

# 国内航空における規制緩和

- 改正航空法による規制緩和の検証 -

## 施策の効果等

### 【規制緩和の概要】(平成12年2月実施)

#### 参入規制の緩和

##### (事業参入)

- ・需給調整規制の廃止
- ・路線免許制 事業許可制

##### (運航ダイヤ)

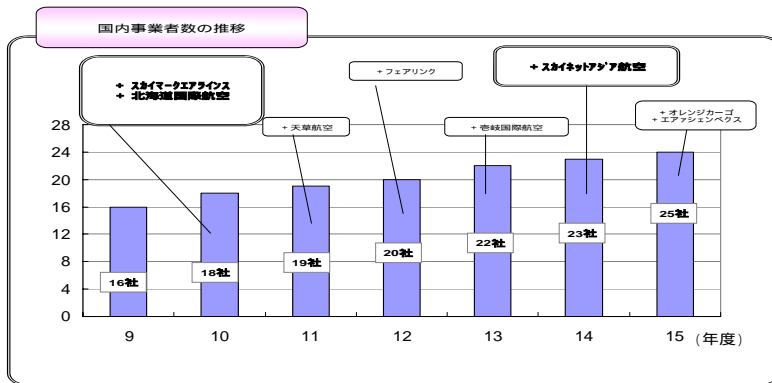
- ・事前届出制が原則
- ・混雑飛行場については許可制(変更は認可)

#### 運賃規制の緩和

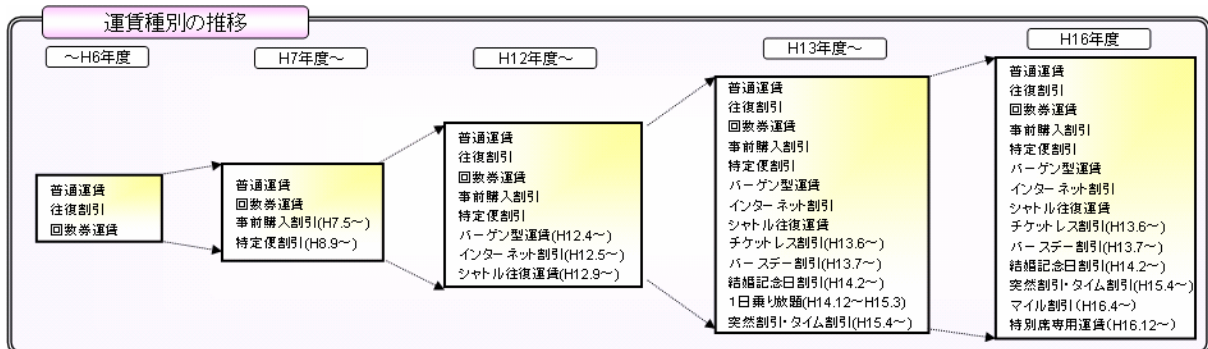
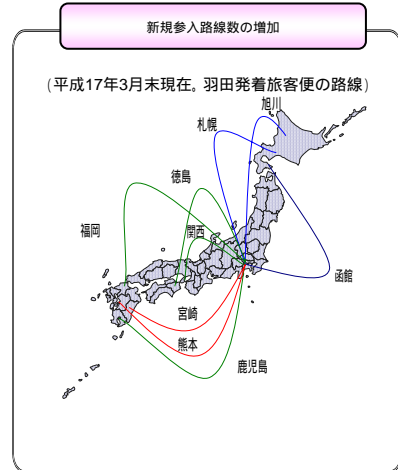
認可制 事前届出制(変更命令あり)

### 規制緩和の主な効果

- ・新規参入による事業者数の増加
- ・多様な割引運賃の登場と運賃水準の低下
- ・新規参入路線を中心とする旅客数の増加 など



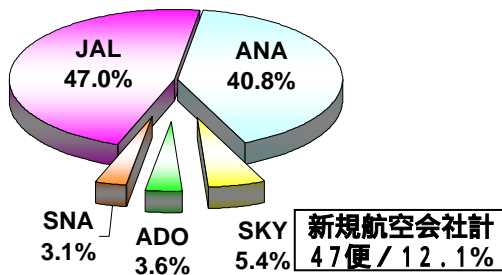
注1) フェアリンク アイベックスエアラインズに社名変更(平成16年10月)  
 注2) 香取国際航空は、平成14年1月より休止  
 注3) オレンジカーゴは、平成16年3月より休止  
 注4) エアアジアシニエクス エアアジアに社名変更(平成16年10月)  
 注5) 太枠は主な新規航空会社(客席数が百又は最大離陸重量が50トンを超える航空機を使用)



## 主な課題

国内航空旅客の約6割が利用する羽田空港の新規航空会社の発着枠数のシェアは12%強に過ぎないため、大手航空会社との競争において十分な牽制力を備えることができる規模に近づくよう政策的配慮を行う必要。

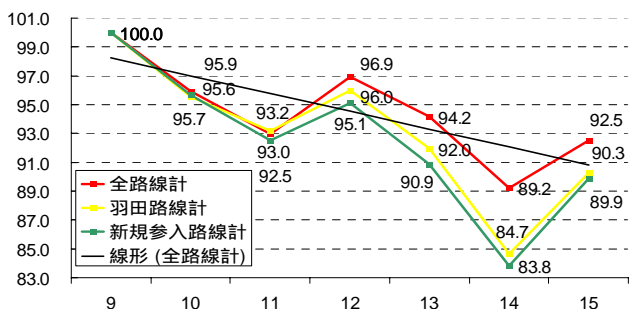
### 羽田発着枠の配分シェア



(備考)平成17年3月末現在

羽田空港において、徐々に、幹線等の多頻度路線へのシフトが進行。現状のままで推移すると更なるネットワークの縮小が懸念される。

旅客1人を1km運送した際の旅客収入は規制緩和後、基本的に低下基調にあったが、平成15年度は上昇に転じた。

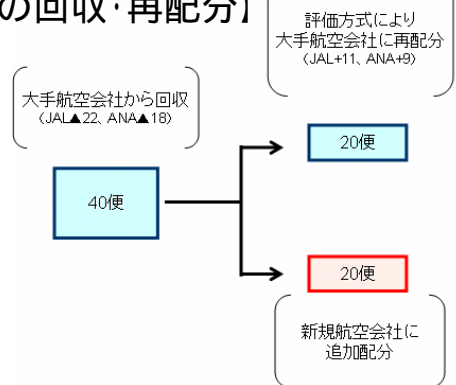


## 今後の対応方針

平成21年に供用が予定されている羽田空港の再拡張を着実に進める。

羽田空港の再拡張までの間においても、新規航空会社への発着枠の追加配分を行う。

### 【発着枠の回収・再配分】

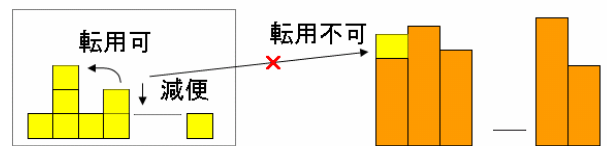


新規航空会社計で67便 / 17.3%に増加

羽田空港の発着枠に少便数路線の維持・形成のため、一定の少便数路線をグループ化し、減便時には他の少便数路線にのみ転用できることとするルールを導入する。

<少便数路線>

<多便数路線>



規制緩和後の運賃の動向には各種の特殊要因が相当程度影響しており、規制緩和の影響を現時点で正確に評価することは困難。航空市場における競争が適切に機能しているか否かなどの観点から、今後も引き続き運賃動向を注視。