

# 羽田空港発着枠の現状と検討課題

---

国土交通省 航空局  
平成20年12月

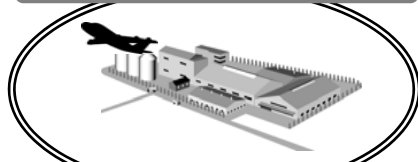
# 1. 発着枠配分制度の枠組み

# 混雑空港の発着枠（スロット）使用に係る許可制度

各空港には運用時間、管制に係る処理能力、騒音対策としての飛行制限等の制約要因による発着枠（スロット）の制限があり、混雑空港において自由な路線設定を認めると、当該空港の発着枠の制限を超えて離着陸を行おうとする航空機であふれ、運航の安全上及び環境上の問題が生ずることとなる。

このため、混雑空港における発着枠の使用については国土交通大臣の許可にからしめ、当該空港において運航の安全及び環境への配慮等の観点から設定された発着枠の上限を超えないように、国として発着総数の調整を行っているもの。

## 混雑空港の指定



羽田・伊丹・成田・関空

混雑空港：空港の使用状況に照らして、航空機の運航の安全を確保するため、1日/一定時間当たりの離陸又は着陸の回数を制限する必要がある空港

混雑空港を使用した運航の許可

有効期間(5年)の到来による許可の失効

## 混雑空港を使用した運航の許可の基準

航空機の運航の安全上適切なものであること

**「競争の促進」、「多様な輸送網の形成」**等を通じた利用者の利便に適合する輸送サービスを提供するものであること

航空運送事業者の当該混雑空港の「従前の使用状況」に配慮

## 混雑空港の発着枠（スロット）使用に係る許可制度

（運航計画等）

- 第七條の二 国内定期航空運送事業を經營しようとする本邦航空運送事業者は、運航計画（路線ごとの使用空港等、運航回数、発着日時その他の国土交通省令で定める事項を記載した計画をいう。以下同じ。）を定め、あらかじめ、国土交通大臣に届け出なければならない。
- 前項の規定による運航計画の届出をした本邦航空運送事業者は、当該運航計画を変更しようとするときは、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。
  - 前項の本邦航空運送事業者は、路線の廃止に係る運航計画の変更をしようとするときは、同項の規定にかかわらず、その六月前（利用者の利便を阻害しないと認められる国土交通省令で定める場合にあつては、その二月前）までに、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。
  - 第二項の本邦航空運送事業者は、国内定期航空運送事業を廃止しようとするときは、その六月前（利用者の利便を阻害しないと認められる国土交通省令で定める場合にあつては、その二月前）までに、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

（混雑空港に係る特例）

第七條の三 混雑空港（当該空港の使用状況に照らして、航空機の運航の安全を確保するため、当該空港における一日又は一定時間当たりの離陸又は着陸の回数を制限する必要があるものとして国土交通省令で指定する空港\*をいう。以下同じ。）を使用して国内定期航空運送事業を經營しようとする本邦航空運送事業者は、混雑空港ごとに、当該混雑空港を使用して運航を行うことについて国土交通大臣の許可を受けなければならない。

- 前項の許可を受けようとする本邦航空運送事業者は、当該混雑空港を使用空港とする路線に係る運航計画を記載した申請書を国土交通大臣に提出しなければならない。
- 国土交通大臣は、第一項の許可をしようとするときは、次の基準によって、これをしなければならない。
  - 運航計画が航空機の運航の安全上適切なものであること。
  - 競争の促進、多様な輸送網の形成等を通じて利用者の利便に適合する輸送サービスを提供するものであること等当該混雑空港を適切かつ合理的に使用するものであること。
- 国土交通大臣は、第一項の許可をしようとするときは、同項の本邦航空運送事業者の当該混雑空港の従前の使用状況に配慮してこれをしなければならない。
- 第一項の許可の有効期間は、許可の日からその日の属する単位期間（当該混雑空港に係る同項の指定の日以後の期間を五年を超えない範囲内において国土交通省令で定める年数\*\*ごとに区分した各期間をいう。）の末日までの期間とする。
- 6～11 （略）

\* 国土交通省令（航空法施行規則第219条の2第1項）で、羽田空港、伊丹空港、関西空港、成田空港の4空港を指定。

\*\* 国土交通省令（航空法施行規則第219条の2第1項）で、5年と規定。

# これまでの発着枠配分に関する議論について

平成10年4月 「運輸政策審議会航空部会」答申

混雑空港における恒常的なスロットの配分ルールは、利用者利便を増進し、かつ、効率的な会社に配分できるような客観性・透明性のあるものであることが適当

平成10年11月 「スロット配分方式検討懇談会」報告

回収

以下の方法を組み合わせることを基本とし、実際のスロットの回収ルールを策定するに当たっては、各混雑空港毎の状況を十分に勘案すること。  
ア 定率回収法: 既存の航空会社から同一の割合(既存スロットの5~10%)で回収。  
イ 効率性基準回収法: 回収に係る何らかの効率性基準を作成し、これに基づき既存航空会社から回収。(例: use it or lose it - rule)

配分

新規航空会社の参入、ミニマム・ネットワークの維持・形成等に対する発着枠の配分は、他の配分に先立って行うこと。  
による配分以外の発着枠の配分のルールとしては、まず評価方式を優先的に採用すること。  
実際の個々の配分毎に適用されるべき具体的なルールについては、配分の時点における混雑空港の状況、社会経済情勢、利用者ニーズの変化、さらには諸外国の発着枠配分を巡る状況の変化等を踏まえて、検討を行うこと。

平成12年2月 「混雑飛行場スロット配分方式懇談会」報告

配分

新規航空会社枠: 新規航空会社が6便に達するまで配分(SKY、ADOに3便ずつ)。また、今後新規に参入する会社に9便程度留保  
新規航空会社は、6便未満の会社

特定路線枠: 新規開設飛行場路線について1便ずつ

評価方式

利用者利便の向上(運賃低廉化の努力、安全の確保、全国的な航空ネットワークの形成・充実への貢献)  
効率的な経営の促進  
発着枠の効率的な使用の促進  
その他(航空運送事業の的確な遂行)

平成16年9月 「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

回収

平成12年に配分された自由枠の規模に相当する40便程度を回収。  
大手航空会社の発着枠のうち、3便以下路線に使用されている発着枠を除いたものから、保有枠数に応じて定率で回収。

配分

新規優遇枠: 新規航空会社に20便程度  
保有機材数が12機以下の新規航空会社に配分

3便ルール: 少便数路線(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できることとするルールを導入

評価方式(基本的に平成12年の評価基準を採用)

利用者利便の向上(運賃低廉化の努力、安全の確保、全国的な航空ネットワークの形成・充実への貢献)  
効率的な経営の促進  
発着枠の効率的な使用の促進  
その他(航空運送事業の的確な遂行)

2. スロット配分に関する諸課題について

(1) スロットの回収について

混雑空港におけるスロットの配分に当たっては、まず配分の対象となるスロットを確定する必要がある。この場合、滑走路新設等に伴い増加したスロットのみを配分していただくだけでは、既存のスロットの既得権益化を進めることとなってしまう。このため、スロットの既得権益化を防止し、空港容量に制約のある混雑空港における航空会社間の一層の競争や新規航空会社の参入を促進する観点から、スロットの流動化(回収・再配分)を実施することが必要である。

本懇談会においては、そのための基本的な仕組みとして以下のような回収ルールについて検討を行ったが、実際にスロットの回収ルールを策定するに当たっては、各混雑空港毎の状況を十分に勘案することが必要である。

回収方法

次のア及びイに掲げる方法を組み合わせる。

ア. 定率回収法

既存航空会社から同一の割合(既存スロットの5~10%)でスロットを回収する。

イ. 効率性基準回収法

回収に係る何らかの効率性基準を作成し、これに基づき既存航空会社からスロットを回収する。(例: use it or lose it - rule)

回収頻度(配分されるスロットの有効期限)

(略)

(2) 新規航空会社等へのスロット配分について

混雑空港を巡る状況を踏まえれば、希少性があり、かつ公共的な財産であるスロットの適正な配分と有効な利用を確保することによって、利用者利便の向上を図っていくことが求められる。

このような性格を有するスロットの配分に当たっては、新規航空会社の参入、ミニマムのネットワークの維持・形成等の利用者利便の向上に配慮した航空輸送サービスに対応する路線については、評価方式、競争入札制等による配分に先立ってスロットを配分することが適当である。

(3) 配分されるスロットと路線設定の関係

平成11年度の需給調整規制の廃止に伴い、国内航空運送事業制度については、従来の路線毎の免許制から事業毎の許可制に移行することとなることから、評価方式、競争入札制等により配分されたスロットを使用していかなる路線を設定するかは、航空会社の経営判断に委ねられることとなる。

ただし、ミニマムのネットワークの維持・形成等のために配分されたスロットについては、当該スロットの配分の趣旨が当該路線の性格や役割に着目して利用者全体の利便の向上を図るためであることに鑑み、当該スロットの使用と路線設定を一体的に運用していくことが適当である。

## 2. 新規航空会社枠の取扱いについて

## (1) 基本的考え方

新規航空会社枠（新規航空会社の参入の確保のための発着枠）の取扱いについては、以下の基本的考え方に基づき整理することが適当である。

発着枠に制約がある羽田空港においては、新規航空会社の参入が困難であるという状況を踏まえ、競争の促進を通じた利用者利便の向上を図る観点から、新規航空会社に対し一定の範囲で発着枠を優先的に配分することが必要である。

一方で、希少性があり、かつ公共的な財産である羽田空港の発着枠については、その適正な配分と有効な利用を確保することにより利用者利便の向上を図ることが求められていることから、新規航空会社に対し発着枠の優先的な配分を行う際には、新規航空会社の範囲、新規航空会社枠の数等について、以下の点を十分に勘案することが必要である。

- 1) 新規航空会社に対し発着枠を優先的に配分することは、運航実績の乏しい、あるいは皆無である航空会社に対して、一定の発着枠を無条件に配分する仕組みであること。
- 2) 新規航空会社は優先的に配分を受けた発着枠を使用して、ひとつの路線（例えば、最も収益性の高い路線）だけを運航することが可能であること。

## (2) 新規航空会社の範囲

新規航空会社枠の配分の対象とする新規航空会社は、複数の機材による運航の確保の必要性、米国の事例等を勘案し、以下のとおりとすることが適当である。

- 1) 羽田空港において配分を受けている発着枠数が1日6便（12枠）未満である航空会社
- 2) 羽田空港を使用して運航を行うことについて、航空法第107条の3第1項の許可を受けようとする航空会社

ただし、上記に該当する航空会社であっても、既存航空会社（羽田空港において配分を受けている発着枠数が1日6便以上である航空会社）が一定割合以上を出資している場合、又は役員のパイプラインや重複などにより既存航空会社が一定割合以上の出資と同等程度関係していると認められる場合には、新規航空会社枠の配分の対象としないことが適当である。

## (3) 新規航空会社枠の数

上記(2) 1)の航空会社に対して配分する新規航空会社枠の数は、当該航空会社が羽田空港において配分を受けている発着枠数が1日6便に達するまでの発着枠数とすることが適当である。

上記(2) 2)の航空会社に対して配分するために留保しておく新規航空会社枠の数は、航空機1機当たりの一般的な稼働可能便数（1日3便）、新規航空会社の設立の動向等を勘案して、例えば、9便（=3便×3社分）程度とすることが適当である。

## (4) 未使用の新規航空会社枠の取扱い等

羽田空港の発着枠の有効活用の観点から、上記(2) 2)の航空会社が新規航空会社枠を使用して運航を開始するまでの間は、他の航空会社が暫定的に当該枠を使用することを認めることが適当である。この場合において、当該枠の使用を希望する航空会社が複数あるときは、これらの航空会社に対して原則として均等に使用を認めることが適当である。

上記により他の航空会社に対して未使用の新規航空会社枠の使用を認める際には、全国的な航空ネットワークの中心となっている羽田空港について利用者利便の向上を図る観点から、多様な航空ネットワークの形成又はその充実に資するよう当該枠を使用することを条件とすることが適当である。

新規航空会社枠の配分を受けた新規航空会社が、既存航空会社と合併する場合、新規航空会社同士で合併する場合等には、配分を受けた新規航空会社枠を当該新規航空会社から回収することが適当である。

### 3. 特定路線枠の取扱いについて

#### (1) 基本的考え方

特定路線枠(ミニマムのネットワークの維持・形成のために当該発着枠を使用する路線を特定して配分する発着枠)の取扱いについては、以下の基本的考え方に基づき整理することが適当である。

国内航空分野においては、本年2月1日からの改正航空法の施行により、需給調整規制が廃止され、運航ダイヤに係る規制が認可制から届出制に規制緩和されたことから、配分された発着枠を使用していかなる路線を運航するかについては航空会社の経営判断に委ね、航空会社の創意工夫による航空輸送サービスの一層の向上を図り、利用者利便を確保することとされている。

一方で、全国的な航空ネットワークの中心となっている羽田空港については、ミニマムのネットワークの維持・形成の観点から、特別な政策的対応が必要な路線については、例外的に、最小限の発着枠を確保しておくことが必要である。ただし、この場合においても、上記の考え方に加え、特定路線枠の配分が評価方式による発着枠の配分に先立って行われることを踏まえ、当該路線の範囲はできる限り限定することが適当である。

#### (2) 特定路線枠の範囲

特定路線枠の範囲は、羽田空港新C滑走路の供用開始に伴う新規発着枠の配分後、同空港について発着枠の配分の必要性が次に具体化する時点(平成17年2月1日)までに供用される新規開設飛行場との間の路線について、1日1便とすることが適当である。

#### (3) 特定路線枠の運航を希望する航空会社の募集等

いかなる路線を運航するかについては航空会社の経営判断に委ねられるものであることから、特定路線枠の配分に当たっては、当該枠を使用して当該路線の運航を希望する航空会社を募集することが適当である。

運航を希望する航空会社が複数ある場合には、これらの航空会社のうち最も利用者利便の向上に資する運航形態による運航を計画する航空会社に対して配分を行うことが適当である。

運航を希望する航空会社が直ちには現れない場合は、運航を希望する航空会社の募集を羽田空港について発着枠の配分の必要性が次に具体化する時点(平成17年2月1日)まで継続し、当該時点において、当該特定路線枠の必要性について見直しを行うことが適当である。

特定路線枠の運航に対するインセンティブの付与の観点から、特定路線枠の配分を受けた航空会社について、当該新規開設飛行場の供用までの間、暫定的に当該枠を使用して他路線を運航することを認めることが適当である。



## 4. 評価方式の方法について

## (1) 基本的考え方

航空会社評価枠(航空会社の事業活動について一定の評価項目を設定し、当該評価項目による評価を基に配分する発着枠)の配分に当たって採用する評価方式の方法については、以下の基本的考え方に基づき整理することが適当である。

## 基本方針

羽田空港の発着枠については、客観性及び透明性のある方法により、これを適正に配分し、その有効な利用を確保するとともに、これにより、航空会社間の競争を一層促進し、利用者利便の向上を図っていく必要がある。このため、評価方式は、利用者利便を増進し、かつ効率的な航空会社に発着枠が配分できるような客観性及び透明性のあるものであることが必要である。

## 評価項目設定の観点について

この場合において、上記の基本方針に則り、1)の利用者利便の向上の観点から設定する評価項目について、例えば、他の評価項目に比べ2倍の評価点を与える等、相当の重点を置くことが適当である。

なお、この点については、設定される評価項目は航空政策自体の反映であることに鑑みれば、規制緩和の趣旨を踏まえ、評価項目の設定に当たっては、航空会社の意思決定の余地を不当に狭めることのないよう配慮することが必要であるとの意見があった。

- 1) 利用者利便の向上
- 2) 航空会社の効率的な経営の促進
- 3) 発着枠の効率的な使用の促進

## 航空会社の将来的な取り組みに対するインセンティブについて

航空法第107条の3第1項の規定による混雑飛行場を使用して運航を行うことの許可の有効期間は5年間とされており、今般の航空会社評価枠の配分に当たって採用する評価方式は、今後5年毎に実施する混雑飛行場の発着枠の回収・再配分の際の評価方式の基本となる。このことに鑑みれば、上記のそれぞれの観点から設定する具体的な評価項目は、過去の一時点についてのみ評価を行うのではなく、例えば、直近の5年間における経年的な変化の状況(過去における航空会社の努力)についても評価を行うことにより、航空会社の将来的な取り組みに対するインセンティブを付与できるようなものとするが適当である。

## 評価の対象とする各航空会社の事業活動に係る実績値の取扱いについて

評価項目による評価の対象とする各航空会社の事業活動に係る実績値の取扱いについては、以下の点を勘案することが必要である。

- 1) 今後、航空会社間の競争が進み、路線毎の需要の動向等に対応して、子会社への路線の移管、業務の受委託、分社化など航空会社グループを単位とした経営効率化の動きが一層活発化していくことが考えられることから、全国的な航空ネットワークの形成・充実、航空会社の経営効率化等の取り組みについては、各航空会社グループを単位として評価を行うことが適当であること。
- 2) 評価方式の客観性及び透明性の確保の観点から、評価項目による評価の対象とする各航空会社の事業活動に係る実績値は、有価証券報告書、航空輸送統計年報等により原則公開されている実績値とすることが適当であること。

