

参考資料

羽田空港の発着枠の増加

| | | 現状 | 2010年の供用開始当初 | | 最終形 (安全面を確認しながら) |
|--------------------|------|----------------|---------------------|----------------|---------------------|
| | | | 供用開始時 (2010年10月) | 供用開始から半年後 | |
| 6時～22時台の 処理可能機数 | 出発回数 | 32回／時 | 34回／時 | 35回／時 | 40回／時 |
| | 到着回数 | 31回／時 | 33回／時 | 35回／時 | 40回／時 |
| 発着枠の総数／日 | | 830回 | 906回 | 960回 | 1,114回 |
| 国際定期便の発着回数 | | 24回 (12便) | 80回 (40便) | 80回 (40便) | 144回 (72便) |
| 国内定期便の発着回数 | | 806回 (403便) | 826回 (413便) | 880回 (440便) | |
| 国内定期便の増便可能数 | | — | 20回 (10便) | 54回 (27便) | 国際線・国内線の 割振りは未定。 |
| | | | 74回 (37便) | | |

配分のイメージ

| | 地方活性化枠 | | 新規優遇枠 | 小型機枠 | 合計 |
|------------|----------|---------|-------|------|----|
| | 優先配分枠 | 評価枠 | | | |
| JAL | | | | | A |
| ANA | | | | | B |
| SKY | | | | | C |
| ADO | | | | | D |
| SNA | | | | | E |
| SFJ | | | | | F |
| 合計 | α | β | Y | Z | 37 |
| | X | | | | |

