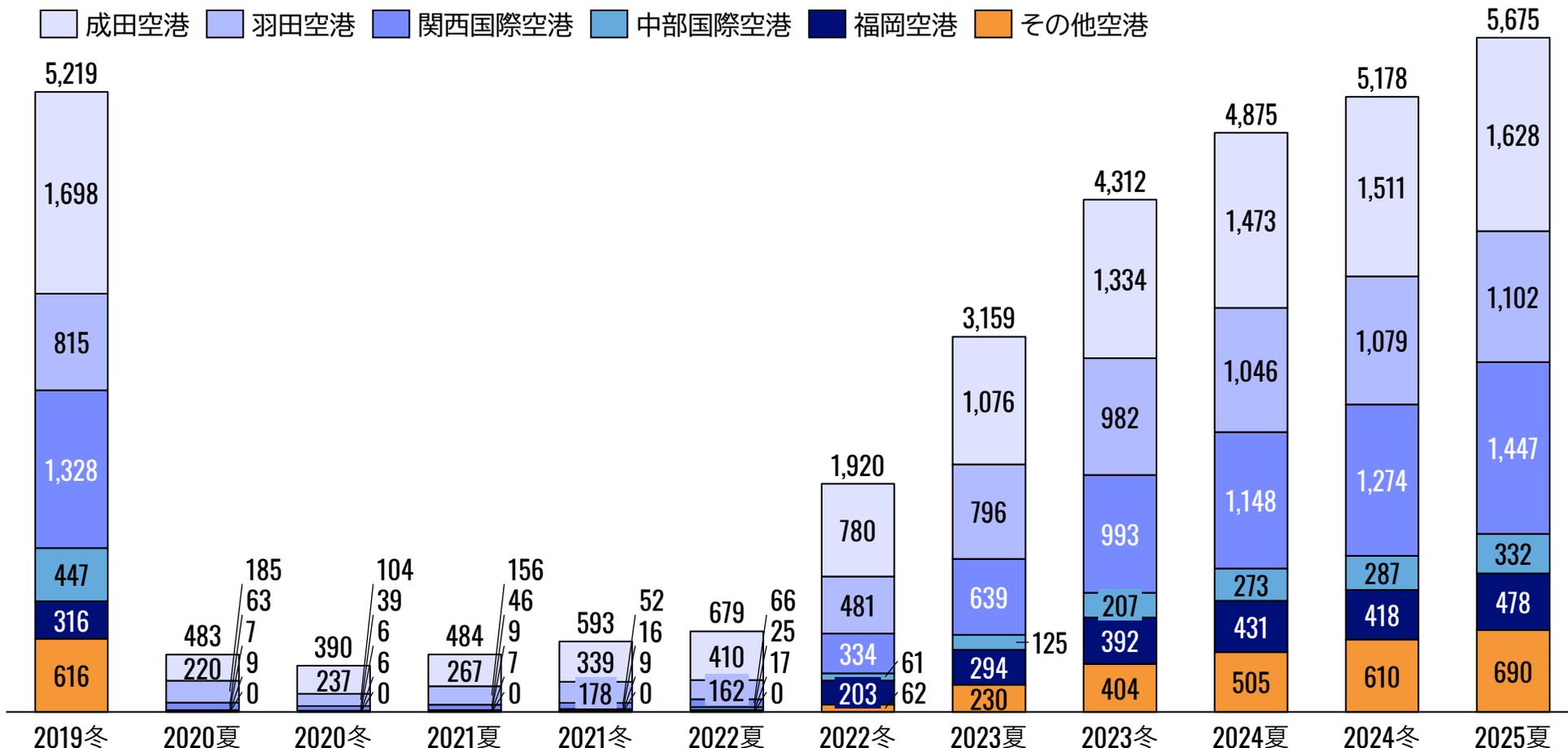
主要7空港及びその他の空港における分担率推移



* 世界的な感染拡大が始まった2020年初頭から、5類感染症へ移行した2023年(5月)までをCOVID-19影響期間とした

2025年の夏ダイヤ時点で、コロナ前の2019年冬ダイヤを超える規模まで国際線は回復 成田・羽田・関西に大半が集中し、中部と福岡を加えた上位5空港で全体の9割弱を占める

