

# (第6回部会資料)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ついて

---

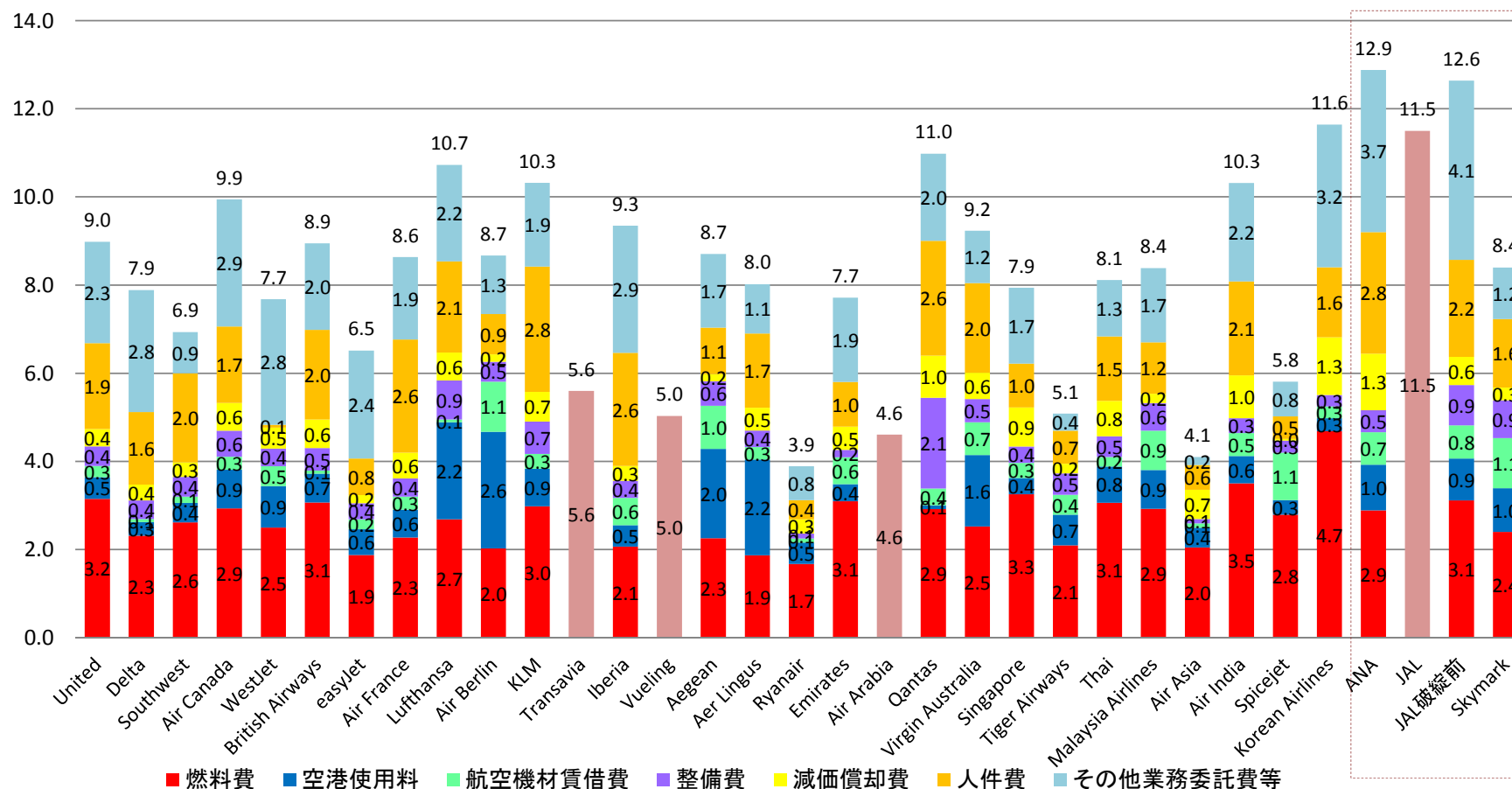
国土交通省 航空局  
平成25年5月

# 1. 事業者の競争力と公租公課について

# 1. 日本と諸外国のコスト比較 (ユニットコストベース) ①

○ 日本のエアラインと諸外国のエアラインをユニットコストで比較した場合、ANA、JALのコスト水準が高くなっている

(円/人・km)



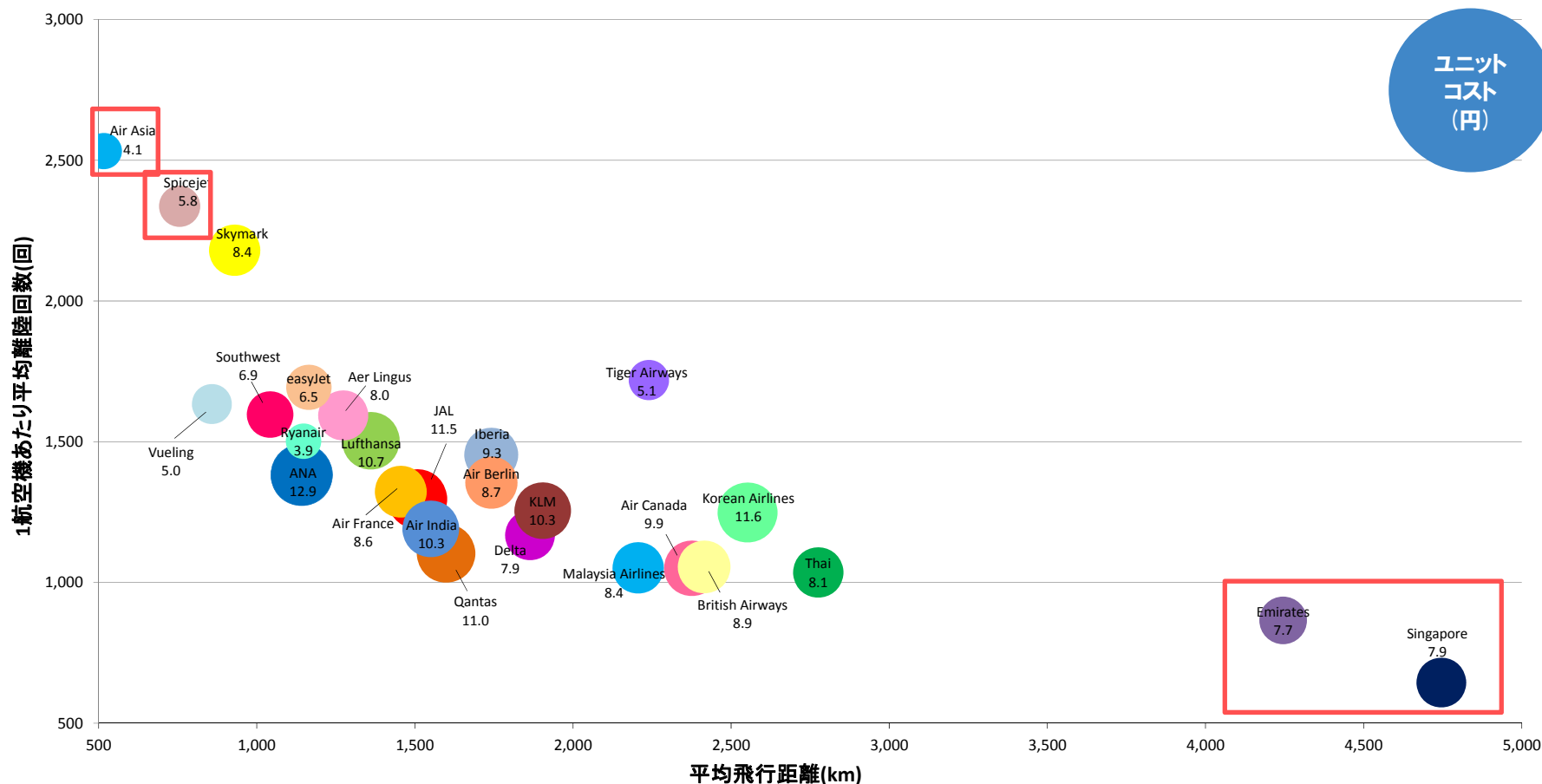
(注)記載のエアラインは、有償旅客人キロが上位のエアライン及び乗降客数の多い国にある代表的なエアラインを抽出している。

(出典)データベース及び各社プレスリリースより作成。ANAは2012年3月期の連結決算のうち、「航空事業セグメント」の数値を使用。JALは2013年3月期第3四半期決算説明会資料より「航空運送連結」の値を使用し、破綻前については2010年3月期第2四半期決算説明会資料(4月～9月)より「航空運送事業」の値を使用。Lufthansaは2011年12月期の連結決算のうち、「Passenger Airline Group」セグメントの数値を使用。KLM、Iberia、Air Indiaは2010年度の数値を使用。その他は2011年度の数値を使用。

(注)2013年1月時点の為替レートを使用：1USD=89.92円、1CAD=93.03円、1GBP=141.91円、1EUR=120.20円、1AUD=96.33円、1SGD=75.75円、1MYR=30.35円、1IDR=1.74円、1THB=3.15円、1RMB=15.04円、1KRW=0.086円、1AED=25.61円

# 1. 日本と諸外国のコスト比較 (ユニットコストベース) ②

- 「飛行距離」の影響を加味し、「航空機の稼働率・効率性」を考慮するため、「平均飛行距離」と「1航空機あたり平均離陸回数」でユニットコストをプロット
- 長距離フライトの割合が高いシンガポール航空、エミレーツ航空、平均発着回数の多いエアアジア、スパイスジェットはユニットコストが低い

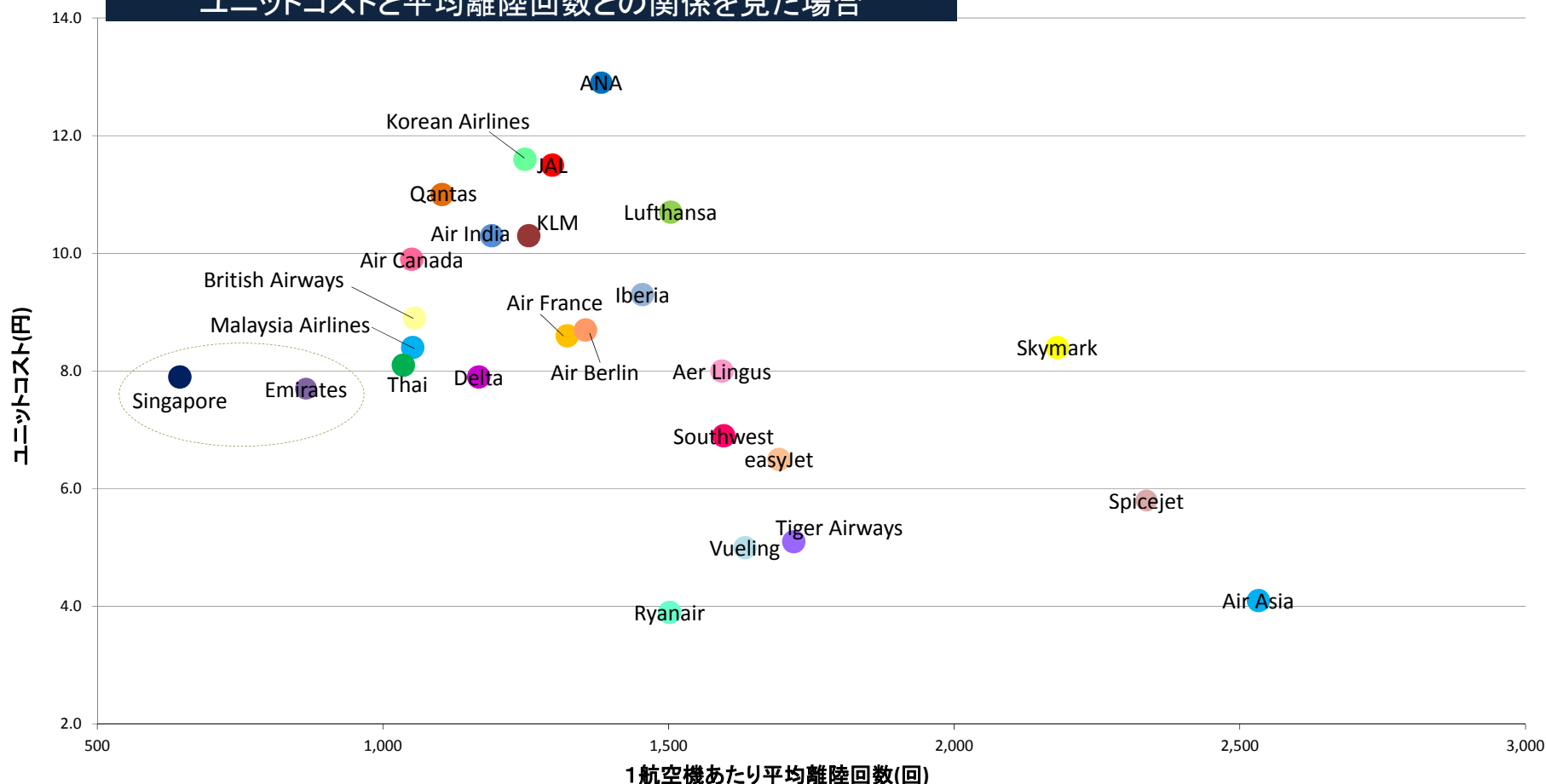


(注)1航空機あたり平均離陸回数は離陸回数を保有及びリース航空機の数で除したもの。(出典)離陸回数・航空機数・平均飛行距離は、Skymark、Air Berlin、Tiger Airways、Air Asia、Spicejet、Vuelingはデータベースから取得し、その他エアラインはWorld airport transport statistics(IATA 2010年度)から取得。ANAは2012年3月期の連結決算のうち、「航空事業セグメント」の数値を使用。JALは2013年3月期第3四半期決算説明会資料より「航空運送連結」の値を使用。Lufthansaは2011年12月期の連結決算のうち、「Passenger Airline Group」セグメントの数値を使用。KLM、Iberia、Air Indiaは2010年度の数値を使用。それ以外は2011年度の数値を使用。(注)2013年1月時点の為替レートを使用: 1USD=89.92円、1CAD=93.03円、1GBP=141.91円、1EUR=120.20円、1AUD=96.33円、1SGD=75.75円、1MYR=30.35円、1IDR=1.74円、1THB=3.15円、1RMB=15.04円、1KRW=0.086円、1AED=25.61円

# 1. 日本と諸外国のコスト比較 (ユニットコストベース) ③

○ 平均離陸回数が多く航空機の稼働率が高くなるに従ってユニットコストが低減されると考えられるが、平均離陸回数が少ない場合であっても長距離フライトの割合が高いエアライン(点線囲み)ではユニットコストが同じく低減されると考えられる

ユニットコストと平均離陸回数との関係を見た場合

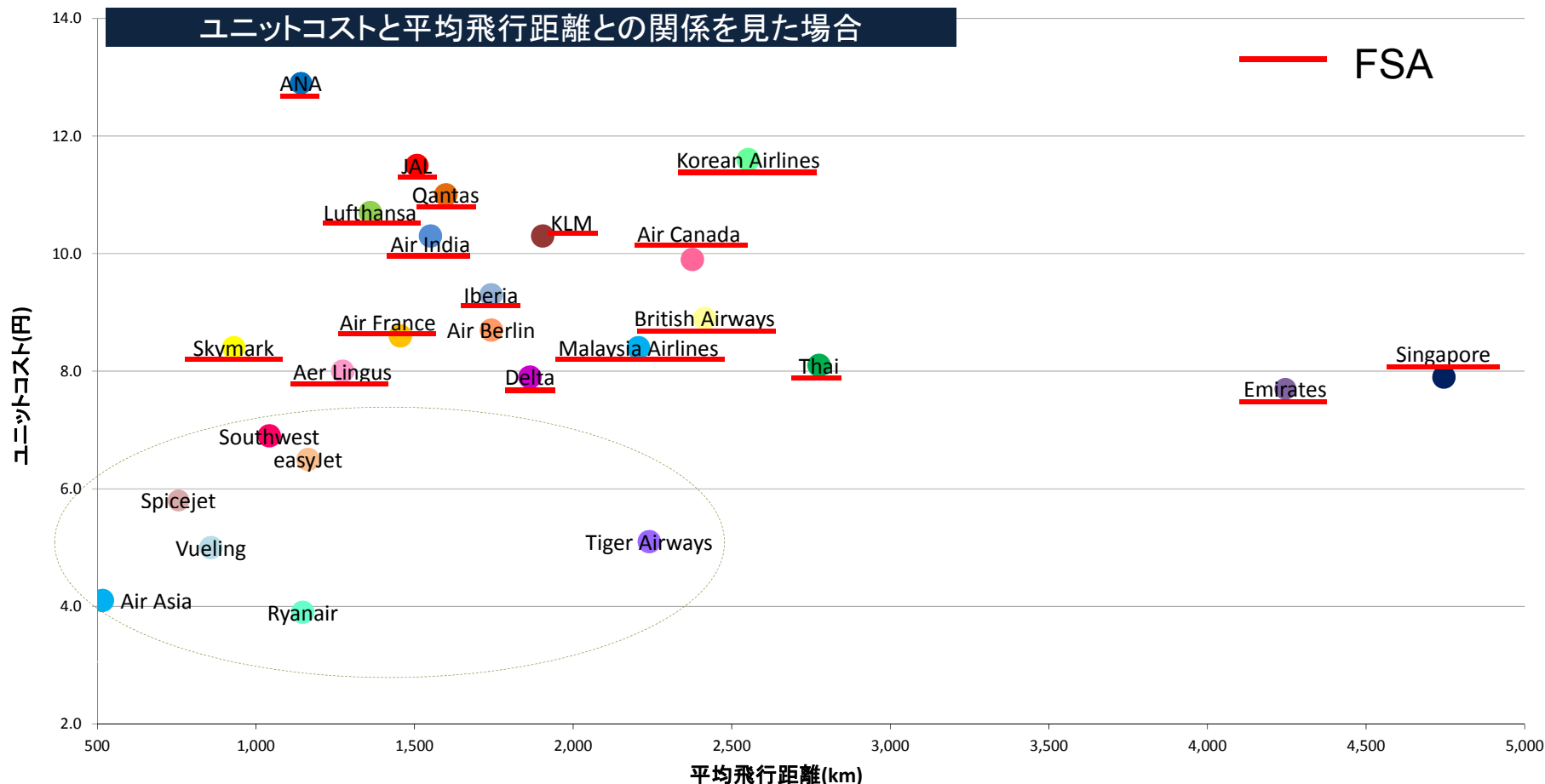


(注)1航空機あたり平均離陸回数は離陸回数を保有及びリース航空機の数で除したものの。(出典)離陸回数・航空機数は、Skymark、Air Berlin、Tiger Airways、Air Asia、Spicejet、Vuelingはデータベースから取得し、その他エアラインはWorld airport transport statistics(LATA 2010年度)から取得。ANAは2012年3月期の連結決算のうち、「航空事業セグメント」の数値を使用。JALは2013年3月期第3四半期決算説明会資料より「航空運送連結」の値を使用。Lufthansaは2011年12月期の連結決算のうち、「Passenger Airline Group」セグメントの数値を使用。Delta、Southwest、Air Canada、British Airways、easyJet、Air France、Air Berlin、Vueling、Aer Lingus、Ryanair、Emirates、Qantas、Singapore、Tiger Airways、Thai、Malaysia Airlines、Air Asia、Spicejet、Korean Airlines、Skymarkは2011年度の数値を使用。KLM、Iberia、Air Indiaは2010年度の数値を使用。

(注)2013年1月時点の為替レートを使用：1USD=89.92円、1CAD=93.03円、1GBP=141.91円、1EUR=120.20円、1AUD=96.33円、1SGD=75.75円、1MYR=30.35円、1IDR=1.74円、1THB=3.15円、1RMB=15.04円、1KRW=0.086円、1AED=25.61円

# 1. 日本と諸外国のコスト比較 (ユニットコストベース) ④

○ 長距離フライトの割合が高くなるに従ってユニットコストが低減されると考えられるが、長距離フライトの割合が低い場合であってもLCCや(点線囲み)やスカイマークなど平均離陸回数が多いエアラインではユニットコストが同じく低減されると考えられる

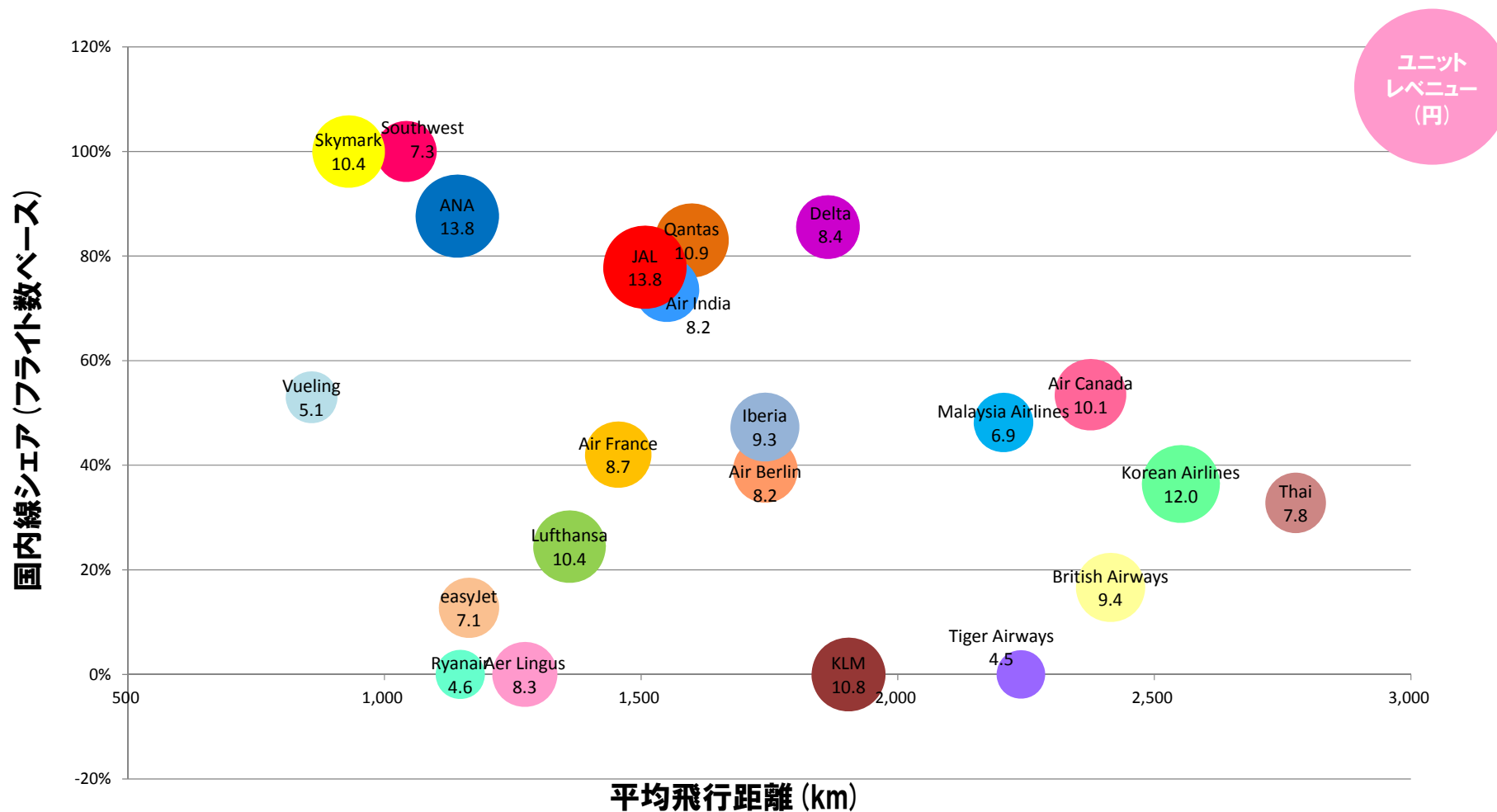


(出典)平均飛行距離は、Skymark、Air Berlin、Tiger Airways、Air Asia、Spicejet、Vuelingはデータベースから取得し、その他エアラインはWorld airport transport statistics(IATA 2010年度)から取得。ANAは2012年3月期の連結決算のうち、「航空事業セグメント」の数値を使用。JALは2013年3月期第3四半期決算説明会資料より「航空運送連結」の値を使用。Lufthansaは2011年12月期の連結決算のうち、「Passenger Airline Group」セグメントの数値を使用。Delta、Southwest、Air Canada、British Airways、easyJet、Air France、Air Berlin、Vueling、Aer Lingus、Ryanair、Emirates、Qantas、Singapore、Tiger Airways、Thai、Malaysia Airlines、Air Asia、Spicejet、Korean Airlines、Skymarkは2011年度の数値を使用。KLM、Iberia、Air Indiaは2010年度の数値を使用。

