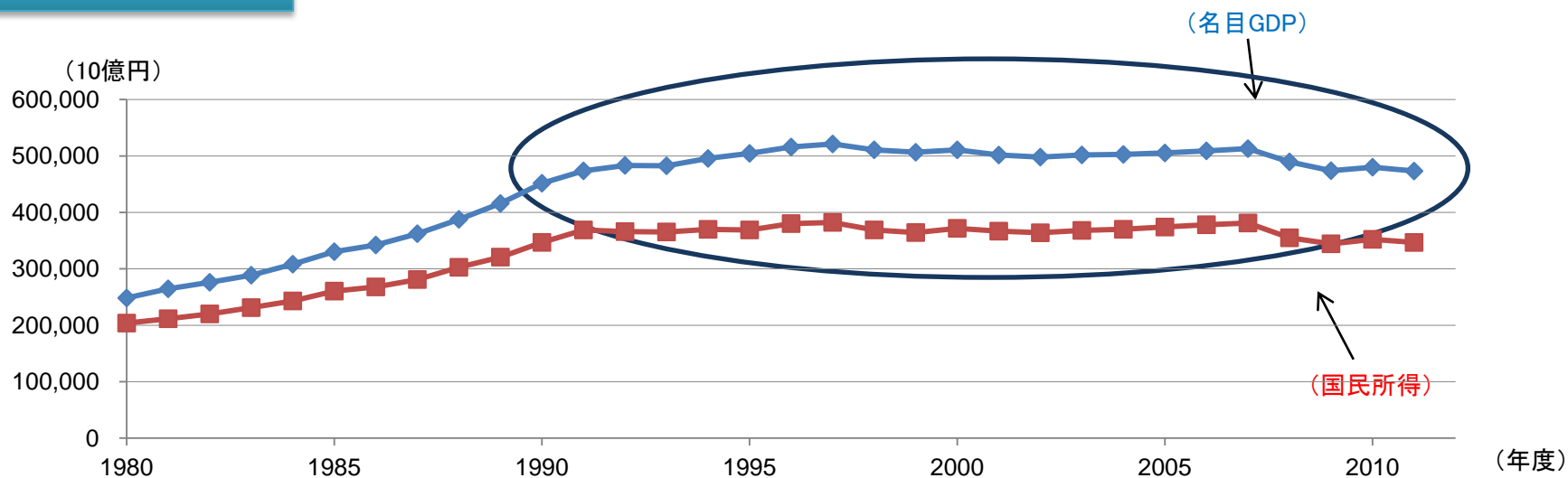


中間とりまとめ・参考資料(案)

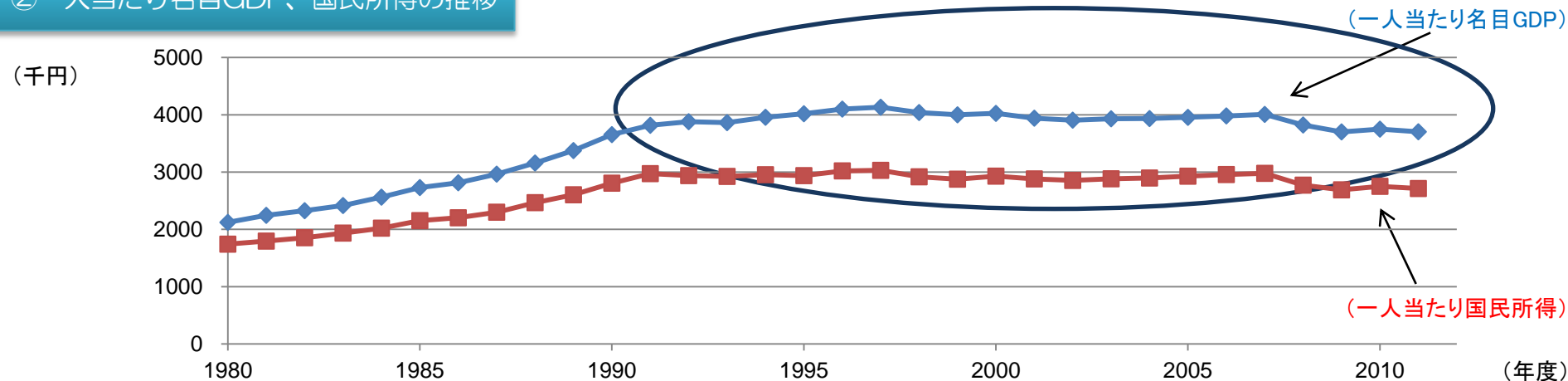
航空を取り巻く社会情勢 及び近年の航空に関する状況の概要

我が国の経済状況の推移

①名目GDP、国民所得の推移



②一人当たり名目GDP、国民所得の推移



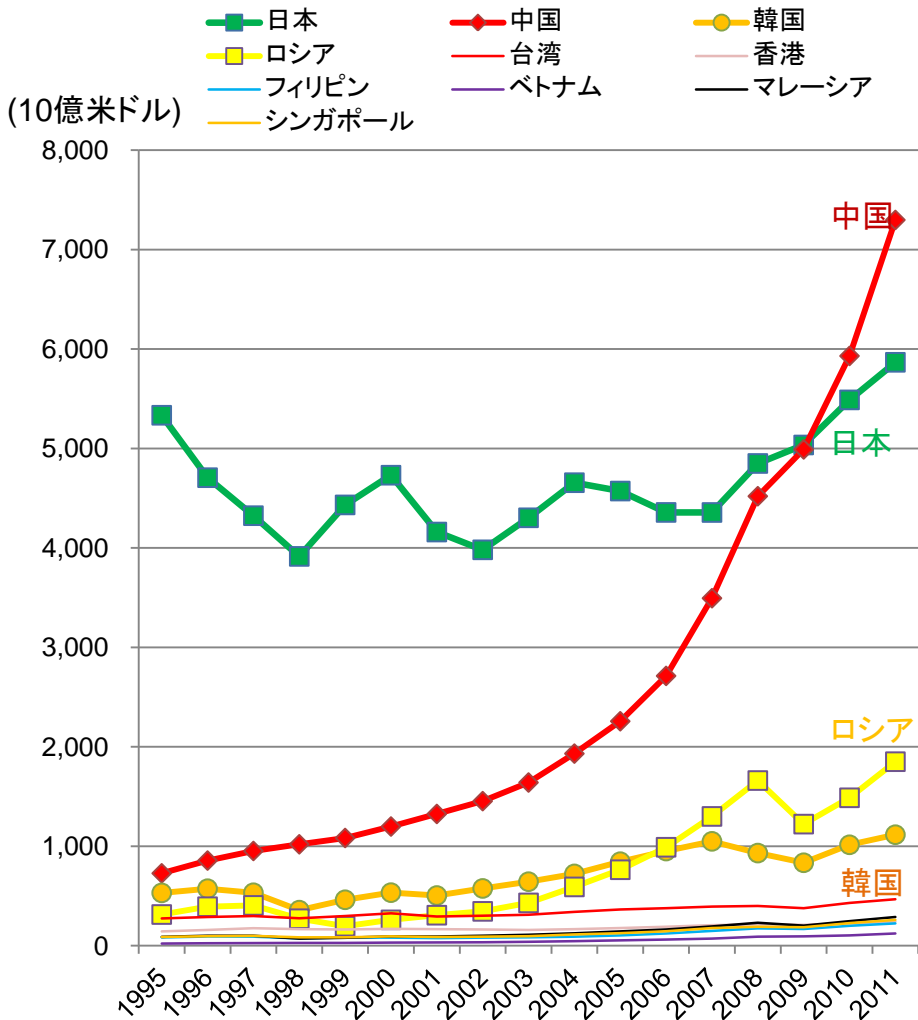
人口 1980～2011:総務省・統計局人口推計

名目GDP 1980～1993:内閣府・国民経済計算確報(平成12年基準(93SNA))
1994～2011:内閣府・国民経済計算確報(平成17年基準(93SNA))

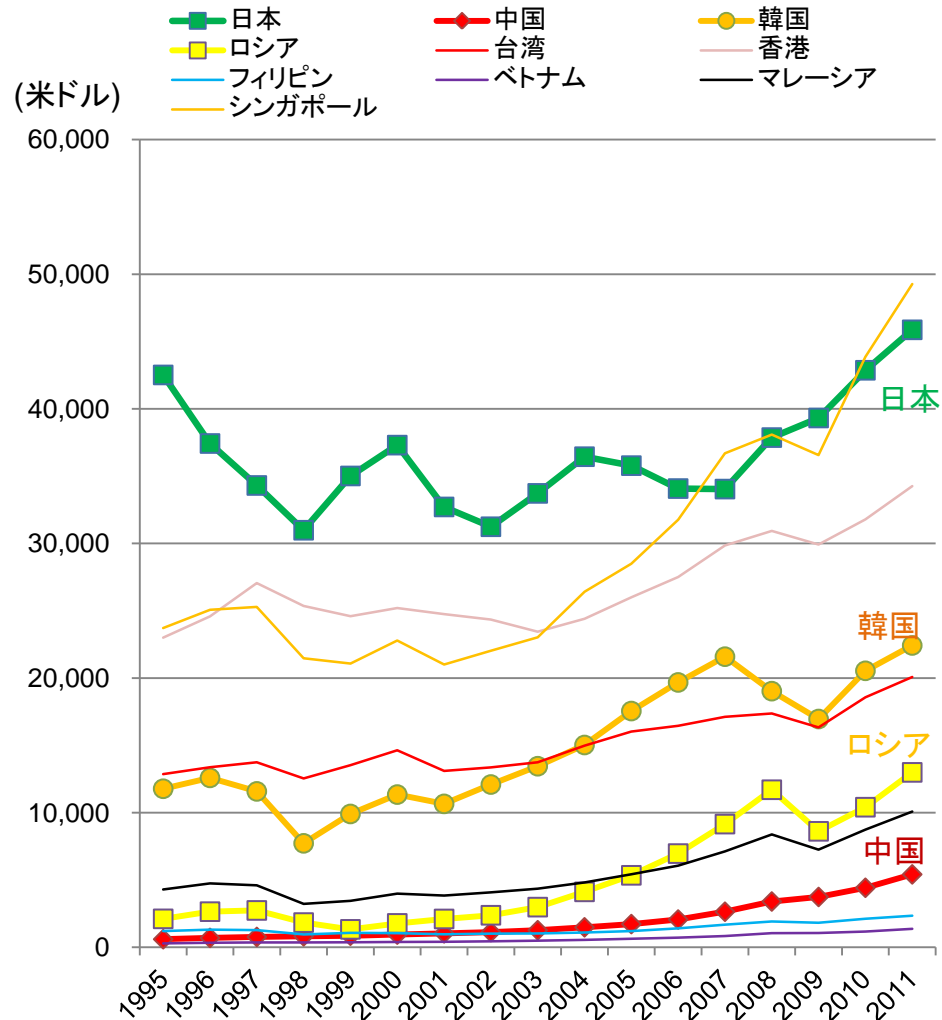
国民所得 1980～2000:内閣府・国民経済計算確報(平成12年基準(93SNA))
2001～2011:内閣府・国民経済計算確報(平成17年基準(93SNA))

海外諸国の経済状況の推移

アジア諸国のGDP（名目）の推移



アジア諸国の一人当たりGDP（名目）の推移

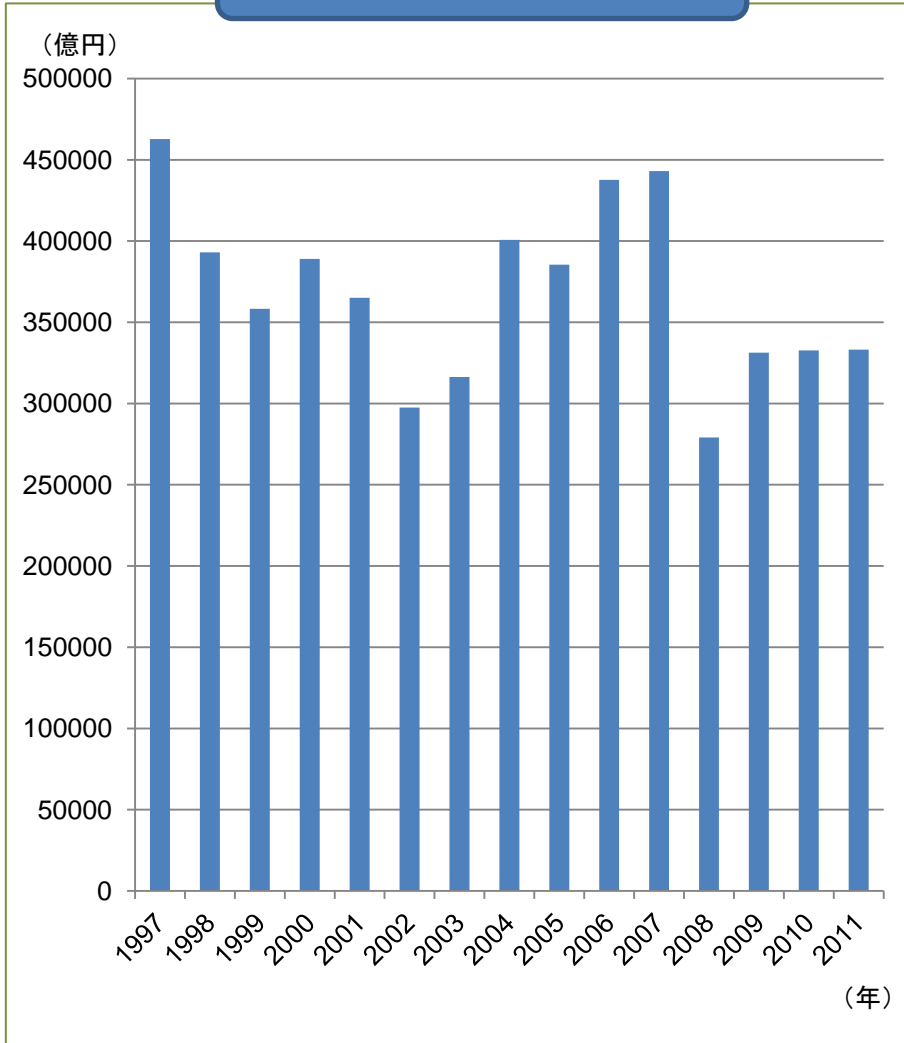


出典：IMF 「World Economic Outlook Database October 2012」より国土交通省作成

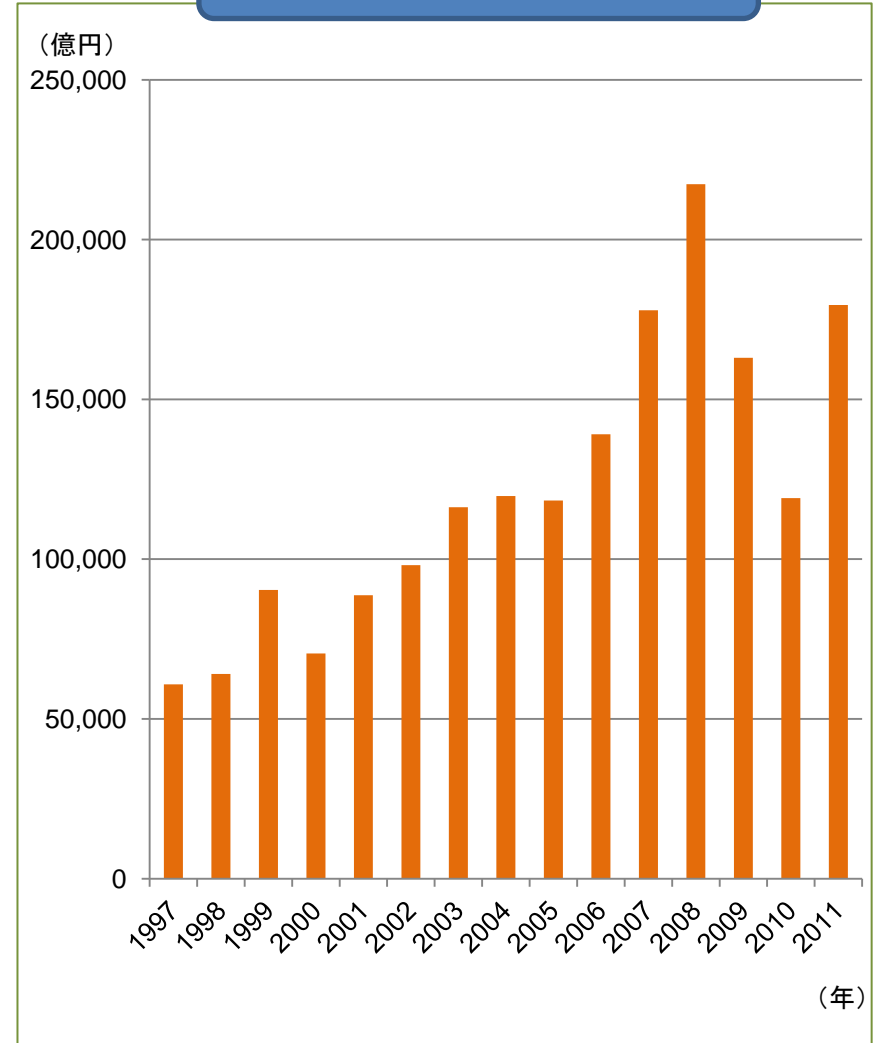
※以下のデータはIMFによる推計
 日本、中国、韓国、ロシア、台湾、香港 :2011年
 フィリピン、ベトナム、マレーシア、シンガポール :2010年、2011年

国内設備投資と対外直接投資の推移

国内設備投資額の推移



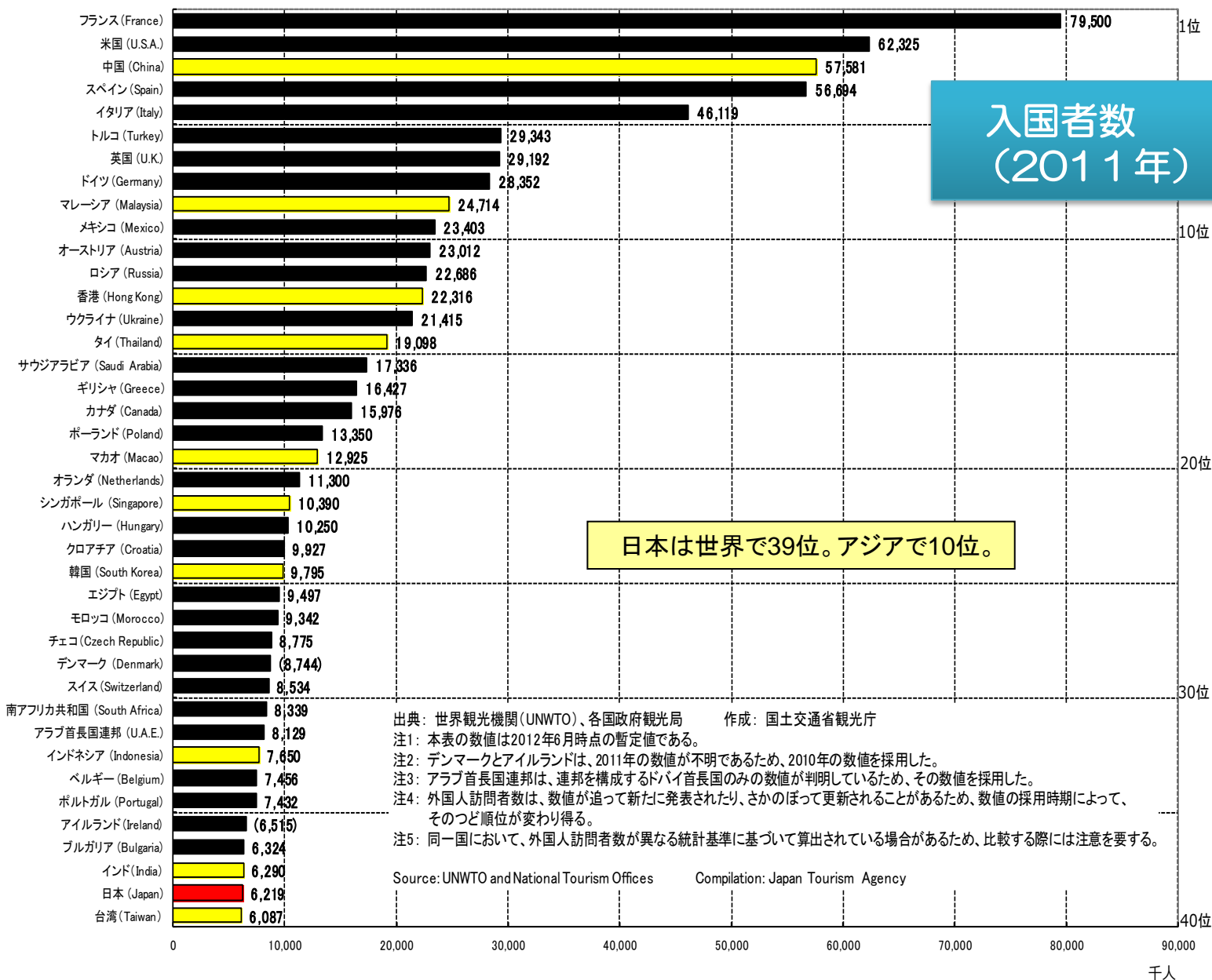
対外直接投資額の推移



【出所】財務省「法人企業統計季報」より作成

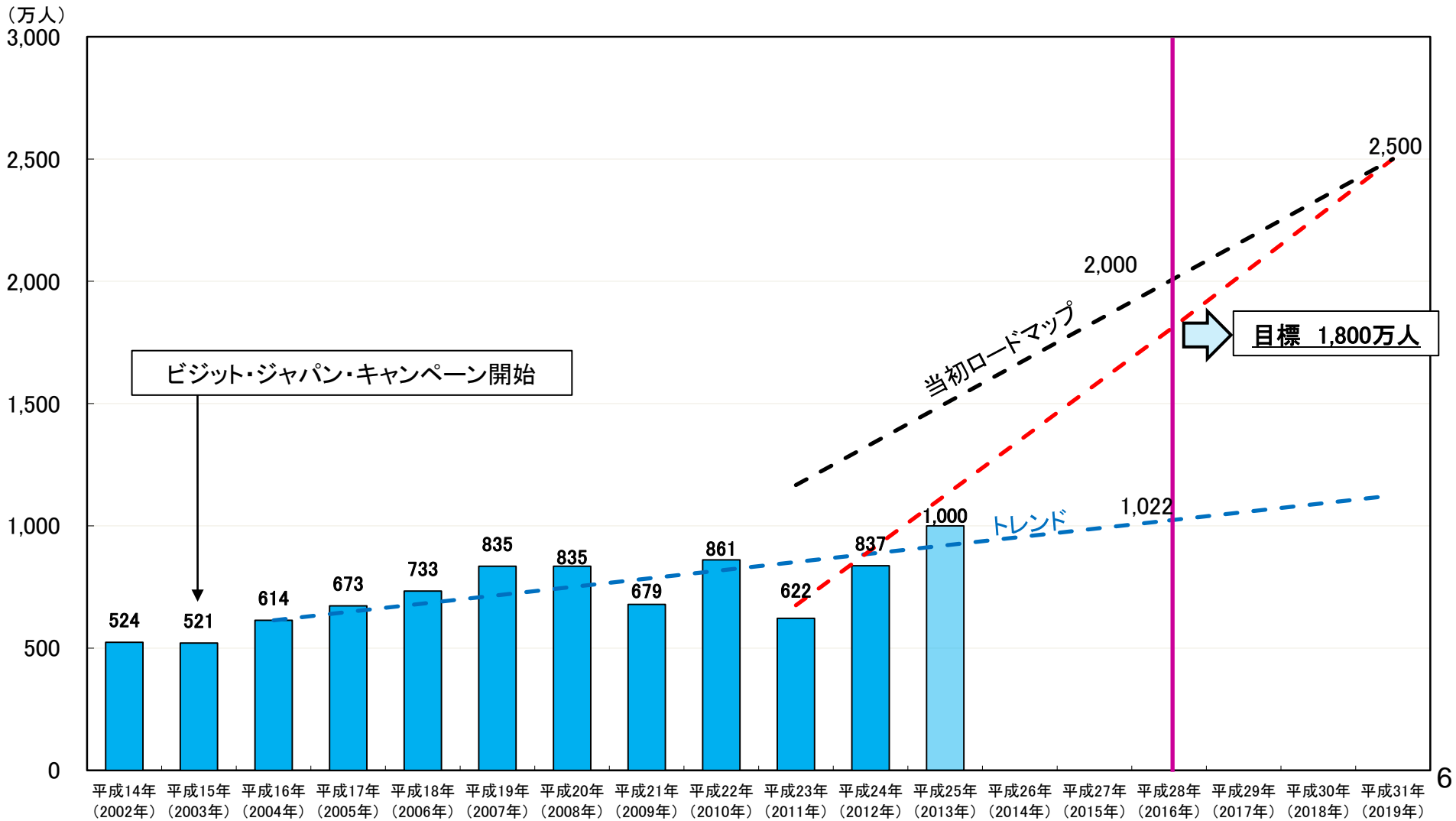
【出所】財務省「国際収支統計」より作成

世界各国・地域からの入国者数の国際比較



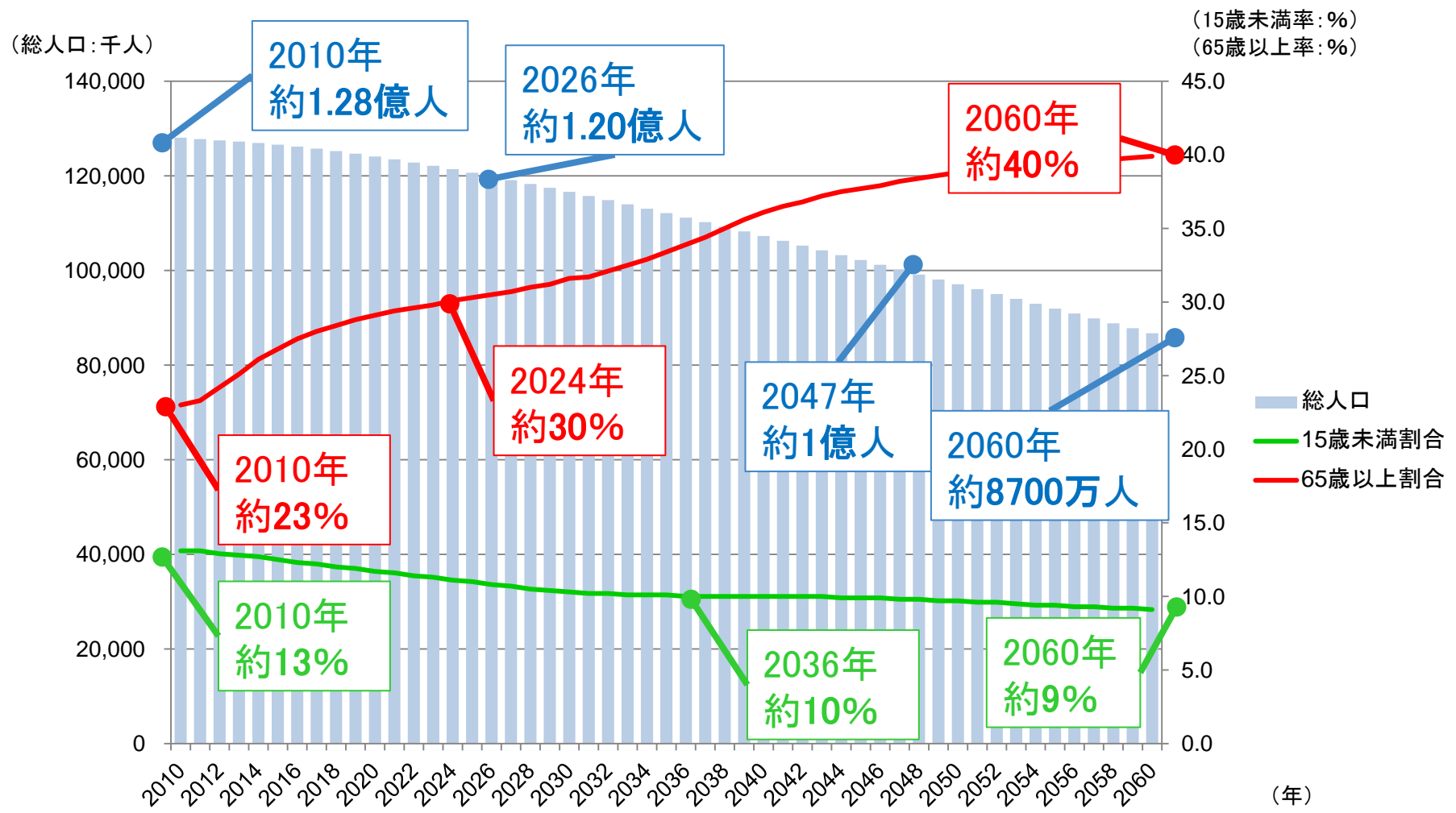
観光立国推進基本計画における訪日外国人旅行者数の目標

■ 観光立国推進基本計画(平成24年3月閣議決定)
 平成32年(2020年)初めまでに2,500万人とすることを念頭に、平成28年(2016年)までに1,800万人にする。



人口減少・少子高齢化の推移・予測

- 今後、人口減少が進み、2047年には1億人程度となる見通し。
- 少子高齢化が急速に進行しており、2060年には総人口の約40%が65歳以上になる見通し。

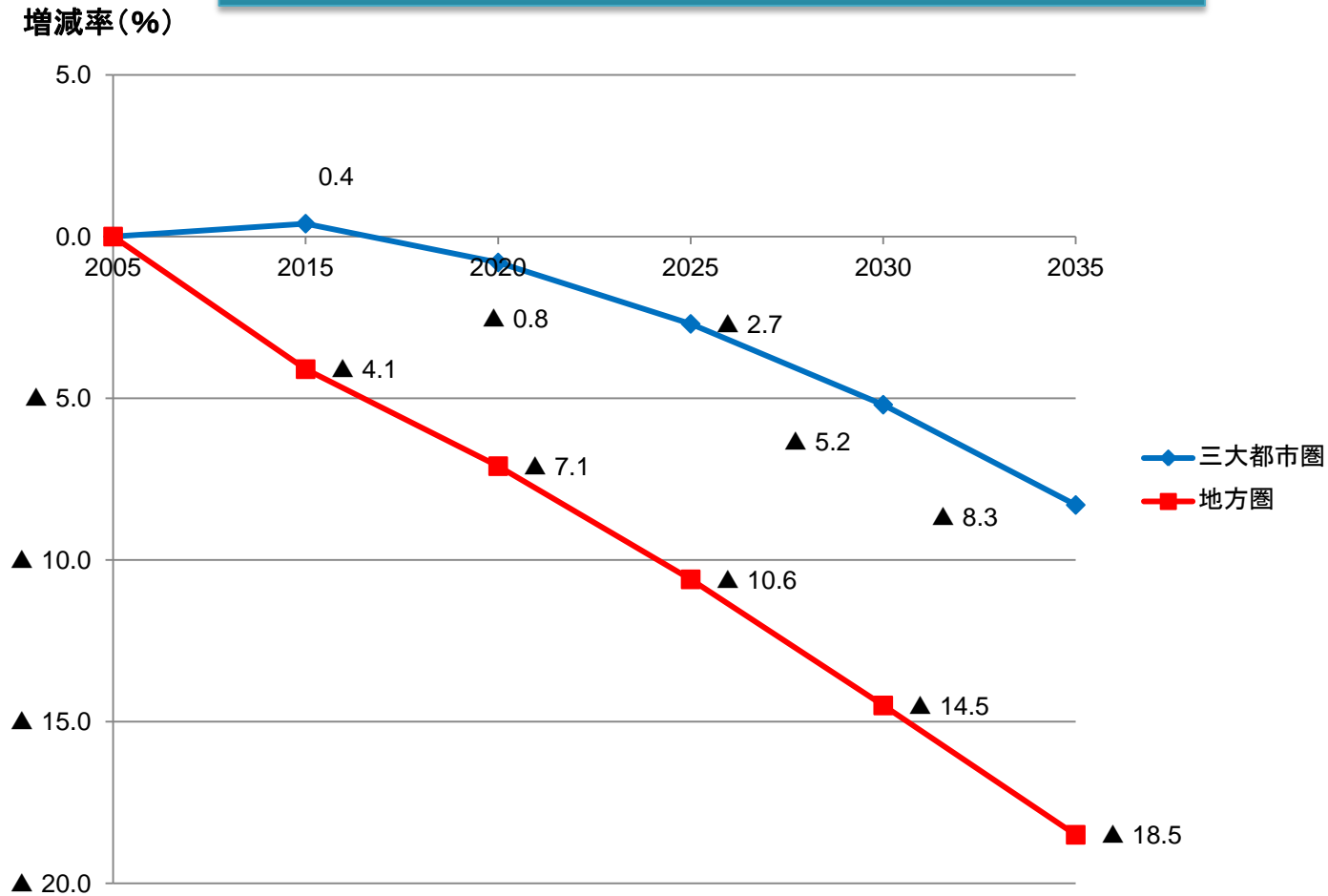


(国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」(中位推計))

三大都市圏及び地方圏における人口予測

- 人口減少は、特に地方において顕著。

三大都市圏と地方圏の人口増減率（推計）



出所：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所

「日本の都道府県別将来推計人口(平成19年5月推計)」により国土交通省作成

三大都市圏：東京圏(埼玉・千葉・東京・神奈川)名古屋圏(岐阜・愛知・三重)関西圏(京都・大阪・兵庫・奈良)

地方圏：三大都市圏以外

地方における高齢化の進展

■ 高齢化についても、地方圏においてより進行している状況。

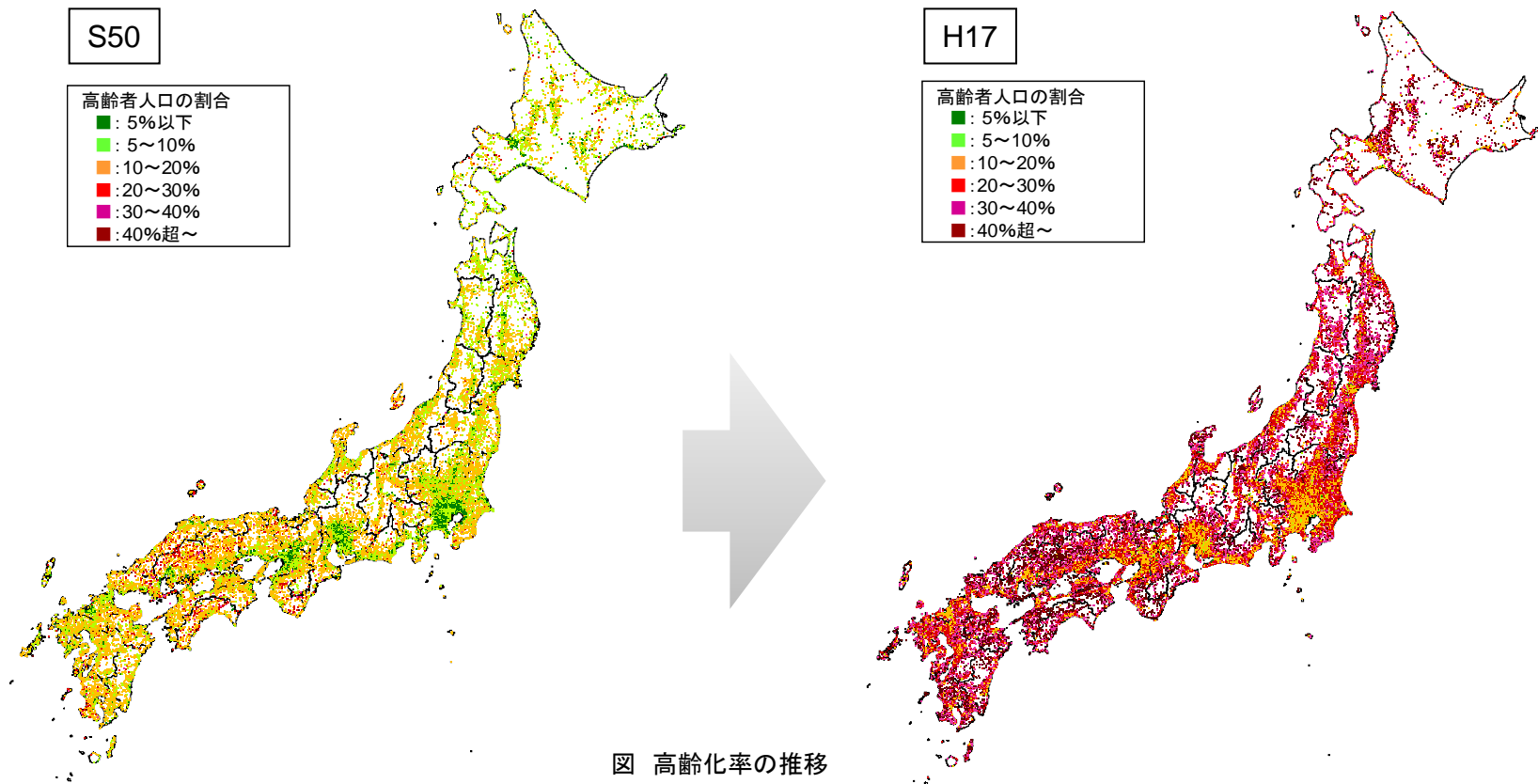


表 圏域別の高齢化率の推移

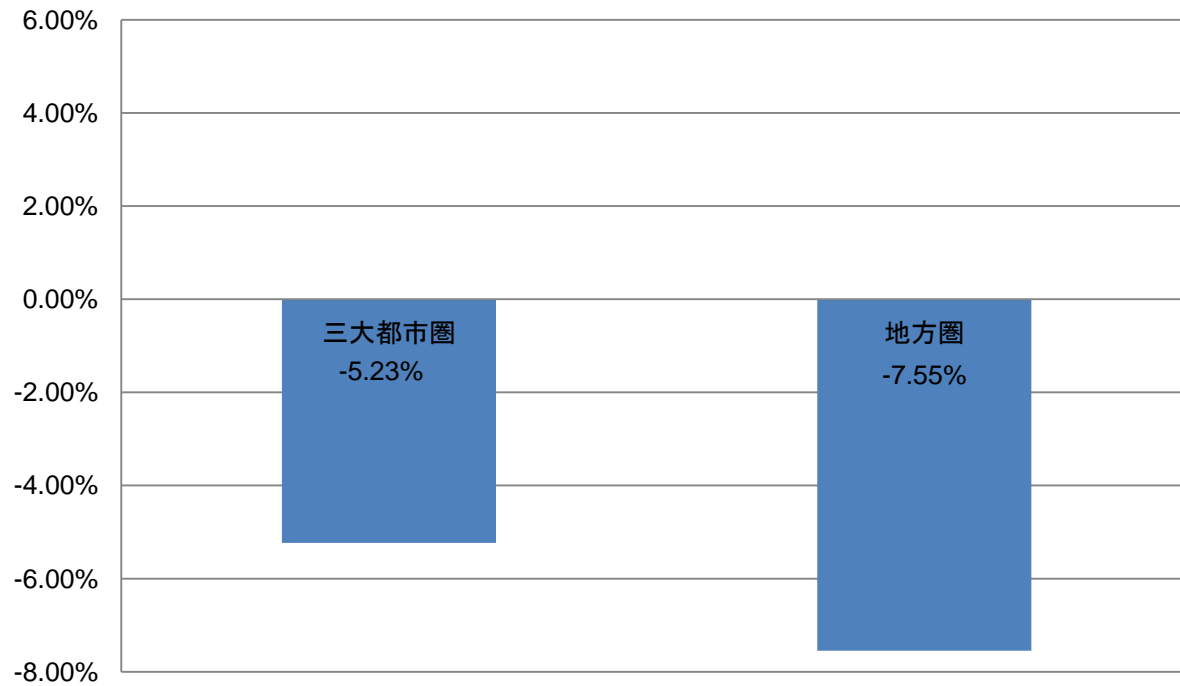
	S50	H17	差(H17-S50)
全国	7.9%	20.1%	12.2%
都市圏内	7.4%	19.2%	11.8%
都市圏外	11.2%	27.7%	16.5%

