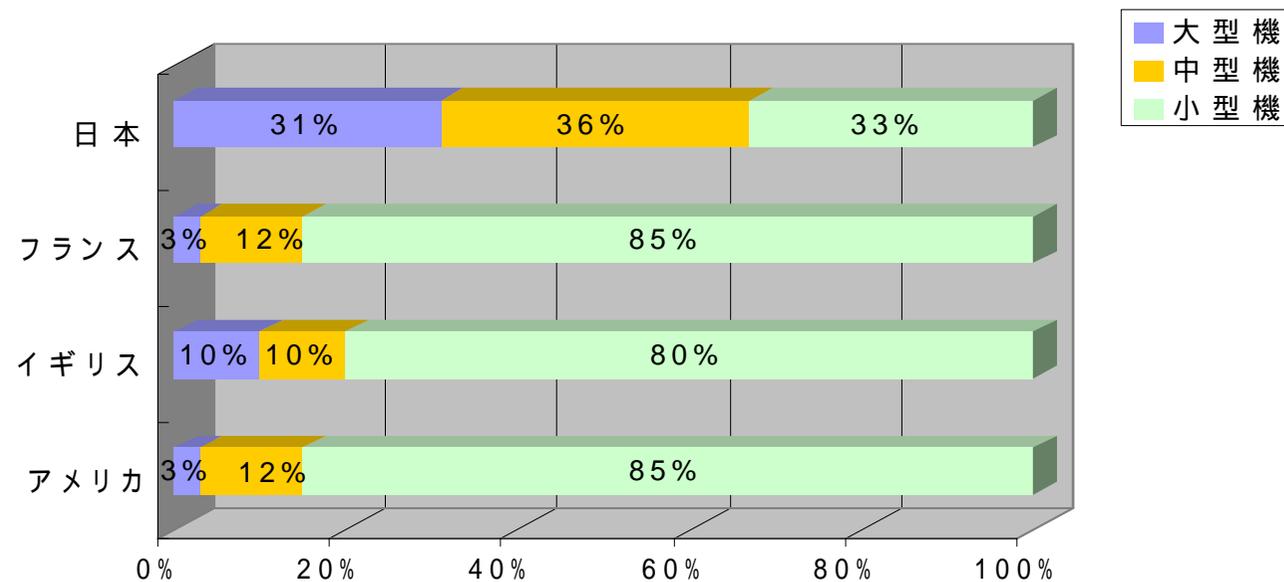


我が国と諸外国の使用機材について

我が国においては、空港処理容量の制約等から、特に国内線において機材の大型化が顕著

主要国登録機材（大型、中型、小型）別構成比



- 注 1) ICAO資料に基づく
2) 商業航空輸送に使用される飛行機のみ
3) 大型機：B747、中型機：MD-11、B767、A300等、小型機：左記以外

ヘビー機の比率

我が国の成田、羽田、関西空港については、ヒースロー、ガトウィック空港と比較して、航空機の大型化の傾向が顕著

