

資料 1 - 2 - 2

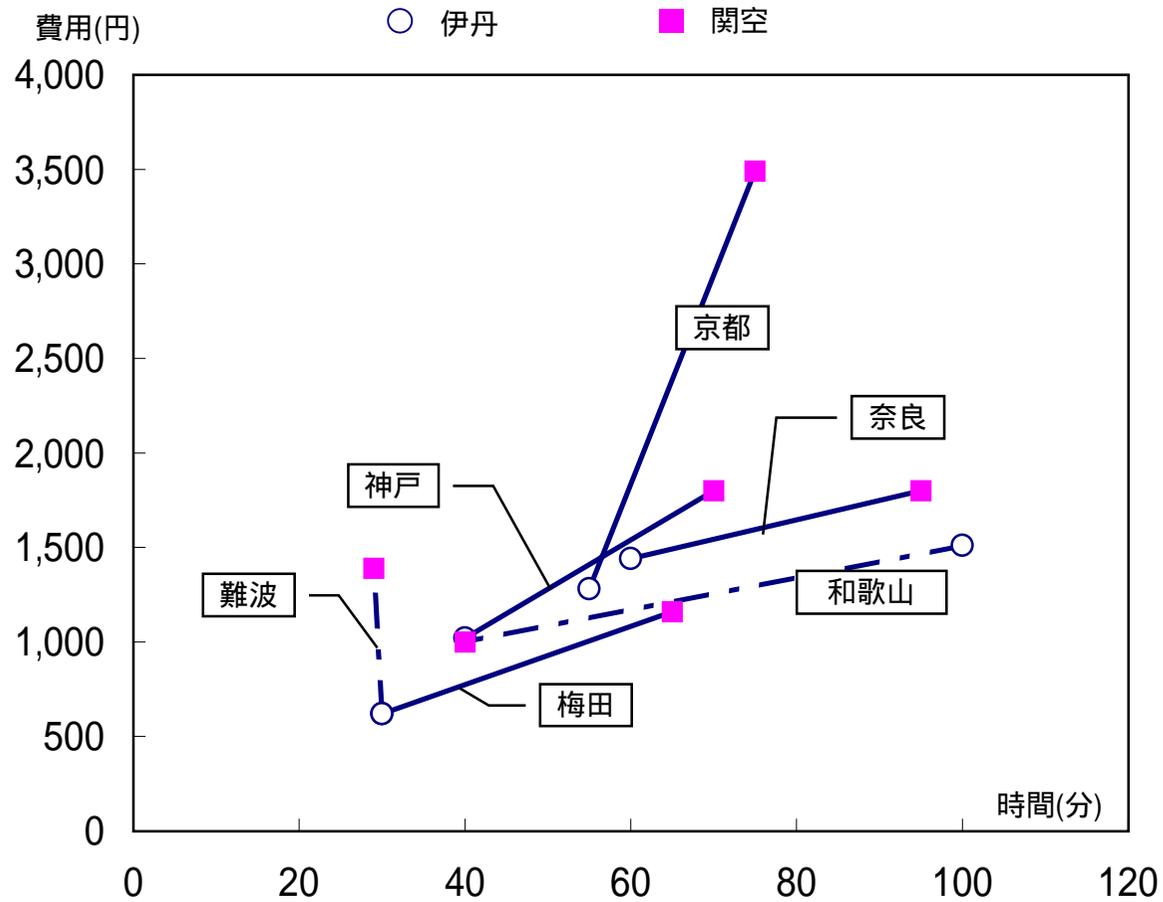
定期航空協会補足資料

平成14年11月
国土交通省航空局

空港アクセス

和歌山を除く主要地区からのアクセスは、関空は伊丹より30分前後時間がかかり、360~2,240円高い。
また、難波では所要時間は変わらないが、料金は約2倍となっている。

