

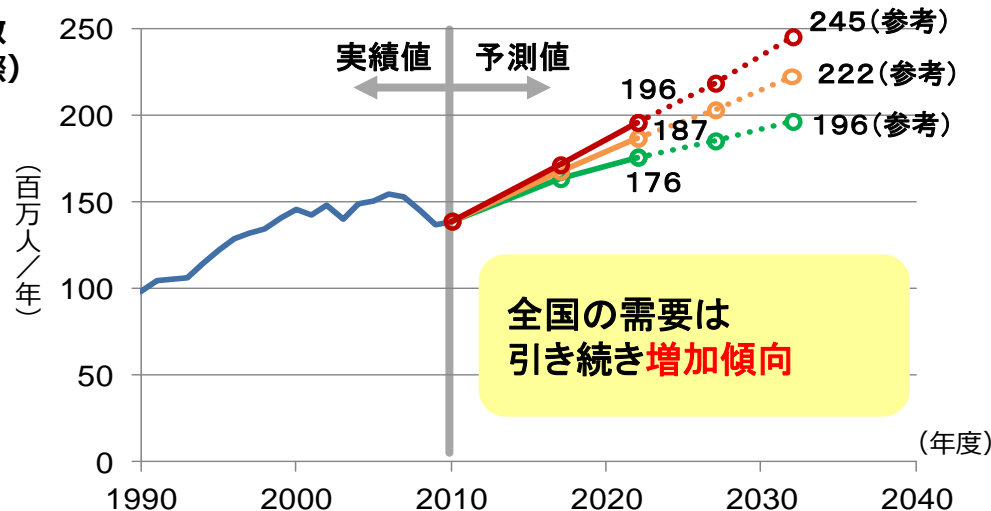
国際航空に係る環境の変化等について

平成26年3月17日
航空局

【全国の航空需要予測(旅客)】

- 全国の航空旅客需要全体(国内線+国際線)は、2022年度には1.8億人~2.0億人と予測。
- 国際線は大幅に増加。国内線はGDPの設定ケースによって傾向が異なる。

航空旅客数
(国内+国際)



全国の需要は
引き続き**増加傾向**

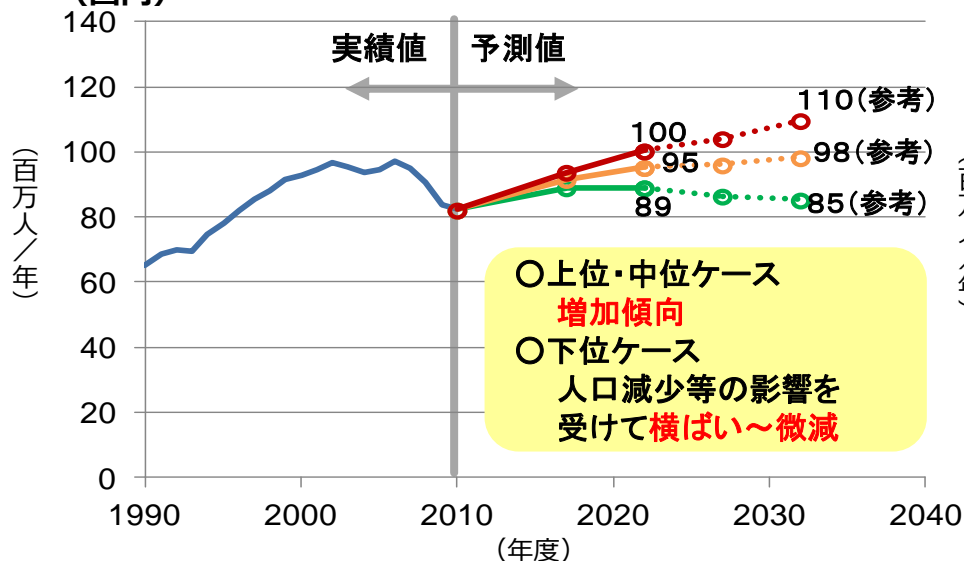
凡例

- 実績
- 上位ケース
- 中位ケース
- 下位ケース

出典 : 「航空輸送統計年報」
(実績値) 「空港管理状況調書」他

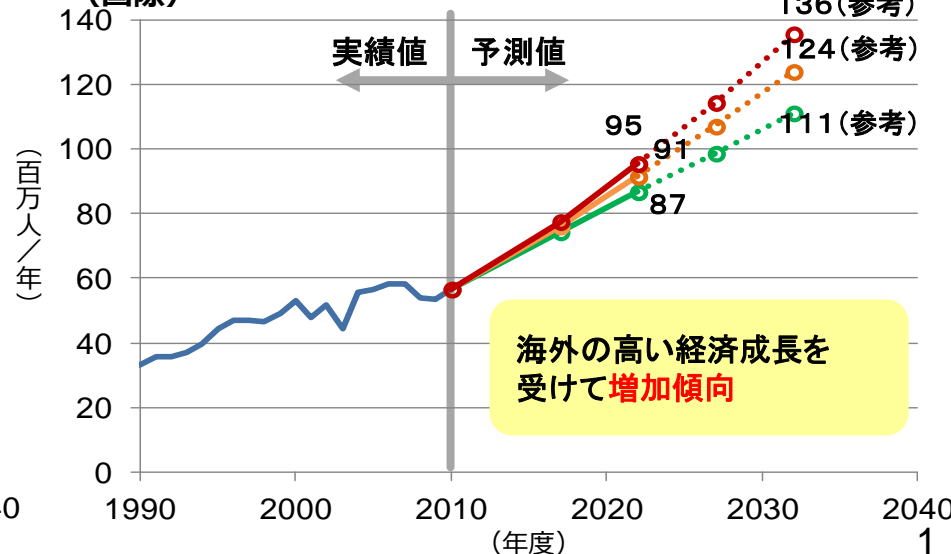
- 上位ケース : 中位ケース+約1%
(中位ケースよりさらに高い経済成長率を想定したケース)
- 中位ケース : 2010-17年 : 1.7%, 2017-32年 : 2.0%
(日本再興戦略で目標に掲げる経済成長率に基づき設定したケース)
- 下位ケース : 中位ケース△約1%
(日本再興戦略以前の将来見通しによる経済成長率を想定したケース)

(国内)



○ 上位・中位ケース
増加傾向
○ 下位ケース
人口減少等の影響を
受けて**横ばい~微減**

(国際)



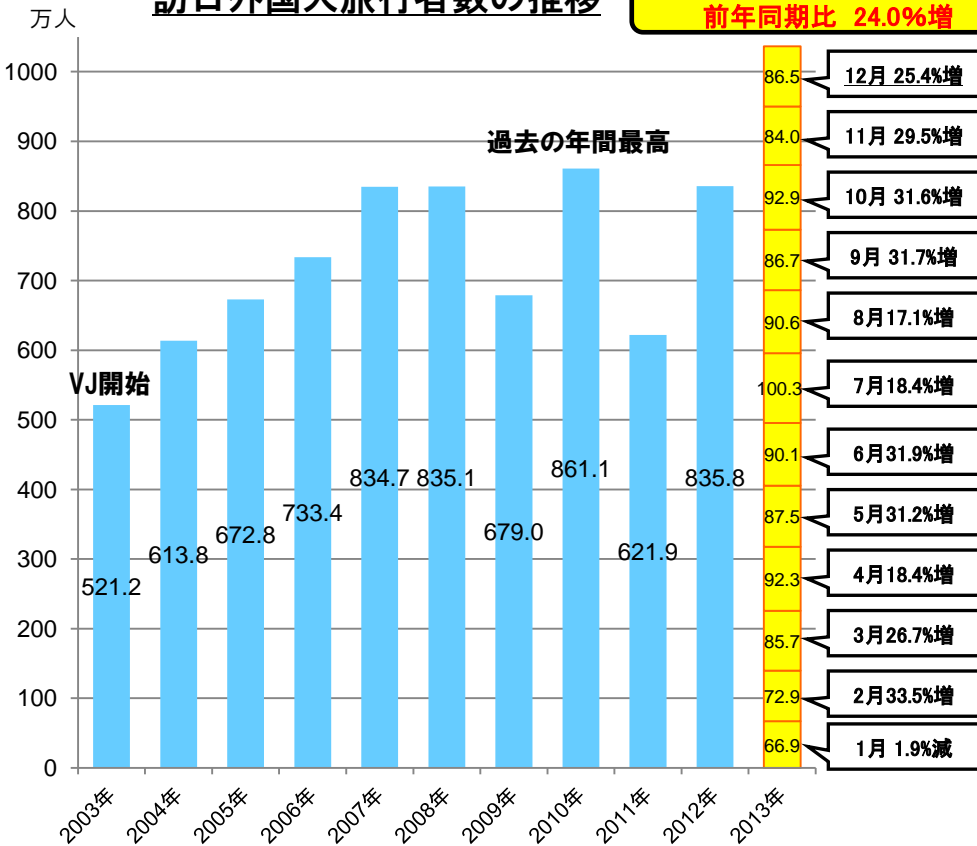
海外の高い経済成長を
受けて**増加傾向**

2013年12月及び年間の訪日外国人旅行者数(観光庁資料より)

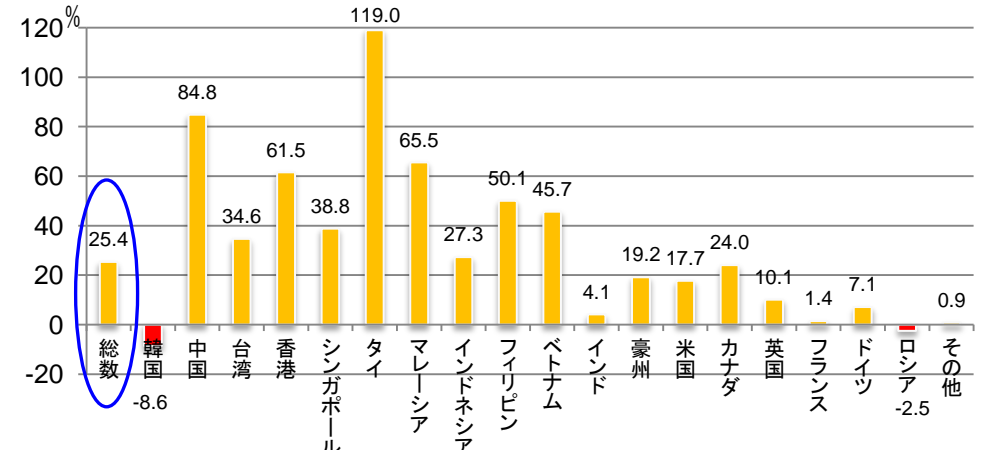
- 2013年の訪日外国人旅行者数は、1036.4万人(前年比24.0%増)となり、2003年のビジット・ジャパン事業開始以来の政府目標であった年間1000万人を史上初めて達成した。
- これは、円高の是正による訪日旅行の割安感の浸透のほか、昨年7月以降実施したビザの緩和、訪日プロモーションなど、政府及び官民を挙げて取り組んできた諸施策が奏功したことによる成果と考えられる。
- 市場別では、東南アジア諸国(シンガポール、タイ、マレーシア、インドネシア、ベトナム)、台湾、香港の他、インド、豪州、フランスにおいて、年間の最高を記録した。
- 2013年12月の訪日外国人旅行者数は、同月として過去最高の86.5万人(前年同月比25.4%増)であった。

訪日外国人旅行者数の推移

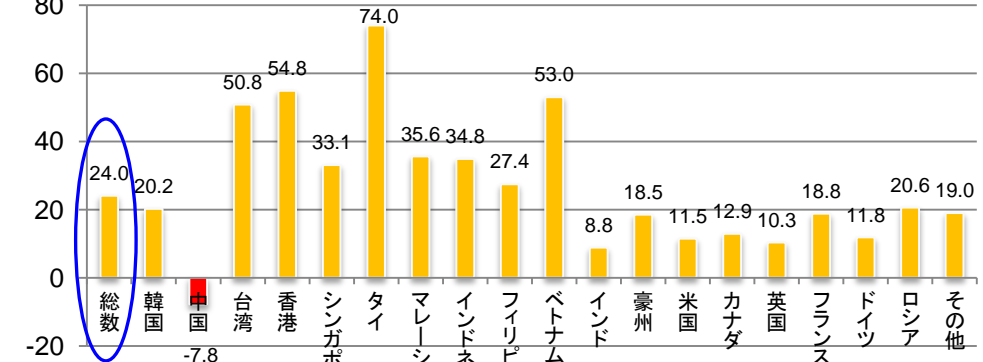
1~12月合計 1036.4万人
前年同期比 24.0%増



市場別増減率(2013年12月の前年同月比)



市場別増減率(2013年1~12月の前年同期比)



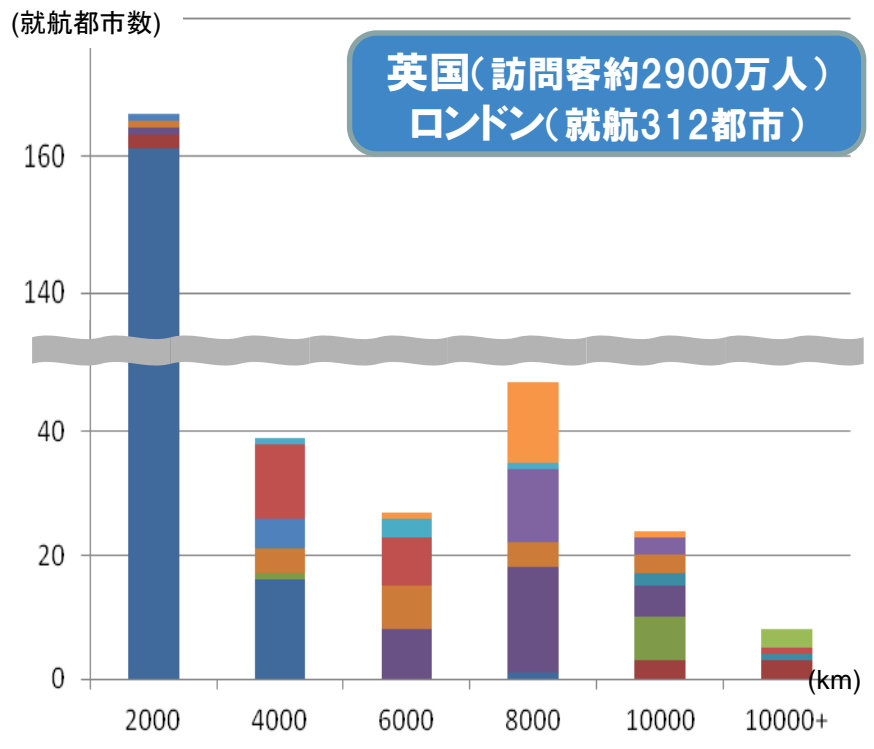
(出典)日本政府観光局(JNTO)

注) 2013年1~10月の値は暫定値、2013年11~12月の値は推計値、%は対前年(2012年)同月比

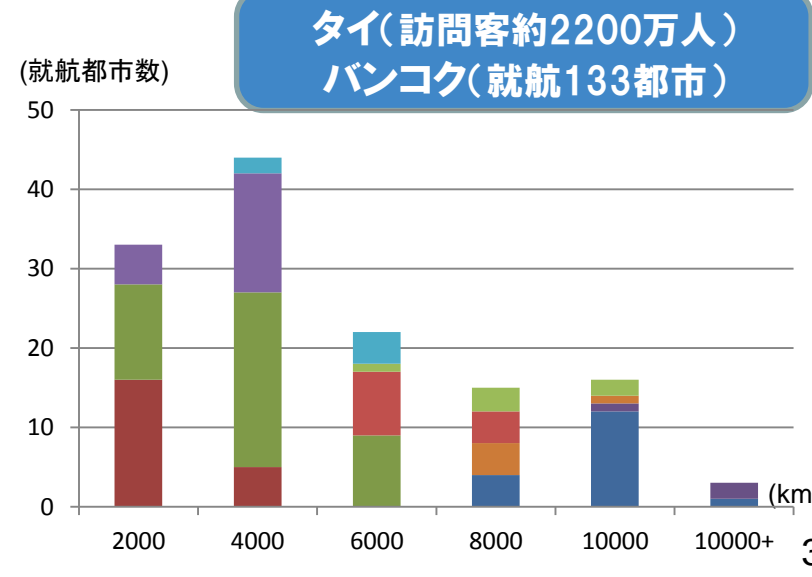
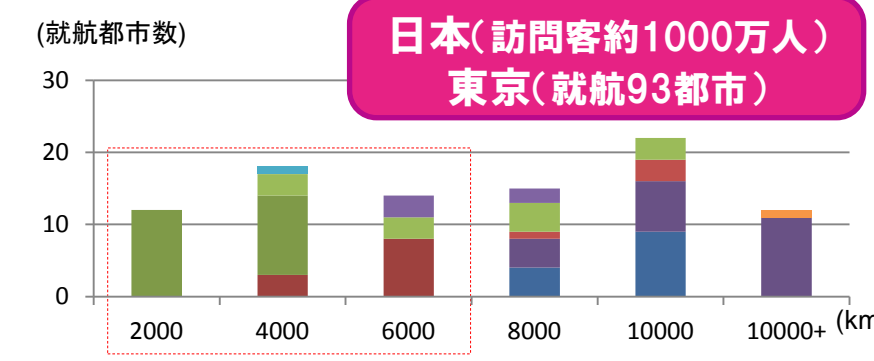
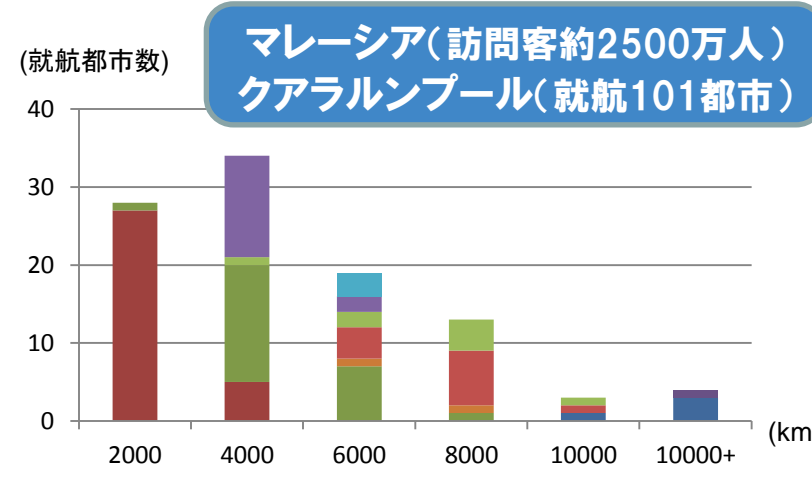
海外主要都市の首都圏空港の国際線就航都市数比較

○外国人訪問客数2000万人台の国の首都圏空港と比べ、東京の首都圏空港では、直行便の就航都市数が少ない。
 ○特に、日本の首都圏空港では、他国の空港と比べ6000km以内(※)の都市とを結ぶ路線が少ない。

