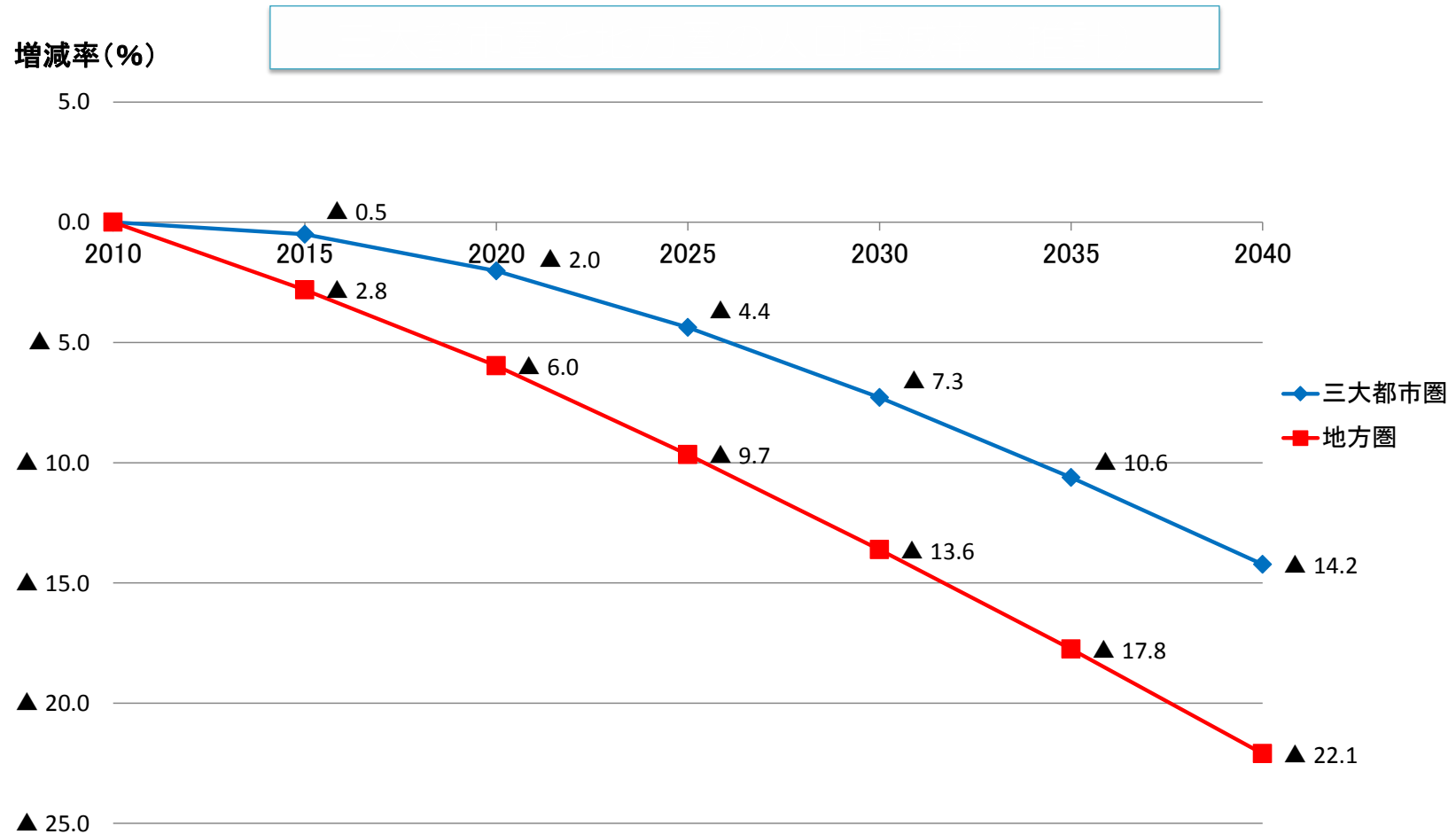


地方航空ネットワークの現状について

平成26年4月30日
国土交通省 航空局

三大都市圏及び地方圏における人口予測

■ 人口減少は、特に地方において顕著。



出所: 総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所

「日本の都道府県別将来推計人口(平成23年3月推計)」により国土交通省作成

三大都市圏: 東京圏(埼玉・千葉・東京・神奈川)名古屋圏(岐阜・愛知・三重)関西圏(京都・大阪・兵庫・奈良)