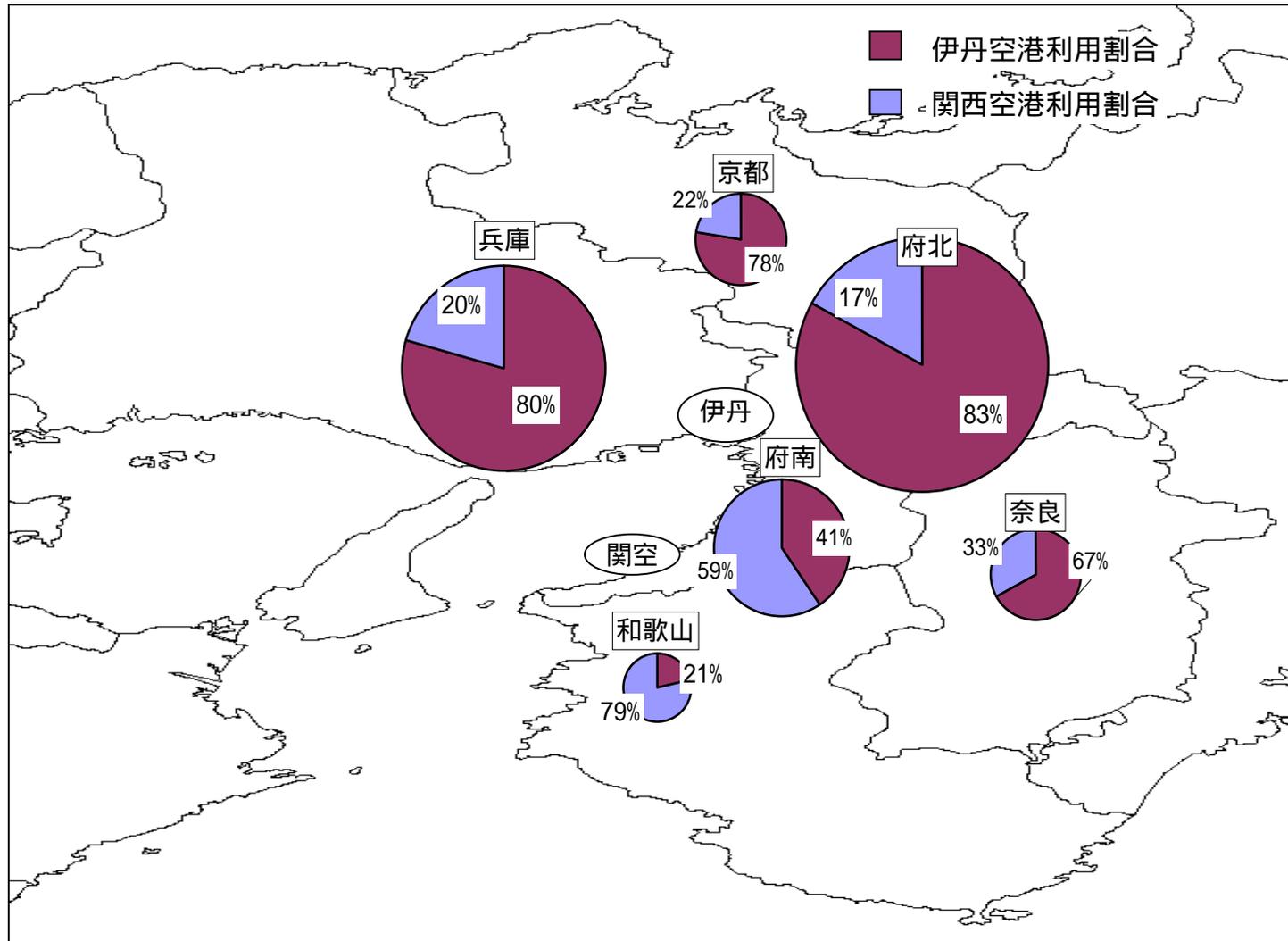
主要都市から伊丹と関空への所要時間、費用比較



伊丹・関空利用分布状況

関空に近い府南、和歌山県以外では、旅客の空港使用率は伊丹が7割、関空は3割

両空港の使用率



各地区の利用者数

単位:人

地区	伊丹	関空	計
府北	5,619	1,142	6,761
府南	1,028	1,505	2,533
大阪府計	6,647	2,647	9,294
兵庫県	3,929	1,011	4,940
京都府	1,244	359	1,603
奈良県	833	412	1,245
和歌山県	167	613	780
2府3県計	12,820	5,042	17,862

