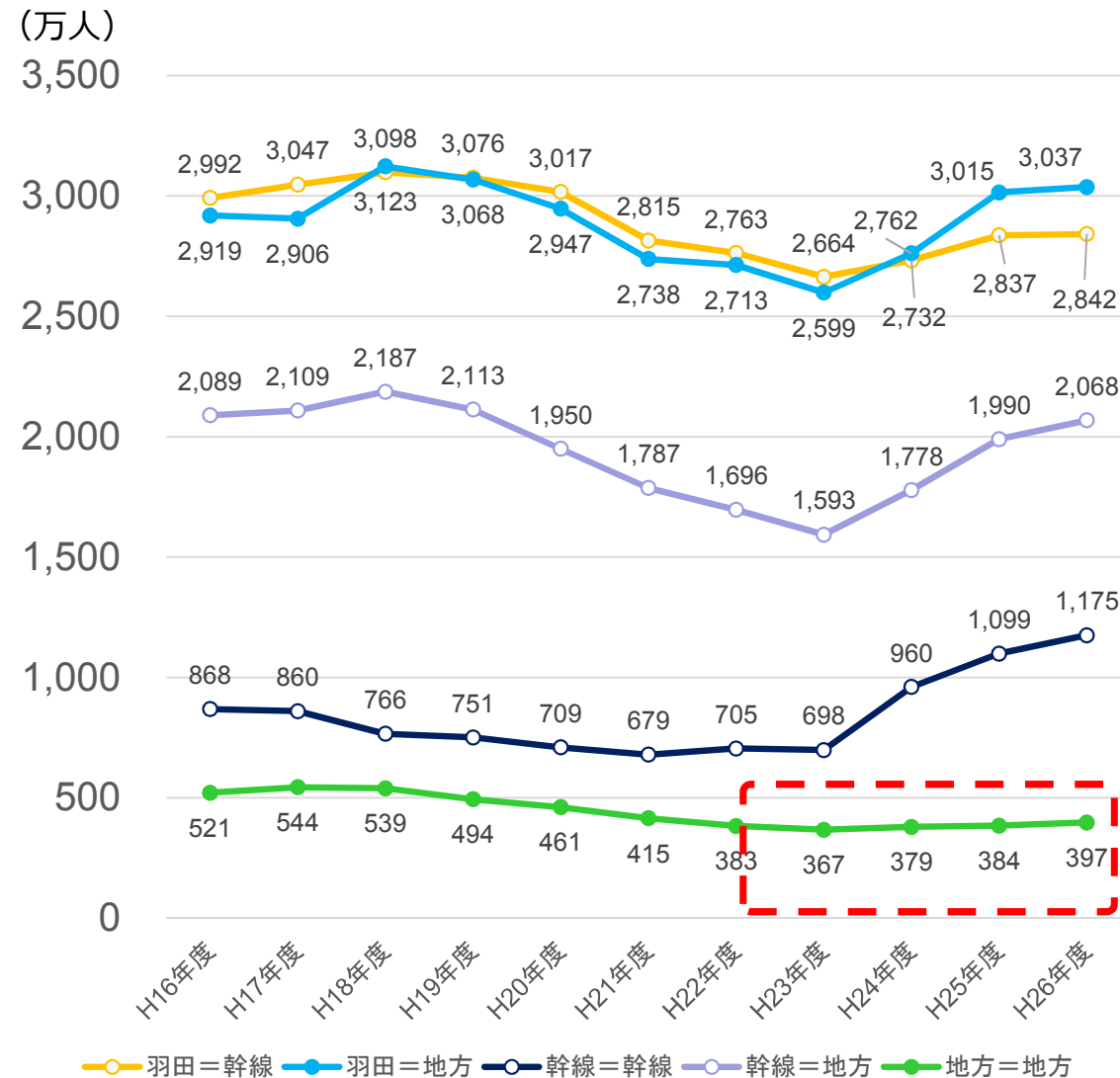
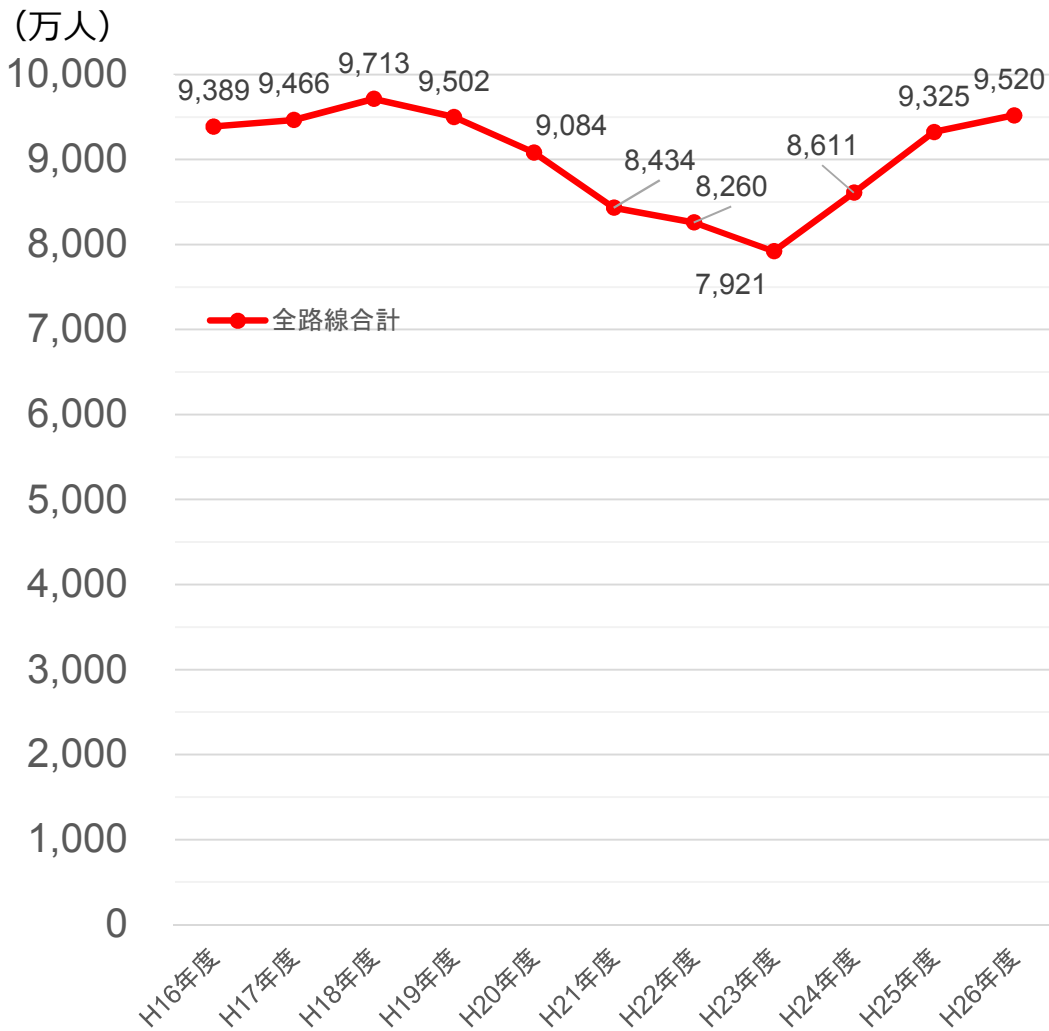