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 | | | | |

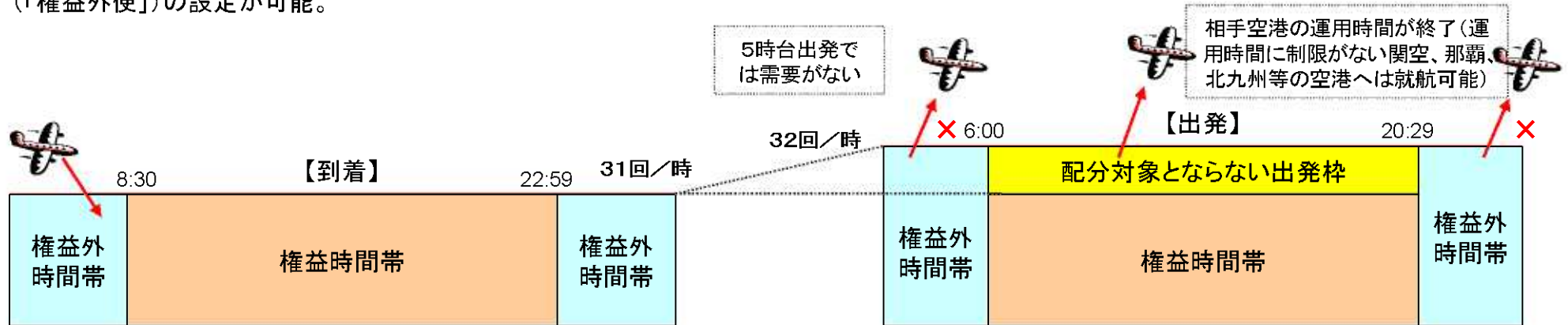
混雑時間帯 . . . 「権益時間帯」権益として発着枠を配分。

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

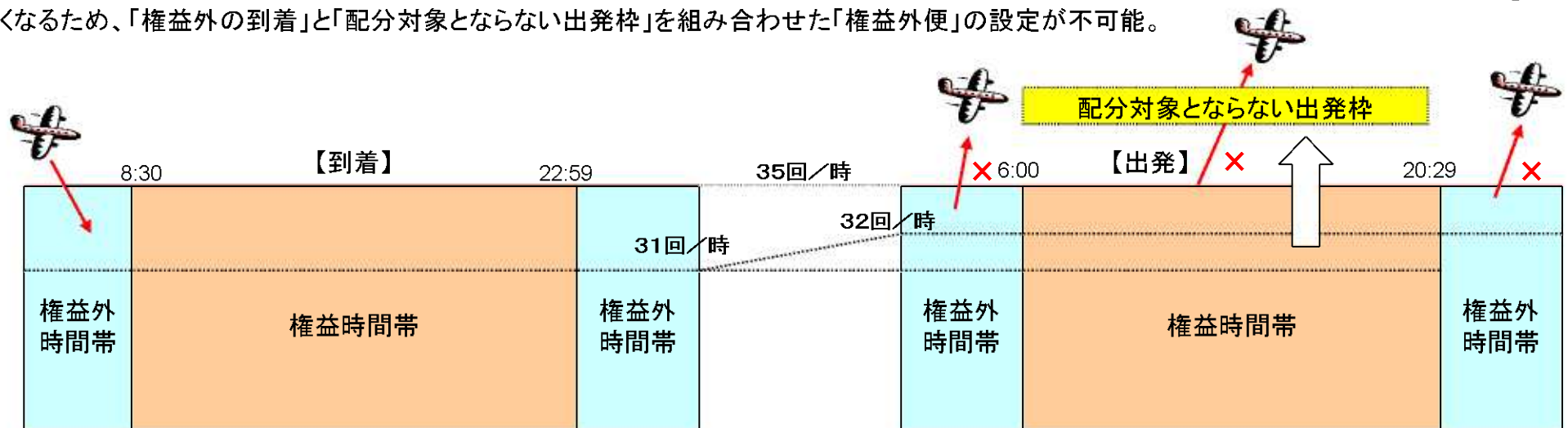
現状

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。



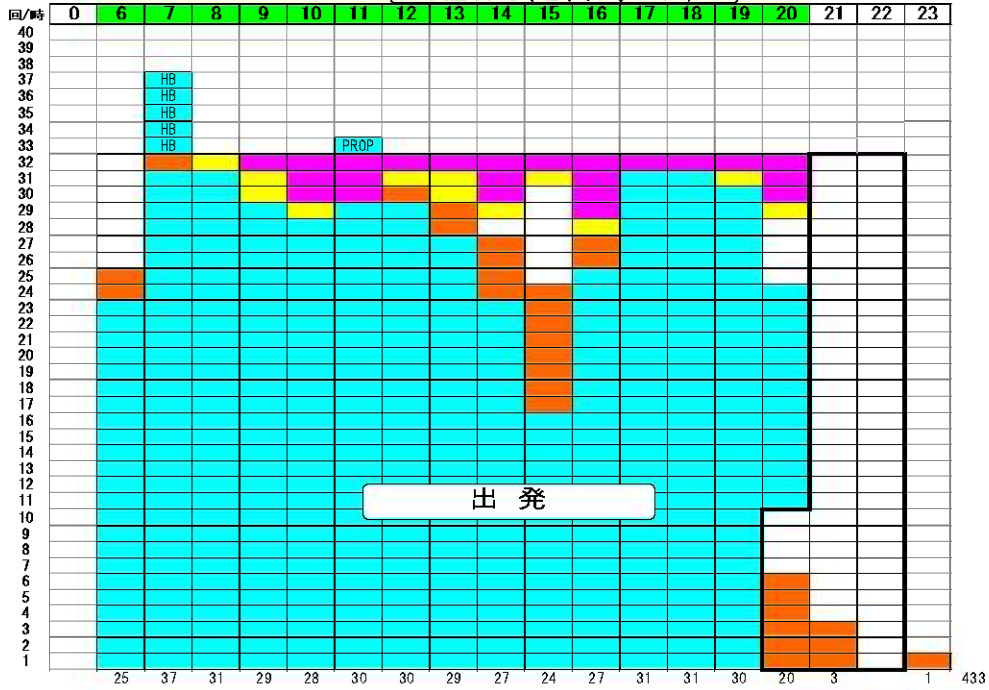
供用開始から半年後

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。

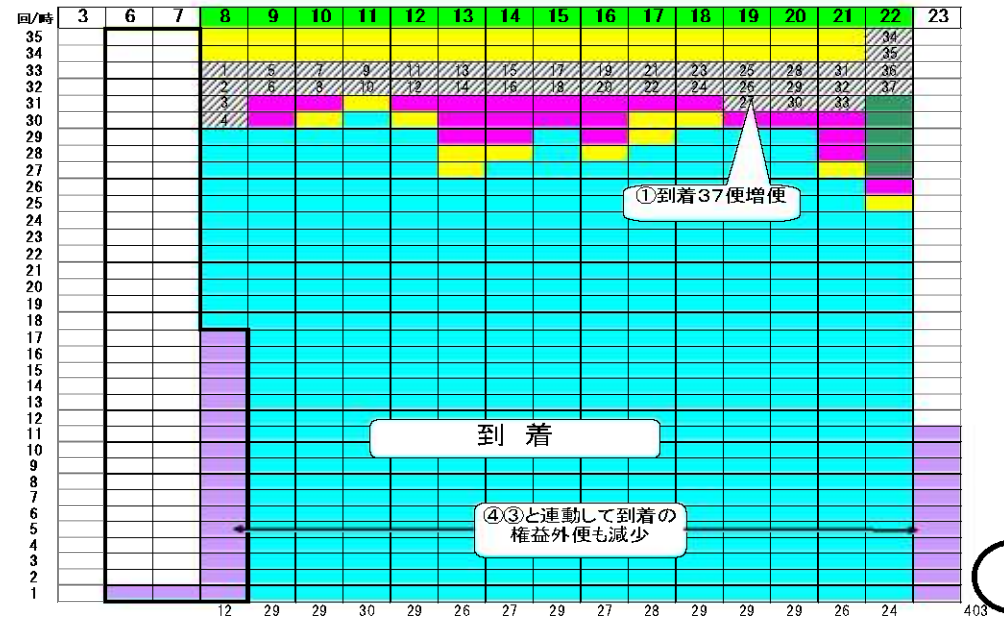
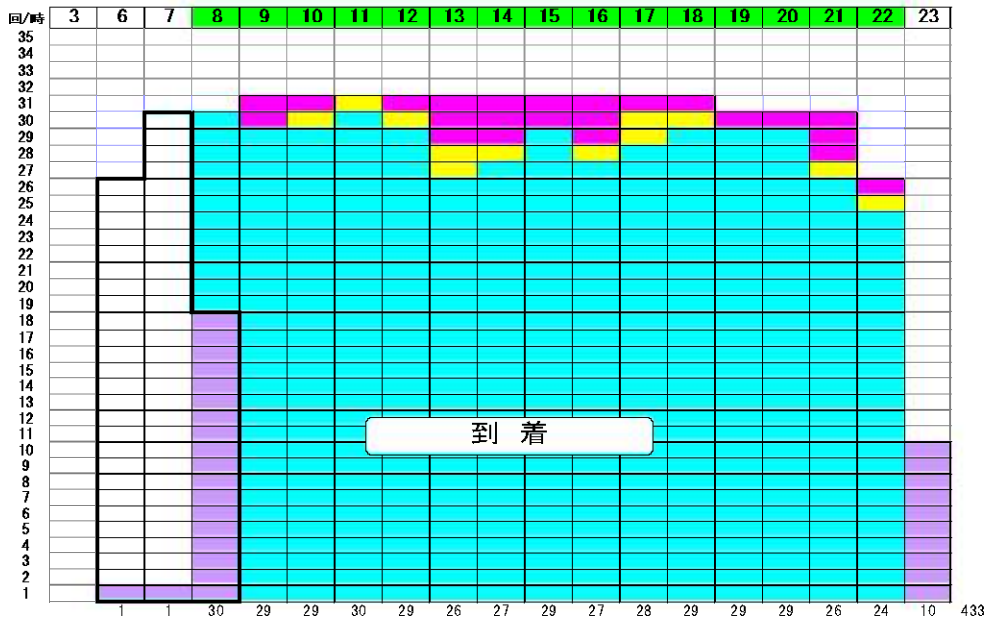
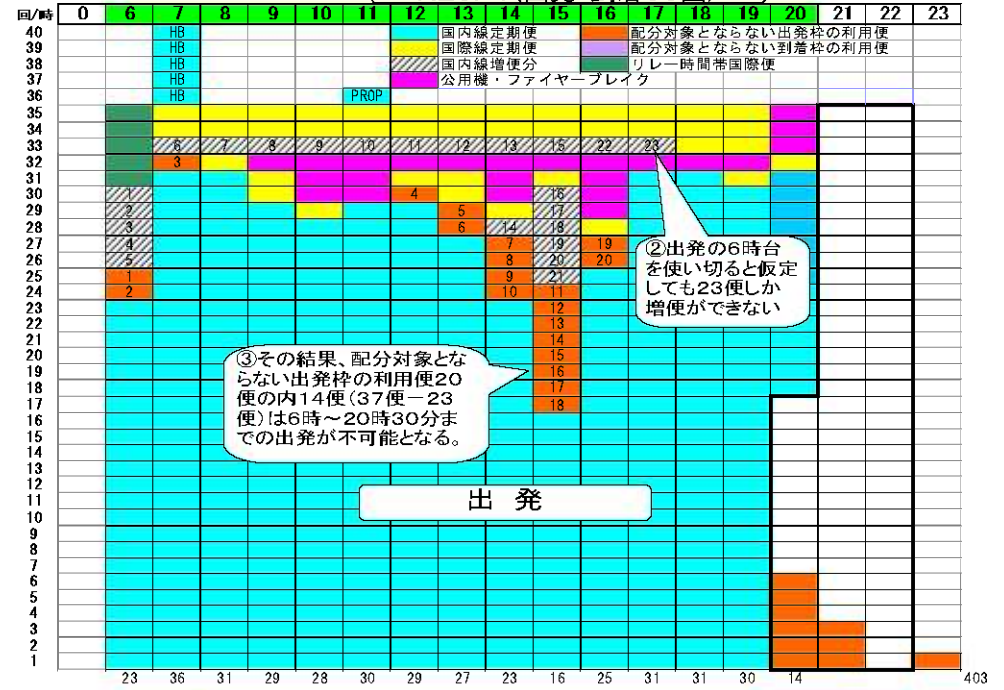


「権益外便」の減少について(H21. 5ダイヤベース)

H21. 5(モデルケース)



H23. 4(出発・到着35回)



「権益外便」の設定状況①

【回収再配分前】(H16.5ﾀﾞｲﾔ)

| 会社名 | 便数 | 運航路線 ※()は便数 | |
|-----|------|---------------------------------|---------|
| | | 幹線 | 地方路線 |
| JAL | 7 | 札幌(1)、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 | 17.5 | 17 | 0.5 |

【回収再配分後(大手航空会社暫定使用終了後)】(H18.4ﾀﾞｲﾔ)

| 会社名 | 便数 | 運航路線 ※()は便数 | |
|-----|------|---------------------------------|--|
| | | 幹線 | 地方路線 |
| JAL | 10 | 札幌(1)、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 | 30.5 | 18 | 12.5 |

