

EAS:不可欠路線運航サービス (航空ネットワークの維持)

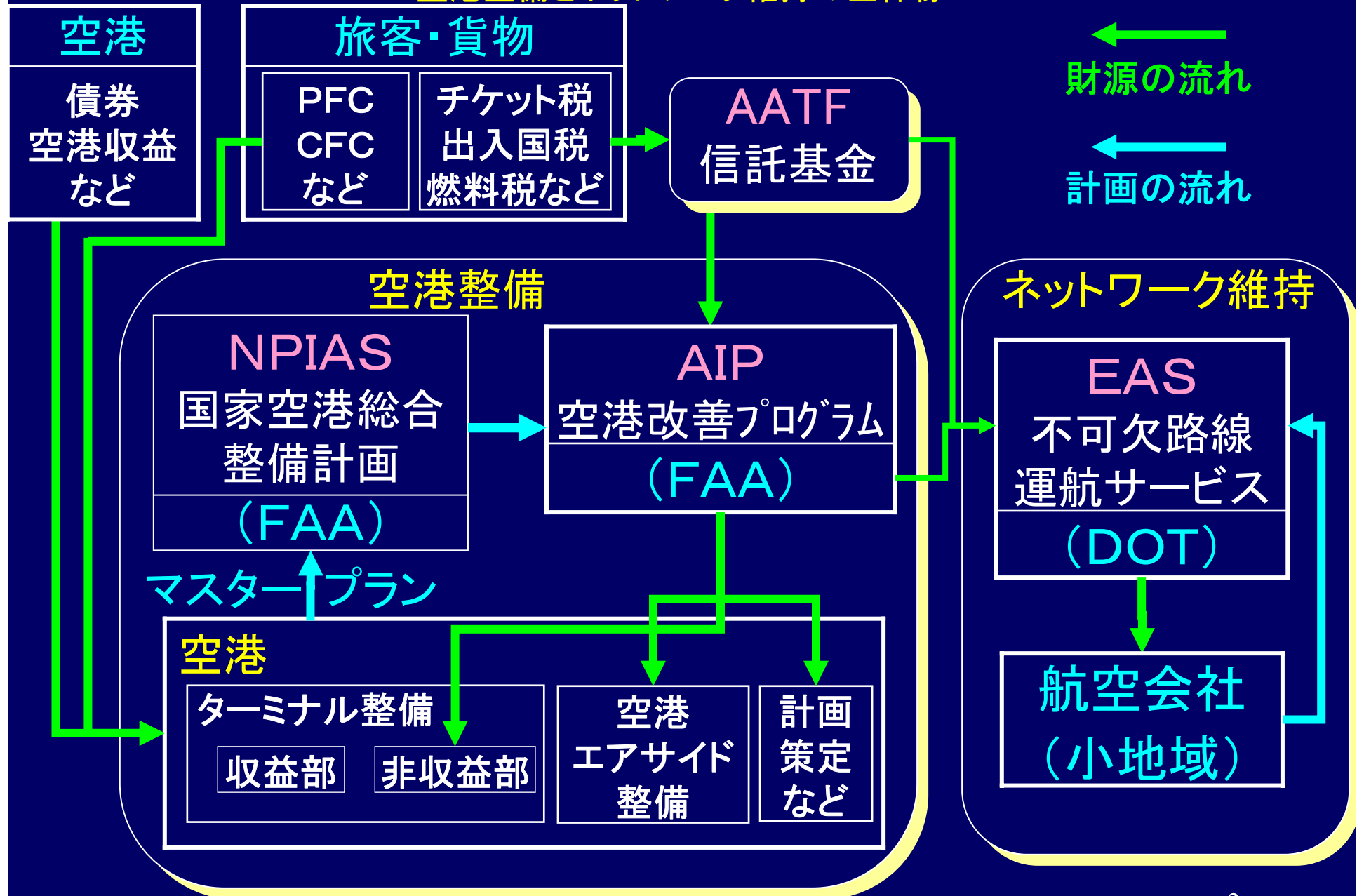
2005年7月13日

東京工業大学 TITech

株式会社ニュージェック NEWJEC Inc.