出典)平成11年度旅客動態調査

利用者割合

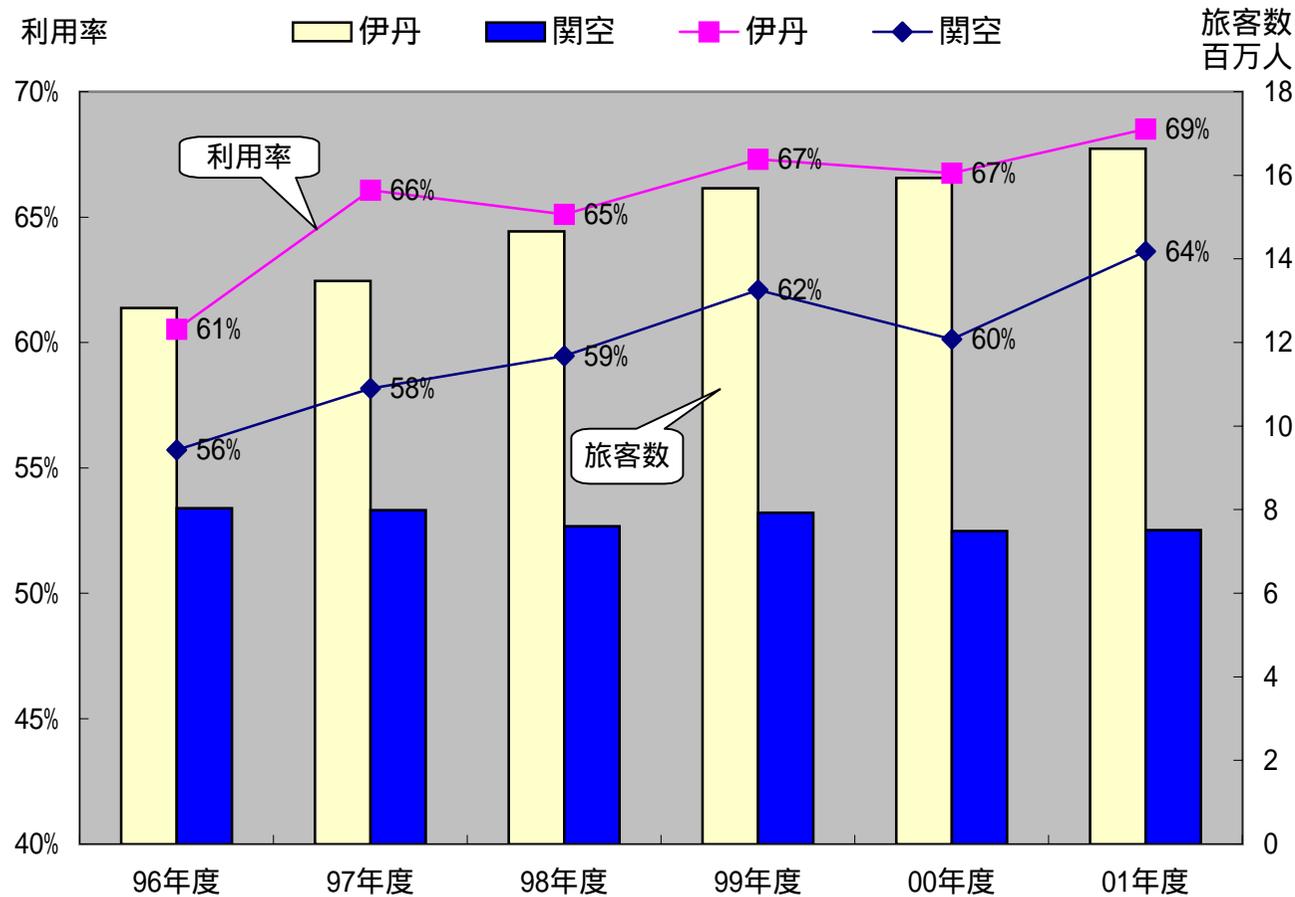
全利用者を100として各地域・空港の利用者割合を算出

地区	伊丹	関空	計
府北	31	6	38
府南	6	8	14
大阪府計	37	15	52
兵庫県	22	6	28
京都府	7	2	9
奈良県	5	2	7
和歌山県	1	3	4
2府3県計	72	28	100

伊丹と関空の旅客数、利用率の推移(国内線)

旅客数: 伊丹は増加しているが、関空は減少している。

利用率: 直近5カ年は伊丹が5~8%上回っている。



旅客数の平均伸び率

	5年平均	3年平均
伊丹	+5%	+3%
関空	2%	3%

注) 5年平均: 97～01年度

3年平均: 99～01年度

平均利用率

	5年平均	3年平均
伊丹	67%	68%
関空	61%	62%

注) 5年平均: 97～01年度

3年平均: 99～01年度

運航コスト

- | | |
|------------|--------------------------|
| 1) 着陸料 | 関空は伊丹より約5～10%程度高い。 |
| 2) 航燃税・燃油費 | 関空発着東京以北路線は飛行時間が長く、コスト高。 |
| 3) 賃借料 | 関空の賃借料は伊丹の約3倍。 |

1)着陸料(国内線)

	MTOW	単位着陸料(円)				年間1便運航時の費用(百万円)		
		伊丹	関空	差	比率	伊丹	関空	差
B747-400	273 ^ト	489,000	518,700	29,700	106%	178	189	+ 11
B777-200	203 ^ト	352,800	385,700	32,900	109%	129	141	+ 12

注) 年間費用は単位着陸料に365(日)を乗じた

- 2) 航燃税・燃油費 大阪発着北行き路線は飛行ルートの関係で、総じて飛行時間が関空発着の方が長い。
大阪発着南行き路線は伊丹の方が飛行時間は長いが、北行き路線ほどの差は認められない。

	飛行時間(1往復)			年間1便運航時の費用差(百万円)		
	伊丹	関空	差	航燃税	燃油費	計
東京	2:09	2:29	+20分	+ 23	+ 28	+ 50
札幌	3:40	3:59	+19分	+ 21	+ 26	+ 48
福岡	2:17	2:12	-5分	6	7	13
沖縄	4:01	3:56	-5分	6	7	13