【現在】(H21.5ﾀﾞｲﾔ)

| 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 |

権益外便の設定状況②

| 路線 | 旅客数(千人) (平成20年度) | 運航便数(平成21年5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5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 | 9,458 | 52【3】 | 18【2】 | 16【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 | 23.5【4】 | 11.5【1】 | 9【3】 | 3 | | | | 4 | 70.1% | 帯広 | 502 | 4 | 4 | | | | | 0 | 61.2% | |
| 鹿児島 | 2,274 | 16 | 7 | 6 | | 3 | | | ▲1 | 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 | | | ▲2 | 65.7% | 庄内 | 367 | 4【1】 | | 4【1】 | | | | 0 | 54.3% | |
| 小松 | 1,755 | 11 | 6 | 5 | | | | 4 | 0 | 62.1% | 鳥取 | 294 | 4【1】 | | 4【1】 | | | | 0 | 60.7% | |
| 関西 | 1,518 | 14【4】 | 6【2】 | 4【2】 | | | | | 2 | 62.2% | 佐賀 | 231 | 4【1】 | | 4【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 | 1.5 | 1.5 | | | | | ▲1 | 74.0% | |
| 函館 | 1,116 | 7 | 3 | 2 | | 2 | | | ▲1 | 67.8% | 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 | 1,051 | 15【2】 | 4 | | | | | 11【2】 | 11 | 68.0% | 中標津 | 87 | 1 | | 1 | | | | 0 | 58.9% | |
| 旭川 | 1,018 | 8 | 4 | | 1 | 3 | | | 3 | 63.7% | 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、航空輸送統計年報より

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、権益外便運航路線

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 | 計 | 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 | 計 | |
| 回収・再配分前 (H16.5) | JAL | 総便数 | 22 | 15 | 7 | 21 | 11.5 | 76.5 | 3 | 4 | 4 | - | - | 2 | 0 | - | - | 4 | 8 | 4 | 4 | 4 | 4 | 6 | 6 | - | 6 | 1.5 | 60.5 |
| | | 権益便 | 21 | 14 | 5 | 20 | 9.5 | 69.5 | 3 | 4 | 4 | - | - | 2 | 0 | - | - | 4 | 8 | 4 | 4 | 4 | 4 | 6 | 6 | - | 6 | 1.5 | 60.5 |
| | | 権益外便 | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | 7 | 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 | 61.5 | 4 | - | 4 | 4 | 4 | 6 | 0 | 4 | 5 | 6 | 9 | 6 | - | 4 | - | 4 | 5 | 2 | 5 | 0.5 | 72.5 |
| | | 権益便 | 14 | 13 | 3 | 16 | 6 | 52 | 4 | - | 4 | 4 | 4 | 6 | 0 | 4 | 5 | 6 | 9 | 6 | - | 4 | - | 4 | 5 | 2 | 5 | 0 | 72 |
| | | 権益外便 | 1 | 1 | 4 | 1 | 2.5 | 9.5 | 0 | - | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | - | 0 | - | 0 | 0 | 0 | 0 | 0.5 | 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 | 70.5 | 3 | 3 | 3 | - | - | 0 | 2 | - | - | 4 | 7 | 4 | 6 | 4 | 5 | 6 | 4 | - | 6 | 1.5 | 58.5 |
| | | 権益便 | 18 | 13 | 4 | 18 | 9.5 | 62.5 | 3 | 3 | 3 | - | - | 0 | 1 | - | - | 3 | 7 | 4 | 6 | 4 | 5 | 6 | 4 | - | 6 | 1.5 | 56.5 |
| | | 権益外便 | 1 | 1 | 3 | 1 | 2 | 8 | 0 | 0 | 0 | - | - | 0 | 1 | - | - | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | - | 0 | 0 | 2 |
| | ANA | 総便数 | 15 | 14 | 8 | 18 | 8.5 | 63.5 | 2 | - | 4 | 4 | 3 | 6 | 2 | 4 | 5 | 5 | 8 | 6 | - | 4 | - | 4 | 4 | 3 | 5 | 0.5 | 69.5 |
| | | 権益便 | 14 | 13 | 4 | 17 | 6 | 54 | 2 | - | 3 | 3 | 3 | 5 | 1 | 3 | 5 | 4 | 8 | 6 | - | 4 | - | 4 | 4 | 2 | 5 | 0 | 62 |
| | | 権益外便 | 1 | 1 | 4 | 1 | 2.5 | 9.5 | 0 | - | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | - | 0 | - | 0 | 0 | 1 | 0 | 0.5 | 7.5 |
| 現在 (H21.5) | JAL | 総便数 | 18 | 15 | 6 | 19 | 11.5 | 69.5 | 3 | 3 | 3 | - | - | 0 | 2 | - | - | 4 | 7 | 5 | 6 | 4 | 4 | 6 | 4 | - | 7 | 1.5 | 59.5 |
| | | 権益便 | 16 | 14 | 4 | 18 | 10.5 | 62.5 | 3 | 3 | 3 | - | - | 0 | 1 | - | - | 3 | 7 | 5 | 5 | 3 | 4 | 6 | 4 | - | 7 | 1.5 | 55.5 |
| | | 権益外便 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 7 | 0 | 0 | 0 | - | - | 0 | 1 | - | - | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | - | 0 | 0 | 4 |
| | ANA | 総便数 | 16 | 14 | 4 | 18 | 9 | 61 | 2 | - | 4 | 4 | 3 | 6 | 2 | 4 | 5 | 5 | 8 | 6 | - | 4 | - | 5 | 4 | 4 | 5 | 0 | 71 |
| | | 権益便 | 15 | 13 | 2 | 17 | 6 | 53 | 2 | - | 3 | 3 | 3 | 5 | 1 | 3 | 4 | 4 | 8 | 6 | - | 3 | - | 5 | 4 | 3 | 5 | 0 | 62 |
| | | 権益外便 | 1 | 1 | 2 | 1 | 3 | 8 | 0 | - | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | - | 1 | - | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 9 |

※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

1便ルール・3便ルール

1便ルール

【定義】

それぞれの航空会社内における発着枠の他路線への転用により減便される路線の当該転用後の便数が、当該路線を運航している全航空会社の便数の合計で1便未満になる場合に、当該発着枠を回収し、運航を希望する航空会社を募集することとする制度（『東京国際空港の新B滑走路の供用に伴う新規発着枠の配分について（平成12年3月10日空事第80号）』）

【適用例】

平成14年11月、ANAが1便運航していた羽田＝山形線を廃止したため、国土交通省が、当該路線発着枠を使用して、羽田＝山形線を運航する航空会社を募集したところ、JASが運航することを申し出、平成15年4月より運航開始。以後、現在までJAS（平成16年4月以降はJAL）によって1便の運航が継続されている。

3便ルール

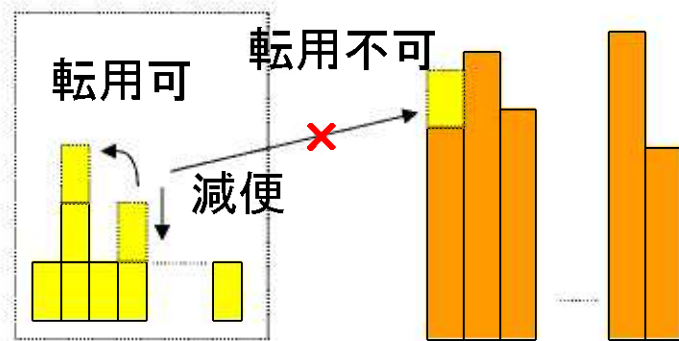
【定義】

羽田空港における少便数路線（総便数3便以下の路線）をグループ化し、減便時には他の少便数路線にのみ転用することができることとする制度（『当面の羽田空港の望ましい利用のあり方に関する懇談会』報告（平成16年9月））

