

航空を取り巻く社会情勢等について(補足資料)

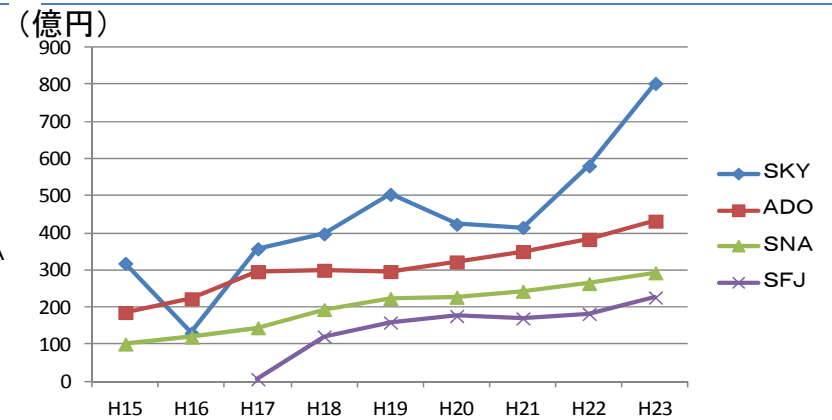
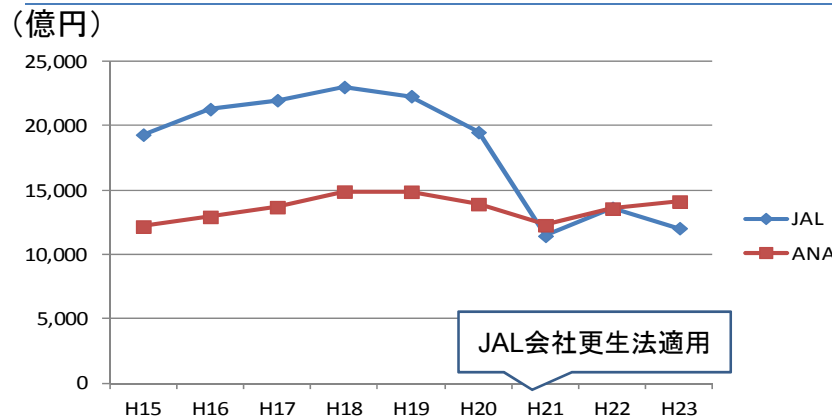
国土交通省 航空局
平成24年12月

我が国航空会社の経営を取り巻く状況

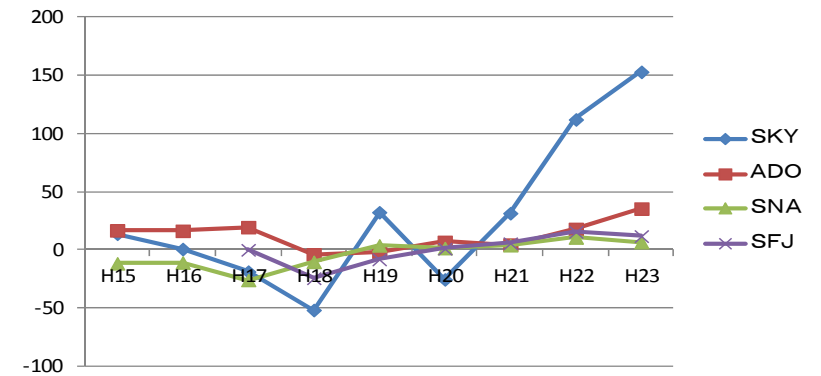
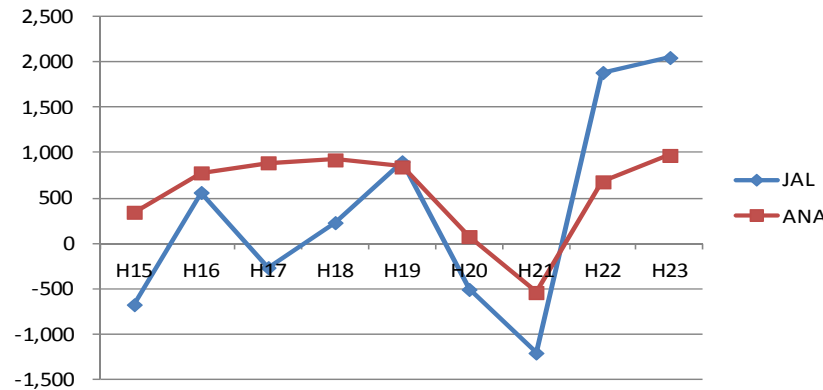
JAL、ANAの業績

SKY、ADO、SNA、SFJの業績

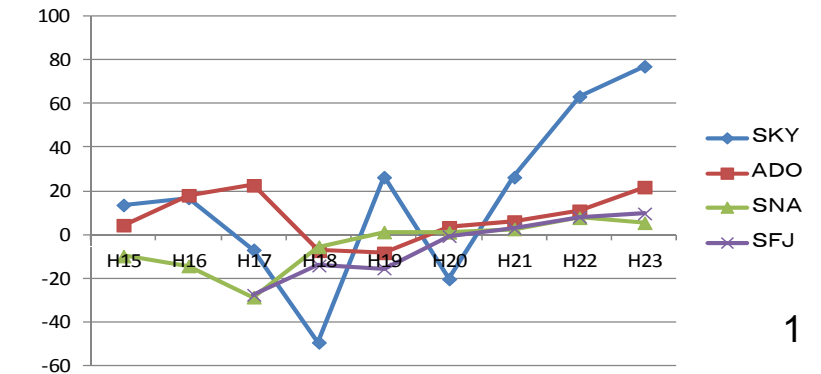
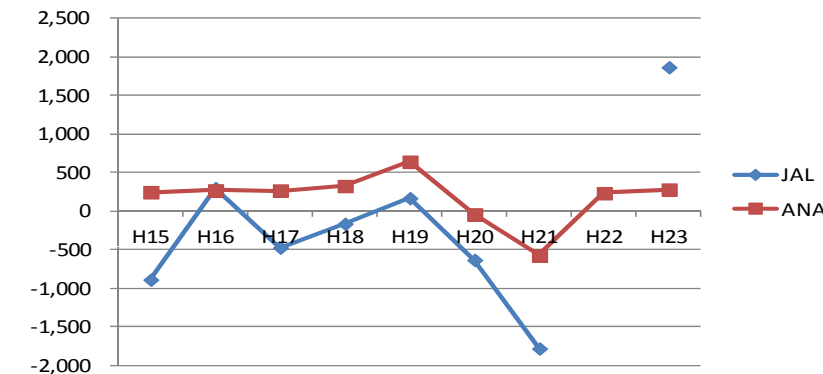
売上高



