

着陸料・航空機燃料税をはじめとする

航空利用者負担の 軽減について

～規制緩和と利用者負担の軽減が経済社会にもたらす効果～

2000年7月
定期航空協会

目次

利用者負担の軽減に向けて	1
1. 利用者負担の水準と引下げ効果	2
2. 規制緩和を振り返って	
2-1 利用者利益の拡大と経済活性化	4
2-2 航空会社の経営合理化の進展	7
3. 利用者利益のさらなる拡大のために	8
4. 利用者負担のさらなる軽減を	10



1999年度において、地方空港着陸料をはじめとした空港使用料等の利用者負担の軽減措置が実施されました。この措置は航空会社の経営合理化と相俟って、航空運賃の低下と必要な航空ネットワークの維持に効果をもたらすと共に、航空需要の増大を通じた経済の活性化にも貢献しました。

しかし、基幹空港の着陸料や世界に稀な航空機燃料税は従来水準に据え置かれており、国際線着陸料の水準は未だ世界の3倍、航空機燃料税は米国の20倍となっているなど、依然として我が国航空会社の国際競争力にも影響を与えています。

航空における規制緩和は、1990年代に大きく進展しました。これにより利用者利益は拡大し、さらに航空需要の増大を通じて観光産業をはじめとする我が国の経済に大きく貢献してきました。

一方、競争が進展し、運賃が大幅に低下する中で、航空会社の収支は9年連続で実質赤字となりました。航空会社は人件費の削減、事業運営・生産体制の効率化をはじめとする経営合理化に取り組むと共に、急速に悪化した財務体質を改善するため、航空機投資を大幅に圧縮しています。

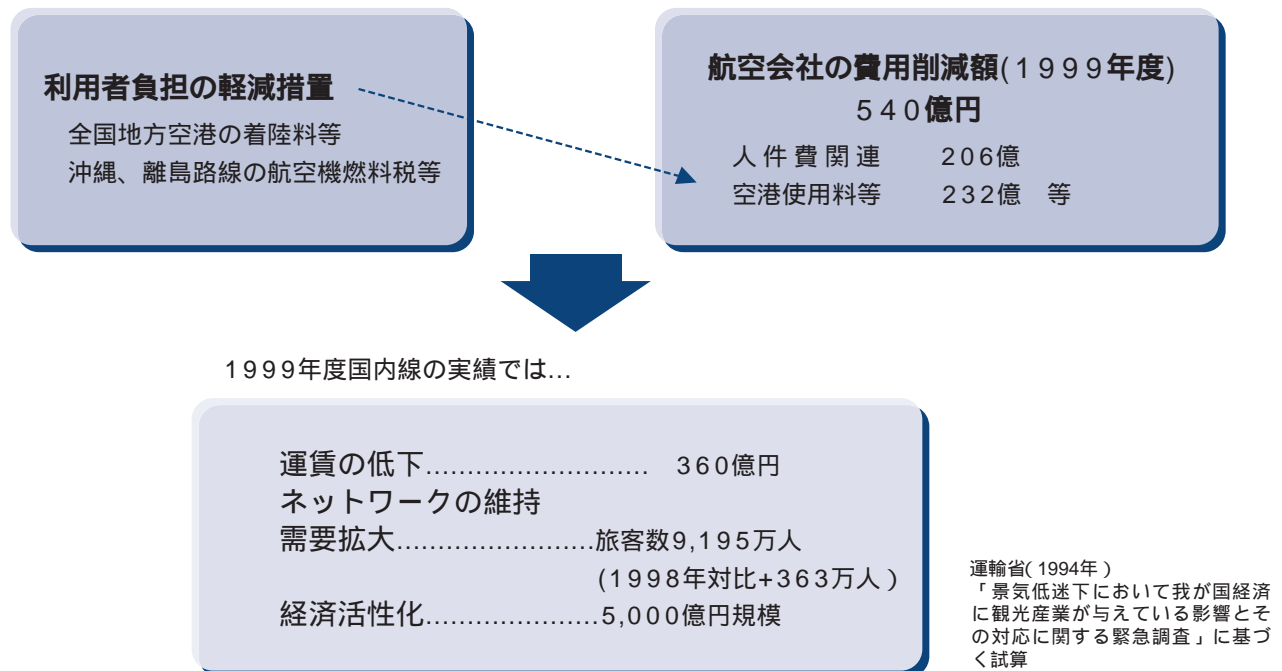
こうした状況の中で、航空運賃のさらなる低下、国内・国際の航空ネットワークの維持といった社会的な要請にこたえていくためには、航空会社の合理化に加え、基幹空港の着陸料や航空機燃料税をはじめとする利用者負担の一層の軽減が必要です。

今や航空輸送は我が国の国民生活にとって必要不可欠なものであり、空港は国の重要な社会インフラです。これまで主に航空利用者の負担で賄われてきた空港整備に、今まで以上の純粋一般財源を投入することが適当と考えます。