## 数値化手法について

評価項目による各航空会社の評価結果を実際の発着枠の配分に結び付ける算定式の役割を果たす数値化手法については、評価方式の客観性及び透明性の確保の観点から、評価結果における有意な差についてできる限り簡明な方式により数値化が行える手法(例えば、各評価項目毎に合理的な一定の基準を設定し、当該基準をクリアした項目の数によって評価する方式)とすることが適当である。

## 2. 発着枠の配分の見直しについて

### (1) 新規航空会社の参入・拡大を通じた競争促進のあり方

#### 新規航空会社への発着枠の追加配分の必要性・規模

(略)

このように、大手航空会社から回収して新規航空会社へ追加配分する規模については、様々な議論があったが、本懇談会としては、新規航空会社の参入・拡大を通じた競争促進を図るという今般の見直しに関する基本的考え方をより具現化するとの観点から、新規航空会社の過去の事業拡大実績を踏まえつつ、新規航空会社に対して可能な限り多くの可能性を付与するとの考え方によることが適当であるとの結論に至った。

すなわち、過去の事業拡大実績から想定され得る範囲で、新規航空会社が意欲的に事業展開を行おうとするケースに心えられるよう、現在未使用となっている既存の新規優遇枠8便分に加えて20便分程度を追加配分することを提言する。これにより、羽田空港の国内線発着枠に占める新規優遇枠の割合が約12%から約17%にまで拡大することとなり、その結果、大手航空会社に対する牽制力が増し、これまで以上に競争が促進され、利用者利便の向上に資することを期待するものである。

#### 新規優遇枠を使用して行う対象路線

従来、新規航空会社に優先配分された発着枠の使用に当たっては、航空会社が経営判断により自由に路線展開を図ることを通じて利用者利便の向上を図ることとし、使用対象路線について特段の制約を付すことなく配分してきた。

新規航空会社においては、当初、幹線を中心に路線の設定を行ったが、昨今では、非幹線路線にも進出しており、今後の事業拡大についても、羽田空港発着路線については幹線に集中的に経営資源を投下する意向はないことを表明している。加えて、新規航空会社はいずれも安定した収益体制を未だ構築できておらず、経営基盤の確立が課題となっているが、参入路線の選択は、経営基盤を固めるに当たっての重要な構成要素となっている。

このような新規航空会社の従来路線展開と今後の計画及び経営状況、路線展開は基本的に航空会社の経営判断とすることとした規制緩和の趣旨等に鑑みれば、新規航空会社が新規優遇枠を使用するに当たっては、今後とも、使用対象路線を限定する等の条件を付す必要はないと考える。

#### 優先配分を行う新規航空会社の範囲

(略)

初期投資がかさむという航空運送事業の特性を踏まえれば、ある程度の運航便数規模にならなければ、スケールメリットを十分に享受し、効率的な生産体制を確保することは困難である。また、保有機材総数の少ない新規航空会社にとっては、整備期間中の代替機材(整備予備機)の保有に係る負担が相対的に過大となるため、整備期間中は計画的に欠航させているのが現状であり、定期便を時刻表どおりに運航するという最低限のサービス水準において、大手航空会社と同様の土俵に立てる状況にない。

上記のような生産体制面・サービス面でのスケールメリットを享受できる機数については、機材の種類・機齢、路線展開等により異なり得るが、「12機程度で効率的な体制を築くことができる。」との新規航空会社からの主張、既存の新規航空会社の旺盛な事業拡大意欲、再拡張前における羽田空港の総発着枠数等を総合的に勘案すると、今回の配分の見直しにより確保することとした新規優遇枠の配分を受けることのできる航空会社は、再拡張までの間の当面のルールとして、保有機材数が12機以下の新規航空会社とすることが適当である。

(2) 地方航空ネットワークの維持・形成のあり方

「3便ルール」の導入

(略)

このため、羽田空港については、地方ネットワーク維持・形成のための新たな方策として、少便数路線の維持・形成のため、一定の少便数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できることとするルールを導入することを提言する。

この場合、新たにグループ化されるべき少便数路線については、様々な考え方がありうるものの、3便以下の路線とすることが適当であると考え。 「3便以下」は1日均等(朝・昼・晩)にダイヤを設定することができる最低限の便数であるという意味で分かりやすい基準であり、また、対象路線を固定しているわけではないため、例えば、現在4便以上の路線が減便により3便以下になる場合も当該路線を本ルールの対象とすることができるなど、中立性に優れている。

このような「3便ルール」の導入により、発着枠の増加がない中でも、今以上にネットワークが縮小することを防止することができる一方で、少便数路線の中でも有望な路線については、維持・充実を図ることができるようになり、特に、その際には、需要規模が同等程度の路線間での競争となるため、各地方路線の維持・形成に向けた地元の努力が活かされやすくなる。

また、「3便ルール」を導入する場合も、従来の1便ルールは引き続き有効なものとして、基本的には、これを存続させることが適当である。

(略)

小型機(座席数が60席以下の航空機)の乗り入れ

羽田空港における小型航空機(座席数が60席以下の航空機)による国内定期航空便の受入れについては、羽田空港の発着容量に制約がないならば、航空利用者の多様なニーズへの的確な対応を図る観点から応じることが望ましい。特に、地方路線の中には、ジェット機を就航させるだけの需要が見込めないために羽田路線の維持が困難となっているものもあると考えるが、小型航空機を使用して需要に見合った適正規模の供給をすることができるようになれば、1席当たりのコストは高くなるものの、路線が維持されやすくなるという利点がある。

しかしながら、小型航空機の乗入れを認める場合には、羽田空港の1発着枠当たりの供給量を大幅に減少させることとなる。羽田空港については、平成21年の再拡張までの間は増枠が困難な状況にある一方で、今後、旅客需要の堅調な伸びが見込まれ、その発着枠の希少性が益々高まることが予想されていることから、現時点で発着枠利用の効率性を低下させるような措置を講じることは適当ではない。

したがって、小型航空機の羽田空港への乗り入れについては、引き続き、これを認めないこととせざるを得ないが、他方、羽田空港の再拡張後においては、発着枠の大幅な増加が見込まれることから、多様なニーズによりきめ細かく対応できるようにするため、一定の範囲で小型航空機の乗り入れについて検討することが望まれる。

### 3. 回収のあり方について

#### (1) 回収の規模

今般、上記1.に従って配分の見直しを行うためには、新規航空会社に追加配分する発着枠20便分程度に、評価方式により再配分するための一定規模の発着枠(X便)を加えた規模の発着枠(20+X)便分が必要となる。

他方、改正航空法により発着枠の配分の見直しに係る制度が導入され、配分された発着枠が後日見直しの対象となり得る前提で発着枠が配分されたのは、平成12年の新B滑走路供用開始時に配分された57便分の発着枠である。このうち、大手航空会社に配分された40便分については、特定の政策目的や路線限定を付すことなく、評価方式により各航空会社の評価に応じて配分された自由枠である。

これらのことを総合的に勘案すると、今回の発着枠の配分の見直しに当たっては、平成12年に配分された自由枠の規模に相当する40便分程度を回収することが適当であると考える。

#### (2) 回収の対象・方法

現在、羽田空港の発着枠の総数は、387便であるが、このうち、340便分を大手航空会社が、47便分(未使用の8便分を含む。)を新規航空会社が使用している。

今回の発着枠の配分の見直しにより、新規航空会社には20便分程度を追加配分することとなるが、この発着枠は、既存の新規優遇枠47便分の発着枠を新規航空会社が使用することを前提に、これに追加して配分するものである。したがって、既存の新規優遇枠については、回収する実質的意義に乏しく、回収の対象外とすることが適当である。

また、現在3便以下路線に使用されている発着枠については、今般、3便ルールにより新たな政策目的の実現を目指すこととなった点を重視し、これらの路線を運航する会社を改めて募集することが適当であり、その原資を確保するためにも大手航空会社の発着枠すべてを回収の対象とすべきであるとの意見があった。これに対し、ネットワーク維持の視点をより明確にする観点から、各少便数路線を現在運航する航空会社が引き続き運航することとし、そのため、3便以下路線に使用されている発着枠は回収の対象外とすべきであるとの意見もあった。

いずれの意見も一定の合理性を持つものではあるが、後者の意見については、少便数路線間に限られるものの、路線や便数の変更は航空会社の経営判断によることとなるため、その範囲内で航空会社の経営の自由度が確保されるという点で、優れている。また、そもそも、3便ルールの趣旨が、3便以下の路線に係る発着枠の他路線への転用に一定の制約を課すことによって、現在、各3便以下路線を運航している航空会社に対し、その路線・便数の維持を促そうとするものであることに鑑みると、現在3便以下路線に使用されている発着枠については、回収の対象外とすることが、政策として一貫性があると考える。

したがって、今回は、大手航空会社の発着枠のうち、3便以下路線に使用されている発着枠を除いたものを回収の対象とすることとし、また、回収するに当たっては、公平性を保つ観点から、回収対象となる大手航空会社の発着枠からその保有枠数に応じて定率で回収することが適当である。

## 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								
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px;">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</td> </tr> </table>	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							
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								
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px;">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</td> </tr> </table>	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							
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								
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px;">全国規模での航空ネットワークの形成・充実への貢献</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;"> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px;">低需要路線の便数が過去5年間で増加していること</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">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</td> </tr> </table> </td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">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</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;"> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px;">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</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">前回は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</td> </tr> </table> </td> </tr> </table>	全国規模での航空ネットワークの形成・充実への貢献	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px;">低需要路線の便数が過去5年間で増加していること</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">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</td> </tr> </table>	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	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	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px;">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</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">前回は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</td> </tr> </table>	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	前回は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
全国規模での航空ネットワークの形成・充実への貢献								
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px;">低需要路線の便数が過去5年間で増加していること</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">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</td> </tr> </table>	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						
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								
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								
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px;">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</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">前回は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</td> </tr> </table>	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	前回は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						
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								
前回は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								
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px;">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</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">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</td> </tr> </table>	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						
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								
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px;">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</td> </tr> </table>	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							
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								
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px;">行政処分を過去5年間受けていないこと</td> </tr> </table>	行政処分を過去5年間受けていないこと							
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。

# 政府の決定事項

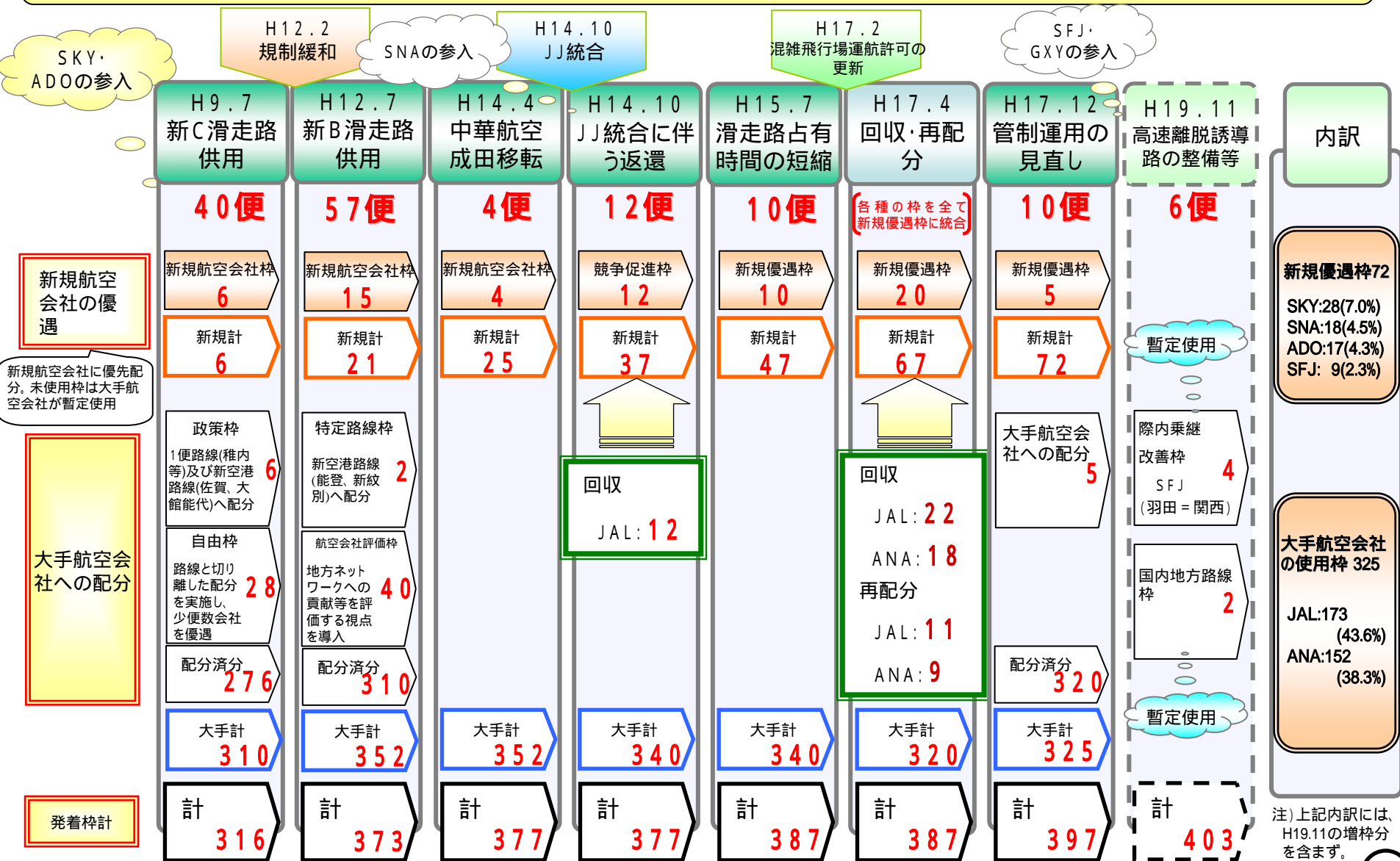
## 「規制改革推進のための3か年計画(改定)」(抄) (平成20年3月25日閣議決定)

事項名	措置内容	当初計画等との関係	実施予定時期		
			平成19年度	平成20年度	平成21年度
羽田空港の積極的活用	可能な限り早期に第4滑走路を供用した際の競争促進のための発着枠の配分に関するルールの策定に着手する。その際、ルールについては定量的で誰にも分かりやすいものにするとともに、事業者が経営計画等を策定する際の指針となるよう当該ルールは将来の配分に当たって普遍的に適用できるものとなるようにする。また、新規参入者の定義と扱いについて見直し、有効競争の促進を図る。	計画・運輸イ e	調査・検討		
	第4滑走路供用開始に際しての発着枠配分についての検討を引き続き行った上で、外部有識者等を含めた具体的な検討の場を、平成20年中に立ち上げる。	計画・運輸イ f	平成20年中措置		

