

総 括 調 査 票

調査事案名	(31) 空港着陸料のネットワーク割引			調査対象 予算額	平成29年度：86,618百万円 ほか (参考 令和3年度：48,075百万円)		
府省名	国土交通省	会計	自動車安全特別会計 (空港整備勘定)	項	空港使用料収入	調査主体	本省
組織	—			目	着陸料等収入	取りまとめ財務局	—

①調査事案の概要

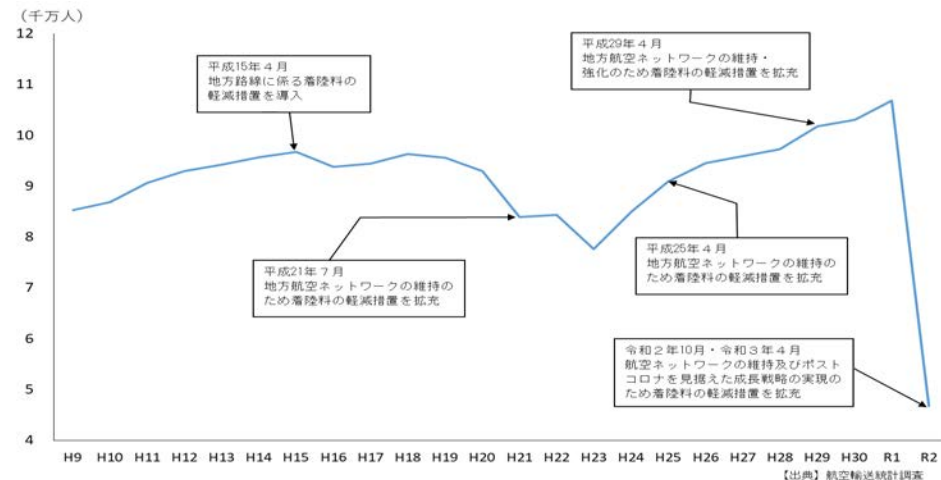
【事案の概要】

- 自動車安全特別会計空港整備勘定では、航空運送事業者等からの空港使用料収入等を財源として、空港整備事業、環境対策事業、航空路整備事業、空港等の維持運営等を実施している。
- 空港使用料収入のうち滑走路利用の対価として徴収する着陸料については、平成15年度に地方路線に係る着陸料の軽減措置が初めて導入された後、平成21年度に、リーマンショックによる景気悪化の影響に鑑みて軽減措置の拡充が実施され、現在の割引体系が導入されることとなったが【図1】、同年度以降も「地方航空ネットワークの維持（平成29年度以降は維持・強化）」を図ることを目的として、各路線区分に応じた軽減措置（ネットワーク割引）が実施され、平成25年度及び平成29年度においても、それぞれ軽減措置が拡充されている【図2】。
- 平成15年度及び平成21年度の着陸料の軽減措置の効果については、平成23年度予算執行調査において既に検討されているところ、本調査では、コロナ禍における着陸料の軽減措置（令和2年度及び令和3年度）を除いた平成25年度及び平成29年度の着陸料の軽減措置に関して、国土交通省において、政策効果の検証が適切になされているかを調査した上で、十分な検証が行われていない場合には、実態を調査し、上記軽減措置の政策効果について検証し、今後の改善点や方向性を示す。

【図1】平成21年度着陸料軽減措置（H21.6.16国土交通省報道発表資料より抜粋）

		到着	
		羽田の軽減措置	国管理(羽田・伊丹除く.) ・共用の軽減措置
出発	羽田、伊丹、 新千歳、福岡	軽減なし	7/10 →6/10
	その他 (沖縄・離島等を除く.)	9/10 3/4 7/10 1/2	
		羽田の軽減措置	
		関空、広島、高松、松山、 北九州、長崎、熊本、大分、 宮崎、鹿児島、神戸、小松	9/10 →3/4
		新潟、函館、高知、美保、 徳島、三沢	3/4 →3/5
		旭川、帯広、秋田、山口宇 部、女満別、青森、庄内、 富山、鳥取、出雲、岡山	7/10 →1/2
		稚内、紋別、中標津、大館 能代、山形、能登、南紀日 浜、石見、佐賀	1/2 →1/3

【図2】国内線旅客数の推移と着陸料の軽減措置の実施時期



総 括 調 査 票

調査事案名 (31) 空港着陸料のネットワーク割引

②調査の視点

1. 着陸料軽減措置における指標及び目標設定について

- 平成25年度及び平成29年度にそれぞれ実施した着陸料の軽減措置について、国土交通省は、何をもちて政策効果を測っているかを公表していないため、内部的な指標及び目標設定の有無をヒアリングにより確認する。
- 目標の設定がされていない場合は、着陸料の軽減措置の効果の検証に適切な測定指標について検討する。