1 利用者負担の水準と引き下げ効果

空港使用料等の引下げ効果

1999年度に実施された230億円規模の第2種・第3種空港使用料等の引下げは、航空会社の経営合理化と相俟って、利用者利益の拡大と経済の活性化に貢献しました。



航空需要の拡大は、観光産業や、航空への依存度が高い北海道・沖縄の経済活性化など5,000億円規模の経済波及効果をもたらしました。

依然として高い空港使用料等

第1種空港(羽田・成田・関空・伊丹)の着陸料や航空機燃料税は従来水準に据え置かれており、このことは本邦航空企業の国際競争力にも影響を与えています。

空港使用料等(着陸料・航行援助施設利用料).....年間2,375億円*

国際線着陸料は、本邦航空企業が乗入れている外国の空港の平均的着陸料と比較して3倍の水準にあります。

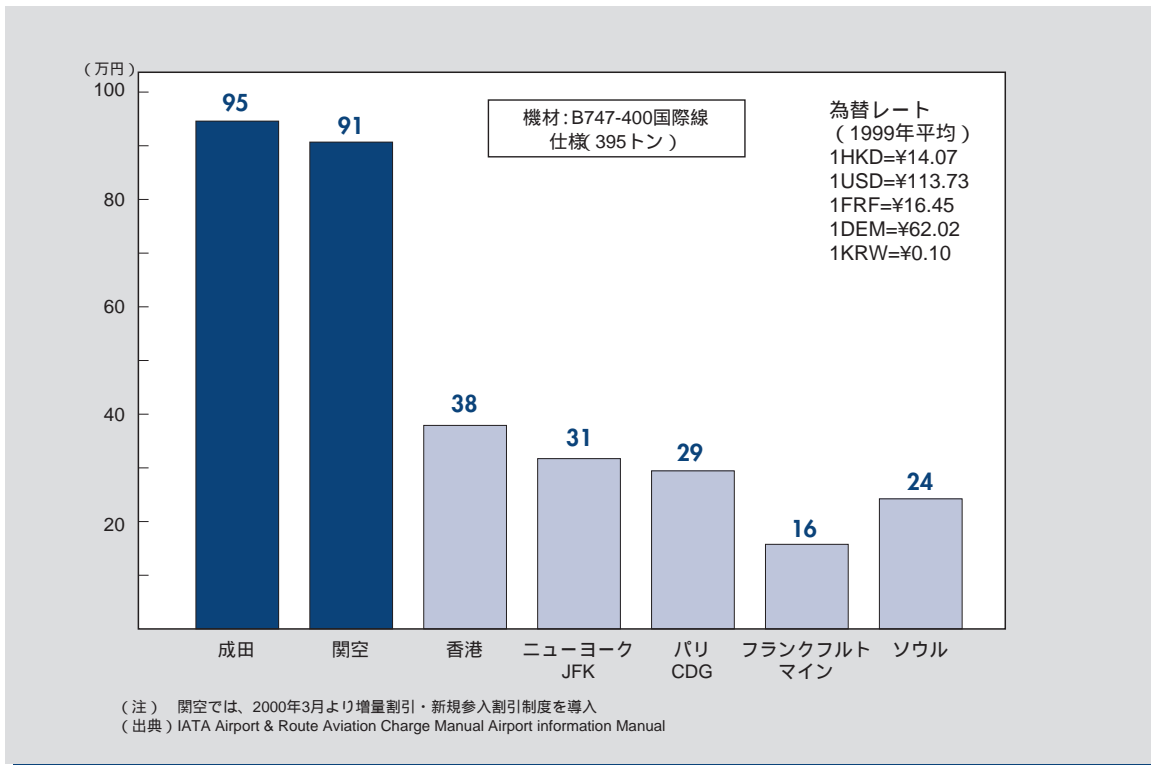
航空機燃料税(1キロリットル当たり26,000円).....年間1,019億円*

航空機燃料税の水準は米国の20倍となっています。

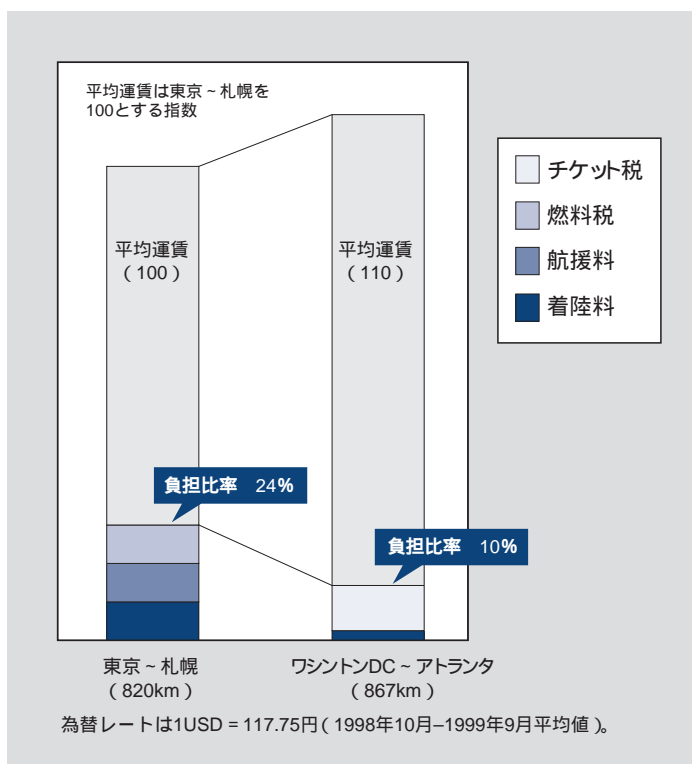
* いずれも1999年度実績



グラフ 1 世界主要各国の国際線着陸料比較



グラフ 2 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～アトランタ線に比べて極めて高い水準にあります。

(参考)
 1999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22%

(注1) 空港使用料等の負担比率は、B767-300型機(272席・130トン)において、搭乗率65%として算出

(注2) 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3) 米国におけるチケット税額は、平均運賃額×9%+\$1/人。