(注)2013年1月時点の為替レートを使用：1USD=89.92円、1CAD=93.03円、1GBP=141.91円、1EUR=120.20円、1AUD=96.33円、1SGD=75.75円、1MYR=30.35円、1IDR=1.74円、1THB=3.15円、1RMB=15.04円、1KRW=0.086円、1AED=25.61円

# 1. 日本と諸外国の売上高比較 (ユニットレベニューベース)

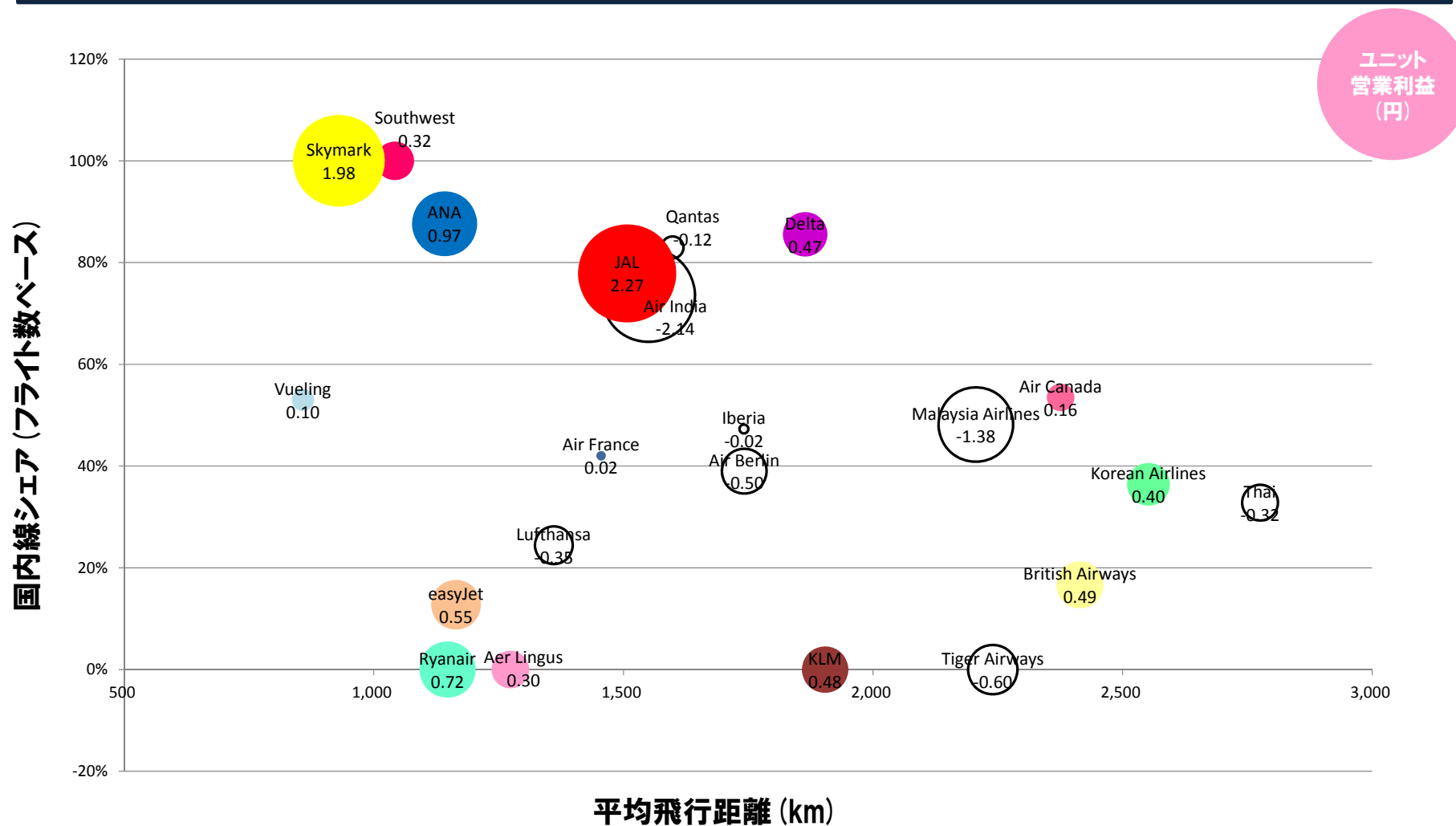
- 本邦エアラインは国内線シェア(フライト数ベース)が高い傾向にある
- ユニットレベニュー(1旅客を1キロ運ぶ際に得られる収入)が、諸外国のエアラインと比べ高水準の傾向になっている



(出典)国内線シェア・平均飛行距離は、Skymark、Air Berlin、Tiger Airways、Vuelingはデータベースから取得し、その他エアラインはWorld airport transport statistics(IATA 2010年度)から取得。ANAは2012年3月期の連結決算のうち、「航空事業セグメント」の数値を使用。JALは2013年3月期第3四半期決算説明会資料より「航空運送連結」の値を使用。Lufthansaは2011年12月期の連結決算のうち、「Passenger Airline Group」セグメントの数値を使用。Delta、Southwest、Air Canada、British Airways、easyJet、Air France、Air Berlin、Vueling、Aer Lingus、Ryanair、Qantas、Tiger Airways、Thai、Malaysia Airlines、Korean Airlines、Skymarkは2011年度の数値を使用。KLM、Iberia、Air Indiaは2010年度の数値を使用。(注)2013年1月時点の為替レートを使用：1USD=89.92円、1CAD=93.03円、1GBP=141.91円、1EUR=120.20円、1AUD=96.33円、1SGD=75.75円、1MYR=30.35円、1IDR=1.74円、1THB=3.15円、1RMB=15.04円、1KRW=0.086円、1AED=25.61円

# 1. 日本と諸外国の営業利益比較 (ユニット営業利益ベース)

○ 日本のエアラインはユニットコストが高くなっているものの、ユニットレベニューも高く、結果としてユニット営業利益が諸外国のエアラインと比べ高水準になっている



(出典)国内線シェア・平均飛行距離は、Skymark、Air Berlin、Tiger Airways、Vuelingはデータベースから取得し、その他エアラインはWorld airport transport statistics(IATA 2010年度)から取得。ANAは2012年3月期の連結決算のうち、「航空事業セグメント」の数値を使用。JALは2013年3月期第3四半期決算説明会資料より「航空運送連結」の値を使用。Lufthansaは2011年12月期の連結決算のうち、「Passenger Airline Group」セグメントの数値を使用。Delta、Southwest、Air Canada、British Airways、easyJet、Air France、Air Berlin、Vueling、Aer Lingus、Ryanair、Qantas、Tiger Airways、Thai、Malaysia Airlines、Korean Airlines、Skymarkは2011年度の数値を使用。KLM、Iberia、Air Indiaは2010年度の数値を使用。(注)2013年1月時点の為替レートを使用：1USD=89.92円、1CAD=93.03円、1GBP=141.91円、1EUR=120.20円、1AUD=96.33円、1SGD=75.75円、1MYR=30.35円、1IDR=1.74円、1THB=3.15円、1RMB=15.04円、1KRW=0.086円、1AED=25.61円

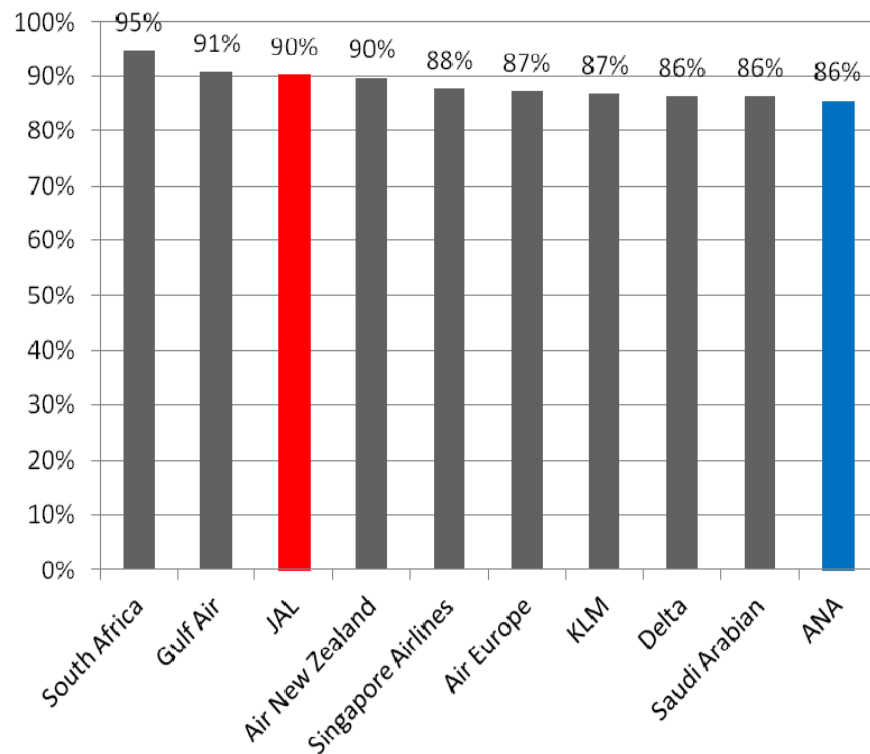


# 1. (参考) 定時出発率の実績が高いエアラインとわが国の航空会社による事故件数及び発生率の推移

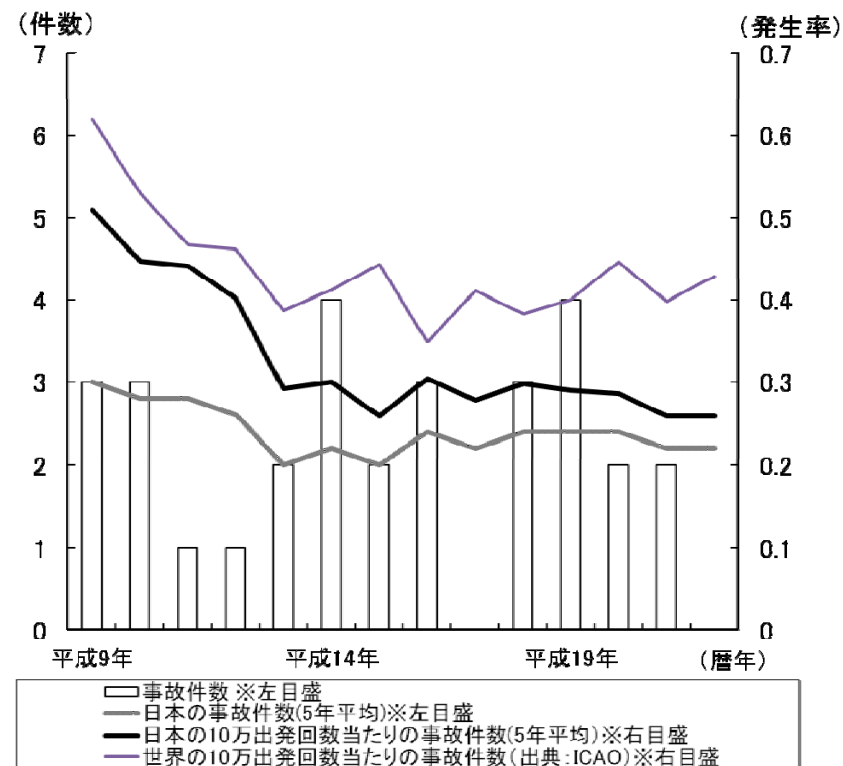
- 我が国の航空会社は、世界の航空会社に比べ、品質の高いサービスを提供してきている
  - 定時出発率の高い上位10社に本邦航空会社2社が入っている(2013年2月実績データ)
  - 本邦航空会社の事故件数は、世界の航空会社の平均より低い水準で推移

定時出発率の実績が高い上位10社の航空会社<sup>1)</sup>  
(2013年2月実績データ)

定時出発率(%)



わが国の航空会社による事故件数及び発生率の推移<sup>2)</sup>



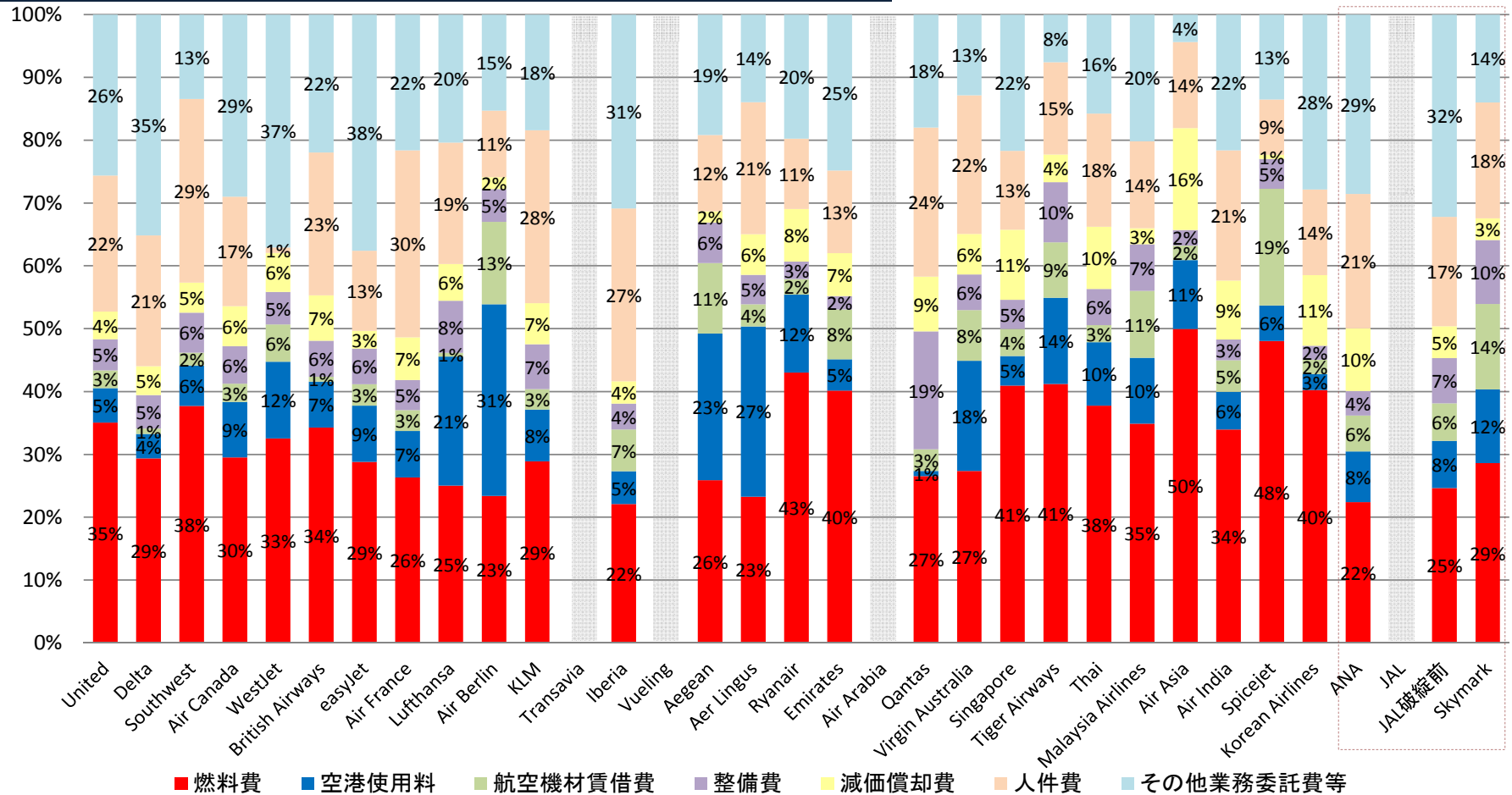
※平成17, 22年の事故件数は0件

1. 2012年度においては、年間でANA、JALともに上位5位にランクインしている； 2. 本邦航空運送事業者による大型飛行機に係る事故のうち、わが国の領海及び公海上で発生した事故である。平成10年以前は機内病死を含む。  
(出典)Flight Stats、国土交通省航空局

# 1. (参考) 航空会社のユニットコストに占める公租公課の負担割合

- 本邦航空会社のコストに占める空港使用料(着陸料、旅客施設使用料、停留料等)の割合は10%程度
- 諸外国の航空会社において、コストに占める空港使用料の割合にばらつきがある中で本邦航空会社が突出して高いわけではないが、前述(P2)のとおり、それは他国のエアラインのユニットコストの絶対額が小さいことによる部分がある

各国航空会社のユニットコストの内訳を百分率表示としたもの



また、本邦航空会社のコストに占める航空機燃料税の割合は2%程度<sup>1)</sup>で、空港使用料と合わせてコストの10~14%程度を占める

1. 対象となるエアラインは、羽田に乗り入れている本邦エアライン6社が対象

注: Transavia、Vueling、Air Arabia、JALについては内訳未入手のため表示していない。

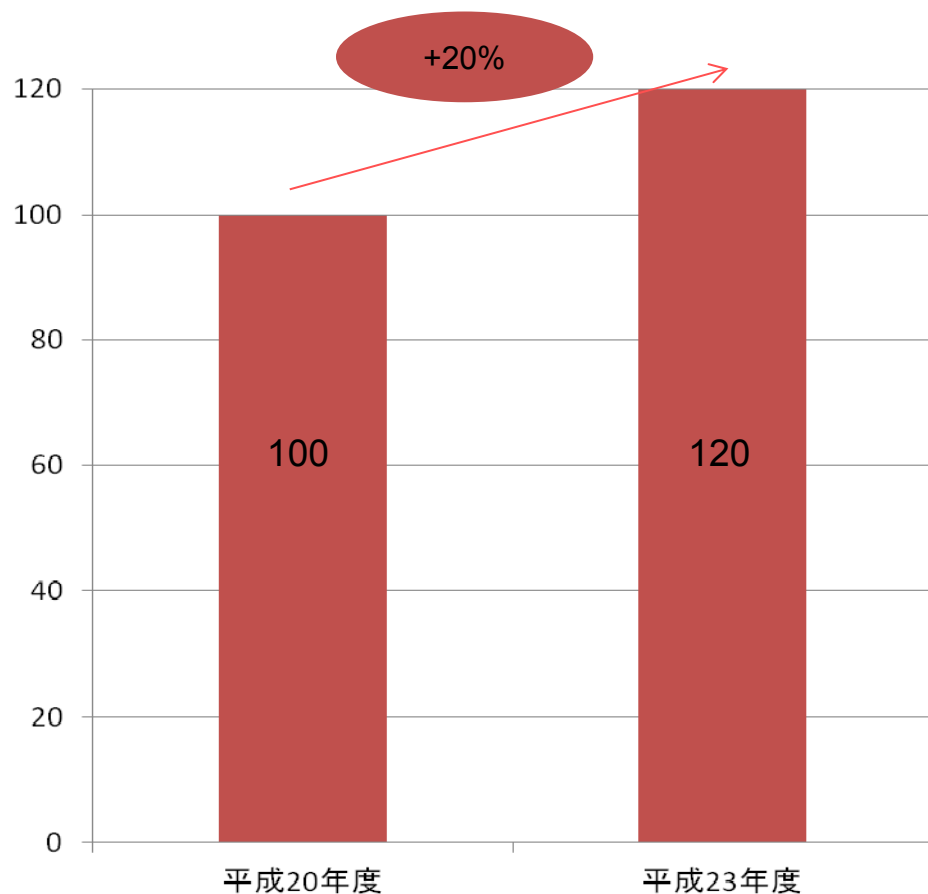
Lufthansa、Air Berlinの空港使用料について、バゲージハンドリングに係る費用が含まれている(他社はその他業務委託費等にカウント)ためコストに占める割合が高くなっている。

(出典)「日本と諸外国のコスト比較(ユニットコストベース)①」の資料と同じ。

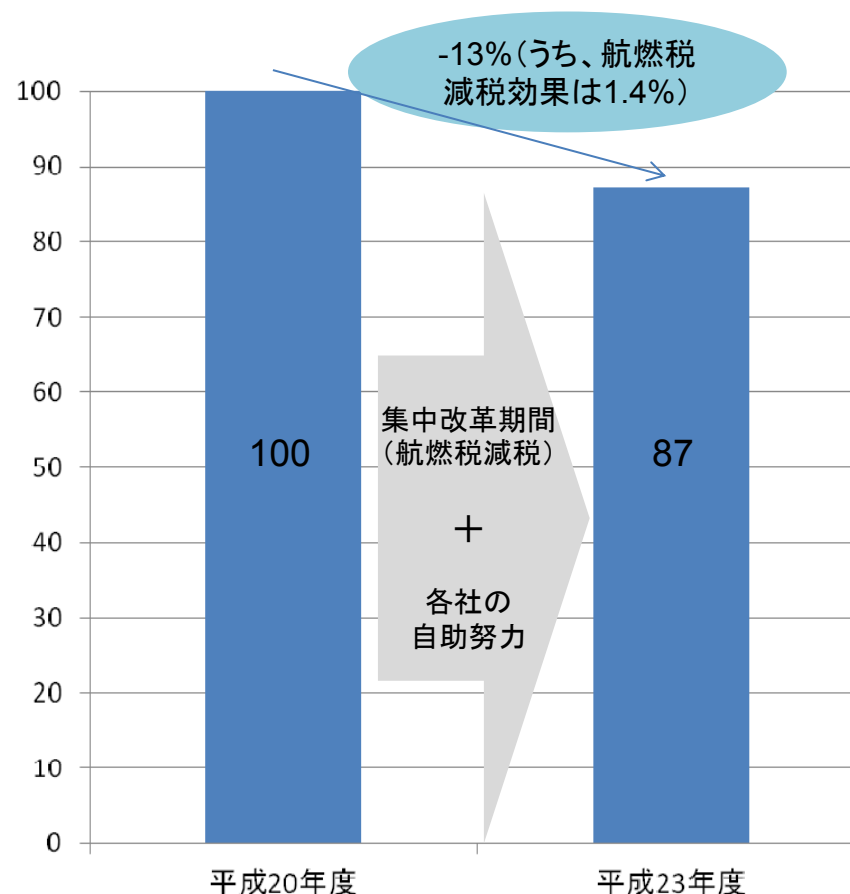
# 1. (参考) 本邦エアラインのユニットコスト推移

○ 平成23年度と平成20年度を比較すると、燃料費が高騰したものの、集中改革期間におけるエアライン各社のコスト削減の取り組み及び航空機燃料税減税によって、ユニットコストが低減した