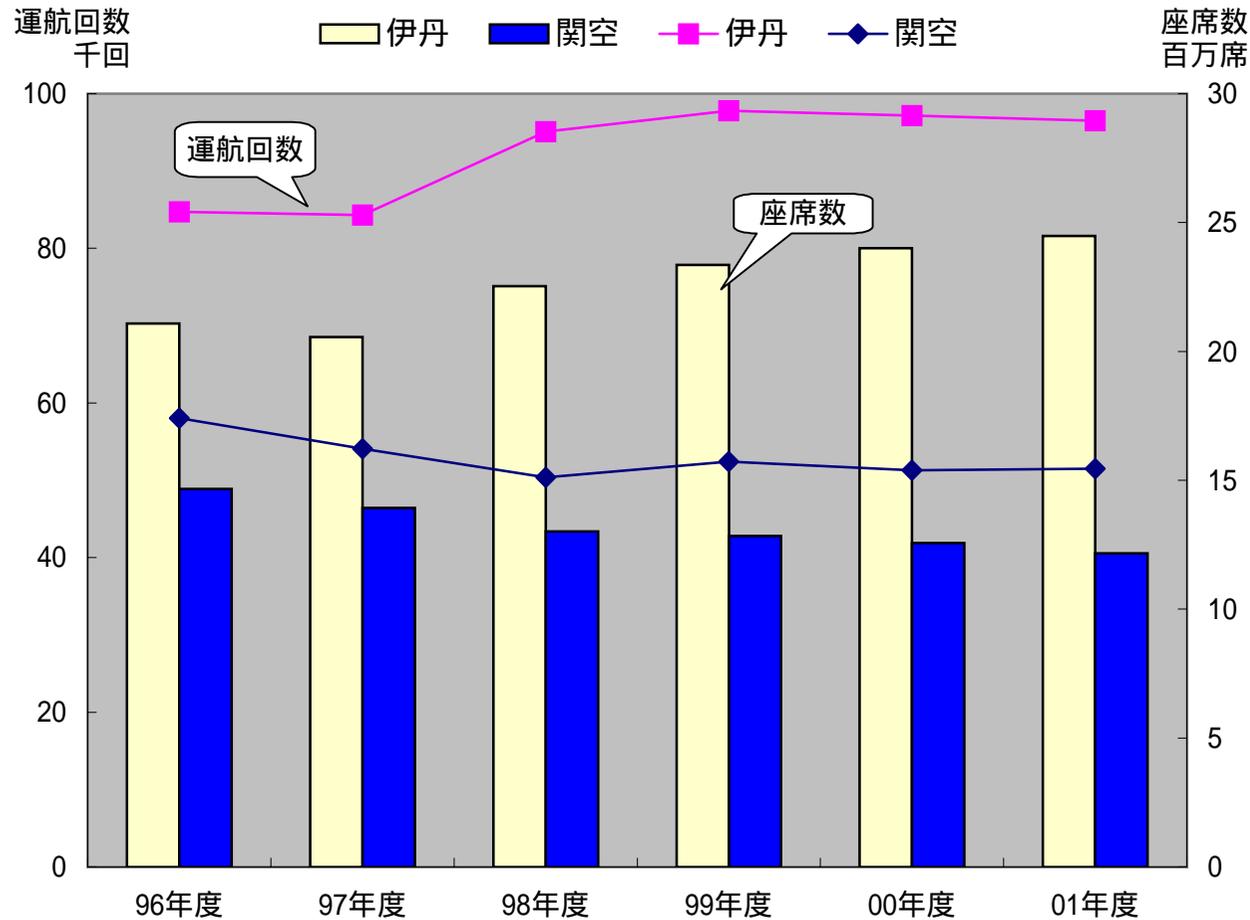
注) コストはB777にて算出

飛行時間は3社01年度実績より算出

- | | | | |
|--------|-------------|----|--------------------------|
| 3) 賃借料 | カウンター事務所の単価 | 関空 | 約 21,000円/m ² |
| | | 伊丹 | 約 7,000円/m ² |

伊丹と関空の年間運航回数、座席数の推移(国内線)

伊丹は発着枠の増加(98.7月)もあり、運航回数、座席数ともに近年増加。関空は伊丹への路線シフトもあり漸減。



平均伸び率

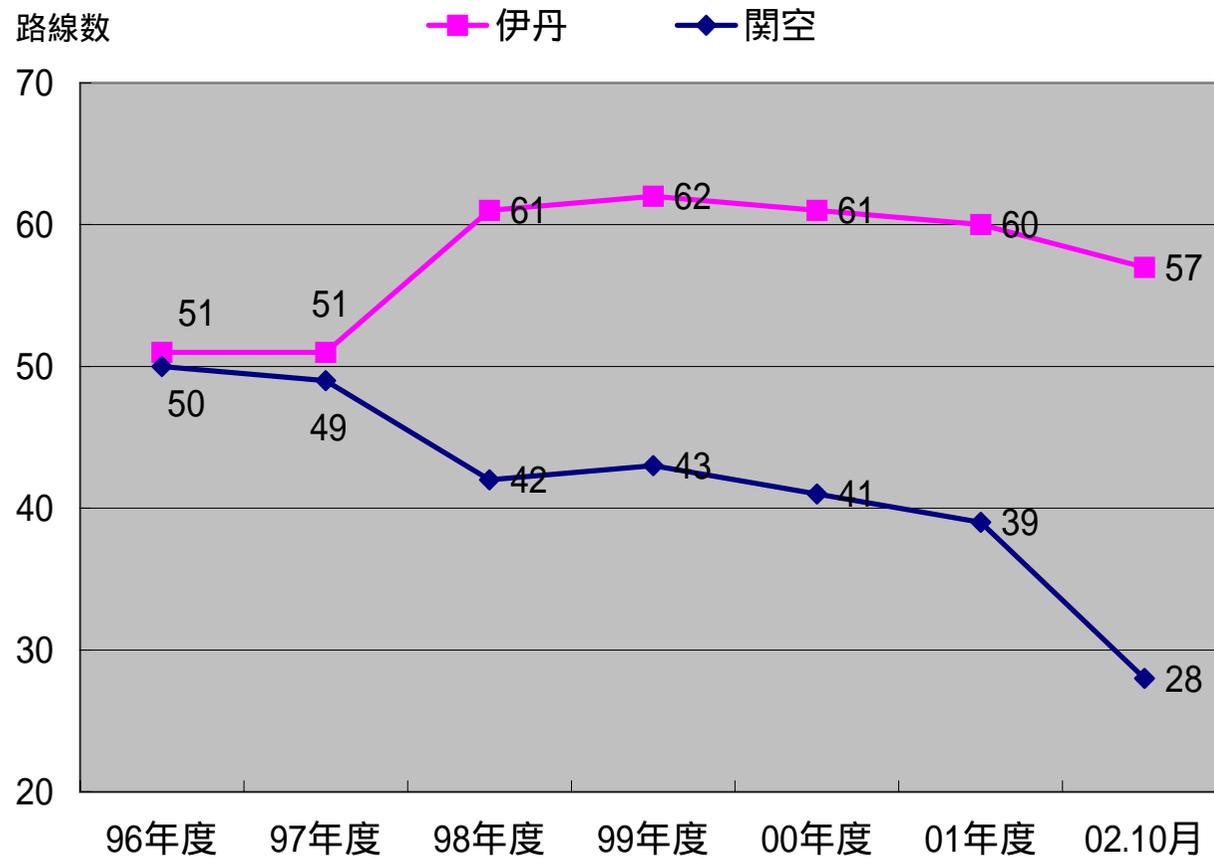
		5年平均	3年平均
運航回数	伊丹	+ 3%	1%
	関空	1%	1%
座席数	伊丹	+ 4%	+ 2%
	関空	3%	3%

注) 5年平均: 97 ~ 01年度

3年平均: 99 ~ 01年度

伊丹と関空の国内線延べ路線数推移

96年度ほぼ同数(伊丹:51、関空:50)であったが、02.10月は伊丹:57、関空:28と一部運休はあるものの、伊丹へのシフト



注) 各社の延べ路線数

競合路線は重複してカウントしている。

(例えば、東京～伊丹はJAL/ANA/JASの3社が運航しているので「3」とカウント)

ダイバート、短期間の臨時便は除く。

移動時間、費用の航空・鉄道比較(東京駅～大阪/梅田駅)

東京駅から大阪/梅田駅への所要時間は、新幹線より伊丹が約20分、関空が約60分長い。
アクセス費用を加えた総運賃比較においては、航空は伊丹が約500円安く、関空が約500円高い。

