

参考資料

羽田空港発着路線の状況

路線	旅客数(千人) (平成20年度)	運航便数(平成21年4月ダイヤ)[]内の数は権益外便数							便数 増減	座席利用率 (平成20年度)	路線	旅客数(千人) (平成20年度)	運航便数(平成21年4月ダイヤ)[]内の数は権益外便数							便数 増減	座席利用率 (平成20年度)
		合計	JAL	ANA	SKY	ADO	SNA	SFJ					合計	JAL	ANA	SKY	ADO	SNA	SFJ		
新千歳	9,463	53[3]	18[2]	17[1]	8	10			8	67.0%	青森	693	6	6					0	56.8%	
福岡	8,035	47[2]	19[1]	18[1]	10				0	66.4%	出雲	534	5	5					0	58.7%	
伊丹	5,720	29[2]	15[1]	14[1]					1	66.7%	釧路	503	5	3	2				0	59.7%	
那覇	5,443	23[4]	11[1]	9[3]	3				4	70.1%	帯広	502	4	4					0	61.2%	
鹿児島	2,274	16	7	6					3	64.1%	女満別	482	5	3			2		1	62.3%	
広島	2,236	15	7	8					3	60.0%	米子	385	5[1]		5[1]				0	63.4%	
熊本	1,827	16	7	5					4	65.7%	庄内	367	4[1]		4[1]				0	54.3%	
小松	1,755	11	6	5					0	62.1%	鳥取	294	4[1]		4[1]				0	60.7%	
関西	1,518	15[4]	6[2]	5[2]				4	2	62.2%	佐賀	231	5[1]		5[1]				2	55.9%	
長崎	1,439	12	4	4				4	1	63.0%	三沢	205	3	3					0	59.0%	
松山	1,421	11	5	6					1	63.3%	八丈島	180	3		3				1	58.2%	
宮崎	1,393	16	4	5				7	2	63.7%	能登	156	2		2				0	64.4%	
高松	1,235	10	5	5					0	61.9%	南紀白浜	139	3	3					0	47.6%	
大分	1,182	11	6	5					1	59.7%	石垣	137	2	2					1	74.0%	
函館	1,116	7	3	2		2			1	67.9%	稚内	107	1		1				0	62.9%	
神戸	1,112	10[2]	2[1]	2[1]	6				10	71.0%	大館能代	92	2		2				0	50.8%	
北九州	1,063	15[2]	4					11[2]	11	68.0%	中標津	87	1		1				0	58.9%	
旭川	1,019	8	4		1	3			3	63.8%	宮古	85	1	1					0	71.3%	
岡山	950	9[2]	4[1]	5[1]					1	66.3%	奄美大島	79	1	1					0	67.0%	
富山	869	6[1]		6[1]					2	68.0%	山形	54	1	1					0	47.5%	
山口宇部	806	8	3	5					0	61.2%	紋別	45	1		1				0	49.1%	
高知	789	8[2]	4[1]	4[1]					1	63.0%	石見	44	1		1				0	47.6%	
秋田	785	7[1]	3	4[1]					1	59.1%	大島	35	1		1				1	31.1%	
徳島	698	6[1]	6[1]						2	60.8%	三宅島	10	1		1				1	54.0%	

旅客数及び座席利用率については、各社提供航空輸送実績より国土交通省作成

増減便数については、平成16年1月ダイヤを基準として平成21年1月ダイヤでの増減便数

色づけされた路線は、減便された路線

前回の回収・再配分によるネットワークへの影響

		幹線					地方路線																				
		札幌	伊丹	関西	福岡	那覇	函館	女満別	秋田	庄内	八丈島	富山	神戸	鳥取	米子	岡山	広島	松山	徳島	高知	北九州	大分	長崎	佐賀	熊本	石垣	
回収・再配分前 (H16.5)	JAL	総便数	22	15	7	21	11.5	3	4	4	-	-	2	0	-	-	4	8	4	4	4	4	6	6	-	6	1.5
		権益便	21	14	5	20	9.5	3	4	4	-	-	2	0	-	-	4	8	4	4	4	4	6	6	-	6	1.5
		権益外便	1	1	2	1	2	0	0	0	-	-	0	0	-	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	ANA	総便数	15	14	7	17	8.5	4	-	4	4	4	6	0	4	5	6	9	6	-	4	-	4	5	2	5	0.5
		権益便	14	13	3	16	6	4	-	4	4	4	6	0	4	5	6	9	6	-	4	-	4	5	2	5	0
		権益外便	1	1	4	1	2.5	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	-	0	0	0	0	0.5
回収・再配分後 (新規優遇 枠暫定使用 終了後) (H18.4)	JAL	総便数	19	14	7	19	11.5	3	3	3	-	-	0	2	-	-	4	7	4	6	4	5	6	4	-	6	1.5
		権益便	18	13	4	18	9.5	3	3	3	-	-	0	1	-	-	3	7	4	6	4	5	6	4	-	6	1.5
		権益外便	1	1	3	1	2	0	0	0	-	-	0	1	-	-	1	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0
	ANA	総便数	15	14	8	18	8.5	2	-	4	4	3	6	2	4	5	5	8	6	-	4	-	4	4	3	5	0.5
		権益便	14	13	4	17	6	2	-	3	3	3	5	1	3	5	4	8	6	-	4	-	4	4	2	5	0
		権益外便	1	1	4	1	2.5	0	-	1	1	0	1	1	1	0	1	0	0	-	0	-	0	0	1	0	0.5
現在 (H21.5)	JAL	総便数	18	15	6	19	11.5	3	3	3	-	-	0	2	-	-	4	7	5	6	4	4	6	4	-	7	1.5
		権益便	16	14	4	18	10.5	3	3	3	-	-	0	1	-	-	3	7	5	5	3	4	6	4	-	7	1.5
		権益外便	2	1	2	1	1	0	0	0	-	-	0	1	-	-	1	0	0	1	1	0	0	0	-	0	0
	ANA	総便数	16	14	4	18	9	2	-	4	4	3	6	2	4	5	5	8	6	-	4	-	5	4	4	5	0
		権益便	15	13	2	17	6	2	-	3	3	3	5	1	3	4	4	8	6	-	3	-	5	4	3	5	0
		権益外便	1	1	2	1	3	0	-	1	1	0	1	1	1	1	1	0	0	-	1	-	0	0	1	0	0

※赤マスは回収・再配分前より増加した部分、青マスは回収・再配分前より減少した部分

羽田空港の権益時間帯及び権益外時間帯

時間帯	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
到着	深夜早朝時間帯					特定時間帯			混雑時間帯																	
出発	深夜早朝時間帯					混雑時間帯																特定時間帯				

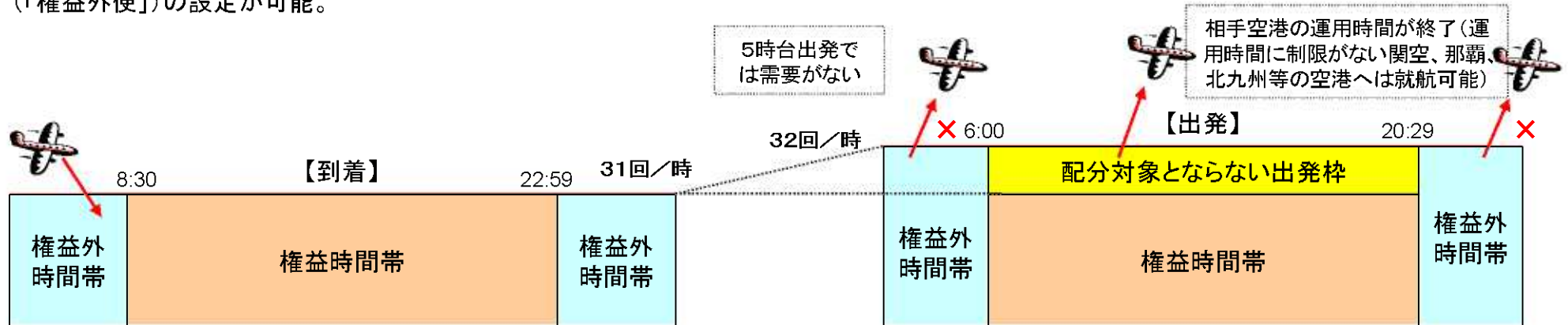
混雑時間帯 . . . 「権益時間帯」 権益として発着枠を配分。

特定時間帯 深夜早朝時間帯 . . . 「権益外時間帯」 配分対象外で航空会社が希望すれば使用可能。

「権益外便」の設定について

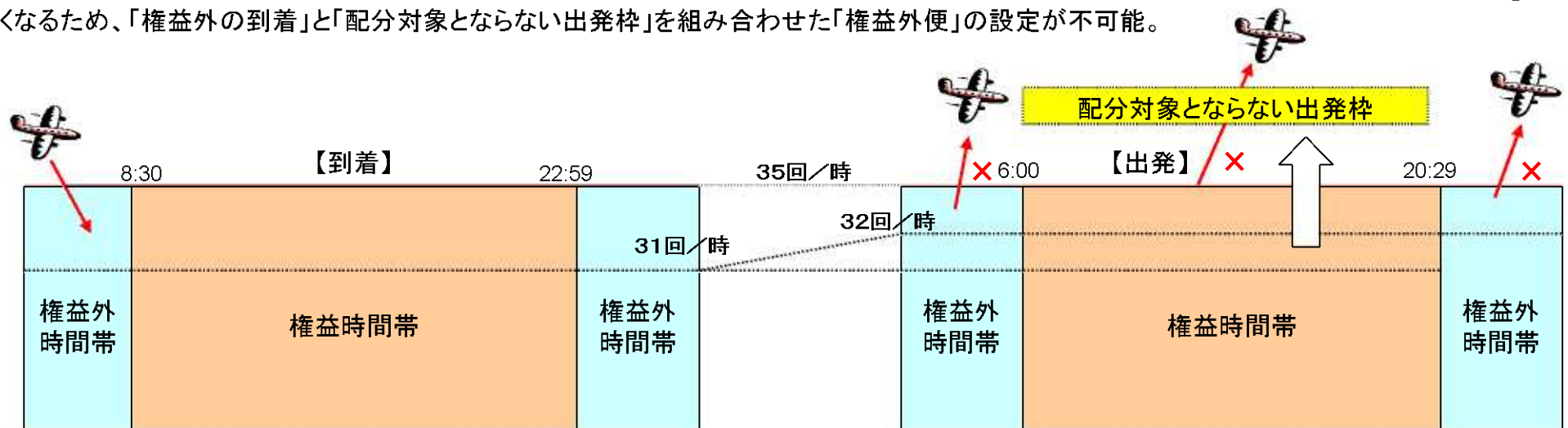
現状

1時間あたりの出発回数が到着回数より多い(出発32回、到着31回)ため、「権益外の到着」と「配分対象とならない出発枠」を組み合わせた便(「権益外便」)の設定が可能。



