

# 今後の航行援助施設利用料のあり方

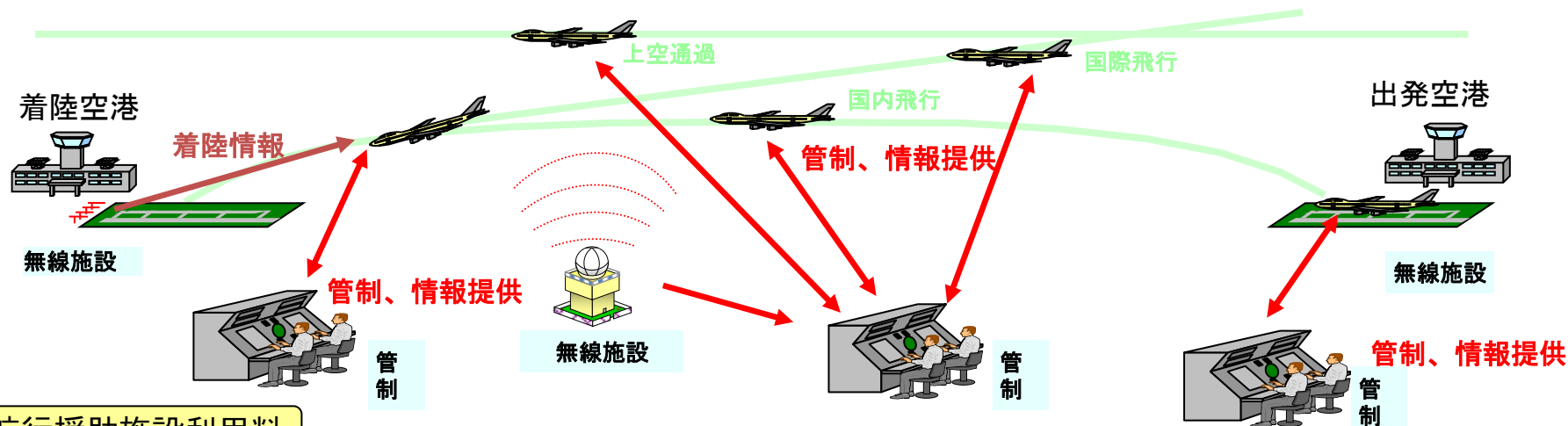
---

国土交通省 航空局

平成25年10月30日

# 我が国の航行援助施設利用料について

- ✓ 航行援助施設利用料は、航空機の航行を援助するための施設の整備・維持運営に要する費用の対価として徴収。
- ✓ 料金は、航空機の重量及び飛行距離に基づき算定。



## 航行援助施設利用料

### I. 15t以上の航空機

ア 国内飛行	a 1~400km 1tあたり	950円	イ 国際飛行	a 100t以上 一律	207,700円	ウ 周回飛行	1tあたり	780円
	b 401~800km 1tあたり	1,180円		b 100t未満 一律	180,000円			
	c 801km~ 1tあたり	1,670円						
エ 上空通過機	a: 洋上及び陸上を通過したもの	一律 89,000円						
	b: 洋上のみを通過したもの	一律 16,000円						

### II. 15t未満の航空機 一律 120円

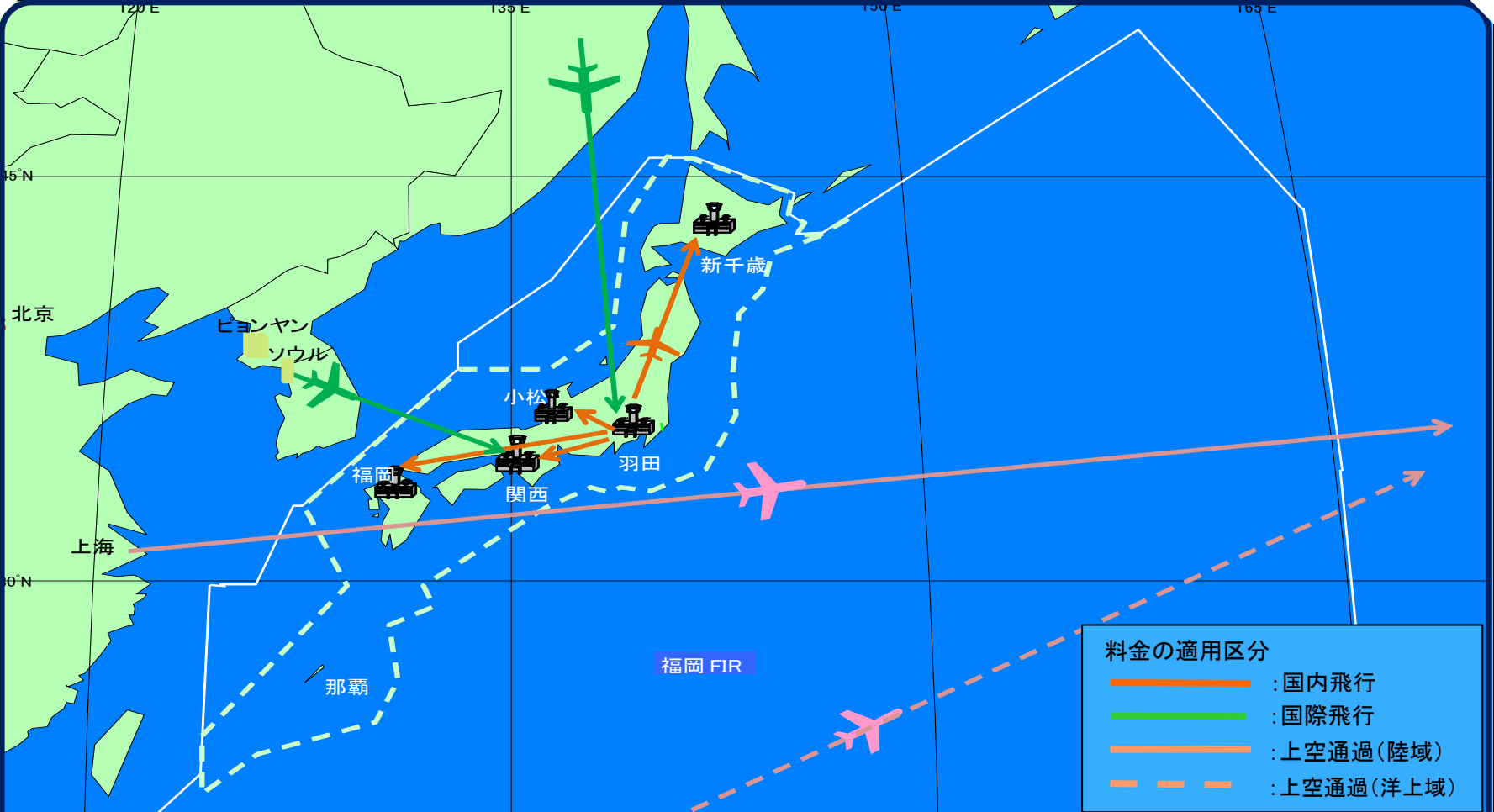
## 沖縄・離島路線に係る航行援助施設利用料軽減

沖縄発着路線(国内線及び国際貨物便)に係る航行援助施設利用料について、平成26年3月31日までの間、機材の種別等に応じて1/6~1/16に軽減。

離島発着路線(国内線)に係る航行援助施設利用料について、機材の種別等に応じて1/6~1/16に軽減。

# 我が国の航行援助施設利用料の適用範囲

✓各飛行区分(国内飛行、国際飛行、上空通過)の一例を下図に示す。



— · — · — · : 陸域・洋上サービス区分線  
 上空通過を行う航空機に対し、航空路監視レーダーの覆域、VHFによる管制通信の伝達範囲、VOR/DME等航行援助施設の利用範囲を勘案して、QNHライン（平均海面上大気圧による気圧高度計規制値が適用される空域の境界を示す線）を陸域・洋上サービス区分線としているもの。