燃油価格の比較(平成20年度を100とした場合)<sup>1)</sup>



ユニットコストの比較(平成20年度を100とした場合)<sup>2)</sup>

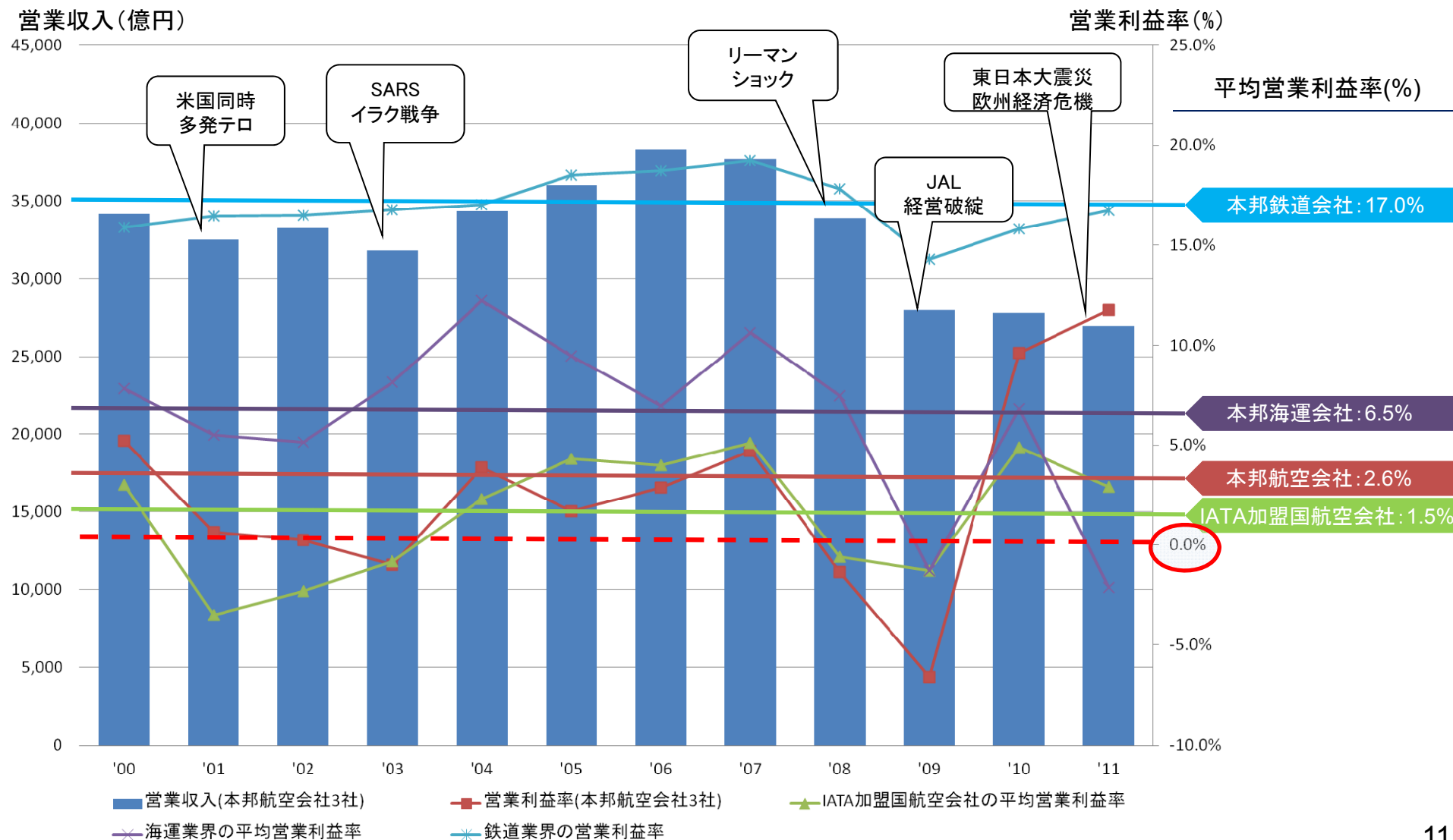


燃料費が上昇トレンドの中、航空機燃料税の減税は航空会社の成長に一定程度貢献  
 まだ事業規模の大きいLCCにとっても、航空機燃料税の軽減の効果は大きく数億円～十数億円の効果

1. シンガポール・ケロシンの年度平均； 2. 対象となるエアラインは、羽田に乗り入れている本邦エアライン6社が対象  
 出典：各社決算資料等より国土交通省航空局作成

# 1.本邦航空会社の業績推移と他運輸業界の比較

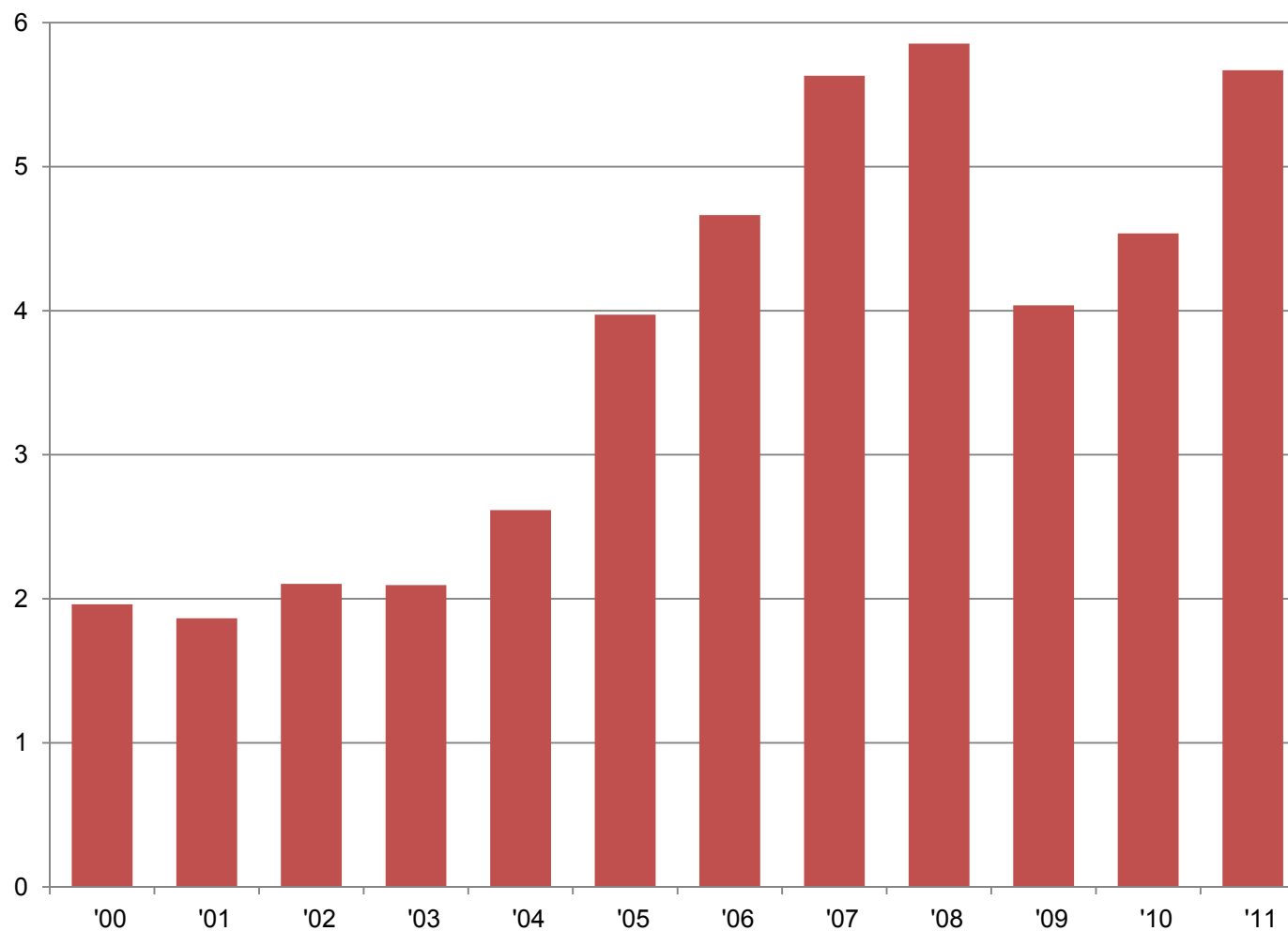
- 日本のエアラインの過去実績を振り返ると、世界の航空会社同様に業績が乱高下している
- 航空業界は、鉄道・海運業界の運輸業界に比して収益が低い業界である



# 1. (参考)日本における原油価格の推移

○ 2005年頃から燃料費は急激に上昇し、2009年に一旦下落したものの燃料費は再び上昇トレンドにある

(万円/kl)



(出典) 財務省貿易統計

# 1. 我が国の国管理空港における空港使用料の算定方法

○我が国の空港使用料のうち、着陸料は、使用する航空機の重量・騒音値に応じて定まるため、事業者にとっては固定費用として捉えられ、一定の景気変動リスクを負担する構造となっている面がある。

## 1. 着陸料

1)ターボジェット機		(最大離陸重量t-100t) × 1,650円	(最大離陸重量t-200t) × 1,800円
(最大離陸重量t) × 950円(※)	(最大離陸重量t-25t) × 1,380円(※)	127,250円	292,250円
23,750円	23,750円	(騒音値 -83) × 3,400円	(騒音値 -83) × 3,400円
(騒音値 -83) × 3,400円	(騒音値 -83) × 3,400円	(騒音値 -83) × 3,400円	(騒音値 -83) × 3,400円
25t以下	26t~100t	101t~200t	201t~
航空機の最大離陸重量			

※国内航空に従事する航空機については、軽減措置により、25t以下:850円、26t~100t:1,330円

2)その他の航空機		(最大離陸重量t-6t) × 590円
1,000円	700円	
6t以下	7t以上	
航空機の最大離陸重量		

最大離陸重量：航空機の機種ごとに定められたその航空機の離陸時にとり得る重量の最大値。  
騒音値：離陸測定点と進入測定点における航空機の騒音値を相加平均して得た値。

注)国際航空に従事する航空機が羽田空港に着陸する場合の着陸料は2,400円/tを徴収

## 2. 停留料(24時間毎の額)

1)24t以上の航空機		(最大離陸重量t-100t) × 70円
(最大離陸重量t) × 90円	(最大離陸重量t-25t) × 80円	8,250円
2,250円	2,250円	101t以上
25t以下	26t~100t	
航空機の最大離陸重量		

2)23t以下の航空機		(最大離陸重量t-6t) × 30円
810円	1,620円	1,620円
3t以下	4t~6t	7t~23t以上
航空機の最大離陸重量		

注)  
3時間未満の駐機については無料。  
ただし、国際航空に従事する航空機が羽田空港に停留する場合の停留料は、

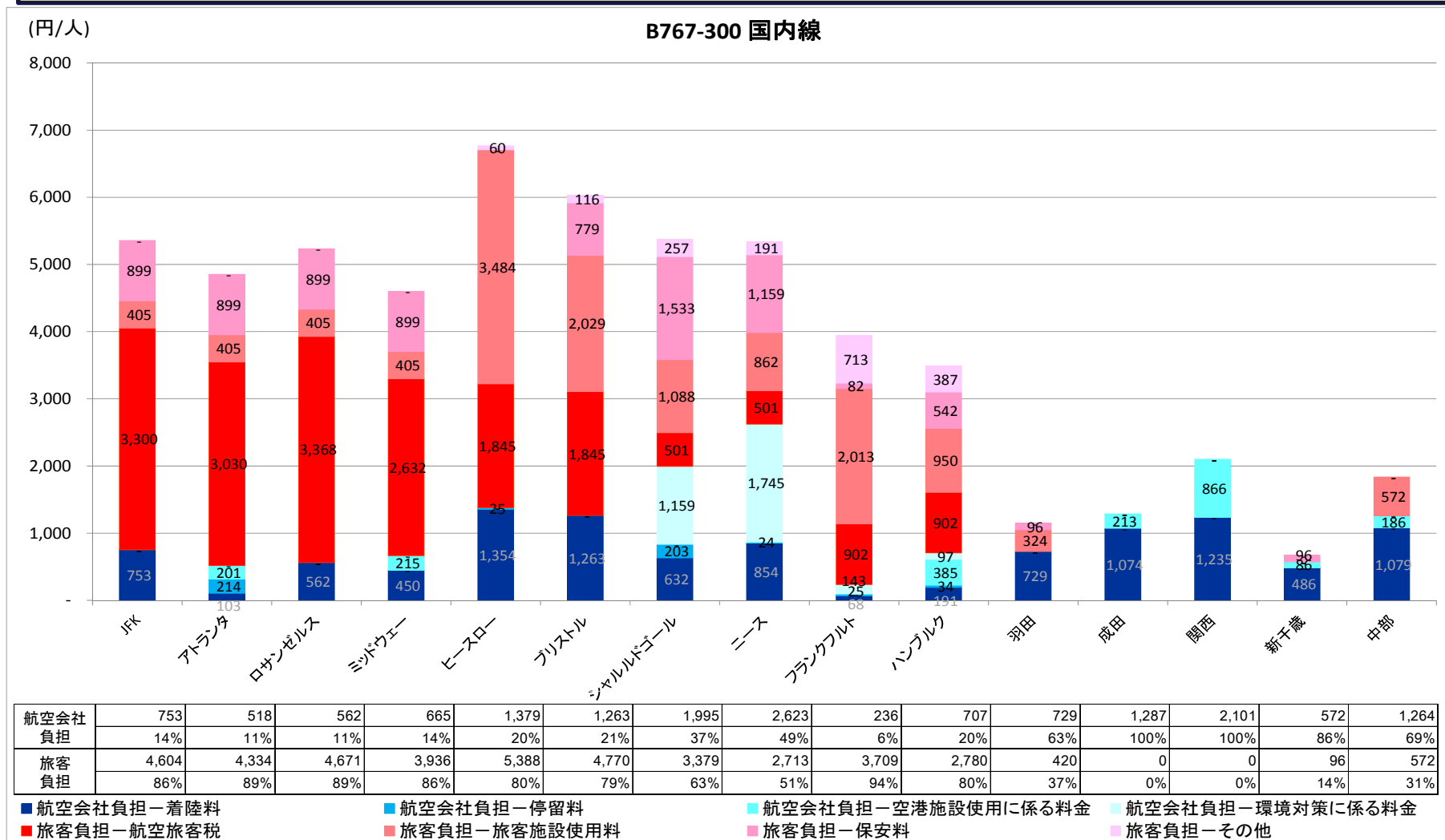
0~3時間 200円/t  
3~24時間 50円/t  
その後24時間毎 50円/t

## 3. 保安料

有償旅客1人につき、100円 有償貨物1トンにつき、300円

# 1. 各空港における旅客1人あたり公租公課等（国内線）—欧米

- 欧米諸国と比べると、日本の空港の着陸料は高くなっているものの、全体的な水準は低い傾向にある
- 日本の空港は、欧米諸国の空港に比べ、旅客への負担割合が低く、航空会社の負担割合が高い傾向にある

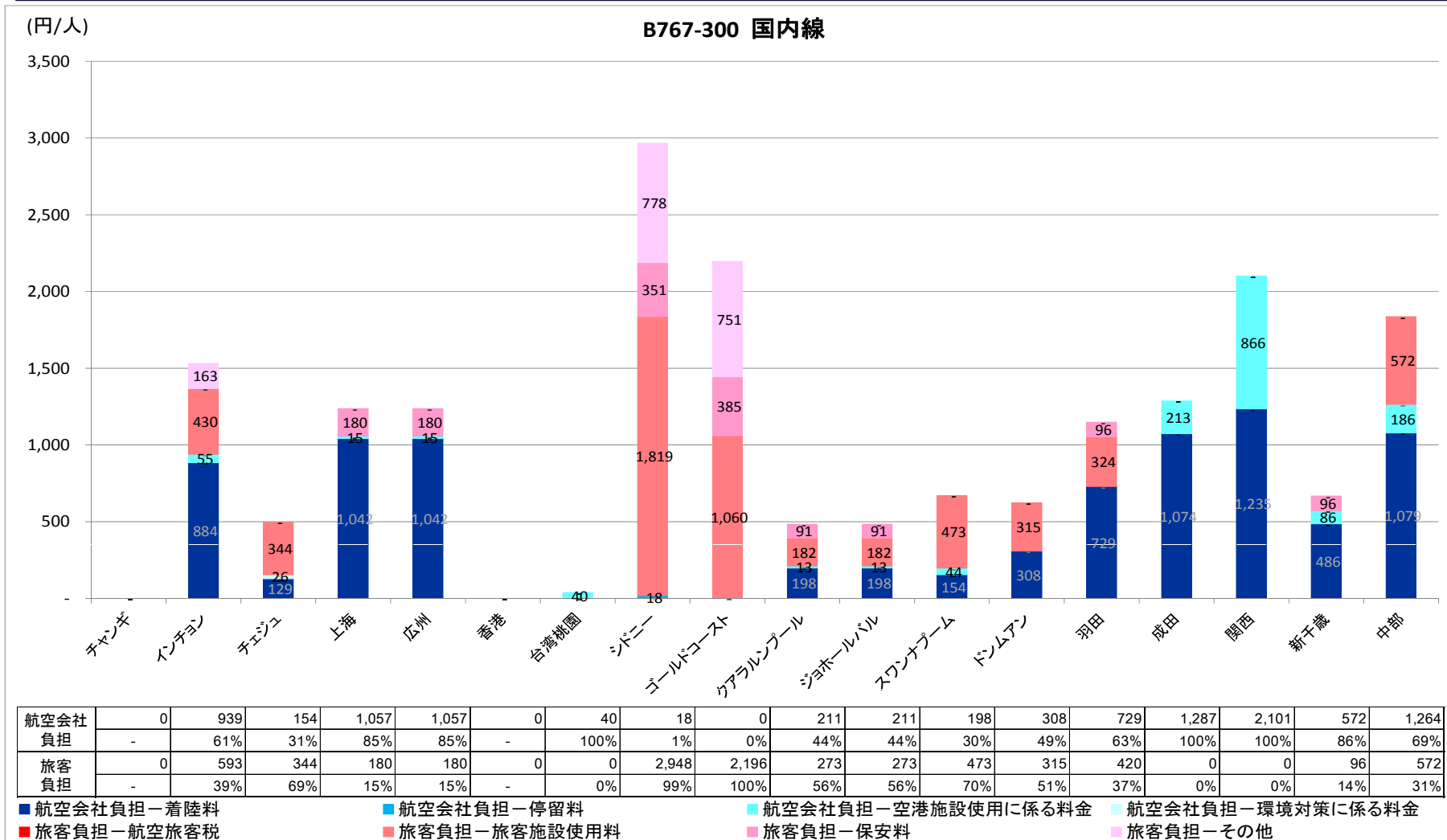


(注)一発着あたりで試算。航空会社負担—空港施設使用に係る料金に含まれる主な公租公課は、搭乗橋使用料、手荷物取扱料、ターミナルビル使用料である。旅客負担—その他に含まれる主な公租公課は、イギリス・ドイツの空港ではPRM料と手荷物取扱料、フランスの空港ではPRM料と航空券連帯税である。羽田空港の着陸料は本則の3/4、新千歳空港の着陸料は本則の1/2とした。「旅客負担—保安料」について、フランスは空港税として徴収している。消費税・付加価値税はグラフに参入していない。次ページ以降のスライドも同様である。

(注)アメリカのチケット税算出にあたり、Research and Innovative Technology Administration の公表する、各空港における国内線チケット金額の平均値を用いた。  
 JFK空港:USD388/人、アトランタ空港:USD348/人、ロサンゼルス空港:USD398/人、ミッドウェー空港:USD289/人 (注)海外空港は2012年時点、国内空港は2013年4月現在の料金体系により算定。2013年1月時点の為替レートを使用：1ドル=89.92円、1ポンド=141.19円、1ユーロ=120.20円(出典：IATA Airport, ATC and Fuel Charges Monitor)

# 1. 各空港における旅客1人あたり公租公課等（国内線）ーアジア・豪

- アジア諸国と比べると、日本の空港の着陸料は高くなっており、全体的な水準もオーストラリアを除き高い傾向にある
- 日本の空港は、中国を除くアジア諸国の空港に比べ、旅客への負担割合が低く、航空会社の負担割合が高い傾向にある



(注)チャンギ空港・香港空港では国内線が運航されていないため、試算から除外している。

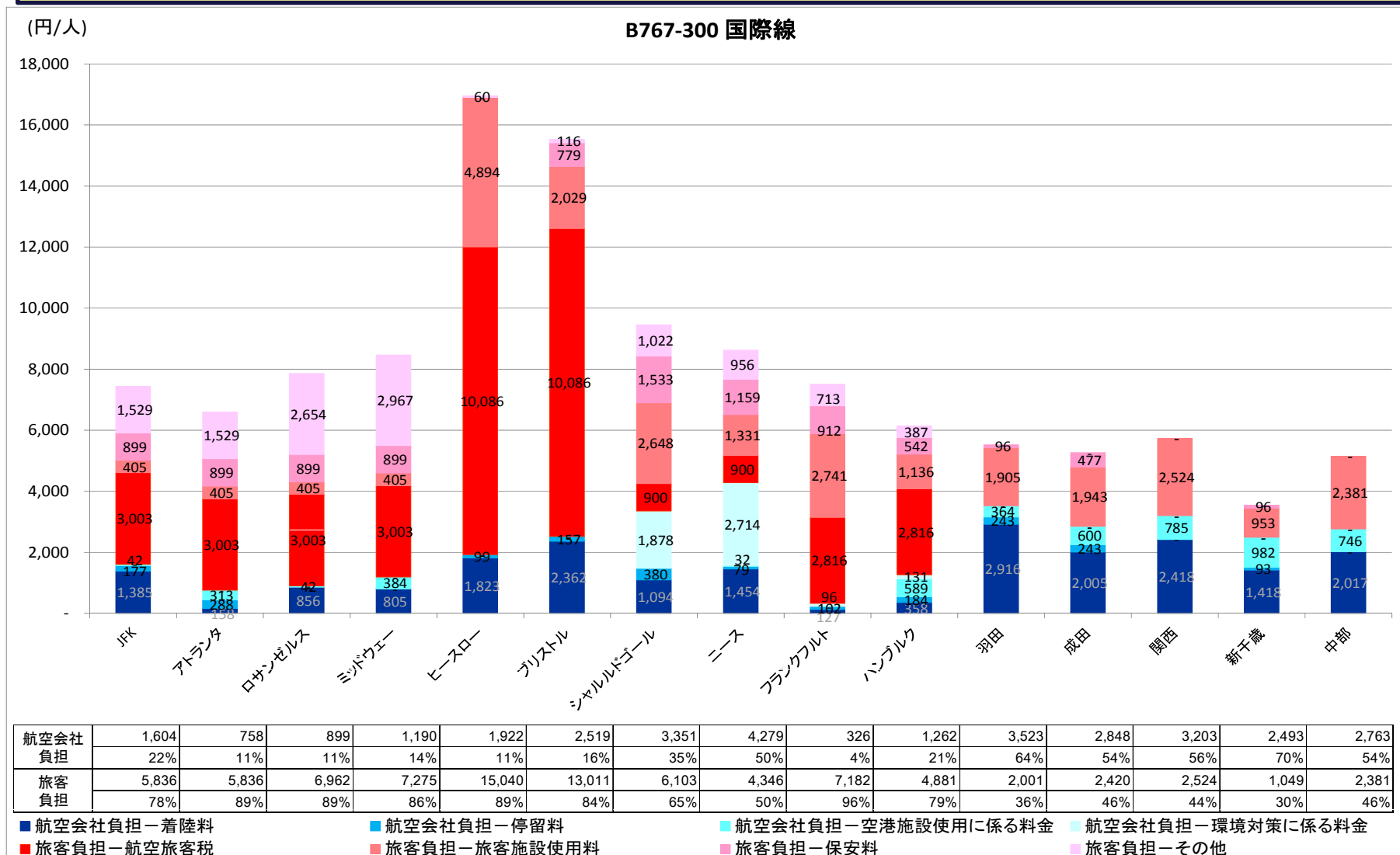
(注)一発着あたりで試算。航空会社負担-空港施設使用に係る料金に含まれる主な公租公課は、搭乗橋使用料、手荷物取扱料、ターミナルビル使用料である。旅客負担-その他に含まれる主な公租公課は、手荷物取扱料、ターミナルビル使用料である。羽田空港の着陸料は本則の3/4、新千歳空港の着陸料は本則の1/2とした。

