

**航空事業経営基盤強化のための支援施策パッケージ
主要施策の概要**

平成21年4月10日

国土交通省

羽田空港発着枠の暫定供与

(担当部署)
航空局監理部航空事業課
(担当者)
課長補佐 鎌本、折原
(内線 48502、48523)

概要

羽田空港においては、国内定期便に1日403便分を配分しており、全て使用されている状況。

一方、VIP、公的機関、マスコミ等のための発着枠(公用機等枠)として1日当たり15便分を留保。

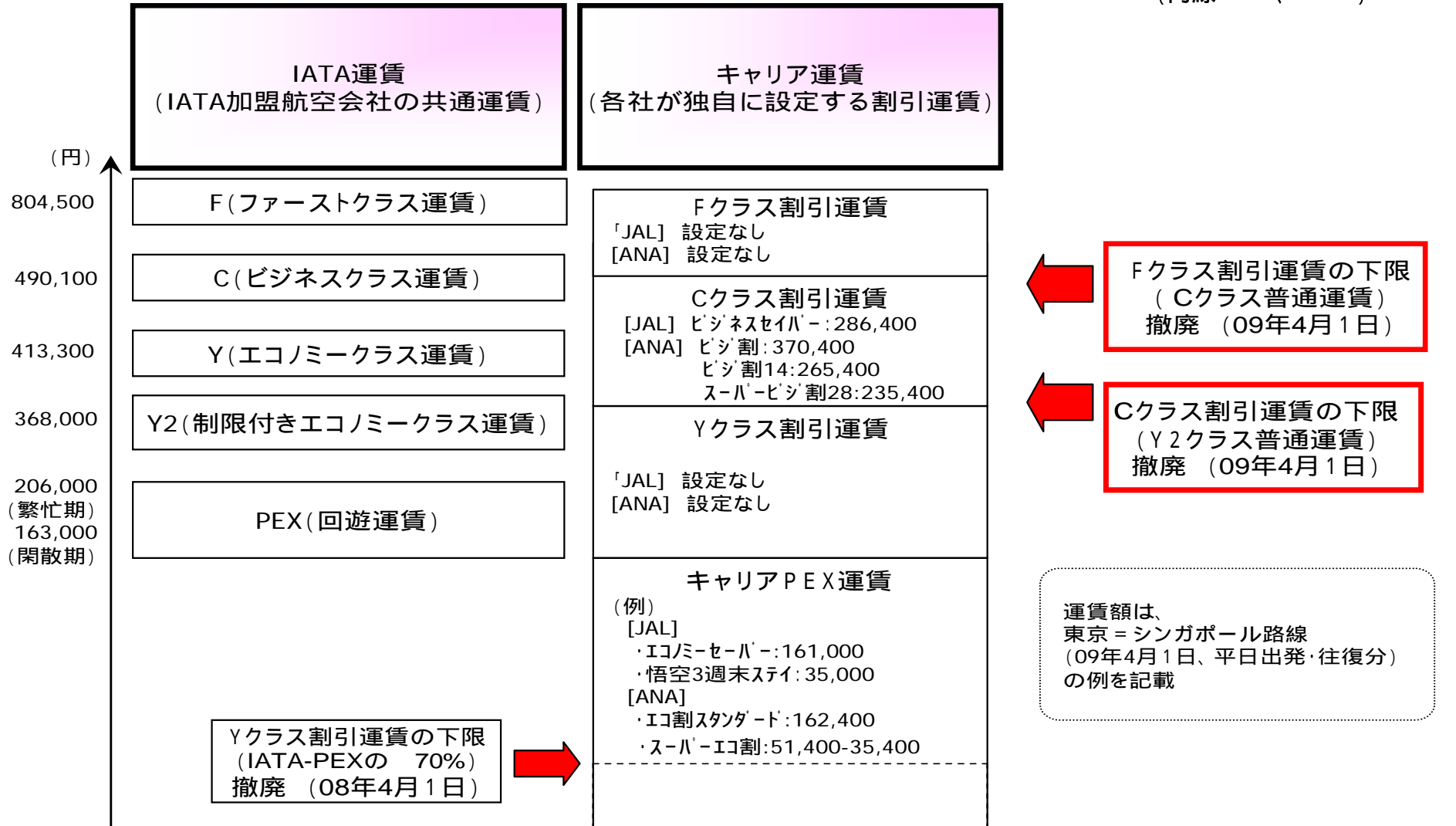
公用機等枠は、公用機の運航に使用されるほか、緊急事態や事件・事故の発生時などに備えて、各時間帯に留保し、必要なときに常に使用できるような運用を行う必要があるものではあるが、航空需要が大幅かつ急速に減退し、我が国航空会社の経営に大きな影響が生じている現状にかんがみ、その支援を通じてネットワークの維持による利用者利便の確保を図る観点から、例外的な措置として、平成21年5月から、公用機等枠のうち2便分について国内定期便への転用を認めることとする。

暫定供与する公用機等枠

	出発枠	到着枠
便1	10時台又は11時台	16時台
便2	14時台又は15時台 (空き枠の活用)	19時台

ファーストクラス割引運賃、ビジネスクラス割引運賃の下限撤廃

(担当部署)
航空局監理部国際航空課
航空事業課
(担当者)
課長補佐 高橋(内線48402)
課長補佐 鎌本、折原
(内線48502、48523)



() 国際航空運賃については、本邦航空会社・外国航空会社ともに関係国政府の認可が必要となっている。

国際航空交渉の推進

(担当部署)
航空局監理部国際航空課
(担当者)
課長補佐 高橋
(内線:48402)

1. 2010年の羽田空港・成田空港の増枠による国際航空機能の最大化については、経済財政諮問会議での議論を踏まえ、「経済財政改革の基本方針(骨太の方針)2008」において、以下のとおり閣議決定されたところ。

(1) 羽田空港

第四滑走路の供用開始時(2010年10月予定)に、

昼間時間帯(6時～23時)において、年間約3万回の国際定期便を実現し、近距離アジア・ビジネス路線を就航。(羽田にふさわしい近距離アジア・ビジネス路線として、ソウル、上海等の都市、さらに、北京、台北、香港まで就航していくこととする)