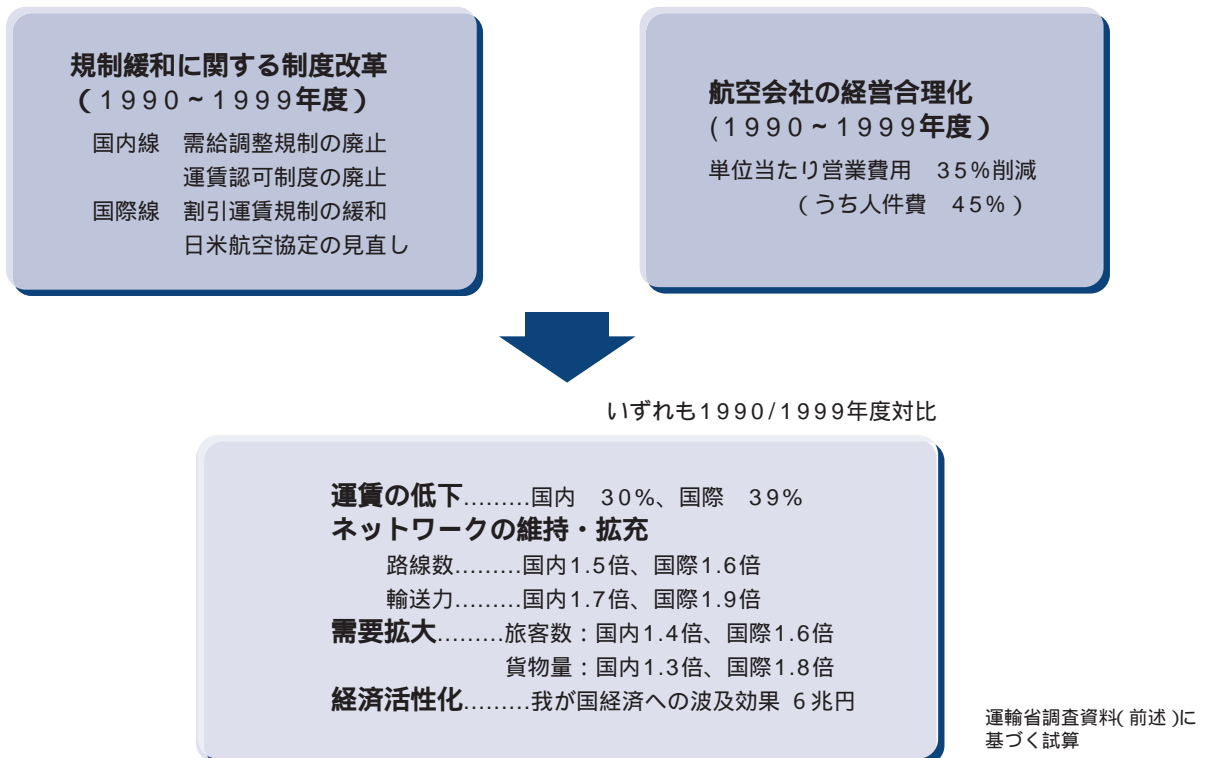
(出典) 米国: DOT / Fare Consumer Report (1998年第3四半期)
 日本: 航空3社データ (1999年度)

2

規制緩和を振り返って

2-1 利用者利益の拡大と経済活性化

1986年以降の航空事業に対する規制の緩和は、1990年代、利用者利益の拡大と経済の活性化、さらには航空会社の経営合理化に大きな影響を与えました。



国内線運賃の低下率は、規制撤廃法成立後の米国国内線運賃の低下率を上回っています。この結果、我が国国内航空運賃の水準は米国と同等又はそれ以下となりました。

国内線における需要拡大は、観光産業の活性化をはじめ、広く日本経済に波及効果をもたらしています。

航空会社は、着陸料・航空機燃料税等の引下げ、航空機購入補助制度の拡充、路線運航費補助制度等を活用し、離島路線の維持に努めています。

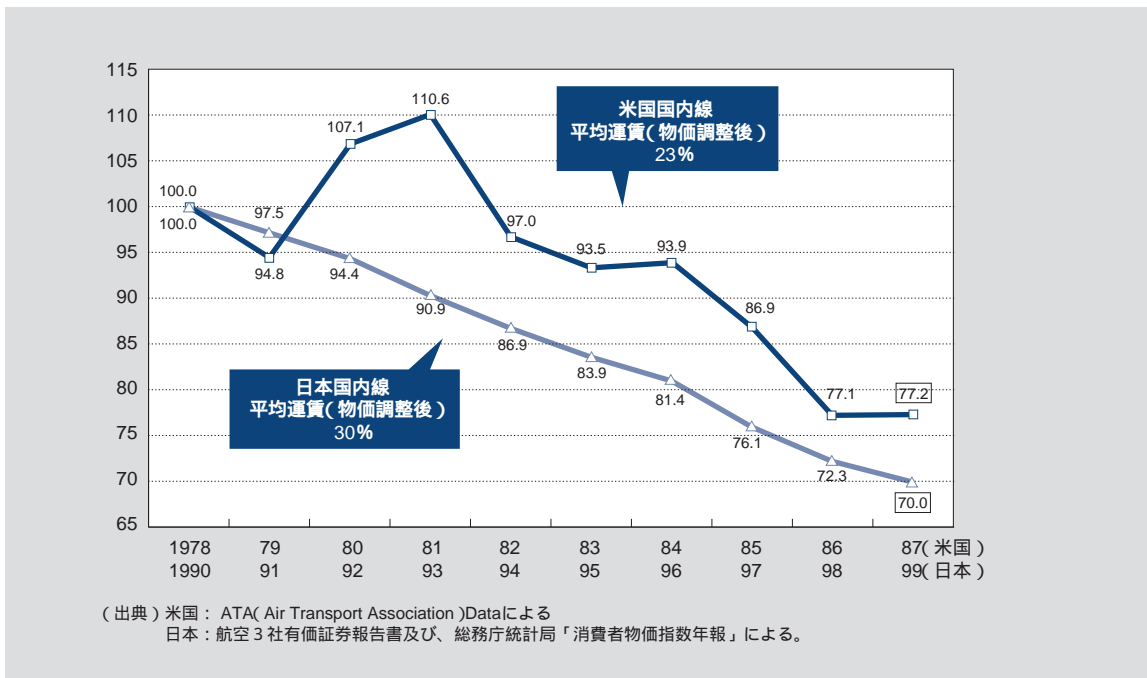
国際線における需要拡大は、内需拡大・国際理解の進展に寄与しています。また、近隣アジア諸国からの観光客の増大は北海道・沖縄・九州地方をはじめとする地域経済の活性化に重要な役割を果たします。

