

航空規制緩和について



2003年6月12日

定期航空協会

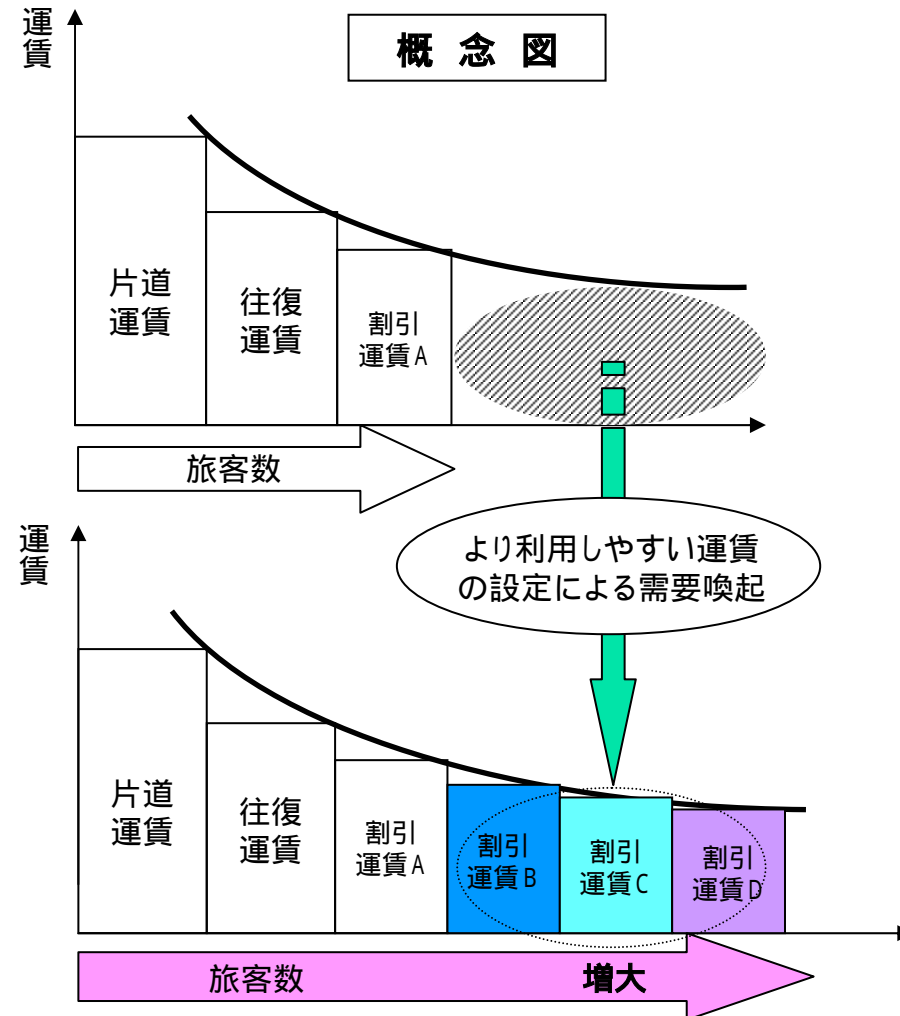
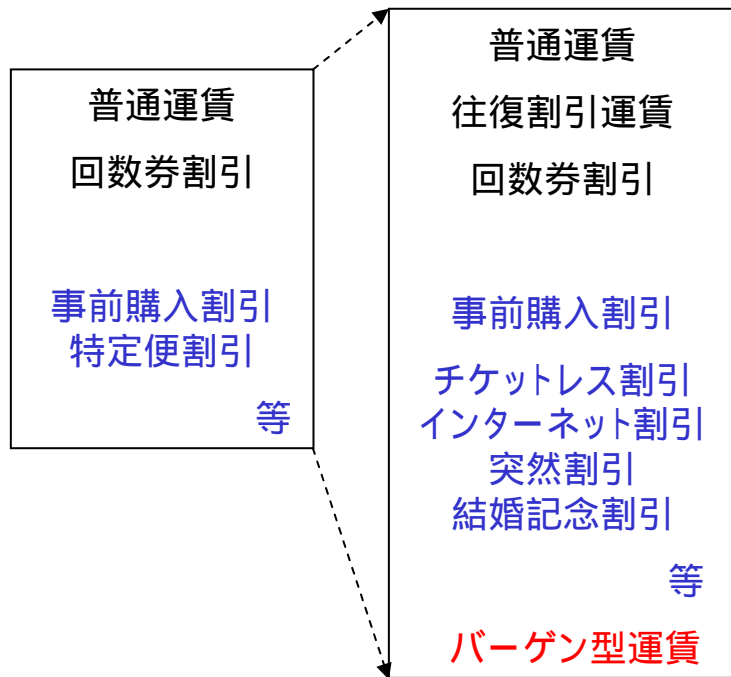
1. 規制緩和の効果

