

交通政策基本計画に関する 航空分野における検討と要望

2014年4月21日
全日本空輸株式会社



交通政策基本計画の目的

→ 観光立国の実現

→ 国際競争力の向上

→ 地域の活力の向上

航空分野において検討すべき観点

(1) 訪日外国人旅行者拡大の観点

(2) 首都圏空港機能強化の観点

(3) 国際競争環境整備の観点

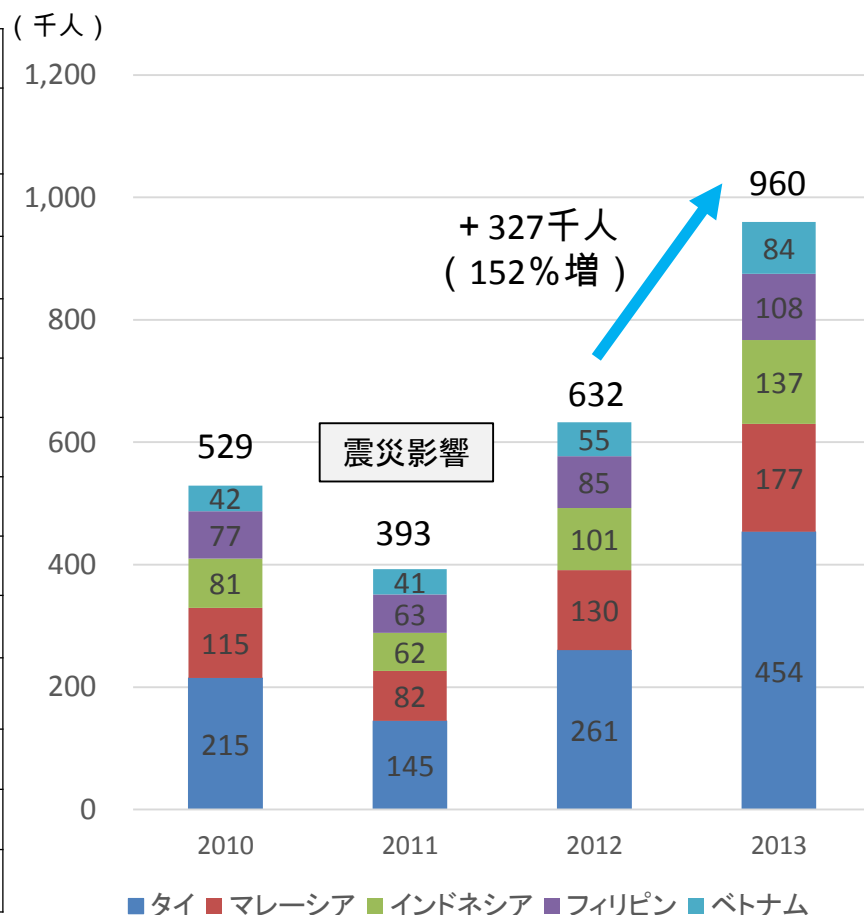
(4) 地方ネットワーク維持の観点

訪日外国人旅行者をさらに増加させるためには、査証(ビザ)要件の免除・緩和が必要です。ビザが免除できない場合でも、72時間以内のトランジット旅客に対しては、ビザ無しでの入国を認める等の施策により、周辺地域への経済効果も期待できます。

【査証要件の緩和状況】

韓国	免除(90日以内)
中国	数次ビザ ※初回到沖縄県か被災三県訪問が条件
台湾	免除(90日以内)
香港	免除(90日以内)
タイ	数次ビザ→免除(2013年7月1日～)
シンガポール	免除(90日以内)
マレーシア	数次ビザ→免除(2013年7月1日～)
ベトナム	1次ビザ→数次ビザ
フィリピン	1次ビザ→数次ビザ
インドネシア	数次ビザ(滞在期間の延長)
インド	1次ビザ→数次ビザ(予定)
ラオス	一次ビザ→数次ビザ
カンボジア	一次ビザ→数次ビザ
ロシア	1次ビザ