地方圏: 三大都市圏以外

地方における高齢化の進展

■ 高齢化についても、地方圏においてより進行している状況。

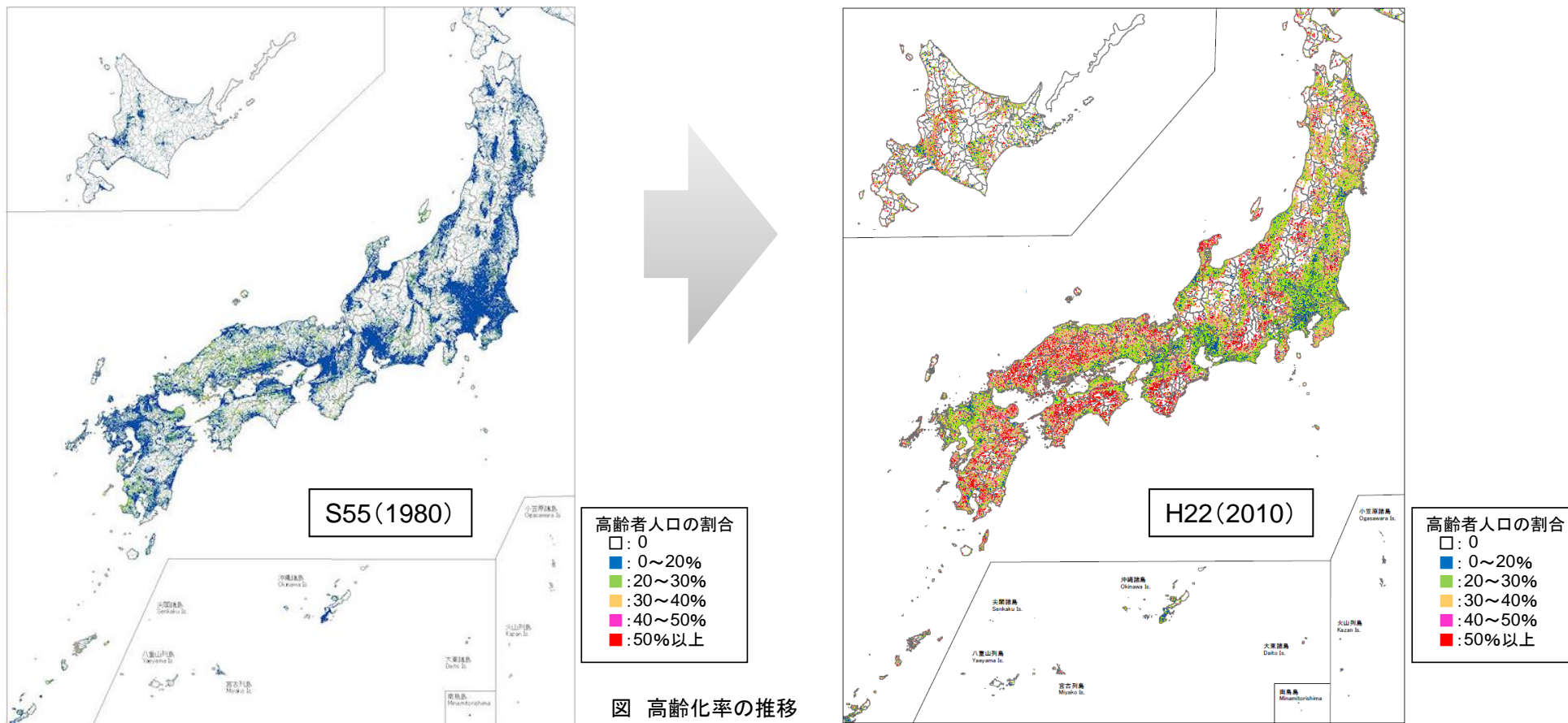


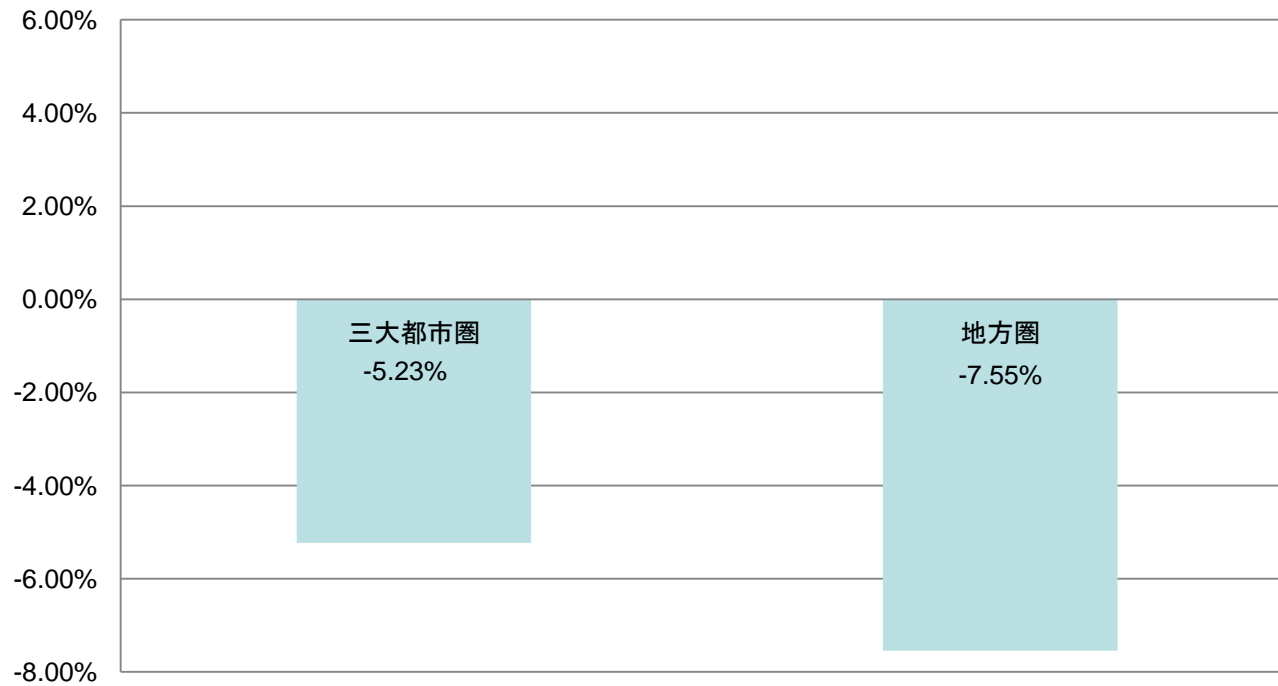
表 圏域別の高齢化率の推移

	S55	H22	差(H22-S55)
全国	9.1%	22.8%	13.7%
都市圏内	8.4%	21.9%	13.5%
都市圏外	9.5%	23.5%	14.0%

注) 高齢者人口とは、65歳以上人口。
 注) 都市圏は、「都市・地域レポート2005」により設定された85都市圏を用い、平成18年度末の市町村合併により、既に都市圏に編入された区域を合わせて都市圏と整理した。