# 航行援助施設利用料(国内線・国際線)の改正経緯

✓我が国の航行援助施設利用料の改正経緯について

改正時期	主な改正内容
昭和46年8月	航行援助施設利用料の徴収を開始
昭和48年4月	国際線料金を約20%値上げ
昭和50年4月	国際線料金を約10%値上げ
昭和52年8月	国際線料金を50%値上げ、国内線料金を100%値上げ
昭和53年4月	国際線料金を約10%値上げ
昭和53年9月	国際線料金を約20%値上げ、国内線料金を約50%値上げ
平成12年1月	上空通過料の徴収を開始し、国内線及び国際線を料金を4%値下げ

## 1. 国内線料金の改正推移

(円:トン当り)

(飛行距離)	昭和46年	昭和48年	昭和50年	昭和52年	昭和53年4月	昭和53年9月	昭和53年9月	平成12年
400km以下	330	→	→	660	→	→	990	950
400km-800km以下	410	→	→	820	→	→	1,230	1,180
800km超	580	→	→	1,160	→	→	1,740	1,670

## 2. 国際線料金の改正推移

(円)

(重量)	昭和46年	昭和48年	昭和50年	昭和52年	昭和53年4月	昭和53年9月	昭和53年9月	平成12年
100t未満	72,000	86,400	93,600	140,400	156,000	187,200	→	180,000
100t以上	86,400	100,800	108,000	162,000	180,000	216,000	→	207,700

## 3. 上空通過料の改正推移

(円)

(飛行経路)	昭和46年	昭和48年	昭和50年	昭和52年	昭和53年	昭和53年	昭和53年	平成12年
洋上及び陸上通過	0	→	→	→	→	→	→	89,000
洋上のみ通過	0	→	→	→	→	→	→	16,000

## 4. 15t未満の航空機料金の改正推移

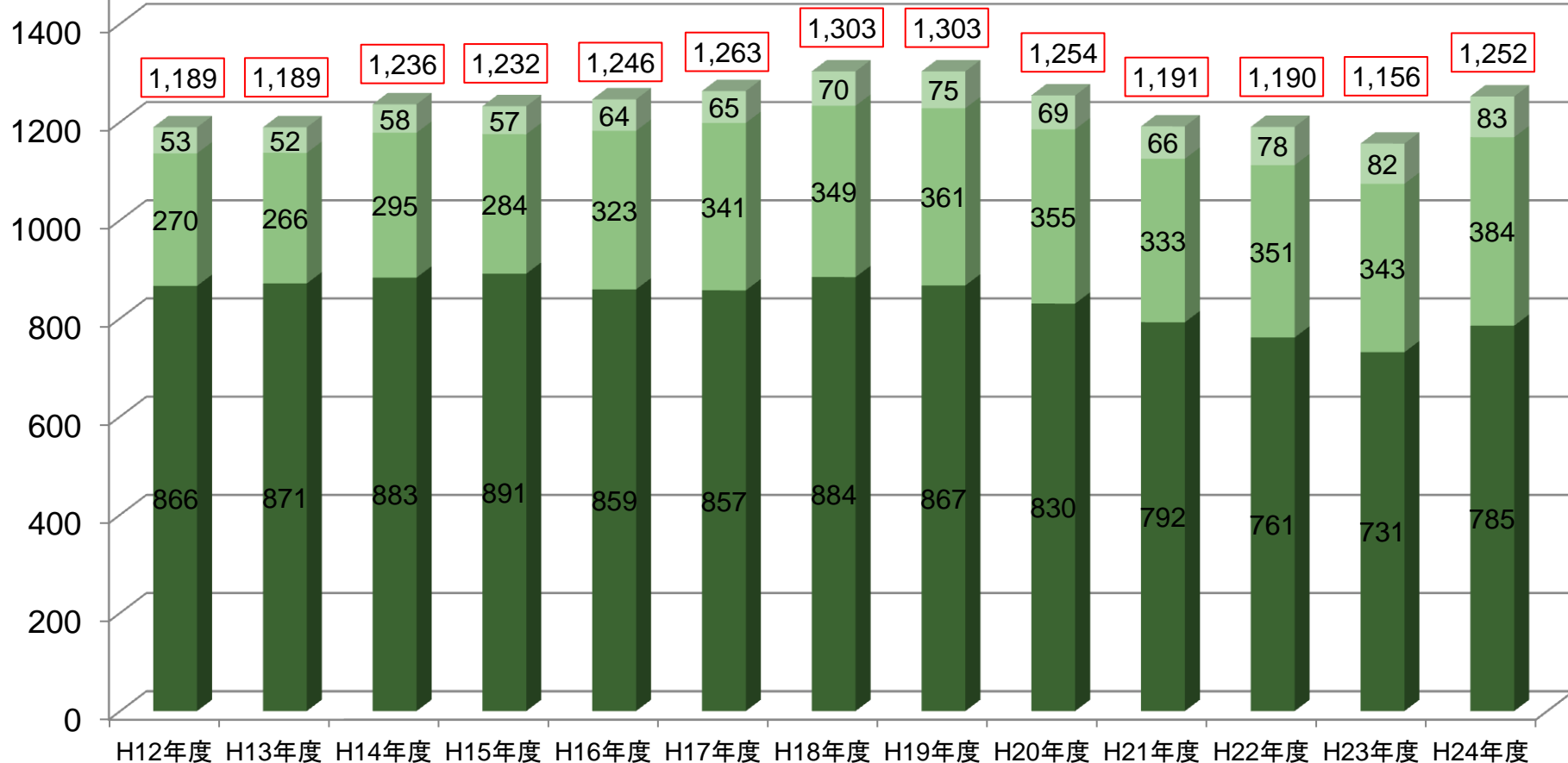
(円)

一律	昭和46年	昭和48年	昭和50年	昭和52年	昭和53年	昭和53年	昭和53年	平成12年
15t未満	40	→	→	80	120	→	→	→

# 我が国の航行援助施設利用料の推移

- ✓平成24年度までの航行援助施設利用料の徴収額は大凡横ばいとなっている
- ✓国内線の徴収額は若干減、国際線は横ばい、上空通過は伸びる傾向

単位: 億円



■ 国内線 (億円)   ■ 国際線 (億円)   ■ 上空通過 (億円)

