

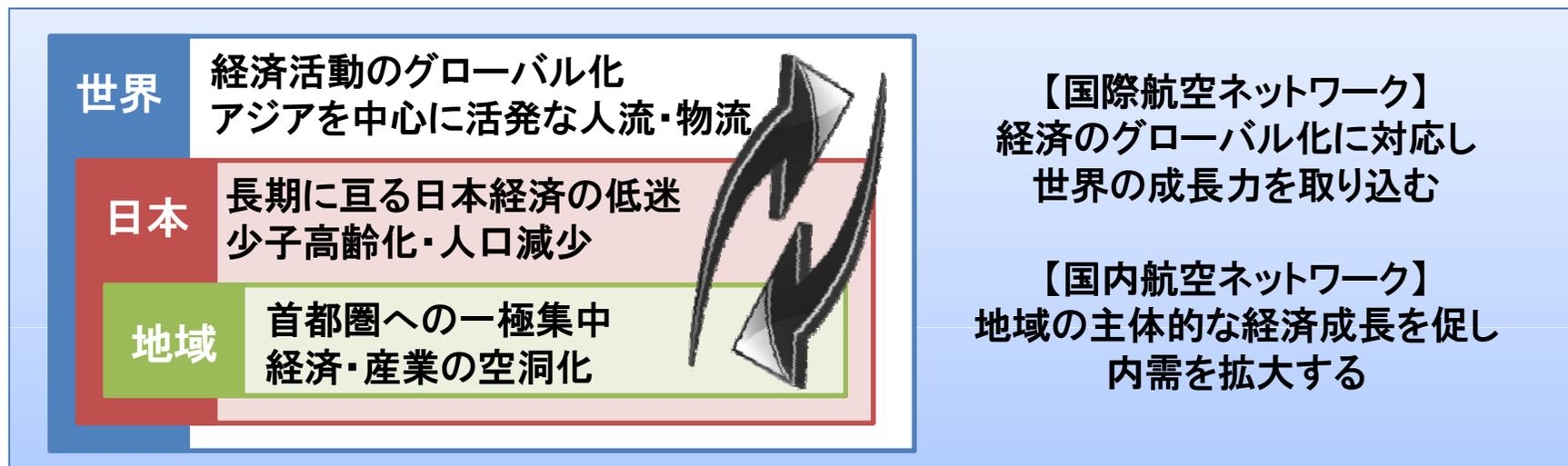
# 日本経済再生に資する 航空ネットワークと利用者負担のあり方について



2013年2月26日  
定期航空協会

日本航空(株)  
全日本空輸(株)  
日本貨物航空(株)  
日本トランスオーシャン航空(株)  
日本エアコミューター(株)  
(株)ジャルエクスプレス  
(株)AIRDO  
(株)エアージャパン  
スカイネットアジア航空(株)  
(株)スターフライヤー  
ANAウイングス(株)