【ASEANからの訪日旅客数の推移】



出典：JNTO統計報道発表資料より作成

首都圏空港においては、2015年度以降の拡張計画はありませんが、訪日外国人旅行者の拡大という目標を達成するためにはさらなる発着枠の拡大が必要です。

首都圏空港発着枠数の推移

	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度
成田 国際線	22万回		25万回	27万回		30万回
羽田（昼） 国際線	3万回				6万回	6万回
羽田（夜） 国際線	3万回					3万回
首都圏 国際線計	28万回	28万回	31万回	33万回	36万回	39万回
成田 国内線						
羽田 国内線	33万回			35万回		35万回
首都圏 内・際計	61万回	61万回	64万回	68万回	71万回	74.7万回

※ 成田の発着枠は、内・際を区別していないため、国内線発着枠も含む。内際発着枠使用実績は、国際線：17.3万回、国内線：3.8万回（2012年度実績）

※ 2015年度の首都圏内・際計の発着枠数には、羽田における深夜早朝のチャーター便等の運航に使われる枠数を含む。

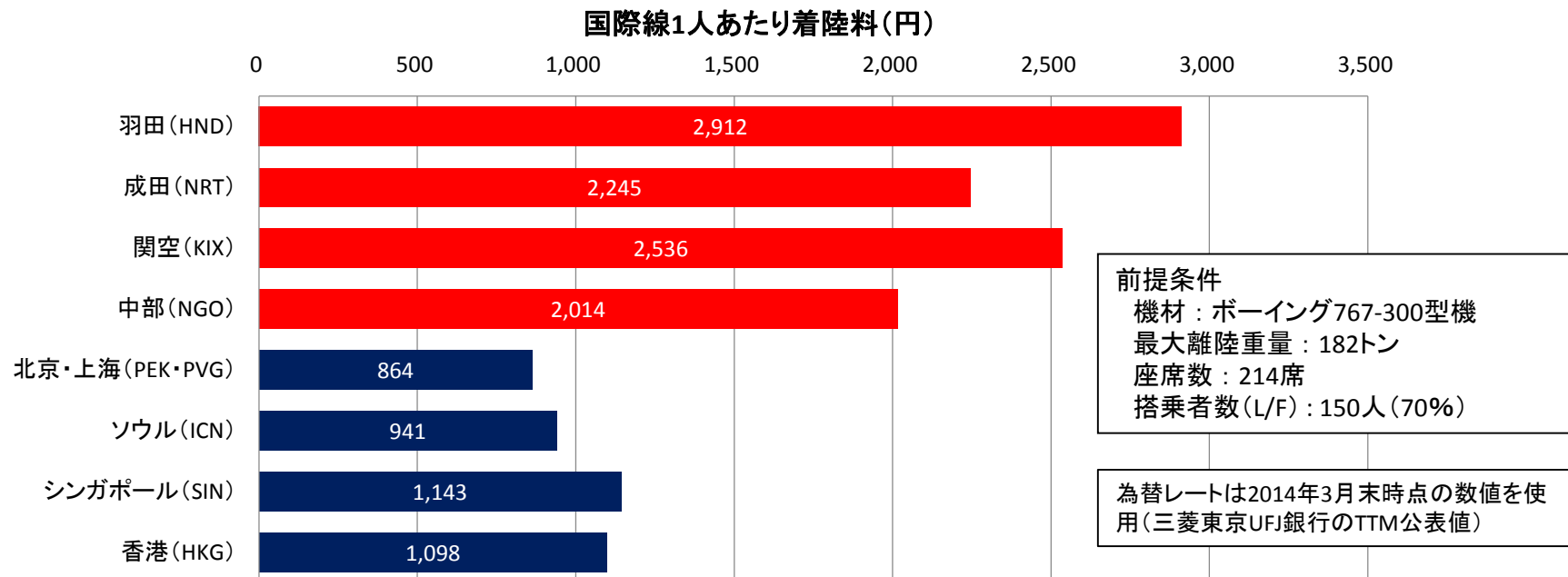
【羽田空港の課題】

- ✓ ほぼすべての時間帯で発着枠上限に達しているため、発着枠全体の底上げが必要。【参考資料-1】

【成田空港の課題】

- ✓ ピーク時間帯（9時～11時、15時～18時）における発着枠が不足。【参考資料-2】
- ✓ 21:30以降の発着枠が制限され、23:00以降は発着禁止（カーフェューの存在）。【参考資料-3】

外国航空会社との競争が激化していく中、国際競争環境整備（イコールフットイング）のため、諸外国と比較して高い着陸料や、本邦航空会社に負担が偏っている航空機燃料税や航行援助施設使用料等の公租公課を見直していただくことが必要です。