「丸の内」、「梅田」間の所要時間・総運賃

		所要時間 注1 (航空 - 新幹線)	総運賃 注2 (航空 - 新幹線)
航空	伊丹	3時間08分 (+ 23分)	13,990円 (520円)
	関空	3時間39分 (+ 54分)	14,990円 (+ 480円)
新幹線 のぞみ		2時間45分 (-)	14,510円 (-)

注1 乗り継ぎ時間として、航空:1時間10分、
新幹線:10分と仮定

注2 航空、新幹線ともに6回回数券にて計算した。

移動手段	航空	伊丹	JR 山手線、モノレール、航空、バス
		関空	JR 山手線、モノレール、航空、南海鉄道
	鉄道	新幹線 のぞみ	JR 東海道線

運賃（東京～大阪）

普通運賃では航空が2,380円高いが、利用者が主に利用する回数券では航空が2,000円程度安い。
また、航空はさまざまな割引運賃を設定し需要の喚起に努めている。

10月運賃

単位:円

航空		新幹線		
			のぞみ	ひかり
普通	17,100	普通運賃	14,720	13,750
往復	16,300	-	-	-
シャトル	14,900	-	-	-
回数券(6回)	12,450～12,750	回数券(6枚)	14,510	12,690
回数券(4回)	13,400	-	-	-
インターネット割引	14,200	-	-	-
特割 *注1	9,400～14,400	-	-	-
		ビジネスきっぷ(25枚)	*注2 14,510	12,160