資料2

地域航空の現状と課題について

国内航空旅客の推移

- 国内の旅客数は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年のリーマンショック、平成23年の東日本大震災の影響を受け、減少傾向であった。
- LCC参入による需要増等により、全体としては平成24年度より増加し、減少前の水準に戻っているが、地方＝地方路線は依然として低い水準にある。

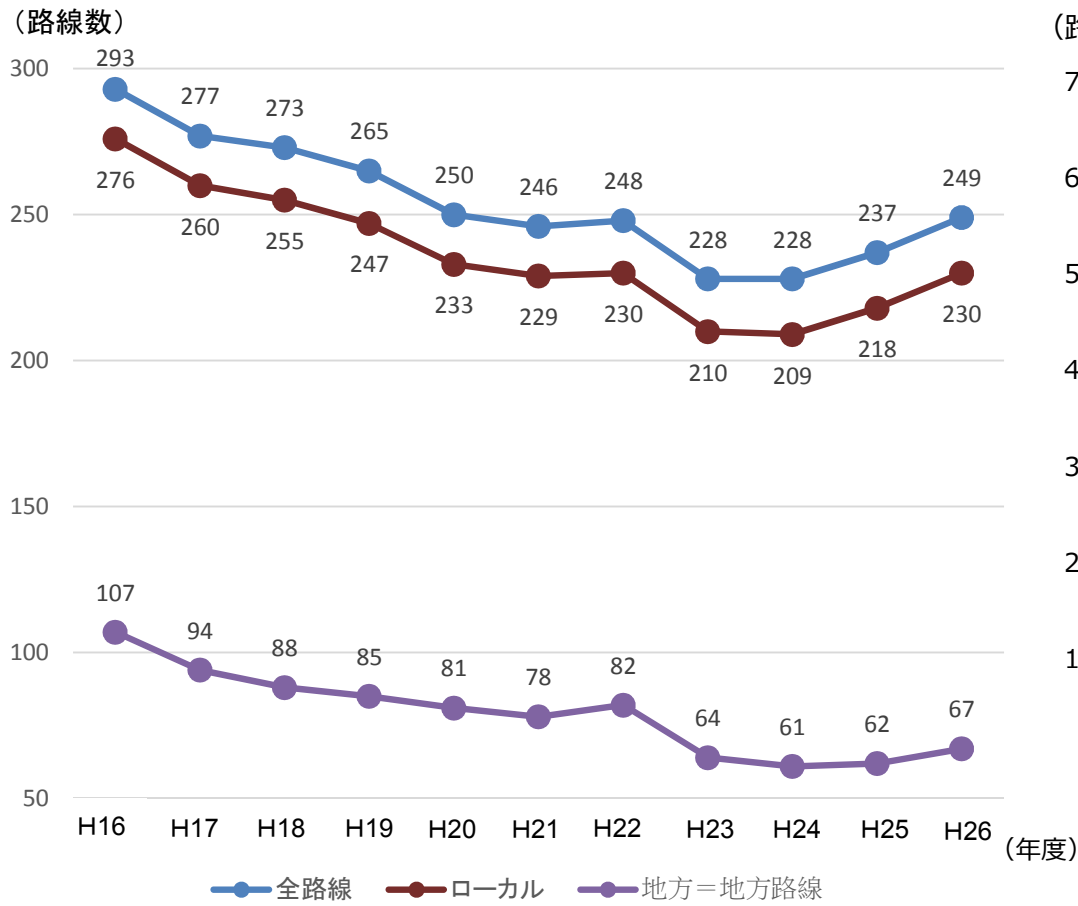


※羽田＝地方には羽田＝離島、幹線＝地方には幹線＝離島、地方＝地方には地方＝離島及び離島＝離島を各々含む。

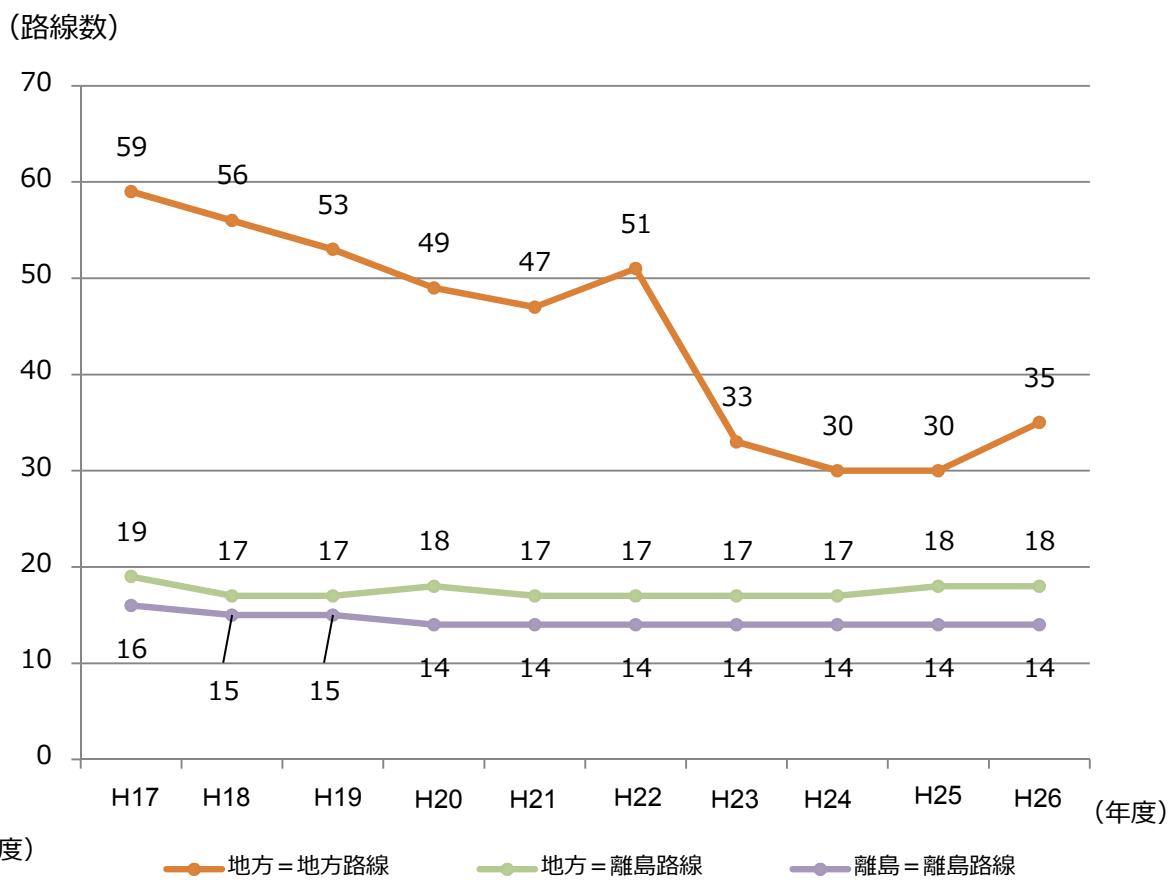
国内航空ネットワーク(路線数)の推移

○ 路線数についても、全体としては平成24年度より増加に転じ、平成20年の水準に戻っているが、地方=地方路線については、依然として低い水準である。

路線数の推移

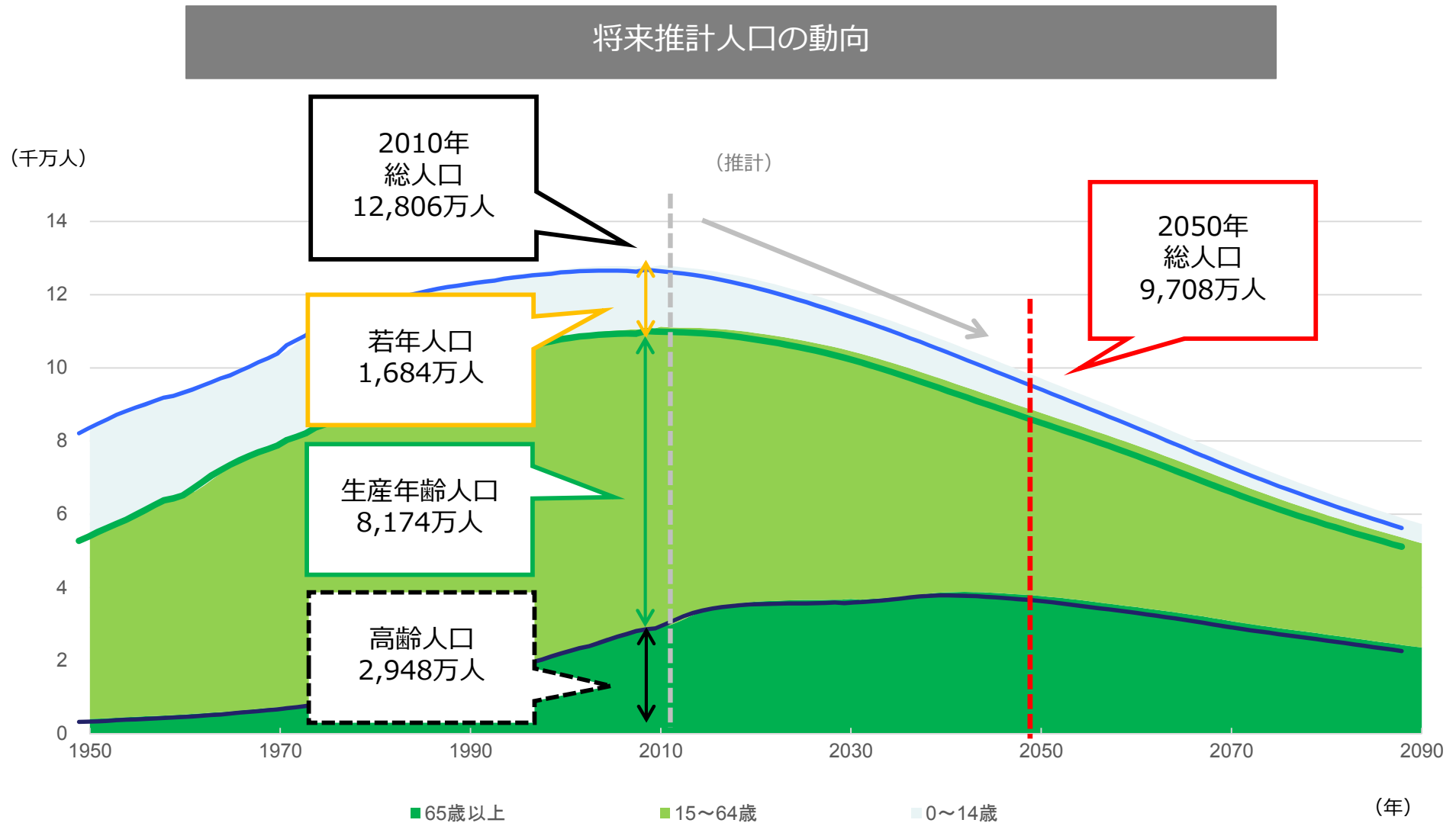


地方-地方路線数の推移



(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。
 ②定期便による実績

○ 中長期的には総人口が減少し、特に生産年齢人口が減少することもあり、地域の航空需要全体が縮小する懸念がある。



(出典) 国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」の中位推計

地域航空会社(※)の概要

(※)主に30～70席程度のプロペラ機により、離島その他の地方航空路線の運航に従事する会社

会社名	日本エアコミューター(株)	(株)北海道エアシステム	天草エアライン(株)	オリエンタルエアブリッジ(株)	ANAウィングス(株)
会社概要	<ul style="list-style-type: none"> 奄美をはじめ西日本の地方路線を運航 JALの子会社 	<ul style="list-style-type: none"> 北海道内を中心に運航 JALの子会社 	<ul style="list-style-type: none"> 天草空港を中心に運航 JACと協力関係 	<ul style="list-style-type: none"> 長崎離島を運航 ANAと協力関係 	<ul style="list-style-type: none"> ANA地方路線を担当 ANAHDの100%子会社
