

# 今後の空港政策の課題について

(資料編)

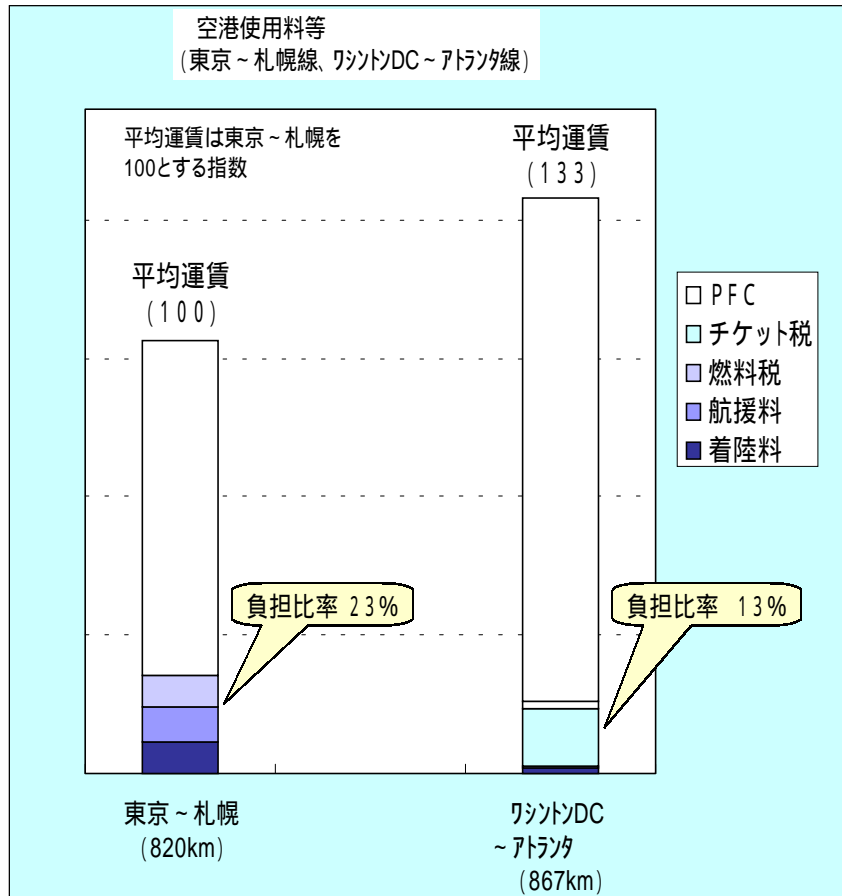
2002年5月10日

定期航空協会

# 資料1 国内線平均運賃に対する空港使用料等の日米比較



東京～札幌線のお客様一人当たりの平均運賃に対する空港使用料等の負担比率は、同等程度の距離帯のワシントンDCからアトランタ線に比べて高い水準にあります。



(参考)