(※東京から東アジア・東南アジアほぼ全域をカバーする距離帯)



- 就航都市の方面
- 中米カリブ
 - 中央アジア
 - 南アジア・インド
 - オセアニア
 - 中東
 - 北アフリカ
 - サブサハラアフリカ
 - 南米
 - 北米
 - 東アジア・極東ロシア
 - 東南アジア
 - 欧州



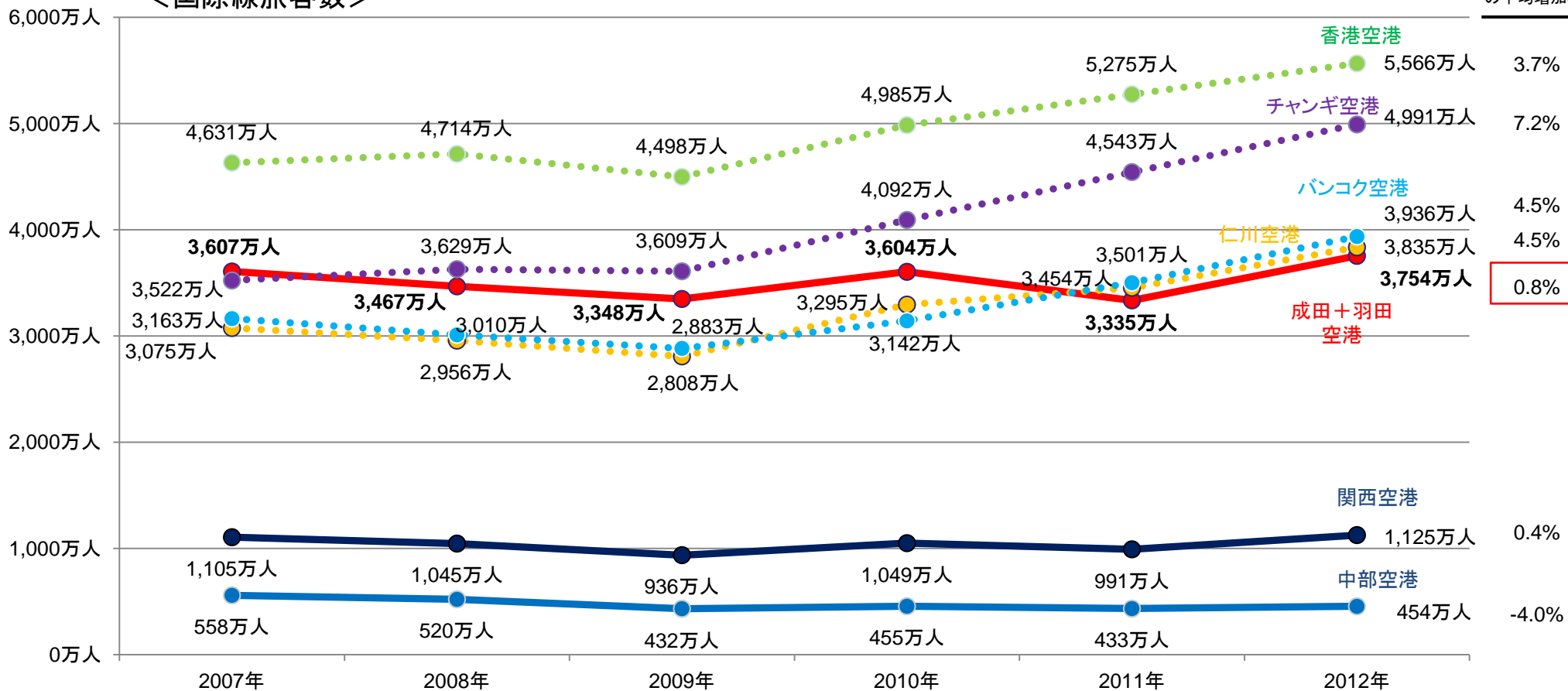
※OAG時刻表(2014年2月)より作成、経由便を除く

近隣アジア諸国とのハブ空港競争の激化①

- アジアの主要空港(アジアの国際線旅客数TOP5の空港)との激しい競争の中、首都圏空港は国際線旅客数において、2011年(東日本大震災発災年)に仁川及びバンコクに逆転され、アジアの主要空港の中で最下位に転落。
- アジアの主要空港が過去5年間で年平均4~7%の増加率で旅客数が増加する中、首都圏空港の増加率は1%弱にとどまっている。

<国際線旅客数>

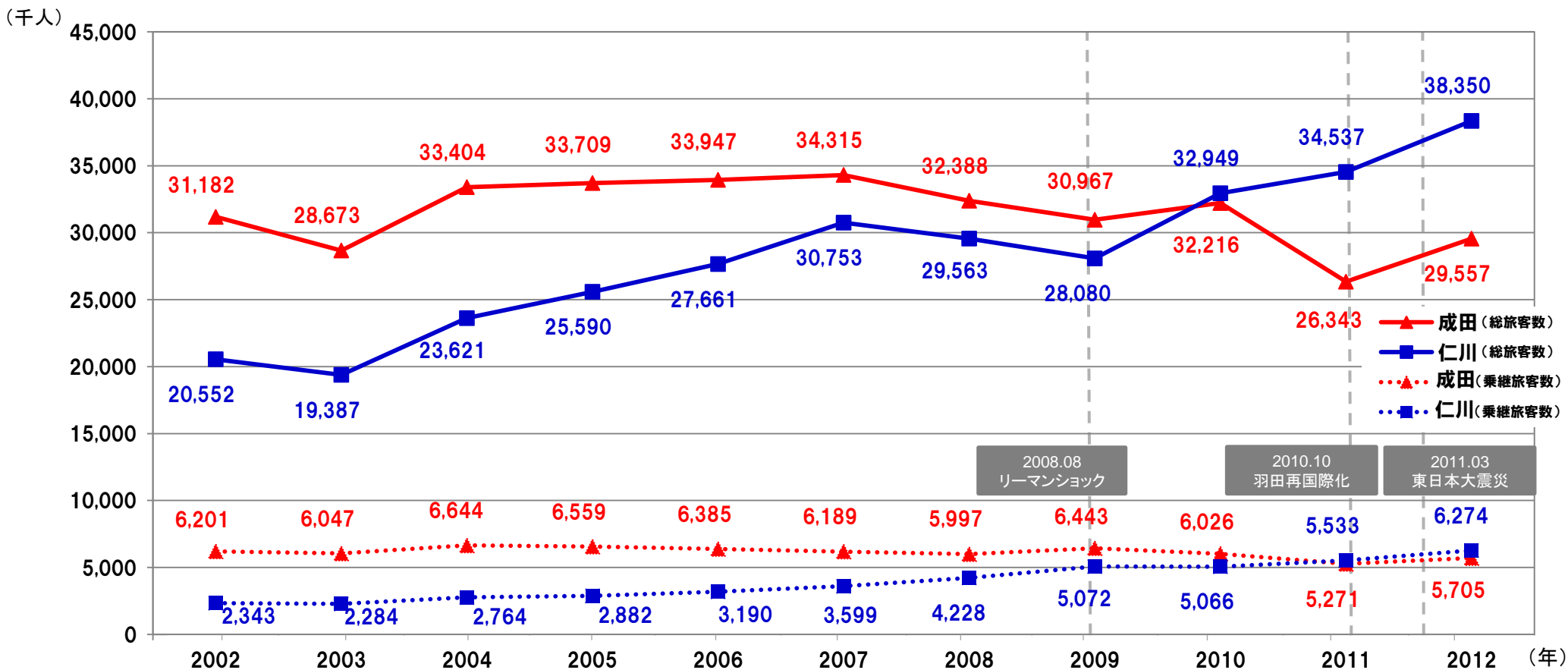
2007年~2012年の平均増加率



※: ACI Worldwide Traffic Reportを基に作成。

近隣アジア諸国とのハブ空港競争の激化②

- 過去10年間で、仁川空港の総旅客数は約2倍、乗り継ぎ旅客数は約3倍に増加。
- 一方、成田空港の総旅客数、乗り継ぎ旅客数は減少傾向。いずれも仁川に抜かれている。



出典：成田空港HP、仁川空港HP

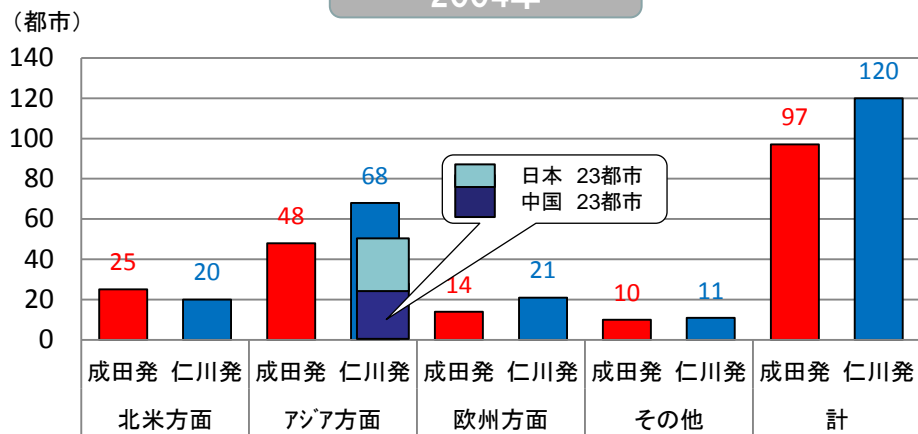
※総旅客数：国際線のみ 乗継旅客数：国際・国際乗り継ぎのみ

成田空港と仁川空港の比較分析(総旅客数①)

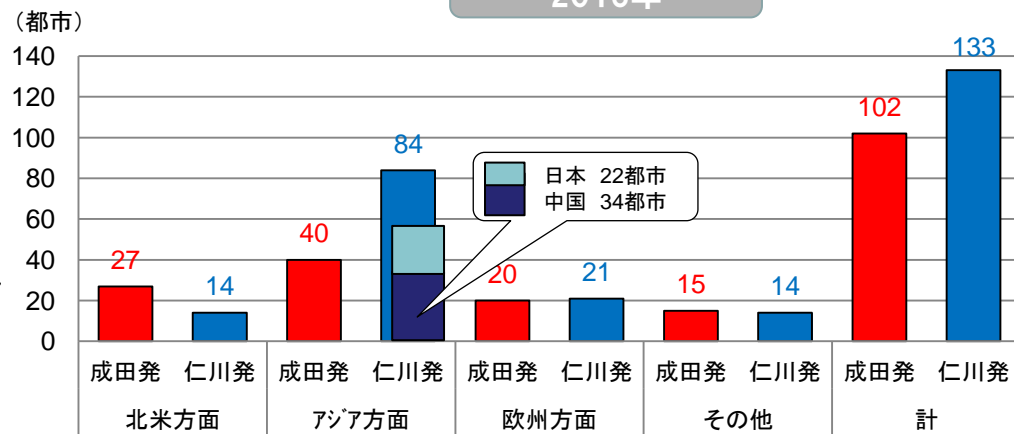
○ 仁川空港では、近年、主にアジアへの就航都市数が増加し、提供座席数も増加している。

国際線の就航都市数

2004年



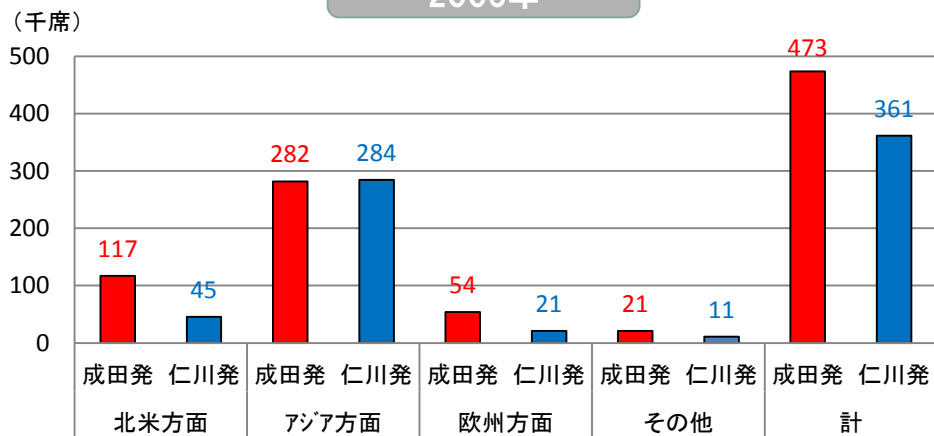
2013年



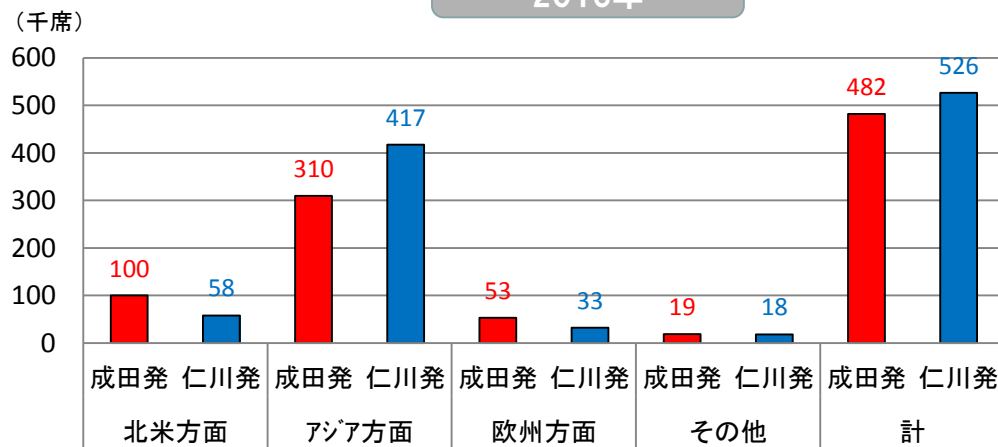
出典：成田空港株式会社、Flightglobal

1週間あたり提供座席数

2005年



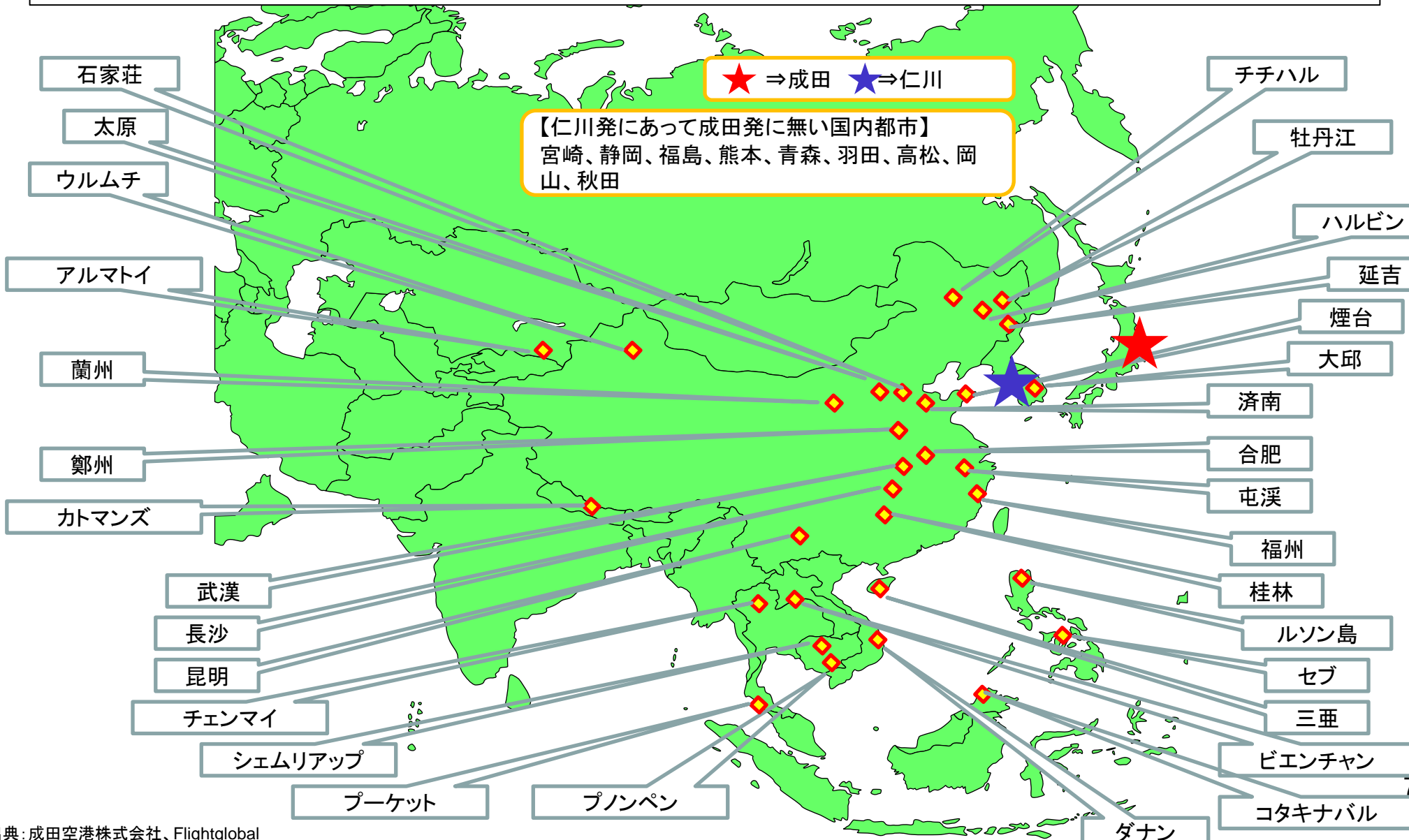
2013年



出典：Flightglobal、いずれも7月時点

成田空港と仁川空港の比較分析(総旅客数②)