主要株主	<ul style="list-style-type: none"> JAL 60.0% 奄美群島12市町村40.0% 	<ul style="list-style-type: none"> JAL 57.2% 北海道 19.5% 札幌市他6市町19.5% 	<ul style="list-style-type: none"> 熊本県 53.3% 天草市他2市町26.9% 	<ul style="list-style-type: none"> 長崎空港ビルディング(株) 28.8% 長崎県 11.0% ANAホールディングス 4.8% 大村市他7市町 0.2% 	<ul style="list-style-type: none"> ANAホールディングス 100%
拠点空港	鹿児島空港	丘珠空港	天草空港	長崎空港	新千歳空港、福岡空港等
使用機材	サープ340B型機(36席) 10機 DHC-8-402型機(74席) 10機 	サープ340B型機(36席) 3機 	ATR42-600型機(48席) 1機 	DHC-8-201型機(39席) 2機 	DHC-8-Q400(74席) 21機 B737-500等(126,167席) 63機 
主な運航路線	鹿児島 = 奄美、徳之島、 沖永良部、屋久島、 種子島、与論、喜界 奄美 = 福岡、沖永良部、 喜界、与論、徳之島 沖永良部 = 与論 屋久島 = 福岡、大阪 種子島 = 大阪 隠岐 = 大阪、出雲 等	丘珠 = 利尻、釧路、三沢、 函館 函館 = 奥尻、三沢	天草 = 熊本、福岡 熊本 = 大阪	長崎 = 杵岐、福江、対馬 福岡 = 福江	新千歳 = 稚内、女満別、 中標津、釧路、函館 青森、秋田、仙台、 新潟 福岡 = 新潟、中部、伊丹、 対馬、福江、宮崎 等
経営状況 ※	H26営業収入252.0億円 H26営業損益26.1億円 (国・地公体の補助9.9億円)	H26営業収入 26.9億円 H26営業損益 ▲0.5億円 (国・地公体の補助1.7億円)	H26営業収入 7.3億円 H26営業損益▲2.0億円 (地公体の補助1.8億円)	H26営業収入18.9億円 H26営業損益▲3.7億円 (国・地公体の補助3.7億円)	—
大手航空会社による支援等		<ul style="list-style-type: none"> JALとのコードシェア JACへの整備委託 JACとの機材の共有化 	<ul style="list-style-type: none"> JALとのコードシェア 新規航空機(ATR42)導入に係るJACとの協業化 	<ul style="list-style-type: none"> ANAとのコードシェア 	<ul style="list-style-type: none"> ANAが共同引受 ANAとの機材の共有化、整備委託