航空貨物の重要性はますます高まっています。貿易額に占める航空貨物の割合は輸出入ともに30%を超えており、半導体等の電子部品輸送においては80%以上が航空貨物を利用しています。



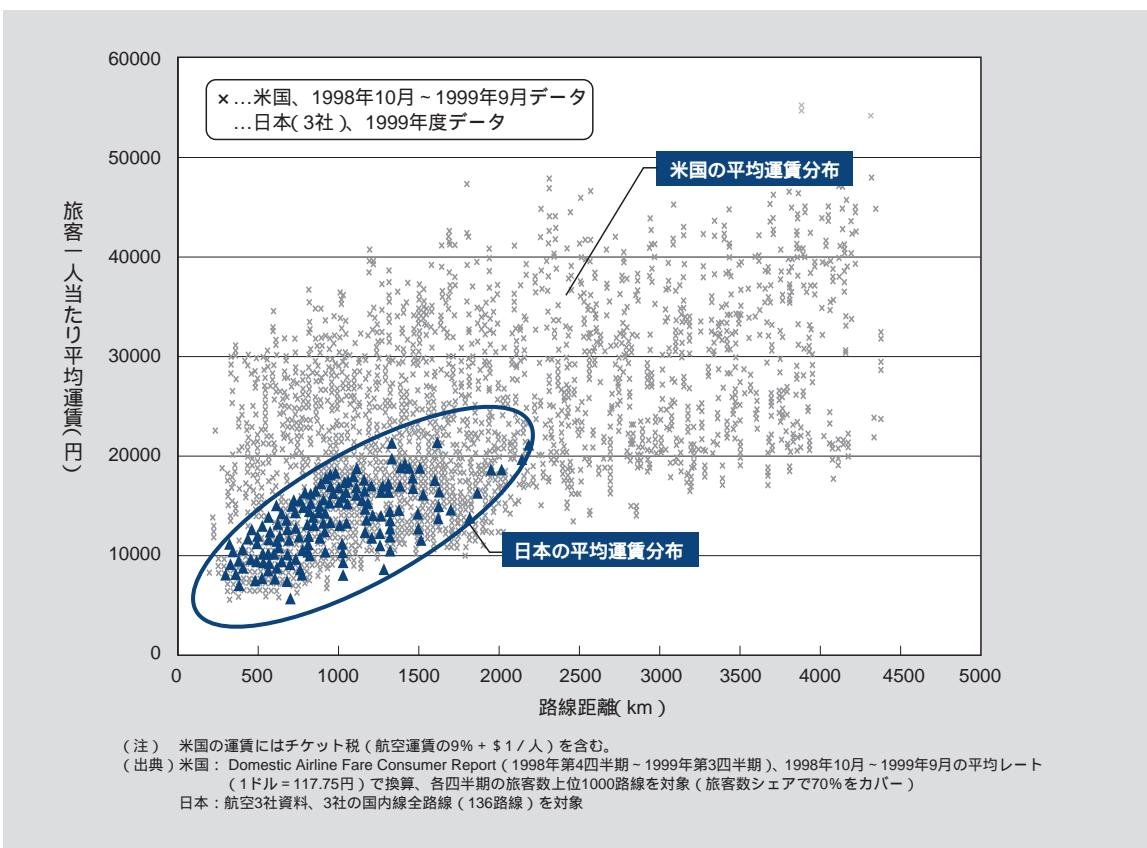
グラフ 3

規制緩和後の日米国内線平均運賃の推移 (米国1978年=100、日本1990年=100とする旅客キロ当たり運賃：CPI調査後)