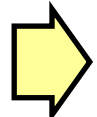
※ 各年度の航行援助施設利用料は発生額を示している。

## ○ 第3回基本政策部会 (H25年2月26日開催)

### 定期航空協会資料(抜粋) 航行援助施設利用料に関して

- ・競争促進と競争環境の整備(イコールフットイング)はセットで行われていることが必要であり、世界的に見ても高負担である本邦航空会社の公租公課を軽減していただきたい。
- ・日本の航空管制料金は、国内線が航空機の重量と距離で決まり、国際線は定額になっている。
- ・一方海外では、国内線・国際線に関わらず、ICAO推奨体系に則った距離をベースに重量が加味された料金体系が一般的。
- ・結果として日本では、国際線よりも国内線の方が大きく課金されている。

ボーイング777-200型機で東京—札幌間を飛行した場合、国内線は国際線の約2倍



本邦航空会社に負担が偏った料金体系の見直し

《利用者負担額》  
1,256億円  
(平成25年度航空局予算)

## ○ 第8回基本政策部会 (H25年6月28日開催) 中間とりまとめ

### 中間とりまとめ (抜粋)

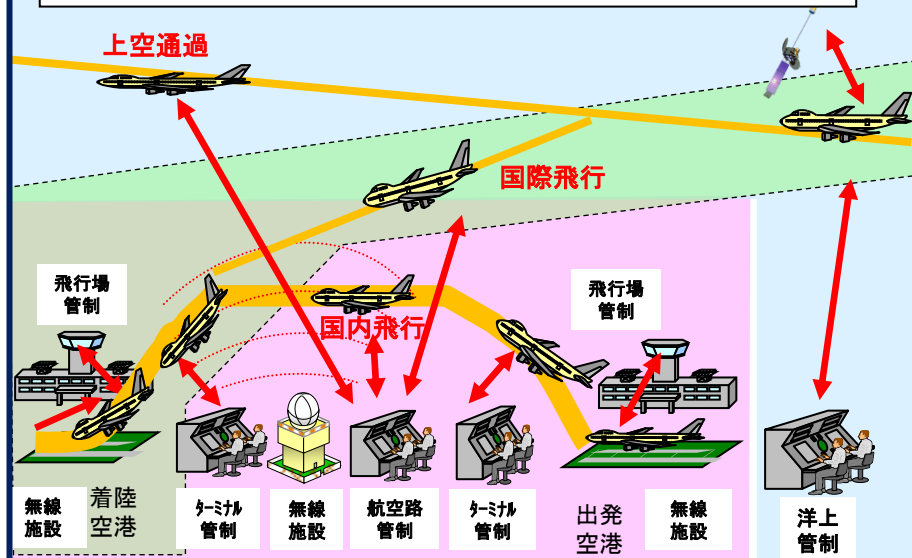
#### 【公租公課のあり方について】

・航空会社が負担している航行援助施設利用料についても、国内飛行に比べ、国際飛行や上空通過の負担が軽く、交通量のバランスから乖離しているとの指摘があるが、国際的な関係者との調整が必要なことから、中期的な課題とすることが適当である。