三輪英生

空港整備とネットワーク維持の全体像



発表内容 Contents

1. EAS以前の助成制度

2. EASの設立

3. 財源

4. 対象地域の例

5. 助成の方法

1. EAS以前の助成制度

①当初は航空郵便への助成

1903年	初飛行。第一次大戦(1914~19)では軍用
1918年	航空郵便開始(NY~DC): 郵政省直轄
1925年	航空会社への委託開始(1928年に完全委託) 郵便収入以上の委託費を支払っていた →郵便収入 1,500万ドルに対し、 委託費は 3,100万ドル以上(5年間)

☆事実上、航空会社への助成となっていた

1. EAS以前の助成制度

②旅客輸送（航空会社）の助成へ

1930年	旅客も合わせて輸送
1938年	旅客輸送への助成が明文化（航空法406条）
1953年	航空郵便への助成制度と分離

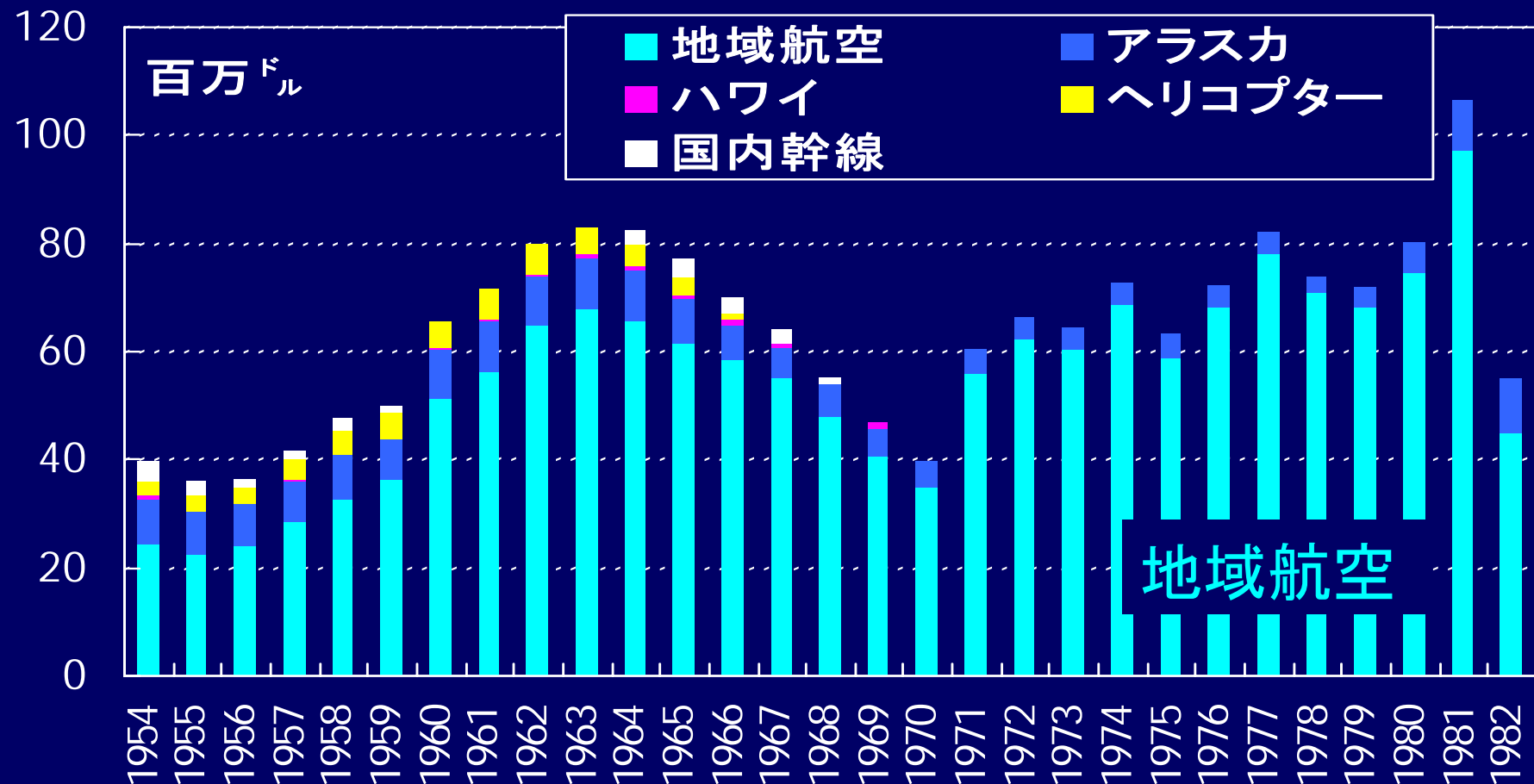
☆幹線航空会社が運航しない路線を小型機で運航する航空会社を地域航空会社（local service carriers）と位置づけた

→ 地域航空会社を主な助成対象に

地域航空の発展を 下支えしてきた

1. EAS以前の助成制度

③航空会社への助成額(航空法406条)の推移



出典: Congressional Research Service, Order Code RL30050

2. EASの設立

①航空規制緩和法(1978年)

