

小型航空機材生産停止・退役と地方航空路線の 持続可能性について

Ceased Production/Retirement of Small Aircraft and
Effect on the Sustainability of Local Air Routes

2015年11月16日

運輸政策研究所客員研究員 橋本安男
桜美林大学特任教授

定義

地方航空路線(国土交通省の定義)

基幹空港(新千歳, 羽田, 成田, 大阪, 関西, 福岡, 那覇)を結ぶ路線を「幹線」と呼び、「幹線」以外の路線を「地方航空路線」と呼ぶ

リージョナル小型機

リージョナル・ジェットとターボプロップ機を総称. 概ね100席以下.

リージョナル航空会社

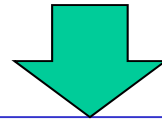
リージョナル小型機を用いて旅客運送事業を行う航空会社. 下記の2つの役割.

- (1) 中小需要の都市間路線を運航. 大手ブランドの基で行う場合が多い. リージョナル・ジェットを多用.
- (2) 離島を含め地域内路線を運航. 数席から70席クラスまでのターボプロップ機を使用.

1. これまでの研究と論点
2. 機材更新/機材アップグレードで影響を受ける路線の検証
3. リージョナル航空会社等のヒヤリング結果
4. 路線維持のための補助制度に関する論点
 - ◆ 欧米の補助制度
 - ◆ わが国の交通補助金制度全般に係る通念
 - ◆ わが国の他の交通モードとの比較
5. 考察とまとめ

これまでの研究
2001-2010年撤退・休止地方路線の抽出と分析

- ① 2001年～2010年に撤退・休止した路線→57路線
 - ② 新規開設後2010年までに休止した路線→11路線
 - ③ 一時的に休止した路線→1路線,
- 総計69路線



＜地方路線維持・拡充のためにあるべき方策＞

方策1) 地域航空/リージョナル小型機の活用

方策2) LCCの地方路線への進出の促進

方策3) 方策1), 2)で足らざる領域を補完する国, 地方自治体による支援制度による地方路線維持・拡大

No	路線名	航空会社	最大年間旅客数・年		撤退前年旅客数・年		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	撤退年月
1	東京—山形	ANA	268,394	1997	58,567	2001	48.2	41.4									'02/11
2	関西—鹿児島	ANA→ANK	167,065	2002	97,580	2008	51.3	53.4	54.8	54.6	47.8	44.2	47.2	50.2	51.9		'09/11
3	関西—熊本	ANK→ANA	159,437	1999	66,794	2003	44.6	47.5	54.4	51.5							'04/8
4	関西—松山	ANK→ANA	158,051	2002	90,006	2008	62.5	58.3	60.5	63.0	55.5	50.3	48.3	39.4	32.7		'09/11
5	新千歳—那覇	JAL	155,010	2005	150,546	2006	68.4	80.0	81.8	77.2	77.7	66.4	65.0				'07/12
6	関西—長崎	ANK→ANA	145,075	1999	62,900	2003	51.1	51.2	53.8	56.0							'04/4
7	中部—花巻	JAS→JAL	138,298	2005	87,707	2009	55.3	57.0	55.3	54.5	62.7	56.2	51.4	45.9	43.2	55.7	'10/6
8	中部—青森	JAS→JAL	132,749	2005	91,062	2009	66.7	66.0	58.5	53.3	60.8	51.9	56.5	50.3	44.5	47.3	'10/11
9	関西—高知	ANK→ANA	128,363	2002	54,703	2008	40.3	41.0	45.3	45.8		34.1	30.6	33.2	32.7		'09/12
10	大阪—徳島	JAC	128,257	1998	51,375	2001	42.6	36.0									'02/2
11	関西—宮崎	ANK→ANA	122,428	2002	82,512	2006	52.8	55.9	56.8	47.7	41.4	37.3	33.5				'07/4
12	大阪—函館	JAL	121,457	2004	121,457	2004	52.1	59.1	64.0	76.0	72.7						'05/4
13	名古屋—長崎	JAIR	117,376	2002	31,343	2009	47.7	49.1	47.3	50.4	49.1	46.1	55.5	54.0	46.9	57.1	'10/11
14	関西—高松	ANK	110,166	1997	85,104	2001	46.1	37.1									'02/12
15	関西—山形	JAS	105,384	2001	105,384	2001	49.3	58.0									'02/7
16	広島—鹿児島	ANK	99,820	1996	76,440	2000	37.4										'01/4
17	神戸—鹿児島	ANA	87,550	2006	87,550	2006						41.5	50.5				'07/4
18	関西—旭川	JAL	86,072	2007	77,653	2008					68.7	73.7	72.6	68.5	68.9		'09/10
19	新千歳—高松	ANA	84,655	2001	26,633	2006	49.7	54.6		48.1	48.9	51.9	50.5				'07/10
20	大阪—女満別	JAL	83,898	2004	83,898	2004			66.1	71.2	67.1						'05/4
21	関西—青森	JAS	83,463	1999	79,940	2000	66.7										'01/1
22	関西—仙台	ANA→ANK	82,070	1999	58,833	2001	49.8	48.7									'02/11
23	大阪—三沢	JAL	80,133	2001	51,449	2009	69.0	66.5	70.9	62.9	63.4	61.9	60.2	46.8	47.6	47.3	'10/11
24	丘珠—中標津	ANA	79,938	2009	79,938	2009	73.2	71.0	80.0	70.4	68.4	67.7	63.1	67.4	67.1	63.1	'10/7
25	福島—那覇	JAL→JTA	75,132	2004	74,971	2008	52.7	61.4	62.8	67.3	65.5	63.8	62.5	66.4	82.5		'09/2
26	新千歳—松山	ANA	75,029	2002	44,330	2006	60.1	62.1	69.1	70.5	66.8	65.2	63.2				'07/11
27	関西—大分	ANK→ANA	74,842	1998	61,722	2002	65.3	66.2	48.7								'03/12
28	関西—帯広	JAS→JAL	73,987	1999	65,006	2003	59.3	61.1	54.4	59.7							'04/4
29	関西—釧路	JAS→JAL	70,841	2002	26,446	2008	65.5	66.5	57.4	56.0	54.3	70.9	63.4	66.5	53.9		'09/10
30	新千歳—高知	ANK	69,808	1999	58,489	2000	57.0										'01/9
31	中部—釧路	JAL	69,620	2002	54,557	2009	65.2	70.0	64.5	60.9	68.3	66.2	61.3	57.3	60.5	54.9	'10/6
32	名古屋—佐賀	ANK→ANA	63,975	2002	63,975	2002	45.0	52.7	51.8								'03/2
33	名古屋—帯広	JAIR	61,551	2001	18,814	2009	56.5	68.7	62.7	61.8	72.5	69.7	66.0	58.8	50.8	60.7	'10/11
34	福岡—富山	ANK→ANA	59,828	2003	50,646	2006	48.6	46.6	50.3	44.1	43.2	42.2	39.2				'07/10
35	関西—福島	JAL	58,547	2006	52,604	2008					56.7	46.8	51.9	47.4	29.1		'09/2