- 経済面においても、三大都市圏以外の地方圏で特に地域別GDPの減少が見られ、地方経済は深刻化。

地域別GDPの推移（99年→09年の成長率）



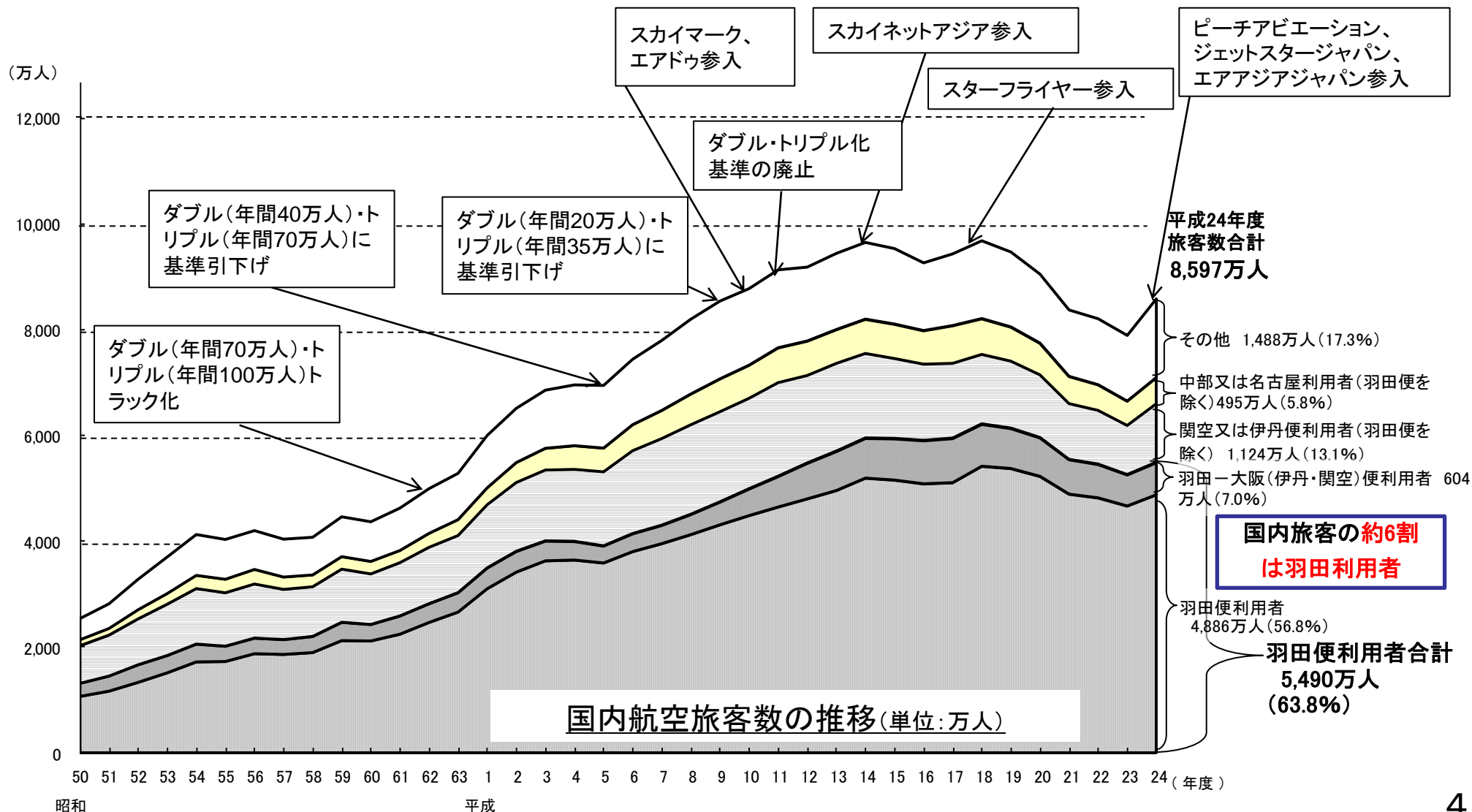
データ : 内閣府HP「県民経済計算」

三大都市圏 : 東京圏(埼玉・千葉・東京・神奈川)名古屋圏(岐阜・愛知・三重)関西圏(京都・大阪・兵庫・奈良)

地方圏 : 三大都市圏以外

我が国の国内航空旅客輸送の動向

燃油価格高騰の影響により平成19年度より減少に転じ、20年のリーマンショック以降の世界的な景気後退、23年の東日本大震災の影響を受け減少傾向であったが、24年度では、LCC参入による需要増等により増加した。また、国内全体の利用者の約6割は羽田空港の利用者である。