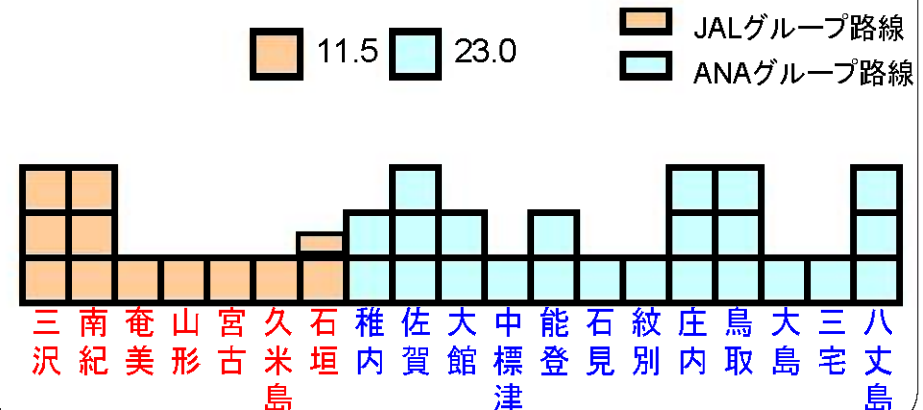
【適用例】

平成20年11月より、ANAが2便運航していた羽田＝大島を1便減便し、羽田＝佐賀（2便）を1便増便した。

<少便数路線> <多便数路線>

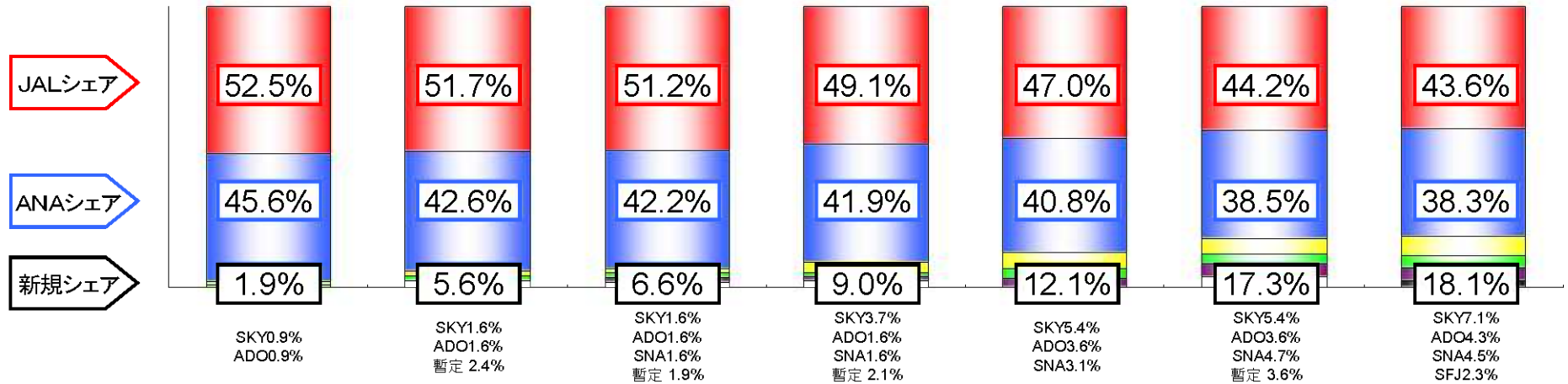


<3便以下路線(平成21年6月ダイヤ)>



羽田空港における各社の配分シェア推移

| | H9. 7 新C滑走路 供用 | H12. 7 新B滑走路 供用 | H14. 4 中華航空 成田移転 | H14. 10 JJ統合に 伴う返還 | H15. 7 滑走路占有 時間の短縮 | H17. 4 回収・ 再配分 | H17. 12 管制運用の 見直し |
|-----|----------------------|-----------------------|------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------|-------------------------|
| 増枠数 | 40便 〔大手34〕 新規6 | 57便 〔大手42〕 新規15 | 4便 (新規4) | ±0 〔大手△12〕 新規12 | 10便 (新規10) | ±0 〔大手△20〕 新規20 | 10便 〔大手5〕 新規5 |



| | | | | | | | |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 発着枠計 | 316 | 373 | 377 | 377 | 387 | 387 | 397 |
| 大手枠数 | 310 | 352 | 352 | 343 | 340 | 320 | 325 |
| JAL | 166 | 193 | 193 | 185 | 182 | 171 | 173 |
| ANA | 144 | 159 | 159 | 158 | 158 | 149 | 152 |
| 新規枠数 | 6 | 21 | 25 | 34 | 47 | 67 | 72 |
| SKY | 3 | 6 | 6 | 14 | 21 | 21 | 28 |
| ADO | 3 | 6 | 6 | 6 | 14 | 14 | 17 |
| SNA | 0 | 0 | 6 | 6 | 12 | 18 | 18 |
| SFJ | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 |
| 暫定使用 | 0 | 9 | 7 | 8 | 0 | 14 | 0 |

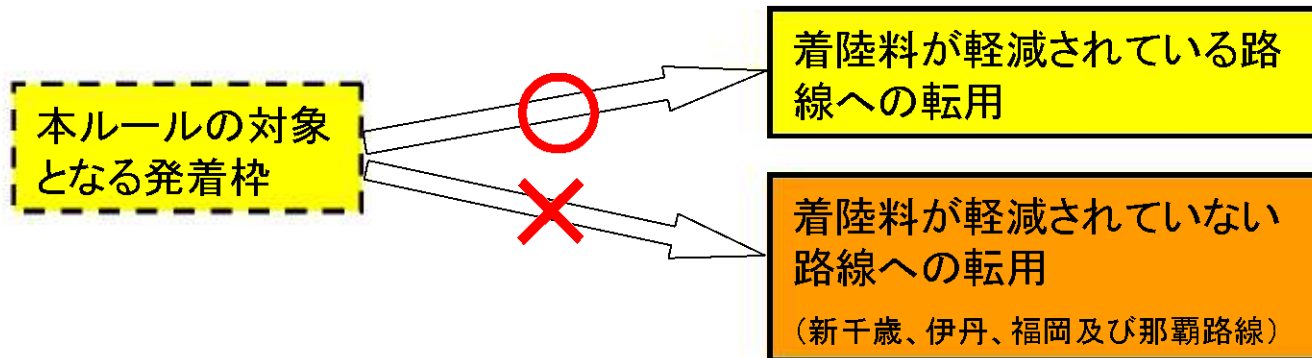
注: ①「新規枠」は、新規航空会社枠、競争促進枠、新規優遇枠。 ②各増枠後の結果としての最終配分数である。
 ③「JJ統合に伴う返還」は、H14に9枠・H15に3枠である。(山形線+1便あり) ④シェアは小数点第3位を四捨五入している。

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 | | | | 機材計画 | 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) | | | | 機材計画 | 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 | B767－300 | 2機 | 0機 | 0機 | 0機 | 0機 | 機材計画 | A320 | 4機 | 4機 | 5機 | 7機 | － | |
| | | B737－800 | 9機 | 12機 | 15機 | 17機 | 20機 | | | | | | | | |

新規優遇枠の使用に係るルールを導入(平成17年12月)

平成17年度以降に新規航空会社に配分された羽田空港の発着枠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(新千歳、伊丹、福岡及び那覇路線以外の路線)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ルールを平成17年12月に導入した。



(参考) 本ルールが適用される発着枠数

| 航空会社名 | スカイマーク エアラインズ | 北海道国際航空 | スカイネット アジア航空 | スター フライヤー |
|-------------------|------------------|---------|-----------------|--------------|
| 本ルール適用 対象発着枠数 | 7 | 3 | 6 | 3 |
| 本ルール適用 対象外発着枠数 | 21 | 14 | 12 | 6 |
| 合計 | 28 | 17 | 18 | 9 |

安全上の支障を及ぼす事態の発生状況

【安全上の支障を及ぼす事態の発生状況及び運航回数】

| (年度) | 安全上の支障を及ぼす事態 | | | | 運航回数 | | | |
|-------------|----------------|-----|-----|-----|----------------|---------|---------|-----------|
| | H18 (10月以降) | H19 | H20 | 合計 | H18 (10月以降) | H19 | H20 | 合計 |
| JALグループ | 160 | 328 | 351 | 839 | 222,005 | 444,213 | 442,292 | 1,108,510 |
| ANAグループ | 113 | 231 | 308 | 652 | 171,234 | 345,033 | 336,759 | 853,026 |
| スカイマーク | 49 | 66 | 59 | 174 | 9,439 | 20,378 | 20,109 | 49,926 |
| 北海道国際航空 | 12 | 11 | 9 | 32 | 5,657 | 11,132 | 13,198 | 29,987 |
| スカイネットアジア航空 | 13 | 33 | 51 | 97 | 6,526 | 12,906 | 12,860 | 32,292 |
| スターフライヤー | 9 | 17 | 55 | 81 | 3,964 | 9,530 | 10,500 | 23,994 |