○ 成田空港からは就航していないが、仁川空港からは就航している都市は以下の通り。



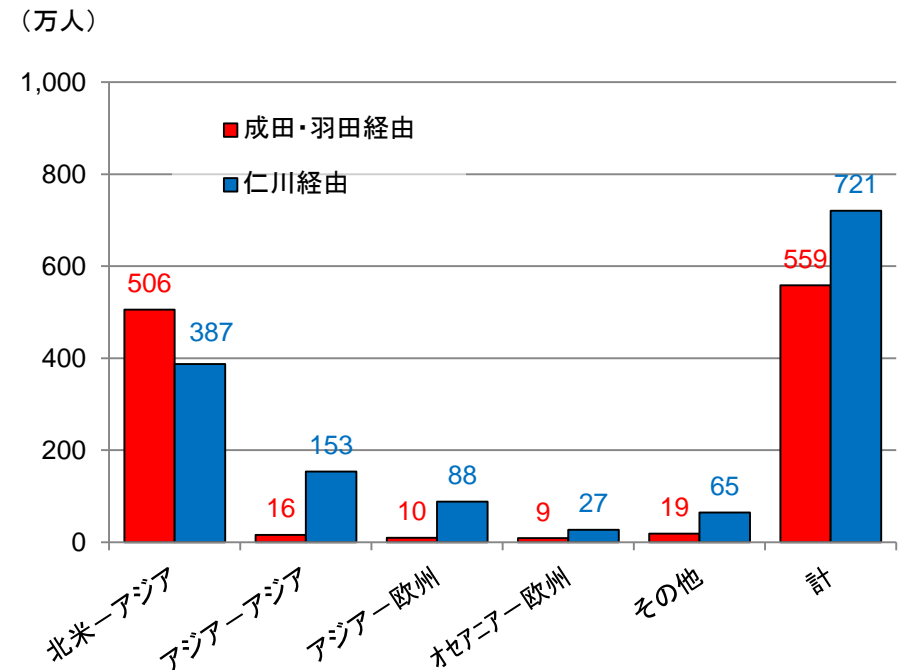
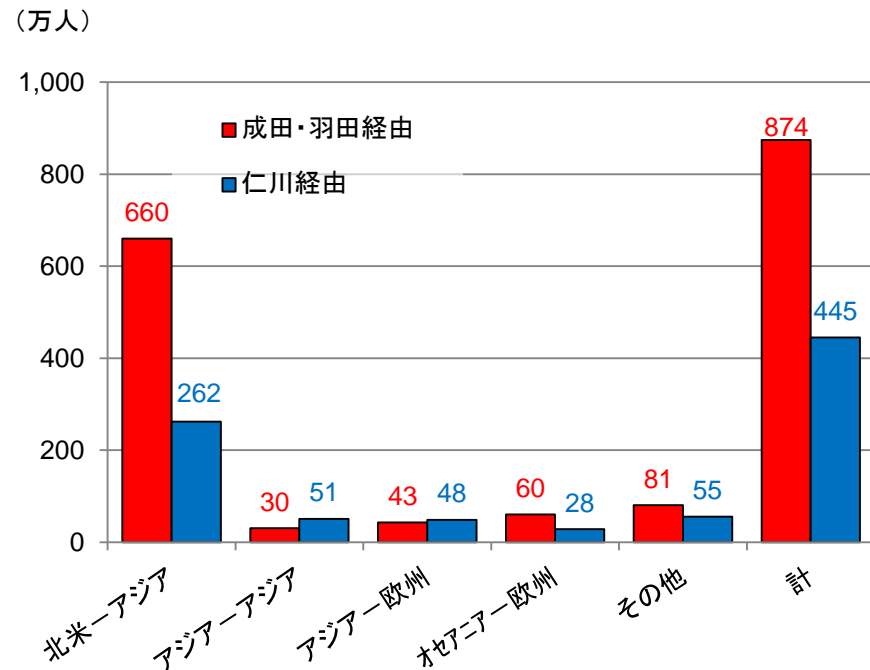
成田空港と仁川空港の比較分析(国際・国際乗り継ぎ①)

○ 仁川空港では、国際・国際乗り継ぎを大きく伸ばしている。

国際・国際乗り継ぎの旅客数の比較

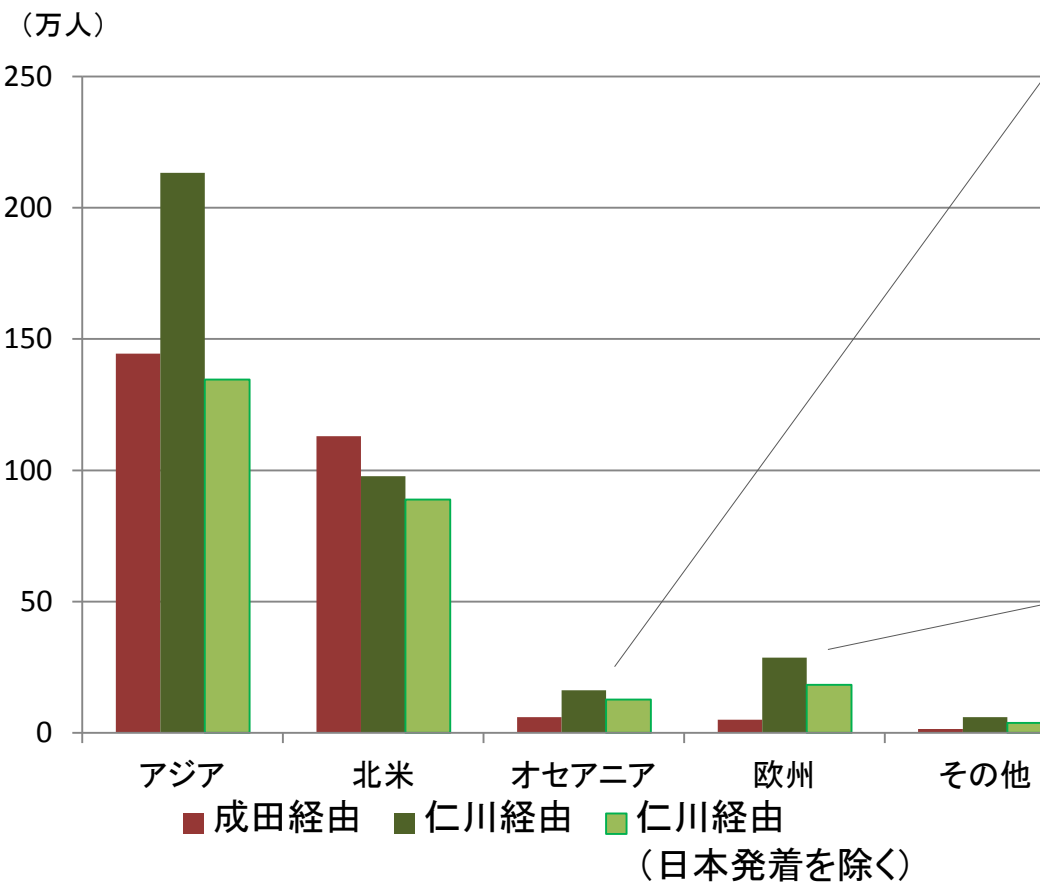
2004年

2012年



- 国際・国際乗り継ぎについて、成田を経由するものと、仁川を経由するもの(日本発着の旅客を除く)の比較では、アジア・北米発の旅客数では同程度だが、オセアニア・欧州発の場合は仁川が多く利用されている。
- 北米ーアジア需要以外にも、オセアニアから欧州・アジアへ向かう需要や、ロシアから東南アジアへ向かう需要などについて我が国においても取り込む余地があるのではないか。

各方面の国際・国際乗り継ぎ旅客の成田と仁川の比較



オセアニア方面の上位出発国

| オセアニア方面 (成田) | | | | |
|----------------------|----------|-------|---------|-------|
| | 出発国 | 総旅客数 | (主な行先国) | (旅客数) |
| 1 | グアム | 1.9万人 | 米国 | 1.3万人 |
| 2 | 豪州 | 1.6万人 | 韓国 | 0.5万人 |
| 3 | ニューカレドニア | 1.4万人 | フランス | 1.1万人 |
| オセアニア方面 (仁川※日本発着を除く) | | | | |
| | 出発国 | 総旅客数 | (主な行先国) | (旅客数) |
| 1 | 豪州 | 4.6万人 | 英国 | 0.8万人 |
| 2 | ニュージーランド | 2.4万人 | 中国 | 0.5万人 |
| 3 | グアム | 2.1万人 | 中国 | 0.8万人 |

欧州方面の上位出発国

| 欧州方面 (成田) | | | | |
|-------------------|------|-------|----------|-------|
| | 出発国 | 総旅客数 | (主な行先国) | (旅客数) |
| 1 | フランス | 2.0万人 | ニューカレドニア | 1.3万人 |
| 2 | ドイツ | 0.6万人 | 韓国 | 0.3万人 |
| 3 | 英国 | 0.5万人 | 韓国 | 0.2万人 |
| 欧州方面 (仁川※日本発着を除く) | | | | |
| | 出発国 | 総旅客数 | (主な行先国) | (旅客数) |
| 1 | ロシア | 7.3万人 | タイ | 2.3万人 |
| 2 | 英国 | 3.0万人 | 豪州 | 1.0万人 |
| 3 | フランス | 2.2万人 | ニューカレドニア | 0.6万人 |

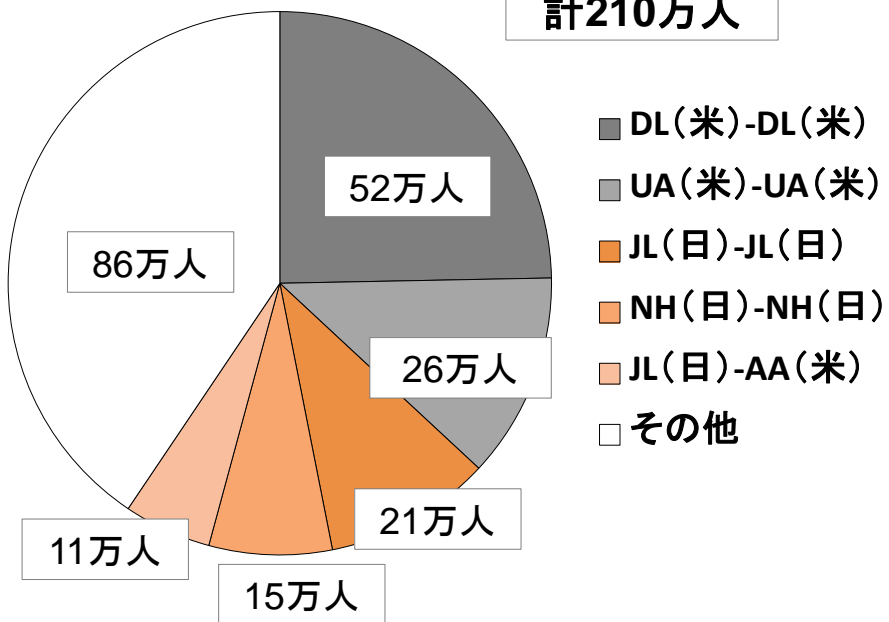
出典: Sabre ADI O&D Market Details(2013年)により作成

※旅客数は成田/仁川空港において入国し出国する旅客は1人と計上

- 成田空港は、乗り継ぎの多くは、米国の航空会社間又は米国の航空会社と本邦の航空会社の間で行われている。
- 仁川空港は、乗り継ぎの多くは、韓国の航空会社間で行われている。

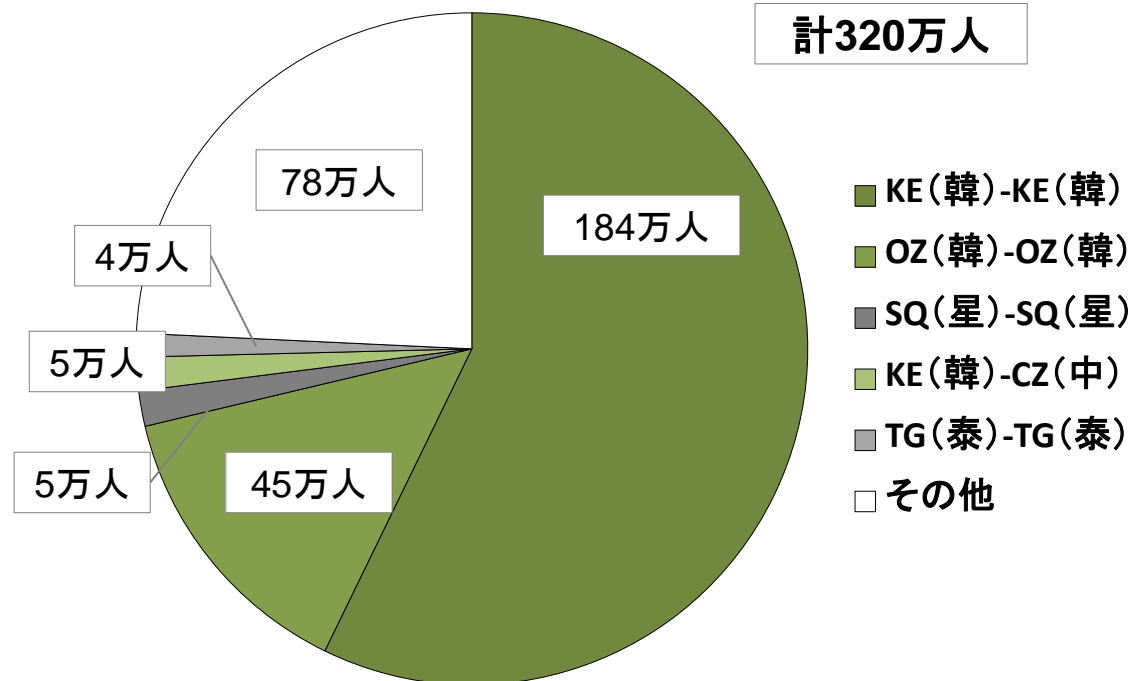
成田空港で乗継を行う航空会社 及び旅客数

計210万人



仁川空港で乗継を行う航空会社 及び旅客数

計320万人



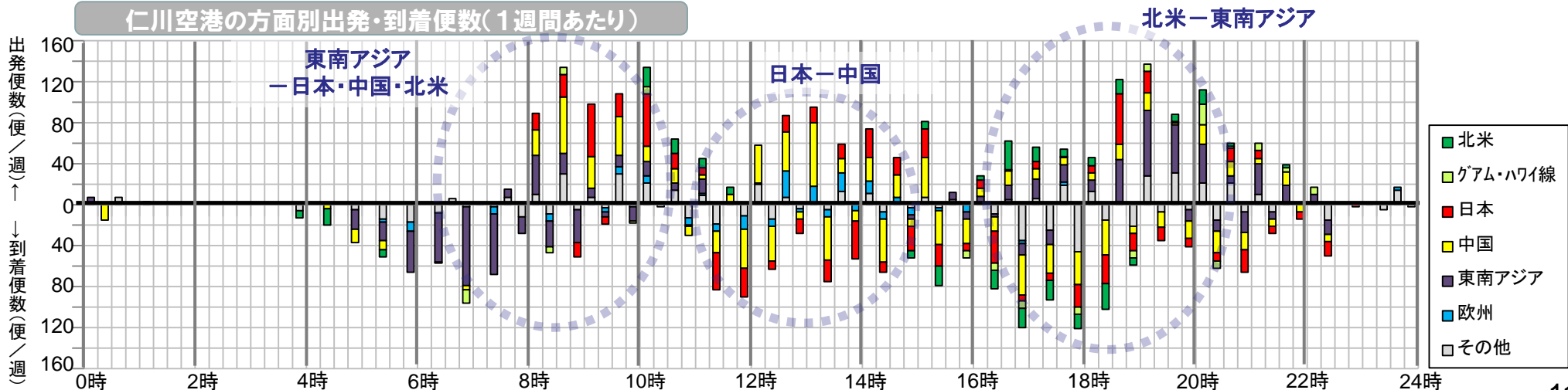
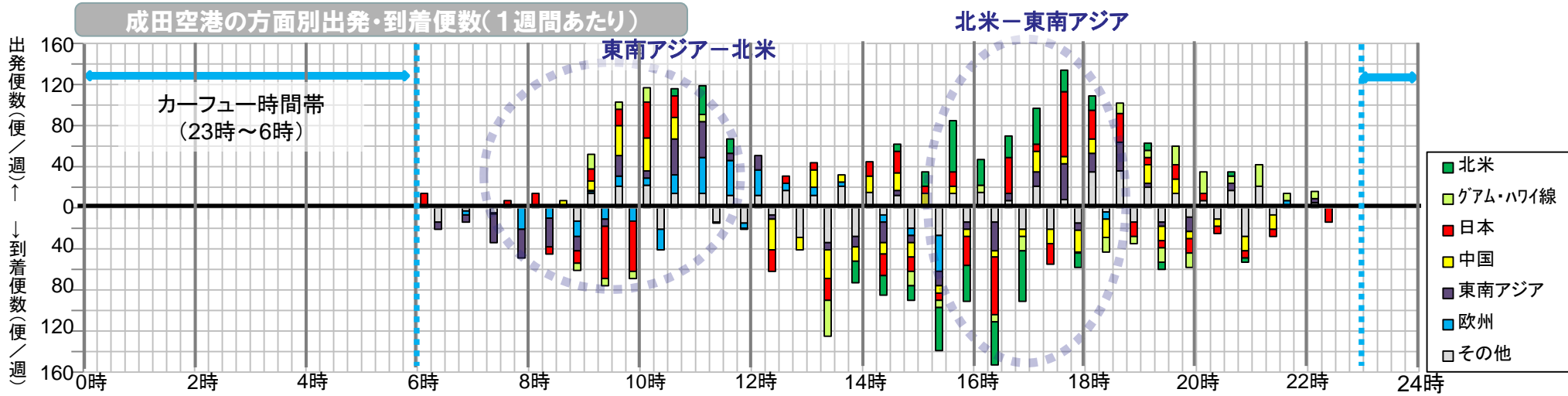
※日本国外の空港を出発し、成田空港を経由し、
日本国外の空港に至る旅客数を計上
(成田空港を経由する以前に乗継を行うものを除く)

※韓国国外の空港を出発し、仁川空港を経由し、
韓国国外の空港に至る旅客数を計上
(仁川空港を経由する以前に乗継を行うものを除く)

本邦 JL:日本航空 NH:全日空
 米国 DL:デルタ航空 UA:ユナイテッド航空 AA:アメリカン航空
 韓国 KE:大韓航空 OZ:アシアナ航空
 その他 SQ:シンガポール航空 CZ:中国南方航空 TG:タイ国際航空

出典: Sabre ADI(Airport Data intelligence)O&D Market Market Details (2013年)より作成
 ※旅客数は成田/仁川空港において入国し出国する旅客は1人と計上

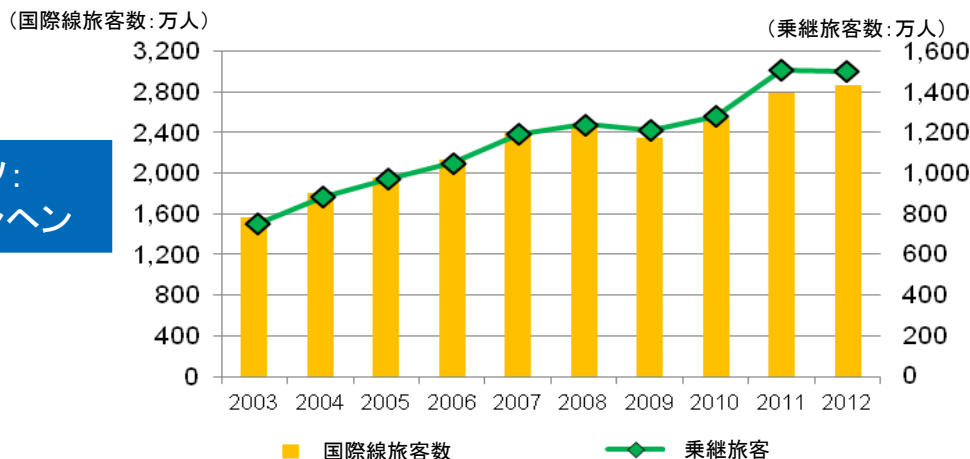
- 成田空港では夕方のピーク時間帯に航空会社の需要に応えられていない。
- 乗り継ぎ機会は、成田空港では朝、夕方にあるが、仁川空港では早朝、昼間、夜間にある。
- 成田空港における乗り継ぎ機会を拡大させるためには、ピーク時間帯の時間あたりの便数を増加させること、深夜早朝時間帯のさらなる活用を図ることが課題。