注) 高齢者人口とは、65歳以上人口。

注) 都市圏は、「都市・地域レポート2005」により設定された85都市圏を用い、平成18年度末の市町村合併により、既に都市圏に編入された区域を合わせて都市圏と整理した。

- 経済面においても、三大都市圏以外の地方圏で特に地域別GDPの減少が見られ、地方経済は深刻化。

地域別GDPの推移（99年→09年の成長率）



データ : 内閣府HP「県民経済計算」

三大都市圏 : 東京圏(埼玉・千葉・東京・神奈川)名古屋圏(岐阜・愛知・三重)関西圏(京都・大阪・兵庫・奈良)

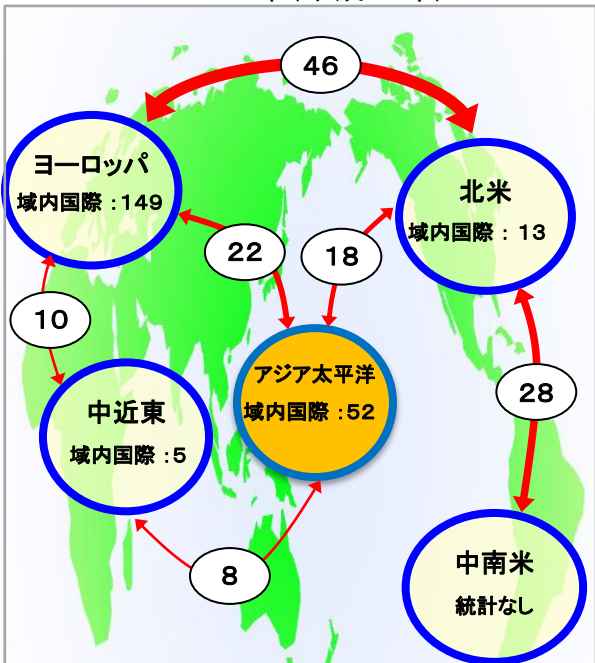
地方圏 : 三大都市圏以外

世界の航空旅客流動

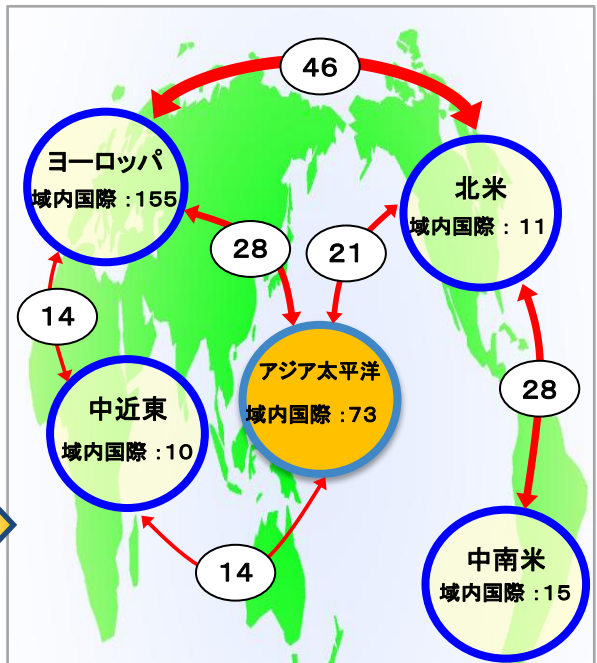
1998(平成10年)～2008年(平成20年)の10年間における航空旅客流動(域内国際)の推移を見ると、アジア太平洋地域や中近東地域の伸びが著しい(アジア太平洋地域:2.3倍、中近東地域:3.6倍)

○世界の航空旅客流動の推移(主な地域の流動を抜粋)

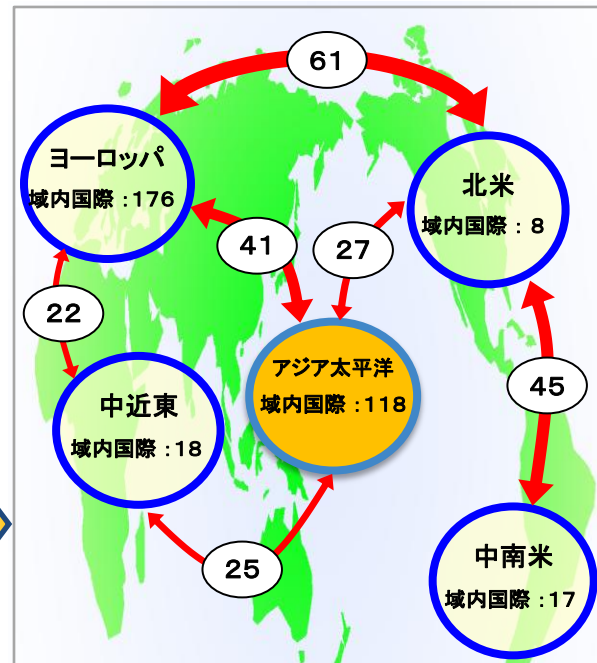
1998年(平成10年)



2003年(平成15年)



2008年(平成20年)



○1998年(平成10年)の国際航空旅客取扱実績ランキング

順位	1	2	3	4	5
国名	ロンドン(ヒースロー)	パリ(シャルル・ド・ゴール)	フランクフルト(メイン)	アムステルダム(スキポール)	香港(チェクラップコップ)
順位	6	7	8	9	10
国名	ロンドン(ガトウィック)	シンガポール(チャンギ)	成田	ブリュッセル	チューリッヒ

○2003年(平成15年)の国際航空旅客取扱実績ランキング

順位	1	2	3	4	5
国名	ロンドン(ヒースロー)	パリ(シャルル・ド・ゴール)	フランクフルト(メイン)	アムステルダム(スキポール)	香港(チェクラップコップ)
順位	6	7	8	9	10
国名	ロンドン(ガトウィック)	シンガポール(チャンギ)	成田	バンコク(ドンムアン)	ソウル(仁川)

○2008年(平成20年)の国際航空旅客取扱実績ランキング

順位	1	2	3	4	5
国名	ロンドン(ヒースロー)	パリ(シャルル・ド・ゴール)	アムステルダム(スキポール)	香港(チェクラップコップ)	フランクフルト(メイン)
順位	6	7	8	9	10
国名	ドバイ	シンガポール(チャンギ)	成田	ロンドン(ガトウィック)	バンコク(スワンナプーム)

(単位:百万人) 11

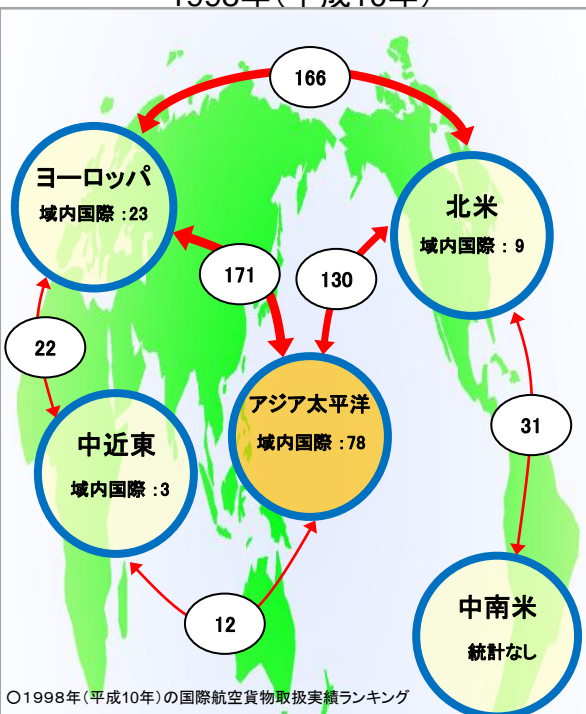
※ IATA(国際航空運送協会)「World Air Transport Statistics(2009)」より航空局作成

世界の航空貨物流動

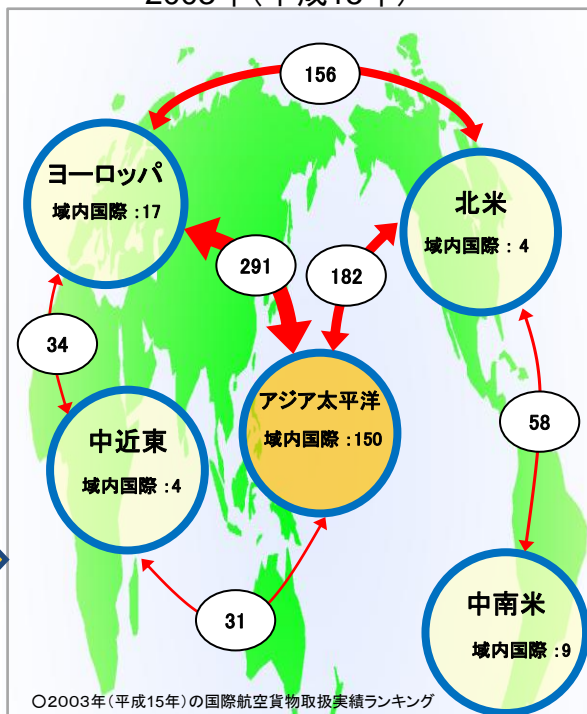
1998(平成10年)～2008年(平成20年)の10年間における航空貨物流動(域内国際)の推移を見ると、他の地域が減少・伸び悩んでいるのに対し、アジア太平洋地域や中近東地域の伸びが著しい。
(アジア太平洋地域:2.3倍、中近東地域2.3倍)

○世界の航空貨物流動の推移(主な地域の流動を抜粋)

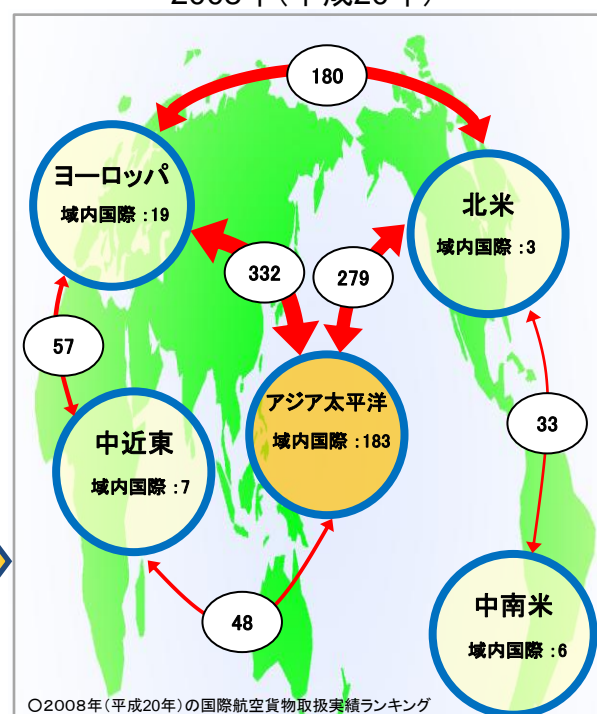
1998年(平成10年)



2003年(平成15年)



2008年(平成20年)



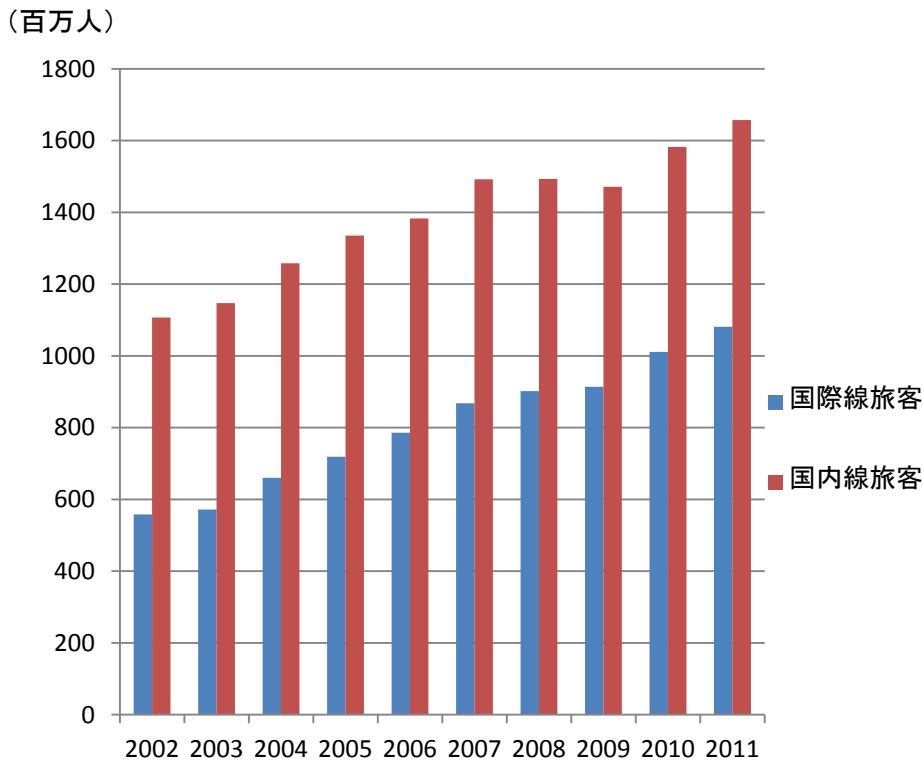
※ IATA (国際航空運送協会)「World Air Transport Statistics(2009)」より航空局作成

(単位:億トンkm)

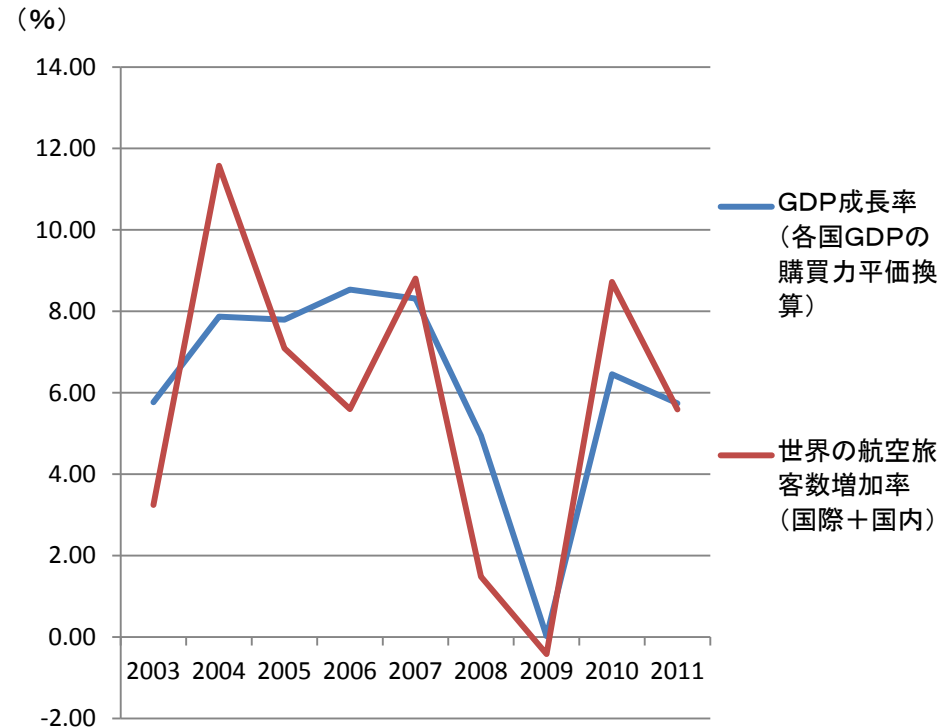
航空旅客輸送の世界的な動向

- ・世界の旅客数の推移としては、2009年のリーマンショックの際に各国国内線の減少が見られるものの、基本的には右肩上がりの増加を示している。
- ・旅客数の増加と世界経済規模の拡大とは連動した動きを示している。

世界の航空旅客数の推移(際・内別)



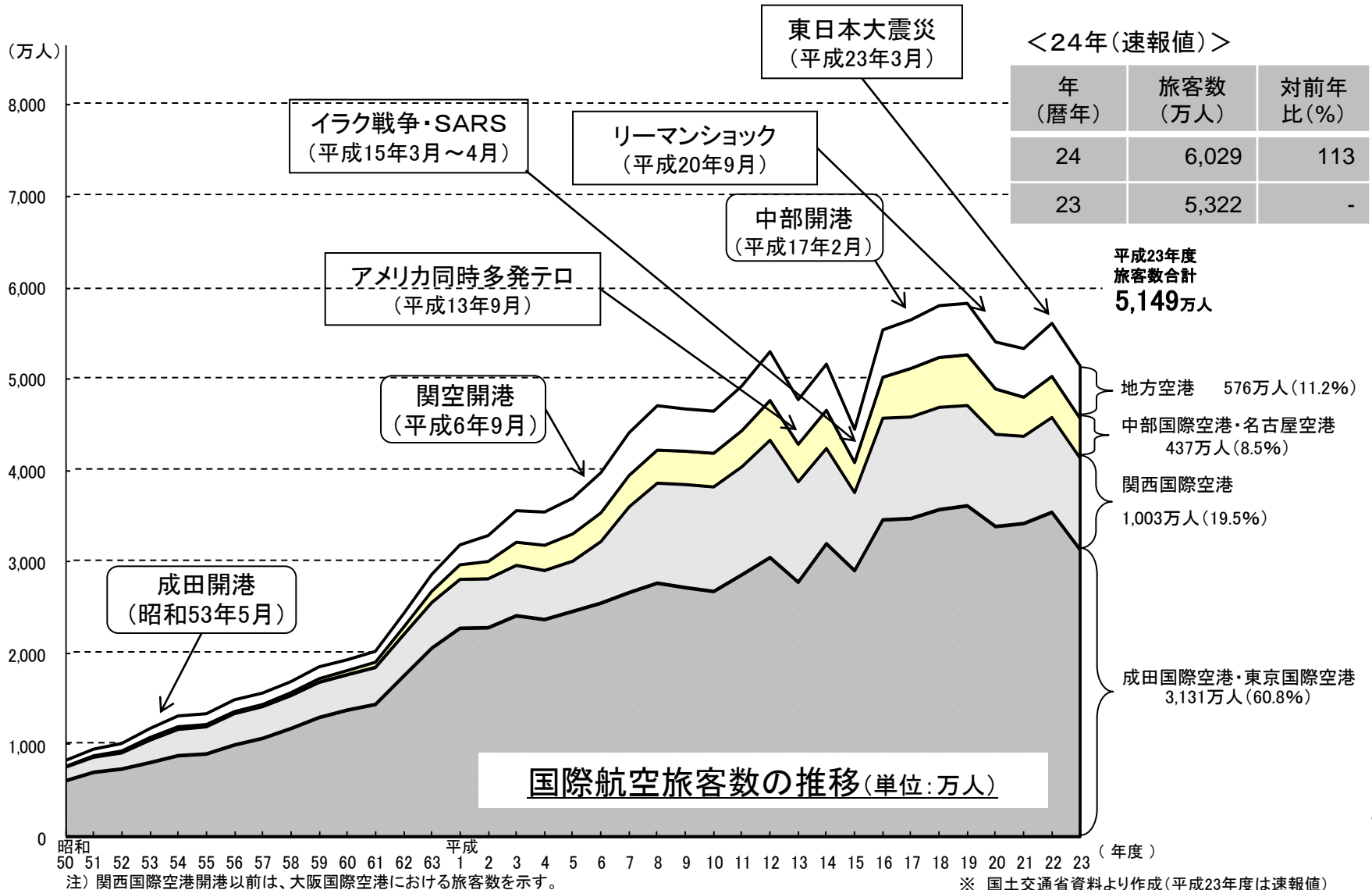
GDP成長率と旅客数の増減率の推移



ICAO, Annual Report of the Council
 IMF, World Economic Outlook より作成

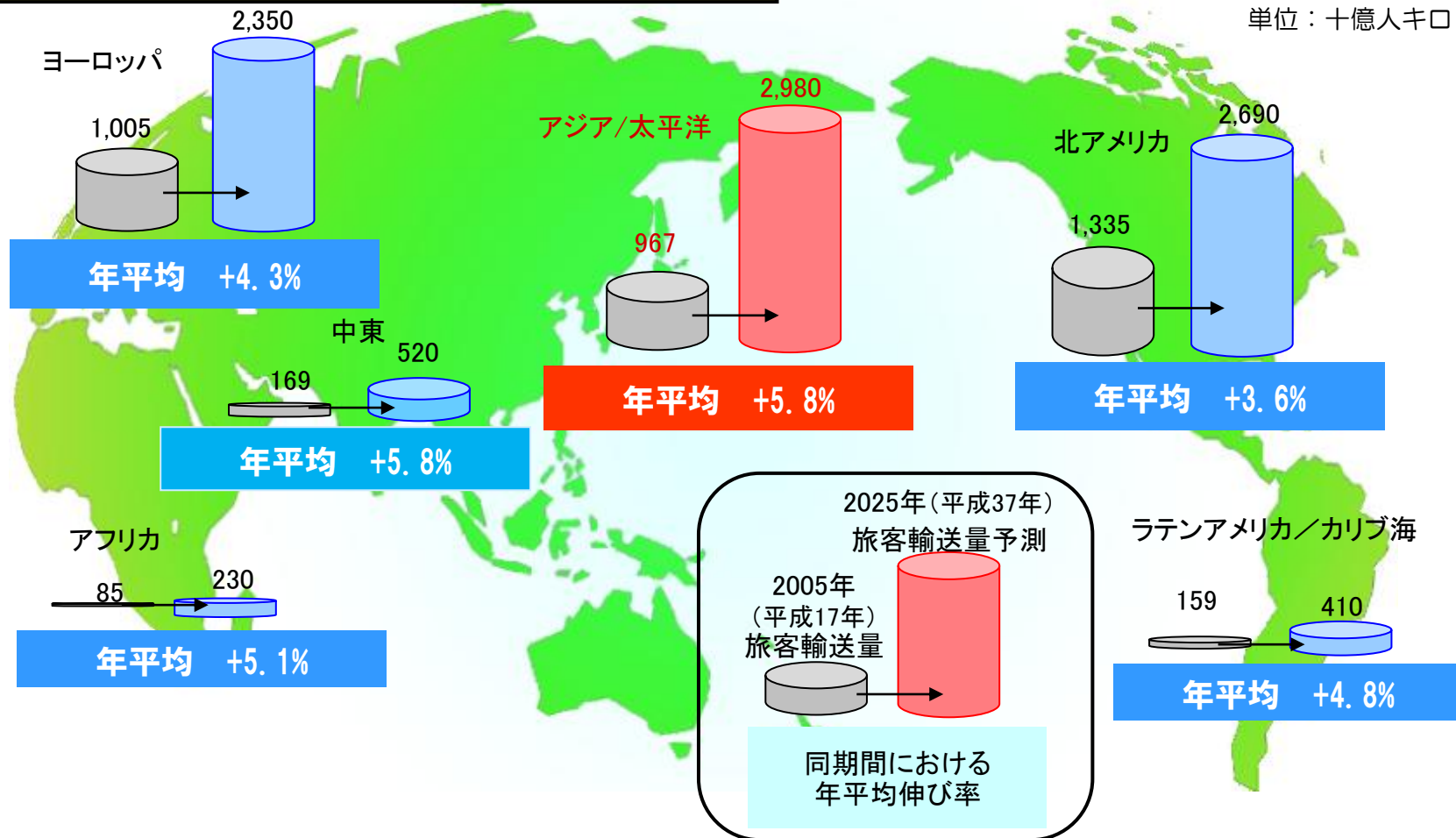
我が国の国際航空旅客輸送の動向

我が国の国際航空旅客需要はこれまで右肩上がり増加傾向にあったが、平成13年以降のテロ、紛争、景気後退の発生毎に一時的な落ち込みが見られたほか、平成23年度では、平成23年3月の東日本大震災を受け減少している。



2025年（平成37年）までの世界の航空旅客輸送において、最も伸びが著しいのはアジア太平洋地域（年平均+5.8%）であり、輸送量も2005年（平成17年）に比べ約3倍に増加し、世界最大の航空市場に成長。

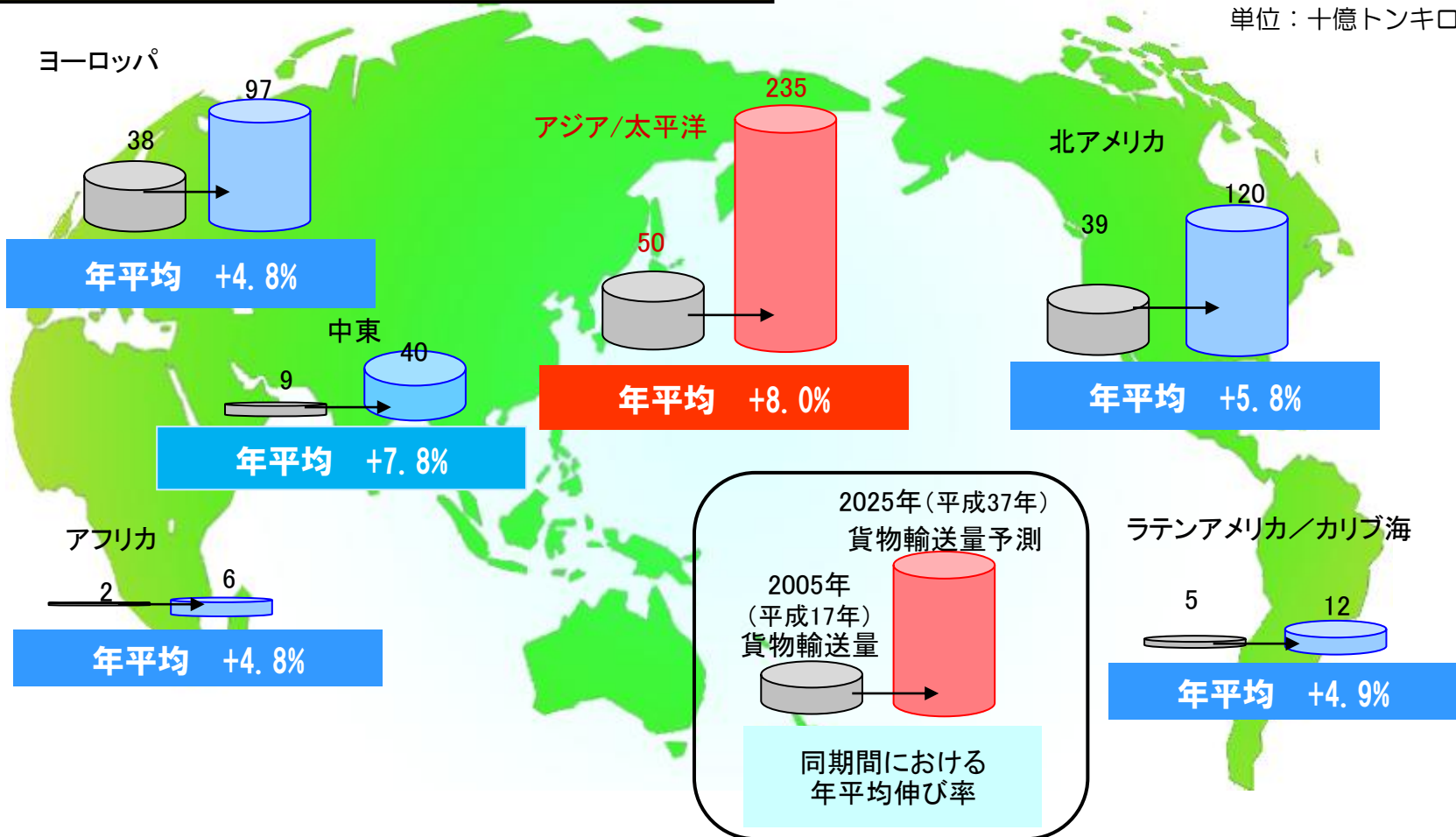
航空旅客輸送量の大幅な増加（国際・国内計）



2025年（平成37年）までの世界の航空貨物輸送においても、最も成長著しいのは旅客と同じくアジア太平洋地域（年平均+8%）であり、輸送量も2005年（平成17年）に比べ4倍以上に増加し、世界の航空貨物市場の約5割のシェアを占める。

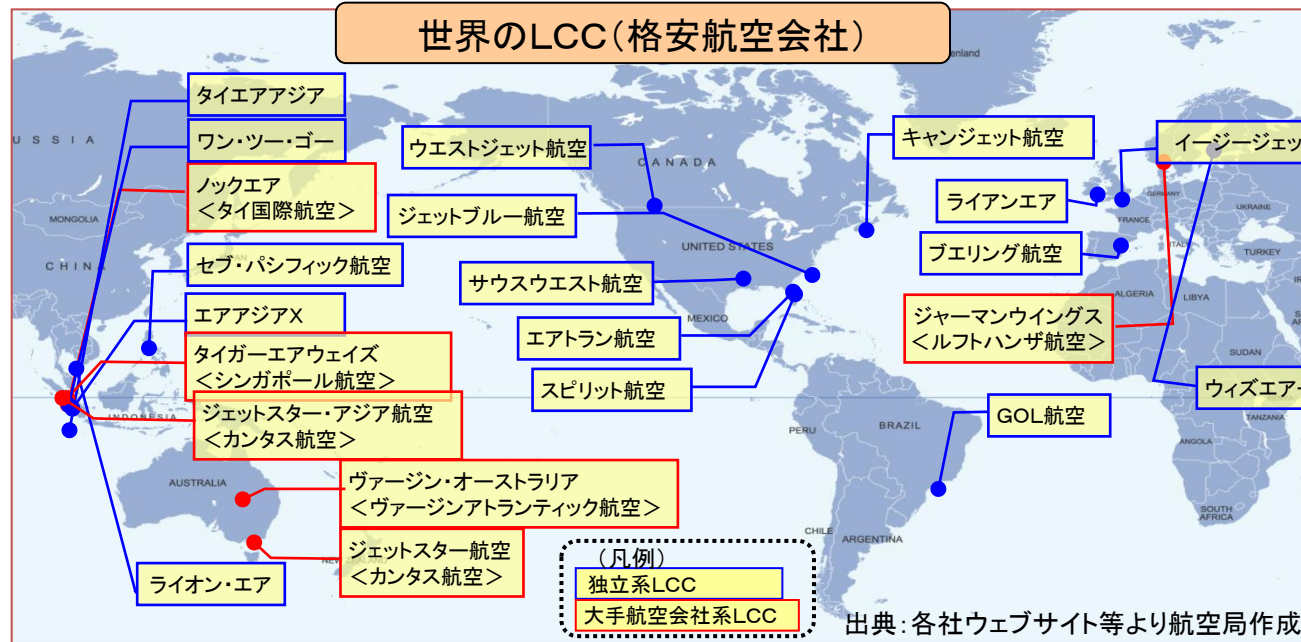
航空貨物輸送量の大幅な増加（国際・国内計）

単位：十億トンキロ



世界のLCC(格安航空会社)

- LCC (Low Cost Carrier: 格安航空会社) は、米国市場・欧州市場に加え、東南アジア市場等においても積極的に事業を展開。
- 世界の航空輸送市場において、LCCのシェアは全体の2~3割を占めるに至っている。

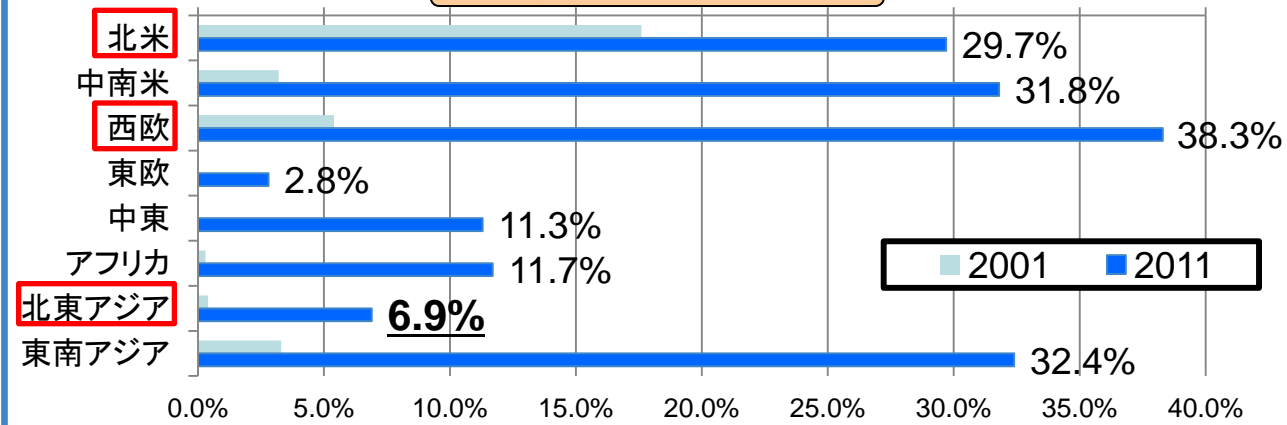


世界の航空会社ランキング [旅客数 平成23年]

国際線		
	航空会社	旅客数 (千人)
1	ライアンエア	76,422
2	ルフハンザ航空	49,755
3	イーージージェット	42,028
4	エミレーツ航空	32,730
5	エールフランス	32,597
6	ブリティッシュ エアウェイズ	29,307
7	エアベルリン	25,825
8	KLMオランダ航空	25,066