1-1.運賃の多様化



2000年の運賃規制緩和に伴い、より利用しやすい多様な運賃設定が可能となりました。これにより、一層多くの方々に航空機をご利用頂けるようになりました。

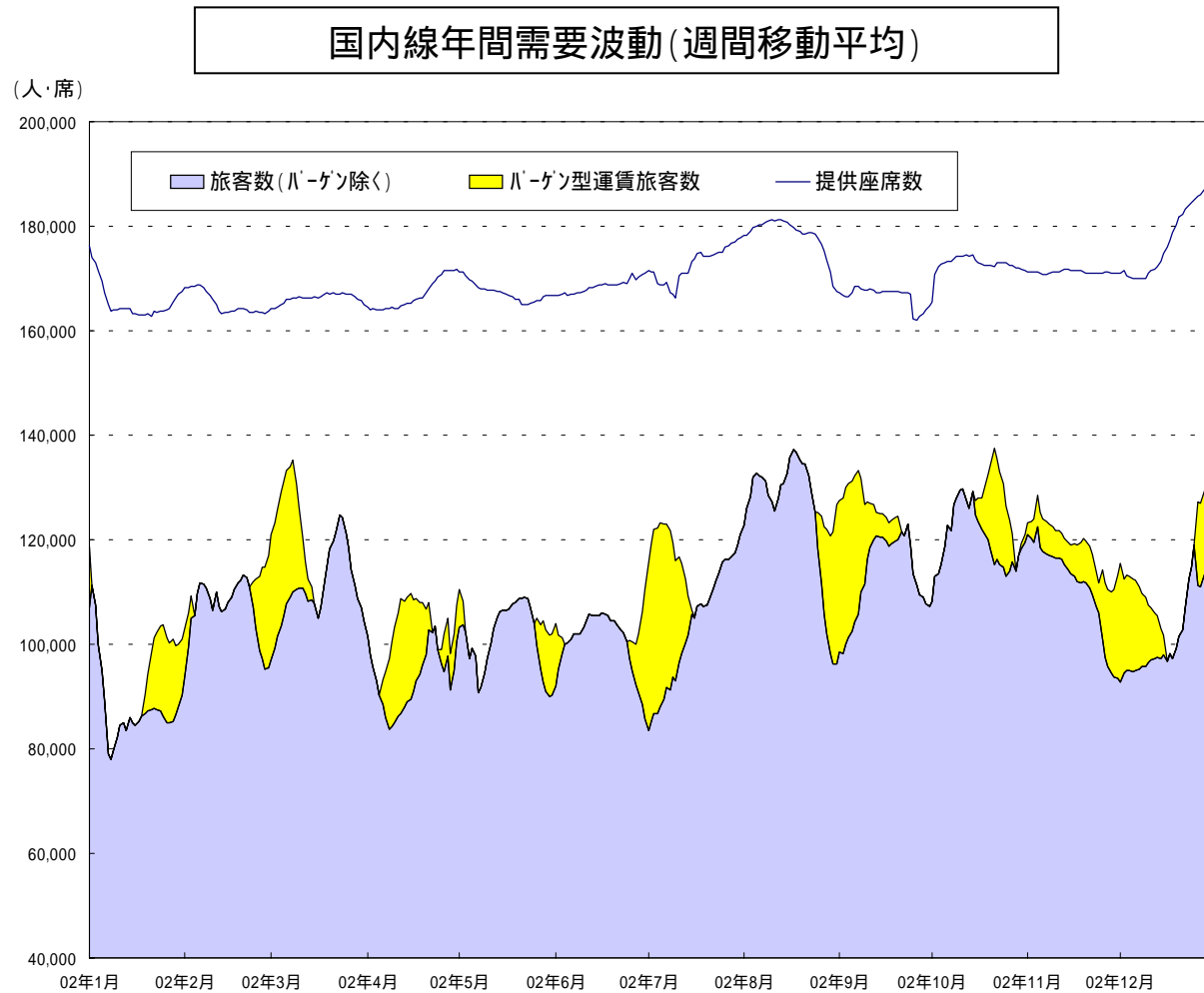
(1999年度まで) (2000年度以降)



1-2.割引運賃設定と需要喚起(1)