供用開始から半年後

2011年4月以降は、1時間あたりの出発回数と到着回数と同数となり(出発35回、到着35回)、基本的には「配分対象とならない出発枠」がなくなるため、「権益外の到着」と「配分対象とならない出発枠」を組み合わせた「権益外便」の設定が不可能。



「権益外便」の設定状況

【回収再配分前】(H16.5ﾀﾞｲﾏ)

会社名	便数	運航路線 ※()は便数	
		幹線	地方路線
JAL	8	札幌(2)、伊丹(1)、関西(2)、福岡(1)、那覇(2)	
ANA	10	札幌(1)、伊丹(1)、関西(4)、福岡(1)、那覇(2.5)	石垣(0.5)
ADO	0.5	札幌(0.5)	
合計	18.5	18	0.5

【回収再配分後(大手航空会社暫定使用終了後)】(H18.4ﾀﾞｲﾏ)

会社名	便数	運航路線 ※()は便数	
		幹線	地方路線
JAL	10.5	札幌(1.5)、伊丹(1)、関西(3)、福岡(1)、那覇(2)	神戸(1)、岡山(1)
ANA	17	札幌(1)、伊丹(1)、関西(4)、福岡(1)、那覇(2.5)	秋田(1)、庄内(1)、富山(1)、神戸(1)、鳥取(1) 岡山(1)、佐賀(1)、石垣(0.5)
ADO	0.5	札幌(0.5)	
SFJ	3		北九州(3)
合計	31	18.5	12.5

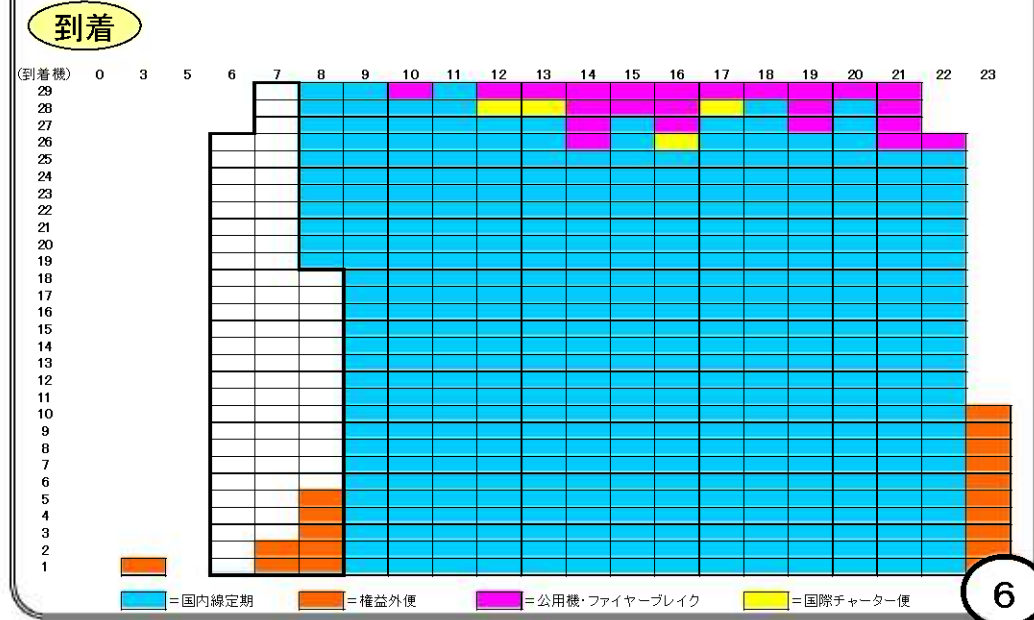
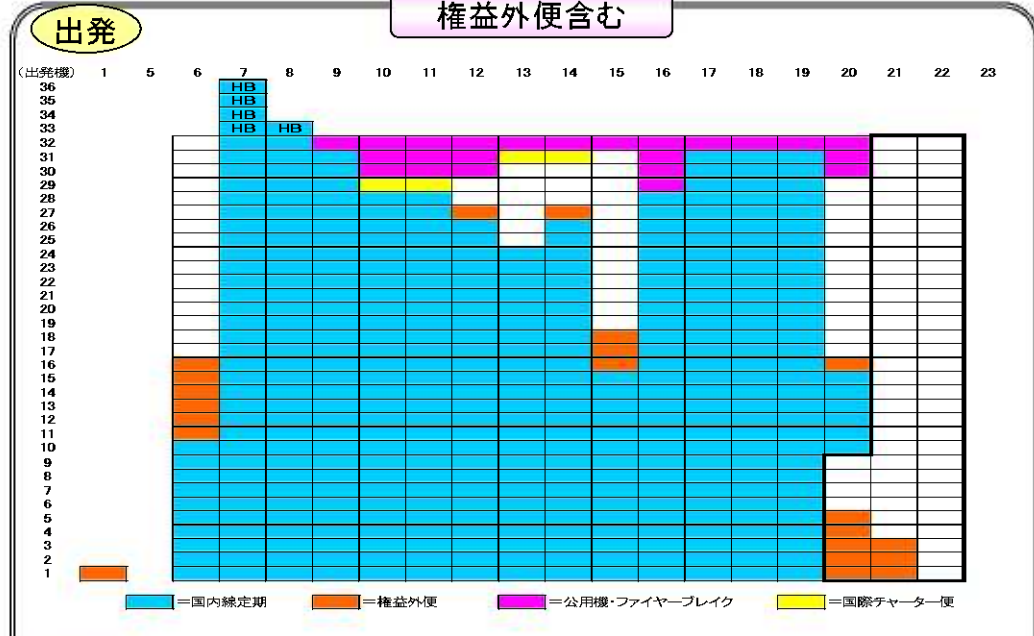
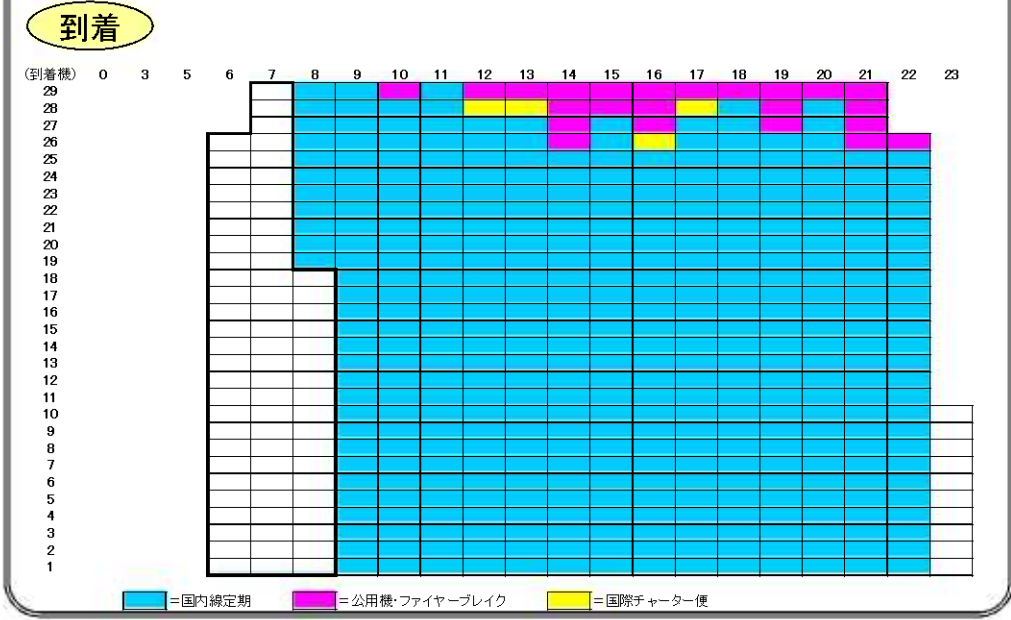
【現在】(H21.5ﾀﾞｲﾏ)

会社名	便数	運航路線 ※()は便数	
		幹線	地方路線
JAL	11	札幌(2)、伊丹(1)、関西(2)、福岡(1)、那覇(1)	神戸(1)、岡山(1)、徳島(1)、高知(1)
ANA	17	札幌(1)、伊丹(1)、関西(2)、福岡(1)、那覇(3)	秋田(1)、庄内(1)、富山(1)、神戸(1)、米子(1) 鳥取(1)、岡山(1)、高知(1)、佐賀(1)
SFJ	2		北九州(2)
合計	30	15	15

羽田空港の出発枠及び到着枠(H16. 5ダイヤ)

【出発32、到着29】

※回収再配分前は、配分対象とならない出発枠の使用は少ない。



羽田空港の出発枠及び到着枠(H18. 4ダイヤ)