: 路線運航
 : 路線撤退
 数字 : 搭乗率
 赤太字 : 搭乗率60%以上

国による地域航空支援施策(平成26年度～)

1. 国内線リージョナル小型機に対する公租公課(着陸料, 航行援助施設利用料)の軽減措置

■ 着陸料: 50トン以下の小型機材で10%軽減

■ 航行援助施設利用料: 15トン～20トンの小型機材で1/2に軽減

2. 地方航空路線活性化プログラム(時限/3年間)

■ 国として評価した路線維持に向けたモデル的取り組みに係る実証調査

■ 8地域8路線で実証調査中

釧路=丘珠、紋別=羽田、山形=小牧、能登=羽田

静岡=鹿児島、南紀白浜=羽田、但馬=伊丹、天草=福岡

リージョナル航空/リージョナル小型機による

2001-2010年撤退・休止路線の復活

	路線復活			路線撤退・休止		
大阪—函館	'13/3	JAIR	CRJ200	'05/4	JAL	B737
大阪—三沢	'13/3	JAIR	エンブラエル170	'10/11	JAL	B737
福岡—花巻	'12/3	JAIR	CRJ200	'07/10	JAL	B737
名古屋—山形	'12/3	フジドリーム	エンブラエル170/175	'10/11	ジェイエア	CRJ200
名古屋—出雲	'15/3	フジドリーム	エンブラエル170/175	'04/11	ジェイエア	CRJ200
名古屋—北九州	'15/3	フジドリーム	エンブラエル170/175	'07/4	ジェイエア	CRJ200

近隣空港路線での復活

近隣空港路線復活				路線撤退・休止			
名古屋—花巻	'11/5	フジドリーム	エンブラエル170	中部—花巻	'10/6	JAL	B737
名古屋—青森	'11/7	フジドリーム	エンブラエル170	中部—青森	'10/11	JAL	B737
丘珠—三沢	'13/7	HAC	サーブ340	新千歳—三沢	'07/10	JAL	MD87

『方策1) リージョナル航空/リージョナル小型機の活用』に関連した課題提起

- ◇ **課題提起)** メーカーでの生産停止により50席以下の機材更新の選択肢が少なく機材の大型化(アップゲージ)を余儀なくされる
 - 需給関係の不適合から維持困難な路線発生の可能性
 - 国, 自治体*は, 注意深く監視し、必要に応じ対応の必要性
 - * リージョナル航空会社に出資する自治体

生産停止 *ターボプロップ機

- ◇ ボンバルディアQ100/200(39席)*
Q300(50席)*
- ◇ サーブ340(36席)
- ◇ ボンバルディアCRJ100/200(50席)
- ◇ ビーチクラフト 1900D(19席) *

50席以下の新機材への更新の
選択肢は、極めて限られる。

- ◎ ATR42-600(48席)
- ◎ ドルニエ228(19席)

注: 離島用を除く



サーブ340(36席)



ATR42-600(48席)

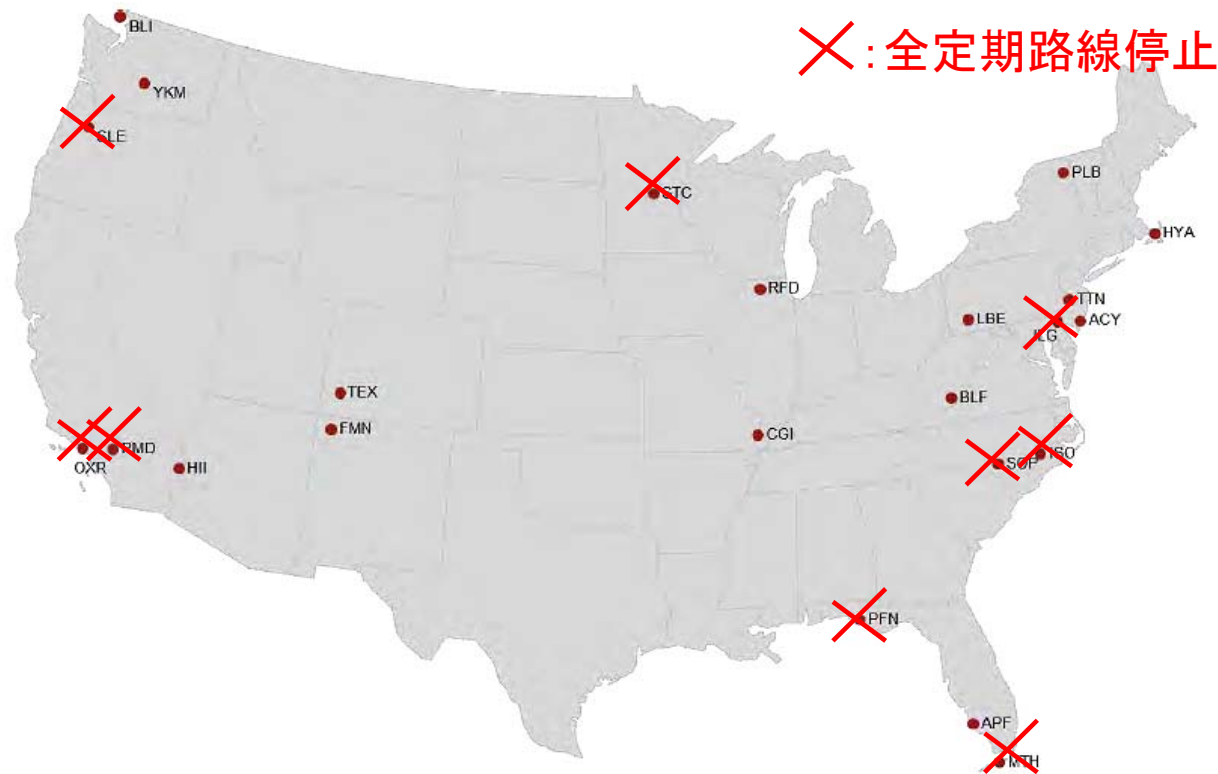
リージョナル小型機のメーカーでの生産停止

■ 2000年代後半の燃油価格の急騰/経済低迷

- 燃油費の比重の大きい小型機を直撃、採算性悪化
- マーケットは、世界的に、30-50席から70席、70席から90席へと大型化の方向にシフト
- 航空機メーカーは、30席～50席クラスの小型機を生産を停止
 - 経営資源を70席～100席クラス開発・営業に集約