例えば、バーゲン型運賃の設定により、低需要期における需要喚起を図ることができました。

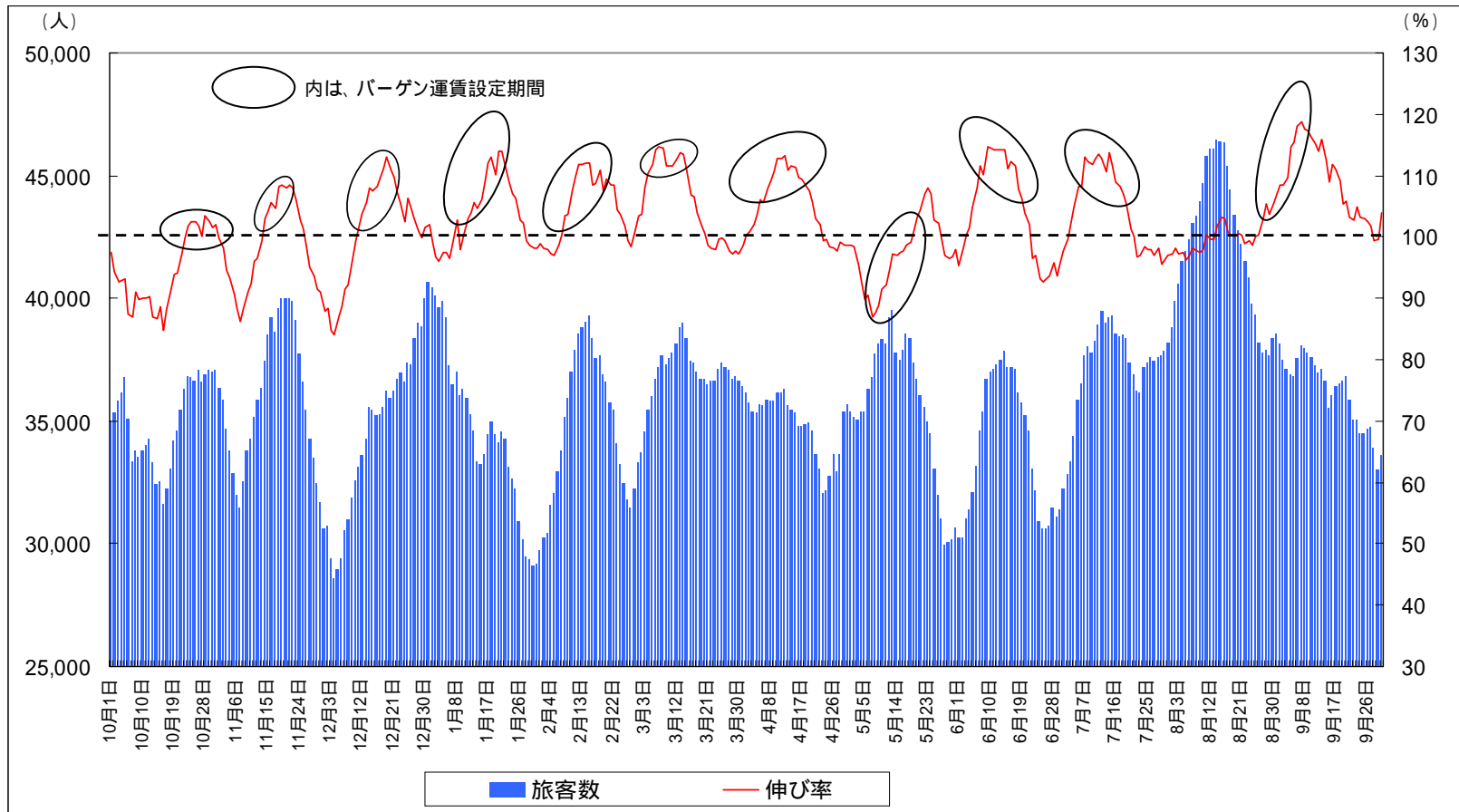


* ANA実績

1-3.割引運賃設定と需要喚起(2)