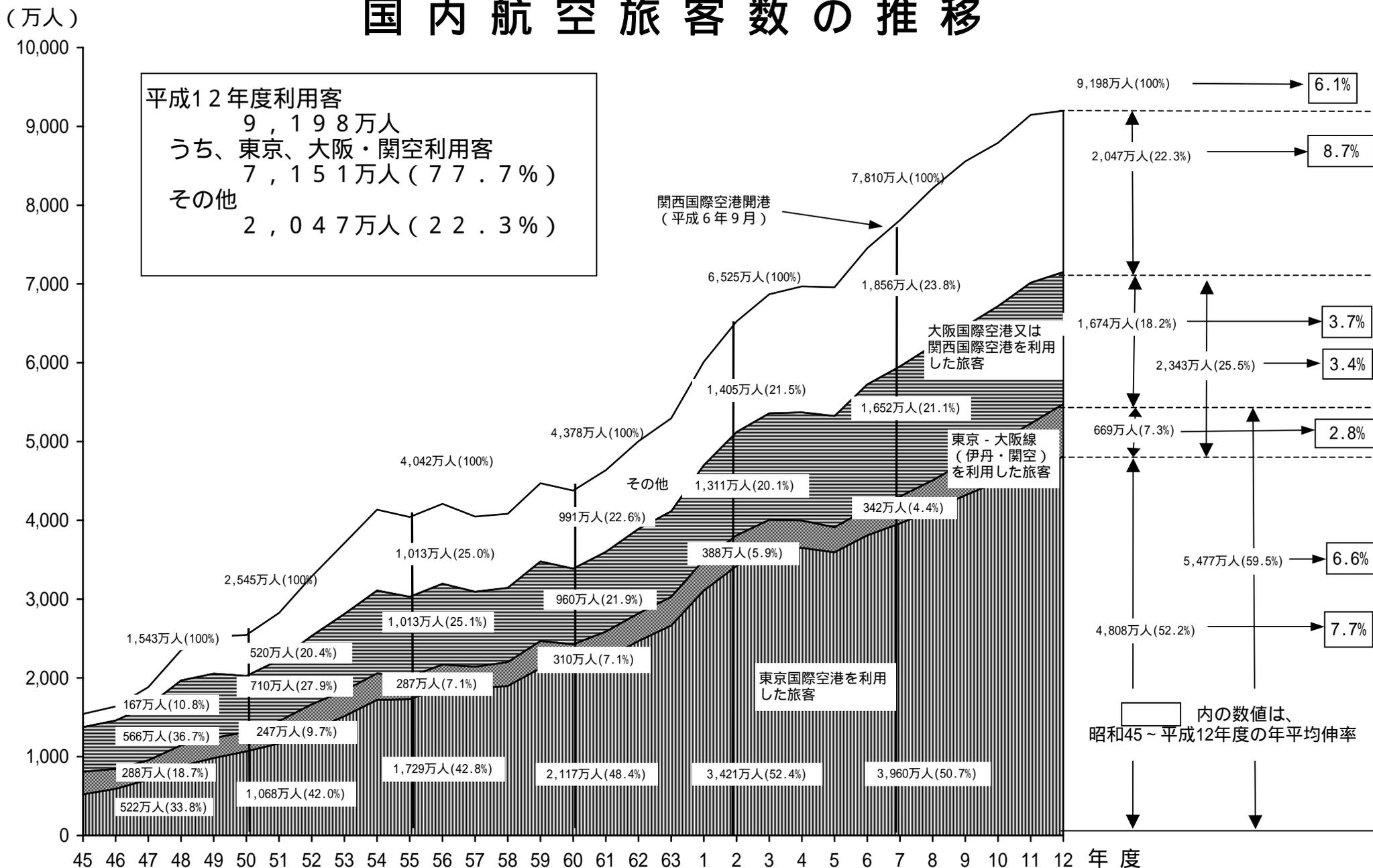
	成田	羽田	関西	ガトウィック	ヒースロー
ヘビー機の割合 *注1	98% (2001年)	64% (2001年)	66% (2001年)	20% (2001年) *注2	30% (2001年) *注2

(注1) ヘビー機とは、最大離陸重量が30万ポンド(136トン)以上の航空機をいう。

(B747、B777、MD11、DC10、A300、A340など)