# 我が国の航行援助施設利用料とICAO推奨の比較

✓ICAOは、飛行場と航空路(陸上・洋上)という2つの管制区間で飛行距離及び航空機重量に応じて課金することを推奨している。

○ 我が国の航行援助施設利用料の料金範囲のイメージ



管制、情報提供

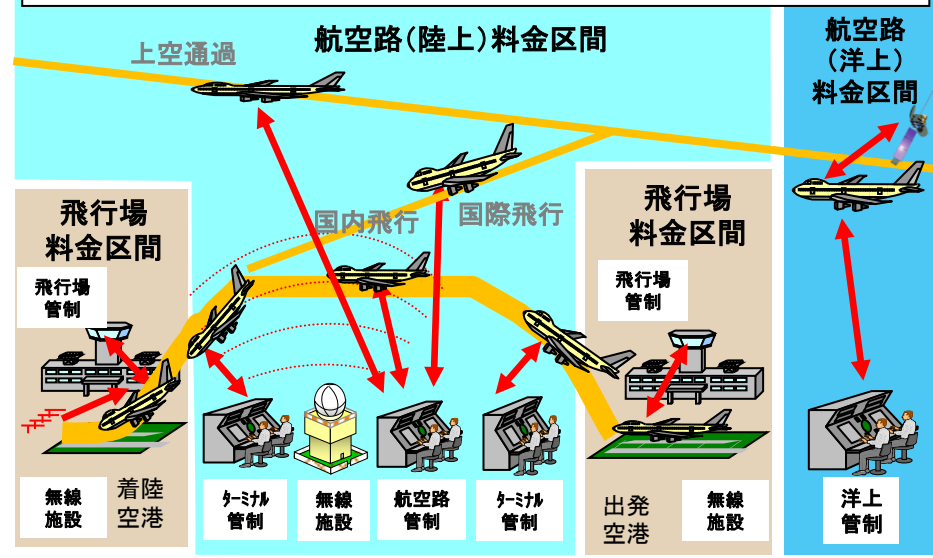
## 我が国の航行援助施設利用料

国内飛行: 飛行距離で区分(400km未満、401km以上800km未満、801km以上)し、重量に応じて課金

国際飛行: 重量で区分(100t未満と100t以上)して距離に関係なく定額

上空通過: 陸上域、洋上域に区分して距離に関係なく定額

○ ICAO推奨体系における航行援助施設利用料の料金範囲のイメージ



管制、情報提供

## ICAO推奨の航行援助施設利用料

### 飛行場料金の体系

空港への離着陸等において提供される管制サービスにかかる料金  
 ※ 飛行距離に関係なく重量に応じて課金される

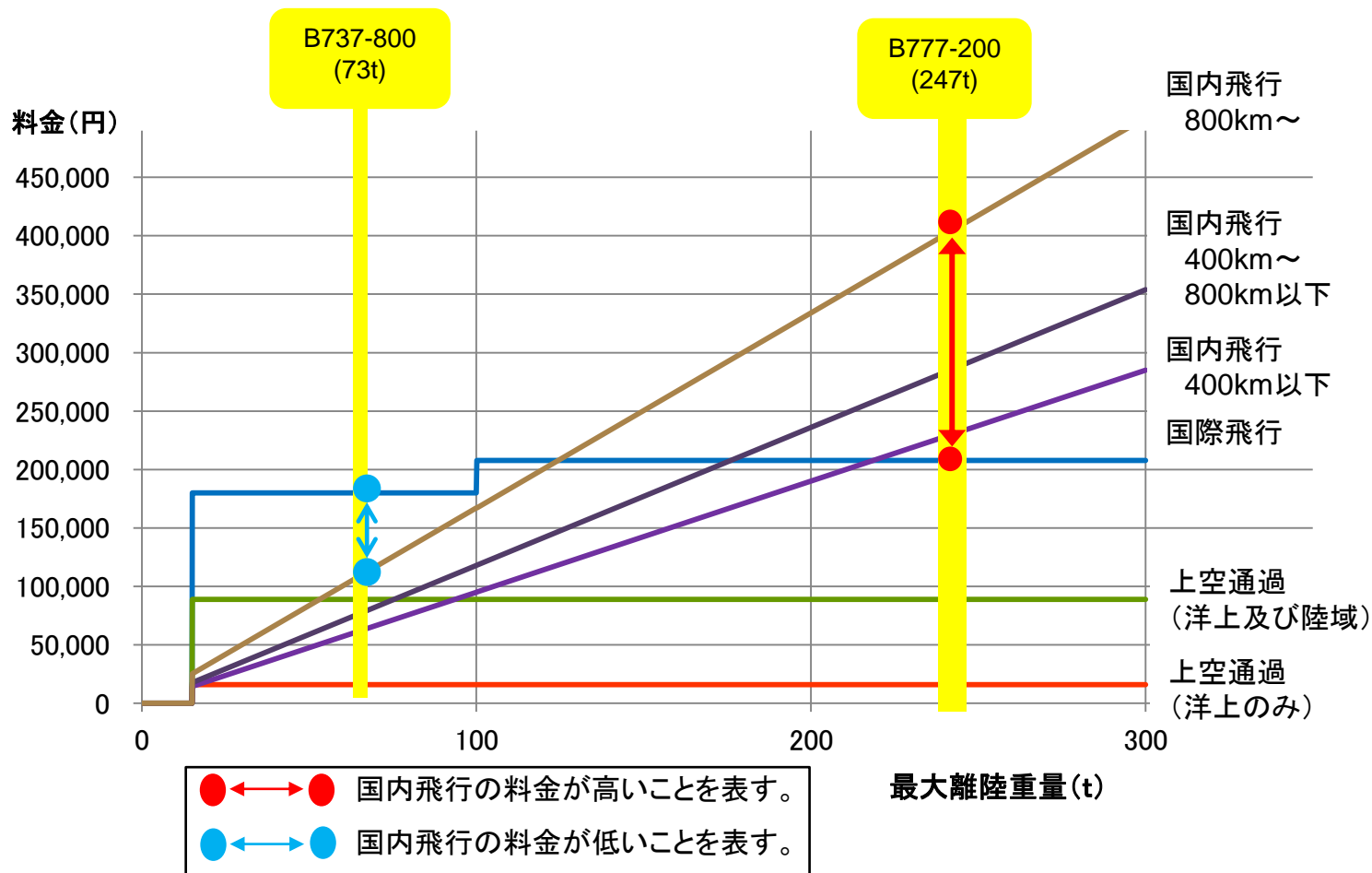
### 航空路金の体系

管制区管制業務の管轄空域を通過する際に提供される管制サービスにかかる料金  
 ※ 飛行距離及び、重量に応じて課金される  
 ※ 洋上管制区の料金を別に設定することができる。