2. 着陸料軽減措置による実際の効果について

- 各年度の軽減措置における政策効果については明らかになっていないため、上記1で設定した測定指標に基づき、実際に政策効果が得られているか、調査・検証を行う。

【調査対象年度】

平成24、25、28、29年度

【調査対象先数】

国土交通省：1先

③調査結果及びその分析

1. 着陸料軽減措置における指標及び目標設定について

(政策効果を測る指標・目標及び政策効果の検証の有無)

- 国土交通省が平成25年度及び平成29年度の着陸料の軽減措置(※)の政策目的として掲げている「地方航空ネットワークの維持(平成29年度以降は維持・強化)」は、着陸料の軽減措置を講じる際に累次にわたり使用されてきた表現であるが、国土交通省は、地方航空ネットワークの維持をどのような指標で効果測定しているかについてこれまで公表していない。
- 国土交通省へ調査を行い、上記につき確認したところ、政策効果を測るための指標としては、路線数、便数、旅客数、ロードファクター(有償座席利用率)等を総合的に判断する必要があると認識しているものの、明確な指標の策定はしておらず、平成25年度及び平成29年度の着陸料の軽減措置の政策効果について、上記指標に基づいた定量的な検証がなされていないことが判明した。
(政策効果検証のための測定指標の設定)
- 上記のとおり、地方航空ネットワークの維持について、何をもちて政策効果を測るのか特定されていないが、各便の運航回数が維持されていれば、航空ネットワークは維持できていると考えられること、また、平成29年4月10日衆議院・決算行政監視委員会においても、「航空会社の路線維持、拡充を側面的に支援する施策として、(中略)地方と羽田を結ぶ路線に係る羽田空港の着陸料の軽減などの措置を講じてきております。」と答弁していることから、各便の運航回数は地方航空ネットワーク維持の測定指標の一つと考えられる。
- そこで、以下では、着陸料の軽減措置の実施年度とその前年度における各便の運航回数の変化に着目して、軽減措置の効果が実際に得られていたのか検証を行う。なお、前述の平成23年度予算執行調査においては、平成15年度及び平成21年度における着陸料の軽減措置の前後で対象路線の総便数が増加していることを受けて一定の効果が確認できるとしているが、路線区分に応じて異なる割引率が設定されている点を踏まえると、割引区分ごとに運航回数の変化を分析することが必要であると考える。

※平成25年度着陸料軽減措置

(平成25年度航空局関係予算概要より抜粋)

	到着空港		
	羽田	福岡、新千歳	羽田、福岡、新千歳を除く国管理・共用空港
羽田、伊丹、福岡、新千歳	本則	6/10 →本則	
関空、広島、高松、松山、北九州、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、小松	3/4		
出発空港 釧路、函館、高知、米子(美保)、岩国、徳島	3/5 →1/2		6/10 →1/2
旭川、帯広、秋田、山口宇部、女満別、青森、庄内、富山、神戸、鳥取、出雲、岡山、佐賀	1/2 →2/5		
稚内、紋別、中標津、三沢、大館能代、山形、能登、南紀白浜、石見	1/3 →1/5		

※平成29年度着陸料軽減措置

(平成29年度航空局関係予算概要より抜粋)

	羽田空港の着陸料	福岡、新千歳の着陸料	その他の国管理・共用空港の着陸料
羽田、伊丹、福岡、新千歳	本則	本則	
出発空港 関空、広島、高松、松山、北九州、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島	本則の3/4→本則の2/3		
釧路、函館、高知、米子(美保)、岩国、徳島、小松	本則の1/2→本則の2/5	本則の1/2 →関西、成田、中部発 本則の1/3	本則の1/2 →関西、成田、中部発 本則の1/3
旭川、帯広、女満別、秋田、山口宇部、青森、庄内、富山、神戸、鳥取、出雲、岡山、佐賀	本則の2/5→本則の1/5		
稚内、紋別、中標津、丘珠、三沢、大館能代、山形、能登、南紀白浜、石見、その他	本則の1/5→本則の1/6		

総 括 調 査 票

調査事案名 (31) 空港着陸料のネットワーク割引

③調査結果及びその分析

2. 着陸料軽減措置による実際の効果について

(検証内容)

- 効果検証に当たっては、指標の一つとして、着陸料の軽減措置を拡充した平成25年度及び平成29年度において、割引区分ごとに各路線の運航回数が前年度と比してどのように推移をしているか検証する。
- 前述の国会答弁から、地方航空ネットワーク維持の施策として、地方と羽田を結ぶ路線に係る羽田空港の着陸料軽減を主な手段としていることから、ここでは羽田空港に到着する便を検証対象とする。