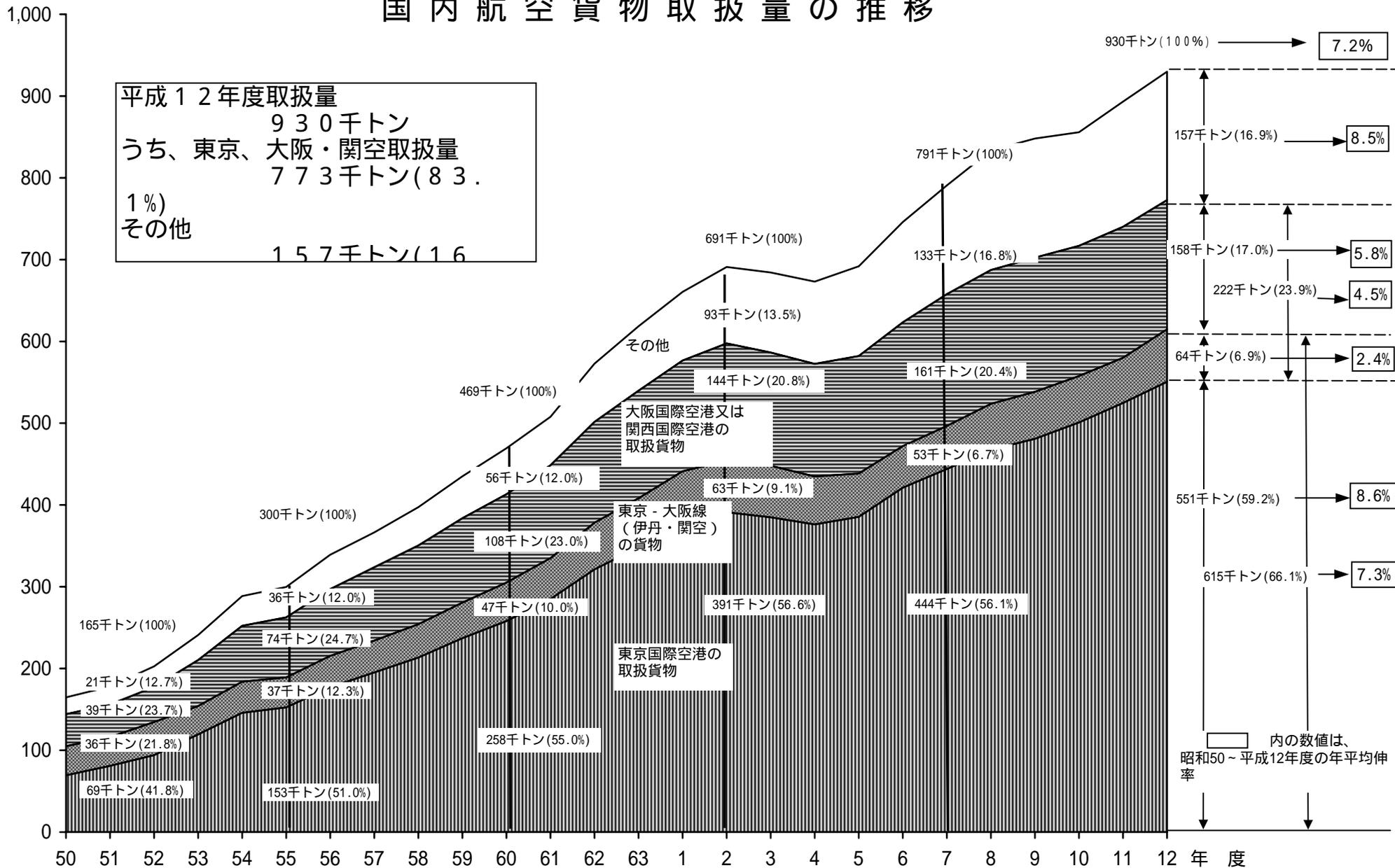
(注2) BAA(British Airport Authority)調査による。