出典： IATA Airport, ATC and Fuel Charges Monitor(2013年1月)を基に作成

【航空機燃料税】

- ✓ 課税対象が我が国の国内線航空機燃料となっていることから、外国航空会社に比べ、本邦航空会社の負担が大きい(ただし2011年度より一定度の減免措置を受けている)。

【航行援助施設使用料】

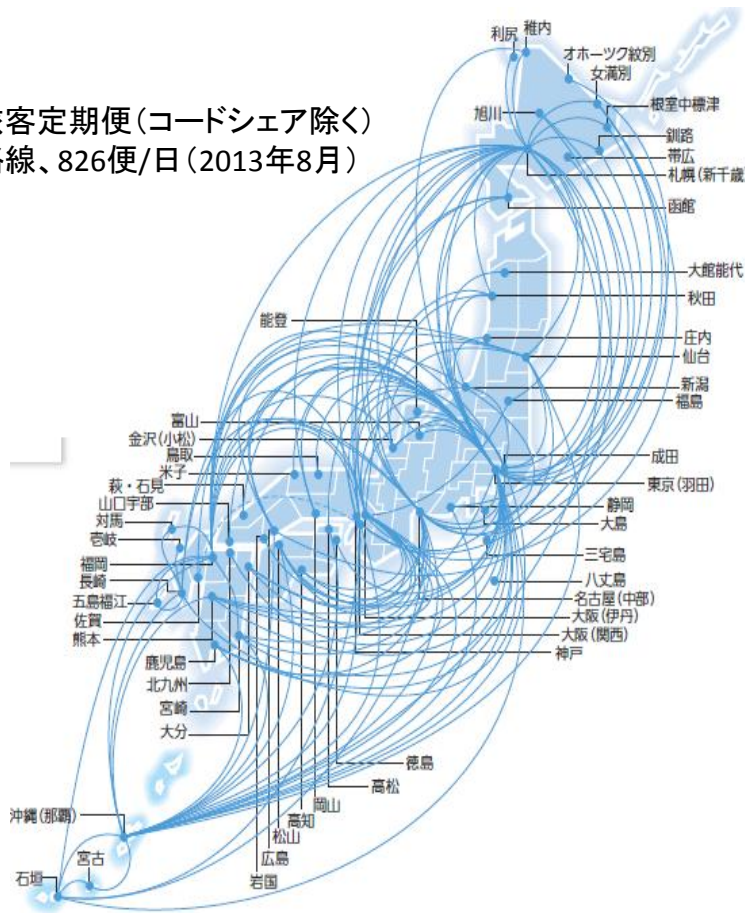
- ✓ ICAO(国際民間航空機関)では距離と重量に基づく課金が推奨されているが、我が国では国内線が距離と重量に基づいて課金される一方、国際線や上空通過への課金が定額となっている結果、本邦航空会社に負担が偏っている。



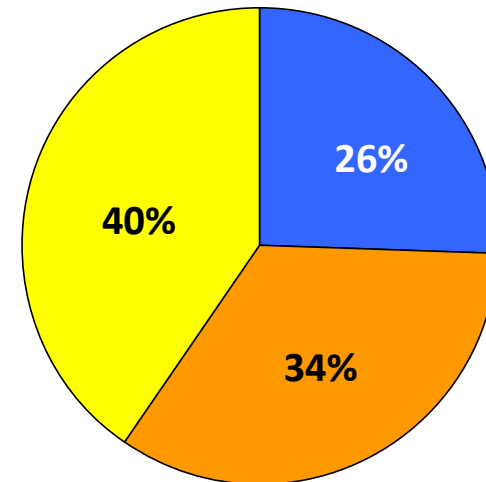
首都圏や海外の経済成長を地方の活性化につなげるために、地方航空ネットワークは重要な役割を果たします。地方航空ネットワークを維持するためには、航空会社の自助努力だけでは運航継続が困難になっている低需要路線に対する支援の強化が必要です。

当社の国内線ネットワーク

国内旅客定期便(コードシェア除く)
121路線、826便/日(2013年8月)



当社国内線路線の 2013年度における流動規模 (※コードシェア路線除く121路線)