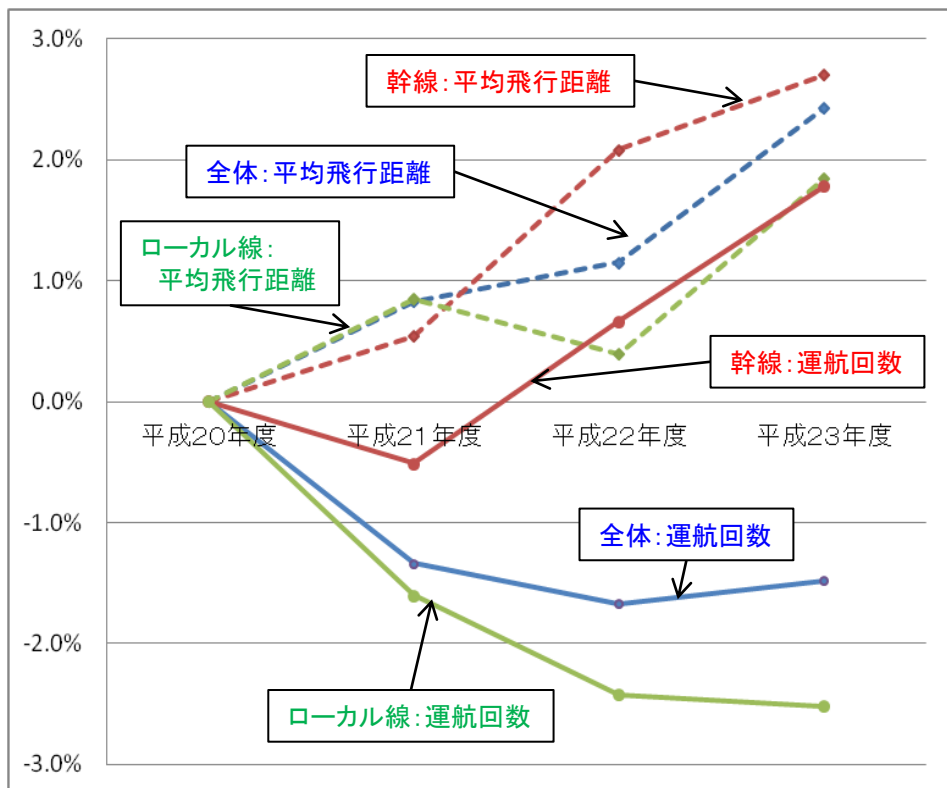


※ 航空輸送統計年報より航空局作成

近年の国内定期航空輸送の状況

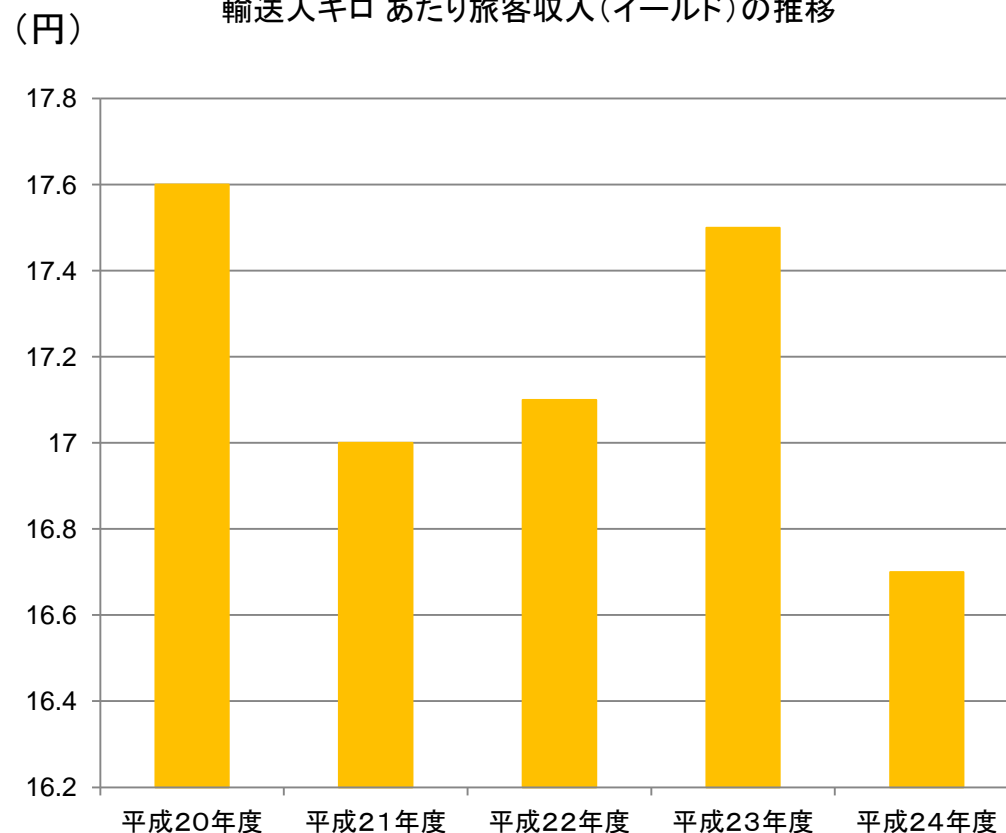
- 近年、平均飛行距離は増加傾向であるが、運航回数は、幹線で増加、ローカル線で低下傾向にある
- 平均的な運賃の状況を表すイールドについては、LCCの参入等もあり、平成24年度に低下がみられる

国内定期航空輸送の状況
(平均飛行距離及び運航回数の推移(H20ベース変化率))



