

航空事業経営基盤強化のための支援施策パッケージ

平成21年4月10日

国土交通省

支援施策パッケージの背景・目的

1) 航空会社の経営環境

米国発の世界的な金融危機を契機に世界的な景気後退が進行する中で、その影響は航空需要にも大きく波及し、足もとでは国際旅客2割程度、国内旅客1割程度、国際貨物6割程度の減少となるなど、航空需要が大幅かつ急速に減退している。

このような経営環境の急変に対応して、我が国航空会社は、緊急収支改善策を策定してコスト削減等に取り組もうとしているところであるが、航空産業は固定費の割合が高く、急激な需要の変動に対する生産調整を行いにくい収支構造であることから、我が国航空会社は極めて厳しい経営状況にある。

2) 航空ネットワークの重要性

我が国が、世界、とりわけ近隣諸国が急速な発展を続けるアジアの中にあって、引き続き重要な役割を担うとともに、国内の各地域がそれぞれの特色を活かしつつ持続的な成長を続けていくためには、国際交流・地域間交流や、我が国経済の活性化を支える重要な基盤となっている航空ネットワークを維持・発展させていくことが必要不可欠である。2010年に予定されている羽田空港及び成田空港の発着枠の抜本的な増加も、上述のような観点のもとに進められているものである。

3) 航空政策における我が国航空会社の位置づけ

我が国の航空ネットワークの維持・発展を図っていく上で、我が国に活動の本拠を置いて我が国を中心とする国際航空ネットワークを展開するとともに、地方航空ネットワークの維持に取り組む我が国航空会社の役割は極めて大きい。

我が国においては、昭和61年から、国際線について日本航空が一元的に国際線を運営していた体制を改めて複数社体制としたこと、さらに平成12年に国内線についても新規の事業参入を促す等のための規制緩和を行ったことを通じて、国際線・国内線双方の分野で自由な競争が促進され、サービスの向上・多様化や、運賃・料金の低廉化が進み、利用者利便の向上が図られてきたところである。今後も、国際線・国内線を運営する複数の我が国航空会社が活発な競争を行いつつ、我が国の航空ネットワークの維持・発展に重要な役割を果たしていくためには、我が国航空会社の経営基盤の強化を図っていくことが必要不可欠である。

4) 今回の支援施策パッケージの位置づけ

今般、国土交通省としては、我が国航空会社の収支改善努力を支援することによって、我が国航空会社の経営基盤を強化し、もって、我が国の航空ネットワークの維持・発展を図るため、

我が国航空会社の収益力向上努力を支援するための施策

我が国航空会社のコスト削減努力を支援するための施策

航空ネットワーク維持のための施策

我が国航空会社の資金需要に対応するための施策

により構成される航空事業経営基盤強化のための支援施策パッケージを、以下のとおり、とりまとめた。

今回の支援施策パッケージは、我が国航空会社による収支改善のための自助努力を大前提とするものであり、今後、国土交通省としては、この支援施策パッケージも活用しつつ進められる我が国航空会社の経営基盤強化のための取組が着実に実施されるよう、その進捗状況について、適切にモニタリングを行っていくこととする。

支援施策パッケージの内容

1. 航空会社の収益力向上努力を支援するための施策

昨年秋以降、国内線・国際線需要が大幅かつ急速に減少していることから、我が国航空会社の収益力向上のための取組や、航空需要喚起のための取組を支援するための措置を講じる。

1) 羽田空港発着枠の暫定供与

- 国内線旅客需要が前年度比で1割程度減少していることから、21年5月から収益性の高い羽田空港の発着枠2便分を暫定的に捻出し、航空会社が当該枠を使用して国内定期便を運航し、収益を確保することを可能とする。

2) 航空需要の喚起

国際線需要・国内線需要が著しく減少していることから、航空会社の航空需要喚起のための取組を支援するため、以下のような措置を講じる。

航空会社による弾力的な運賃設定を可能とするための措置

観光需要・航空需要喚起のための環境整備のための措置

官民一体となって観光需要・航空需要を創出するための取組

航空会社による弾力的な運賃設定を可能とする措置

- 21年度から、ファーストクラス割引運賃、ビジネスクラス割引運賃の下限を撤廃。市場動向に対応した柔軟な運賃設定を可能とする。

観光需要・航空需要喚起のための環境整備のための措置

- 十分な経済力を有する中国人を対象とする添乗員なしの「個人観光ビザ」の実現
- アジア・ゲートウェイ構想に基づく航空自由化を推進し、21年夏頃までに2010年の羽田・成田の増枠等に関連する国際航空交渉を概ね終了できるよう、精力的に交渉を推進する。
- 有給休暇の取得促進・休暇の分散化を進めるため、有給休暇の取得事例や、休暇と旅行を組み合わせた企業の人材育成に関する事例などの収集・分析等を行うとともに、それらの成果を広く普及・啓発することにより、休暇取得の促進に向けた社会的な機運を高める。