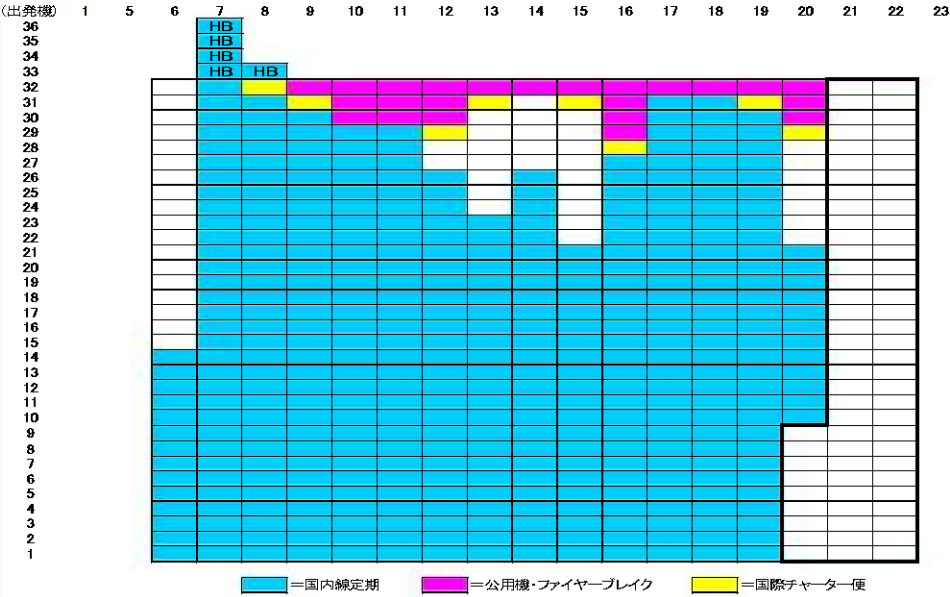
【出発32、到着30】

※回収再配分後は、配分対象とならない出発枠を有効活用しダイヤ設定を行っている。

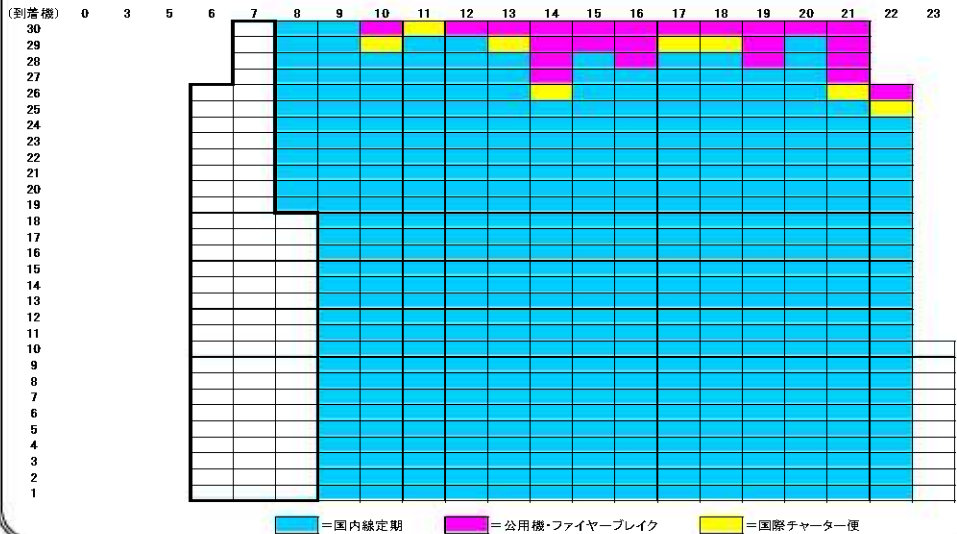
権益外便除く

権益外便含む

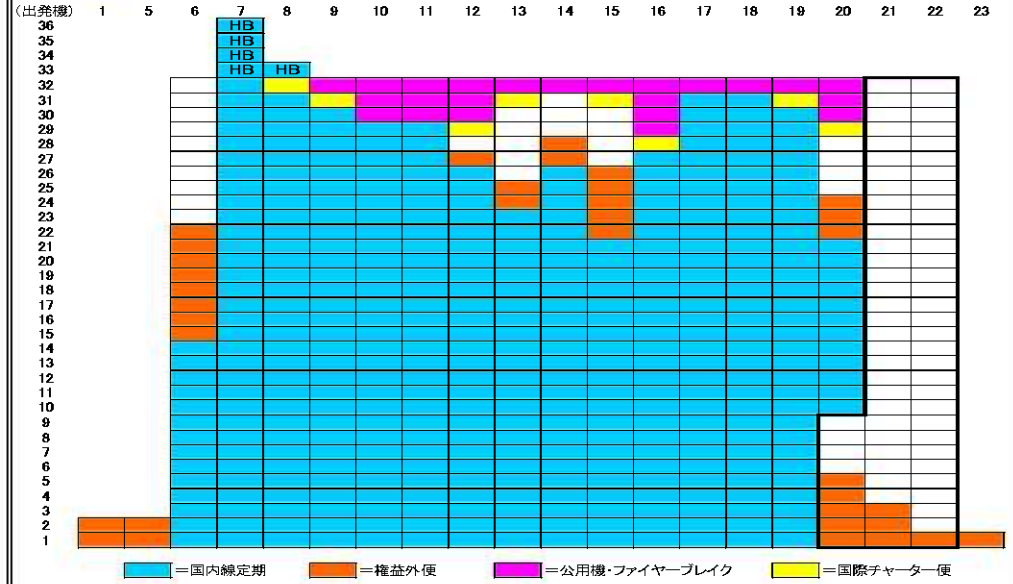
出発



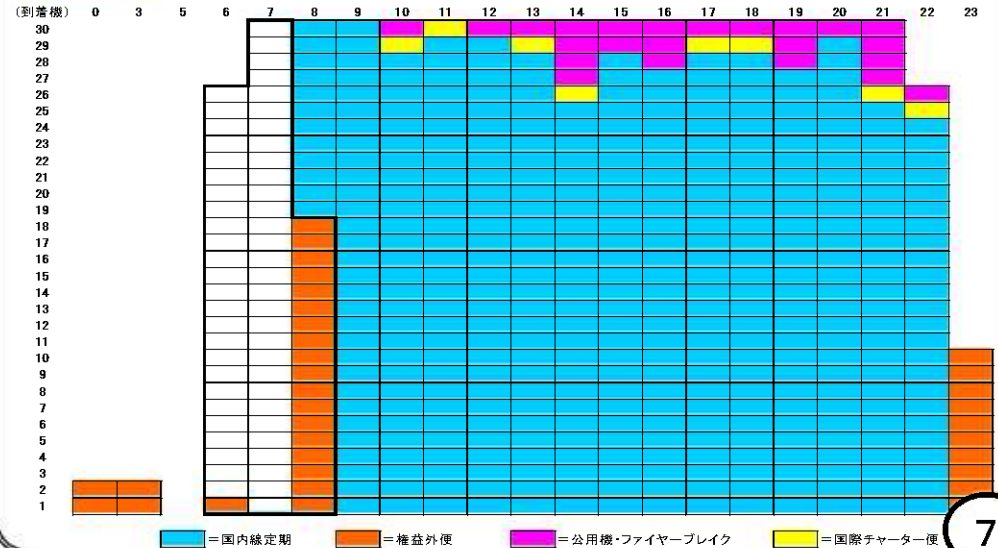
到着



出発



到着

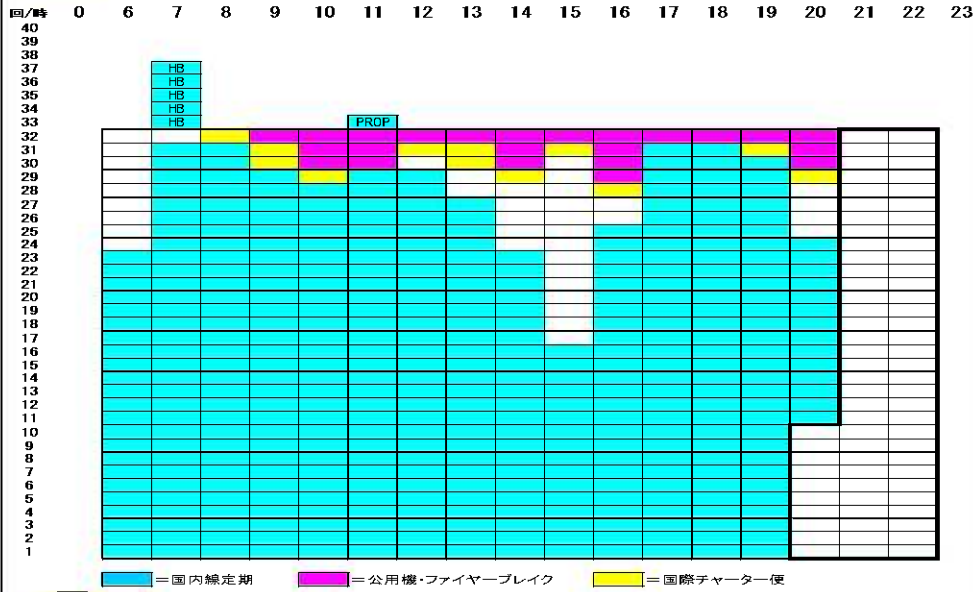


羽田空港の出発枠及び到着枠(H21.5ダイヤ)

