

2 . 航空産業の当面の課題

テロ、イラク戦争、SARSによる航空産業への影響

H13 米国テロ

我が国航空会社(JAL、ANA、JASへの影響)

3社合計で約1700億円の減収
 (H13連結決算ベース。H12年度営業収入の4.9%に相当)
 航空保険料値上げにより3社合計で約200億円の費用増
 (H12年度営業収入の0.6%に相当)

航空会社の対応



JAL・JAS統合 (フェーズ H14.10)

利用者利便を向上しつつ、事業運営の効率化
 統合効果(650億円)
 ・コスト削減(統合による重複解消等)
 ・人員効率化: 3,600名等を実施



全日空グループ経営計画 (H15~H17)

・事業構造改革
 路線再編、機材の中小型化等で、100億円
 ・人件費構造改革
 人員削減(1200名)、退職金・年金・給与の見直し等で200億円
 3年間で300億円削減

政府の対応

セーフティネット策

1. 国際線の発着ルール(使用率80%未満の発着枠を回収・再配分)の柔軟な運用
2. 航空機へのテロ等による第三者賠償について政府保証
3. 日本政策投資銀行による緊急融資

航空事業経営基盤強化総合対策プログラム(後掲)

航空保安対策の強化(後掲)

H15 イラク戦争、SARSの影響

- H15.3下旬 **イラク戦争**勃発
 H15.4月上旬 **SARS**対策としてWHOが香港、広東省(中国)への渡航延期勧告を発表
- ・減便、期間運休及び機材の小型化等の見直し。
 - ・旅客数:4~6月は約4~5割減、7月は約3割減
 - ・2社合計で約2000億円の減収(15年度見込み)
 - ・便数:4~5月で最大2割程度、6月には約3割、7月には約2割の減便 (JAL, ANA合計)

911テロ以降の国際線旅客数の推移



日本・航空輸送統計年報、米国・The Air Transport Associationより作成

格付けの推移

Moody's	97年	98年	99年	00年	01年	02年	03年
Aaa	極めて優れている。						
Aa1	総合的に優れているが債務履行の確率性に変動幅があり、もしくは長期的なリスクに影響を及ぼす要因がある。						
Aa2							
Aa3							
A1	債務履行の確率性はあるが、将来において債権の安全性を低下させる要因が出現する可能性がある。						
A2							
A3							
Baa1	債務履行の確率性は認められるが長期的には特定要素に確率性が低い。信頼性の低い性質のものがある。						
Baa2							
Baa3							
Ba1	投機的な要素を含むと判断された債権。将来の安全性に不確実性がある。						
Ba2							
Ba3							
B1	長期的には債務履行・契約条項遵守の確率性が低い。						
B2							
B3							

8/13
引き下げ

米国航空企業の経営破綻

USエアウェイズ(米国7位)

- ・H14.8.12 連邦破産法第11章の適用を申請。
- ・H15.3.31 再建計画が承認され、破産法保護から脱却。

ユナイテッド航空(米国2位)