営業損益

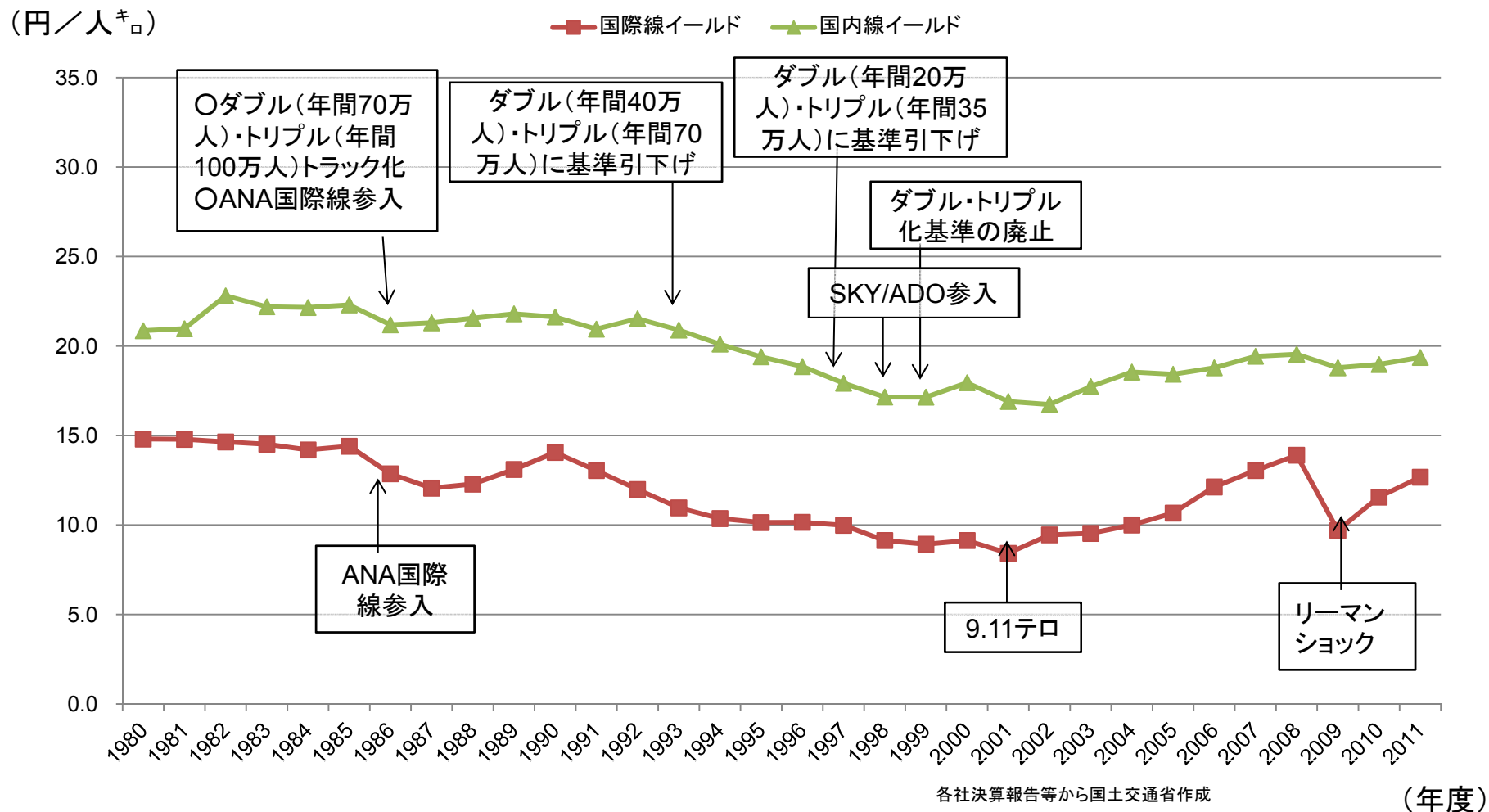


純損益



※JALの2009年度は第3四半期までの数字
 ※JALの2010年度の純損益は未公表

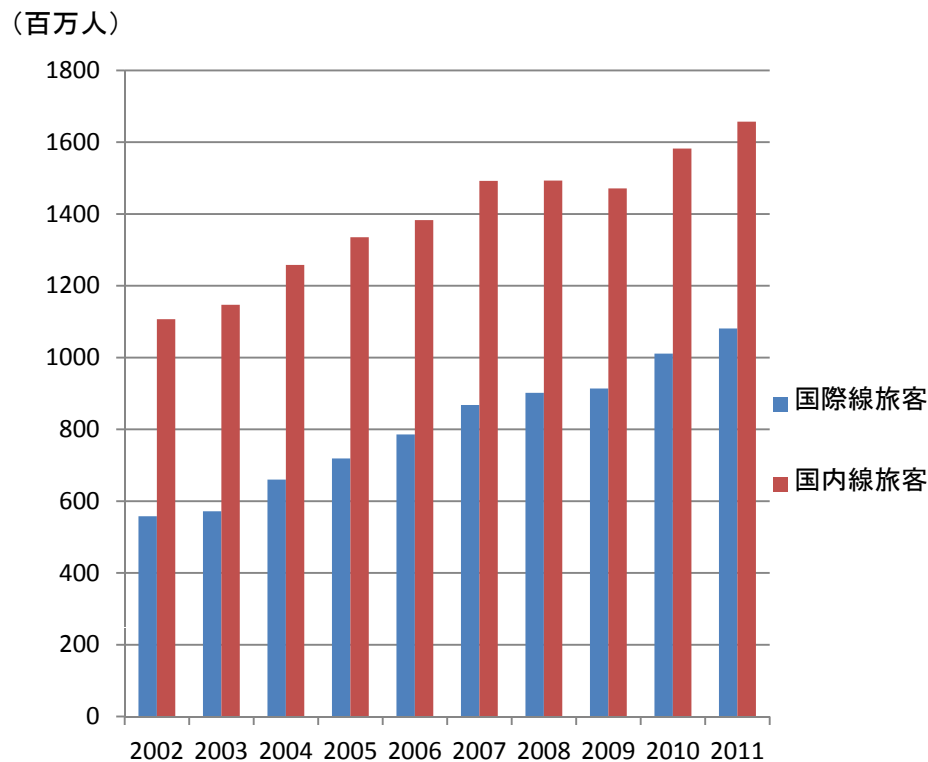
我が国航空会社のイールドの推移



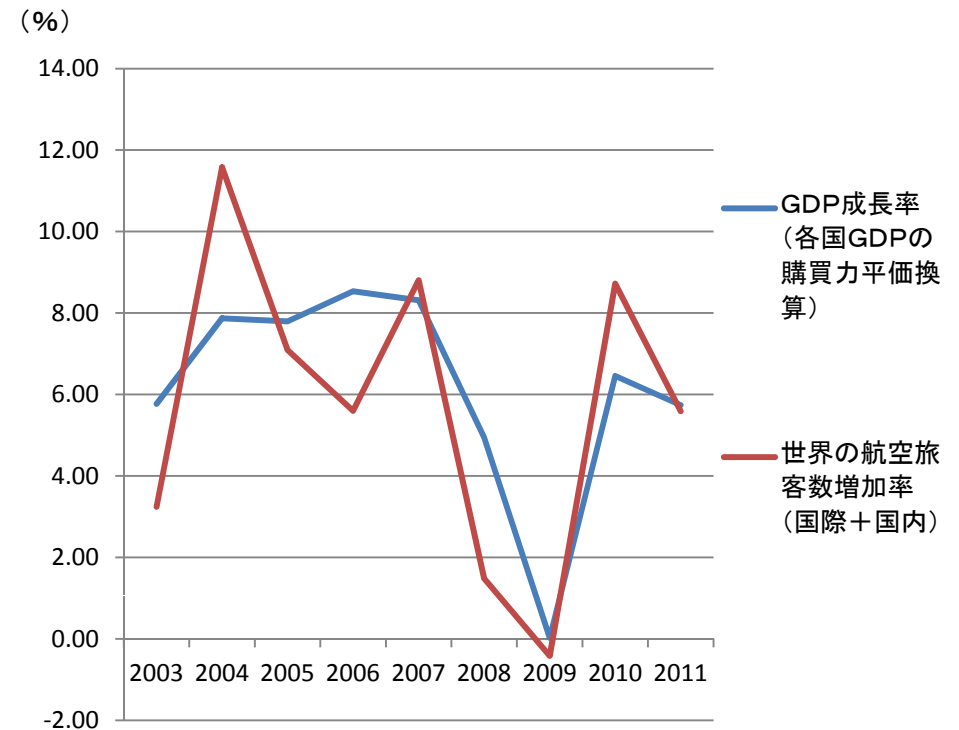
国内線イールド(1kmあたりの旅客収入 ÷ 1kmあたりの運賃)は、80年代と比較すると90年代以降は低めで推移

- ・世界の旅客数の推移としては、2009年のリーマンショックの際に国内線の減少が見られるものの、基本的には右肩上がりの増加を示している。
- ・旅客数の増加と世界経済規模の拡大とは連動した動きを示している。

世界の航空旅客数の推移(際・内別)



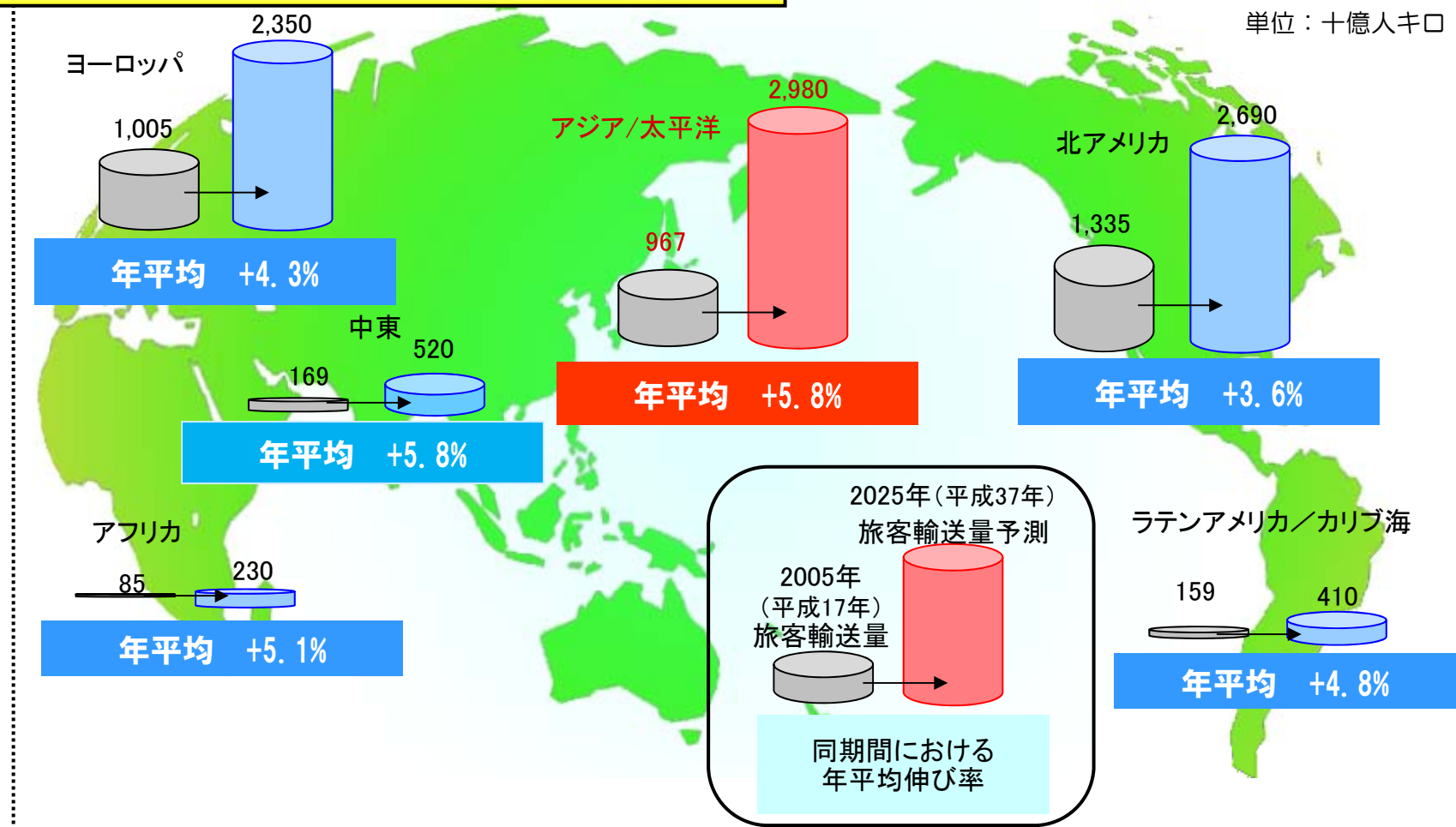
GDP成長率と旅客数の増減率の推移



ICAO, Annual Report of the Council
IMF, World Economic Outlook より作成

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）



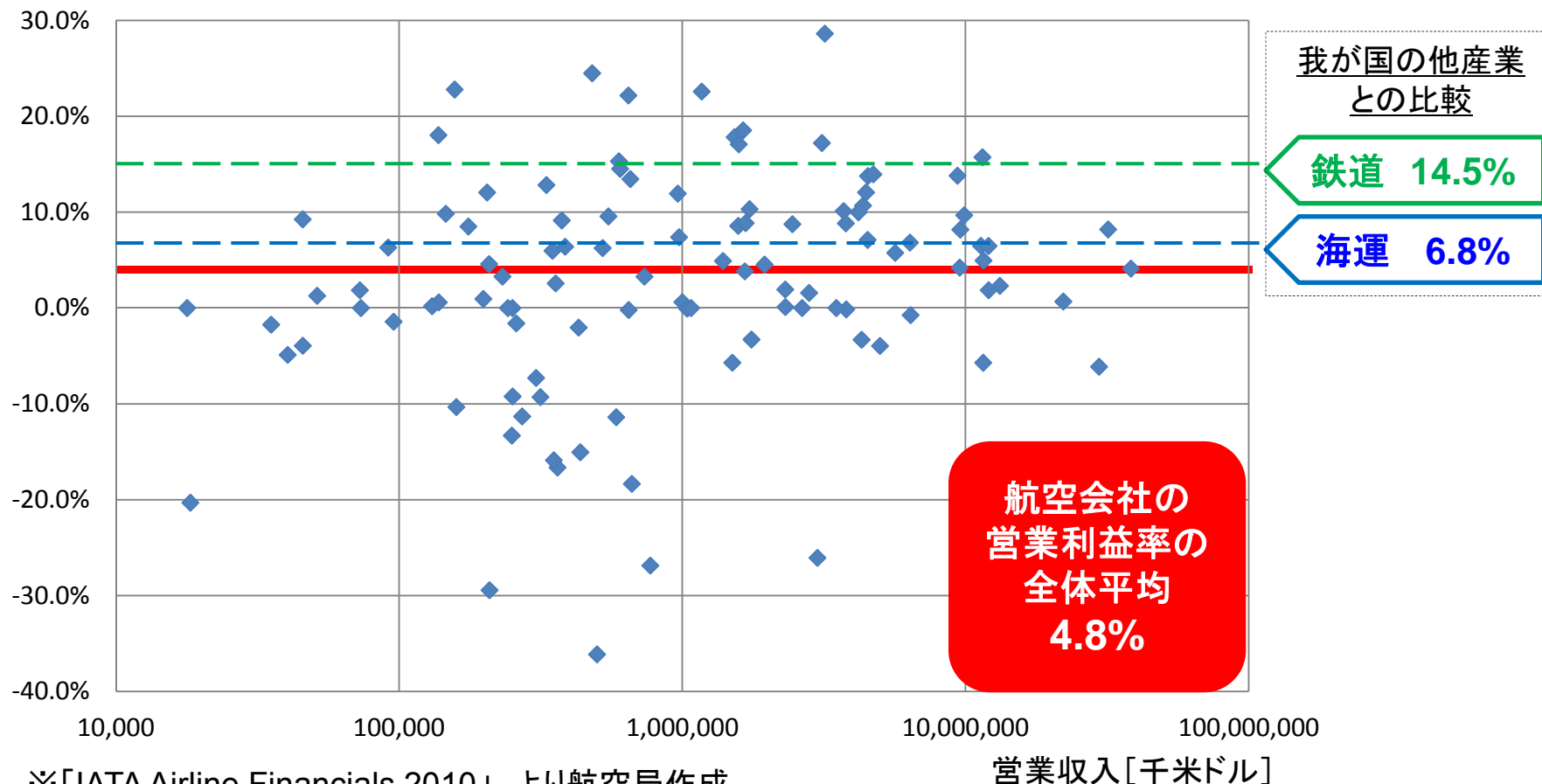
出典：ICAO（国際民間航空機関）作成「Outlook for Air Transport to the year 2025」より引用

世界における各航空会社の現状

航空会社の営業利益率の全体平均は4.8%であり、他の交通部門の産業と比べて低い。また、営業収入の大きさに関わらず営業利益率がマイナスとなっている会社も数多く見られる。総体的に見て航空業界は利益率の高くない業界であることが分かる。

IATA登録航空会社の営業収入と営業利益率との関係(2010年)

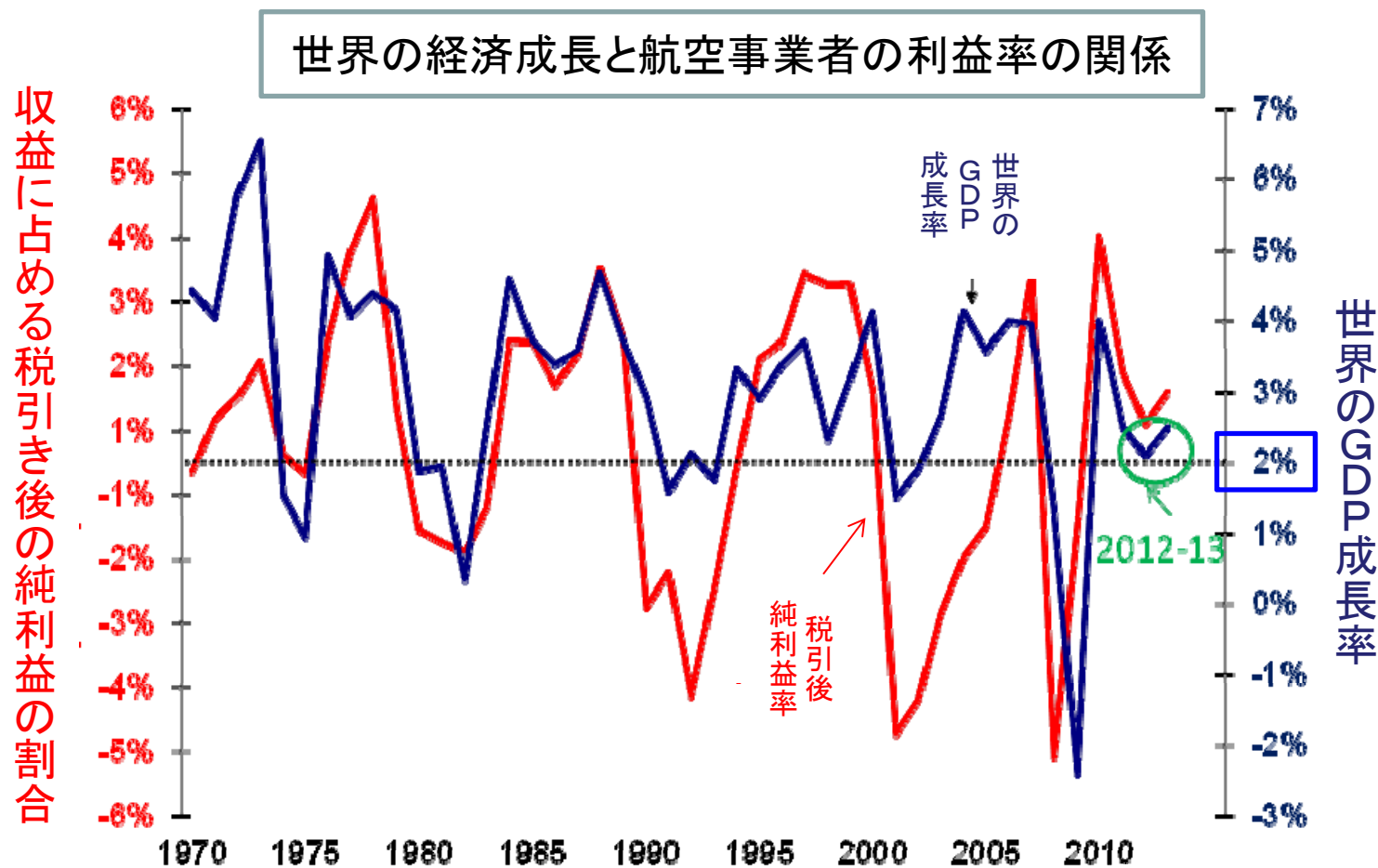
営業利益率



※「IATA Airline Financials 2010」より航空局作成

世界における各航空会社の現状

世界経済の成長率が2%程度の水準を割り込むと航空会社の営業利益がマイナスとなる傾向がある。将来的・長期的には成長が見込まれる世界経済も短期的に停滞すると、経営が不安定化することが予想される。



