

航空・空港政策の基礎知識と 直近の政策のご紹介

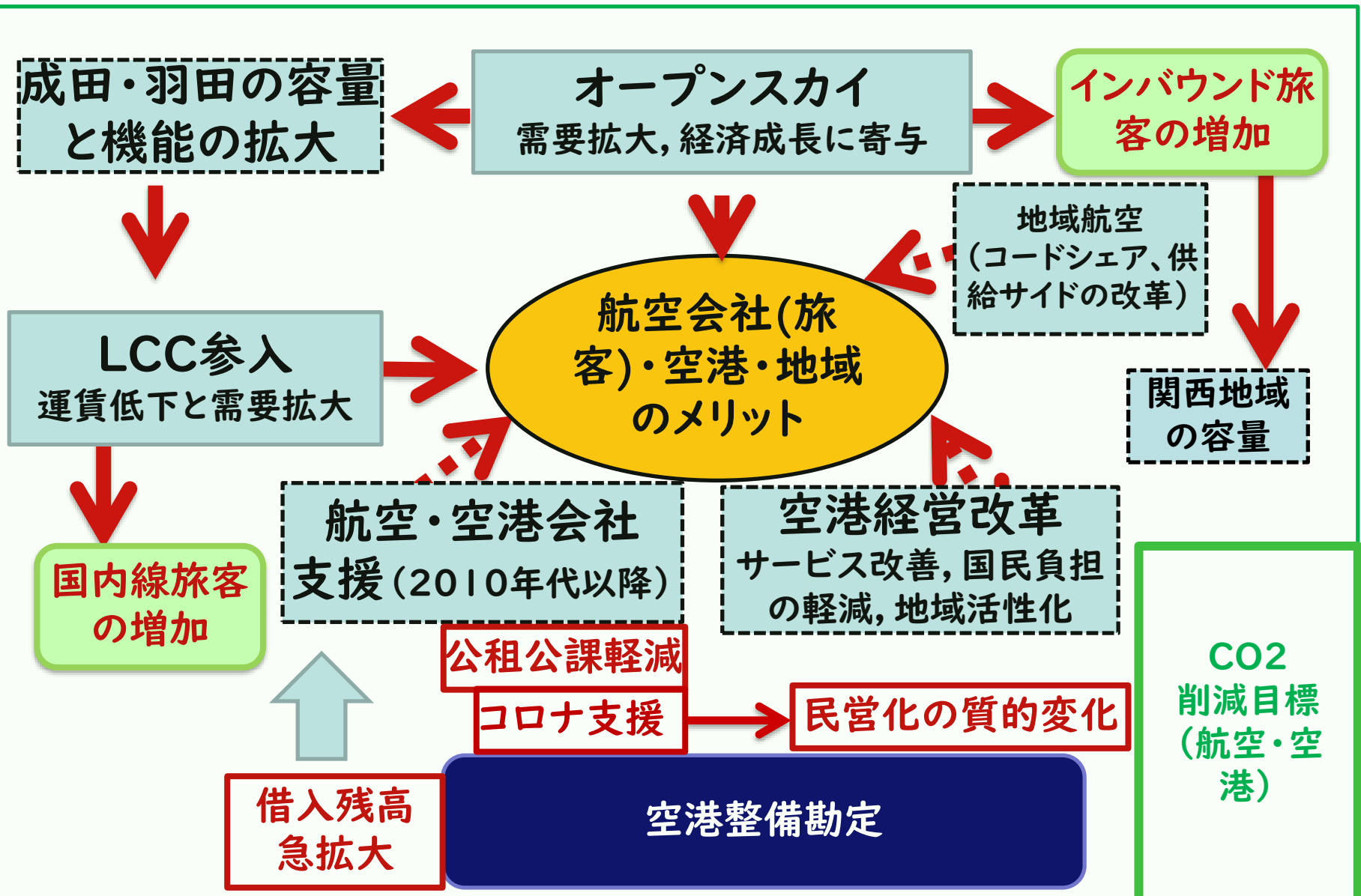
加藤一誠

(慶應義塾大学商学部)