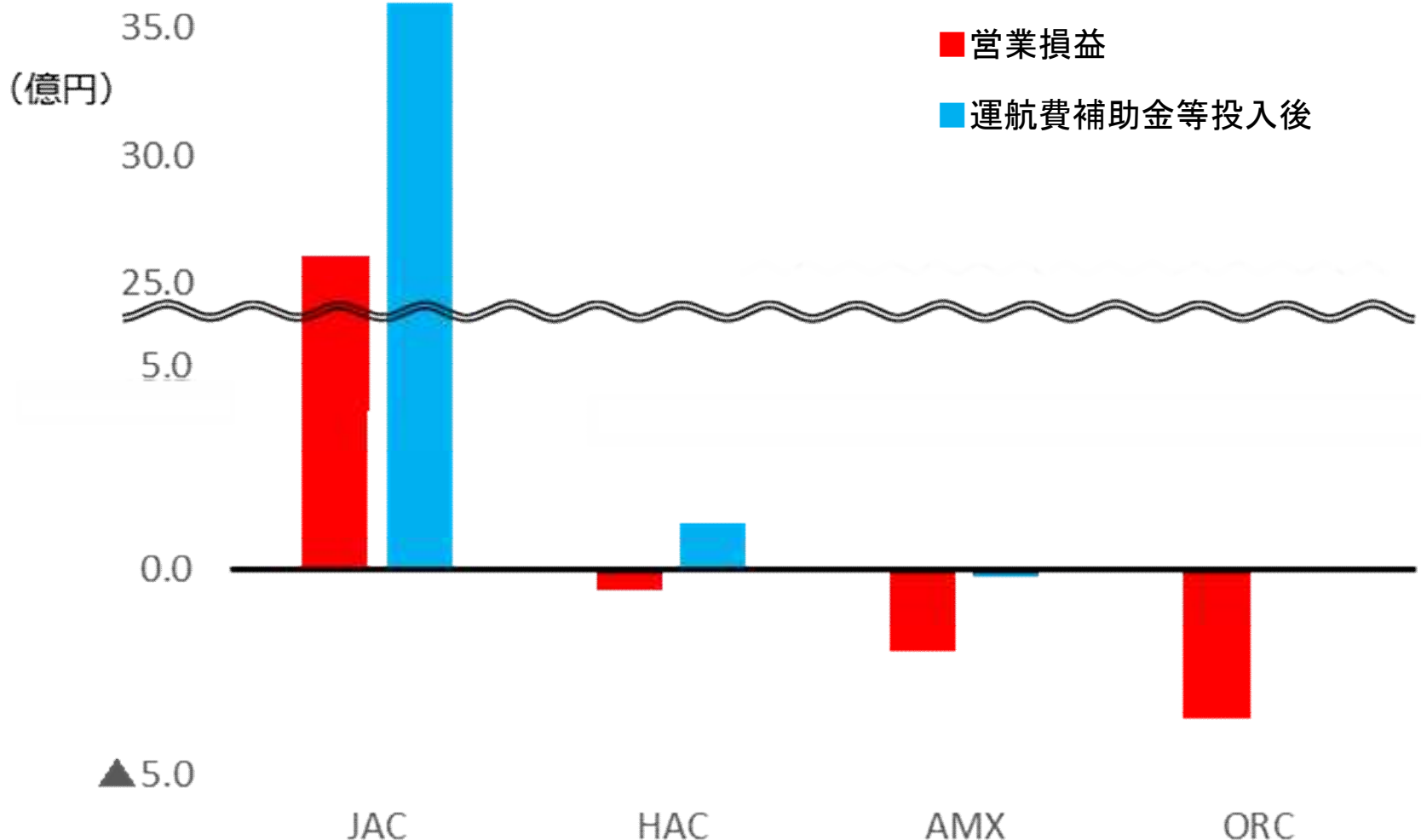
※営業損益には補助金を含まない。

出典：航空会社からの聞き取り等により航空局作成

地域航空会社の経営状況

○ 地域航空会社の純粋な営業損益は、1社を除き赤字であり、地方航空ネットワークの維持が困難になっている。

地域航空会社の決算（営業利益） 2014年度



地域航空会社への出資状況

- 地域航空会社については、大手航空会社による出資やその他の民間企業部門からの出資の他、地元の地方公共団体による出資によって支えられている。

	J A C (日本エアコミューター株式会社)		H A C (株式会社北海道エアシステム)		A M X (天草エアライン株式会社)		O R C (オリエンタルエアブリッジ株式会社)		A K X (ANAウイングス株式会社)	
出資金	300百万円		490百万円		499百万円		1,072百万円		50百万円	
主な株主	日本航空(株)	60.0%	日本航空(株)	57.2%	熊本県	53.31%	長崎空港ビルディング(株)	28.8%	ANAHD	100%