深夜早朝時間帯において、年間約3万回の国際定期便を実現し、23時～翌6時の間は成田が騒音問題により閉鎖されていること等を踏まえ、欧米を含む世界の主要都市に就航することにより、首都圏全体の国際航空機能の24時間化を実現。

(2) 成田空港

平行滑走路の北伸(2180m 2500m)の供用開始時(2010年3月予定)に、年間約2万回の国際定期便を増加し、長距離路線の充実や、需要の伸びの著しいアジア諸国との国際ネットワークの拡充等を推進。

国際航空交渉の推進

2. 国土交通省航空局においては、前記1.の施策を実現すべく、各国との航空交渉を本格化させているところであり、アジア・ゲートウェイ構想に基づく航空自由化を推進しつつ、以下のような合意を得ているところ。なお、本年夏頃に向けて、前記1に関連する国際航空交渉を概ね終了できるよう、今後とも精力的に交渉を推進していく予定。

(1) 羽田空港に関して

昼間時間帯： 韓国及び香港との間で、国際定期便の開設について合意。

深夜早朝時間帯： アジアでは、マレーシア、韓国、シンガポール、タイ及び香港、欧州では、フランス、イギリス、オランダ及びドイツ、北米ではカナダとの間で、国際定期便の開設について合意。

(2) 成田空港に関して

現在までのところ、ドイツ、ベトナム、インド、オーストリア、カタール、フィンランド、スカンジナビア三国、シンガポール、アラブ首長国連邦、タイ、オランダ、香港及びカナダとの間で、輸送力の拡大等について合意。

これにより、チェンナイ(インド)、ドーハ(カタール)、ストックホルム(スウェーデン)、ドバイ及びアブダビ(アラブ首長国連邦)、カルガリー(カナダ)との間で、新規路線の開設が実現。

3. なお、アジア・ゲートウェイ構想に基づく航空自由化については、現在までに、韓国、タイ、マカオ、香港、ベトナム、マレーシア、シンガポール及びカナダの8か国・地域との間で合意済み。

中国との間でも、日本側からアジア・ゲートウェイ構想に基づく航空自由化を提案しているが、現在までのところ合意が得られておらず、協議を継続しているところ。

有給休暇取得促進・休暇の分散化

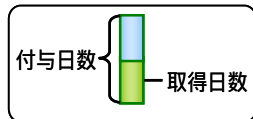
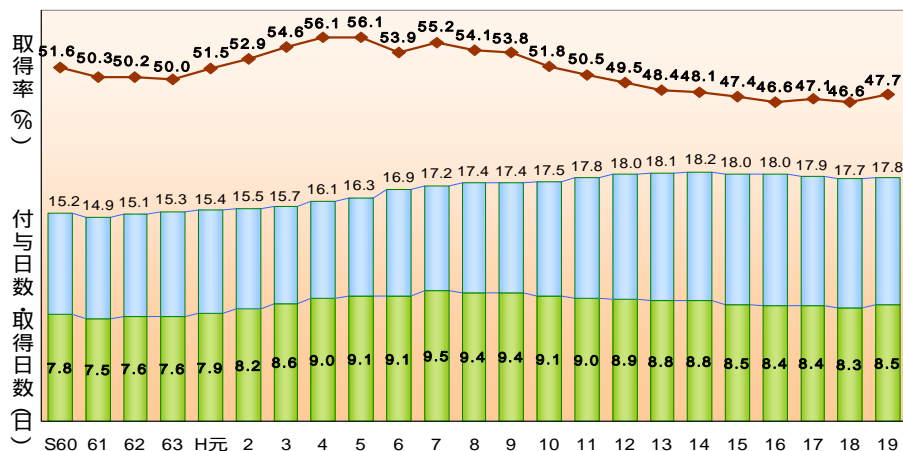
(担当部署)
観光庁観光経済担当参事官
(担当者)
課長補佐 渡邊(内線27211)

概要

有給休暇取得促進・休暇の分散化

観光旅行の促進のための環境の整備として、有給休暇の取得促進・休暇の分散化を進めることは重要な課題(平成19年の年次有給休暇取得率は47.7%)

労働者1人平均 年次有給休暇の推移(調査産業計、企業規模30人以上)



出所:厚生労働省「就労条件総合調査」(旧「賃金労働時間制度等総合調査」)
注1)調査期日は、平成11年度以前は12月末日現在、12年度より1月1日現在であり、調査年度を表章している。
注2)「付与日数」には、繰越日数を含まない。
注3)「取得率」は、全取得日数/全付与日数×100(%)である。

有給休暇の取得事例や休暇と旅行を組み合わせた企業の人材育成に関する事例などの収集・分析等を行うとともに、それらの成果を広く普及・啓発することにより、休暇取得の促進に向けた社会的な機運を高める。

参考

「年次有給休暇」の完全取得が実現した場合の経済効果

経済波及効果
11兆8千億円(約12兆円)

雇用創出効果
148万人(約150万人)

出所:経済産業省・国土交通省・(財)自由時間デザイン協会
「休暇改革は『コロンブスの卵』～12兆円の経済波及効果と150万人の雇用創出～」

効果

有給休暇の取得が促進されることによる、旅行需要の創出・平準化。

空港を活用した国内観光振興プロモーション

(担当部署) 観光庁観光地域振興部
観光地域振興課
(担当者) 課長補佐 羽矢(内線27702)

国内航空需要の拡大と国内宿泊旅行の拡大を目的として、「空港を活用した国内観光振興プロモーション実行委員会」では羽田空港国内線旅客ターミナル内のスペースを活用した国内観光振興プロモーションを平成20年度に実験的に実施。引き続き、平成21年度も実験的に実施。

空港を活用した国内観光振興プロモーション実行委員会

構成員: (社)日本観光協会、航空会社(株)日本航空インターナショナル、全日本空輸(株)、日本空港ビルデング(株)、国土交通省(航空局(航空事業課、首都圏空港課、東京空港事務所)、観光庁(観光地域振興部観光地域振興課))