*注1 特割の内訳

*注2

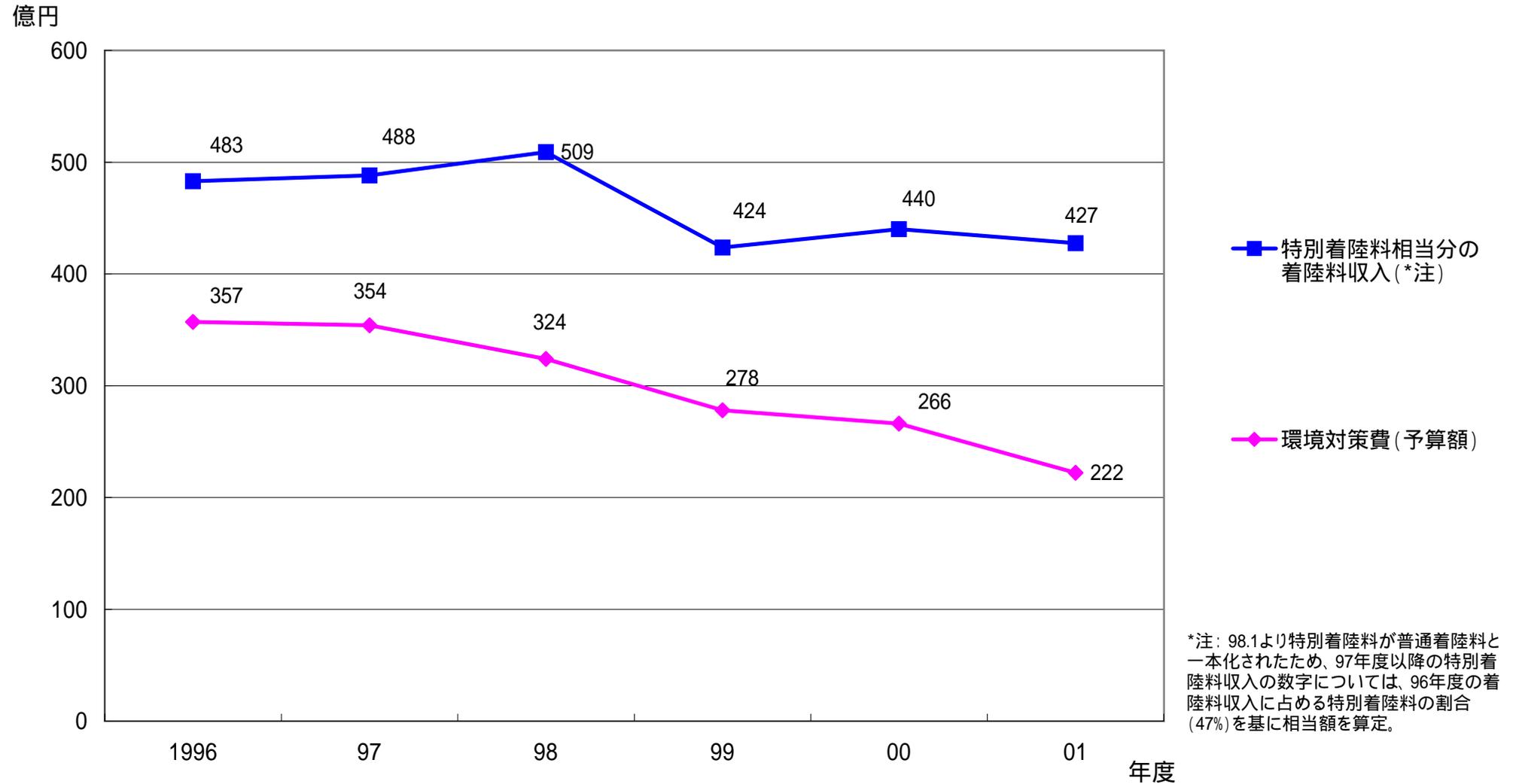
10/16適用

運賃(円)	便数
9,400	2
10,400	2
10,900	2
11,400	6
12,400	17
13,400	3
13,900	2
14,400	1

「のぞみ」利用時は2,350円を追加して利用。

航空は、「航空保険特別料金:400円」を含む

環境対策費と特別着陸料相当分の着陸料推移

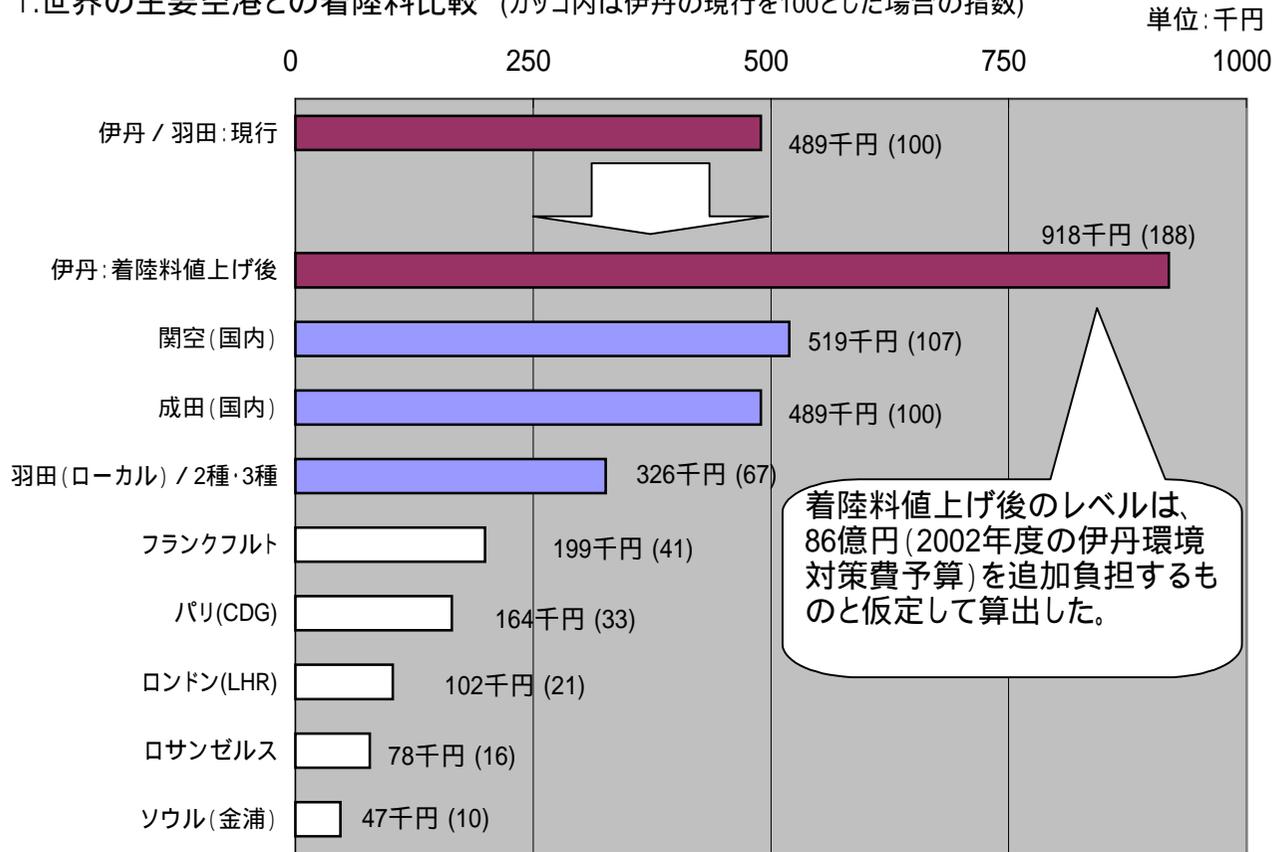


着陸料収入額 (国内線)	1996	97	98	99	00	01	億円
	(1,026)	(1,037)	(1,081)	(900)	(935)	(908)	

伊丹空港着陸料の比較

2001年度の伊丹の着陸料：約98億円 (ANA/ANK = 52億円, JAL/JEX = 26億円, JAS/JAC = 20億円)

1. 世界の主要空港との着陸料比較 (カッコ内は伊丹の現行を100とした場合の指数)



2. B747-400(国内線)の着陸料

単位：千円

	伊丹	関空 (国内)	成田 (国内)	羽田 (ローカル)
現状	489	519	489	326
着陸料増加分	429	-	-	-
値上げ後	918	-	-	-

3. 着陸料等公租公課が運賃に占める割合

東京～伊丹 旅客一人当たり

	現行	値上げ後
運賃	100%	100%
着陸料	11%	15%
航援料	7%	7%
航燃税	6%	6%
公租公課計	24%	28%

対象機材：B747-400(国内)

着陸料値上げ後も運賃は変更なしとした。

伊丹と関空がマルチエアポートでない場合の旅客に与える不利益

マルチエアポートでないことから、同一航空券による伊丹と関空の相互利用が出来なくなる。
したがって、航空券を購入後に伊丹 関空で変更する場合、差額の支払いまたは新たな航空券の購入が必要となる。

マルチエアポート ニューヨーク(JFK、ニューアーク、ラガーディア)、東京(成田、羽田)、大阪(伊丹、関空)のように同一都市圏の複数の空港を同一空港とみなす世界的慣行。同一空港とみなす事で、運賃は同一に設定され、例えば、大阪～東京間においては、予約変更可能な運賃を利用する旅客は、どのような空港の組合せであっても両都市間を移動することが可能となっている。また、国際線航空券においても同様の利便性が提供されている

前提 着陸料が86億円増加すると仮定し、これを運賃に転嫁することとする。
伊丹の旅客一人あたりの着陸料負担額はおよそ500円なので、
伊丹発着全路線の運賃は500円上がるとする。
(例:伊丹～東京 片道運賃 現行:17,100円 変更後:17,600円)

伊丹～東京の代表的な運賃 単位:円

	現行(11月運賃)...	補上げ後(仮定)...
	運賃 1枚当り	運賃 1枚当り
片道	17,100	17,600
往復割引	32,600	33,600
4回数券	53,200	55,200