(出典)IATA資料

経営破綻に陥った諸外国の事例

利益率の低い事業構造などのため、米国同時多発テロ、燃油価格の高騰、リーマンショック等の影響を受け、運航停止、経営破綻などに至るエアラインも珍しくない。

運航停止となった事例

2001年の米国同時多発テロの影響もあり、サベナ・ベルギー航空(ベルギー)が2001年に、スイス航空(スイス)が2002年にそれぞれ運航停止

2008年をピークに燃油価格が高騰し、エアラインの運航停止が相次いだ

同年に運航停止した主な海外エアライン

- アロハ航空(米国)
- ATA航空(米国)
- オアシス香港エアラインズ(香港)

過去に事業再生となった事例

欧州航空会社の事例

政府等による資本注入

- エールフランス(1994年)
- アリタリア航空(1997年)
- オーストリア航空(2009)

米国航空会社の事例

以下の航空会社がチャプター11を申請

- コンチネンタル航空(1990年12月)
- USエアウェイズ(2002年8月)
- ユナイテッド航空(2002年12月)
- デルタ航空・ノースウェスト航空(2005年9月)
- アメリカン航空(2011年11月)

※連邦破産法第11章(チャプター11)は、日本の民事再生法に相当。

航空企業間のアライアンスの動向

2004年時点

スターアライアンス

- ・ ルフトハンザドイツ航空(ドイツ) *
- ・ スカンジナビア航空(スウェーデン) *
- ・ ブリティッシュミッドランド航空(イギリス)
- ・ スパンエアー(スペイン)
- ・ オーストリア航空(オーストリア) *
- ・ LOTポーランド航空(ポーランド)
- ・ エアカナダ(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(日本)
- ・ アシアナ航空(韓国) *
- ・ シンガポール航空(シンガポール) *
- ・ タイ航空(タイ) *
- ・ ヴァリグブラジル航空(ブラジル) *
- ・ ニュージーランド航空(ニュージーランド) *

15 社

ワンワールド

- ・ 英国航空(イギリス) *
- ・ フィンランド航空(フィンランド) *
- ・ エアリンガス(アイルランド)
- ・ イベリア航空(スペイン)
- ・ アメリカン航空(アメリカ) *
- ・ キャセイ航空(香港) *
- ・ ランチリ(チリ)
- ・ カンタス航空(オーストラリア) *

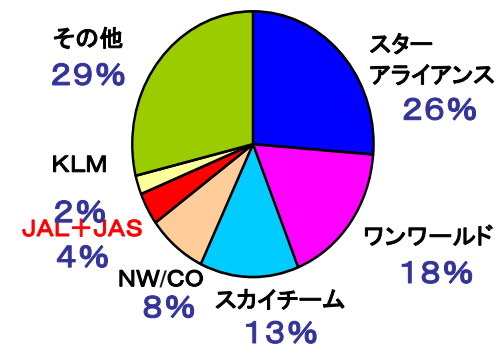
8 社

スカイチーム

- ・ エールフランス(フランス) *
- ・ アリタリア航空(イタリア) *
- ・ チェコ航空(チェコ)
- ・ デルタ航空(アメリカ) *
- ・ 大韓航空(韓国) *
- ・ エアロメヒコ(メキシコ)

6 社

全輸送量に占める各アライアンスのシェア
(人キロベース、2002年)



※ 加盟航空会社については、2004年4月現在のもの
 ※ 外国航空企業のうち、「*」を付したものは日本に乗り入れている航空企業(自社運航ベース)
 ※ 輸送量シェアについては、IATA統計、各社データをもとに作成

航空企業間のアライアンスの動向

2012年11月現在

現在

スターアライアンス

- ・ルフトハンザドイツ航空 ※()は加盟予定
- ・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
- ・Blue 1 (フィンランド)
- ・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
- ・アジアナ航空 (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

27社
(加盟予定 2社)

ワンワールド

- ・ブリティッシュ・エアウエイズ (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
- ・キングフィッシャー航空 (インド)
- ・スリランカ航空
- ・カンタス航空 (オーストラリア)
- ・アメリカン航空 (アメリカ)
- ・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
- ・メキシカーナ航空 (運航停止中)
- ・ラン航空 (チリ)

12社
(加盟予定 4社)

スカイチーム

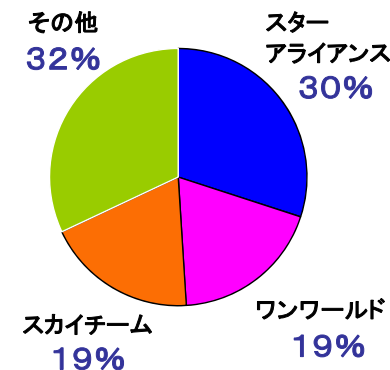
- ・エールフランス ※()は加盟予定
- ・KLMオランダ航空
- ・アリタリア航空 (イタリア)
- ・チェコ航空
- ・アエロフロート航空 (ロシア)
- ・エアヨーロッパ (スペイン)
- ・タロム航空 (ルーマニア)
- ・サウディア (サウジアラビア)
- ・ミドル・イースト航空 (レバノン)
- ・ケニア航空
- ・デルタ航空 (アメリカ)
- ・大韓航空 (韓国)
- ・中国南方航空
- ・ベトナム航空
- ・中国東方航空
- ・チャイナエアライン (台湾)
- ・ガルーダインドネシア
- ・厦門航空
- ・アエロ・メヒコ (メキシコ)
- ・アルゼンチン航空

18社
(加盟予定 2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)
 - ・ジェットブルー航空 (米国)
 - ・ライオンエア (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・
国際線キロベース)



※ 輸送量シェアについては、IATA統計、各社データをもとに作成

提携深化協定(ATI)について

国際航空において進展している航空企業間の提携強化に対応し、共同事業の実施等を内容とする「提携深化協定」を航空法により独占禁止法の適用除外の認可対象としている。

【主な共同事業の内容】

ネットワーク

- ・同一路線ダイヤの平準化
- ・乗り継ぎ便(接続時間)の最適化

運賃

- ・共同運賃の設定
- ・協定対象事業者のどの運航便を選択しても割引運賃が適用

サービス

- ・FFPの共通化
- ・ラウンジ・カウンター等の空港施設の共同利用
- ・法人顧客窓口の一元化

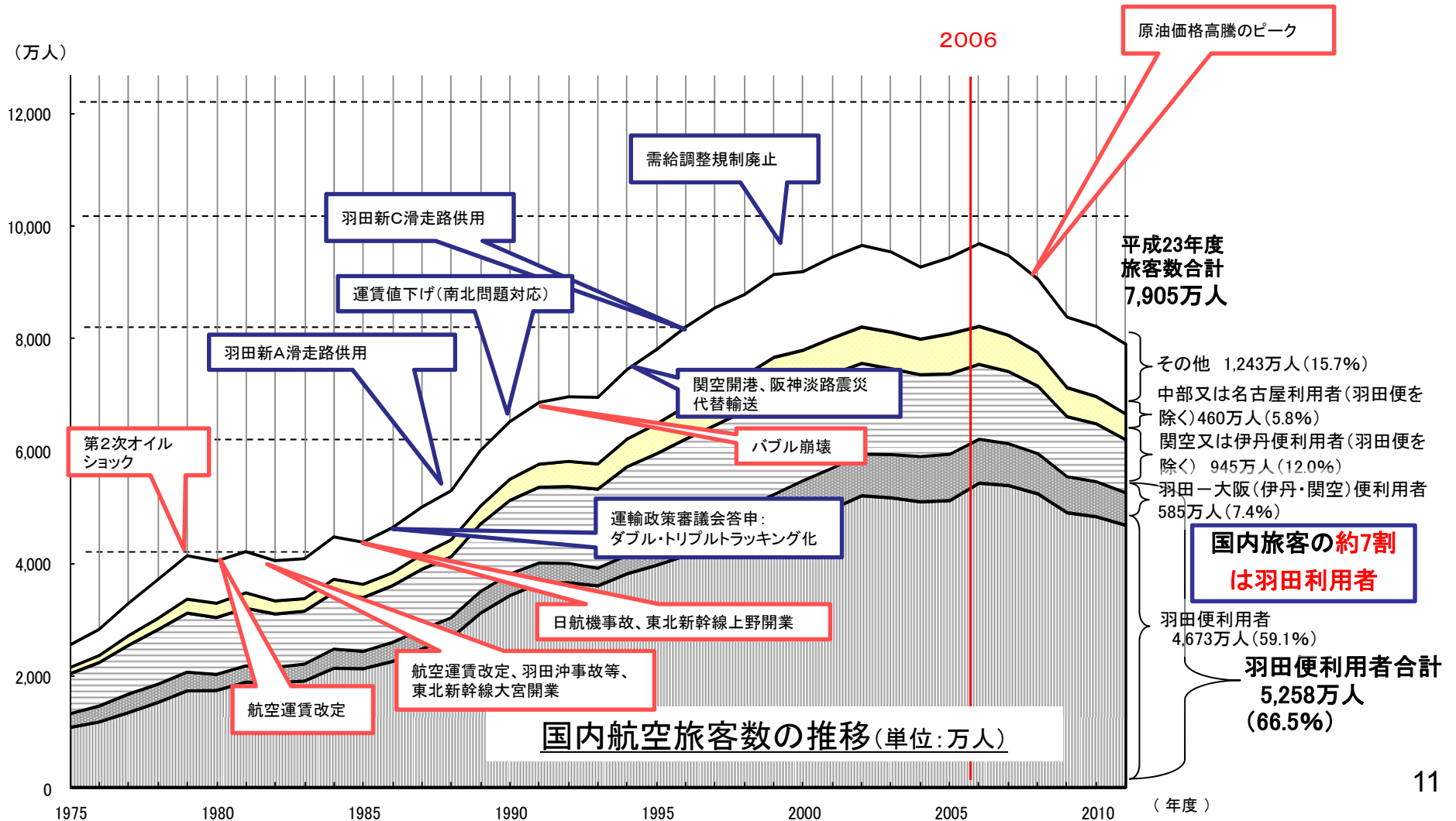
※FFP: Frequent Flyer Program
(いわゆるマイレージ)

【本邦企業の提携深化協定の認可状況】

| | 提携企業 | 対象地域 | 認可日 | 共同事業開始 |
|------|----------------|------|-----------|--------|
| 日本航空 | アメリカン航空 | 北米 | H22.10.22 | H23.4 |
| 日本航空 | ブリティッシュ・エアウェイズ | 欧州 | H24.5.25 | H24.10 |
| 全日空 | ユナイテッド航空 | 北米 | H22.10.22 | H23.4 |
| 全日空 | ルフトハンザ・ドイツ航空 | 欧州 | H23.6.1 | H24.4 |