凡例	年間旅客流動	構成比
	40万人以上	26%
	10万人以上40万人未満	34%
	10万人未満	40%



交通政策基本計画の目的

→ 観光立国の実現

→ 国際競争力の向上

→ 地域の活力の向上

航空分野において検討すべき
観点

(1) 訪日外国人旅行者拡大の観点

査証要件の免除・緩和 等

(2) 首都圏空港機能強化の観点

空港発着枠の拡大 等

(3) 国際競争環境整備の観点

公租公課の見直し 等

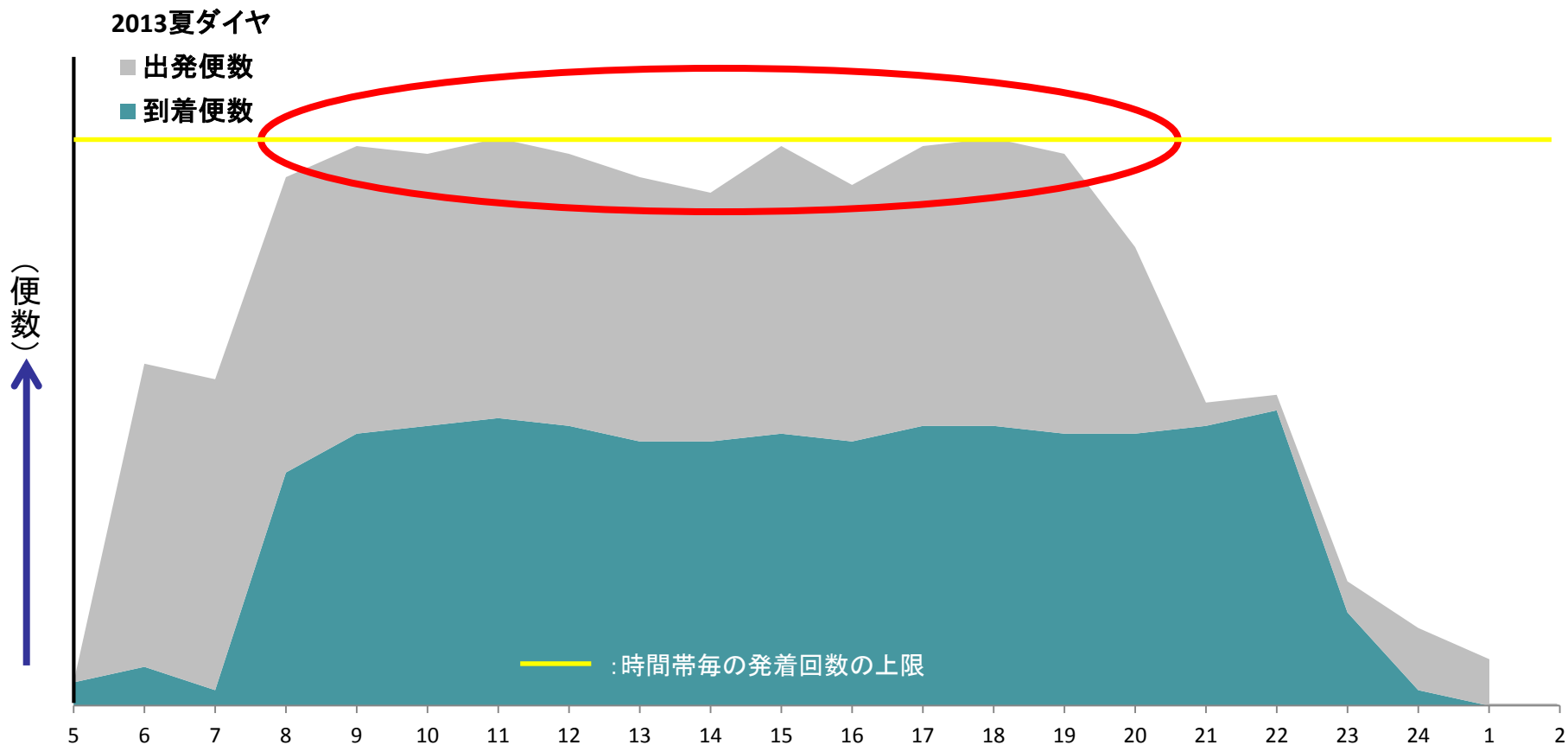
