

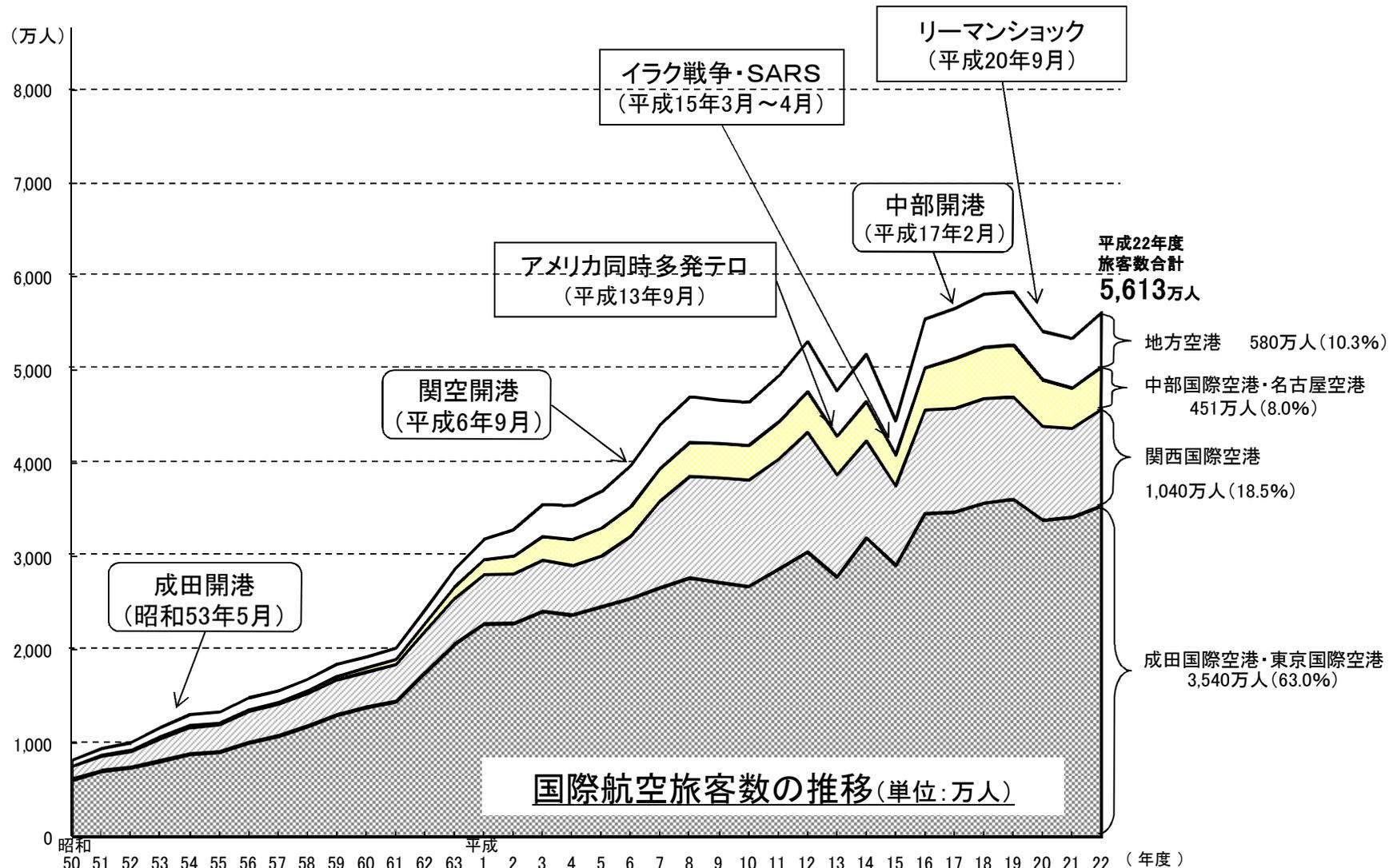
# 航空関係の現状

---

平成23年12月  
航空局

# 我が国の国際航空旅客輸送の動向

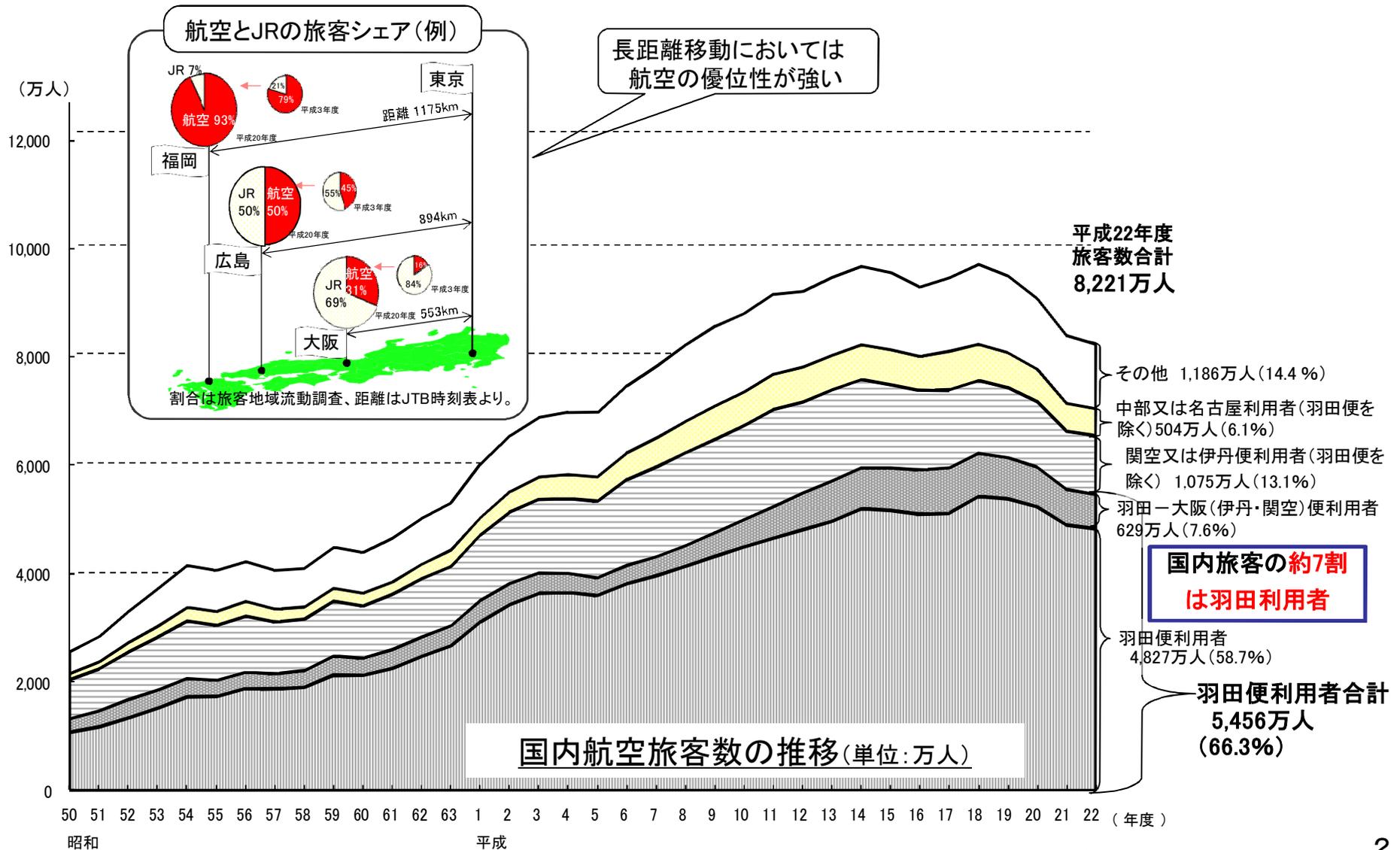
我が国の国際航空旅客需要はこれまで右肩上がり増加傾向にあったが、平成13年以降のテロ、紛争等の発生毎に一時的な落ち込みが見られたほか、近年では、平成20年秋のリーマンショック以降の景気後退を受け減少。