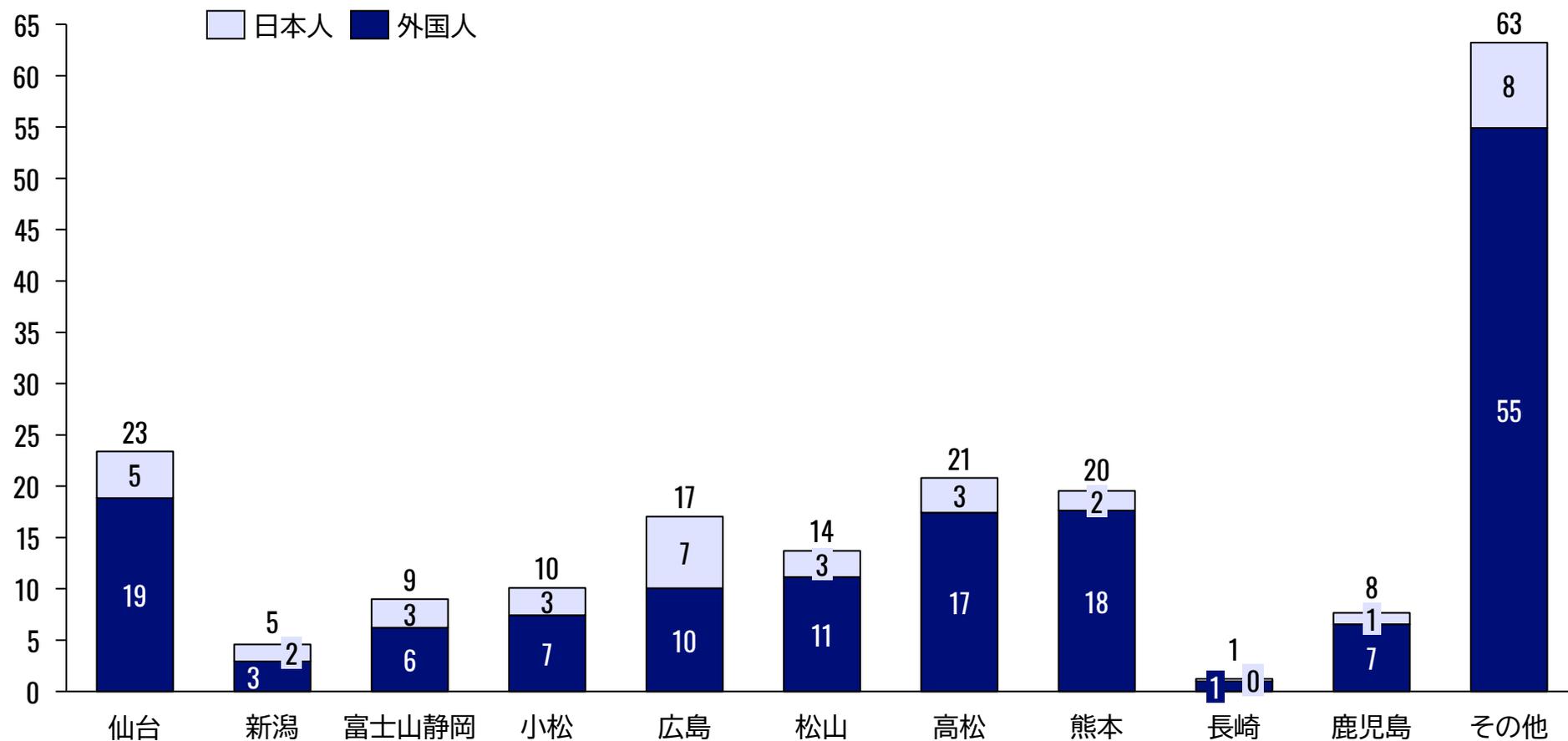
主要5空港及びその他の空港における国際線就航便数推移(便/週)