本日の概要

1. はじめに～日本の航空・空港政策の枠組み
2. 空港の基礎の基礎
3. 最近の話題
 - (1) 空港人材の不足とその後
 - (2) 羽田発着枠配分基準検討小委員会 報告書
4. おすび

わが国の航空・空港政策の枠組み



航空の規制緩和（日本版Deregulation）

「幼稚産業」の航空は政府の庇護下（世界共通）



2000年

○需給調整規制（**免許制**）の廃止・事業ごとの**許可制**へ
運賃は総括原価にもとづく**認可制**

運航ダイヤ 事前**届出制**

運賃 事前**届出制**

混雑飛行場については許可制（変更の場合は認可、5年ごとに見直し）

混雑飛行場：現在は羽田・伊丹・成田・関西・福岡

空港法にもとづく種別

種別		数	設置者 管理者	名称
拠点空港	会社管理空港	4	各会社	成田、関西、大阪、中部
	国管理空港	19	国土交通大臣	東京、新千歳、稚内、釧路、函館、 仙台、新潟、広島、高松、松山、 高知、福岡、北九州、長崎、熊本、 大分、宮崎、鹿児島、那覇
	特定地方管理空港	5	国土交通大臣 地方公共団体	旭川、帯広、秋田、山形、山口宇部
地方管理空港		54	地方公共団体	中標津、紋別、女満別、青森、 花巻、大館能代、庄内、福島、 富山、能登、松本、静岡、神戸、 南紀白浜、鳥取、出雲、石見、 岡山、佐賀など
共用		6	防衛大臣	札幌、千歳、百里、小松、美保、徳島
		2	米軍	三沢、岩国
その他の空港		6	地方公共団体	調布、名古屋、但馬、岡南、天草、 大分県央
		1	国土交通大臣	八尾

空港政策は「整備」から「運営」にシフト

日本の空港の配置的な整備は既成し、空港政策は「整備」から「運営」にシフト
※平成20年に「空港整備法」を「空港法」に改正

○空港整備法

第1条 この法律は、空港の整備を図るため、その設置、管理、費用の負担等に関する事項を定め、もつて航空の発達に寄与することを目的とする。



○空港法

第1条 この法律は、空港の設置及び管理を効果的かつ効率的に行うための措置を定めることにより、環境の保全に配慮しつつ、空港の利用者の便益の増進を図り、もつて航空の総合的な発展に質するとともに、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化及び地域経済の活性化その他の地域の活力の向上に寄与することを目的とする。

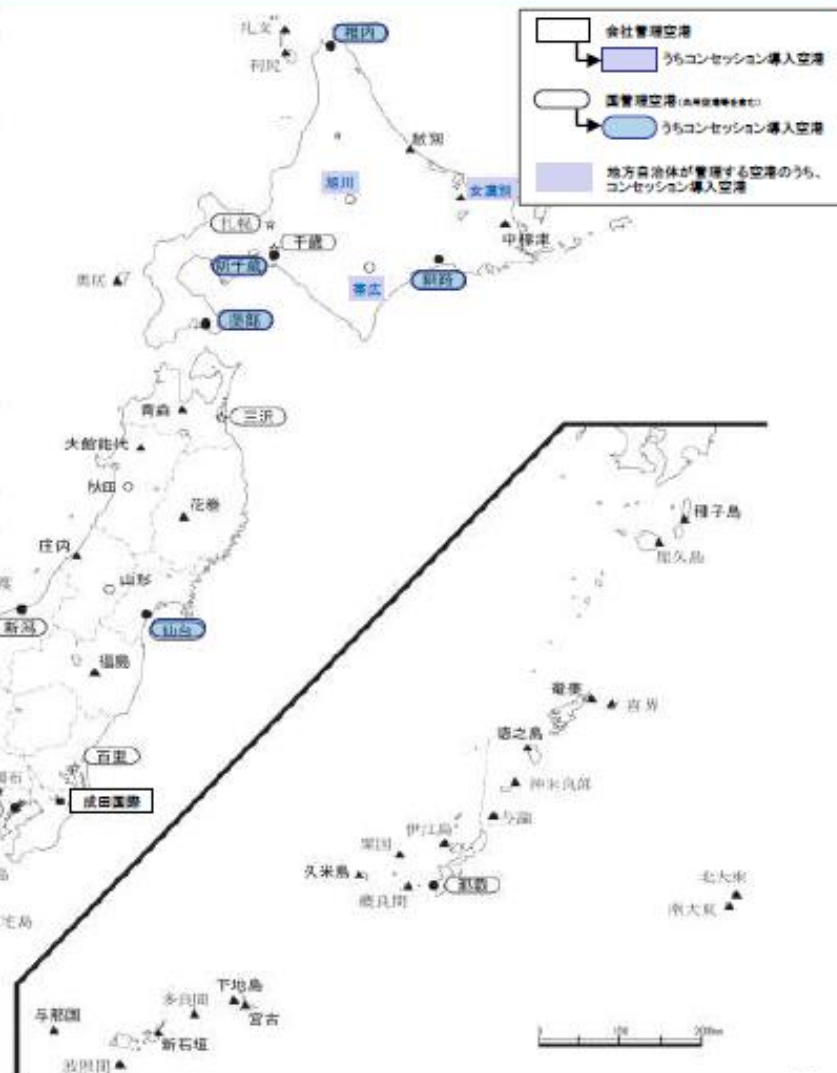
平成25年6月成立 民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律