# 日本経済再生のために



## 日本経済再生のために

世界の成長力を『日本に取り込む国際航空ネットワーク』と  
『地方都市に行き渡らせる国内航空ネットワーク』が重要

それらを担う本邦航空会社の果たす役割は大きく

- ① 『政策としてインフラ利用コストの低減』
- ② 『本邦航空会社の体力強化(自助努力)』
- ③ 『国内地方ネットワーク維持のための工夫』が必要

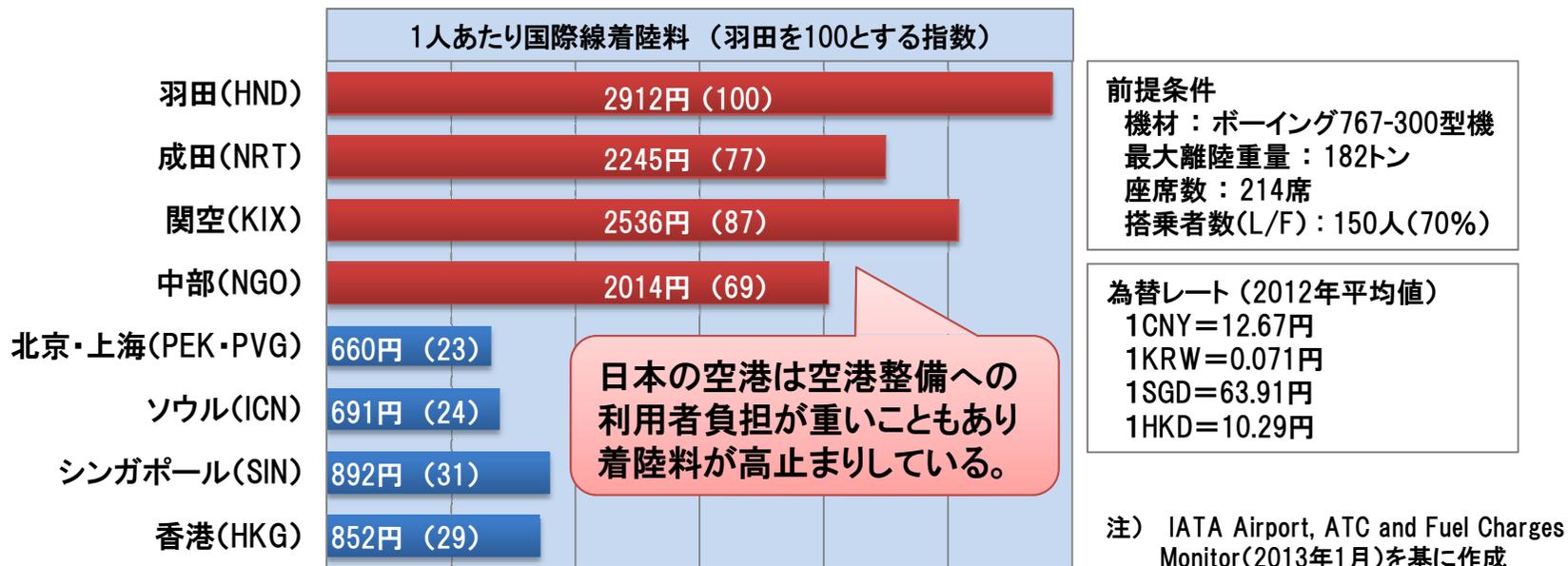
# 日本経済再生のために



## ① 政策としてインフラ利用コストの低減（国の政策）

我が国が、近隣アジア諸国との熾烈な都市間・空港間競争に打ち克つために

空港・航空は人流・物流の基盤インフラであり、大胆な純粋一般財源の投入や  
空港運営の効率化等の施策により、大幅に着陸料等の空港使用料を引き下げるべき



本邦航空会社が、LCCを含む外国航空会社との航空会社間競争に打ち克つために

競争環境の整備(イコールフットィング)のため、航空機燃料税や  
航行援助施設利用料など、本邦航空会社に偏った負担は抜本的に見直されるべき

# 日本経済再生のために



## ② 本邦航空会社の体力強化（航空会社の自助努力）

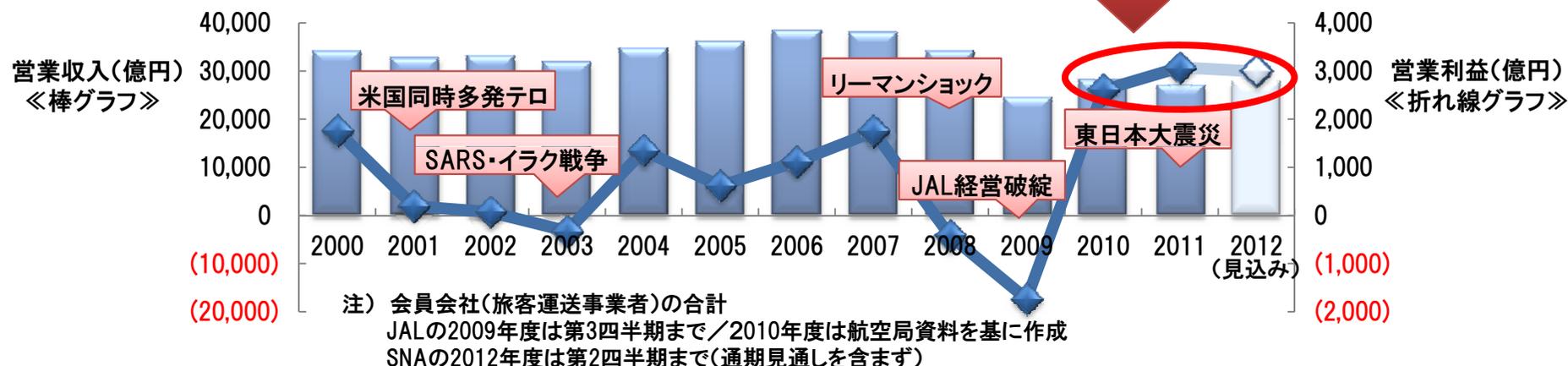
航空業界は常にイベントリスクに晒されており、予期せぬリスクへの対応力強化が重大な経営課題。またネットワーク拡充のためには、機材調達等の大規模投資を可能にする資本力も不可欠であるため