# 我が国の航行援助施設利用料負担の現状

✓国内線では、飛行距離区分に応じ重量比例であり、国際線は定額としているため、特に大型機(重量機)による路線では、国際線より国内線の負担が重い。

## 重量要素を基準とした料金変化

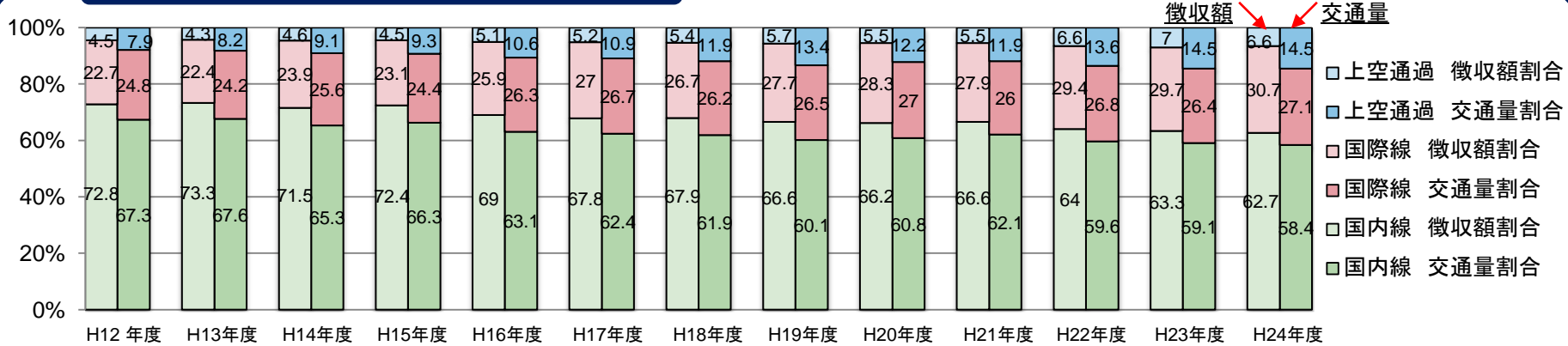




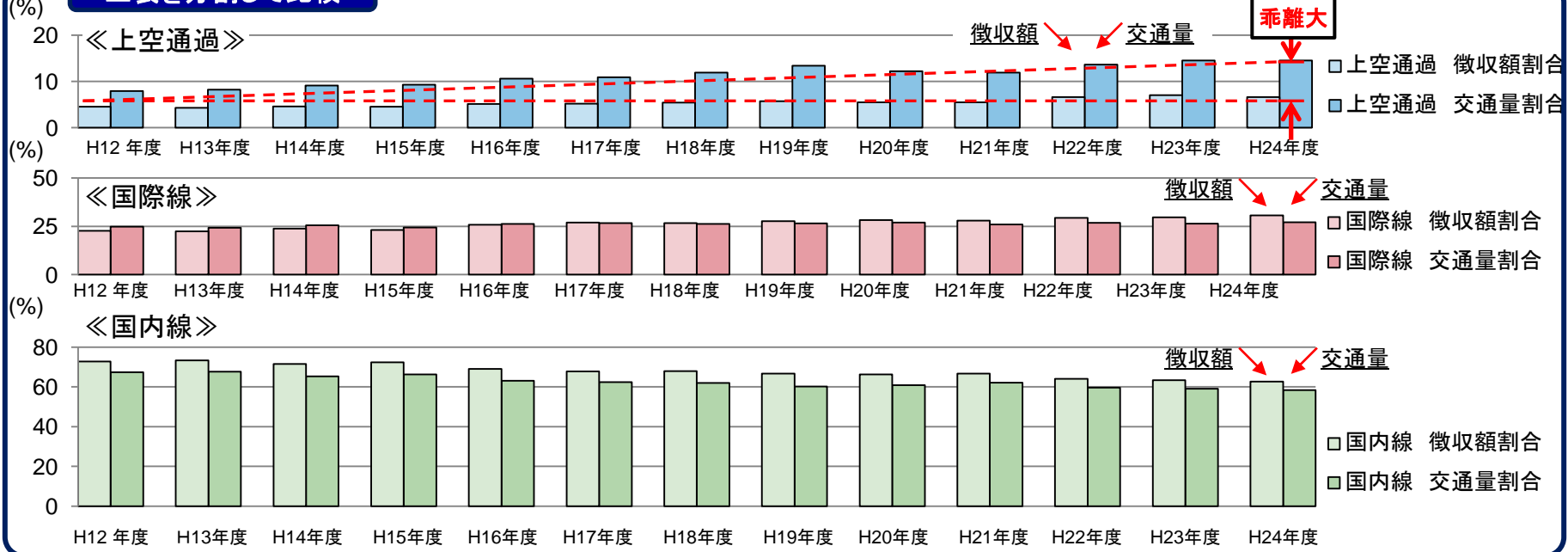
# 航空交通量と航行援助施設利用料の割合の乖離

- ✓各飛行区分(国内、国際線及び上空通過)の中では上空通過の乖離が大きくなっている。
- ✓特に、上空通過の交通量割合と収入割合の差が広がっている。

## 交通量と航行援助施設利用料の割合の推移



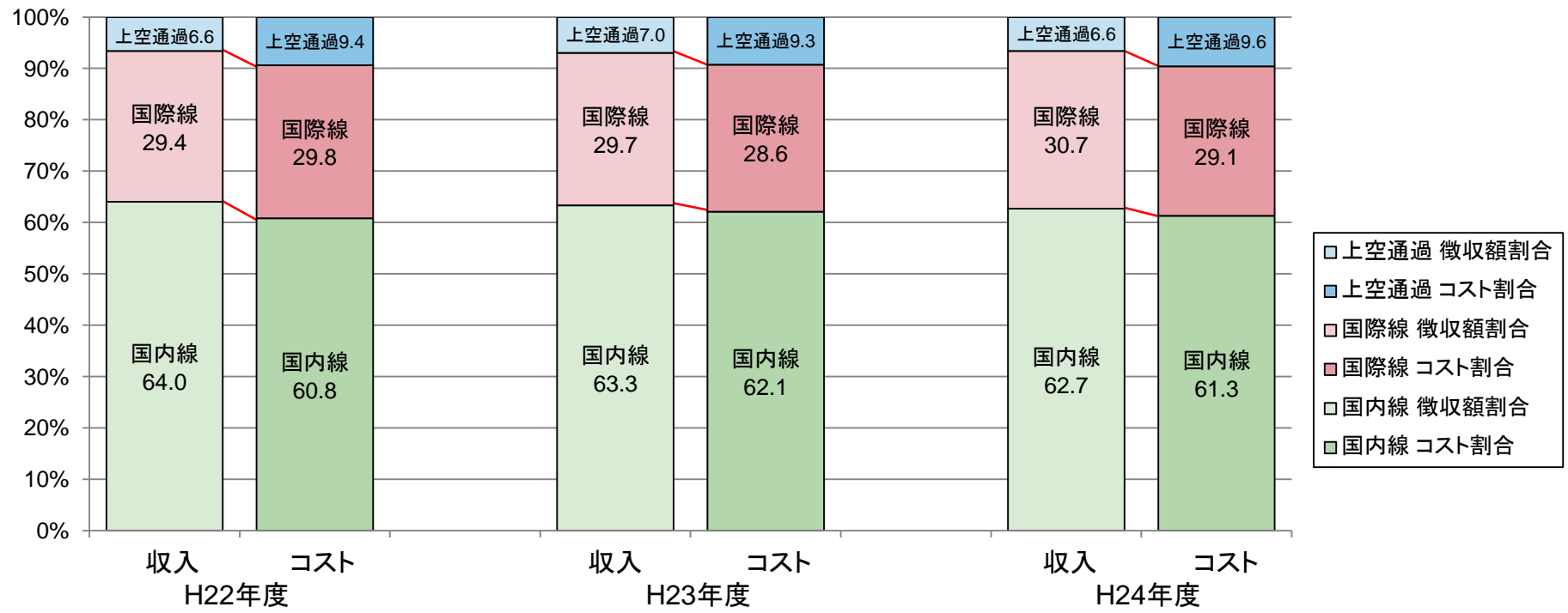
## 上表を分割して比較



# コストと航行援助施設利用料の割合の乖離

✓国内線、国際線及び上空通過に係るコストと負担を比較すると、国内・国際に比べ、上空通過の相対的負担が軽く、かかったコストを十分負担していない。

## コストと航行援助施設利用料の割合の比較

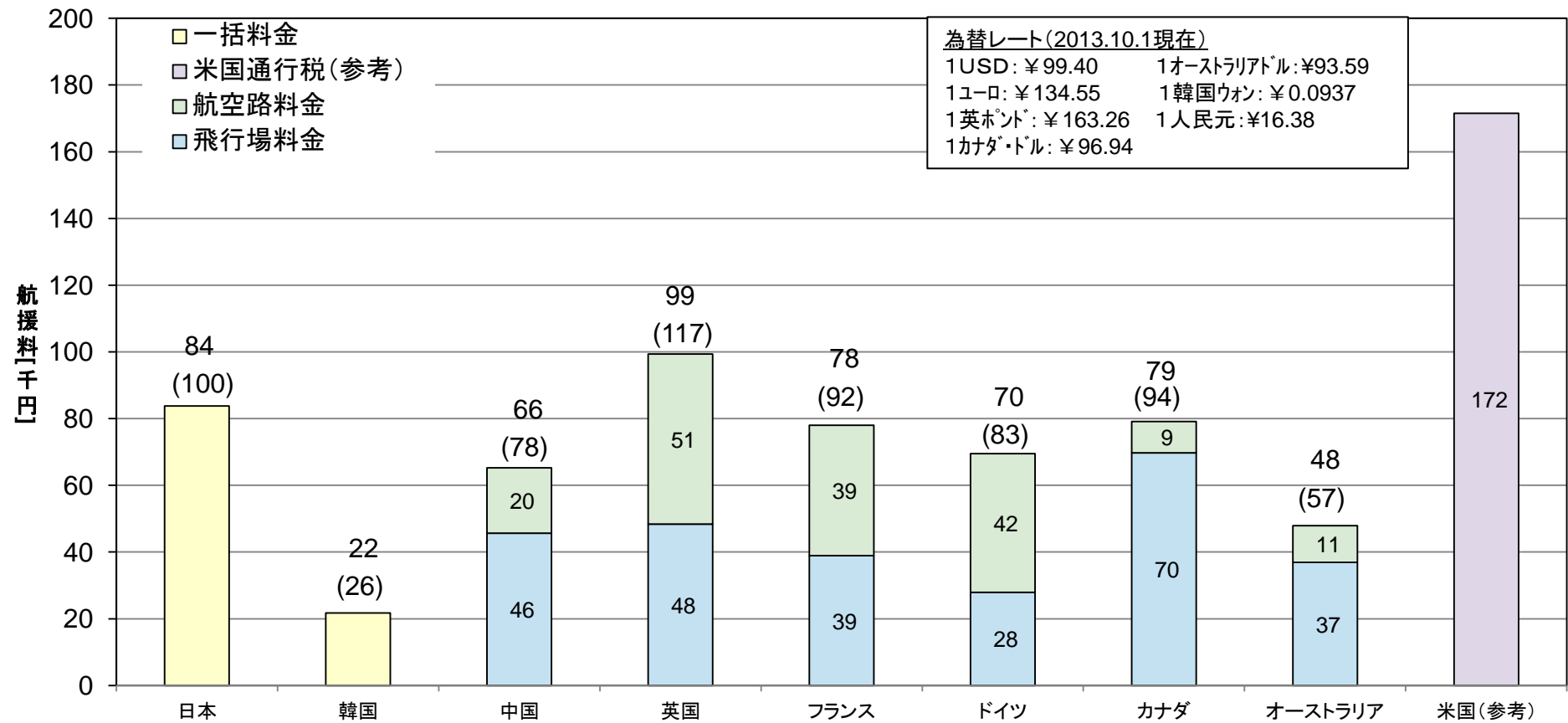


- ※1 航行援助施設利用料の徴収額割合は発生額ベースを元に国内線、国際線及び上空通過の各区分に集計した結果を全体の構成比として表したものの。
- ※2 コスト割合は社会資本整備特別会計空港整備勘定から予算ベースで施設整備費、人件費を含む施設維持費から管制業務を行うために必要な経費を試算し、国内線、国際線及び上空通過の各区分に集計した結果を全体の構成比として表したものの。
- ※3 コストを配分するため、管制業務に必要な経費を便宜上 ①国内線及び国際線に配分 ②国際線及び上空通過に配分 ③国内線、国際線及び上空通過に配分とする3つのパターンに分類して配分する。なお配分比率は航空交通量の割合を採用した。