大手航空/全航空会社が撤退した米国の地方空港 2007-2012

30～50席クラスのリージョナル小型機の生産停止・退役に伴う小需要路線の維持能力の減退 ⇒ 大手航空の撤退や定期路線喪失



出典: Mike Wittman “Trends and Market Forces Shaping Small Community Air Service in the United States” 2013

研究の背景と目的

- ◆世界的な趨勢として、航空機メーカーは30席～50席クラスの小型機材の多くを生産停止
 - ◆米国では、地方空港において、定期路線が途絶するケースも少なからず発生
 - ◆わが国のリージョナル航空会社でも、既に一部で機材更新を開始 →意図せざる機材の大型化(アップゲージ)
 - ◆本研究では,
 - ◇わが国のリージョナル航空における機材アップゲージによる影響の大きさを評価
 - ◇地方路線維持への悪影響も想定した上で、欧米を含む航空補助の状況,「交通補助金制度全般に係る通念」を踏まえつつ,リージョナル航空に対する助成と支援について考察
- 将来の航空助成・支援スキームのあり方に対して示唆となる提言を行うことを目的とする

研究のフロー

欧米およびわが国の地方路線維持のための制度設計について比較検証

リージョナル機材の更新によって現行地方路線の維持が困難となる可能性を評価

- ◆交通補助金全般に係る通念
- ◆わが国の他の交通モードにおける助成スキームとの比較検証

航空会社
ヒヤリング

上記を総合して、リージョナル航空会社に対する助成と支援について考察し、将来の航空助成・支援スキームのあり方に対して示唆となる提言を行う

1. これまでの研究と論点
2. 機材更新/機材アップグレードで影響を受ける路線の検証
3. リージョナル航空会社等のヒヤリング結果
4. 路線維持のための補助制度に関する論点
 - ◆ 欧米の補助制度
 - ◆ わが国の交通補助金制度全般に係る通念
 - ◆ わが国の他の交通モードとの比較
5. 考察とまとめ

機材更新/機体アップグレードで影響を受ける路線

- ① 下記リージョナル航空会社によるシングル・トラック路線
かつ
- ② 機材更新の近い30席クラスターボプロップ機あるいは50席
リージョナル・ジェットのみで運航される現行路線を抽出

北海道エアシステム	サーブ340(36席)
日本エアコミューター	サーブ340(36席)
天草エアラインズ	ボンバルディアQ100(39席)
オリエンタル・エアブリッジ	ボンバルディアQ100(39席)
琉球エアコミューター	ボンバルディアQ100(39席)
ジェイエア	ボンバルディアCRJ200(50席)
IBEXエアラインズ	ボンバルディアCRJ200(50席)

機材更新で影響を受ける路線 北海道エアシステム サーク340(36席)

◆丘珠－三沢 1便/日 14年度搭乗率 50.6%

ATR42(48席)へ機材更新し旅客需要が仮に不変の場合(注)
→搭乗率 38.0% →路線維持困難? 注:実際には増加

◆函館－三沢 1便/日 14年度搭乗率 14.9 %

ATR42(48席)/旅客需要不変→搭乗率 11.2 %

◆函館－奥尻* 1便/日 14年度搭乗率 43.6%

ATR42(48席)/旅客需要不変→搭乗率 32.7%

◆丘珠－利尻* 1便/日 14年度搭乗率 65.0%

ATR42(48席)/旅客需要不変→搭乗率 48.8%

*離島運航費補助路線 マジェンタ字:本土内路線 以下同様

機材更新で影響を受ける路線 北海道エアシステム サービス340(36席)

◆丘珠—釧路 3便/日 14年度搭乗率 58.5%
ATR42(48席)/旅客数不変→搭乗率 43.9%
→3便/日維持は困難？

◆丘珠—函館 5便/日 14年度搭乗率 67.8%
ATR42(48席)/旅客数不変→搭乗率 50.9%
→5便/日維持は困難？

注:休止路線 →出資する自治体(旭川、女満別、釧路)は復活を要望している

◆函館—旭川 1便/日 12年度搭乗率 34.1%
ATR42(48席)/旅客数不変→搭乗率 25.6%
◆丘珠—女満別 1便/日 12年度搭乗率 44.9%
ATR42(48席)/旅客数不変→搭乗率 33.7%

◆函館—釧路

30席クラス ターボプロップ機のみで運航される現行路線

リージョナル航空会社 小型機材	路線(往復便数/日) マゼンタ色：本土内路線 * 離島路線運航費補助対象路線
北海道エアシステム サーブ340(36席)	丘珠－三沢(1便/日) 函館－三沢(1便/日) 丘珠－釧路(3便/日) 丘珠－函館(5便/日) * 函館－奥尻(1便/日) * 丘珠－利尻(1便/日)
天草エアライン Q100(39席)	天草－熊本(1便/日) 天草－福岡(3便/日)
オリエンタル・エアブリッジ DHC-100(39席)	* 長崎－福江(3便/日) * 長崎－壱岐(2便/日) * 長崎－対馬(5便/日) 福岡－福江(2便/日)
日本エアコミューター サーブ340(36席)	但馬－伊丹(2便/日) 伊丹－隠岐(2便/日) 出雲－隠岐(1便/日) 出雲－福岡(2便/日) 鹿児島－種子島(4便/日) 鹿児島－喜界島(3便/日) * 奄美－喜界島(3便/日) * 奄美－徳之島(2便/日) 奄美－与論(1便/日) * 与論－沖永良部(1便/日)
琉球エアコミューター Q100(39席)	那覇－奄美((1便/日) 那覇－与論(1便/日) 那覇－北大東((1便/日) * 那覇－与那国(1便/日) 南大東－北大東((1便/日) 宮古－石垣(2便/日) * 宮古－多良間(2便/日) 石垣－与那国(3便/日)

注： CRJ200(50席)のみで運航される路線はなし

機材更新/機体アップグレードで影響を受ける路線

30席クラス ターボプロップ機のみで運航される現行路線

◆ 29路線 内 21路線は離島路線

8路線が本土内路線

◆ 21の離島路線のうち8路線は離島運航費補助対象
路線

◇ 離島路線の維持が高費用となる可能性.