ボラティリティに強い経営体質へ転換するための自助努力を継続的に実施

### 航空会社の自助努力の例

- 人件費構造改革(賃金制度・退職金・年金制度の見直し、人員数の削減)
- 経済性の高い機材への更新(燃費の悪い大型機の退役)
- 航空事業への経営資源の集中(ホテル等の関連事業売却)

航空機燃料税の引き下げ効果と  
本邦航空会社の自助努力の成果



## ③ 国内地方ネットワーク維持のための工夫（地元自治体など関係者の協力）

①、②をもってしても維持が難しい国内地方路線については、航空会社の内部補填に頼らない、持続可能な別のしくみが検討されるべき

# 公租公課のあり方



- 競争促進と競争環境の整備(イコルフットィング)はセットで行われることが必要であり、世界的に見ても高負担である本邦航空会社の公租公課を軽減していただきたい。

## 航空機燃料税

- 航空機燃料税は、航空輸送量の急激な増加および航空機の高速化・大型化の急速な進展に伴う空港整備を目的として創設、拡充された経緯があり、空港が概成した今はその役割を終えている。
- 国内線運航者のみを課税対象者としているため、国際航空需要に的確に対応しようとする今の政策の方向性と照らし合わせても受益と負担の観点で見直しが必要。
- 諸外国でも極めて稀な課税。

### 航空機燃料税の 廃止もしくは大幅低減

<<利用者負担額>>

566億円

(平成24年度財務省税込見直し)

## 航行援助施設利用料

- 日本の航空管制料金は、国内線が航空機の重量と距離で決まり、国際線は定額制になっている。
- 一方海外では、国内線・国際線に関わらず、ICAO推奨体系に則った距離をベースに重量が加味された料金体系が一般的。
- 結果として日本では、国際線よりも国内線の方が大きく課金されている。

ボーイング777-200型機で東京-札幌間を飛行した場合、国内線は国際線の約2倍。

### 本邦航空会社に負担が 偏った料金体系の見直し

<<利用者負担額>>

1,256億円

(平成25年度航空局予算)

## 着陸料等空港使用料

- 日本の空港は、その特徴から料金体系が硬直的であり、例えば需要を喚起するために先行して料金を低く設定するといったことが困難。

### 日本の空港の特徴

滑走路等航空機運航のための施設と空港ターミナルビル等施設の管理が分離。

国管理空港の着陸料が特別会計の歳入として一括管理されている。

- 着陸料は、中国、韓国をはじめとする近隣アジア諸国の2倍以上。

### 基盤インフラである空港の 使用料の大胆な引き下げ

<<利用者負担額>>

703億円

(平成25年度航空局予算)

# 空港整備財源・空港経営改革のあり方



- 公共事業としての空港整備は、他の社会資本(インフラ)と同様に、純粋一般財源で賄われるべき。

歳入	雑収入 546億円	航行援助施設利用料 1,256億円	着陸料等 703億円	航空機燃料税 502億円	純粋一般財源 270億円
	利用料金は維持運営を賄うもの		空港整備事業は純粋一般財源で賄われるべき		
歳出	維持運営費等 1,372億円		空港整備事業費等 1,905億円		