(注)海外空港は2012年時点、国内空港は2013年4月現在の料金体系により算定。2013年1月時点の為替レートを使用：1シンガポールドル=75.75円、1韓国ウォン=0.086円、1中国元=15.04円、1香港ドル=12.09円、1台湾ドル=3.18円、1オーストラリアドル=96.33円、1マレーシアリンギット=30.35円、1タイバーツ=3.15円(出典:IATA Airport, ATC and Fuel Charges Monitor)



# 1. 各空港における旅客1人あたり公租公課等（国際線）—欧米

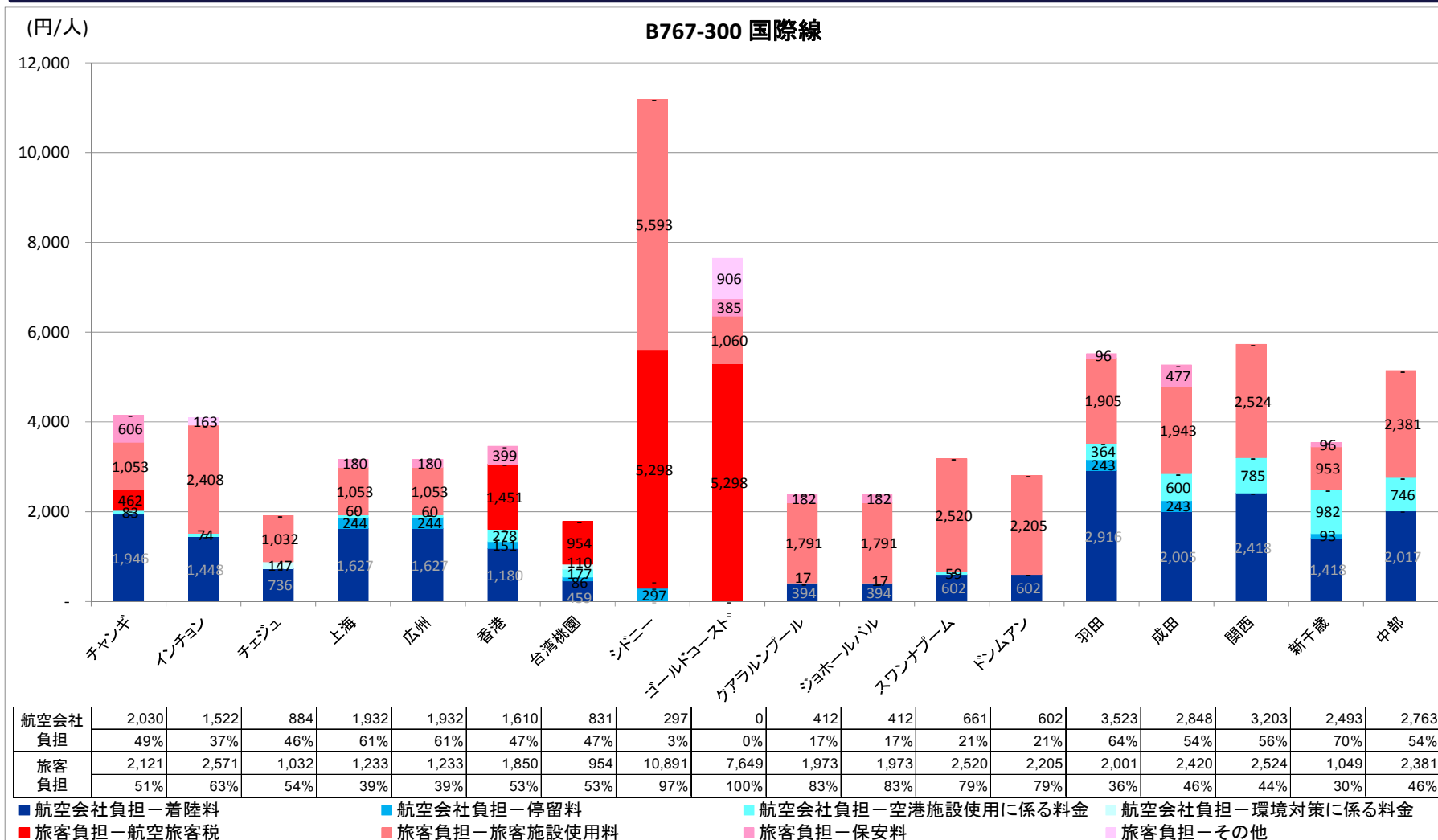
- 欧米諸国と比べると、日本の空港の着陸料は高くなっているものの、全体的な水準は低い傾向にある
- 日本の空港は、欧米諸国の空港に比べ、旅客への負担割合が低く、航空会社の負担割合が高い傾向にある



(注)一発着あたりで試算。航空会社負担—空港施設使用に係る料金に含まれる主な公租公課は、搭乗橋使用料、手荷物取扱料である。旅客負担—その他に含まれる主な公租公課は、イギリス・ドイツの空港ではPRM料と手荷物取扱料、フランスの空港ではPRM料と航空券連帯税である。新千歳空港の着陸料は本則の7/10とした。「旅客負担—保安料」について、フランスは空港税として徴収している。(注)海外空港は2012年時点、国内空港は2013年4月現在の料金体系により算定。2013年1月時点の為替レートを使用：1ドル＝89.92円、1ポンド＝141.19円、1ユーロ＝120.20円（出典：IATA Airport, ATC and Fuel Charges Monitor）

# 1. 各空港における旅客1人あたり公租公課等（国際線）—アジア・豪

- アジア諸国と比べると、日本の空港の着陸料は高くなっており、全体的な水準もオーストラリアを除き高い傾向にある
- 日本の空港は、中国を除くアジア諸国の空港に比べ、旅客への負担割合が低く、航空会社の負担割合が高い傾向にある



(注)一発着あたりで試算。航空会社負担—空港施設使用に係る料金に含まれる主な公租公課は、搭乗橋使用料、手荷物取扱料、ターミナルビル使用料である。旅客負担—その他に含まれる主な公租公課は、手荷物取扱料、ターミナルビル使用料である。新千歳空港の着陸料は本則の7/10とした。

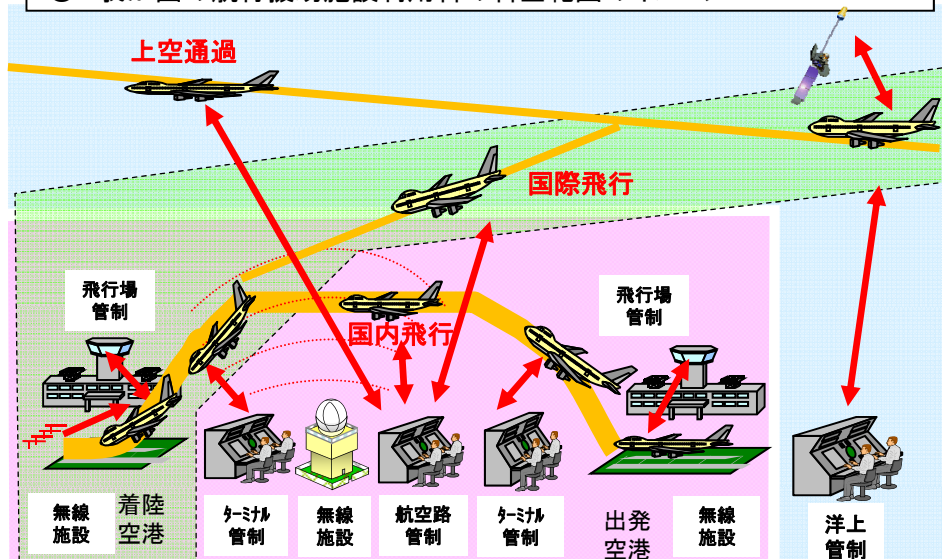
(注)海外空港は2012年時点、国内空港は2013年4月現在の料金体系により算定。2013年1月時点の為替レートを使用：1シンガポールドル=75.75円、1韓国ウォン=0.086円、1中国元=15.04円、1香港ドル=12.09円、1台湾ドル=3.18円、1オーストラリアドル=96.33円、1マレーシアリングギット=30.35円、1タイバーツ=3.15円

(出典：IATA Airport, ATC and Fuel Charges Monitor)

# 1. 我が国の航行援助施設利用料とICAO推奨の比較

- ICAOは、飛行場と航空路(陸上・洋上)という2つの管制区間で飛行距離及び航空機重量に応じて課金することを推奨している。
- 我が国では、
  - ・国内飛行、国際飛行、上空通過の3つの飛行形態で区分
  - ・国際飛行、上空通過においては定額
  - ・国内飛行においては、飛行距離で区分し、重量に応じて課金といった料金体系を採用。

○ 我が国の航行援助施設利用料の料金範囲のイメージ

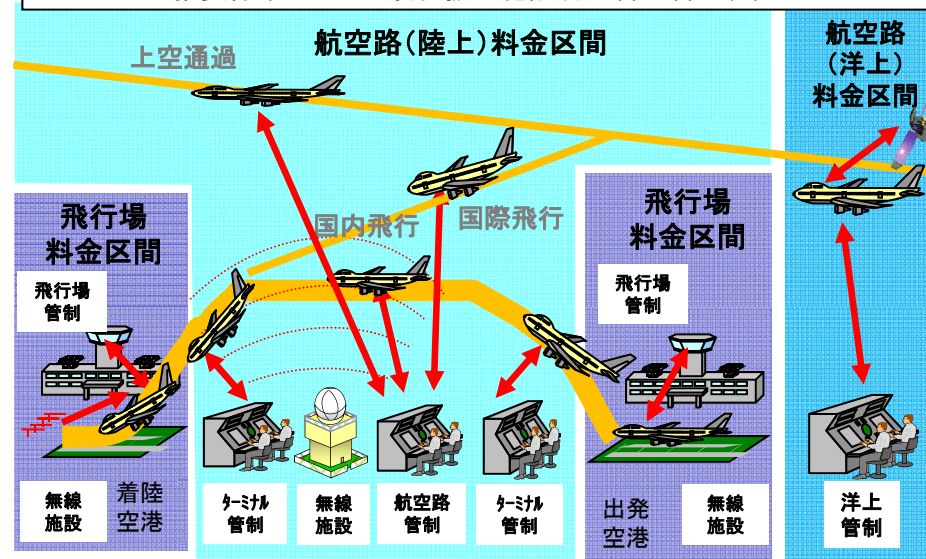


管制、情報提供

## 我が国の航行援助施設利用料

● 国内飛行			
a	1~400km	1tあたり	950円
b	401~800km	1tあたり	1,180円
c	801km~	1tあたり	1,670円
● 国際飛行			
a	100t以上	一律	207,700円
b	100t未満	一律	180,000円
● 上空通過			
ア:	洋上及び陸上を通過したもの	一律	89,000円
イ:	洋上のみを通過したもの	一律	16,000円

○ ICAO推奨体系における航行援助施設利用料の料金範囲のイメージ



管制、情報提供

## ICAO推奨の航行援助施設利用料

### 飛行場料金の体系

空港への離着陸等において提供される管制サービスにかかる料金  
※ 飛行距離に関係なく重量に応じて課金される

### 航空路(陸上)料金の体系

管制部及びターミナルレーダー管制所の管轄空域を通過する際に提供される管制サービスにかかる料金  
※ 飛行距離及び、重量に応じて課金される

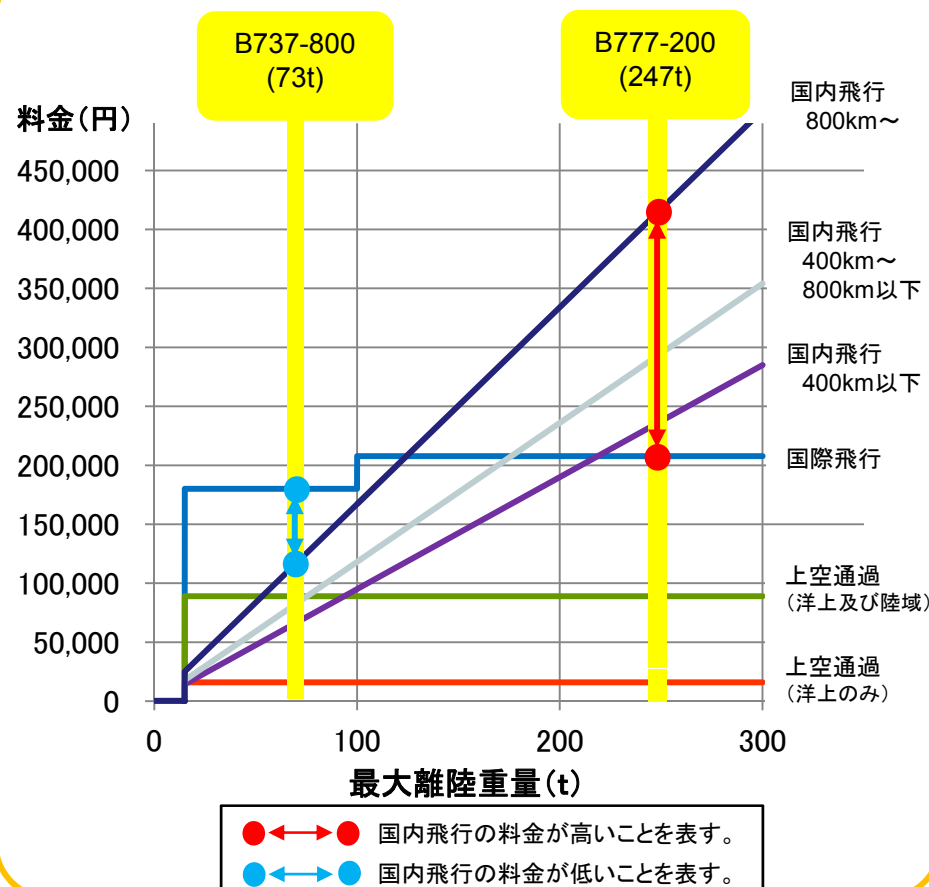
### 航空路(洋上)料金の体系

洋上管制区を通過する際に提供される管制サービスにかかる料金  
※ 飛行距離及び、重量を考慮して課金することができる。

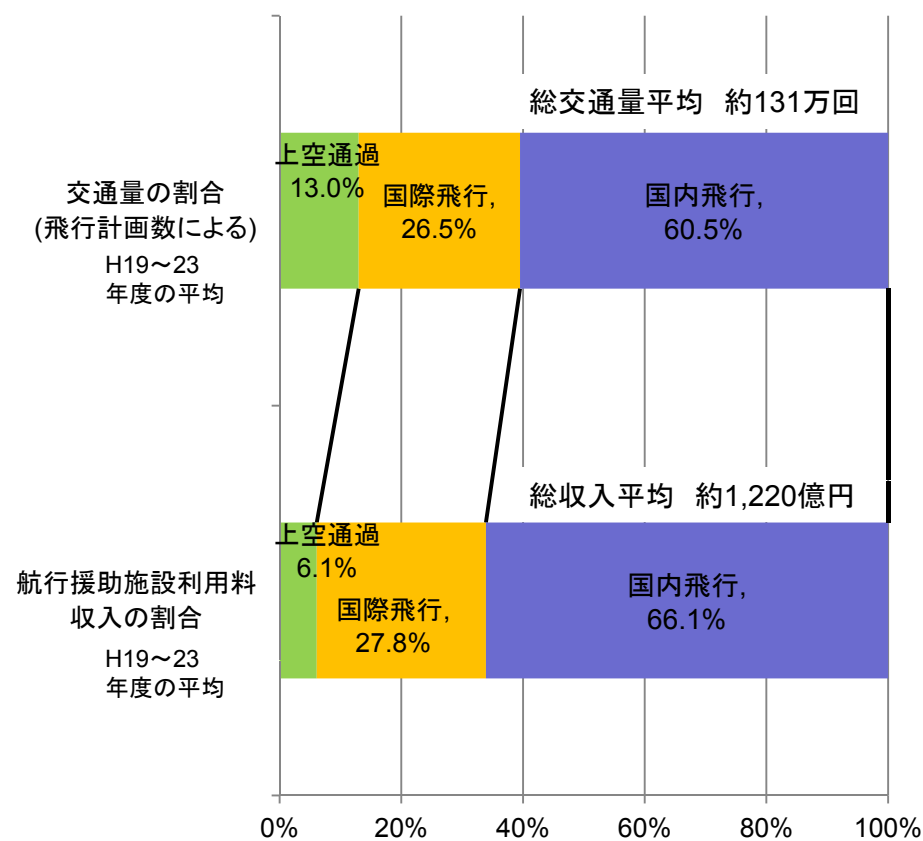
# 1. 我が国の航行援助施設利用料負担の現状

- 国内線、国際線で異なる料金設定をしていることから航空機の重量や飛行距離によって料金に差が生じる(左図)
- 交通量の割合と、航行援助施設利用料収入の割合に差が生じている(右図)

重量要素を基準とした料金変化



交通量と航行援助施設利用料収入の割合



# 1. 諸外国における航空旅客税の概要 (1/2)

- 欧米諸国では航空旅客税を国全体で一律に徴収している
- 欧州では環境対策を名目として導入されているため、イギリス・ドイツでは一般財源に充当されている。ただし、フランスは約8割がBACEA(管制・航空運営特別会計)の財源となっている
- 米国ではAATF(空港・航空路信託基金)の財源となっている

国	アメリカ	イギリス	フランス	ドイツ	日本
税項目	国際線出発税 国際線到着税 アラスカ・ハワイ航空税 セグメント税(国内線) チケット税(国内線)	航空旅客税	民間航空税	航空旅客税	なし
導入年	1962年	1994年	1987年	2011年	
課税対象	出発・到着旅客	出発旅客 (トランジット・HIAL管理空港から出発する者を除く)	出発旅客 (トランジット除く)	出発旅客 (トランジット除く)	
課税体系	最終目的地までの距離に応じて課税	座席クラス・最終目的地までの距離により課税	最終目的地までの距離に応じて課税	最終目的地までの距離に応じて課税	
年間徴収総額	106億ドル(2011年)	26億ポンド(2011年)	4.0億ユーロ(2012年)	10億ユーロ(2011年)	
使途	AATF(空港・航空路信託基金): 100%	一般財源: 100%	BACEA(管制・航空運営特別会計): 80.91% 一般財源: 19.09% *2013年予算書より	一般財源: 100%	
備考		EUの中で最も高い航空旅客税。当該税による旅客の減少が指摘されているほか一般財源への繰り入れに対する批判があり、今後のあり方について検討が実施されている最中である。	民間航空税以外に、目的地までの距離・座席クラスに応じた航空券連帯税を徴収。	当該税による旅客の減少・小規模空港へのダメージが指摘されており、各州政府が連邦政府に対して当該税の廃止を求めている。	

# 1. 諸外国における航空旅客税の概要 (2/2)

- 豪・シンガポールにおいても航空旅客税を国全体で一律に徴収している
- 豪では、航空旅客税は税関関連に使われ、シンガポールではCAAS(民間航空庁)の財源となっている
- 一方、韓国では航空旅客税は徴収されていない

国	オーストラリア	シンガポール	韓国	日本
税項目	航空旅客税 (Passenger Movement Charge: PMC)	航空旅客税 (Aviation Levy)	なし	なし
導入年	1978年	2009年		
課税対象	出発旅客 (トランジット客を除く)	出発旅客 (トランジット客を除く)		
課税体系	一律料金を課税	利用する空港・ターミナルにより 課税		
年間徴収総額	6.46億ドル(2011年)	0.98億ドル(2011年)		
用途	ACBPS(税関・国境警備局): 100%	CAAS(民間航空庁): 100%		
備考	1978年にDeparture Taxとして導入、1995年にPMCへ。導入時の目的の一つは、入国審査・保安サービスにかかる費用をまかなうこと。	チャンギ空港に対してプライスカップ制を導入すると同時に、旅客施設使用料(Passenger Service Charge:PSC)を、CAASが収受する航空旅客税とCAG(チャンギ空港グループ)が収受するPSCに分割した。		