また、バーゲン型運賃を設定していた期間の対前年旅客数は大幅に増加しています。



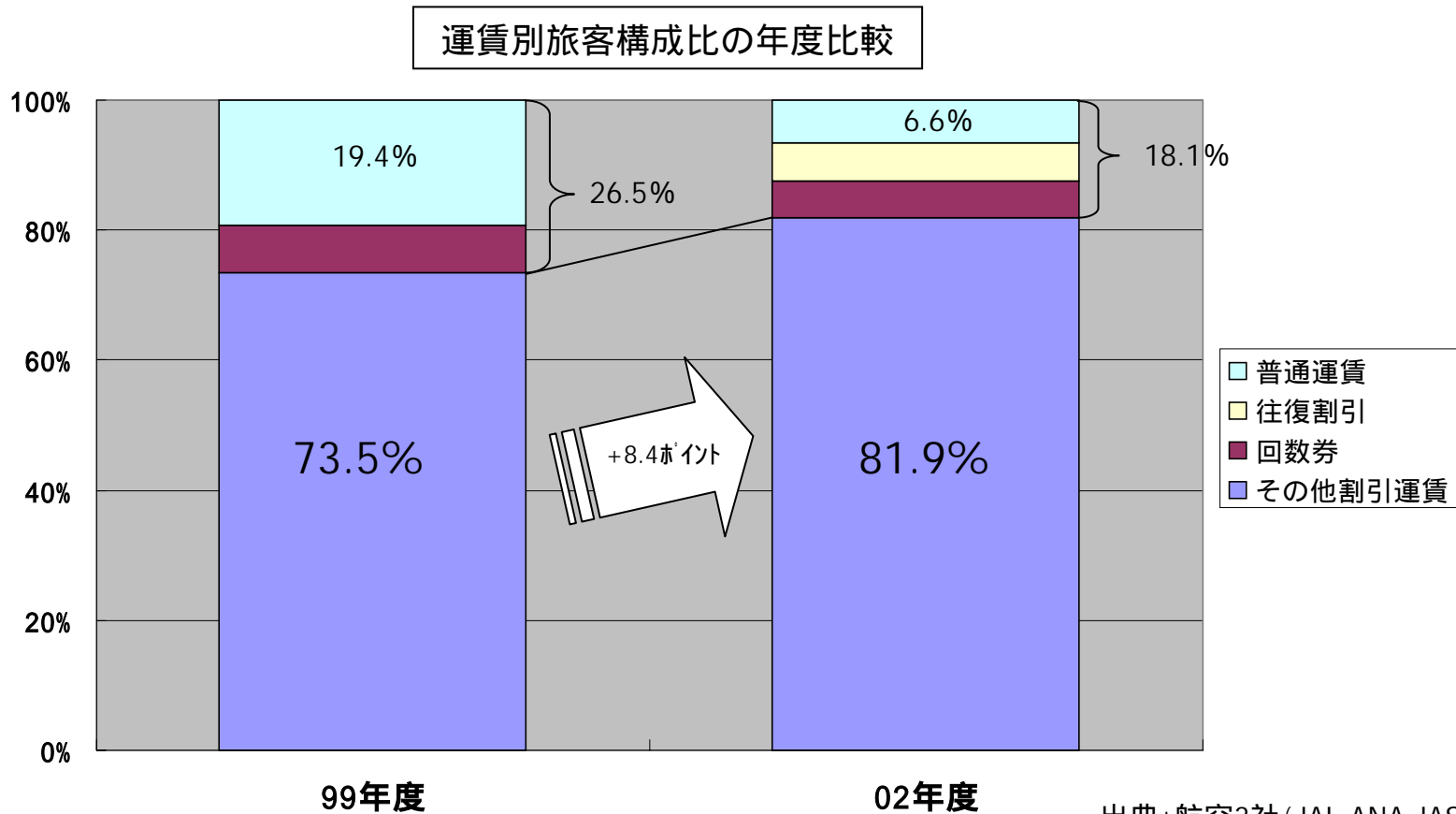
データ: JAL/JEX便 2001年10月1日~2002年9月30日搭乗分
前年の50周年記念運賃の反動