国内航空旅客数の推移



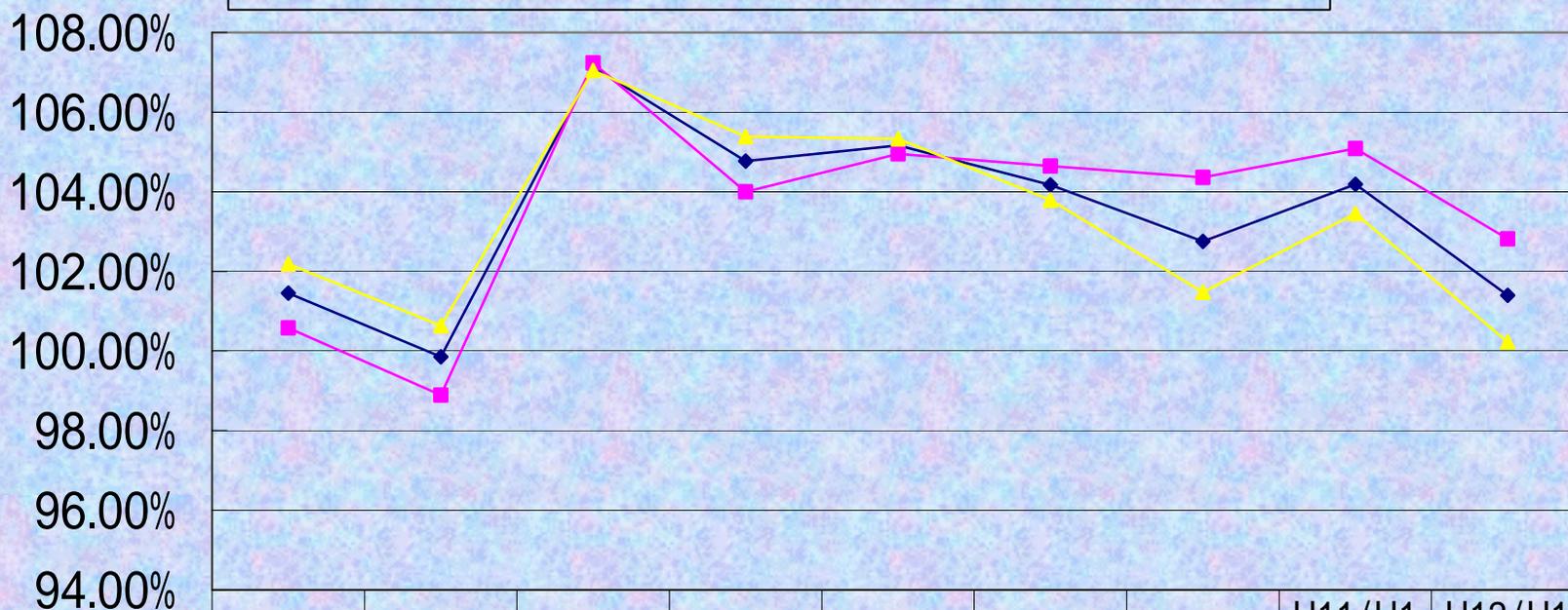
国内航空貨物取扱量の推移

(千トン)



国内線乗降客数伸び率推移

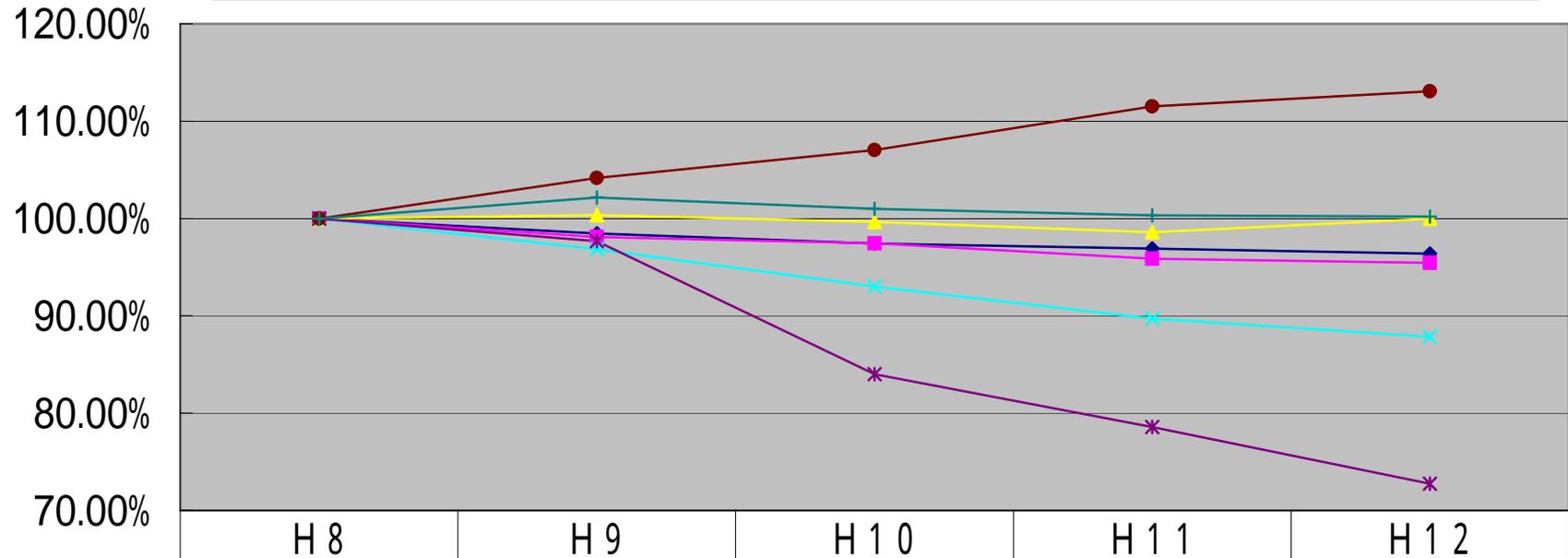
3大都市圏以外の地域間需要の伸びは相対的に低下



	H4/H3	H5/H4	H6/H5	H7/H6	H8/H7	H9/H8	H10/H9	H11/H10	H12/H11
◆ 全空港	101.46%	99.85%	107.13%	104.77%	105.16%	104.17%	102.75%	104.19%	101.40%
■ 三大都市圏	100.58%	98.89%	107.24%	104.00%	104.95%	104.64%	104.36%	105.08%	102.82%
▲ その他	102.19%	100.64%	107.05%	105.38%	105.33%	103.79%	101.47%	103.45%	100.22%