事務局: 観光庁観光地域振興部観光地域振興課

平成20年度プロモーション実施団体

実施年月	第1旅客ターミナル	第2旅客ターミナル	
H20	5月	西いぶり戦略的観光推進協議会	美濃市、関市、郡上市
	6月	鹿児島県	有限責任中間法人ニセコ倶知安リゾート協議会
	7月	高知県	富山県、岐阜県
	8月	社団法人熊本県観光連盟、大分県、社団法人長崎県観光連盟	北陸三県広域連携観光推進協議会
	9月	青森県大規模観光キャンペーン推進協議会	広島県・島根県観光連絡会議
	10月	山口県観光周遊促進協議会	大隅広域観光開発推進会議
	11月	社団法人和歌山県観光連盟	特定非営利活動法人知床斜里町観光協会、知床羅臼町観光協会
	12月	秋田県	富良野美瑛広域観光推進協議会
H21	1月	奈良県	四国観光立県推進愛媛協議会
	2月	Feel KOBE観光推進協議会、姫路市、明石市	北九州市、大分市、中津市、豊後高田市観光まちづくり(株)
	3月	長野県	おかやま観光キャンペーン推進協議会

プロモーションの様様
(5月 西いぶり戦略的観光推進協議会)



共同主催者等については、一部省略した。

国内観光旅行の振興に関する連絡会議

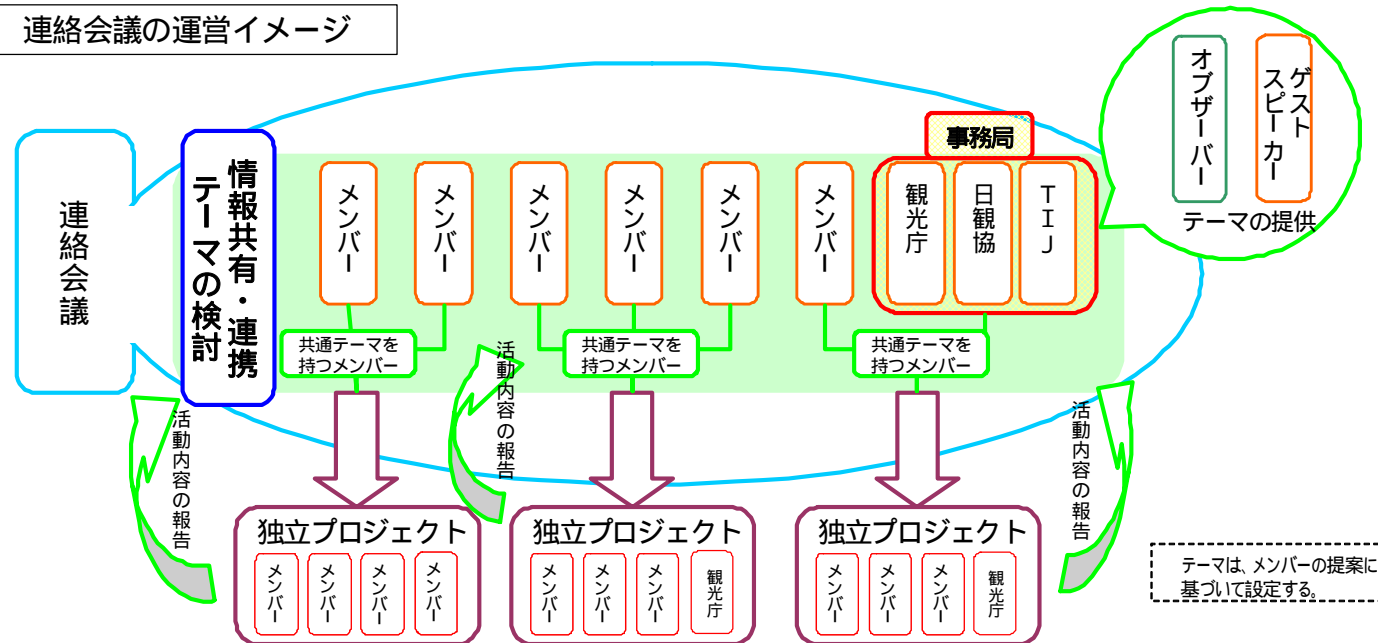
(担当部署)
観光庁観光経済担当参事官

(担当者)
課長補佐 渡邊(内線27211)

概要

- <趣旨> 国内観光旅行の振興に関する取組について、情報共有・連携を図るとともに、国内観光の振興方策について検討を行う場として、活発な情報プラットフォームの形成を目指す。
- <メンバー> 具体的な議論を行う場とするため、各団体・企業からの出席者は、実務レベルの責任者とする。
(事務局は、観光庁・(社)日本観光協会・(社)日本ツーリズム産業団体連合会が共同して担当する。)
- <運営> 情報共有を行うとともに、共通の取組テーマ・問題意識を持ったメンバーが共同して独立のプロジェクトを実施する。
第1回会合は平成21年3月26日に開催され、観光産業、鉄道業、航空運送業、道路・自動車関係業等の団体・企業から連携テーマについてのプレゼンテーションが行われた。今後2～3ヶ月ごとに開催し、関係者の情報共有と連携強化に取り組むとともに、国内観光の振興方策について検討を行う。

連絡会議の運営イメージ



効果

業界の枠を越えた情報プラットフォームとして横断的な連携を促進。

臨時便、チャーター便の増進

(担当部署)
航空局監理部航空事業課
(担当者)
課長補佐 鎌本、折原
(内線 48502、48523)

昨今、国内航空路線の減便・廃止が相次いでおり、国内観光振興の観点からも、国内航空ネットワークの維持の観点からも早急な対応が必要。

このため、観光庁の設置を契機としつつ、エアライン、旅行業者、国・自治体等の関係者が一体となって国内観光の振興と国内航空ネットワークの維持・充実を図るという観点から、平成21年3月に以下の国内臨時便を実現。

今後も随時取組を実施。



路線: 関空 - 那覇便(18往復)

日時: 3月12日～17日、20日～31日

機材: MD90(150席)

計 18往復



路線: 関空 - 那覇便(7往復)

日時: 3月14日、15日、20日～22日、
28日～29日

機材: B737(126席)

路線: 関空 - 石垣便(5往復)

日時: 3月9日、11日、13日、15日、17日

機材: B737(126席)

計 12往復

総計 30往復

ビジット・ジャパンの強化

(担当部署)

観光庁国際交流推進課・参事官室

(担当者)

課長補佐 金指 (内線27502)

観光渉外官 竹原 (内線27602)