* JAL実績

1-4.割引運賃構成比の拡大



運賃の多様化に伴い、各種割引運賃を利用されるお客様の割合が大きく増加しました。

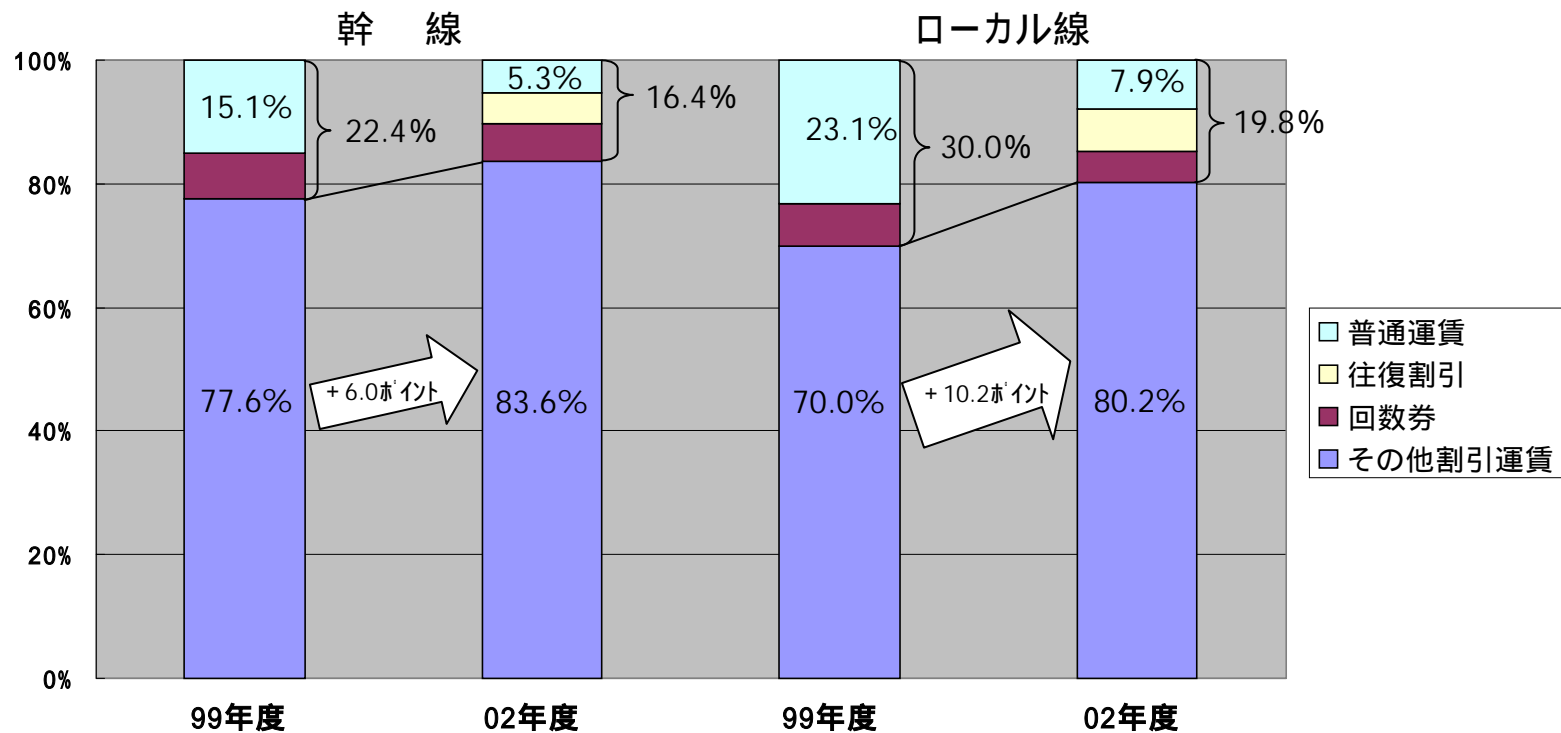


1-5.幹線・ローカル線別割引運賃構成比



割引運賃を利用されるお客様の割合は、幹線・ローカル線ともに増加しています。

幹線・ローカル線別運賃別旅客構成比の年度比較

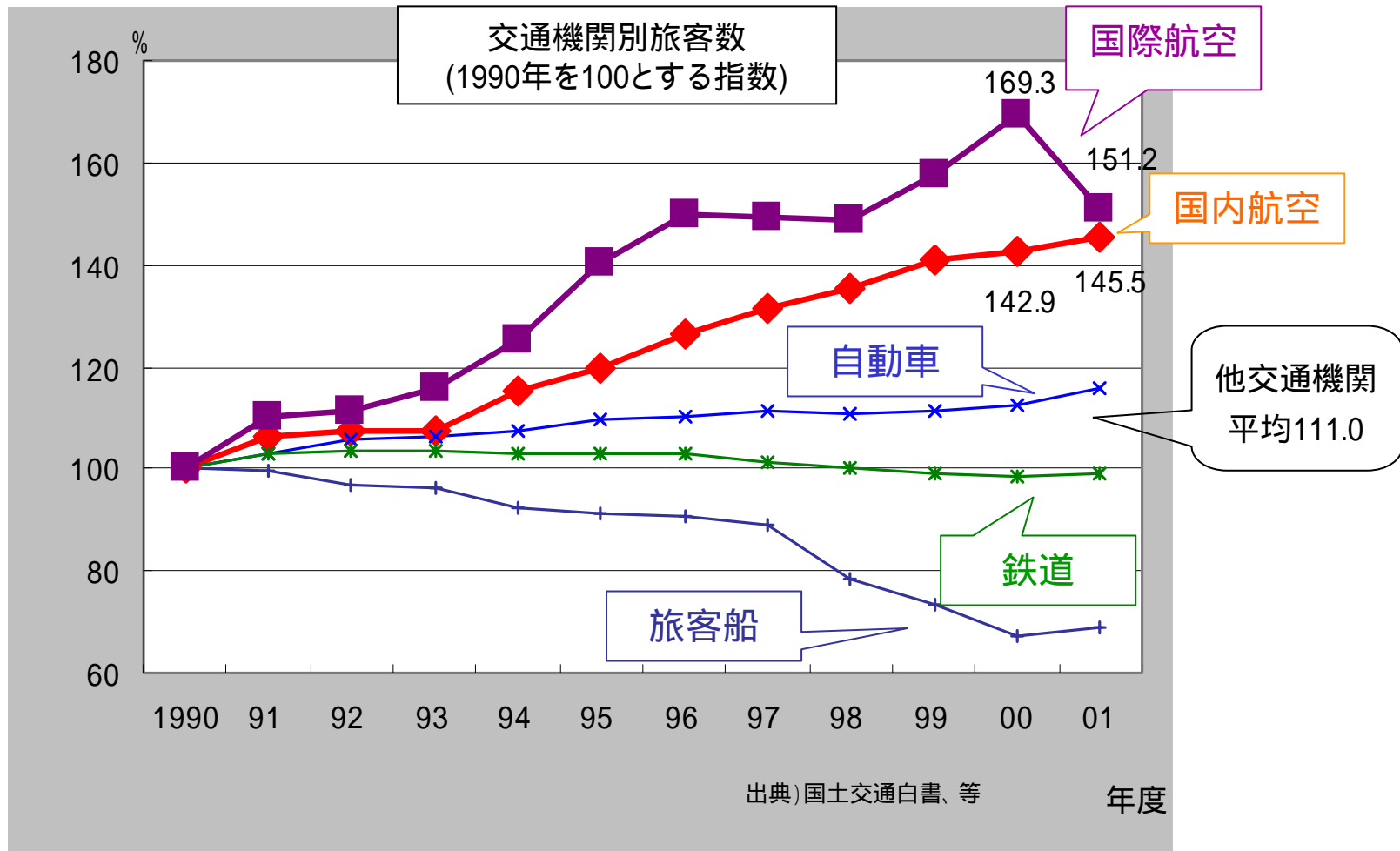


出典：航空3社 (JAL, ANA, JAS)