乗り継ぎ需要取り込みの効果①

○ ドイツや韓国の空港においては、乗り継ぎ旅客の増加に伴い、総旅客数も増加している。

ドイツ：
ミュンヘン

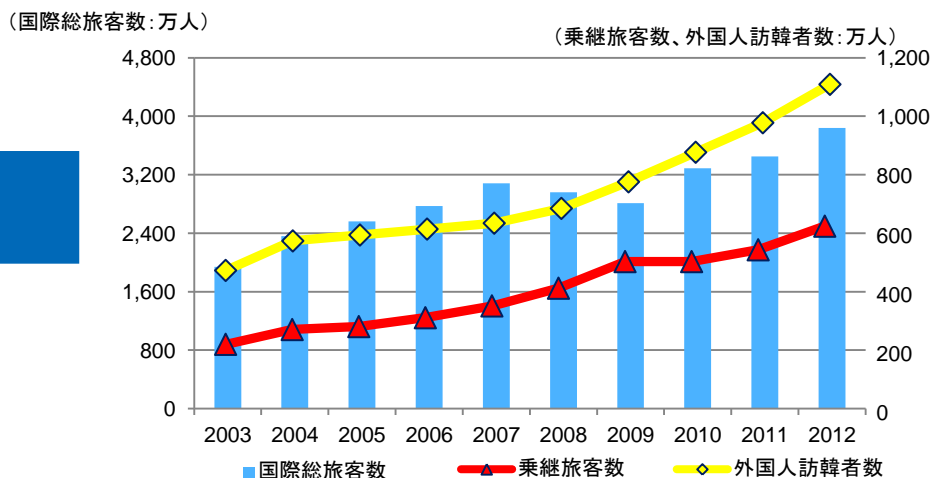


出典：Munich Annual Traffic Report 2012

| 年 | 国際線旅客数 (万人) | 乗継旅客数 (万人) |
|------|-------------|------------|
| 2003 | 1,561 | 750 |
| 2004 | 1,800 | 880 |
| 2005 | 1,953 | 970 |
| 2006 | 2,139 | 1,050 |
| 2007 | 2,399 | 1,190 |
| 2008 | 2,462 | 1,240 |
| 2009 | 2,342 | 1,210 |
| 2010 | 2,532 | 1,280 |
| 2011 | 2,788 | 1,510 |
| 2012 | 2,862 | 1,500 |

2003年からの乗継旅客数の増加率は1.9倍、国際線旅客数の増加率は2.0倍。

韓国：
仁川

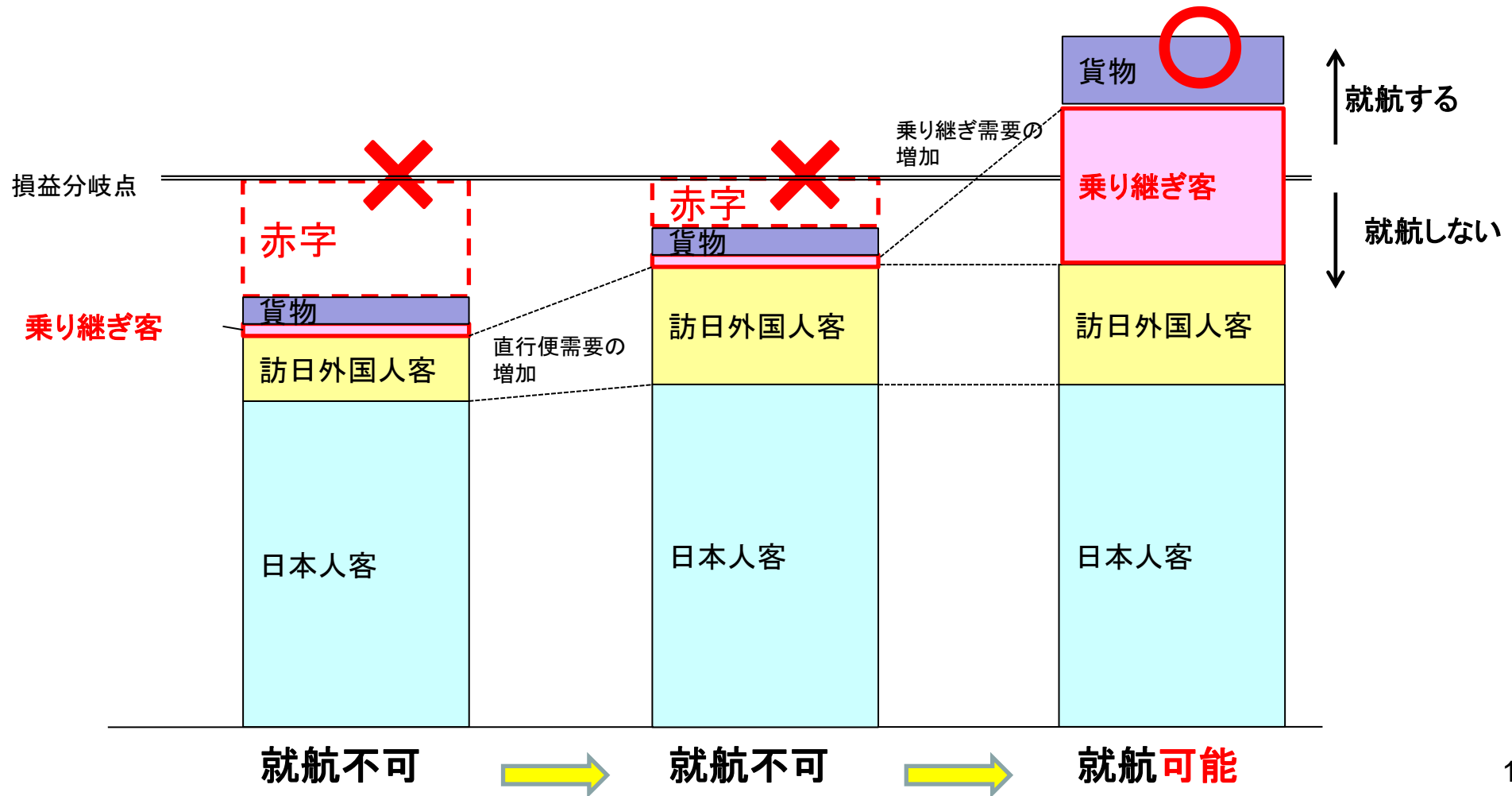


出典：KNTO(韓国観光公社)ホームページ、仁川国際空港公社ホームページ

| 年 | 国際総旅客数 (万人) | 乗継旅客数 (万人) | 外国人訪韓者数 (万人) |
|------|-------------|------------|--------------|
| 2003 | 1,940 | 230 | 480 |
| 2004 | 2,360 | 280 | 580 |
| 2005 | 2,560 | 290 | 600 |
| 2006 | 2,770 | 320 | 620 |
| 2007 | 3,080 | 360 | 640 |
| 2008 | 2,960 | 420 | 690 |
| 2009 | 2,810 | 510 | 780 |
| 2010 | 3,290 | 510 | 880 |
| 2011 | 3,450 | 550 | 980 |
| 2012 | 3,840 | 630 | 1,110 |

2003年からの乗継旅客数の増加率は2.7倍、国際総旅客数の増加率は2.0倍、外国人訪韓者数の増加率は2.3倍。

- 乗り継ぎ需要を取り込むことにより、直行便だけでは航空会社の採算が合わない路線についても就航が可能となる場合がある。
 - 空港の乗り継ぎ機能を向上させることにより、航空会社の就航が促進され、航空ネットワークの拡大につながるのではないかと。



空の自由及び羽田・成田等の国際航空枠組みについて

- 第1～第7の自由については、シカゴ条約に基づき、二国間によって協議することとなっている。
- 第8～第9の自由については、シカゴ条約に基づき、二国間による排他的な特権を認めてない。

| 空の自由 | 概要 |  | 日本のオープンスカイ | | 【参考】 米国-EU | |
|---------------|--------------------|--|------------|----|---------------|-------------|
| | | | 羽田 | 成田 | | 羽・成以外 |
| 第1 の自由 | 上空通過 |  | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 第2 の自由 | 技術着陸 (給油等の為の着陸) |  | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 第3 の自由 | 二国間輸送 |  | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 第4 の自由 | 二国間輸送 |  | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 第5 の自由 | 二国間輸送 + 第三国輸送 |  | × | × | ○ | ○ |
| 第6 の自由 | 二国間輸送 + 第三国輸送 |  | × | × | × | ○ |
| 第7 の自由 | 第三国輸送 |  | × | × | × | △ (貨物のみ) |
| 第8 の自由 | 二国間輸送 + カボタージュ |  | × | × | × | × |
| 第9 の自由 | カボタージュ |  | × | × | × | × |

(*) 現行では、我が国は二国間協議において、第6の自由を明示的に認めていないが、実態としては、自国＝相手国間と自国＝第三国間の第3・第4の自由を組み合わせることにより、第6の自由と同様の運航が行われている。

オープンスカイ交渉の進捗について

オープンスカイとは、企業数、路線及び便数に係る制限を二国間で相互に撤廃すること。

オープンスカイ推進の背景

■ 海外の需要の取り込み

アジアなど、海外の旺盛な経済成長を取り込むことで、我が国の持続的な経済発展に繋げていくことが必要。

■ 世界的な航空自由化への対応

本邦航空企業が、世界的な航空自由化に伴うアライアンス間競争の進展、コードシェアの多様化といった競争環境の変化に対応し、世界の航空企業に伍して競争を行うために、自由な経営判断による柔軟な運航を可能とする枠組みを作ることが必要。

オープンスカイ交渉の進捗状況

■ 経済財政運営の基本方針2007（平成19年6月19日閣議決定）

平成19年当時、空港容量が逼迫していた首都圏空港を除きオープンスカイを推進。

▶ 首都圏空港を除く空港において、二国間輸送を自由化。

■ 首都圏空港の容量拡大

成田30万回化（平成22年10月地元合意済み）、羽田国際化（平成22年10月国際定期便就航）

により、首都圏空港の国際線発着容量が急速に拡大。

■ 首都圏空港を含めたオープンスカイの推進

平成22年10月以降、首都圏空港の容量拡大を踏まえ、

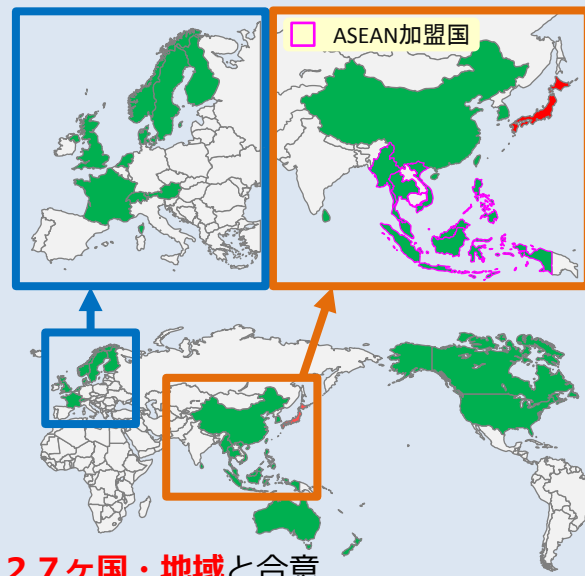
首都圏空港を含めたオープンスカイを推進。

▶ 成田空港について、二国間輸送を自由化。

▶ 首都圏空港を除く空港において、二国間輸送を自由化に加え、

相手国で旅客・貨物を積み込み、第三国へ輸送（以遠輸送）を自由化。

オープンスカイ合意国（平成26年2月時点）



- 観光・対日ビジネス投資の促進に向け、二国間の流動を増やすことが重要
- このため、将来を見据えた航空枠組みを設定する観点からオープンスカイ合意を増やすことが必要
- 世界で最も自由化が進んでいる米国と比べても、将来を見据えた協定を拡大する余地は大きいと考えられる

オープンスカイの世界的な傾向

- **世界145カ国**(全世界の73%) がオープンスカイに合意。(ICAO資料/2012年時点)
- 二国間に加え、多国間での合意等、**形式が多様化**している。

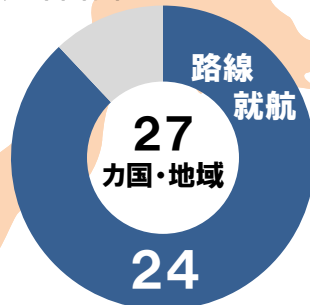
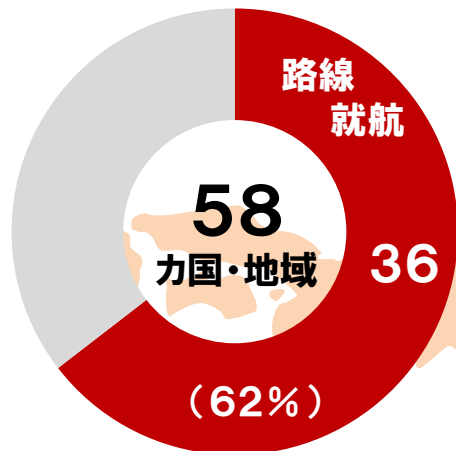
【例】日本と米国の比較

航空協定



オープンスカイ

日本発着需要の多い
協定締結国の**47%**と合意



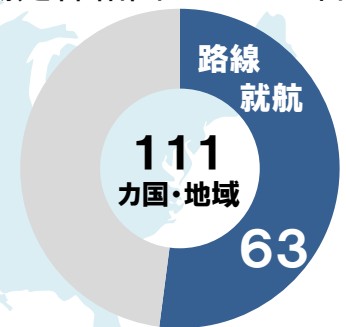
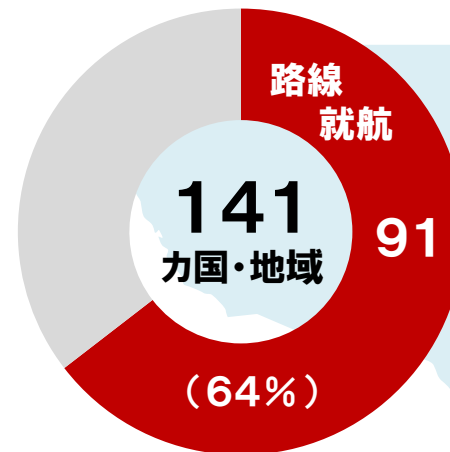
日本発着総旅客に
占める割合：**94%**

航空協定



オープンスカイ

多国間等、様々な形式で
協定締結国の**79%**と合意



米国発着総旅客に
占める割合：**70%**

ASEANとの地域的な航空協定締結のメリット

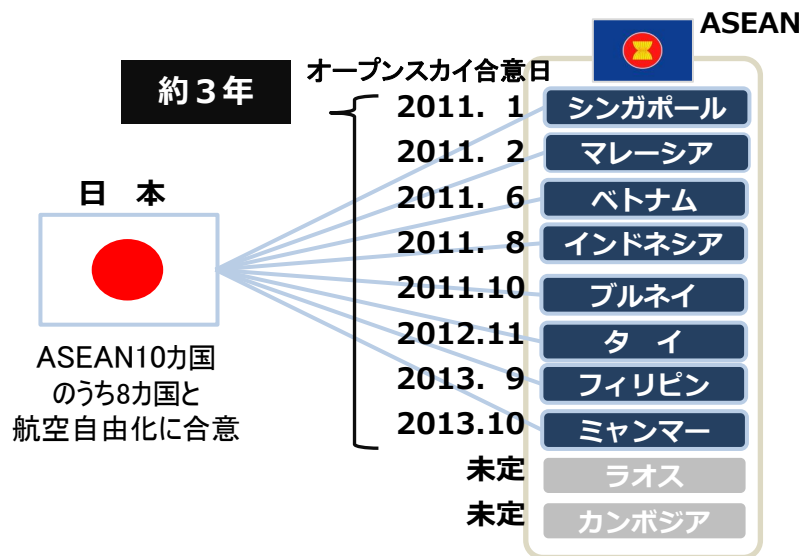
- ASEAN単一航空市場実現に併せ、ASEAN域内で同一水準の自由化を達成。
 - 2010年に中国・ASEAN間で協定締結、韓国・インドとも協議中。
- 新たな課題への対応に際し、ASEAN単位で対応が可能となることから、対応がより迅速化。

ASEAN諸国との航空自由化について二国間で協議をしてきたところ、最初のシンガポールから8カ国目のミャンマーまで約3年を要した。協定締結により下記のような課題に対して迅速な対応が可能となる。

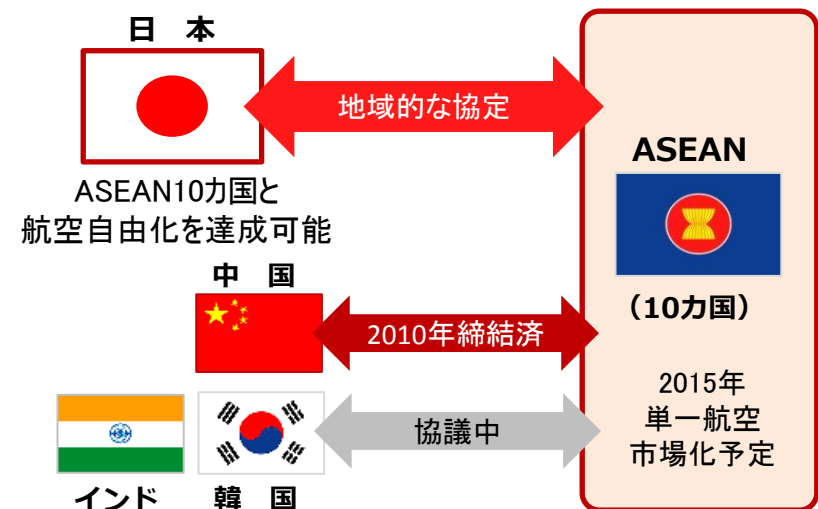
安全・保安条項：現在は当局間取り決めで手当てしているが、協定上に位置付けることにより法的拘束力を持たせることが可能となる。

国籍条項：ASEAN市場統合後、ASEAN各国の航空企業は加盟国のいずれの国からも就航が可能となる。
- 我が国として初の地域的な航空協定の締結により、ASEAN市場を重視していることを内外に強く訴えることができる。