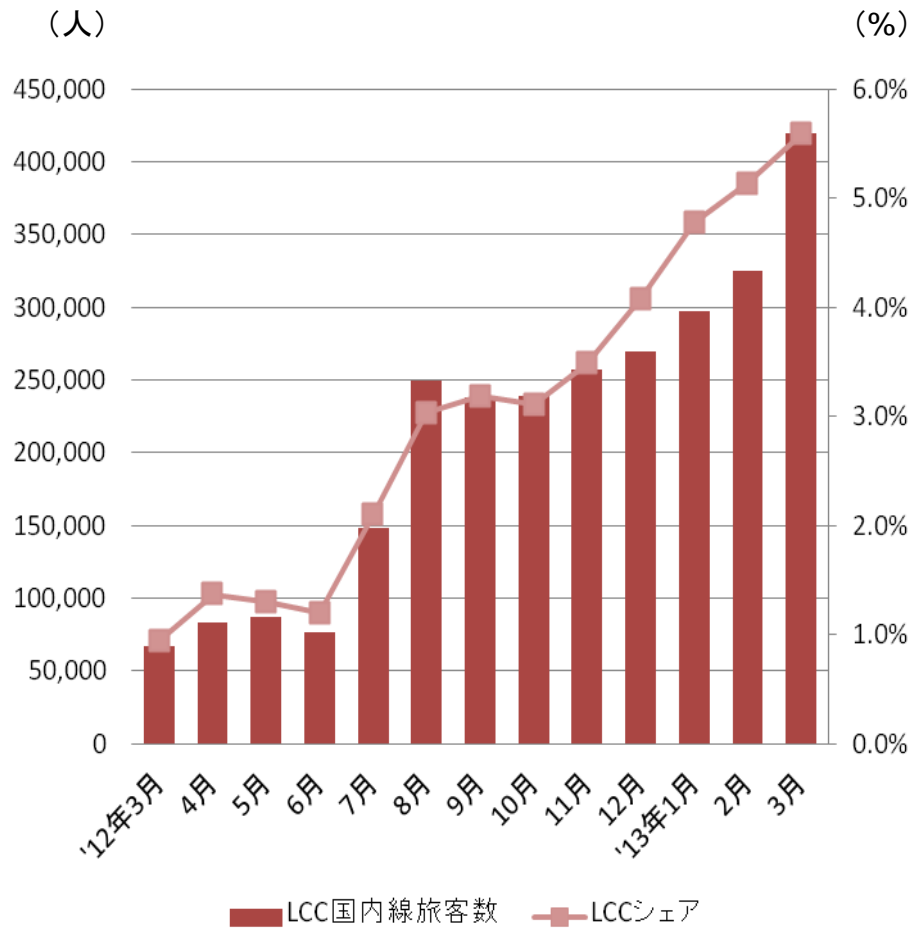
国内線		
	航空会社	旅客数 (千人)
1	サウスウエスト航空	110,587
2	デルタ航空	92,023
3	中国南方航空	74,648
4	アメリカン航空	65,303
5	USエアウェイズ	46,619
6	中国東方航空	45,595
7	中国国際航空	42,072
8	ユナイテッド航空	40,524

地域別のLCCシェア

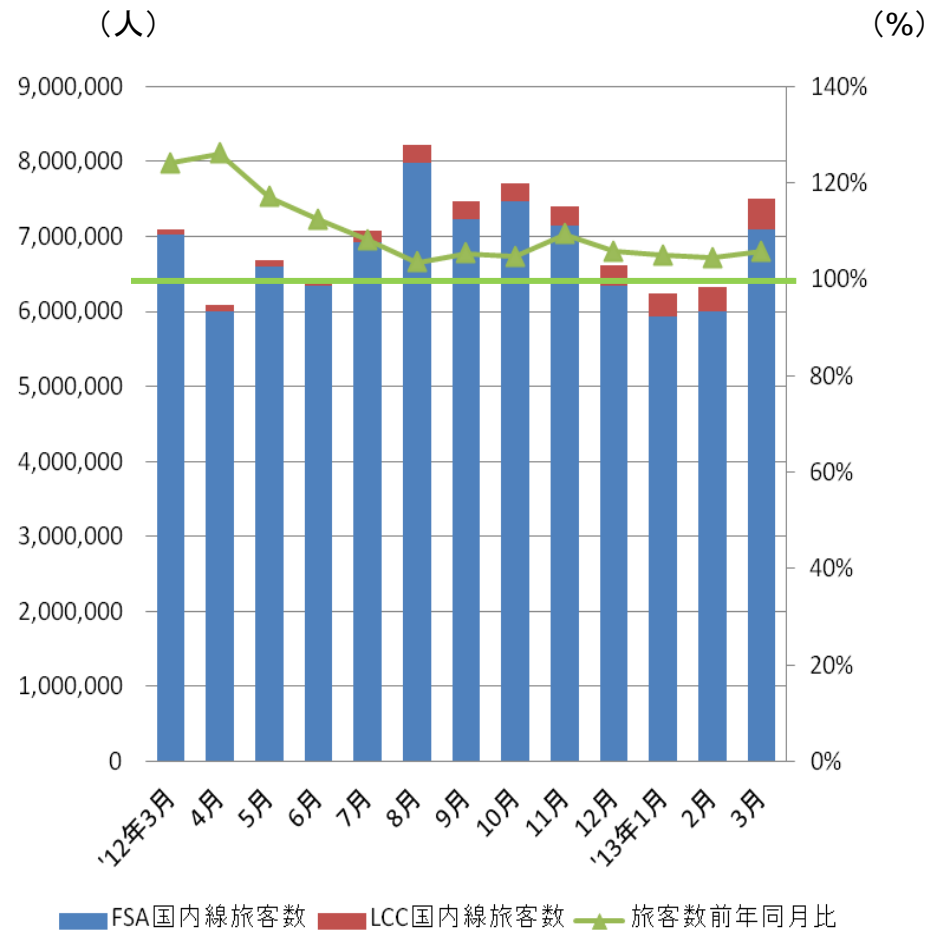


○ LCCの旅客数は徐々に増加してきており、2012年3月時点で40万人程度あり、国内線の5.6%を占めている
 ○ 国内線全体の旅客数は昨年度と比べ成長し、LCCも航空需要の増加に貢献していると考えられる

国内線LCC旅客数推移とLCC旅客数シェア



国内線旅客数推移と前年同月比較



出典：国土交通省航空局作成

ビジネスジェットの詳細

○ 欧米を中心としてグローバルな企業活動の重要なビジネスツールとなっており、今後のアジア地域における経済成長の取り込みの観点から、我が国においてビジネスジェットの重要性・可能性は増している。

ビジネスジェット

◇ 企業・団体又は個人が商用目的で利用する航空運送

運航形態

① 自家用運航

: 社用機や個人所有機による運航

② オウンユースチャーター

: 航空会社等の事業用機による運航

利点

① 柔軟な時間設定が可能

: 利用者のスケジュールに応じた出発・到着の設定

② 有効時間の増加

: 機内での電話・メール、会議、商談が可能など

機種種の例：ガルフストリームV

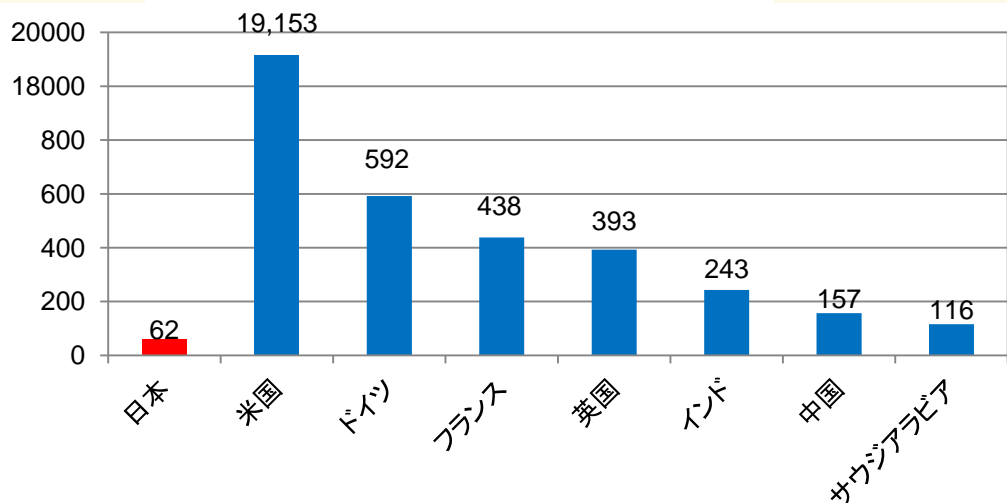
- 定員 : 最大19名
- 最大離陸重量 : 40.4t
- 最大航続距離 : 12,040km



他国のビジネス機保有機数と他国主要空港の発着回数

◇ ビジネスジェット機の保有機数を各国で比較した場合、我が国では62機の登録にとどまっているのに対し、最も多いアメリカにおいては約19,000機が登録

ビジネス機の国別保有機数(2011年)



出所: フライトグローバル社より作成(公用機及び軍用機を含む)
ただし、日本の保有機数は航空局調べ(公用機及び軍用機を含まない)

◇ 欧米の主要な都市には主に定期便は就航する国際拠点空港の他に、ビジネス航空専用・優先の空港が設置されている。

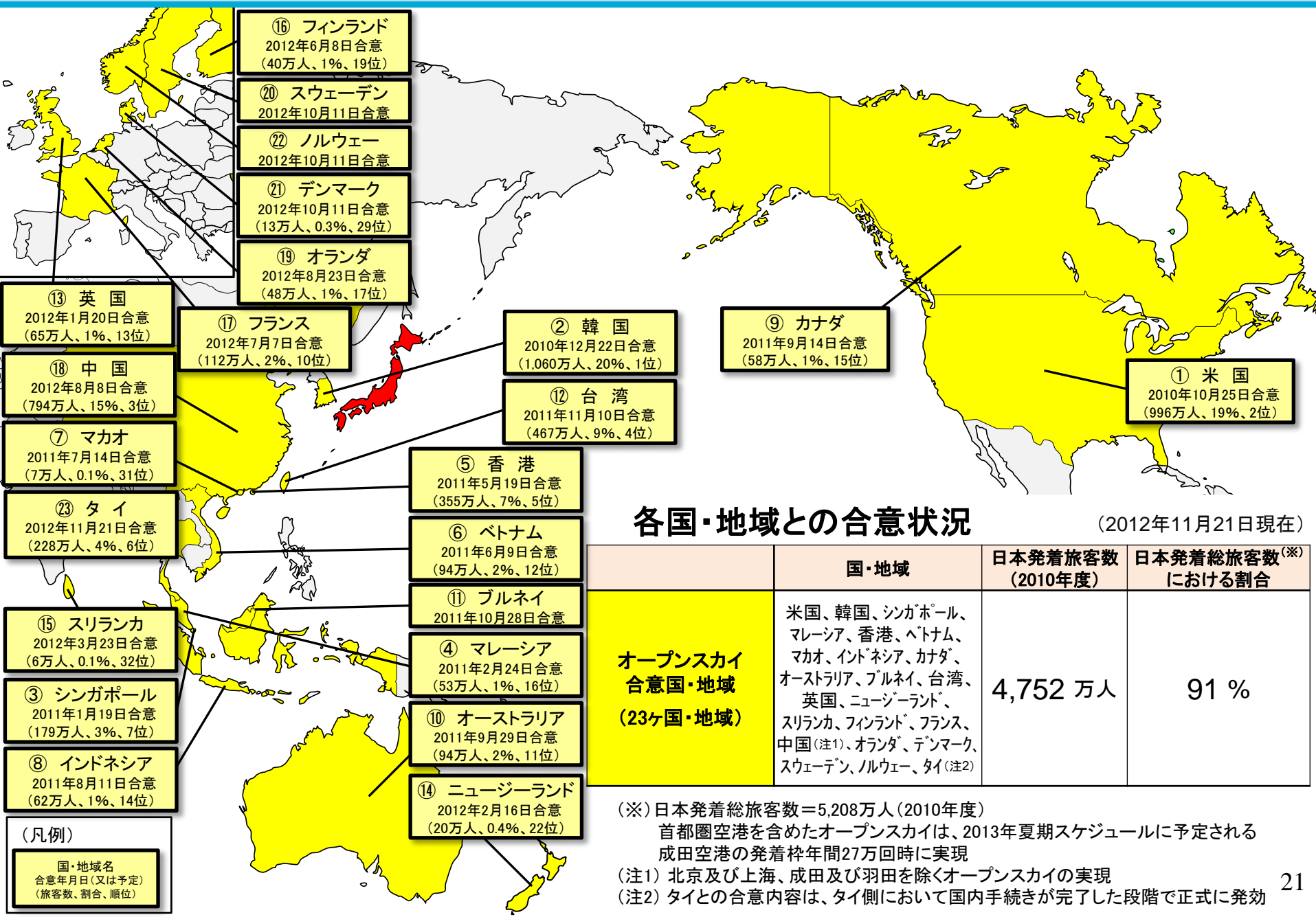
- ニューヨーク : JFK空港、ティータボロ空港
- ロンドン : ヒースロー空港、ファンボロー空港
- パリ : シャルルドゴール空港
- 香港 : 香港国際空港

首都圏空港(羽田・成田)の年間発着枠の増加

	羽田空港 (うち国際線)	成田空港	首都圏空港全体
H22.10月まで (羽田D滑走路供用前)	30.3万回	22万回	52.3万回
H25.3.30 まで	39万回 (6万回)	25万回	64万回
現在 (H25.3.31 以降)	41万回 (6万回)	27万回	68万回
<div style="border: 2px solid green; border-radius: 15px; padding: 5px; display: inline-block;">以降、首都圏空港を含めたオープンスカイを実施</div>			
最終形 (羽田:H25年度末 成田:H26年度中)	44.7万回 (9万回)	30万回	74.7万回

- * 1. いずれも年間当たりの回数である。
- * 2. 回数のカウントは、1離陸で1回、1着陸で1回のため、1離着陸で2回とのカウントである。
- * 3. 羽田空港の発着枠数の中には、深夜早朝の国際チャーター便等の運航に使われる枠数も含まれる。

オープンスカイ交渉の進捗状況について



各国・地域との合意状況

(2012年11月21日現在)

	国・地域	日本発着旅客数 (2010年度)	日本発着総旅客数 ^(※) における割合
オープンスカイ 合意国・地域 (23ヶ国・地域)	米国、韓国、シンガポール、マレーシア、香港、ベトナム、マカオ、インドネシア、カナダ、オーストラリア、ブルネイ、台湾、英国、ニュージーランド、スリランカ、フィンランド、フランス、中国 ^(注1) 、オランダ、デンマーク、スウェーデン、ノルウェー、タイ ^(注2)	4,752 万人	91 %

(※) 日本発着総旅客数=5,208万人(2010年度)

首都圏空港を含めたオープンスカイは、2013年夏期スケジュールに予定される成田空港の発着枠年間27万回時に実現

(注1) 北京及び上海、成田及び羽田を除くオープンスカイの実現

(注2) タイとの合意内容は、タイ側において国内手続きが完了した段階で正式に発効

(凡例)

国・地域名
合意年月日(又は予定)
(旅客数、割合、順位)

航空企業間のアライアンスの動向

2004年時点

スターアライアンス

- ・ ルフトハンザドイツ航空(ドイツ) *
- ・ スカンジナビア航空(スウェーデン) *
- ・ ブリティッシュミッドランド航空(イギリス)
- ・ スパンエアー(スペイン)
- ・ オーストリア航空(オーストリア) *
- ・ LOTポーランド航空(ポーランド)
- ・ エアカナダ(カナダ) *
- ・ ユナイテッド航空(アメリカ) *
- ・ USエアウェイズ(アメリカ)
- ・ 全日本空輸(日本)
- ・ アシアナ航空(韓国) *
- ・ シンガポール航空(シンガポール) *
- ・ タイ航空(タイ) *
- ・ ヴァリグブラジル航空(ブラジル) *
- ・ ニュージーランド航空(ニュージーランド) *

15 社

ワンワールド

- ・ 英国航空(イギリス) *
- ・ フィンランド航空(フィンランド) *
- ・ エアリンガス(アイルランド)
- ・ イベリア航空(スペイン)
- ・ アメリカン航空(アメリカ) *
- ・ キヤセイ航空(香港) *
- ・ ランチリ(チリ)
- ・ カンタス航空(オーストラリア) *

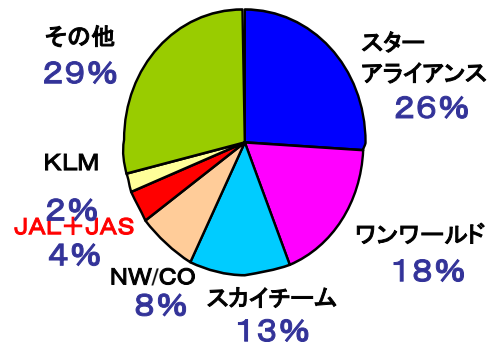
8 社

スカイチーム

- ・ エールフランス(フランス) *
- ・ アリタリア航空(イタリア) *
- ・ チェコ航空(チェコ)
- ・ 大韓航空(韓国) *
- ・ デルタ航空(アメリカ) *
- ・ エアロメヒコ(メキシコ)

6 社

全輸送量に占める各アライアンスのシェア
(人キロベース、2002年)



※ 加盟航空会社については、2004年4月現在のもの
 ※ 外国航空企業のうち、「*」を付したものは日本に乗り入れている航空企業(自社運航ベース)
 ※ 輸送量シェアについては、IATA統計、各社データをもとに作成

2012年11月現在

現在

スターアライアンス



ワンワールド



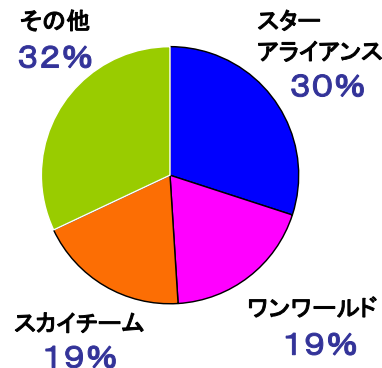
スカイチーム



アライアンス非加盟

- フィリピン航空
 - エミレーツ航空 (UAE)
 - エティハド航空 (UAE)
 - ヴァージンアトランティック航空 (英国)
- 【国際航空運送協会 (IATA) 非加盟】
- サウスウエスト航空 (米国)
 - ジェットブルー航空 (米国)
 - ライアンエア (アイルランド)
 - イージー・ジェット (英国)
 - エアアジア (マレーシア)

全輸送量に占める
各アライアンスのシェア
(IATA加盟社のみ・
国際線人キロベース)

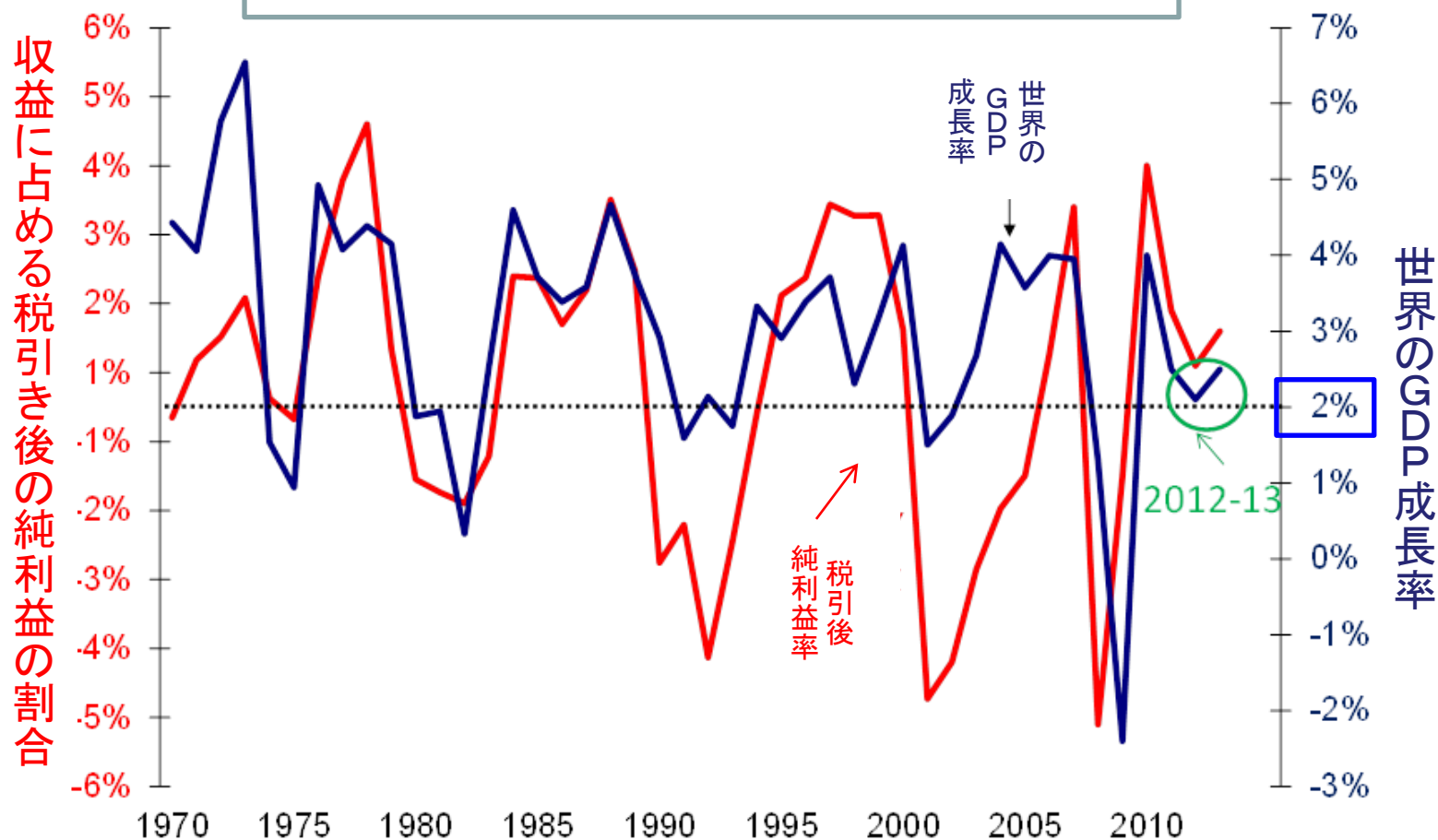


※ 輸送量シェアについては、IATA統計、各社データをもとに作成

世界における各航空会社の現状

世界経済の成長率が2%程度の水準を割り込むと航空会社の営業利益がマイナスとなる傾向がある。将来的・長期的には成長が見込まれる世界経済も短期的に停滞すると、経営が不安定化することが予想される。

世界の経済成長と航空事業者の利益率の関係



(出典)IATA資料

国内航空分野における参入規制緩和の経緯

参入制度

運賃制度

航空法制定(昭和27年)

路線ごとの免許制による需給調整規制

○ 3社で路線の棲み分け: 『45-47体制』

JAL: 国際線・国内線(幹線)

ANA: 国内線(幹線・ローカル線)

JAS: 国内線(ローカル線)

○ 昭和61年: 『45-47体制』廃止。ダブル・トリプルトラック化(※)

((※) 同一路線を2社又は3社が運航すること)

(ダブル・トリプルトラック化基準の緩和)

○ 平成9年: ダブル・トリプルトラック化基準の廃止

平成10年に35年ぶりの新規参入

⇒ スカイマーク(羽田＝福岡線)、北海道国際航空(羽田＝札幌線)

認可制

○ 総括原価主義

能率的な経営の下で、適正利潤を含む総費用と総収入が均衡するよう設定

○ 平成6年: 一部届出化

5割以内の営業政策的割引運賃等について届出化

○ 平成8年: 幅運賃制度の導入

標準原価から25%の幅内で普通運賃の設定を自由化

段階的に規制緩和

航空法改正(平成12年)

需給調整規制廃止し、事業ごとの許可制に

事業参入

○ 需給調整規制の廃止

○ 事業ごとの許可制

路線ごとの需給調整を前提とした免許制から、安全面の審査を中心とした事業ごとの許可制に移行。

運航ダイヤ

○ 事前届出制

路線の設定や増減便を、原則、航空会社の経営判断に委ねる。

○ 混雑飛行場については許可制(変更する場合は認可)

既得権益化を防止し、競争促進・国内航空ネットワークの維持・拡充の観点から5年毎に見直し

事前届出制(変更命令あり)

○ 事前届出制

すべての運賃・料金について、原則、航空会社の経営判断に委ねる。

○ 変更命令

不当な運賃・料金については、国土交通大臣が変更命令。

現行制度

航空機燃料税の引き下げ

我が国航空企業の国際競争力強化のため、平成23年度税制改正において、平成23年度から25年度までの3年間、航空機燃料税を引き下げ。

我が国航空会社の抜本的な国際競争力強化の実現

世界の潮流

航空自由化の進展

- ▶ 航空会社間のグローバルな提携の進展
- ▶ LCCの台頭

グローバルなレベルでの競争の激化

我が国航空会社の現状

国際的に比較して高コスト体質

- ▶ 人件費、燃料費等、どの費用項目も高い水準
- ▶ 世界的に希少な航空機燃料税も重い負担

我が国航空会社の国際競争力の低下

国際競争力強化のための集中改革の実施

平成23年度～25年度を「集中改革期間」と位置付け、我が国航空会社の抜本的な国際競争力強化を実現。

航空会社の自己改革

- ▶ 人件費、燃料費、機材費等、あらゆる分野におけるコスト削減努力を集中的に実施。グローバルベースで優れた収益体質を構築。

航空行政の改革

- ▶ 成長戦略に基づく航空行政の改革を推進。徹底的なオープンスカイの推進、首都圏空港の機能強化、関空・伊丹の経営統合等を実現。

航空会社の自己改革を前提とした緊急的支援方策を実施

集中改革の促進のための緊急的支援

航空機燃料税の引き下げ

	改正前	改正後
本則	26,000円/キロリットル	18,000円/キロリットル
沖縄路線	13,000円/キロリットル	9,000円/キロリットル
離島路線	19,500円/キロリットル	13,500円/キロリットル

※1 航空機燃料譲与税については、自治体による空港対策に充てられていることから、現行どおり。

※2 沖縄路線の軽減措置については、沖縄振興特別措置法の期限である平成23年度末までとされていたが、平成24年度税制改正において、2年間延長(平成25年度まで)された。

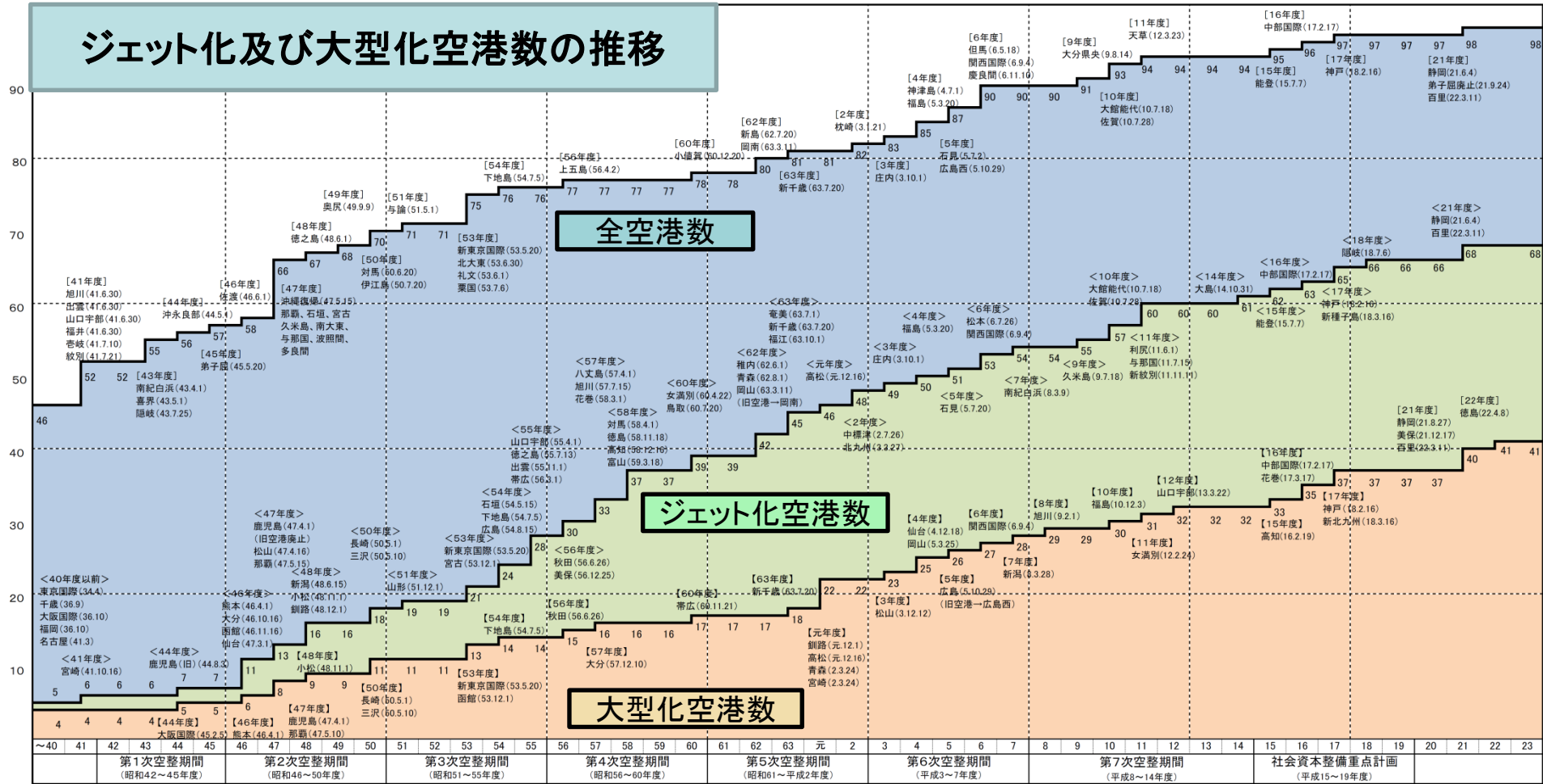
	空港会社管理	国管理	地方自治体管理
拠点空港(28) (国や空港会社が設置する拠点空港)	成田、関空、伊丹、中部 (計4空港)	羽田、新千歳、稚内、釧路、函館、仙台、新潟、広島、高松、松山、高知、福岡、北九州、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、那覇 (計19空港)	旭川、帯広、秋田、山形、山口宇部 (計5空港)
地方管理空港(54) (地方自治体が設置する重要な空港)			中標津、紋別、女満別、青森、大館能代、花巻、庄内、福島、静岡、富山、能登、福井、松本、神戸、南紀白浜、鳥取、出雲、石見、岡山、佐賀 (計20空港) <離島空港> 利尻、礼文、奥尻、大島、新島、神津島、三宅島、八丈島、佐渡、隠岐、対馬、小値賀、福江、上五島、壱岐、種子島、屋久島、奄美、喜界、徳之島、沖永良部、与論、粟国、久米島、慶良間、南大東、北大東、伊江島、宮古、下地島、多良間、石垣、波照間、与那国 (計34空港)
その他の空港(15) (自衛隊等との共用空港、コミューター空港等)		札幌、千歳、百里、小松、美保、徳島、三沢、八尾、岩国 (計9空港)	調布、名古屋、但馬、岡南、大分県央、天草 (計6空港)
合計 (97)	4	28	65

	拠点空港		地方管理空港（内枠内は離島空港）		その他の空港			
昭和41年度以前 （第一次空整以前）	23	羽田、伊丹、福岡、高知、宮崎、高松、長崎、松山、大分、仙台、新潟、鹿児島、稚内、熊本、広島、北九州、釧路、函館、秋田(※)、山形(※)、帯広(※)、山口宇部(※)、旭川(※)	20	鳥取、女満別、岡山、花巻、富山、青森、松本、中標津、福井、出雲、紋別	9	名古屋(※)、三沢、千歳、小松、調布、美保、八尾、札幌、徳島		
				9	利尻、八丈島、種子島、福江、屋久島、大島、奄美、三宅島、老岐			
昭和42～45年度 （第一次空整）	0		4	南紀白浜	3	隠岐、喜界、沖永良部	1	弟子屈
昭和46～50年度 （第二次空整）	1	那覇、(鹿児島)、(大分)、(熊本)	12		12	佐渡、徳之島、久米島、南大東、宮古、石垣、与那国、 <u>多良間</u> 、 <u>波照間</u> 、 <u>奥尻</u> 、 <u>対馬</u> 、 <u>伊江島</u>	0	
昭和51～55年度 （第三次空整）	1	成田	5		5	与論、礼文、粟国、北大東、下地島	0	
昭和56～60年度 （第四次空整）	0	(秋田)、(帯広)	2	(女満別)	2	上五島、小値賀	0	
昭和61～平成2年度 （第五次空整）	1	新千歳、(高松)	1	<岡山>、(青森)	1	新島、(奄美)	2	岡南、枕崎
平成3～7年度 （第六次空整）	1	関西、<広島>	5	福島、庄内、石見	2	神津島、慶良間	2	広島西、但馬
平成8～14年度 （第七次空整）	0		2	大館能代、佐賀、(紋別)、(南紀白浜)	0	(南大東)	2	大分県央、天草
平成15～19年度 （社会資本整備重点計画①）	1	中部、(北九州)	2	能登、神戸	0	(種子島)、(多良間)、(隠岐)	0	
平成20年度～24年度 （社会資本整備重点計画②）	0		1	静岡	0		±0	百里 (弟子屈:H21廃止)
平成24年度～ （社会資本整備重点計画③）							-1	【岩国】 (広島西:H24廃止) (枕崎 :H25廃止)
合計(97)		28	54			34		15

注1：供用後に港格の変更があった6空港（※秋田、山形、帯広、山口宇部、旭川、名古屋）については、現在の港格に基づいて記載。
 注2：下線及び二重線の8空港（那覇、久米島、南大東、宮古、石垣、与那国、多良間、波照間）は、昭和47年の沖縄返還に伴い日本に返還されたものであり、このうち、二重線の2空港（多良間、波照間）については、昭和42年に以降に整備されたもの。
 注3：（ ）の16空港及び<岡山>、<広島>は、ジェット化等に伴い移設したもので外数。
 注4：<岡山>、<広島>については、新空港の供用後に旧空港（岡南、広島西）がその他の空港として存続。
 このうち、広島西飛行場は平成24年11月15日に供用廃止。

空港数の推移(グラフ)

ジェット化及び大型化空港数の推移



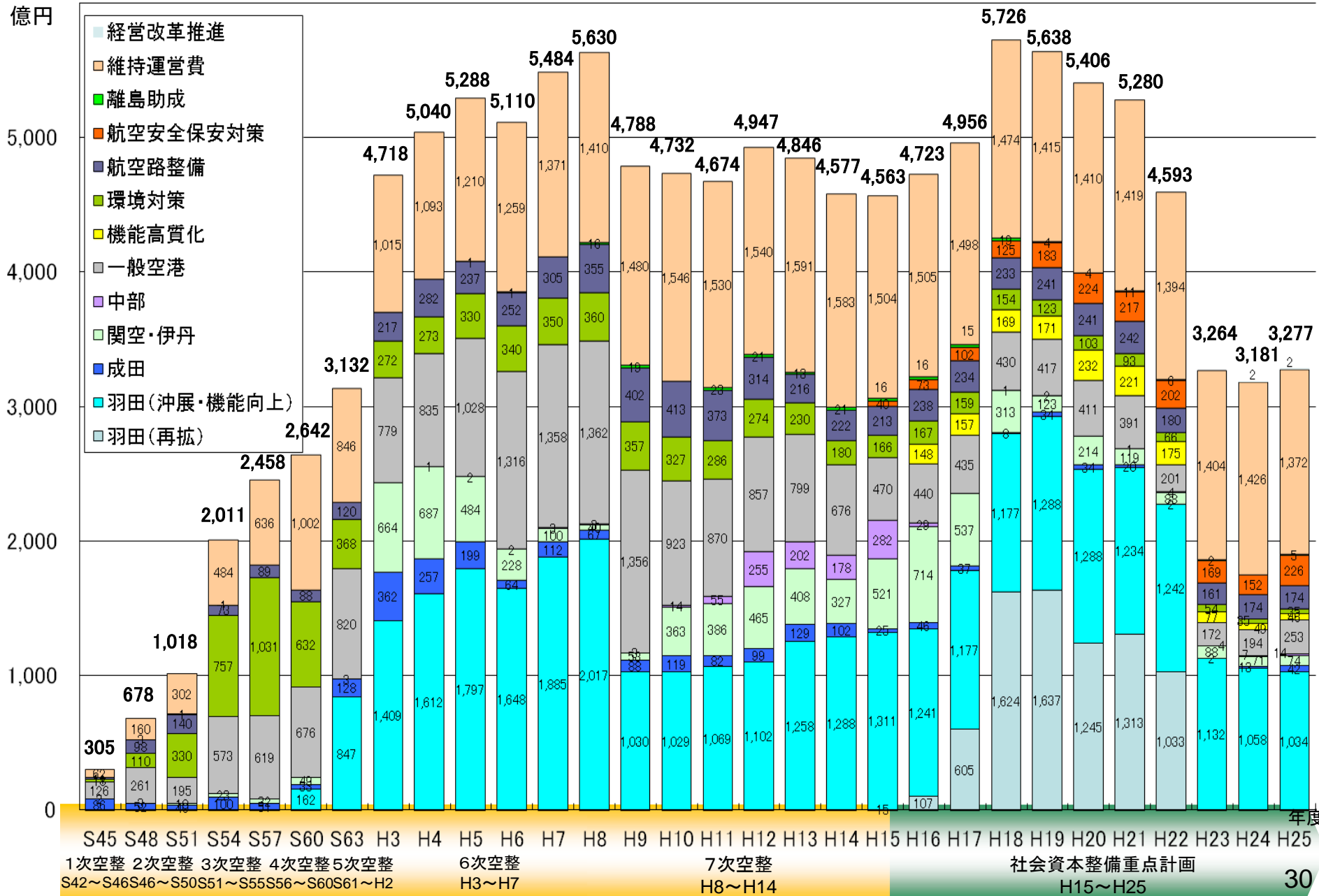
全空港: 空港(ヘリポート除く) + 共用空港
ジェット化空港: 滑走路長2000m以上 or ジェット機が就航しているもの
大型化空港: 滑走路長2500m級以上、かつ、大型機が就航可能な施設等を有するもの