1-6.交通機関別の旅客数推移



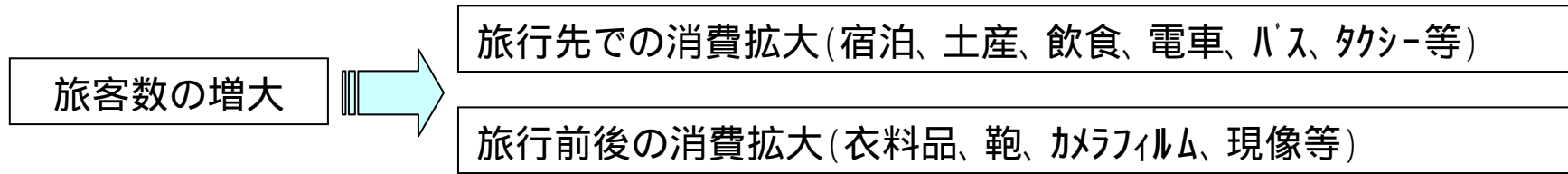
この結果、航空旅客数は他の交通機関に比べて大きく増加しました。



1-7.航空需要の増大による経済波及効果



航空需要の増大は、日本経済全体に大きな波及効果をもたらしています。

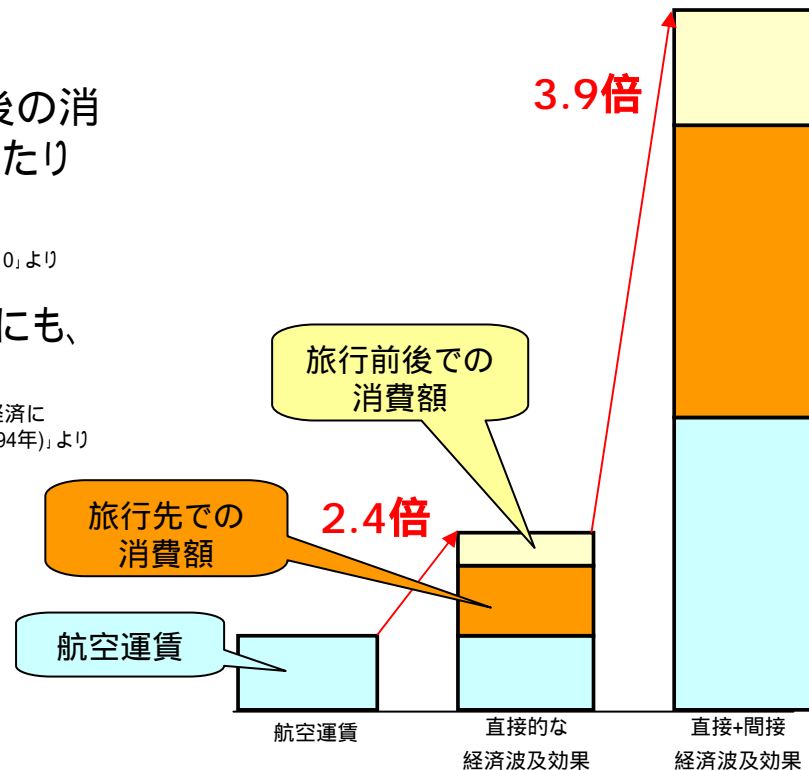


「航空運賃」「旅行先での消費額」「旅行前後の消費額」の合計額は、航空運賃の2.4倍に当たります(直接的な経済効果)。

日本観光協会「観光の実態と志向H10」より

さらに、宿泊施設、土産物店等の関連業界にも、間接的な経済効果を及ぼします。

運輸省運輸政策局観光部「景気低迷下における我が国経済に観光産業が与えている影響と対応に関する緊急調査(1994年)」より

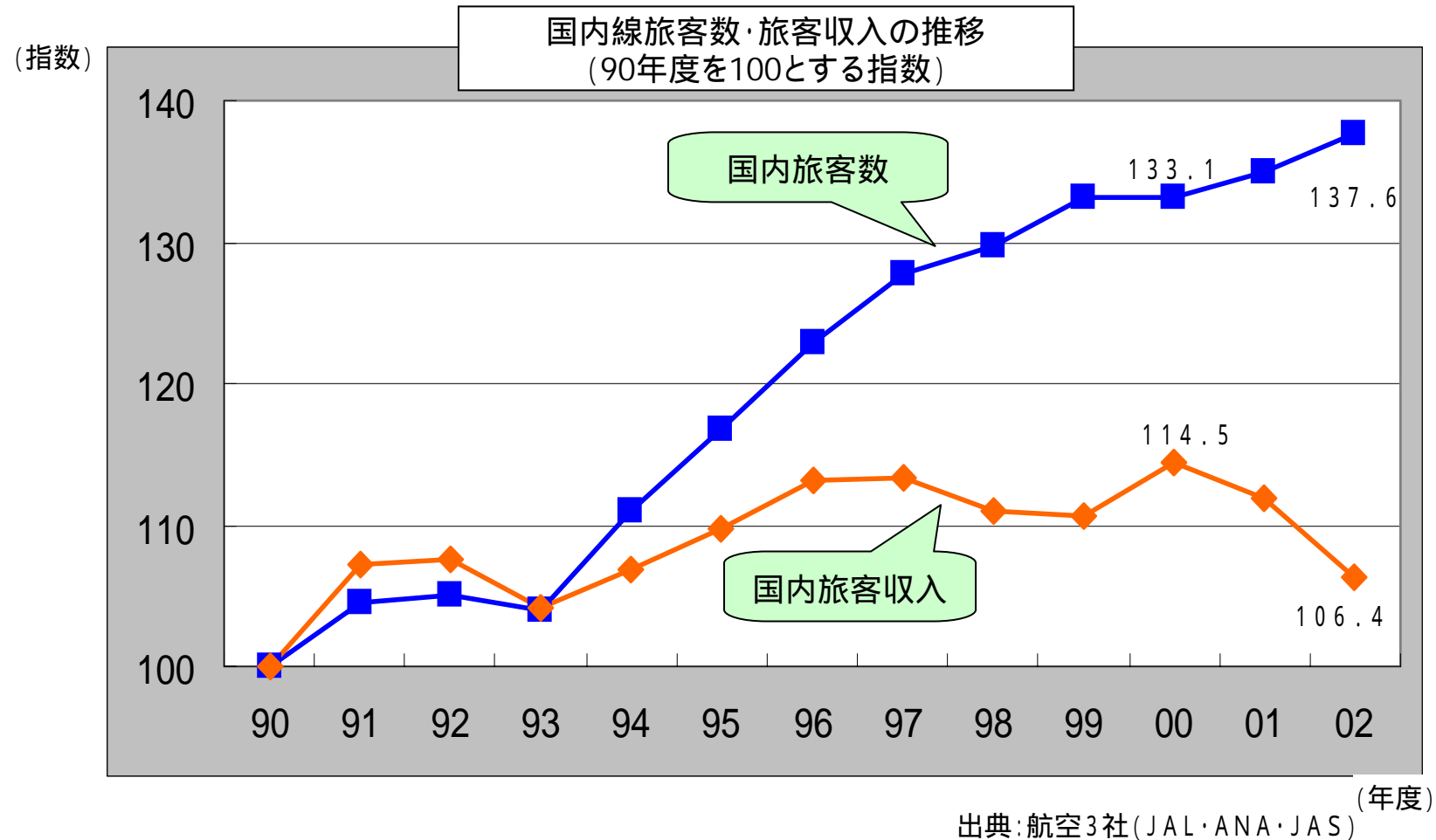


2. 航空会社の状況

2-1.旅客数の増加と収入推移



国内線の運賃水準はこの10年間で約3割低下しており、旅客数は大幅に増加したものの旅客収入の増加率はこれ以下にとどまっています。
特に2001年度以降、旅客収入は低下傾向にあります。



2-2.コスト削減の実施



航空各社は以下に示すようなコスト削減を実施しています。