退出規制が廃止されたことにより、
小地域の航空サービスの中止が危惧された
(Community)

→しかし同法には、
「必要に応じて、連邦政府の補助により、
全ての小地域や遠隔地域に引き続き
定期航空サービスを維持する」
ことが明記された

2. EAS (Essential Air Service) の設立

②EAS: 不可欠路線運航サービス

☆ 当時運航されていた**全ての路線（小地域）**の航空サービスが**10年間**存続を保証された

☆ 一方、航空会社への助成（航空法406条）は廃止

→ 都合上、EASでも当該路線を運航する航空会社に助成金を出すため、航空会社が助成金を受け取るという形式は変わらないが、目的は地域航空会社の**運航補助から、小地域の航空サービス維持**へと大きく変わった

2. EASの設立

③EASの延長

☆1987年に10年間延長

→地域航空会社は助成なしでは運航継続する
経営体力がなく、結果的に小地域の航空
サービスが維持できないと判断されたため

☆1997年に無期限延長

3. 財源

①財源の変遷

☆1991年まで：一般会計から調達

☆1992年：AATFから調達

財源の安定確保を目的として、AATFから調達

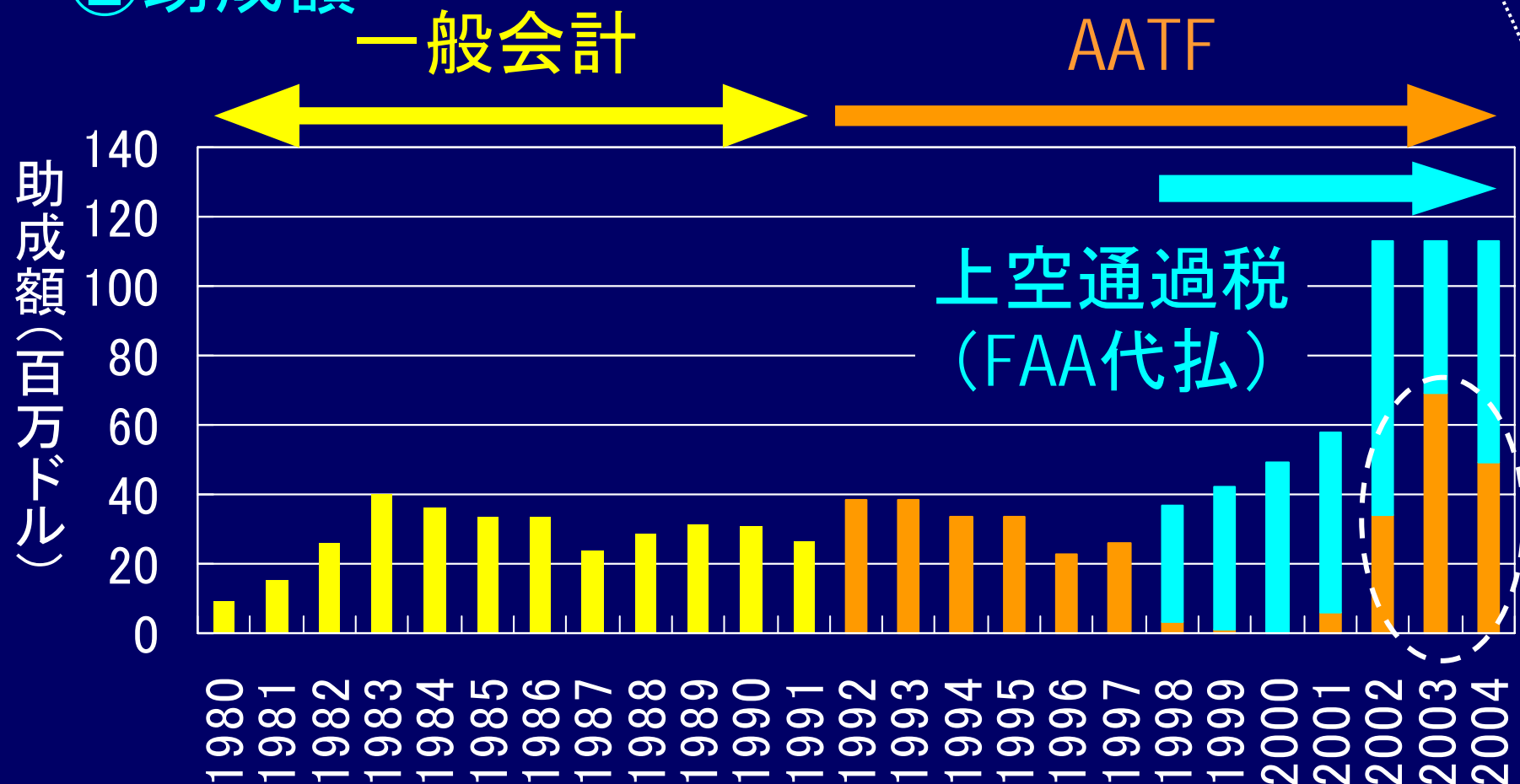
☆1997年：上空通過税の導入(AATFとの併用)