S45
 空港整備特別会計の創設

H14
 交通政策審議会・航空分科会答申:
 ・一般空港の配置的整備は概成
 ・地方空港の新設は離島を除き抑制
 ・質的充実に重点を移行 など

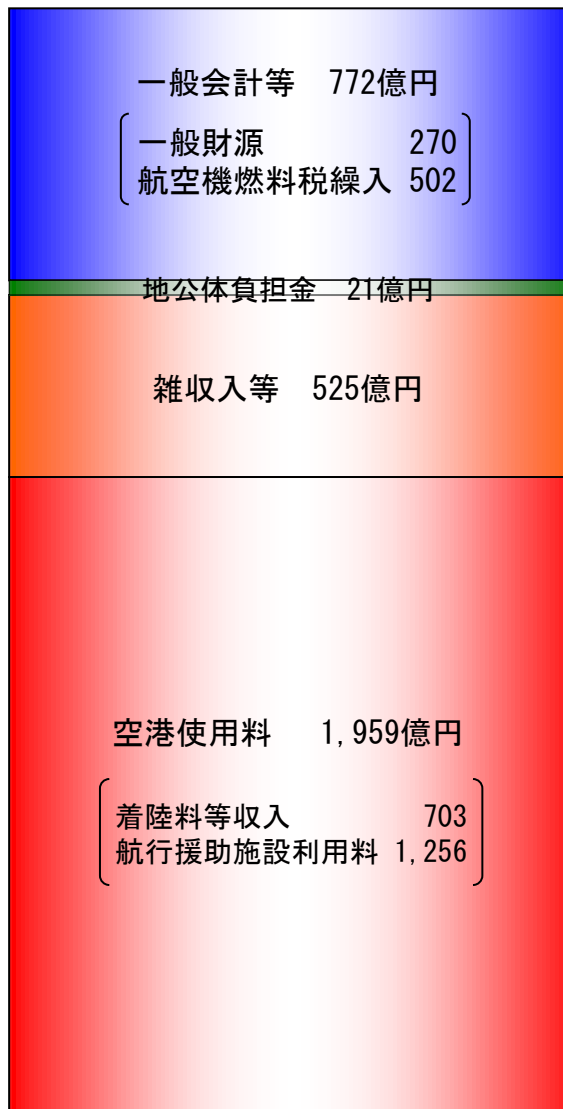
空港整備勘定 歳出の推移

億円

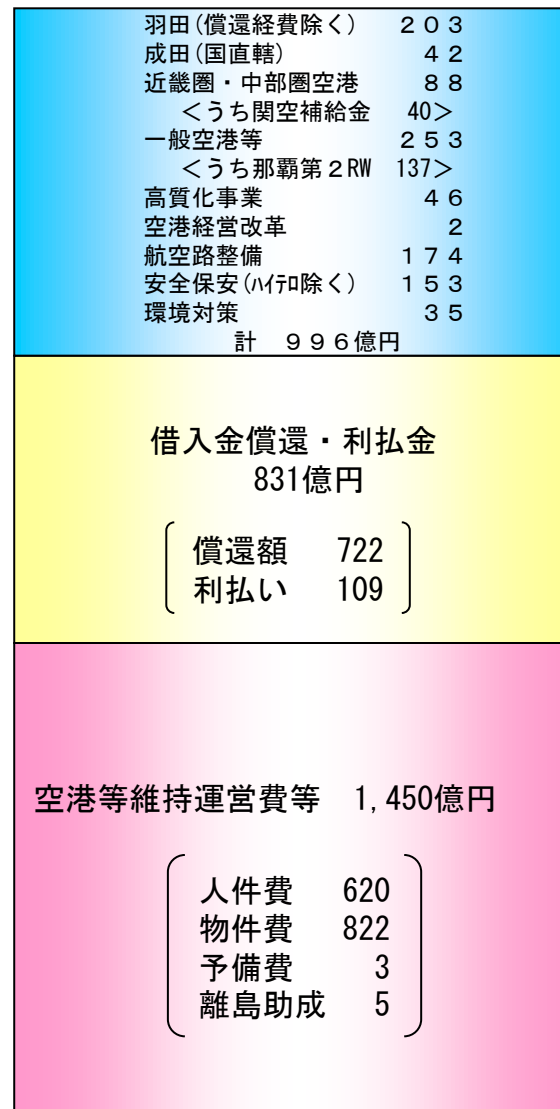


※1 伊丹空港は平成24年度までは一般空港で計上 ※2 端数処理の関係で合計が合致しないところがある。

歳入予算 3,277億円



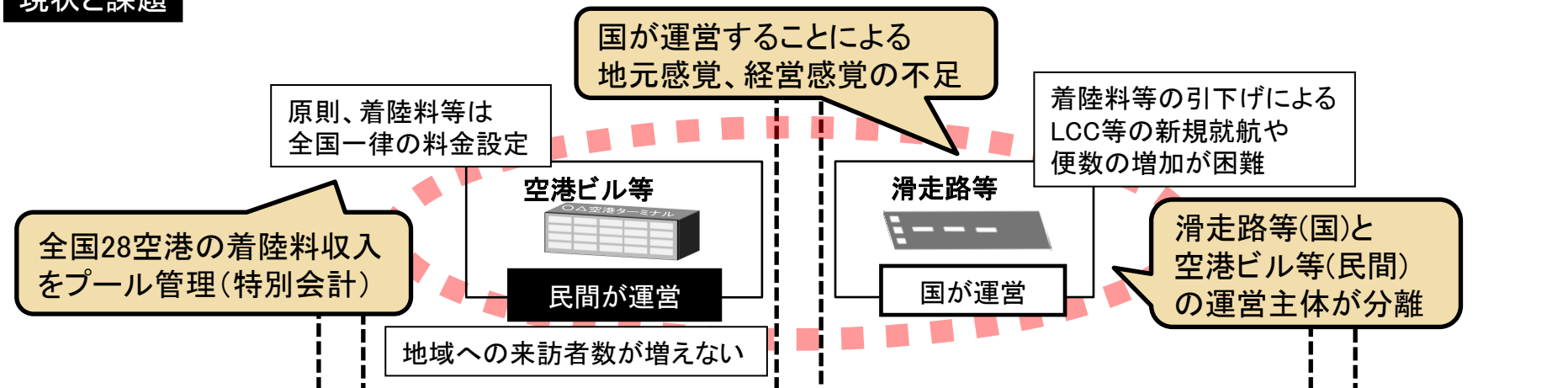
歳出予算 3,277億円



地域活性化と空港経営改革

空港を活用して内外の交流人口拡大等による地域活性化を図る必要

現状と課題



改革の具体的措置

- 地域特性とニーズに対応した個別空港ごとの経営
- 民間の資金・経営能力の活用
- 空港と空港関連企業との経営一体化

地域の実情に応じた民間による経営の一体化



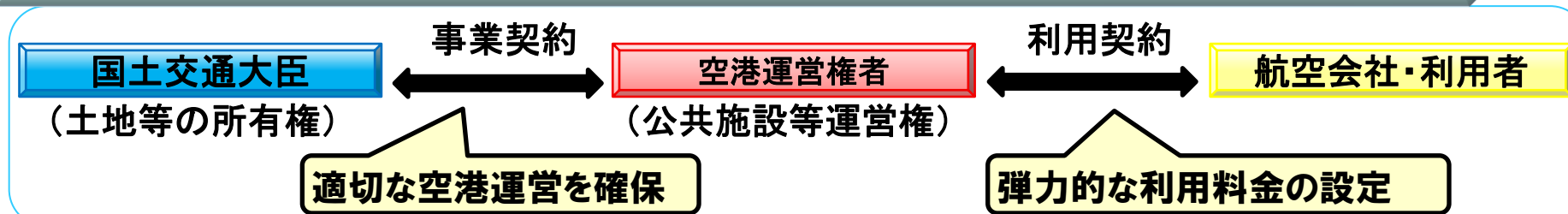
一方、空港は「安全・安心」の拠点でもある。

3.11後の公共インフラ機能のあり方 → 災害復旧等において国が適切に関与できる仕組みが必要

多様な空港管理形態の1つの選択肢として、国が土地等を所有した上で
対象空港・事業者を選定できるPFI法の公共施設等運営権制度を活用できる仕組みを創設

法案の概要

【基本スキーム】: 国管理空港におけるPFI法の公共施設等運営権制度の活用



【PFI法の特例措置】: 対象空港等は地域の実情を踏まえ、その意見を聴いた上で選定

- 国土交通大臣は、地域の実情を踏まえ、関係者相互の連携の下に、地域活力の向上が図られるべきことを基本理念として空港運営に係る基本方針を策定。
- 国土交通大臣は、対象空港・事業者等の選定の際には、関係地方公共団体、関係事業者等により空港ごとに構成されている協議会の意見を聴取。

【航空法、空港法等の特例措置】: 空港運営権者を適切に監督

- 空港運営権者による空港運営の安全性、利用者利便の確保のため、空港保安管理規程の策定、届出及び着陸料等の届出を義務付けるとともに、国の変更命令の対象とする等、国の監督措置を規定。

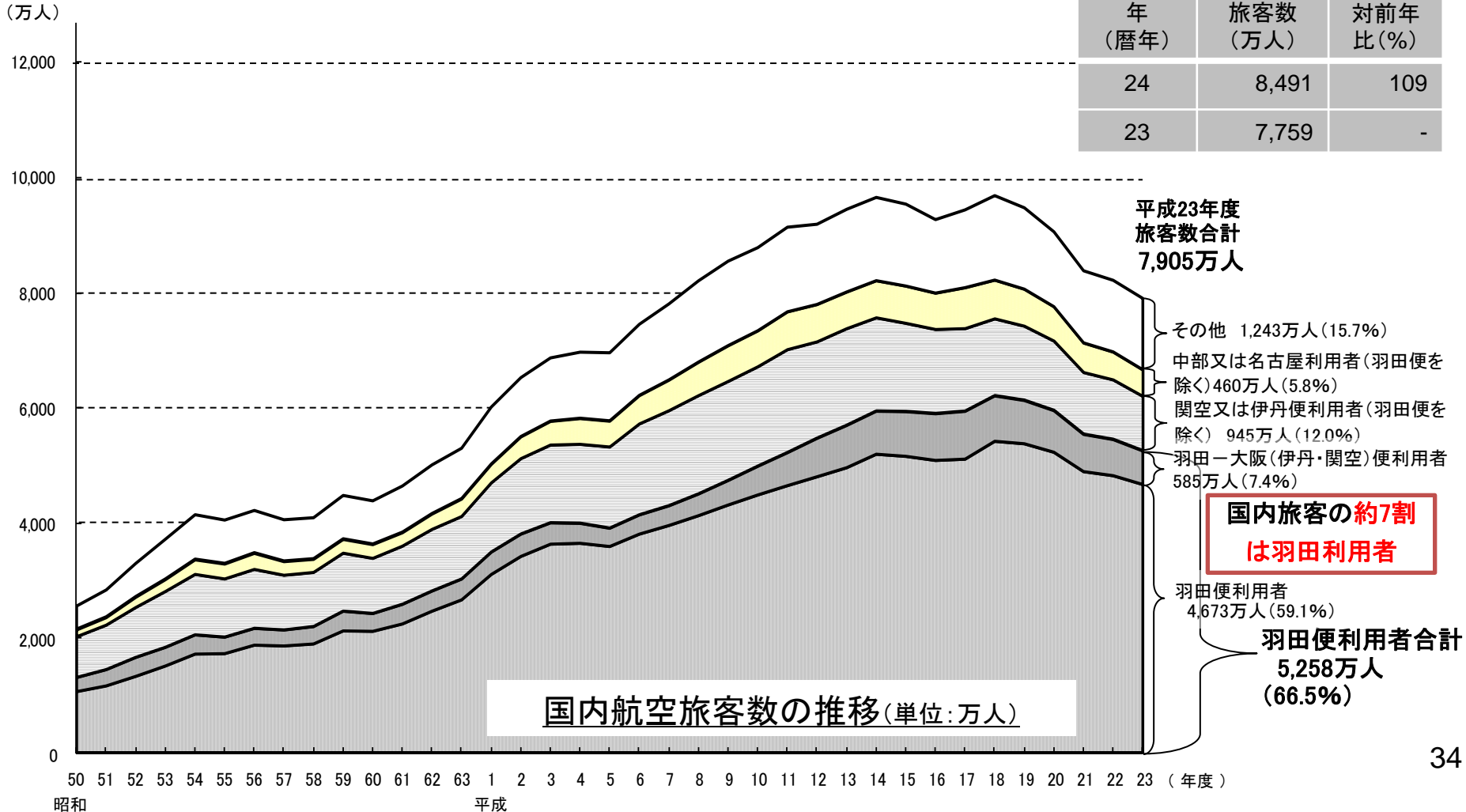
- 地方管理空港等についても、設置管理者である地方公共団体の判断により、同様に運営等の民間委託を可能とするため、PFI法、航空法、空港法の特例措置等の関係規定を整備。

国内航空旅客輸送の動向

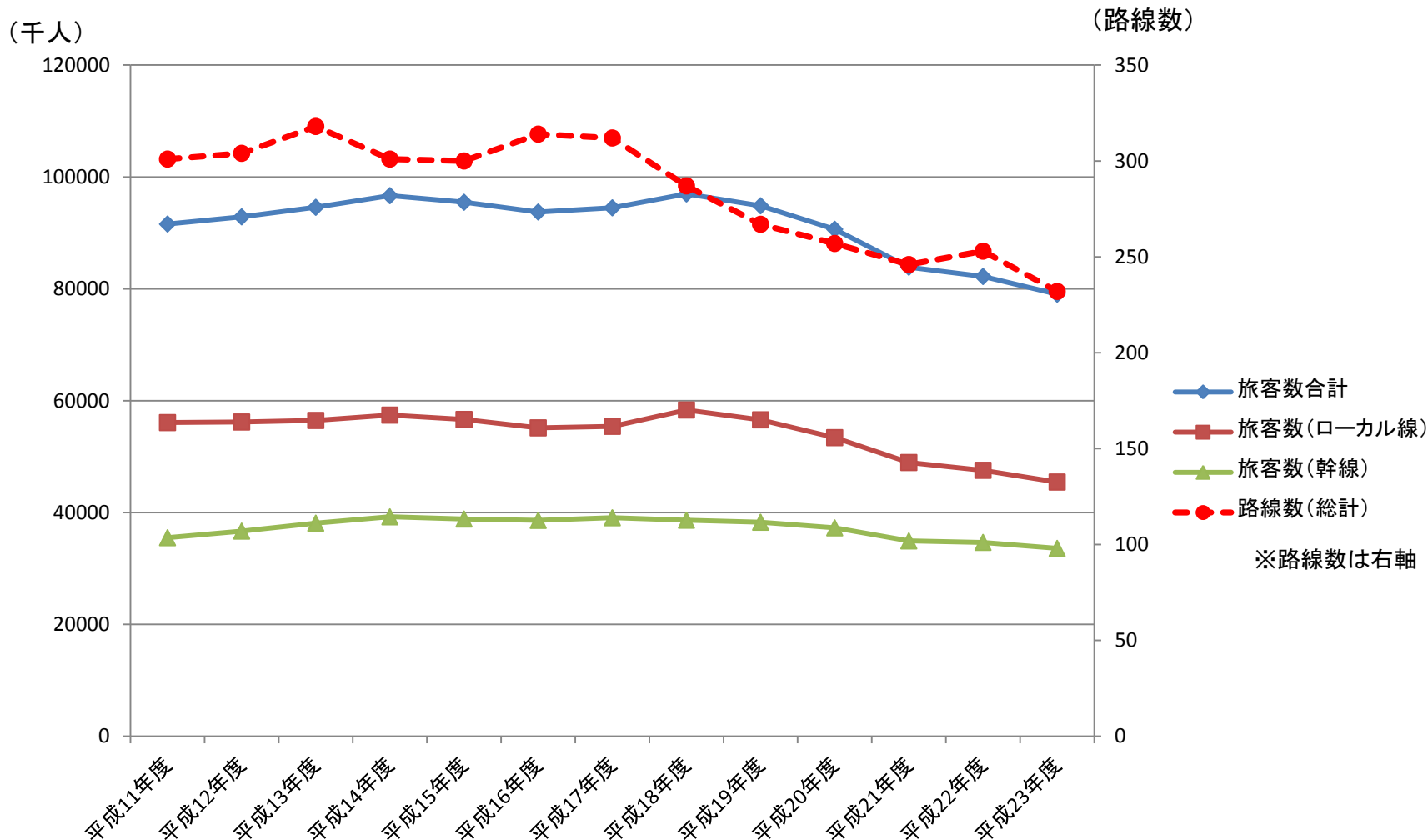
国内航空旅客数は増加傾向にあったが、燃油価格高騰の影響により平成19年度より減少に転じ、平成20年秋のリーマンショック以降の世界的な景気後退、平成23年3月の東日本大震災の影響を受けさらに減少している。また、国内全体の利用者の約7割は羽田空港の利用者である。

<24年(速報値)>

年(暦年)	旅客数(万人)	対前年比(%)
24	8,491	109
23	7,759	-



- ・平成11年から平成14年の間の旅客の伸びは、幹線旅客の伸びの寄与が大きい。
- ・平成18年を境に幹線、ローカル線の双方で旅客数の減少が見られるが、ローカル線の減少が特に大きい。



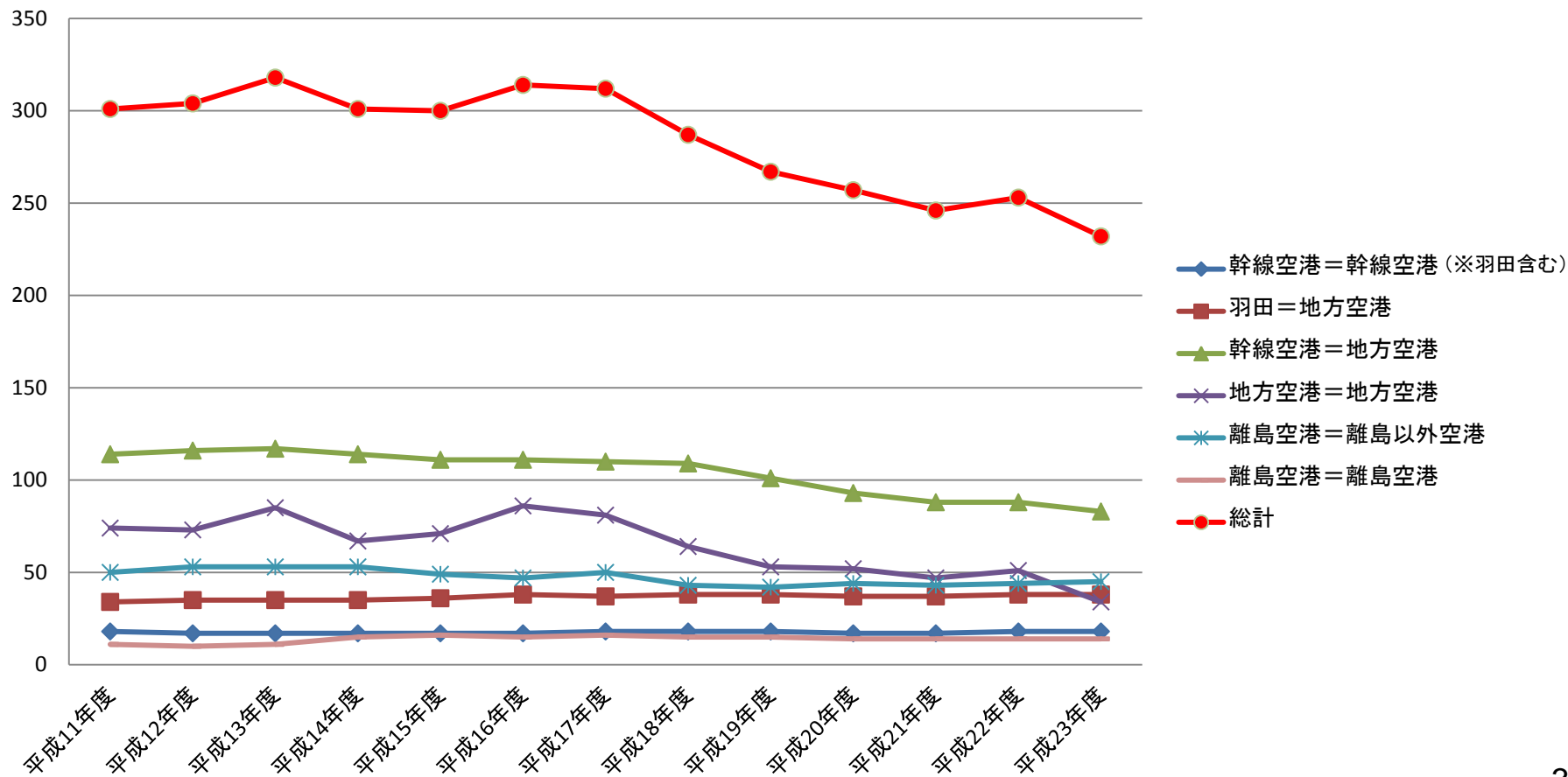
国内航空路線の現況(路線数の推移)

- ・地方空港間を結ぶ路線(ローカルtoローカル)は、変動があるものの、平成16年頃から減少を続けている。
- ・幹線空港と地方空港を結ぶ路線は、ほぼ一貫して減少傾向にあるが、特に平成19年以降、減少が著しい。
- ・離島路線は、若干の増減はあるものの、大きな変動はない。

(注) ①幹線空港:新千歳、成田、伊丹、関西、福岡及び那覇の各空港をいう。※羽田を除いている。
 ②定期便による実績

路線種別ごとの路線数

(路線数)



路線分類毎の航空会社の路線及び便数(平成19年から24年の推移)

		JAL		ANA		SKY		ADO		SNA		SFJ		
		19年	24年	19年	24年	19年	24年	19年	24年	19年	24年	19年	24年	
幹線 (羽田、新千歳、成田、大阪、関西、福岡、那覇を相互に結ぶ路線)	路線数	16	17	17	17	3	9	1	1	0	0	0	2	
	便数	104.5	95.8	100.3	101.5	20.1	38.4	8	11	0	0	0	9	
	うち羽田路線	路線数	5	5	5	5	3	3	1	1	0	0	0	2
		便数	70.5	65	62.3	63	20.1	22.4	8	11	0	0	0	9
	うち羽田路線以外	路線数	11	12	12	12	0	6	0	0	0	0	0	0
		便数	34	30.8	38	38.5	0	16	0	0	0	0	0	0
	羽田＝地方路線 (幹線除く)	路線数	29	28	29	31	1	4	3	4	3	5	1	1
		便数	115.5	128	109	118	6.2	12.2	6.6	10	18	22	11	11
うち低需要路線 (利用者数が年間10万人以下の路線)		路線数	3	4	4	7	0	0	0	0	0	0	0	0
		便数	3.5	6	5	9	0	0	0	0	0	0	0	0
うちシングルトラック		路線数	10	8	13	14	0	0	0	0	0	0	0	0
		便数	31.5	22	36	37	0	0	0	0	0	0	0	0
地方＝地方路線 (離島路線除く)		路線数	81	33	67	49	0	11	0	5	0	4	0	0
		便数	190.6	109.6	173.4	152	0	23	0	10	0	5	0	0
	うち低需要路線 (利用者数が年間10万人以下の路線)	路線数	44	15	28	20	0	3	0	3	0	3	0	0
		便数	64.6	32	42.1	34	0	6	0	4	0	3	0	0
	うちシングルトラック	路線数	55	18	42	26	0	7	0	3	0	3	0	0
		便数	107.7	48.6	78.1	74	0	15	0	4	0	3	0	0
	離島路線	路線数	31	30	6	4	0	1	0	0	0	0	0	0
		便数	75.6	76.3	27	20	0	5	0	0	0	0	0	0
うち低需要路線 (利用者数が年間10万人以下の路線)		路線数	25	25	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0
		便数	38.2	39.2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0
うちシングルトラック		路線数	29	28	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0
		便数	56.6	58.3	11	6	0	0	0	0	0	0	0	0

出典: 各社6月ダイヤ参照(季節運航便除く)

路線分類毎の航空会社の路線及び便数

(平成19年から24年の推移)

		ピーチ アビエーション		アイベックス エアラインズ		天草エアライン		オリエンタル エアブリッジ		新中央航空		東邦航空		フジトリーム エアラインズ		旭伸航空		北海道 エアシステム		
		19年	24年	19年	24年	19年	24年	19年	24年	19年	24年	19年	24年	19年	24年	19年	24年	19年	24年	
		19年	24年	19年	24年	19年	24年	19年	24年	19年	24年	19年	24年	19年	24年	19年	24年	19年	24年	
幹線 <small>(羽田、新千歳、成田、大阪、関西、福岡、那覇を相互に結ぶ路線)</small>	路線数	—	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	—	0	0	—	—	0	
	便数	—	6.5	2	1.3	0	0	0	0	0	0	0	0	—	0	0	—	—	0	
	うち羽田路線	路線数	—	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	—	0	0	—	—	0	
		便数	—	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	—	0	0	—	—	0	
	うち羽田路線以外	路線数	—	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	—	0	0	—	—	0	
		便数	—	6.5	2	1.3	0	0	0	0	0	0	0	—	0	0	—	—	0	
羽田＝地方路線 <small>(幹線除く)</small>	路線数	—	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	—	0	0	—	—	0		
	便数	—	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	—	0	0	—	—	0		
	うち低需要路線 <small>(利用者が年間10万人以下の路線)</small>	路線数	—	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	—	0	0	—	—	0	
		便数	—	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	—	0	0	—	—	0	
	うちシングルトラック	路線数	—	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	—	0	0	—	—	0	
		便数	—	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	—	0	0	—	—	0	
地方＝地方路線 <small>(離島路線除く)</small>	路線数	—	2	7	11	3	3	2	0	0	0	0	—	11	0	—	—	4		
	便数	—	4	10	18.5	5.1	4.8	3	0	0	0	0	—	19.4	0	—	—	9		
	うち低需要路線 <small>(利用者が年間10万人以下の路線)</small>	路線数	—	2	4	6	3	2	2	0	0	0	0	—	10	0	—	—	4	
		便数	—	4	4	9	5.1	4	3	0	0	0	0	—	13.9	0	—	—	9	
	うちシングルトラック	路線数	—	2	3	5	3	2	2	0	0	0	0	—	9	0	—	—	4	
		便数	—	4	3	8	5.1	4	3	0	0	0	0	—	17.8	0	—	—	9	
離島路線	路線数	—	0	0	0	0	0	3	3	3	3	5	5	—	0	1	—	—	2	
	便数	—	0	0	0	0	0	9	7.9	10	10	5	5	—	0	4	—	—	2	
	うち低需要路線 <small>(利用者が年間10万人以下の路線)</small>	路線数	—	0	0	0	0	0	3	3	3	3	5	5	—	0	1	—	—	2
		便数	—	0	0	0	0	0	9	7.9	10	10	5	5	—	0	4	—	—	2
	うちシングルトラック	路線数	—	0	0	0	0	0	3	3	3	3	5	5	—	0	1	—	—	2
		便数	—	0	0	0	0	0	9	7.9	10	10	5	5	—	0	4	—	—	2

出典：各社6月ダイヤ参照(季節運航便除く)

※北海道エアシステムの19年度実績は日本航空グループに含む。

国内航空ネットワークの推移(新規・廃止路線一覧)

※旅客定期便のみ。全くの新規及び完全に撤退した路線を掲載。

新規路線

平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度		平成23年度	平成24年度	
神戸-石垣	新千歳-函館	新千歳-旭川	新千歳-茨城	関西-旭川	丘珠-女満別	新千歳-岡山	
1路線	中部-石垣	伊丹-種子島	新千歳-松山	神戸-茨城	丘珠-利尻	新千歳-那覇	
	関西-仙台	伊丹-屋久島	新千歳-中標津	神戸-鹿児島	成田-旭川	茨城-那覇	
	熊本-神戸	静岡-新千歳	羽田-中部	神戸-長崎	成田-新潟	羽田-中部	
	4路線	静岡-鹿児島	成田-関西	北九州-那覇	成田-神戸	羽田-岩国	
		静岡-熊本	中部-茨城	福岡-屋久島	関西-長崎	成田-関西	
		静岡-小松	名古屋-青森	福岡-与論	関西-宮古	成田-大分	
		静岡-那覇	名古屋-花巻	奄美-与論	福岡-花巻	成田-鹿児島	
		静岡-福岡	16路線			那覇-松山	中部-石垣
		福岡-石垣				伊丹-函館	
	福岡-神戸	伊丹-三沢					
					8路線	関西-長崎	
						関西-鹿児島	
						11路線	
						14路線	
						関西-宮古	
						石垣-宮古	

廃止路線

新千歳-帯広	旭川-釧路	伊丹-庄内	新千歳-山形	名古屋-帯広	新千歳-旭川	丘珠-女満別
新千歳-函館	新千歳-鹿児島	伊丹-種子島	丘珠-女満別	名古屋-長崎	新千歳-松山	函館-旭川
新千歳-三沢	新千歳-庄内	大島-八丈島	丘珠-稚内	名古屋-福岡	函館-釧路	成田-関西
新千歳-紋別	新千歳-高松	関西-青森	丘珠-中標津	伊丹-佐賀	茨城-中部	成田-神戸
丘珠-紋別	新千歳-中標津	関西-旭川	静岡-小松	伊丹-三沢	羽田-中部	関西-宮古
函館-帯広	新千歳-那覇	関西-帯広	中部-花巻	伊丹-松本	静岡-松本	関西-福江
函館-女満別	新千歳-松山	関西-鹿児島	中部-釧路	伊丹-石見	静岡-熊本	神戸-熊本
仙台-函館	花巻-那覇	関西-釧路	中部-青森	伊丹-大館能代	中部-石垣	長崎-鹿児島
中部-福島	福島-那覇	関西-高知	中部-徳島	神戸-石垣	神戸-福岡	
名古屋-北九州	新潟-佐渡	関西-松山	中部-米子	岡山-鹿児島	出雲-新千歳	
伊丹-石垣	関西-秋田	神戸-仙台	名古屋-熊本	広島西-鹿児島	徳島-新千歳	
関西-宮崎	関西-仙台	長崎-宮崎	名古屋-高知	広島西-宮崎	福岡-石垣	
神戸-熊本	関西-花巻	那覇-栗国	名古屋-山形	松山-那覇	北九州-那覇	
神戸-新潟	関西-福島	13路線	名古屋-秋田	高松-鹿児島	13路線	
福岡-青森	神戸-鹿児島		名古屋-松山	北九州-那覇		
福岡-花巻	高知-那覇		名古屋-新潟	熊本-松山		
大分-那覇	福岡-富山					
石垣-波照間	熊本-松山					
			32路線			
18路線	18路線					

8路線

1. ネットワーク維持のための地方路線に係る着陸料軽減

■ 景気後退の長期化によって未だ低迷する航空需要に鑑み、地方航空ネットワークの維持を図るといふ政策目的により資するよう見直しを行った上で、平成25年度においても継続。

<見直しのポイント>

- ・従来の着陸料の軽減措置については、幹線路線を除き平成25年度も継続。
- ・地方と羽田、地方と地方を結ぶ路線の着陸料の割引率を深掘り。
- ・主に地方路線やLCCに使われている機材(100t以下)に着目した着陸料の引き下げ。

本則単価(国内線)

～ 25t : 950円	→ 850円	100t～200t : 1,650円
25t～100t : 1,380円	→ 1,330円	200t～ : 1,800円

※那覇・離島路線を除く		到着空港		
		羽田	福岡、新千歳	羽田、福岡、新千歳を除く国管理・共用空港
出発空港	羽田、伊丹、福岡、新千歳	本則	6/10 → 本則	6/10 → 1/2
	関空、広島、高松、松山、北九州、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、小松	3/4		
	釧路、函館、高知、米子(美保)、岩国、徳島	3/5 → 1/2		
	旭川、帯広、秋田、山口宇部、女満別、青森、庄内、富山、神戸、鳥取、出雲、岡山、佐賀	1/2 → 2/5		
	稚内、紋別、中標津、三沢、大館能代、山形、能登、南紀白浜、石見	1/3 → 1/5		
その他				

2. 那覇路線、離島路線に係る着陸料、航行援助施設利用料及び航空機燃料税の軽減

- 那覇空港発着の国内路線及び国際貨物便について、平成26年3月31日までの間、機材の種別等に応じて着陸料及び航行援助施設利用料を1/6～1/16に軽減。
- 離島発の国内路線について、機材の種別等に応じて着陸料及び航行援助施設利用料を1/6～1/16に軽減。
- 沖縄路線及び離島路線に係る航空機燃料税を引き下げ(軽減額は3. 参照)

3. 航空機燃料税の引き下げ

■ 我が国航空企業の国際競争力強化のため、平成23年度税制改正において、平成23年度から25年度までの3年間、航空機燃料税を引き下げ。

	改正前	改正後
本則	26,000円/キロリットル	18,000円/キロリットル
沖縄路線	13,000円/キロリットル	9,000円/キロリットル
離島路線	19,500円/キロリットル	13,500円/キロリットル

4. その他の軽減措置

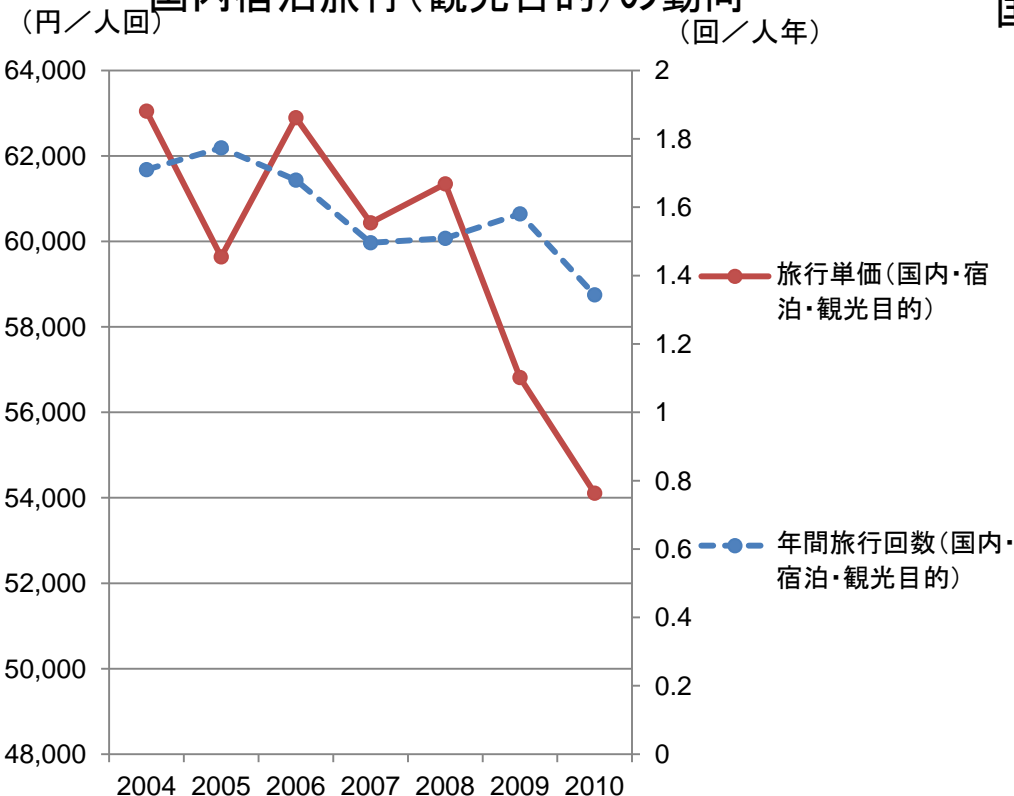
- 国際旅客チャーター便促進に係る着陸料軽減(平成26年3月31日までの間、1/2) ※羽田を除く
- 国際線に係る着陸料軽減(当分の間、7/10) ※羽田を除く
- 羽田空港発着の深夜早朝便に係る着陸料軽減(当分の間、1/2) ※伊丹路線、国際線は除く
- 羽田空港着の深夜早朝国際貨物便に係る着陸料軽減(平成26年3月31日までの間、1/2)