国内航空旅客輸送の動向

国内航空旅客数は増加傾向にあったが2006年度をピークに2007年度より減少に転じた。

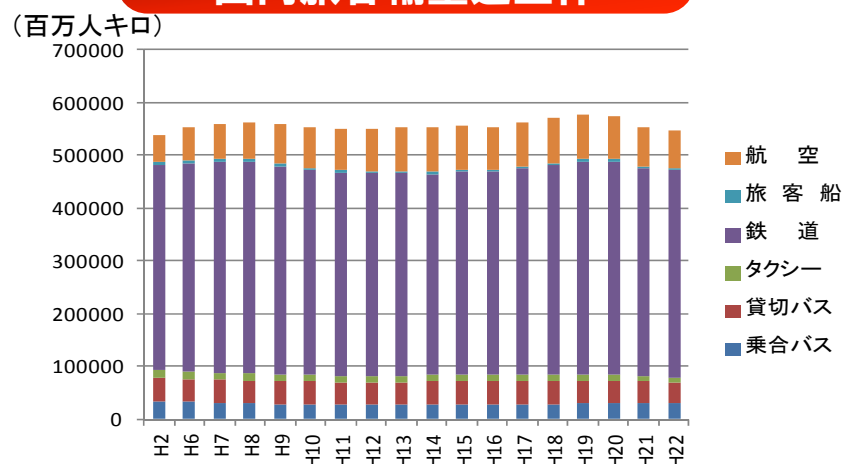


※ 航空輸送統計年報より航空局作成

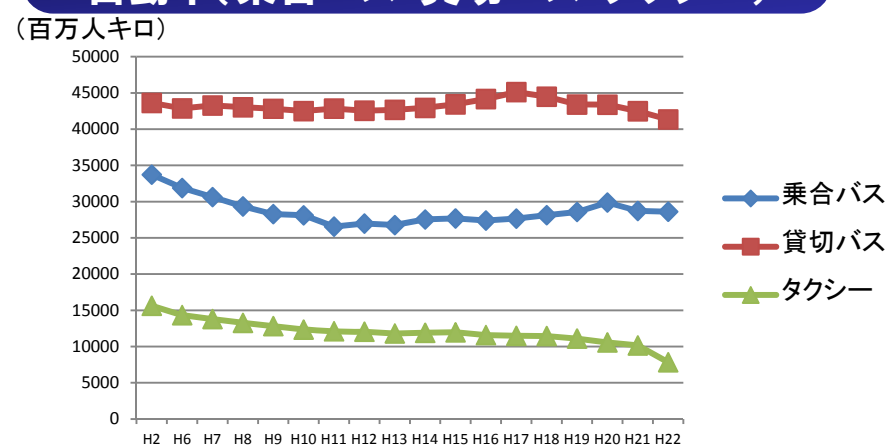
他モードの国内旅客輸送量の推移

- 航空と同様に近年に国内旅客輸送量が減少傾向にある交通モードとしては貸切バス、タクシーが挙げられる。
- 鉄道については、一貫して横ばいとなっている。
- 長年の増加傾向から減少に転じた点では、航空は特殊な動きを見せている。

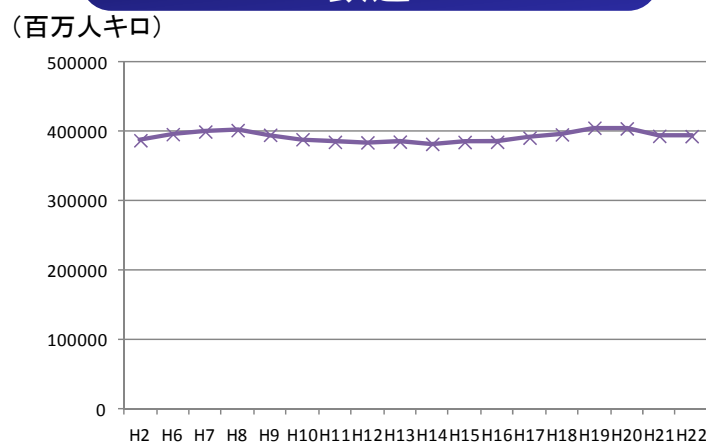
国内旅客輸送量送全体



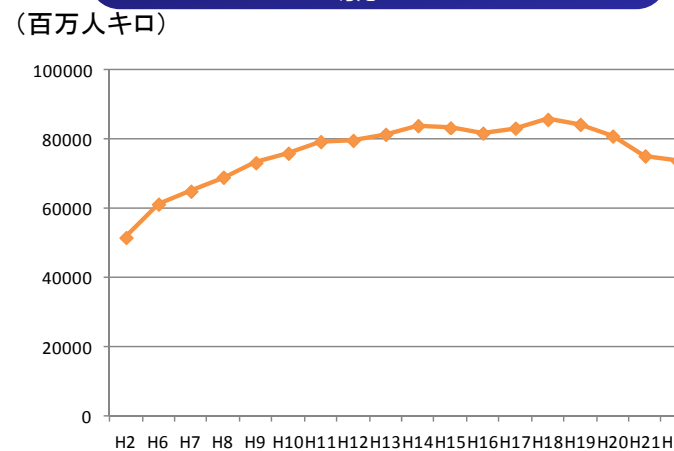
自動車(乗合バス・貸切バス・タクシー)



鉄道



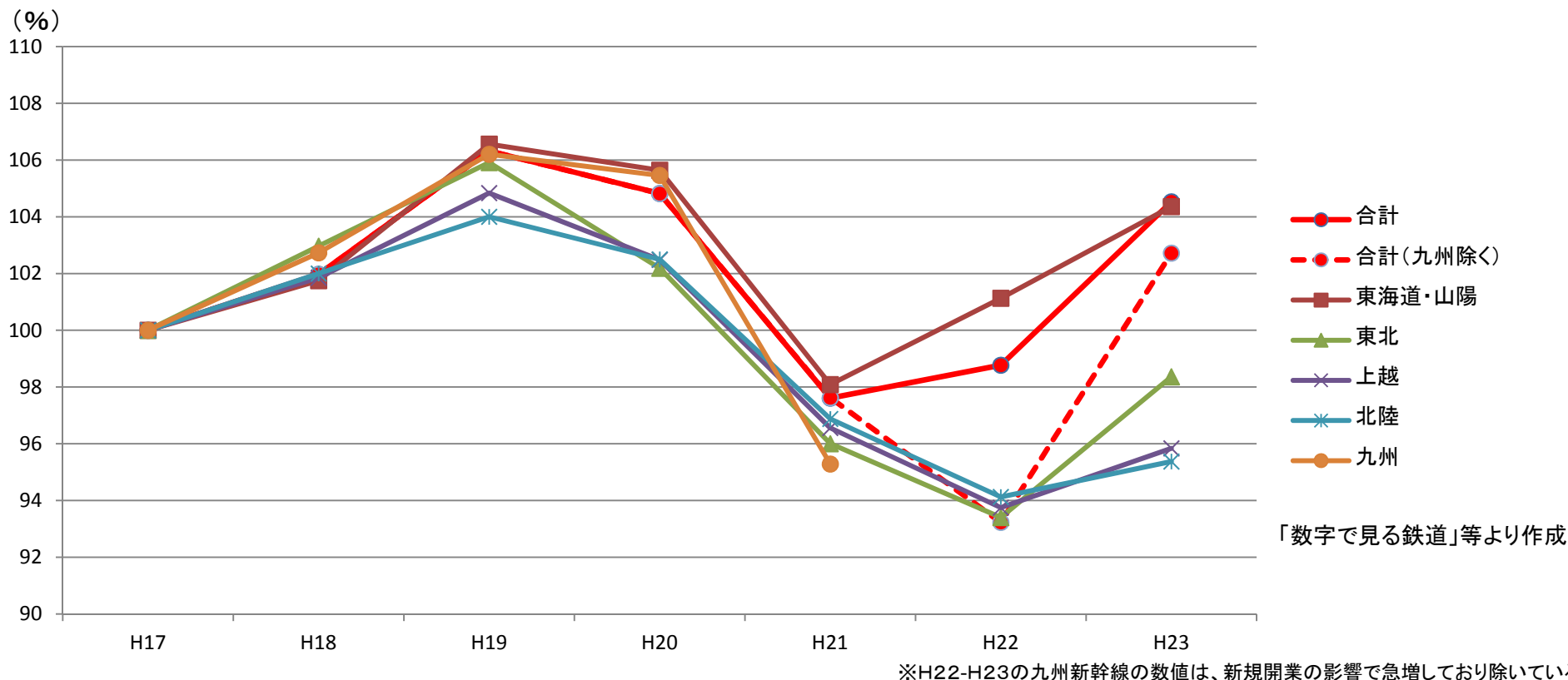
航空



※H22年度は東日本大震災の影響によりH23/3の北海道運輸局及び東北運輸局のタクシーの数値を含んでいない。

整備新幹線の輸送状況

新幹線の各路線の旅客輸送量(旅客キロベース)の推移(平成17年を100とした伸び)



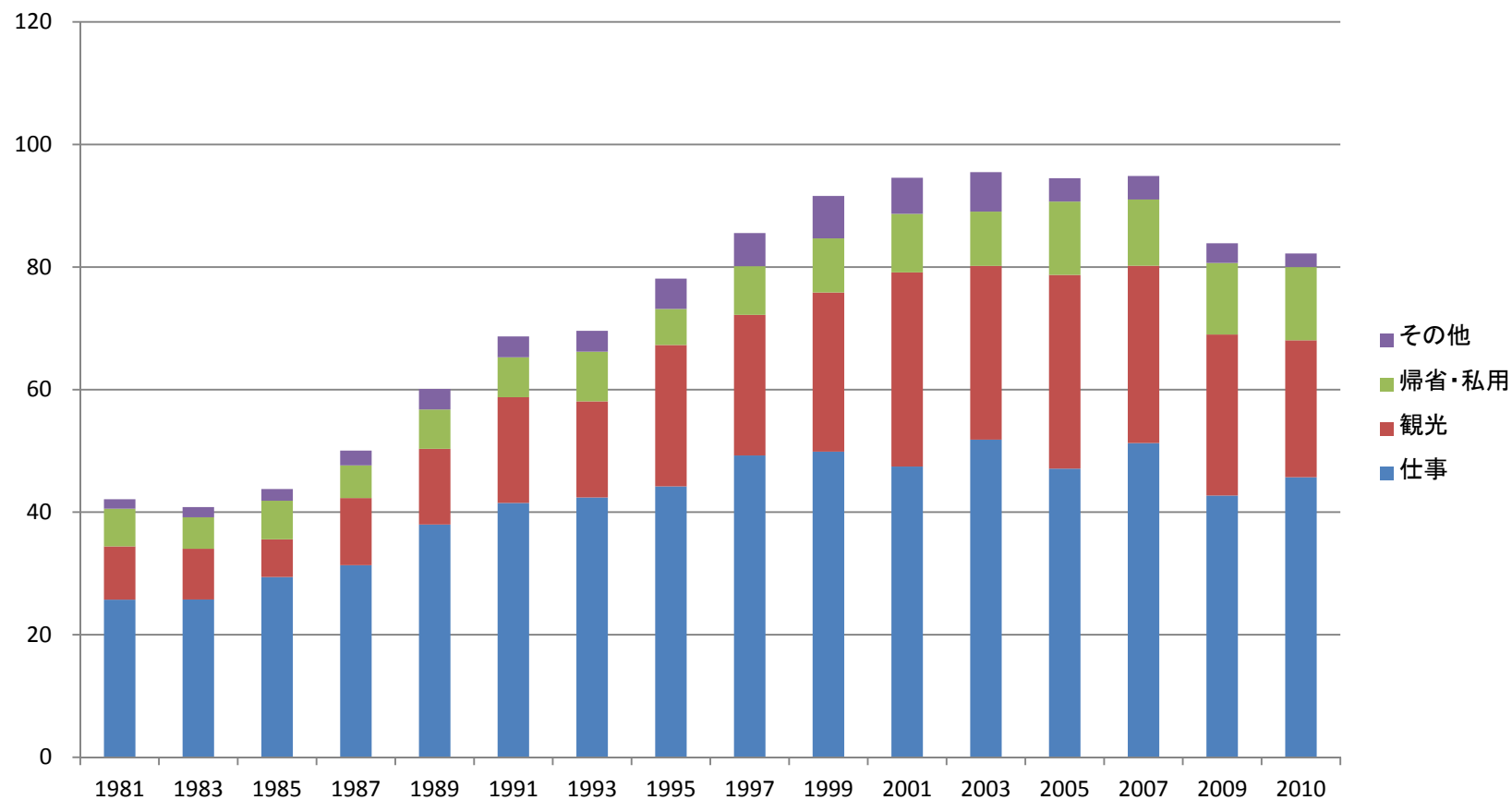
- ・いずれの路線についても、平成19年をピークに減少に転じており、特にリーマンショック以降に大きく落ち込んでいるが、平成22年、23年に回復しつつある。
- ・東海道・山陽新幹線については、平成22年以降回復し、平成23年には、リーマンショック前の水準に近付いている。
- ・それ以外の路線についても、平成22年を底として、平成23年には回復傾向にある。

平成20年から減り始めており、航空とは異なる動き

国内旅客数の推移の分析

旅客数30年間の推移(旅行目的内訳)

(百万人)