注)平成25年度航空局関係予算決定概要資料を基に作成

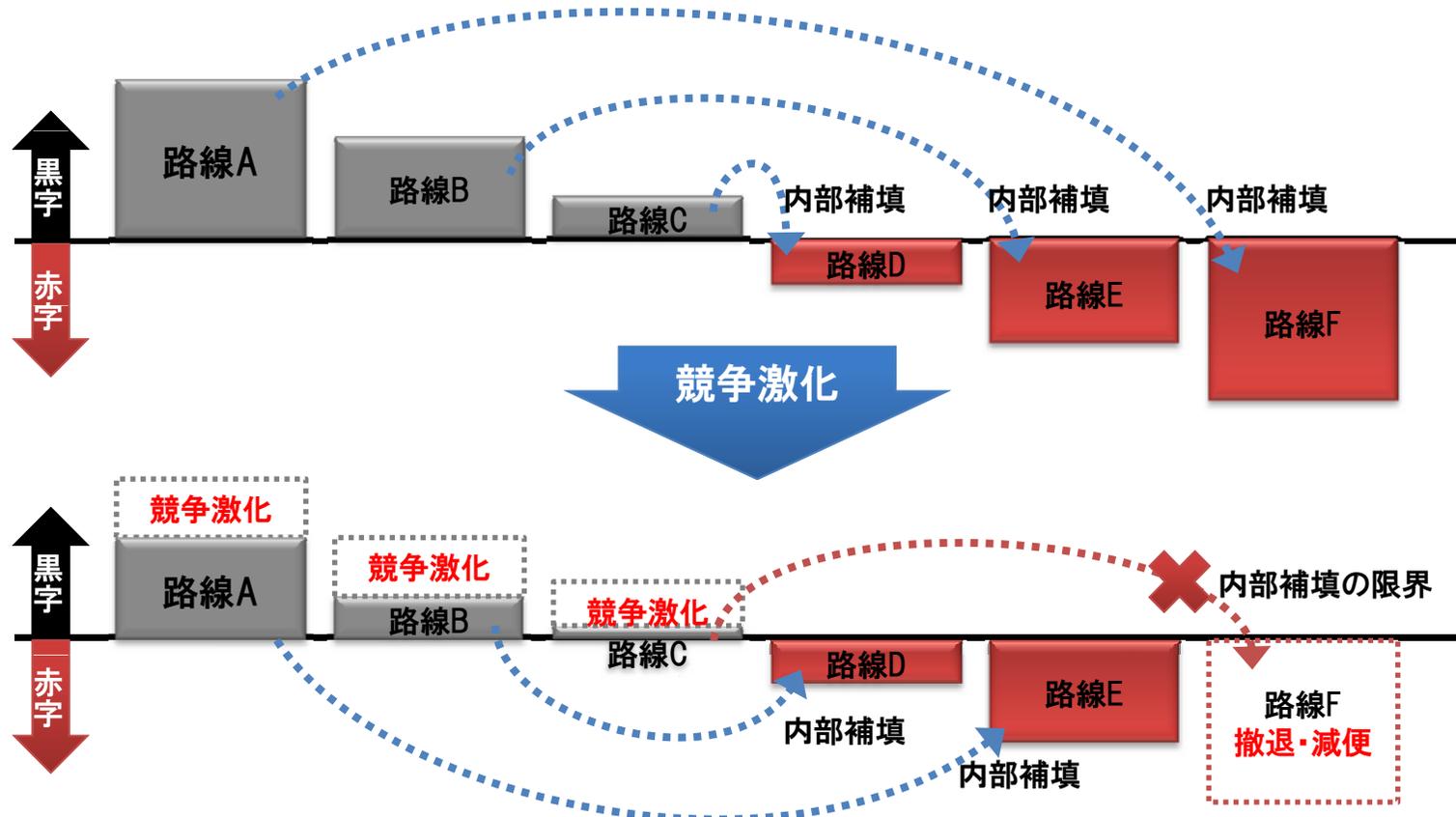
- 民間事業者への運営委託(コンセッション)は空港経営改革手法のひとつであり、並行して今の枠組み(上下分離・特別会計)の中で、運営の効率化、投資の適正化、需要喚起に努めることが必要。
- コンセッションを活用するのであれば、今の枠組みでは困難だがコンセッションであれば可能な需要喚起策(大胆な着陸料等空港使用料の引き下げなど)を実施すべき。
- 空港の独占性や代替不可能性を考慮すると、欧米諸国でも一般的な「航空会社と空港運営者の協議を前提としたしくみ」と「着陸料等による航空系収入の上限を規制するしくみ」が必要。