離島については維持対策の制度自体は構築済み、後
は財源の問題

◇ 一方、本土内路線が主体の北海道エアシステム、天草
エアラインで路線維持に悪影響を及ぼす可能性

1. これまでの研究と論点
2. 機材更新/機材アップグレードで影響を受ける路線の検証
3. リージョナル航空会社等のヒヤリング結果
4. 路線維持のための補助制度に関する論点
 - ◆ 欧米の補助制度
 - ◆ わが国の交通補助金制度全般に係る通念
 - ◆ わが国の他の交通モードとの比較
5. 考察とまとめ

航空会社ヒヤリング

- ◇ 北海道エアシステム (HAC)
サーブ340(36席) 3機
- ◇ 日本エアコミューター (JAC)
サーブ340(36席) 11機
- ◇ ジェイエア (JAIR)
CRJ200(50席) 9機
- ◇ 天草エアライン (AMX)
ボンバルディア Q100(39席) 1機

航空会社ヒヤリング 北海道エアシステム(HAC)

◆ 機材の大型化(36席→48席)について

『① 複数便の路線では必要時減便、②客席が増える分で団体客を増やす、③ 新たな商品開発、ということで努力』

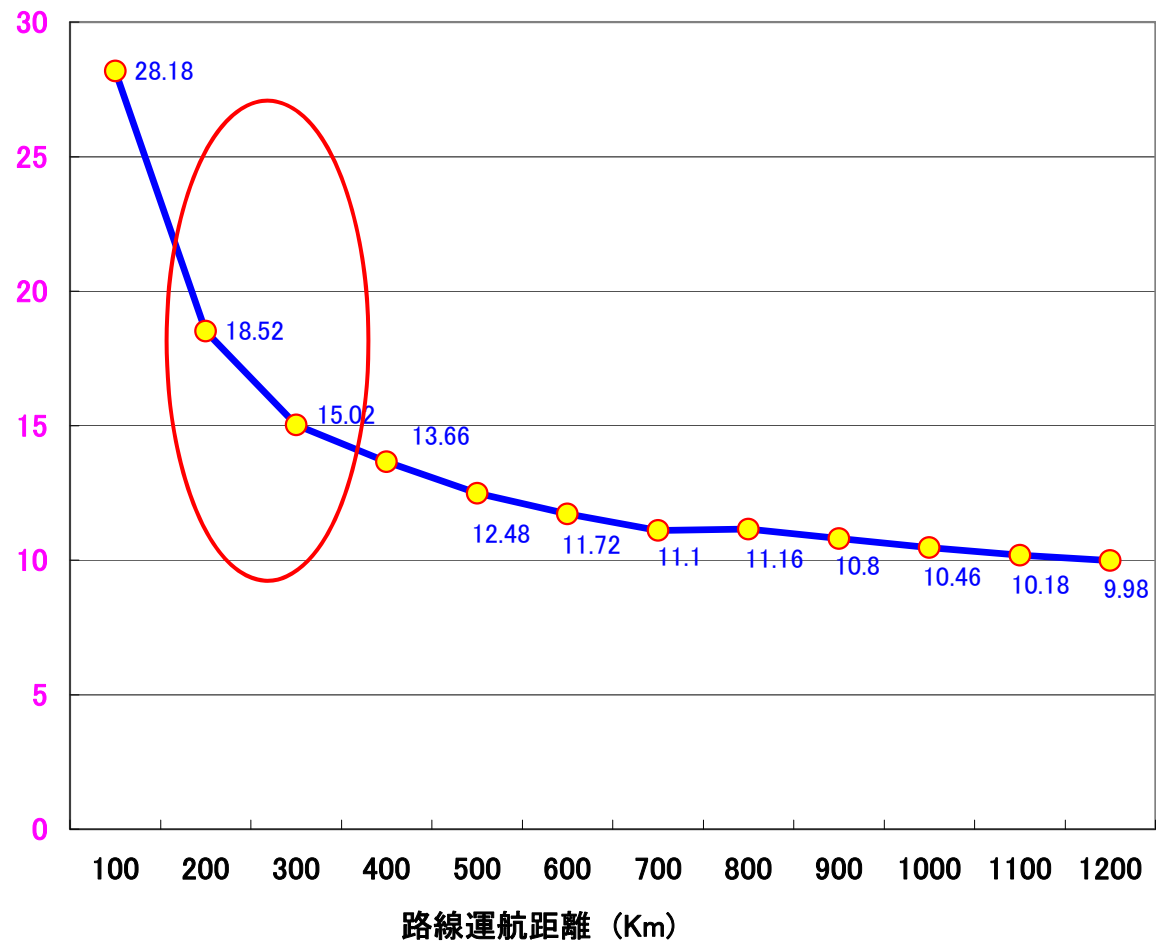
◆ 短距離路線での公租公課減免について

『300km未満の路線で、離島路線並みの公租公課にして欲しい』

座席キロ当たり直接運航費用と路線距離

DOC/席Km (円)