注) 関西国際空港開港以前は、大阪国際空港における旅客数を示す。

※ 国土交通省資料より作成

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。

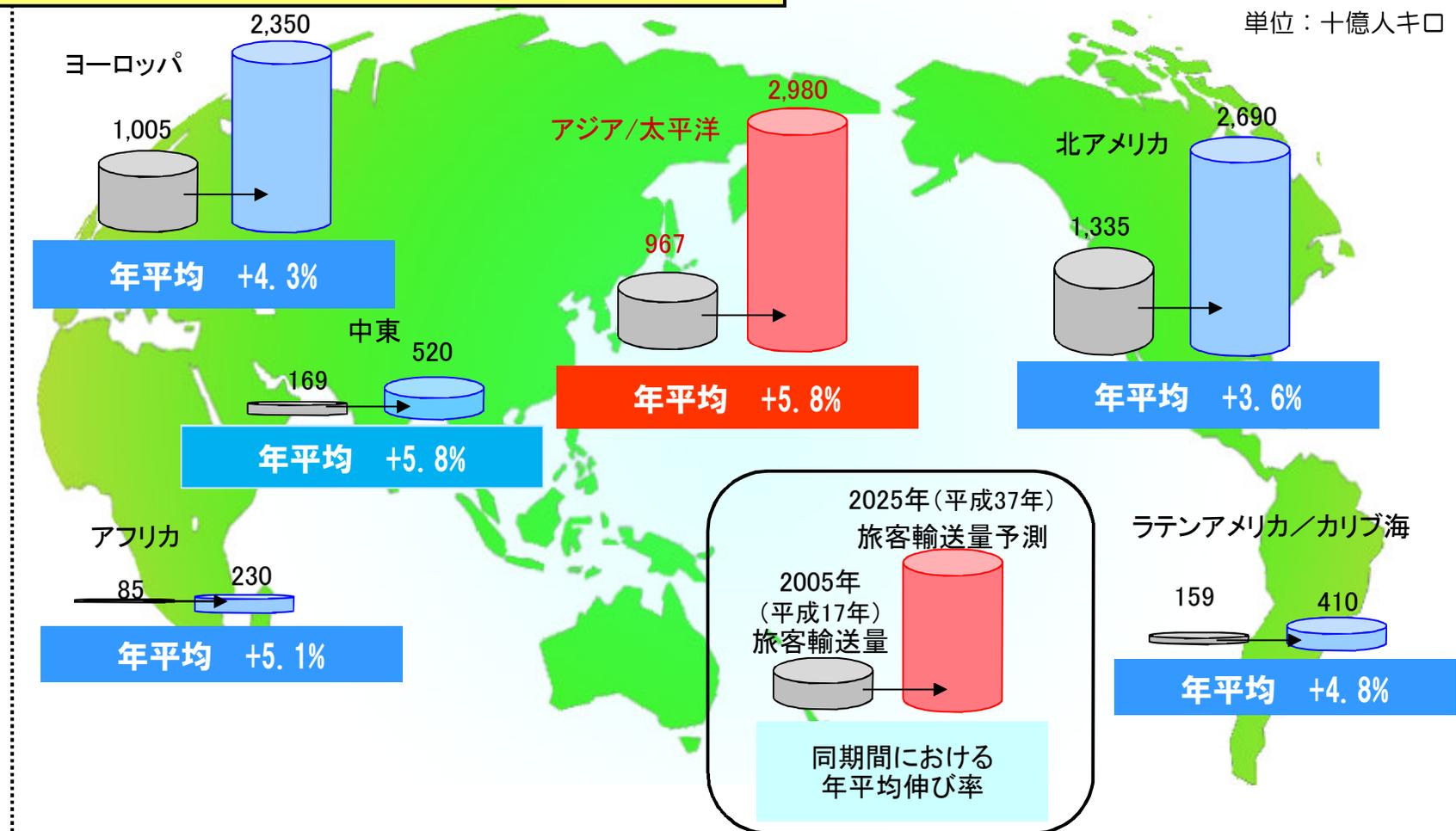


※ 航空輸送統計年報より航空局作成

# 世界の航空旅客輸送量予測（2005年～2025年）

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。

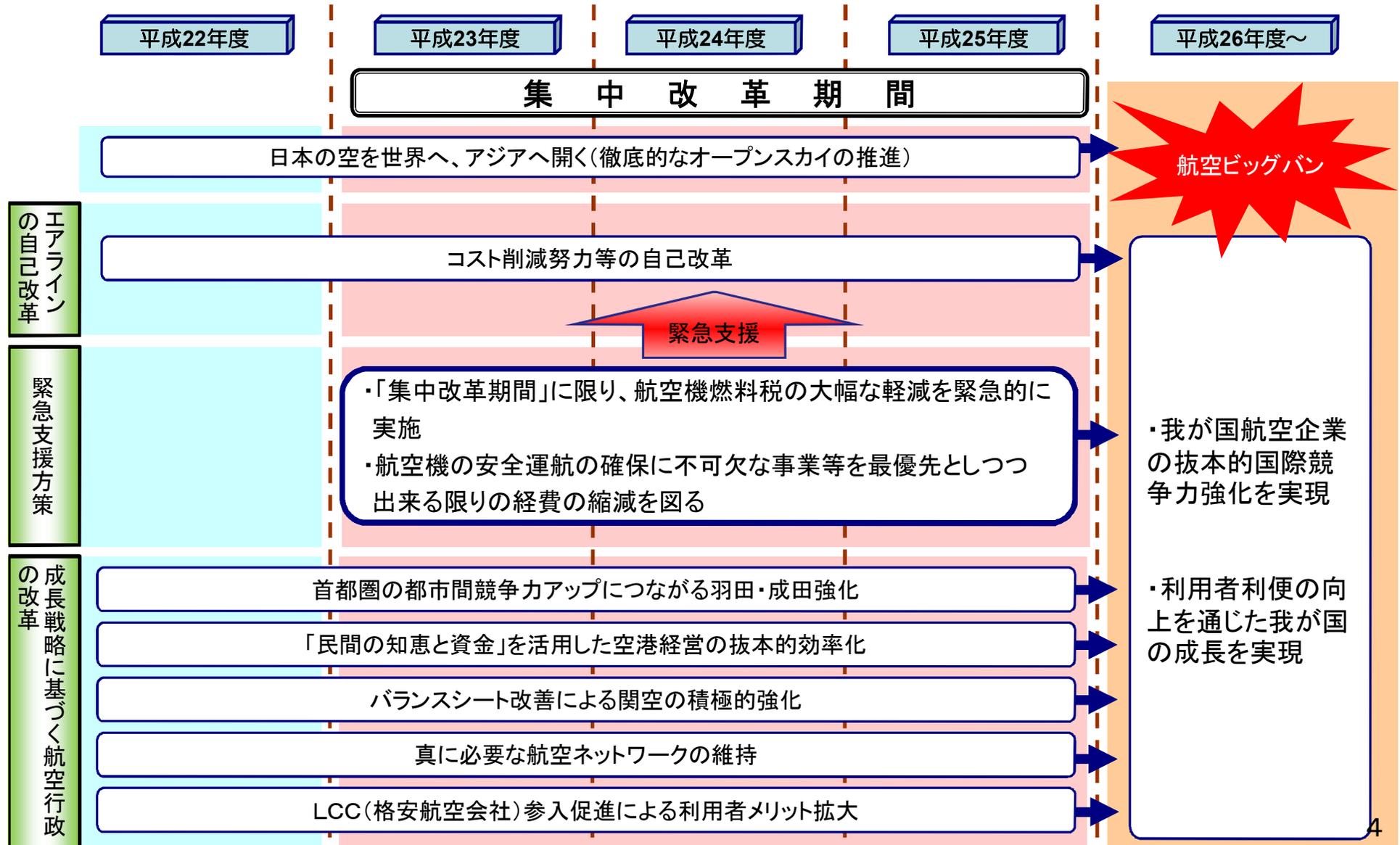
## 航空輸送量の大幅な増加（国際・国内計）



出典：ICAO（国際民間航空機関）作成「Outlook for Air Transport to the year 2025」より引用

# 我が国航空企業と航空行政の集中改革

国土交通省成長戦略会議に基づいて、国際競争力強化の観点から、平成23年度から3年間(首都圏空港(羽田・成田)の発着枠の増加が完了するまでの期間)を「集中改革期間」と位置づけ、航空行政として緊急的な支援を実施。



# 航空機燃料税の引き下げ

平成23年度から25年度までの3年間の航空機燃料税の引き下げ措置を盛り込んだ税制改正法が6月22日に成立し、我が国航空会社の国際競争力強化を実現するための環境整備がなされたところ。

## 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
- ▶ 世界的に希有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位な収益体質を構築。