# 1. (参考) 日本と諸外国の空港整備、維持・運営、安全規制に係る財源の比較①

プール財源		アメリカ	イギリス	フランス	ドイツ	日本
プール財源		AATF 空港・航空路信託基金	なし	BACEA 管制・航空運営特別会計	なし	空港整備勘定
旅客負担	航空旅客税	・国際線出発・到着税 ・国内線セグメント税 ・チケット税等(計106億ドル)⇒空港・航行援助施設整備等に活用	・航空旅客税(26億ポンド) ⇒一般財源へ	・民間航空税(4.0億ユーロ)⇒航行援助施設の維持・運営等に活用  ・航空券連帯税(1.7億ユーロ)⇒UNITAID等	・航空旅客税(10億ユーロ) ⇒一般財源へ	なし
	航空燃料税	・商用ジェット機燃料税(3.8億ドル)、民間航空燃料税(1.5億ドル)⇒空港・航行援助施設整備等に活用	・炭化水素油税 ⇒一般財源へ	・石油産品内国消費税 ⇒一般財源へ	・エネルギー税 ⇒一般財源へ	・航空機燃料税(419億円) ⇒空港整備に活用
航空会社負担	航行援助施設使用料	・上空通過税(0.5億ドル) ⇒路線補助に活用	・航行援助施設利用料⇒航行援助施設の維持・運営等に活用	・航行援助施設利用料(14.2億ユーロ) ⇒航行援助施設の維持・運営等に活用	・航行援助施設利用料⇒航行援助施設の維持・運営等に活用	・航行援助施設利用料(1,199億円) ⇒航行援助施設の維持・運営に活用
	空港使用料	・着陸料、停留料、旅客施設使用料、保安料等⇒空港運営者が空港維持・運営等に活用	・着陸料、停留料、旅客施設使用料、保安料等⇒空港運営者が空港維持・運営等に活用	・騒音税⇒一般財源へ ・着陸料、停留料、旅客施設使用料、空港税等⇒空港運営者が空港維持・運営等に活用	・着陸料、停留料、旅客施設使用料、保安料等⇒空港運営者が空港維持・運営等に活用、連邦警察が保安業務に活用	・着陸料、停留料、保安料(724億円) ⇒空港維持・運営等に活用
その他		・一般財源(46億ドル)⇒航空管制の人件費に活用 ・航空貨物・郵便税(4.3億ドル)⇒空港・航行援助施設整備等に活用	・規制対象主体(空港運営者・NATS・エアライン等)から徴収する料金 ・エアライン・パイロットから徴収するライセンス料 ⇒安全規制・経済規制に活用	・一般財源⇒空港整備に活用	・一般財源 ・規制監督業務に関する手数料等・連邦規制監督庁としての手数料等 ⇒空港の監督等に活用	・一般財源(288億円) ・復旧復興対策分(24億円) ・地方公共団体負担金(19億円) ⇒空港整備に活用  ・雑収入等(508億円) ⇒空港維持・運営等に活用

# 1. (参考) 日本と諸外国の空港整備、維持・運営、安全規制に係る財源の比較②

: プール財源		オーストラリア	シンガポール	韓国	日本
プール財源		なし	なし	交通施設特別会計 空港勘定	空港整備勘定
旅客負担	航空旅客税	・航空旅客税(6.46億ドル) ⇒ 入国審査に活用	・航空旅客税(0.98億ドル) ⇒ 安全規制・経済規制・ 航行援助施設の維持・運営 等に活用	なし	なし
航空会社負担	航空燃料税	・航空燃料消費税 ⇒ 安全規制、航行援助施設 の維持・運営に活用	なし	なし	・航空機燃料税(419億円) ⇒ 空港整備に活用
	航行援助施設使用料	・航行援助施設利用料 ・航空レスキュー・消防料 (8.61億ドル) ⇒ 航行援助施設 の維持・運営等に活用 ・気象料 ⇒ 気象庁が気象情報 提供に活用	・上空通過料(1.02億ドル) ⇒ 航行援助施設の維持・運 営等に活用	・航行援助施設利用料 ⇒ 航行援助施設の維持・運 営、安全規制、経済規制等 に活用	・航行援助施設利用料 (1,199億円) ⇒ 航行援助施設の 維持・運営に活用
	空港使用料	・着陸料、停留料、旅客施設 使用料、保安料等 ⇒ 空港運営者が空港維持・ 運営等に活用	・着陸料、停留料、旅客施設 使用料、保安料等 ⇒ 空港運営者が空港維持・ 運営等に活用	・騒音料 ⇒ 安全規制、経済 規制等に活用 ・着陸料、停留料、旅客施設 使用料等 ⇒ 空港運営者が空 港維持・運営等に活用	・着陸料、停留料、 保安料(724億円) ⇒ 空港維持・運営等に活用
その他		・一般財源 ⇒ 安全規制、経済規制、路 線補助等に活用	・CAGから徴収する地代 (0.73億ドル)、ライセンス料 (0.03億ドル) ・航空会社から徴収する認 定・試験・ライセンス料(0.13 億ドル) ・航空会社から徴収するト レーニング料(0.08億ドル) ⇒ 安全規制・経済規制・ 航行援助施設の維持・運営 等に活用	・一般財源 ・空港開発事業・空港騒音対 策事業関連移転補償 ・移住団地分譲代金 ・収入金 ・借入金 ⇒ 航行援助施設の維持・運 営、安全規制、経済規制等 に活用	・一般財源(288億円) ・復旧復興対策分(24億円) ・地方公共団体負担金(19億 円) ⇒ 空港整備に活用  ・雑収入等(508億円) ⇒ 空港維持・運営等に活用



# 1. (参考)国管理空港の着陸料軽減措置体系について

## ネットワーク維持のための地方路線に係る着陸料軽減

○ 景気後退の長期化によって未だ低迷する航空需要に鑑み、平成26年3月31日までの間、地方航空ネットワークの維持を図るという政策目的により資するよう見直しを行った上で、着陸料の軽減措置を継続。

見直しの  
ポイント

- ・ 従来の着陸料の軽減措置については、幹線を除き25年度も継続。
- ・ 地方と羽田、地方と地方を結ぶ路線の着陸料の割引率を深堀り。
- ・ 主に地方路線やLCCに使われる機材(100t以下)に着目した着陸料の引き下げ。

※那覇・離島路線を除く		到着空港		
		羽田	福岡、新千歳	その他の国管理・共用空港
出発空港	羽田、伊丹、福岡、新千歳	本則	6/10 →本則	6/10 →1/2
	関空、広島、高松、松山、北九州、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、小松	3/4		
	釧路、函館、高知、米子(美保)、岩国、徳島	3/5 →1/2		
	旭川、帯広、秋田、山口宇部、女満別、青森、庄内、富山、神戸、鳥取、出雲、岡山、佐賀	1/2 →2/5		
	稚内、紋別、中標津、三沢、大館能代、山形、能登、南紀白浜、石見	1/3 →1/5		
	その他			

**本則単価**

~ 25t : 950円  
→ 850円

25t~100t : 1,380円  
→ 1,330円

100t~200t : 1,650円

200t~ : 1,800円

※ 羽田・那覇(貨物)以外の国管理空港の国際定期便については、着陸料を7/10に軽減

### 沖縄・離島路線に係る着陸料軽減

沖縄発着路線(国内便・国際貨物便)に係る着陸料について、平成26年3月31日までの間、機材の種別等に応じて1/6~1/16に軽減。離島発着路線に係る着陸料について、機材の種別等に応じて1/6~1/16に軽減。

### 羽田空港発着の深夜早朝便に係る着陸料軽減

羽田に8:29以前に到着する便、羽田を20:30以降に出発する便については、当分の間、当該便の羽田又は相手先空港に係る着陸料を1/2に軽減(但し伊丹路線、国際線は除く)。

### 国際旅客チャーター便促進に係る着陸料軽減

羽田以外の国管理空港について、平成26年3月31日までの間、国際旅客チャーター便の着陸料を1/2に軽減。

### 羽田空港着の国際貨物便に係る着陸料軽減

羽田空港に22:00~06:59までに着陸する国際貨物便の着陸料について、平成26年3月31日までの間、1/2に軽減。

# 1. (参考)成田空港における着陸料等の見直しの取り組み

## ① 国際線着陸料の引き下げ

NAA騒音インデックス※	代表機種例	従前の単価	新単価 H25.4～
A	A380、B777、B787、B747-8	1,650円	1,550円
B	B767、A320	1,750円	1,650円
C	A330、B737	1,850円	1,750円
D	B747-400	1,950円	1,850円
E	MD11	2,050円	1,950円
F	B747-200	2,100円	2,000円

※NAAにおいて航空機を騒音レベルに応じて分類したもの

### [着陸料]

例: B777-200(騒音インデックス:A、  
最大離陸重量:276トン)

[現行] 455,400円/機



[引き下げ] **427,800円/機**  
(▲ 6.1%)



[増量割引] **213,900円/機**  
(新規就航) (▲53.0%)

## ② 国際線BHS使用料の区分見直しと引き下げ

1機あたりの座席数	第2ターミナル 従前の単価	1機あたりの座席数	第2ターミナル 新単価 H25.4～
101席以上	85,500円/回	301席以上	81,225円/回
76-100席	42,750円/回	201-300席	76,950円/回
⋮	⋮	101-200席	68,400円/回
		76-100席	42,750円/回
		⋮	⋮ 据え置き

※第1ターミナル南ウイング・北ウイングについても同様に見直し及び単価引き下げ

### [BHS使用料]

例: A320-200(座席数:166席、  
第2ターミナル利用)

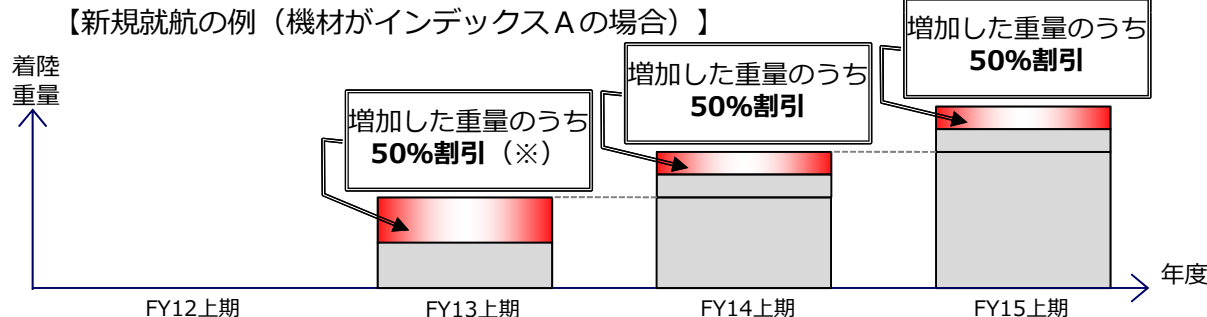
[現行] 85,500円/機



[引き下げ] **68,400円/機**  
(▲20.0%)

## ③ 国際線新規就航や増便へのインセンティブとなる割引 (増量割引)

【新規就航の例 (機材がインデックスAの場合)】



※新規就航の場合、初年度の乗入重量全てが割引の対象

# 1. (参考)関西国際空港・中部国際空港における着陸料等の見直し

- 関西国際空港においては、従来の着陸料軽減措置(※)に加え、
  - ① 着陸料の引下げ、軽減措置の拡充、
  - ② 手荷物取扱施設(BHS)使用料の区分見直しと引き下げ、
 を実施し、航空会社の拠点化・需要拡大の促進を図っている。

## ①着陸料の見直し (2013年3月末から2015年3月末まで)

国際線着陸料5%引下げ (2012年10月より実施)	国際線着陸料 2,090円/t → 1,990円/t(△100円)
国際線、国内線 増量割引の拡充	航空会社別、国際線、国内線別及びスケジュール別で、同期間中に増加した着陸重量について以下の比率で割引 初年度80% 2年目50% 3年目30%
国際線、国内線 深夜早朝割引の拡充	同期間内で、1:00~5:59に着陸する国際線及び国内線の着陸重量を50%割引

## ②手荷物取扱施設(BHS)

使用料の見直し (2013年3月末から)  
座席数に応じた料金設定により、料金の引き下げを実施。

旧料金	
	101席以上同額
国際線	118,800
国内線	43,200

新料金				
	101席~	201席~	301席~	401席~
国際線	95,040	102,960	110,880	118,800
国内線	34,560	37,440	40,320	43,200

※上記以外に「関空における国内線単独路線にかかる割引」と「国内線小型ジェット機に対する割引」を継続して行っている。

- 中部国際空港においては、従来の着陸料軽減措置(※)に加え、
  - ・ 国際線貨物便に対する拠点化促進割引
 を新たに導入し、航空会社の拠点化・需要拡大の促進を図っている。

国際線貨物便に対する拠点化促進割引 (2013.4.1~2016年3月末)	制度実施期間内において、複数路線で新規に就航(2路線、週2便以上)した国際線貨物便の着陸料を80%割引
--	---

※上記以外に「国際線貨物便に対する増量割引」と「国内線小型ジェット機に対する割引」を継続して行っている。

# 1. 前回までの主なご意見等(公租公課に関わるもの)

○ 公租公課のあり方に関して、事業者の競争力の強化に係る観点のほか、新たな需要への的確な対応、空港経営改革の推進、地方航空ネットワークの維持といった政策的観点からも検討していくことが求められているところ。

## 公租公課に関わるご意見等

### ○ヒアリングでの主なご意見等(部分的に再掲)

#### <新たな需要への的確な対応>

- ・国際旅客の誘致等に資する事業者へのインセンティブ付与や規制の見直しを進めていく必要

#### <空港経営改革の推進>

- ・空港経営改革の進め方や国管理空港の着陸料等の設定等に地方が関わる仕組みが必要
- ・コンセッション方式の実現に向けた検討を進める中で、運営の効率化や空港使用料の低減等につながる仕組みが必要

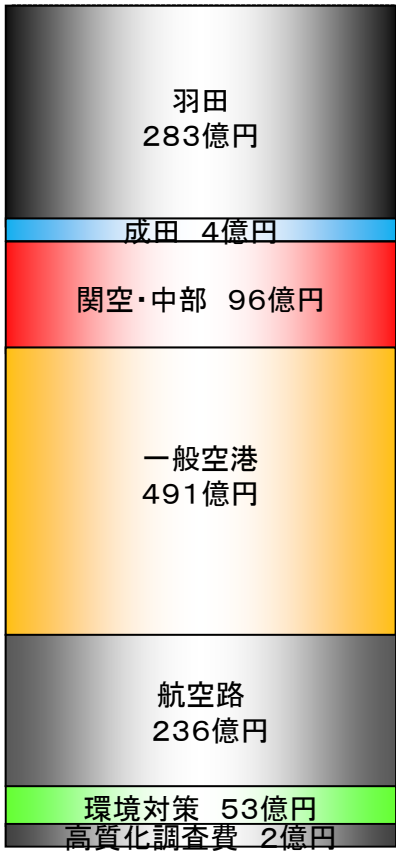
#### <航空ネットワークの維持方策>

- ・地方ネットワーク維持について、事業者の内部補填に頼らない仕組みが必要。また、既存の支援制度の維持拡充が必要。その際、アメリカのEASやヨーロッパのPSO等の制度を参考にできるか

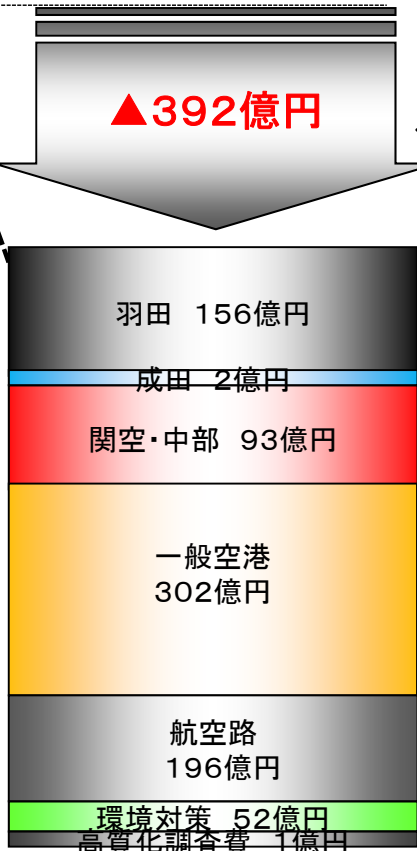
# 1. 平成23年度事業における歳出の見直しの基本的考え方

- 航空機燃料税の軽減措置に伴う整備財源の大幅な減収見込みに対応し、平成23年度の整備事業費について、大胆かつ徹底的な見直しを実施
  - 優先的に実施する事業について、可能な限り経費の縮減に努める
  - それ以外の事業について、予算額の見送りもしくは削減を実施
    - －安全性向上事業:施設の重要性及び老朽度合いから優先順位を考慮し、安全運航に支障の無い範囲で実施
    - －利便性向上事業:安全運航に直接関係がないものについて実施

※前年度並の事業規模を前提とした当初想定案  
1,165億円



実際の事業規模  
(平成23年度予算額)  
773億円(国費 719億円)



## 当初想定案と比較して 実際の事業実施段階において 見直した主な事業

以下の事業について、休止・繰り延べなどにより、単年度事業費の大幅な縮減を図った。

- 耐震化(基本施設の液状化対策、航空保安施設の耐震補強等)
- 無線施設、電源設備の更新等
- 誘導路、エプロンの老朽化更新等
- ターミナル地区再編等の高質化事業
- その他

# 1. 空港における安全・安心の確保

○航空機の安全な運航を確保するため、定期点検等維持管理を着実に実施するとともに、老朽化が進んでいる施設においては予防保全的維持管理を踏まえた施設の更新・改良を行う。

また、「空港内の施設の維持管理等に係る検討委員会」による緊急レビュー(平成25年3月)を踏まえ、改善を図ることとしている。

○安心して利用できる航空輸送を実現するため、滑走路誤進入対策等を進める。

## <施設の維持管理及び更新・改良>

定期点検等維持管理を着実に実施し、その結果等を基に、耐用年数による画一的な老朽化更新ではなく、予防保全的維持管理を踏まえた、実態に即した更新・改良を実施し、既存空港の機能を健全な状態に保持する。

## <安全・安心の確保>

ヒューマンエラーを予防するため、滑走路占有状態等をパイロットへ視覚的に表示・伝達するシステムの整備を推進する。

### 空港施設の維持管理

舗装の点検状況



躯体等の点検状況



### 既存空港の機能保持

誘導路の改良



進入灯の更新



ILS(計器着陸装置)の更新



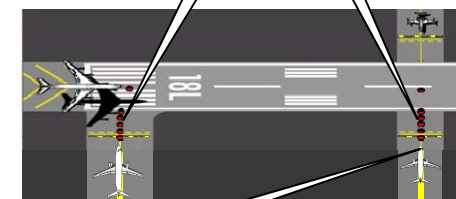
管制卓の更新



### 滑走路誤進入対策

滑走路状態表示灯

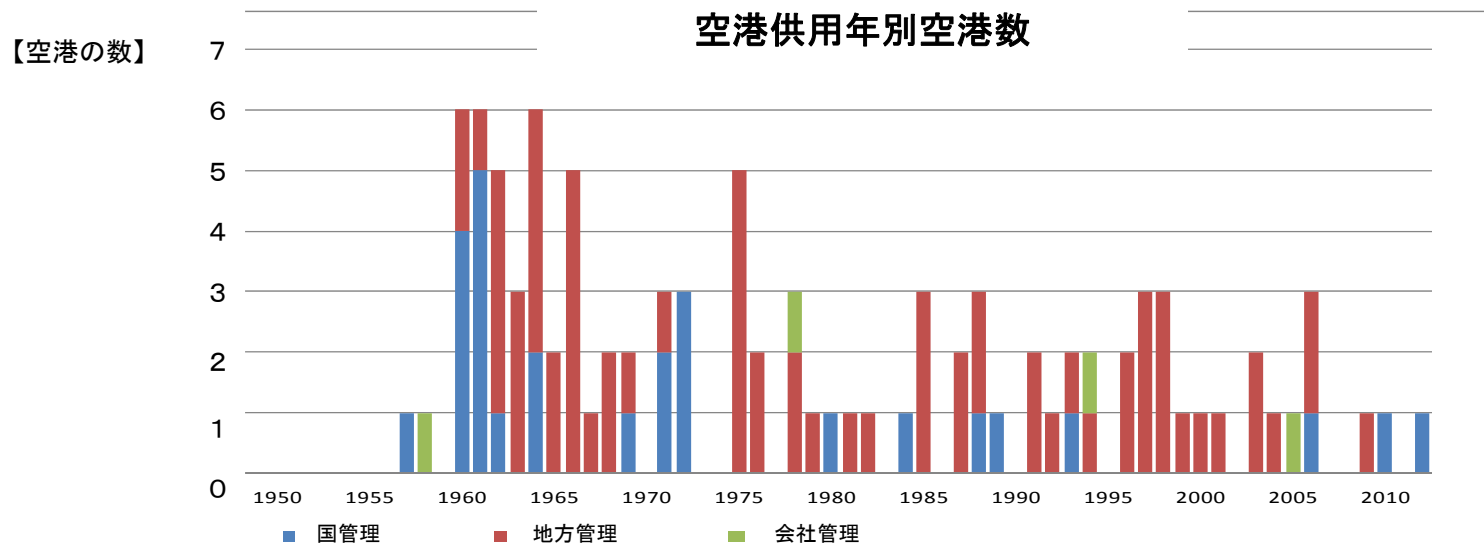
滑走路上に離着陸中の航空機があり、滑走路へ進入できない状態であることを灯火点灯によりパイロットへ伝達



パイロット席から見たときの警告状態

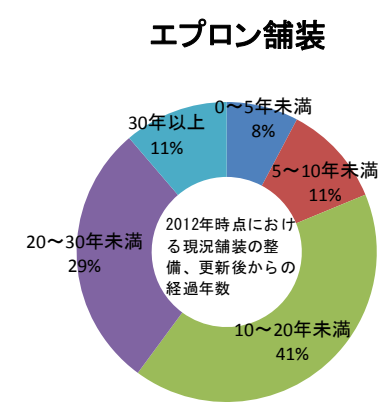
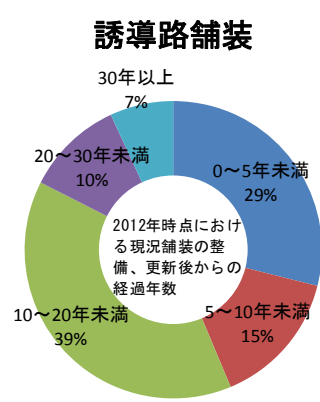
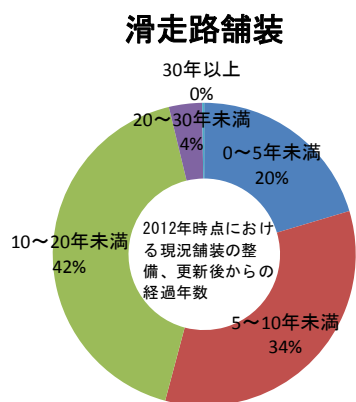
# 1. 空港の現況

○空港については、1950年代から着実に整備が進められ、現時点で97空港が供用されている。  
 ○今後とも、これらの空港の維持管理・更新について、一定程度の費用が必要となる。



○滑走路等舗装に関しては、供用開始後において、機能向上や一定年数経過後の更新改良を実施している。  
 ○国管理空港における基本施設について、更新改良を踏まえた経過年数は以下のとおり。

国管理空港



# 1. 空港の耐震性向上に向けた取り組み

「地震に強い空港のあり方検討委員会」における空港施設の耐震性向上方針(H19. 4)

## ■地震災害時に求められる空港の役割と今後の進め方

### 緊急輸送の拠点となる空港

#### 緊急物資及び人員等の輸送拠点

- ・発災後早期に緊急・救命活動拠点として機能
- ・発災後3日以内に、緊急物資及び人員の輸送拠点として機能

空港の地域的分布や地震発生確率・整備に要する費用等を考慮した上で、緊急輸送に活用できる空港から一定範囲内の人口の割合を早期に向上する

### 航空輸送上重要な空港

#### 航空ネットワークの維持

#### 背後圏経済活動の継続性確保

- ・発災後3日を目途に民航機の運航を再開  
(極力早期に通常時の50%の施設能力を回復)