## 2 . 羽田空港の発着枠配分の経緯

# 羽田空港の国内定期便の発着枠の配分の経緯

羽田空港の発着枠は、新規航空会社に対する配分をより重視し、競争促進。

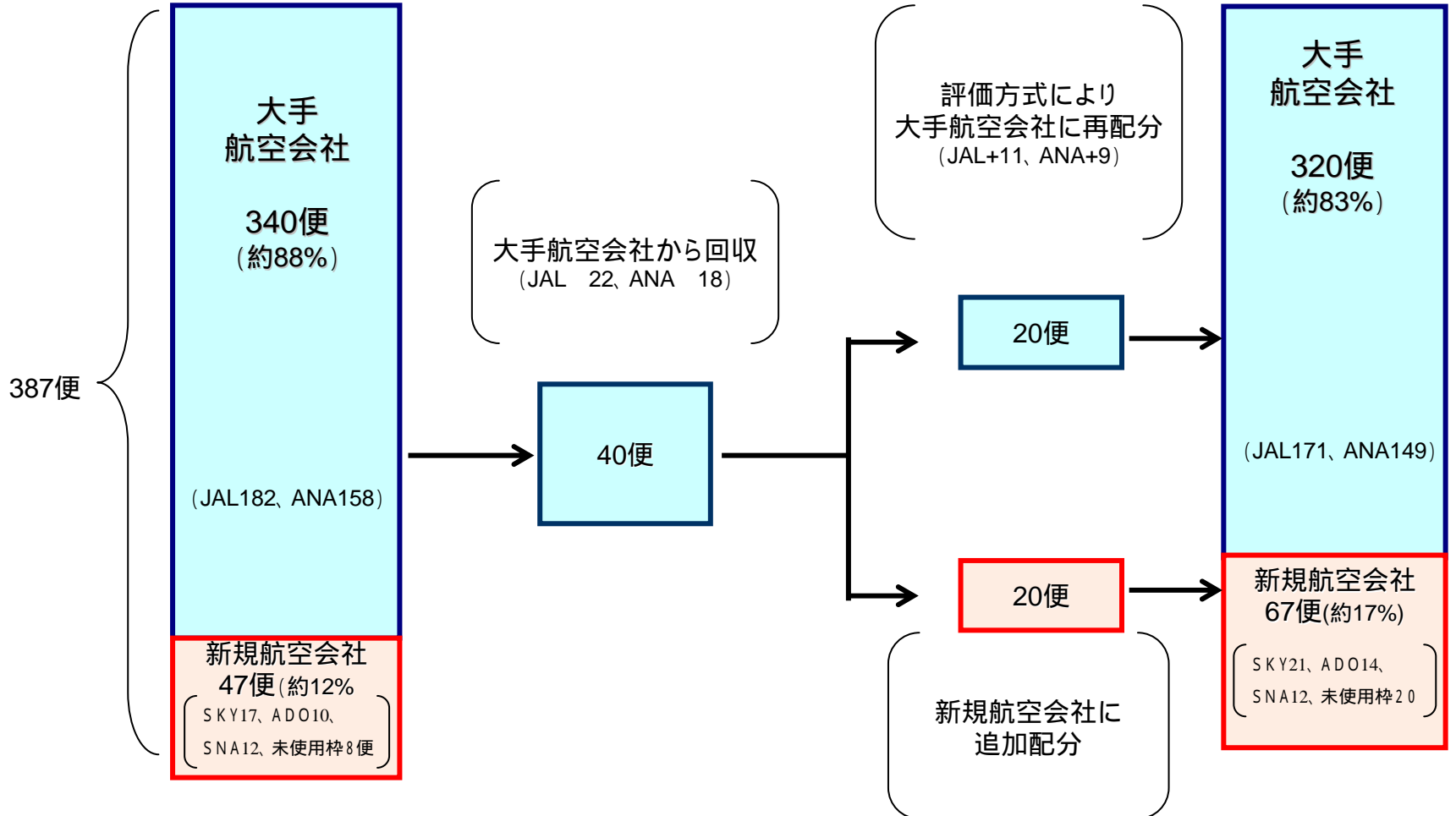


注) 上記内訳には、H19.11の増枠分を含みません。



# 羽田空港発着枠の配分(平成17年4月)

1. 大手航空会社から40便を回収
2. より一層の競争促進を図るため、新規航空会社に20便を追加配分
3. 大手航空会社の過去5年間の行動を評価し、その結果にしたがって、20便を大手航空会社に再配分

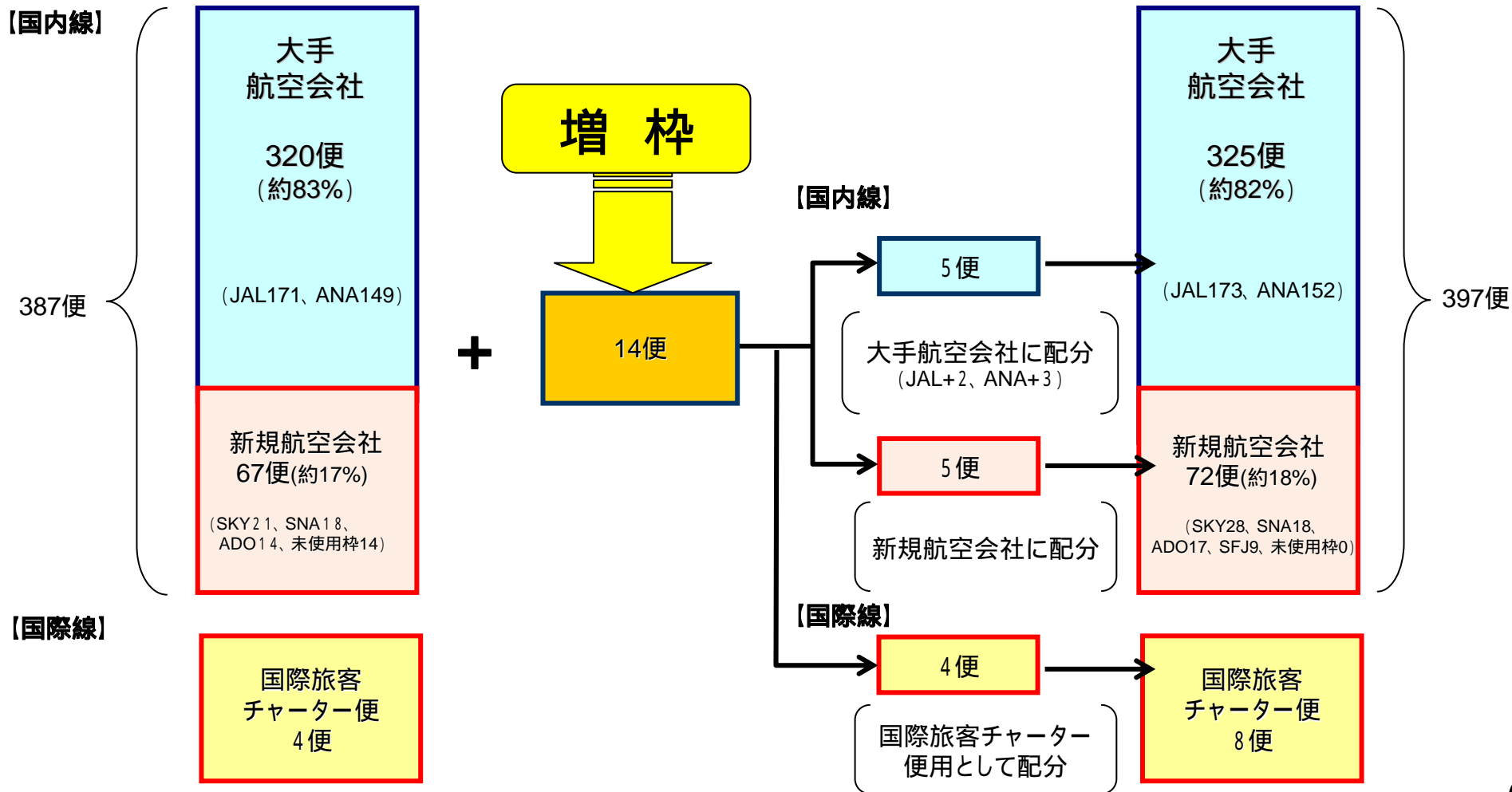


# 羽田空港発着枠の配分 (平成17年12月)

管制運用の見直しに伴い、14便を増枠

暫定的に公用機等枠を使用していた羽田 = 金浦国際旅客チャーター便に4便を配分

「競争の促進」と「多様な輸送網の形成」を確保していく観点から、新規航空会社及び大手航空会社に対して、それぞれ5便ずつを配分

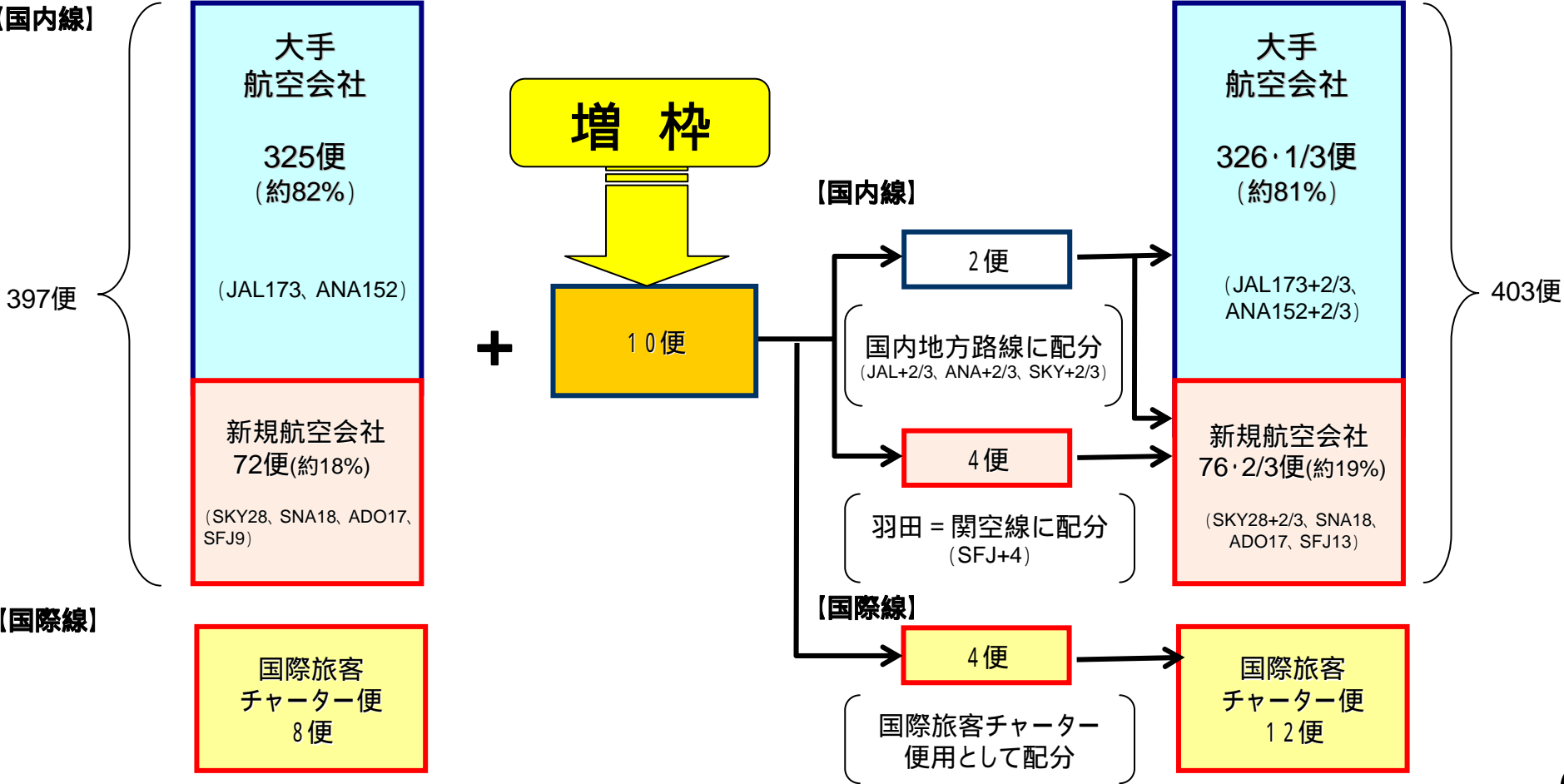


# 羽田空港発着枠の配分 (平成19年11月)

高速離脱誘導路の整備等に伴い、**10便**を増枠  
 増枠分は航空会社に配分せず、航空局が留保し、以下の用途について暫定使用。

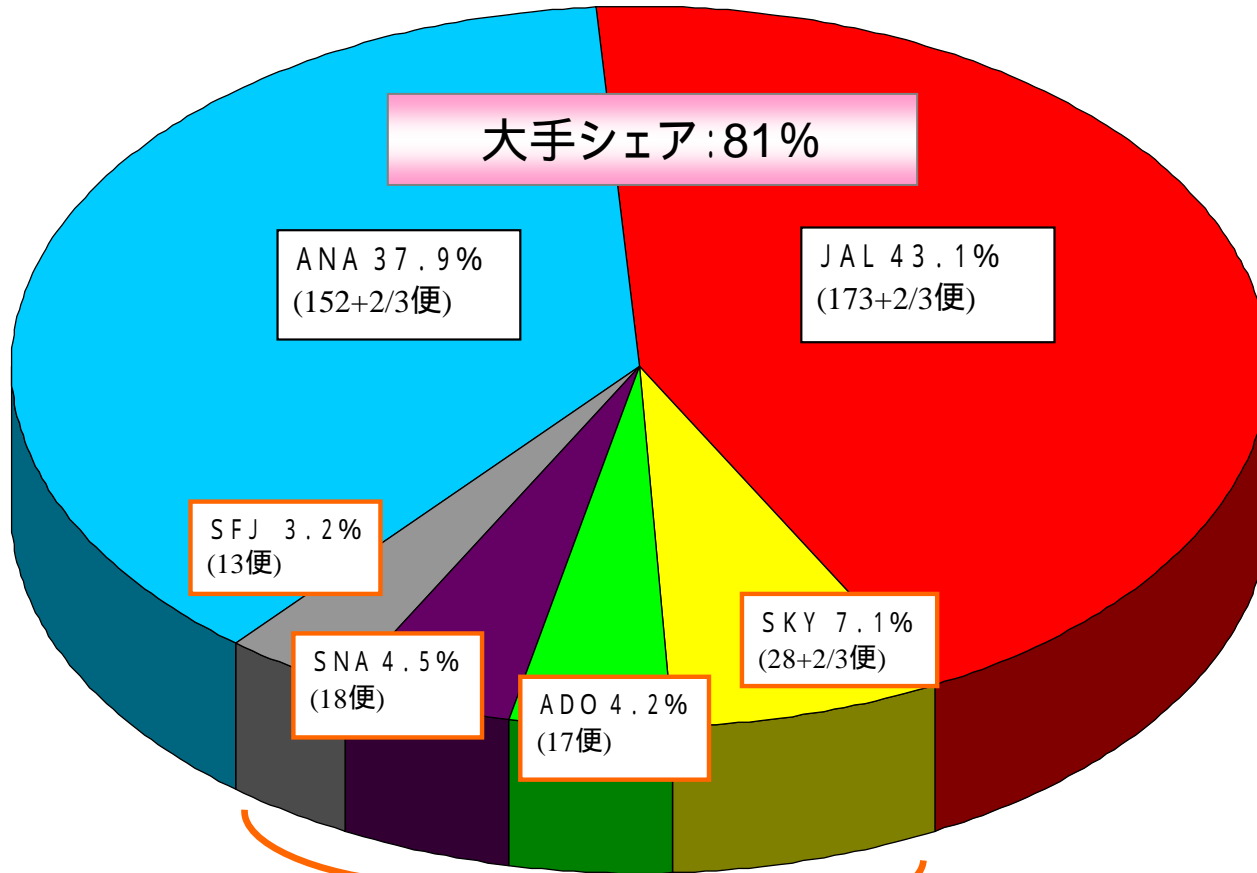
- ・羽田 = 虹橋国際旅客チャーター便に**4便**を配分
- ・羽田 関空 海外の路線展開と乗り継ぎ利便の改善を推進するため、羽田 = 関空線に**4便**を配分 (SFJ)
- ・航空ネットワークの更なる充実を図る観点から、国内地方路線に**2便**を配分 (JAL、ANA、SKYに均等配分)

【国内線】



# 現在の発着枠の配分(平成20年12月)

新規航空会社の羽田空港発着枠のシェアは、合計で20%弱程度となっている。



以下の暫定使用枠を含む数字である。  
4便 = 際内乗り継ぎ改善  
(SFJが使用)  
2便 = 国内地方路線  
(JAL・ANA・SKYの3社で使用)

新規シェア: 19%

総発着枠数: 403便

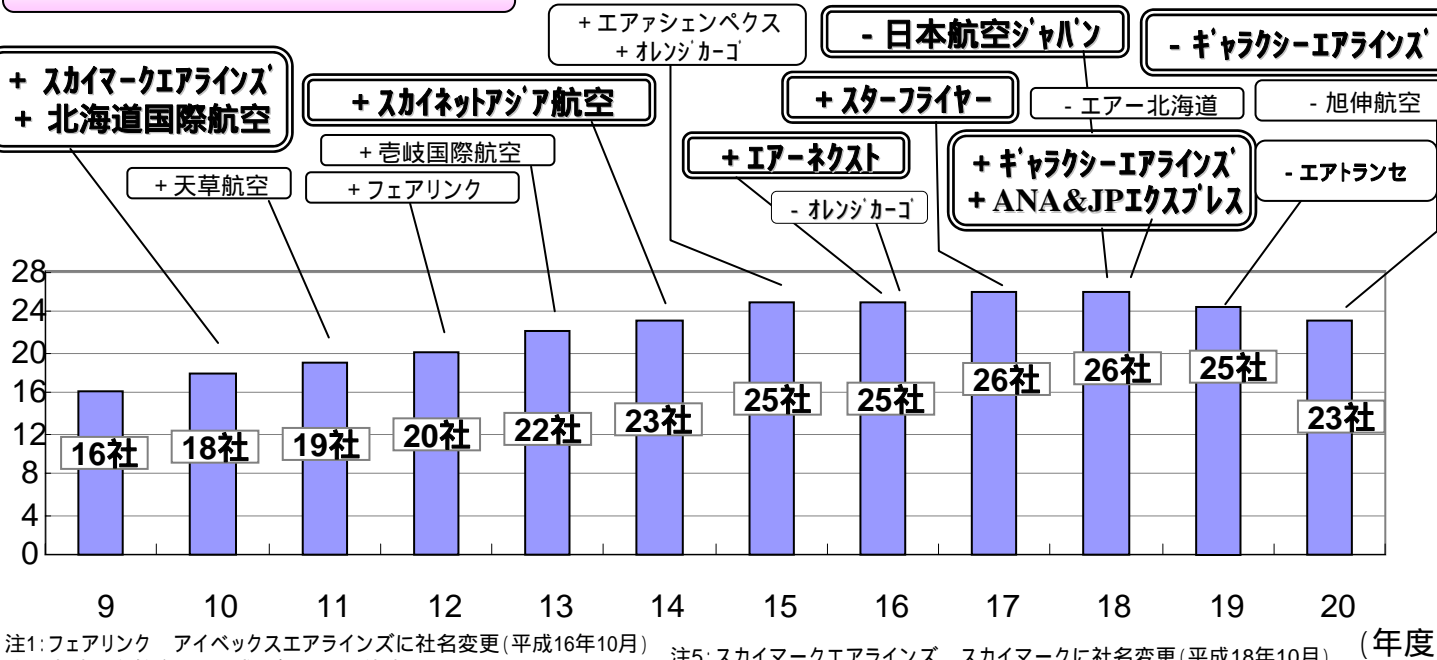
(注1) 平成20年12月現在。  
(注2) JAL・ANAはグループの数字である。