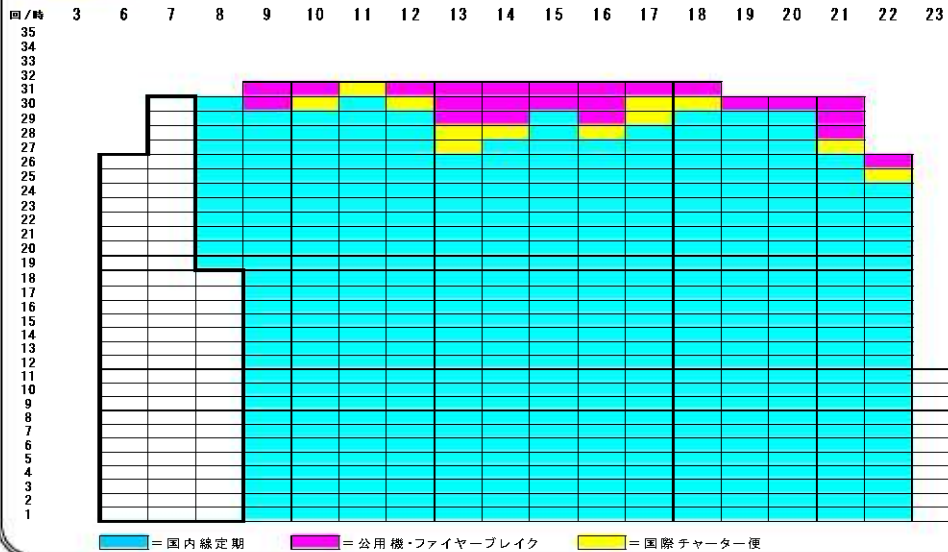
【出発32、到着31】

権益外便除く

出発

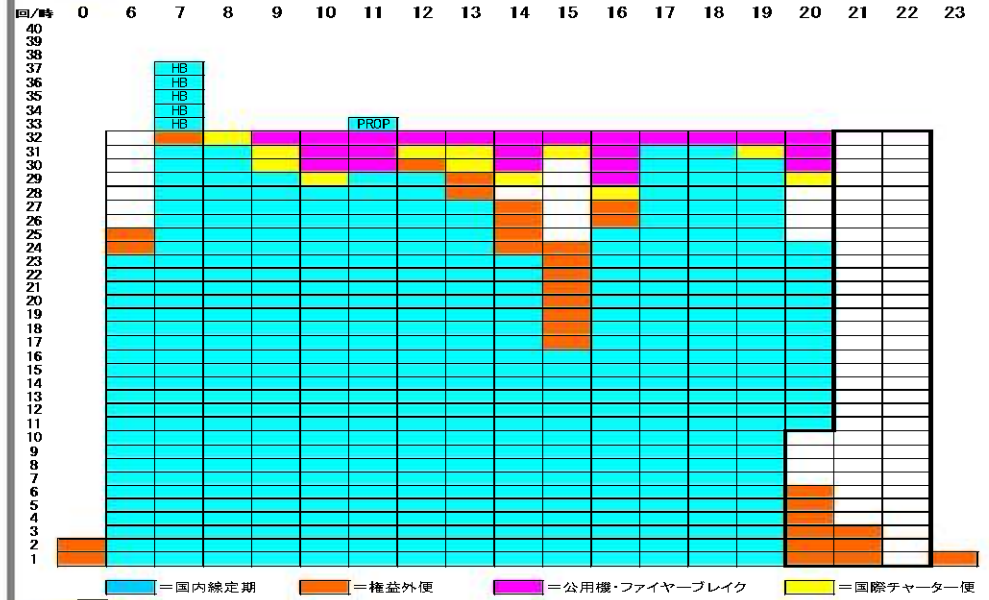


到着

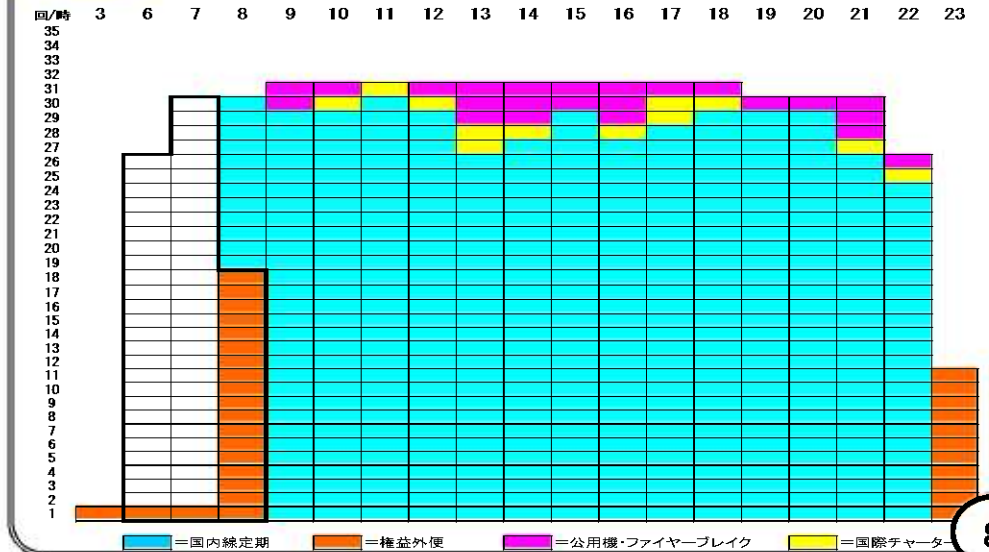


権益外便含む

出発



到着

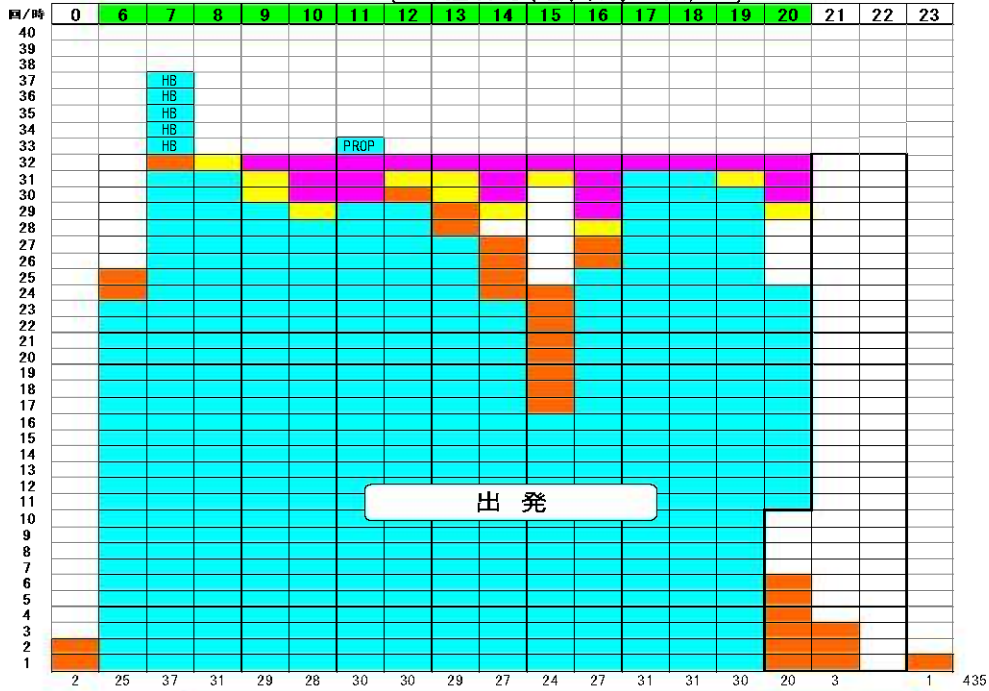


地方空港の運用時間の延長と「権益外便」の設定

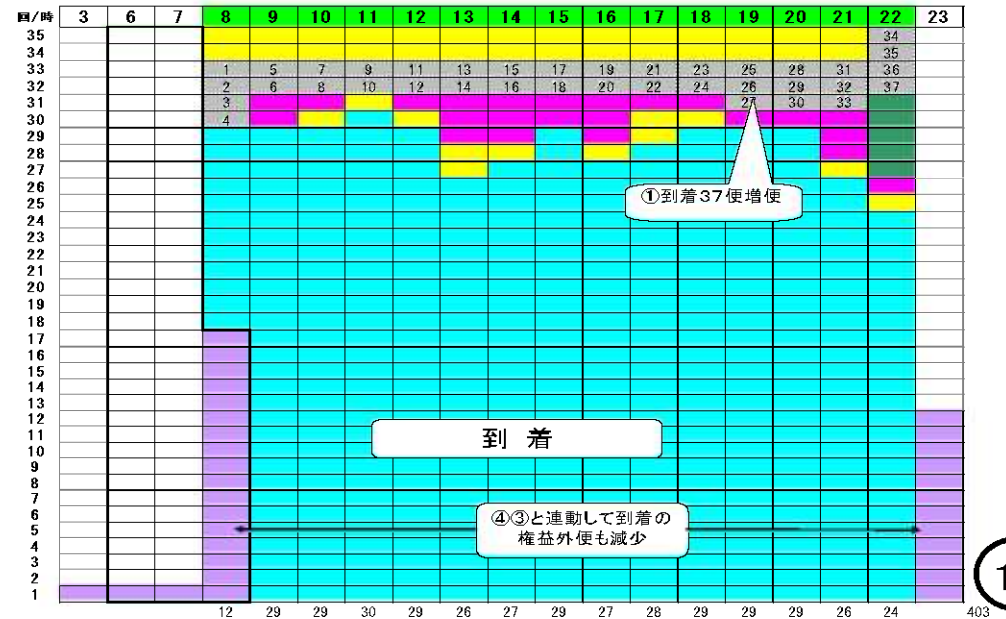
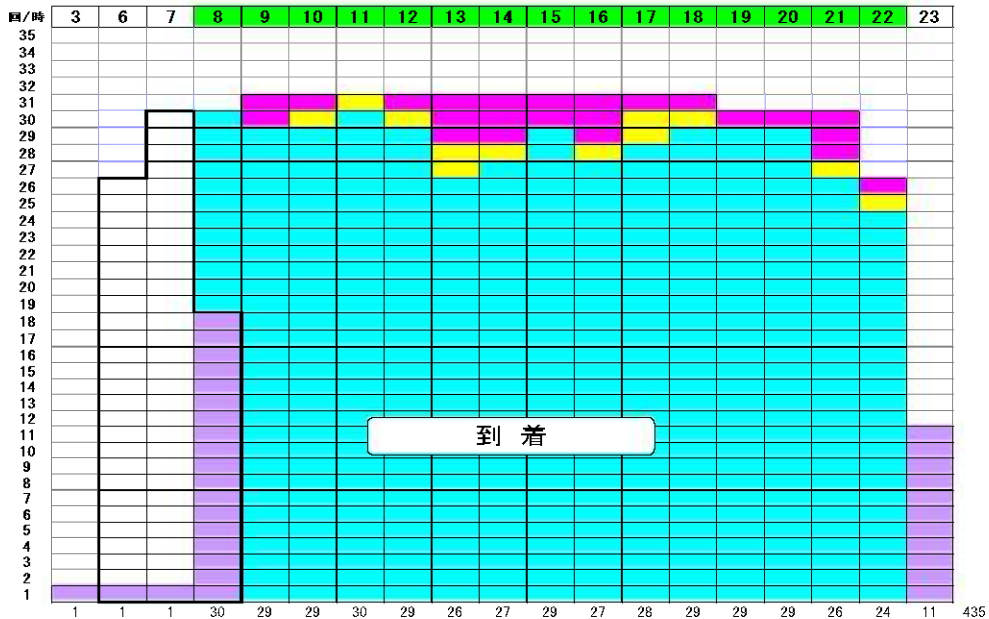
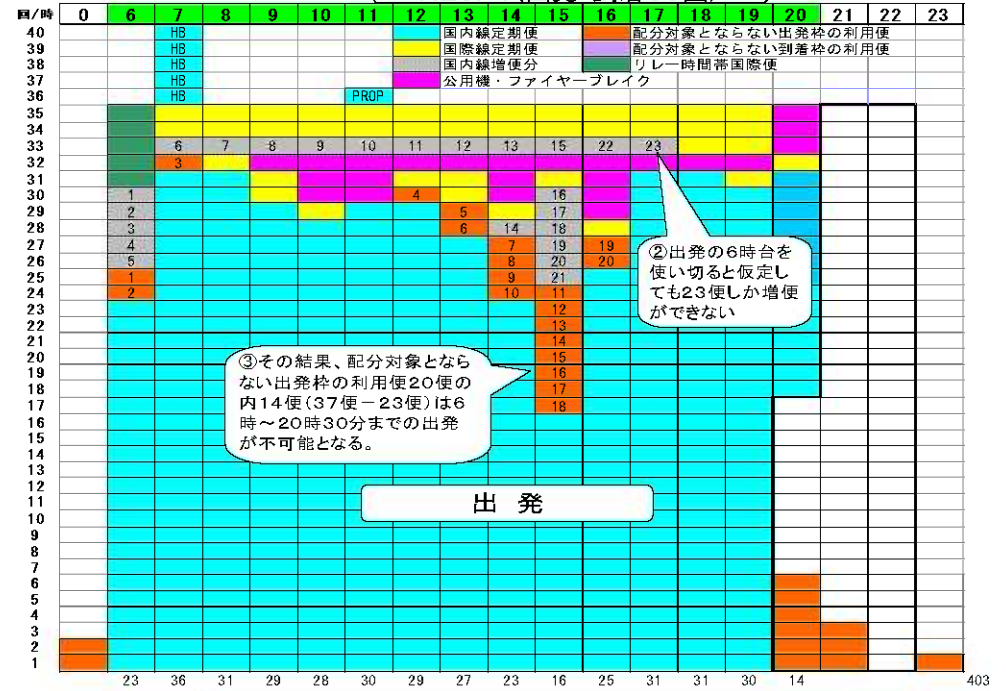
空港名	実施時期	利用時間		運用時間	利用運航便及び夜間駐機状況（※発着時刻は延長開始前後の時刻）	
松山空港	H17.7.1	前	7:30	20:30	13H→14H	ANA（前）羽田18:40→松山20:00 （後）羽田19:15→松山20:35
		後	7:30	21:30		
高松空港	H17.7.1	前	7:30	20:30	13H→14H	ANA（前）羽田18:40→高松19:50 （後）羽田19:30→高松20:40
		後	7:30	21:30		
山口宇部空港	H17.7.1	前	7:30	20:30	13H→14H	ANA（前）羽田18:25→山口宇部20:00 （後）羽田18:55→山口宇部20:30
		後	7:30	21:30		
長崎空港	H17.8.1	前	7:30	21:30	14H→15H	SNA 長崎 7:25→羽田 9:05 羽田19:25→長崎21:20
		後	7:00	22:00		
佐賀空港	H17.10.1	前	7:30	21:30	14H→14.5H	ANA（前）佐賀 9:30→羽田11:10 佐賀空港に延長前から駐機 （後） 佐賀 6:45→羽田 8:25
		後	6:30	21:00		
鳥取空港	H18.1.1	前	7:30	21:30	14H→14.5H	ANA（前）鳥取 9:00→羽田10:10 鳥取空港駐機に変更 （後） 鳥取 7:15→羽田 8:25
		後	7:00	21:30		
秋田空港	H18.1.1	前	7:30	21:30	14H→14.5H	ANA（前）秋田 7:50→羽田 8:55 秋田空港に延長前から駐機 （後） 秋田 7:20→羽田 8:25
		後	7:00	21:30		
庄内空港	H18.4.1	前	8:00	19:30	11.5H→15H	ANA（前）庄内 9:10→羽田10:10 羽田16:55→庄内17:55 庄内空港駐機に変更 （後） 庄内 7:15→羽田 8:15 羽田20:15→庄内21:15
		後	7:00	22:00		
岡山空港	H18.4.1	前	7:30	21:30	14H→14.5H	JAL（前）岡山 8:10→羽田 9:20 ANA 岡山 7:45→羽田 8:55 ANA/JAL岡山空港に延長前から駐機 （後） 岡山 7:15→羽田 8:30 岡山 7:30→羽田 8:40
		後	7:00	21:30		
富山空港	H18.4.1	前	7:30	20:30	13H→14.5H	ANA（前）富山 7:40→羽田 8:45 羽田19:00→富山20:00 富山空港に延長前から駐機 （後） 富山 7:10→羽田 8:15 羽田20:00→富山21:00
		後	7:00	21:30		
米子空港	H18.4.13	前	8:00	21:00	14H→15H	ANA（前）米子 8:00→羽田 9:20 羽田18:50→米子20:05 米子空港に延長前から駐機 （後） 米子 7:10→羽田 8:30 羽田20:15→米子21:30
		後	7:00	22:00		
徳島空港	H18.5.11	前	7:30	20:30	13H→13.5H	JAL（前）徳島 7:40→羽田 8:50 徳島空港に延長前から駐機 （後） 徳島 7:10→羽田 8:20
		後	7:00	20:30		
高知空港	H19.4.1	前	7:30	20:30	13H→14H	JAL（前）高知 8:10→羽田 9:20 羽田18:50→高知20:15 ANA 高知 7:40→羽田 8:50 ANA/JAL （後） 高知 7:05→羽田 8:20 羽田19:05→高知20:25 高知 7:10→羽田 8:25 延長前から駐機
		後	7:00	21:00		
与那国空港	H19.7.5	前	8:00	18:00	10H→11.5H	RAC（前）与那国17:50→那覇19:15 （後）与那国18:00→那覇19:25
		後	8:00	19:30		

「権益外便」の減少について①(H21. 5ダイヤベース)

H21. 5(モデルケース)



H23. 4(出発・到着35回)