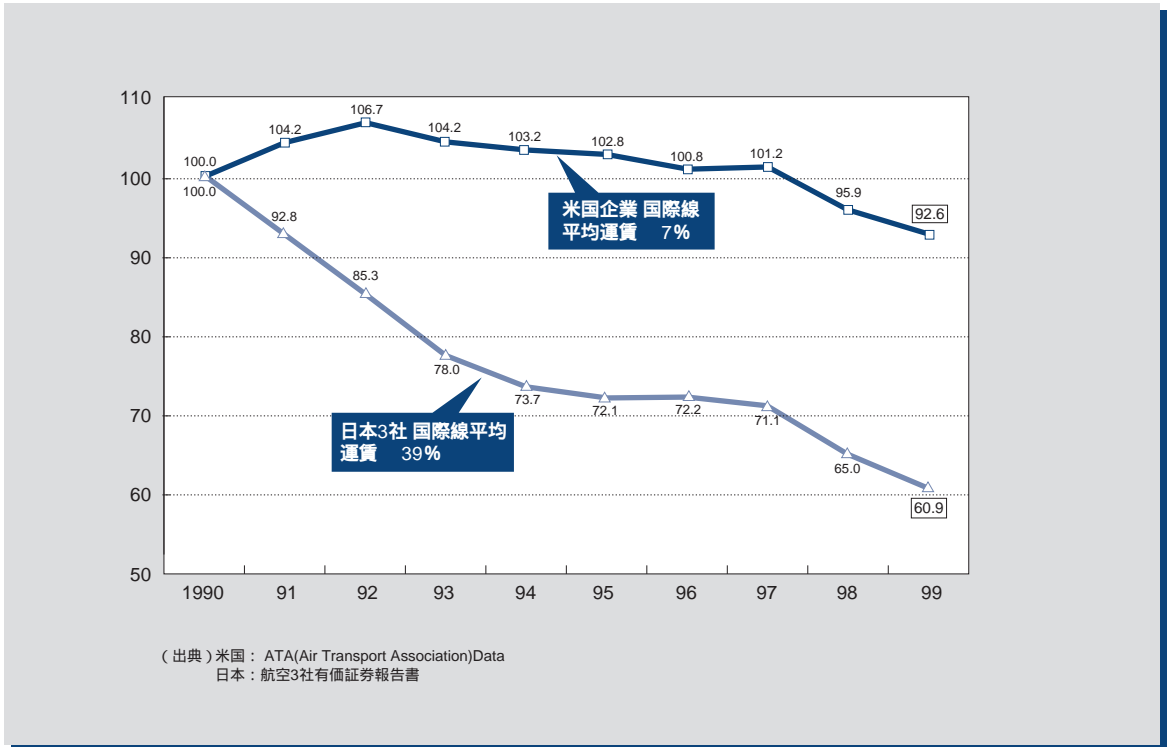


グラフ 4

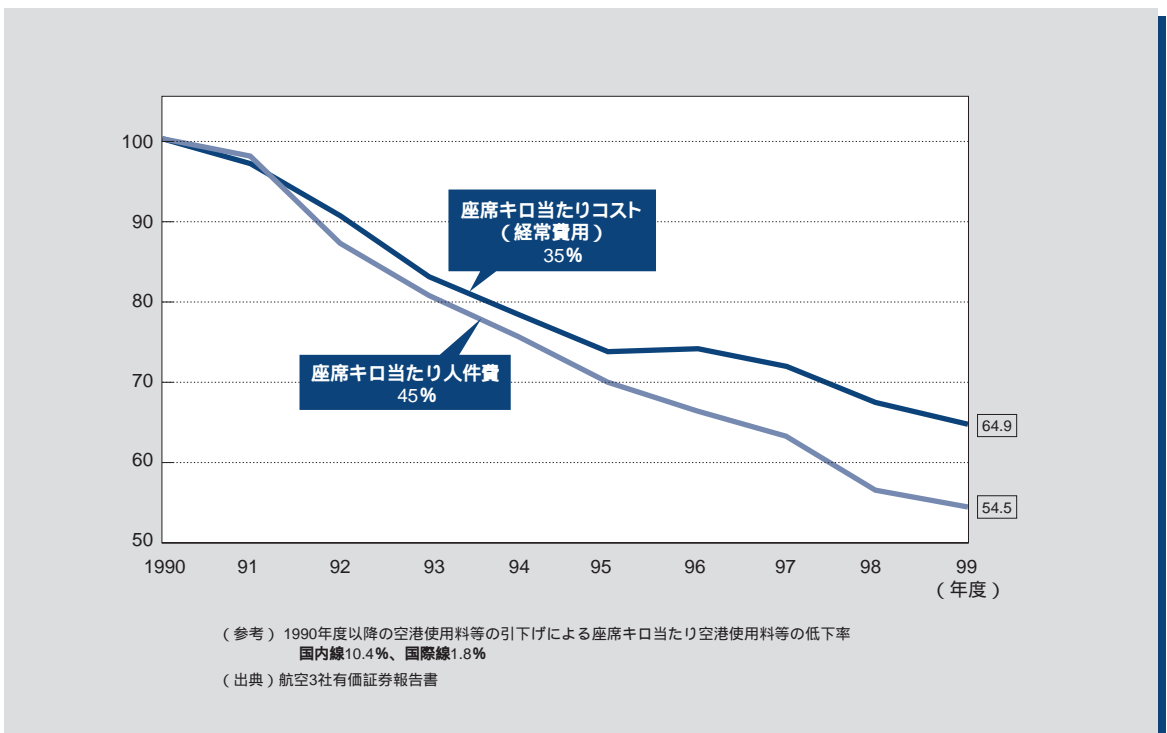
国内線航空運賃の日米比較 (路線別の旅客一人当たり平均運賃)



グラフ 5 1990年代における日米企業国際線平均運賃の推移 (1990年度=100とする旅客キロ当たり運賃の推移：現地通貨建て)



グラフ 6 経営合理化状況 (1990年度=100とする座席キロ当たりコストの推移)





2-2 航空会社の経営合理化の進展

単位当たり営業費用の削減

35%

人件費関連	45%
空港使用料等	10% (国内)
	2% (国際)
	(1990~1999年度)

一方で、収益性・財務体質は...

9年連続の実質赤字*

521億円 (1998年度)

130億円 (1999年度)

自己資本比率 14.1%**

(1999年度)

* 経常利益から航空機売却益等を除いた損益

** 金融を除く上場企業の1998年度平均33.9%

経営合理化のさらなる推進

収益性を強化し、財務体質を健全化させるためには、航空会社自身による経営合理化を継続的に進めることが最も重要であると考えます。

収益性の強化・財務体質の健全化に向けて...