### 3. これまでの発着枠配分の評価

**(競争促進)**

# 新規航空会社の参入

## 国内定期事業者数の推移

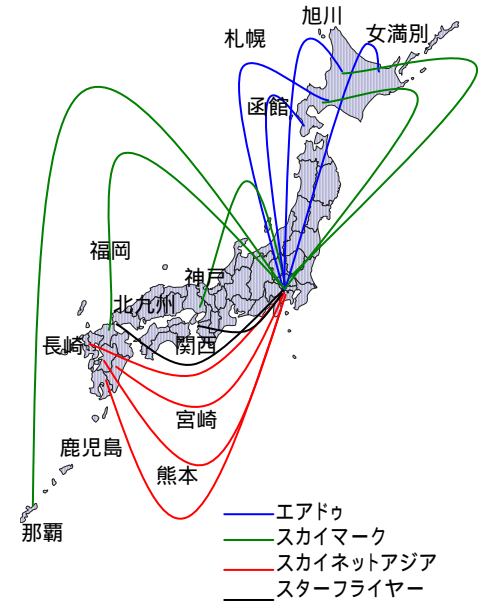


注1: フェアリンク アイベックスエアラインズに社名変更(平成16年10月)  
 注2: 杏岐国際航空は、平成14年1月より休止  
 注3: オレンジカーゴは、平成16年3月より休止、平成16年4月廃止  
 注4: エアアシエンベクス エアトランセに社名変更(平成16年10月)、平成19年4月より休止、同年11月廃止。

注5: スカイマークエアラインズ スカイマークに社名変更(平成18年10月)  
 注6: 日本航空ジャパンは、日本航空インターナショナルと合併(平成18年10月)  
 注7: 太枠は主な新規航空会社(客席数が百又は最大離陸重量が5万キログラムを超える航空機を使用)

## 新規参入路線数(羽田発着)

(平成20年11月現在。)



## 主な新規航空会社の概要

### スカイマーク

事業参入：平成10年7月  
 保有機材：B767 (2機)  
           B737 (8機)  
 路線：羽田 = 福岡 (10便)  
       羽田 = 新千歳 (8便)  
       羽田 = 神戸 (5便)  
       羽田 = 那覇 (3便)  
       羽田 = 旭川 (2便)

### 北海道国際航空

事業参入：平成10年10月  
 保有機材：B767 (3機)  
           B737 (4機)  
 路線：羽田 = 新千歳 (10便)  
       羽田 = 旭川 (3便)  
       羽田 = 函館 (2便)  
       羽田 = 女満別 (2便)  
       札幌 = 仙台 (3便)

### スカイネットアジア航空

事業参入：平成14年5月  
 保有機材：B737 (7機)  
 路線：羽田 = 宮崎 (7便)  
       羽田 = 熊本 (4便)  
       羽田 = 長崎 (4便)  
       羽田 = 鹿児島 (3便)

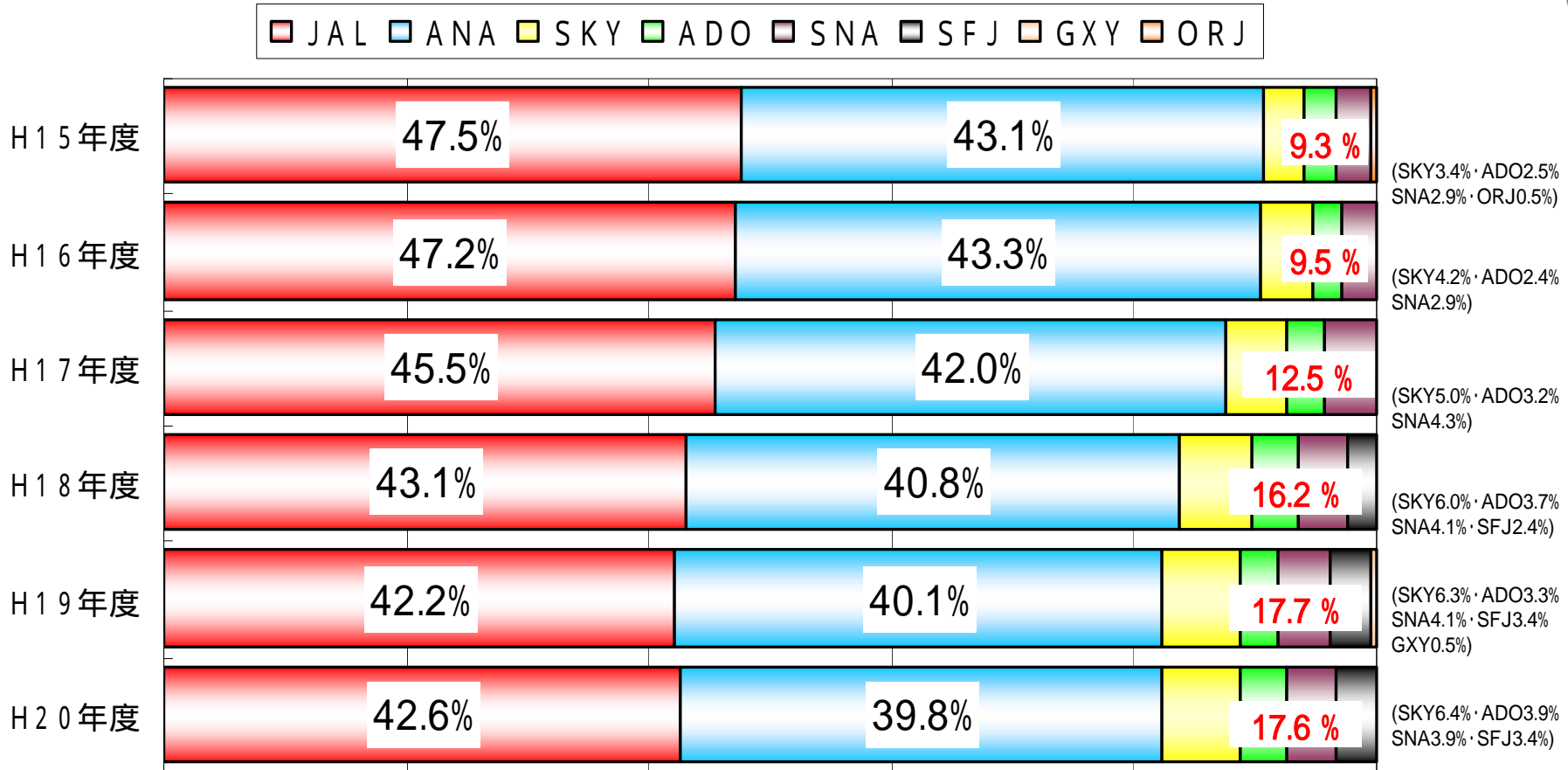
### スターフライヤー

事業参入：平成18年1月  
 保有機材：A320 (4機)  
 路線：羽田 = 北九州 (11便)  
       羽田 = 関西 (4便)

(注)平成20年11月現在

# 羽田空港における各社の便数シェア推移

新規航空会社の便数シェアは徐々に拡大してきている。



- (注1) 各年度とも11月ダイヤにおける旅客及び貨物便数のシェア。
- (注2) 配分対象外の深夜・早朝発着枠を使用した便を含む。
- (注3) JAL・ANAはグループの数字である。

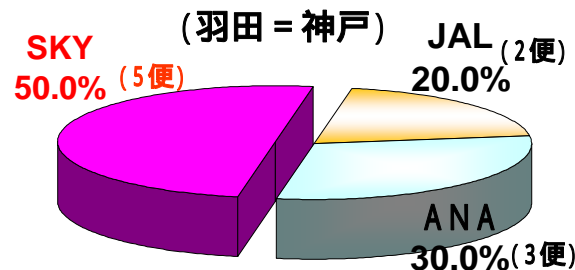
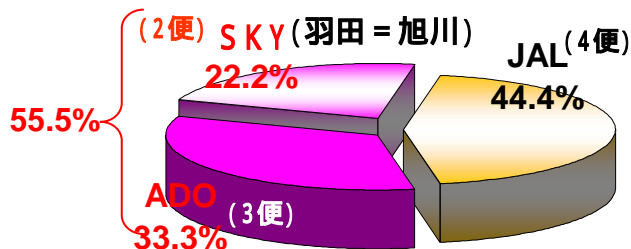
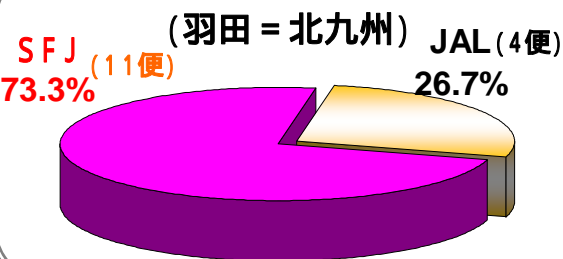
新規シェア



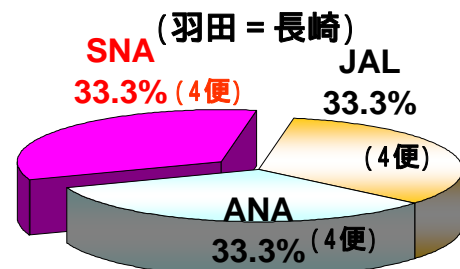
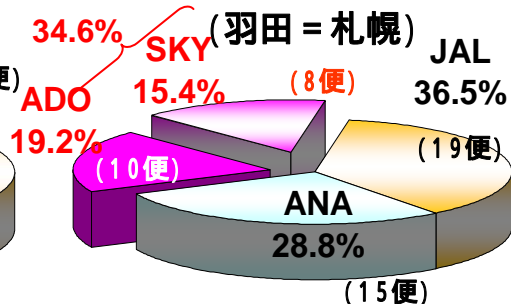
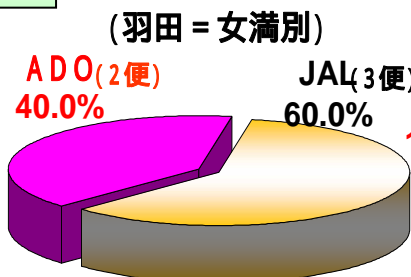
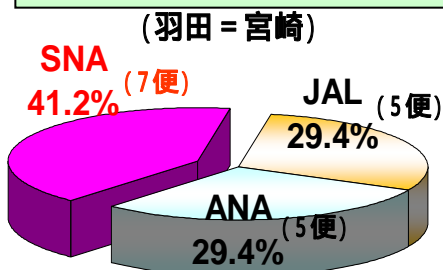
# 羽田空港発着路線における新規航空会社の便数シェア (平成20年11月ダイヤ)

新規航空会社が大きなシェアを有する路線が出現している。

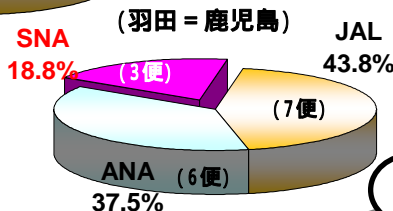
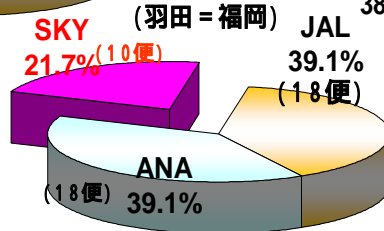
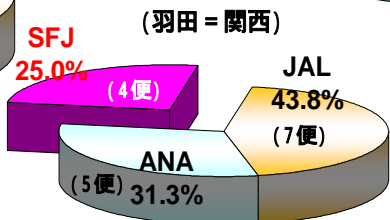
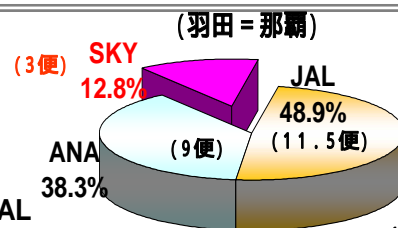
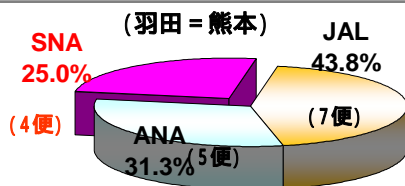
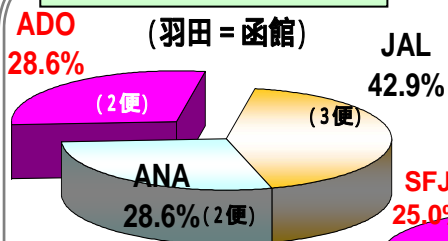
【50%以上 3路線】



【30%以上50%未満 4路線】



【30%未満 6路線】

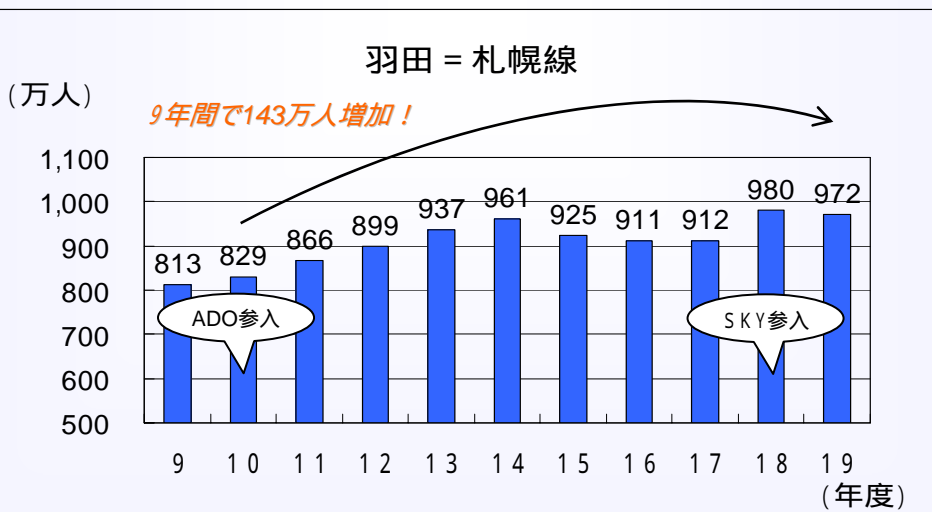
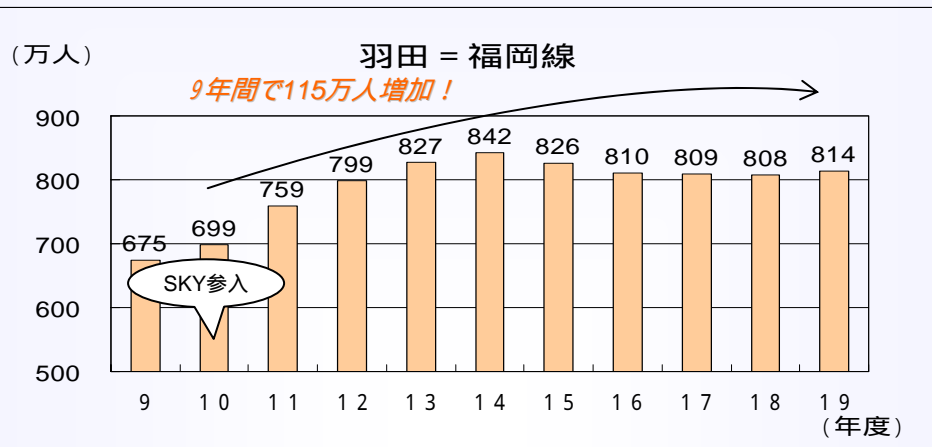