米国上空を通過する外国機へ課税することで、
EASの財源確保を目論んだが、裁判所で違法とされた
→FAAが代わりに払っている

3. 財源

②助成額

2002年より増額: イラク戦争とテロによる旅客減少への対応

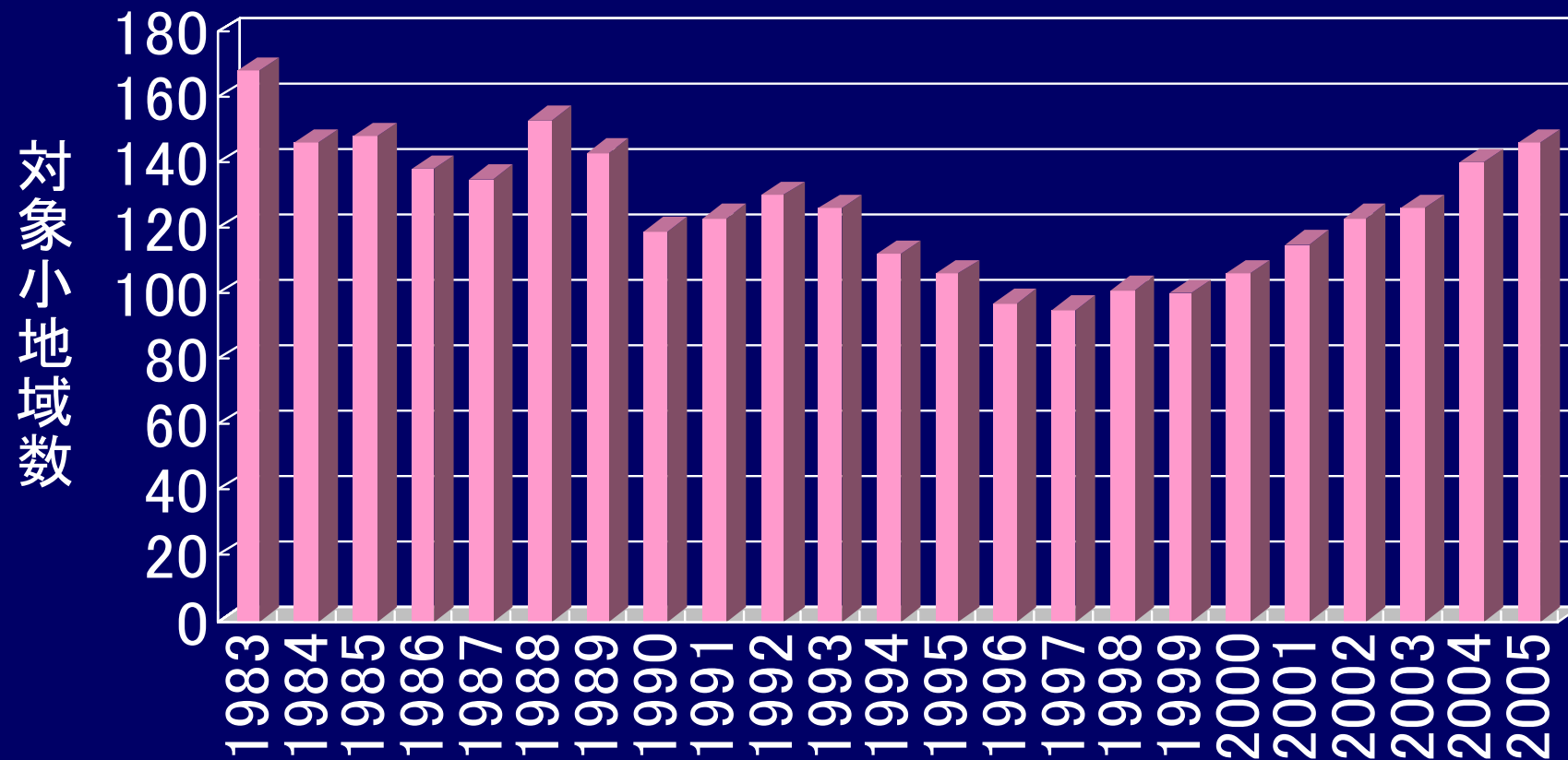


出典: 2004 Annual Report of the Regional Airline Association (RAA), FAA資料

11

3. 財源

③対象小地域数の推移



出典:DOT資料

3. 財源

④助成対象の主な条件(現在)