地方空港における国際線需要は、その殆どが外国からのインバウンドに支えられている

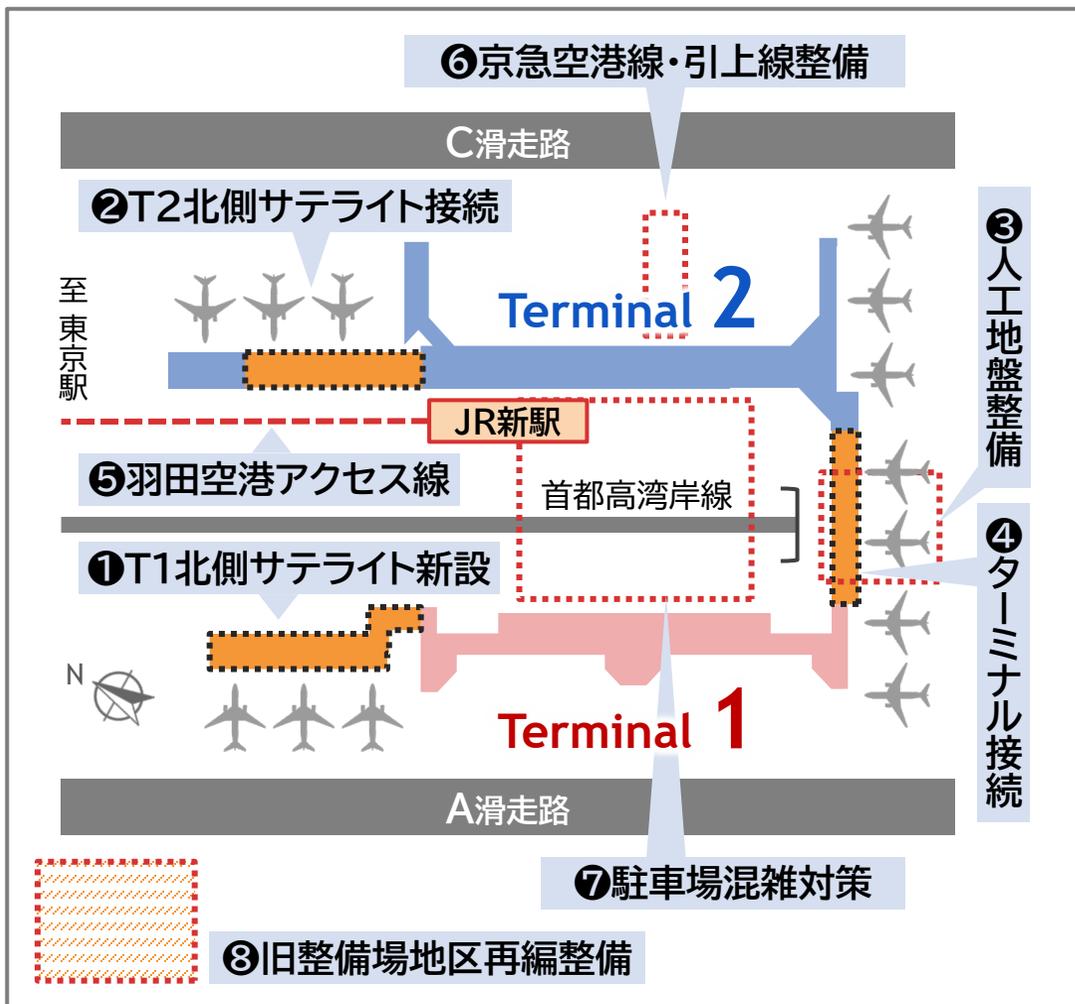
主要7空港以外における日本人と外国人の出国者数（2024年）

(万人)