【現行】二国間にて協定を締結



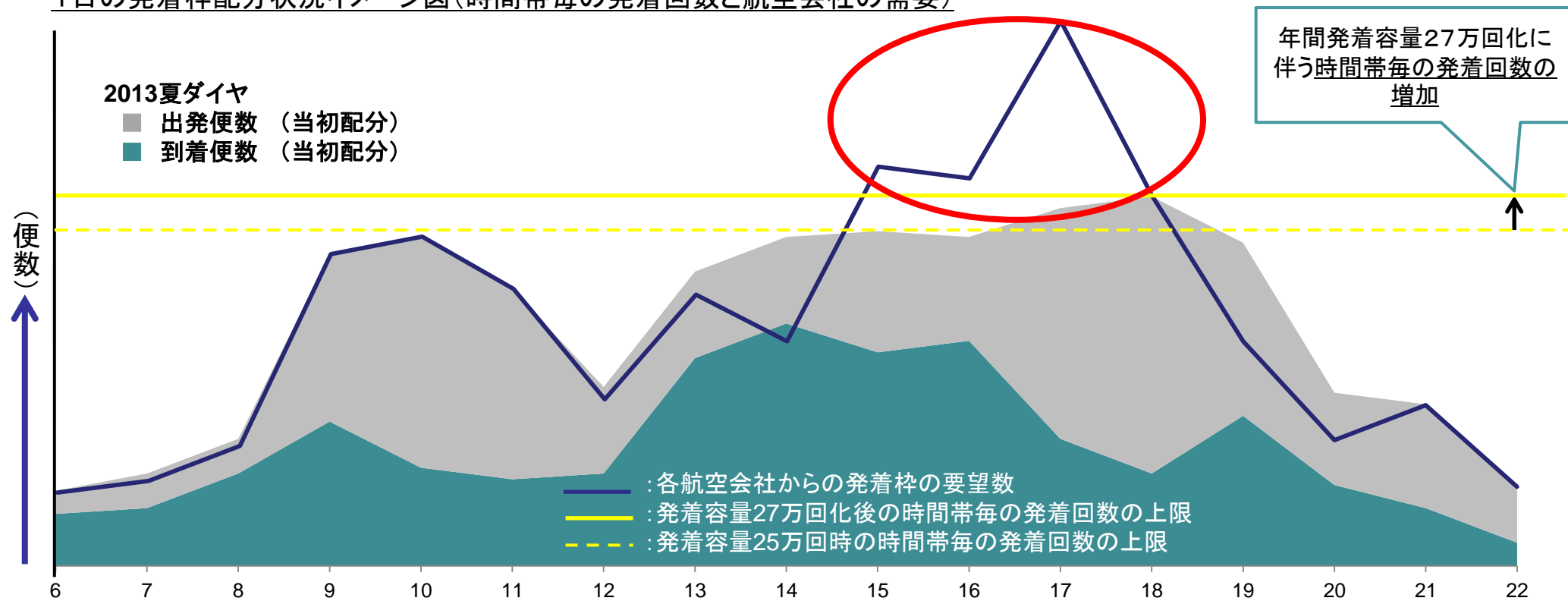
【今後】地域的な協定を締結



成田空港のピーク時間帯の発着調整

○ 成田空港では、年間発着容量の拡大により、到着・出発の需要が集中する時間帯への就航について改善が図られているが、需要が集中する時間帯においては、引き続き、航空会社からの就航需要に応え切れていない時間帯も発生。

1日の発着枠配分状況イメージ図(時間帯毎の発着回数と航空会社の需要)

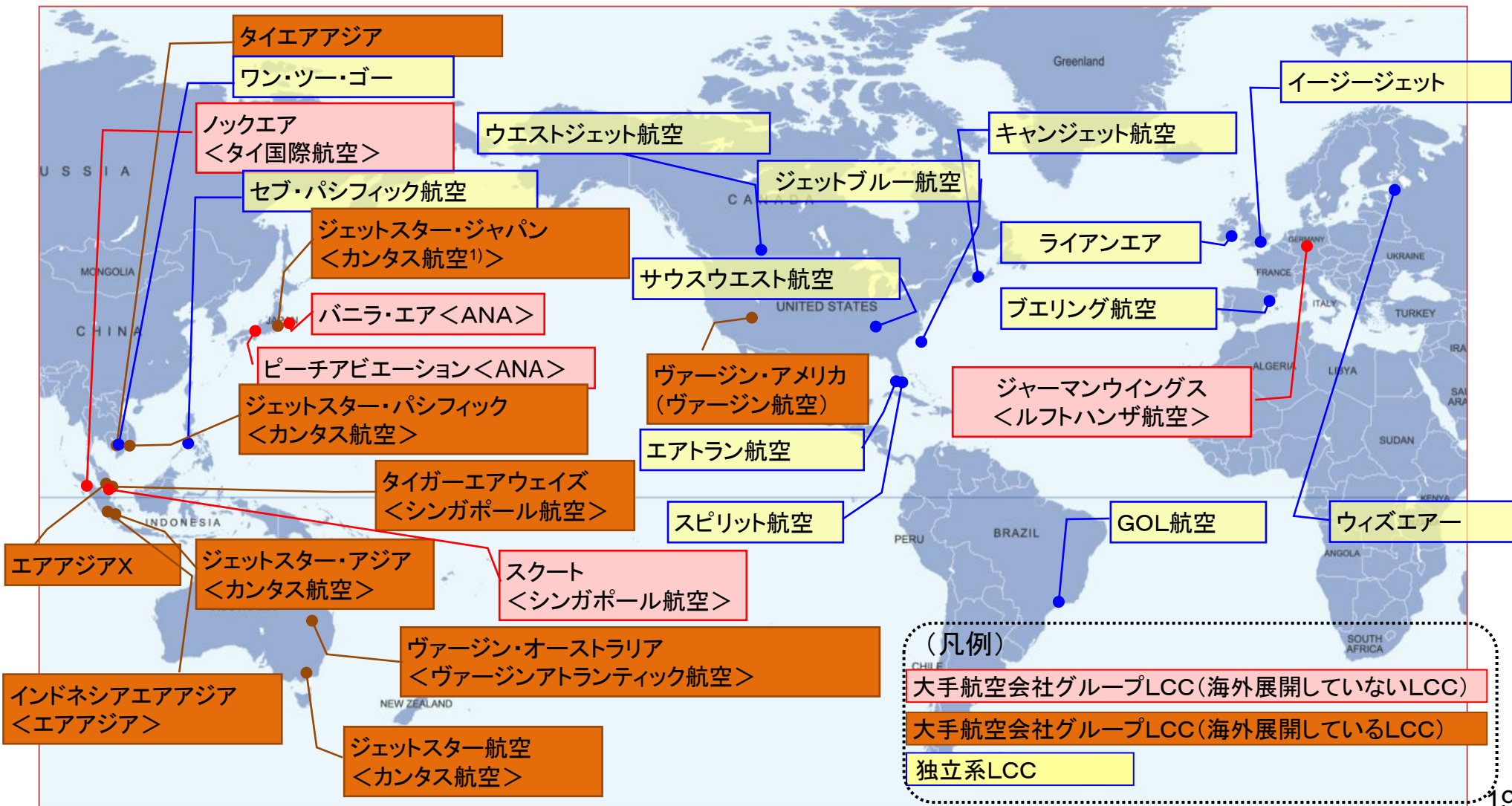


※ 上記は、2013年夏ダイヤ設定時における、各航空会社からの発着枠の要望とそれに対する発着枠の当初配分を図表化したものであり、実際の認可ダイヤの内容とは異なる。また、定期便の数のみであり、チャーター便等の数は含まれない。

※ 発着回数の上限は最大値として示したものであり、実際の運用においては、当該時間帯の到着と出発の組み合わせに応じ変動するため、図表上では上限に達していないが、これ以上配分出来ない時間帯もある。(15時台など) また、これとは別に、夜間時間帯における発着回数の抑制や、航空機の遅延による混雑を吸収するために、発着回数を抑制する時間などが設けられている。

世界の主なLCCと経営形態

○ LCCの形態は、大手航空会社が資本を持つ/航空会社が現地法人を設立する/独立系の3つの形態がある



1. カンタスグループとJALが各々33.3%の株を保有 出典: 各社ウェブサイト等より航空局作成

概要

- ANAグループは「2013－15年度中期経営戦略」において、新たな成長領域拡大に向け、アジアへの戦略的投資等による航空関連ビジネスを中心とした多角化戦略に取り組むことを掲げているところ。
- アジアの中でもとりわけ成長のポテンシャルの高いミャンマーの航空業界に参入し、同国を取り巻くアジア市場の航空需要を積極的に取り込んでいくため、ミャンマーの航空会社「Asian Wings Airways Limited」(AWA)との資本提携(株式49%の取得(2500万米ドルの投資))を決定(2013年8月27日発表)。
- 今後、AWAに対して、運航・整備に関する安全性・定時性の強化やサービス品質向上に向けた業務支援を実施し、スピード感を持って同社の事業拡大を進める予定であり、ミャンマー国内の主要都市への乗継便(AWA運航)の接続性向上を通じたANAネットワークへの貢献等を見込んでいる。

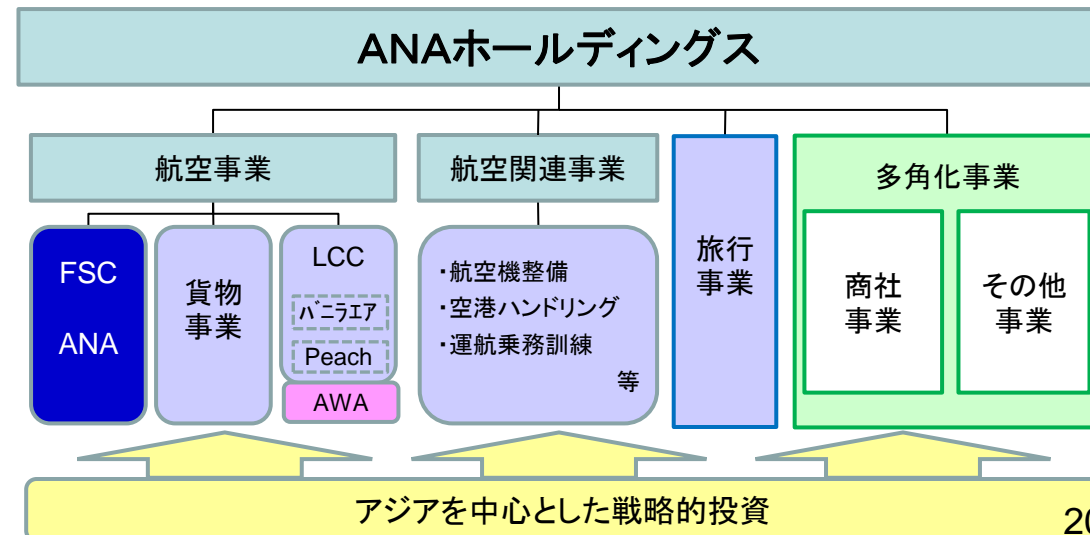
| 成田＝ヤンゴン路線概要 | 便数 | 機材 | 座席数 |
|-------------|------|-----------|------|
| | 7便/週 | 767-300ER | 202席 |

【Asian Wings Airways Limited の概要】



| | |
|-------|--|
| 商号 | Asian Wings Airways Limited |
| 設立年月日 | 2011年1月24日 |
| 代表者 | Mr. Kyi Win (チィ ウィン) |
| 資本金 | 2,077百万チャット(約207百万円 1チャット=0.1円換算) |
| 株主構成 | Mr. Lwin Moe (ルウィン モエ)60% Mr. Than Oo (タン ウー) 40% |
| 売上高 | 17,792千米ドル(約1,747百万円 1米ドル=98.2円換算) |
| 従業員数 | 約350名 |
| 事業概要 | 航空運送事業、航空関連事業 |
| 保有機材 | ATR72 2機、A321 1機 |

【ANAグループの概要】



※ANAホールディングスHPより作成。

航空企業間のアライアンスの動向

2013年11月現在

- 航空業界では、世界的なアライアンスが進展し、競争法の適用除外の付与により、同一のアライアンス内の航空会社間では、コードシェア便の運航などの提携が進む。
- 一方、アライアンス非加盟の航空会社もなお一定の比率を占めており、同時に、アライアンス外の航空会社とコードシェアを結ぶ事例も増加。


スターアライアンス

- 
- ・ ルフトハンザドイツ航空
 - ・ スカンジナビア航空 (スウェーデン)
 - ・ アドリア航空 (スロベニア)
 - ・ クロアチア航空
 - ・ オーストリア航空
 - ・ LOTポーランド航空
 - ・ TAPポルトガル航空
 - ・ スイス国際航空
 - ・ ブリュッセル航空 (ベルギー)
 - ・ エーゲ航空 (ギリシア)
 - ・ トルコ航空
 - ・ エジプト航空
 - ・ 南アフリカ航空
 - ・ エチオピア航空
 - ・ エアカナダ
 - ・ 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
 - ・ アシアナ航空 (韓国)
 - ・ 中国国際航空
 - ・ 深セン航空
 - ・ エバー航空 (台湾)
 - ・ シンガポール航空
 - ・ タイ航空
 - ・ TAM航空 (ブラジル)
 - ・ Avianca TACA (コロンビア・エルサルバドル)
 - ・ Copa航空 (パナマ)
 - ・ ニュージーランド航空
- 28社**

ワンワールド

- 
- ※ () は加盟予定
- ・ プリティッシュ・エアウェイズ (イギリス)
 - ・ フィンランド航空
 - ・ イベリア航空 (スペイン)
 - ・ S7航空 (ロシア)
 - ・ エアベルリン
 - ・ ロイヤル・ヨルダン航空
 - ・ カタール航空
 - ・ アメリカン航空 (アメリカ)
 - ・ メキシカーナ航空 (運航停止中)
 - ・ 日本航空
 - ・ キャセイパシフィック航空 (香港)
 - ・ マレーシア航空
 - ・ ラン航空 (チリ)
 - ・ (TAM航空 (ブラジル))
 - ・ (スリランカ航空)
 - ・ カンタス航空 (オーストラリア)
- 13社**
(加盟予定 2社)
(運航停止中 1社)

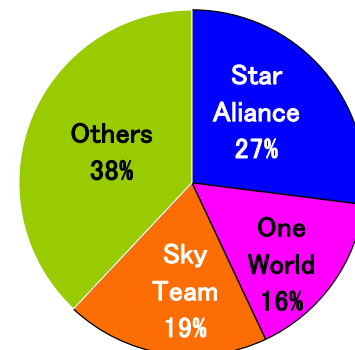
スカイチーム

- 
- ・ エールフランス
 - ・ KLMオランダ航空
 - ・ アリタリア航空 (イタリア)
 - ・ チェコ航空
 - ・ アエロフロート航空 (ロシア)
 - ・ エアヨーロッパ (スペイン)
 - ・ サウスウエスト航空 (米国)
 - ・ ミドル・イースト航空 (レバノン)
 - ・ ケニア航空
 - ・ デルタ航空 (アメリカ)
 - ・ 大韓航空 (韓国)
 - ・ 中国南方航空
 - ・ ベトナム航空
 - ・ 中国東方航空
 - ・ チャイナエアライン (台湾)
 - ・ ガルーダインドネシア
 - ・ 厦門航空
 - ・ アエロ・メヒコ (メキシコ)
 - ・ アルゼンチン航空
- 20社**

アライアンス非加盟

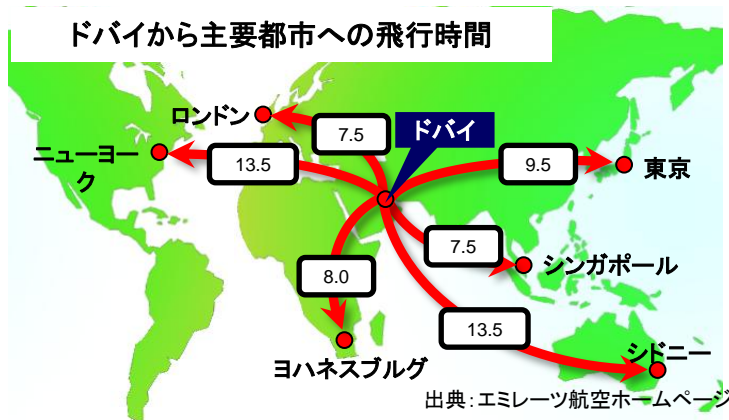
- ・ フィリピン航空
 - ・ エミレーツ航空 (UAE)
 - ・ エティハド航空 (UAE)
 - ・ ヴァージンアトランティック航空 (英国)
- 【国際航空運送協会 (IATA) 非加盟】
- ・ サウスウエスト航空 (米国)
 - ・ ライアンエア (アイルランド)
 - ・ イージージェット (英国)
 - ・ エアアジア (マレーシア)

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)



※ 輸送量シェアはIATA WATS 2013 57th edition参照

- 中東の4大航空会社(エミレーツ航空、エティハド航空、カタール航空、トルコ航空)の国際航空市場における存在感が増してきている。
- 自国の空港を大陸間移動の拠点とすべく、路線ネットワークを拡充し、乗り継ぎ需要を積極的に取り込み。
- 今後、エアバス380、ボーイング777といった大型機材を更に導入予定。→ アジア・北米も視野に。