国内観光(全体)の近年の状況変化

国内宿泊旅行の動向について見ると

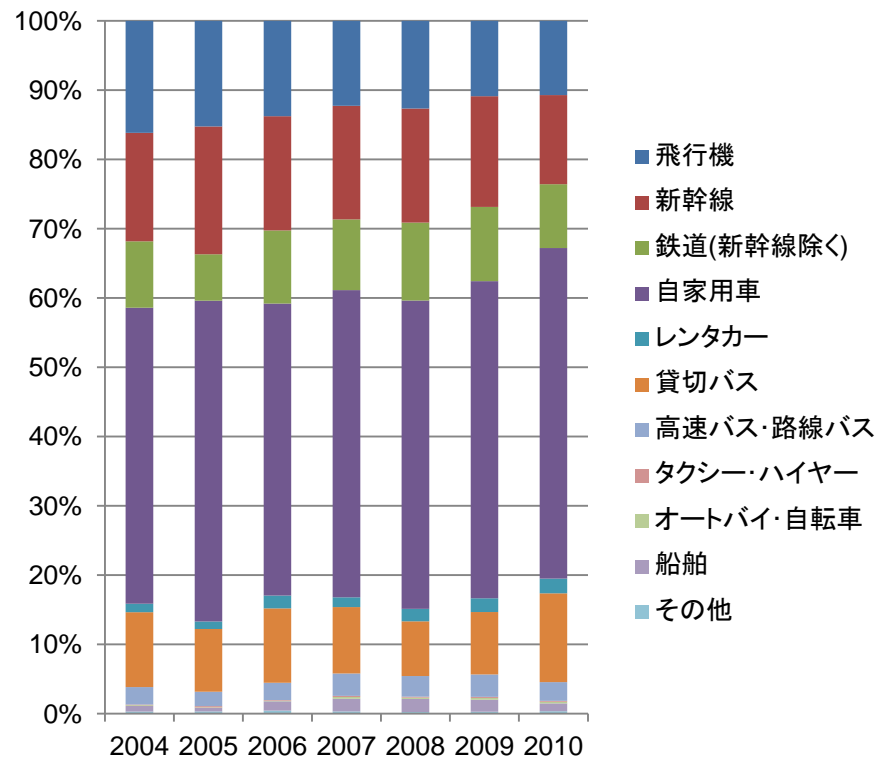
- ・一人当たりの年間旅行回数は減少傾向にあり、2005年から2010年にかけて2割ほど減少。
- ・また、旅行単価も減少傾向にあり、2006年から2010年にかけて1割強減少。特に、2008年から旅行単価が下落しており、リーマンショック時に安価な旅行が志向されたことがうかがえる。

国内宿泊旅行(観光目的)の動向



観光庁 旅行・観光消費動向調査より作成

国内宿泊旅行の(最長輸送)交通モードシェア

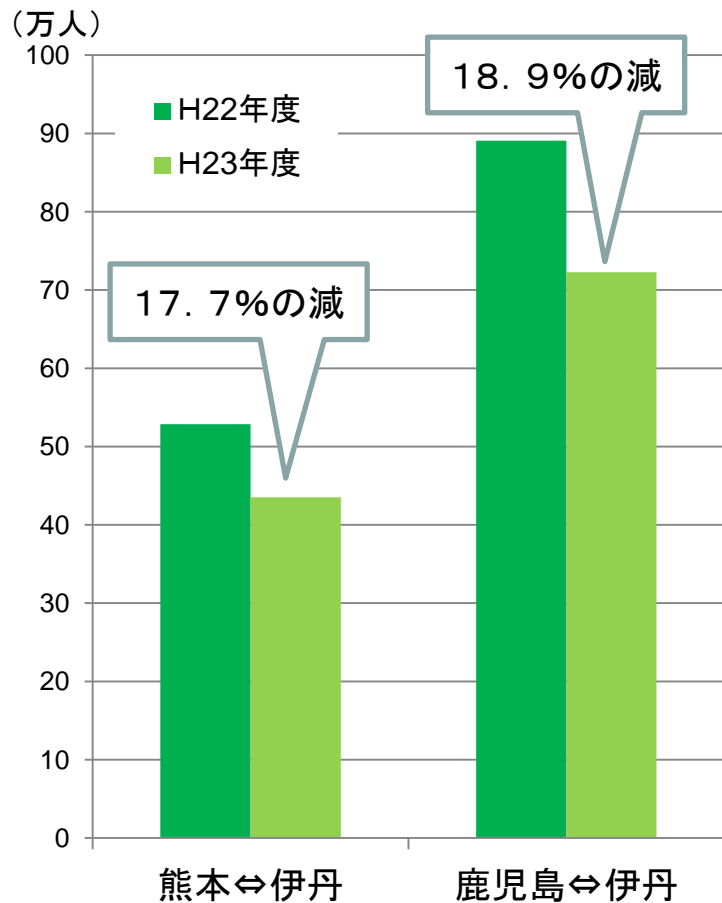


最長輸送交通モードシェアについて見ると

- ・飛行機は、一貫してシェアが減少傾向(04年16.0%→10年10.7%)にある。
- ・2008年から2010年にかけて、飛行機、新幹線のシェアが減少する一方、自家用車、レンタカー、貸切バスのシェアが伸びている。

整備新幹線の整備による影響(九州新幹線開業)

○利用者数の推移(H22-H23)



○2都市間の移動料金・所要時間 (航空機と新幹線)

区間*	大阪⇄熊本		大阪⇄鹿児島	
	航空機 伊丹 熊本	新幹線 新大阪 熊本	航空機 伊丹 鹿児島	新幹線 新大阪 鹿児島中央
運賃	24,590円 (普通運賃利用時) 11,090円 (割引運賃利用時)	18,320円 (普通車指定席) 14,400円 (割引運賃利用時)	28,420円 (普通運賃利用時) 11,620円 (割引運賃利用時)	21,600円 (普通車指定席) 17,000円 (割引運賃利用時)
所要時間	約3時間 30分	約3時間 20分	約3時間 40分	約4時間 00分

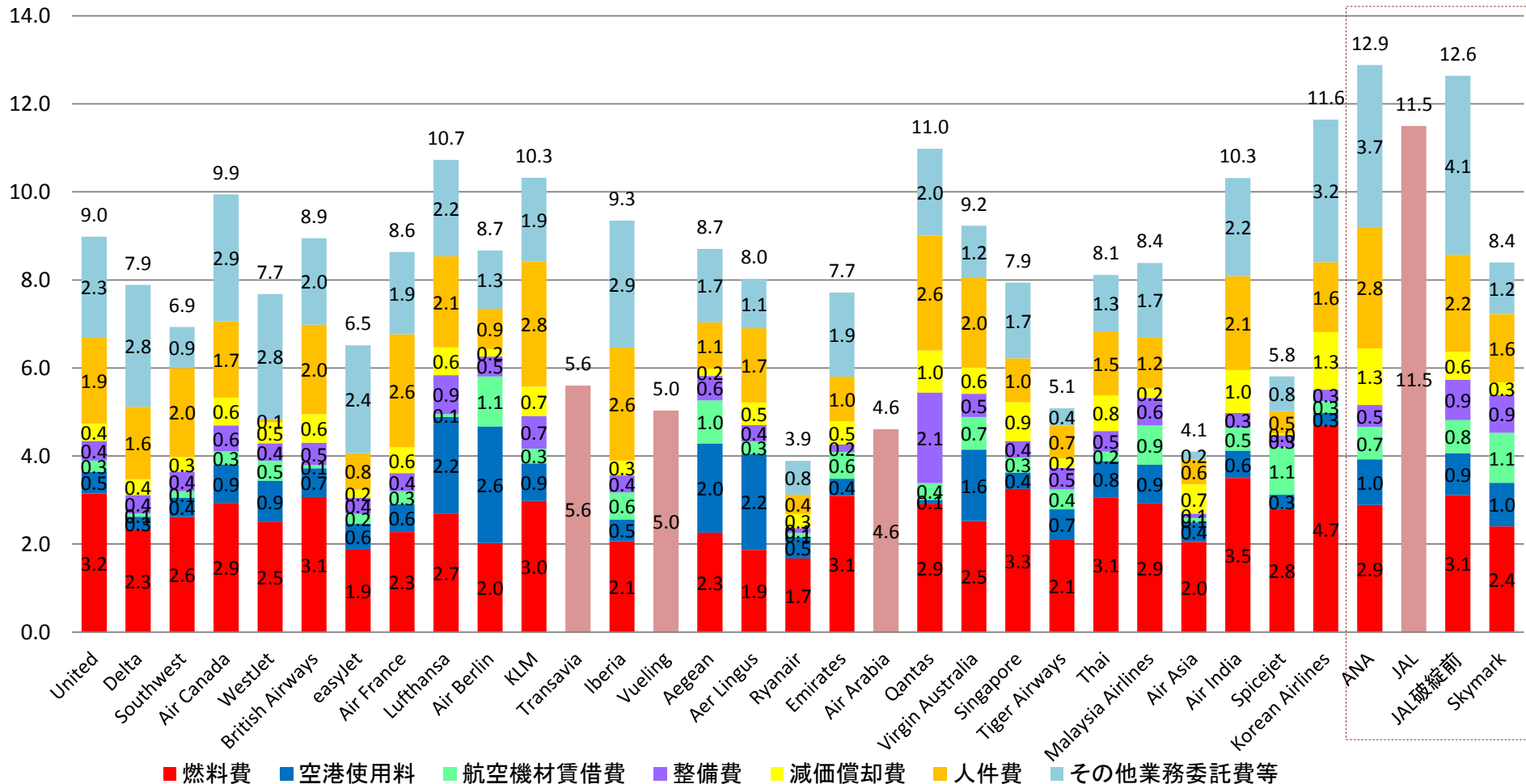
* 3都市の起点はそれぞれ、大阪(梅田)駅、熊本駅、鹿児島中央駅と仮定。
 ※航空機利用の所要時間には、空港内移動・搭乗手続時間として、搭乗空港40分、到着空港15分を考慮。また、空港までの移動は鉄道またはバスを利用と仮定。
 ※新幹線利用は、通常期の「みずほ(最速タイプ)」とし、新大阪駅での乗換標準時分10分を考慮。

- ・全国の旅客数の減少率(3.8%)と比べると大きな減少率であり、新幹線の開業の影響は大きいとみられる。
- ・旅客数の絶対数では、上記2ペアの旅客の移動で26万人の減少であり、全国的減少傾向(316万人の減)の1割弱程度寄与している。
- ・新幹線開業後、2都市間の所要時間と運賃は航空と鉄道の間で十分競合する水準となっており、適用される運賃次第で新幹線に旅客が流れる状況となっている。

航空会社の競争力及び航空に係る公租公課の現状

日本と諸外国のコスト比較 (ユニットコストベース) ①

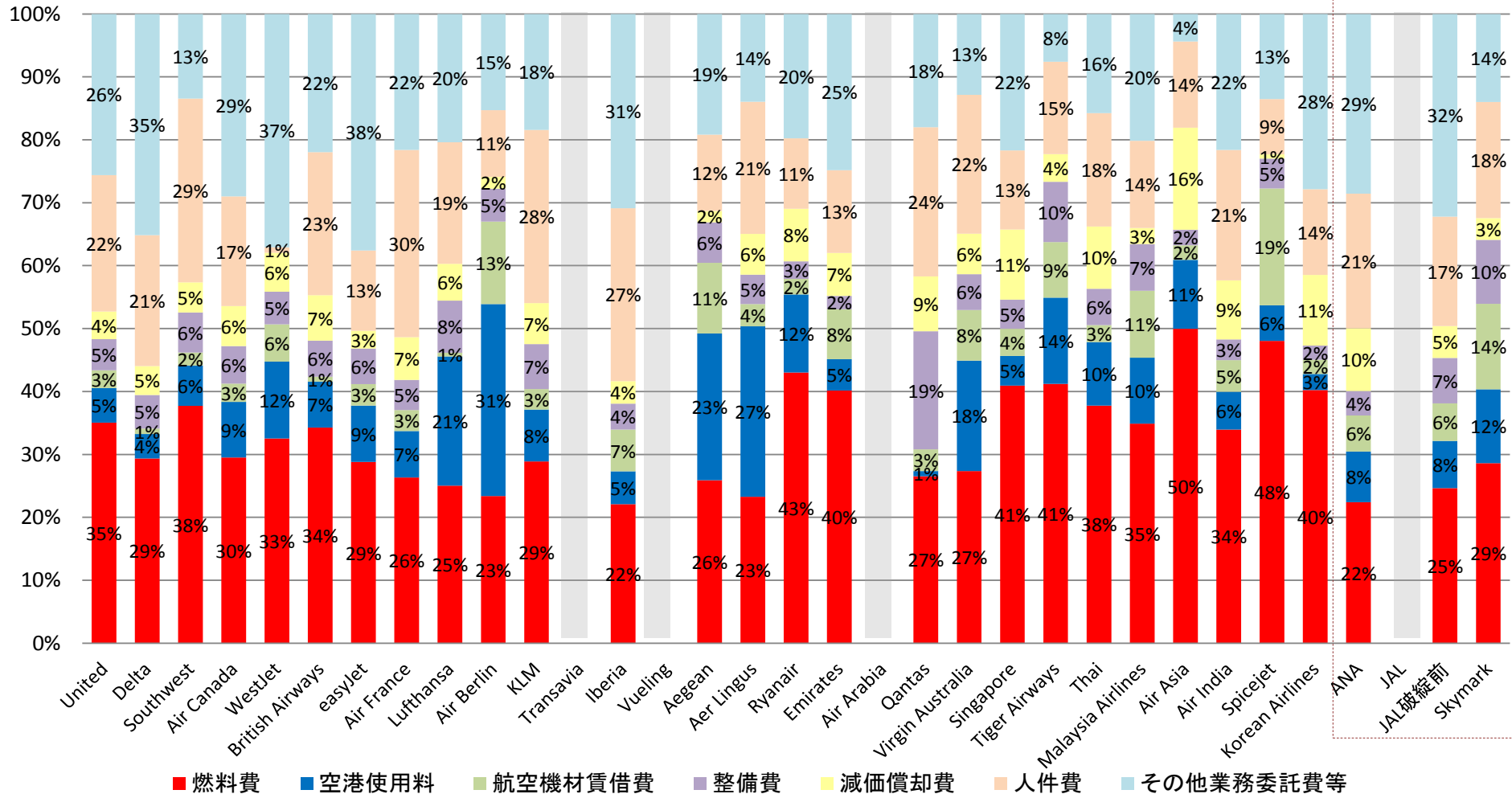
(円/人・km)



(注)記載のエアラインは、有償旅客人キロが上位のエアライン及び乗降客数の多い国にある代表的なエアラインを抽出している。
 (出典)データベース及び各社プレスリリースより作成。ANAは2012年3月期の連結決算のうち、「航空事業セグメント」の数値を使用。JALは2013年3月期第3四半期決算説明会資料より「航空運送連結」の値を使用し、破綻前については2010年3月期第2四半期決算説明会資料(4月～9月)より「航空運送事業」の値を使用。Lufthansaは2011年12月期の連結決算のうち、「Passenger Airline Group」セグメントの数値を使用。KLM、Iberia、Air Indiaは2010年度の数値を使用。その他は2011年度の数値を使用。
 (注)2013年1月時点の為替レートを使用：1USD=89.92円、1CAD=93.03円、1GBP=141.91円、1EUR=120.20円、1AUD=96.33円、1SGD=75.75円、1MYR=30.35円、1IDR=1.74円、1THB=3.15円、1RMB=15.04円、1KRW=0.086円、1AED=25.61円

航空会社のユニットコストに占める公租公課の負担割合

各国航空会社のユニットコストの内訳を百分率表示としたもの



また、本邦航空会社のコストに占める航空機燃料税の割合は2%程度¹⁾で、空港使用料と合わせてコストの10~14%程度を占める

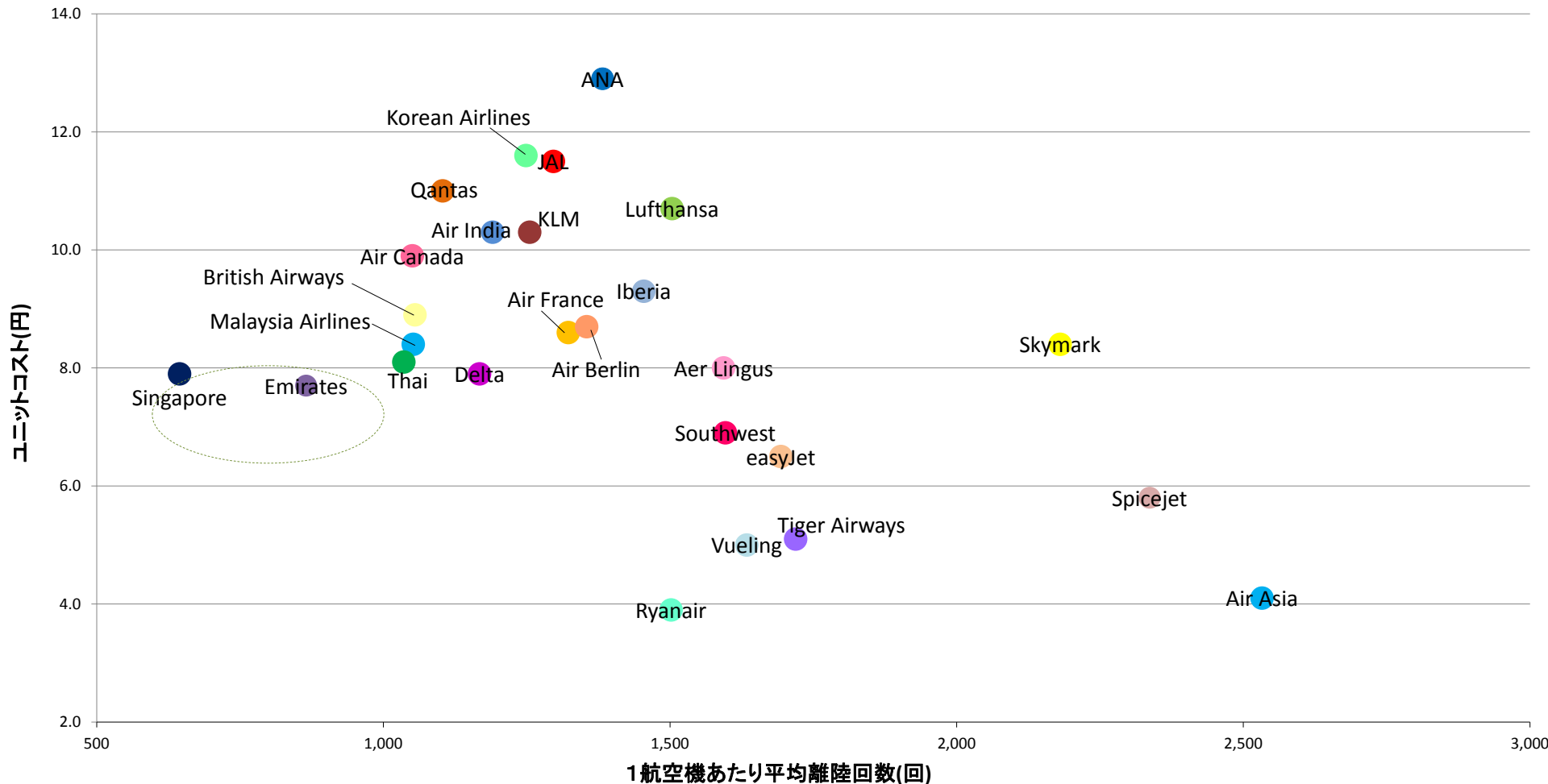
1.対象となるエアラインは、羽田に乗り入れている本邦エアライン6社が対象

注: Transavia、Vueling、Air Arabia、JALについては内訳未入手のため表示していない。

Lufthansa、Air Berlinの空港使用料について、バゲージハンドリングに係る費用が含まれている(他社はその他業務委託費等にカウント)ためコストに占める割合が高くなっている。

(出典)「日本と諸外国のコスト比較(ユニットコストベース)①」の資料と同じ。

ユニットコストと平均離陸回数との関係を見た場合

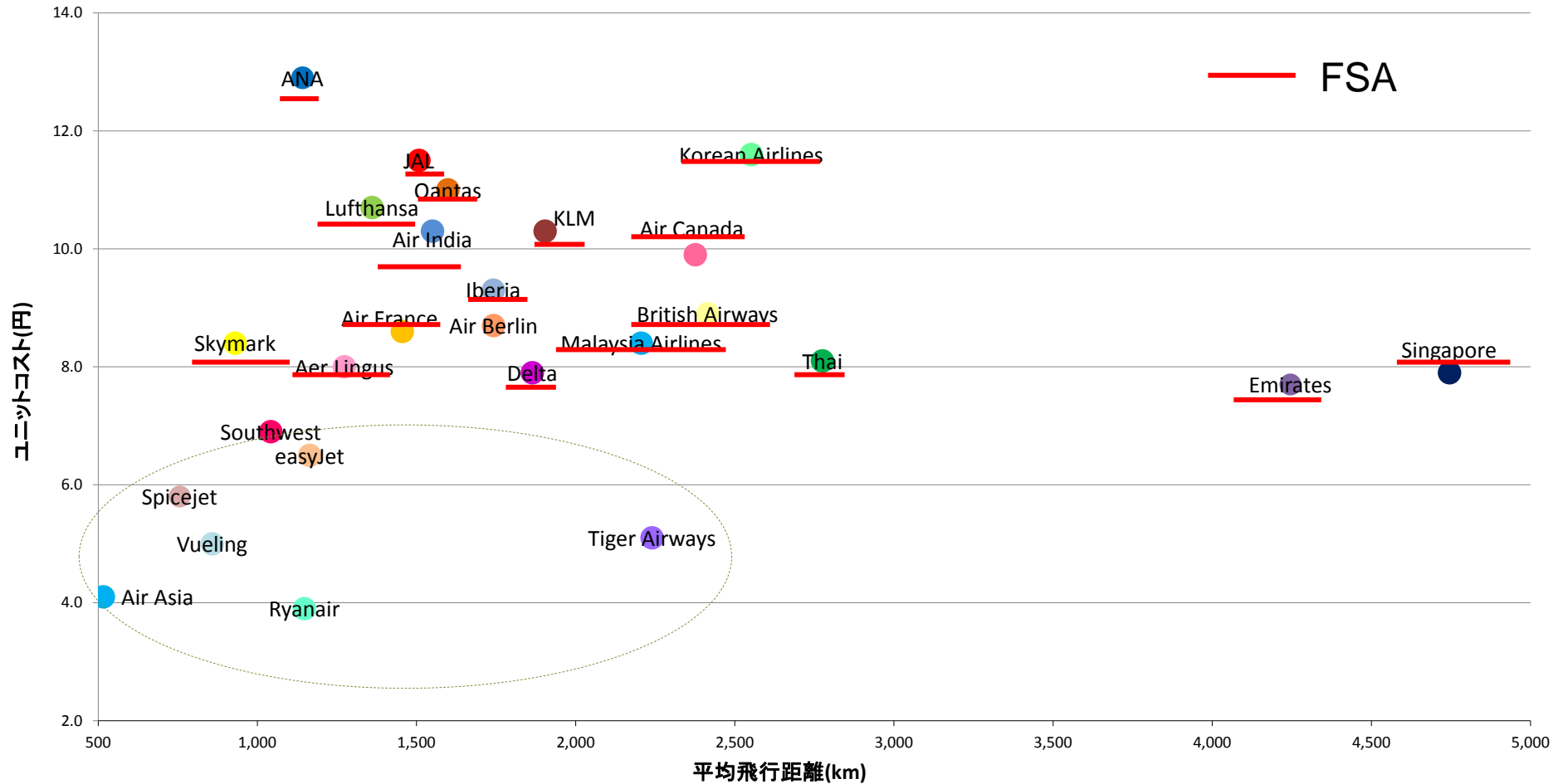


(注)1航空機あたり平均離陸回数は離陸回数を保有及びリース航空機の数で除したもの。(出典)離陸回数・航空機数は、Skymark、Air Berlin、Tiger Airways、Air Asia、Spicejet、Vuelingはデータベースから取得し、その他エアラインはWorld airport transport statistics(IATA 2010年度)から取得。ANAは2012年3月期の連結決算のうち、「航空事業セグメント」の数値を使用。JALは2013年3月期第3四半期決算説明会資料より「航空運送連結」の値を使用。Lufthansaは2011年12月期の連結決算のうち、「Passenger Airline Group」セグメントの数値を使用。Delta、Southwest、Air Canada、British Airways、easyJet、Air France、Air Berlin、Vueling、Aer Lingus、Ryanair、Emirates、Qantas、Singapore、Tiger Airways、Thai、Malaysia Airlines、Air Asia、Spicejet、Korean Airlines、Skymarkは2011年度の数値を使用。KLM、Iberia、Air Indiaは2010年度の数値を使用。

(注)2013年1月時点の為替レートを使用：1USD=89.92円、1CAD=93.03円、1GBP=141.91円、1EUR=120.20円、1AUD=96.33円、1SGD=75.75円、1MYR=30.35円、1IDR=1.74円、1THB=3.15円、1RMB=15.04円、1KRW=0.086円、1AED=25.61円

日本と諸外国のコスト比較 (ユニットコストベース) ④

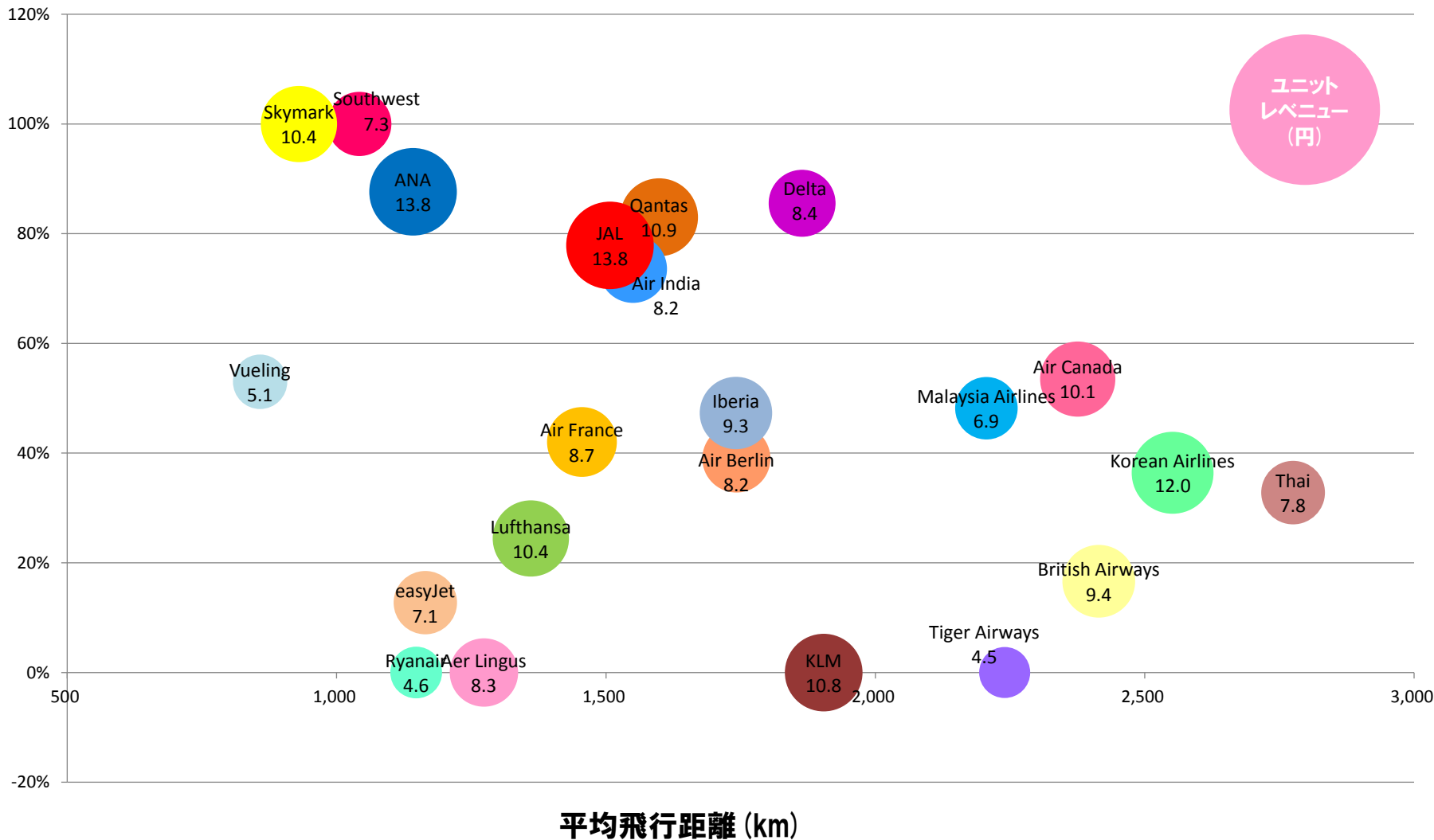
ユニットコストと平均飛行距離との関係を見た場合



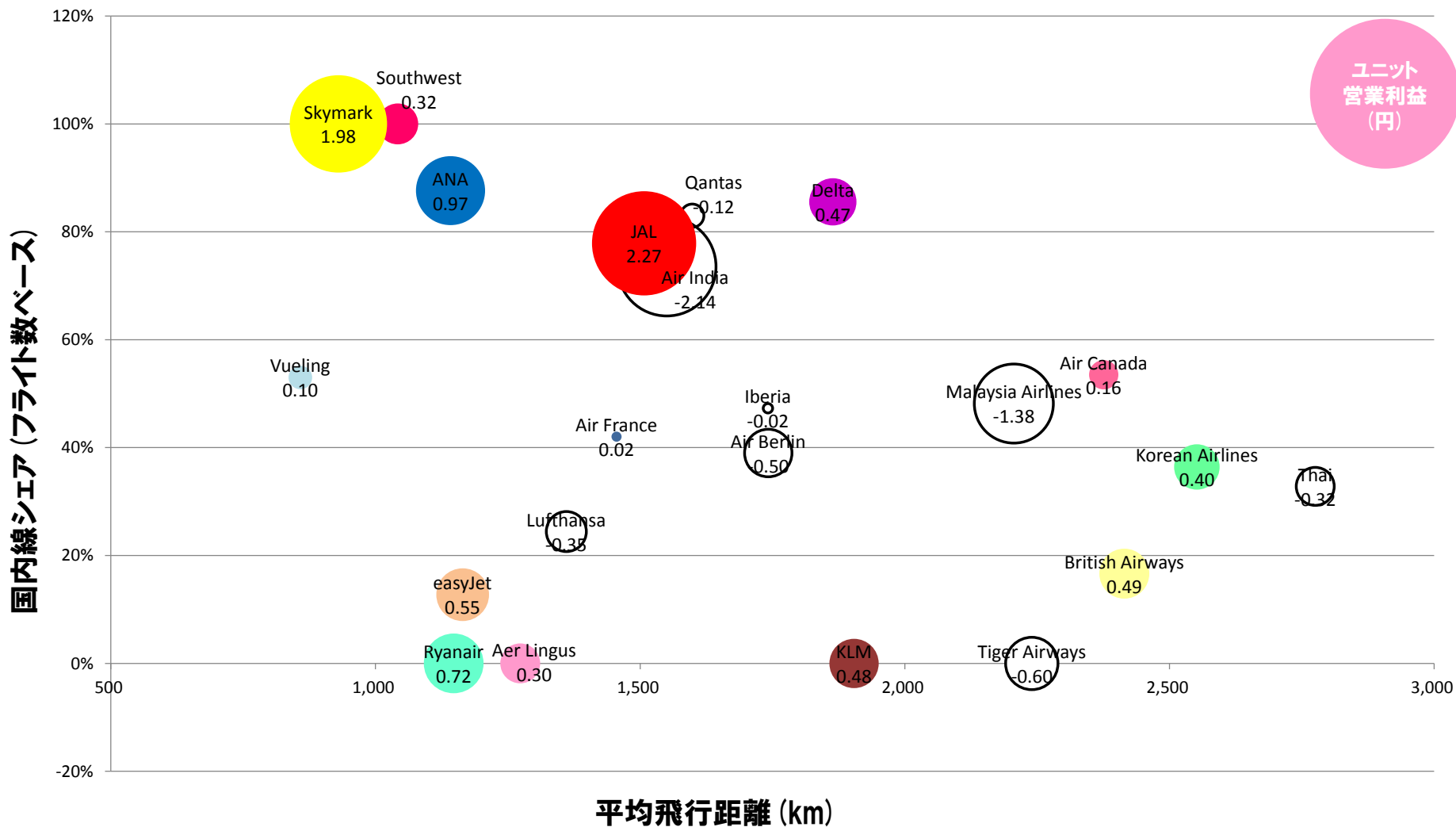
(出典)平均飛行距離は、Skymark、Air Berlin、Tiger Airways、Air Asia、Spicejet、Vuelingはデータベースから取得し、その他エアラインはWorld airport transport statistics(IATA 2010年度)から取得。ANAは2012年3月期の連結決算のうち、「航空事業セグメント」の数値を使用。JALは2013年3月期第3四半期決算説明会資料より「航空運送連結」の値を使用。Lufthansaは2011年12月期の連結決算のうち、「Passenger Airline Group」セグメントの数値を使用。Delta、Southwest、Air Canada、British Airways、easyJet、Air France、Air Berlin、Vueling、Aer Lingus、Ryanair、Emirates、Qantas、Singapore、Tiger Airways、Thai、Malaysia Airlines、Air Asia、Spicejet、Korean Airlines、Skymarkは2011年度の数値を使用。KLM、Iberia、Air Indiaは2010年度の数値を使用。

(注)2013年1月時点の為替レートを使用：1USD=89.92円、1CAD=93.03円、1GBP=141.91円、1EUR=120.20円、1AUD=96.33円、1SGD=75.75円、1MYR=30.35円、1IDR=1.74円、1THB=3.15円、1RMB=15.04円、1KRW=0.086円、1AED=25.61円

国内線シェア (フライト数ベース)



(出典)国内線シェア・平均飛行距離は、Skymark、Air Berlin、Tiger Airways、Vuelingはデータベースから取得し、その他エアラインはWorld airport transport statistics(IATA 2010年度)から取得。ANAは2012年3月期の連結決算のうち、「航空事業セグメント」の数値を使用。JALは2013年3月期第3四半期決算説明会資料より「航空運送連結」の値を使用。Lufthansaは2011年12月期の連結決算のうち、「Passenger Airline Group」セグメントの数値を使用。Delta、Southwest、Air Canada、British Airways、easyJet、Air France、Air Berlin、Vueling、Aer Lingus、Ryanair、Qantas、Tiger Airways、Thai、Malaysia Airlines、Korean Airlines、Skymarkは2011年度の数値を使用。KLM、Iberia、Air Indiaは2010年度の数値を使用。(注)2013年1月時点の為替レートを使用：1USD=89.92円、1CAD=93.03円、1GBP=141.91円、1EUR=120.20円、1AUD=96.33円、1SGD=75.75円、1MYR=30.35円、1IDR=1.74円、1THB=3.15円、1RMB=15.04円、1KRW=0.086円、1AED=25.61円

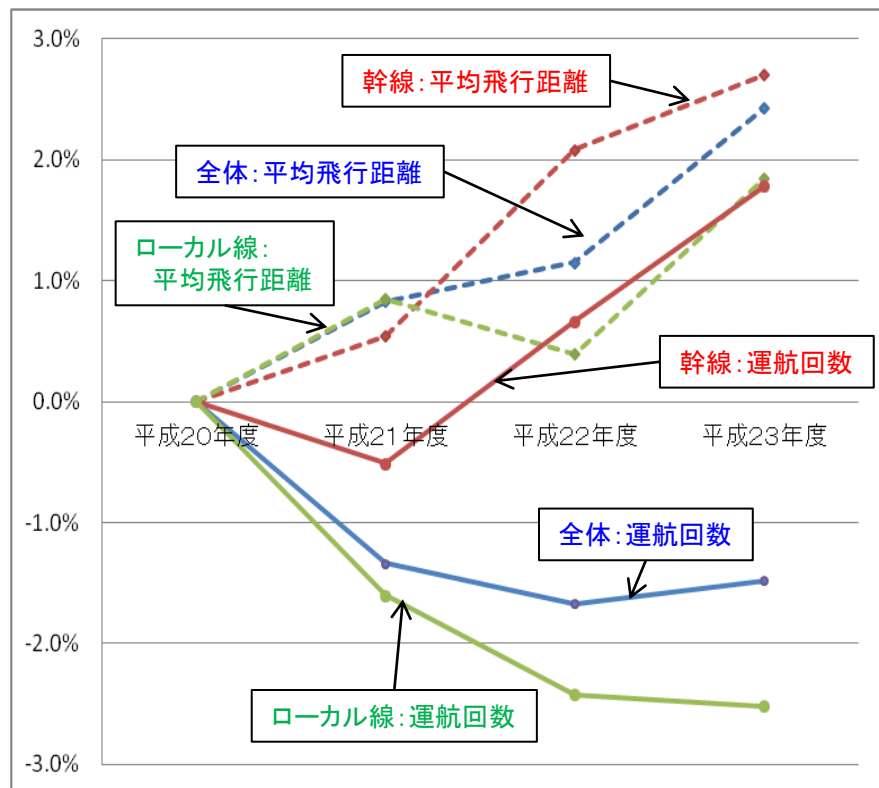


(出典)国内線シェア・平均飛行距離は、Skymark、Air Berlin、Tiger Airways、Vuelingはデータベースから取得し、その他エアラインはWorld airport transport statistics(IATA 2010年度)から取得。ANAは2012年3月期の連結決算のうち、「航空事業セグメント」の数値を使用。JALは2013年3月期第3四半期決算説明会資料より「航空運送連結」の値を使用。Lufthansaは2011年12月期の連結決算のうち、「Passenger Airline Group」セグメントの数値を使用。Delta、Southwest、Air Canada、British Airways、easyJet、Air France、Air Berlin、Vueling、Aer Lingus、Ryanair、Qantas、Tiger Airways、Thai、Malaysia Airlines、Korean Airlines、Skymarkは2011年度の数値を使用。KLM、Iberia、Air Indiaは2010年度の数値を使用。(注)2013年1月時点の為替レートを使用：1USD=89.92円、1CAD=93.03円、1GBP=141.91円、1EUR=120.20円、1AUD=96.33円、1SGD=75.75円、1MYR=30.35円、1IDR=1.74円、1THB=3.15円、1RMB=15.04円、1KRW=0.086円、1AED=25.61円