【羽田】 空港アクセス鉄道の整備やターミナル拡張事業が進行中である

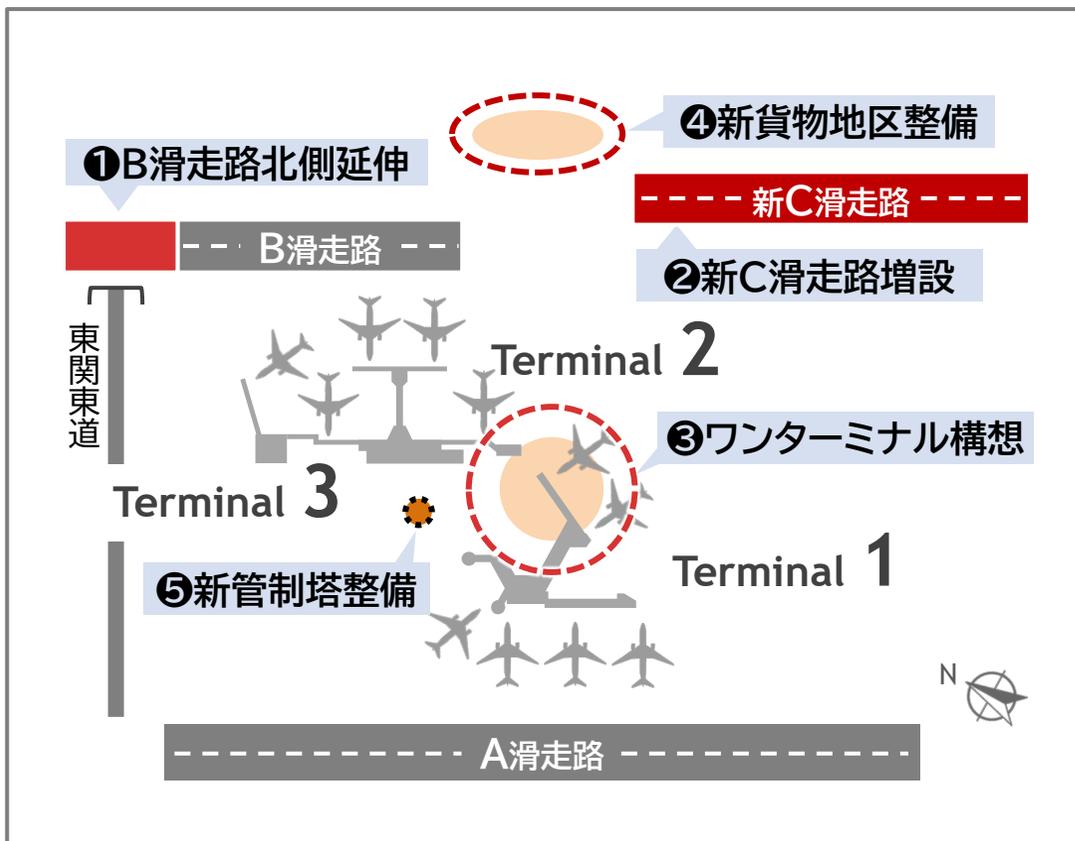
羽田空港の主な機能強化策



1	T1北側サテライト新設	2026年夏供用開始予定。T1の固定スポットが拡大。
2	T2北側サテライト接続	2025年3月19日供用開始。サテライトと本館が接続。
3	人工地盤整備	首都高湾岸線の上部に人工地盤を建設。
4	T1・T2ターミナル接続	増築によりT1・T2を接続し国際線機能整備の構想。
5	羽田空港アクセス線	2031年度開業予定。東京駅と空港を約18分で接続。
6	京急空港線・引上線整備	京急が引上線を整備し、鉄道を増発予定。
7	駐車場混雑対策	送迎エリアの拡大や駐車場料金の見直しを予定。
8	旧整備場地区再編整備	嵩上げ事業と併せ、施設の再編整備を実施。