(出所) 航空輸送統計年報

特定本邦定期航空運送事業者
輸送人キロあたり旅客収入(イールド)の推移



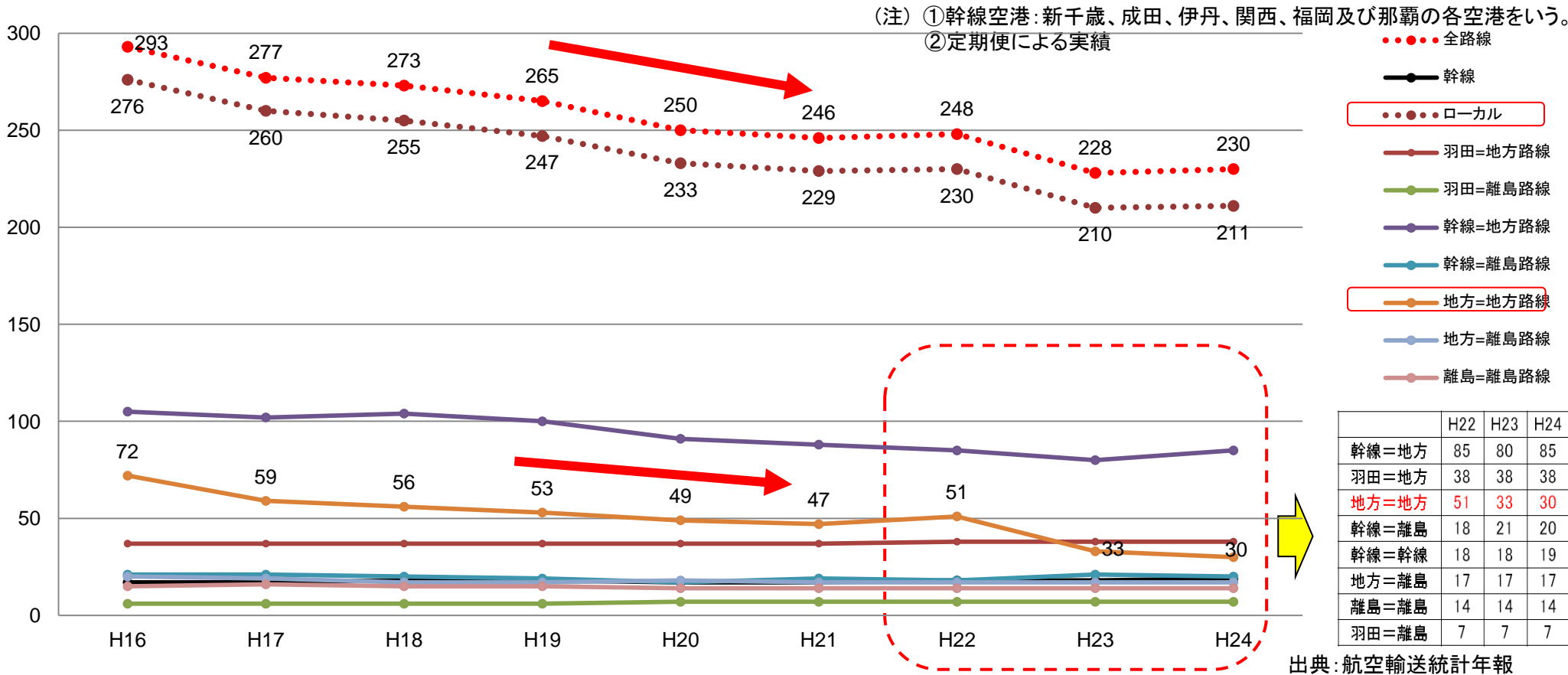
平成24年度

LCC以外平均: 17.0円、LCC平均: 6.7円

(出所) 航空局・情報公開資料

地方航空ネットワーク(路線数の推移) / 民活空港運営法の附帯決議

■ 地方＝地方路線については、H23以降急激な路線数の減少が見られる。



○ 「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律案に対する附帯決議」(平成25年5月24日衆議院国土交通委員会、平成25年6月18日参議院国土交通委員会)

五 空港運営の改善に向けた取組と併せて、地方航空ネットワークの維持・充実が図られるような地方航空ネットワークへの支援措置の充実・強化について、欧米等における地方航空ネットワークの維持に関する補助制度を参考にしつつ、離島振興法に規定する「人の往来及び物資の流通に要する費用の低廉化」にも配慮して検討を進め、早急に結論を得て、必要な措置を講ずること。

国内航空ネットワークの推移(新規・廃止路線一覧)

※旅客定期便のみ。全くの新規及び完全に撤退した路線を掲載。

新規路線

平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度		平成23年度	平成24年度	平成25年度					
神戸-石垣	新千歳-函館	新千歳-旭川	新千歳-茨城	関西-旭川	丘珠-女満別	新千歳-岡山	関西-仙台					
1路線	中部-石垣	伊丹-種子島	新千歳-松山	神戸-茨城	丘珠-利尻	新千歳-那覇	名古屋-高知					
	関西-仙台	伊丹-屋久島	新千歳-中標津	神戸-鹿児島	成田-旭川	茨城-那覇	名古屋-山形					
	熊本-神戸	静岡-新千歳	羽田-中部	神戸-長崎	成田-新潟	羽田-中部	3路線					
	4路線	静岡-鹿児島	静岡-鹿児島	成田-関西	北九州-那覇	成田-神戸		羽田-岩国				
静岡-熊本		静岡-熊本	中部-茨城	福岡-屋久島	関西-長崎	成田-関西						
静岡-小松		静岡-小松	名古屋-青森	福岡-与論	関西-宮古	成田-大分						
静岡-那覇		静岡-那覇	名古屋-花巻	奄美-与論	福岡-花巻	成田-鹿児島						
静岡-福岡		静岡-福岡	16路線	8路線	那覇-松山	中部-石垣						
福岡-石垣		福岡-石垣			伊丹-函館							
福岡-神戸		福岡-神戸			伊丹-三沢							
11路線	4路線	11路線	16路線	8路線	8路線	関西-長崎		関西-鹿児島				
						関西-宮古		関西-宮古				
						石垣-宮古	石垣-宮古					
						14路線	14路線	14路線	14路線	14路線	14路線	なし

廃止路線

新千歳-帯広	旭川-釧路	伊丹-庄内	新千歳-山形	名古屋-帯広	新千歳-旭川	丘珠-女満別
新千歳-函館	新千歳-鹿児島	伊丹-種子島	丘珠-女満別	名古屋-長崎	新千歳-松山	函館-旭川
新千歳-三沢	新千歳-庄内	大島-八丈島	丘珠-稚内	名古屋-福岡	函館-釧路	成田-関西
新千歳-紋別	新千歳-高松	関西-青森	丘珠-中標津	伊丹-佐賀	茨城-中部	成田-神戸
丘珠-紋別	新千歳-中標津	関西-旭川	静岡-小松	伊丹-三沢	羽田-中部	関西-宮古
函館-帯広	新千歳-那覇	関西-帯広	中部-花巻	伊丹-松本	静岡-松本	関西-福江
函館-女満別	新千歳-松山	関西-鹿児島	中部-釧路	伊丹-石見	静岡-熊本	神戸-熊本
仙台-函館	花巻-那覇	関西-釧路	中部-青森	伊丹-大館能代	中部-石垣	長崎-鹿児島
中部-福島	福島-那覇	関西-高知	中部-徳島	神戸-石垣	神戸-福岡	8路線
名古屋-北九州	新潟-佐渡	関西-松山	中部-米子	岡山-鹿児島	出雲-新千歳	
伊丹-石垣	関西-秋田	神戸-仙台	名古屋-熊本	広島西-鹿児島	徳島-新千歳	
関西-宮崎	関西-仙台	長崎-宮崎	名古屋-高知	広島西-宮崎	福岡-石垣	
神戸-熊本	関西-花巻	那覇-粟国	名古屋-山形	松山-那覇	北九州-那覇	
神戸-新潟	関西-福島	13路線	名古屋-秋田	高松-鹿児島	13路線	
福岡-青森	神戸-鹿児島		名古屋-松山	北九州-那覇		
福岡-花巻	高知-那覇		名古屋-新潟	熊本-松山		
大分-那覇	福岡-富山		32路線			
石垣-波照間	熊本-松山					

近年廃止された路線の例

福島＝那覇 路線

- 平成11年よりJAL／日本トランスオーシャン航空により運航
- 原油高騰による燃料費負担が収益構造を圧迫したこと等により平成21年に運休
- 一方で、両地域間の移動需要は一定程度存在（平成20年の平均座席利用率は70%近く）
- 福島・沖縄両県間で「うつくしま・ちゅらしま交流宣言」が採択され、直行便を利用した交流促進が進められてきた経緯（平成15年～）