	鹿児島県奄美群島12市町村	40.0%	北海道	19.5%	天草市	22.93%	長崎県	11.0%		
			札幌市	13.5%	上天草市	2.73%	九州ガス(株)	5.6%		
			函館市	2.0%	苓北町	1.20%	(株)親和銀行	4.8%		
			旭川市	1.0%	民間企業・個人株主等	19.83%	(株)十八銀行	4.8%		
			北見市	0.8%			ANAホールディングス(株)	4.8%		
			網走市	0.8%			(株)西日本シティ銀行	3.0%		
			美幌町	0.7%			長崎県8市町	0.2%		
			大空町	0.7%			民間企業・個人株主等	37.0%		
			民間企業・個人株主等	3.8%						

地域航空ネットワークの現状①

- 地域航空は様々な者が担っているが、大手航空会社の系列毎にネットワークが形成されており、また、各地域毎に棲み分けがされており、単独路線となっている。

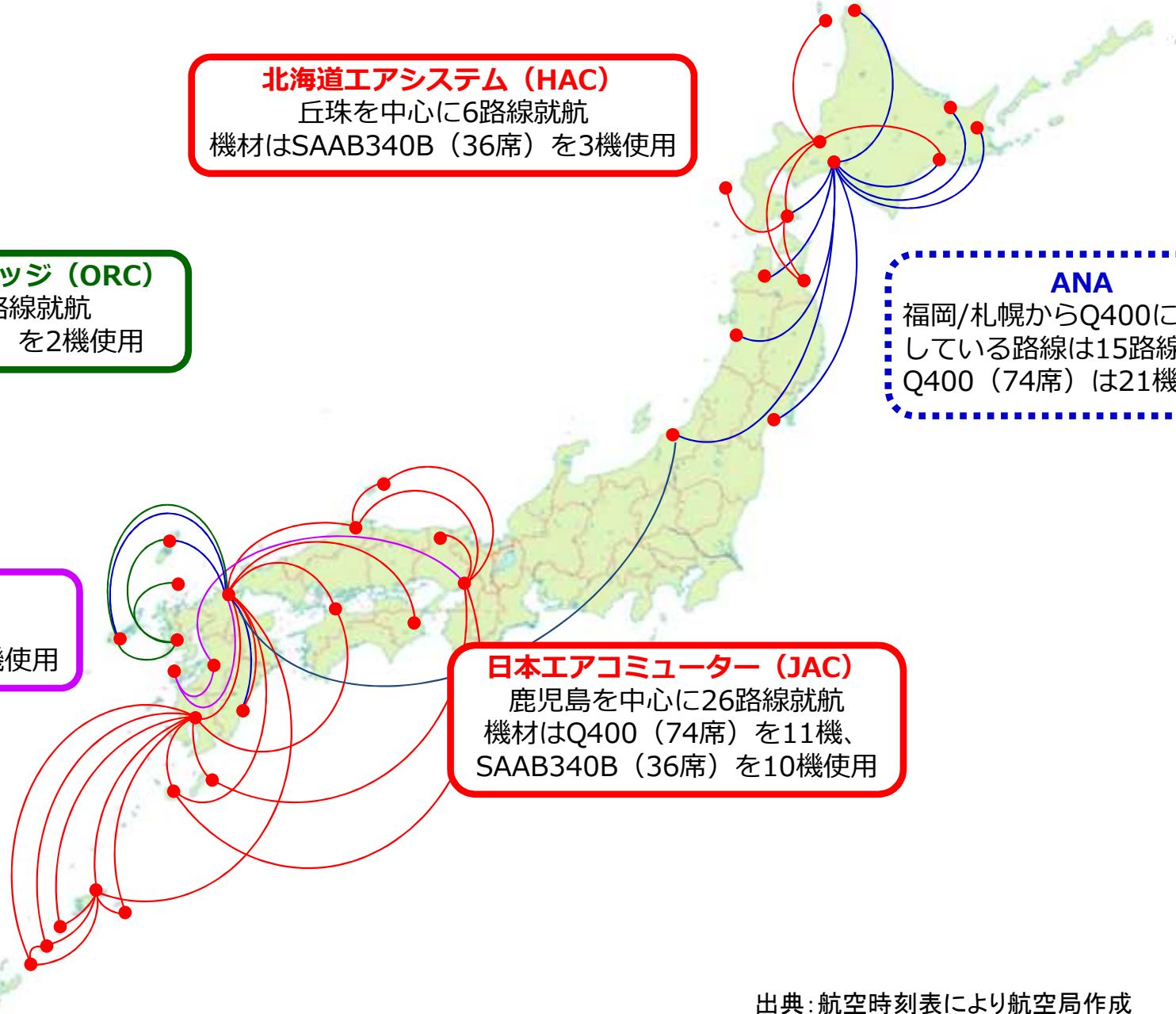
北海道エアシステム (HAC)
 丘珠を中心に6路線就航
 機材はSAAB340B (36席) を3機使用