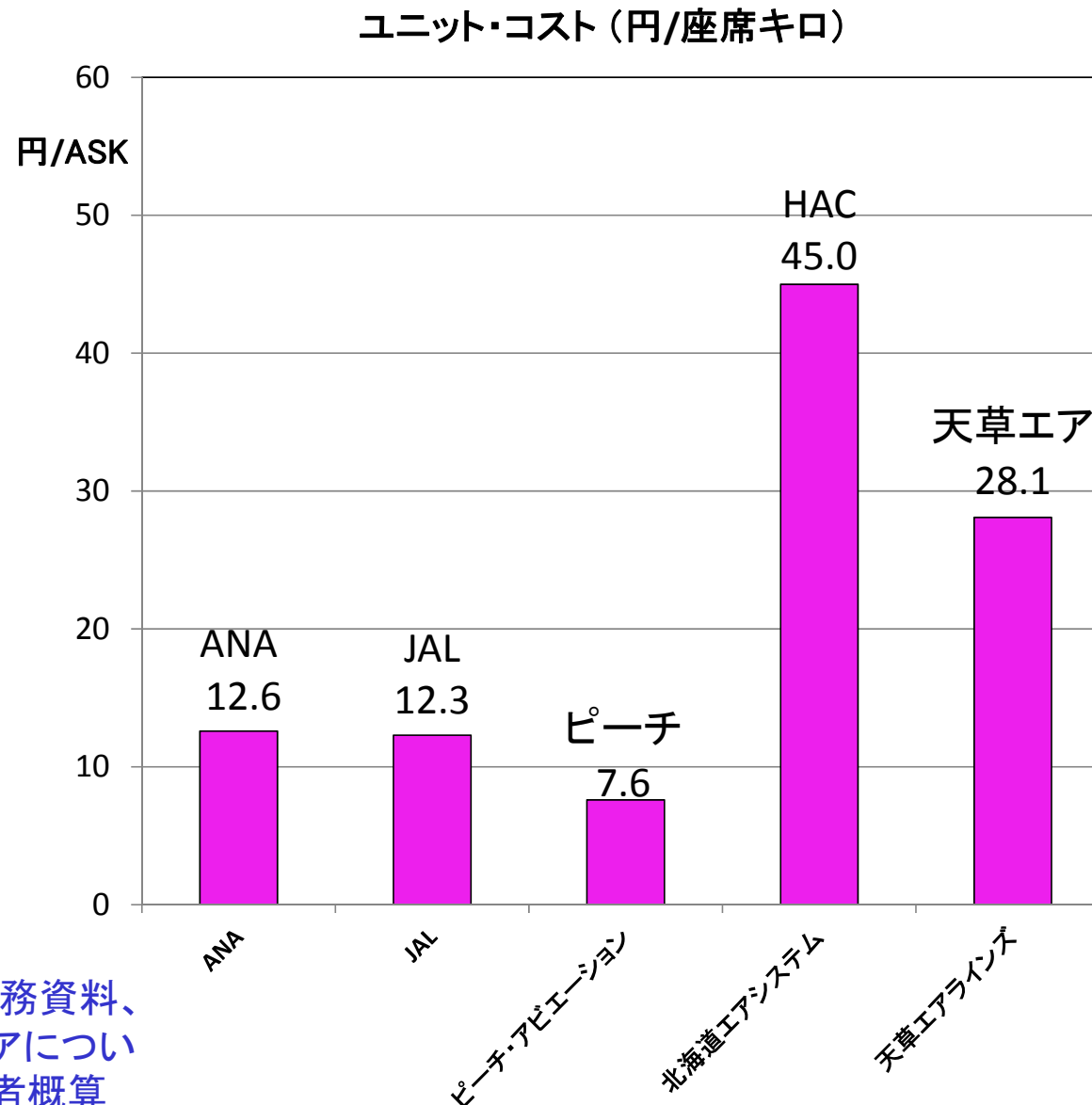
ATR42-600



出典: ATR社(2011年)

航空会社ユニットコスト比較

(1座席、1km当たりの費用)



出典: 各社財務資料、
天草エアについて
は筆者概算

航空会社ヒヤリング ジェイエア(JAIR)

◆ CRJ200(50席)の退役について

『今やCRJ200は最も不人気な飛行機であり、退役は止む無し。50席ではイールドの高いビジネス旅客、個人旅客に頼るしかないが、LCC参入後業界の競争が厳しくなった今日では、それだけで搭乗率を確保することは難しくなっている。』

『エンブラエル170(76席)導入後、ビジネス・モデルが変わった。ビジネス旅客/個人旅客で基本ベースを確保し、残りを団体旅客により埋め、全体して多くの旅客数を確保(搭乗率の確保)し必要な収益を得ると言うのが現在のビジネス・モデル。CRJ200はこのビジネスモデルにそぐわない。』

『50席では、団体客はせいぜい10名で、代理店販売できないので、難しい』『30席から50席機材への移行は厳しいかも知れない』

航空会社ヒヤリング 日本エアコンピューター(JAC)

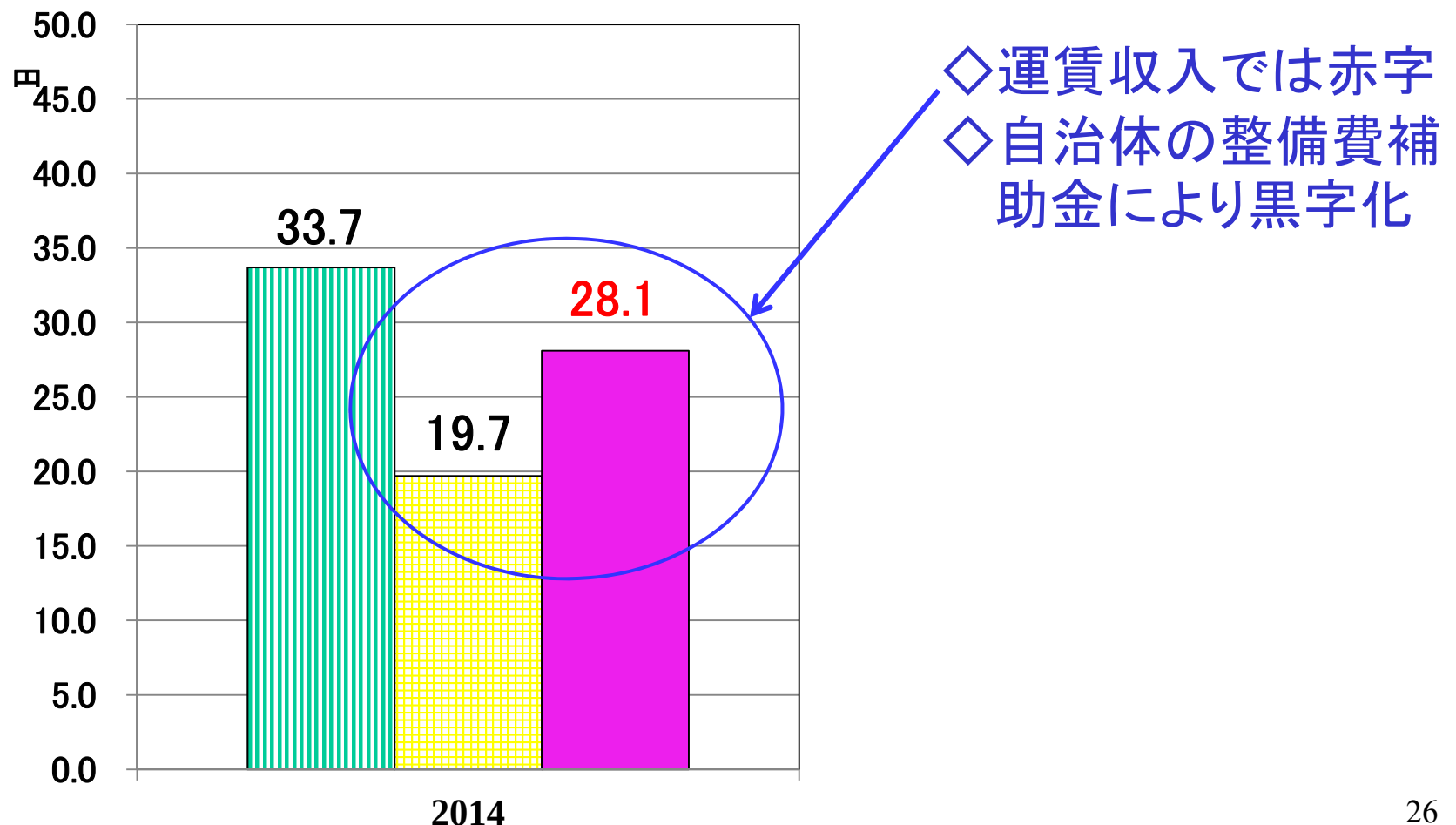
- ◆ 機材の大型化(36席→48席)について
『Q400(74席)での経験もあり、全体として対応可能』
- ◆ 公租公課について
『短距離線での減免を歓迎』
- ◆ パイロットの問題について(4社共通)
『パイロットの確保対応が急務. さまざまな事情からパイロット多数が他社に引き抜かれ、リージョナル航空会社はパイロットの草刈り場.
 - ◇ ジェット機の魅力 ◇ 国際線の魅力
 - ◇ 給与の違い ◇ 大都市在勤の魅力自治医科大学方式等リージョナル航空会社を守るための抜本的対応を望む. 』