前提条件: 1978時点で運航されていた小地域

運航頻度: 最低2(往復)便/日、6日/週

使用機材: パイロット2名、エンジン2基以上

助成額 : 200ドル/人を越えない

位置関係: 直近の**大・中ハブ**から**70マイル**以遠

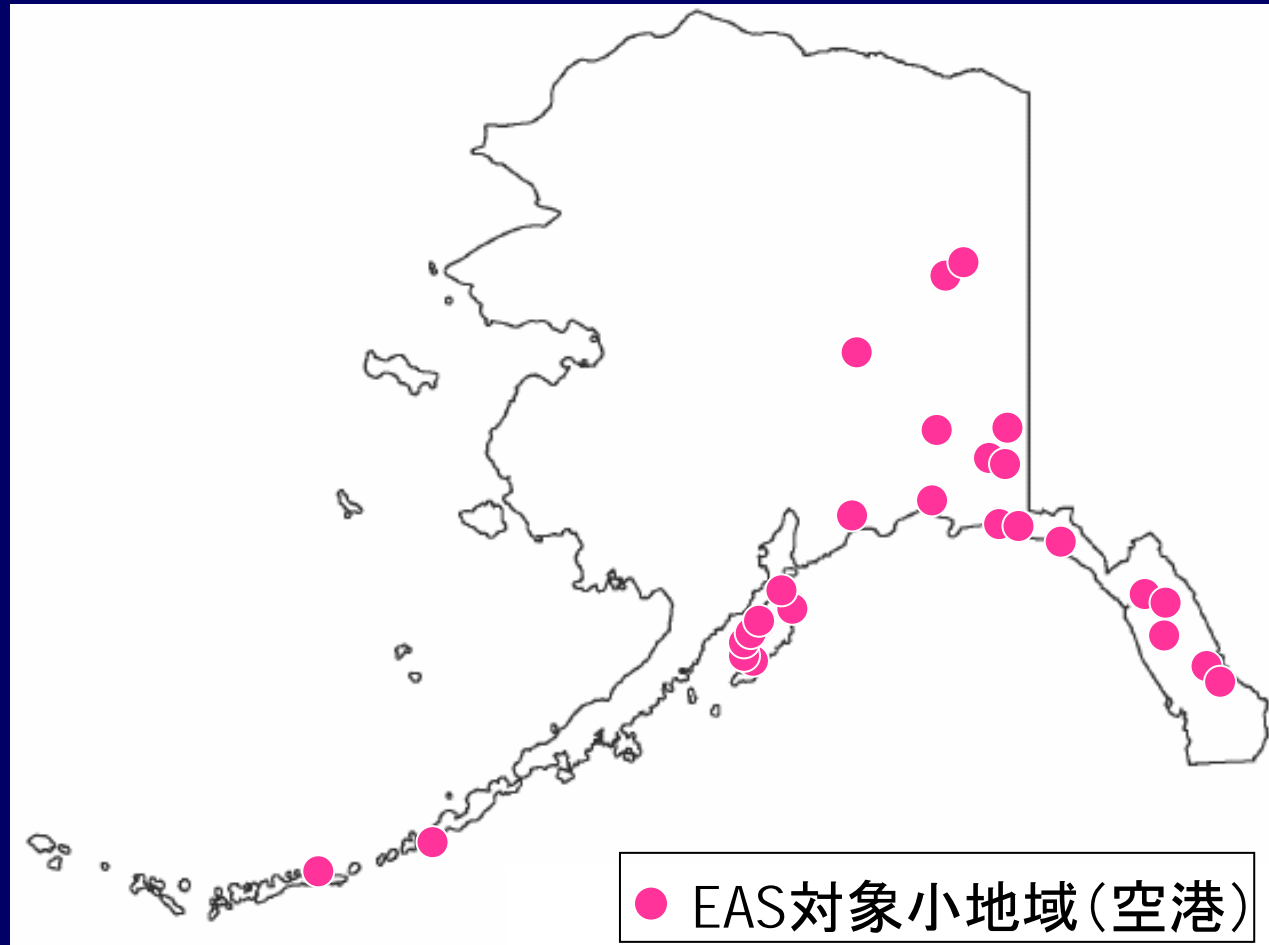
直近の**小ハブ**から**55マイル**以遠

直近の**ノンハブ**から**45マイル**以遠

→**実質、ノンプライマリー以下に限定**
(搭乗旅客数1万人未満/年)