払戻手数料 航空券1枚当り:420円

1. 伊丹～羽田の往復航空券を使用する旅客が、復路、伊丹ではなく関空へ帰る場合

往復割引は適用できなくなり、差額(1,520円)の支払いが発生。

(参考) 梅田への空港アクセス費用差 関空が540円高い

(逆に関空の往復航空券を使用し伊丹へ帰る場合の差額は、2,520円)

単位:円

伊丹線往復運賃	33,600	
伊丹線片道運賃	17,600	
払戻手数料	420	
払戻額	15,580	-(+)=
新券(片道)購入	17,100	
旅客負担増加額	1,520	-

2. 伊丹～羽田の4回数券を所持する旅客が、関空便を利用する場合

回数券は使えないため、新たに片道航空券の購入(17,100円)が必要。

未使用となった回数券は、その有効期限の90日間中に使用しない場合、無効となる。

単位:円

関空線片道運賃	17,100	a
伊丹線回数券運賃	13,800	b
回数券割引相当額	3,300	a-b

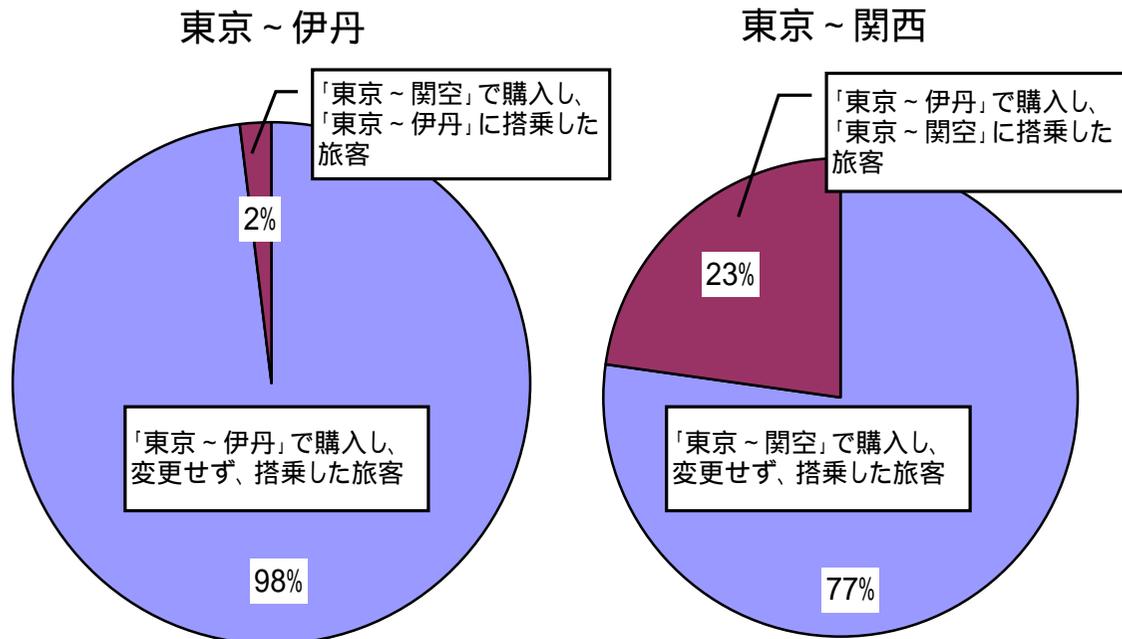
3. 国際線航空券を利用して、行き先を変更する場合

航空券の再発行が発生する。また、運賃計算、帳票記入等に30分程度時間を要する(サービスの低下)。

東京～大阪利用旅客の航空券購入嗜好性

東京～大阪の行き先変更可能航空券(回数券等)を購入する旅客は、東京～伊丹の航空券を購入する傾向が強い。

行き先変更可能な航空券を所持する旅客の内訳



単位:人

	東京～伊丹	東京～関空	合計
行先変更可能な航空券を所持する旅客数	2,507	722	3,229
行先変更した旅客数	50	164	214
行先変更した旅客数のシェア	2%	23%	7%

データ:11月7日 ANA東京～大阪便サンプリング調査より

JET特別料金廃止に関する新聞記事

7. 6. 16
朝日(夕刊)

窓

運輸省官舎から

国内線航空券を購入するとき
に別建てで支払う「ジェット特
別料金」は、ほとんどの路線が
ジェット化している現在、早急
に廃止すべきではないか。

この欄で、そう書いたら、運
輸省の担当者が「事情を説明し
たい」と訪ねてきた。言い分は
三つに要約できよう。

一、会計検査院から指摘され
たのは航空会社が国に納める
「特別着陸料」が騒音対策費を

上回り、その差額を空港整備特
別会計に入れたことではない。
航空会社が利用者から受け取
った「特別料金」と特別着陸料
との差額分が、会社のふところ
に入っていることだ。

続・ジェット料金

一、特別着陸料の使い道は空
港周辺の住宅や教育施設の防音
工事など騒音対策費としてだけ
でなく、緩衝緑地帯の整備など
にも広がっているが、料金設定
の目的には反していない。

一、ジェット料金は今後の運
賃改定時に廃止するのが望まし
いが、改定がないので、廃止の
機会がない。

第一点は指摘の通りで、当方
に勘違いがあった。だが、航空
会社の首脳は、差額が会
社に入っていることにつ
いて「廃止になれば差額
分は減収になるが、その分、運
賃引き下げにまわせば、需要が
拡大する」と話す。当の航空会
社は廃止で構わないといってい
るのだ。