航空会社ヒヤリング 天草エアライン(AMX)

◆ 会社の収支状況

『6年連続黒字計上しているが、実態は自治体による整備費補助金(2.2～3.5億円)を前提にしたもの』

天草エア イールド/ユニット・レベニュー/ユニット・コストの状況



出典: 航空局情報公開資料、天草エアラインズ資料に基づく筆者概算値

(C)Mr.Yasuo HASHIMOTO, Institute for Transport Policy Studies, 2015

航空会社ヒヤリング 天草エアライン(AMX)

- ◆ ATR42-600(48席)の導入準備中(2016年1月就航予定)
- ◆ 機材のアップゲージ(39席→48席)への対応
『団体商品開発、JALとのコードシェアで対応する。
ただし、団体でのイールド低下に懸念』

コメント: 団体旅客の難しさ

- ◆ 団体旅行商品によるイールドの激減
- ◆ 団体旅客の対象数が少なければ団体旅客商品として成立せず、多すぎればビジネス旅客、個人旅客獲得に悪影響
- ◆ 団体旅行商品の経験を多く持つ先行2社は、「50名クラスでの団体旅客獲得は難しい」と指摘

- ◆ 機材のアップゲージ(重量14.9ト→18.6ト)と公租公課
『年間2,500万円の公租公課増を覚悟』

注: 公租公課の減免措置を織込み後

機材更新/機材アップグレードによる影響の評価 ターボプロップ機(30席クラス→50席クラス)でのコスト増



DHC-8-100(39席)天草エア



ATR42-600(48席)天草エア

◆公租公課の費用増

- ◇ 着陸料 (例:+400万円/年@天草エア)
- ◇ 航行援助施設利用料(例:+2,100万円/年@天草エア)

◆燃料費増 11~12%の増加@天草エア → 筆者概算値 +1,500万円

◆地上ハンドリング費用増 → ?

推定値:年間1機当たり4,000~5000万円の費用増

自治体ヒヤリング 熊本県/天草市(1) 【負担例】

- ◆ 更新機材ATR42-600の購入(天草市)
天草市等(2市1町)が購入し天草エアラインに譲渡.
資金(20数億円)原資は合併特例債.
- ◆ 天草エアライン/航空路線維持への支援
『人件費を含む整備費(2.2~3.5億円)をH21年以降すべて県(2/3)と市(1/3)が補助金として負担.
機材に関わる部分は基本的に自治体が持って、運航はエアライン. 一種の上下分離』
- ◆ 『その他、市は住民割引等で年間2,000~3,000万円のキャンペーンを実施』
- ◆ 天草飛行場の運営資金(県)
『年間約2,000万円を県が拠出. 主に人件費』

自治体ヒヤリング 熊本県/天草市(2) 【効果】

◆天草エアライン/航空路線維持の経済効果

『県が2007年に行った評価では、**経済波及効果は年間21億円**(直接的効果/消費額:12億円、波及効果/生産誘発額:9億円)』

◆天草市としての航空堅持のスタンス

◇フェリー航路は低調で、年間5000人規模、一方航空は7~8万人であり、流動として航空なしは考えられない
注:フェリーと航空とでODは異なる

◇天草市には病院が多く、全国から30名の医師が延べ年間560回程度航空路を利用しており、血液輸送と合わせ**ライフラインとして重要**→市民も理解

自治体ヒヤリング 熊本県/天草市(3)【効果】

◆天草市としての航空堅持のスタンス(続き)

◇ 天草エアラインは全国の雑誌、TV等で紹介され、それ自体が天草のプレゼンスを全国に知らしめている。
宣伝広報効果は計り知れない。

機材更新/機材アップグレードによる影響の評価

機材種別で異なる影響の度合

1) リージョナル・ジェット(50席クラス→70席クラス)

- ◆ 70席に機材アップグレードした場合に、ビジネス旅客を基本としつつ、団体旅客を付加するビジネスモデルが成立するため、コスト増を収益で吸収でき、路線維持上の問題は無いと判断される。
- ◆ 比較的スムーズに50席クラスから70席クラス以上へ移行

2) ターボプロップ機(30席クラス→50席クラス)

- ◆ 機材更新において意図せざる機体アップグレードと重量増に伴う公租公課の増、燃油費増、地上ハンドリング費増を招く。
 - ◆ 増加した席数を如何に収入増につなげるかの企業努力が鍵
 - ◆ 本土内路線が主体の北海道エアシステム、天草エアラインズで、需給不適合により路線維持に悪影響が及ぶ可能性は無いとは言えない。
- 第一段階としては、企業努力を見守る
自治体(出資者)、国はモニター

機材更新/機材アップグレードによる影響の評価

『機材アップグレード』と『団体取り込みビジネスモデル』

	機材更新に伴う 機材アップグレード	団体旅客を取り込む ビジネスモデル成立 (コスト増を吸収)
リージョナル・ ジェット	50席クラス→70席クラス	◎(実証済)
ターボプロップ 機	30席クラス→50席クラス	?