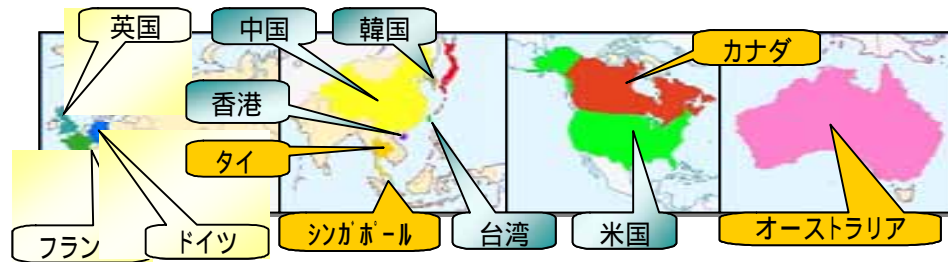
概要

「プレミアム・デスティネーション」日本の魅力発信

韓国、台湾、中国、アメリカといった訪日旅行者数の多いビジット・ジャパン重点12市場(訪日旅行者数の約9割)におけるプロモーションの強化に加え、インド、ロシア、マレーシア等、訪日旅行需要の増加が見込まれる新興市場に対象を拡大

民間企業や留学生30万人計画との連携等により海外プロモーションネットワークを充実

ラグジュアリーマーケット(富裕層)の取込み等により、「質」重視の取組みを推進



大規模商談会・YOKOSO! JAPAN
トラベルマート(2008年10月)



日仏観光交流年バス車体広告
(2008年3月・パリ)

国際会議等(MICE)の開催・誘致の推進

国際会議、文化・スポーツイベント、展示会、見本市等(MICE: Meeting, Incentive(Travel), Convention, Event/Exhibition)の開催・誘致を推進し、訪日旅行需要を増加させる。

効果

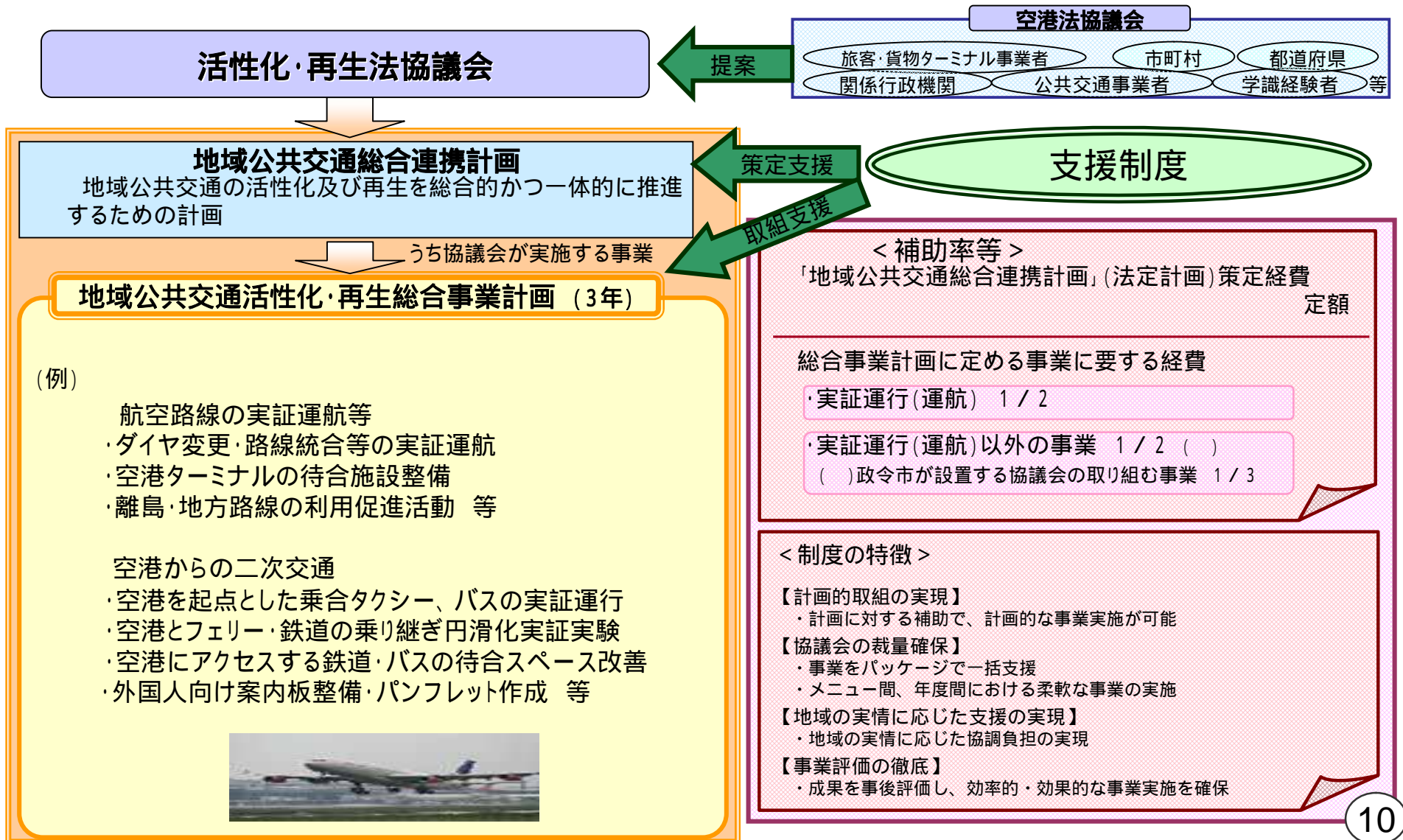
訪日外国人旅行者数の増加による航空需要の拡大

(目標: 訪日外国人旅行者数 2010年1000万人、2020年2000万人)

航空・空港分野での地域公共交通活性化・再生総合事業の活用

(担当部署)
航空局空港部環境・地域振興課
(担当者)課長補佐 森 (内線49402)

平成21年度から、地域公共交通活性化・再生に関する法律に基づく地域公共交通活性化・再生総合事業の対象を航空分野に拡大し、地域の要望の多い空港へのアクセス改善、空港からの二次交通の拡充、空港での情報提供の充実などを実現する。あわせて、住民の日常生活・社会生活の足となっている航空路線の利用促進活動を進め、活性化・再生を支援する。