(注1) 「安全上の支障を及ぼす事態」については、航空法第111条の4の規定の新設により平成18年10月から航空会社に報告義務が課せられた安全上の支障を及ぼす事態(事故・重大インシデントを含む)の件数を計上

(注2) 「運航回数」については、国内運航と国際運航(国際チャーター便を含む)の回数の合計。

(注3) 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

【運航回数当たりの安全上の支障を及ぼす事態の発生状況】

| (年度) | H18 (10月以降) | H19 | H20 | 合計 |
|-------------|----------------|--------|--------|--------|
| JALグループ | 72.07 | 73.84 | 79.36 | 75.69 |
| ANAグループ | 65.99 | 66.95 | 91.46 | 76.43 |
| スカイマーク | 519.12 | 323.88 | 293.40 | 348.52 |
| 北海道国際航空 | 212.13 | 98.81 | 68.19 | 106.71 |
| スカイネットアジア航空 | 199.20 | 255.70 | 396.58 | 300.38 |
| スターフライヤー | 227.04 | 178.38 | 523.81 | 337.58 |

(注) 各年度、10万運航回数当たりの安全上の支障を及ぼす事態の発生件数を算出

(いずれも航空局作成)

地方路線の運航状況

| | 全運航路線 | | | | 羽田路線 | | | |
|-----|-----------|--------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|--------|
| | H16. 6ダイヤ | | H21. 6ダイヤ | | H16. 6ダイヤ | | H21. 6ダイヤ | |
| | 羽田路線 | 羽田以外路線 | 羽田路線 | 羽田以外路線 | 幹線 | 地方路線 | 幹線 | 地方路線 |
| JAL | 40.2% | 59.8% | 39.5% | 60.5% | 39.6% | 60.4% | 37.9% | 62.1% |
| ANA | 43.2% | 56.8% | 44.8% | 55.2% | 35.2% | 64.8% | 36.3% | 63.7% |
| SKY | 100.0% | 0.0% | 93.3% | 6.7% | 53.5% | 46.5% | 75.0% | 25.0% |
| ADO | 100.0% | 0.0% | 73.9% | 26.1% | 71.6% | 28.4% | 58.8% | 41.2% |
| SNA | 100.0% | 0.0% | 85.7% | 14.3% | 0.0% | 100.0% | 0.0% | 100.0% |
| SFJ | — | — | 100.0% | 0.0% | — | — | 27.0% | 73.0% |

(注) 1. 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, NAL, ADK)

着陸に係る滑走路占有時間について

滑走路占有時間＝滑走路進入端を通過して停止線を通過するまでの時間

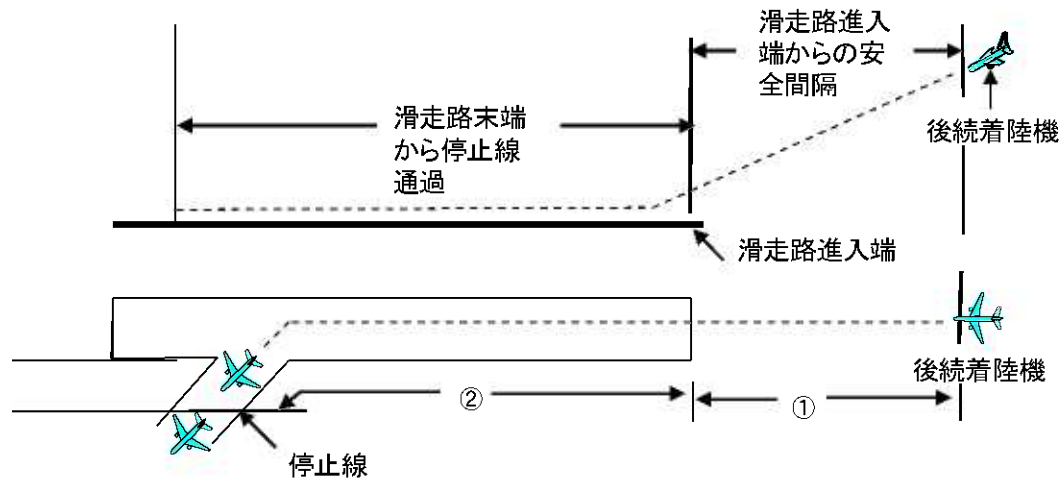
平成19年に定めた滑走路処理容量算定方式

現行の着陸機1機あたりの処理時間は、以下の①、②の時間の合計

- ①滑走路進入端から1マイルの地点（着陸又は着陸復行の決断点）までの所要時間（27秒）
- ②滑走路進入端を通過して停止線を通過するまでの時間（滑走路占有時間）

（国際基準上、②の区間内に到着機がある場合には、後続機は当該区間に進入できない。）

この滑走路占有時間には、滑走路占有時間の実測値（63.84秒（平均））に基づき、着陸復行の発生を極力低下させること等を勘案した値として88秒を用いている。



1時間当たりの着陸機処理機数は、

$$(3600 \div (27 + 88)) \approx 31 \text{ 回/時}$$

平成20年度における
着陸に係る平均滑走路占有時間

本邦航空会社
(平均)

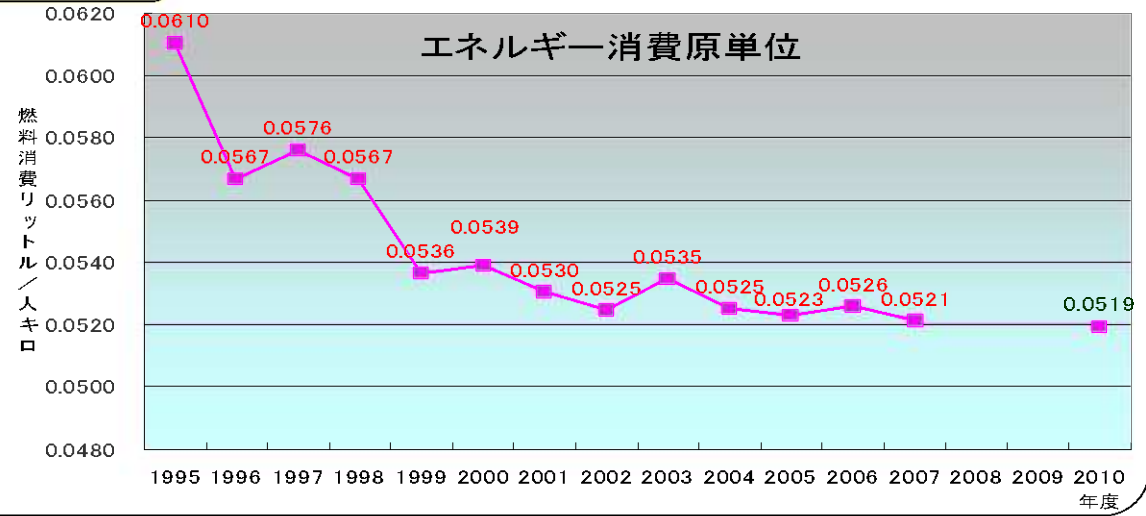
62.21秒

航空分野における環境への取組み

国内航空分野におけるCO2排出削減目標

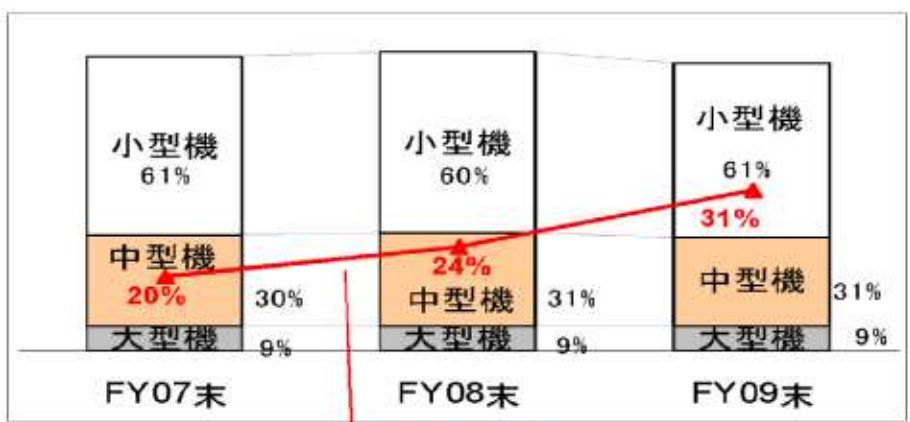
京都議定書目標達成計画に、我が国の国内航空分野の目標として、「2010年度のエネルギー消費原単位(人キロ輸送あたりの燃料消費量)を1995年度比で15%改善すること」が盛り込まれている。