- ・H14.12.9 連邦破産法第11章の適用を申請。
- ・H15.3.28 再建計画の提出期限を10月まで延長(運航は継続中)。

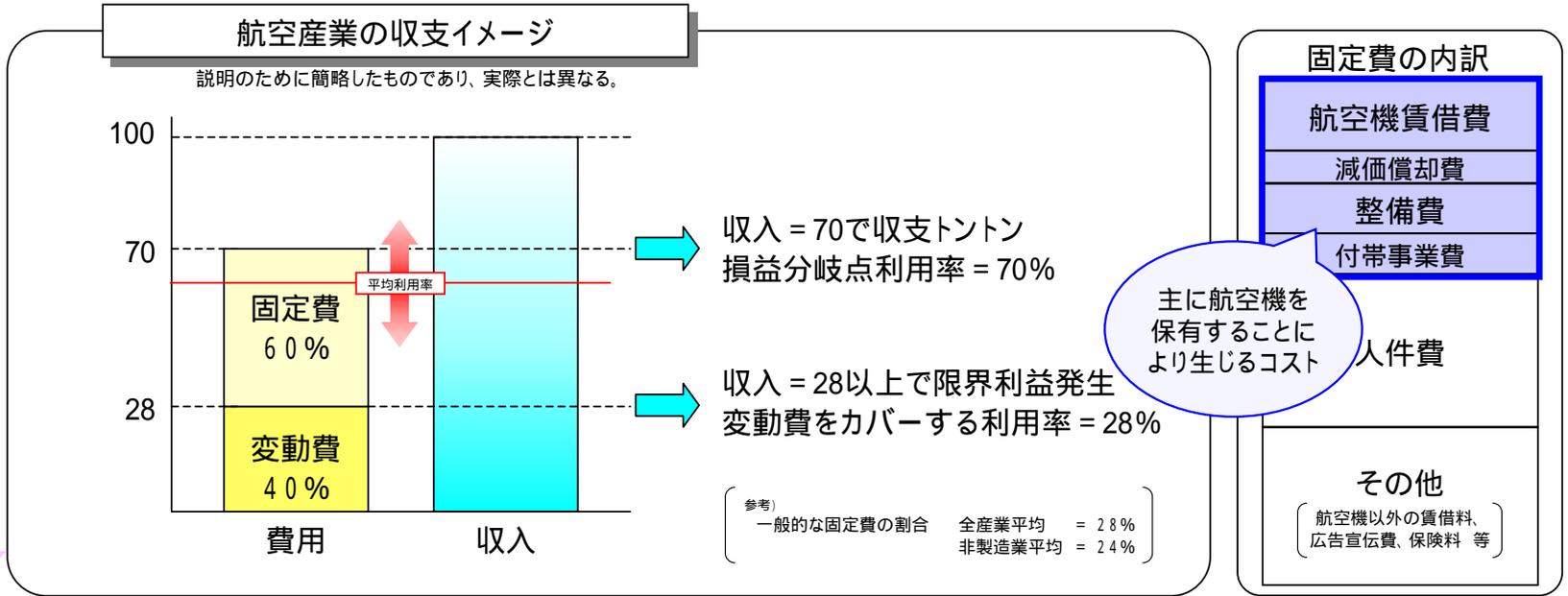
ハワイアン航空(米国12位)

- ・H15.3.21 連邦破産法第11章の適用を申請。

連邦破産法第11章
 ...裁判所に認可された再建計画の実施により、利益適合原則(破産させた場合よりも多額の回収を行うこと)の実現を目指す。

航空産業の収支構造と需要変動への対応力

航空産業は固定費の割合が高い。



急激な需要の変動に対して生産調整(便数の増減)が行いにくい。

【平成15年度第1四半期】	JALグループ		ANAグループ	
需要旅客キ口 (国際線)	104億人キ口	(38.9%)	32億人キ口	(29.1%)
提供座席キ口 (国際線)	196億座席キ口	(18.1%)	59億座席キ口	(10.3%)
参考) 営業損益	728億円		286億円	

生産調整等による回復までに時間がかかる。

各社決算資料による。営業損益は航空運送事業に限る。括弧内は対前年同期比。

航空事業経営基盤強化総合対策プログラム

我が国経済社会の活性化・国際競争力の向上のための戦略的基盤である航空事業の経営基盤の強化を図るため、以下の総合対策を実施。

航空会社に対するコスト構造改革の指導

イラク戦争、SARSを受けた緊急収支改善（生産調整、人件費削減等）
中期的コスト構造改革（人件費削減、機種統合等）の着実な推進

航空需要の喚起

「観光立国行動計画」に基づくビジットジャパン・キャンペーンの強力な推進
利用者本位の質の高い航空サービスの実現
・羽田空港再拡張事業の早期完成
・関空連絡橋通行料金に関する社会実験等

総合的対策 の実施

事業環境の整備

固定資産税の軽減等税制の戦略的見直し
空港における着陸料の軽減
サービス向上、コスト削減につながる規制の見直し
航空保安対策における国の取組みの強化等

イラク戦争、SARS対応セーフティーネット

・日本政策投資銀行による緊急融資の実施 等

航空事業の経営基盤の強化

国際交流の拡大、観光立国の推進

我が国の経済社会の活性化・国際競争力の向上

地域間交流の拡大、地域の活性化

都市の再生

航空保安対策の強化

空港における安全対策の強化

- ・航空会社等による空港警戒態勢を最も厳しいフェーズE（＝非常態勢）に強化するとともに、空港管理者による空港警備を強化（平成13年9月11日以降）
- ・イラク戦争に伴いフェーズE及び空港警備の強化を再徹底（平成15年3月～）

等

予算上の支援措置

- ・航空会社の行う保安検査業務に要する費用の半額を負担（平成15、16年度予算約40億円）
- ・インライン検査システム（従来の平面透視のX線検査ではなく、立体透視型X線検査、爆発物検査を一元的に行う受託手荷物検査システム）の導入（平成16年度予算 22億円）
- ・フェーズEに対応した保安体制強化（平成16年度予算 22億円）