権益外便の運航状況について

現在6:00～20:29の間に羽田を出発している便について、この時間帯は配分対象の時間帯である為、配分対象外の時間帯(20:30以降)に便を設定した場合、相手空港の運用時間等の関係から運航出来ない可能性がある。

運航会社	路線	便数	ブロックタイム	運用時間	搭乗率	運航会社	路線	便数	ブロックタイム	運用時間	搭乗率		
JAL	幹線	新千歳	2便	1:35	24H	59.5%	ANA	幹線	新千歳	1便	1:35	24H	57.9%
		伊丹	1便	1:05	7:00～21:00	79.1%			伊丹	1便	1:00	7:00～21:00	68.8%
		関西	2便	1:15	24H	72.4%			関西	2便	1:10～15	24H	53.8%
		福岡	1便	1:45	24H (7:00～22:00)	55.5%			福岡	1便	1:45	24H (7:00～22:00)	66.7%
		那覇	1便	2:40	24H	73.2%			那覇	3便	2:35～40	24H	74.9%
	非幹線	神戸	1便	1:15	7:00～22:00	86.7%		非幹線	秋田	1便	1:00	7:00～21:30	64.4%
		岡山	1便	1:15	7:00～21:30	74.9%			庄内	1便	1:00	7:00～22:00	46.6%
		徳島	1便	1:15	7:00～20:30	59.2%			富山	1便	1:00	7:00～21:30	66.5%
		高知	1便	1:20	7:00～21:00	71.9%			神戸	1便	1:15	7:00～22:00	68.9%
<p>運用時間が24H以外の空港については、遅延による運用時間延長の防止の為、到着時刻は運用時間30分前までとなっている。</p> <p>福岡空港では、航空機の離発着を()内の時間帯に制限している。</p> <p>搭乗率については、平成20年度の実績による。</p> <p>路線・便数・ブロックタイムについては、H21.4ダイヤに基づく。</p>						米子	1便		1:15	7:00～22:00	58.7%		
						鳥取	1便		1:15	7:30～21:30	56.0%		
						岡山	1便		1:15	7:00～21:30	68.4%		
						高知	1便		1:20	7:00～21:00	65.4%		
						佐賀	1便		1:50	6:30～21:00 0:30～4:30	64.1%		
						SFJ	非幹線		北九州	2便	1:40	24H	68.1%

新規優遇枠について

新規優遇枠の使用に係るルール

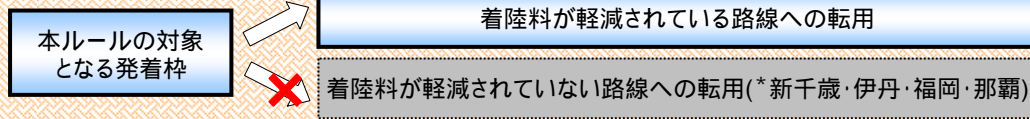
配分対象

新規航空会社又は特定既存航空会社(保有機材数が12機以下)とする。

新規航空会社：羽田空港で配分を受けている発着枠数が6便未満orこれから羽田空港の運航許可を受けようとする航空会社
 特定既存航空会社：新規航空会社及び大手航空会社(JALグループ及びANAグループ)以外の航空会社

転用

平成17年度以降に配分された新規優遇枠(新規参入航空会社枠を除く)を使用して運航している路線を減便しようとする場合は、多様な輸送網の形成を目的として羽田空港の着陸料が軽減されている路線*に転用する場合を除き、当該減便に係る発着枠を回収することとする。



共同運送

新規航空会社が実運航者となり、他の航空会社と共同運送を行う場合には、1枠当たりの当該他の航空会社の販売座席数が当該枠を使用する便の全提供座席数の2分の1以下であること。

特定既存航空会社が実運航者となり、他の航空会社と共同運送を行う場合には、1枠当たりの当該他の航空会社の販売座席数が当該枠を使用する便の全提供座席数の2分の1(当該他の航空会社が大手航空会社である場合には一の大手航空会社当たり4分の1)以下であること。

実運航者	他の航空会社の販売上限
新規航空会社	全提供座席数の1/2以下(1枠当たり)
特定既存航空会社	大手以外の航空会社 全提供座席数の1/2以下(1枠当たり)
	大手航空会社 全提供座席数の1/4以下(1枠当たり)

1枠：同一路線における往復の発着

運航業務の管理の受委託

新規優遇枠を使用して運航業務の管理の受委託を行うことはできない。

新規優遇枠の使用状況

「新規優遇枠」は現在72枠

会社	路線	便数	コードシェア
SKY	新千歳	8	-
	福岡	10	-
	那覇	3	-
	旭川	1	-
	神戸	6	-
計		28	
ADO	新千歳	10	10(ANA)
	女満別	2	2(ANA)
	旭川	3	3(ANA)
	函館	2	2(ANA)
計		17	17
SNA	長崎	4	4(ANA)
	熊本	4	4(ANA)
	宮崎	7	7(ANA)
	鹿児島	3	3(ANA)
計		18	18
SFJ	北九州	9	9(ANA)
	計	9	9
合計		72	44(ANA)