オリエンタルエアブリッジ (ORC)
 長崎を中心に4路線就航
 機材はQ200 (39席) を2機使用

ANA
 福岡/札幌からQ400にて就航
 している路線は15路線
 Q400 (74席) は21機使用

天草エアライン (AMX)
 天草を中心に3路線就航
 機材はATR42 (48席) を1機使用

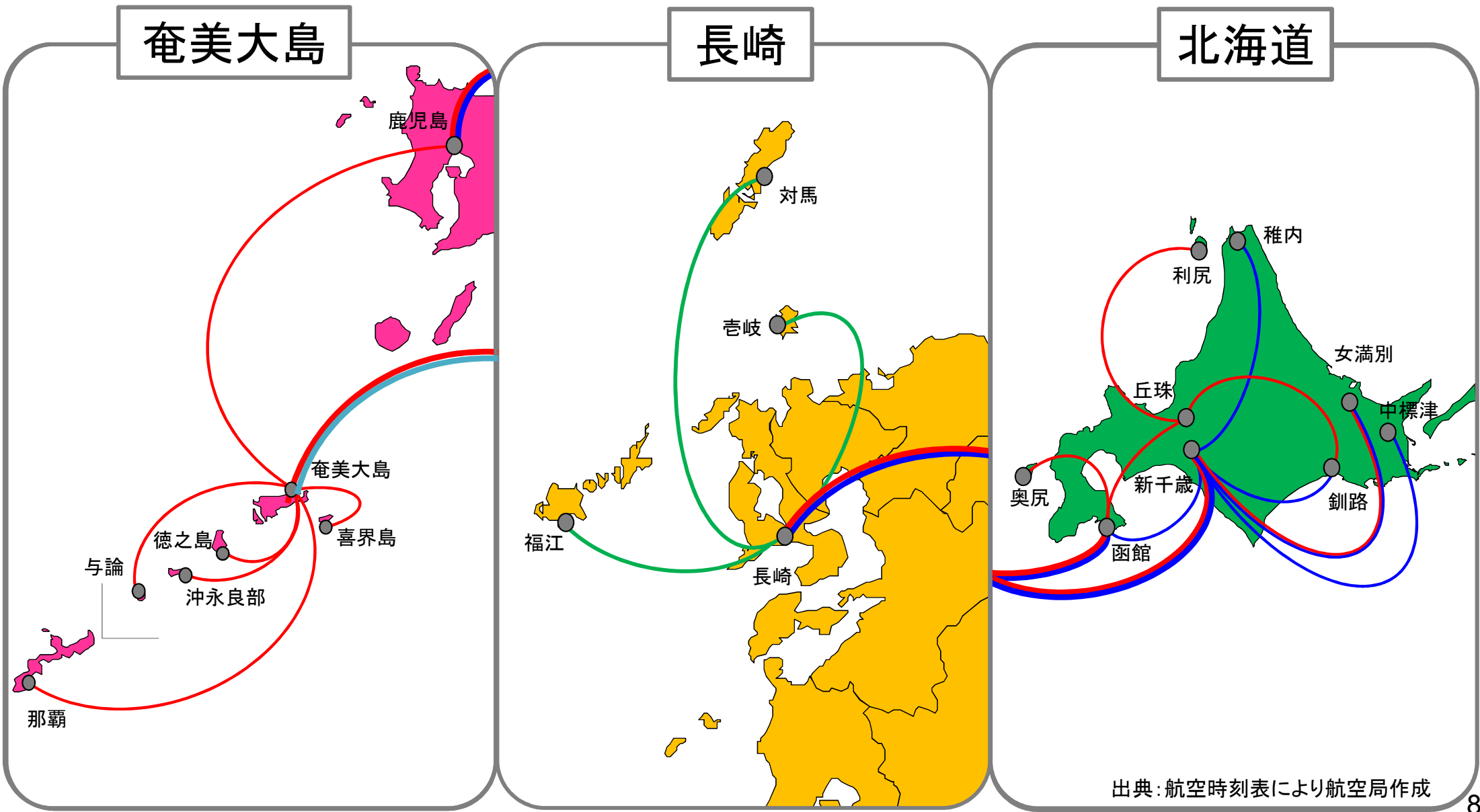
日本エアコミューター (JAC)
 鹿児島を中心に26路線就航
 機材はQ400 (74席) を11機、
 SAAB340B (36席) を10機使用



地域航空ネットワークの現状②

○ 地域の拠点となる空港には複数の航空会社が乗り入れているが、当該拠点となる空港からのネットワークとしては大手航空会社の系列毎に形成されている。

(平成28年5月時点)

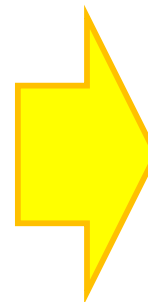


出典: 航空時刻表により航空局作成

地域航空会社の保有機材

○ 地域航空に使用している機材は、現在、30席程度のものが多いが、更新機材候補となっている機材は少なくとも50席弱であり、いずれ迎える機材更新に当たり、供給量が増加することとなる。

使用機材 (プロペラ機)	座席数	航空会社・登録年度
○ ボンバルディア (DHC-8-400)  	74席	<ul style="list-style-type: none"> ・全日本空輸(株) (ANA) 21機 (H15~25) ・日本エアコミューター(株) (JAC) 11機 (H14~19)
○ ATR42-600	48席	<ul style="list-style-type: none"> ・天草エアライン(株) (AMX) 1機 (H27) ※平成28年2月より DHC-8-100 (39席)を更新
○ ボンバルディア (DHC-8-200)	39席	<ul style="list-style-type: none"> ・オリエンタルエアブリッジ(株) (ORC) 2機 (H13)
○ サーブ (SAAB340B)	36席	<ul style="list-style-type: none"> ・日本エアコミューター(株) (JAC) 10機 (H4~11) ・北海道エアシステム(株) (HAC) 3機 (H10~11)  



更新機材候補

○ ボンバルディア (DHC-8-400)



○ ATR42-600



※平成28年2月天草エアライン(株)において就航。
(DHC-8-100 (39席) の後継)
※日本エアコミューター(株)において導入予定。

大手航空会社の使用機材

○ 大手航空会社の使用機材は100席以上の大型機が中心であり、必ずしも地域のきめ細かい需要に対応するような機材構成になっているとは言えない。

機種	座席数	ANAグループ		JALグループ					
		ANA	AKX	JAL	JTA	J-AIR	JAC	HAC	RAC
B777-300	514	29		17					
B767-300	261	38		41					
B787-9	395	11		3					
B777-200	405	28		23					
B787-8	335	35		23					
B737-800	165	36	36	50	1				
A320-211	166	10							
B737-400	145				12				
B737-700	120	9	7						
B737-500	126		20						
DHC8-400	74		21				10		2
ERJ170	76					17			
DHC8-300	50								1
CRJ200	50					9			
DHC8-100	39								4
SAAB340B	36						10	3	
		196	84	157	13	26	20	3	7