羽田、成田国際、関西国際、大阪国際、中部国際、新千歳、仙台、新潟、広島、高松、福岡、鹿児島、那覇の各空港で耐震性向上を推進

## ■航空輸送上重要な13空港の配置

- 航空輸送上重要な空港の機能確保済
- 緊急物資輸送拠点の機能確保済



## ■耐震性の現況(H25.3月現在)

	基本施設		その他施設	
	区分	耐震事業実施状況	区分	耐震事業実施状況
羽田	○	B,D-RWY等耐震済,C-RWY液状化対策(H25d開始予定)	○	無線局舎未実施(H25d以降完了予定)
成田	◎		△	庁舎実施中(H33d未完了予定)
関西	◎		△	庁舎等実施中(H26d未完了予定)
伊丹	△	B-RWY地下道部液状化対策実施中(H25.7未完了予定)	◎	
中部	◎		◎	
新千歳	△	RWY地下排水溝部液状化対策実施中(H25d以降完了予定)	○	消防車庫等未着手(H25d以降完了予定)
仙台	○	RWY,平行C1-TWY液状化対策着手未定	○	消防車庫等未着手(H25d以降完了予定)
新潟	△	RWY液状化対策実施中(H25d以降完了予定)	○	消防車庫等未着手(H25d以降完了予定)
広島	◎		○	消防車庫等未着手(H25d以降完了予定)
高松	◎		○	消防車庫等未着手(H25d以降完了予定)
福岡	○		◎	
鹿児島	◎		△	庁舎等未着手(H25d以降完了予定)
那覇	○	取付TWY下の排水溝未着手	△	庁舎等未着手(H25d以降完了予定)

- ◎: 定期民間航空機の運航を再開し、50%相当の輸送能力確保に必要な施設について耐震性が確保済
- : 自衛隊輸送機の離発着が可能となる滑走路等の基本施設や、航空機との通信・管制のための施設等の耐震性が確保済
- △: 自衛隊輸送機の離発着が可能となる滑走路等の基本施設や、航空機との通信・管制のための施設等の耐震性を確保している最中で、完了していない状態



# 1. 今後の空港整備事業について

○ 全国にある空港の更新・改良等を順次進めるべく、これまでに引き続き、毎年度一定の事業費のほか、空港能力向上等のための事業費が必要。

## 羽田空港の機能維持・向上

### 【国際線地区の拡充】

- 国際線9万回への増枠に必要な整備
  - ・エプロン増設・改良
  - ・CIQ施設の増設
  - ・空港アクセス道路改良

### 【発着容量の拡大】

- 発着容量44.7万回への増枠に必要な整備
  - ・エプロンの新設・改良

### 【長距離国際線の輸送能力増強】

- 深夜早朝時間帯に就航する長距離国際線の大型化を可能
  - ・C滑走路延伸事業



## 航空管制の機能維持・向上

### ・管制施設の性能確保

航空機を安全に飛行させるために不可欠な精密機器であり、健全に維持管理することが重要。寿命を迎える前の更新(取替)が必要。

### 航空路管制に必要な施設



航空路監視レーダー  
(航空路の航空機の監視)



管制情報処理システム  
(管制室)

### 空港管制に必要な施設



空港監視レーダー  
(空港周辺の航空機の監視)



管制情報処理システム  
(管制塔)

○近年、東日本大震災等も背景として、防災対策やインフラの老朽化への対策の必要性が一層高まっており、これら喫緊の課題に対応していくことが求められる

○今後の更新需要等の状況を踏まえながら、過去に繰り延べたものも含めて更新・機能向上に係る事業を順次進めていく必要がある

これらも踏まえて、財源のあり方について、どう考えていくかが課題

## 2. 地方航空ネットワークの維持方策について

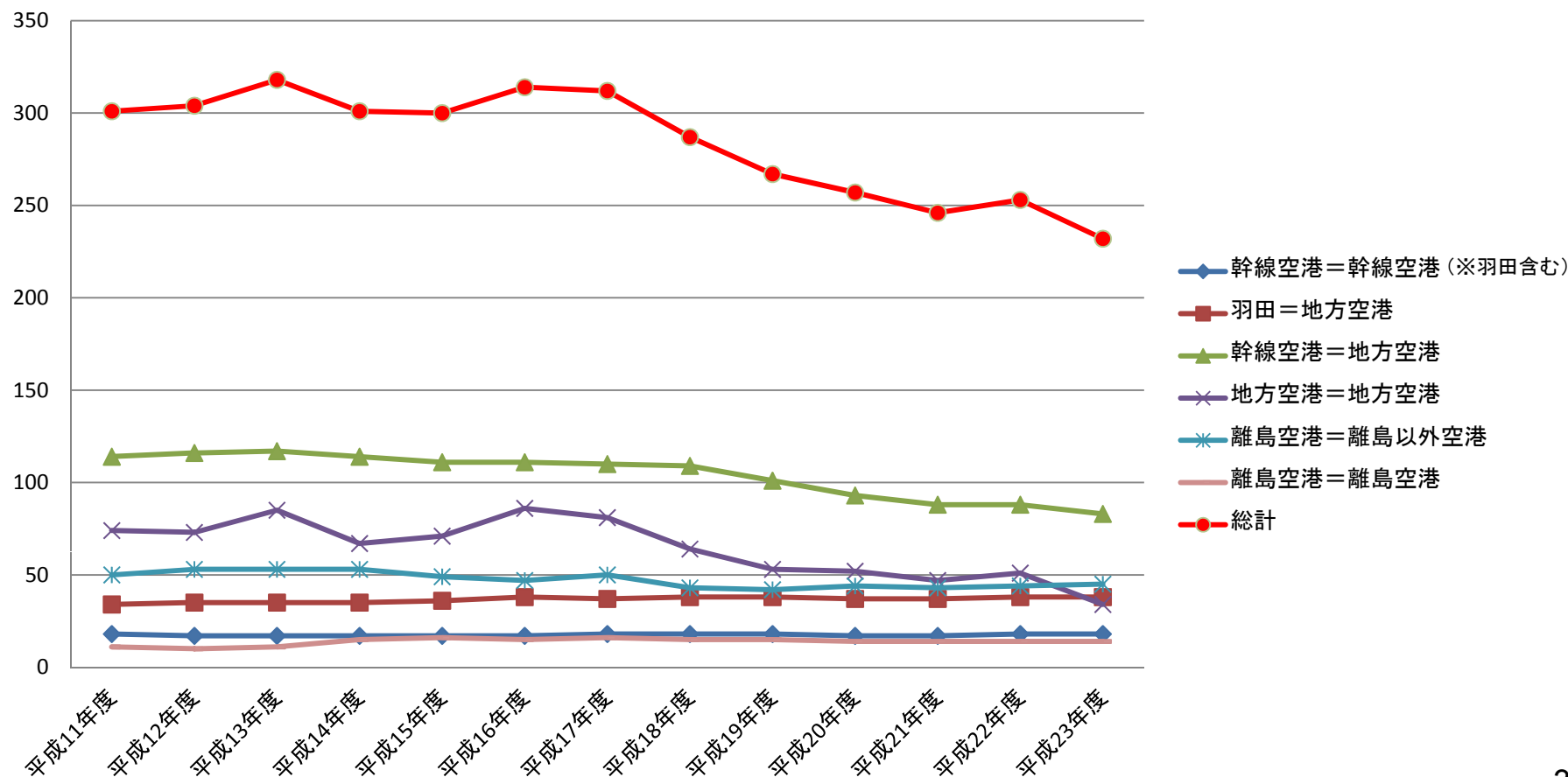
## 2. 国内航空路線の現況(路線数の推移)(再掲)

- 地方空港間を結ぶ路線(ローカルtoローカル)は、変動があるものの、平成16年頃から減少を続けている。
- 幹線空港と地方空港を結ぶ路線は、ほぼ一貫して減少傾向にあるが、特に平成19年以降、減少が著しい。
- 離島路線は、若干の増減はあるものの、大きな変動はない。

(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。※羽田を除いている。  
 ②定期便による実績

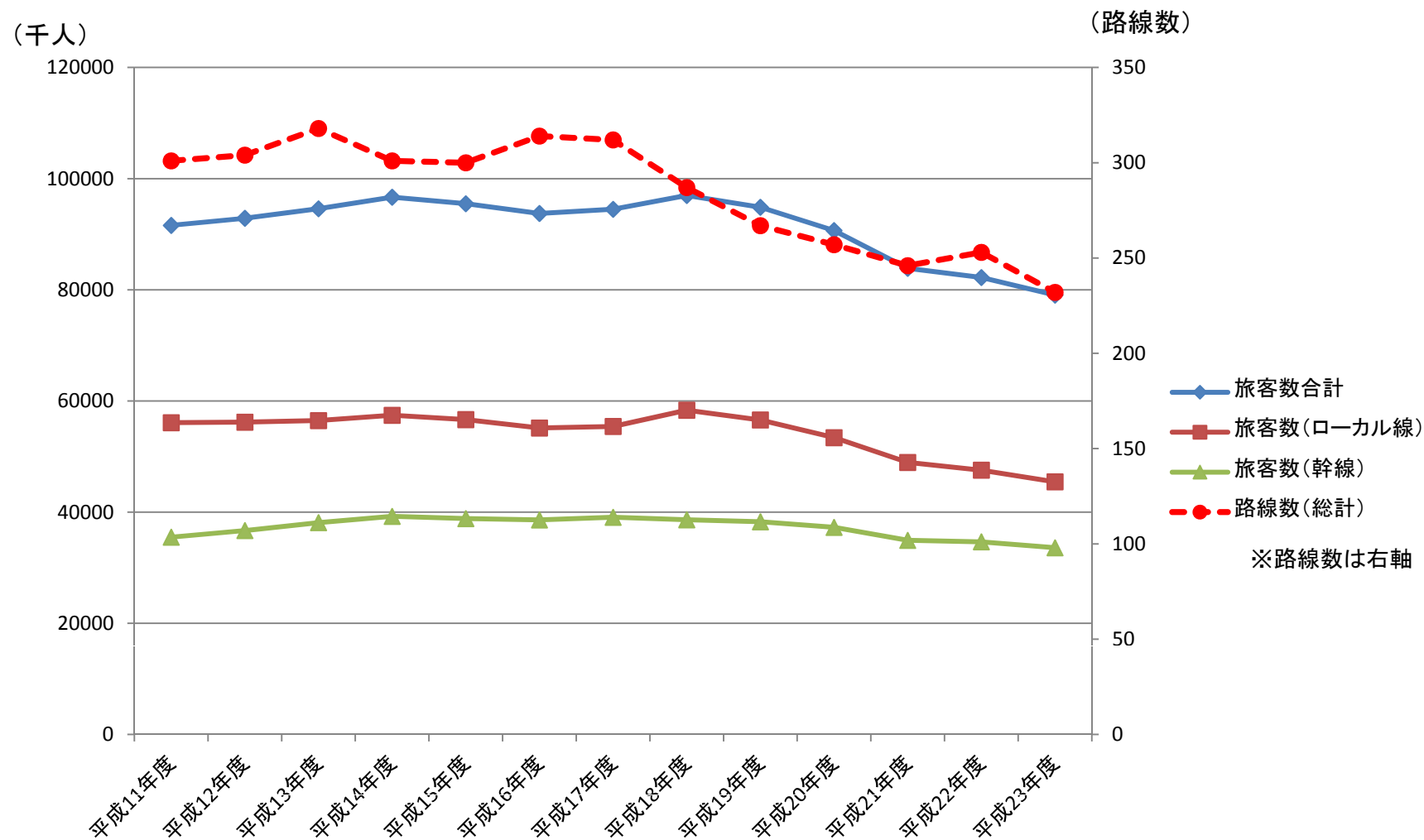
### 路線種別ごとの路線数

(路線数)



## 2. 国内航空路線の現況(旅客数の推移)(再掲)

- 平成11年から平成14年の間の旅客の伸びは、幹線旅客の伸びの寄与が大きい。
- 平成18年を境に幹線、ローカル線の双方で旅客数の減少が見られるが、ローカル線の減少が特に大きい。



## 2. 路線分類毎の航空会社の路線及び便数(再掲)

(平成19年から24年の推移)

		JAL		ANA		SKY		ADO		SNA		SFJ		
		19年	24年	19年	24年	19年	24年	19年	24年	19年	24年	19年	24年	
<b>幹線</b> (羽田、新千歳、成田、大阪、関西、福岡、那覇を相互に結ぶ路線)	路線数	16	17	17	17	3	9	1	1	0	0	0	2	
	便数	104.5	95.8	100.3	101.5	20.1	38.4	8	11	0	0	0	9	
	うち羽田路線	路線数	5	5	5	5	3	3	1	1	0	0	0	2
		便数	70.5	65	62.3	63	20.1	22.4	8	11	0	0	0	9
	うち羽田路線以外	路線数	11	12	12	12	0	6	0	0	0	0	0	0
		便数	34	30.8	38	38.5	0	16	0	0	0	0	0	0
<b>羽田＝地方路線</b> (幹線除く)	路線数	29	28	29	31	1	4	3	4	3	5	1	1	
	便数	115.5	128	109	118	6.2	12.2	6.6	10	18	22	11	11	
	うち低需要路線 (利用者数が年間10万人以下の路線)	路線数	3	4	4	7	0	0	0	0	0	0	0	0
		便数	3.5	6	5	9	0	0	0	0	0	0	0	0
	うちシングルトラック	路線数	10	8	13	14	0	0	0	0	0	0	0	0
		便数	31.5	22	36	37	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>地方＝地方路線</b> (離島路線除く)	路線数	81	33	67	49	0	11	0	5	0	4	0	0	
	便数	190.6	109.6	173.4	152	0	23	0	10	0	5	0	0	
	うち低需要路線 (利用者数が年間10万人以下の路線)	路線数	44	15	28	20	0	3	0	3	0	3	0	0
		便数	64.6	32	42.1	34	0	6	0	4	0	3	0	0
	うちシングルトラック	路線数	55	18	42	26	0	7	0	3	0	3	0	0
		便数	107.7	48.6	78.1	74	0	15	0	4	0	3	0	0
<b>離島路線</b>	路線数	31	30	6	4	0	1	0	0	0	0	0	0	
	便数	75.6	76.3	27	20	0	5	0	0	0	0	0	0	
	うち低需要路線 (利用者数が年間10万人以下の路線)	路線数	25	25	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0
		便数	38.2	39.2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0
	うちシングルトラック	路線数	29	28	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0
		便数	56.6	58.3	11	6	0	0	0	0	0	0	0	0

出典: 各社6月ダイヤ参照(季節運航便除く)

## 2. 路線分類毎の航空会社の路線及び便数(再掲)

(平成19年から24年の推移)

		ピーチ アビエーション		アイベックス エアラインズ		天草エアライン		オリエンタル エアブリッジ		新中央航空		東邦航空		フジトリーム エアラインズ		旭伸航空		北海道 エアシステム		
		19年	24年	19年	24年	19年	24年	19年	24年	19年	24年	19年	24年	19年	24年	19年	24年	19年	24年	
<b>幹線</b> <small>(羽田、新千歳、成田、大阪、関西、福岡、那覇を相互に結ぶ路線)</small>	路線数	—	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	—	0	0	—	—	0
	便数	—	6.5	2	1.3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	—	0	0	—	—	0
	うち羽田路線	路線数	—	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	—	0	0	—	—	0
		便数	—	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	—	0	0	—	—	0
	うち羽田路線以外	路線数	—	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	—	0	0	—	—	0
		便数	—	6.5	2	1.3	0	0	0	0	0	0	0	0	—	0	0	—	—	0
	<b>羽田＝地方路線</b> <small>(幹線除く)</small>	路線数	—	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	—	0	0	—	—	0
		便数	—	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	—	0	0	—	—	0
うち低需要路線 <small>(利用者が年間10万人以下の路線)</small>		路線数	—	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	—	0	0	—	—	0
		便数	—	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	—	0	0	—	—	0
うちシングルトラック		路線数	—	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	—	0	0	—	—	0
		便数	—	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	—	0	0	—	—	0
<b>地方＝地方路線</b> <small>(離島路線除く)</small>		路線数	—	2	7	11	3	3	2	0	0	0	0	0	—	11	0	—	—	4
		便数	—	4	10	18.5	5.1	4.8	3	0	0	0	0	0	—	19.4	0	—	—	9
	うち低需要路線 <small>(利用者が年間10万人以下の路線)</small>	路線数	—	2	4	6	3	2	2	0	0	0	0	0	—	10	0	—	—	4
		便数	—	4	4	9	5.1	4	3	0	0	0	0	0	—	13.9	0	—	—	9
	うちシングルトラック	路線数	—	2	3	5	3	2	2	0	0	0	0	0	—	9	0	—	—	4
		便数	—	4	3	8	5.1	4	3	0	0	0	0	0	—	17.8	0	—	—	9
	<b>離島路線</b>	路線数	—	0	0	0	0	0	3	3	3	3	5	5	—	0	1	—	—	2
		便数	—	0	0	0	0	0	9	7.9	10	10	5	5	—	0	4	—	—	2
うち低需要路線 <small>(利用者が年間10万人以下の路線)</small>		路線数	—	0	0	0	0	0	3	3	3	3	5	5	—	0	1	—	—	2
		便数	—	0	0	0	0	0	9	7.9	10	10	5	5	—	0	4	—	—	2
うちシングルトラック		路線数	—	0	0	0	0	0	3	3	3	3	5	5	—	0	1	—	—	2
		便数	—	0	0	0	0	0	9	7.9	10	10	5	5	—	0	4	—	—	2

出典:各社6月ダイヤ参照(季節運航便除く)

※北海道エアシステムの19年度実績は日本航空グループに含む。

## 2. 国内航空ネットワークの推移(新規・廃止路線一覧)(再掲)

※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	
神戸-石垣	新千歳-函館	新千歳-旭川	新千歳-茨城	丘珠-女満別	茨城-那覇	
1路線	中部-石垣	伊丹-種子島	新千歳-松山	丘珠-利尻	成田-鹿児島	
	関西-仙台	伊丹-屋久島	新千歳-中標津	成田-旭川	中部-石垣	
	熊本-神戸	静岡-新千歳	羽田-中部	成田-新潟	関西-鹿児島	
	4路線	静岡-鹿児島	成田-関西	成田-神戸	成田-神戸	関西-長崎
		静岡-熊本	中部-茨城	関西-宮古	関西-宮古	6路線
		静岡-小松	関西-旭川	福岡-花巻	8路線	
		静岡-那覇	神戸-茨城	那覇-松山		
		静岡-福岡	神戸-鹿児島			
		福岡-石垣	神戸-長崎			
		福岡-神戸	北九州-那覇			

11路線

11路線

廃止路線

新千歳-帯広	旭川-釧路	伊丹-庄内	丘珠-女満別	名古屋-長崎	丘珠-女満別	成田-関西
新千歳-函館	新千歳-鹿児島	伊丹-種子島	丘珠-稚内	名古屋-福岡	新千歳-旭川	成田-神戸
新千歳-三沢	新千歳-庄内	大島-八丈島	丘珠-中標津	伊丹-佐賀	新千歳-山形	関西-宮古
新千歳-紋別	新千歳-高松	関西-青森	静岡-小松	伊丹-三沢	新千歳-松山	関西-福江
丘珠-紋別	新千歳-中標津	関西-旭川	中部-花巻	伊丹-松本	茨城-中部	神戸-熊本
函館-帯広	新千歳-那覇	関西-帯広	中部-釧路	伊丹-石見	羽田-中部	5路線
函館-女満別	新千歳-松山	関西-鹿児島	中部-青森	伊丹-大館能代	中部-石垣	
仙台-函館	花巻-那覇	関西-釧路	中部-徳島	神戸-石垣	神戸-福岡	
中部-福島	福島-那覇	関西-高知	中部-米子	岡山-鹿児島	出雲-新千歳	
名古屋-北九州	新潟-佐渡	関西-松山	名古屋-熊本	広島西-鹿児島	徳島-新千歳	
伊丹-石垣	関西-秋田	神戸-仙台	名古屋-高知	広島西-宮崎	福岡-石垣	
関西-宮崎	関西-仙台	長崎-宮崎	名古屋-山形	松山-那覇	北九州-那覇	
神戸-熊本	関西-花巻	那覇-粟国	名古屋-秋田	高松-鹿児島	12路線	
神戸-新潟	関西-福島	13路線	名古屋-松山	北九州-那覇		
福岡-青森	神戸-鹿児島		名古屋-新潟	熊本-松山		
福岡-花巻	高知-那覇		名古屋-帯広			
大分-那覇	福岡-富山					
石垣-波照間	熊本-松山					

18路線

18路線

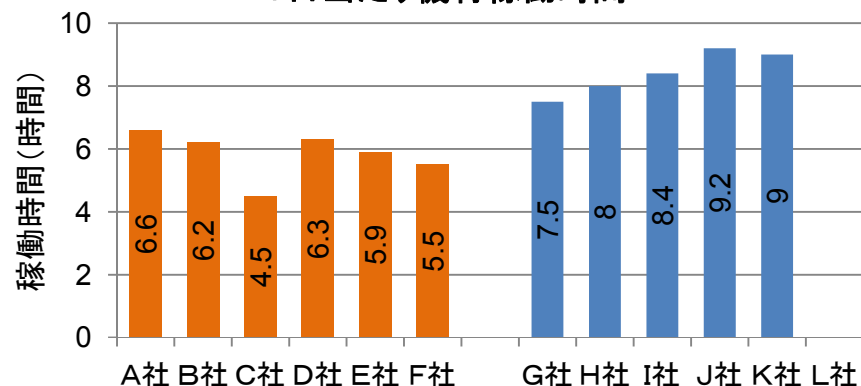
31路線

(平成24年11月現在)

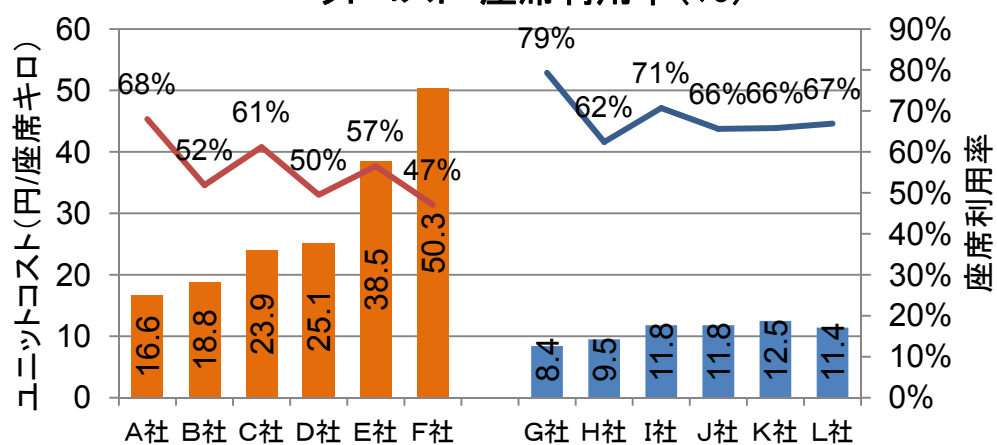
## 2. 地域航空の抱える課題

○地域航空会社の運航する路線は、機材の稼働率が低いこと、小型機材での運航であることから、ユニットコスト（座席キロあたりの費用）が高くならざるを得ず、採算性の低い路線からの撤退といった問題が出てきている。