【表1】着陸料軽減措置に係る割引区分及び割引区分毎の運航回数等

	羽田空港の着陸料
羽田、伊丹、福岡、新千歳	本則
関西、広島、高松、松山、北九州、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島	割引区分①
釧路、函館、高知、米子(美保)、岩国、徳島、小松	割引区分②
旭川、帯広、女満別、秋田、山口宇部、青森、庄内、富山、神戸、鳥取、出雲、岡山、佐賀	割引区分③
中部、稚内、敦賀、中標津、五珠、三沢、大館能代、山形、能登、南紀白浜、石見、その他	割引区分④

○ 割引区分①については、平成29年度において運航回数が前年度より増加している一方、割引の拡充を行っていない平成25年度においても運航回数は増加しており、かつ、増加率も高い。【表1-1】

○ 割引区分②については、平成25年度において運航回数が増加しているものの、平成29年度においては、運航回数が前年度より減少している。【表1-2】

○ 割引区分③、④については、平成25年度及び平成29年度のいずれも前年度より運航回数が減少している。【表1-3、1-4】

上記の検証により、割引区分ごとの運航回数に着目した分析では、着陸料の軽減措置には、一定の効果があつたとみなし得る割引区分・時期も存在するものの、効果が認められると評価し難い割引区分・時期も見受けられた。

【表1-1】割引区分① (H25年度:3/4 → 3/4(拡充なし)、H29年度:3/4 → 2/3(▲11.1%))

運航回数(回)					
H24	H25	増減率	H28	H29	増減率
59,894	63,310	5.70%	57,877	58,487	1.05%

参考:乗客数(人)

H24	H25	増減率	H28	H29	増減率
8,034,011	8,636,237	7.50%	7,911,850	8,239,333	4.14%

【表1-2】割引区分② (H25年度:3/5 → 1/2(▲16.7%)、H29年度:1/2 → 2/5(▲20%))

運航回数(回)					
H24	H25	増減率	H28	H29	増減率
13,349	14,479	8.47%	20,358	20,018	-1.67%

参考:乗客数(人)

H24	H25	増減率	H28	H29	増減率
1,744,571	1,903,115	9.09%	2,673,973	2,712,955	1.46%

※岩国—東京路線については、平成24年度中に定期便就航開始のため、平成24年度及び平成25年度を集計対象外としている。
※平成24年度及び平成25年度の小松空港出発便は割引区分①に計上している。

【表1-3】割引区分③ (H25年度:1/2 → 2/5(▲20%)、H29年度:2/5 → 1/5(▲50%))

運航回数(回)					
H24	H25	増減率	H28	H29	増減率
30,285	29,370	-3.02%	30,610	30,344	-0.87%

参考:乗客数(人)

H24	H25	増減率	H28	H29	増減率
3,740,062	3,727,925	-0.32%	3,884,575	4,019,721	3.48%

【表1-4】割引区分④ (H25年度:1/3 → 1/5(▲40%)、H29年度:1/5 → 1/6(▲16.7%))

運航回数(回)					
H24	H25	増減率	H28	H29	増減率
5,401	5,391	-0.19%	7,260	7,128	-1.82%

参考:乗客数(人)

H24	H25	増減率	H28	H29	増減率
421,334	433,664	2.93%	611,339	633,586	3.64%

※中部—東京路線については、平成24年度中に定期便就航再開のため、平成24年度及び平成25年度を集計対象外としている。

【出典】航空輸送統計調査

④今後の改善点・検討の方向性

1. 着陸料軽減措置における指標及び目標設定について

○ 着陸料の軽減措置についてはこれまでも累次にわたり行われてきたこと、また、着陸料が国管理空港等の維持運営における貴重な財源であることを踏まえ、政策効果を適切に検証し説明責任を果たしていくことが重要であり、このような観点からは、「地方航空ネットワークの維持」のような定性的な政策目的だけでなく、政策効果を測る指標と具体的な目標設定が必要である。

○ さらに、設定された目標については、割引実施から一定期間が経過した後に確認を行い、政策効果が出ているかどうか適切な検証を行うとともに、政策効果に応じた割引率の見直しの仕組みといった着陸料の軽減措置のあり方についても併せて検討すべきである。

2. 着陸料軽減措置による実際の効果について

○ 今回の運航回数に着目した分析では、運航回数が減少し、着陸料の軽減措置の効果が認められると評価し難い割引区分・時期が存在している。

○ 上記検証結果も踏まえつつ、国土交通省として、上記1の指摘のとおり、軽減措置の政策効果を測る指標及び具体的な目標を設定した上で、改めて平成25年度及び平成29年度の軽減措置の政策効果の検証をできるだけ早急に行うべきである。その上で、政策効果が乏しいと判断された割引区分または路線についてはその要因を分析し、令和3年度に実施した着陸料の算定方式の変更も踏まえつつ、政策効果が出るような制度に見直すべきである。