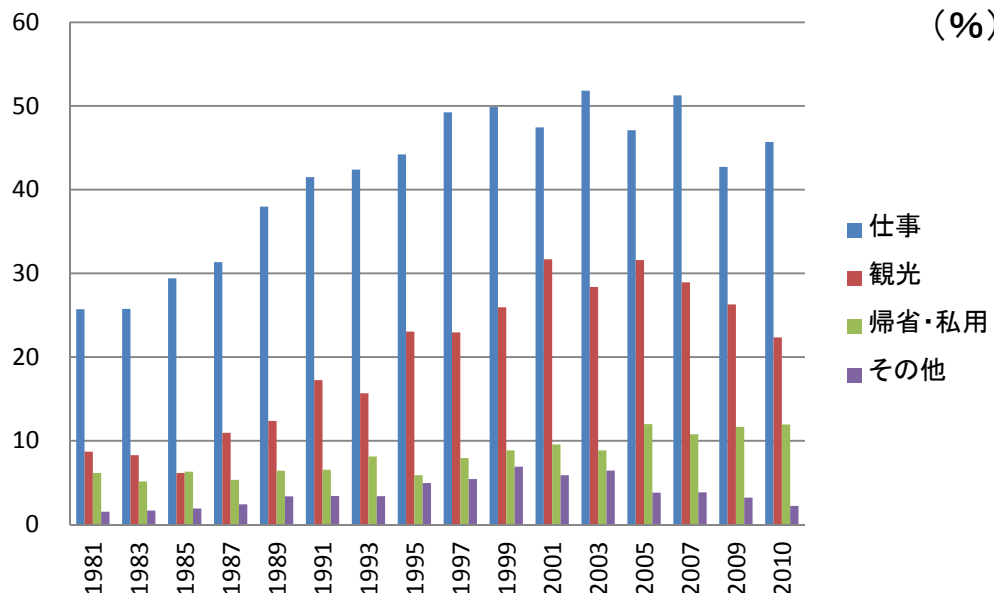
※ 航空輸送統計年報、幹線旅客流動調査、航空旅客動態調査より作成

※ 平日実施の調査のサンプルから内訳の比を算出し、旅客総数を推定

国内旅客数の推移の分析

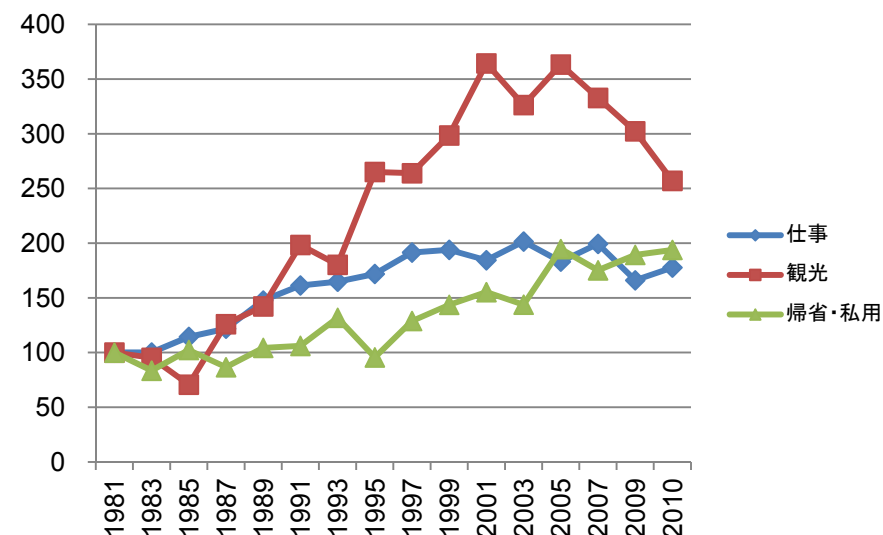
旅客数30年間の推移(旅行目的内訳入)

(百万人)



旅行目的別の旅客数推移 (1981年を100として比較)

(%)

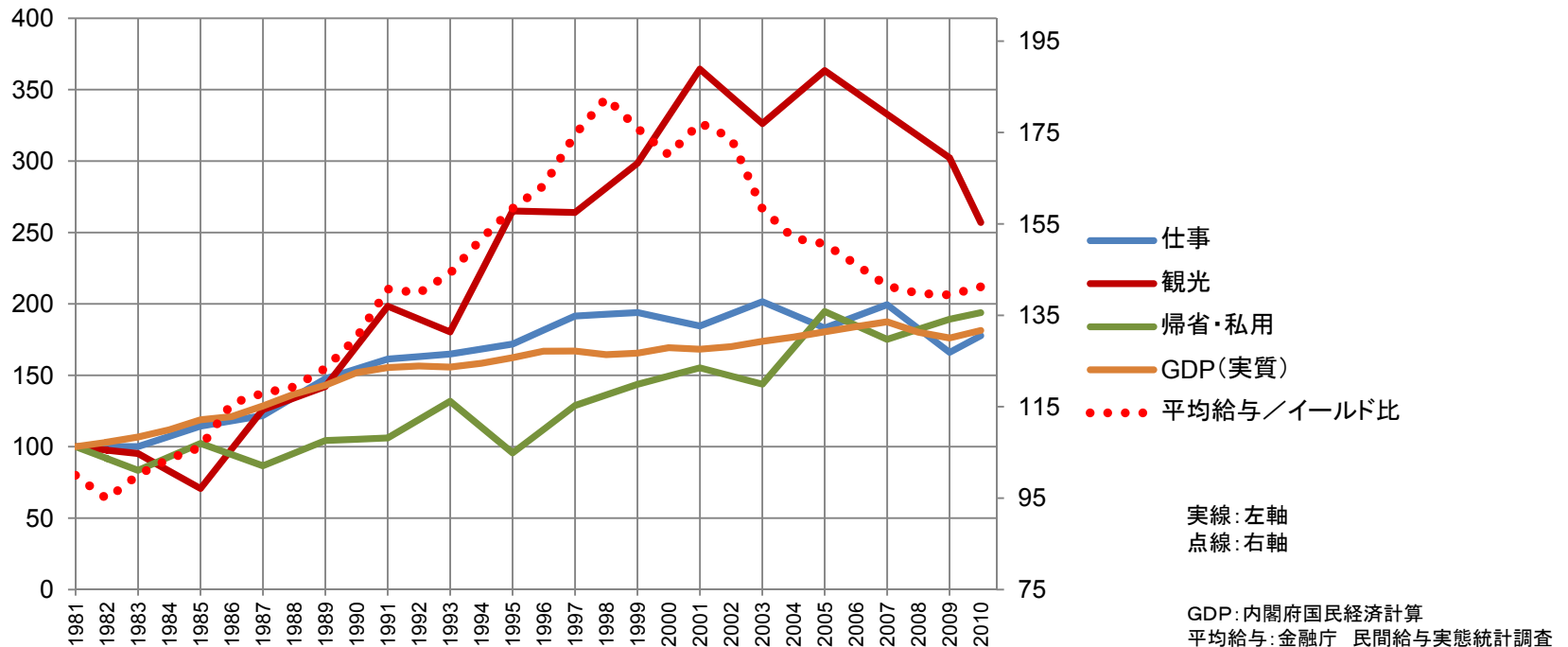


※航空輸送統計年報、幹線旅客流動調査、航空旅客動態調査より作成

※平日実施の調査のサンプルから内訳の比を算出し、旅客総数を推定

- ・ビジネス需要はなだらかに増加し、2009年に急落
- ・観光需要は、80年代後半以降、急速に増加した後、2000年代に減少傾向

目的別旅客数の推移とマクロ経済指標の推移との関係(1981年を100とした比較)
(%) (%)



- ・仕事、帰省等の消費はGDPの動きと連動
→なだらかに右肩上がりの増加
- ・観光等の消費は所得の動きと時間差で連動
→2000年代前半から既に減少傾向

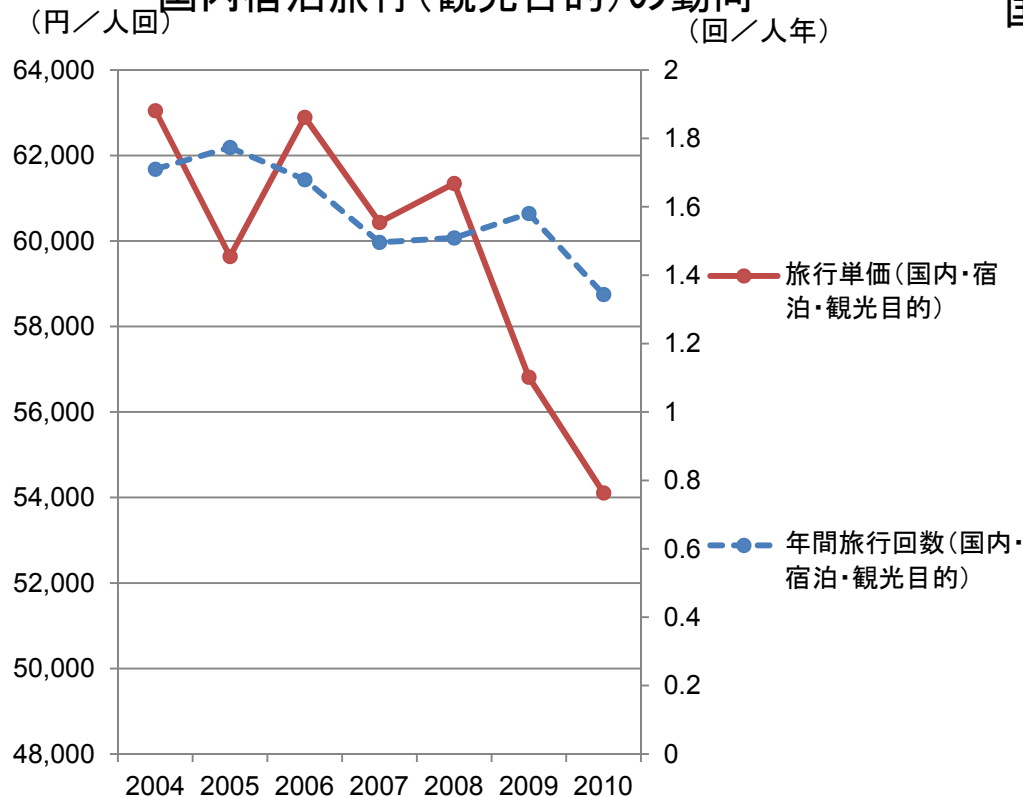
※我が国の平均給与は、2000年代に特に減少傾向にあり、イールド(≒運賃)の動向と比較しても、その負担感は増大傾向

国内観光(全体)の近年の状況変化

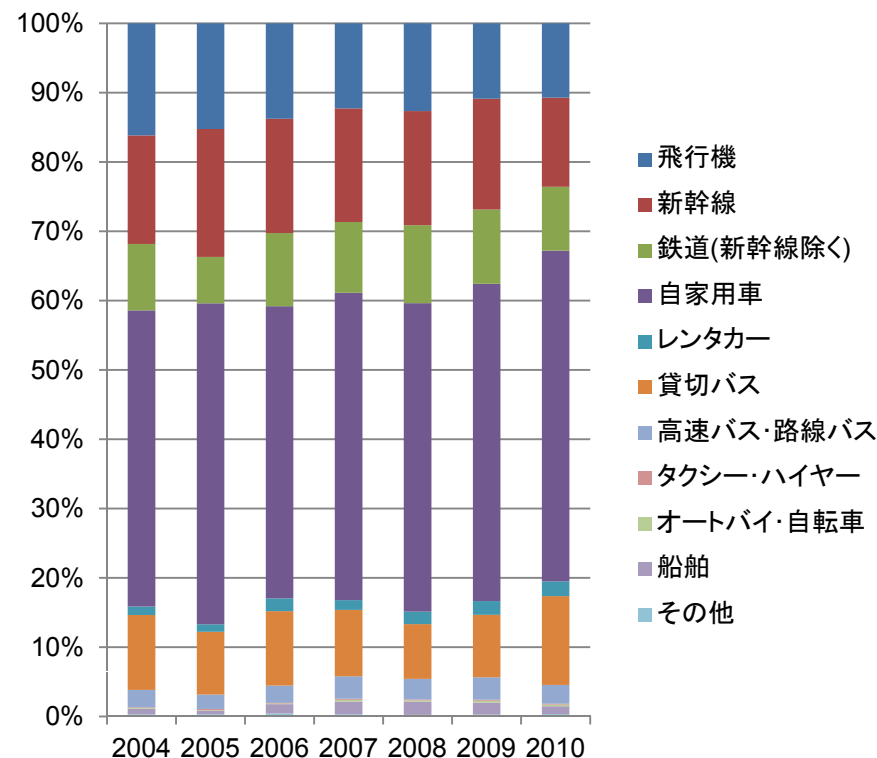
国内宿泊旅行の動向について見ると

- ・一人当たりの年間旅行回数は減少傾向にあり、2005年から2010年にかけて2割ほど減少。
- ・また、旅行単価も減少傾向にあり、2006年から2010年にかけて1割強減少。特に、2008年から旅行単価が下落しており、リーマンショック時に安価な旅行が志向されたことがうかがえる。