成田空港国際線発着枠ルールの適用停止

(担当部署)
航空局監理部国際航空課
航空事業課
(担当者)
課長補佐 高橋(内線48402)
課長補佐 鎌本、折原
(内線48502、48523)

概要

成田空港をはじめとする国際線の混雑空港については、「一定期間内に80%未満しかスロットを使用していない場合には、その時間帯のスロットを失う」というIATAガイドラインに基づく発着枠ルールが導入されている(Use it or Lose it Rule)。

当該ルールを厳格に適用した場合、需要が著しく低下するような事態であっても、スロットを保全するために、航空会社が無理に運航を継続するような状況を生じかねない。

このため、08年度冬ダイヤにおいて、空港封鎖やテロにより需要が著しく減少したタイ路線及びインド路線について発着枠ルールの適用を一時停止。

09年度夏ダイヤにおいて、引き続き、インド路線について発着枠ルールの適用を一時停止。

(参考) 諸外国の対応

EU: 欧州委員会が2009年度夏ダイヤ(3月末~10月末)におけるU/Lルールの一時停止を提案(2009年3月10日)。今後、欧州議会、EU理事会の承認を経た場合に実施。

関西空港到着経路の短縮

(担当部署)
航空局空港部関空・中部監理官
(担当者)
専門官 上西 (内線:49615)

概要

平成21年7月までに、関空到着経路にRNAV(広域航法:Area Navigation)を導入することにより、現在夜間のみ行われている羽田 - 関空便の短縮経路と同様の経路短縮を昼間帯においても可能にする。

飛行経路の短縮により、航空機燃料消費量の節減及びCO₂排出量の削減が見込まれる。また、国内線の最重要路線である羽田便の飛行時間の短縮及びそれを通じた関西空港の活性化に資することとなる。

効果

現行昼間帯経路からの短縮効果

- 飛行時間の短縮
- 航空機燃料使用量の節約
- CO₂排出量の削減

自衛隊の訓練空域等の通過を可能とする調整経路の設定

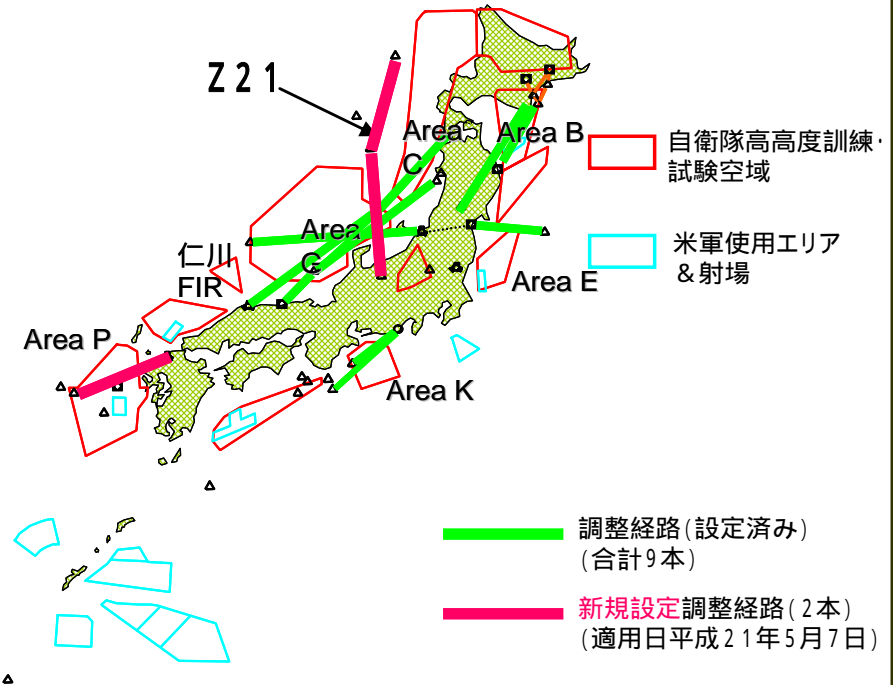
(担当部署)
航空局管制保安部管制課
空域調整整備室

(担当者)
調査官 工藤 (内線51240)

概要

調整経路 (C D R : Conditional Route)
とは、自衛隊や米軍の訓練空域内に設定
され、訓練空域の使用予定がない場合
に民間航空機が飛行できる経路。

現在9本の調整経路が設定されている
が、更に2本の新規の調整経路を設定す
る (平成21年5月適用)。



効果

飛行経路の短縮による航空機燃料消費量及びCO2排出量の削減

(例) 新規設定経路「Z21」の場合 : 短縮距離 約42マイル (約75km)
<対象便> 関西空港及び中部空港からの欧州方面出発便

空域容量の拡大

円滑な交通流の形成による運航効率の向上

RNAV (広域航法) の導入促進

(担当部署)
航空局管制保安部保安企画課

(担当者)
調査官 江口 (内線51104)

概要・効果

RNAV (広域航法: Area Navigation) とは、地上の無線施設の配置に左右されず柔軟な経路設計が可能となる飛行方式であり、飛行経路・飛行時間の短縮が可能となる。

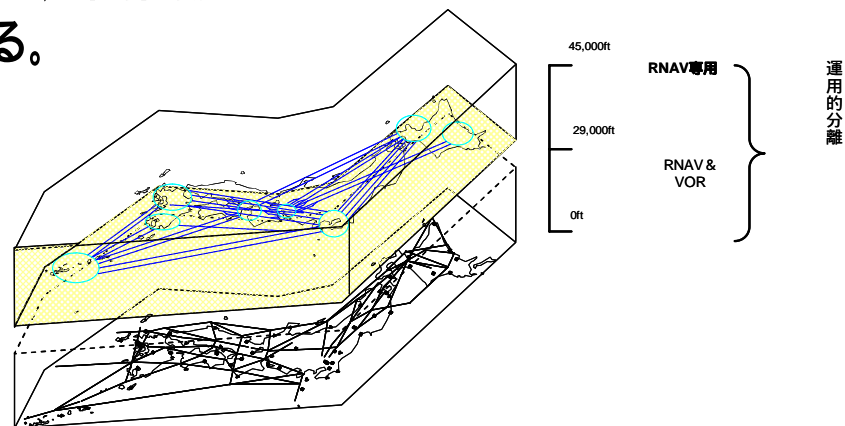
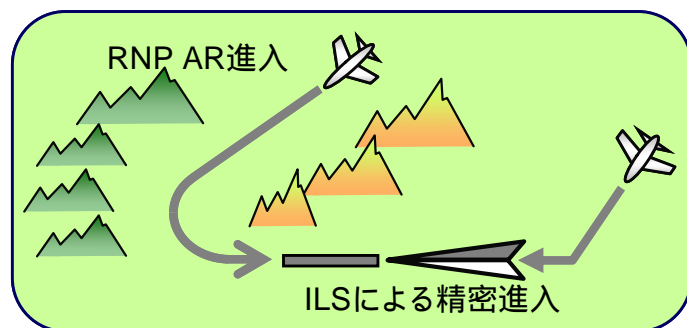
平成23年度までに国内主要75路線にRNAV経路の導入を完了し、総経路長を2%短縮する。