各モードの旅客輸送人員の推移 (平成8年 = 100)

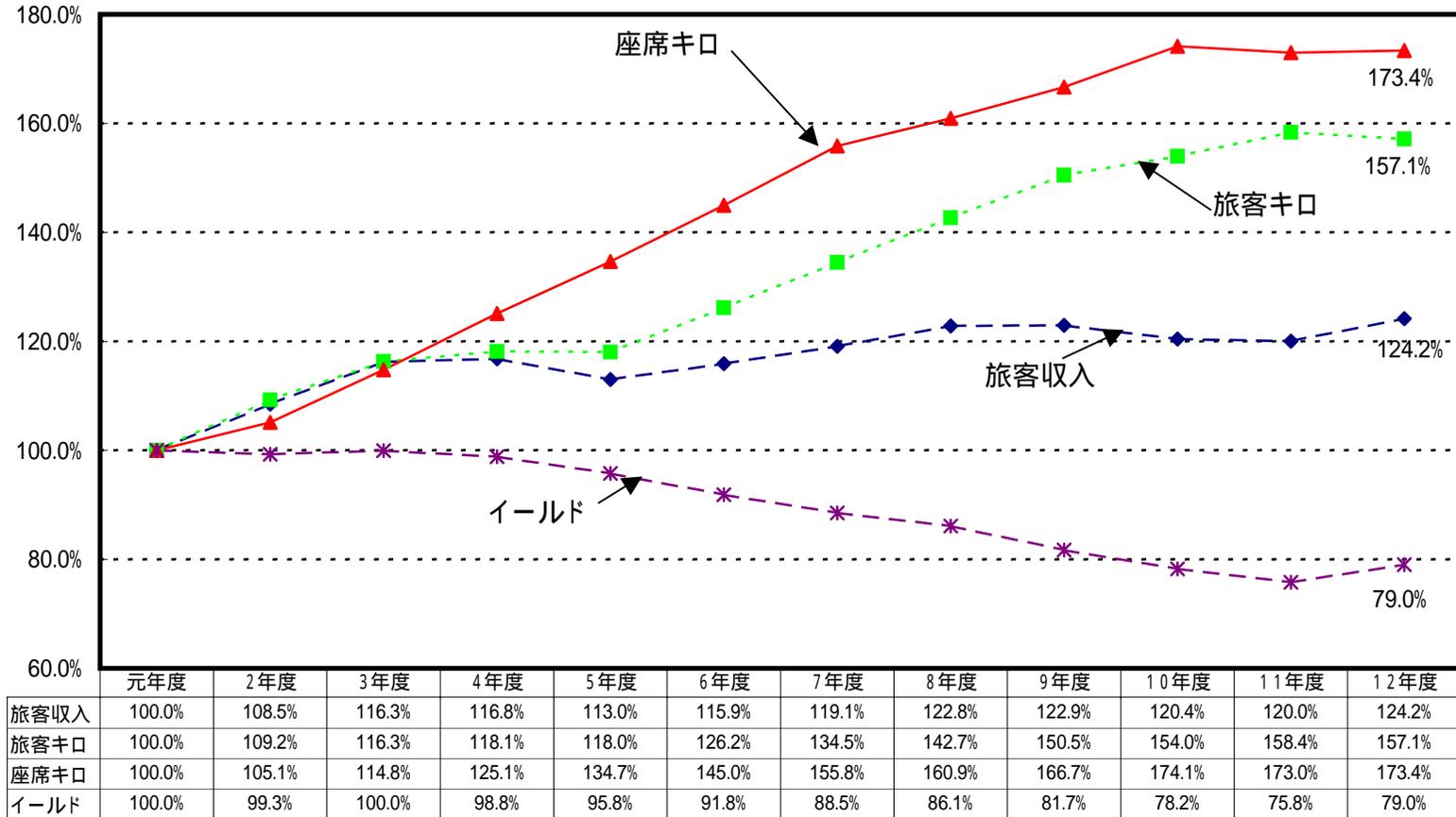
モードごとの輸送人員の伸び率を見ると、航空の伸び率が顕著



モード	H 8	H 9	H 10	H 11	H 12
◆ JR	100.00%	98.47%	97.41%	96.90%	96.38%
■ 民鉄	100.00%	98.11%	97.45%	95.86%	95.44%
▲ 新幹線	100.00%	100.36%	99.64%	98.58%	100.00%
✕ バス・タクシー	100.00%	96.84%	93.00%	89.72%	87.83%
* 旅客船	100.00%	97.68%	84.01%	78.58%	72.74%
● 航空	100.00%	104.17%	107.04%	111.52%	113.08%
+ GDP (名目)	100.00%	102.17%	100.99%	100.34%	100.20%