さらなる人件費の削減

有利子負債の圧縮*

事業運営、生産体制の効率化

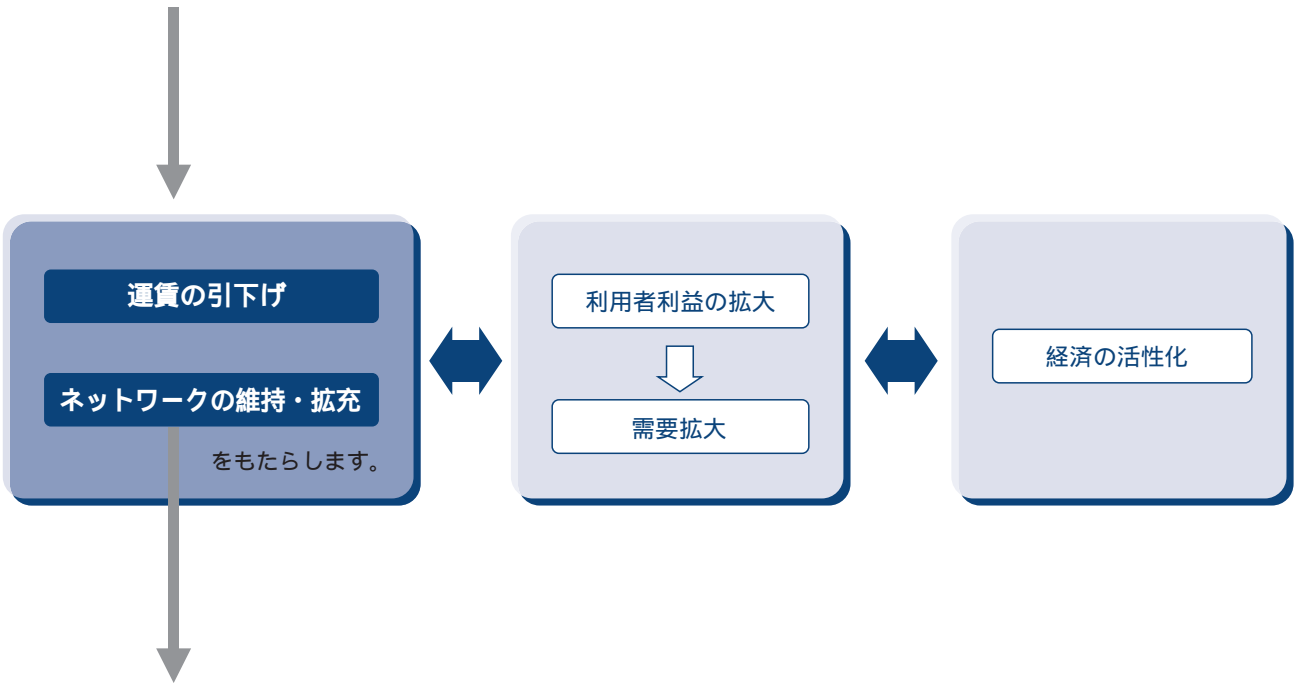
低コスト子会社の活用、アライアンスの推進、委託・外注化の拡大等

* 有利子負債圧縮のために、航空会社では航空機の更新・新規導入を抑制するなどして、設備投資の大幅な圧縮を行っています。

3

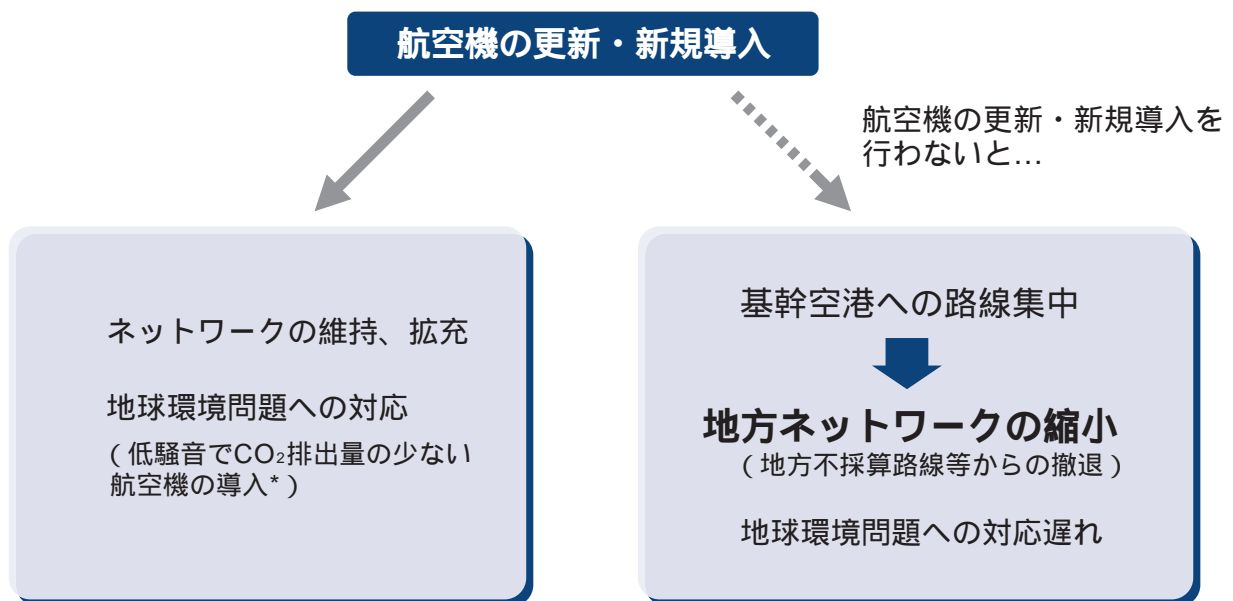
利用者利益のさらなる拡大のために

航空会社のさらなる経営合理化、
利用者負担（着陸料と航空機燃料税等）の一層の軽減は...