# 地方航空ネットワーク維持のあり方



- 需給調整規制が撤廃された後も、大手航空会社は公共交通機関としての利用者利便確保の観点から、赤字路線を黒字路線の利益で内部補填し、地方航空ネットワークの維持に努めてきた。
- 競争が激化するなか、聖域なきコスト削減、需要に合わせた機種種の最適化などの自助努力を行ってきたものの、航空会社の内部補填による赤字路線の維持は困難を極めている。



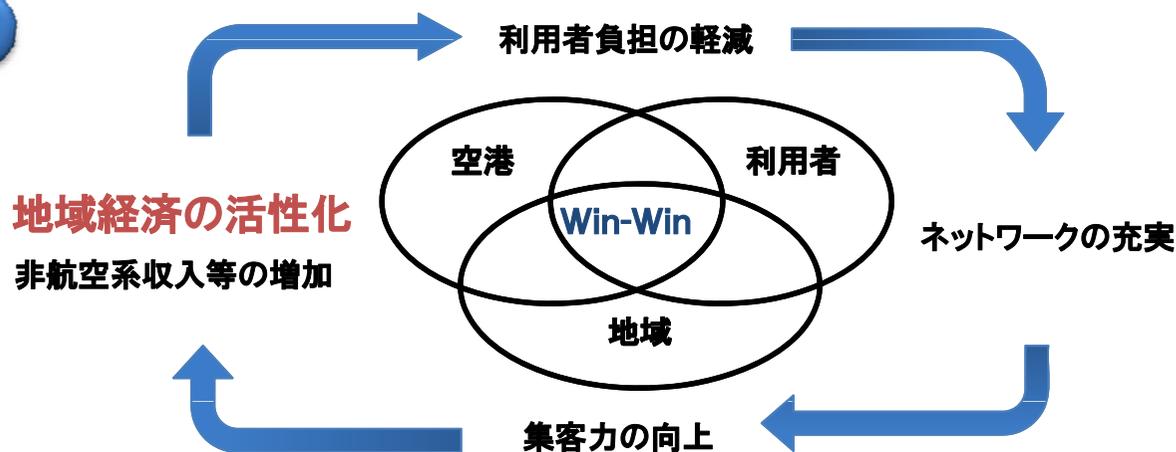
- 既存の離島補助等のしくみは、地方航空ネットワークを支えていくのに十分とはいえず、例えば、米国EAS(Essential Air Service)のように、地域の重要な足であり、経済活動を支える地方航空ネットワークが、航空会社の内部補填に頼ることなく維持できるしくみが検討されるべき。

# 多様な主体の連携のあり方



- 空港を地域活性化の核となるインフラとして活用していくためには、地元自治体を中心となって、航空利用促進に向けた地域、空港、利用者等関係者の連携強化を図ることが必要。
- 空港が地域経済にもたらす効果に着目した受益と負担の適正化が必要であり、国や地元自治体が空港に投資することで、経済効果や雇用拡大などのリターンを最大化する観点が必要。

## 空港は地域活性化の核



## 航空利用促進策の例

航空会社の営業活動



空港内に行政機関や教育機関を設置

空港へのアクセス改善・助成

航空会社への搭乗率補償

MICE推進、観光産業の育成

地元自治体によるPR・営業活動

航空利用促進企業への助成