2000年度、日本の国内線全体の旅客収入に対する空港使用料等の負担比率は21%。

注1) 着陸料は、B767-300型機(最大離陸重量 130トン)として算出

注2) お客様一人の各負担額については、B767-300型機(272席)において、搭乗率65%として算出。

注3) 燃料税額は、B767-300型機の当該区間の平均燃料消費量推定により、日本26,000円/KL、米国4.4セント/ガロンとして算出。

注4) 米国におけるチケット税額は旅客が支払う運賃の10%。

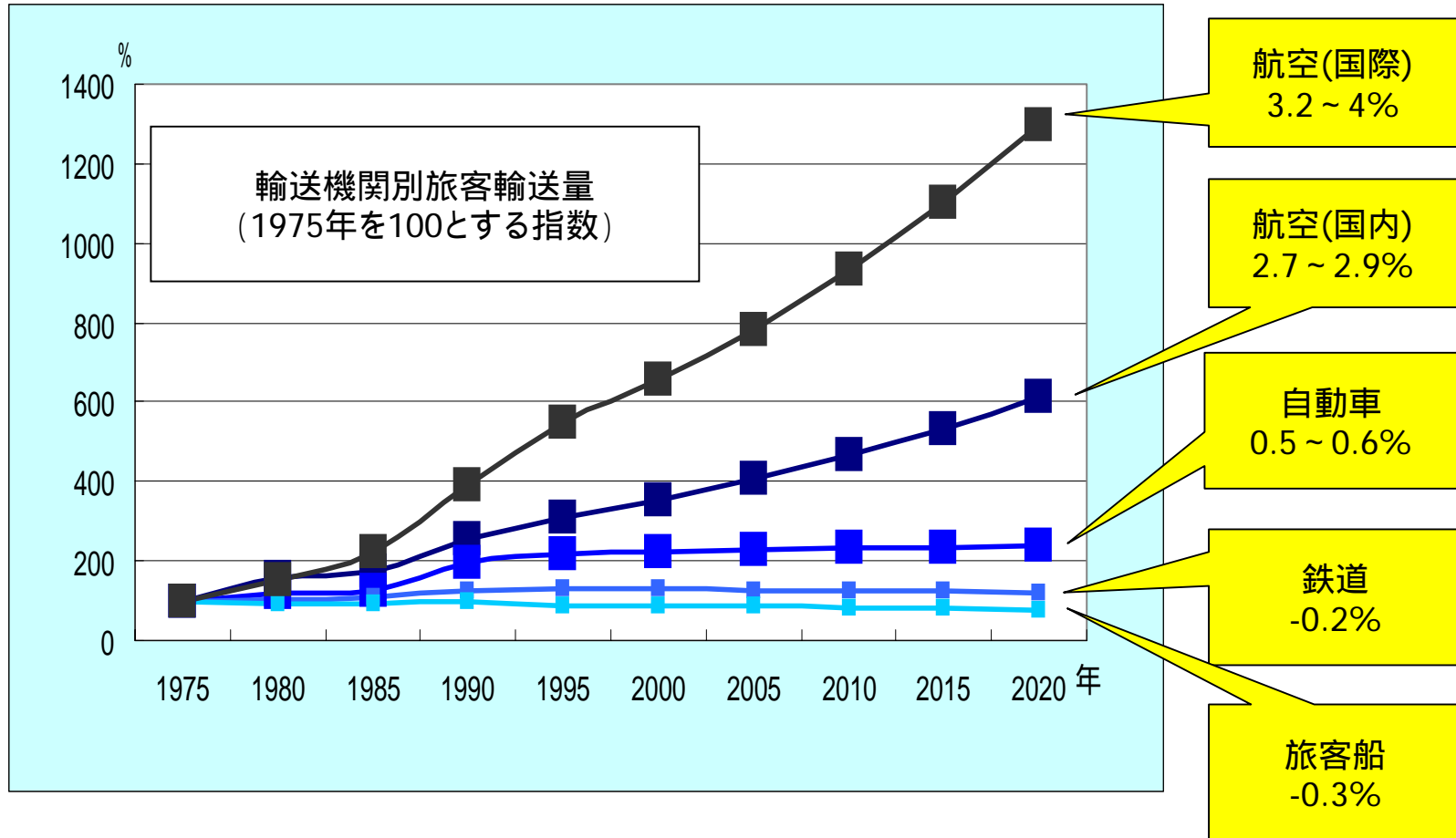
注5) 為替レートは1USD = 107.8円(2000年1月-12月 平均値)。

注6) PFC : Passenger Facility Charge

(出典) 米国: BACK INFO (2000年1月-12月)

日本: 航空3社データ(2000年度)

## 資料2 輸送機関別輸送実績と需要予測



各輸送モードの下の数字は1995～2010年の年平均伸び率の予測  
出典) 運輸省資料、運輸政策審議会答申(2000年10月)

### 資料3 世界の主な空港の滑走路本数と年間発着回数



空港名	滑走路 本数	年間発着 回数(2000年)
成 田	1	13.5万回
関 西	1	12.3万回
羽 田	3	25.2万回
ロサンゼルス	4	78.3万回
ロンドン(ヒースロー)	3	46.7万回
ロンドン(ガトウィック)	1	26.1万回

(成田の滑走路本数は暫定平行滑走路供用前のもの。 出典：ICAO)

## 資料4 - 1 羽田空港における滑走路処理容量の見直しと発着枠の拡大



	改定前	改定後
滑走路処理容量 算出方式	先行する着陸機(離陸機)と後続の着陸機(離陸機)との間の時間間隔を一定の値に決めた上で、処理容量を算定。	着陸機(離陸機)が着陸(離陸)の際に滑走路を占有する時間を実際に測った上で、この実測データに基づき処理容量を算定。
発着枠 (1時間、3時間、 1日当たり制限値)	1時間値：離陸・着陸合わせて45回 3時間値：123回 1日当たり総発着回数：660回	1時間値：離陸32回、着陸28回 3時間値：廃止 1日当たり総発着回数：定めない
定期便の 発着回数	1日当たり640回(320便) 年23.5万回	1日当たり754回(377便) 年27.5万回 (2002年7月現在)