近年の国内定期航空輸送の状況

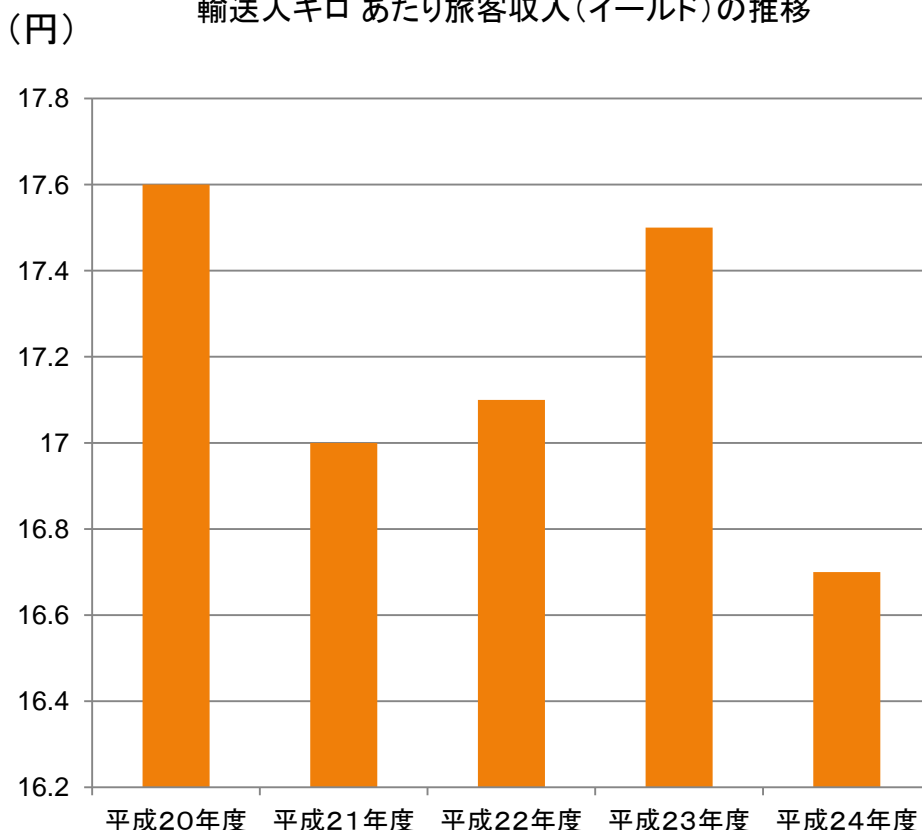
- 近年、平均飛行距離は増加傾向であるが、運航回数は、幹線で増加、ローカル線で低下傾向にある
- 平均的な運賃の状況を表すイールドについては、LCCの参入等もあり、平成24年度に低下がみられる

国内定期航空輸送の状況
(平均飛行距離及び運航回数の推移(H20ベース変化率))



(出所) 航空輸送統計年報

特定本邦定期航空運送事業者
輸送人キロあたり旅客収入(イールド)の推移



平成24年度

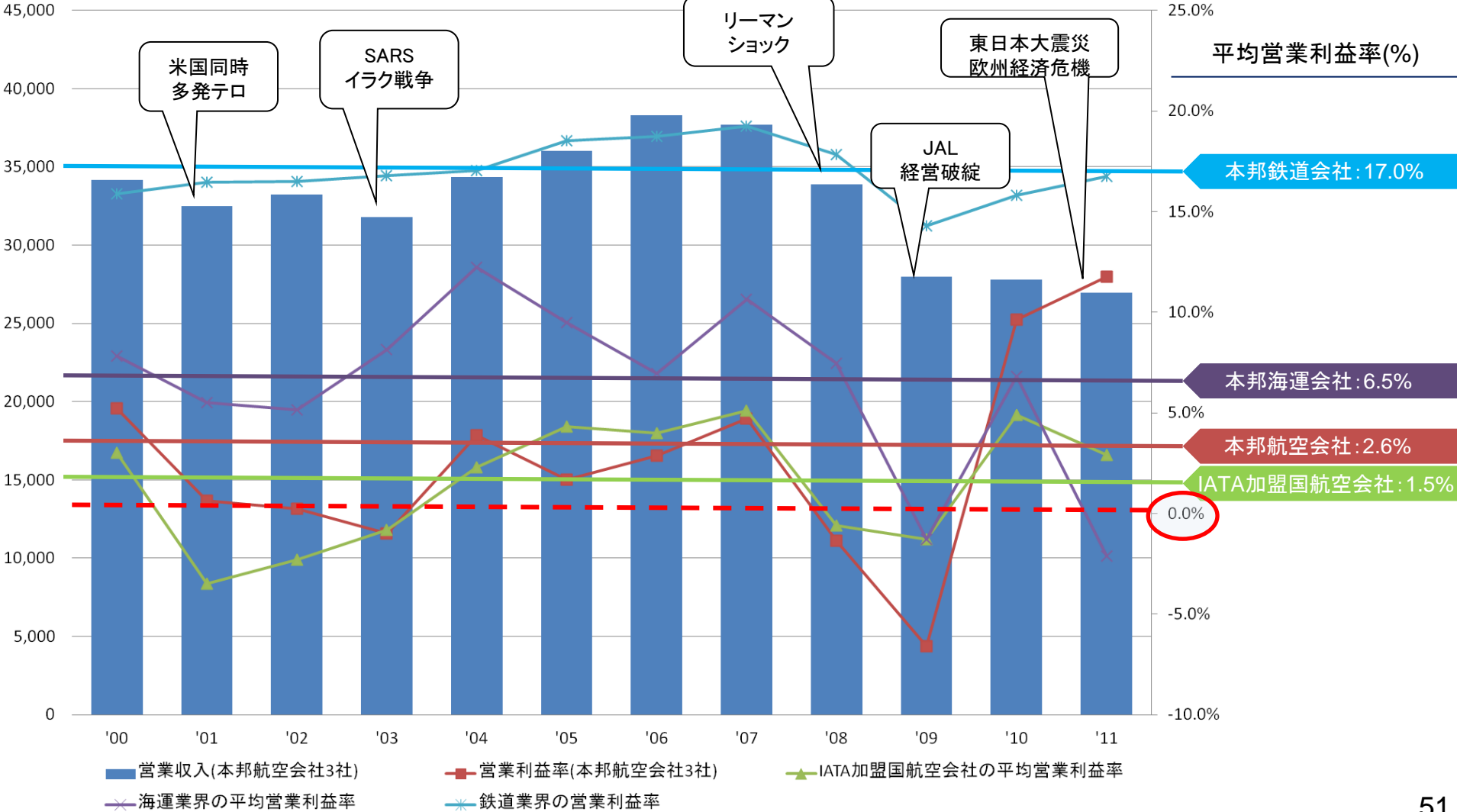
LCC以外平均: 17.0円、LCC平均: 6.7円

本邦航空会社の業績推移と他運輸業界の比較

- 日本のエアラインの過去実績を振り返ると、世界の航空会社同様に業績が乱高下している
- 航空業界は、鉄道・海運業界の運輸業界に比して収益が低い業界である

営業収入(億円)

営業利益率(%)



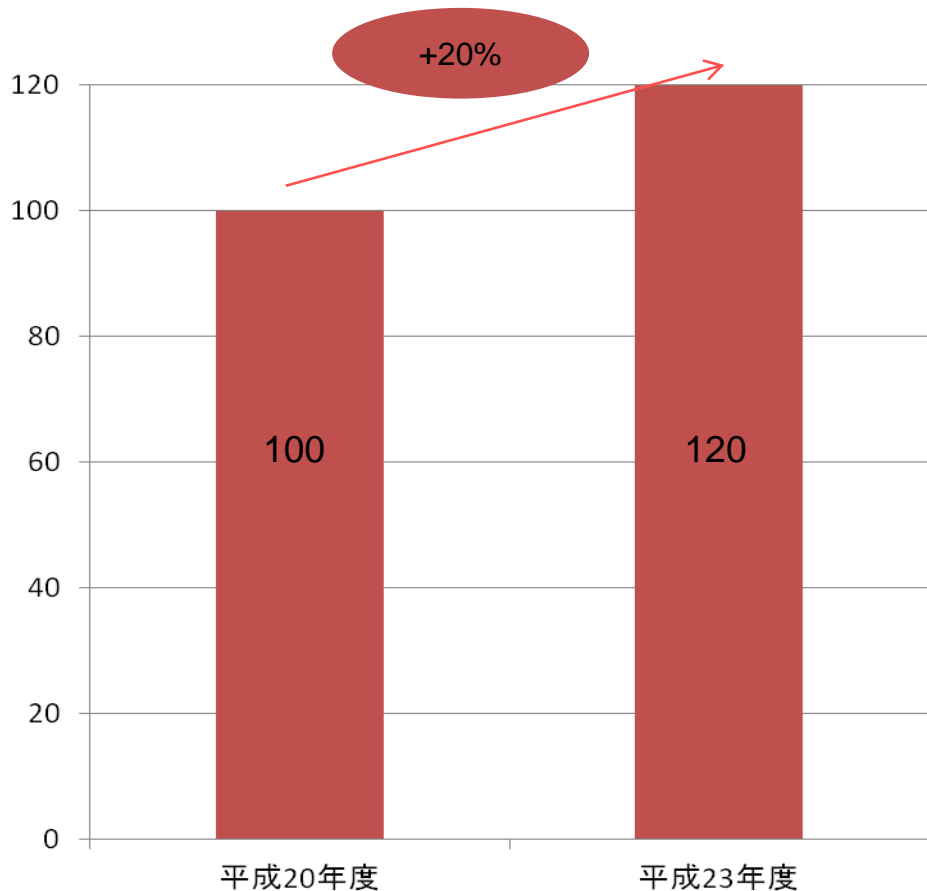
注: 本邦運輸業界の数値については、各業界大手3社を対象。

出典: 各社決算資料より国土交通省航空局作成

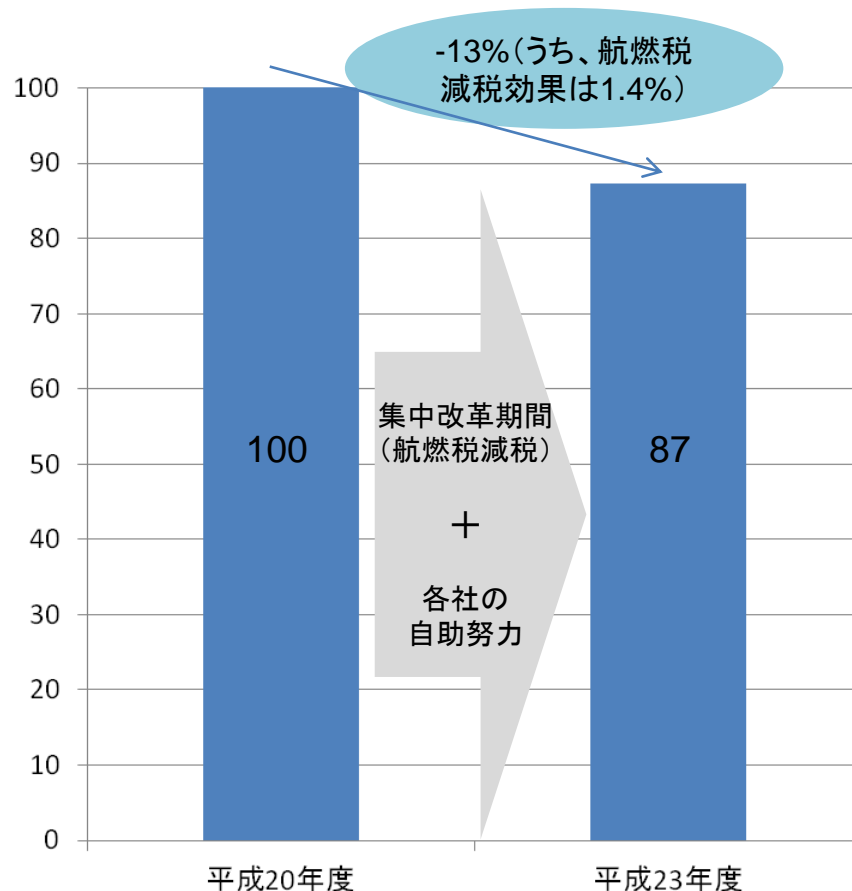
本邦エアラインのユニットコスト推移

○ 平成23年度と平成20年度を比較すると、燃料費が高騰したものの、集中改革期間におけるエアライン各社のコスト削減の取り組み及び航空機燃料税減税によって、ユニットコストが低減した

燃油価格の比較(平成20年度を100とした場合)¹⁾



ユニットコストの比較(平成20年度を100とした場合)²⁾

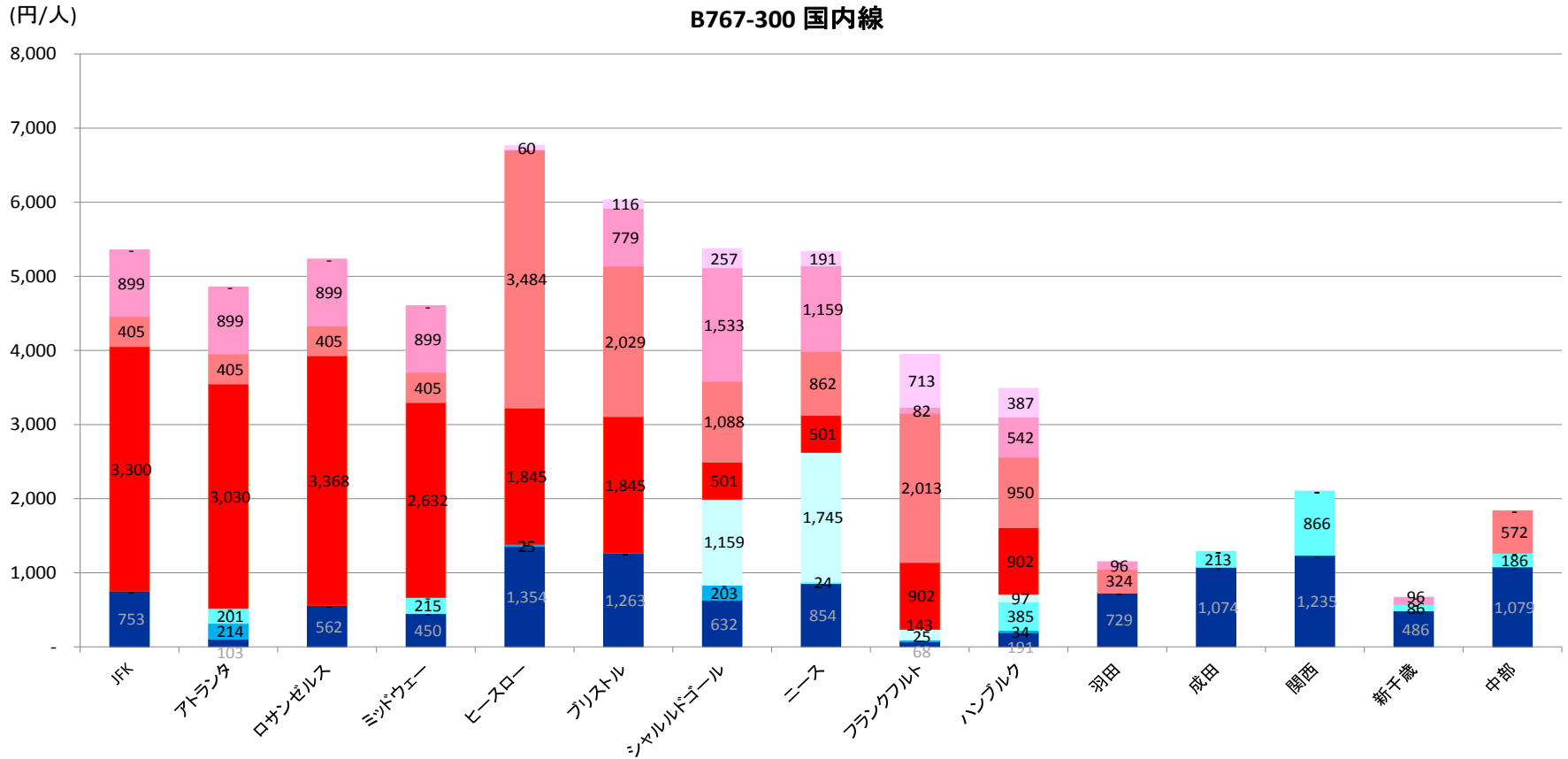


燃料費が上昇トレンドの中、航空機燃料税の減税は航空会社の成長に一定程度貢献
 まだ事業規模の大きくないLCCにとっても、航空機燃料税の軽減の効果は大きく数億円～十数億円の効果

1. シンガポール・ケロシンの年度平均； 2. 対象となるエアラインは、羽田に乗り入れている本邦エアライン6社が対象
 出典：各社決算資料等より国土交通省航空局作成

各空港における旅客1人あたり公租公課等（国内線）— 欧米

- 欧米諸国と比べると、日本の空港の着陸料は高くなっているものの、全体的な水準は低い傾向にある
- 日本の空港は、欧米諸国の空港に比べ、旅客への負担割合が低く、航空会社の負担割合が高い傾向にある



航空会社負担	753	518	562	665	1,379	1,263	1,995	2,623	236	707	729	1,287	2,101	572	1,264
旅客負担	4,604	4,334	4,671	3,936	5,388	4,770	3,379	2,713	3,709	2,780	420	0	0	96	572
	86%	89%	89%	86%	80%	79%	63%	51%	94%	80%	37%	0%	0%	14%	31%

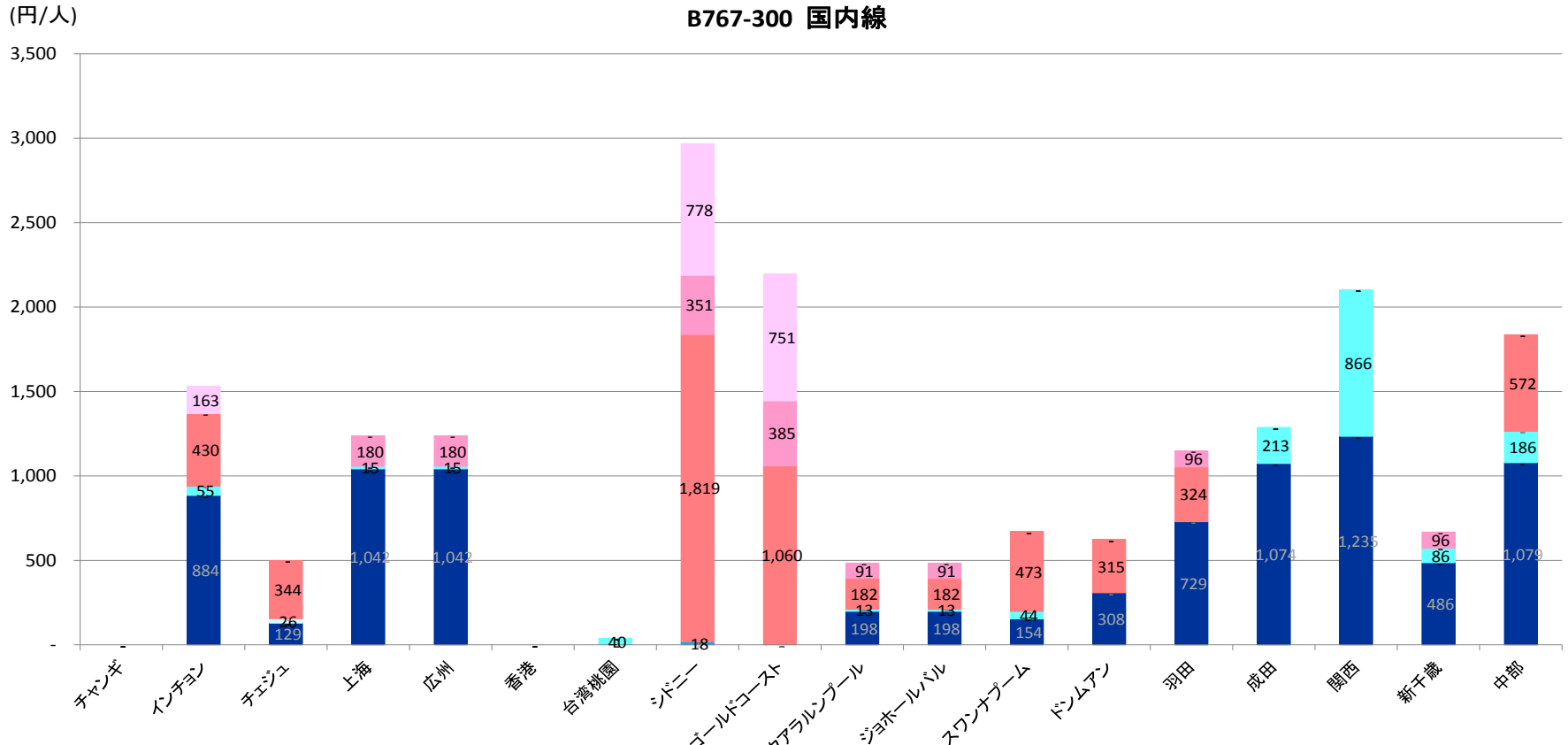
■ 航空会社負担—着陸料 ■ 航空会社負担—停留料 ■ 航空会社負担—空港施設使用に係る料金 ■ 航空会社負担—環境対策に係る料金
 ■ 旅客負担—航空旅客税 ■ 旅客負担—旅客施設使用料 ■ 旅客負担—保安料 ■ 旅客負担—その他

(注)一発着あたりで試算。航空会社負担—空港施設使用に係る料金に含まれる主な公租公課は、搭乗橋使用料、手荷物取扱料、ターミナルビル使用料である。旅客負担—その他に含まれる主な公租公課は、イギリス・ドイツの空港ではPRM料と手荷物取扱料、フランスの空港ではPRM料と航空券連帯税である。羽田空港の着陸料は本則の3/4、新千歳空港の着陸料は本則の1/2とした。「旅客負担—保安料」について、フランスは空港税として徴収している。消費税・付加価値税はグラフに参入していない。次ページ以降のスライドも同様である。

(注)アメリカのチケット税算出にあたり、Research and Innovative Technology Administrationの公表する、各空港における国内線チケット金額の平均値を用いた。
 JFK空港:USD388/人、アトランタ空港:USD348/人、ロサンゼルス空港:USD398/人、ミッドウェー空港:USD289/人 (注)海外空港は2012年時点、国内空港は2013年4月現在の料金体系により算定。2013年1月時点の為替レートを使用：1ドル=89.92円、1ポンド=141.19円、1ユーロ=120.20円(出典：IATA Airport, ATC and Fuel Charges Monitor)

各空港における旅客1人あたり公租公課等（国内線）—アジア・豪

- アジア諸国と比べると、日本の空港の着陸料は高くなっており、全体的な水準もオーストラリアを除き高い傾向にある
- 日本の空港は、中国を除くアジア諸国の空港に比べ、旅客への負担割合が低く、航空会社の負担割合が高い傾向にある



航空会社負担	0	939	154	1,057	1,057	0	40	18	0	211	211	198	308	729	1,287	2,101	572	1,264
旅客負担	0	593	344	180	180	0	0	2,948	2,196	273	273	473	315	420	0	0	96	572
	-	61%	31%	85%	85%	-	100%	1%	0%	44%	44%	30%	49%	63%	100%	100%	86%	69%

- 航空会社負担-着陸料
- 航空会社負担-停留料
- 航空会社負担-空港施設使用に係る料金
- 航空会社負担-環境対策に係る料金
- 旅客負担-航空旅客税
- 旅客負担-旅客施設使用料
- 旅客負担-保安料
- 旅客負担-その他

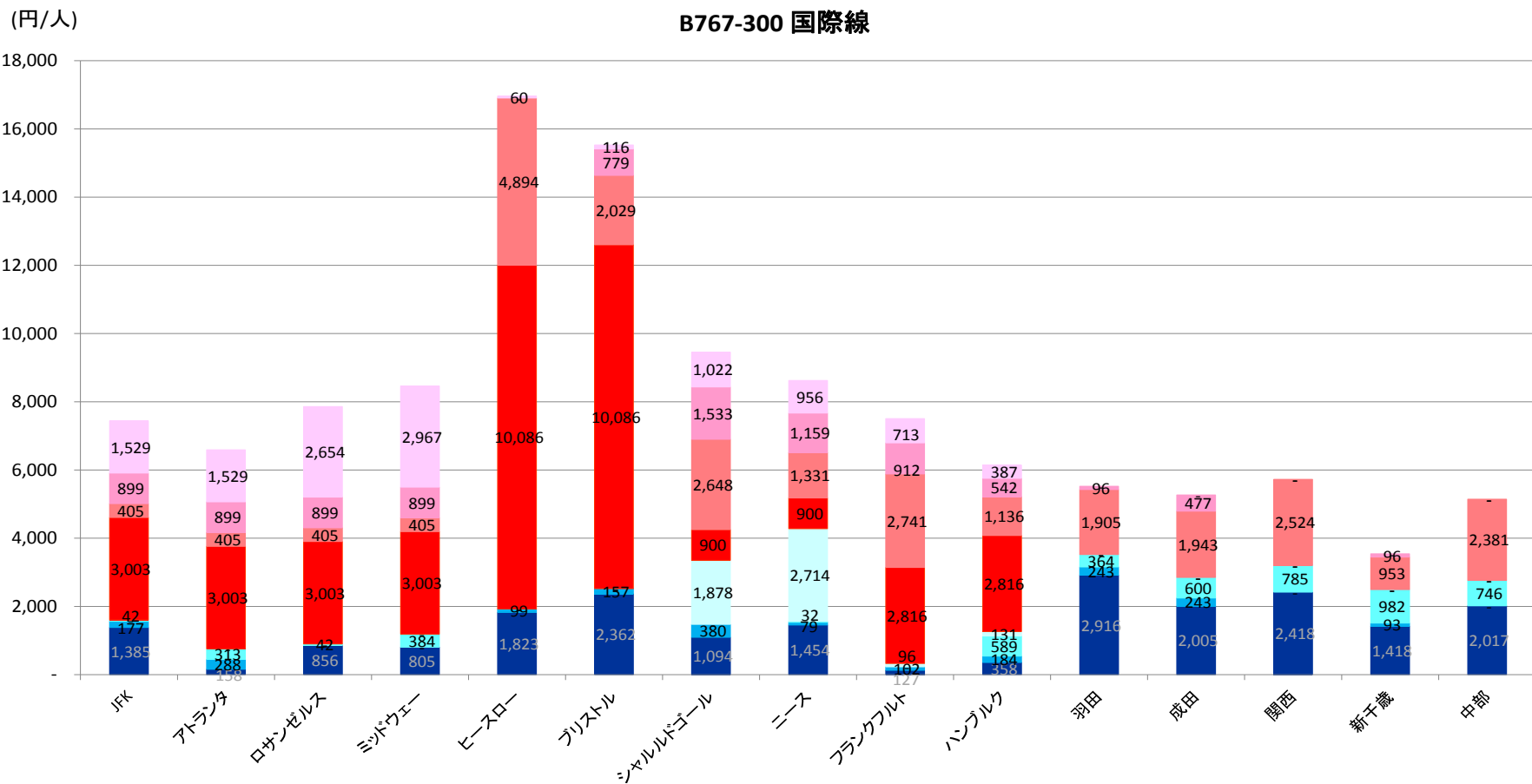
(注) チャンギ空港・香港空港では国内線が運航されていないため、試算から除外している。

(注) 一発着あたりで試算。航空会社負担-空港施設使用に係る料金に含まれる主な公租公課は、搭乗橋使用料、手荷物取扱料、ターミナルビル使用料である。旅客負担-その他に含まれる主な公租公課は、手荷物取扱料、ターミナルビル使用料である。羽田空港の着陸料は本則の3/4、新千歳空港の着陸料は本則の1/2とした。

(注) 海外空港は2012年時点、国内空港は2013年4月現在の料金体系により算定。2013年1月時点の為替レートを使用：1シンガポールドル=75.75円、1韓国ウォン=0.086円、1中国元=15.04円、1香港ドル=12.09円、1台湾ドル=3.18円、1オーストラリアドル=96.33円、1マレーシアリングギット=30.35円、1タイバーツ=3.15円(出典：IATA Airport, ATC and Fuel Charges Monitor)

各空港における旅客1人あたり公租公課等（国際線）— 欧米

- 欧米諸国と比べると、日本の空港の着陸料は高くなっているものの、全体的な水準は低い傾向にある
- 日本の空港は、欧米諸国の空港に比べ、旅客への負担割合が低く、航空会社の負担割合が高い傾向にある



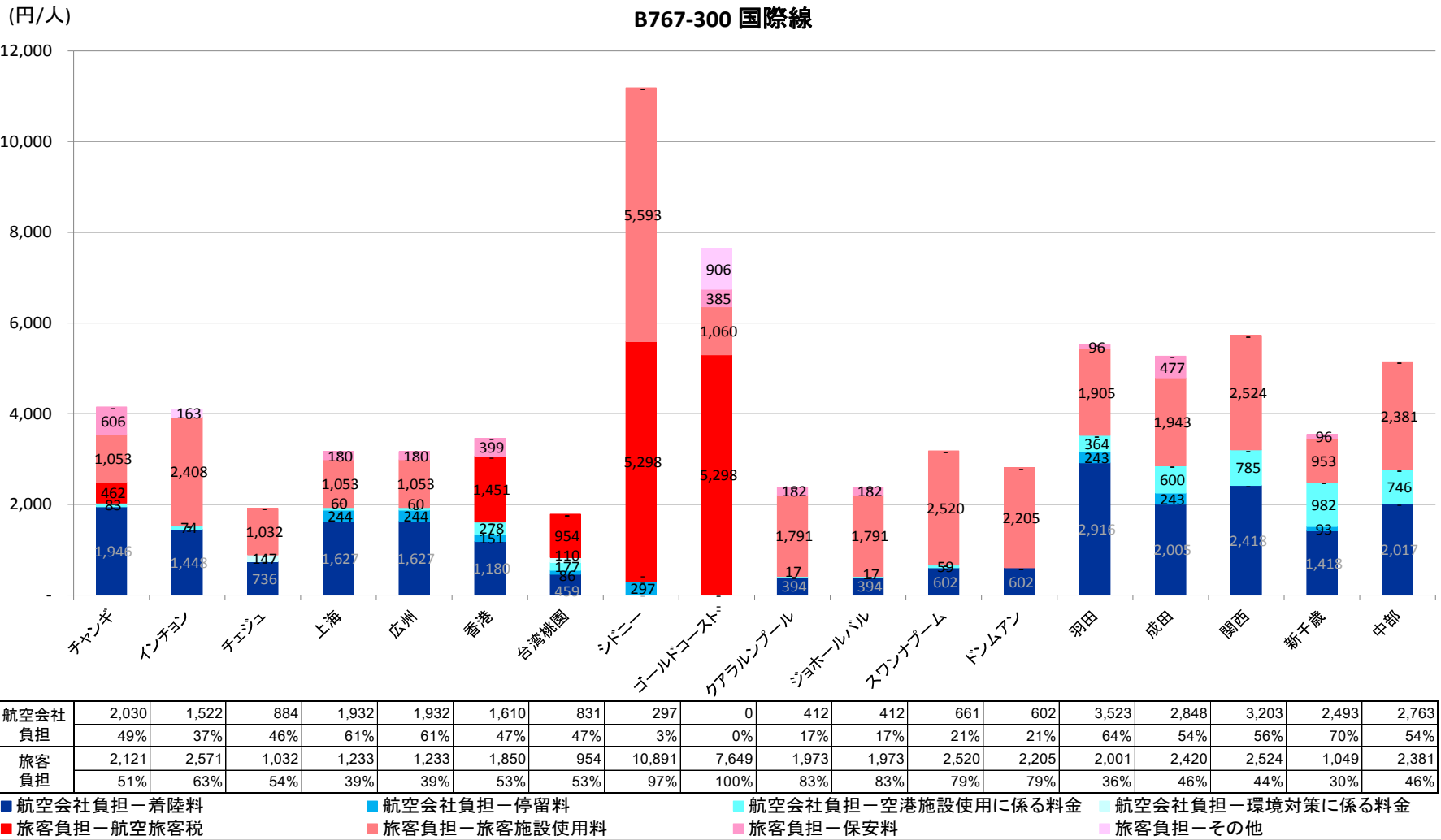
航空会社負担	1,604	758	899	1,190	1,922	2,519	3,351	4,279	326	1,262	3,523	2,848	3,203	2,493	2,763
旅客負担	5,836	5,836	6,962	7,275	15,040	13,011	6,103	4,346	7,182	4,881	2,001	2,420	2,524	1,049	2,381
	22%	11%	11%	14%	11%	16%	35%	50%	4%	21%	64%	54%	56%	70%	54%
	78%	89%	89%	86%	89%	84%	65%	50%	96%	79%	36%	46%	44%	30%	46%

■ 航空会社負担—着陸料 ■ 航空会社負担—停留料 ■ 航空会社負担—空港施設使用に係る料金 ■ 航空会社負担—環境対策に係る料金
 ■ 旅客負担—航空旅客税 ■ 旅客負担—旅客施設使用料 ■ 旅客負担—保安料 ■ 旅客負担—その他

(注)一発着あたりで試算。航空会社負担—空港施設使用に係る料金に含まれる主な公租公課は、搭乗橋使用料、手荷物取扱料である。旅客負担—その他に含まれる主な公租公課は、イギリス・ドイツの空港ではPRM料と手荷物取扱料、フランスの空港ではPRM料と航空券連帯税である。新千歳空港の着陸料は本則の7/10とした。「旅客負担—保安料」について、フランスは空港税として徴収している。(注)海外空港は2012年時点、国内空港は2013年4月現在の料金体系により算定。2013年1月時点の為替レートを使用：1ドル=89.92円、1ポンド=141.19円、1ユーロ=120.20円 (出典：IATA Airport, ATC and Fuel Charges Monitor)

各空港における旅客1人あたり公租公課等（国際線）—アジア・豪

- アジア諸国と比べると、日本の空港の着陸料は高くなっており、全体的な水準もオーストラリアを除き高い傾向にある
- 日本の空港は、中国を除くアジア諸国の空港に比べ、旅客への負担割合が低く、航空会社の負担割合が高い傾向にある



(注)一発着あたりで試算。航空会社負担—空港施設使用に係る料金に含まれる主な公租公課は、搭乗橋使用料、手荷物取扱料、ターミナルビル使用料である。旅客負担—その他に含まれる主な公租公課は、手荷物取扱料、ターミナルビル使用料である。新千歳空港の着陸料は本則の7/10とした。

(注)海外空港は2012年時点、国内空港は2013年4月現在の料金体系により算定。2013年1月時点の為替レートを使用：1シンガポールドル=75.75円、1韓国ウォン=0.086円、1中国元=15.04円、1香港ドル=12.09円、1台湾ドル=3.18円、1オーストラリアドル=96.33円、1マレーシアリンギット=30.35円、1タイバーツ=3.15円

(出典：IATA Airport, ATC and Fuel Charges Monitor)

「地震に強い空港のあり方検討委員会」における空港施設の耐震性向上方針(H19. 4)

■地震災害時に求められる空港の役割と今後の進め方

緊急輸送の拠点となる空港

緊急物資及び人員等の輸送拠点

- ・発災後早期に緊急・救命活動拠点として機能
- ・発災後3日以内に、緊急物資及び人員の輸送拠点として機能

空港の地域的分布や地震発生確率・整備に要する費用等を考慮した上で、緊急輸送に活用できる空港から一定範囲内の人口の割合を早期に向上する

航空輸送上重要な空港

航空ネットワークの維持

背後圏経済活動の継続性確保

- ・発災後3日を目途に民航機の運航を再開
(極力早期に通常時の50%の施設能力を回復)