4. 対象地域の例

① アラスカ

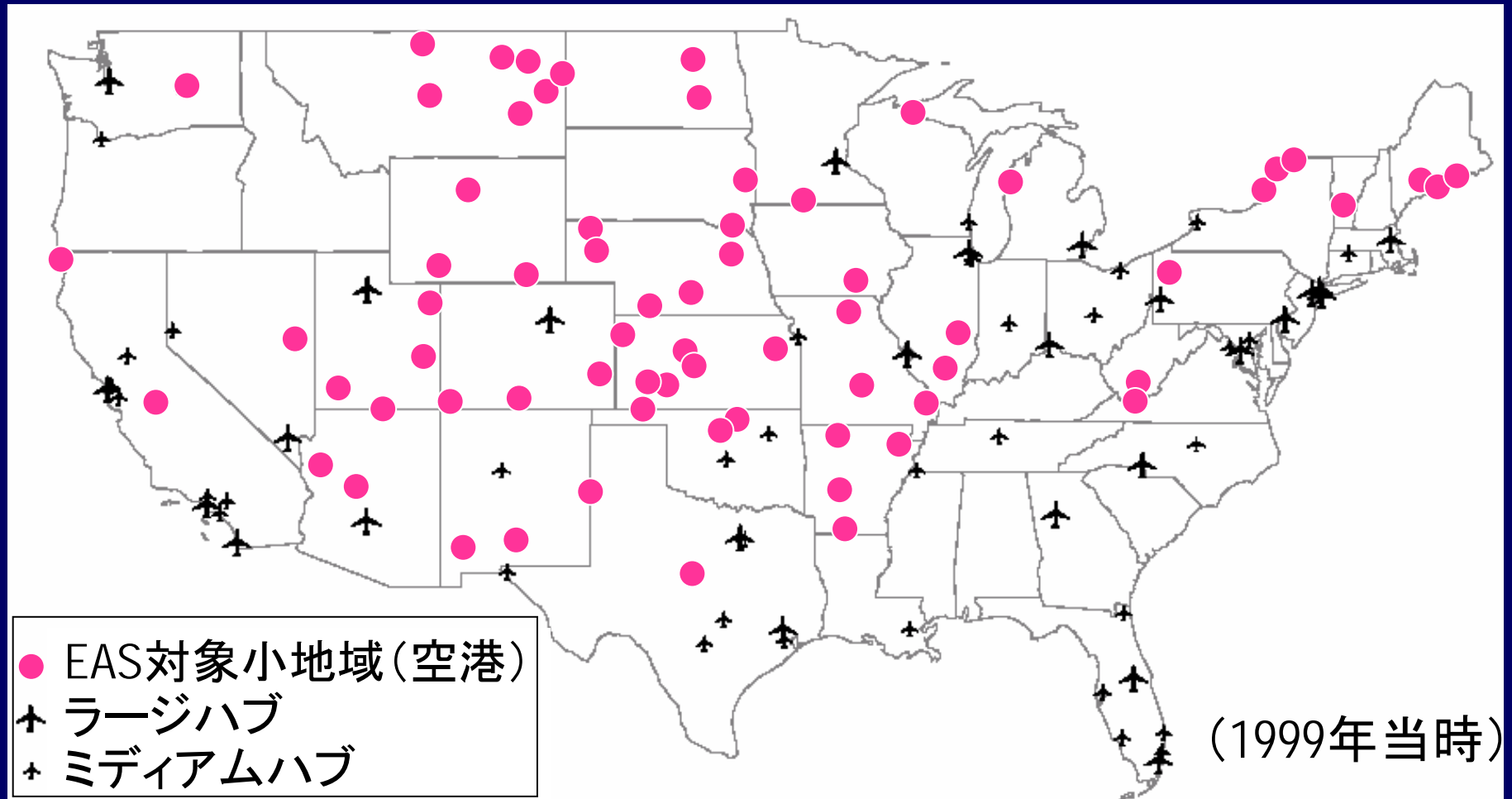


(1999年当時)

出典: ESSENTIAL AIR SERVICE: Changes in Passenger Traffic, Subsidy Levels, and Air Carrier Costs, GAO