国内宿泊旅行(観光目的)の動向



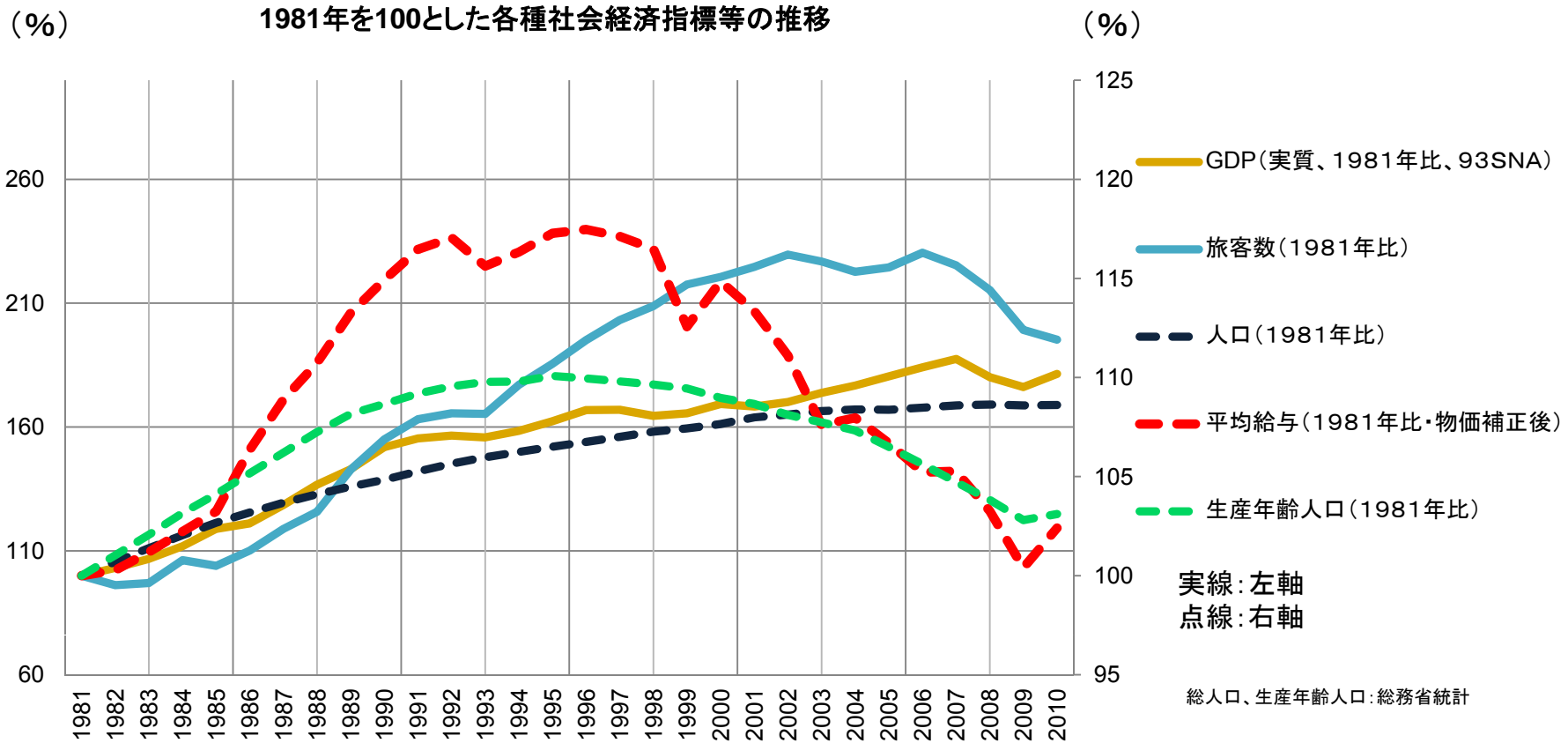
国内宿泊旅行の(最長輸送)交通モードシェア



観光庁 旅行・観光消費動向調査より作成

最長輸送交通モードシェアについて見ると

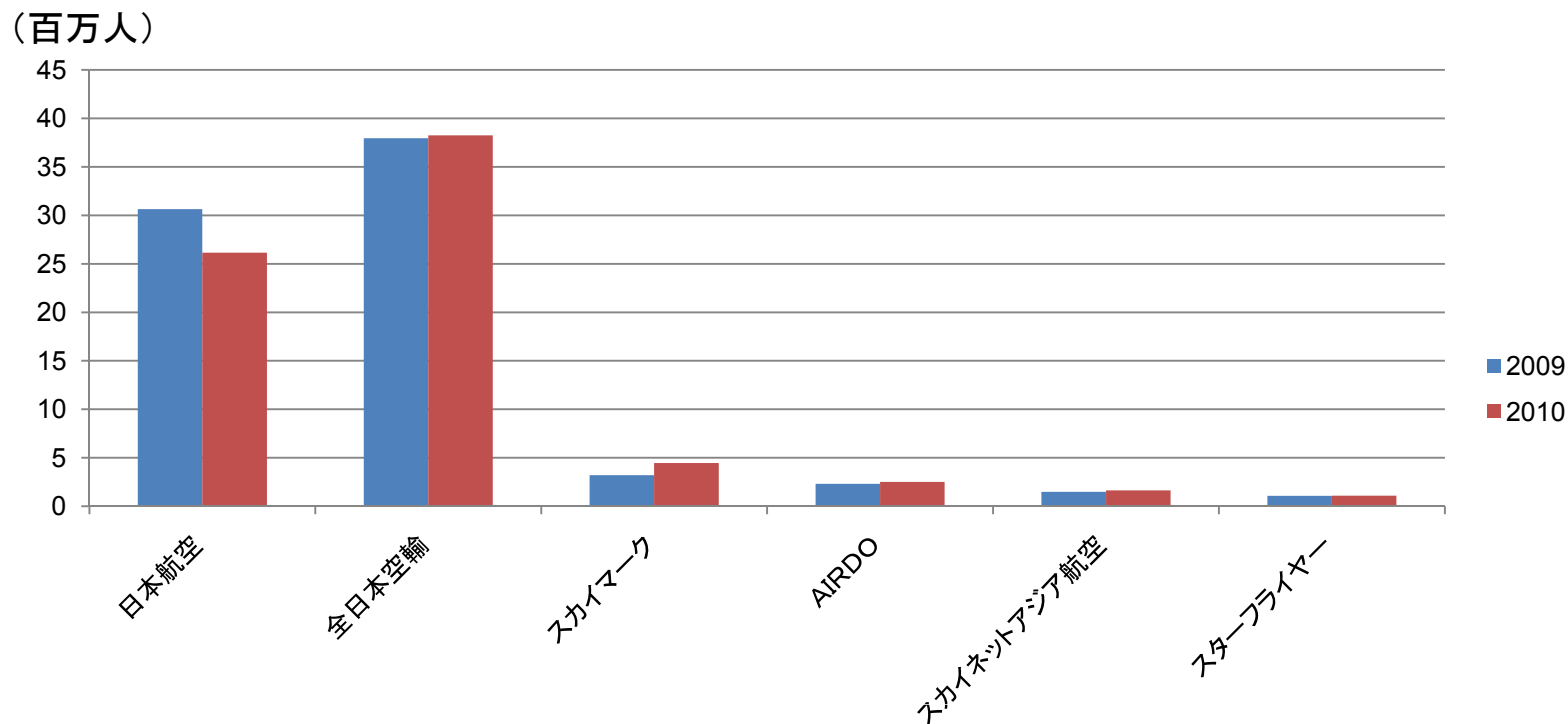
- ・飛行機は、一貫してシェアが減少傾向(04年16.0%→10年10.7%)にある。
- ・2008年から2010年にかけて、飛行機、新幹線のシェアが減少する一方、自家用車、レンタカー、貸切バスのシェアが伸びている。



- ・2007年から2009年にかけて、GDP、平均給与ともに大きな減少を見せている(バブル期前後等を見ても同じような変動は見られない)
- ・他方、これらは、2010年には回復の兆しを見せており、2009年から2010年の間の旅客数減少は、GDP、平均給与で説明できない要因が示唆される
- ・また、リーマンショック以前の2006年以降も旅客の減少が始まっている。

国内旅客数の推移の分析(供給の影響)

各社の国内線旅客数(2009年度から2010年度)



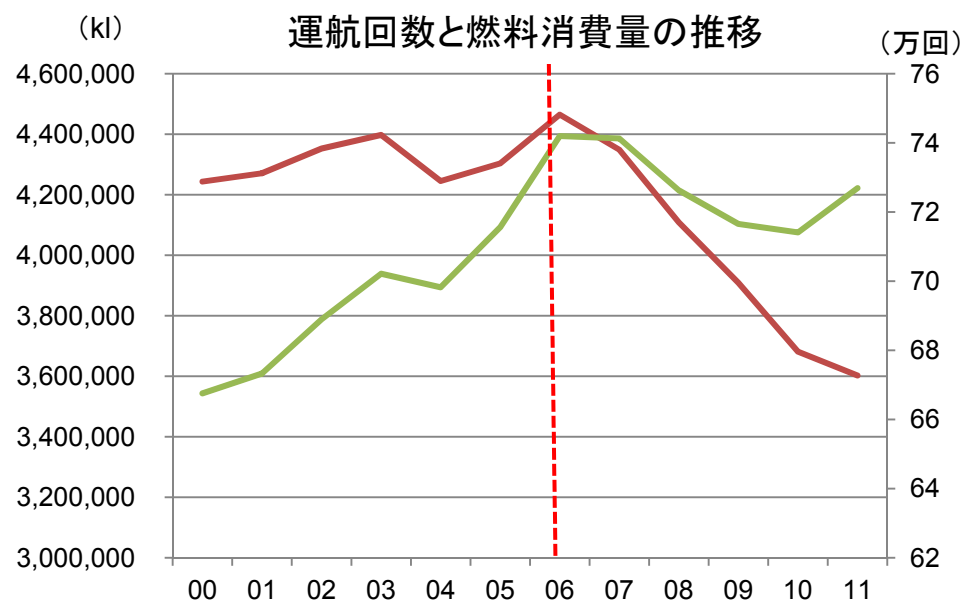
2009年から2010年の減少は、日本航空が供給を縮小したことによる特殊要因が大きいと考えられる。

国内旅客数の推移の分析(原油価格の影響)



・2005年頃から燃料費は急激に上昇。
 ・これにより、エアラインの運航コスト増となり、供給の減少を引き起こす要因となっていると考えられる。

(出典) 財務省貿易統計



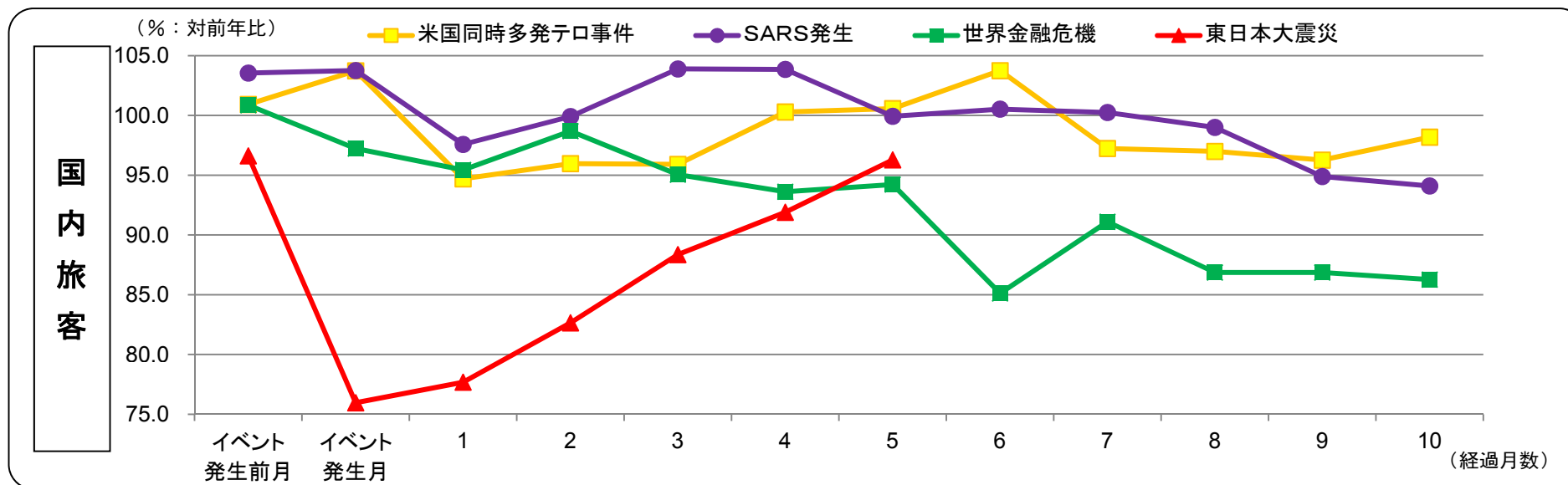
— 燃料消費量(左軸)
 — 運航回数(右軸)

・運航回数は、2006年をピークに減少している。
 ・また、燃料消費量も2006年をピークに減少している。

(出典) 航空輸送統計年報 (数値は国内定期便のみ)

国内旅客数の推移の分析(イベントリスクの影響)