(注)平成21年4月ダイヤによる。

全日空グループと新規航空会社の提携について

	ADO	SNA	SFJ
コードシェア	*羽田＝新千歳(20便/20便) *羽田＝旭川(6便/6便) *羽田＝函館(4便/4便) *羽田＝女満別(4便/4便) 新千歳＝仙台(8便/8便) 新千歳＝新潟(4便/4便)	*羽田＝宮崎(14便/14便) *羽田＝熊本(8便/8便) *羽田＝長崎(8便/8便) *羽田＝鹿児島(6便/6便) 那覇＝長崎(2便/2便) 那覇＝鹿児島(4便/4便)	*羽田＝北九州(20便/22便) 羽田＝関空(8便/8便)
出向役員	1名/8名(12.5%)	1名/10名(10%)	0名/11名(0%)
出資	13.61%保有	14.99%保有	1.06%保有
予約システム	・ANAの予約・発券システムを借用 ・コールセンター業務をANAに委託	・ANAの予約・発券システムを借用 ・コールセンター業務をANAに委託	・ANAの予約・発券システムを借用 ・コールセンターは自営
機材	ANAより3機をリース	ANAより3機をサブリース	無し
整備体制	ANAの一部を委託(B6の飛行前点検、飛行間点検、A整備等のライン整備は自営)	那覇空港のみライン整備業務を委託	緊急時における航空機予備部品不足支援及びハンガー借用 (通常時及び定例整備作業時の支援は無し)

※出資については、平成21年3月末時点。それ以外は平成21年5月19日時点。

※*印のついている路線については、ANAの提供座席数は全提供座席数の4分の1以内。

【参考】羽田空港発着枠の配分にあたっては、①②のいずれかに該当する会社を大手航空会社の「グループ会社」として取り扱っている。

①子会社

②次のいずれかに該当する航空会社((1)または(2)と同等程度の関与があるとみなされる航空会社を含む。)

(1)大手航空会社、大手航空会社の子会社及び大手航空会社の持株会社又はこれらの者のいずれかが議決権の20%以上を実質的に所有している会社

(2)大手航空会社、大手航空会社の子会社及び大手航空会社の持株会社の社員(他の会社に出向中の者を含む。)が全役員数の4分の1を超えている会社

新規航空会社の今後の路線展開・機材計画

		H21.4	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度			H21.4	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度		
SKY	路線展開	羽田=新千歳	8	増便の可能性あり			ADO	路線展開	羽田発着	17	17	17+ α	-	-	
		羽田=旭川	1	増便の可能性あり					新千歳=ローカル	6	(9)	(9)	-	-	
		羽田=神戸	6	増便の可能性あり					備考	()内の便数は、変更の可能性あり。					
		羽田=福岡	10	増便の可能性あり					B767-300	3機	3機	3or4機	-	-	
		羽田=那覇	3	増便の可能性あり					B737-500	5機	6機	6or7機	-	-	
		福岡=那覇	2	増便の可能性あり					合計	8機	9機	10機以上	-	-	
		旭川=新千歳	1	増便の可能性あり			SNA	路線展開	羽田発着	18	18	18+(α)	18+(α)	-	
		神戸=新千歳	0	新規就航 (便数は未定)					九州=ローカル	3	3+ α	3+ α	3+ α	-	
		神戸=福岡	0	新規就航 (便数は未定)					備考	(α)は羽田=九州・那覇					
		神戸=那覇	0	新規就航 (便数は未定)					B737-400	8機	9機	10機	11機(※)	-	
		羽田=小松	0	0	0	新規就航 (便数は未定)			備考	(※)H23年度導入機材はB737-400以外の可能性あり。					
		中部=新千歳	0	0	0	新規就航 (便数は未定)			SFJ	路線展開	羽田=北九州	11	11	13	13
		中部=那覇	0	0	0	新規就航 (便数は未定)	羽田=関西	4			4	4	4	-	
		神戸=熊本	0	0	0	新規就航 (便数は未定)	羽田=福岡	0			0	0	8	-	
	那覇=石垣	0	0	0	新規就航 (便数は未定)	国際線(近距離東アジア)	0	0			0	2	-		
							機材計画	A320			4機	4機	5機	7機	-
								B767-300			2機	0機	0機	0機	0機
							B737-800	9機	12機	15機	17機	20機			

評価基準(平成16年9月)

1. 利用者利便の向上の観点からの評価項目	
(1) 運賃水準の低廉化の努力	
	旅客キロ当たりの旅客収入が過去5年間で低下していること
(2) 安全の確保	
	乗客の死亡を伴う事故が過去5年間で発生していないこと
(3) 全国的な航空ネットワークの形成・充実への貢献	
① 全国規模での航空ネットワークの形成・充実への貢献	
	低需要路線の便数が過去5年間で増加していること
	ナイトステイを実施している空港の数が過去5年間で増加していること
② 羽田空港と地方の空港との間の路線の形成・充実への貢献	
	羽田空港の全路線便数に占める幹線以外の路線の便数の割合が50%を超えていること
	前回到配分を受けた発着枠数(※)に占める幹線以外の路線に使用している発着枠数の割合が50%を超えていること
2. 航空会社の効率的な経営の促進の観点からの評価項目	
	旅客キロ当たり営業費用が過去5年間で低下していること
	従業員1人当たりの営業収益が過去5年間で増加していること
3. 発着枠の効率的な使用の観点からの評価項目	
	羽田空港1発着枠当たりの輸送人員が過去5年間で増加していること
4. その他	
	行政処分を過去5年間受けていないこと

(※)平成12年2月以降、新B滑走路供用の際の発着枠の配分に加え、JAL・JAS統合の際の発着枠の返上等、各航空会社の保有する発着枠に増減があったという事情に照らし、本評価項目の合目的な適用として、平成12年2月以降に純増した発着枠数とする。

平成16年の評価基準に基づく評価結果

	評価結果		備考		
	JALグループ	ANAグループ			
1. 利用者利便の向上の観点から評価項目					
(1) 運賃水準の低廉化の努力					
旅客キロあたり旅客収入が過去5年間で低下していること	×	+ 3.2%	4.1%	11年度 15年度	
(2) 安全の確保					
乗客の死亡を伴う事故が過去5年間で発生していないこと		なし	なし		
(3) 全国的な航空ネットワークの形成・充実への貢献					
全国規模での航空ネットワークの形成・充実への貢献					
低需要路線(年間旅客輸送実績10万人以下:下位3分の2に相当)の便数が過去5年間で増加していること	×	11.2便	×	38.5便	11年5月ダイヤ 16年5月ダイヤ 年間旅客輸送実績は、平均15年度実績
ナイトステイを実施している空港の数が過去5年間で増加していること		+ 5空港		+ 3空港	11年5月ダイヤ 16年5月ダイヤ
羽田空港と地方の空港との間の路線の形成・充実への貢献					
羽田空港の全路線便数に占める幹線以外の路線の便数の割合が50%を超えていること		60.4%		64.2%	16年5月ダイヤ
前年に配分を受けた発着枠数に占める幹線以外の路線に使用している発着枠数の割合が50%を超えていること		83.0%	×	22.9%	12年6月ダイヤ 16年5月ダイヤ
2. 航空会社の効率的な経営の促進の観点からの評価項目					
旅客キロ当たり営業費用が過去5年間で低下していること	×	+ 21.1%	×	+ 17.6%	11年度 15年度 旅客キロは、国際線を含む
従業員1人当たり営業収益が過去5年間で増加していること		+ 20.7%		+ 16.0%	11年度 15年度 従業員数は、各決算期中の1月1日現在の数字
3. 発着枠の効率的な使用の観点からの評価項目					
羽田空港の1発着枠当たりの輸送人員が過去5年間で増加していること	×	7.2%	×	7.9%	11年度 15年度
4. その他					
行政処分を過去5年間受けていないこと		なし		なし	
合計点数(:2点、 :1点、 ×:0点)		10点		10点	

(注) 1. 年間旅客輸送実績10万人以下は、平成15年度では下位53%に当たる。

2. JALグループ及びANAグループは、以下の航空会社の合計。

JALグループ: JAL(旧JASを含む)・JTA・JEX・J-AIR・RAC・JAC・HAC

ANAグループ: ANA・ANK・A-net・ADK・NAL

3. NALの営業費用及び営業収益は、12年2月期と16年2月期の比較。

コードシェアの実施状況

平成21年4月ダイヤ

シェア会社 / 運航会社		路線	シェア便数	開始時期	コードシェア実施時における便数の変化	
羽田路線	ANA / ADO	羽田 - 新千歳	10便	H15.2		
		羽田 - 旭川	3便	H15.7	ANA 1 0	ADO 0 3
		羽田 - 函館	2便	H17.3	ANA 4 2	ADO 0 2
		羽田 - 女満別	3便	H18.2		
	ANA / SNA	羽田 - 宮崎	7便	H18.4		
		羽田 - 熊本	4便	H18.4		
		羽田 - 長崎	4便	H18.4		
		羽田 - 鹿児島	3便	H19.9		
	ANA / SFJ	羽田 - 北九州	10便	H19.6		
		羽田 - 関西	4便	H20.11	ANA 7 5	
		小計	50便			
非羽田路線	ANA / ADO	新千歳 - 仙台	4便	H20.11	ANA 7 3	ADO 0 3
		新千歳 - 新潟	2便	H21.4	ANA 2 0	ADO 0 2
	ANA / SNA	長崎 - 那覇	1便	H21.2	ANA 1 0	SNA 0 1
		鹿児島 - 那覇	2便	H21.2	ANA 3 1	SNA 0 2
	ANA / IBX	成田 - 新千歳	1便	H14.4	ANA 1 0	IBX 0 1
		成田 - 仙台	1便	H14.4		
		成田 - 小松	1便	H16.11		
		伊丹 - 福島	5便	H18.10		
		成田 - 広島	1便	H15.8		
		小計	18便			
		合計	68便			