	旅客数	便数	廃止年
福島＝那覇	約7万人	1便／日	平成21年

新潟＝佐渡 路線

- 平成20年の運休以前は旭伸航空により運航
- 新潟港＝両津港間に競合する航路が存在するが、佐渡島内の医療体制や郵便物・宅配物の配送体制の維持の観点から、県が航空路維持を支援
- 乗員・整備士の高齢化等により運航が困難となったが、航空会社の経営難から人材が確保できず平成20年に運休
- 平成23年より、新日本航空が不定期便で運航を再開
- 平成25年12月より乗員・整備士の退職に伴い安全運航が困難となったため無期限運休

山形＝名古屋・新千歳 路線

- 平成19年には60%近くに達していた年平均の座席利用率が、平成21年には50%以下に低下
- 各路線とも日本航空／ジェイ・エアによる共同運航便が就航していたが平成22年にJALの企業再生に伴い運休
- 山形県の行った山形空港周辺に立地する企業を対象としたアンケートでは、路線運休の影響について
 - ・仙台空港まで行かなければならなくなり大変不便
 - ・本社・関連企業が名古屋・札幌に立地し、移動コストが増加
 - ・客先も山形にアクセスしにくくなり受注減につながるなどの意見が見られた

※平成26年3月末より、名古屋便が再開（FDAが新規就航）

	旅客数	便数	廃止年
山形＝名古屋	約1.4万人	1便／日	平成22年
山形＝新千歳	約1.7万人	1便／日	平成22年



	旅客数	便数	廃止年
新潟＝佐渡	約1.3万人	3.4便／日	平成20年

路線利用促進に向けた地域の取組事例

概要

各空港においては、(1)多様かつ広域的な関係者と連携する体制による、(2)運航コストの削減のための施策、(3)観光・ビジネス等航空需要の開拓に向けた施策等、利用促進に向けた様々な取組が行われているところ。

取組内容

(1)多様かつ広域的な関係者と連携する実施体制

- ✓継続的かつ持続的な推進体制
- ✓自治体が主体的に取り組む体制
- ✓地元のみならず首都圏での体制

(2)航空ネットワーク維持・増進を図る運航コストの削減のための施策

- ✓航空会社の運航コスト低減に資する施策
- ✓航空会社と地域が互いにリスクを共有する仕組み

(3)観光・ビジネス等航空需要の増進に向けた施策

- ✓観光・ビジネス、インバウンド等ターゲット毎の施策
- ✓観光商品の造成・広告、企業利用への働きかけ

【施策例】

- ①首都圏等におけるセールス体制の構築
- ②自治体の長自らによるトップセールス
- ③観光・航空関連部署以外も含めた広域的な推進体制の構築

【施策例】

- ①着陸料・停留料等に関する減免・補助
- ②保安検査費・X線検査機器等の購入費に関する補助
- ③空港ターミナルビル施設使用料に関する減免・補助
- ④ナイトステイに関する経費の補助
- ⑤搭乗率保証制度の導入

【施策例】

- ①空港利用者(個人・団体等)の航空運賃等に関する補助
- ②観光ツアー等の企画・商品造成・商品広告に関する補助
- ③新規定期便の誘致、新規チャーター便の導入に関する補助等

基本政策部会について

○平成24年10月、航空分科会の下に基本政策部会が設置され、平成25年7月に公租公課のあり方及び地方航空ネットワークの維持方策に係る方向性を中心とする中間とりまとめが公表された。

中間取りまとめに示された航空分野における主な課題

- ・グローバル化の進展・アジアの急成長に直面するとともに、国内的にも少子高齢化・人口減少が進展し、地方経済が厳しさを増す我が国において、航空が果たすべき役割は何か
 - ・利用者が航空サービスを多様な選択肢の中から利用できるような環境整備をどうすべきか
- という基本的問題意識をもとに、航空分野における主な課題として以下のとおり認識

1) 国際航空需要等の今後の新たな需要への的確な対応

- ▷ ①空港における的確な対応
- ②航空管制における的確な対応
- ③航空協定等の多様な国際的枠組みの構築
- ④観光施策と連携した需要の取り込み

2) 競争の激化に対応した事業者による円滑かつ信頼のおけるサービス提供の確保

- ▷ ①事業者の競争力の強化（公租公課等のあり方を含む）
- ②航空利用者の安全・安心の確保
- ③事業者間の連携や他モードとの連携の促進

3) 「整備」から「運営」へのシフトに対応した今後の空港経営

- ▷ 空港経営改革の円滑な実現

4) 今後の地方航空ネットワークのあり方

5) その他の課題

- ▷ ①航空分野における今後の環境対策の検討
- ②航空分野におけるインフラ海外展開の推進

・公租公課等のあり方及び地方航空ネットワークの維持方策

▶ 中間取りまとめで示された方向性に従い、平成26年度予算要求等を実施

・その他の課題

▶ 今後、それ以外の課題についても、平成25年度末の航空政策の総合的なビジョンのとりまとめに向けて議論を実施。

中間とりまとめを受けた予算・税制要求の概要

公租公課等のあり方

- ・集中改革期間における緊急的支援(航空機燃料税の軽減措置等)が一定程度貢献
- ・ユニットコストの削減等の航空会社の自己努力を前提に、国内航空ネットワークを安定的に確保しつつ国際競争力を確固とするための環境整備が引き続き必要
- ・一方で、空港の更新投資・機能向上に係る事業が順次必要であり、航空機燃料税の軽減のため繰り延べた事業もあることから、歳出とのバランスを考慮して空港整備勘定の歳入水準を検討
- ・公租公課等の徴収割合を適正化するには、欧米のように旅客から直接徴収する体系へ移行することも考えられるが、諸課題の整理が必要であることから、引き続き検討

▶ 航空機燃料税の軽減措置の延長

- ・現在の公租公課等の枠組みの中でも、一定の工夫を講じることで、景気変動等により航空会社にリスクが生じる構造を是正する措置を検討

▶ 旅客数を基準とした着陸料体系の導入

- ・地方所在の空港における創意工夫を促進する公租公課に係る仕組みを検討

▶ 着陸料に係る提案割引制度(各空港のプレゼンテーションを経て選定した新規就航・増便路線に対する軽減)の新設

地方航空ネットワークの維持方策

- ・地方路線を中心に国内航空ネットワークが縮小傾向。今後、航空会社の内部補助による路線の確保には限界
- ・人の往来及び物資の流通に要する費用の低廉化の観点にも配慮して、離島運航費補助等の充実・活用を検討