※使用機材数は国際線のみで使用する機材も含めた合計。

※AKXの斜体文字はANAとの共同事業機

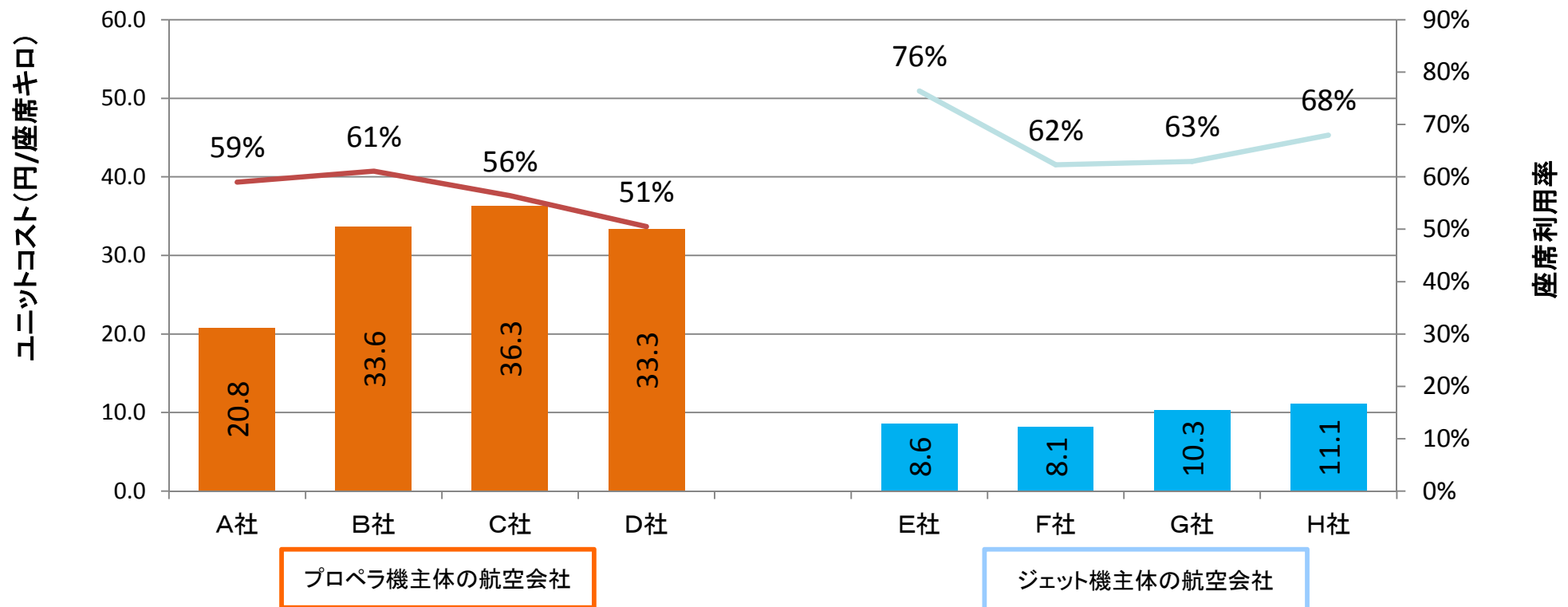
※座席数は各機種毎の国内線で使用する機材における例

出典：航空会社からの聞き取りにより作成

地域航空会社のコスト・収入面での弱み

- プロペラ機主体の地域航空会社のユニットコスト（1座席キロ当たりのコスト）は、ジェット機主体の航空会社と比較して高くなっており、また、地域航空会社は座席利用率も低いことから、地域航空会社の経営改善には、コスト削減・需要拡大の両面での取組が必要。

ユニットコスト・座席利用率(%)



出典：航空会社からの聞き取りにより作成

地域航空会社の利用者利便の観点からの弱み(例)

- 地域航空会社においては、機材の定期整備により毎年100便を超える減便・欠航が発生。
- 一方、HACの例を見れば、他の航空会社との協業により、定期整備を原因とした減便・欠航を解消は可能。

オリエンタルエアブリッジ(株)

【単位：運航回数】
※減便(欠航)割合は、計画に対する割合

年度	計画	減便 (欠航)			計
		定期整備	故障	その他 (天候等)	
H25	8,268	172	※ 282	81	535
		2.08%	3.41%	0.98%	6.47%
H26	8,246	370	79	157	606
		4.49%	0.96%	1.90%	7.35%
H27	8,302	372	145	168	685
		4.48%	1.75%	2.02%	8.25%
合計 (H25~27)	24,816	914	506	406	1,826
		3.68%	2.04%	1.64%	7.36%

※H25年度の故障のうち158件は、H26.2.12に発生した着陸時における機体損傷事案の影響により、17日間欠航したものの。

(株)北海道エアシステム

【単位：運航回数】
※減便(欠航)割合は、計画に対する割合

年度	計画	減便 (欠航)			計	
		定期整備	故障	その他 (天候等)		
H25	8,665	270	74	231	575	
		3.12%	0.85%	2.67%	6.64%	
H26	8,744	152	90	217	459	
		1.74%	1.03%	2.48%	5.25%	
H27	JACとの 共通事業機導入前 (H27.4.1~11.3)	5,270	159	※ 40	76	275
			3.02%	0.76%	1.44%	5.22%
H27	JACとの 共通事業機導入後 (H27.11.4~28.3.31)	3,394	0	※ 48	109	157
			0.00%	1.41%	3.21%	4.63%
合計	H25~27	26,073	581	252	633	1,466
			2.23%	0.97%	2.43%	5.62%
合計	JACとの 共通事業機導入前 (H25.4.1~27.11.3)	22,679	581	204	524	1,309
			2.56%	0.90%	2.31%	5.77%

※通年では88件(1.02%)

地域航空会社の協業による課題の克服(例)

- 天草エアライン(株)の新機材(ATR42-600)導入にあたり、日本エアコミューター(株)との協業を開始し、課題の克服を図っている。

ATR42-600の導入

- H26.7 天草エアライン(株)において、我が国初の導入を決定。
(H28.2 就航)
- H27.6 日本エアコミューター(株)において、導入を決定。
(H29年 就航予定)



天草エアライン(株)における課題

- ①機材更新に係るノウハウの不足(マニュアル類の整備、訓練体制構築等)
- ②機材更新に係る人的リソースの不足(移行期間に運休)
- ③予備部品や器具の配備、管理の体制、乗務員や整備士の養成体制等が大きな負担となっている。
- ④予備機を持たないため、特に重整備時に長期間の減便あるいは欠航を強いられる。