等

総合的な取組みの実施

強化型操縦室扉



防弾性の機能を付加

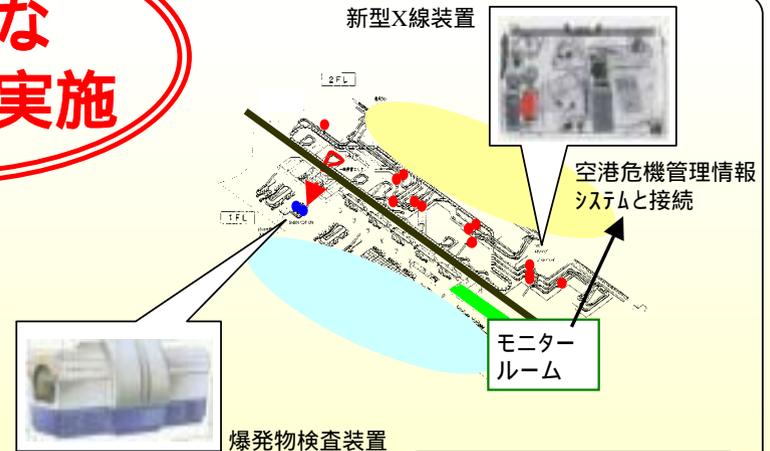
銃弾はドアを貫通しない

耐衝撃性が大幅に向上

- ・航空機の客室側から、操縦室への侵入を防止すべく、強化型操縦室扉の装着を実施中（平成15年10月までに全機措置予定）

機内での保安対策の強化

新型X線装置



爆発物検査装置

モニター
ルーム空港危機管理情報
システムと接続

インライン検査システムの導入

空港利用者利便の向上

利用者の視点に立ち、空港内の移動や空港へのアクセス等を改善し、総合的に航空輸送サービスの向上を図る。

空港アクセス等航空サービス高度化推進事業の創設

空港アクセスの改善

アクセス鉄道の整備

アクセス鉄道整備の完成予想図(仙台空港)



鉄道による空港へのアクセスは、定時性等に優れており、空港利用者の利便性を大きく向上させることから、空港へ連絡するアクセス鉄道の整備を推進し、航空サービスの高度化を図る。

空港の運用の高度化

ILSの高カテゴリー化



低視程時においても安全な進入・着陸を可能とするILSの高カテゴリー化を推進し、就航率の向上を図る。

重点戦略を策定し、ハード・ソフトを組み合わせさせた事業等を推進

空港利用者の利便性の向上

ヘルプカーの導入調査



空港内での高齢者等の移動を支援するヘルプカーの導入調査を実施する。

国際旅客の利便性の向上

国際線施設の拡充等



一般空港におけるCIQを含む国際旅客ターミナル機能等の向上のための調査及び事業を実施する。

3. 參考資料

3. 参考資料

我が国の航空サービスがもたらす総合的な経済効果（試算）	23
産業構造の変化に対応した航空貨物需要の増大	24
大手航空会社の決算	25
新規航空会社の決算	26
航空機材の比較	27
規制緩和後の国内旅客数の推移	28
地方路線維持策	29
羽田空港発着枠の配分	30
国内空港の着陸料	31
航空関係の税制措置・財投制度の概要	32

我が国の航空サービスがもたらす総合的な経済効果(試算)

国内生産額への寄与: 約5.7兆円
 (国内生産額総計約96.3兆円の約6%)