※2007年度時点で約14.5%のエネルギー消費効率の改善を達成



航空会社の取組み例(省燃費機材の導入)

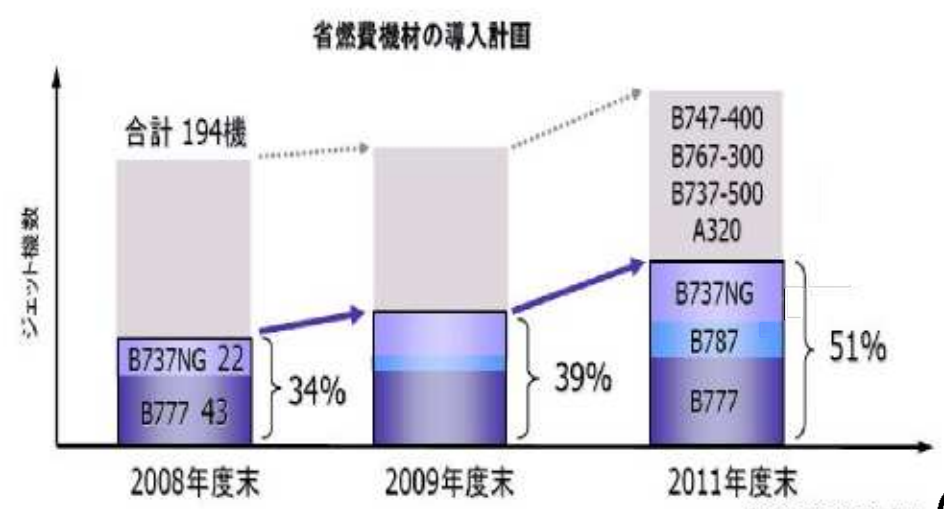
【日本航空】(国内)



省燃費機材*

*省燃費機材=777,737-800,E170

【全日空】(国内・国際)



*B737NG: B737-700/800

コードシェアの実施状況

※平成21年4月ダイヤ

| | オペレーション会社 | マーケット会社 | 路線 | 実施便数 | 販売制限 | 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 | ADO | ANA | 羽田－新千歳 | 10便 | 25%以下 | H15.2 | | |
| | | | 羽田－旭川 | 3便 | 25%以下 | H15.7 | ANA 1→0 | ADO 0→3 |
| | | | 羽田－函館 | 2便 | 25%以下 | H17.3 | ANA 4→2 | ADO 0→2 |
| | | | 羽田－女満別 | 3便 | 25%以下 | H18.2 | | |
| | SNA | ANA | 羽田－宮崎 | 7便 | 25%以下 | H18.4 | | |
| | | | 羽田－熊本 | 4便 | 25%以下 | H18.4 | | |
| | | | 羽田－長崎 | 4便 | 25%以下 | H18.4 | | |
| | | | 羽田－鹿児島 | 3便 | 25%以下 | H19.9 | | |
| | SFJ | ANA | 羽田－北九州 | 10便 | 権益外便を除く 9便は25%以下 | H19.6 | | |
| | | | 羽田－関西 | 4便 | 制限なし | H20.11 | ANA 7→5 | |
| | | | 小計 | 50便 | | | | |
| 羽田以外路線 | ADO | ANA | 新千歳－仙台 | 4便 | 制限なし | H20.11 | ANA 7→3 | ADO 0→3 |
| | | | 新千歳－新潟 | 2便 | 制限なし | H21.4 | ANA 2→0 | ADO 0→2 |
| | SNA | ANA | 長崎－那覇 | 1便 | 制限なし | H21.2 | ANA 1→0 | SNA 0→1 |
| | | | 鹿児島－那覇 | 2便 | 制限なし | H21.2 | ANA 3→1 | SNA 0→2 |
| | IBX | ANA | 成田－新千歳 | 1便 | 制限なし | H14.4 | ANA 1→0 | IBX 0→1 |
| | | | 成田－仙台 | 1便 | 制限なし | H14.4 | | |
| | | | 成田－小松 | 1便 | 制限なし | H16.11 | | |
| | | | 伊丹－福島 | 5便 | 制限なし | H18.10 | | |
| | | | 成田－広島 | 1便 | 制限なし | 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 | | | 設 定 例 ()は直行便の対象便数・設定運賃 |
|-----|-------------|--|--------------------|--|-----|---|
| | | | 直行便が存在する路線数 | 乗継便のみの路線数 (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) | 合 計 | |
| ANA | 特定便 乗継割引 | ・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 | ・福岡＝伊丹・中部＝仙台 対象便数: 7.5便 (2便) 設定運賃: 37,100円(往復運賃: 39,300円) 割引率: 31% ※2区間合算普通運賃比 |
| | 乗継旅割 | ・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と同額程度 | 1 | 45 (13) | 46 | ・福岡＝那覇＝石垣 対象便数: 5.5便(1便) 設定運賃: 16,000円～20,000円 (旅割運賃: 15,000円～17,000円) 割引率: 64%～68% ※2区間合算普通運賃比 |
| JAL | 特別 ルート割引 | ・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 | 17 (8) | 23 | ・羽田＝札幌＝釧路 対象便数: 5便(3便) 設定運賃: 38,900円(普通運賃: 38,900円) 割引率: 27% ※2区間合算普通運賃比 |
| | 特別 乗継割引 | ・東京・大阪・福岡から、鹿児島等を経由地とし、奄美諸島へ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 | 2 | 13 (0) | 15 | ・羽田＝鹿児島＝奄美大島 対象便数: 5便(1便) 設定運賃: 44,800円(普通運賃: 46,200円) 割引率: 28% ※2区間合算普通運賃比 |