【成田】新C滑走路の整備による年間発着枠の50万回化と、老朽化した旅客ターミナルを集約する「ワンターミナル構想」が機能強化の中心

成田空港の主な機能強化策



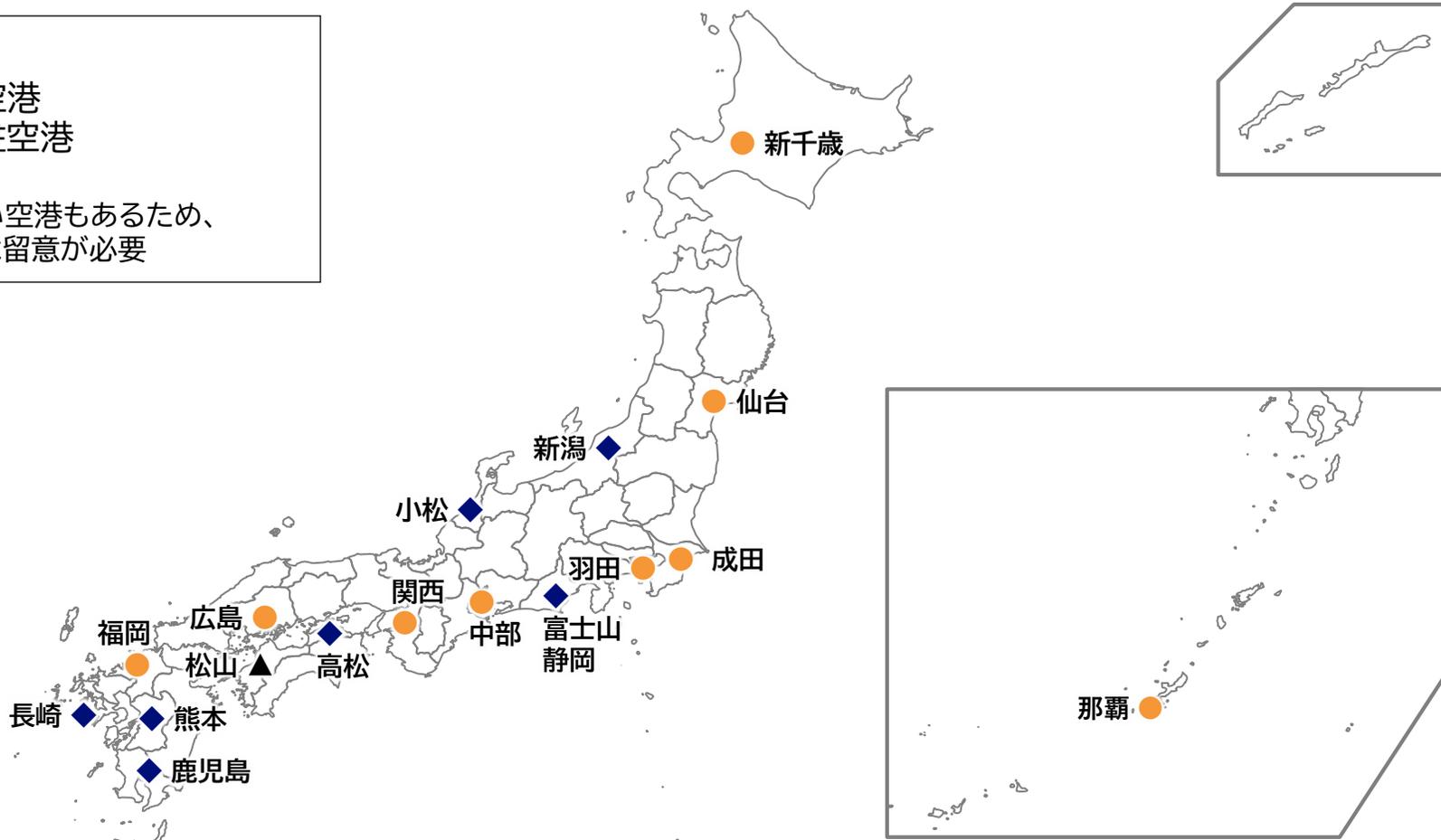
- | | | |
|----------|------------------|--|
| 1 | B滑走路北側延伸 | 現在2,500mのB滑走路を北側に1,000m延伸し、3,500mの長さに。 |
| 2 | 新C滑走路増設 | 滑走路長は3,500m。2029年3月末の供用開始予定で発着枠拡大。 |
| 3 | ワンターミナル構想 | T1～T3を集約し、新たなターミナルを建設する構想。供用時期未定。 |
| 4 | 新貨物地区整備 | 空港東側エリアに、空港内外に分散する航空物流機能を集約。 |
| 5 | 新管制塔整備 | 滑走路増設に対応。高さ約120mで国内で最も高い管制塔になる予定。 |