- ※4 施設整備費のうち空港整備事業費は①により、航空路整備事業費は③による配分方法で配分した。
- ※5 施設維持費のうち人件費については、本省、地方航空局、航空保安大学校、航空交通管制部、航空路監視レーダー事務所、航空気象等の人件費を③により、空港事務所等の人件費は①により、航空衛星センターの人件費は②による配分方法で配分した。物件費等の維持費については、一般事務処理費を項目により①、②、③で配分、航空保安施設の検査、航空保安大学校、航空路施設維持費、航空気象等の費用は③により、国際空港及び国内空港は①により、航空衛星センターに係る分は②による配分方法で配分した。

# 各国における航行援助施設利用料 ～国内線～

✓各国主要空港から想定距離の飛行(400km)を行った場合、自国に対して支払う料金を試算。  
 ✓我が国の国内線料金は他の先進国並みの料金水準である。

国内線／B737-800ER(70.5t)



※: 想定距離は、試算条件を統一するため各国同一の距離を採用。  
 ※: 米国は国内を着陸する航空機から航行援助施設利用料を徴収していないが、その一部を航行援助サービスの経費に充てるため、通行税として航空券の金額の7.5%を課税している。ロスアンゼルス～サンフランシスコ間の航空券の金額が215\$とした場合、一人当たり16\$を徴収している。また、徴収額は対象航空機を177人乗りとし、搭乗率が60%として試算したものである。  
 ※: ( )内は日本を100とする指数。

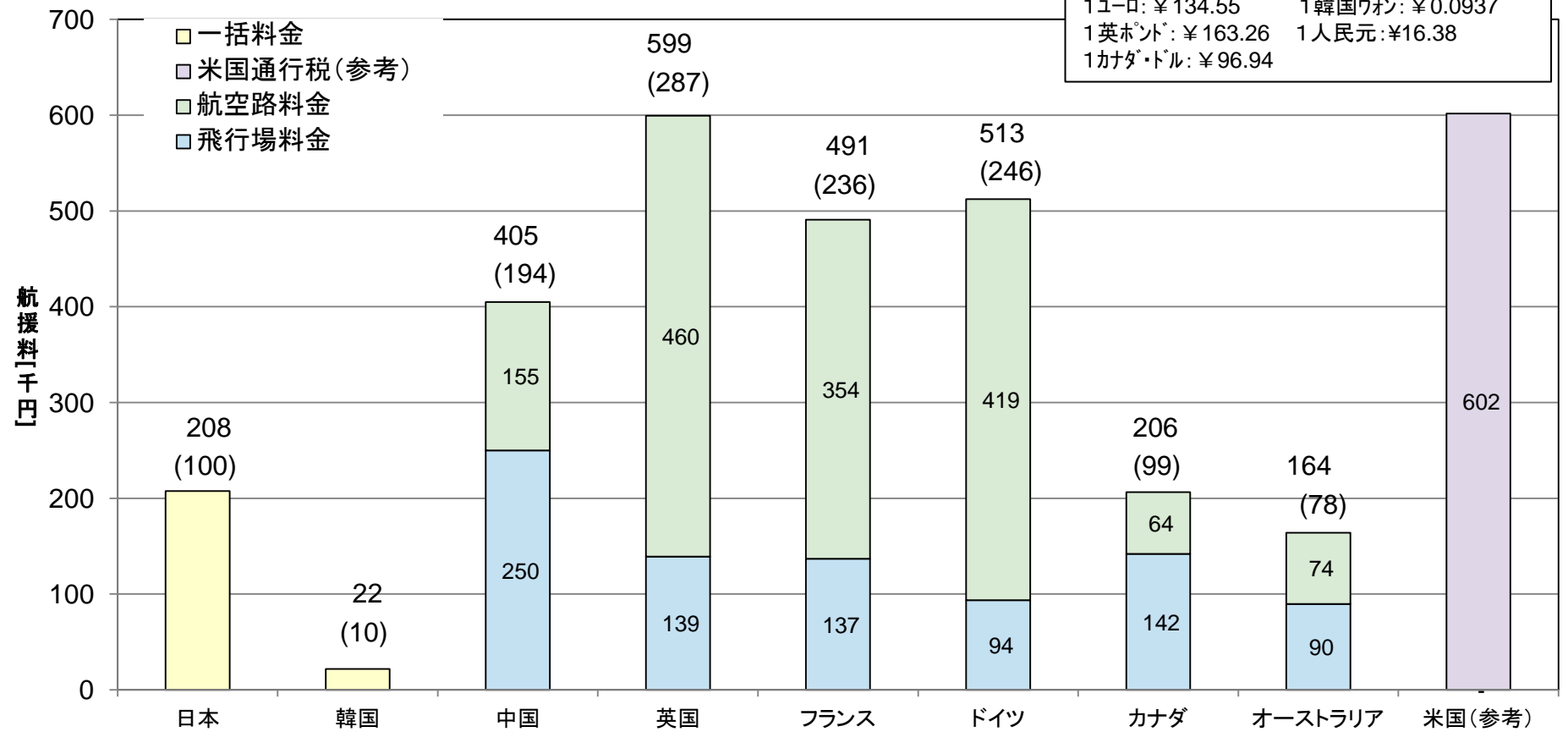
# 各国における航行援助施設利用料 ～国際線～

✓各国主要空港から自国空域の想定距離の往復飛行(800km×2)を行った場合、自国に対して支払う料金を試算  
 ✓我が国の国際線料金は他の先進国より割安である。

国際線／B777-300ER (340.2t)

為替レート(2013.10.1現在)