# 新規参入の需要喚起効果

新規参入路線では、旅客数が大幅に増加しており、また、他の路線に比べても高い伸びを示している。

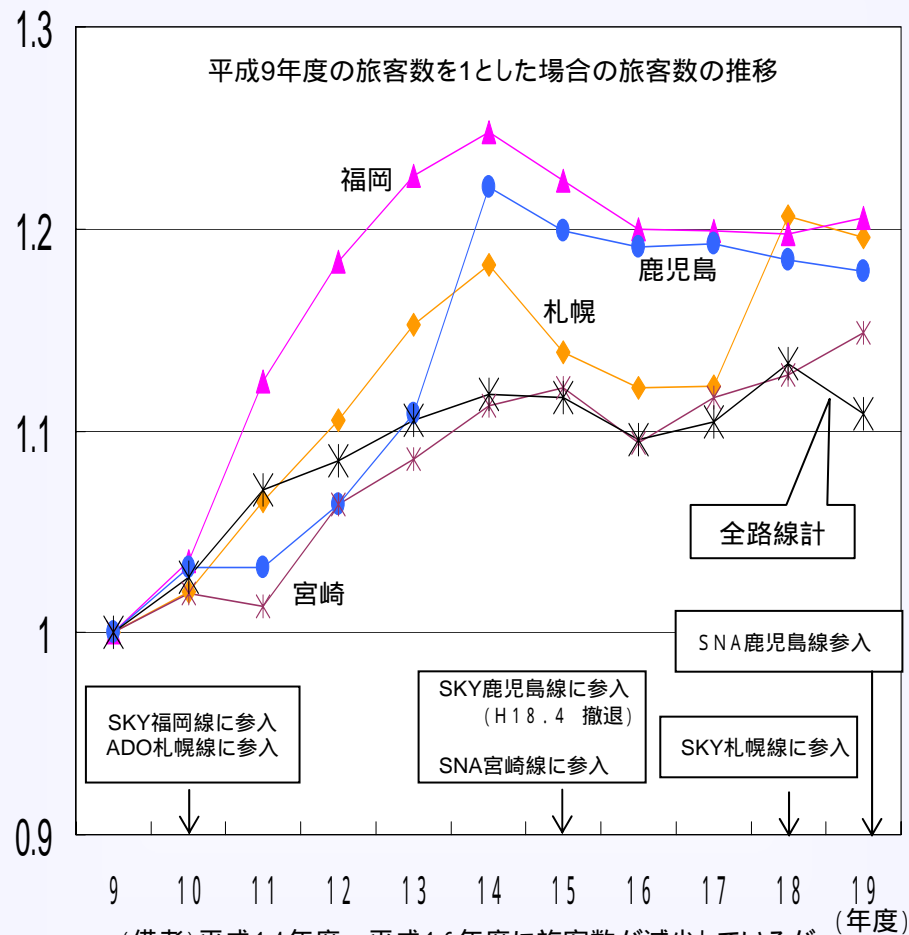
## 新規参入路線の旅客数の推移

~新規参入路線では、新規参入後9年間で旅客数が100万人以上増加~



## 新規参入路線と全路線の旅客数の増加率の比較

~全路線全体の旅客数の増加率を遥かに上回る伸びを示す~



(備考) 平成14年度 平成16年度に旅客数が減少しているが、同じ時期には全国的に需要が減少しており、全国的な需要動向と同様の動きとみられる。

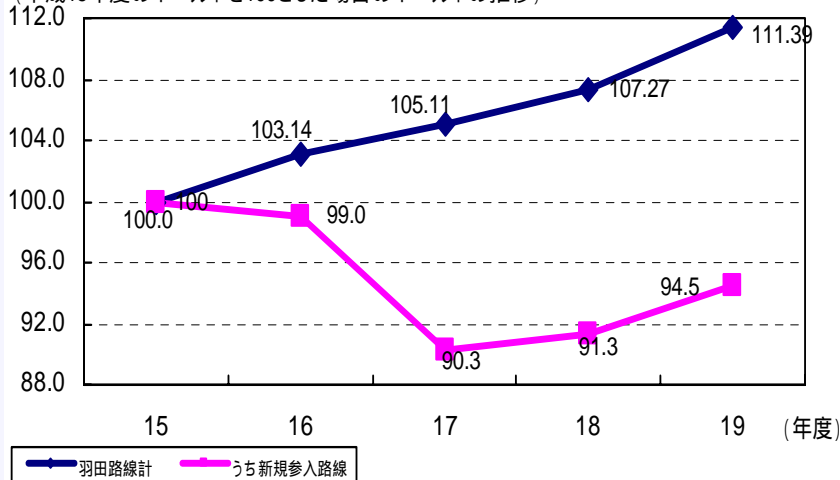
# 競争促進・新規参入による運賃水準へのインパクト

## 運賃水準の推移

新規航空会社の参入のあった路線では運賃水準の低廉化が顕著になっている。

### 1. 羽田路線におけるイールドの推移

(平成15年度のイールドを100とした場合のイールドの推移)

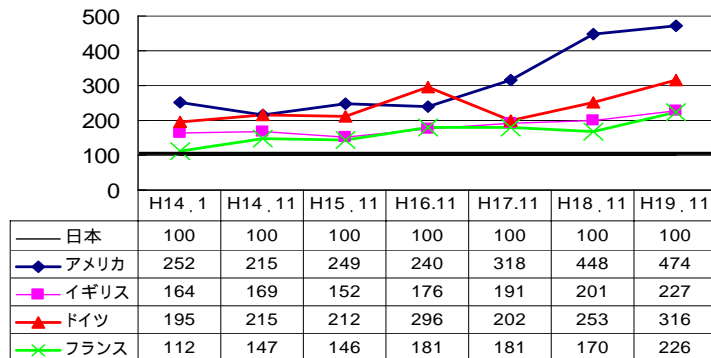


(注) 羽田路線：羽田空港発着路線  
 うち新規参入路線：羽田空港発着路線のうち、新規航空会社が参入している路線  
 平成19年度末現在(羽田=札幌・旭川・女満別・函館・関西・神戸・北九州・福岡・熊本・長崎・宮崎・鹿児島・那覇)

### 2. 国内航空運賃の国際比較

(各調査時点における日本の国内普通運賃を100として比較)

我が国の国内航空運賃は国際的にも低廉になっている。



(出典) 「旅客運送サービスに関わる内外価格差調査報告書」(国土交通省)

イールド：旅客1人を1km運ぶ際の収入

## 大手航空会社の割引運賃の割引率

新規航空会社の参入路線については大手航空会社の割引運賃の割引率が高くなっている。

### '7日前割引」(大手航空会社)

路線	普通運賃(円)	割引額(円)	割引率(%)	競争状況
福岡	36,700	15,200	59%	新規競合
旭川	39,500	16,900	57%	新規競合
那覇	40,800	18,000	56%	新規競合
函館	31,400	14,500	54%	新規競合
佐賀	36,700	17,200	53%	福岡競合
札幌	33,500	16,000	52%	新規競合
北九州	36,700	17,900	51%	新規競合
長崎	38,900	21,000	46%	新規競合
熊本	36,700	20,000	46%	新規競合
宮崎	36,700	20,000	46%	新規競合
鹿児島	38,900	21,000	46%	新規競合
南紀白浜	29,000	17,500	40%	単独
女満別	41,100	26,200	36%	新規競合
松山	31,900	21,800	32%	大手競合
大分	35,600	25,700	28%	大手競合
徳島	29,500	21,100	28%	単独
米子	31,400	22,600	28%	単独
鳥取	29,900	21,900	27%	単独
出雲	31,400	22,800	27%	単独
能登	21,900	16,200	26%	単独
高知	31,400	23,800	24%	大手競合
石垣	59,300	45,200	24%	単独
帯広	38,400	29,700	23%	単独
大館能代	27,900	21,600	23%	単独
釧路	38,900	30,200	22%	大手競合
宮古	55,500	43,200	22%	単独
紋別	42,400	33,100	22%	単独
稚内	42,900	34,400	20%	単独
中標津	41,100	32,400	21%	単独
青森	30,100	設定なし	0%	JR競合
三沢	29,500	設定なし	0%	JR競合
秋田	24,600	設定なし	0%	JR競合
山形	18,200	設定なし	0%	JR競合
庄内	20,400	設定なし	0%	JR競合
富山	21,900	設定なし	0%	JR競合
小松	21,900	設定なし	0%	JR競合
大阪	22,500	設定なし	0%	JR競合
岡山	30,100	設定なし	0%	JR競合
広島	30,800	設定なし	0%	JR競合
高松	29,500	設定なし	0%	JR競合
萩・石見	35,800	設定なし	0%	JR競合
山口宇部	34,600	設定なし	0%	JR競合
奄美大島	46,200	設定なし	0%	離島
大島	13,000	設定なし	0%	離島
三宅島	15,700	設定なし	0%	離島
八丈島	19,700	設定なし	0%	離島

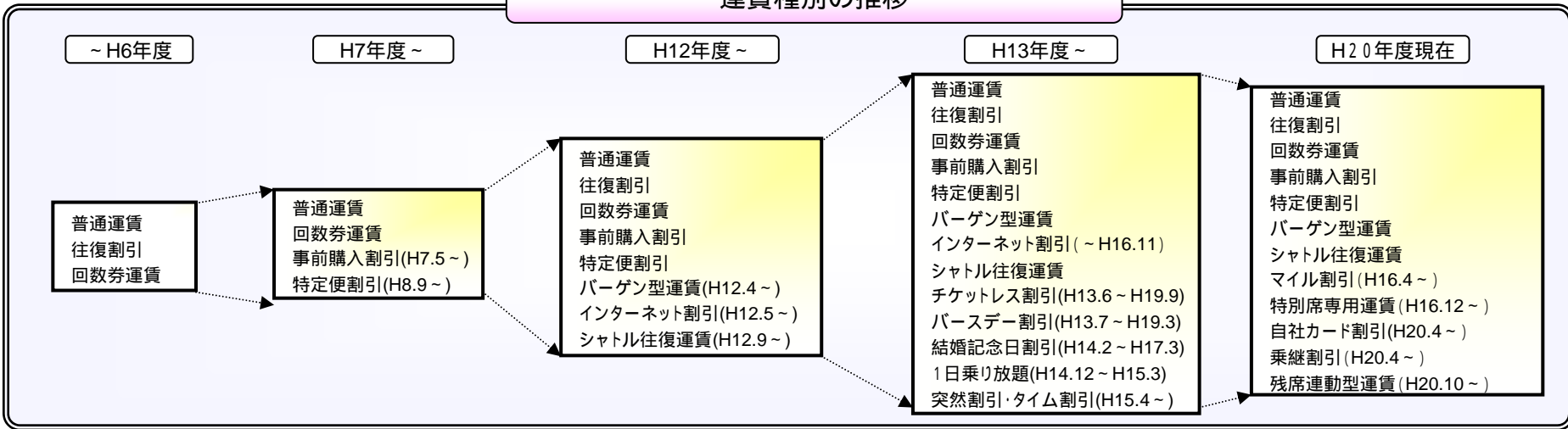
平成20年12月通常期運賃

(出典) 航空局資料

# 運賃及びサービスの多様化

様々な割引運賃が設定されるとともに、サービスの多様化も進展している。

## 運賃種別の推移



## 多様なサービスの展開

### 大手航空会社

#### 「上位クラス」の設定

従来の「スーパーシート」と比べて、より高級感を持った座席・機内食・ラウンジ等を利用者へ提供することにより、運賃だけでなく、サービスの対価による顧客の取り込みを図っている。

例 JAL:「Jクラス・ファーストクラス」、ANA:「プレミアムクラス」



・JAL:「ファーストクラス」

#### 「チケットレスサービス」の展開

WEB上で、「予約・購入・座席指定」を完了させることにより、eチケット(搭乗用バーコード印字)、iCカード又はiC付携帯電話等を使用し、空港でチェックインすることなく、スムーズに搭乗できるサービスにより、利便性向上を図っている。

例 JAL:「タッチ&ゴーサービス」、ANA:「SkiPサービス」



・ANA:「SkiPサービス」におけるチェックイン手段

### 新規航空会社

#### 「地域密着型」のビジネスモデルを追求

(ADO)  
「北海道の翼」として北海道からのネットワークを拡充し、北海道の地域振興に貢献。

(SNA)  
「九州の翼」として九州からのネットワークを拡充し、九州の地域振興に貢献。

(SFJ)  
北九州を事業のベースとして多便数シャトルを深夜早朝まで運航し、機内全座席で、座席間隔の拡大、革張りシートの装備等を充実させ、ビジネス需要に対応。

#### 「全国展開型」のビジネスモデルを追求

(SKY)  
運航便を羽田から札幌・福岡・神戸・沖縄と全国にネットワークを展開し、効率的な事業運営を追求



**(多様な輸送網の形成)**

# 少需要路線についてこれまで実施されてきた配分及びルール

## 少需要路線について政策的に実施された発着枠の配分

### 政策枠

#### 【定義】

平成9年7月、新C滑走路供用時に 少数便路線(1便)における頻度向上、新規空港路線の開設の促進の観点から特定の路線に配分された発着枠

(『羽田空港の新規発着枠の配分基準懇談会』報告(平成9年3月))

#### 【対象路線】

石見(1便)、中標津(1便)、稚内(1便)

佐賀(2便)、大館能代(1便)

### 特定路線枠

#### 【定義】

平成12年7月、新B滑走路供用時の発着枠の配分の際、新C滑走路の供用開始に伴う新規発着枠の配分後、同空港について発着枠の配分の必要性が次に具体化する時点(平成17年2月1日)までに供用される新規開設飛行場との間の路線開設を促進する観点から、このような路線に配分された発着枠

(『混雑飛行場スロット配分方式懇談会』報告(平成12年2月))

#### 【対象路線】

能登(1便)、新紋別(1便)

## 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))

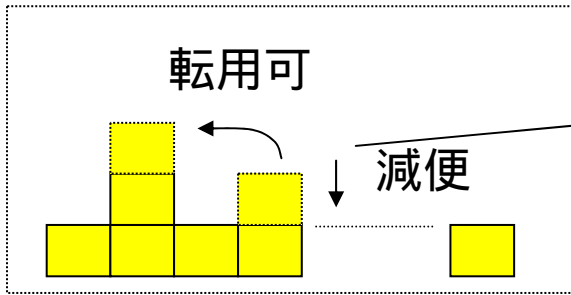
#### 【適用例】

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。

# 地方路線維持のための羽田空港発着枠への3便ルールの導入

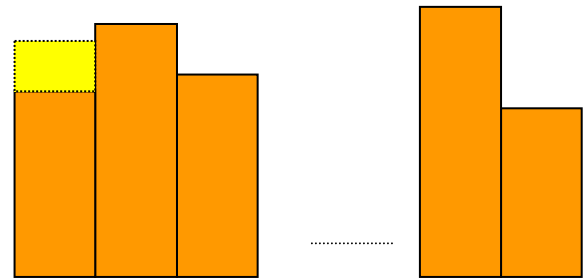
羽田空港における少便数路線(総便数3便以下の路線)をグループ化し、減便時には他の少便数路線にのみ転用することができることとするルール(3便ルール)を平成16年9月から導入している。

< 少便数路線 >

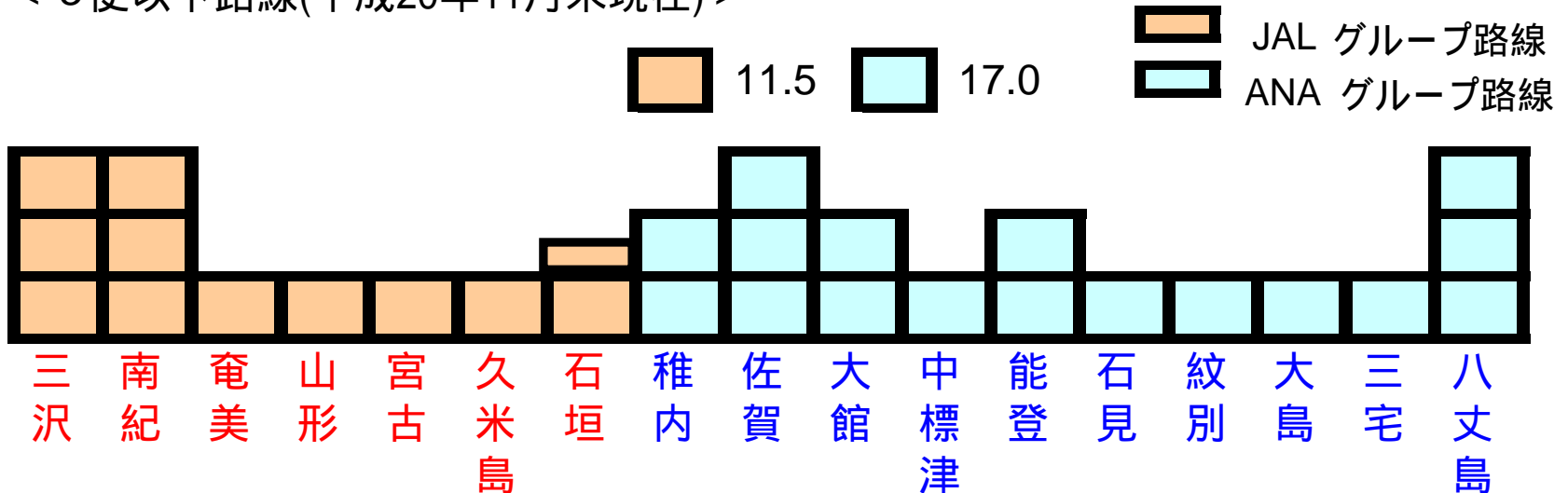


< 多便数路線 >

転用不可

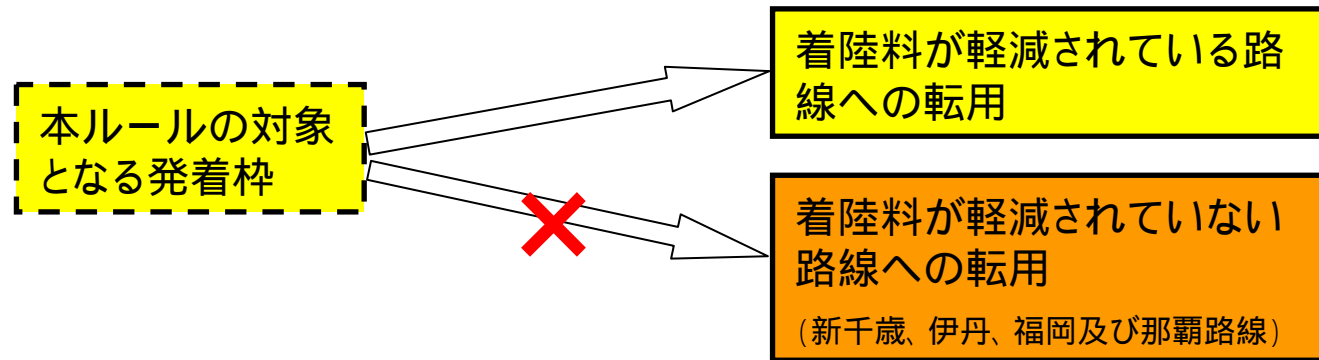


< 3便以下路線(平成20年11月末現在) >



## 新規優遇枠の使用に係るルールの導入(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



## 国内地方路線枠の使用状況

- ・航空ネットワークの更なる充実を図る観点から、平成19年11月に増加した発着枠(10便)のうち2便について、国内地方路線枠として設定。
- ・2便の発着枠に対して、全日空、スカイマーク、日本航空の3社から応募があったため、各社均等になるように使用。