1. これまでの研究と論点
2. 機材更新/機材アップグレードで影響を受ける路線の検証
3. リージョナル航空会社等のヒヤリング結果
4. 路線維持のための補助制度に関する論点
 - ◆ 欧米の補助制度
 - ◆ わが国の交通補助金制度全般に係る通念
 - ◆ わが国の他の交通モードとの比較
5. 考察とまとめ

論点1:補助制度 欧米との比較

米国

1. EAS制度:エセンシャル・エア・サービス
不可欠路線運航サービス
2. SCASDP:小地域航空サービス開発プログラム

欧州

◆ PSO制度:パブリック・サービス・オブレーション 公共サービス義務

日本

1. 離島路線関連補助
2. 公租公課の減免
3. 地方航空路線活性化プログラム(時限)

航空助成に関する制度比較

	米国 EAS	欧州 PSO	米国 SCASDP	日本 離島運航補助	日本 地方路線活性化プログラム (時限)	(参考)日本 公租公課減免
助成主体	国	国、自治体	国	国、自治体	国	国
被助成主体	航空会社	航空会社	地域公的主体	協議会(航空会社)	協議会(航空会社)	航空会社
対象路線	地方路線 含む離島	地方路線 含む離島	地方路線 含む離島	離島路線	地方路線 含む離島	各路線 沖縄・離島で大
助成形態	航空会社への利益許容	航空会社への利益許容	地域への助成 (航空会社への利益保証可)	航空会社への損失補填 +機材購入費補助等	協議会への助成	＜下記の減免＞ 着陸料(国管理空港) 航行援助施設利用料 航空機燃料税 固定資産税
財源	上空通過料 AATF*	一般財源	AIP**	一般財源+ 空港整備勘定	一般財源	
継続性	継続的	継続的	単発	継続的	単発	継続的

* AATF:空港・航空路信託基金(Airport and Airway Trust Fund)

** AIP:空港改善プログラム(Airport Improvement Program)

航空会社への運航費補助に係る欧米と日本の 相違点

■ 米国のEAS 制度、欧州のPSO制度

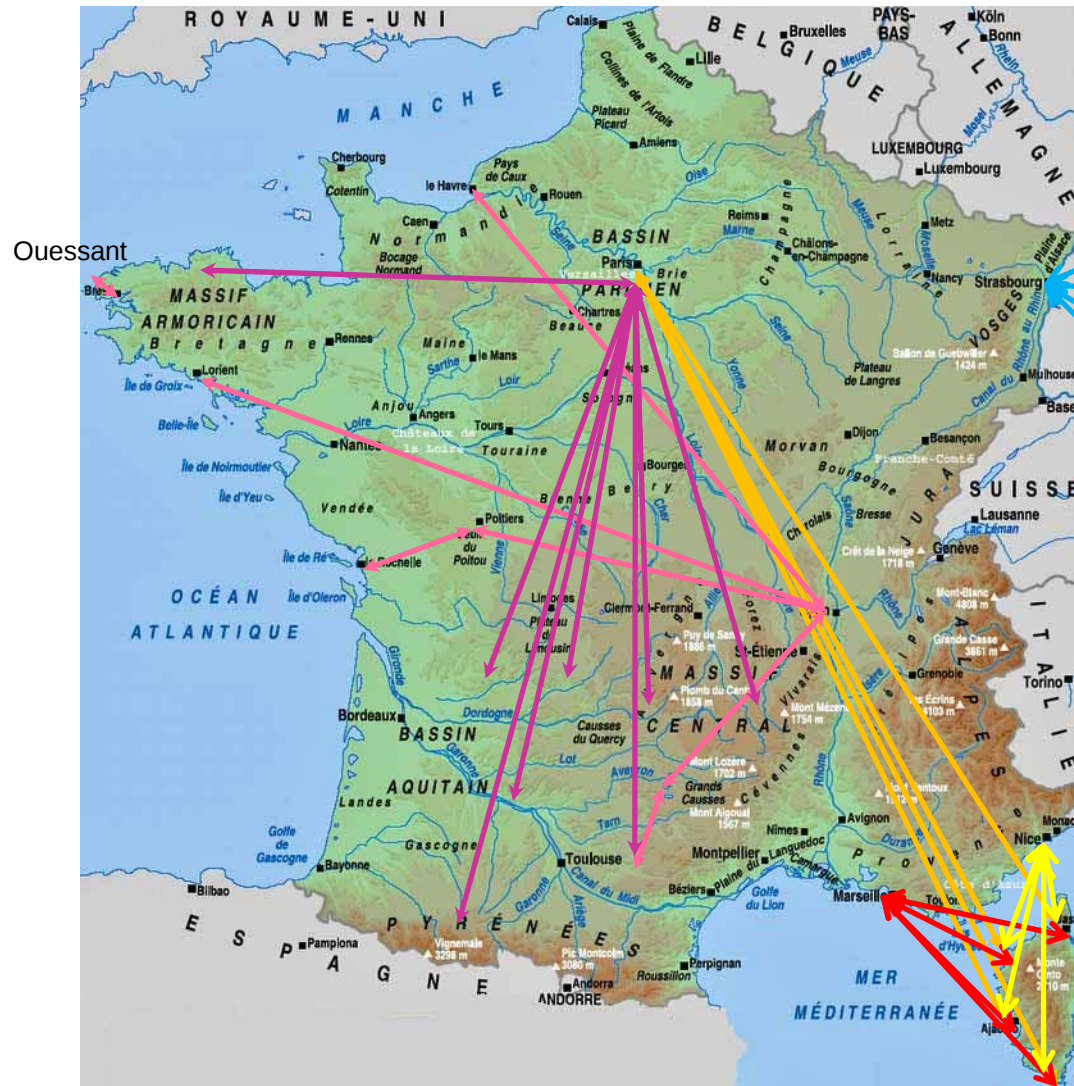
- 航空会社を公開入札で選定し、一定の利潤を前提

- 本土内路線＋離島路線が対象

■ 我が国の離島航空路線運航費補助

- 地域が航空会社を選定、補助金は損失補填まで

フランスにおける PSO 路線



Ouessant

Amsterdam
Copenhagen
Madrid
Prague

コルシカ島

論点2:わが国の交通補助金制度全般に係る通念

①『交通市場政策の構造』 斎藤峻彦 著

②『自由化時代の交通政策』藤井弥太郎 (監修), 中条潮
(編集), 太田 和博 (編集)

■ソーシャル・ミニマムの基準を満たすかどうかは補助対象の適格性の判断基準

■離島交通の場合は、比較的容易にソーシャル・ミニマムとして見なし得る

■問題は、離島交通以外の不採算公共交通に、果たしてどれだけのソーシャル・ミニマムの意味づけを与えることができるかという点

論点3:補助金)わが国の他の交通モードとの比較

	路線運営に対する補助金	他の補助金(例)
航空	<u>離島航空路線運航費補助</u> 補助対象＝唯一かつ赤字の路線、代替交通2時間程度、欠損補助率＝50% 地域公共交通確保維持改善事業の傘下	機体購入費補助 衛星航法補強システム導入補助 住民割引補助
海上交通	<u>離島航路運営費補助</u> 補助対象＝唯一かつ赤字の路線、欠損補助率＝50% 地域公共交通確保維持改善事業の傘下	離島航路構造改革補助 ◇公設民営化のスキーム ◇省エネ船等の建造スキーム
バス交通	<u>バス運行費補助</u> 欠損補助率＝50% 地域公共交通確保維持改善事業の傘下	車両購入費補助
鉄道	なし	都市・幹線鉄道整備事業として、 幹線鉄道等活性化事業費補助、 都市鉄道利便増進事業費補助、 等さまざまな補助金