直接分から他の様々な産業へ波及して生じる生産額
波及分: 約3.0兆円

合計(直接分)
約2.7兆円



国内旅行、外国人旅客の消費額
 (宿泊費等)
約2.5兆円

空港関連産業(空港内の土産店、燃料供給業者等)の売上げ
約1.0兆円




航空運送事業(旅客輸送、貨物輸送)・航空機製造業の売上げ
約3.7兆円

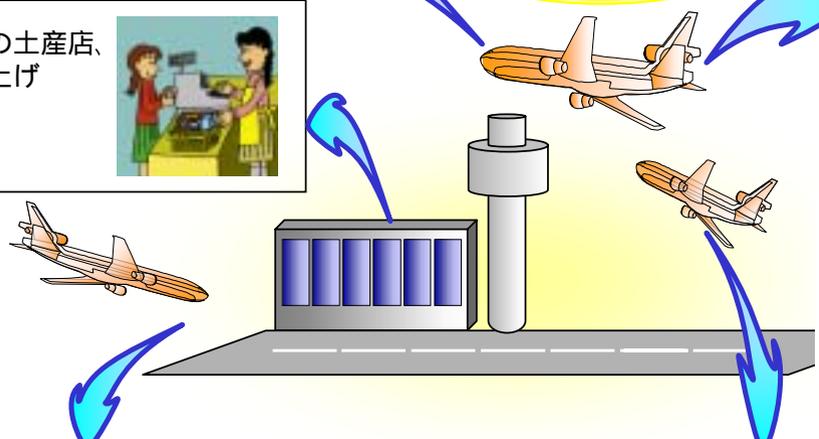


交通アクセス消費額
約0.4兆円

国際・国内旅客のビジネス活動により生み出される付加価値
約1.0兆円

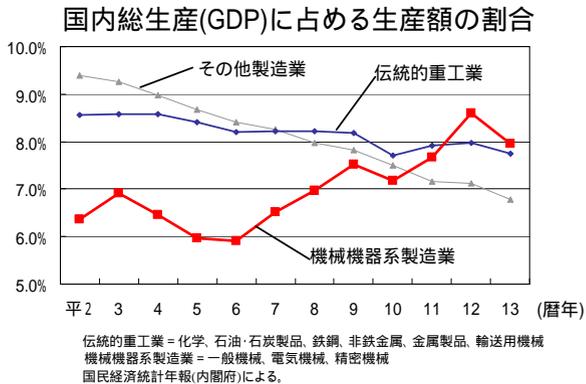



航空輸送(国際・内)による交易がもたらす付加価値
約9.6兆円

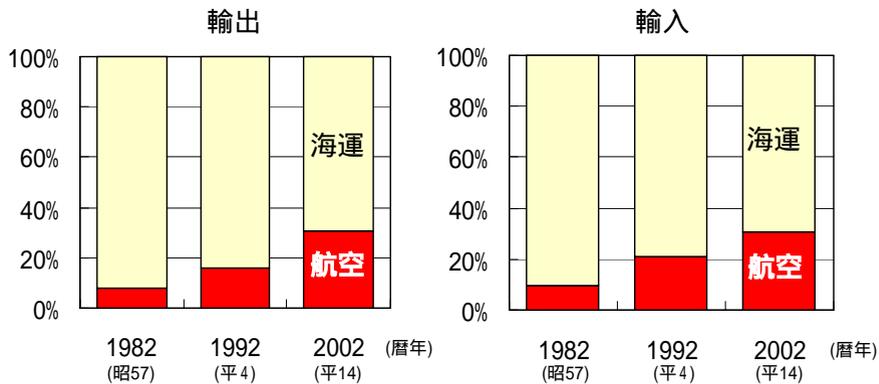


産業構造の変化に対応した航空貨物需要の増大

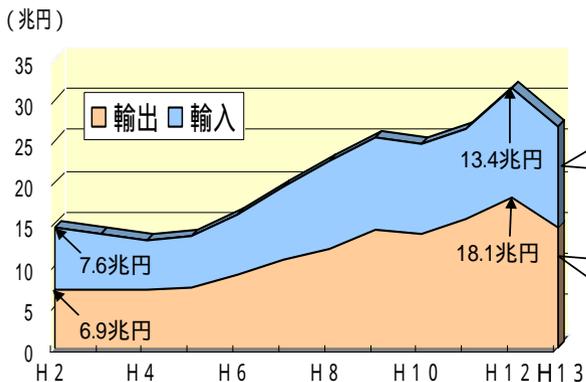
我が国の産業構造の変化



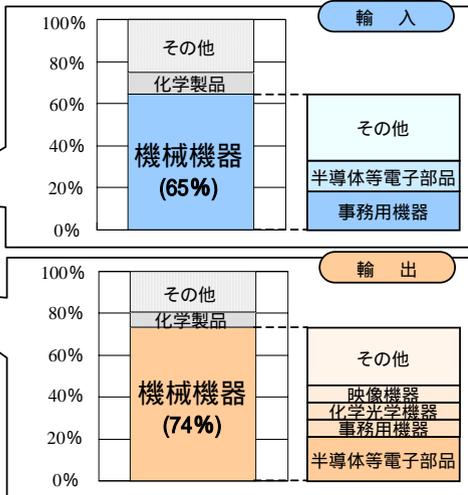
国際貨物機関分担率(金額ベース)