#### 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

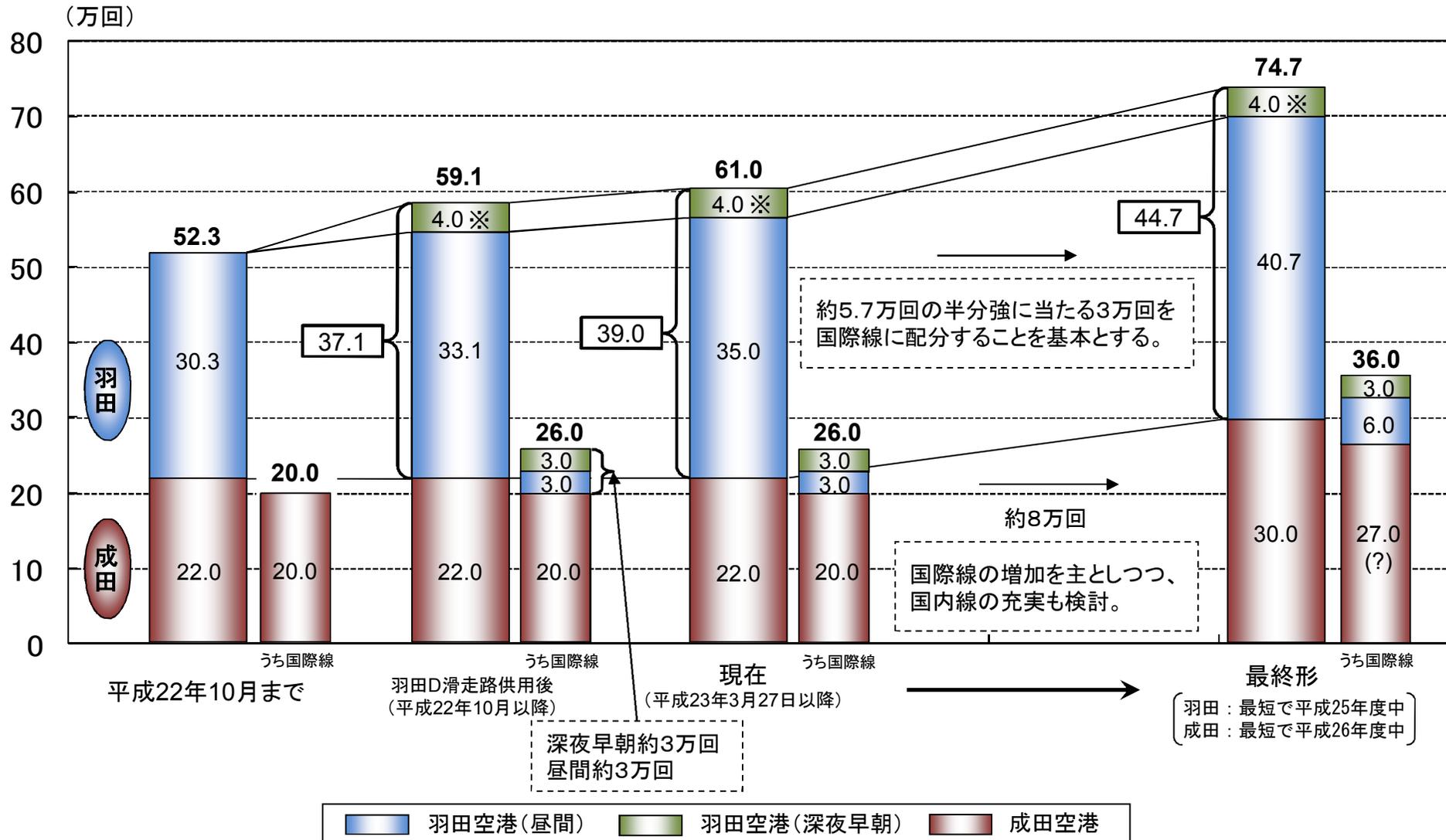
#### 航空機燃料税の引き下げ

	現 行	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 平成23年度から平成25年度までの3年間の時限措置(ただし、沖縄路線については、現行の沖縄振興特別措置法の期限である平成23年度末までの措置。)

# 首都圏空港(羽田・成田)の発着枠の増加について

羽田空港については、昨年10月の新滑走路供用開始を契機に、今後、発着枠を44.7万回まで段階的に増加させる。  
 成田空港についても、発着枠の30万回への増加を図る。  
 この結果、首都圏空港における国際線の発着枠は26万回(現在)→36万回(最短で平成26年度中)へ増加する見込み。