航空と他交通モードにおけるわが国の補助金

- ◆ 地域公共交通確保維持改善事業の下で、運行費/運航費の補助は欠損の最大50%で整合(離島航路、バス、離島航空路線)
 - ◆ 離島航路、バス、離島航空路線に共通して、ソーシャル・ミニマムの思想に立脚する補助金
- ◆ わが国においては、交通モード間の補助スキームの整合性、およびソーシャル・ミニマムに立脚するわが国の補助金に係る基本思想に鑑みると、航空が離島路線以外で補助金を獲得することは、困難な面がある。
 - ◆ わが国には、欧米のように事業者の利益を前提とする補助金の概念はない。

公租公課の減免という助成の手法 わが国特有の助成形態

欧米とは異なる航空に係る財源/税の体系

	旅客への課徴	航空会社への課徴
米国	チケット税 PFC/旅客施設利用料(空港) セキュリティー・フィー	燃油税
欧州	旅客税 空港税(空港)	ナビゲーション・フィー (ユーロコントロール)
日本	—	着陸料 航行援助施設利用料 航空機燃料税 固定資産税

欧米では基本的に税の課徴対象は旅客、わが国では航空会社

公租公課の減免

着陸料

マゼンタ色：離島関連

- ◆ 国内航空ネットワーク活性化支援
 - ◇ 地方国管理空港で7/10に減免
羽田空港着陸料を出発地方空港の規模により、1/2～9/10に減免
 - ◇ H26年度～ リージョナル航空支援
最大離陸重量50t以下の航空機でさらに10%減免
- ◆ 沖縄および特定離島路線
 - ◇ 1/6(プロペラ1/8、6t まで 1/16)に減免

航行援助施設利用料

- ◆ 沖縄および特定離島路線
 - ◇ 1/6(プロペラ1/8、6t まで 1/16)に減免
- ◆ H26年度～ リージョナル航空支援 2014年度～
 - ◇ 最大離陸重量15-20tの航空機で50%減免

航空機燃料税

- ◆ H23年度税制改正 9/13(26,000 円/kl→ 18,000 円/kl)に減免
- ◆ 沖縄路線1/2 (9,000円/kl)特定離島路線3/4 (13,500円/kl)

航空機固定資産税

- ◆ 国内線：最大離陸重量により、3-5年間、2/3、2/5に軽減
- ◆ 離島路線：非課税

1. これまでの研究と論点
2. 機材更新/機材アップグレードで影響を受ける路線の検証
3. リージョナル航空会社等のヒヤリング結果
4. 路線維持のための補助制度に関する論点
 - ◆ 欧米の補助制度
 - ◆ わが国の交通補助金制度全般に係る通念
 - ◆ わが国の他の交通モードとの比較
5. 考察とまとめ

＜路線維持に悪影響が及ぶ事を想定する場合 の支援について＞

◆本土内路線への補助金については難しい面

- ◇ 補助に係る通念としてあるソーシャル・ミニマムの思想、
- ◇ 他の交通モードとの整合

◆公租公課について

- ◇ 高コストというハンディを抱えるリージョナル小型機に対して、従来、公租公課特に航行援助施設利用料において一定の配慮.
- ◇ 以下に、航行援助施設利用料を例に支援の選択肢について考察.

航行援助施設利用料の設定と改訂経緯

1971年8月徴収開始

	(飛行距離)	1971年	1973年	1975年	1977年	1978年 4月	1978年 9月	2000年
15トンの以上の 航空機 (円/トン)	400km以下	330	→	→	660	→	990	950
	400km- 800km以下	410	→	→	820	→	1,230	1,180
	800km超	580	→	→	1,160	→	1,740	1,670
15トン未満の 航空機 (円)	一律	40	→	→	80	120	→	→

- 制度設計時点で、小型機(15トン未満)に運航コスト上の特段の配慮を行い、料金区分を設定
- 止むを得ず15トンを超える機材に更新するという事情
- 「小型機への運航コスト上の特段の配慮」という元々の趣旨に照らせば、15トンの料金区分を20トンに変えることも選択肢の一つと考えられる。

国による地域航空支援施策(平成26年度～)

1. 国内線リージョナル小型機に対する公租公課(着陸料, 航行援助施設利用料)の軽減措置

■ 着陸料: 50トン以下の小型機材で10%軽減

■ 航行援助施設利用料: 15トン～20トンの小型機材で1/2に軽減

→航行援助施設利用料の軽減の幅を大きくすることも選択肢の一つとして考えられる.

(参考: 離島路線では1/8)

航行援助施設利用料の見直しと経済効果の対比

航行援助施設利用料見直し

航行援助施設利用料軽減
15～20トンの機材の本土内路線
現行:1/2の減免
→ 離島路線と同様1/8の減免
→ 財源減収概算値 1.1億円程度

航行援助施設利用料体系
15トンの料金区分を20トンに変更
→ 財源減収概算値 2億円程度

リージョナル・ジェット50席→70席クラスへの機材更新による航行援助施設利用料の値上げ
→ 財源増収概算値 6～7億円程度

経済効果

天草
経済効果21億円
(2007年熊本県)

北海道経済効果
XX億円

鹿児島県経済効果
XX億円

長崎県経済効果
XX億円

まとめ 1

<概要>

- ◆小型航空機材生産停止・退役に伴って、リージョナル航空会社では機材の大型化(アップゲージ)が不可避
- ◆リージョナル・ジェットのアップゲージについては、ビジネス旅客を基本としつつ、団体旅客を付加するビジネスモデルが成立するため、コスト増を吸収でき、路線維持上の問題は無いと判断.
- ◆一方、ターボプロップ機のアップゲージについては、1機当たり年間4,000～5,000万円の費用増を相殺し得る旅客収入増を得るために相当程度の企業努力が必要
→出資する自治体、国は適宜モニターすることが適当.

まとめ 2

＜路線維持に悪影響が及ぶ事を想定する場合の支援について＞

- ◆わが国では、交通モード間の補助スキームの整合性、およびソーシャル・ミニマム対象という補助金の基本思想に鑑み、航空が離島路線以外で補助金を獲得することは、困難な面あり。
- ◆高コストというハンディを抱えるリージョナル小型機に対しては、従来より、公租公課、特に航行援助施設利用料で、一定の配慮。
- ◆仮に、機材更新に伴う意図せざる機材アップゲージによって路線維持に困難を生ずる場合には、今後の公租公課の料金体系見直しの中で、更なる配慮を行うことも選択肢としてあり得ると思料。

了

ご清聴有り難うございました.