航空機の更新・新規導入の必要性

羽田・成田の空港容量拡大に対応するとともに、国内・国際の航空ネットワークを維持していくためには、継続的に航空機の更新・新規導入を行っていく必要があります。



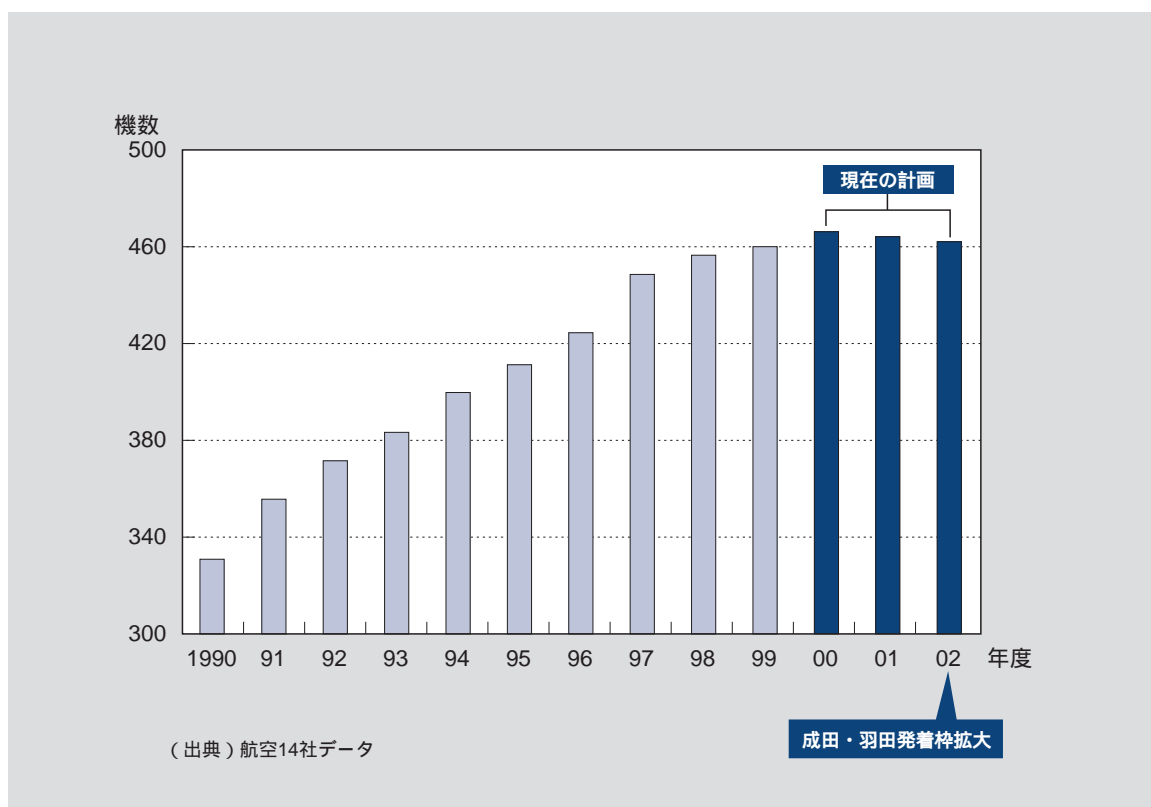
* 新鋭機への更新は、CO₂の排出量を約20%削減する効果があります。



航空機減価償却年数（平均値）から求められる更新必要数は年間27機となりますが、2002年度までに予定されているのは年平均11機（うち小型機8機）に留まっています。

この結果、我が国航空会社の航空機数は現在の計画のままでは、2000年を境に減少に転じ、地方ネットワークの維持は困難な状況に陥ることが予想されます。

グラフ 7 航空機数の推移



4 利用者負担のさらなる軽減を

第一種空港をはじめとした着陸料や航空機燃料税等の利用者負担のさらなる軽減が必要です。

累積した実質的損失、近い将来に想定される大量の航空機の更新、あるいは足下での原油価格の急騰等に鑑み、一層の航空運賃の引下げとネットワークの拡充を図るために、航空会社の経営合理化に加えて、第一種空港をはじめとした着陸料や航空機燃料税等の利用者負担のさらなる軽減が必要です。これは、利用者利益の拡大と経済活性化に貢献します。

今や航空輸送は我が国の国民生活にとって必要不可欠なものであり、空港は国の重要な社会インフラです。これまで主に航空利用者の負担で賄われてきた空港整備に、今まで以上の純粋一般財源*を投入することが適当と考えます。

* 空港整備の重要性に比して、2000年度政府予算では公共事業予算に占める空港整備への純粋一般財源の投入規模は、0.9%と他の公共事業に比べ総じて低い水準に留まっています。



注1. 本文中の次の数値は3社値（JAL、ANA、JAS）

（P4） 運賃低下	30%、 39%
（P4, 7）単位当たり営業費用	35%他
（P7） 実質赤字額	521億円、 130億円
（P7） 自己資本比率	14.1%