▶ 離島運航費補助の対象路線の要件緩和や島民運賃割引補助の拡充

- ・欧米を参考に、地域が主体的に路線の維持・充実に取り組む際に国が新たに一定の支援を行うことを検討

▶ 自治体等の地域の関係者による路線維持のモデル的取組を支援する「地方航空路線活性化プログラム」の新設

- ・地方航空ネットワーク上重要な小型機材の活用に対応した公租公課の見直しを検討

▶ 小型機材に係る着陸料・航行援助施設利用料の軽減措置の新設や国内線航空機に係る固定資産税の特例措置の拡充

地方航空ネットワーク支援パッケージ

地方航空ネットワーク維持に必要な支援策について、地方航空路線活性化プログラム等の離島以外の条件不利地域に対する支援策も含め、トータルパッケージにより対応を図る。

地方航空支援方策パッケージ

全体予算規模
約30.3億円

公租公課等

固定資産税の軽減
(小型機材の軽減)

着陸料・航援料の軽減
(小型機材の軽減)

着陸料に係る
提案割引制度

予算

地方航空路線活性化プログラム

- 一定の需要があるが、代替交通機関がない又は不便な条件不利地域を発着
- 地域主体で路線維持に向けた取組を継続等の路線を対象に国としてモデル的取組に係る実証調査を実施。

航空機購入費補助の増

【地域公共交通確保維持改善事業】
離島運航費補助の拡充

その他

羽田発着枠政策コンテスト

安定的な航空輸送サービスの提供及び地方航空ネットワークの維持を図るため、

- ・特例措置の適用期限を2年間延長
- ・最大離陸重量50トン未満の航空機に係る課税標準の軽減措置を拡充

施策の背景

我が国航空会社の現状

- グローバル化や航空自由化の進展
- 国際航空市場で厳しい競争に直面
- LCCの本格参入など利用者ニーズの多様化に応じた新サービスの登場

地方航空ネットワーク維持のための支援が必要

具体的施策

地方路線を巡る環境

- 地方において顕著な人口減少・少子高齢化
- 内部補助など航空会社の企業努力による地方航空ネットワーク維持には限界
- 耐用年数を迎え、機材更新が必要な地域航空会社の小型機が増加

税制改正要望の結果

[現行特例措置]

大型機 (B777等)	購入後 3年 2/3に軽減	200トン
中・小型機 (B767・B737等)	5年 2/5に軽減	
リージョナル機 (ERJ等)		

[延長・拡充]

大型機 (B777等)	購入後 3年 2/3に軽減	200トン
中・小型機 (B767・B737等)	5年 2/5に軽減	
リージョナル機 (ERJ等)	1年 3/8 その後4年 2/5に軽減	50トン
リージョナル機 (ATR等)	5年 1/4に軽減	30トン

➔ 軽減措置の拡充

【現行】

- 最大離陸重量200トン以上
最初の3年間2/3に軽減
- 最大離陸重量200トン未満
最初の5年間2/5
ただし、地方路線就航時間割合が2/3以上に限る。(2/3未満は200トン以上と同率を適用)
- ・適用期限
平成26年3月31日まで

【結果】

- ・適用期限の延長
平成28年3月31日まで2年間延長
- ・軽減措置の拡充
最大離陸重量50トン未満
初年度3/8、その後4年間2/5
最大離陸重量30トン未満
最初の5年間1/4
ただし、羽田・伊丹路線就航時間割合が1/3未満に限る。(1/3以上は50トン以上200トン未満と同率を適用)

離島航空路の支援

航空機購入費補助

制度概要

対象航空機： 9人以上の旅客、1,500メートル以下の長さの滑走路で離着陸できる飛行機

補助方式： 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

※予算額の推移(過去5カ年)

平成25年度	4.7億円
平成22年度～24年度	実績無し
平成21年度	4.6億円

平成26年度予算概要

事業者： 第一航空(株)

機材： DHC-6(ツインオッター) 2機

[機材概要]

・乗客数	19名
・離陸滑走路長	402m
・着陸滑走路長	320m



就航路線 栗国＝那覇
(現保有機材の老朽化に伴う更新)
波照間＝石垣、多良間＝石垣
(廃止路線の復活のために新規配備)

離島航空路運航費補助及び島民運賃割引補助

制度概要

対象要件： 経常損失が見込まれる離島路線のうち、

- ① 最も日常拠点性を有し、
- ② 船舶等の主たる代替交通機関により2時間以上、
- ③ 2社以上の競合路線でないこと

補助方式： 運航費については、「実績損失見込額」と「標準損失額」のいずれか低い額の1/2の範囲内を補助。

島民運賃割引については、運賃の引き下げを加味した損失額の1/2相当額を補助。

制度の経緯： (平成24年度～)

島民運賃割引の取組を支援

平成26年度**拡充**概要

○補助対象要件の緩和

一定の要件を満たす離島については、島民運賃割引補助を一島につき二路線まで適用できるよう要件を緩和。

○島民運賃割引の基準運賃の引き下げ

島民運賃割引制度の引き下げ限度額を見直し、支援の幅を拡大。

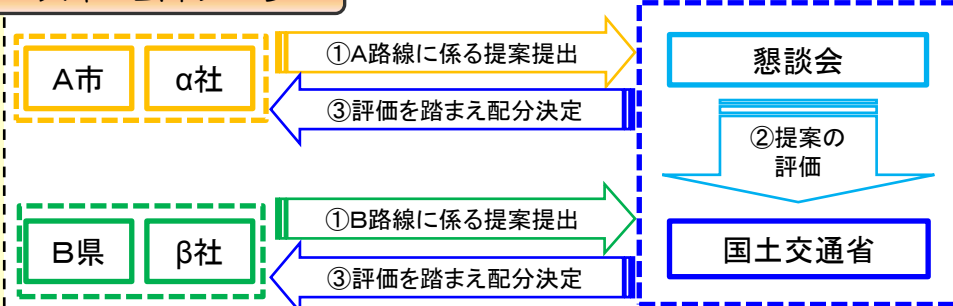
※平成25年度:47円/km ⇒ 平成26年度:41円/km

羽田発着枠政策コンテストの概要

概要

- 羽田発着枠配分基準検討小委員会報告書（平成24年11月28日）において、航空会社の自助努力だけでは維持が困難な地方路線の充実のため、地域と航空会社による提案に対するコンテストを通じて、当該路線に羽田空港の発着枠を配分する仕組み（政策コンテスト）を導入すべきとの提言がなされた。
- これを踏まえ、平成26年夏ダイヤ（3月30日～）からのコンテストを通じた便（3便分）の運航に向け「羽田発着枠政策コンテストの評価等に関する懇談会」を開催し、コンテストの評価基準の検討及び提案の評価等を実施。