## 資料4 - 2 羽田空港における滑走路処理容量の見直しと発着枠の拡大



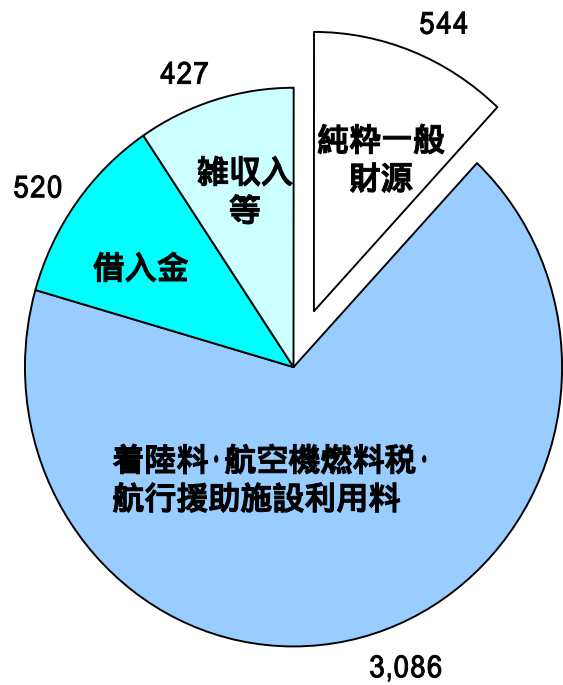
空港処理容量検討委員会最終報告（1999年10月）抜粋

- 羽田空港の更なる処理能力向上のため、「離脱誘導路の取り付け位置及び形状（航空機による滑走路占有時間の短縮）」、「地上及び飛行中におけるユーザーの協力（管制指示等に対するクイックレスポンス、飛行中の速度調整や速度指定）」等について、所要の検討を加え、具体策を策定することが望ましい。
- 「東京国際空港（羽田）について検討した今後の処理能力向上策については（中略）他の空港についてもこれを参考に、関係者間で検討を行うことが望ましい。」

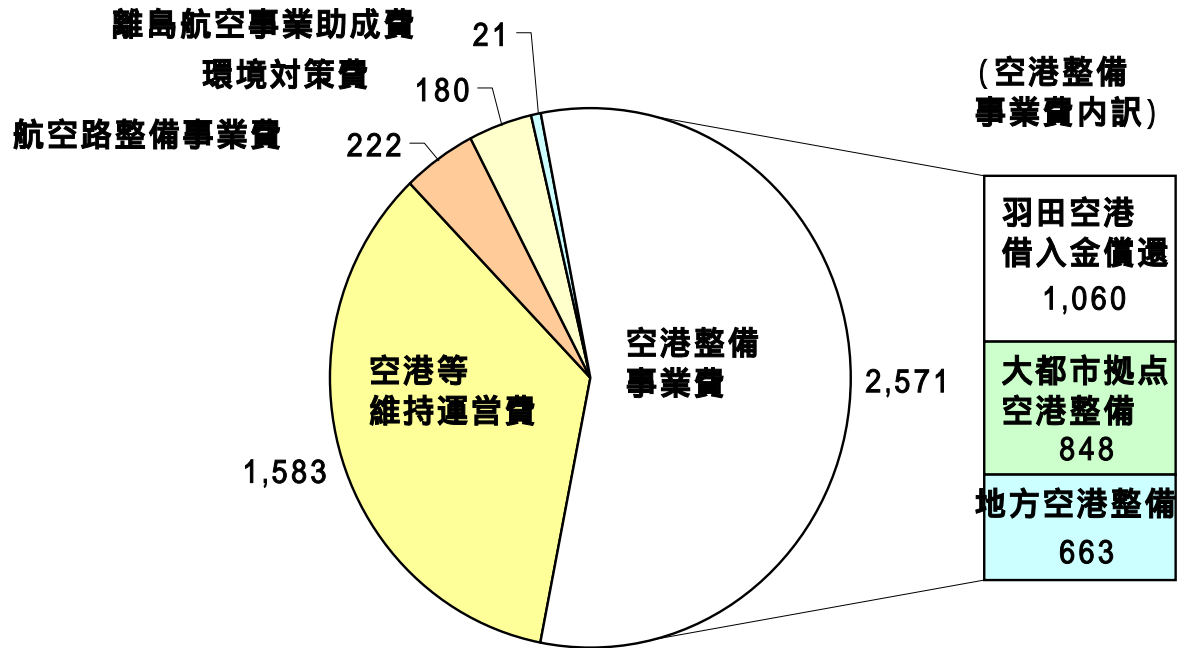
# 資料5 2002年度空港整備特別会計予算の内訳



〔歳入〕 (計4,577億円)