(4) 地方ネットワーク維持の観点

維持に向けた支援の強化 等

羽田空港では、ほぼすべての時間帯において発着枠の上限に達しています。

【羽田空港】

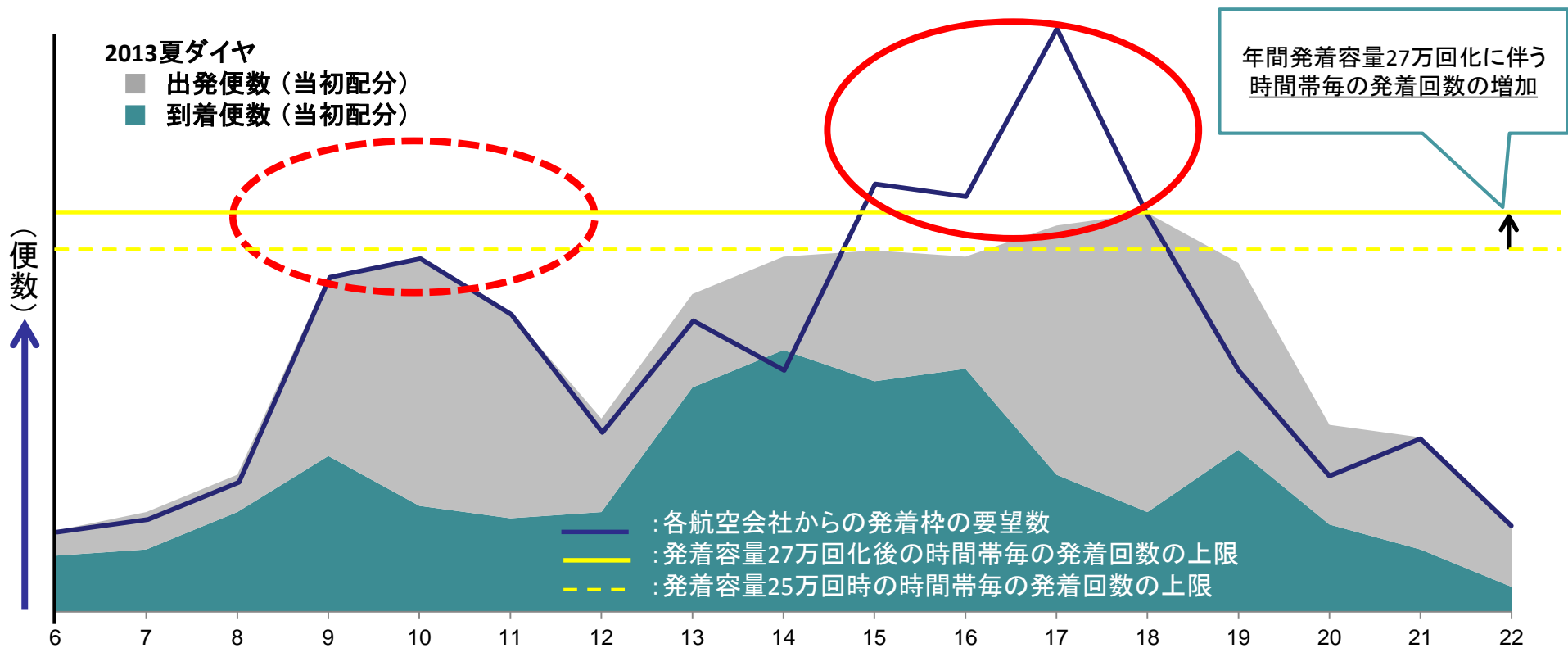
1日の発着枠配分状況イメージ図(時間帯毎の発着回数)



成田空港では、ピーク時間帯(9時～11時、15時～18時)における発着枠が不足しています。

【成田空港】

1日の発着枠配分状況イメージ図(時間帯毎の発着回数と航空会社の需要)