多様な空港管理形態の1つの選択肢として、国が土地等を所有した上で対象空港・事業者を選定できるPFI法の公共施設等運営権制度を活用できる仕組みを創設

全国の空港分布

全国97空港のうち、19空港※においてコンセッションが導入されている。 ※下記の青枠囲い又は青字の空港

	空港会社管理	国管理	地方自治体管理
拠点空港(28) (国や空港会社が設置する拠点空港)	成田、 羽田 伊丹、中部 (■:計4空港)	羽田、 新千歳 、 那覇 、 福岡 、 関西 仙台 、 新潟 、 広島 、 高松 、 松山 、 高松 、 徳島 、 北九州 、 長崎 、 熊本 、 大分 、 宮崎 、 鹿児島 、 那覇 (●:計19空港)	旭川 、 帯広 、秋田、山形、山口宇部 (○:計5空港)
地方管理空港(54) (地方自治体が設置する重要な空港)			中津津、故別、 安曇野 、青森、大館能代、花巻、庄内、福島、 静岡 、富山、能登、福井、松本、 神戸 、 青森白根 、 鳥取 、出雲、石見、岡山、佐賀 (20空港) <離島空港> 利尻、礼文、奥尻、大島、新島、神津島、三宅島、八丈島、佐渡、隠岐、刈穂、小値賀、福江、上五島、岩崎、種子島、屋久島、奄美、喜界、徳之島、沖永良部、与論、豊国、久米島、鹿儿岛、南大東、北大東、伊江島、宮古、下地島、多良間、新石垣、波照間、与那国 (34空港) (▲:計54空港)
その他の空港(15) (自衛隊等との共用空港、コシューター空港等)		札幌、千歳、百里、小松、美保、徳島、三沢、八尾、岩国 (☆:計6空港)	洞布、名古屋、 那覇 、岡南、大分県央、天草 (★:計6空港)
合計(97)	4	28	65



基本施設が空港のコア

滑走路・着陸帯・誘導路・エプロン(駐機場)