国内線の旅客収入、旅客キロ・座席キロ、イールドの推移(大手3社) 対平成元年度比

近年、航空会社間の競争等の進展によりイールド(旅客収入/旅客キロ)は低下

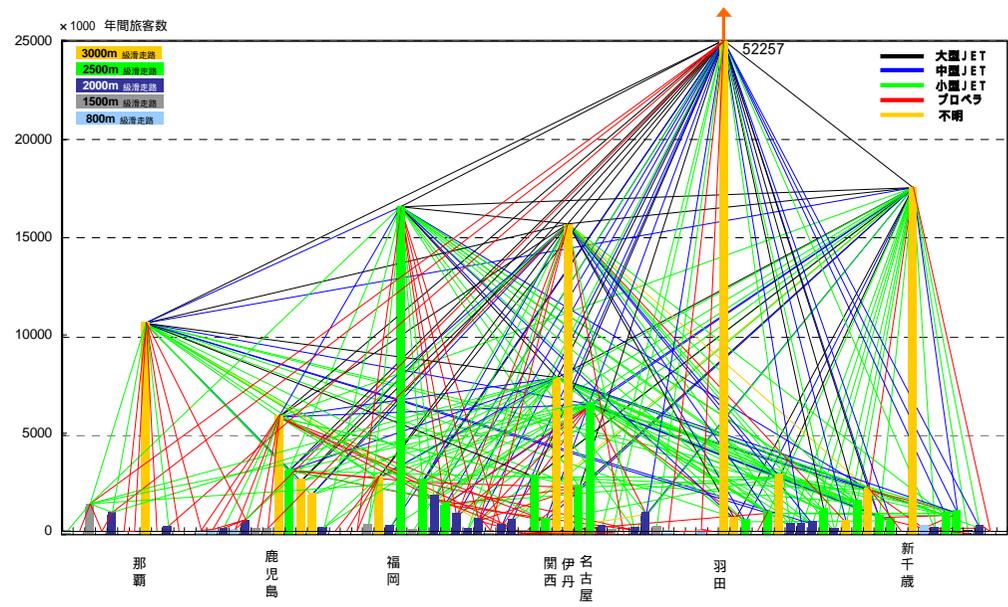


—◆— 旅客収入
 -■- 旅客キロ
 —▲— 座席キロ
 -✱- イールド

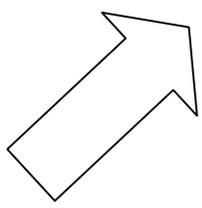
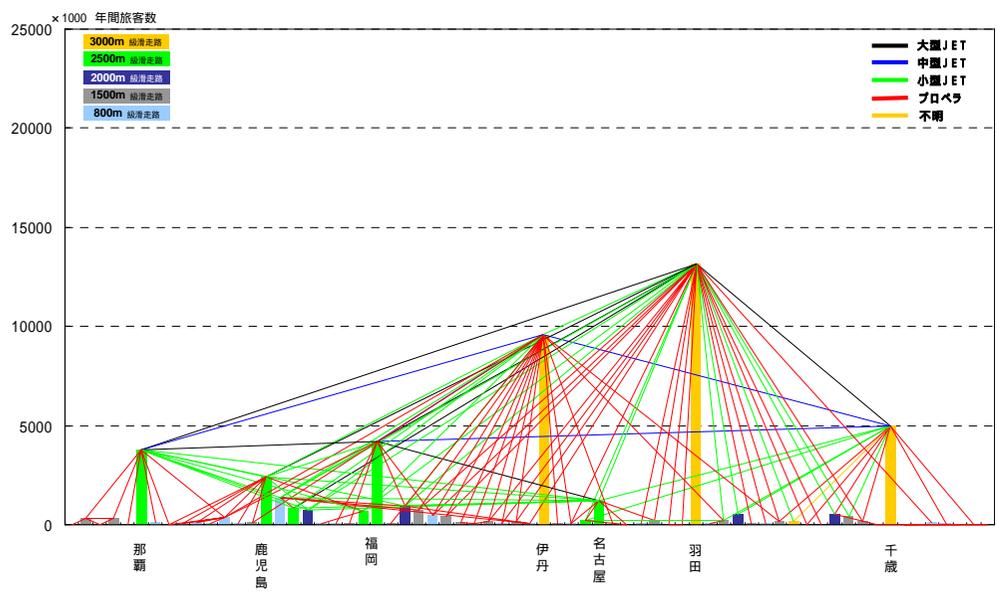
出典: 各社決算資料及び航空輸送統計年報より作成