燃料消費量削減効果 : 年間約6300万リットル

CO2削減効果 : 155,000t-CO2

今後、曲線進入が可能となるRNP - AR (Required Navigation Performance - Authorization Required) などの高規格RNAVの導入を進める。

平成22年度からは、空域を高度で分離し、高高度をRNAV専用とするスカイハイウェイを導入し、円滑な交通流を実現する。



航空交通管理(ATM)の高度化(新たな空域管理・交通流管理手法の導入)

(担当部署)
航空局管制保安部管制課

(担当者)
調査官 山内(内線51242)

概要

特定の空域セクターへの交通流の集中を避け交通量の増大に対応するため、可変的なセクター運用を導入するとともに、軍民の双方のニーズをお互いに満足させるため、状況に応じた弾力的な空域運用及び交通流形成が可能となる手法の導入を検討する。

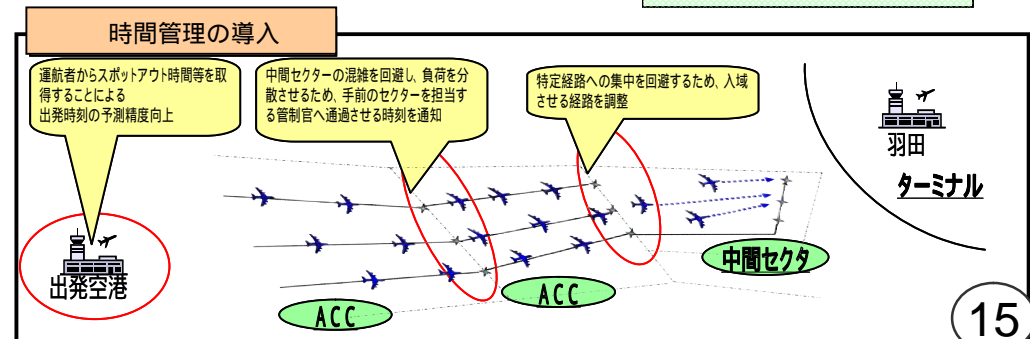
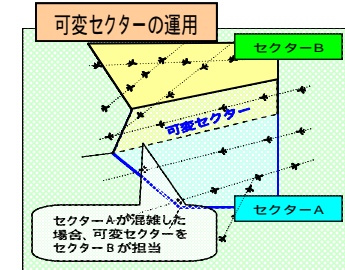
平成22年度から、羽田、成田空港における滑走路運用、再編後の関東空域における管制運用に対応した交通流管理における予測精度の向上を図る。

平成23年度から、飛行中の航空機を対象とした時間管理を導入するとともに、管制部、空港の管制支援機能等との連携を強化し、国内及び国際交通流管理精度並びに運用対応能力(イレギュラー時を含む)の向上を図る。

状況の変化に適切に対応するため、管制機関、航空会社等の関係者間で共有する情報の拡充、適時の情報共有の推進により、協調的意思決定(CDM: Collaborative Decision Making)を促進する。

効果

- 飛行計画経路及び実飛行距離の短縮
- による飛行時間の短縮、燃料消費量削減
- 定時性の向上
- 運航の計画性向上
- CO2排出量削減



国際航空交通の効率化・シームレス化(UPR、RNAV、AMSS等)

(担当部署)
航空局管制保安部保安企画課

(担当者)
調査官 江口(内線51104)
調査官 森島(内線51128)

概要・効果

UPR (User Preferred Route) とは、洋上において運航機材、運航時刻、気象予報等を考慮して運航者が任意に作成した経路をいう。これにより、運航者が自社の運航便に合わせた最も希望する飛行経路を飛行可能となる。

これまで、日本 - ハワイ間等で導入を行っているが、今後UPRの対象路線の拡大を図る。

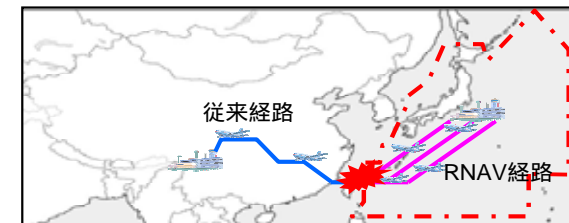
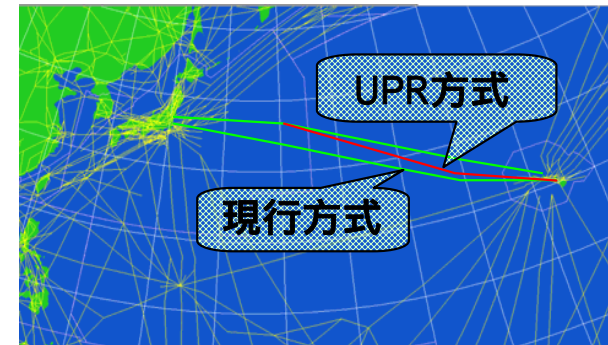
燃料消費量削減、CO₂排出量削減

アジア太平洋地域におけるRNAVの導入を促進することにより、同地域における効率的でシームレスな航空交通を実現する。

アジア太平洋地域における容量拡大、 燃料消費量削減、CO₂排出量削減

洋上において、航空衛星通信 (AMSS: Aeronautical Mobile Satellite Service) によるデータリンク通信を利用した管制間隔短縮の試行運用を行っている。航空衛星通信の導入促進を図ることにより、洋上の容量を拡大し、より多くの航空機が希望する高度を飛行可能となる。