コアの維持管理・更新にコストが必要



エアサイド	基本施設(滑走路、誘導路、エプロン)
	航空保安施設
	航空灯火
ランドサイド	ターミナルビル
	駐車場



コロナ後 空港人材の不足

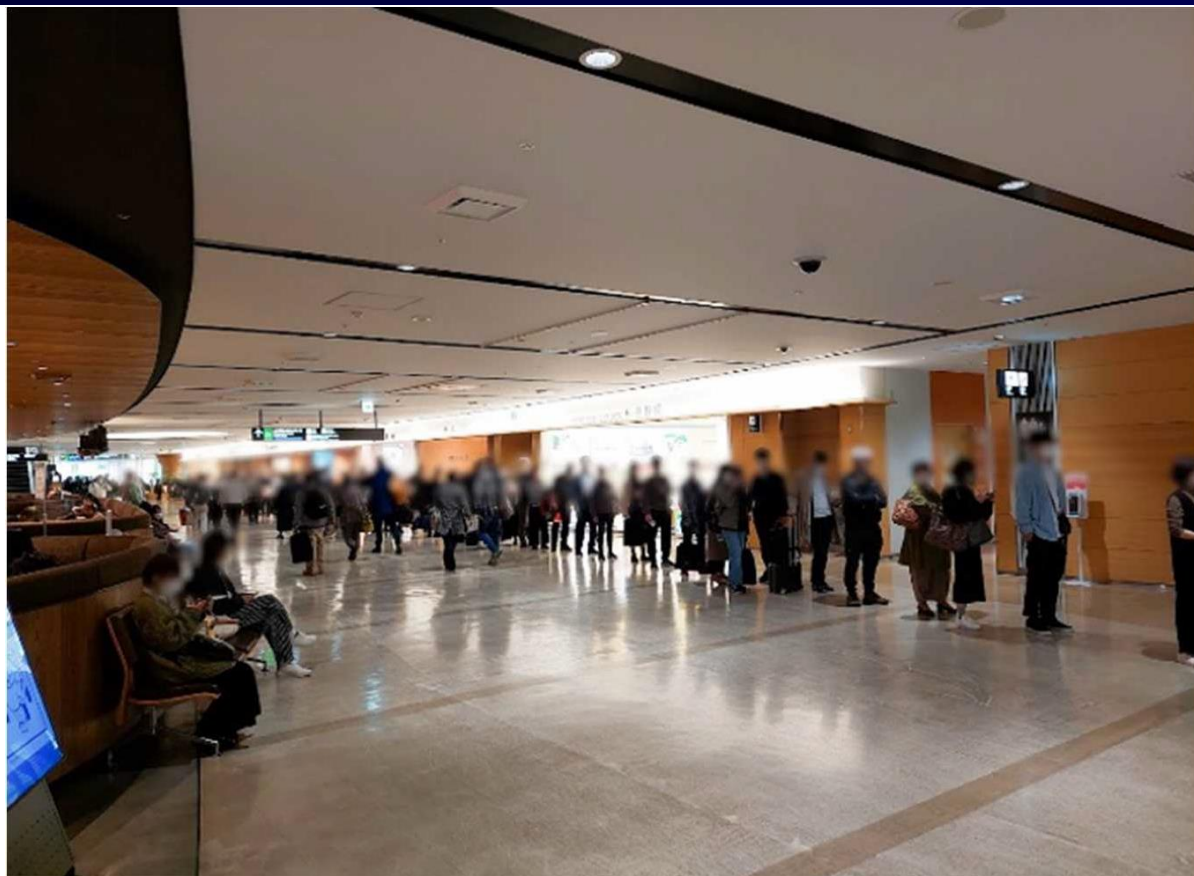
ランプ



ランプ(↑)+旅客(↓):コロナ禍で退職が増えた。23年にほぼコロナ前の水準に。採用後3年未満の職員が約3割で育成は課題。



保安検査の前の行列というニュースが



国際線保安検査場

国内線保安検査場

保安検査員：コロナ前から約2割減少で回復途上。採用数を増やしているが、多忙を理由に退職者も多い。

2つの空港業務とその不足

- コロナ前から離職者の多い業界（4月が最高、その後は徐々に辞めるという波）
- ∴ エアラインはコスト抑制＝給料を抑制
- エアライン人気で、入職者は多かった