4. 対象地域の例

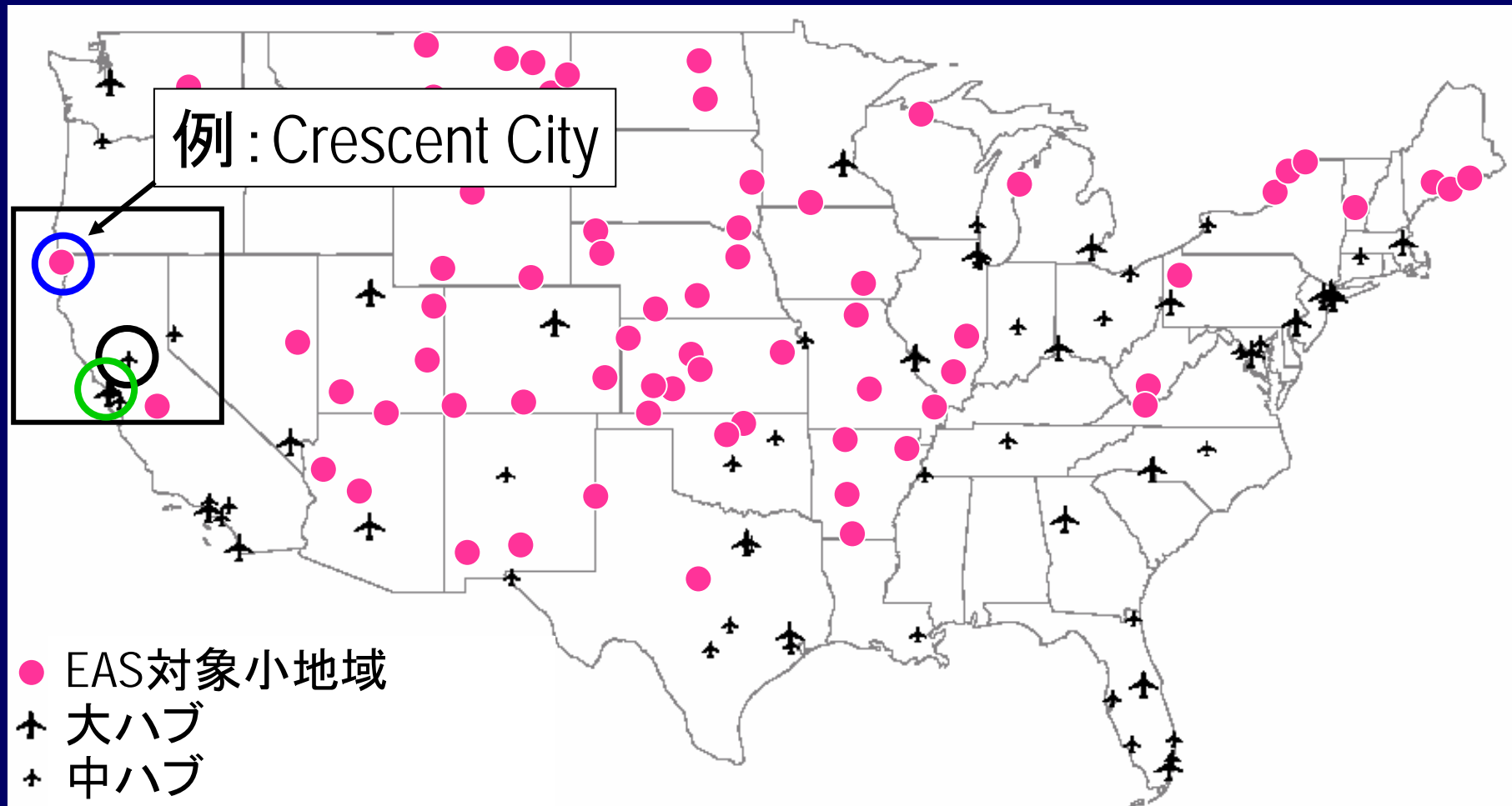
②米国本土



出典: ESSENTIAL AIR SERVICE: Changes in Passenger Traffic, Subsidy Levels, and Air Carrier Costs, GAO

4. 対象地域の例

③Crescent City, CA



出典: ESSENTIAL AIR SERVICE: Changes in Passenger Traffic, Subsidy Levels, and Air Carrier Costs, GAO 16

(C) Prof. Dr. Yai, Mr. Hashimoto, Mr. Miwa, Institute for Transport Policy Studies, 2005