項目	概要	
人件費の削減	実績	グループ会社を含めた人員の削減（98 01年度で 7,000名） 役員報酬、管理職給与の削減（98 01年度で累計額 118億円） 乗務手当、出張旅費等諸手当の削減（98 01年度で累計額 220億円）
	今後	更なる人員削減（03 05年度で 4,800名予定） 一時休業制度の導入及び全社員への対象拡大（03年4月～）
その他の費用削減	実績	国内線機内サービスの簡素化（99 01年度で累計額 170億円） 機体整備の海外委託等による委託費削減（99 01年度で累計額 150億円） 施設返却、契約変更による施設賃借費削減（99 01年度で累計額 63億円）
	今後	小型機（プロップ機含む）の活用による運航費の更なる削減 使用機材の統一等による運航・整備体制の効率化 施設賃借費等の更なる削減

注)バブル経済崩壊後、各社とも経営合理化を進めており、上記は航空3社の最近の主要な施策をまとめたものである。

3. 路線・ダイヤの状況

3-1.路線維持の努力



需要に合わせた小型機運航会社の活用や、自治体による着陸料軽減措置・運航費補助等により、路線維持に努めています。

関連会社への路線移管

- ・ 小型機による低コスト運航を生かした路線維持

札幌～福島(JAL J-AIR)、伊丹～熊本(JAL JEX)、伊丹～大館(ANA ANK)