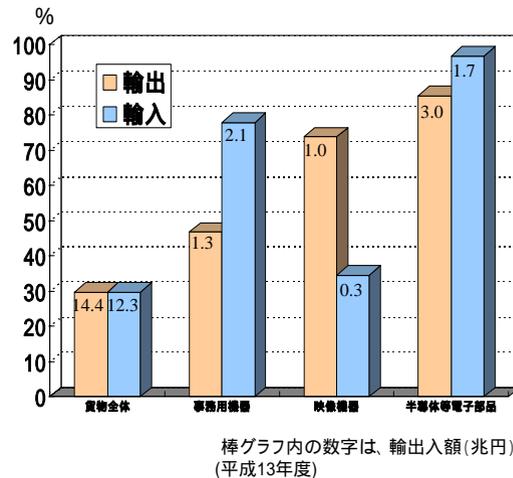
国際航空貨物輸送の推移



商品別内訳



国際貨物輸送の航空化率



大手3社の決算

単位：億円

	<u>JAL</u>		<u>ANA</u>		<u>JAS</u>	
	平成14年度	平成13年度	平成14年度	平成13年度	平成14年度	平成13年度
営業収入	12,339	11,695	9,405 (+2.8%)	9,150	3,381 (6.2%)	3,606
国内旅客	2,769 (1.4%)	2,809	5,730 (2.3%)	5,867	2,915 (5.2%)	3,075
国際旅客	6,142 (+7.0%)	5,740	1,818 (+8.0%)	1,684	161 (18.3%)	197
営業費用	12,331 (+4.0%)	11,859	9,488 (+5.8%)	8,966	3,405 (2.8%)	3,503
航空燃油費	1,471 (2.3%)	1,505	865 (4.9%)	910	338 (4.8%)	355
営業損益	8 (-)	164	83 (-)	184	24 (-)	103
営業外損益	76 (-)	252	118 (-)	192	22 (-)	74
経常損益	84 (-)	415	201 (-)	7	46 (-)	29
当期純利益	187 (-)	349	170 (-)	129	47 (-)	5
当期末処分利益	209 (+1990.0%)	10	686 (-)	525	47 (-)	152

(注) ()内は、対前年同期比

新規航空会社3社の決算

	<u>ADO</u>		<u>SKY</u>		<u>SNA</u>
	平成14年度	平成13年度	平成14年度	平成13年度	平成14年度
営業収入	114 (5.0%)	120	154 (+ 14.1%)	135	39
国内旅客	109 (6.0%)	116	150 (+ 16.3%)	129	38
国際旅客	-	-	-	-	-
営業費用	123 (15.2%)	145	165 (+ 15.4%)	143	64
航空燃油費	10 (+ 0.0%)	10	16 (+ 23.1%)	13	6
営業損益	10 (-)	26	11 (-)	8	25
営業外損益	7 (-)	4	0 (-)	1	1
経常損益	16 (-)	29	11 (-)	9	26
当期純利益	13 (-)	8	11 (-)	10	19
当期末処分利益	63 (16.0%)	75	112 (-)	101	31

(注) ()内は、対前年同期比

SKYは平成14年度10月期決算参照

SNAは、平成14年8月1日就航

航空機材の比較



B 7 4 7 - 4 0 0

(449 ~ 569座席)

B 7 7 7 - 2 0 0

(234 ~ 382座席)



B 7 6 7 - 3 0 0

(214 ~ 288座席)

A 3 2 0 - 2 0 0

(166座席)



D H C 8 - 4 0 0

(78座席)

Y S 1 1

(64座席)



C R J - 2 0 0

(50座席)

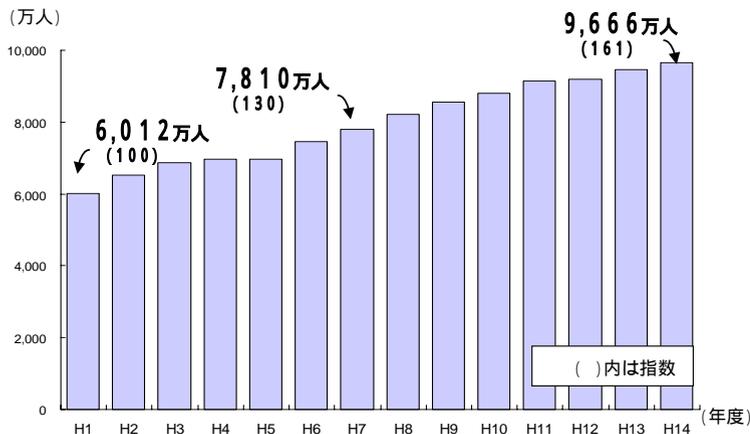
S A A B 3 4 0 B

(36座席)