ドバイ国際空港の様子



出典: ドバイ国際空港ホームページ

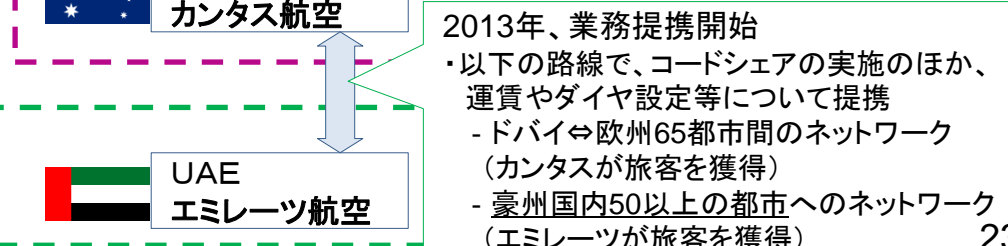
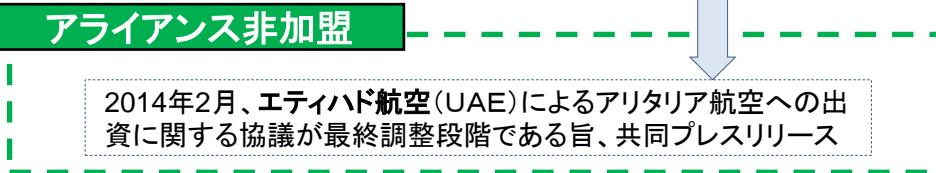
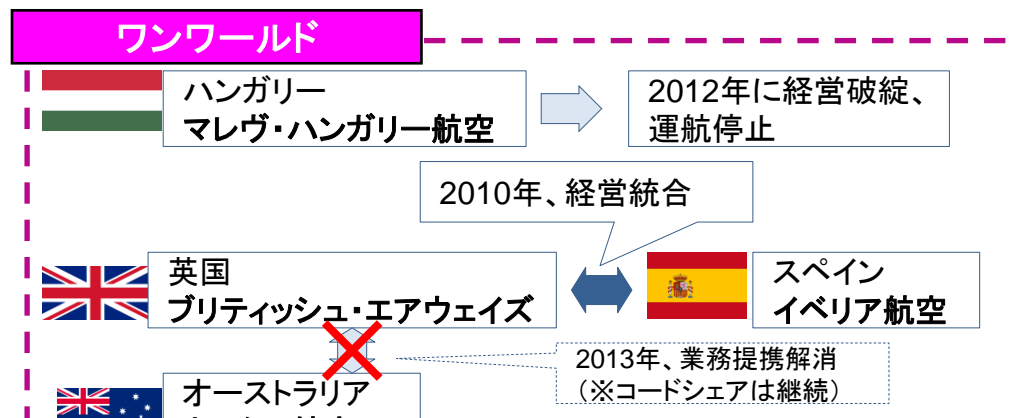
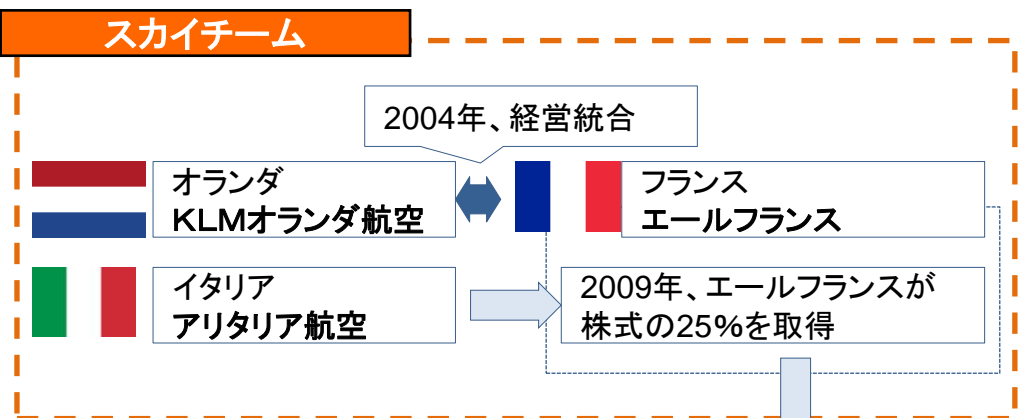
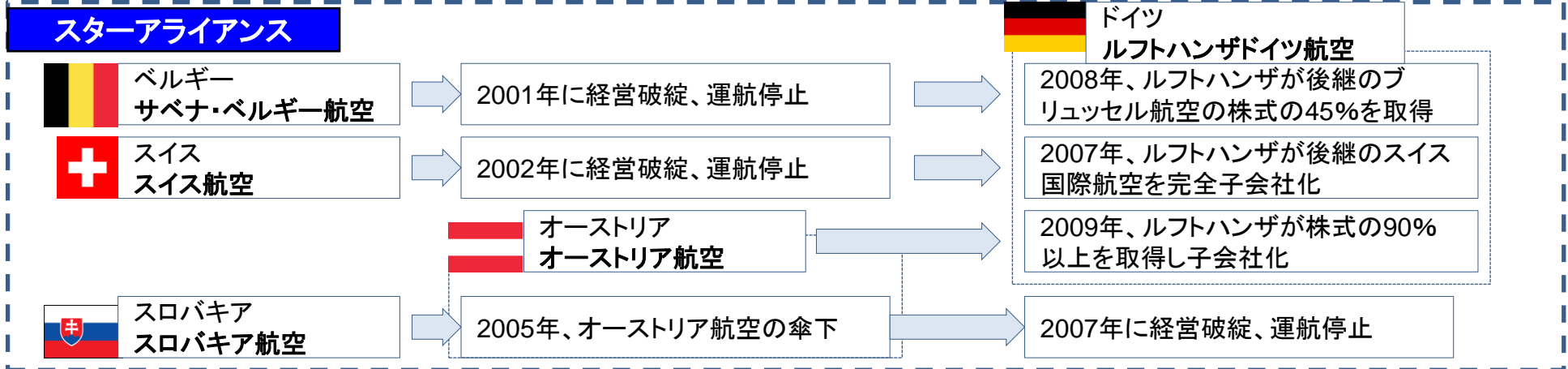
| 航空会社 | 拠点 | 創業 | 就航都市数 ¹ | 保有機材数 ¹ | 大型機材 ^{1,2} 発注状況 | その他 |
|---------|-----------------|-------|--------------------|--------------------|--------------------------|---|
| エミレーツ航空 | ドバイ/ UAE | 1985年 | 136都市 | 202機 | 280機 | <ul style="list-style-type: none"> 世界12航空会社とコードシェア カンタス航空(豪)と戦略的な事業提携を開始(2013年3月から) |
| エティハド航空 | アブダビ/ UAE | 2003年 | 93都市 | 72機 | 40機 | <ul style="list-style-type: none"> 世界35航空会社とコードシェア エアベルリン(独)、ヴァージン・オーストラリア航空(豪)、ジェットエアウェイズ(印)等に出資 スカイチームに加盟するエールフランスKLMと業務提携 |
| カタール航空 | ドーハ/ カタール | 1994年 | 128都市 | 127機 | 117機 | <ul style="list-style-type: none"> 世界13航空会社とコードシェア 2013年末~2014年初頭にもワンワールドアライアンスに加盟予定 |
| トルコ航空 | イスタンブール/ トルコ | 1933年 | 217都市 | 202機 | 27機 | <ul style="list-style-type: none"> 世界7航空会社とコードシェア 2008年にスターアライアンスメンバーに加盟 |

注: 1. 2013年8月時点 2. エアバス380、エアバス350、ボーイング777-300ER

出典: 各社ホームページ、日本航空機開発協会等

世界のナショナル・フラッグ・キャリアの状況

- 近年、欧州を中心にナショナル・フラッグ・キャリアが消滅ないしメガ・キャリアの傘下に吸収され、再編が進行
- アライアンス内での資本提携・統合のほか、新興国キャリアとのアライアンスを超えた資本提携・業務提携も進行
- ネットワークや資本力で劣位の航空会社が外国航空会社の支配下に組み込まれる趨勢にあつて、我が国航空会社にもしたたかな戦略が必要ではないか。



世界主要都市の国際航空ネットワークと自国エアラインの就航状況

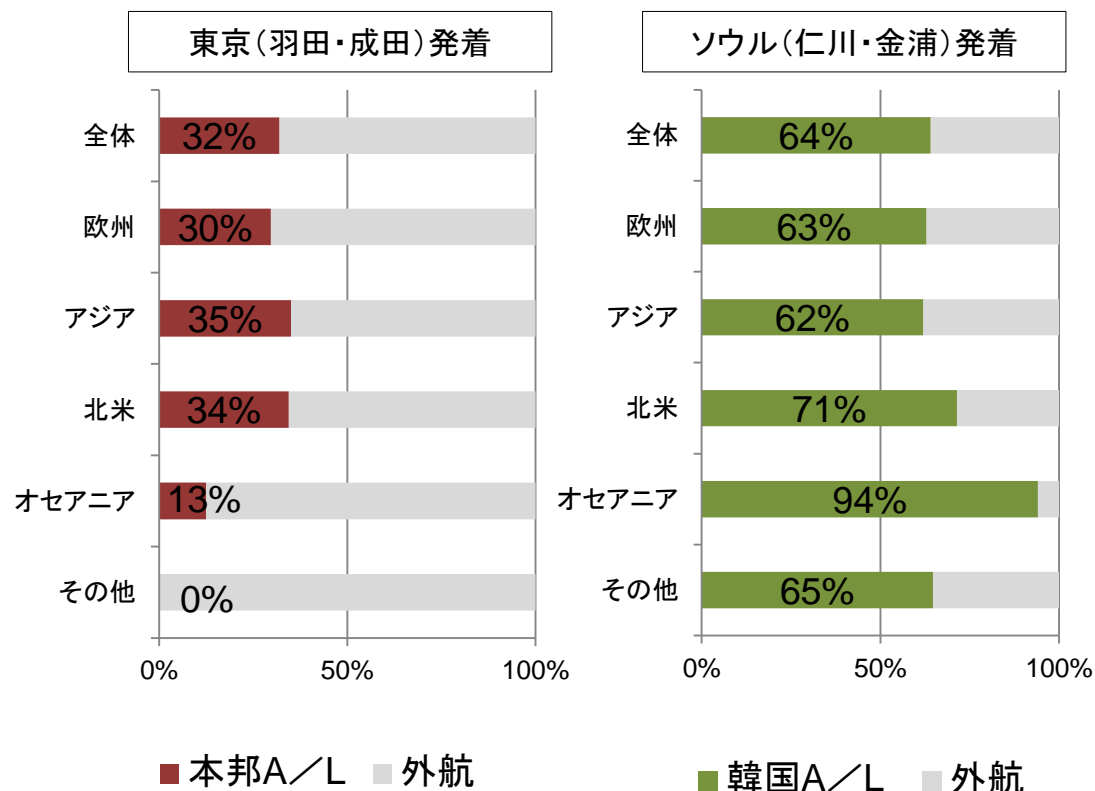
- 東京は、国際競争力の高いとされる他の主要都市と比べ、国際線就航都市の総数が少ないだけでなく、自国航空会社の就航都市数の比率も小さい。ただし、戦後、本邦社が未成熟であり外国社が席卷していた時代に就航都市や便数の面で劣位にあり、その後も、競争力を徐々に得つつも、首都圏空港の容量の制約などを背景として、シェアを取り返せていないことが考えられる。
- 本邦発着便における本邦社の便数シェアは3割程度となっている。

世界主要各都市における国際線就航都市数
及び自国エアラインの就航都市数

| 主要都市(※) | 就航都市数 (うち、自国航空会社 の就航都市数) | 自国エアライン の就航比率 |
|-----------|--------------------------------|------------------|
| 東京(4) | 85 (42) | 49% |
| ロンドン(1) | 303 (183) | 60% |
| パリ(3) | 257 (149) | 58% |
| シンガポール(5) | 138 (105) | 76% |
| ソウル(6) | 138 (127) | 95% |

※括弧内の数字は、世界の都市総合ランキング(森記念財団: 2013)による総合順位

東京(羽田・成田)とソウル(仁川・金浦)における
自国エアラインの便数シェア(国際線)



東日本大震災後の航空会社(本邦・外航別)欠航状況

| | | 震災直後週（平成23年3月14日～20日） | | | 欠航ピーク週（平成23年4月18日～24日） | | |
|---------------------|-----|--------------------------|---------|------|--------------------------|---------|-------|
| | | 計画便数（週） ('10冬期当初事業計画) | 欠航便数（週） | 割合 | 計画便数（週） ('11夏期当初事業計画) | 欠航便数（週） | 割合 |
| 成田 | 本邦社 | 468 | 0 | 0.0% | 487 | 56 | 11.5% |
| | 外航社 | 878 | 51 | 5.8% | 889 | 133 | 15.0% |
| 羽田 | 本邦社 | 175 | 0 | 0.0% | 175 | 7 | 4.0% |
| | 外航社 | 195 | 17 | 8.7% | 186 | 60 | 32.3% |
| 関西、中部 及び 地方空港 | 本邦社 | 147 | 0 | 0.0% | 147 | 0 | 0.0% |
| | 外航社 | 1,112 | 38 | 3.4% | 1,159 | 143 | 12.3% |
| 合計 | 本邦社 | 790 | 0 | 0.0% | 809 | 63 | 7.8% |
| | 外航社 | 2,185 | 106 | 4.9% | 2,234 | 336 | 15.0% |

※対象は国際旅客定期便

※「欠航ピーク週」は、震災後4ヶ月間における欠航便数の最多週

首都圏空港における本邦社・外航社の路線開設状況

○ 本邦社のみが運航する路線がごく限られている。また、本邦FSCが2社以上運航している路線もあるものの、大半の路線では本邦社が就航せず外航社のみにより運航されている。

| 首都圏空港発着 外航旅客路線の分類 | | 本邦FSC就航路線 | | 本邦LCC 就航路線 |
|----------------------|-----------------------|--|---|--|
| | | 羽田発 | 成田発 | |
| 外航社 運航なし | 本邦FSC2社運航 | — | — | — |
| | 本邦FSC1社運航 | サンフランシスコ 、 パリ 、 フランクフルト | ボストン 、 サンディエゴ 、 サンノゼ 、 ムンバイ 、 ヤンゴン 、 青島 、 厦門 、 杭州 、 成都 | — |
| | 本邦LCCのみ運航 | — | — | — |
| 外航本邦 双方運航 | 本邦FSC2社運航 (外航2社以上) | 台北(松山) 、 香港 、 上海(虹橋) 、 金浦 | ニューヨーク 、 シカゴ 、 ロサンゼルス 、 ホノルル 、 ロンドン 、 シンガポール 、 上海(浦東) 、 大連 | 成田 = 台北(VNL) |
| | 本邦FSC2社運航 (外航1社のみ) | ホノルル 、 バンコク 、 シンガポール 、 北京 | パリ 、 フランクフルト 、 マニラ 、 ジャカルタ 、 デリー 、 バンコク 、 ホーチミンシティ 、 香港 、 北京 、 広州 、 釜山 | — |
| | 本邦FSC1社運航 (外航2社以上) | — | サンフランシスコ 、 シアトル 、 グアム | 関西 = 台北(APJ) 関西 = 香港(APJ) 成田 = 仁川(VNL) |
| | 本邦FSC1社運航 (外航1社のみ) | ロサンゼルス | バンクーバー 、 ワシントン 、 モスクワ 、 ヘルシンキ 、 ミュンヘン 、 ハノイ 、 クアラルンプール 、 高雄 、 瀋陽 、 シドニー | — |
| 本邦社 運航なし | | クアラルンプール 、 ドバイ 、 デンパサール 、 ロンドン 、 仁川 、 シアトル | ドバイ 、 アブダビ 、 デンパサール 、 タシケント 、 コタキナバル 、 ウランバートル 、 イスラマバード 、 セブ 、 ドーハ 、 イスタンブール 、 コロンボ 、 ローマ 、 ミラノ 、 アムステルダム 、 チューリッヒ 、 ウィーン 、 ヌーメア 、 コペンハーゲン 、 パペーテ 、 ケアンズ 、 ゴールドコースト 、 ダーウィン 、 オークランド 、 ポートモレスビー 、 済州 、 トロント 、 カルガリー 、 メキシコシティ 、 長春 、 南京 、 ダラス 、 ポートランド 、 デトロイト 、 サイパン 、 アトランタ 、 ミネアポリス 、 デンバー 、 ヒューストン 、 ニューアーク 、 マカオ 、 ウラジオストク 、 ハバロフスク | 関西 = 仁川(APJ) 関西 = 釜山(APJ) 関空 = 高雄 (APJのみ就航) 那覇 = 台北(APJ) |

注1: 太字は、コードシェアしていない路線

注2: 下線は加盟アライアンスではない航空会社とコードシェアしている路線

注3: 本邦1社運航欄のうち、赤字はJAL、青字はANAが運航

仁川空港における韓国社・外航社の路線開設状況

- 仁川空港では、韓国社のみが就航している路線の割合が高い
- また、外航社のみが就航している路線は少ない。

| 仁川空港発着 外航旅客路線の分類 | | 韓国社就航路線 |
|---------------------|--|---|
| | | 仁川発 |
| 外航社 運航なし | 韓国社 2社以上運航 | 福岡、 <u>グアム</u> 、 <u>コロール</u> 、 <u>コタキナバル</u> 、 <u>ルソン島</u> 、中部、 <u>ニューヨーク</u> 、 <u>那覇</u> 、 <u>プノンペン</u> 、 <u>札幌</u> 、 <u>シアトル</u> 、 <u>静岡</u> 、 <u>シドニー</u> 、 <u>ヤンゴン</u> |
| | 韓国社1社運航 | 秋田、 <u>青森</u> 、 <u>旭川</u> 、 <u>アトランタ</u> 、 <u>オークランド</u> 、 <u>ブリスベン</u> 、 <u>チェンマイ</u> 、 <u>重慶</u> 、 <u>コロンボ</u> 、 <u>広島</u> 、 <u>黄山</u> 、 <u>ジェットダ</u> 、 <u>ジョホールバル</u> 、 <u>鹿児島</u> 、 <u>カトマンズ</u> 、 <u>ハバロフスク</u> 、 <u>小松</u> 、 <u>熊本</u> 、 <u>ラスベガス</u> 、 <u>マドリード</u> 、 <u>マレ</u> 、 <u>松山</u> 、 <u>ミラノ</u> 、 <u>宮崎</u> 、 <u>ナンディ</u> 、 <u>長崎</u> 、 <u>ナイロビ</u> 、 <u>新潟</u> 、 <u>大分</u> 、 <u>岡山</u> 、 <u>リヤド</u> 、 <u>ローマ</u> 、 <u>佐賀</u> 、 <u>サンクトペテルブルグ</u> 、 <u>サイパン</u> 、 <u>サンパウロ</u> 、 <u>仙台</u> 、 <u>南紀白浜</u> 、 <u>高松</u> 、 <u>テルアビブ</u> 、 <u>トロント</u> 、 <u>富山</u> 、 <u>ウィーン</u> 、 <u>宇部</u> 、 <u>ウラジオストク</u> 、 <u>ワシントン</u> 、 <u>米子</u> 、 <u>チューリッヒ</u> |
| 外航韓国 双方運航 | 韓国社 2社以上運航 (外航2社以上) | バンコク、北京、 <u>セブ</u> 、 <u>香港</u> 、 <u>マニラ</u> 、 <u>関空</u> 、 <u>プーケット</u> 、 <u>青島</u> 、 <u>サンフランシスコ</u> 、 <u>上海</u> 、 <u>シンガポール</u> 、 <u>台北</u> 、 <u>天津</u> 、 <u>東京</u> 、 <u>延吉</u> |
| | 韓国社 2社以上運航 (外航1社のみ) | 長沙、 <u>シカゴ</u> 、 <u>大連</u> 、 <u>ダナン</u> 、 <u>デンパサール</u> 、 <u>フランクフルト</u> 、 <u>広州</u> 、 <u>ハノイ</u> 、 <u>ホーチミン</u> 、 <u>ホノルル</u> 、 <u>イスタンブール</u> 、 <u>ジャカルタ</u> 、 <u>済南</u> 、 <u>ロンドン</u> 、 <u>ロサンゼルス</u> 、 <u>パリ</u> 、 <u>深セン</u> 、 <u>シェムリアップ</u> 、 <u>タシュケント</u> 、 <u>威海</u> 、 <u>西安</u> 、 <u>煙台</u> |
| | 韓国社1社運航 (外航2社以上) | 成都、 <u>高雄</u> 、 <u>クアラルンプール</u> |
| | 韓国社1社運航 (外航1社のみ) | <u>アルマトイ</u> 、 <u>長春</u> 、 <u>ダラス</u> 、 <u>デリー</u> 、 <u>ドーハ</u> 、 <u>ドバイ</u> 、 <u>桂林</u> 、 <u>杭州</u> 、 <u>ハルビン</u> 、 <u>昆明</u> 、 <u>マカオ</u> 、 <u>モスクワ</u> 、 <u>牡丹江</u> 、 <u>ムンバイ</u> 、 <u>南京</u> 、 <u>プラハ</u> 、 <u>瀋陽</u> 、 <u>バンクーバー</u> 、 <u>ウランバートル</u> 、 <u>ビエンチャン</u> 、 <u>武漢</u> 、 <u>アモイ</u> 、 <u>塩城</u> 、 <u>鄭州</u> 、 <u>ユズノサハリンスク</u> |
| 韓国社 運航なし | <u>アブダビ</u> 、 <u>アジスアベバ</u> 、 <u>ボストン</u> 、 <u>デトロイト</u> 、 <u>ドーハ</u> 、 <u>合肥</u> 、 <u>ヘルシンキ</u> 、 <u>カリボ</u> 、 <u>ミュンヘン</u> 、 <u>ヌーメア</u> 、 <u>三亜</u> | |