	平成19年		平成20年									
	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月
JAL	宮崎	×	宮崎	長崎	×	宮崎	宮崎	×	×	旭川	旭川	宮崎
ANA	大分	大分	大分	×	大分	×	×	大分	大分	×	大分	大分
SKY	×	神戸	×	神戸	神戸	神戸/旭川	旭川	旭川	旭川	旭川	×	×

	平成20年		平成21年			
	11月	12月	1月	2月	3月	4月
JAL	宮崎	宮崎/南紀	南紀/宮崎	宮崎	宮崎/南紀	未定
ANA	大分	大分	大分	大分	大分	未定
SKY	×	×	×	×	×	×

スカイマークは、平成20年11月から21年10月の間、国内地方路線枠の使用を辞退。

# 地方路線の維持・充実のための取り組み

## 着陸料軽減措置について

		到 着	
		羽田	国管理(羽田除く) ・ 共用
出 発	国管理	羽田、成田、伊丹、 新千歳、福岡	軽減なし
	共用	その他	9 / 10 3 / 4 7 / 10 1 / 2
	地方管理 特定地方管理		7 / 10

特定地方管理空港とは、空港整備法及び航空法の一部を改正する法律(平成20年法律第75号)附則第3条に規定する空港をいう。



路 線	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

沖縄特例の対象路線については、平成9年7月1日～平成24年3月31日までの間、着陸料を1/6(ジェット機)に軽減している。

離島特例の対象路線については、平成11年4月1日から、着陸料を1/6(ジェット機)に軽減している。

## 羽田空港の発着枠の配分について

混雑空港である羽田空港においては、競争の促進、多様な輸送網の形成等当該飛行場の適切かつ合理的な使用を図ることを基本的な考え方として配分。

具体的には、発着枠の配分に係る評価基準の評価項目として、全国的な航空ネットワークの形成・充実への貢献度を取り入れている。

羽田空港発着枠の配分に係る航空会社の評価基準(抜粋)

- 利用者利便の向上の観点からの評価項目
  - (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
    - 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

## 固定資産税の軽減措置について

国内線航空機：固定資産税

130t以上の機材 3年間 2 / 3 に軽減

130t未満の機材 3年間 1 / 2 に軽減

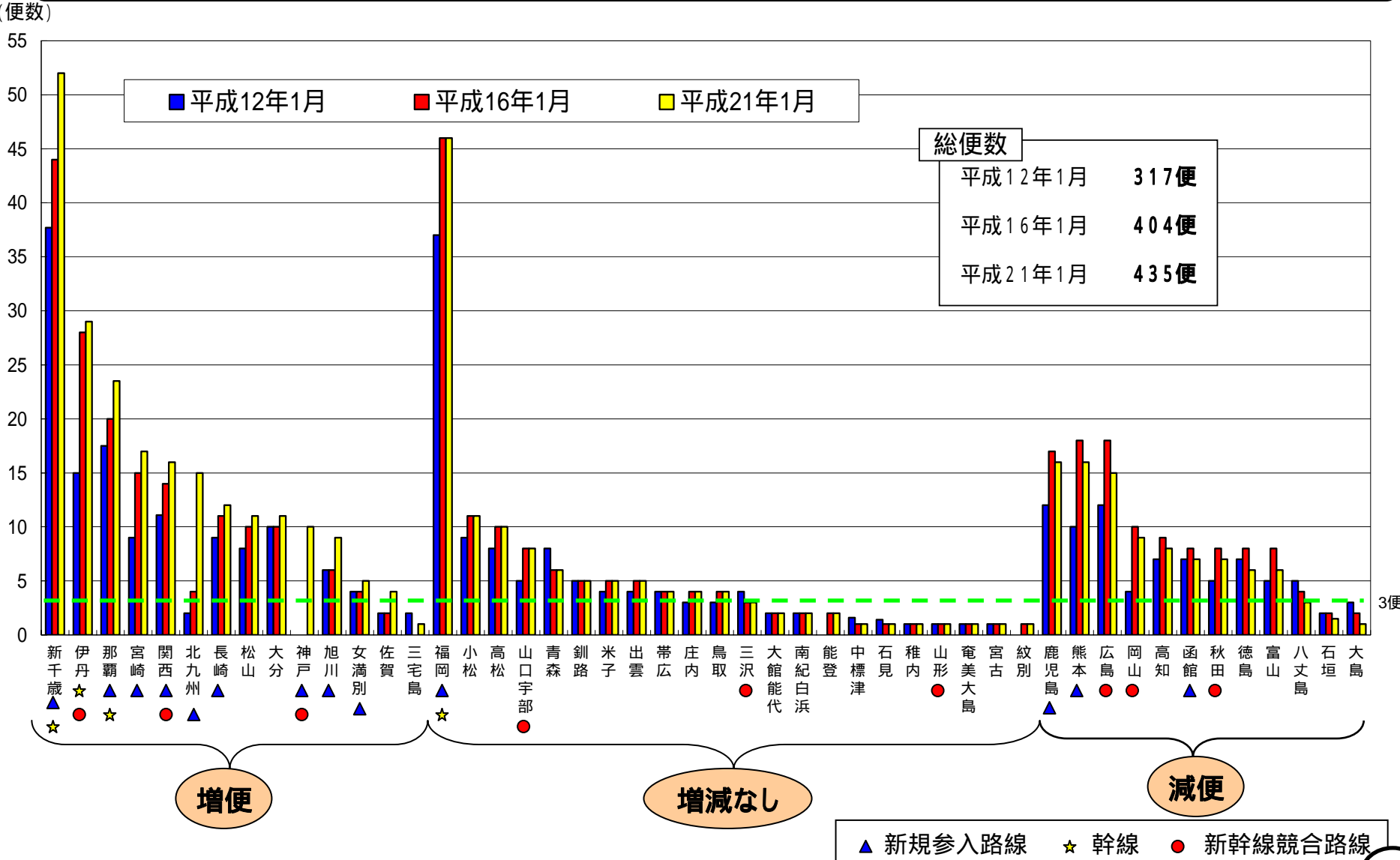
## 航空・空港の利用促進について

国が管理する2種空港等23空港において、各空港毎に空港関係者(自治体、航空会社、空港ビル、空港事務所等)からなる利用促進協議会を設け、航空需要喚起のための取り組みを実施している。

- ・ 丘珠空港
- ・ 三沢空港
- ・ 広島空港
- ・ 福岡空港
- ・ 宮崎空港
- ・ 新千歳空港
- ・ 仙台空港
- ・ 徳島空港
- ・ 北九州空港
- ・ 鹿児島空港
- ・ 新千歳空港
- ・ 新潟空港
- ・ 高松空港
- ・ 長崎空港
- ・ 鹿兒島空港
- ・ 函館空港
- ・ 小松空港
- ・ 松山空港
- ・ 熊本空港
- ・ 釧路空港
- ・ 美保空港
- ・ 高知空港
- ・ 大分空港
- ・ 那覇空港

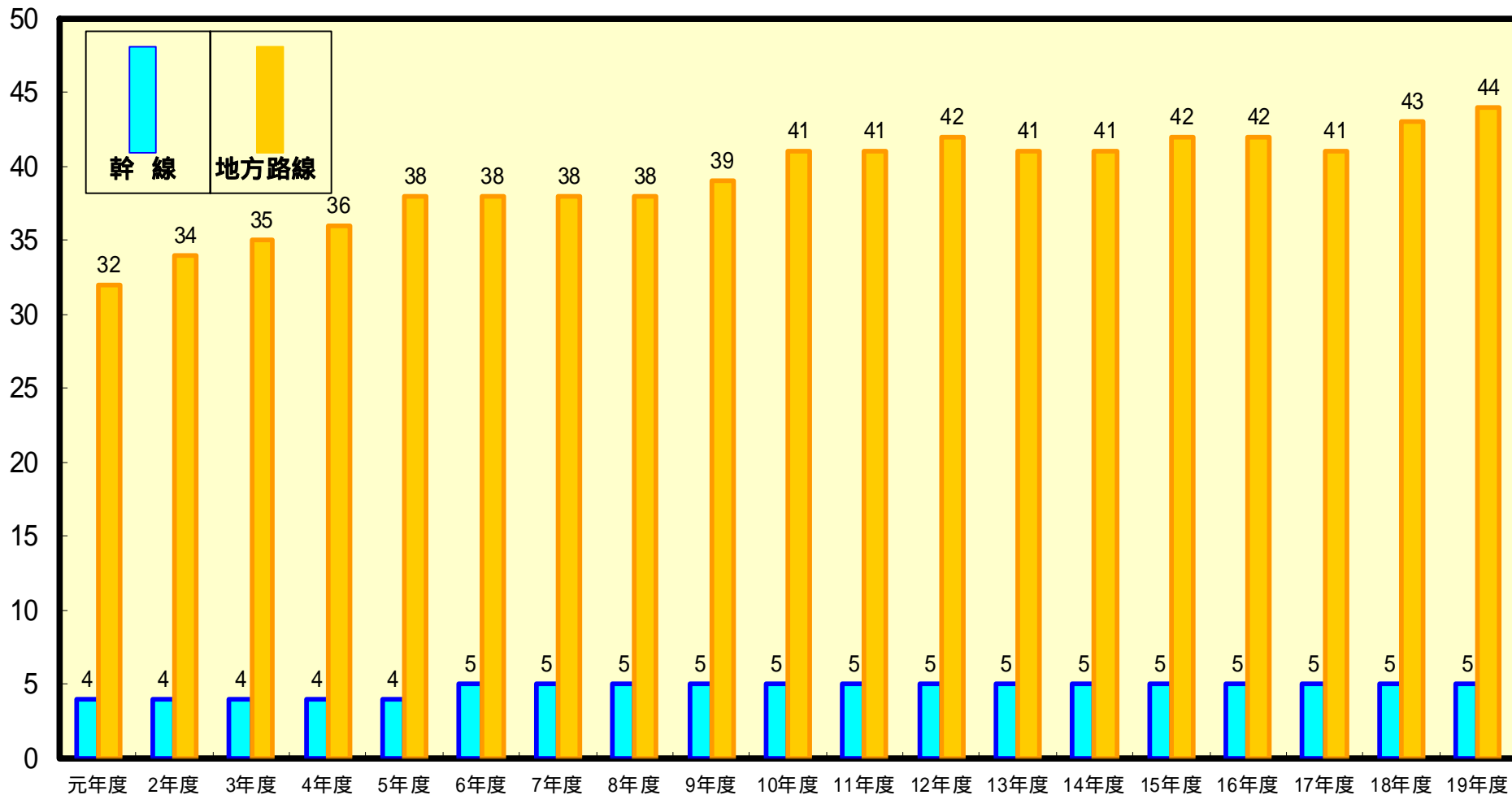
# 羽田発着路線の便数の推移

幹線、新幹線競合路線、新規参入路線を中心に増便。3便ルールの導入等により、需要の少ない路線の減便には一定の歯止めがかかっている。



# 羽田発着路線数の推移

路線数



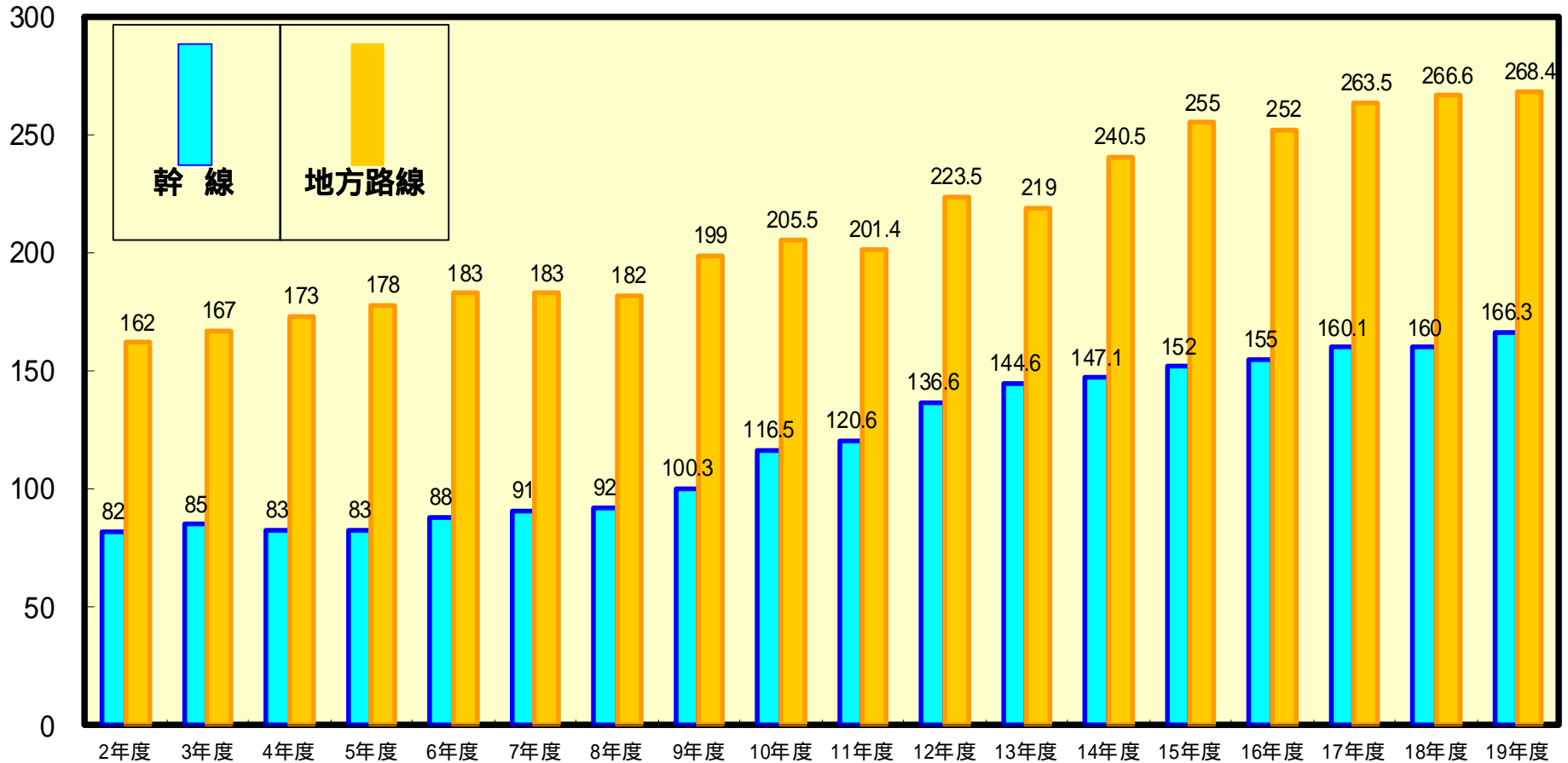
(注)1. 数字は、以下の航空会社(11社)の合計。

日本航空、全日本空輸、日本エアシステム、日本トランスオーシャン航空、エアーニッポン、日本エアコミューター、ジャルエクスプレス、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及びスターフライヤー