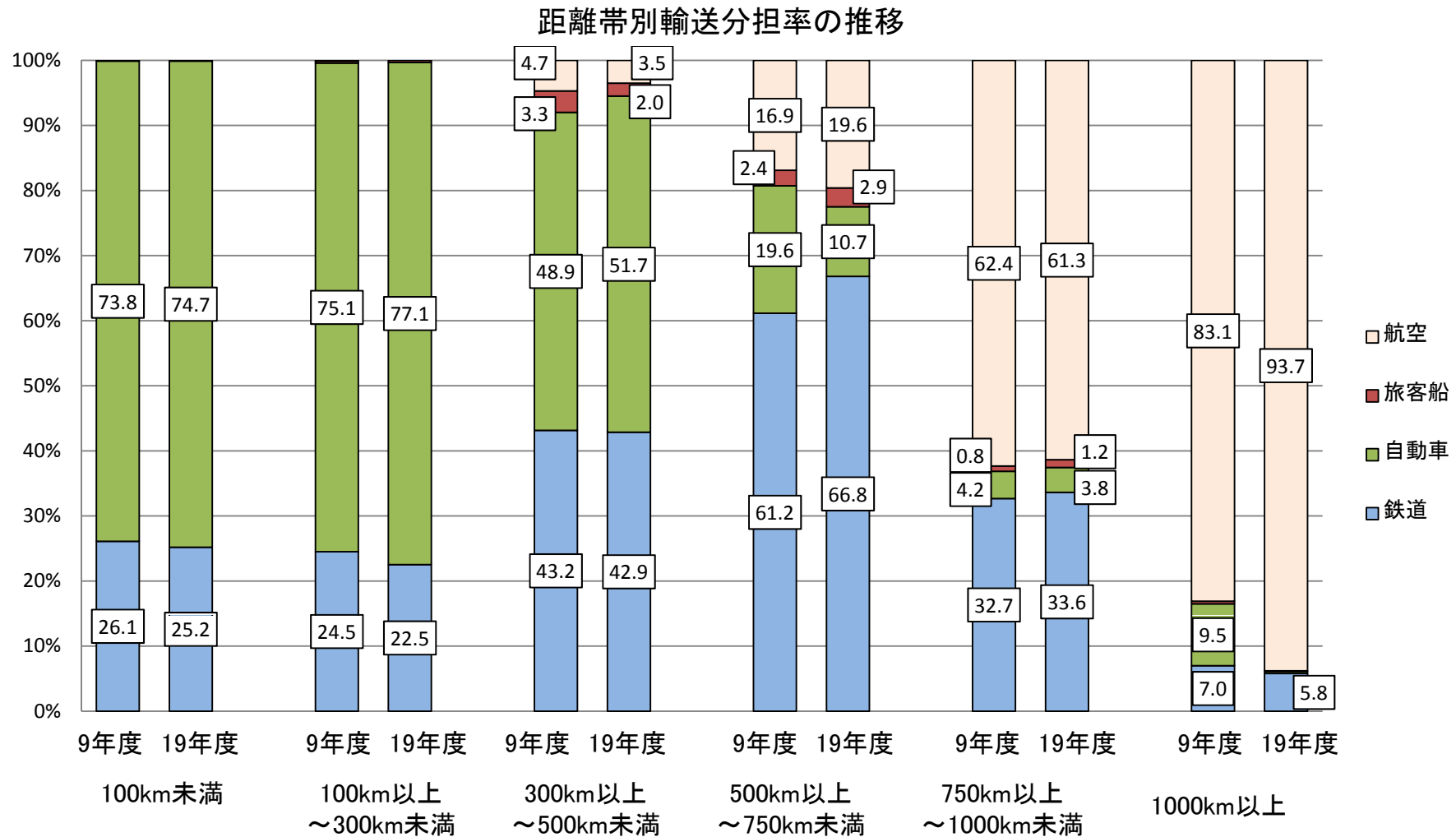
2001年の米国同時多発テロ事件、2003年のSARS発生、2008年の世界金融危機と、2011年の震災後需要動向を比較。



・2011年の減少について、短期的な震災の影響が見られる
 (2009年の金融危機についてもなだらかに、かつ、長期的な影響を及ぼしている)

国内旅客輸送の距離帯別輸送分担率(輸送人員ベース)

○航空が過半を占める距離帯は750km以上であり、競合する輸送モードは主に鉄道(新幹線)である。



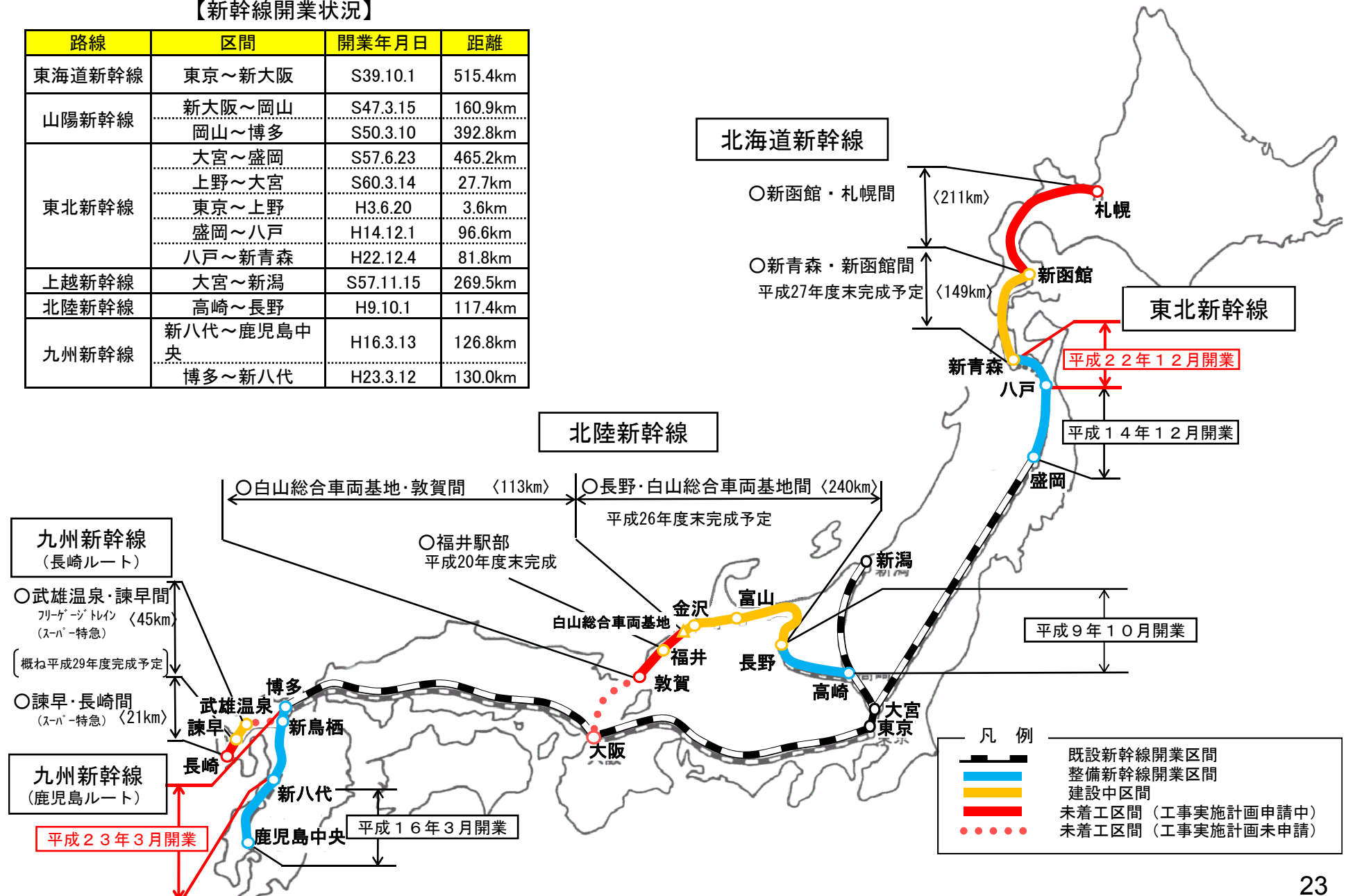
注)バスは「自動車」の中に含まれている。

出典:国土交通省「貨物・旅客地域流動調査」

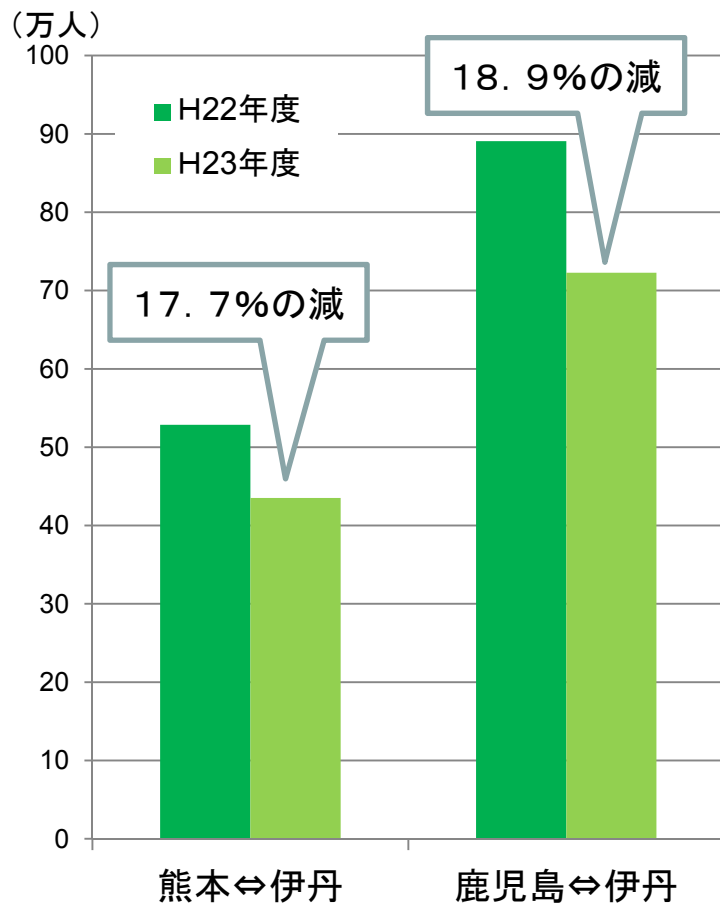
整備新幹線の近年の整備状況

【新幹線開業状況】

| 路線 | 区間 | 開業年月日 | 距離 |
|--------|-----------|-----------|---------|
| 東海道新幹線 | 東京～新大阪 | S39.10.1 | 515.4km |
| 山陽新幹線 | 新大阪～岡山 | S47.3.15 | 160.9km |
| | 岡山～博多 | S50.3.10 | 392.8km |
| 東北新幹線 | 大宮～盛岡 | S57.6.23 | 465.2km |
| | 上野～大宮 | S60.3.14 | 27.7km |
| | 東京～上野 | H3.6.20 | 3.6km |
| | 盛岡～八戸 | H14.12.1 | 96.6km |
| | 八戸～新青森 | H22.12.4 | 81.8km |
| 上越新幹線 | 大宮～新潟 | S57.11.15 | 269.5km |
| 北陸新幹線 | 高崎～長野 | H9.10.1 | 117.4km |
| 九州新幹線 | 新八代～鹿児島中央 | H16.3.13 | 126.8km |
| | 博多～新八代 | H23.3.12 | 130.0km |



○利用者数の推移(H22-H23)



○2都市間の移動料金・所要時間 (航空機と新幹線)

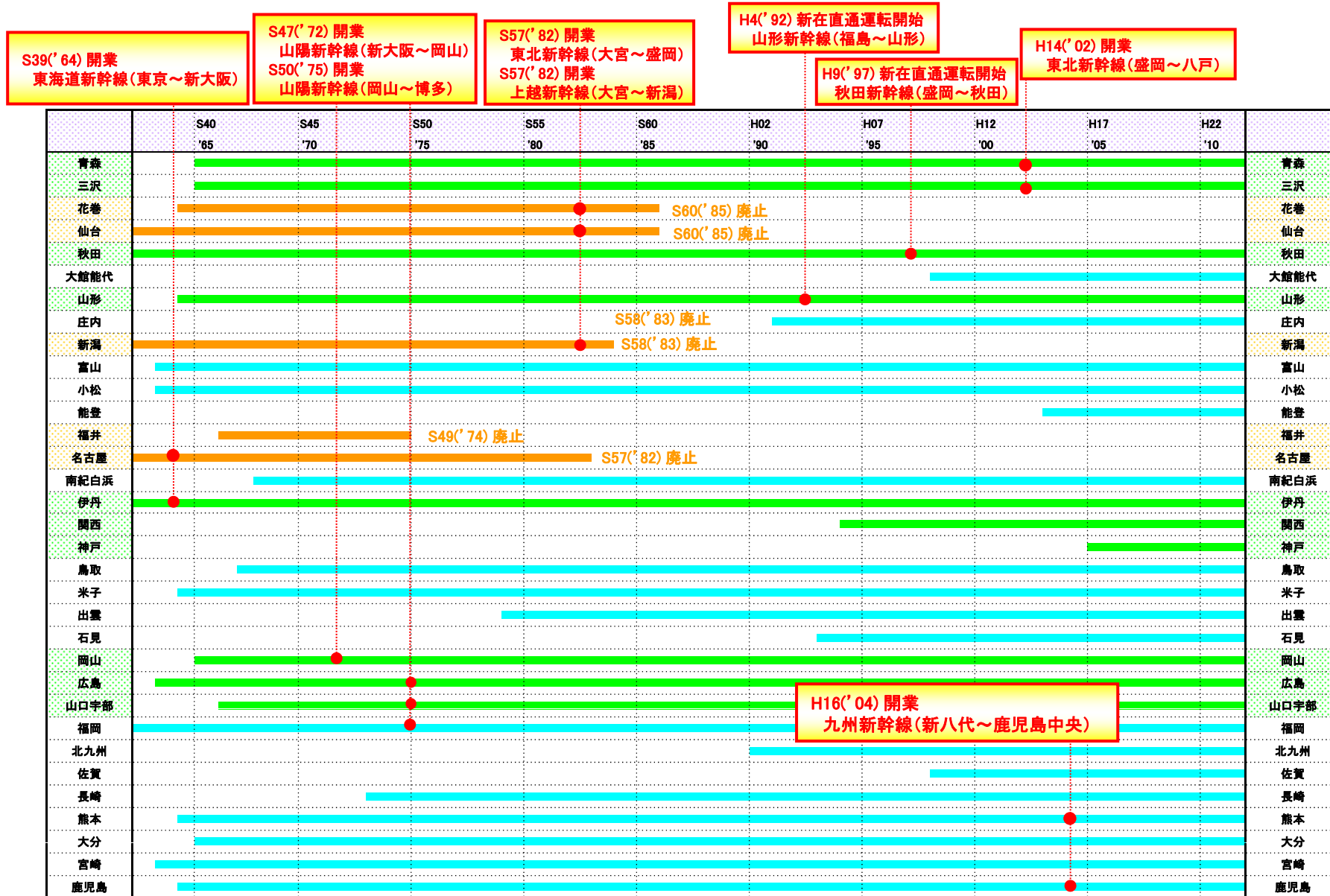
| 区間* | 大阪⇔熊本 | | 大阪⇔鹿児島 | |
|------|--|---|--|---|
| 手段 | 航空機 伊丹 熊本 | 新幹線 新大阪 熊本 | 航空機 伊丹 鹿児島 | 新幹線 新大阪 鹿児島中央 |
| 運賃 | 24,590円 (普通運賃利用時) 11,090円 (割引運賃利用時) | 18,320円 (普通車指定席) 14,400円 (割引運賃利用時) | 28,420円 (普通運賃利用時) 11,620円 (割引運賃利用時) | 21,600円 (普通車指定席) 17,000円 (割引運賃利用時) |
| 所要時間 | 約3時間 30分 | 約3時間 20分 | 約3時間 40分 | 約4時間 00分 |