注1: 太字は、コードシェアしていない路線

注2: 下線は加盟アライアンスではない航空会社とコードシェアしている路線

本邦国内空港を発着して仁川空港を経由する国際航空の需要

- 国内発着－仁川経由の国際線において、**ホノルル線**のように、旅客にとって大きく遠回りとなる路線も利用者(旅客)数上位を占めている。
- **福岡発着の欧州路線**や、**成田発着のアジア路線**などでは、仁川経由の依存度が高い。
- 仁川経由便の利用者(旅客)数が多い国内空港としては、成田・関空をはじめとする主要空港が上位を占める(約85%)。

国内発着－仁川経由－海外発着の旅客

仁川経由の旅客数が多い区間

| | 仁川経由便の 旅客数上位区間 | | 旅客数(人) | | |
|------|-------------------|---------|--------|---------|---------|
| | | | 仁川経由 | その他経由 | 直行 |
| 1 | 関空 | ホノルル | 2.0万 | 1.5万 | 46.5万 |
| 2 | 関空 | シンガポール | 1.6万 | 6.8万 | 27.2万 |
| 3 | 成田 | 青島 | 1.4万 | 2.5万 | 6.3万 |
| 4 | 成田 | パリ | 1.2万 | 12.5万 | 46.4万 |
| 5 | 福岡 | ホノルル | 1.2万 | 2.3万 | 16.9万 |
| 6 | 成田 | シェムリアップ | 1.1万 | 7.0万 | 0.1万 |
| 7 | 中部 | ホノルル | 1.1万 | 2.7万 | 23.8万 |
| 8 | 福岡 | パリ | 1.1万 | 0.6万 | — |
| 9 | 成田 | ロンドン | 1.0万 | 9.5万 | 36.4万 |
| 10 | 福岡 | ロンドン | 1.0万 | 1.9万 | — |
| 全区間計 | | | 103.2万 | 1055.6万 | 3872.8万 |

仁川経由の旅客数が多い国内空港

| | 国内空港 | 旅客数 (人) | 割合 |
|---|------|------------|-----|
| 1 | 成田 | 28.4万 | 27% |
| 2 | 関空 | 20.6万 | 20% |
| 3 | 福岡 | 16.7万 | 16% |
| 4 | 中部 | 13.1万 | 13% |
| 5 | 新千歳 | 8.9万 | 9% |

本邦発着・仁川経由の 旅客数が多い海外空港

| | 海外空港 | 旅客数 (人) | 割合 (%) |
|---|--------|------------|-----------|
| 1 | ホノルル | 7.2万 | 7% |
| 2 | パリ | 4.6万 | 4% |
| 3 | シンガポール | 4.2万 | 4% |
| 4 | ロンドン | 4.0万 | 4% |
| 5 | デンパサール | 3.9万 | 4% |

韓国航空会社の国際航空ネットワークの特徴

週7便未満で就航している都市が比較的多い

- ✓ 路線収入と比べ、就航都市に必要な拠点の維持に費用を要する。
- ✓ 一方で、少ない機材で就航都市をカバーできる利点もある。

空港をフル活用して利用ニーズを幅広く取込み

- ✓ 拠点空港の発着時間に制約がなく、機材の効率・効果的な活用が可能
- ✓ 日本の航空会社が取り損ねている航空需要も戦略的に取込み

韓国航空会社が週7便未満で就航する都市
(自社機材運航便かつ仁川発着便に限る) ※日本路線を除く。

大韓航空

| 就航都市 | 便数/週 | 就航都市 | 便数/週 |
|---------|------|-------------|------|
| 広州 | 4 | アムステルダム | 3 |
| 済南 | 4 | イスタンブール | 4 |
| 昆明 | 3 | マドリッド | 3 |
| 牡丹江 | 3 | ミラノ・ローマ | 3 |
| 深圳 | 4 | プラハ | 4 |
| 黄山 | 2 | ウィーン・チューリッヒ | 3 |
| 武漢 | 3 | イルクーツク | 1 |
| 廈門 | 5 | モスクワ | 5 |
| 延吉 | 5 | サンクトペテルブルク | 2 |
| 鄭州 | 4 | タシケント | 3 |
| カトマンズ | 2 | ウランバートル | 6 |
| コタキナバル | 4 | ドバイ | 5 |
| ムンバイ | 3 | リヤド・ジッダ | 3 |
| コロンボ・マレ | 3 | ナイロビ | 3 |
| パラオ | 2 | テルアビブ | 3 |
| ラスベガス | 3 | ブリスベン | 6 |
| シアトル | 5 | ナンディ | 3 |
| サンパウロ | 3 | | |
| トロント | 4 | | |

アジアナ航空

| 就航都市 | 便数/週 |
|-----------|------|
| 西安 | 5 |
| 成都 | 4 |
| 延吉 | 5 |
| 深圳 | 4 |
| 長沙 | 5 |
| 重慶 | 4 |
| 桂林 | 2 |
| デンパサール | 2 |
| ヤンゴン | 2 |
| ダナン | 4 |
| ニューデリー | 3 |
| パラオ | 4 |
| タシケント | 3 |
| アルマトウイ | 2 |
| ハバロフスク | 3 |
| ウラジオストック | 5 |
| ユジノサハリンスク | 3 |
| パリ | 4 |
| イスタンブール | 4 |

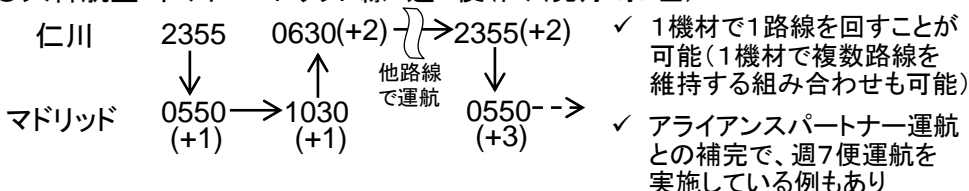
(出典) 各社2013冬ダイヤ時刻表から航空局作成

注: 期中の最大便数を記載。複数都市が記載されている欄は、三角運航等によるもの。

○大韓航空 仁川=パリ線 週7便(別に他社運航便あり)

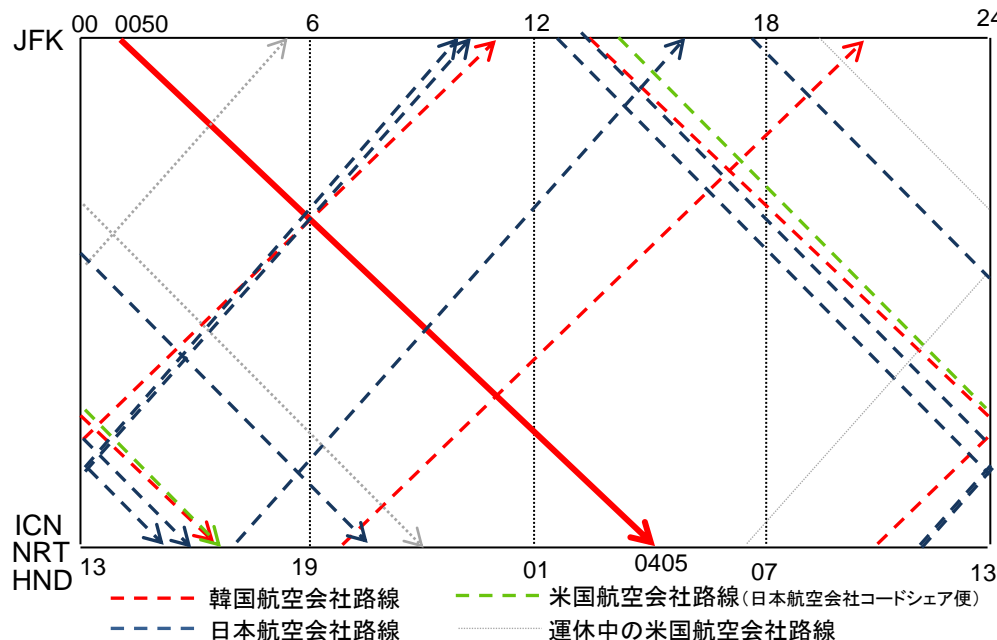


○大韓航空 仁川=マドリッド線 週3便(仁川発月・水・金)



ニューヨーク=日本/韓国路線のダイヤ

※米国夏時間



- ✓ ニューヨーク=日本路線の就航時間帯は似通っており、限られた需要で競合

- ✓ 韓国航空会社は早朝韓国着の便を運航し、午前中の日本・中国・東南アジア等への乗継便とのネットワークを構築

大手FSAのセカンドブランド展開事例

- 大手FSAはLCC等の設立/子会社化によるセカンドブランド展開によって規模拡大を図っている
- 傘下の子会社等は、親会社に対し路線棲み分け(新規就航や路線移管)/低価格の設定により差別化を図っている
- 親会社との間でコードシェアを行っている企業では、子会社のネットワークが、親会社のネットワークへの乗継を取込むための補完として用いられている。(例:シンガポール航空/シルクエア、アジアナ航空/エアプサン)

代表的なLCC等

FSAとの差別化/自社の取り組み

子会社の 新規路線開拓

- ・ シルクエア(シンガポール、'11設立)
ーシンガポール航空の完全子会社
- ・ ジンエアー(韓国、'07設立)
ー大韓航空の完全子会社

- ・ シンガポール航空が就航していない近距離路線(カンボジア、インドネシア等)に新規就航
- ・ 大韓航空が就航していないラオス(ビエンチャン)に新規就航

ASEAN域内路線(シルクエアが運航)における親子間のコードシェアにより、欧州・北米路線(シンガポール航空)との乗継需要を取り込み

子会社への 路線移管

- ・ ジャーマンウイングス(独、'97設立)
ールフトハンザの完全子会社('09年)
- ・ エアプサン(韓国、'07設立)
ーアジアナ航空の子会社

- ・ シュトゥットガルト発着の欧州域内路線をルフトハンザから移管
- ・ 今後もルフトハンザの近距離路線を移管予定
- ・ プサン発着の路線をアジアナ航空から移管
- ・ アジアナ航空と同一路線は存在していない

路線移管後のコードシェアは無し(ジャーマンウイングスは、欧州域内のpoint to point運航に特化)

日本路線における親子間のコードシェアにより、プサンをハブとした日本路線と中国路線の乗継需要を取り込み(地域別の棲み分けは無し)

子会社の 同一路線 価格差別化

- ・ スクート(シンガポール、'11設立)
ーシンガポール航空の完全子会社
- ・ ジンエアー(韓国、'07設立)
ー大韓航空の完全子会社

- ・ 親会社との同一路線でも最大5割程度低価格で座席を提供¹⁾

子会社の 海外現地 法人設立

- ・ ジェットスター(豪、'04設立)
ーカンタス航空の子会社

- ・ 日本、シンガポール、香港、ベトナムに現地法人を設立し、国内線/国際線を展開

1. ジンエアー、大韓航空のHPでの同一複数都市の価格比較による

大手航空会社のセカンドブランド展開(事例)

- 各国大手FSCにおいて、自社の子会社としてLCCをはじめとするセカンドブランドを立ち上げ、幅広いニーズを取り込んでいる事例が見られる。
- FSCのコスト構造で展開しにくい路線をカバーすることで、ネットワークの充実も図られるものと期待される。

ルフトハンザ=ジャーマンウイングスの事例

- 1997年にジャーマンウイングスが設立後、2009年にルフトハンザの完全子会社化。
- 2012年以降、ルフトハンザの欧州域内路線をジャーマンウイングスに順次移管し、ルフトハンザ本体は、フランクフルト・ミュンヘンを中心とする長距離路線に特化。

- ・空港ごとの機材の統一化を図り、運用の効率化
- ・集客エリアの整理分割を図り、ブランドイメージを明確化
- ・マイルージサービスや Rail & Fly サービスは共通

ルフトハンザ

2011~13年の間(第1~3四半期比較)に2社あわせて約8%の旅客収入増(損益約2.7億€の増)

2012年
シュトゥットガルト
発着路線を移管

- ・ブレーメン/ハノーバー
- ・バルセロナ/ビルバオ
- ・ブリュッセル
- ・ロンドン/マンチェスター
- ・ミラノ

旅客30万人規模

2013年~2014年
フランクフルト、ミュンヘン以外の
空港発着の欧州域内線を本格移管

ジャーマン
ウイングス

旅客数:770万人(2012)
⇒2000万人(2015)を目指す

シンガポール航空の事例

- グループ傘下に複数ブランドを有し、多様なニーズに対応しながら、新規路線も積極展開し、ネットワークを拡大。

FSA

シンガポール航空

- ・高品質サービスを求める旅客のニーズに対応。

シルクエア

- ・近距離路線を展開し、事業規模をコンスタントに拡大。
- ・グループ初の南インド路線など新規路線も就航。

LCC

タイガーエアウェイズ

- ・近距離路線を展開。
- ・オーストラリアやフィリピンに地域別ブランドを展開。

スクート

- ・2011年に新規設立。
- ・長距離路線を展開(11都市に就航)。

タイ国際航空の事例

- ・2004年、ノックエアが格安航空として会社設立(タイ国際航空49%出資)。2007年に国際線の運航を開始するが、翌年にハノイ線を撤退し、経営難から従業員を大幅に整理。
- ・タイ国際航空は、低価格運賃で運航する会社内別ブランド「タイ・スマイル」を立ち上げ、グループ戦略が迷走。(経営が迷走する要因として、名門資産家によるノックエアの独自経営とタイ国際航空との連携不足が挙げられる。ただし、近年、各ブランドの路線展開の棲み分けを調整。) 31

日本と諸外国のユニットコスト比較

○ 日本のエアラインのコスト水準は、諸外国と比べて高い。

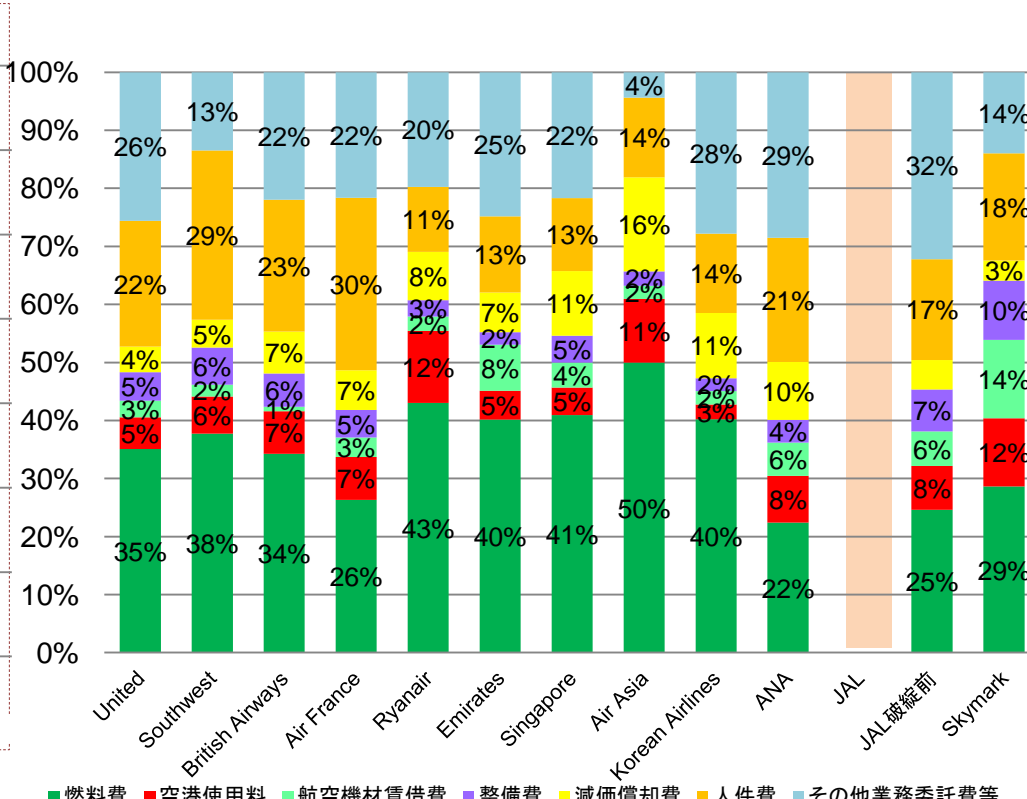
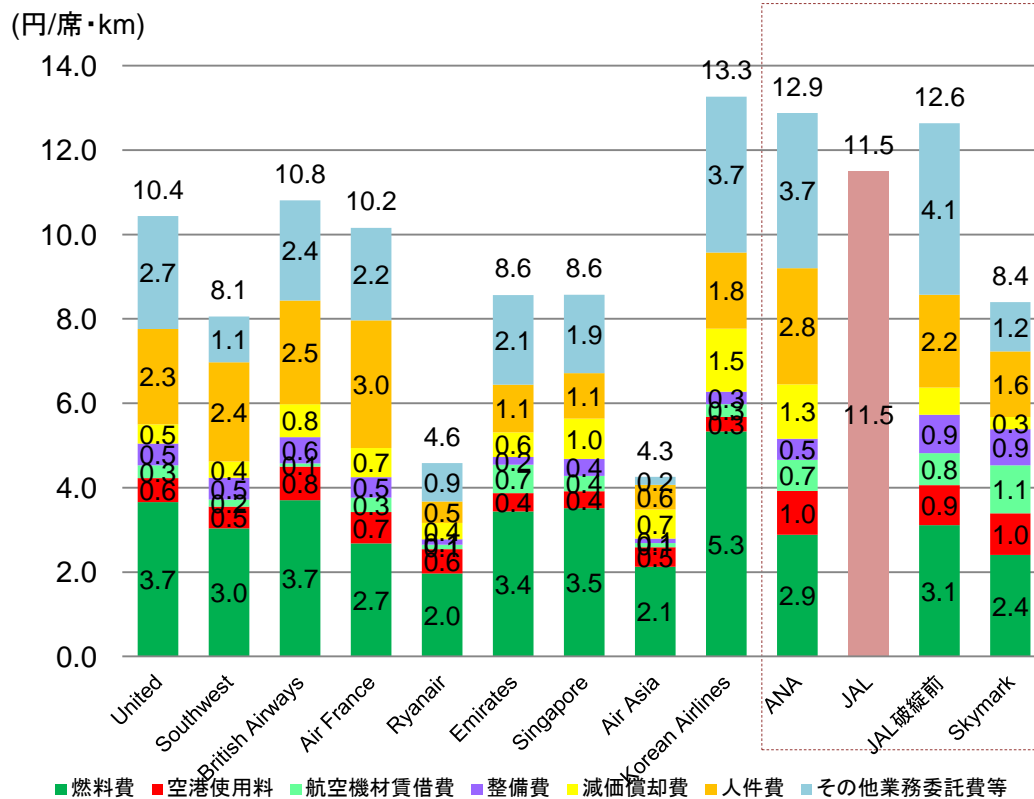
○ コストに占める公租公課（航空機燃料税と空港使用料）は、コスト全体が高水準であることから、割合ベースで国際比較すると必ずしも高くないが、航空会社に一定の負担を生じている。