洋上の容量拡大、燃料消費量削減、CO₂排出量削減



連続降下最終進入の実施促進及び継続降下到着方式の試行運用の実施

(担当部署)
航空局技術部運航課
航空局管制保安部保安企画課
管制課

(担当者)
専門官 森 (内線50112)
調査官 森島 (内線51128)
調査官 金子 (内線51227)

概要

従来よりも消費燃料削減効果の高い進入・到着方式の導入を図る。

▶連続降下最終進入(着陸の最終フェーズにおいて、航空機の飛行管理システムの機能を使用し、進入途中で水平飛行することなく着陸する方法)は、従来の進入方式と比較して燃費効率が良いことから、その実施を促進するため、当該進入の実施に係る運航基準について所要の見直しを行った。(平成21年3月)

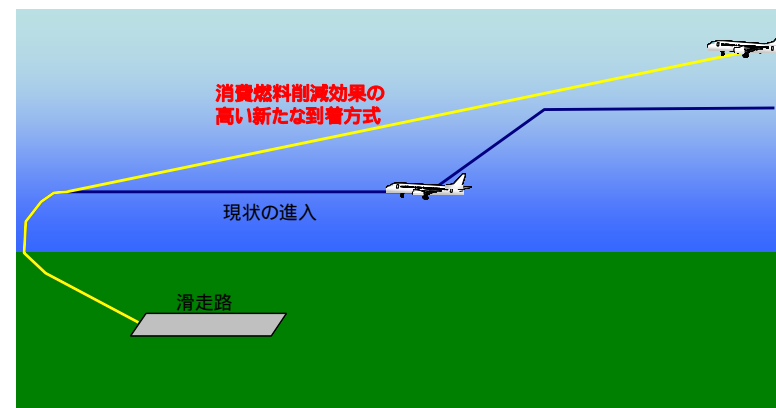
▶継続降下到着方式(CDA(Continuous Descent Arrivals):航空機が着陸のための降下飛行フェーズにおいて、適切な地点から最小のエンジン推力を維持し、降下途中で水平飛行を行うことなく最適な降下率で計器進入開始点まで降下飛行する方式)について、閑散時間帯において、既存の到着経路を使用するCDAの試行運用を実施する。

効果

燃料消費量削減

CO₂ 排出削減

騒音軽減



衛星航法システム(SBAS、GBAS)を利用した運航方式の導入

(担当部署)
航空局管制保安部管制技術課
技術部運航課
(担当者)
調査官 吉村(内線51454)
調査官 宇都宮(内線51439)
専門官 森(内線50112)

概要

SBAS(衛星型補強システム:Satellite-Based Augmentation System)は、航空路からCAT-I(カテゴリ-I)精密進入まで、信頼性や精度の高い航法を提供可能なシステムであり、一式で日本全土をカバー可能である。

我が国のSBAS(MSAS)は、現在、厳しい電離層の影響等により、非精密進入までの性能にとどまっているが、今後、性能向上を行い、全ての空港・滑走路方向にCAT-Iの航法精度を提供可能とする。(運輸多目的衛星用衛星航法補強システム:MTSAT Satellite-based Augmentation System)

GBAS(地上型補強システム:Ground Based Augmentation System)は、将来の高カテゴリーの精密進入を実現するシステムとして、国際民間航空機関(ICAO)において、現在標準化の検討が行われている。GBASは、空港毎に1式の設備を整備することにより、全ての滑走路方向に高カテゴリーの精密進入を提供できる。

GBAS導入に向けて、我が国特有の厳しい電離層の影響を検証するとともに、諸外国の基準策定動向を踏まえ、GBAS実施基準の検討を行う。

さらに、曲線精密進入等、SBAS・GBASを利用した新たな運航方式の導入について検討する。

効果

全ての空港・滑走路方向にCAT-I以上の精密進入を提供可能とすることによる就航率改善

垂直誘導の提供によるCFIT(Controlled Flight Into Terrain)事故(航空機に異常がなく、かつパイロットが気が付かないまま、地表や山に衝突する事故)の防止等安全性の向上

曲線精密進入等が可能となるため、空域容量の拡大、山等の障害物がある空港における就航率の改善及び市街地を回避するルート設定等による騒音の軽減

米国とのBASA(航空の安全の増進に関する協定:Bilateral Aviation Safety Agreement)締結による航空機整備等の効率化

(担当部署)
航空局技術部航空機安全課
(担当者)
課長補佐 高橋(内線50243)