2. 幹線とは、羽田と新千歳、伊丹、関西、福岡及び那覇の空港を相互に結ぶ路線をいう。

# 羽田発着路線における運航便数の推移

便数



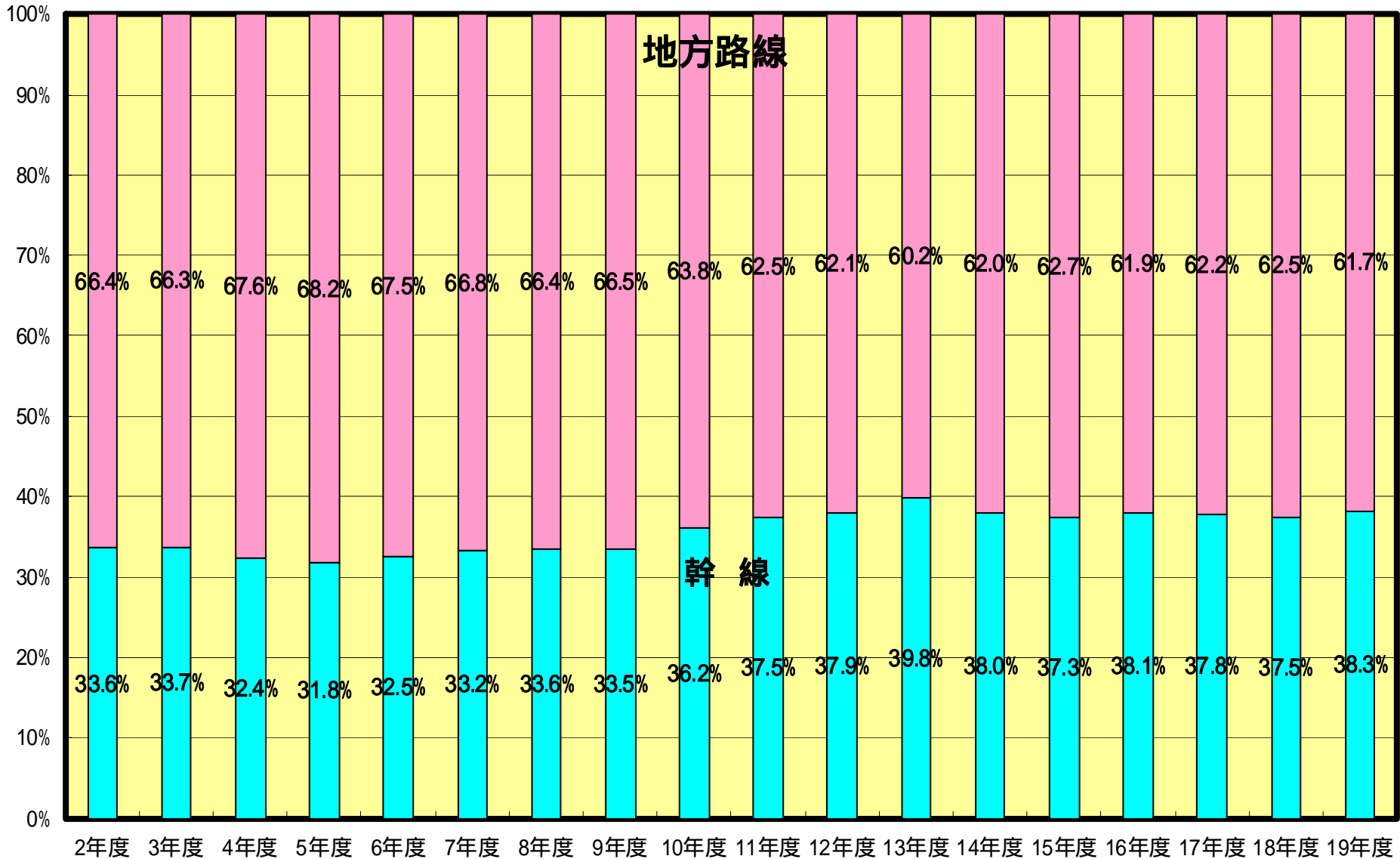
(注) 1. 数字は、以下の航空会社(11社)の合計。

日本航空、全日本空輸、日本エアシステム、日本トランスオーシャン航空、エアーニッポン、日本エアコミューター、ジャルエクスプレス、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及びスターフライヤー

2. 幹線とは、羽田と新千歳、伊丹、関西、福岡及び那覇の空港を相互に結ぶ路線をいう。

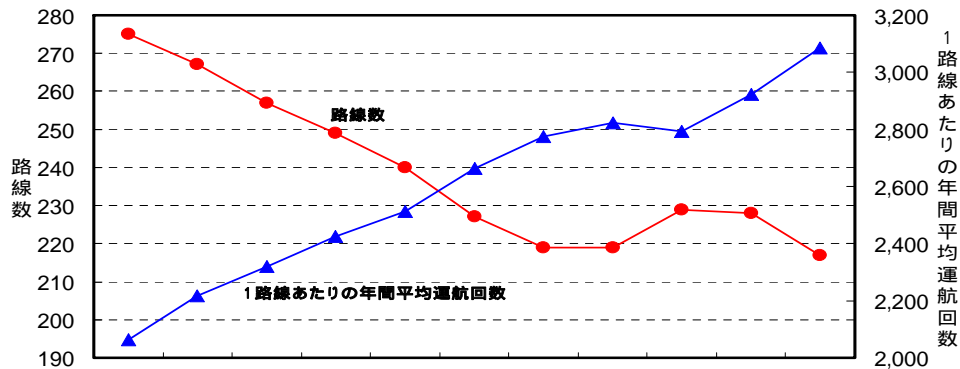
3. 運航便数は、各年10月における運航便数。

# 羽田発着路線の運航便数の内訳



# 国内航空ネットワークの推移

路線の廃止により、国内航空ネットワークの縮小が進行している。



9年度 10年度 11年度 12年度 13年度 14年度 15年度 16年度 17年度 18年度 19年度  
 16年度以降の路線数は、17年2月の中部国際空港の開港に伴い、名古屋空港から移転した路線を相殺している

	15年度	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度
新規路線	羽田 - 山形 伊丹 - 女満別 仙台 - 女満別 釧路 - 仙台 伊丹 - 石垣 羽田 - 能登 伊丹 - 函館 7路線	名古屋 - 稚内 1路線	関西 - 旭川 関西 - 福島 名古屋 - 熊本 大島 - 八丈島 名古屋 - 長崎 羽田 - 神戸 神戸 - 新千歳 神戸 - 那覇 神戸 - 仙台 神戸 - 新潟 神戸 - 熊本 神戸 - 鹿児島 那覇 - 鹿児島 那覇 - 新北九州 14路線	関西 - 花巻 関西 - 高知 福岡 - 高知 成田 - 那覇 名古屋 - 福岡 5路線	神戸 - 石垣 関西 - 佐賀(貨物) 2路線	関西 - 仙台 中部 - 石垣 2路線
廃止路線	広島 - 青森 広島 - 函館 関西 - 大分 那覇 - 青森 4路線	那覇 - 出雲 関西 - 高知 関西 - 庄内 新潟 - 旭川 新潟 - 女満別 関西 - 長崎 仙台 - 女満別 仙台 - 釧路 関西 - 熊本 小松 - 鹿児島 10路線	伊丹 - 女満別 伊丹 - 函館 2路線	福島 - 福岡 富山 - 那覇 中部 - 鳥取 仙台 - 岡山 仙台 - 高松 関西 - 宮古 福岡 - 石垣 中部 - 石垣 8路線	名古屋 - 北九州 関西 - 宮崎 伊丹 - 石垣 神戸 - 新潟 仙台 - 函館 大分 - 那覇 神戸 - 熊本 新千歳 - 三沢 福岡 - 青森 福岡 - 花巻 中部 - 福島 中部 - 佐賀 12路線	新千歳 - 那覇 福岡 - 富山 新千歳 - 松山 新千歳 - 中標津 新千歳 - 鹿児島 新千歳 - 高松 新千歳 - 庄内 神戸 - 鹿児島 福島 - 那覇 高知 - 那覇 関西 - 仙台 関西 - 福島 15路線

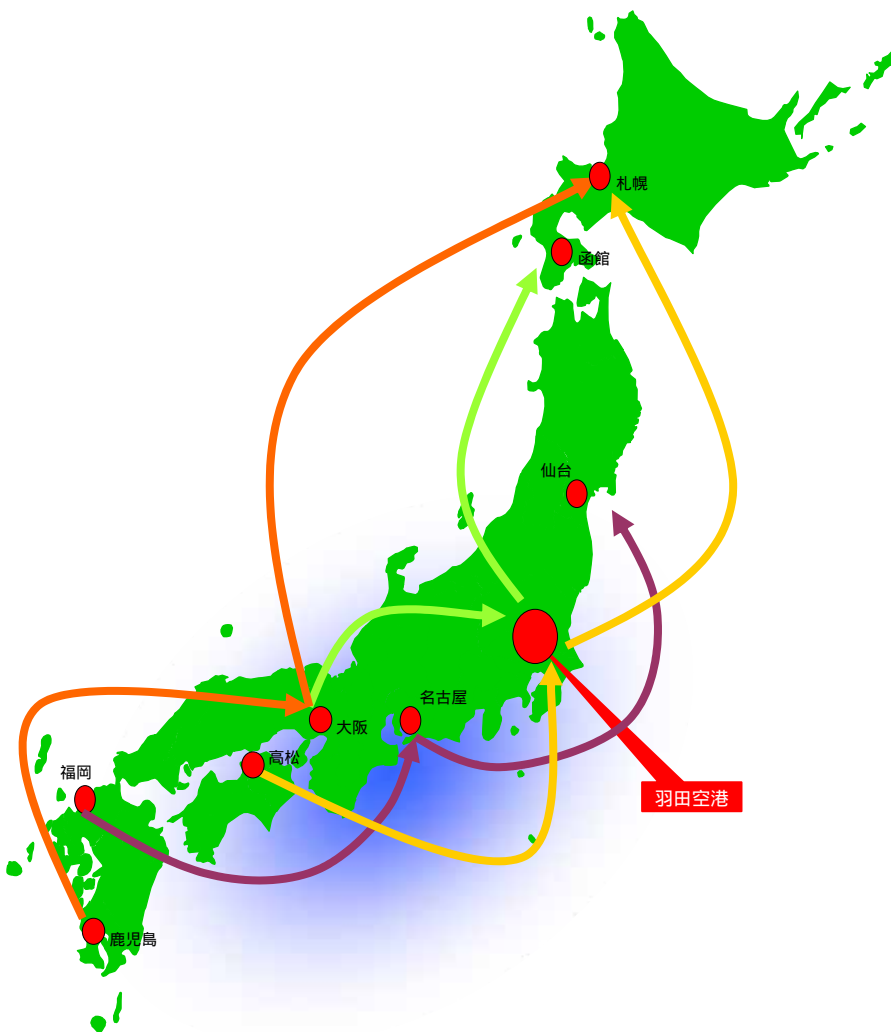
(注) 1. 特定本邦航空運送事業者(以下の航空会社)のみ掲載。(共同引受実施会社含む)

日本航空、全日本空輸、日本トランスオーシャン、ジャルエクスプレス、スカイマーク、北海道国際航空、スカイネットアジア航空及びスターフライヤー

2. 路線として新たに開設されたもの、完全に撤退したものを掲載。 3月31日まで運航し、4月1日から廃止をした場合は4月1日の年度に計上。

# 路線の見直しと乗り継ぎ運賃の設定の動き

国内航空ネットワークの見直しが進行する中、地方間の直行便を廃止した路線等を対象に、拠点空港をハブとした乗り継ぎ型の運賃を設定し、利用者利便の確保に努める動きがある。



## 「乗継特割」

- ・休止路線等を対象に08年度より設定
- ・東京・大阪・名古屋を經由地とし、2時間以内に乗り継ぎが可能な全ての便の組み合わせで設定
- ・直行便就航時の往復運賃と同額程度

## 設定路線の例

出発 / 到着地	乗継地	到着 / 出発地	休止路線
庄内・高松	東京	札幌	庄内・高松 = 札幌
富山・仙台・新潟	東京・大阪・名古屋	福岡	富山・仙台 = 福岡 新潟 = 福岡は減便
松山・鹿児島	東京・大阪・名古屋	札幌	松山・鹿児島 = 札幌
大阪	東京	女満別	関西 = 女満別