1日当たり機材稼働時間



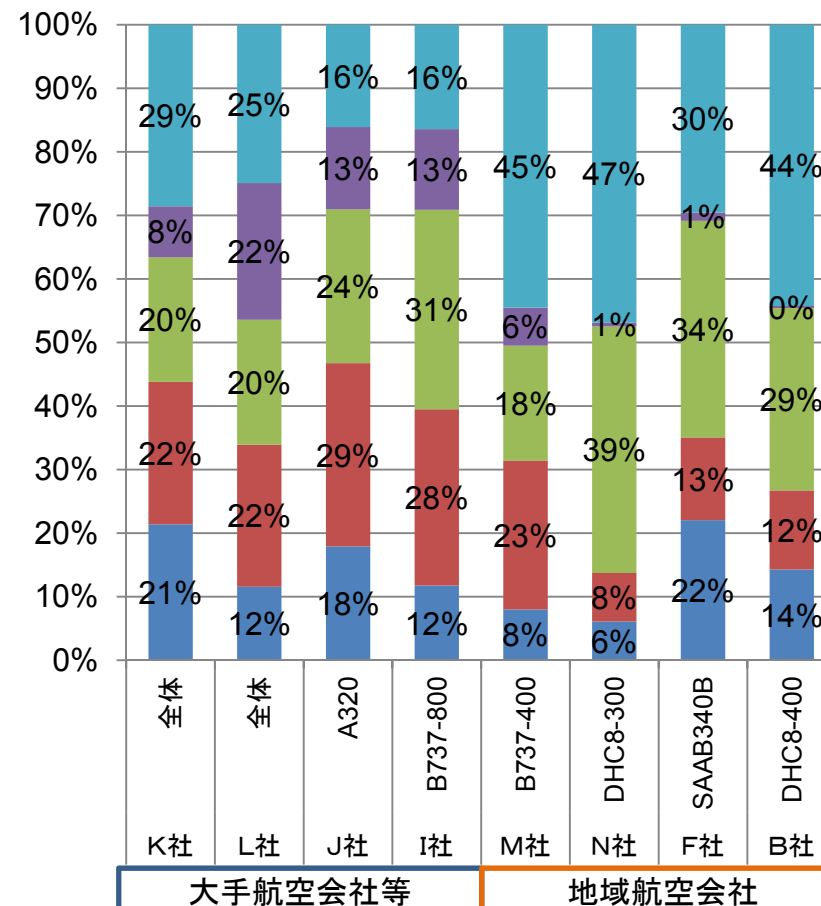
ユニットコスト・座席利用率(%)



地域航空会社  
(リージョナル機)

大手航空会社等  
(ジェット機)

ユニットコスト構成比率



■ その他 ■ 空港使用料 ■ 航空機関連費 ■ 燃料費 ■ 人件費

注 K社、L社、J社、I社及びF社は全路線の平均



## 2. 米国EAS (不可欠路線運航サービス) 制度について

EAS・・・Essential Air Service

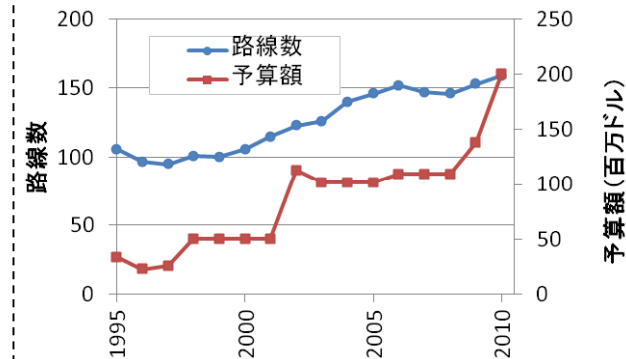
### 【概要】

- ・米国における地方路線維持のための制度。一定の地方路線に対して連邦政府から運航する航空会社に運航費の補助を実施。
- ・1978年の規制緩和に伴い航空需要の小さい地方路線の廃止が危惧されたことから、当時存在していた地方路線の継続を暫定的に10年間保証する目的で制定。(その後無制限に延長。)

### 【予算規模等(2012年度)】※米国本土内のみ。

- ・予算額: 約2.25億ドル(約180億円)
- ・対象路線数: 120路線
- ・路線あたり平均助成額: 約187万ドル(約1.5億円)
- ・助成主体: 連邦政府
- ・財源: 特定財源 (AATF=空港・航空路信託基金)
- ・運航する航空会社を公開入札で決定。補助額の積算には運航費の5%の利益を航空会社に許容している。

### 【参考: EAS路線数と予算額の推移】



・2001年の同時多発テロ、2008年のリーマンショックの影響による航空需要減少、燃料費の増加等に伴い、近年は予算額が急増している。

### 【仕組み】

- ①EAS路線で、航空会社との契約が切れる場合、あるいは航空会社から路線撤退の事前通知がある場合、運輸省が運航を希望する航空会社を募集。
- ②航空会社は、運航内容や希望助成金額等を記載した提案書を提出し応札。
- ③運輸省は、航空会社からの提案書について当該路線のコミュニティの見解を求める。
- ④コミュニティの見解を受領後、運輸省は航空会社を決定。

## 2. 米国EAS (不可欠路線運航サービス) 制度について

### 【適用条件】

・1978年当時の対象路線の条件以降、需要減少に伴う補助対象路線の増加や燃料費の高騰による補助額の急激な増加等を受けて、**数次に渡り条件の追加を行い、対象地域の絞り込みが行われている。**

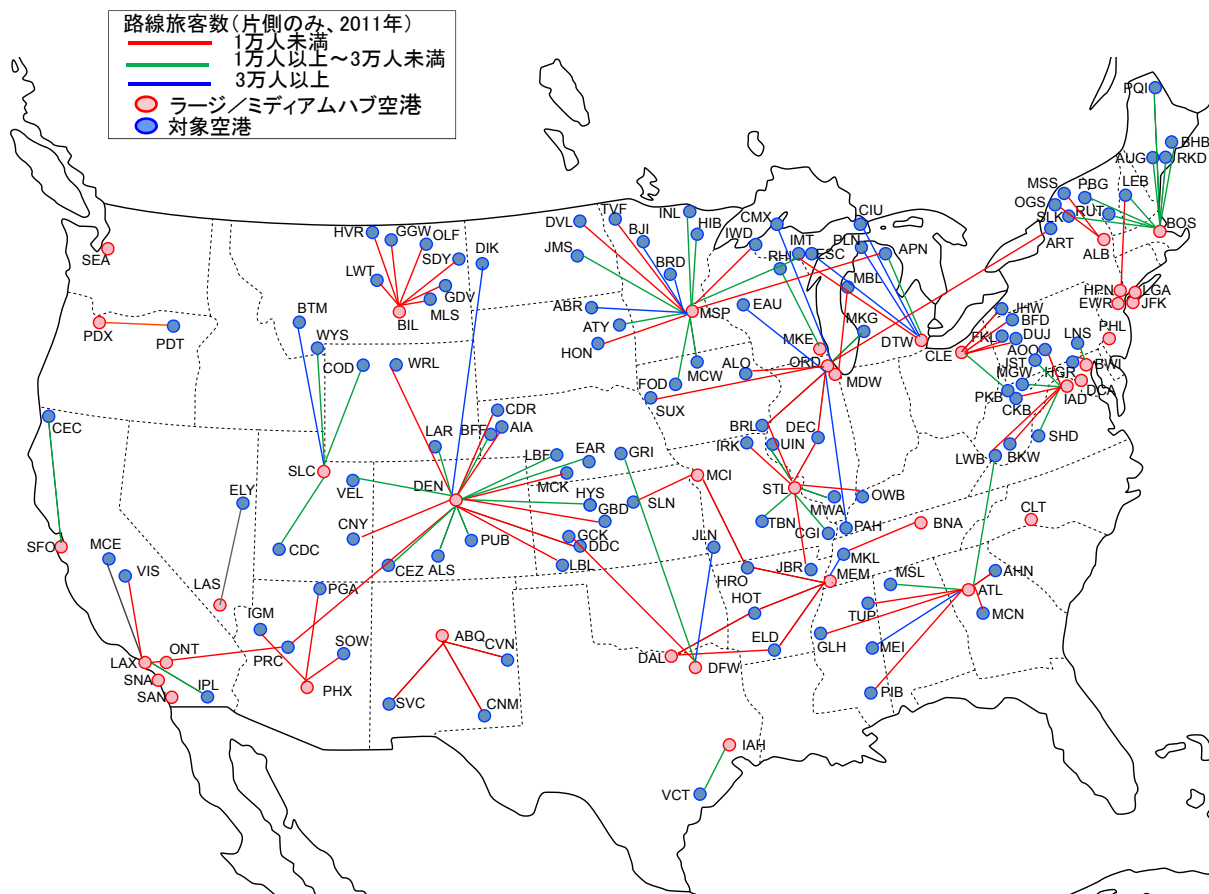
#### 1978年の条件

- ・当時定期航空サービスが提供されていたコミュニティ
- ・対象空港とラージ/ミディアムハブ空港を結ぶ赤字路線

#### 追加された主な条件

- ・2010年9月30日～2011年9月30日の間でEAS補助を受けていること。  
(この結果、今後新たな地域は認められない)
- ※なお、当該地域がラージ/ミディアムハブ空港から70マイル(約113km)以上離れていることという条件があったが、現在は上記条件に含まれている。
- ・旅客1人あたりの補助金が1000ドル未満
- ・1日10人以上の出発旅客がある路線
- ・EASにより、週6日で1日2往復を確保 等

### 【EAS助成路線(本土内のみ)】(2012年10月現在)



路線旅客数(片側のみ、2011年)  
 赤線 1万人未満  
 緑線 1万人以上～3万人未満  
 青線 3万人以上  
 赤丸 ラージ/ミディアムハブ空港  
 青丸 対象空港

就航機材: 中型ジェット機<ERJ、CRJ-200(50席程度)> 24路線  
 プロペラ機<SAAB340(34席)、B1900(19席)等> 65路線  
 小型軽飛行機<セスナ・キャラバン(9席)等> 31路線  
 ※2012年のデータ

## 2. 米国EAS (不可欠路線運航サービス) 制度について

### 【EAS制度の課題】

- ・規制緩和とセットで制度を導入し、過疎地の空港から全国航空ネットワークへのアクセスの維持に寄与。
- ・連邦政府の財政難のため議会から度々対象地域制限の議案が提出されたり、マスコミから高額補助金に対する批判(ニューメキシコ州の路線で旅客1人あたり3,600ドルの補助金が出ていた事例等)を受けている。(これも踏まえ、前述の対象地域の絞り込みが行われている。)
- ・航空会社に利益を許容することにより路線参入のインセンティブを確保している一方、一部の航空会社による寡占市場になっており、入札における競争性が機能せずコスト削減等の経営効率化を促すインセンティブが働いていない側面がある。(例えば2008年に契約更新した37路線のうち20路線は一社応札)
- ・1978年当時路線があった地域をベースにしているため対象地域と現在の需要が必ずしも合っていないこと、他の交通モードの方がより低コストな場合が存在すること等の指摘がある。(2011年GAO(米国政府説明責任局)指摘)

## 2. 欧州PSO (公共サービス義務) 制度について

PSO・・・Public Service Obligation

### 【概要】

- ・航空路線維持に関するEU共通の枠組み。本制度に基づきEU各国が各々の財源で路線を運航する航空会社への補助を実施。
- ・欧州の航空市場の段階的な統合(1987年～)の一方で、地域にとって社会経済的に不可欠な路線を維持するため、1992年に制定された。
- ・各国政府が航空会社に補助金を拠出するに当たっての公平な競争と手続きの透明性を確保。
- ・EU各国が地域の実情に合わせて制度を運用しており、国により対象路線の考え方、路線数等に大きな差がある。  
(例:ノルウェー34路線、フランス31路線、イギリス20路線、ドイツ3路線 等)

※2013年2月現在。1社限定運航路線(下記③)での比較。

### 【仕組み】

- ①地方自治体の申請等を踏まえ、国はPSO路線の条件を基に審査を行い、路線を認定。
- ②認定路線をEU官報等で公表し、ある航空会社が参入を希望した場合は当該社が運航。(但し他社も自由に参入可能)
- ③参入希望がない場合、当該路線を1社だけの路線とし、公開入札で航空会社と助成額を決定。(1年間運航がない場合は当該路線はPSO認定の資格喪失)

### 【路線認定の条件】

- ・EUでは概略的な条件のみ定めており、各国で追加的に条件を定めている場合がある。

#### 《EUが定めるPSO路線の条件》

- ・路線の義務化と地域の経済発展との関係
- ・その路線を結ぶ他の交通モードとの兼ね合い(鉄道での所要時間3時間以内で、ある程度の頻度で結ばれている) 等

#### 《例:フランス政府の助成対象の追加的条件》

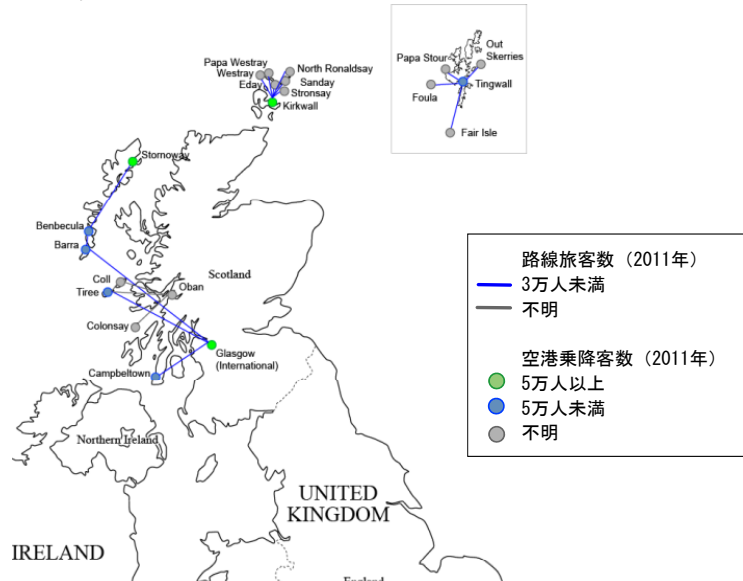
- ・いかなる他の交通機関での移動時間は2時間45分以下とならないこと。
- ・年間220日以上で、少なくとも1日2往復を実施、かつ、1週間あたり21往復を超えないこと。 等

## 2. 欧州PSO (公共サービス義務) 制度について

### 【各国における適用例】

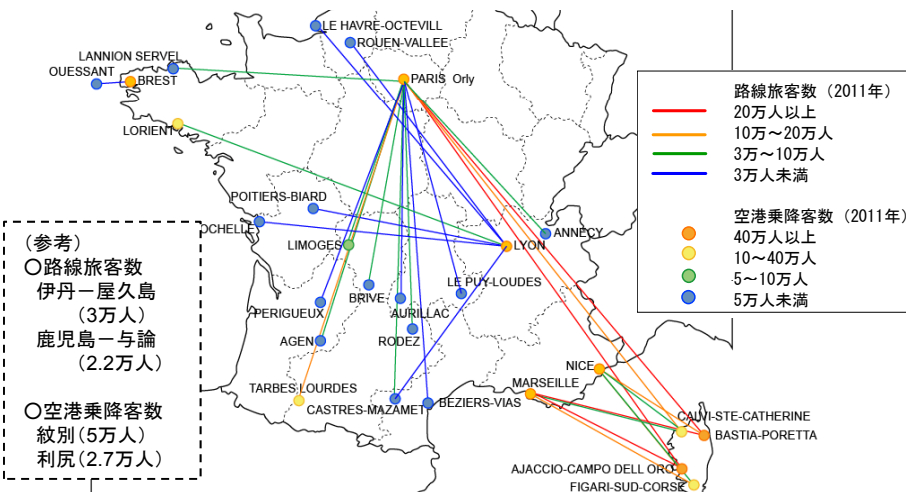
#### 【イギリスのPSO】※予算額等は2011年のデータ

- ・対象路線数: 21路線 (2011年7月)
- ・予算額 (推定): 300~400万ポンド (4.5~6億円)
- ・助成主体: スコットランド政府、ウェールズ政府、地方自治体 (中央政府は関与していない)
- ・財源: 地方政府・自治体の一般財源
- ・運航する航空会社を公開入札で決定。補助額の積算には運航費の5~10%の利益を許容している。



#### 【フランスのPSO】※予算額等は2011年のデータ

- ・対象路線数: 40路線  
(2010年1月。うち仏本土内16、本土-コルシカ島12)
- ・予算額: 約1,930万ユーロ (約21億円) [政府]、  
約8,170万ユーロ (約90億円) [自治体]
- ・路線平均助成額: 約252万ユーロ (約2.7億円)
- ・助成主体: 国、地方政府、地方自治体
- ・財源: 一般財源
- ・運航する航空会社を公開入札で決定。補助額の積算には運航費の5~10%の利益を許容している。ただし政府の助成額は欠損額の一定割合まで。



### 【PSO制度の課題】

- ・各国による路線認定や公開入札をEU官報を通じて情報公開することにより**透明性を確保**。
- ・航空会社に利益を許容することにより路線参入のインセンティブを確保している一方、**経営効率化を促すインセンティブが働いていない側面がある**。
- ・路線認定の考え方等の**制度の運用が国により異なるため地域航空支援のあり方に不均衡が生じているとする見解もある**。

## 2. 米国SCASDP (小地域航空サービス開発プログラム) について

SCASDP (スキヤスダップ)・・・Small Community Air Service Development Program

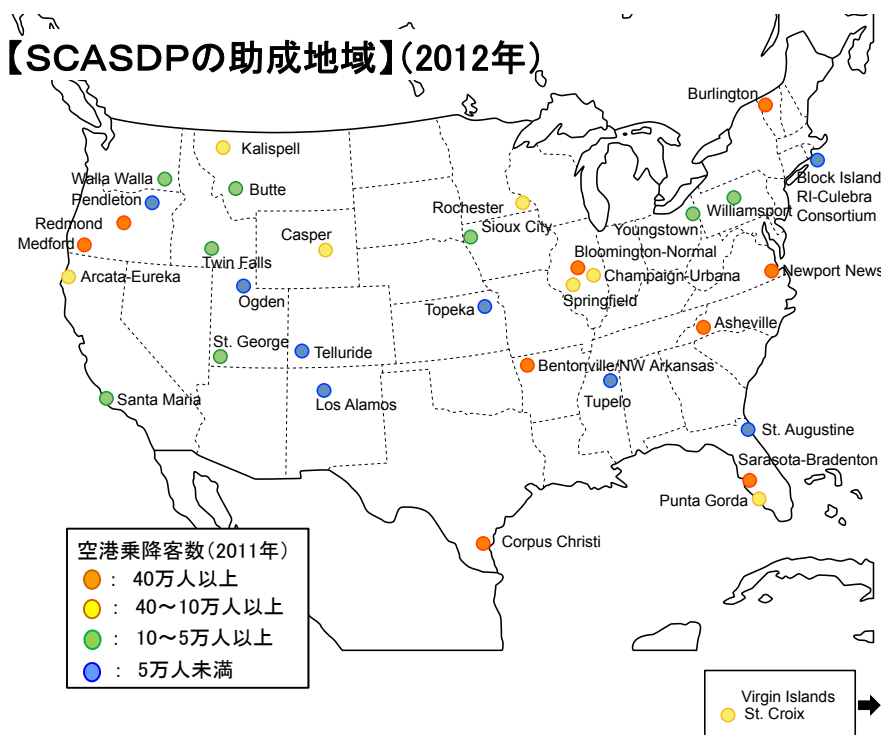
### 【概要】

- ・不十分な航空サービスを受けている**空港所在のコミュニティ**に対して、**連邦政府から用途の柔軟な補助金を交付し、コミュニティによる航空サービスの改善を図る制度。**

### 【具体的内容】

- ・対象コミュニティは、①1997年時点で当該コミュニティに所在する**空港がスモールハブ以下の空港**であること、②**航空会社による十分なサービスがないか、航空運賃が不合理に高いこと**、等を満たすコミュニティ。
- ・運輸省が毎年各コミュニティからの提案を募集し、対象コミュニティを選定。
- ・コミュニティは補助金を活用して、**航空路線のマーケティング活動や、地域航空会社に対する利益保証、補助金の支払い等**を実施。

### 【SCASDPの助成地域】(2012年)



### 【予算規模等】

- ・助成額: 約1,400万ドル(約11億円、2012年度)
- ・対象地域数: 2002年~2012年で計318コミュニティを選定。2012年度は33コミュニティ。
- ・平均助成額: 約42万ドル(約34百万円)
- ・助成主体: 連邦政府
- ・財源: 特定財源(AATF=空港・航空路信託基金)
- ・同一プロジェクトへの補助金は1回限りだが、費用は3年間にわたって助成対象となる。

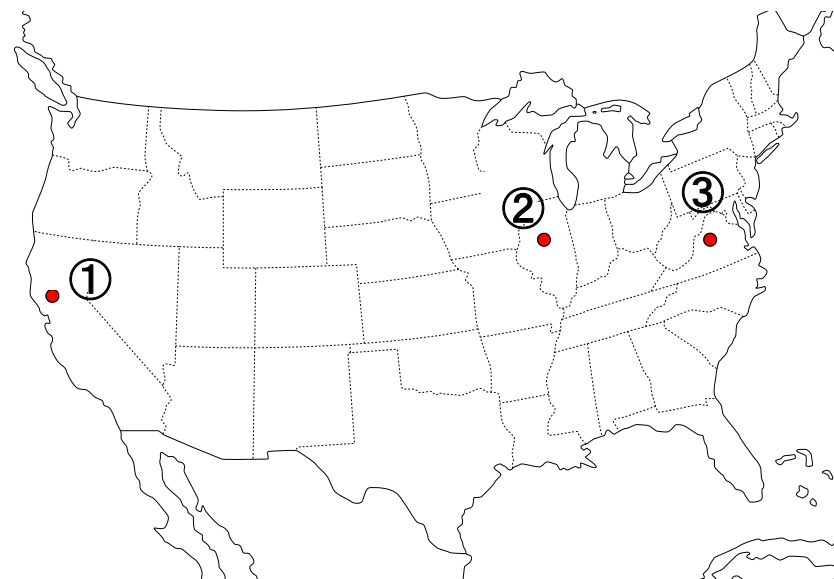
### 【代表的成功事例】

- ①カリフォルニア州ソノマ・カウンティ空港 <定期航空の再開>
- ・空港年間旅客数 約18万人(2010年)。周辺都市 サンタ・ローザ市(約17万人)
  - ・2001年に定期航空が完全撤退。
  - ・2004年にSCASDP助成金63.5万ドルと地域側20万ドルで1年間の利益保証とマーケティング活動(10万ドル)を実施。
  - ・2007年3月にロサンゼルス線(ホライゾン航空)開設に成功。(その後就航路線はポートランド、シアトル、ラスベガス等に拡大)

- ②イリノイ州セントラル・イリノイ・リージョナル空港 <新規路線開設>
- ・空港年間旅客数 約60万人(2011年)。周辺都市 ブルーミントン市(都市圏人口約13万人)。
  - ・2006年にSCASDP助成金25万ドルと地域側64.7万ドルで1年間の利益保証(50万ドル)とマーケティング活動(39.7万ドル)。ダラス線を開設。
  - ・2012年にもSCASDP助成金50万ドルと地域側20万ドルにより、北東路線(ワシントンDC又はニューヨーク)の開設を模索。(継続中)