SFJの北九州は権益外便1便を含む

乗り継ぎ割引運賃の設定状況

H21.4月現在

会社名	運賃名	運賃条件	乗り継ぎ割引運賃を設定している路線数		
			直行便が存在する路線数	乗継便のみの路線数 <small>(うち過去5年間で直行便が廃止又は季節便化した路線数)</small>	合計
ANA	特定便 乗継割引	<ul style="list-style-type: none"> ・指定された便の組み合わせで、同日の乗継便に設定 ・搭乗当日まで購入可能 ・直行便就航時の往復運賃と同額程度 	4	12 (10)	16
	乗継旅割	<ul style="list-style-type: none"> ・指定された便の組み合わせで、同日の乗継便に設定 ・搭乗28日前まで購入可能 ・直行便就航時の旅割運賃より更に割引 	1	45 (13)	46
JAL	特別ルート割引	<ul style="list-style-type: none"> ・東京・福岡等を経由地とし、7日以内の乗継に利用可能 ・搭乗当日まで購入可能 ・直行便就航時の普通運賃と同額程度 	6	20 (8)	26

ANA・・・全日本空輸、エアーニッポン、エアーネクスト、エアーニッポンネットワーク、エアーセントラル

JAL・・・日本航空インターナショナル、日本トランスオーシャン航空、ジャルエクスプレス、ジェイエア、日本エアコミューター、北海道エアシステム、琉球エアコミューター

羽田空港における最近の路線撤退状況

	会社名	路線名 (撤退時便数)	運航期間	転用先 (便数の変化)	備考
平成15年度	ANA	羽田 - 青森(2)	平成6年9月～平成15年4月	暫定使用していた枠を返却 (返却後は新規航空会社が使用)	SKYが同 路線運航
		羽田 - 徳島(2)	平成6年11月～平成15年4月		
		羽田 - 旭川(1)	平成4年12月～平成15年7月		ADOが同 路線運航 (ANAは コードシェア)
	SKY	羽田 - 青森(2)	平成15年4月～平成15年11月	羽田 - 徳島(2 4)	
平成18年度	JAL	羽田 - 富山(2)	平成14年7月～平成18年3月	暫定使用していた枠を返却 (返却後は新規航空会社が使用)	
	ANA	羽田 - 石垣(0.5)	平成14年11月～平成18年10月	羽田 - 那覇(8.5 9)	直行便を 那覇経由 化(関西・ 中部路線 も同様)
	SKY	羽田 - 関西(4)	平成17年3月～平成18年3月	羽田 - 新千歳(0 10) 羽田 - 福岡(9 11)	
		羽田 - 鹿児島(4)	平成14年4月～平成18年4月		
		羽田 - 徳島(4)	平成15年4月～平成18年4月		

(注) 同グループの航空会社により、運航が継続されたものは除く。

路線規模別の各社便数配分状況

	羽田路線					計	羽田以外路線			計
	路線規模(総便数)				計		路線規模(総便数)			
	3便以下	4～9便	10～19便	20便以上			3便以下	4～9便	10便以上	
JAL	2.3%	10.4%	13.6%	13.7%	40.0%	23.2%	21.7%	15.1%	60.0%	
ANA	3.4%	12.0%	14.6%	15.2%	45.2%	16.8%	17.2%	20.8%	54.8%	
SKY		2.9%	19.6%	68.0%	90.5%	3.0%		6.5%	9.5%	
ADO		30.4%		43.5%	73.9%	8.7%		17.4%	26.1%	
SNA			85.7%		85.7%	14.3%			14.3%	
SFJ			100.0%		100.0%					

(注) 1. 平成21年4月ダイヤにおける便数シェア。

2. JAL・ANAはグループ会社を含む。(JAL: JAL, JAR, JTA, JEX, JAC, RAC, HAC / ANA: ANA, ANK, NXA, AKX, CRF)

安全の確保に係る評価

【航空事故・重大インシデントの発生状況】

	航空事故						重大インシデント					
	H16	H17	H18	H19	H20	合計	H16	H17	H18	H19	H20	合計
JALグループ	2	0	1	2	2	7	1	¹ 4	0	² 4	³ 2	11
ANAグループ	1	1	1	1	0	4	2	1	2	⁴ 2	³ 1	8
スカイマーク	0	0	0	1	0	1	0	1	0	⁴ 1	0	2
北海道国際航空	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
スカイネットアジア航空	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
スターフライヤー	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

- 1 うち1件は、日本航空インターナショナル所属航空機2機が関係(滑走路進入関係)
- 2 うち1件は、日本航空インターナショナル所属航空機2機が関係(滑走路進入関係)
- 3 うち1件は、ジャルエクスプレス所属機と全日本空輸所属航空機が関係(滑走路進入関係)
- 4 うち1件は、全日本空輸所属航空機とスカイマーク所属航空機が関係(滑走路進入関係)

【(参考)航空死亡事故の発生状況】

(年度)	H16	H17	H18	H19	H20	合計
JALグループ	0	0	0	0	0	0
ANAグループ	0	0	0	0	0	0
スカイマーク	0	0	0	0	0	0
北海道国際航空	0	0	0	0	0	0
スカイネットアジア航空	0	0	0	0	0	0
スターフライヤー	0	0	0	0	0	0

(注) JALグループ、ANAグループは、以下の航空会社の合計
 JALグループ: JAL、JTA、JAC、JEX、J-AIR、HAC、RAC
 ANAグループ: ANA、ANK、A-net、NXA、Air Central

(いずれも航空局作成)

【航空会社への運航の安全に関する文書指導の状況】

	行政指導						合計
	H16	H17	H18	H19	H20		
JALグループ ¹	2 5	5	1	0	2	13	
ANAグループ ¹	1	2	1	0	2	6	
スカイマーク	0	2	1	1	0	4	
北海道国際航空	0	0	0	0	0	0	
スカイネットアジア航空	2	1	1	0	1	5	
スターフライヤー	0	0	1	0	1	2	

1 JALグループ、ANAグループは、以下の航空会社の合計

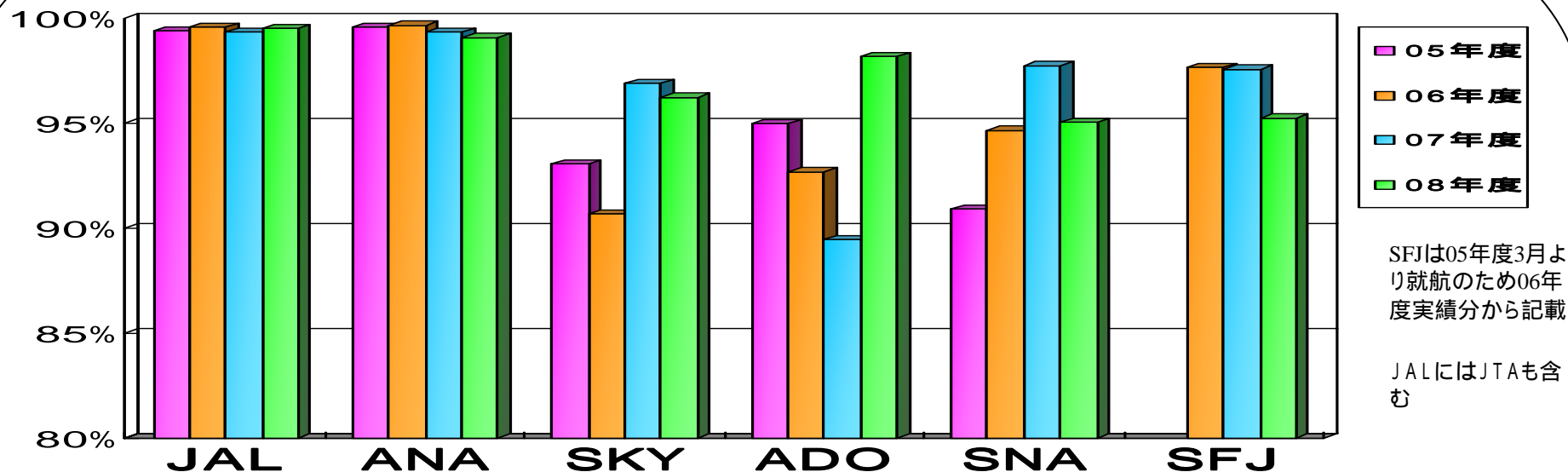
JALグループ: JAL、JTA、JAC、JEX、J - AIR、HAC、RAC

ANAグループ: ANA、ANK、A - net、NXA、Air Central

2 H17.3.17の日本航空ジャパン及び日本航空への警告書は1件としてカウント
H17.3.17のJALインターナショナルに対する行政処分(事業改善命令)を除く

新規航空会社に対する評価

年度別発着枠使用率



会社	05年度			06年度			07年度			08年度		
	配分枠数(日平均)	未使用枠数(日平均)	使用率	配分枠数(日平均)	未使用枠数(日平均)	使用率	配分枠数(日平均)	未使用枠数(日平均)	使用率	配分枠数(日平均)	未使用枠数(日平均)	使用率
JAL	180枠	1.1枠	99.41%	173枠	0.8枠	99.57%	173枠	1.2枠	99.35%	174枠	0.9枠	99.51%
ANA	158枠	0.7枠	99.58%	152枠	0.6枠	99.67%	152枠	1.1枠	99.35%	153枠	1.6枠	99.07%
SKY	21.8枠	1.5枠	93.06%	28枠	2.6枠	90.66%	28.2枠	0.9枠	96.91%	28.4枠	1.1枠	96.22%
ADO	14.4枠	0.7枠	94.98%	17枠	1.2枠	92.69%	17枠	1.8枠	89.46%	17枠	0.3枠	98.19%
SNA	16枠	1.5枠	90.91%	18枠	1.0枠	94.66%	18枠	0.4枠	97.73%	18枠	0.9枠	95.04%
SFJ				9枠	0.2枠	97.66%	11.2枠	0.3枠	97.57%	13枠	0.6枠	95.25%