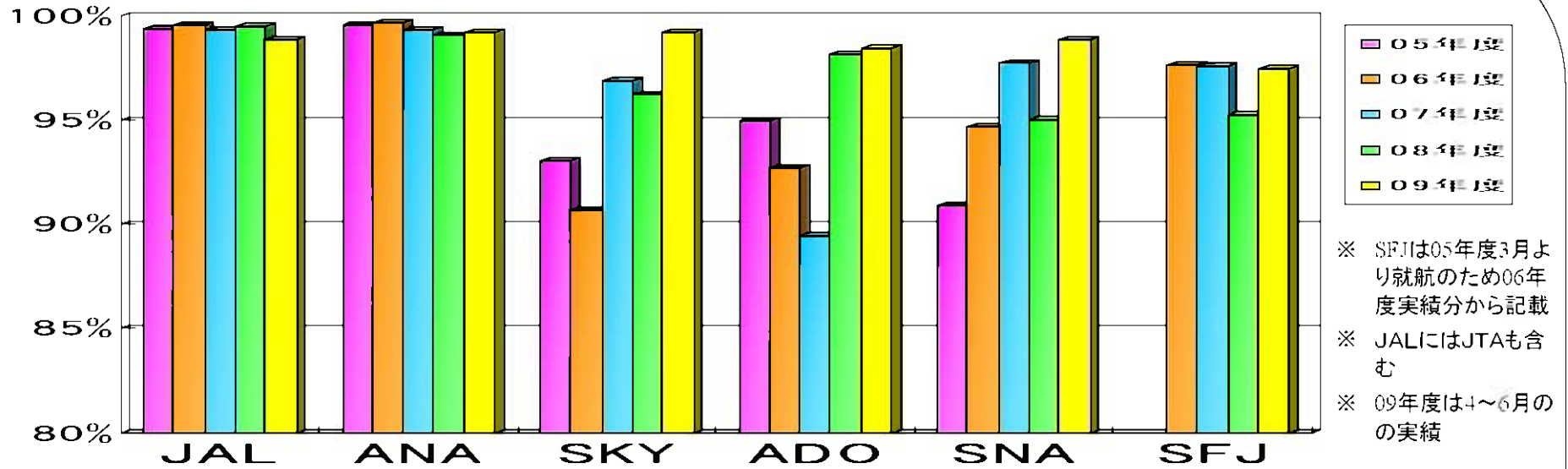
※ 路線数は、直行ルートにより算出した路線数を計上している。

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

安定的な輸送サービスの提供①

年度別発着枠使用率

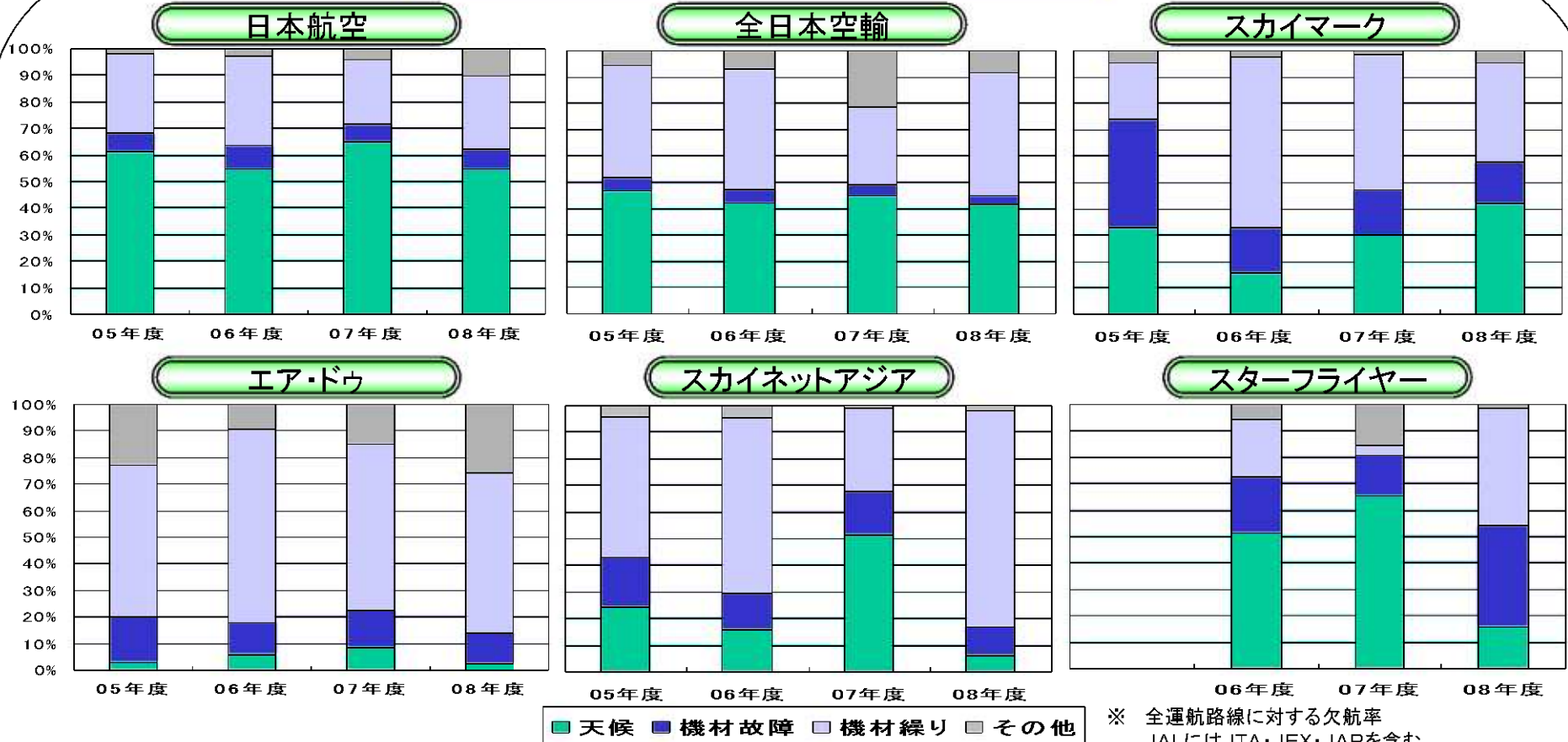


| 会社 | 05年度 | | | 06年度 | | | 07年度 | | | 08年度 | | | 09年度 | | |
|-----|-----------|------------|--------|-----------|------------|--------|-----------|------------|--------|-----------|------------|--------|-----------|------------|--------|
| | 配分枠数(日平均) | 未使用枠数(日平均) | 使用率 | 配分枠数(日平均) | 未使用枠数(日平均) | 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 | 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% | 173.2枠 | 1.2枠 | 99.35% | 173.8枠 | 0.9枠 | 99.51% | 174.6枠 | 2.1枠 | 98.89% |
| ANA | 158枠 | 0.7枠 | 99.58% | 152枠 | 0.6枠 | 99.67% | 152.3枠 | 1.1枠 | 99.35% | 152.8枠 | 1.6枠 | 99.07% | 153.6枠 | 1.3枠 | 99.22% |
| 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% | 28.0枠 | 0.2枠 | 99.20% |
| 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% | 17枠 | 0.3枠 | 98.45% |
| 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% | 18枠 | 0.2枠 | 98.84% |
| SFJ | | | | 9枠 | 0.2枠 | 97.66% | 11.2枠 | 0.3枠 | 97.57% | 13枠 | 0.6枠 | 95.25% | 13枠 | 0.3枠 | 97.46% |