国内航空路網の展開状況について

国内路線網についてはコアとなる首都圏・近畿圏を中心に多層化が進展



昭和50年



平成11年

国内路線の設定状況について
 ()内は昭和50年

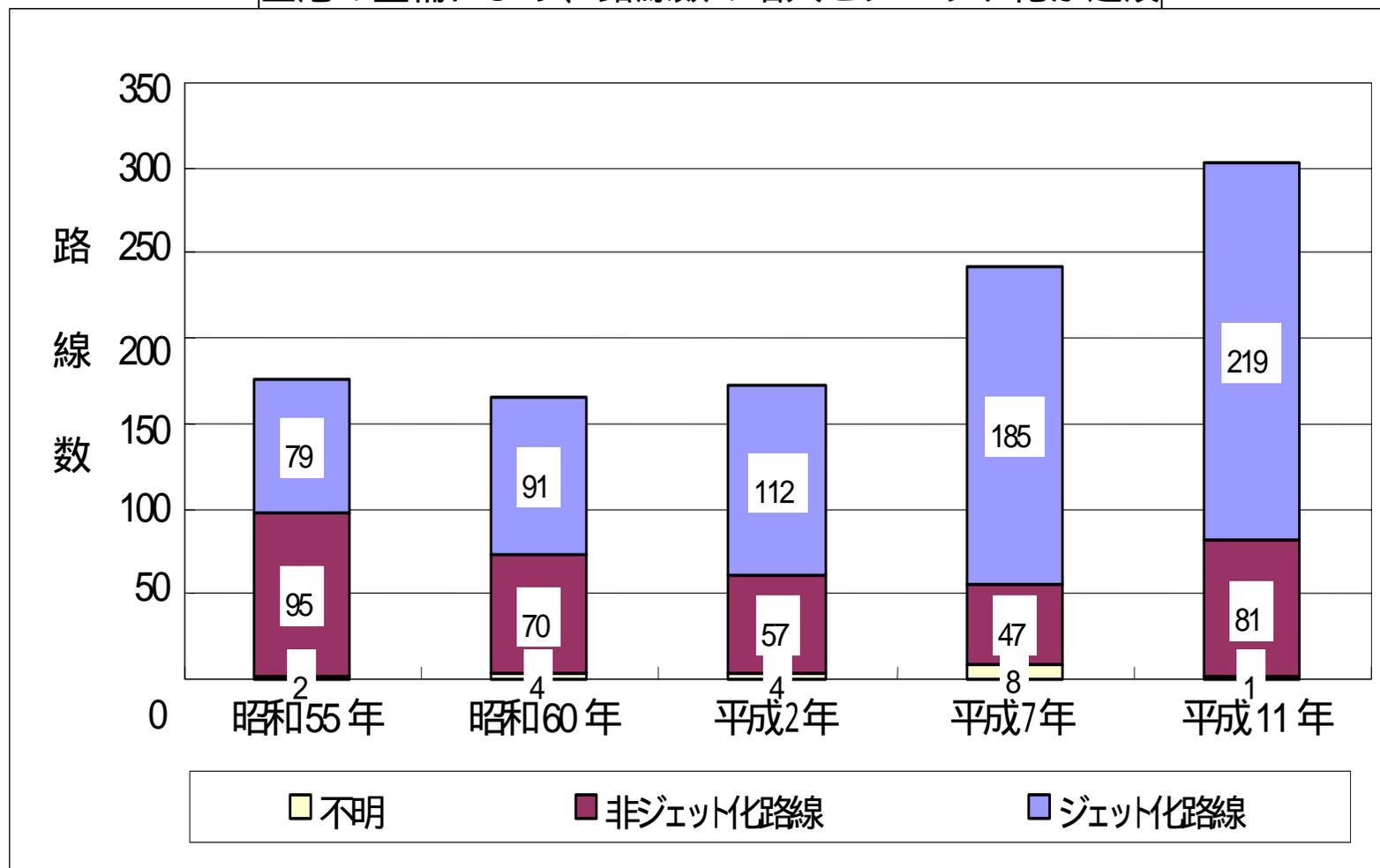
首都圏・近畿圏(羽田、成田、伊丹、関西) : 107 路線
 (61) 路線

その他拠点空港(千歳、名古屋、福岡、那覇) : 113 空港
 (44) 路線