- ③バージニア州シェナンドーバレー・リージョナル空港 <アクセス交通の拡充>
- ・空港年間旅客数 約2万人(2010年)。EAS適用コミュニティ。(同空港-ワシントン・ダレス空港)
  - ・2003年にSCASDP助成金10万ドルでアクセス交通の拡充(大型バンを使ったシャトルバスの開設)とマーケティング活動を実施。シャトルバスはその後も定着。
  - ・2012年にもSCASDP助成金15万ドルにより、ワシントン・ダレス線のマーケティング活動を実施。(継続中)

※各事例の内容は桜美林大学 橋本安男特任教授の研究による。



### 【SCASDP制度の課題】

- ・地域の主体的な航空サービス改善の取組みを支援する仕組みになっており、SCASDPを活用して定期路線再開を実現した等の事例がある。
- ・一方、SCASDPに対する米運輸省の監査結果(2007年)において、プログラムの成功率が3割に留まっており、事前の市場分析の実施、明確なSCASDP戦略の策定等の運用方法の改善が求められている。

## 2. 航空局による航空路線の支援施策

対象となる路線		航空局で取り組んでいる施策					
		着陸料	航援料	航燃税 <sup>1)</sup>	羽田 スロット	補助金	固定資産税
幹線	羽田、新千歳、伊丹、福岡を相互に結ぶ路線	—	—	26,000円 →18,000円	—	—	—
地方—羽田	4便/日以上 関空、広島、高松、松山、北九州、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、小松、釧路、函館、高知、米子、岩国、徳島、旭川、帯広、秋田、山口宇部、女満別、青森、庄内、富山、神戸、鳥取、出雲、岡山、佐賀から羽田を結ぶ路線	3/4—2/5	—	航空機 燃料税 本則引き下げ	1便/3便 ルール	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>・200t以上の機材：最初の3年を2/3に軽減</li> <li>・200t未満の機材：最初の5年を2/5に軽減</li> </ul>
	3便/日以下 稚内、紋別、中標津、三沢、大館能代、山形、能登、南紀白浜、石見から羽田を結ぶ路線	1/5 ネットワーク割引					
地方—地方	上記及び下記以外の路線	1/2	地方管理空港除く	—	—	—	※地方路線就航時間割合が2/3以上のものに適用
同一県内	離島路線を除く同一県内を結ぶ路線 (例：北海道内路線)	1/2	—	—	—	—	—
沖縄・離島	沖縄・離島発着路線	1/6—1/16 着陸料軽減	1/6—1/16 航行援助施設利用料軽減	沖：13,000円 →9,000円 離：19,500円 →13,500円	—	補助経費の50%以内を負担 離島運航費補助 沖：75%、離：45%補助 機体購入費補助	最大離陸重量 30t未満：永久に1/4に軽減 30-70t：取得後3年間1/3に軽減。その後2/3軽減 固定資産税軽減

1. 1klあたりの金額



## 2. 離島の航空輸送の確保のための取り組み（再掲）

### 機体購入費補助（S47～）

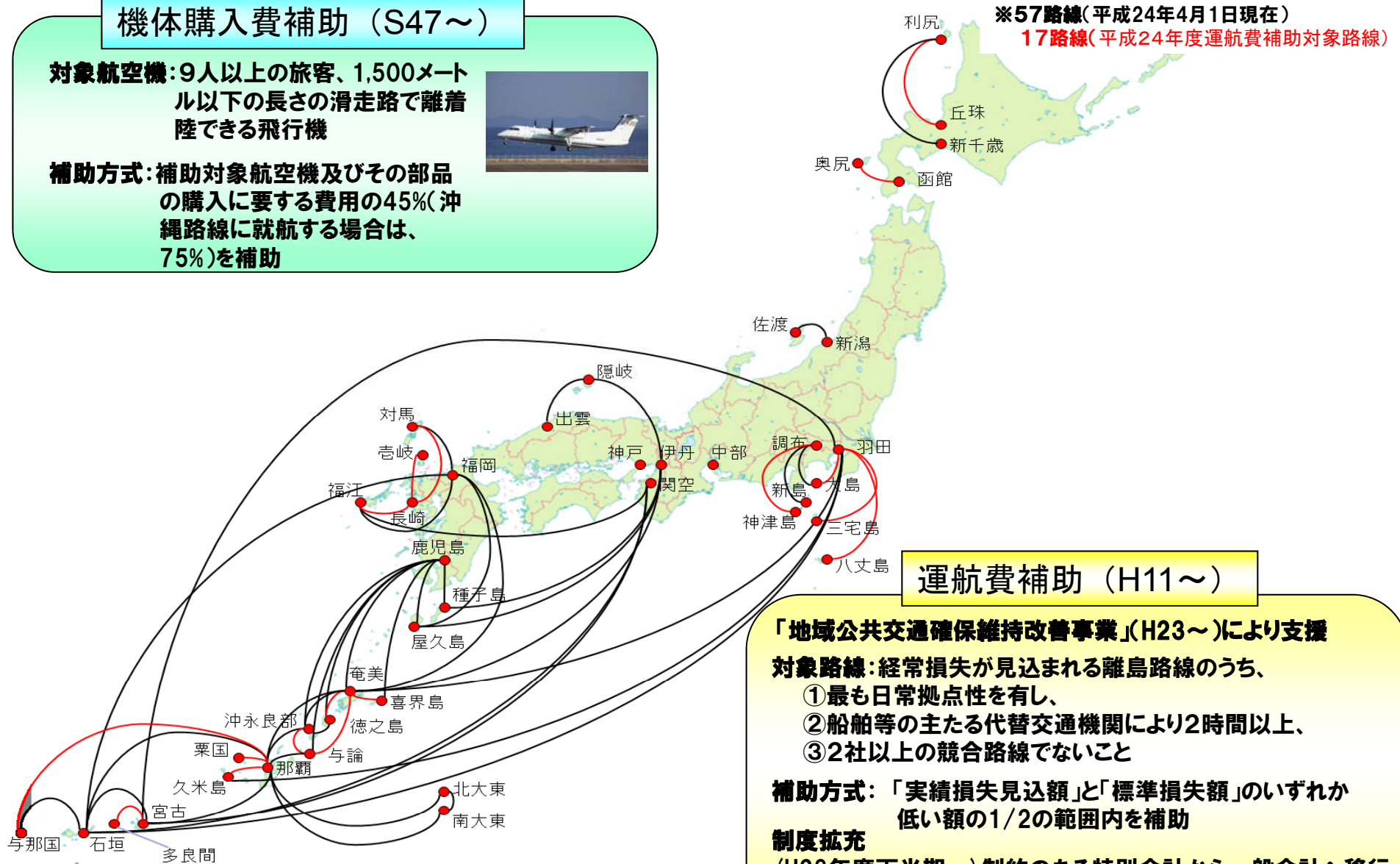
**対象航空機:** 9人以上の旅客、1,500メートル以下の長さの滑走路で離着陸できる飛行機



**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

※57路線（平成24年4月1日現在）

17路線（平成24年度運航費補助対象路線）



### 運航費補助（H11～）

「地域公共交通確保維持改善事業」(H23～)により支援

**対象路線:** 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、
- ③2社以上の競合路線でないこと

**補助方式:** 「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

#### 制度拡充

(H23年度下半期～) 制約のある特別会計から一般会計へ移行  
(H24年度～) 島民割引運賃の取組を支援

## 2. 航空ネットワーク維持振興のための支援措置(再掲)

### 1. ネットワーク維持のための地方路線に係る着陸料軽減

- 景気後退の長期化によって未だ低迷する航空需要に鑑み、地方航空ネットワークの維持を図るという政策目的により資するよう見直しを行った上で、平成25年度においても継続。

#### <見直しのポイント>

- ・ 従来の着陸料の軽減措置については、幹線路線を除き平成25年度も継続。
- ・ 地方と羽田、地方と地方を結ぶ路線の着陸料の割引率を深掘り。
- ・ 主に地方路線やLCCに使われている機材(100t以下)に着目した着陸料の引き下げ。

本則単価(国内線)			
~ 25t	: 950円 → <b>850円</b>	100t~200t	: 1,650円
25t~100t	: 1,380円 → <b>1,330円</b>	200t~	: 1,800円

※那覇・離島路線を除く		到着空港		
		羽田	福岡、新千歳	羽田、福岡、新千歳を除く国管理・共用空港
出発空港	羽田、伊丹、福岡、新千歳	本則	<b>6/10 → 本則</b>	
	関空、広島、高松、松山、北九州、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、小松	3/4		
	釧路、函館、高知、米子(美保)、岩国、徳島	3/5 → <b>1/2</b>		
	旭川、帯広、秋田、山口宇部、女満別、青森、庄内、富山、神戸、鳥取、出雲、岡山、佐賀	1/2 → <b>2/5</b>	6/10 → <b>1/2</b>	
	稚内、紋別、中標津、三沢、大館能代、山形、能登、南紀白浜、石見	1/3 → <b>1/5</b>		
その他				

### 2. 那覇路線、離島路線に係る着陸料、航行援助施設利用料及び航空機燃料税の軽減

- 那覇空港発着の国内路線及び国際貨物便について、平成26年3月31日までの間、機材の種別等に応じて着陸料及び航行援助施設利用料を1/6~1/16に軽減。
- 離島発の国内路線について、機材の種別等に応じて着陸料及び航行援助施設利用料を1/6~1/16に軽減。
- 沖縄路線及び離島路線に係る航空機燃料税を引き下げ(軽減額は3. 参照)

### 3. 航空機燃料税の引き下げ

- 我が国航空企業の国際競争力強化のため、平成23年度税制改正において、平成23年度から25年度までの3年間、航空機燃料税を引き下げ。

本則	改正前	改正後
		26,000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

### 4. その他の軽減措置

- 国際旅客チャーター便促進に係る着陸料軽減(平成26年3月31日までの間、1/2) ※羽田を除く
- 国際線に係る着陸料軽減(当分の間、7/10) ※羽田を除く
- 羽田空港発着の深夜早朝便に係る着陸料軽減(当分の間、1/2) ※伊丹路線、国際線は除く
- 羽田空港着の深夜早朝国際貨物便に係る着陸料軽減(平成26年3月31日までの間、1/2)

## 2. 我が国における各交通モードの路線補助

- 国と地方自治体で役割分担をしつつ、国は広域的・幹線的なバス路線や離島航路・航空路に対して補助。
- いずれも損失額の一定割合を補助する方式であり、事業者の利益は保証していない。(ただし、事前に補助額を内定することにより、コスト削減のインセンティブを効かせている場合がある)

	バス	鉄道	船舶	航空
事業別	陸上交通(地域間幹線系統)	—	離島交通(航路)	離島交通(航空路)
助成主体	国(1/2) (地方自治体においても補助を実施)	—	国(1/2) (地方自治体においても補助を実施)	国(1/2) (地方自治体においても補助を実施)
助成対象	バス事業者	—	航路事業者	航空事業者
対象費用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 経常費用見込額と経常収益見込額との差額(国が1/2を補助)</li> <li>・ 経常費用見込額の9/20に相当する額を限度</li> </ul>	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 実績収支差見込額に効率化係数(当該航路の効率的運営収支差見込額を基本補助対象収支差額で除した率)を乗じた額</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 実績損失見込額と標準損失額のいずれか低い方(国が1/2を補助)</li> <li>・ 実績見込収支率が標準収支率に満たない者は、5%を上限にその差分に相当する額を差し引いた額</li> </ul>
助成要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 路線定期運行である</li> <li>② 複数市町村にまたがる系統</li> <li>③ 都道府県庁所在地、広域行政圏の中心市町村等へ接続している系統</li> <li>④ 1日当たり計画運行回数が3回以上の系統</li> <li>⑤ 輸送量が15~150人/日と見込まれる</li> <li>⑥ 経常赤字が見込まれる</li> </ul>	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 本土と離島又は離島相互間を結ぶ航路で、かつ、船舶以外の交通機関がない、又は他の交通機関によることが著しく不便</li> <li>② 陸上の国道又は都道府県に相当する海上交通機能を有している</li> <li>③ 関係住民のほか、郵便物又は生活必需品及び主要物資等を輸送している</li> <li>④ 経営により生ずる欠損見込みが明らかにやむを得ない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 経常損失が見込まれる路線</li> <li>② 最も日常拠点性を有する</li> <li>③ 船舶等の主たる代替交通機関により2時間以上</li> <li>④ 2社以上の競合路線でない</li> </ul>
対象路線数 (平成23年度実績)	1638系統(被災地分を含む)	—	120航路	16路線
予算規模 (平成23年度実績)	約72億円	—	約60億円	約4億円
財源	地域公共交通確保維持事業 (一般会計)	—	地域公共交通確保維持事業 (一般会計)	地域公共交通確保維持事業 (一般会計)

## 2. 離島振興法について

- 昭和28年、10年間の限時法として制定され、その後も10年毎に改正・延長を実施。
- 昨年6月に成立した改正離島振興法において、「第一条(目的)」に「人の往来及び生活に必要な物資等の輸送に要する費用が他の地域に比較して多額である状況を改善すること」、「第十二条(交通の確保等)」に「人の往来及び物資の流通に要する費用の低廉化に資するための施策の充実」が新たに規定された。

### 第一条(目的)

第一条 この法律は、我が国の領域、排他的経済水域等の保全、海洋資源の利用、多様な文化の継承、自然環境の保全、自然との触れ合いの場及び機会の提供、食料の安定的な供給等我が国及び国民の利益の保護及び増進に重要な役割を担っている離島が、四方を海等に囲まれ、人口の減少が長期にわたり継続し、かつ、高齢化が急速に進展する等、他の地域に比較して厳しい自然的社会的条件の下にあることに鑑み、離島について、人の往来及び生活に必要な物資等の輸送に要する費用が他の地域に比較して多額である状況を改善するとともに、産業基盤及び生活環境等に関する地域格差の是正を図り、並びにその地理的及び自然的特性を生かした振興を図るため、離島の振興に関し、基本理念を定め、及び国の責務を明らかにし、地域における創意工夫を生かしつつ、その基礎条件の改善及び産業振興等に関する対策を樹立し、これに基づく事業を迅速かつ強力に実施する等離島の振興のための特別の措置を講ずることによって、離島の自立的発展を促進し、島民の生活の安定及び福祉の向上を図るとともに、地域間の交流を促進し、もつて居住する者のない離島の増加及び離島における人口の著しい減少の防止並びに離島における定住の促進を図り、あわせて国民経済の発展及び国民の利益の増進に寄与することを目的とする。

### 第十二条(交通の確保等)

第十二条 国及び地方公共団体は、離島振興対策実施地域における人の往来及び物資の流通に関する条件の他の地域との格差の是正、島民の生活の利便性の向上、産業の振興等を図るため、離島振興対策実施地域に係る海上、航空及び陸上の交通について、総合的かつ安定的な確保及びその充実並びに人の往来及び物資の流通に要する費用の低廉化に資するための施策の充実に特別の配慮をするものとする。

## 2. 地域航空会社の機材更新について

○地域航空会社が使用する小型機は、今後、順次機材の更新時期を迎えるが、現行機材の製造中止により代替機材の導入を行う必要。  
 ○代替機材の導入にあたっては、乗員養成や整備体制の構築等の初期課題が生じるため、経営規模の小さな地域航空会社が円滑に代替機材に移行できるような方策(円滑な移行の支援、航空会社間の連携・協業協同等)を講じる必要があるのではないかと。

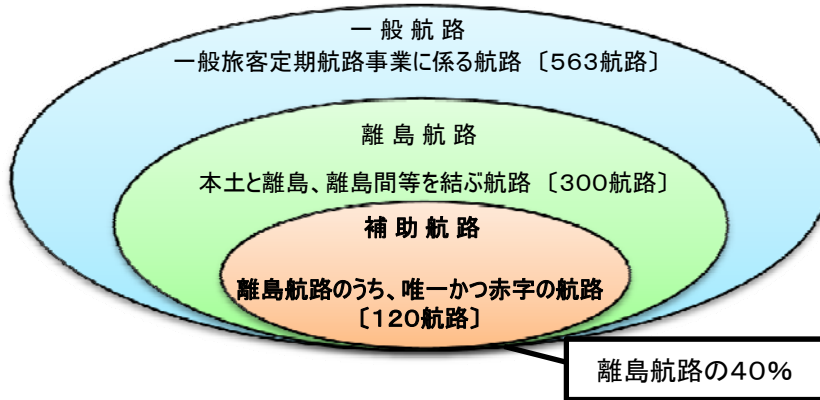
機材	座席数	主な航空会社・機齢	後継機材
○ ボンバルディア(DHC-8-200)  16.5t	39	>会社名 オリエンタルエアブリッジ(株)(ORC) >機数(機齢) 2機(登録時期:平成13年) >路線 長崎=吉岐、長崎=福江 等	<div style="border: 1px dashed black; padding: 10px; text-align: center;"> <p><b>48~50席規模</b></p>  <p>18.6t</p> <p>ATR42-600 (国内導入実績なし)</p> </div> <p style="text-align: center;">(DHC-8-100~300、SAAB340B製造中止)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; text-align: center;"> <p><b>19席規模</b></p>  <p>ドルニエ(Do228) 6.4t (新中央航空が使用中)</p> </div> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; text-align: center;"> <p><b>19席規模</b></p>  <p>ツイン・オッター(DHC-6) 5.7t (過去にエアー北海道が使用していた)</p> </div> </div>
○ ボンバルディア(DHC-8-100)  15.7t   14.9t	39	>琉球エアコミューター(株)(RAC) >機数(機齢) 4機(登録時期:平成9~15年) ※その他、DHC-8-300(1機) >路線 多良間=宮古、与那国=那覇 等  >天草エアライン(株)(AMX) >機数(機齢) 1機(登録時期:平成12年) >路線 福岡=天草、熊本=天草 等	
○ サープ(SAAB340B)  12.9t   13.0t	36	>日本エアコミューター(株)(JAC) >機数(機齢) 11機(登録時期:平成4~11年) ※その他、DHC-8-400(11機) >路線 喜界=奄美、徳之島=奄美 等  >(株)北海道エアシステム(HAC) >機数(機齢) 3機(登録時期:平成10~11年) >路線 利尻=丘珠、奥尻=函館 等	
○ ドルニエ(Do228)  6.4t	19	>新中央航空(株)(CUK) >機数(機齢) 4機(登録時期:平成11~22年) >路線 調布=神津島、調布=大島 等	
○ アイランダ(BN-2B-20)  3.0t	9	>第一航空(株)(DAK) >機数(機齢) 3機(登録時期:平成12~21年) >路線 粟国=那覇、沖永良部=那覇 等	

# (追加補足資料)2. 離島航路と離島航空路の比較 国土交通省

## 〔離島航路〕

### 国内旅客航路の現況

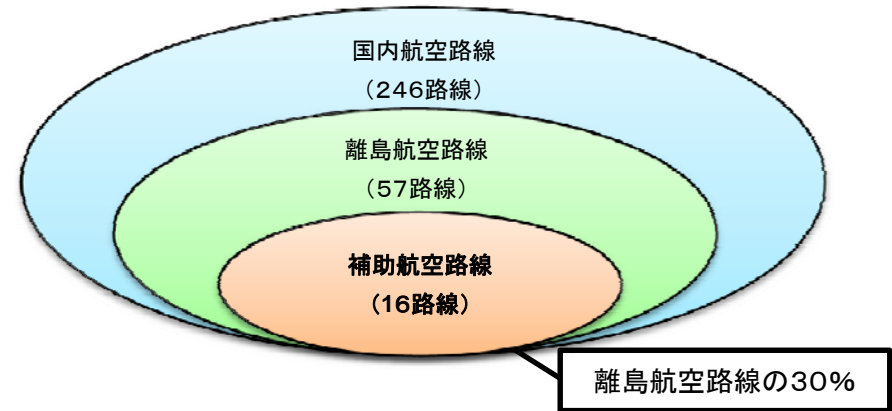
※H24. 4. 1時点の航路数



## 〔離島航空路線〕

### 国内航空路線の現況

※H24. 4. 1時点の路線数



### 【路線距離100km未満】

		便数 (一日あたり)	時間	補助金額 (千円)	輸送人員 (千人)	貨物取扱量 (トン)
船	離島A－離島B	1往復	2h	70,000	4	11,000
空	離島A－離島B	2往復	0.5h	9,000	33	280

### 【路線距離100km以上】

		便数 (一日あたり)	時間	補助金額 (千円)	輸送人員 (千人)	貨物取扱量 (トン)
船	本土－離島C	1往復	3.5h	64,000	16	3,000
空	本土－離島D	2往復	0.5h	22,000	28	7

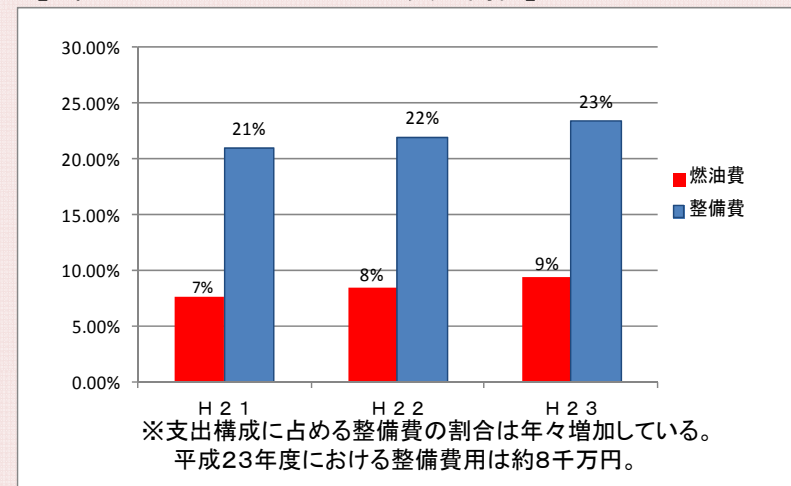
注) 貨物取扱量には、「手荷物取扱量」を含み、「小荷物取扱量」、「自動車航送取扱量」は含まれない。

※出典: 国土交通省調べ

## 機材更新の利点

- 燃費効率のよい機材を導入することができる。
- 大手航空会社の場合は需要に応じたサイズやタイプの機材を導入することで、運航効率化が図れる。  
※地域航空会社の場合は、1種類若しくは少種類の機材で運用しておりメリットは少ない。
- 現有機材の経年により増加する整備費を抑制することができる。

【A社におけるSAAB340Bの支出割合】



## 更新における課題

- 新機材導入に係る追加的なコスト負担が発生する。
  - ・新たな機材に対応する運航乗務員、整備士等が求められるため、訓練費などの新たな経費が必要になる。
  - ・新たな運航規程、整備規程など、規程・マニュアル類を更新する経費が必要になる。
- 適当な規模の後継機が存在しない。
  - ・DHC-8(39座席)やSAAB340B(36座席)が生産中止となっているため、直近の機材ATR42(48~50座席)を導入した場合、旅客数に変化がなければ座席利用率が低下し、収益性が低下する。
  - ・機材の大型化に伴い、空港使用料が高くなる恐れがある。



DHC-8-200(39席)



SAAB340B(36席)



ATR42-600  
(48~50席規模)