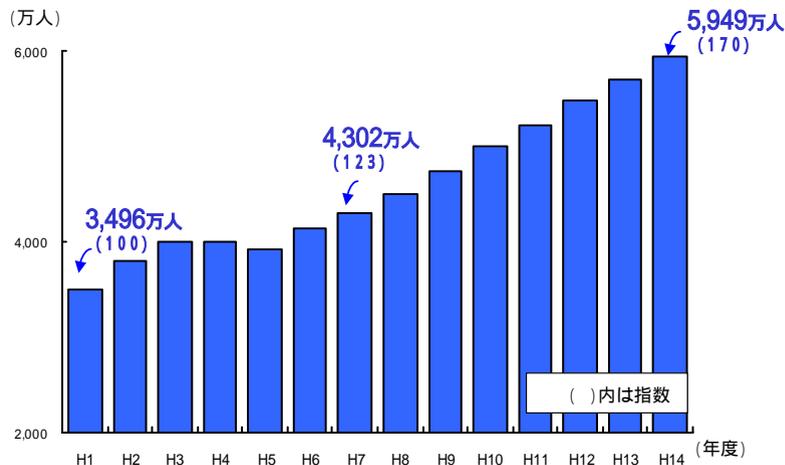


規制緩和後の国内旅客数の推移

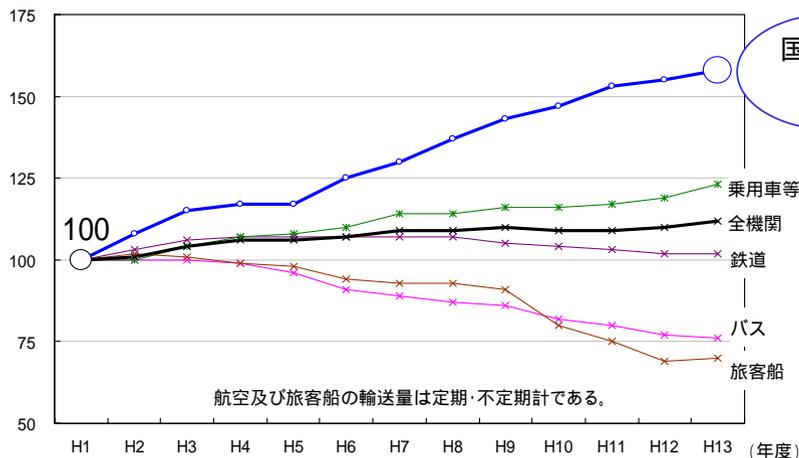
国内定期便旅客数の推移



羽田空港における国内線旅客数



機関別輸送人員の推移 (H1 = 100)