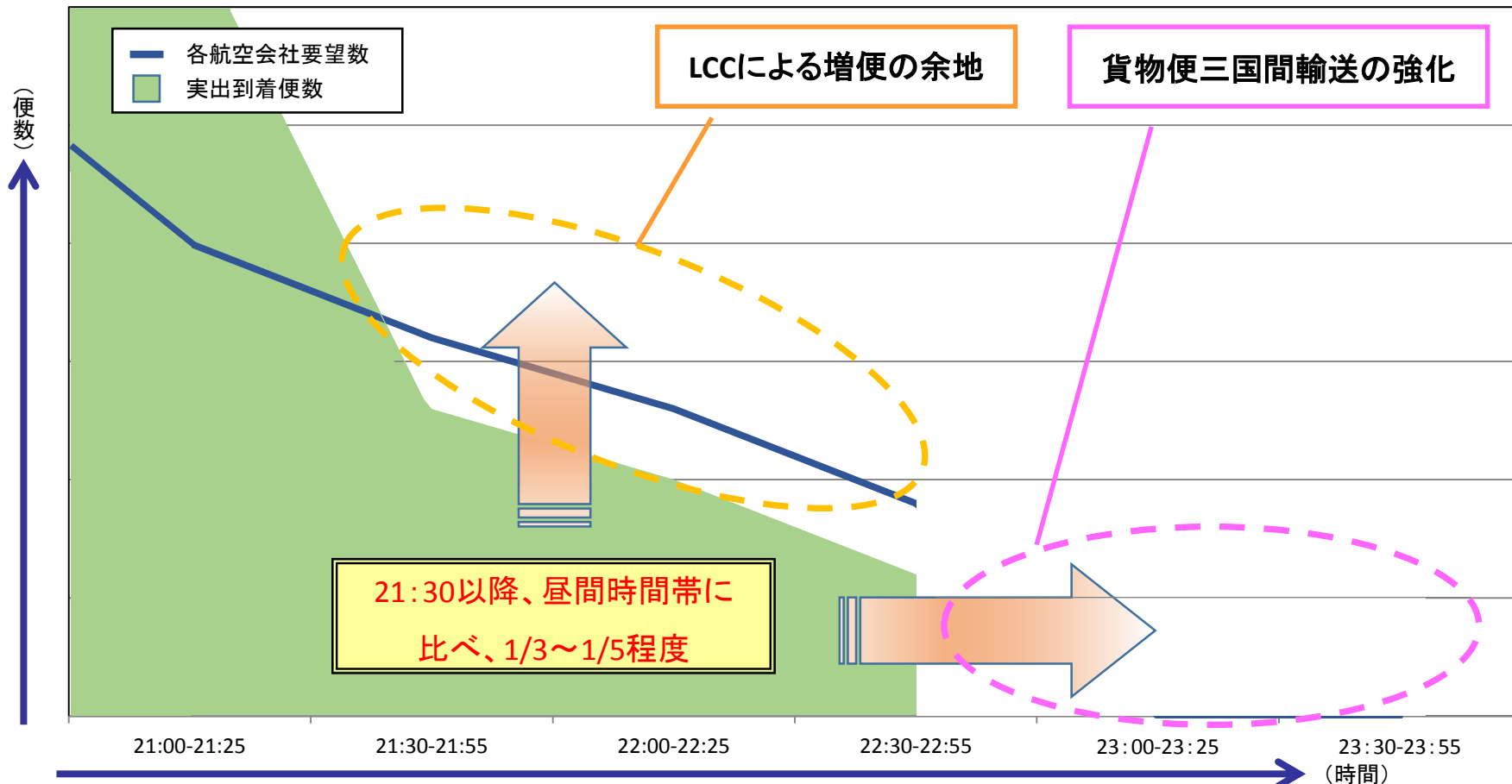


※ 上記は、2013年夏ダイヤ設定時における、各航空会社からの発着枠の要望とそれに対する発着枠の当初配分を図表化したものであり、実際の認可ダイヤの内容とは異なる。また、定期便の数のみであり、チャーター便等の数は含まれない。

※ 発着回数の上限は最大値として示したものであり、実際の運用においては、当該時間帯の到着と出発の組み合わせに応じ変動するため、図表上では上限に達していないが、これ以上配分出来ない時間帯もある。(15時台など) また、これとは別に、夜間時間帯における発着回数の抑制や、航空機の遅延による混雑を吸収するために、発着回数を抑制する時間などが設けられている。

成田空港では、21:30以降の発着枠が制約され、23:00以降は発着禁止(カーフェュー)となっています。

【成田空港】 【21時30分以降の発着枠容量(イメージ図)】



※ 上記は、2014年夏ダイヤ設定時における、各航空会社からの発着枠の要望とそれに対する発着枠の当初配分を図表化したもの

※ 夜間・深夜の鉄道アクセス強化も必要

出典:発着調整事務局ホームページのデータを基に作成