4. 対象地域の例

④ Crescent City, CA

小地域 : Crescent City
対象空港 : Jack McNamara

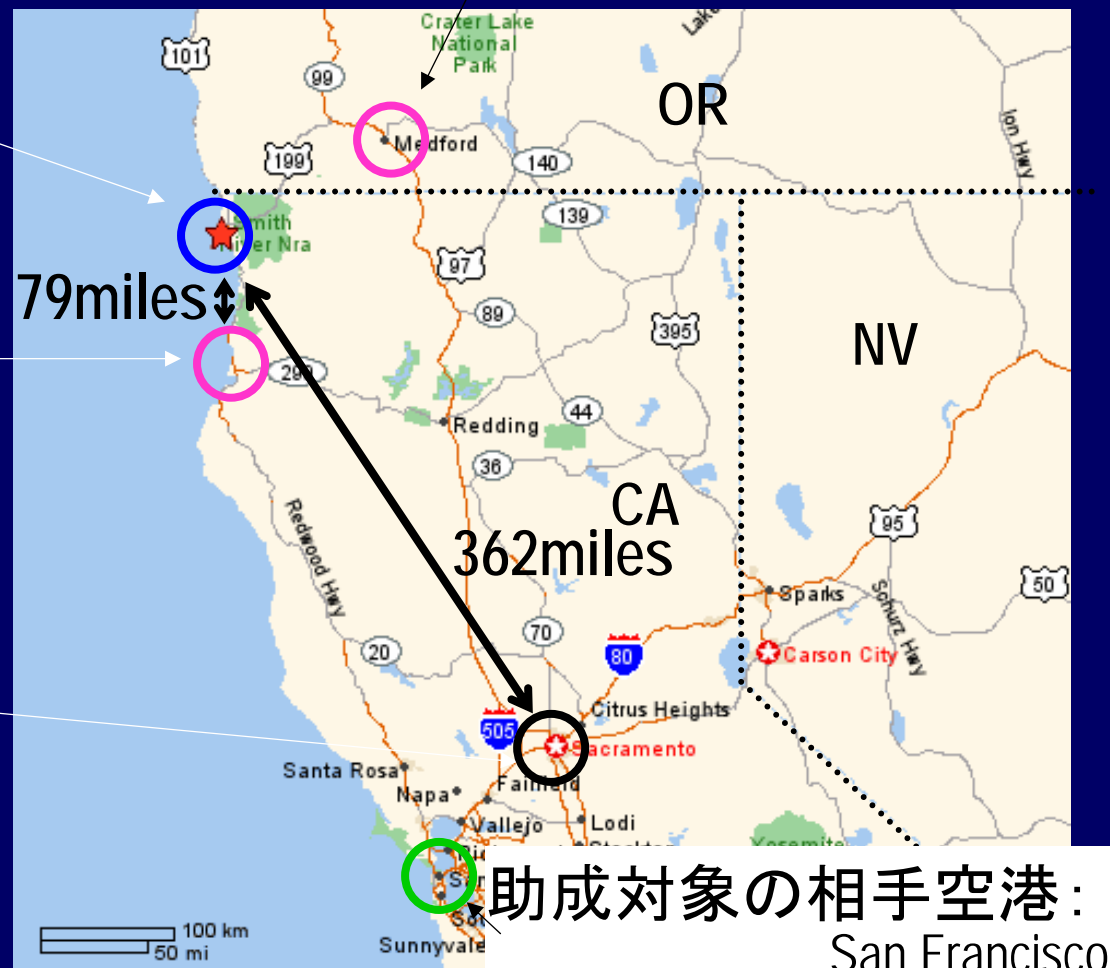
直近のノンハブ空港 :
Arcata Municipal
79miles

45miles以遠が条件

直近の中ハブ空港 :
Sacramento Metropolitan
362miles

70miles以遠が条件

ノンハブ空港 : Rogue Valley



助成対象の相手空港 :
San Francisco

4. 対象地域の例

⑤日本では？

ノンプライマリーの上限
(搭乗客数1万人未満)
を若干オーバー

鳥取空港
17万人
ノンハブ相当
72km以遠

道路距離80km

但馬空港
1.2万人
ノンハブ相当

注) 旅客数の
半数を搭乗
客数とした

岡山空港
73万人
小ハブ相当
88km以遠



伊丹空港
943万人
大ハブ相当
112km以遠

旅客数の出典: 航空統計要覧(2003年データ)

5. 助成の方法

①エアラインの決定

- **入札**により、必要助成額、エアラインの能力（乗り継ぎ、C/S、実績）を考慮して決定
- **2年毎**に見直し（地域によって見直し時期をずらすことにより見直しを行いやすくしている）

②エアラインが運航中止を希望する場合

- **90日前**の事前申し出が必要
- 助成なしで運航するエアラインを募り、応募がなければ助成ありで再募集を行う

5. 助成の方法

③EAS助成額

＝赤字額（収入－費用）＋ 利潤（費用の5%）

（参考）日本の離島路線に対する助成

- 機体購入費補助

機体購入費の45%を国が補助

（離島路線のみに使用可）

- 運航費補助

対象路線の赤字額の90%

ご静聴ありがとうございました