注2. 本文中の次の数値は12社値（JAL、ANA、JAS、JAA、ANK、JTA、JAC、JEX、RAC、J-AIR、ADK、HAC）

（P2）航空会社の費用削減額	540億円 他
（P2）運賃低下	360億円

注3. 本文中の次の数値は14社値（JAL、ANA、JAS、JAA、ANK、JTA、JAC、JEX、ADO、SKY、RAC、J-AIR、ADK、HAC）

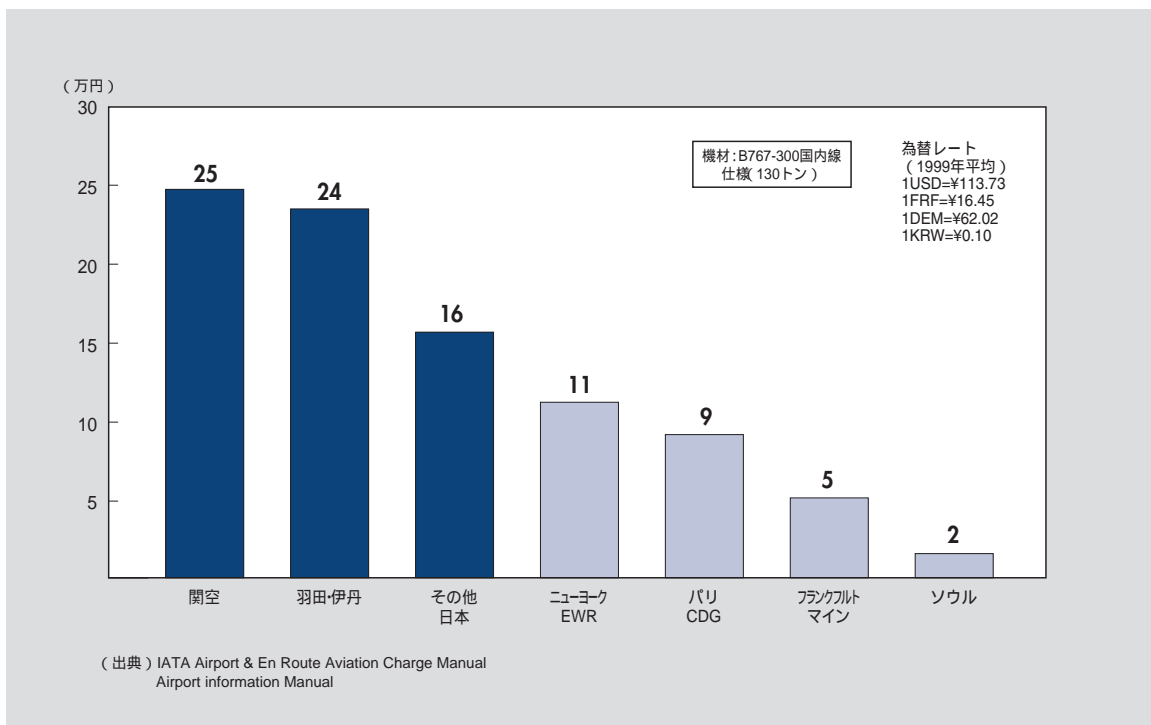
（P2） 国内線旅客数	9,195万人
（P2） 空港使用料等支払額	2,375億円
（P2） 航空機燃料税支払額	1,019億円
（P2, 4）経済活性化効果	5,000億円、6兆円
（P4） 路線数	国内1.5倍、国際1.6倍
輸送力（座席キ口）	国内1.7倍、国際1.9倍
旅客数	国内1.4倍、国際1.6倍
貨物量	国内1.3倍、国際1.8倍
（P9） 航空機数	

注4. P4中の需要拡大の国際旅客は「運輸省資料」、国際貨物は「出入国航空貨物統計」による

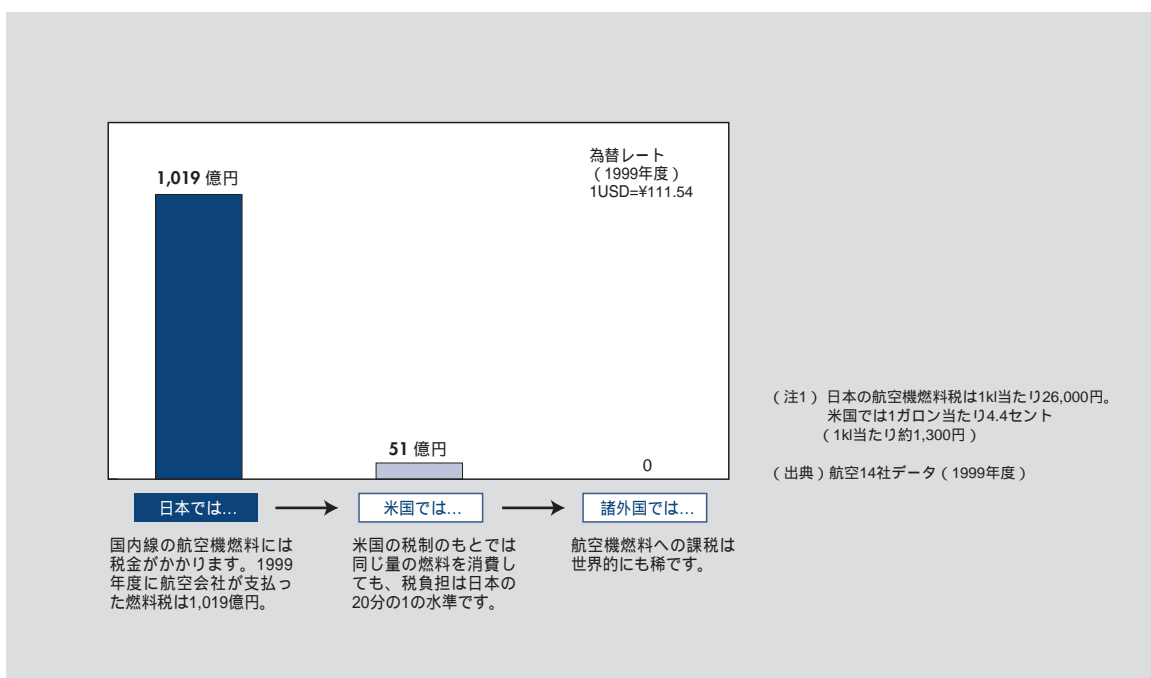
注5. P4中の貿易額に占める航空貨物の割合は「外国貿易概況」による



参考 1 世界主要各国の国内線着陸料金比較



参考 2 航空機燃料に対する各国の課税状況



〒105-0014

東京都港区芝3-1-15

芝ポートビル8F

定期航空協会

TEL 03-5445-7136

FAX 03-5445-9527