※ 深夜早朝時間帯4万回のうち、1万回は国際チャーター便や国内貨物便を予定。

# 戦略的オープンスカイ交渉の推進

- アジア・ASEAN諸国を中心に、各国との間で戦略的にオープンスカイ交渉を推進することで、我が国を中心とした国際航空ネットワークの充実を図り、ヒト・モノ・カネの流れの倍増を通じて、我が国の持続的な成長に寄与。
- 「新成長戦略」(平成22年6月18日閣議決定)に基づき、首都圏空港を含め、徹底したオープンスカイを推進。12カ国・地域との間で首都圏空港を含めたオープンスカイに合意済み。

オープンスカイを効果的に推進するため、以下の要素を考慮しつつ、交渉相手国及びその優先度を戦略的に決定

- ・本邦企業を含む需要の大きさ、成長性(特に2国間輸送の需要に着目)
- ・LCCを含む新規参入・増便の蓋然性・切迫性
- ・オープンスカイ実現への積極的姿勢
- ・経済・外交関係の重要性
- ・VJC指定国か否か
- ・安全、セキュリティーに関する監督体制の充実

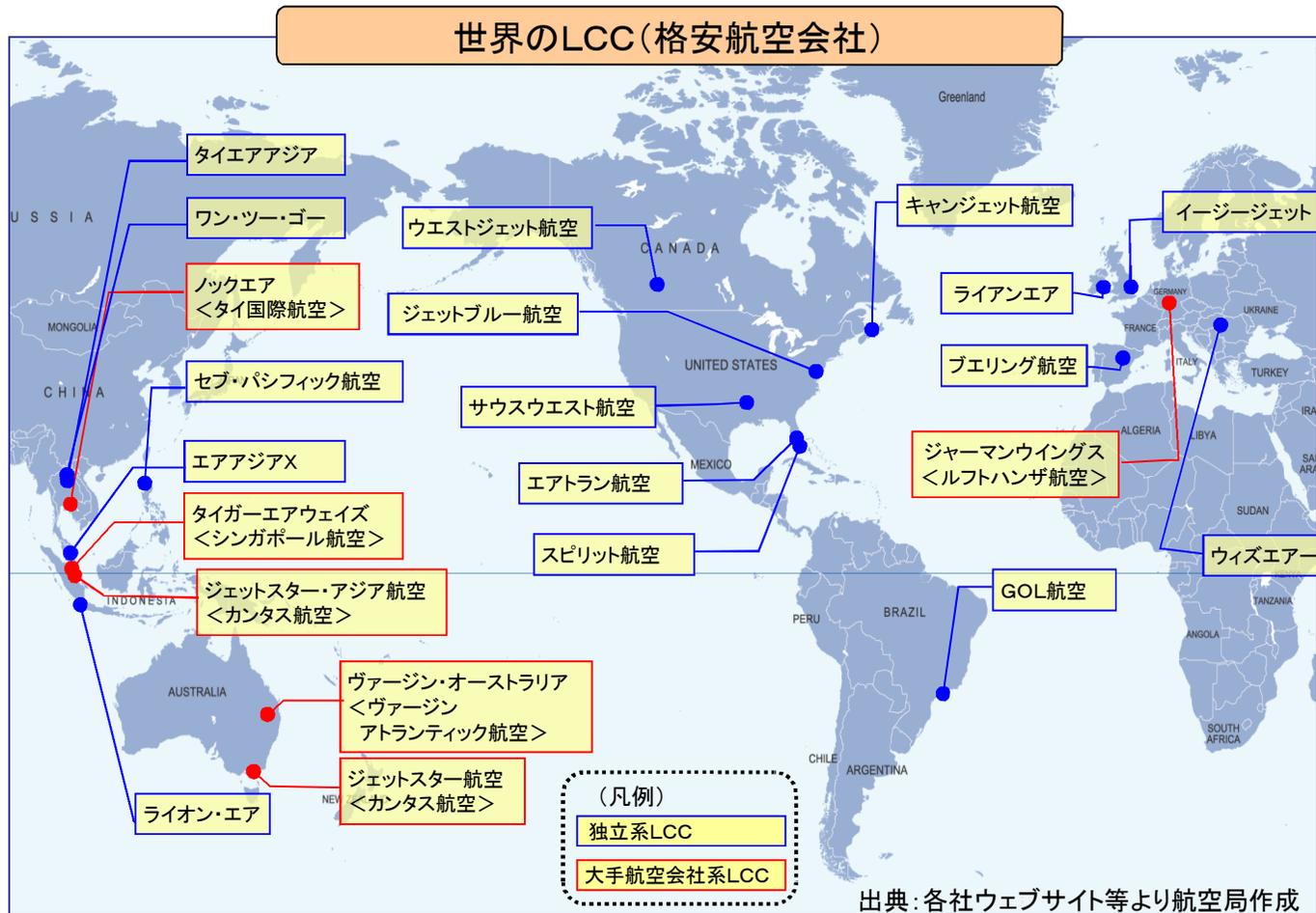
## オープンスカイ政策の進捗状況

○ 米国	2010年10月25日合意	○ 韓国	2010年12月22日合意
○ シンガポール	2011年1月19日合意	○ マレーシア	2011年2月24日合意
○ 香港	2011年5月19日合意	○ ベトナム	2011年6月9日合意
○ マカオ	2011年7月14日合意	○ インドネシア	2011年8月11日合意
○ カナダ	2011年9月14日合意	○ オーストラリア	2011年9月29日合意
○ ブルネイ	2011年10月28日合意	○ 台湾	2011年11月10日合意

- 東アジア・ASEANの国・地域を最優先に精力的に交渉を行い、主要国との間では、当初の予定通り、平成23年度中の合意を目指す

# 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、さらには東南アジア市場等においても積極的に事業を展開しており、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22年]

### 国際線

	航空会社	旅客数 (千人)
1	ライアンエア	71,229
2	ルフトハンザ航空	44,460
3	イーージージェット	37,665
4	エールフランス	30,882
5	エミレーツ航空	30,848
6	プリティッシュ エアウェイズ	26,320
7	KLMオランダ航空	22,787
8	デルタ航空	21,029