第二、特別着陸料が空港周辺

整備にも使用されていることを
知っている利用客は、けっして
多くない。もっとPRして理解
を求めよべきだ。

第三、運輸省は、料金廃止の
分を値上げで吸収しようと、
「運賃改定時の廃止」を持ち出
す。しかし、こんな数年間は値
上げができる情勢ではない。実
際には「廃止はしない」といっ
ているようなものだ。

とにもかくにも、運輸省の事
情説明を受けたことで、ジェッ
ト料金不要論にいつそう傾いて
しまった。

窓

運輸省官舎から

さういふ規定なら仕方がない
かと思いつながら、なんとなく
納得できないことがある。

国内線の航空チケットを購入
するときに支払う「ジェット特
別料金」もそのひとつだ。プロ

ペラ機が使用されているのは、
一部の地方路線だけで、ほとん
どがジェット機だ。別建てでと
らわぬのはおかしい。
ジェット機の離着陸が空港周
辺の騒音をもたらすという理由

で、二十年前に設定された。現
在は、一部の離島航路を除き八
百五十円だ。

航空会社は、機種や型式ごと
に算出される額と騒音値に基づ
いて算出される額の合計を、

ジェット料金

「特別着陸料」として着陸回数
に応じて徴収される。それが、
空港周辺の環境整備、いわゆる
騒音対策費に使われる。この仕
組み自体は、なるほどと思う。
問題は、騒音対策費が料金設

定している。

運輸省は五年前に、会計検査
院にこの点を指摘され、「特別
料金の存在意義が乏しくなっ
て」と、検討を約束した。
このときの回答には、「こん

年の特別着陸料は、いまだ
は対策費の二倍である。
運輸省は、あまった分を
空港整備特別会計に入れ
ている。

この運賃改定時」という字句が
あるものの、航空運賃の内格
差が目立つ昨今である。騒音対
策の財源を別途に考えつつ、廃
止に向けて真剣に検討しては
どうか。

一気に廃止するのがむづかし
いなら、ジェット料金をいまの
半分程度にして航空運賃を一本
化するといふ。そうすれば、割
引制度の対象にもなる。
状況が変わっても、決めたこ
とをやめたり、改善したりする
のをいやがるのは、役所仕事の
常なのだろうか。

〈種く

窓

運輸省官舎から

国内線航空券を購入するとき
に別建てで支払う「ジェット特
別料金」は、ほとんどの路線が
ジェット化している現在、早急
に廃止すべきではないか。

この欄で、そう書いたら、運
輸省の担当者が「事情を説明し
たい」と訪ねてきた。言い分は
三つに要約できよう。

一、会計検査院から指摘され
たのは航空会社が国に納める
「特別着陸料」が騒音対策費を

上回り、その差額を空港整備特
別会計に入れたことではない。
航空会社が利用者から受け取
った「特別料金」と特別着陸料
との差額分が、会社のふところ
に入っていることだ。

続・ジェット料金

一、特別着陸料の使い道は空
港周辺の住宅や教育施設の防音
工事など騒音対策費としてだけ
でなく、緩衝緑地帯の整備など
にも広がっているが、料金設定
の目的には反していない。

一、ジェット料金は今後の運
賃改定時に廃止するのが望まし
いが、改定がないので、廃止の
機会がない。

第一点は指摘の通りで、当方
に勘違いがあった。だが、航空
会社の首脳は、差額が会
社に入っていることにつ
いて「廃止になれば差額
分は減収になるが、その分、運
賃引き下げにまわせば、需要が
拡大する」と話す。当の航空会
社は廃止で構わないといってい
るのだ。

第二、特別着陸料が空港周辺

整備にも使用されていることを
知っている利用客は、けっして
多くない。もっとPRして理解
を求めよべきだ。

第三、運輸省は、料金廃止の
分を値上げで吸収しようと、
「運賃改定時の廃止」を持ち出
す。しかし、こんな数年間は値
上げができる情勢ではない。実
際には「廃止はしない」といっ
ているようなものだ。

とにもかくにも、運輸省の事
情説明を受けたことで、ジェッ
ト料金不要論にいつそう傾いて
しまった。

窓

運輸省官舎から

国内線航空券を購入するとき
に別建てで支払う「ジェット特
別料金」は、ほとんどの路線が
ジェット化している現在、早急
に廃止すべきではないか。

この欄で、そう書いたら、運
輸省の担当者が「事情を説明し
たい」と訪ねてきた。言い分は
三つに要約できよう。

一、会計検査院から指摘され
たのは航空会社が国に納める
「特別着陸料」が騒音対策費を

上回り、その差額を空港整備特
別会計に入れたことではない。
航空会社が利用者から受け取
った「特別料金」と特別着陸料
との差額分が、会社のふところ
に入っていることだ。

続・ジェット料金

一、特別着陸料の使い道は空
港周辺の住宅や教育施設の防音
工事など騒音対策費としてだけ
でなく、緩衝緑地帯の整備など
にも広がっているが、料金設定
の目的には反していない。

一、ジェット料金は今後の運
賃改定時に廃止するのが望まし
いが、改定がないので、廃止の
機会がない。

第一点は指摘の通りで、当方
に勘違いがあった。だが、航空
会社の首脳は、差額が会
社に入っていることにつ
いて「廃止になれば差額
分は減収になるが、その分、運
賃引き下げにまわせば、需要が
拡大する」と話す。当の航空会
社は廃止で構わないといってい
るのだ。

第二、特別着陸料が空港周辺

整備にも使用されていることを
知っている利用客は、けっして
多くない。もっとPRして理解
を求めよべきだ。

第三、運輸省は、料金廃止の
分を値上げで吸収しようと、
「運賃改定時の廃止」を持ち出
す。しかし、こんな数年間は値
上げができる情勢ではない。実
際には「廃止はしない」といっ
ているようなものだ。

とにもかくにも、運輸省の事
情説明を受けたことで、ジェッ
ト料金不要論にいつそう傾いて
しまった。