官民一体となった観光需要・航空需要創出のための取組

- 国内観光需要喚起のための取組
 - ◇ 21年度において、羽田空港国内線旅客ターミナル内のスペースを希望する自治体等に提供して観光プロモーション活動を可能とする「国内観光振興プロモーション」を実施。
 - ◇ 21年3月に、「国内観光旅行の振興に関する連絡会議」(事務局：観光庁、日本観光協会、日本ツーリズム産業団体連合会)を設置。旅行業、宿泊業、観光関係団体、航空業界等交通関係事業者等とともに、産業横断的に国内観光旅行の振興方策について検討を行う場を設定。
 - ◇ 21年3月に、地方航空ネットワークの維持及び国内観光振興を図るため、国・自治体・航空会社・旅行業者等が集客を支援して、航空会社が臨時便を設定する取組を実施。今後も随時臨時便、チャーター便の設定を促進する取組を実施。
- 国際観光需要喚起のための取組
 - ◇ 観光庁において、羽田・成田の発着枠が拡大する2010年を Visit Japan Year と位置づけ、2010年の訪日外国人旅行者数1,000万人の達成に向けて、中国、韓国等重点12市場へのプロモーションのさらなる強化や、インド、ロシア、マレーシア等の新興市場へのプロモーション試行などに、官民一体となって取り組む。あわせて、国際会議等(MICE)の開催・誘致を推進する。
- 航空需要喚起のための取組
 - ◇ 21年度から、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「地域公共交通活性化・再生総合事業」の対象を航空分野に拡大し、航空路線の利用促進のための取組や、空港からの二次交通の充実のための取組などに要する経費について支援を行う。

3) 航空の競争力強化に資する運航方法の検討

- ビジネス路線のブロックタイムの短縮を図る方策について、航空会社とともに検討する。

2. 航空会社のコスト削減努力を支援するための施策

需要が著しく減少する中で、我が国航空会社のコスト削減の取組を支援するため、航空会社の負担を軽減するための措置や、運航・整備・乗員等に要するコストの削減に資する措置を講じる。

1) 成田空港国際線発着枠ルール適用の適用停止

- 08年度冬ダイヤにおいて、空港封鎖やテロにより需要が著しく減少したタイ路線及びインド路線について発着枠ルール（使用率80%未満の発着枠を回収）の適用を一時停止して、低需要路線の運航継続による航空会社の負担を軽減。09年度夏ダイヤにおいて、引き続きインド路線について発着枠ルールの適用を一時停止する。

2) 飛行経路の短縮等による消費燃料の削減

- 21年7月までに関西空港到着経路にRNAVを導入することにより、昼間帯における経路短縮を可能にし、平均5分程度の飛行時間の短縮を図る。
- 自衛隊の訓練空域等について、使用予定がない場合に民間航空機が飛行できる調整経路について、21年5月より新たに2本を設定し、飛行経路の短縮を図る。
- 平成23年度までに国内主要75路線についてRNAV経路の設定を完了し、総経路長を2%短縮するとともに、曲線進入が可能となる高規格RNAVの導入を進める。
- 飛行中の航空機に係る交通流管理手法の導入を図るとともに、状況に応じた弾力的な空域運用及びこれに対応した交通流形成を可能とする等、新たな空域管理・交通流管理手法を導入する。
- 国際航空交通において経済性の高い飛行経路・飛行高度の飛行を可能とするため、UPR（洋上において運航者が任意に策定する飛行経路）の対象路線の拡大、アジア太平洋地域におけるRNAVの導入促進、AMSS（航空衛星通信）の導入促進等を図る。
- 羽田空港到着経路の短縮について、航空会社からの具体的な要望を踏まえつつ、検討を行う。

3) 新たな運航方式の導入による消費燃料の削減

- 連続降下最終進入の実施を促進するため、21年3月に運航基準の見直しを行った。また、21年度において、最適な降下率を維持しつつ継続的に降下する、消費燃料削減効果の大きい連続降下到着方式の試行運用を実施する。
- 衛星航法を活用し、全ての空港・滑走路方向にCAT-I以上の精密進入を提供可能とすることにより就航率の改善を図るため、SBAS（衛星型補強システム）の性能向上を図るとともに、GBAS（地上型補強システム）の導入を検討する。

4) 安全規制の見直しによるコスト削減

- 航空当局間の相互承認の拡大、航空技術の発展、国際的な基準の改正等の動向に適切に対応する観点から、安全性の確保を大前提とした上で、航空事業の効率性・柔軟性の向上に資する規制の見直しを行い、航空機整備・乗員等に係るコストの削減に資する。

●航空機整備等の効率化

- ◇ 21年度当初目途に、安全性の証明を受けた設計や製造の相互承認に係るB A S A（航空の安全の増進に関する協定）を米国と締結することにより、
 - 米国当局が米国製部品を米国製以外の航空機へ装備することを承認している場合にも、我が国における検査を省略。
 - 米国当局が修理方法を承認している場合には、製造者以外の者が開発した修理方法であっても、我が国における検査の一部を省略。

●乗員についての規制の見直し

- ◇ 航空身体検査証明の失効等により機長の認定を失った者についても一定の場合に機長審査を行うことができる制度（限定査察操縦士制度）を21年2月に創設。技能審査についても同様の制度（限定技能審査員制度）を21年度当初目途に創設する。
- ◇ 航空従事者技能証明の実地試験をシミュレータのみにより行う訓練課程について、指定航空従事者養成施設の課程である場合については、訓練シラバスの適切性の維持状況を確認するための追跡調査を21年度当初目途に廃止する。
- ◇ I C A O標準により国際航行を行う操縦士に対して求められている航空英語能力証明について、一部レベルの有効期間を21年4月より延長する。

3．航空ネットワーク維持のための施策

1) 空港使用料の軽減

- 急速に悪化した景気の影響を受けて急落した航空需要にかんがみ、運賃の引き下げ等による地方航空ネットワークの維持を図るため、平成21年7月から平成22年3月末まで着陸料の引き下げを行うこととし、対象路線及び軽減率について検討を行う。

2) 離島・通勤路線の維持・活性化支援

- 地域における生活や経済産業活動にとって不可欠なインフラである離島・通勤路線の維持・活性化を図るため、地域からの提案に基づき実証実験を行う。

4．航空会社の資金需要に対応するための施策

金融上の措置

- 航空会社の資金需要に対応して、適切な金融上の措置が講じられるよう、関係金融機関に対して検討を要請する。