コロナ禍を経て

【グランドハンドリング ➡ 1～2割減少】

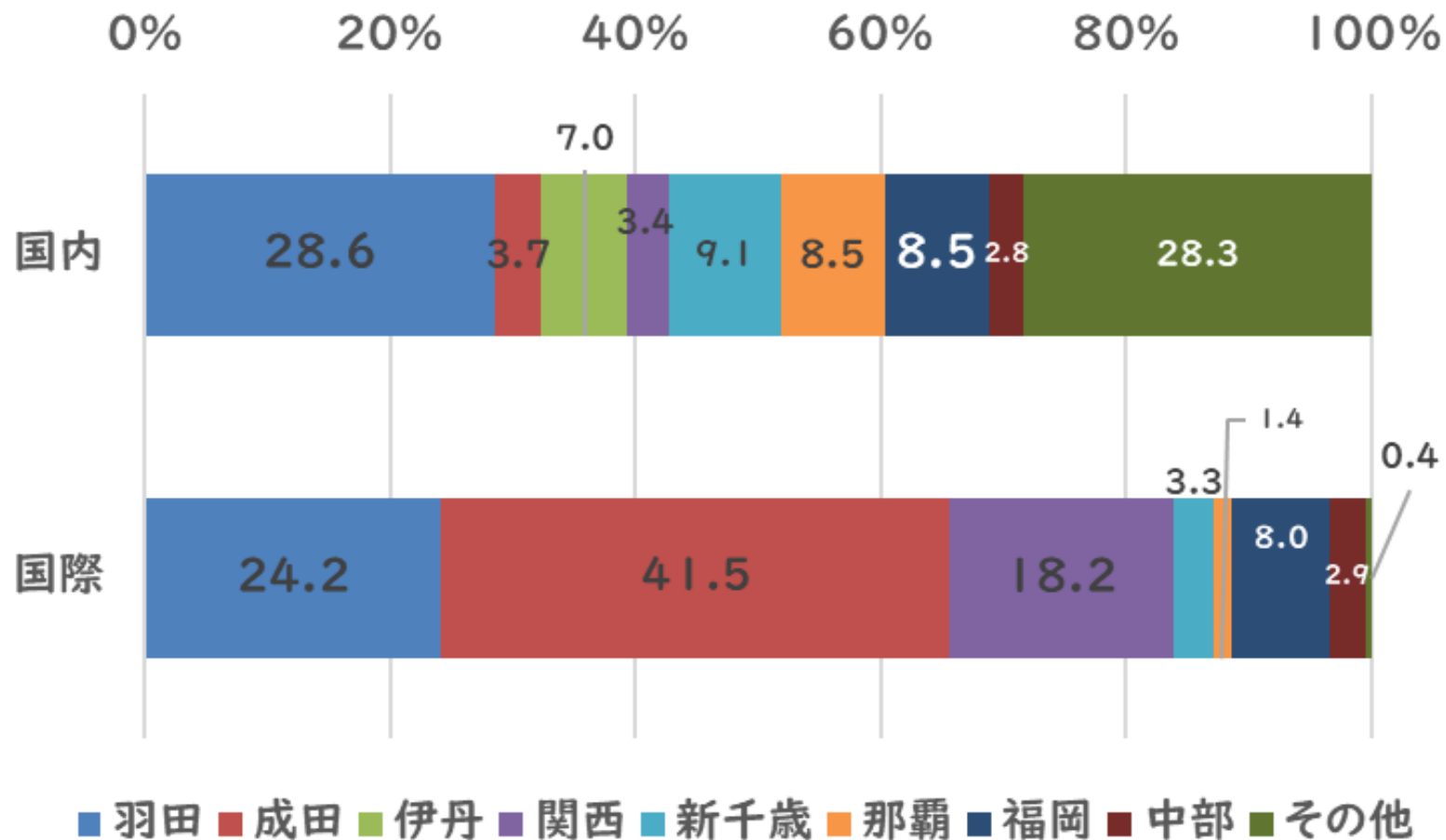
【保安検査員 ➡ 2割減少】

2024年4月時点

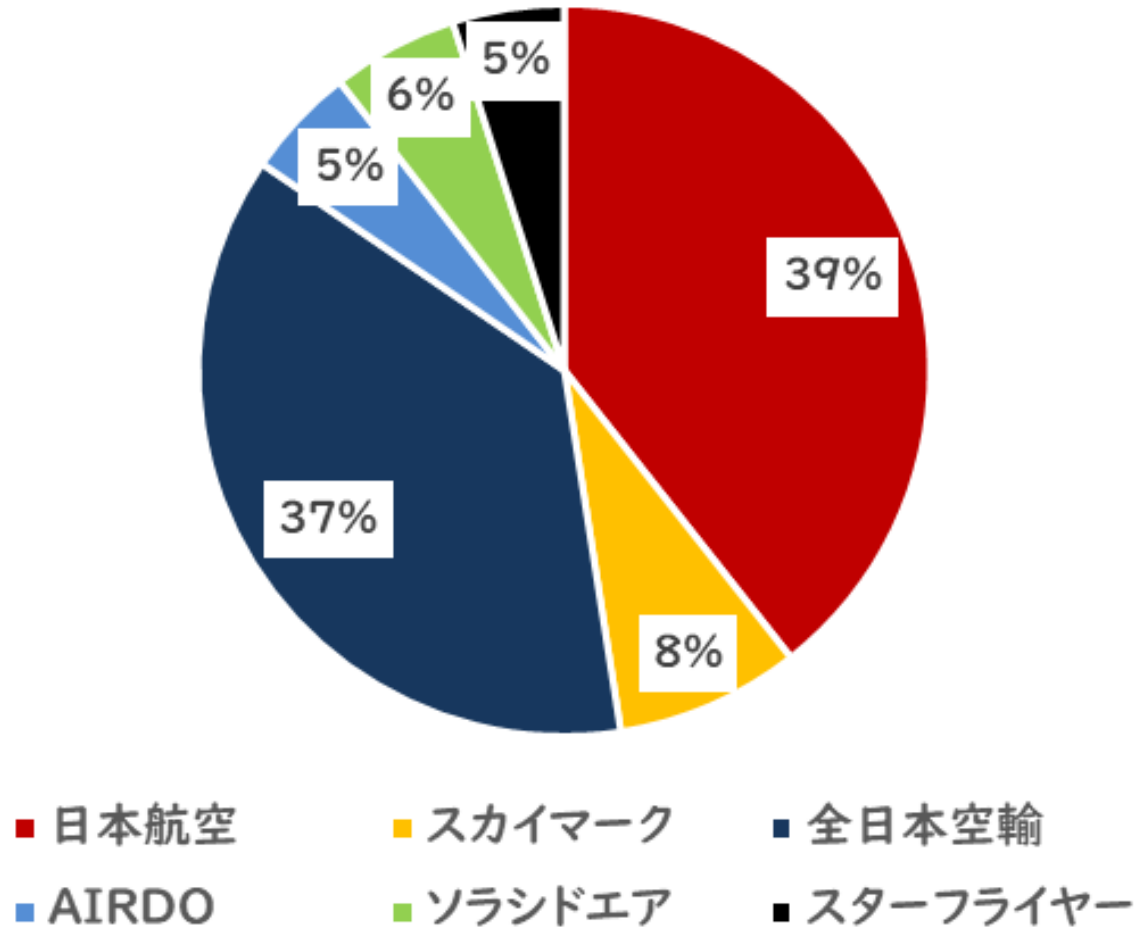
【グランドハンドリング ➡ 都市部の旅客グラハン以外はほぼ回復、賃金も2割ほど増加】

【保安検査員 ➡ コロナ前比88%で戻らず】

羽田空港への集中 (2022年度)



羽田空港の発着枠（2023年5月現在）



羽田空港の路線と発着枠の内訳

路線分類

	羽田路線		羽田路線以外		
	幹線	幹線以外	幹線	幹線・離島路線以外	離島路線
ANA	5	33	9	46	8
JAL	5	29	8	41	35
SKY	3	23	2	12	3
ADO	1	5	1	4	0
SNJ	1	5	1	6	1
SFJ	2	2	0	1	0

発着枠配分の内訳

	自由枠	地方枠	特定既存優遇枠		政策枠		新規参入枠
			特定既存地方枠	特定既存自由枠	際内乗継改善枠	地方路線利便性向上枠	暫定使用
ANA	151	17.5					
JAL	168	12.5					
SKY	3	2	8	24		コンテスト枠	
ADO	1	1	4	17			
SNJ	2	1	7	15			
SFJ	4	2	4	9	4		

いくつかの論点（松山空港に関係しそうなもの）

- ・ コロナの影響とその対応
 - ➡ **2023～27年度の5年間で新たな評価期間**
- ・ 運賃指標は物価変動を踏まえ、「**最大限の抑制に向けた努力**」を評価するよう見直す
- ・ コードシェアについては、「国が、引き続き、公正な競争の促進を阻害していないかという観点から状況を把握し、注視する」

ご清聴ありがとうございました。