スキームイメージ



※配分対象は3便分。使用期間はH26夏ダイヤから原則2年間。

懇談会委員

加藤 一誠	日本大学経済学部教授
竹内 健蔵	東京女子大学現代教養学部国際社会学科教授
花岡 伸也	東京工業大学大学院理工学研究科准教授
廻 洋子	淑徳大学経営学部教授
矢ヶ崎 紀子	首都大学東京都市環境学研究科 観光科学域特任准教授
柳川 範之	東京大学大学院経済学研究科教授

コンテストの結果

- コンテストへの公募の結果、石見空港・佐賀空港・鳥取空港（w/ANA）、山形空港（w/JAL）の4空港について、羽田便の増便に向けた提案が提出。委員による提案の評価を踏まえ、羽田空港－石見空港、山形空港、鳥取空港の3路線に対する発着枠配分を決定（平成25年11月26日発表）。

【評価結果】 石見空港：911点 山形空港：891点 鳥取空港：874点 佐賀空港：799点

地域の取組に対するコンテスト方式の発着枠配分スキームを通じ、

- 路線充実に向けた地域の取組へのインセンティブの付与、取組の高度化
- 航空会社の自助努力のみに頼らない、地域主体の地方路線の充実
- 地域住民生活の利便性の向上・地域の活性化

が図られることを期待。

羽田発着枠政策コンテストの各提案内容の概要(主な取組内容)

主な取組	石見空港 (1便・ANA)	佐賀空港 (4便・ANA)	鳥取空港 (4便・ANA)	山形空港 (1便・JAL)
(1) 実施に向けた多様な関係者との連携体制	<ul style="list-style-type: none"> 萩・石見空港利用拡大促進協議会による利用促進の取組 商工会議所との連携による利用促進の取組 島根県立大学との連携(潜在的利用者のニーズ調査、分析及び提案の実施) 	<ul style="list-style-type: none"> 有明佐賀空港活性化推進協議会による利用促進の取組 マイエアポート宣言事業所による積極的利用の取組 県職員で構成する100人チームによる空港営業 	<ul style="list-style-type: none"> 鳥取空港の利用を促進する懇話会による利用促進の取組 観光プロモーター等による商品造成、企業誘致の取組み等、鳥取県東京本部及び関係機関スタッフによる取組の強化 県庁内横断的に各種対策を実施するとともに、県の重要施策との連携を推進 	<ul style="list-style-type: none"> 山形空港利用拡大推進協議会を中心に傘下にターゲットごとのWGを設置 施策内容に応じ、県、市町村及び関係機関等が参画 首都圏や海外においては、県拠点を中心に大手旅行会社等との連携により体制を確保
(2) 観光・ビジネス等需要の開拓に向けた施策	<ul style="list-style-type: none"> 団体旅行商品造成支援(ANAとの連携) WEB等を活用した情報発信、個人向け旅行商品造成 乗合タクシー等二次交通の充実 サポーター企業登録の促進 冬季利用促進対策(ツアー商品造成、個人・親子客向け助成等) 友好姉妹都市とのスポーツ・文化交流や修学旅行への助成 	<ul style="list-style-type: none"> マイエアポート運動(宣言)の推進 首都圏における情報発信、営業体制の強化 佐賀空港利用の団体・個人旅行商品の造成支援 修学旅行誘致補助 無料駐車場の増設 空港アクセスの充実(1,000円レンタカーキャンペーンリムジンタクシー)の充実 	<ul style="list-style-type: none"> 新規旅行商品の造成支援、米子空港と連携した山陰周遊旅行商品等による利用促進 空港利用の促進を図る空港サポートクラブ制度の導入 県重点施策と連携した運賃助成制度(移住定住促進、介護、子育て支援等) 早朝便を利用した旅行商品造成支援(早朝便利用送客インセンティブの付与等) 	<ul style="list-style-type: none"> 訪日促進に向けた東北広域観光プロモーションの強化 空港ビルが中心となり、着地型商品を発掘・情報提供 重点デスティネーションへの旅行商品造成等の取組を実施し乗継需要を喚起 「山形空港サポーターズクラブ(仮称)」を組織し、出張利用者の掘り起こし・囲い込みを図る(冬期限定割引等の実施) 空港アクセスバスの5年振り再開等アクセスの改善
(3) 運航コスト削減のための施策	<ul style="list-style-type: none"> 航空会社と地元とのリスク分担の取組 ※14万人を下回った場合、航空会社と地元がリスクを分担(地元負担は最大4億円) ※負担方法は、着陸料減免の拡大、空港ターミナルビル使用料の助成等 	<ul style="list-style-type: none"> 着陸料の減免(1/3) 夜間駐機補助(3/10) 	<ul style="list-style-type: none"> 着陸料減免措置の拡充(減免率を1/3→1/2) 搭乗率に応じ、増便分に係る着陸料及び航援料相当額の範囲内で支援 	<ul style="list-style-type: none"> 着陸料の軽減(1/10)、保安施設検査業務費補助の業務時間に応じた増額、空港施設使用料の軽減、販売促進支援金(仮称)の支給 路線収支共有制度(仮称)の創設 ※利拡協とJALの両者が、基本的に収支(黒字/赤字)を1/2ずつ取得/負担(=共有)