安定的な輸送サービスの提供②

欠航の原因

※計画運休は含まない



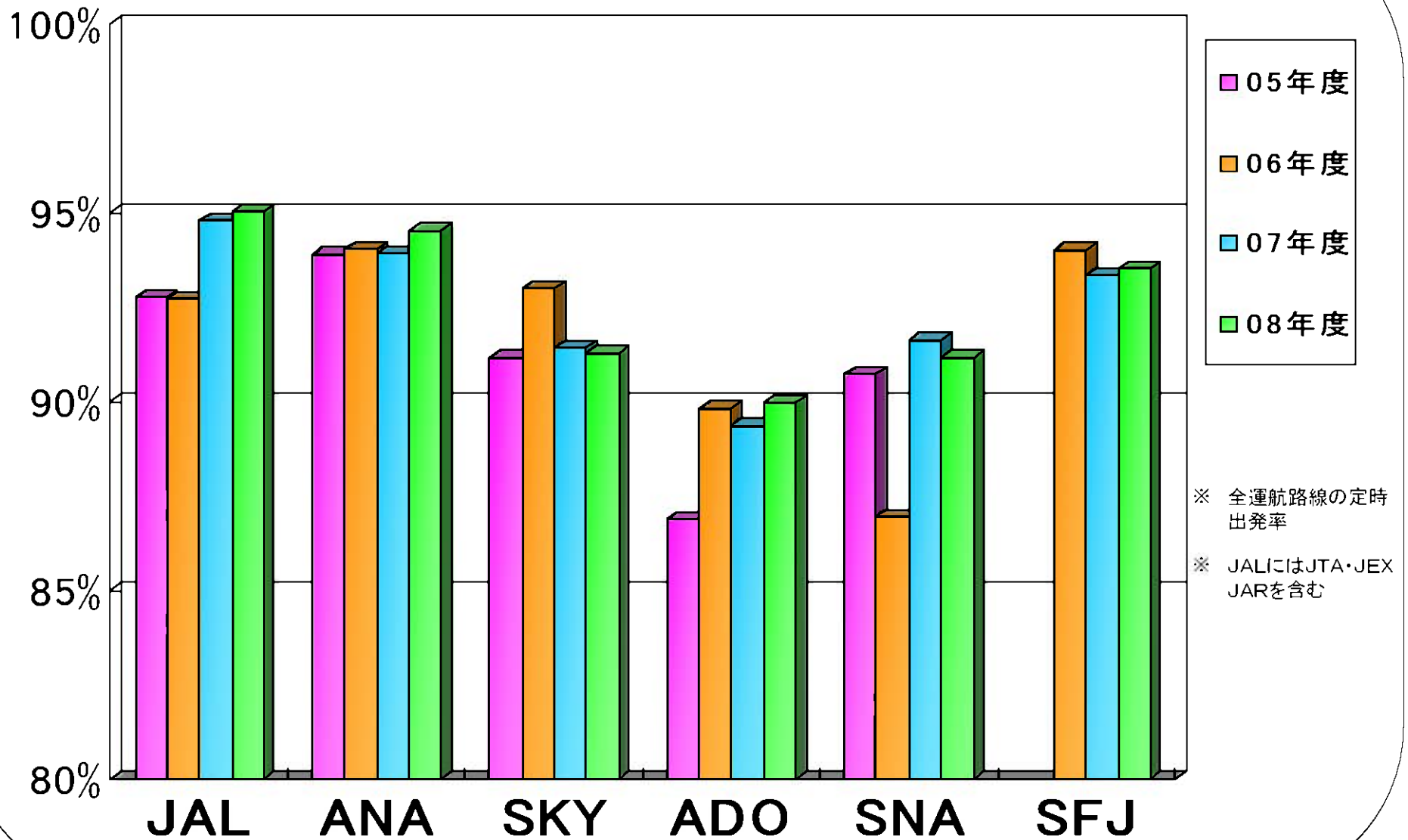
※ 全運航路線に対する欠航率
JALにはJTA・JEX・JARを含む

その他に含まれている主な事由について

- ・乗員繰り ・ストライキ(自社・他社) ・ハイジャック、怪情報、政治情勢等にかかわるもの
- ・出発準備に起因するもの(出発書類提出遅れ・貨物搭載遅れ、機内清掃遅れ、燃料搭載遅れ等)
- ・外部要因による航空機損傷(鳥・落雷・火山灰・乱気流等)
- ・機器故障によるもの(出発準備にかかる機器・飛行計画書提出にかかわる機器等)
- ・航空管制及び空港施設等に起因するもの(フローコントロール・運用制限・SPOT制限・滑走路閉鎖等)
- ・貨物・旅客に起因するもの(貨物不備及び受託・搭載遅れ、旅客搭乗遅れ、オーバーセールス処理遅れ等)

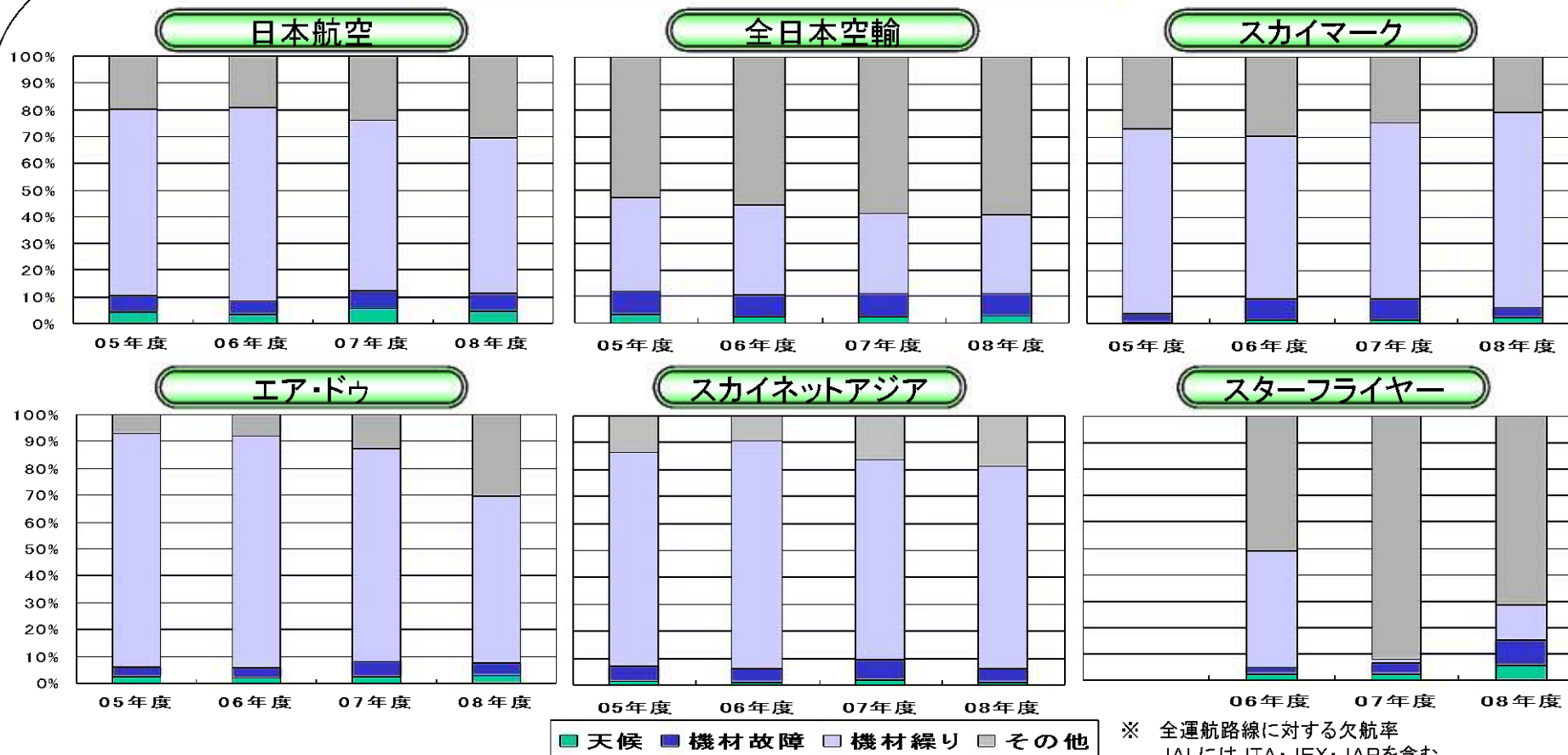
安定的な輸送サービスの提供③

年度別定時運航率



安定的な輸送サービスの提供④

遅延の原因



その他に含まれている主な事由について

- ・乗員繰り ・ストライキ(自社・他社) ・ハイジャック、怪情報、政治情勢等にかかわるもの
- ・出発準備に起因するもの(出発書類提出遅れ・貨物搭載遅れ、機内清掃遅れ、燃料搭載遅れ等)
- ・外部要因による航空機損傷(鳥・落雷・火山灰・乱気流等)
- ・機器故障によるもの(出発準備にかかる機器・飛行計画書提出にかかわる機器等)
- ・航空管制及び空港施設等に起因するもの(フローコントロール・運用制限・SPOT制限・滑走路閉鎖等)
- ・貨物・旅客に起因するもの(貨物不備及び受託・搭載遅れ、旅客搭乗遅れ、オーバーセールス処理遅れ等)