丘珠～稚内(ANK A-NET)、福岡～高知(JAS JAC) 等

自治体の協力

- ・ 着陸料の軽減措置

青森、花巻、山形、新潟、福島、小松、能登、南紀白浜、但馬、岡山、石見、出雲、佐賀

- ・ 運航費補助

山形、新潟、小松、能登、南紀白浜、但馬、岡山、広島、出雲、北九州

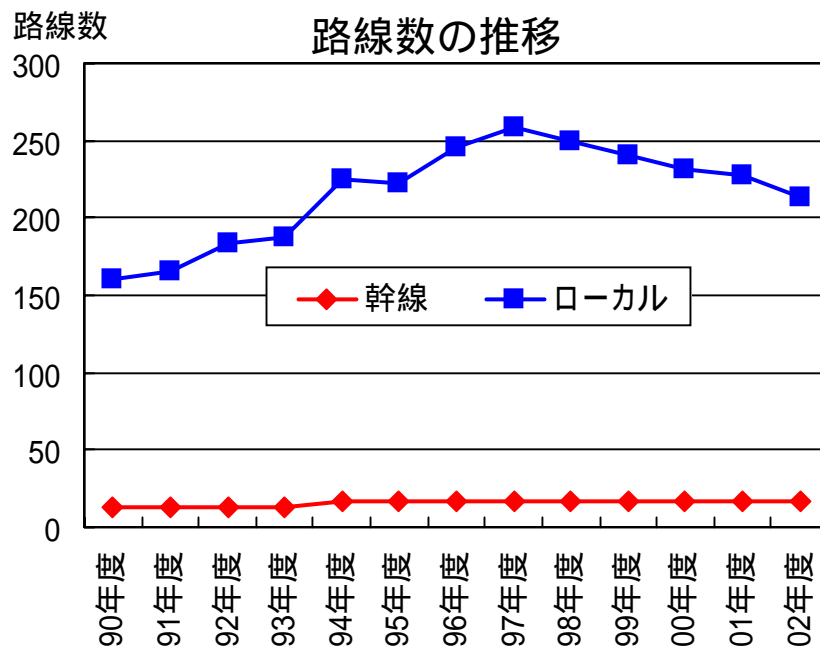
- ・ ナイトステイ便に対する費用補助

青森、秋田、福島、岡山、出雲、佐賀

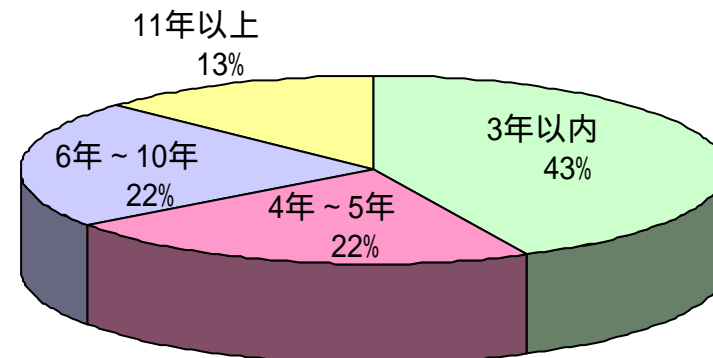
3-2. 撤退路線の理由別・運航期間別内訳



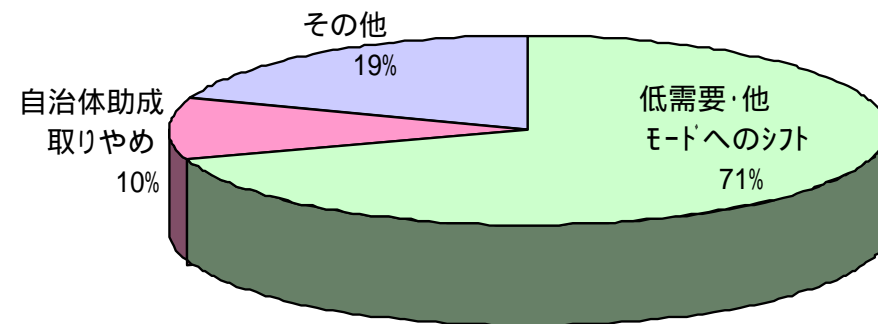
運航路線数は90年度以降大きく増加しました。最近は減少傾向にありますが、その6割以上が5年以内に休止しており、観光需要の一巡等による需要減少が主たる要因です。



97年度以降休止路線の運航期間



97年度以降休止路線の休止理由

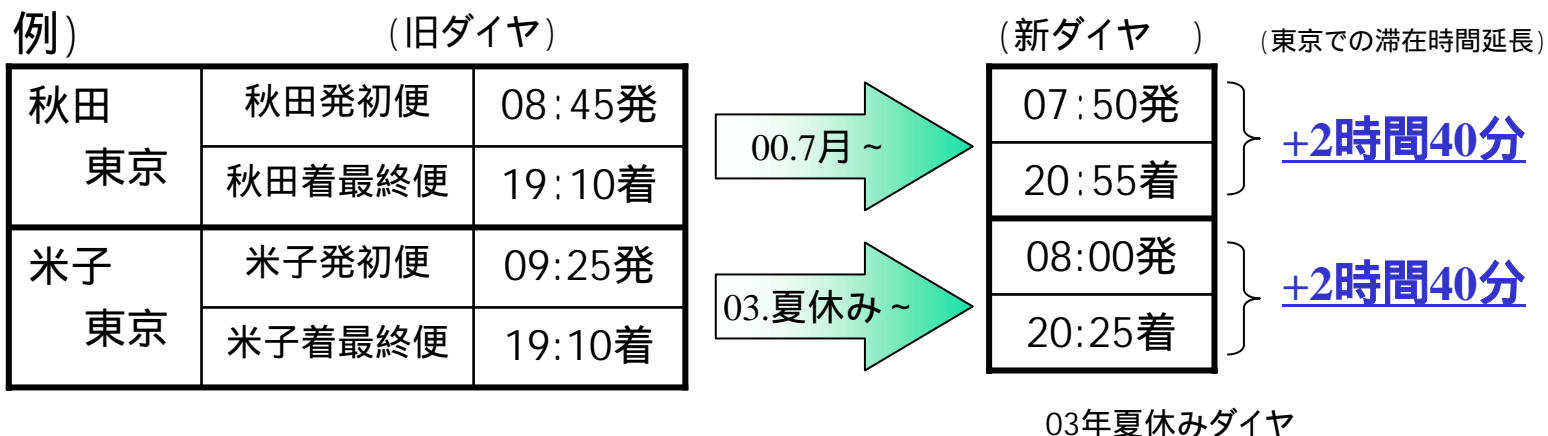


3-3. 運航ダイヤの改善



ダイヤ改善による地方発のお客様の利便性向上のため、地方空港での夜間駐機を進めてきています。

・ ナイトステイ新設によるダイヤ変更



最近の羽田路線ナイトステイ増加空港

	2000年度	2002年度	2003年度
JAL	鹿児島、熊本、大分	岡山	松山
ANA	秋田、佐賀、岡山	大分、高松	米子
JAS	小松、高知、宮崎	青森、長崎	