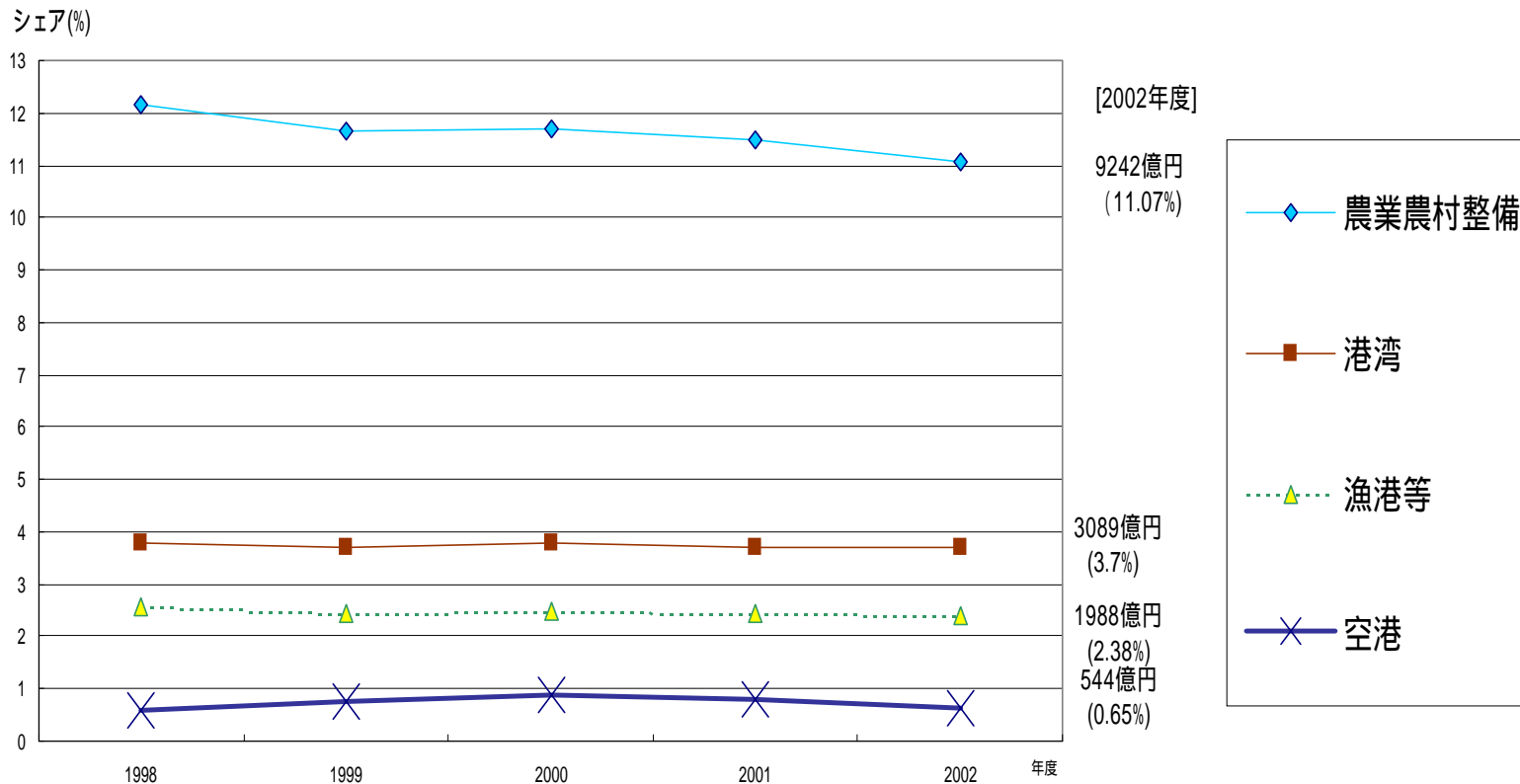
〔歳出〕 (計4,577億円)



## 資料6 公共事業関係費(国費)の分野別シェア



空港整備費の割合は極めて低い水準となっています。



(注) 空港には航空機燃料税相当額(利用者負担)は含みません。

(出典) 航空政策研究会資料