概要

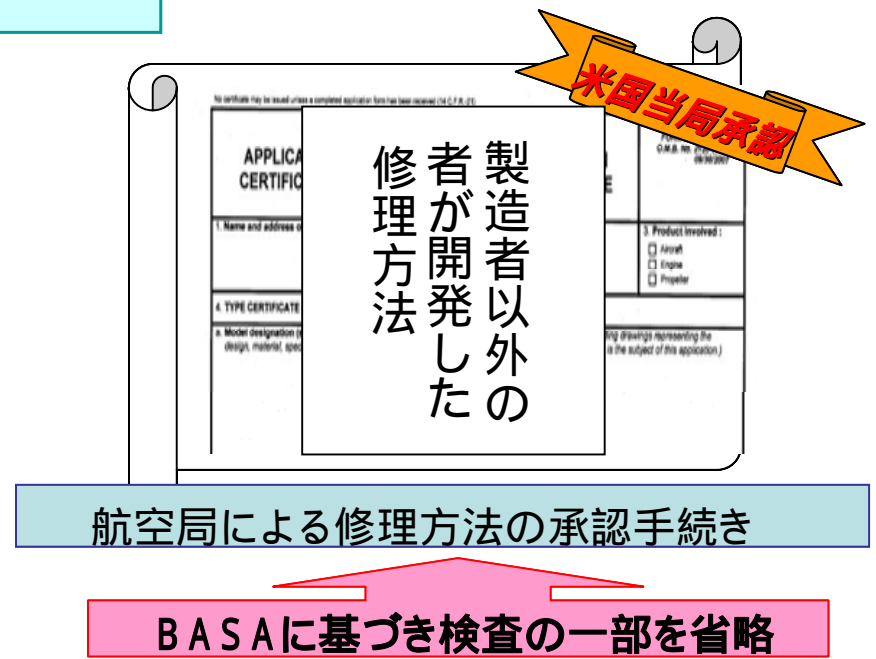
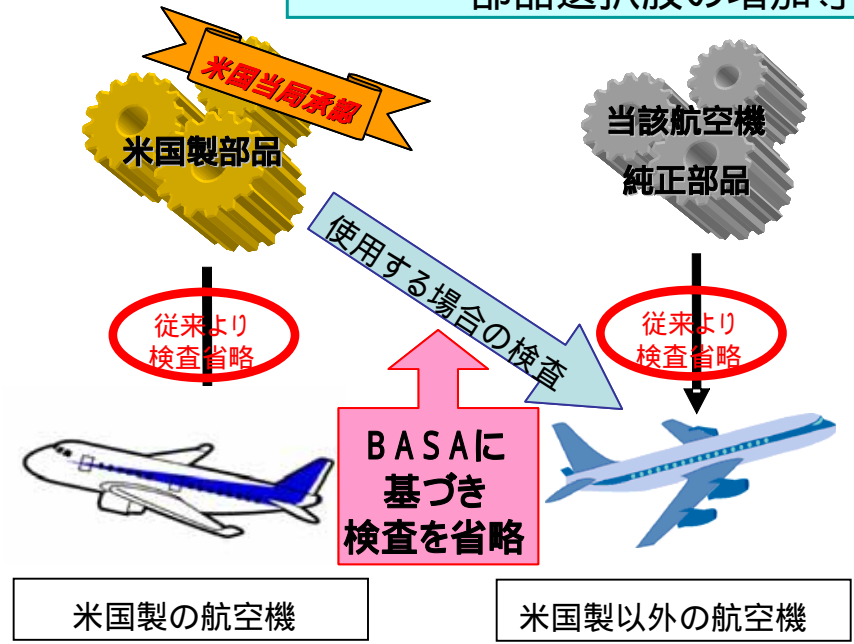
21年度当初目途に、安全性の証明を受けた設計や製造の相互承認に係るBASAを米国と締結することにより、

米国当局が米国製部品を米国製以外の航空機へ装備することを承認している場合にも、我が国における検査を省略。

米国当局が修理方法を承認している場合には、製造者以外の者が開発した修理方法であっても、我が国における検査の一部を省略。

効果

部品選択肢の増加等



安全規制の見直し(乗員についての規制の見直し)

	見直し前の取扱い	見直しの概要及び効果	担当部署 ・担当者
<p>限定査察操縦士制度及び限定技能審査員制度の創設 (前者は平成21年2月創設。後者は平成21年度当初目途に創設予定。)</p>	<p>指定本邦航空運送事業者において機長審査を実施する査察操縦士及び指定航空従事者養成施設において技能審査を実施する技能審査員については、現役の機長であることを要件とする。</p>	<p>航空身体検査証明を持たない者であっても過去に機長の経験があれば、実地審査をシミュレータを使用して行う場合に限り、機長審査・技能審査を行うことができる者として指名・認定することができる制度(限定査察操縦士制度・限定技能審査員制度)を創設し、航空会社におけるヒューマンリソースの有効活用の促進を図る。</p>	<p>航空局技術部 運航課 専門官 森 (内線50112)</p> <p>航空局技術部 乗員課 課長補佐 梅澤 (内線50302)</p>
<p>航空従事者技能証明の実地試験をシミュレータのみにより行う場合の訓練シラバスの適切性を確認するための追跡調査の廃止(平成21年度当初目途)</p>	<p>航空従事者技能証明の実地試験をシミュレータのみにより行う訓練課程については、航空会社における訓練シラバスの適切性を検証するとともに、その維持状況を追跡調査等により確認することを承認の要件とする。</p>	<p>制度創設から一定の期間が経過し、調査結果が蓄積されたことから、当該訓練課程が指定航空従事者養成施設の課程である場合については、訓練シラバスの適切性の維持状況を確認するための追跡調査を行わないこととし、航空会社の負担の軽減を図る。</p>	<p>航空局技術部 乗員課 課長補佐 梅澤 (内線50302)</p>
<p>航空英語能力証明の有効期間の延長(平成21年4月より実施)</p>	<p>ICAO標準により国際航行を行う操縦士に対して求められている航空英語能力証明(能力レベルに応じレベル4～6)について、その有効期間を、レベル4及び5は3年、レベル6は無期限とする。</p>	<p>制度創設から一定の期間が経過し、能力レベル判定者の能力向上や安定的な評価を行うためのデータ蓄積が図られたことから、レベル5の有効期間をICAO標準に合わせて6年に延長することにより、航空会社におけるヒューマンリソースの有効活用の促進を図る。</p>	<p>航空局技術部 乗員課 課長補佐 梅澤 (内線50302)</p>

地方航空ネットワーク維持のための着陸料の引き下げについて

(担当部署)
航空局監理部総務課企画室
(担当者)
課長補佐 山崎
(内線 48152)

現行措置(ネットワーク維持のための地方路線に係る着陸料軽減)

地方航空ネットワークの維持・拡充等を図るとともに、また観光立国の推進に寄与するため、当分の間、地方路線に係る着陸料を以下の通り軽減。

			到着	
			羽田	国管理(羽田・伊丹を除く) 共用
出発	国管理 共用	羽田、伊丹、 新千歳、福岡	軽減なし	7 / 10
		その他	9 / 10 3 / 4	
	地方管理		7 / 10 1 / 2	

発空港	羽田着陸料の軽減率
小松、関空、広島、高松、松山、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、新北九州、神戸	9 / 10
釧路、函館、三沢、米子、高知、徳島	3 / 4
旭川、帯広、女満別、青森、秋田、庄内、富山、岡山、鳥取、出雲、山口宇部	7 / 10
稚内、紋別、中標津、大館能代、山形、能登、南紀白浜、石見、佐賀	1 / 2



急速に悪化した景気の影響を受けて急落した航空需要にかんがみ、運賃の引き下げ等による地方航空ネットワークの維持を図るため、平成21年7月から平成22年3月末まで着陸料の引き下げを行うこととし、対象路線及び軽減率について検討を行う。