羽田、成田国際、関西国際、大阪国際、中部国際、新千歳、仙台、新潟、広島、高松、福岡、鹿児島、那覇の各空港で耐震性向上を推進

■航空輸送上重要な13空港の配置

- 航空輸送上重要な空港の機能確保済
- 緊急物資輸送拠点の機能確保済



■耐震性の現況(H25.3月現在)

	基本施設		その他施設	
	区分	耐震事業実施状況	区分	耐震事業実施状況
羽田	○	B,D-RWY等耐震済,C-RWY液状化対策(H25d開始予定)	○	無線局舎未実施(H25d以降完了予定)
成田	◎		△	庁舎実施中(H33d未完了予定)
関空	◎		△	庁舎等実施中(H26d未完了予定)
伊丹	△	B-RWY地下道部液状化対策実施中(H25.7未完了予定)	◎	
中部	◎		◎	
新千歳	△	RWY地下排水溝部液状化対策実施中(H25d以降完了予定)	○	消防車庫等未着手(H25d以降完了予定)
仙台	○	RWY,平行C1-TWY液状化対策着手未定	○	消防車庫等未着手(H25d以降完了予定)
新潟	△	RWY液状化対策実施中(H25d以降完了予定)	○	消防車庫等未着手(H25d以降完了予定)
広島	◎		○	消防車庫等未着手(H25d以降完了予定)
高松	◎		○	消防車庫等未着手(H25d以降完了予定)
福岡	○		◎	
鹿児島	◎		△	庁舎等未着手(H25d以降完了予定)
那覇	○	取付TWY下の排水溝未着手	△	庁舎等未着手(H25d以降完了予定)

◎: 定期民間航空機の運航を再開し、50%相当の輸送能力確保に必要な施設について耐震性が確保済

○: 自衛隊輸送機の離発着が可能となる滑走路等の基本施設や、航空機との通信・管制のための施設等の耐震性が確保済

△: 自衛隊輸送機の離発着が可能となる滑走路等の基本施設や、航空機との通信・管制のための施設等の耐震性を確保している最中で、完了していない状態

○航空機の安全な運航を確保するため、定期点検等維持管理を着実に実施するとともに、老朽化が進んでいる施設においては予防保全的維持管理を踏まえた施設の更新・改良を行う。

また、「空港内の施設の維持管理等に係る検討委員会」による緊急レビュー(平成25年3月)を踏まえ、改善を図ることとしている。

○安心して利用できる航空輸送を実現するため、滑走路誤進入対策等を進める。

<施設の維持管理及び更新・改良>

定期点検等維持管理を着実に実施し、その結果等を基に、耐用年数による画一的な老朽化更新ではなく、予防保全的維持管理を踏まえた、実態に即した更新・改良を実施し、既存空港の機能を健全な状態に保持する。

<安全・安心の確保>

ヒューマンエラーを予防するため、滑走路占有状態等をパイロットへ視覚的に表示・伝達するシステムの整備を推進する。

空港施設の維持管理

舗装の点検状況



躯体等の点検状況



既存空港の機能保持

誘導路の改良



進入灯の更新



ILS(計器着陸装置)の更新



管制卓の更新



滑走路誤進入対策

滑走路状態表示灯

滑走路上に離着陸中の航空機があり、滑走路へ進入できない状態であることを灯火点灯によりパイロットへ伝達



パイロット席から見たときの警告状態

今後の空港整備事業

○ 全国にある空港の更新・改良等を順次進めるべく、これまでに引き続き、毎年度一定の事業費のほか、空港能力向上等のための事業費が必要。

羽田空港の機能維持・向上

【国際線地区の拡充】

- 国際線9万回への増枠に必要な整備
エプロン増設・改良／CIQ施設の増設／空港アクセス道路改良

【発着容量の拡大】

- 発着容量44.7万回への増枠に必要な整備
エプロンの新設・改良

【長距離国際線の輸送能力増強】

- 深夜早朝時間帯に就航する長距離国際線の大型化を可能
C滑走路延伸事業

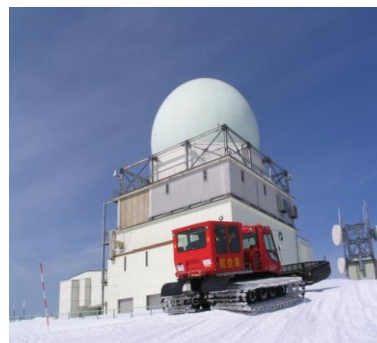


航空管制の機能維持・向上

・管制施設の性能確保

航空機を安全に飛行させるために不可欠な精密機器であり、健全に維持管理することが重要。寿命を迎える前の更新(取替)が必要。

航空路管制に必要な施設



航空路監視レーダー
(航空路の航空機の監視)



管制情報処理システム
(管制室)

空港管制に必要な施設



空港監視レーダー
(空港周辺の航空機の監視)



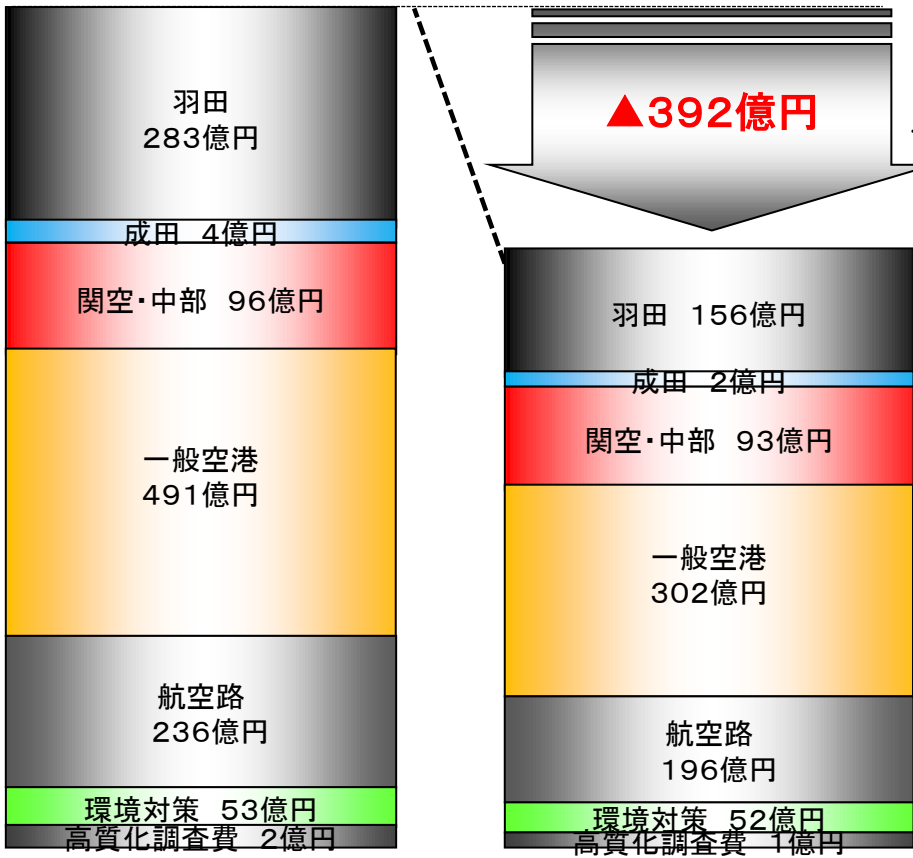
管制情報処理システム
(管制塔)

○航空機燃料税の軽減措置に伴う整備財源の大幅な減収見込みに対応し、平成23年度の整備事業費について、大胆かつ徹底的な見直しを実施

- 優先的に実施する事業について、可能な限り経費の縮減に努める
- それ以外の事業について、予算額の見送りもしくは削減を実施
 - ー安全性向上事業:施設の重要性及び老朽度合いから優先順位を考慮し、安全運航に支障の無い範囲で実施
 - ー利便性向上事業:安全運航に直接関係がないものについて実施

※前年度並の事業規模を前提とした当初想定案
1,165億円

実際の事業規模
(平成23年度予算額)
773億円(国費 719億円)



当初想定案と比較して 実際の事業実施段階において 見直した主な事業

以下の事業について、休止・繰り延べなどにより、単年度事業費の大幅な縮減を図った。

- 耐震化(基本施設の液状化対策、航空保安施設の耐震補強等)
- 無線施設、電源設備の更新等
- 誘導路、エプロンの老朽化更新等
- ターミナル地区再編等の高質化事業
- その他

日本と諸外国の空港整備、維持・運営、安全規制に係る財源の比較①

□ : プール財源

○ : プール財源

		アメリカ	イギリス	フランス	ドイツ	日本
		AATF		BACEA		
		空港・航空路信託基金	なし	管制・航空運営特別会計	なし	空港整備勘定
旅客負担	航空旅客税	<ul style="list-style-type: none"> 国際線出発・到着税 国内線セグメント税 チケット税等(計106億ドル)⇒空港・航行援助施設整備等に活用 	<ul style="list-style-type: none"> 航空旅客税(26億ポンド)⇒一般財源へ 	<ul style="list-style-type: none"> 民間航空税(4.0億ユーロ)⇒航行援助施設の維持・運営等に活用 航空券連帯税(1.7億ユーロ)⇒UNITAID等 	<ul style="list-style-type: none"> 航空旅客税(10億ユーロ)⇒一般財源へ 	なし
	航空燃料税	<ul style="list-style-type: none"> 商用ジェット機燃料税(3.8億ドル)、民間航空燃料税(1.5億ドル)⇒空港・航行援助施設整備等に活用 	<ul style="list-style-type: none"> 炭化水素油税⇒一般財源へ 	<ul style="list-style-type: none"> 石油産品内国消費税⇒一般財源へ 	<ul style="list-style-type: none"> エネルギー税⇒一般財源へ 	<ul style="list-style-type: none"> 航空機燃料税(419億円)⇒空港整備に活用
航空会社負担	航行援助施設使用料	<ul style="list-style-type: none"> 上空通過税(0.5億ドル)⇒路線補助に活用 	<ul style="list-style-type: none"> 航行援助施設利用料⇒航行援助施設の維持・運営等に活用 	<ul style="list-style-type: none"> 航行援助施設利用料(14.2億ユーロ)⇒航行援助施設の維持・運営等に活用 	<ul style="list-style-type: none"> 航行援助施設利用料⇒航行援助施設の維持・運営等に活用 	<ul style="list-style-type: none"> 航行援助施設利用料(1,199億円)⇒航行援助施設の維持・運営に活用
	空港使用料	<ul style="list-style-type: none"> 着陸料、停留料、旅客施設使用料、保安料等⇒空港運営者が空港維持・運営等に活用 	<ul style="list-style-type: none"> 着陸料、停留料、旅客施設使用料、保安料等⇒空港運営者が空港維持・運営等に活用 	<ul style="list-style-type: none"> 騒音税⇒一般財源へ 着陸料、停留料、旅客施設使用料、空港税等⇒空港運営者が空港維持・運営等に活用 	<ul style="list-style-type: none"> 着陸料、停留料、旅客施設使用料、保安料等⇒空港運営者が空港維持・運営等に活用、連邦警察が保安業務に活用 	<ul style="list-style-type: none"> 着陸料、停留料、保安料(724億円)⇒空港維持・運営等に活用
その他		<ul style="list-style-type: none"> 一般財源(46億ドル)⇒航空管制の人件費に活用 航空貨物・郵便税(4.3億ドル)⇒空港・航行援助施設整備等に活用 	<ul style="list-style-type: none"> 規制対象主体(空港運営者・NATS・エアライン等)から徴収する料金 エアライン・パイロットから徴収するライセンス料⇒安全規制・経済規制に活用 	<ul style="list-style-type: none"> 一般財源⇒空港整備に活用 	<ul style="list-style-type: none"> 一般財源 規制監督業務に関する手数料等・連邦規制監督庁としての手数料等⇒空港の監督等に活用 	<ul style="list-style-type: none"> 一般財源(288億円) 復旧復興対策分(24億円) 地方公共団体負担金(19億円)⇒空港整備に活用 雑収入等(508億円)⇒空港維持・運営等に活用

日本と諸外国の空港整備、維持・運営、安全規制に係る財源の比較②

□: プール財源

プール財源

		オーストラリア	シンガポール	韓国	日本
		なし	なし	交通施設特別会計 空港勘定	空港整備勘定
旅客負担	航空旅客税	・航空旅客税(6.46億ドル) ⇒入国審査に活用	・航空旅客税(0.98億ドル) ⇒安全規制・経済規制・ 航行援助施設の維持・運営 等に活用	なし	なし
航空会社負担	航空燃料税	・航空燃料消費税 ⇒安全規制、航行援助施設 の維持・運営に活用	なし	なし	・航空機燃料税(419億円) ⇒空港整備に活用
	航行援助施設 使用料	・航行援助施設利用料 ・航空レスキュー・消防料 (8.61億ドル)⇒航行援助施設 の維持・運営等に活用 ・気象料⇒気象庁が気象情 報提供に活用	・上空通過料(1.02億ドル) ⇒航行援助施設の維持・運 営等に活用	・航行援助施設利用料 ⇒航行援助施設の維持・運 営、安全規制、経済規制等 に活用	・航行援助施設利用料 (1,199億円) ⇒航行援助施設の 維持・運営に活用
	空港 使用料	・着陸料、停留料、旅客施設 使用料、保安料等 ⇒空港運営者が空港維持・ 運営等に活用	・着陸料、停留料、旅客施設 使用料、保安料等 ⇒空港運営者が空港維持・ 運営等に活用	・騒音料⇒安全規制、経済 規制等に活用 ・着陸料、停留料、旅客施設 使用料等⇒空港運営者が空 港維持・運営等に活用	・着陸料、停留料、 保安料(724億円) ⇒空港維持・運営等に活用
その他		・一般財源 ⇒安全規制、経済規制、路 線補助等に活用	・CAGから徴収する地代 (0.73億ドル)、ライセンス料 (0.03億ドル) ・航空会社から徴収する認 定・試験・ライセンス料(0.13 億ドル) ・航空会社から徴収するト レーニング料(0.08億ドル) ⇒安全規制・経済規制・ 航行援助施設の維持・運営 等に活用	・一般財源 ・空港開発事業・空港騒音対 策事業関連移転補償 ・移住団地分譲代金 ・収入金 ・借入金 ⇒航行援助施設の維持・運 営、安全規制、経済規制等 に活用	・一般財源(288億円) ・復旧復興対策分(24億円) ・地方公共団体負担金(19億 円) ⇒空港整備に活用 ・雑収入等(508億円) ⇒空港維持・運営等に活用

我が国の国管理空港における空港使用料の算定方法

○我が国の空港使用料のうち、着陸料は、使用する航空機の重量・騒音値に応じて定まるため、事業者にとっては固定費用として捉えられ、一定の景気変動リスクを負担する構造となっている面がある。

1. 着陸料

1)ターボジェット機

		(最大離陸重量t-100t) × 1,650円	(最大離陸重量t-200t) × 1,800円
	(最大離陸重量t-25t) × 1,380円(※)	127,250円	292,250円
(最大離陸重量 t) × 950円(※)	23,750円		
(騒音値 -83) × 3,400円	(騒音値 -83) × 3,400円	(騒音値 -83) × 3,400円	(騒音値 -83) × 3,400円
25t以下	26t~100t	101t~200t	201t~
航空機の最大離陸重量			

※国内航空に従事する航空機については、軽減措置により、25t以下:850円、26t~100t:1,330円

2)その他の航空機

	(最大離陸重量t-6t) × 590円
1,000円	700円
6t以下	7t以上
航空機の最大離陸重量	

最大離陸重量：航空機の機種ごとに定められたその航空機の離陸時にとり得る重量の最大値。
騒音値：離陸測定点と進入測定点における航空機の騒音値を相加平均して得た値。

注)国際航空に従事する航空機が羽田空港に着陸する場合の着陸料は2,400円/tを徴収

2. 停留料(24時間毎の額)

1)24t以上の航空機

		(最大離陸重量t-100t) × 70円
	(最大離陸重量t-25t) × 80円	8,250円
(最大離陸重量 t) × 90円	2,250円	
25t以下	26t~100t	101t以上
航空機の最大離陸重量		

注)
3時間未満の駐機については無料。
ただし、国際航空に従事する航空機が羽田空港に停留する場合の停留料は、

2)23t以下の航空機

		(最大離陸重量t-6t) × 30円
	1,620円	1,620円
810円		
3t以下	4t~6t	7t~23t以上
航空機の最大離陸重量		

0~3時間 200円/t
3~24時間 50円/t
その後24時間毎 50円/t

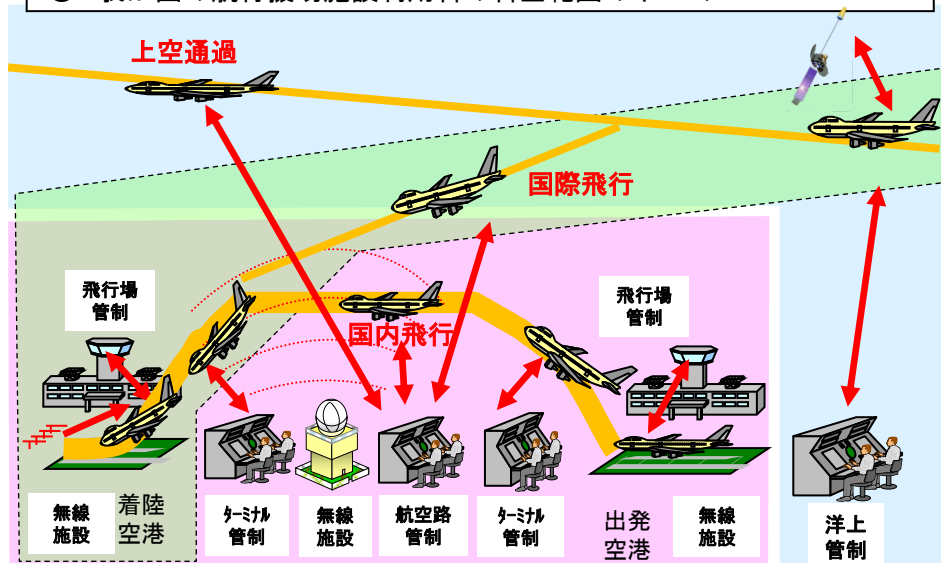
3. 保安料

有償旅客1人につき、100円 有償貨物1トンにつき、300円

我が国の航行援助施設利用料とICAO推奨の比較

- ICAOは、飛行場と航空路(陸上・洋上)という2つの管制区間で飛行距離及び航空機重量に応じて課金することを推奨している。
- 我が国では、
 - ・国内飛行、国際飛行、上空通過の3つの飛行形態で区分
 - ・国際飛行、上空通過においては定額
 - ・国内飛行においては、飛行距離で区分し、重量に応じて課金といった料金体系を採用。

我が国の航行援助施設利用料の料金範囲のイメージ

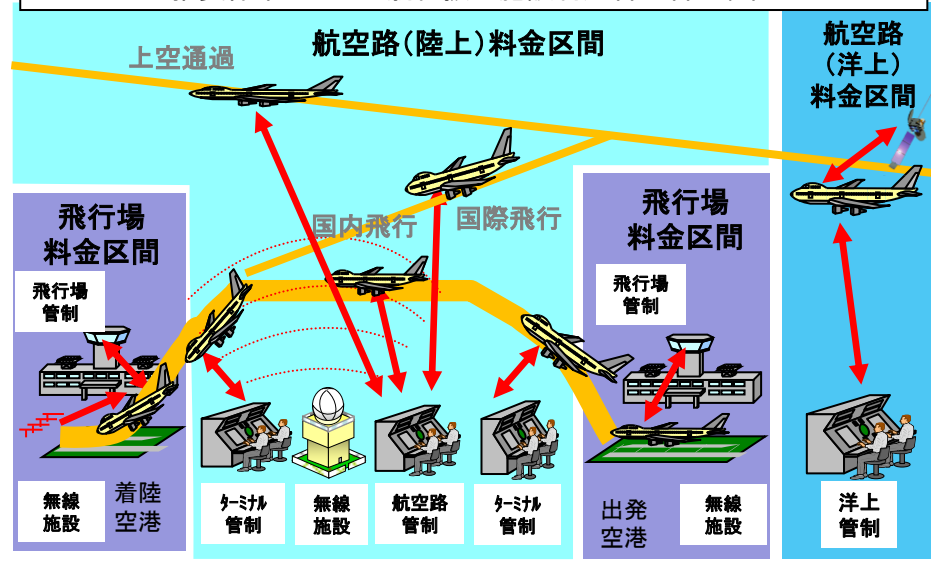


管制、情報提供

我が国の航行援助施設利用料

● 国内飛行		
a	1~400km 1tあたり	950円
b	401~800km 1tあたり	1,180円
c	801km~ 1tあたり	1,670円
● 国際飛行		
a	100t以上	一律 207,700円
b	100t未満	一律 180,000円
● 上空通過		
ア:	洋上及び陸上を通過したもの	一律 89,000円
イ:	洋上のみを通過したもの	一律 16,000円

ICAO推奨体系における航行援助施設利用料の料金範囲のイメージ



管制、情報提供

ICAO推奨の航行援助施設利用料

飛行場料金の体系

空港への離着陸等において提供される管制サービスにかかる料金
 ※ 飛行距離に関係なく重量に応じて課金される

航空路(陸上)料金の体系

管制部及びターミナルレーダー管制所の管轄空域を通過する際に提供される管制サービスにかかる料金
 ※ 飛行距離及び、重量に応じて課金される

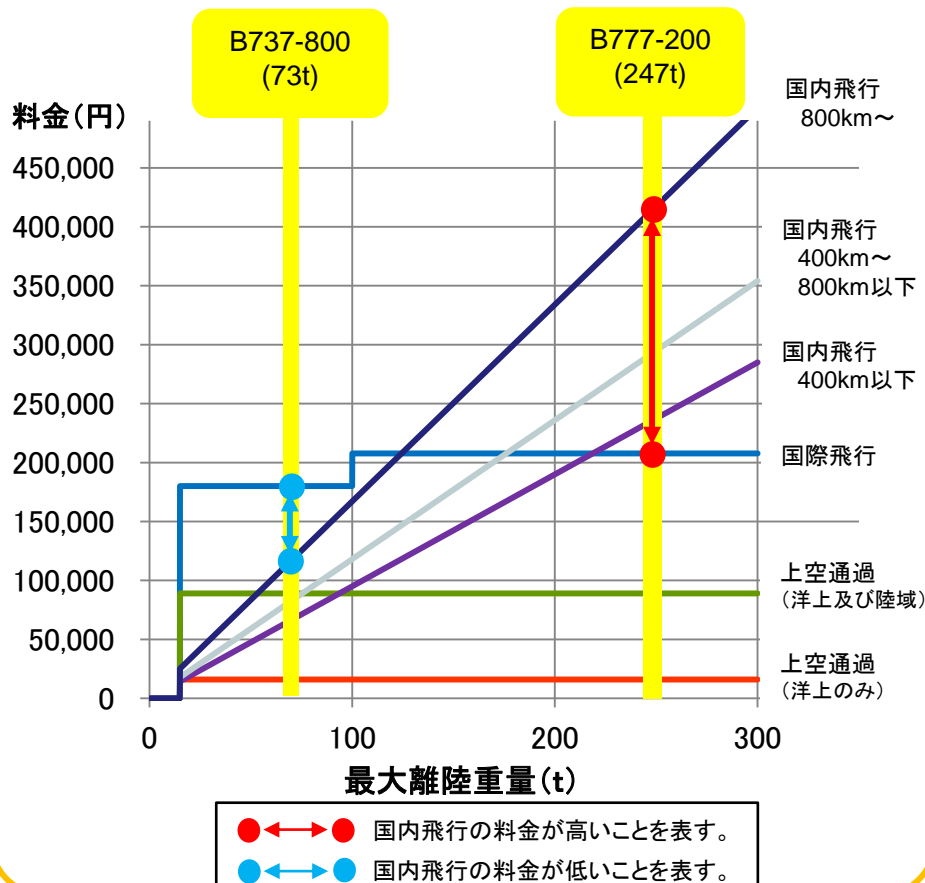
航空路(洋上)料金の体系

洋上管制区を通過する際に提供される管制サービスにかかる料金
 ※ 飛行距離及び、重量を考慮して課金することができる。

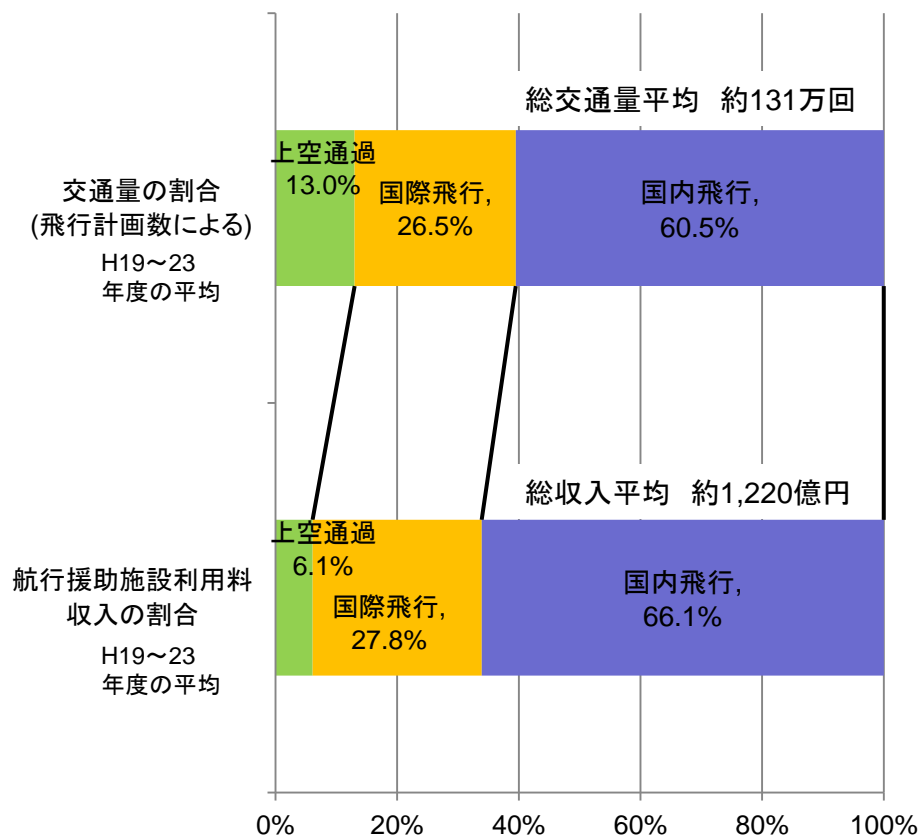
我が国の航行援助施設利用料負担の現状

- 国内線、国際線で異なる料金設定をしていることから航空機の重量や飛行距離によって料金に差が生じる(左図)
- 交通量の割合と、航行援助施設利用料収入の割合に差が生じている(右図)

重量要素を基準とした料金変化



交通量と航行援助施設利用料収入の割合



国管理空港の着陸料軽減措置体系について

ネットワーク維持のための地方路線に係る着陸料軽減

- 景気後退の長期化によって未だ低迷する航空需要に鑑み、平成26年3月31日までの間、地方航空ネットワークの維持を図るという政策目的により資するよう見直しを行った上で、着陸料の軽減措置を継続。

見直しのポイント

- ・ 従来の着陸料の軽減措置については、幹線を除き25年度も継続。
- ・ 地方と羽田、地方と地方を結ぶ路線の着陸料の割引率を深掘り。
- ・ 主に地方路線やLCCに使われる機材(100t以下)に着目した着陸料の引き下げ。

※那覇・離島路線を除く		到着空港		
		羽田	福岡、新千歳	その他の国管理・共用空港
出発空港	羽田、伊丹、福岡、新千歳	本則	6/10 →本則	6/10 →1/2
	関空、広島、高松、松山、北九州、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、小松	3/4		
	釧路、函館、高知、米子(美保)、岩国、徳島	3/5 →1/2		
	旭川、帯広、秋田、山口宇部、女満別、青森、庄内、富山、神戸、鳥取、出雲、岡山、佐賀	1/2 →2/5		
	稚内、紋別、中標津、三沢、大館能代、山形、能登、南紀白浜、石見	1/3 →1/5		
	その他			

本則単価

~ 25t : 950円
 → 850円
 25t~100t : 1,380円
 → 1,330円
 100t~200t : 1,650円
 200t~ : 1,800円

※ 羽田・那覇(貨物)以外の国管理空港の国際定期便については、着陸料を7/10に軽減

沖縄・離島路線に係る着陸料軽減

沖縄発着路線(国内便・国際貨物便)に係る着陸料について、平成26年3月31日までの間、機材の種別等に応じて1/6~1/16に軽減。離島発着路線に係る着陸料について、機材の種別等に応じて1/6~1/16に軽減。

羽田空港発着の深夜早朝便に係る着陸料軽減

羽田に8:29以前に到着する便、羽田を20:30以降に出発する便については、当分の間、当該便の羽田又は相手先空港に係る着陸料を1/2に軽減(但し伊丹路線、国際線は除く)。

国際旅客チャーター便促進に係る着陸料軽減

羽田以外の国管理空港について、平成26年3月31日までの間、国際旅客チャーター便の着陸料を1/2に軽減。

羽田空港着の国際貨物便に係る着陸料軽減

羽田空港に22:00~06:59までに着陸する国際貨物便の着陸料について、平成26年3月31日までの間、1/2に軽減。

地方航空ネットワークの維持に係る制度等の概要

航空局による航空路線の支援施策

対象となる路線

航空局で取り組んでいる施策

		対象となる路線	航空局で取り組んでいる施策							
			着陸料	航援料	航燃税 ¹⁾	羽田 スロット	補助金	固定資産税		
幹線		羽田、新千歳、伊丹、福岡を相互に結ぶ路線	—	—	26,000円 →18,000円	—	—	—		
地方— 羽田	4便/ 日以上	関空、広島、高松、松山、北九州、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、小松、釧路、函館、高知、米子、岩国、徳島、旭川、帯広、秋田、山口宇部、女満別、青森、庄内、富山、神戸、鳥取、出雲、岡山、佐賀から羽田を結ぶ路線	3/4—2/5	—	航空機 燃料税 本則引き下げ	—	—	<ul style="list-style-type: none"> ・200t以上の機材：最初の3年を2/3に軽減 ・200t未満の機材：最初の5年を2/5に軽減 		
	3便/ 日以下	稚内、紋別、中標津、三沢、大館能代、山形、能登、南紀白浜、石見から羽田を結ぶ路線	1/5						ネットワーク割引	1便/3便ルール
地方—地方		上記及び下記以外の路線	1/2						地方管理空港除く	—
同一県内		離島路線を除く同一県内を結ぶ路線 (例：北海道内路線)	1/2	—	—	—	—	—		
沖縄・離島		沖縄・離島発着路線	1/6—1/16 着陸料軽減	1/6—1/16 航行援助施設利用料軽減	沖：13,000円 →9,000円 離：19,500円 →13,500円	—	補助経費の50%以内を負担 離島運航費補助 沖：75%、離：45%補助 機体購入費補助	最大離陸重量 30t未満：永久に1/4に軽減 30-70t：取得後3年間1/3に軽減。その後2/3軽減 固定資産税軽減		

1. 1klあたりの金額

機体購入費補助 (S47~)

対象航空機: 9人以上の旅客、1,500メートル以下の長さの滑走路で離着陸できる飛行機



補助方式: 補助対象航空機及びその部品の購入に要する費用の45%(沖縄路線に就航する場合は、75%)を補助

※57路線(平成24年4月1日現在)

17路線(平成24年度運航費補助対象路線)



運航費補助 (H11~)

「地域公共交通確保維持改善事業」(H23~)により支援

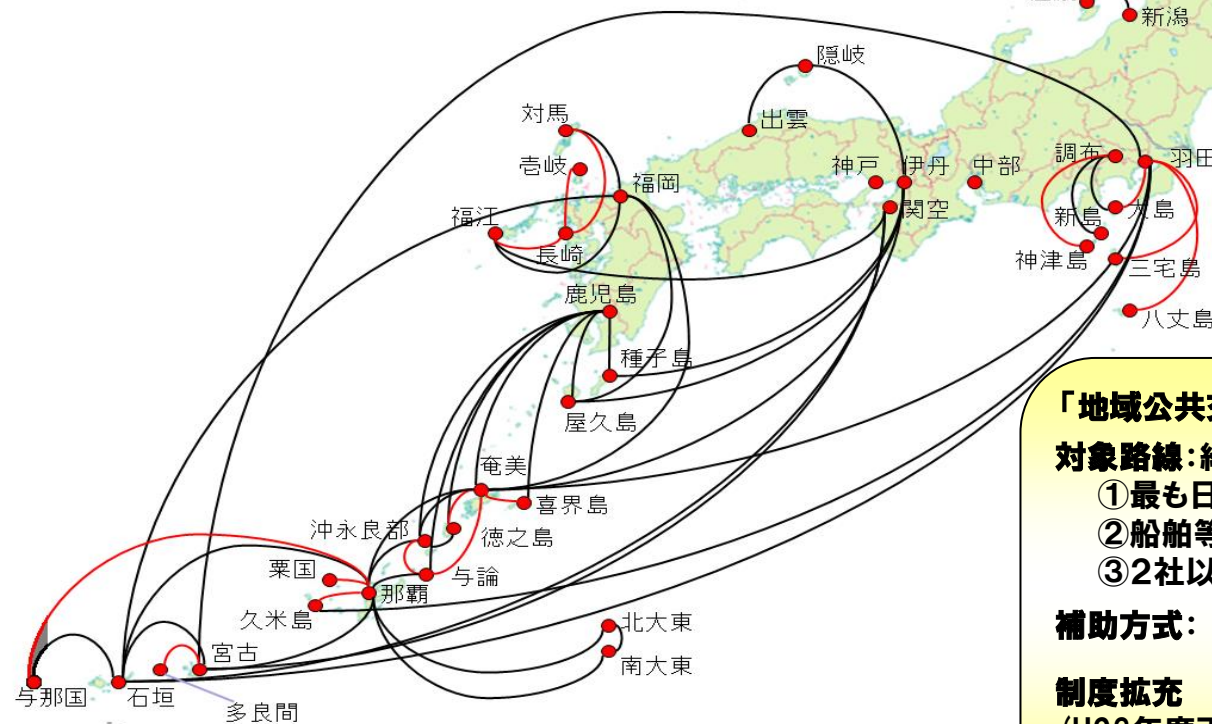
対象路線: 経常損失が見込まれる離島路線のうち、

- ①最も日常拠点性を有し、
- ②船舶等の主たる代替交通機関により2時間以上、
- ③2社以上の競合路線でないこと

補助方式: 「実績損失見込額」と「標準損失額」のいずれか低い額の1/2の範囲内を補助

制度拡充

(H23年度下半期~) 制約のある特別会計から一般会計へ移行
(H24年度~) 島民割引運賃の取組を支援



我が国における各交通モードの路線補助

- 国と地方自治体で役割分担をしつつ、国は広域的・幹線的なバス路線や離島航路・航空路に対して補助。
- いずれも損失額の一定割合を補助する方式であり、事業者の利益は保証していない。(ただし、事前に補助額を内定することにより、コスト削減のインセンティブを効かせている場合がある)