日本エアコミューター(株)との協業

【機体導入前】新機種導入準備の協力

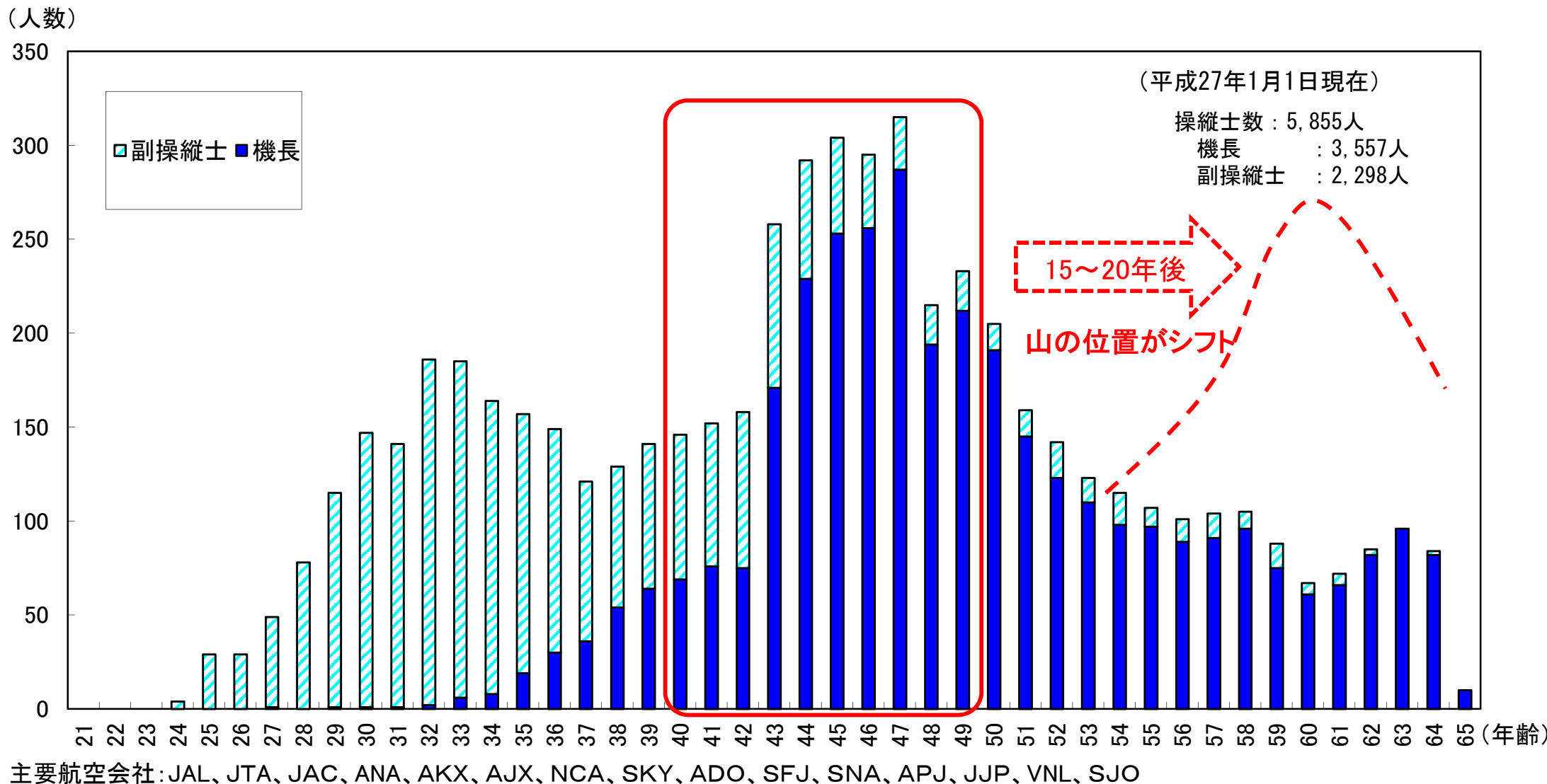
- 予備部品の選定及び機体仕様決定に参画
- 運航及び整備関係マニュアル等の作成支援
- 乗務員や整備士の訓練の受託
- 乗務員や整備士の人的リソースの提供 等

【機体導入後】新機種導入後の協力

- 整備業務の管理の受委託
- 予備機・予備部品の共有
- 整備士の派遣
- 整備士・客室乗務員の訓練 等

操縦士の将来的な不足

- 我が国の主要航空会社における操縦士は40代に偏っており、10～15年後（2030年頃）には、大量退職時期が到来することとなるため、各社による計画的な操縦士の確保が重要となっている。
- このような中、プロペラ機主体、かつ、ブランド力が弱い地域航空会社の操縦士確保は特に困難となることが想定される。



地域航空に係る現行の支援制度

- 現行においても、地域航空に係る支援制度は離島航空路線に関するものがほとんどであり、厳しい財政状況を踏まえれば、今後の地域航空全般の維持・充実について、公的な資金のみに依存することには限界がある。

離島航空路線に係る運航費及び離島住民運賃割引補助の実施

- 離島航空路線の安定的な確保のため、運航費に対する補助及び離島住民運賃割引に対する支援を実施。
 - ・ 補助対象経費の1/2を国が補助。(残り1/2は地域で負担)

離島航空路線に係る機体購入費補助の実施

- 離島航空路線に就航する機材の更新需要等に対応するため、補助対象航空機(※)及びその部品の購入に対する支援を実施。

※補助対象航空機

9人以上の旅客、1,500m以下の長さの滑走路で離着陸できる飛行機

- ・ 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。

離島航空路線に係る着陸料等の軽減措置の設定

着陸料の軽減

	軽減措置
ジェット機	本則×1/6
その他	本則×1/8
(うち6t以下)	本則×1/16

注) 小型機材に係る軽減措置…最大離陸重量50t以下の機材については、さらに10%の軽減加算措置。(平成28年度末までの特例措置)

航行援助施設利用料の軽減

	軽減措置
ジェット機	本則×1/6
その他	本則×1/8
(うち15t未満)	本則×1/16

注) 小型機材に係る軽減措置…最大離陸重量15~20tの機材については、さらに1/2の軽減加算措置。

航空機燃料税の軽減

	本則	軽減措置
国内路線	26,000円/kl	18,000円/kl
特定離島路線	19,500円/kl	13,500円/kl
沖縄路線	13,000円/kl	9,000円/kl

注) 平成28年度末までの特例措置。