* 3都市の起点はそれぞれ、大阪(梅田)駅、熊本駅、鹿児島中央駅と仮定。
 ※航空機利用の所要時間には、空港内移動・搭乗手続時間として、搭乗空港40分、到着空港15分を考慮。また、空港までの移動は鉄道またはバスを利用と仮定。
 ※新幹線利用は、通常期の「みずほ(最速タイプ)」とし、新大阪駅での乗換標準時分10分を考慮。

- ・全国の旅客数の減少率(3.8%)と比べると大きな減少率であり、新幹線の開業の影響は大きいとみられる。
- ・旅客数の絶対数では、上記2ペアの旅客の移動で26万人の減少であり、全国的減少傾向(316万人の減)の1割弱程度寄与している。
- ・新幹線開業後、2都市間の所要時間と運賃は航空と鉄道の間で十分競合する水準となっており、適用される運賃次第で新幹線に旅客が流れる状況となっている。

新幹線の開通と羽田就航路線の推移

(北海道・沖縄・四国・離島路線を除く)

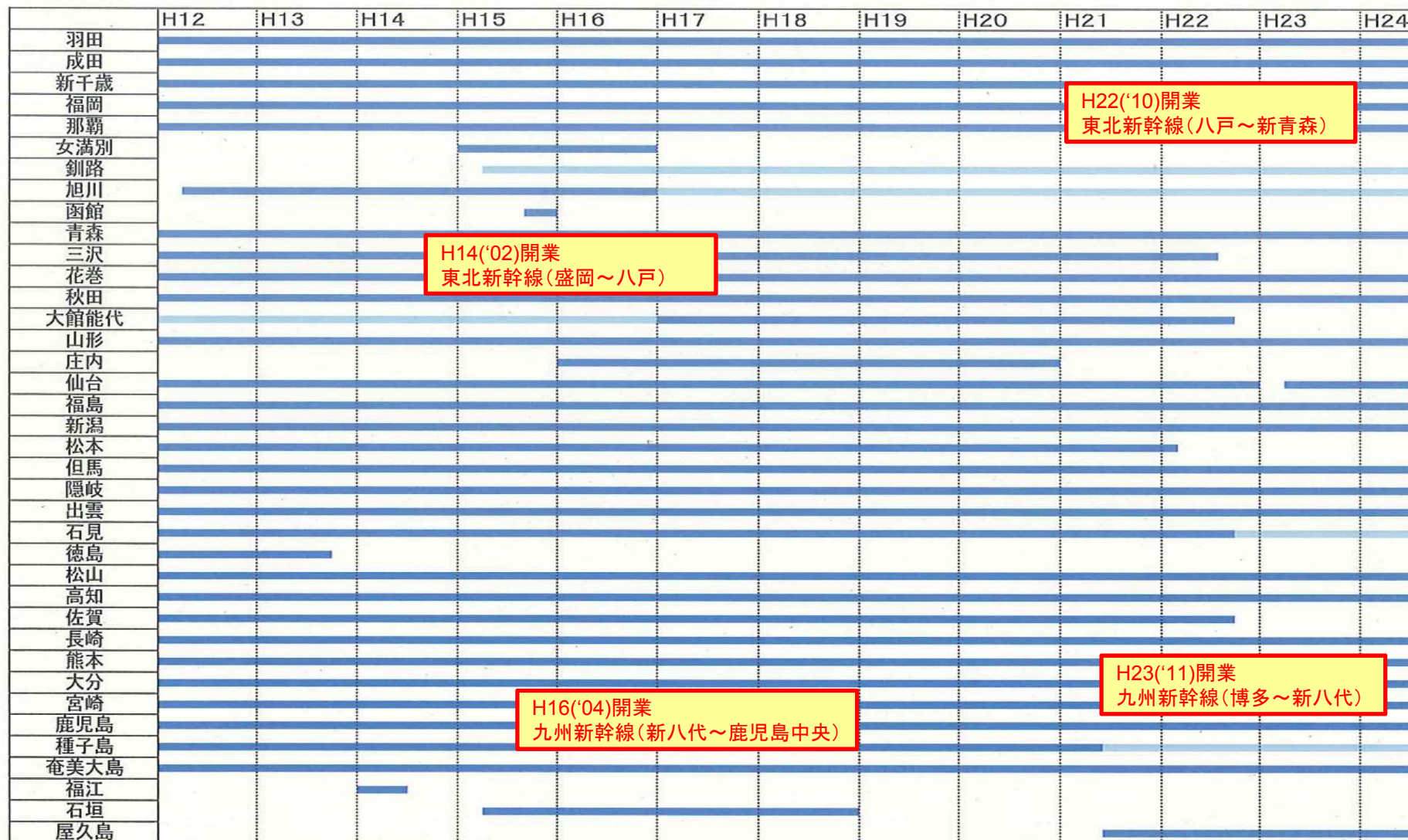


■ 既に廃止された路線
 ■ 新幹線競合路線
 ■ 新幹線非競合or競合度合が弱い路線

(注1)途中の運休等は表記に反映していない。(注2)運休から廃止に至った路線は「廃止」で表記した。

新幹線の開通と伊丹空港路線の近年の推移

伊丹空港便



H22('10)開業
東北新幹線(八戸～新青森)

H14('02)開業
東北新幹線(盛岡～八戸)

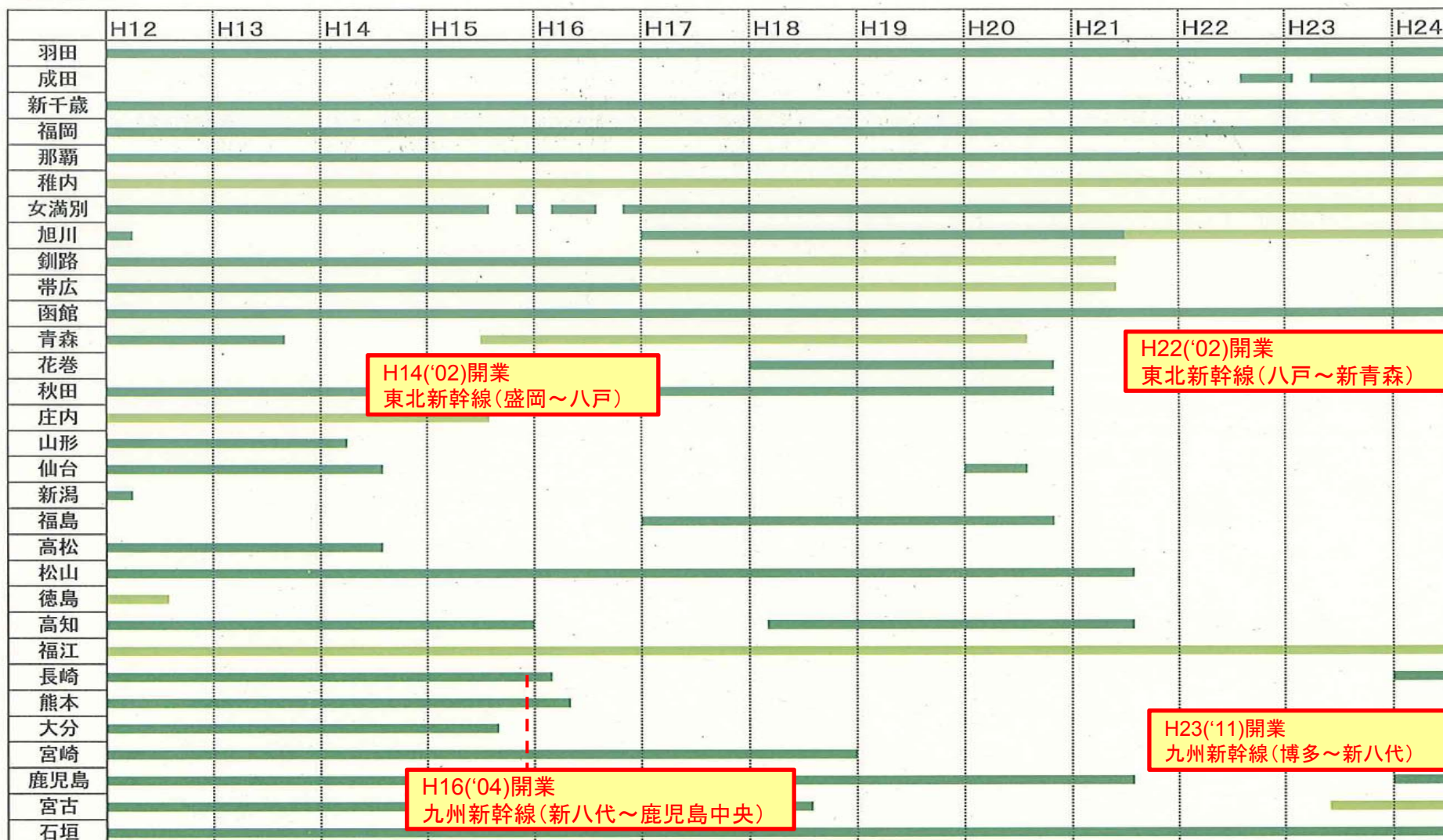
H16('04)開業
九州新幹線(新八代～鹿児島中央)

H23('11)開業
九州新幹線(博多～新八代)

■ は運航期間
■ は季節運航

新幹線の開通と関西空港路線の近年の推移

関西空港便



H14('02)開業
東北新幹線(盛岡～八戸)

H22('02)開業
東北新幹線(八戸～新青森)

H16('04)開業
九州新幹線(新八代～鹿児島中央)

H23('11)開業
九州新幹線(博多～新八代)

■ は運航期間
■ は季節運航

混雑空港(羽田・成田)の発着能力

| | 羽田空港 | 成田空港 | 首都圏空港全体 |
|-------------------------------------|--|--------------------------------|----------|
| 平成4年度 ＜20年前＞ | 年間21万回 (出発・到着合わせて40回/時) | 年間13万回 | 年間34万回 |
| 平成14年度 ＜10年前＞ | 新B滑走路(H12.3) 年間27.5万回 (出発32回/時、到着28回/時) | 暫定滑走路供用 (H14.4) 年間20万回 | 年間47.5万回 |
| 平成24年度 ＜現在＞ | D滑走路(H22.10)等 年間39万回 (昼間35万回) (出発35回/時、到着35回/時) | 同時平行離着陸 (H23.10)等 年間25万回 | 年間64万回 |
| 平成26年度想定 ＜将来＞ (国土交通省 成長戦略) | 国際線ターミナルビル 拡張等 年間44.7万回 (昼間40.7万回) | 誘導路・スポット整備等 年間30万回 | 年間74.7万回 |

* 上に掲げた時期は代表的なものであり、それぞれの時期の間にも、段階的な増枠がある。

* 年間の回数のカウントは、1離陸で1回、1着陸で1回のため、1離着陸で2回とのカウントである。

* 成田空港の時間値は、出発・到着の需要の偏りに対応したスライディングスケールを導入しているため、具体的数字は省略している。

* 成田空港の今後のスケジュールについては、最短の場合を想定したものである。