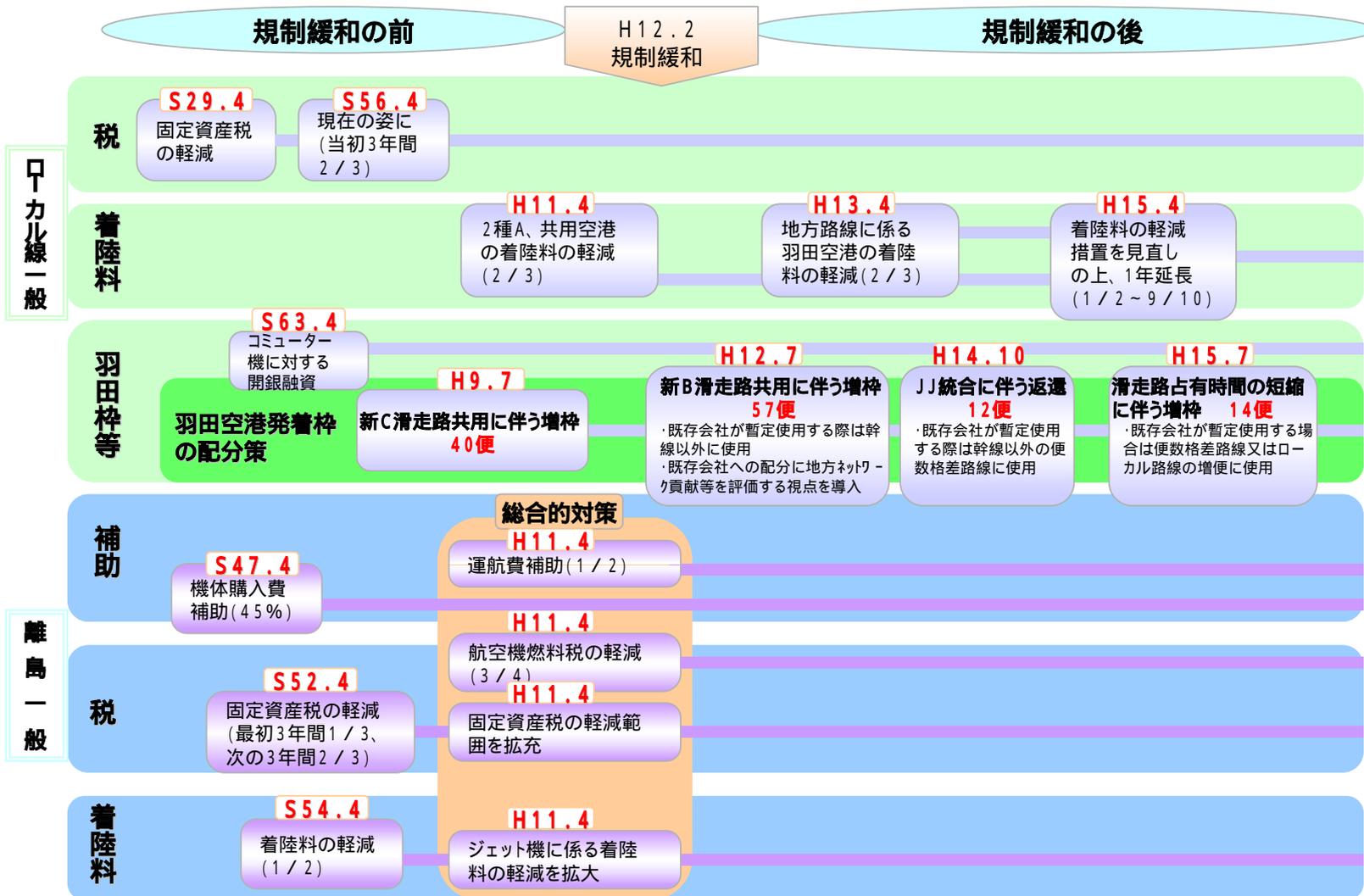


国内航空
158

現下の厳しい経済状況の中、
他の交通機関に比べて、
国内航空は格段に増加。

地方路線維持策

離島については、規制緩和の直前のH11.4に総合的対策を実施。ローカル線一般については、規制緩和の後は着陸料と発着枠による対応が中心。



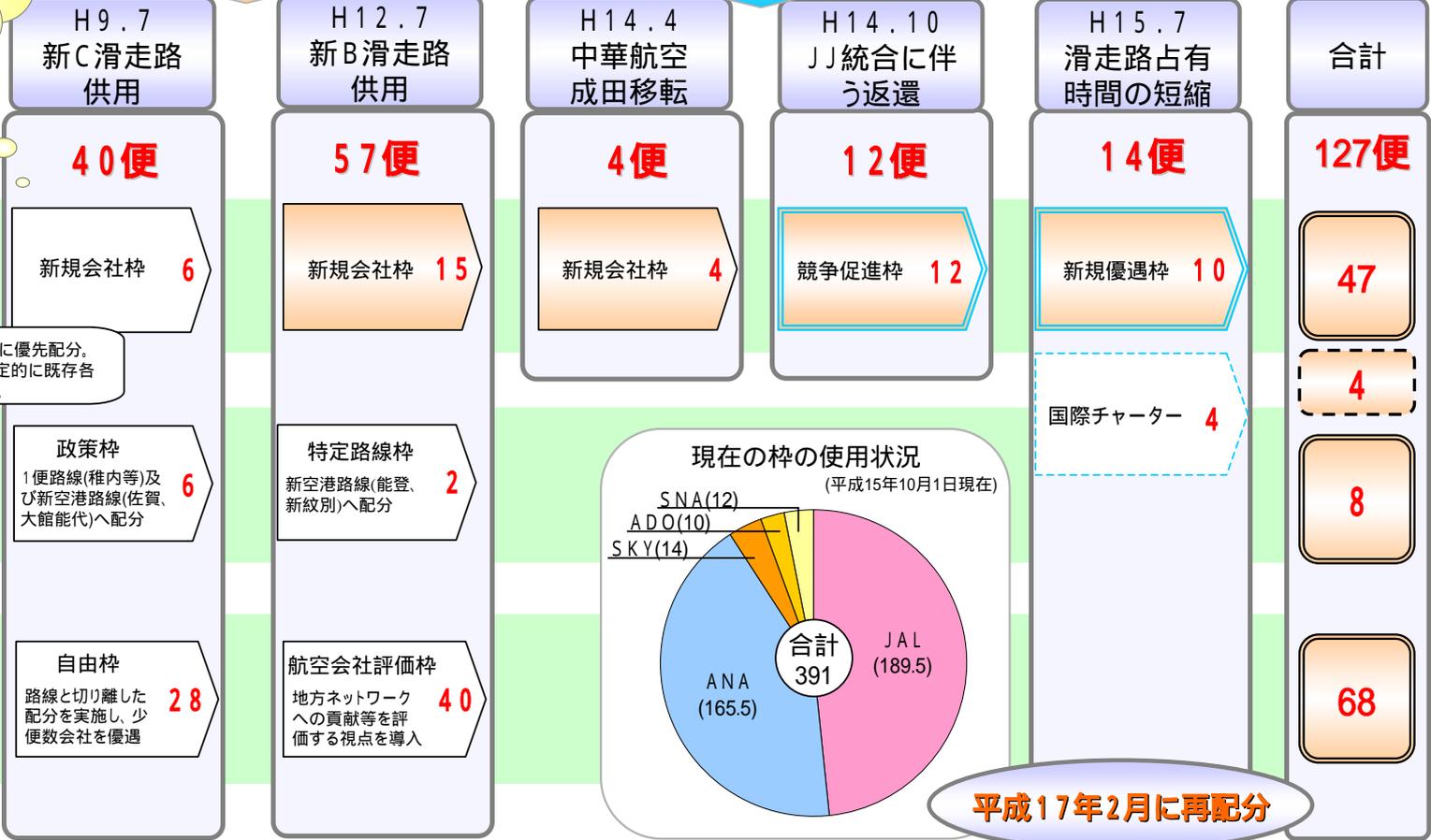
羽田空港発着枠の配分

需要の集中する羽田がボトルネック。
羽田空港の発着枠は、新規航空会社に対する配分をより重視し、競争促進。

SKY・ADOの参入

H12.2
規制緩和

H14.10
JJ統合



平成17年2月に再配分

着陸料見直しの主な経緯

1. 平成11年4月

2種A・共用空港における着陸料を2/3に引き下げ
 ・需給調整規制の撤廃に際しての航空ネットワークの維持・拡充
 (約180億円の軽減)

2. 平成13年4月

羽田空港における地方路線の着陸料を2/3に引き下げ
 (1.と併せ、平成14年度限り)
 (1.と併せ、約280億円の軽減)

3. 平成15年4月

着陸料軽減措置を政策効果に即したメリハリをつけ延長
 (平成15年度限り)
 (約230億円の軽減)

4. 平成15年8月

平成15年度と同様の軽減措置を継続することを前提とした歳入見積りで、平成16年度概算要求

平成15年度着陸料について

伊丹空港における着陸料の適正化
ネットワークの維持・拡充等のための軽減措置

着陸料軽減措置の体系

		到着			
		1種		2種A・共用	
		羽田	伊丹		
出発	1種 (羽田・関空・成田・伊丹)	軽減なし			
	2種A 幹線 (新千歳・福岡)		4/3	7/10	
	共用 非幹線	9/10 3/4 7/10 1/2			
	2種B・3種				

路線	軽減率
小松、広島、高松、松山、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島	9/10
釧路、函館、三沢、米子、高知、徳島、北九州	3/4
旭川、帯広、女満別、青森、秋田、庄内、富山、岡山、鳥取、出雲、山口宇部	7/10