### 国内線

	航空会社	旅客数 (千人)
1	サウスウエスト航空	106,228
2	デルタ航空	90,130
3	中国南方航空	71,158
4	アメリカン航空	65,773
5	USエアウェイズ	45,530
6	ユナイテッド航空	44,390
7	中国東方航空	42,754
8	中国国際航空	39,846

# 我が国へのLCC（格安航空会社）の就航状況

LCC(格安航空会社)は東アジア等でも急成長しており、我が国への就航も増加してきている。

定期便 (8社、予定3社)

(2011年9月現在)

国・地域	航空会社	乗入年月日	日本就航路線	備考
日本 	ピーチ・アビエーション	12年5月予定	関西＝仁川(予定)	全日空33.44%出資 12年3月より関西＝新千歳(1日3便)、関西＝福岡(1日4便)就航予定
	エアアジア・ジャパン	12年8月予定	未定	全日空67(51)% エアアジア33(49)%出資 ※()は無議決権株式含む
	ジェットスター・ジャパン	12年中予定	未定	日本航空33.3(41.7)% ジェットスター33.3(41.7)%出資 ※()は無議決権株式含む
韓国 	チェジュ航空	09年3月20日	関西＝仁川(デイリー) 関西＝金浦(デイリー) 関西＝済州(週3便) 北九州＝仁川(週3便) 中部＝金浦(デイリー)	
	エアプサン	10年3月29日	福岡＝釜山(デイリー) 関西＝釜山(デイリー) 成田＝釜山(デイリー)	アジアナ航空46%出資
	ジンエアー	11年7月15日	新千歳＝仁川(週2便)	大韓航空100%出資
	イースター航空	11年5月5日	新千歳＝仁川(週2便) 成田＝仁川(デイリー)	
シンガポール 	ジェットスター・アジア航空	10年7月5日	関西＝台北＝シンガポール(デイリー)	カンタスグループ49%出資
マレーシア 	エアアジアX	10年12月9日	羽田＝クアラルンプール(週3便)、 関西＝クアラルンプール(11月30日より週4便予定)	
フィリピン 	セブ・パシフィック航空	08年11月20日	関西＝マニラ(週3便)	
オーストラリア 	ジェットスター航空	07年3月25日	成田＝ゴールドコースト(デイリー) 成田＝ケアンズ(デイリー) 関西＝ゴールドコースト(デイリー) ケアンズ－関西－ケアンズ－シドニー(週2便) シドニー－ケアンズ－関西－ケアンズ(週2便)	カンタスグループ100%出資

プログラムチャーター便

(1社)

国・地域	航空会社	乗入年月日	日本就航路線	備考
中国 	春秋航空	10年7月28日	茨城＝上海(週3便) 高松＝上海(週2便)	