その他 : 81 路線
 (35) 路線

ジェット化路線の推移について

空港の整備により、路線数の増大とジェット化が進展

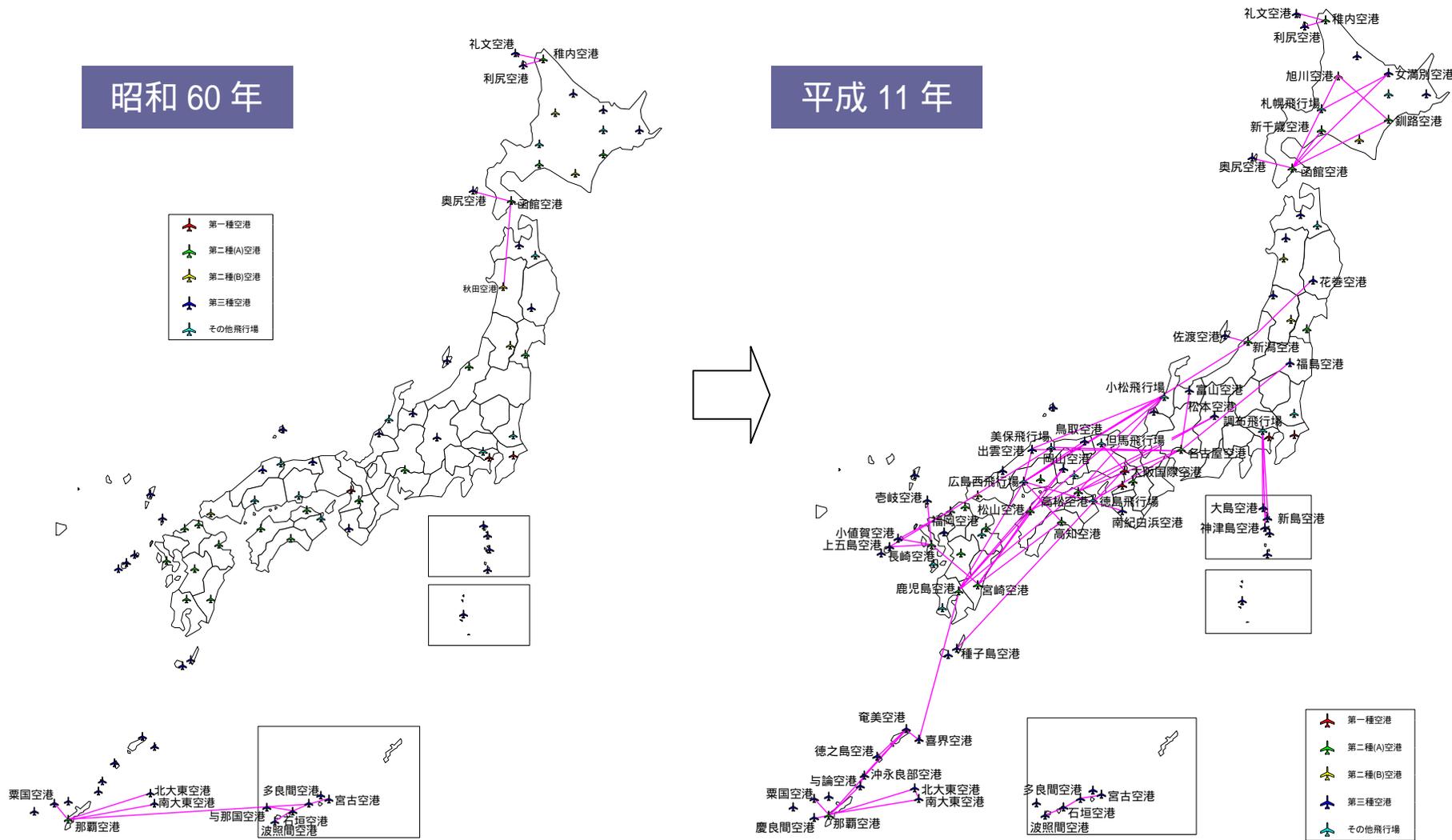


ジェット化路線数

資料：JTB 時刻表他

コンピューターネットワークの展開について

小型機（定員60人乗り以下）によるコンピューター路線網も着実に増加



コンピューター路線ネットワークの変化（資料：「航空輸送統計年報」国土交通省）