○ ユニットコスト全体を低減するためには、航空会社の企業努力が大前提だが、公租公課の面で 環境を整えることも必要。

※ユニットコスト: 1座席を1km運ぶために必要なコスト

日本と諸外国のユニットコスト(金額ベース)

日本と諸外国のユニットコスト(割合ベース)



日本の航空会社の空港使用料はユニットコストで1円程度だが、ユニットコストが0.1円増加すると、営業費用が100億円程度増加

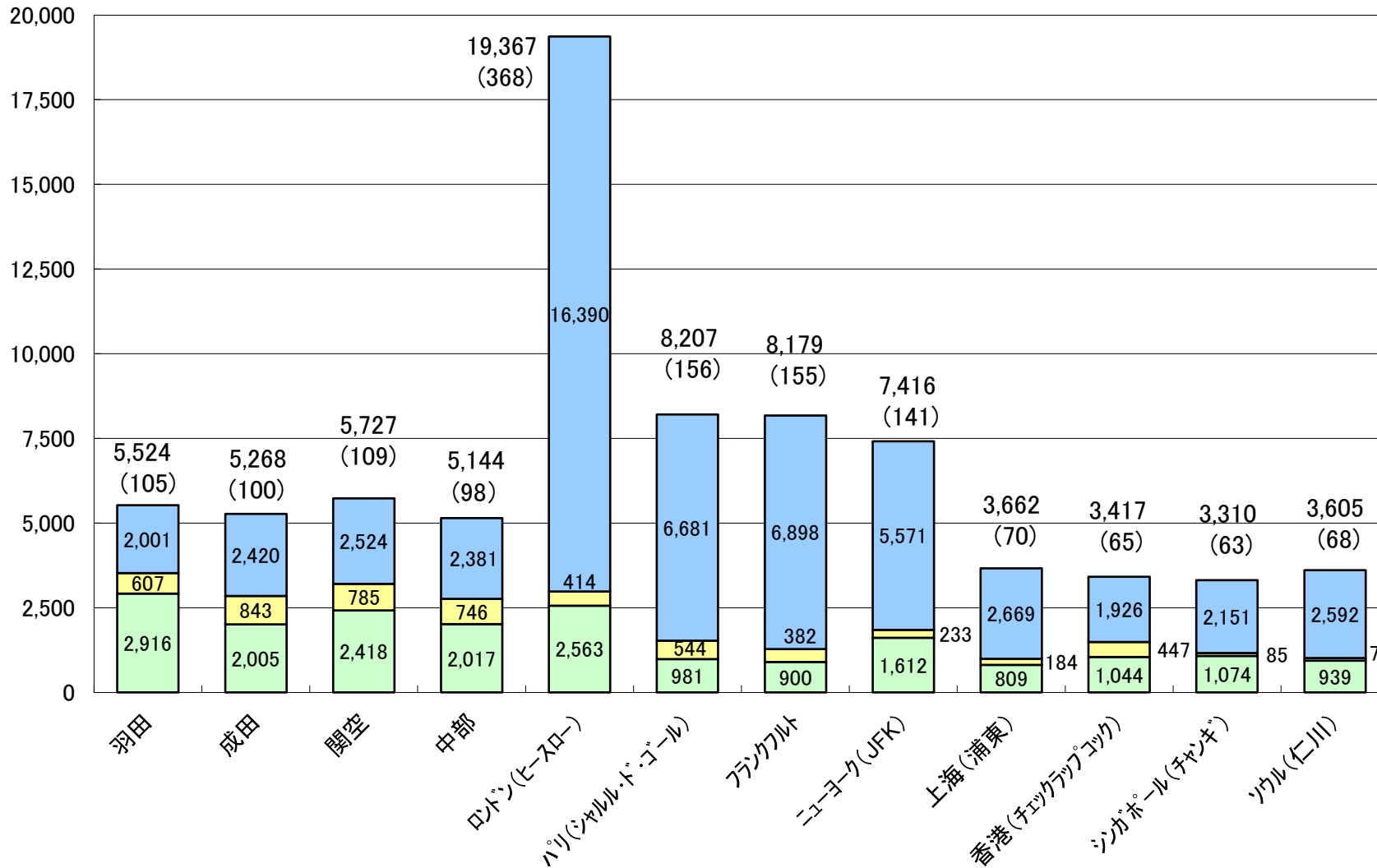
日本の航空会社のコストに占める航空機燃料税の割合は2%程度で、空港使用料と合わせてコストの10~14%程度

世界主要空港の空港利用料金(国際線:旅客1人あたり)

B767-300の場合

平成25年4月1日現在

(単位:円)



- 旅客が払う料金
- 航空会社が払う料金
- 着陸料金

為替レート
 1 GBP = ¥147.33
 1 EUR = ¥122.21
 1 USD = ¥95.39
 1 CNY = ¥15.52
 1 HKD = ¥12.59
 1 SGD = ¥76.83
 1 KRW = ¥0.0867

前提条件
 B767-300
 MTOW 182t
 座席数 214席
 ロードファクター 70%
 搭乗者数 150人
 停留時間 3h

IATA AIRPORT, ATC and Fuel Charges Monitor (2013.4改訂)を基に作成

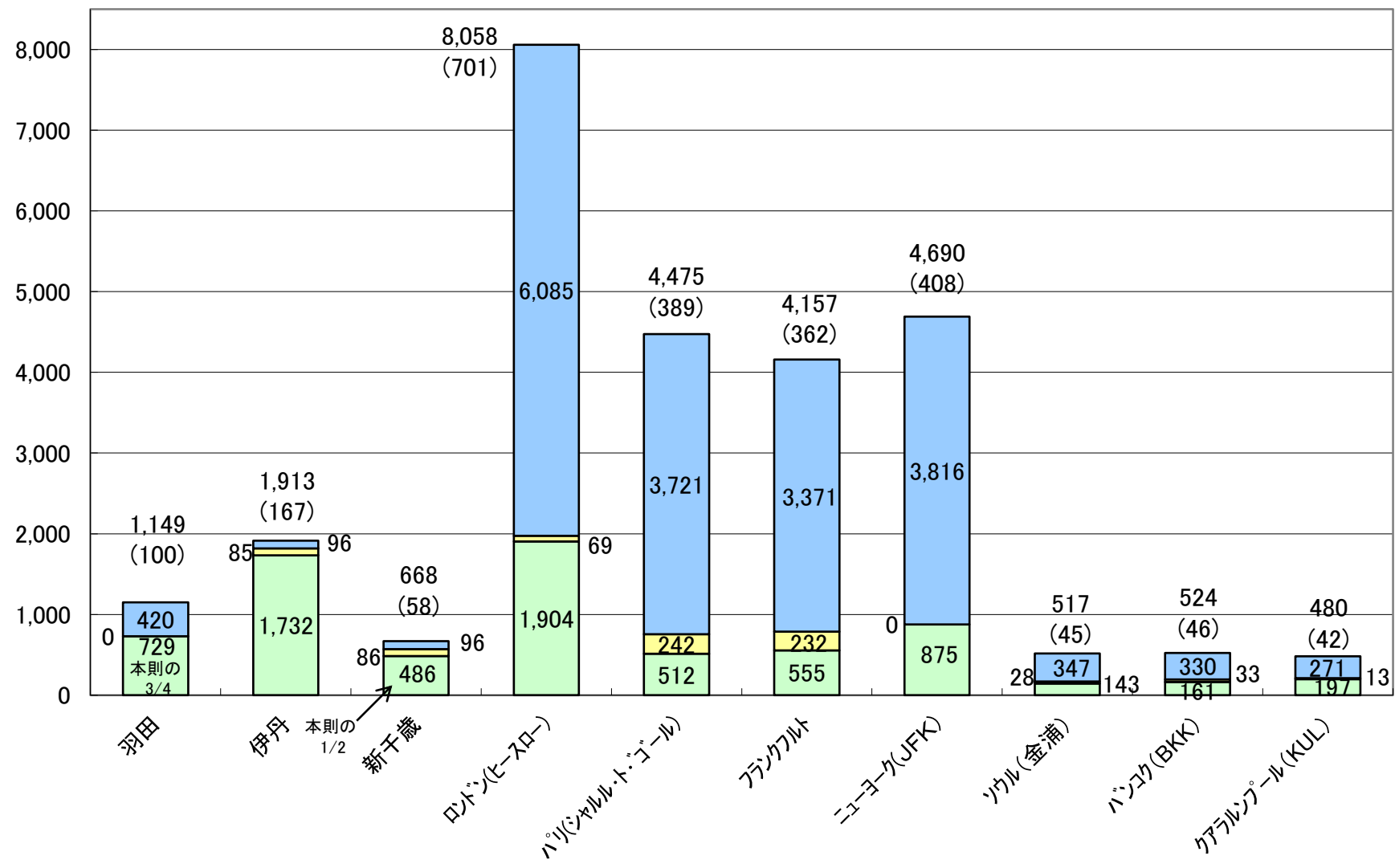
- (旅客が払う料金の例)
- ・旅客サービス施設使用料
 - ・空港税
 - ・航空保安料 等
- (航空会社が払う料金の例)
- ・手荷物取扱施設使用料
 - ・搭乗橋使用料
 - ・停留料 等

世界主要空港の空港利用料金(国内線:旅客1人あたり)

B767-300の場合

平成25年4月1日現在

(単位:円)



- 旅客が払う料金
- 航空会社が払う料金
- 着陸料

為替レート

- 1 GBP = ¥147.33
- 1 EUR = ¥122.21
- 1 USD = ¥95.39
- 1 KRW = ¥0.0867
- 1 THB = ¥3.30
- 1 MYR = ¥30.12

前提条件
B767-300
MTOW 131t
座席数 288席
ロードファクター 70%
搭乗者数 202人
停留時間 1h

IATA AIRPORT, ATC and Fuel Charges Monitor (2013.4改訂)を基に作成

- (旅客が払う料金の例)
- ・旅客サービス施設使用料
 - ・空港税
 - ・航空保安料等
- (航空会社が払う料金の例)
- ・手荷物取扱施設使用料
 - ・搭乗橋使用料
 - ・停留料 等

公租公課のあり方について(中間とりまとめ抜粋)

3. 1. 1 更なるユニットコストの削減による航空会社の競争力の強化

(中略)航空に係る公租公課等もユニットコストの中で一定の負担となっている。我が国の航空会社のユニットコストに占める公租公課等の割合は、空港使用料(着陸料、旅客施設使用料、停留料等)と航空機燃料税を含めて10%から14%程度である。(中略)航空ネットワークの確保と運賃の低廉化という利用者メリットを確保しながら、同時に我が国航空会社の競争力強化を図っていくためには、ユニットコストを全体として低減する取組みを強力に進めることが喫緊の課題である。したがって、航空会社の更なるコスト低減への企業努力が大前提となるが、同時に、我が国の公租公課等のあり方も課題となってくる。

3. 1. 2 現状の我が国の公租公課等の体系の特徴と課題

(中略)現在のように機体の最大離陸重量に応じて着陸料を徴収する体系においては、費用が旅客に等しく転嫁されているわけではなく、転嫁されない公租公課等については、航空会社側が固定的な費用として負担することになる。以上のことから、景気変動等に起因した旅客数変動のリスクの大部分を航空会社が負っている点が課題である。

3. 2. 3 航空会社による公租公課等の負担の適正化が利用者にもたらすメリット

(中略)航空会社が固定的な費用として公租公課等を負担すると、イベントリスクに巻き込まれた際でも費用の低減ができず、結果として安定的な航空ネットワークの確保を脅かすことにもなりかねない。こうした観点から、公租公課等に係る負担が航空会社の負担に偏重している状況を適正化していくことには、航空利用者にとってもメリットがあるものと考えられる。

3. 3. 1 航空会社による公租公課等の負担の適正化の検討

(中略)航空会社への負担を適正化するためには、現在、航空会社に課されている空港関係の公租公課等の全体について、その相当部分を欧米のように航空利用者から直接徴収する体系へ移行することも考えられる。しかし、これには、空港経営改革の実施状況も考慮すべきであることや、航空利用者負担への移行に伴う路線間の公平性を担保するための検討が必要であること、徴収方法の制度的検討が必要であること、また、税として徴収する場合には他の税制との関連にも留意が必要であること等の諸課題がある。今後も引き続き、これらの諸課題を含め総合的に検討していくべきである。

3. 3. 2 着陸料の変動費化等の検討

(中略)航空会社がイベントリスクに巻き込まれやすく航空ネットワークの確保等を脅かす要因となっていることについては、現在の公租公課等の枠組みの中においても、一定の工夫を講じることで、構造的な是正がある程度図られるものと考えられる。

一案として、国内線着陸料に限り、現在の機体の重量等に応じた着陸料のうち一定割合を旅客数に比例して徴収する体系とする案が挙げられる。これにより、搭乗率が低下した場合の着陸料が減少する。すなわち、航空会社の費用が旅客数に応じて一定程度「変動化」されることになる。ただし、搭乗率が向上した場合に着陸料が増加することになるため、旅客を増加させるインセンティブを損なわな
35
いようにする仕組み上の配慮が必要である。(後略)

航空政策の基本的な方向性

- アジア等の世界経済の成長を我が国に取り込み、日本経済の一層の発展を図るため、日本の航空システムの長所を伸ばしつつ、更に日本の空を世界に開く。
- 我が国航空企業が、国際競争に対する受身的対応から一步踏み込み、航空ニーズの創造を積極的に進めるよう、日本の航空行政は、市場環境等を睨みながら環境整備を実施。

我が国の国際航空ネットワークの充実に係る基本的な考え方

- 可能な限り多くの目的地への多様なネットワークを充実させることで、航空サービスの利用の選択肢が増加。
- このため、直行需要に対するネットワークの充実を図るのみならず、乗継需要(国際・国内)の取込みを強化。乗継需要(国際・国内)の活用と併せて地方にも利便性向上の果実を広げる。

日本の航空ビジネスと航空行政が貢献すべき価値

産業・都市の国際競争力強化

訪日外国人の増加

日本全国の地域活性化

首都圏空港の更なる機能強化等による、輸送処理能力の増大

【我が国空港の国際競争力の強化】

- 航空会社間の競争を促進することで、航空ネットワークの利用の選択肢を増加させ、利便性を向上させることが必要ではないか
 - ※ 同時に、我が国の航空会社が熾烈な競争環境に晒され、収益性が低下する課題への対応も必要ではないか(⇒我が国航空会社の国際競争力の強化)
- 特に、ASEANをはじめとするアジアと我が国を結ぶLCC等の路線が全国で充実することで、首都圏空港・地方空港の双方の能力を引出し、訪日外国人を全国で受入れていくことが必要ではないか
- 航空行政は、航空会社による需要の創造を積極的に後押しするためのソフト施策の実施が必要ではないか

航空輸送の枠組みのあり方

- ASEANとの多国間航空協定締結に向けた交渉推進と、非就航国・地域との路線開設を促すためのオープンスカイ合意国の拡大が必要ではないか

- オープンスカイ合意済の国については、首都圏空港の容量拡大やそれを受けた羽田・成田の役割分担の整理を踏まえた上で、残る制約をなるべく緩和する方向で検討すべきではないか

スロット調整のあり方

- 事業者間で発着枠が効果的に利用されるための何らかの経済メカニズムによる配分ルールの可能性について検討すべきではないか

インバウンド施策との協調

- LCCのゲートウェイとなり得る各地の空港の機能強化や、空港経営改革を通じた地方空港の活性化等が必要ではないか
- 観光政策と連携して、需要増が期待される新規路線の開設を促す仕組みの検討が必要ではないか
- ASEANとの多国間航空協定の締結推進等と併せ、我が国航空企業とASEAN航空企業の連携等に戦略的取組が必要ではないか



【我が国航空会社の国際競争力の強化】

- 空港間競争に打ち勝つには、空港の処理能力向上を背景に、その国の航空会社が拠点として充実したネットワークを展開することが必要ではないか
- 我が国航空会社は、高コスト体質である上、日本人の渡航需要に基づいた営業展開にとどまっている結果、就航先や時間帯が似通っており、限られた路線展開で競合しており、独自のネットワーク戦略の展開が必要ではないか
- その際、訪日外客2000万人の高みを目指すため、アジアを中心に訪日外国人の取込みを戦略の中心とし、距離が至近な西日本や沖縄はもとより、海外にネットワーク拠点を置くことも視野に、LCC等による路線展開を見据えるべきでないか
- 熾烈な競争環境の中で、我が国航空会社が新たなネットワークを展開して国内外の需要を幅広く取り込めるよう、航空行政の後押しが必要ではないか

航空輸送の枠組みのあり方

- 我が国航空会社のネットワーク戦略の後押しとなるように、航空協定上の枠組みを戦略的に設定していくべきではないか

首都圏空港での乗継旅客の獲得

- 首都圏空港における発着数のピーク時間帯(バンク)の強化が可能となるよう、発着枠を拡大していくべきではないか

航空企業によるネットワーク構築の側面支援

- 独自のネットワーク戦略に基づく新たな路線拡充を側面支援していくべきではないか
- 現在のコスト構造では展開しにくい路線は、セカンドブランド(LCC等)を活用しコードシェアによるネットワークの拡大等ができるよう、その立ち上げを側面支援していくべきではないか

ウェットリースの戦略的な活用

- 資本関係構築によるネットワーク展開が盛んな国際競争に遅れないよう、本邦企業が海外で航空会社・航空関連企業を立ち上げる場合に側面支援していくべきではないか
- ウェットリース(※)機材を円滑に活用できるようにするための規制の見直しが必要ではないか

※乗員と航空機材をパッケージにして他の航空会社にリースすること