1 USD: ¥99.40	1 オーストラリアドル: ¥93.59
1 ユーロ: ¥134.55	1 韓国ウォン: ¥0.0937
1 英ポンド: ¥163.26	1 人民元: ¥16.38
1 カナダ・ドル: ¥96.94	



※: 想定距離は、試算条件を統一するため各国同一の距離を採用。  
 ※: 米国は国際線として着陸する航空機から航行援助施設利用料を徴収していないが、その一部を航行援助サービスの経費に充てるため、通行税として一人当たり17.2\$ (出国及び入国時)を課税している。徴収額は対象航空機を292人乗りとし、搭乗率が60%として試算したものである。  
 ※: ( )内は日本を100とする指数。

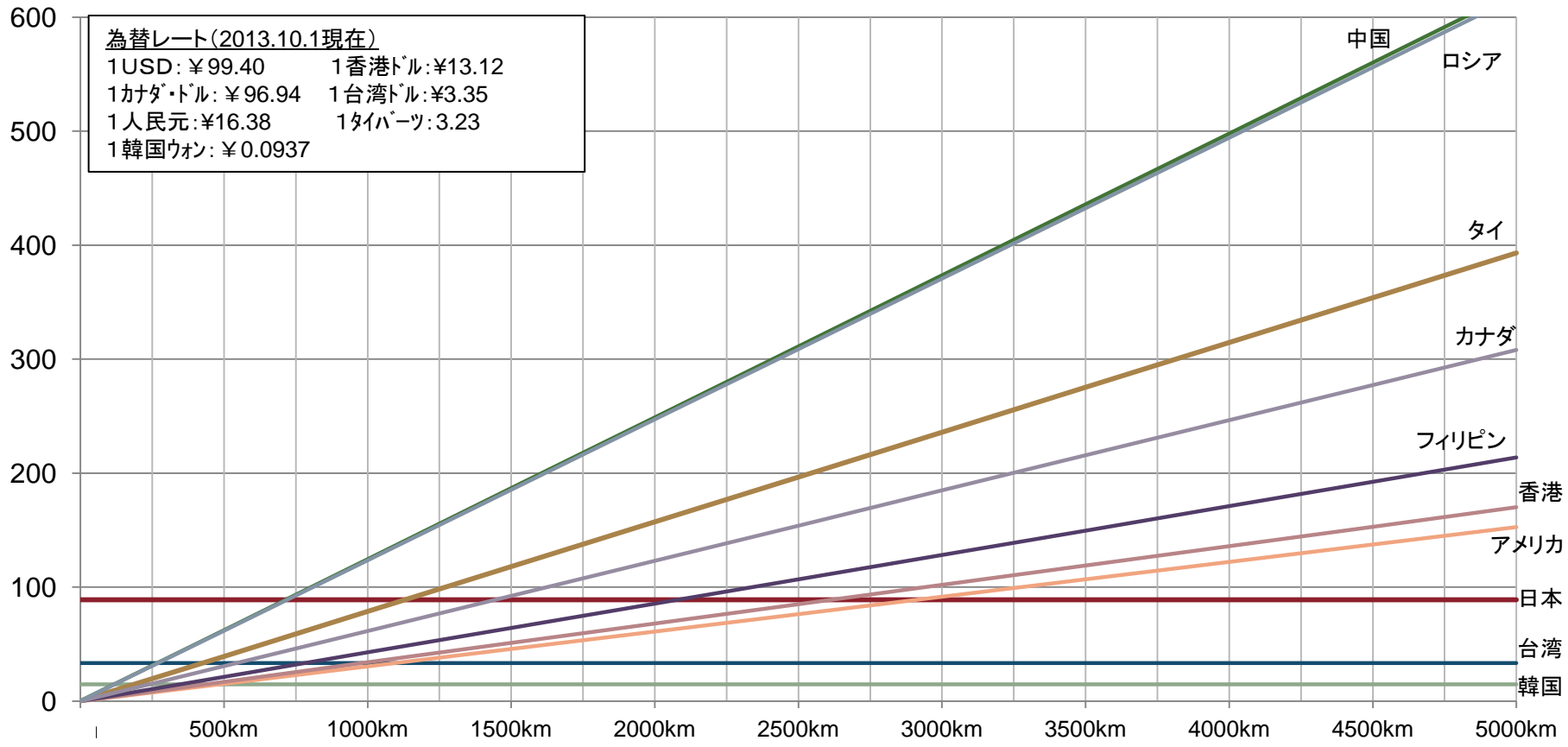
# 各国における航行援助施設利用料 ～上空通過(陸上区域)～

✓我が国の近隣諸国における陸上区域を上空通過した場合に係る航行援助施設料は近隣諸国と比べ、長距離ほど割安

国際線／B777-300ER(340.2t)

単位:千円

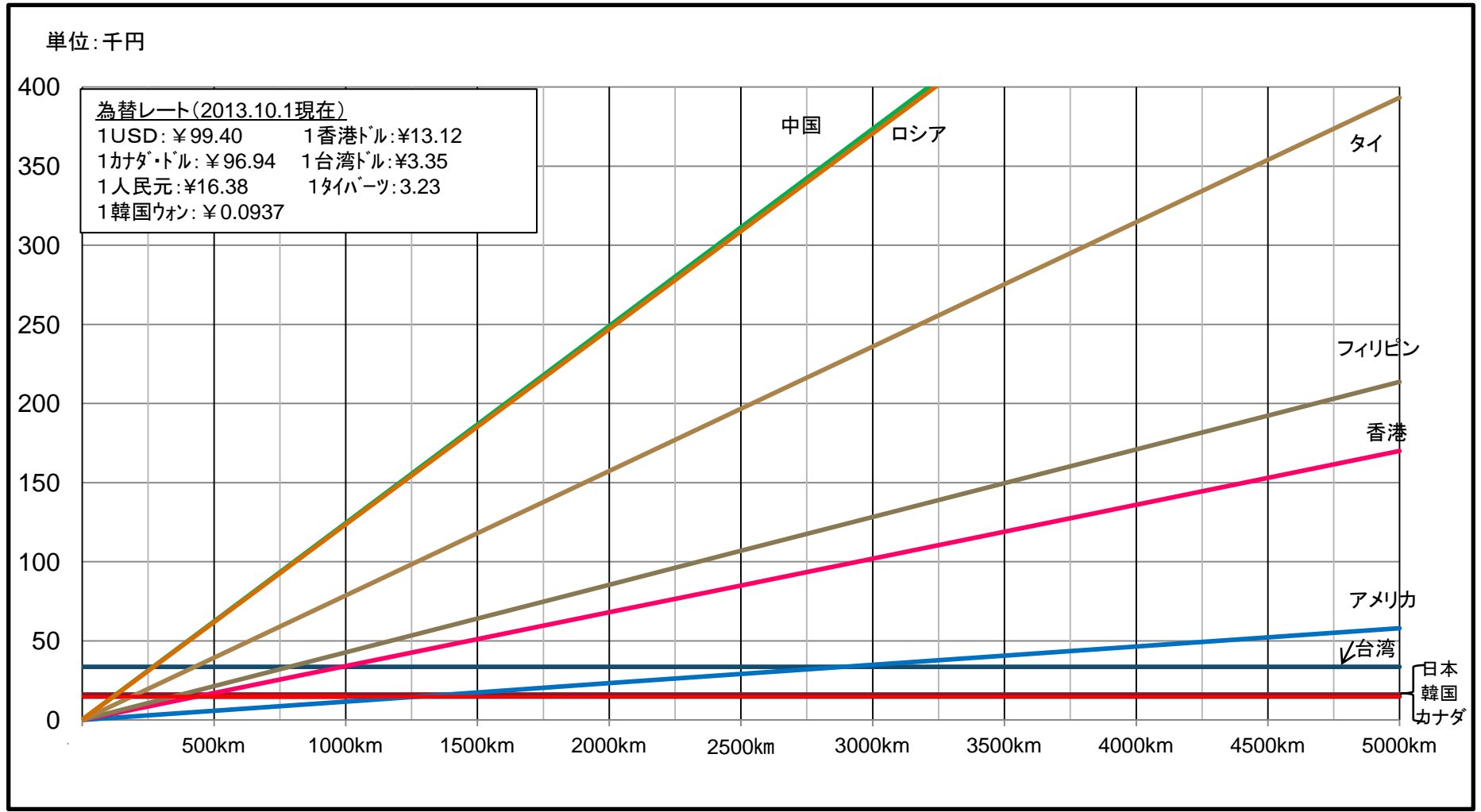
為替レート(2013.10.1現在)  
 1USD: ¥99.40      1香港ドル: ¥13.12  
 1カナダドル: ¥96.94      1台湾ドル: ¥3.35  
 1人民元: ¥16.38      1タイバーツ: 3.23  
 1韓国ウォン: ¥0.0937