新規航空会社に対する評価

欠航の原因

計画運休は含まない

日本航空

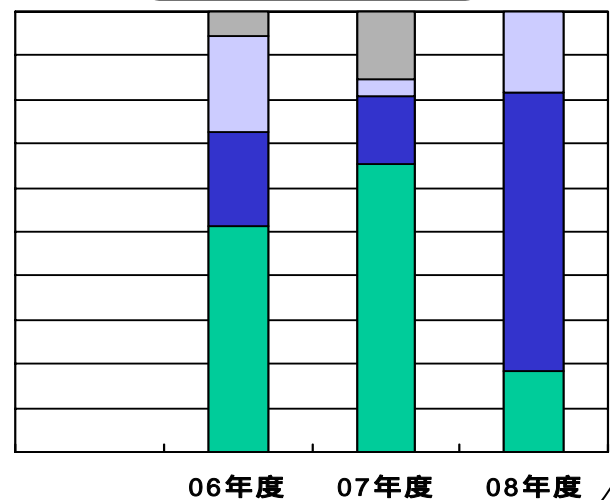
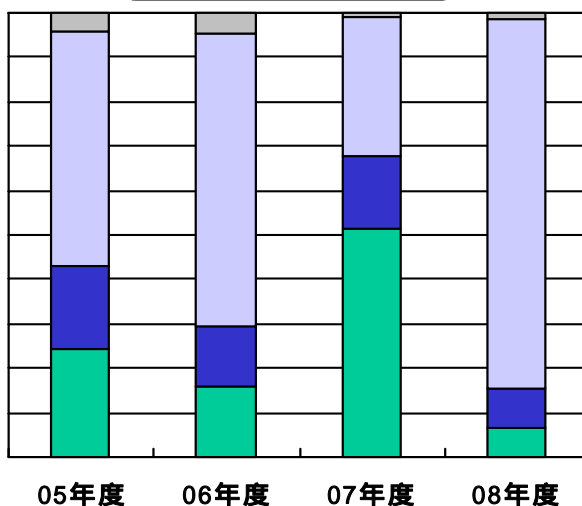
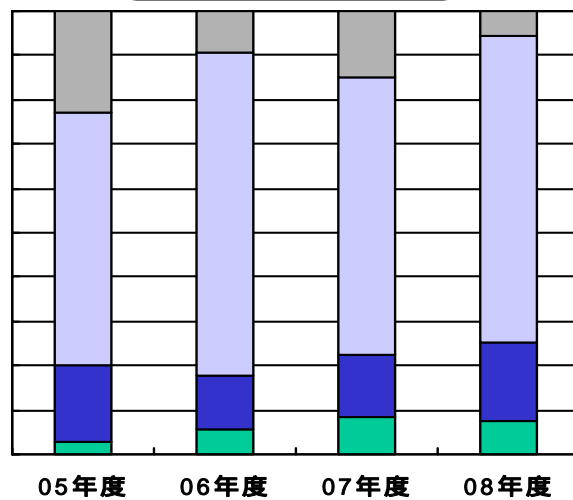
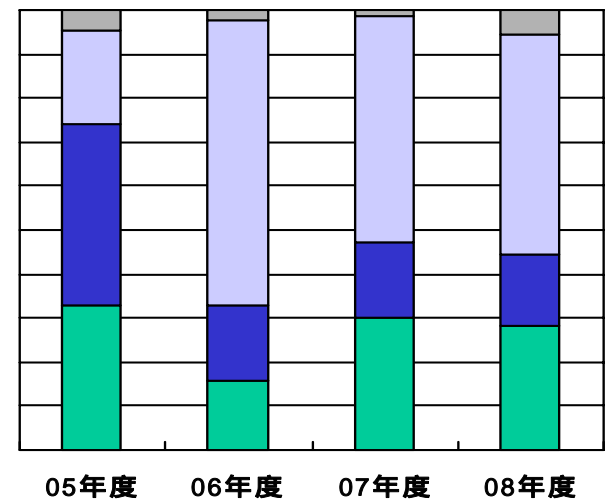
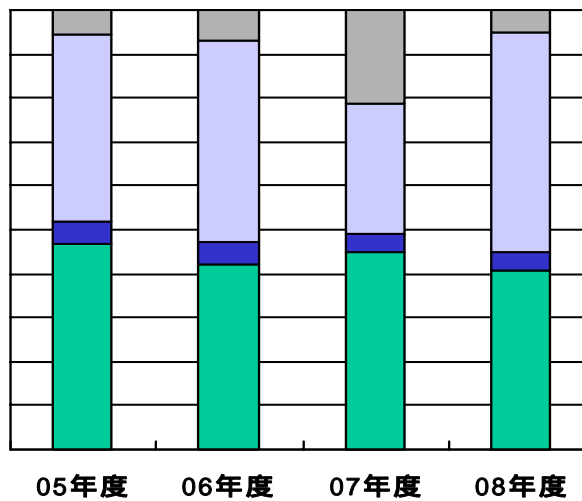
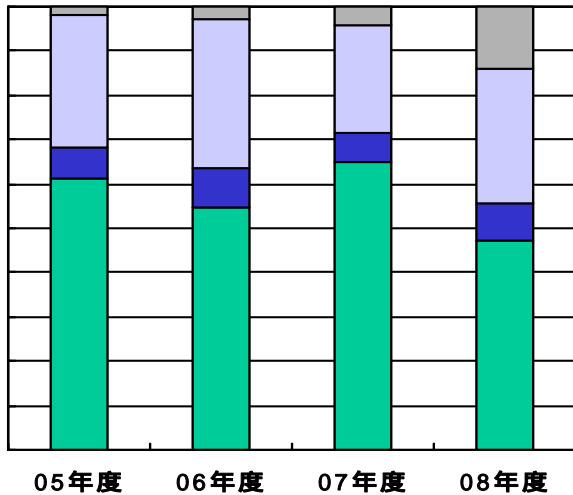
全日本空輸

スカイマーク

エア・ドゥ

スカイネットアジア

スターフライヤー

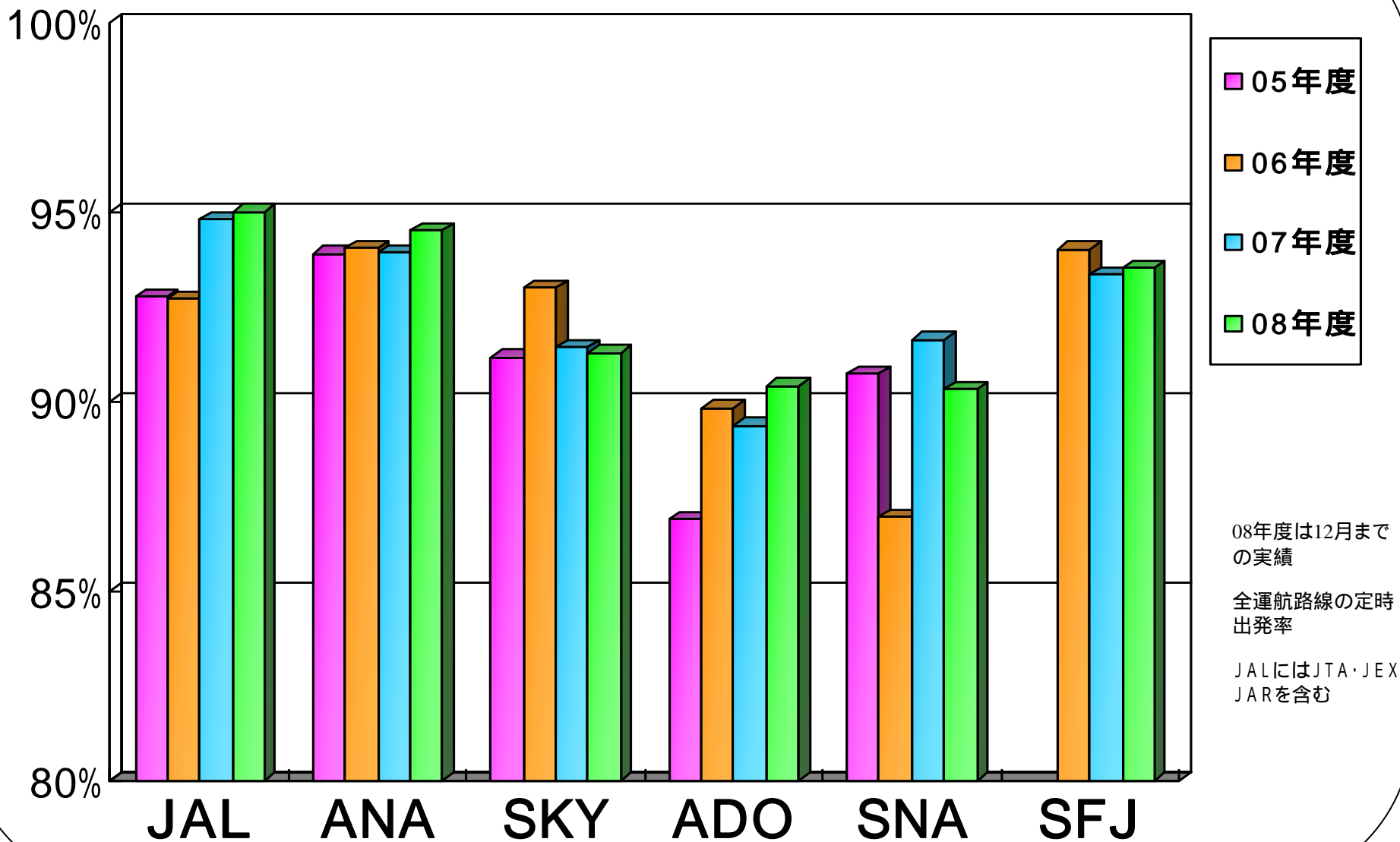


■ 天候 ■ 機材故障 ■ 機材繰り ■ その他

08年度は12月までの実績
全運航路線に対する欠航率
JALにはJTA・JEX・JARを含む

新規航空会社に対する評価

年度別定時運航率



新規航空会社に対する評価

【航空運送サービスの安定的な提供に関し航空局から受けた行政指導の状況】

	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	合計
JALグループ	0	0	0	0	0	0
ANAグループ	0	0	0	0	0	0
スカイマーク	0	0	0	0	1	1
北海道国際航空	0	0	0	0	0	0
スカイネットアジア航空	0	0	0	0	0	0
スターフライヤー	0	0	0	0	0	0

【「配分済みの発着枠について未使用期間が発生する場合の取扱い」(平成12年6月20日空事第171号)に基づく申し出の状況】

	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	合計
JALグループ	0	0	0	0	0	0
ANAグループ	0	0	0	0	0	0
スカイマーク	0	0	1	0	0	1
北海道国際航空	0	0	0	0	0	0
スカイネットアジア航空	0	0	0	0	0	0
スターフライヤー	0	0	0	0	0	0