地方空港を中心にCIQ全ての機能が常駐している空港は限定的であり、国際線対応が可能な時間帯が限られている

各空港におけるCIQ常駐体制

- : CIQ常駐空港
- ◆: CIQ一部常駐空港
- ▲: CIQ全て非常駐空港

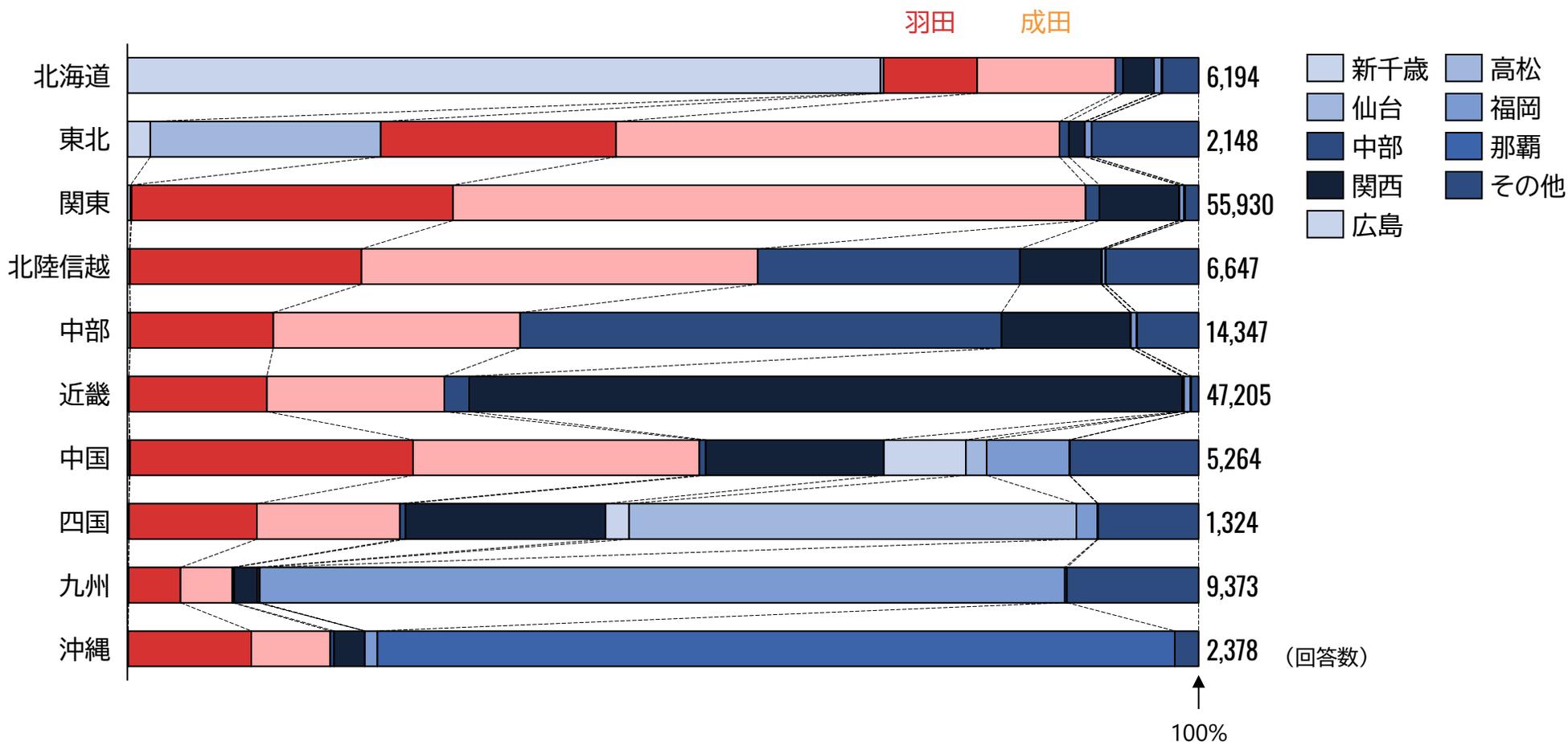
※一部公表情報が古い空港もあるため、最新の状況については留意が必要

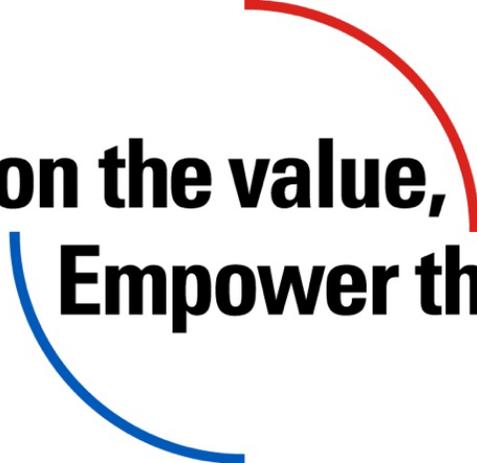


【出所】国土交通省「観光立国の実現に向けた航空分野の課題と取り組み」各空港ウェブサイトよりNRI作成

地方部を訪れる外国人の多くは、訪問地近郊または首都圏の空港から入国 本邦航空会社の国際発着枠の拡大が、地方部へのさらなる誘客につながる可能性がある

インバウンドの訪問地(地方運輸局10区分)別の入国空港 (2024年)





**Envision the value,
Empower the change**