# 各国における航行援助施設利用料 ～上空通過(洋上区域)～

✓我が国の近隣諸国における洋上区域を上空通過した場合に係る航行援助施設料は近隣諸国と比べ、長距離ほど割安。

国際線／B777-300ER (340.2t)




# 洋上管制のサービス水準の向上

✓これまで、洋上空域の交通量増加に対応するための間隔短縮や経路最適化等による運航効率向上を実施

## これまでの洋上や国際便の交通量増大に対応する施策と効果

### 洋上空域における管制間隔の短縮

- 運輸多目的衛星の導入により位置情報の精度が上がり管制間隔の短縮が実現
- 効果：消費燃料削減量 約1,400万<sup>kg</sup>/年間  
CO2削減量 約34,400トン/年間  
削減金額 約12億7千万/年  
(H20年8月プレス発表資料より)

縦間隔	平成17年4月以前	平成17年4月～	平成20年8月～
 縦間隔	120～100海里 (15分)	短縮 50海里	短縮 30海里

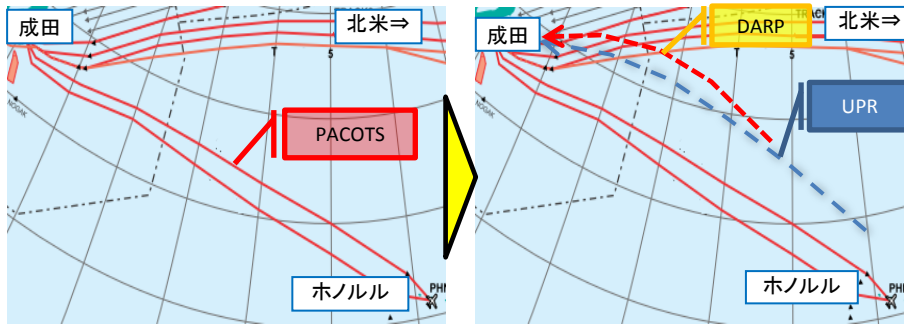
横間隔	平成10年4月以前	平成10年4月～	平成20年8月～
 横間隔	100海里	短縮 50海里 (注1)	短縮 30海里 (注2)

注1：RNP10適合機に適用 注2：RNP4適合機に適用

### 洋上空域における運航経路の最適化

- 航空交通管理センターにおける洋上管理機能の高度化により柔軟で効率的な運航経路の設定が実現
- 効果：消費燃料削減量 約177万<sup>kg</sup>/年間  
CO2削減量 約4,350トン/年間  
削減金額約1億6千万/年  
(H20年8月プレス発表資料より)

- ・ **PACOTS** : (Pacific Organized Track System)  
気象情報を勘案した、日替わりでの最適経路
- ・ **UPR** : (User Preferred Route)  
出発時点の気象状況に応じ、燃料効率を高める最適経路 (H20年8月～)
- ・ **DARP** : (Dynamic Airborne Reroute Procedure)  
運航者から飛行中の気象状況の変化により要求できる最適経路 (H24年9月～試行開始)



# 航行援助施設利用料の見直しの方向性

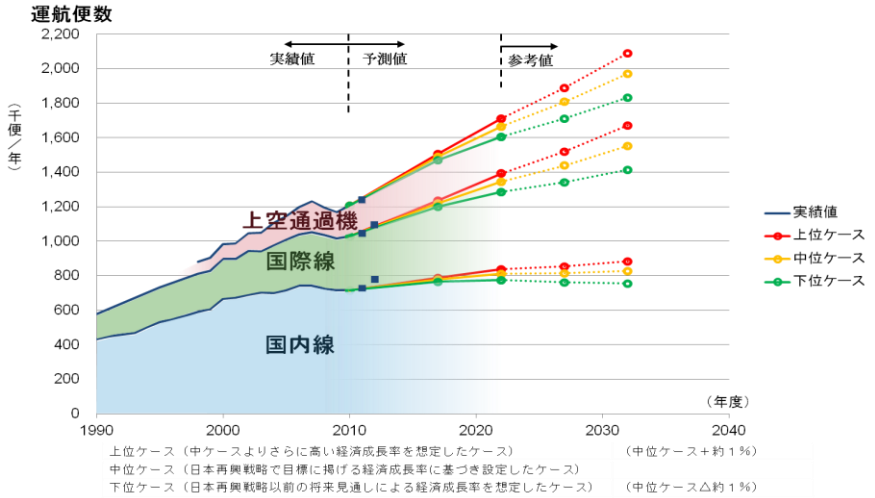
## 現状

- ① ICAOが航空路料金では飛行距離と重量に基づく課金を推奨しているのに対し、我が国では国内のみ飛行距離区分+重量比例、国際と上空通過は定額としているため、大型機による長距離路線において、国内と比べ、国際と上空通過の相対的負担が軽い。
- ② 交通量と負担を比較すると、上空通過が交通量に比して負担が小さいのに対し、国内・国際が交通量に比して負担が大きい。
- ③ コストと負担を比較すると、国内・国際に比べ、上空通過の相対的負担が軽く、かかったコストを十分負担していない。
- ④ 料金水準を諸外国と比べると、国内は他の先進国並み、国際線は他の先進国より若干割安、上空通過は特に長距離で割安。

## 見通し

・今後、国内と比べ、上空通過と国際の需要が大きく伸びることが予想されるところ、国内・国際・上空通過の負担のアンバランスがさらに大きくなるおそれ。

## 今後の航空交通量の増大



## 方向性

・国内・国際・上空通過の負担のアンバランスを小さくする方向で、ICAOの推奨体系や諸外国の料金水準にも留意しつつ、航行援助施設利用料を見直すべきではないか。