上記以外の空港(1種空港、新千歳、福岡、那覇及び離島を除く。)	1/2

羽田空港の深夜早朝路線については、羽田空港に朝(午前8時29分以前)に到着する便の羽田空港の着陸料及び羽田空港を夜(午後8時30分以降)に出発する便の圏管理の相手空港の着陸料を1/2に軽減している。

沖縄特例及び離島特例の対象路線については、平成9年7月1日から平成19年3月31日まで着陸料を1/6に軽減している。

航空関係の税制措置・財投制度の概要

税 制

国 税

法人税

航空機の特別償却(16.3.31まで)
 最大離陸重量140トン以上 8%
 同130トン以上140トン未満 5%
 (2.6億円)

航空機燃料税

国際線

非課税(-)

特定離島路線(17.3.31まで)

3/4に軽減(8億円)

沖縄路線(19.3.31まで)

1/2に軽減(7.4億円)
 (羽田 - 沖縄3離島も16.3.31まで
 1/2)(2億円)

地価税

飛行場・格納庫・航空貨物取扱施設
 非課税(-)

関 税

航空機の部分品等(17.3.31まで)
 免除(-)

地方税

固定資産税

国際線航空機

就航時間割合で1/5~1/10に軽減
 (7.0億円)

国内線航空機(16.3.31まで)

最初の3年間 2/3に軽減(8億円)

離島路線航空機

最大離陸重量70トン未満(20トン以下)
 最初の3年間 1/3(1/4)、
 次の3年間 2/3(1/2)に軽減
 (0.4億円)

事業所税

国際線用航空施設

非課税(-)

国内線用航空施設

1/2に軽減(3.5億円)

軽油引取税

一定の空港内専用特殊車両
 非課税(-)

財 投

日本政策投資銀行

融資制度

コンピューター航空機

政策金利、融資比率50%

空港関連施設

政策金利、、融資比率40、
50%

国際協力銀行

保証制度

航空機

導入価格の80%を保証

*平成13年度までは、
 導入価格の50%を融資

()内は減税見込み額。

空港に係る固定資産税については、国が固定資産税の1/2見合いの市町村交付金7.9億円、空港公団が7.0億円、関空会社が8.3億円納付。