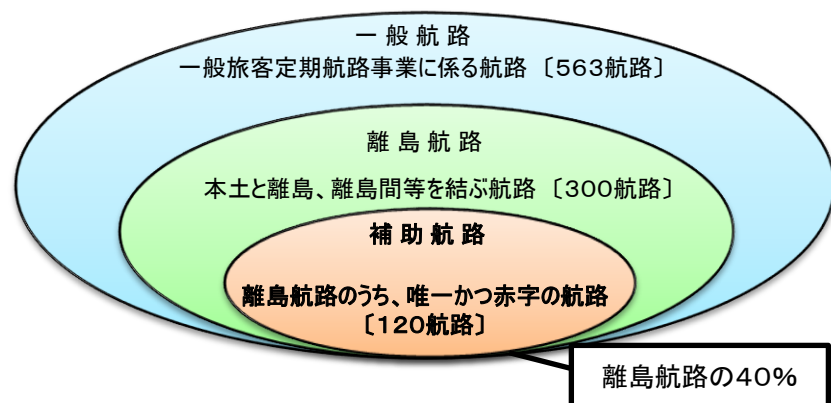
	バス	鉄道	船舶	航空
事業別	陸上交通(地域間幹線系統)	—	離島交通(航路)	離島交通(航空路)
助成主体	国(1/2) (地方自治体においても補助を実施)	—	国(1/2) (地方自治体においても補助を実施)	国(1/2) (地方自治体においても補助を実施)
助成対象	バス事業者	—	航路事業者	航空事業者
対象費用	<ul style="list-style-type: none"> ・ 経常費用見込額と経常収益見込額との差額(国が1/2を補助) ・ 経常費用見込額の9/20に相当する額を限度 	—	<ul style="list-style-type: none"> ・ 実績収支差見込額に効率化係数(当該航路の効率的運営収支差見込額を基本補助対象収支差額で除した率)を乗じた額 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 実績損失見込額と標準損失額のいずれか低い方(国が1/2を補助) ・ 実績見込収支率が標準収支率に満たない者は、5%を上限にその差分に相当する額を差し引いた額
助成要件	<ul style="list-style-type: none"> ① 路線定期運行である ② 複数市町村にまたがる系統 ③ 都道府県庁所在地、広域行政圏の中心市町村等へ接続している系統 ④ 1日当たり計画運行回数が3回以上の系統 ⑤ 輸送量が15~150人/日と見込まれる ⑥ 経常赤字が見込まれる 	—	<ul style="list-style-type: none"> ① 本土と離島又は離島相互間を結ぶ航路で、かつ、船舶以外の交通機関がない、又は他の交通機関によることが著しく不便 ② 陸上の国道又は都道府県に相当する海上交通機能を有している ③ 関係住民のほか、郵便物又は生活必需品及び主要物資等を輸送している ④ 経営により生ずる欠損見込みが明らかにやむを得ない 	<ul style="list-style-type: none"> ① 経常損失が見込まれる路線 ② 最も日常拠点性を有する ③ 船舶等の主たる代替交通機関により2時間以上 ④ 2社以上の競合路線でない
対象路線数 (平成23年度実績)	1638系統(被災地分を含む)	—	120航路	16路線
予算規模 (平成23年度実績)	約72億円	—	約60億円	約4億円
財源	地域公共交通確保維持事業 (一般会計)	—	地域公共交通確保維持事業 (一般会計)	地域公共交通確保維持事業 (一般会計)

離島航路と離島航空路の比較

〔離島航路〕

国内旅客航路の現況

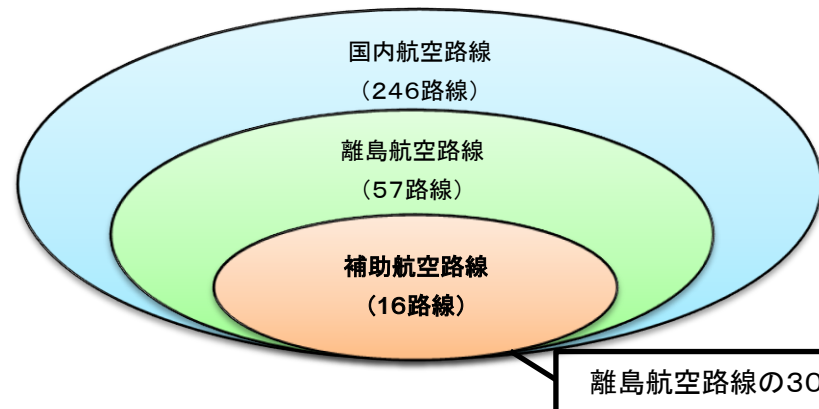
※H24. 4. 1時点の航路数



〔離島航空路線〕

国内航空路線の現況

※H24. 4. 1時点の路線数



【路線距離100km未満】

		便数 (一日あたり)	時間	補助金額 (千円)	輸送人員 (千人)	貨物取扱量 (トン)
船	離島A—離島B	1往復	2h	70,000	4	11,000
空	離島A—離島B	2往復	0.5h	9,000	33	280

【路線距離100km以上】

		便数 (一日あたり)	時間	補助金額 (千円)	輸送人員 (千人)	貨物取扱量 (トン)
船	本土—離島C	1往復	3.5h	64,000	16	3,000
空	本土—離島D	2往復	0.5h	22,000	28	7

注) 貨物取扱量には、「手荷物取扱量」を含み、「小荷物取扱量」、「自動車航送取扱量」は含まれない。

※出典: 国土交通省調べ

離島振興法について

- 昭和28年、10年間の限時法として制定され、その後も10年毎に改正・延長を実施。
- 昨年6月に成立した改正離島振興法において、「第一条(目的)」に「人の往来及び生活に必要な物資等の輸送に要する費用が他の地域に比較して多額である状況を改善すること」、「第十二条(交通の確保等)」に「人の往来及び物資の流通に要する費用の低廉化に資するための施策の充実」が新たに規定された。

第一条(目的)

第一条 この法律は、我が国の領域、排他的経済水域等の保全、海洋資源の利用、多様な文化の継承、自然環境の保全、自然との触れ合いの場及び機会の提供、食料の安定的な供給等我が国及び国民の利益の保護及び増進に重要な役割を担っている離島が、四方を海等に囲まれ、人口の減少が長期にわたり継続し、かつ、高齢化が急速に進展する等、他の地域に比較して厳しい自然的社会的条件の下にあることに鑑み、離島について、人の往来及び生活に必要な物資等の輸送に要する費用が他の地域に比較して多額である状況を改善するとともに、産業基盤及び生活環境等に関する地域格差の是正を図り、並びにその地理的及び自然的特性を生かした振興を図るため、離島の振興に関し、基本理念を定め、及び国の責務を明らかにし、地域における創意工夫を生かしつつ、その基礎条件の改善及び産業振興等に関する対策を樹立し、これに基づく事業を迅速かつ強力に実施する等離島の振興のための特別の措置を講ずることによって、離島の自立的発展を促進し、島民の生活の安定及び福祉の向上を図るとともに、地域間の交流を促進し、もつて居住する者のない離島の増加及び離島における人口の著しい減少の防止並びに離島における定住の促進を図り、あわせて国民経済の発展及び国民の利益の増進に寄与することを目的とする。

第十二条(交通の確保等)

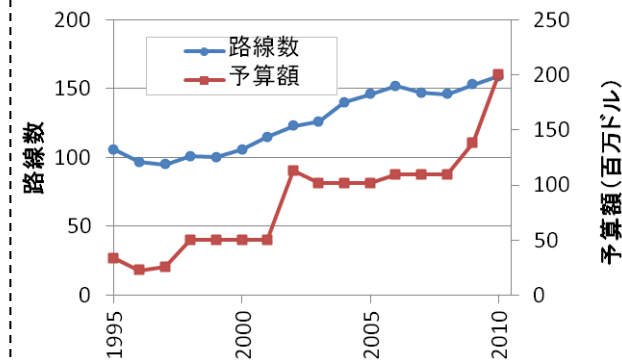
第十二条 国及び地方公共団体は、離島振興対策実施地域における人の往来及び物資の流通に関する条件の他の地域との格差の是正、島民の生活の利便性の向上、産業の振興等を図るため、離島振興対策実施地域に係る海上、航空及び陸上の交通について、総合的かつ安定的な確保及びその充実並びに人の往来及び物資の流通に要する費用の低廉化に資するための施策の充実に特別の配慮をするものとする。

【概要】

- ・米国における地方路線維持のための制度。一定の地方路線に対して連邦政府から運航する航空会社に運航費の補助を実施。
- ・1978年の規制緩和に伴い航空需要の小さい地方路線の廃止が危惧されたことから、当時存在していた地方路線の継続を暫定的に10年間保証する目的で制定。(その後無制限に延長。)

【予算規模等(2012年度)】※米国本土内のみ。

- ・予算額: 約2.25億ドル(約180億円)
- ・対象路線数: 120路線
- ・路線あたり平均助成額: 約187万ドル(約1.5億円)
- ・助成主体: 連邦政府
- ・財源: 特定財源 (AATF=空港・航空路信託基金)
- ・運航する航空会社を公開入札で決定。補助額の積算には運航費の5%の利益を航空会社に許容している。

【参考: EAS路線数と予算額の推移】


・2001年の同時多発テロ、2008年のリーマンショックの影響による航空需要減少、燃料費の増加等に伴い、近年は予算額が急増している。

【仕組み】

- ①EAS路線で、航空会社との契約が切れる場合、あるいは航空会社から路線撤退の事前通知がある場合、運輸省が運航を希望する航空会社を募集。
- ②航空会社は、運航内容や希望助成金額等を記載した提案書を提出し応札。
- ③運輸省は、航空会社からの提案書について当該路線のコミュニティの見解を求める。
- ④コミュニティの見解を受領後、運輸省は航空会社を決定。

米国EAS (不可欠路線運航サービス) 制度について

【適用条件】

・1978年当時の対象路線の条件以降、需要減少に伴う補助対象路線の増加や燃料費の高騰による補助額の急激な増加等を受けて、**数次に渡り条件の追加を行い、対象地域の絞り込みが行われている。**

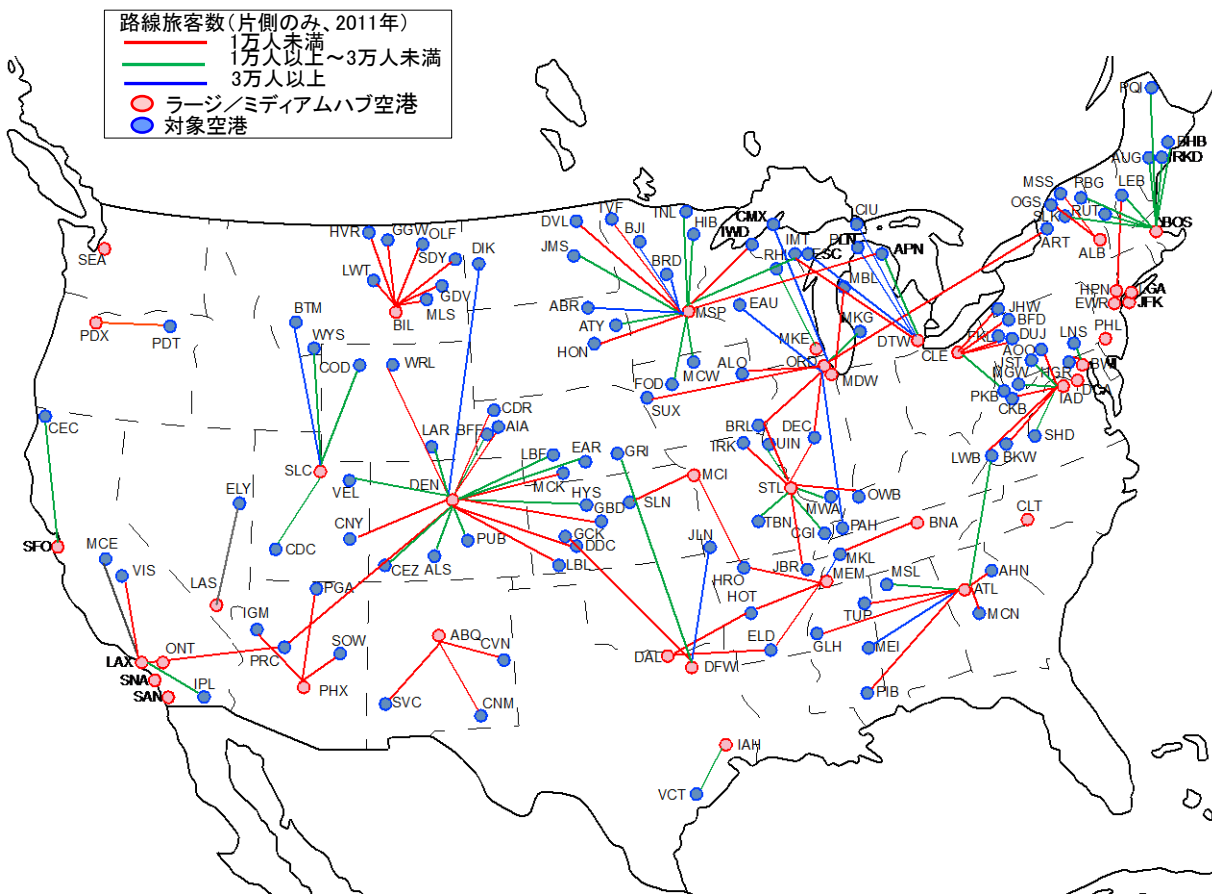
1978年の条件

- ・当時定期航空サービスが提供されていたコミュニティ
- ・対象空港とラージ/ミディアムハブ空港を結ぶ赤字路線

追加された主な条件

- ・2010年9月30日～2011年9月30日の間でEAS補助を受けていること。
(この結果、今後新たな地域は認められない)
- ※なお、当該地域がラージ/ミディアムハブ空港から70マイル(約113km)以上離れていることという条件があったが、現在は上記条件に含まれている。
- ・旅客1人あたりの補助金が1000ドル未満
- ・1日10人以上の出発旅客がある路線
- ・EASにより、週6日で1日2往復を確保 等

【EAS助成路線(本土内ののみ)】(2012年10月現在)



就航機材: 中型ジェット機<ERJ、CRJ-200(50席程度)> 24路線
 プロペラ機<SAAB340(34席)、B1900(19席)等> 65路線
 小型軽飛行機<セスナ・キャラバン(9席)等> 31路線
 ※2012年のデータ

【EAS制度の課題】

- ・規制緩和とセットで制度を導入し、過疎地の空港から全国航空ネットワークへのアクセスの維持に寄与。
- ・連邦政府の財政難のため議会から度々対象地域制限の議案が提出されたり、マスコミから高額の補助金に対する批判(ニューメキシコ州の路線で旅客1人あたり3,600ドルの補助金が出ていた事例等)を受けている。(これも踏まえ、前述の対象地域の絞り込みが行われている。)
- ・航空会社に利益を許容することにより路線参入のインセンティブを確保している一方、一部の航空会社による寡占市場になっており、入札における競争性が機能せずコスト削減等の経営効率化を促すインセンティブが働いていない側面がある。(例えば2008年に契約更新した37路線のうち20路線は一社応札)
- ・1978年当時路線があった地域をベースにしているため対象地域と現在の需要が必ずしも合っていないこと、他の交通モードの方がより低コストな場合が存在すること等の指摘がある。(2011年GAO(米国政府説明責任局)指摘)

【概要】

- ・航空路線維持に関するEU共通の枠組み。本制度に基づきEU各国が各々の財源で路線を運航する航空会社への補助を実施。
- ・欧州の航空市場の段階的な統合(1987年～)の一方で、地域にとって社会経済的に不可欠な路線を維持するため、1992年に制定された。
- ・各国政府が航空会社に補助金を拠出するに当たっての公平な競争と手続きの透明性を確保。
- ・EU各国が地域の实情に合わせて制度を運用しており、国により対象路線の考え方、路線数等に大きな差がある。
(例:ノルウェー34路線、フランス31路線、イギリス20路線、ドイツ3路線 等)

※2013年2月現在。1社限定運航路線(下記③)での比較。

【仕組み】

- ①地方自治体の申請等を踏まえ、国はPSO路線の条件を基に審査を行い、路線を認定。
- ②認定路線をEU官報等で公表し、ある航空会社が参入を希望した場合は当該会社が運航。(但し他社も自由に参入可能)
- ③参入希望がない場合、当該路線を1社だけの路線とし、公開入札で航空会社と助成額を決定。(1年間運航がない場合は当該路線はPSO認定の資格喪失)

【路線認定の条件】

- ・EUでは概略的な条件のみ定めており、各国で追加的に条件を定めている場合がある。

《EUが定めるPSO路線の条件》

- ・ 路線の義務化と地域の経済発展との関係
- ・ その路線を結ぶ他の交通モードとの兼ね合い(鉄道での所要時間3時間以内で、ある程度の頻度で結ばれている) 等

《例:フランス政府の助成対象の追加的条件》

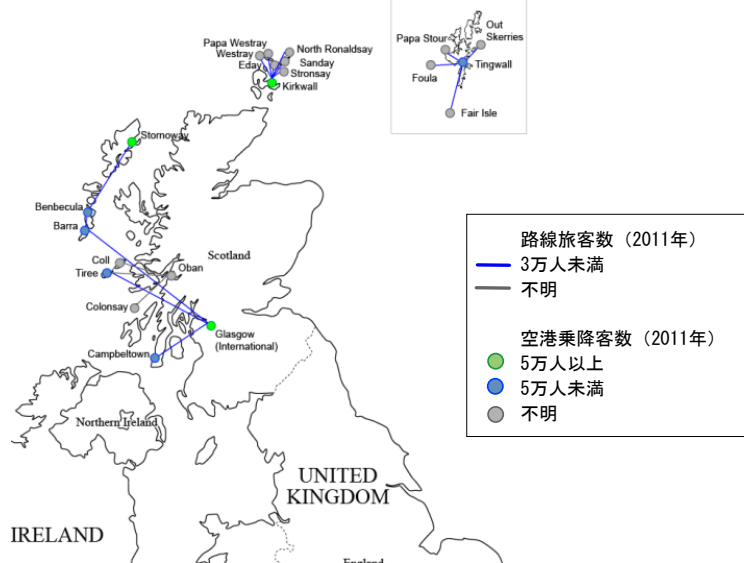
- ・ いかなる他の交通機関での移動時間は2時間45分以下とならないこと。
- ・ 年間220日以上で、少なくとも1日2往復を実施、かつ、1週間あたり21往復を超えないこと。 等

欧州PSO (公共サービス義務) 制度について

【各国における適用例】

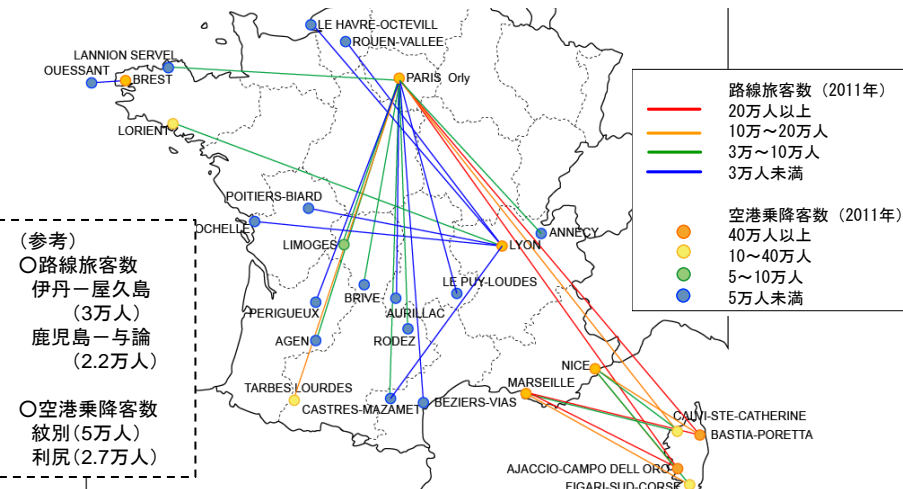
【イギリスのPSO】※予算額等は2011年のデータ

- ・対象路線数: 21路線 (2011年7月)
- ・予算額 (推定): 300~400万ポンド (4.5~6億円)
- ・助成主体: スコットランド政府、ウェールズ政府、地方自治体 (中央政府は関与していない)
- ・財源: 地方政府・自治体の一般財源
- ・運航する航空会社を公開入札で決定。補助額の積算には運航費の5~10%の利益を許容している。



【フランスのPSO】※予算額等は2011年のデータ

- ・対象路線数: 40路線 (2010年1月。うち仏本土内16、本土-コルシカ島12)
- ・予算額: 約1,930万ユーロ (約21億円) [政府]、約8,170万ユーロ (約90億円) [自治体]
- ・路線平均助成額: 約252万ユーロ (約2.7億円)
- ・助成主体: 国、地方政府、地方自治体
- ・財源: 一般財源
- ・運航する航空会社を公開入札で決定。補助額の積算には運航費の5~10%の利益を許容している。ただし政府の助成額は欠損額の一定割合まで。



【PSO制度の課題】

- ・各国による路線認定や公開入札をEU官報を通じて情報公開することにより**透明性を確保**。
- ・航空会社に利益を許容することにより路線参入のインセンティブを確保している一方、**経営効率化を促すインセンティブが働いていない側面がある**。
- ・路線認定の考え方等の**制度の運用が国により異なるため地域航空支援のあり方に不均衡が生じている**とする見解もある。

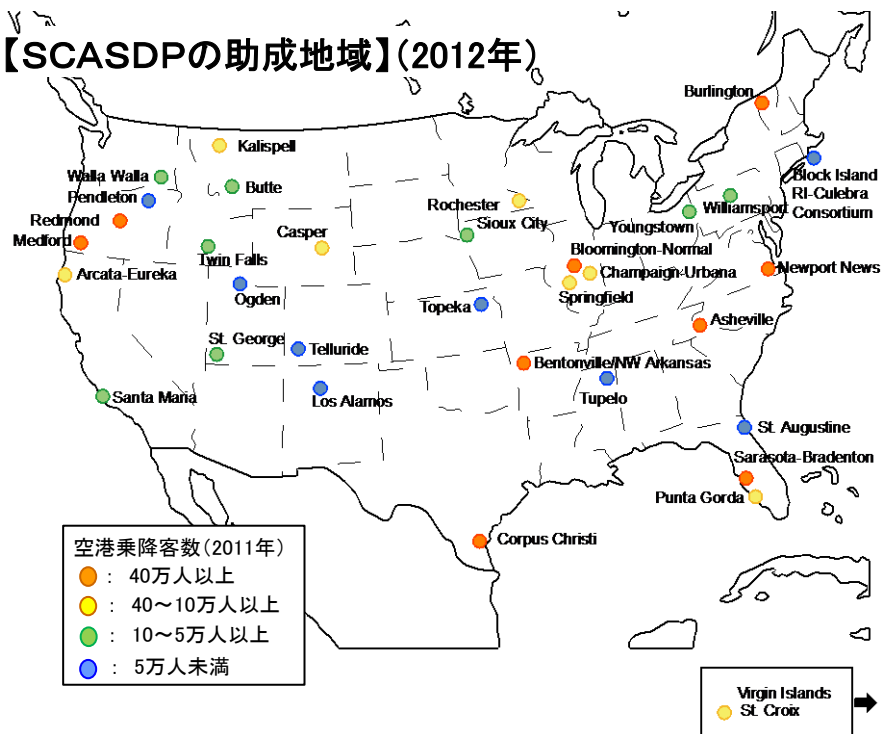
【概要】

- ・不十分な航空サービスを受けている**空港所在のコミュニティ**に対して、連邦政府から**用途の柔軟な補助金を交付し**、コミュニティによる航空サービスの改善を図る制度。

【具体的内容】

- ・対象コミュニティは、①1997年時点で当該コミュニティに所在する空港が**スモールハブ以下の空港**であること、②**航空会社による十分なサービスがないか、航空運賃が不合理に高いこと**、等を満たすコミュニティ。
- ・運輸省が毎年各コミュニティからの提案を募集し、対象コミュニティを選定。
- ・コミュニティは補助金を活用して、**航空路線のマーケティング活動や、地域航空会社に対する利益保証、補助金の支払い**等を実施。

【SCASDPの助成地域】(2012年)



【予算規模等】

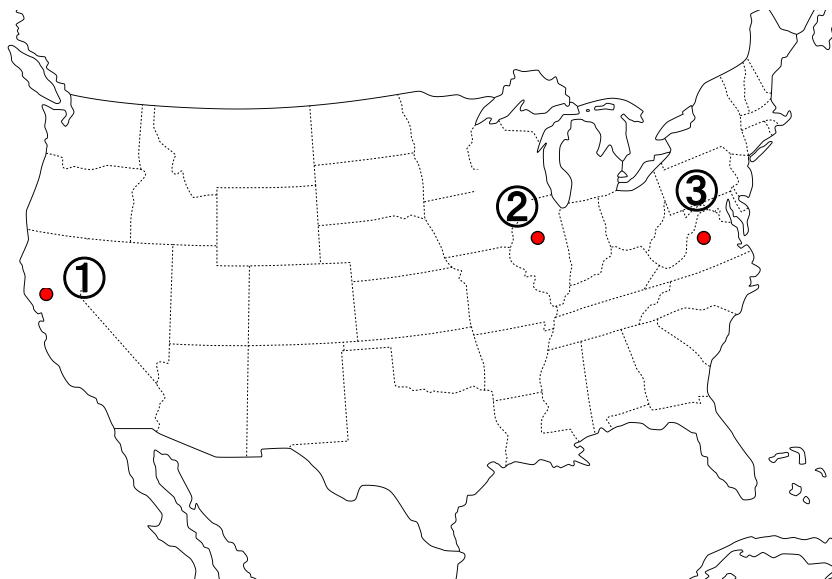
- ・助成額: 約1,400万ドル(約11億円、2012年度)
- ・対象地域数: 2002年~2012年で計318コミュニティを選定。2012年度は33コミュニティ。
- ・平均助成額: 約42万ドル(約34百万円)
- ・助成主体: 連邦政府
- ・財源: 特定財源(AATF=空港・航空路信託基金)
- ・同一プロジェクトへの補助金は1回限りだが、費用は3年間にわたって助成対象となる。

【代表的成功事例】

- ①カリフォルニア州ソノマ・カウンティ空港 <定期航空の再開>
- ・空港年間旅客数 約18万人(2010年)。周辺都市 サンタ・ローザ市(約17万人)
 - ・2001年に定期航空が完全撤退。
 - ・2004年にSCSADP助成金63.5万ドルと地域側20万ドルで1年間の利益保証とマーケティング活動(10万ドル)を実施。
 - ・2007年3月にロサンゼルス線(ホライゾン航空)開設に成功。(その後就航路線はポートランド、シアトル、ラスベガス等に拡大)

- ②イリノイ州セントラル・イリノイ・リージョナル空港 <新規路線開設>
- ・空港年間旅客数 約60万人(2011年)。周辺都市 ブルーミントン市(都市圏人口約13万人)。
 - ・2006年にSCASDP助成金25万ドルと地域側64.7万ドルで1年間の利益保証(50万ドル)とマーケティング活動(39.7万ドル)。ダラス線を開設。
 - ・2012年にもSCASDP助成金50万ドルと地域側20万ドルにより、北東路線(ワシントンDC又はニューヨーク)の開設を模索。(継続中)

- ③バージニア州シェナンドーバレー・リージョナル空港 <アクセス交通の拡充>
- ・空港年間旅客数 約2万人(2010年)。EAS適用コミュニティ。(同空港-ワシントン・ダレス空港)
 - ・2003年にSCSADP助成金10万ドルでアクセス交通の拡充(大型バンを使ったシャトルバスの開設)とマーケティング活動を実施。シャトルバスはその後も定着。
 - ・2012年にもSCASDP助成金15万ドルにより、ワシントン・ダレス線のマーケティング活動を実施。(継続中)



※各事例の内容は桜美林大学 橋本安男特任教授の研究による。

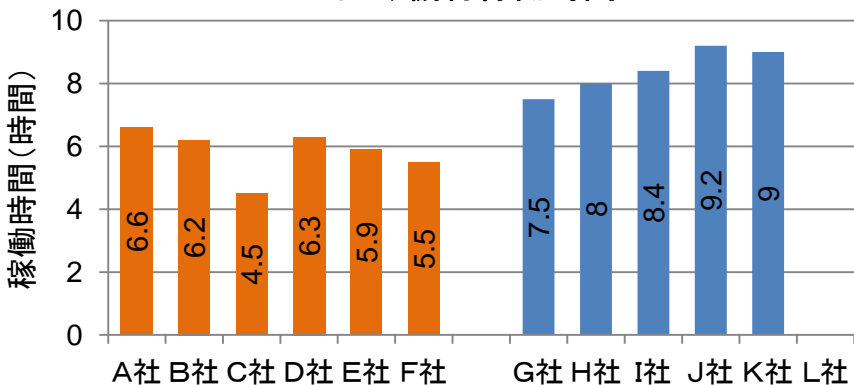
【SCASDP制度の課題】

- ・地域の主体的な航空サービス改善の取組みを支援する仕組みになっており、SCASDPを活用して定期路線再開を実現した等の事例がある。
- ・一方、SCASDPに対する米運輸省の監査結果(2007年)において、プログラムの成功率が3割に留まっており、事前の市場分析の実施、明確なSCSADP戦略の策定等の運用方法の改善が求められている。

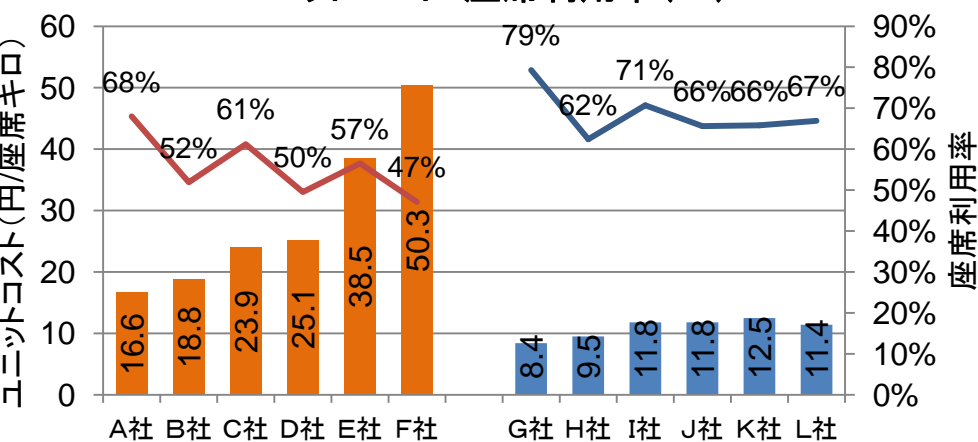
地域航空の抱える課題

○地域航空会社の運航する路線は、機材の稼働率が低いこと、小型機材での運航であることから、ユニットコスト（座席キロあたりの費用）が高くならざるを得ず、採算性の低い路線からの撤退といった問題が出てきている。

1日当たり機材稼働時間



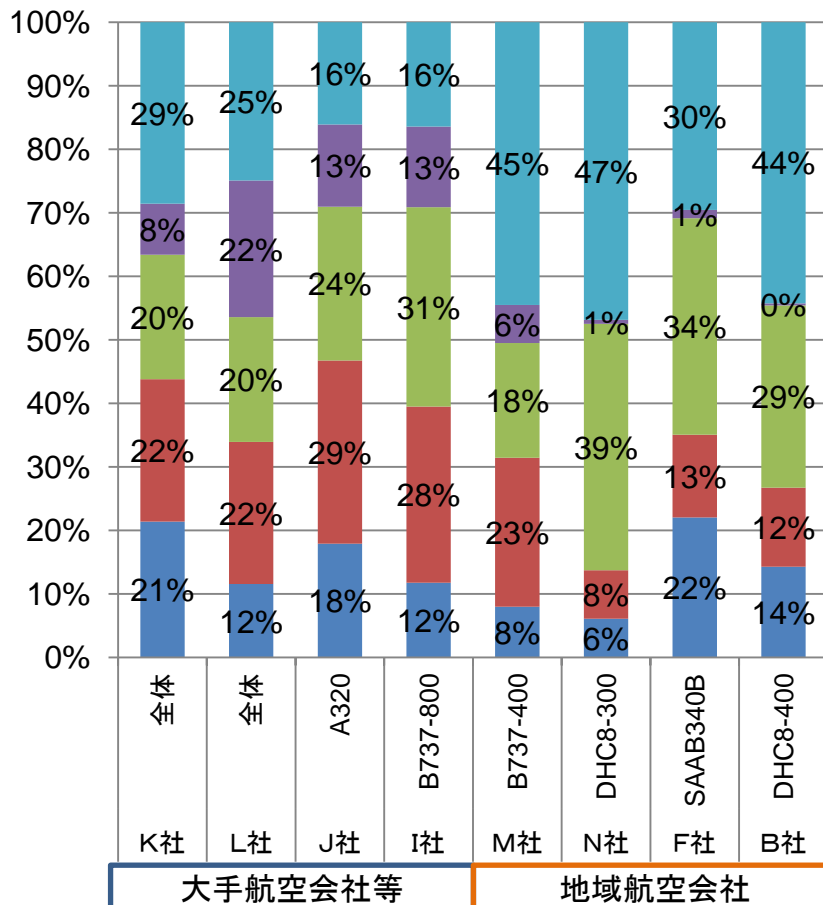
ユニットコスト・座席利用率 (%)



地域航空会社
(リージョナル機)

大手航空会社等
(ジェット機)

ユニットコスト構成比率













■ その他 ■ 空港使用料 ■ 航空機関連費 ■ 燃料費 ■ 人件費

注 K社、L社、J社、I社及びF社は全路線の平均

地域航空会社の機材更新について

○地域航空会社が使用する小型機は、今後、順次機材の更新時期を迎えるが、現行機材の製造中止により代替機材の導入を行う必要。
 ○代替機材の導入にあたっては、乗員養成や整備体制の構築等の初期課題が生じるため、経営規模の小さな地域航空会社が円滑に代替機材に移行できるような方策(円滑な移行の支援、航空会社間の連携・協業協同等)を講じる必要があるのではないか。

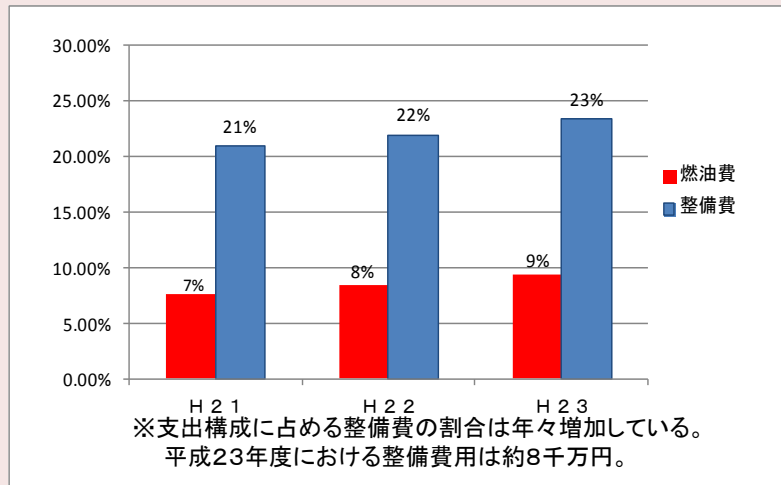
機材	座席数	主な航空会社・機齢	後継機材
○ ボンバルディア(DHC-8-200)  16.5t	39	▶会社名 オリエンタルエアブリッジ(株)(ORC) ▶機数(機齢) 2機(登録時期:平成13年) ▶路線 長崎=壱岐、長崎=福江 等	<div style="border: 1px dashed black; padding: 10px; text-align: center;"> <p>48~50席規模</p>  <p>18.6t</p> <p>ATR42-600 (国内導入実績なし)</p> </div> <p style="text-align: center;">(DHC-8-100~300、SAAB340B製造中止)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>19席規模</p>  <p>ドルニエ(Do228) 6.4t (新中央航空が使用中)</p> </div> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>19席規模</p>  <p>ツイン・オッター(DHC-6) 5.7t (過去にエアー北海道が使用していた)</p> </div> </div>
○ ボンバルディア(DHC-8-100)  15.7t	39	▶琉球エアコミューター(株)(RAC) ▶機数(機齢) 4機(登録時期:平成9~15年) ※その他、DHC-8-300(1機) ▶路線 多良間=宮古、与那国=那覇 等	
 14.9t		▶天草エアライン(株)(AMX) ▶機数(機齢) 1機(登録時期:平成12年) ▶路線 福岡=天草、熊本=天草 等	
○ サープ(SAAB340B)  12.9t	36	▶日本エアコミューター(株)(JAC) ▶機数(機齢) 11機(登録時期:平成4~11年) ※その他、DHC-8-400(11機) ▶路線 喜界=奄美、徳之島=奄美 等	
 13.0t		▶(株)北海道エアシステム(HAC) ▶機数(機齢) 3機(登録時期:平成10~11年) ▶路線 利尻=丘珠、奥尻=函館 等	
○ ドルニエ(Do228)  6.4t	19	▶新中央航空(株)(CUK) ▶機数(機齢) 4機(登録時期:平成11~22年) ▶路線 調布=神津島、調布=大島 等	
○ アイランダ(BN-2B-20)  3.0t	9	▶第一航空(株)(DAK) ▶機数(機齢) 3機(登録時期:平成12~21年) ▶路線 栗国=那覇、沖永良部=那覇 等	

航空会社における機材更新について

機材更新の利点

- 燃費効率のよい機材を導入することができる。
- 大手航空会社の場合は需要に応じたサイズやタイプの機材を導入することで、運航効率化が図れる。
※地域航空会社の場合は、1種類若しくは少種類の機材で運用しておりメリットは少ない。
- 現有機材の経年により増加する整備費を抑制することができる。

【A社におけるSAAB340Bの支出割合】



更新における課題

- 新機材導入に係る追加的なコスト負担が発生する。
 - ・新たな機材に対応する運航乗務員、整備士等が求められるため、訓練費などの新たな経費が必要になる。
 - ・新たな運航規程、整備規程など、規程・マニュアル類を更新する経費が必要になる。
- 適当な規模の後継機が存在しない。
 - ・DHC-8(39座席)やSAAB340B(36座席)が生産中止となっているため、直近の機材ATR42(48~50座席)を導入した場合、旅客数に変化がなければ座席利用率が低下し、収益性が低下する。
 - ・機材の大型化に伴い、空港使用料が高くなる恐れがある。



DHC-8-200(39席)



SAAB340B(36席)



ATR42-600
(48~50席規模)