## 「特別ルート割引」

- ・休止路線等を対象に従来より設定
- ・東京・福岡等を經由地とし、7日以内に乗り継ぐ場合に利用可能
- ・直行便就航時の普通運賃と同額程度

## 設定路線の例

出発 / 到着地	乗継地	到着 / 出発地	休止路線
大阪	東京	函館	大阪 = 函館
高知	福岡	宮崎	高知 = 宮崎

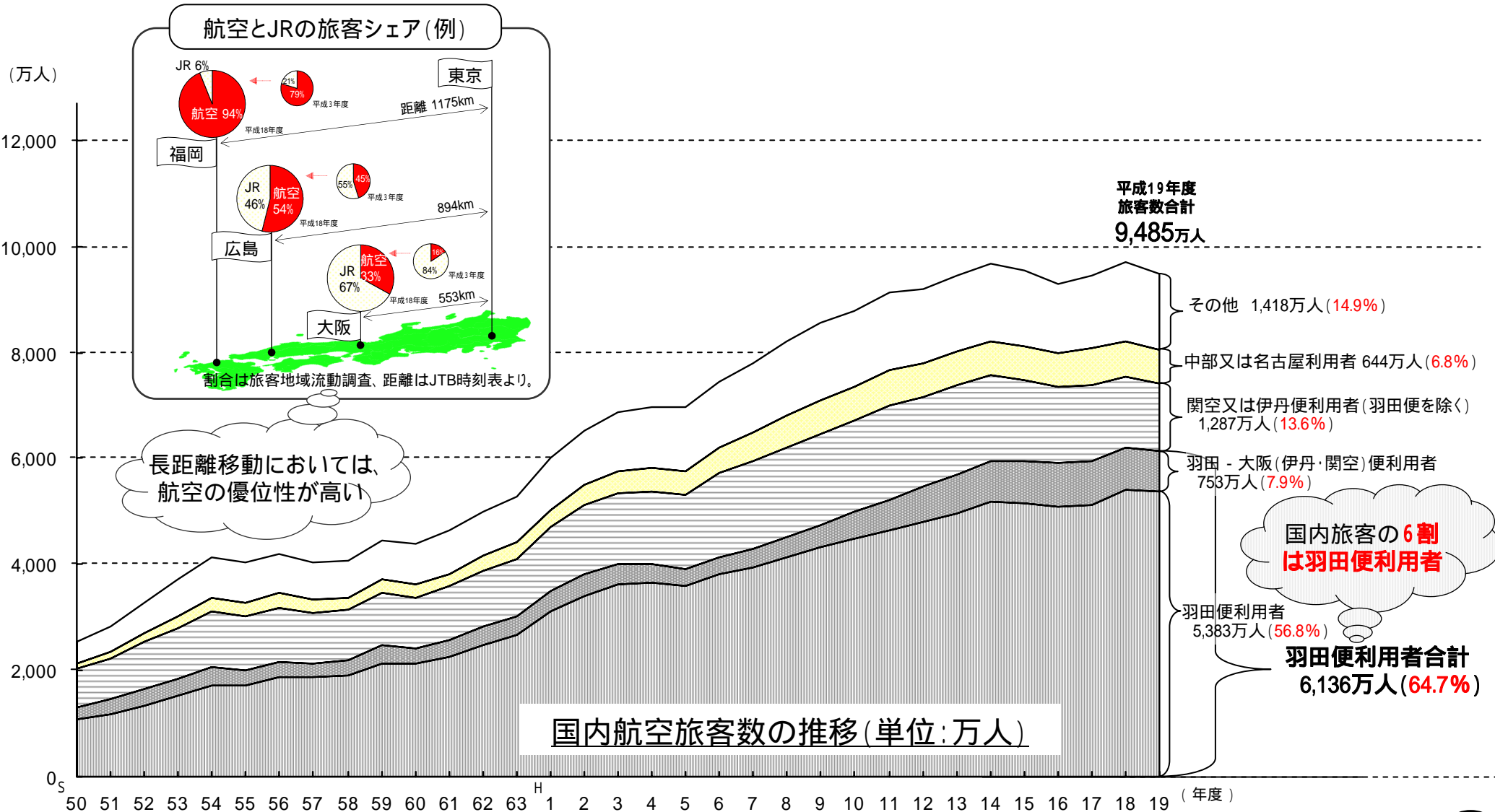


## 4. 今回の発着枠配分について

**(航空運送を取り巻く状況)**

# 国内航空旅客輸送の動向

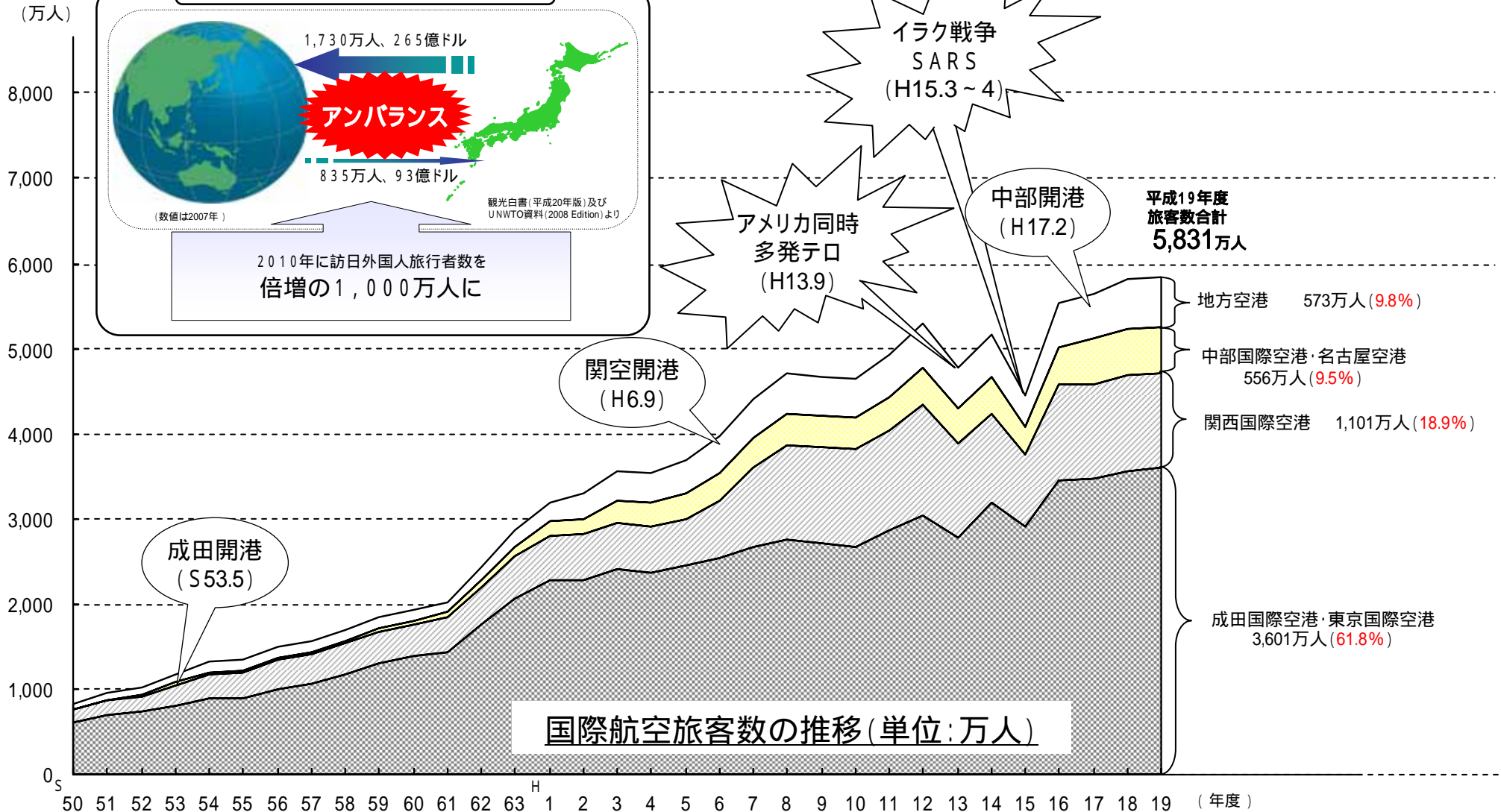
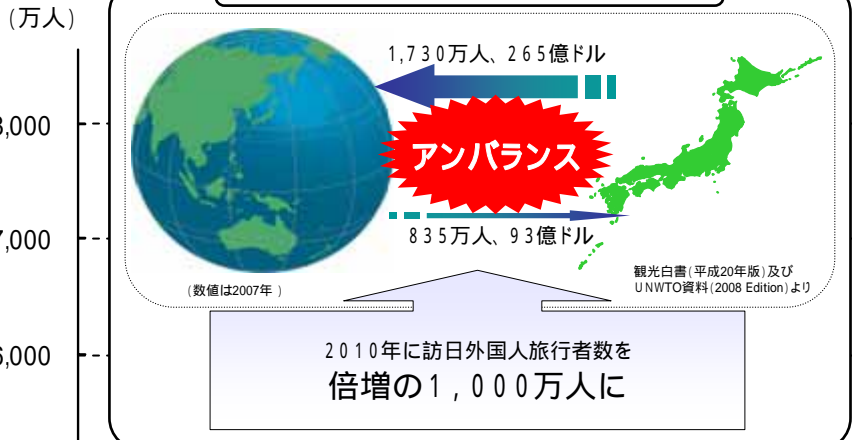
速く、快適に移動できる航空輸送の特性と航空サービスの低廉化により、国内航空旅客は、順調に増加。



# 国際航空旅客輸送の動向

アジアの経済発展・国際観光交流の増大とともに、今後も国際航空旅客需要は増加。

## 観光立国の実現



注) 関西国際空港開港以前は、大阪国際空港における旅客数を示す。

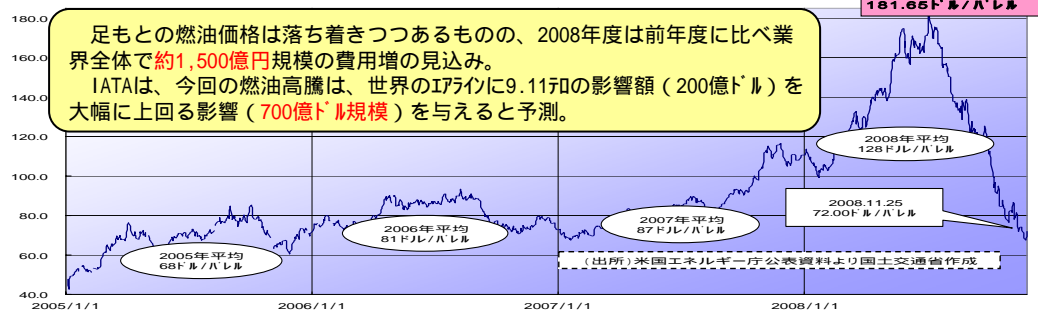
空港管理状況調査より作成

# 航空会社の経営環境

燃油価格の落ち着きや円高などプラスの要素もみられるが、米国サブプライム問題に端を発する景気の後退により航空需要の落ち込みが顕在化しており、航空会社にとって厳しい経営環境が続いている。

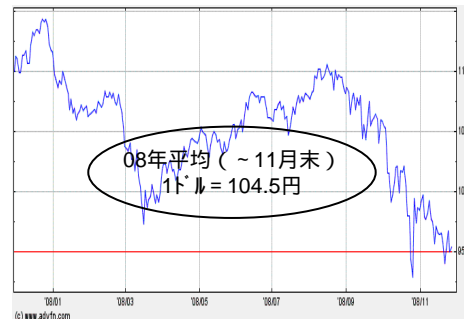
## 燃油価格の動向

燃油価格(シンガポールケロシン)の推移



足もとの燃油価格は落ち着きつつあるものの、2008年度は前年度に比べ業界全体で約1,500億円規模の費用増の見込み。  
IATAは、今回の燃油高騰は、世界のエアラインに9.11の影響額(200億ドル)を大幅に上回る影響(700億ドル規模)を与えると予測。

## 為替レートの動向



円高が年度収支に及ぼす効果

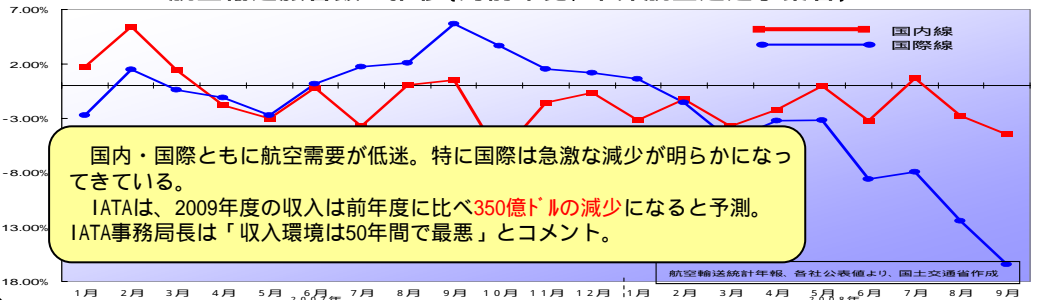
JAL +30～35億円/1円

ANA +19億円/1円

08年度当初はJAL1ドル=110円、ANA1ドル=106円を前提

## 航空需要の動向

航空輸送旅客数の推移(対前年比、本邦航空運送事業者)



国内・国際ともに航空需要が低迷。特に国際は急激な減少が明らかになってきている。  
IATAは、2009年度の収入は前年度に比べ350億ドルの減少になると予測。  
IATA事務局長は「収入環境は50年間で最悪」とコメント。

## 08年に経営破綻した主なエアライン

- 北米
- 2008.3 アム航空(米)
  - 2008.4 ATA航空(米)、スカイ航空(米)、フロンティア航空(米)、EOS航空(米)
- 欧州
- 2008.5 シルバジェット(英)
  - 2008.8 アルitalia航空(伊)
- アジア
- 2008.4 オアシス香港エアラインズ(香)
  - 2008.10 キャラクシーエアラインズ(日)



Moody's	91年	92年	93年	94年	95年	96年	97年	98年	99年	00年	01年	02年	03年	04年	05年	06年	07年
Aaa																	
Aa1																	
Aa2																	
Aa3	JL																
A1		JL															
A2			JL														
A3				JL	JL	JL	JL										
Baa1																	
Baa2																	
Baa3								JL	NH	JL	JL	NH	JL	NH			NH
Ba1																	NH
Ba2													JL	NH			NH
Ba3																	JL
B1																	JL
B2																	JL
B3																	JL

航空会社の格付けは年々低下

# 大手航空会社の決算

単位：億円

	<u>J A L</u>			<u>A N A</u>		
	平成19年度	平成20年度		平成19年度	平成20年度	
		中間決算	通期見通し		中間決算	通期見通し
営業収入	22,304	10,735	20,930	14,878	7,533	14,600
国際旅客	7,543	3,938	7,650	3,115	1,656	-
国内旅客	6,744	3,525	6,910	7,395	3,725	-
国際貨物	1,882	954	1,875	721	414	-
営業費用	21,404	10,433	20,650	14,034	7,034	-
営業損益	900	302	280	843	498	550
経常損益	698	180	50	565	395	290
当期純利益	169	366	130	641	220	170

# 新規航空4社の決算

単位：億円

	<u>S K Y</u>			<u>A D O</u>			<u>S N A</u>		<u>S F J</u>		
	H19年度	H20年度		H19年度	H20年度		H19年度	H20年度 中間決算	H19年度	H20年度	
		中間決算	通期 見通し		中間決算	通期 見通し				中間決算	通期 見通し
営業収入	503	222	430	295	166	335	223	-	158	89	180
国内旅客	491	218	-	287	162	-	166	-	156	-	-
国内貨物	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
営業費用	471	249	-	297	164	-	219	-	166	92	-
営業損益	32	26	27	2	1	2	3	-	8	3	-
経常損益	27	24	24	4	2	2	0	-	15	1	3
当期純利益	26	20	21	8	0	1	1	-	15	1	3

注) 1. S N A は、通期見通し非公表。

2. 平成20年12月18日現在、S N A は平成20年中間決算未発表。

# 大手航空会社の経営状況の推移

(単位: 億円)

		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(見通し)	
日本航空 (JAL)	財務状況	営業収入	21,298	21,993	23,019	22,304	20,930
		営業損益	561	▲ 268	229	900	280
		経常損益	698	▲ 416	205	698	50
		当期損益	300	▲ 472	▲ 162	169	130
	国内線 事業展開	就航路線数	116路線	124路線	130路線	122路線	122路線
		運航総便数	393.1便	402.6便	413.7便	406便	410.4便
全日本空輸 (ANA)	財務状況	営業収入	12,928	13,687	14,896	14,878	14,600
		営業損益	777	888	921	843	550
		経常損益	652	667	625	565	290
		当期損益	269	267	326	641	170
	国内線 事業展開	就航路線数	115路線	130路線	134路線	124路線	119路線
		運航総便数	379.9便	417.7便	425.1便	414.6便	403.8便

日本航空及び全日本空輸の財務状況は、各社グループ全体(連結)における状況。

事業展開における、就航路線数及び運航総便数は、各年10月におけるグループ全体の就航路線数、運航総便数。



# 新規航空会社の経営状況

(単位:億円)

		平成10年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	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(見直し)		
スカイマーク (SKY)	財務状況	営業収入	91	137	135	154	226	318	130	357	397	504	430	
		営業損益	▲42	▲30	▲8	▲11	▲3	14	1	▲19	▲52	32	▲27	
		当期損益	▲43	▲30	▲10	▲11	▲8	14	17	▲7	▲49	26	▲21	
		累積損失	▲61	▲92	▲101	▲112	▲120	▲107	--	--	▲40	▲13	--	
		債務超過	--	▲19	▲29	▲29	--	--	--	--	--	--	--	
	備考	債務超過 → 増資・債務超過解消 11.1ゼロ(株)と合併により決算期終了後累積損失を解消している。												
	事業展開	就航路線数	1	3	1	1	2	3	4	5	4	4	5	
		運航総便数	3	6	6	6	9	17	21	28	28	29	28	
		路線・便数	羽田=福岡(3便)			(6便)		(7便)	(9便)			(10便)		
			伊丹=福岡(1便)			撤退								
伊丹=札幌(2便)					撤退									
羽田=鹿児島(3便)						羽田=鹿児島(3便)	(4便)							
羽田=青森(2便) 撤退 羽田=徳島(2便) (4便)														
東京=関空(4便)								東京=神戸(7便)						
東京=札幌(9便) → (8便) → (5便) 東京=那覇(2便) → (3便)														
東京=旭川(2便)														
北海道国際航空 (ADO)	財務状況	営業収入	21	63	97	120	114	185	223	296	299	296	335	
		営業損益	▲6	▲13	▲30	▲26	▲10	17	16	19	▲4	▲2	2	
		当期損益	▲11	▲22	▲32	▲8	13	4	18	23	▲7	▲8	1	
		累積損失	▲13	▲35	▲67	▲75	--	--	--	--	--	--	--	
		債務超過	--	--	--	▲3	--	--	--	--	--	--	--	
	備考	債務超過 → 民事再生法適用申請認可 → 民事再生 → 再生計画を1年前倒し達成												
	事業展開	就航路線数	1	1	1	1	1	2	3	4	4	4	5	
		運航総便数	3	3	6	6	6	10	14	14	17	17	20	
		路線・便数	羽田=札幌(3便)			(6便)			(8便)	(9便)	(8便)	(9便)	(10便)	
			羽田=旭川(2便)						(3便)	(2便)	(3便)			
羽田=函館(2便)														
羽田=女満別(2便)									(3便)	(2便)				
新千歳=仙台(3便)														
スカイネット アジア航空 (SNA)	財務状況	営業収入	NA	NA	NA	NA	39	101	119	144	194	223	--	
		営業損益	NA	NA	NA	NA	▲25	▲12	▲11	▲26	▲10	4	--	
		当期損益	NA	NA	NA	NA	▲19	▲10	▲14	▲29	▲6	1	--	
		累積損失	NA	NA	NA	NA	▲31	▲41	▲46	▲75	▲19	▲18	--	
		債務超過	NA	NA	NA	NA	▲12	▲14	--	▲15	--	--	--	
	備考	債務超過 → 6.26 産業再生機構支援決定 → 17.4.28 ANAとの業務提携及び株式の一部譲渡(14.9%)を決定 → 19.2.22 空交クアドサセ7株へ株式譲渡がなされ、産業再生機構の支援終了。19.2.27増減資を行い、債務超過状態を解消。												
	事業展開	就航路線数					1	2	2	3	3	4	6	
		運航総便数					6	12	12	18	18	18	21	
		路線・便数	羽田=宮崎(6便)											
			羽田=熊本(6便)											
羽田=長崎(6便)														
羽田=鹿児島(3便)														
長崎=那覇(1便) → 鹿児島=那覇(2便)														
スターフライヤー (SFJ)	財務状況	営業収入	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	6	121	158	180	
		営業損益	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	0	▲24	▲8	▲3	
		当期損益	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	▲28	▲14	▲16	▲3	
		累積損失	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	▲28	▲42	▲58	--	
		債務超過	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	--	--	--	--	
	備考													
	事業展開	就航路線数								1	1	2	2	
		運航総便数								11	11	15	15	
		路線・便数								羽田=北九州(11便)				
	羽田=関空(4便)													

(1) 平成15年度以前のSKY決算月は10月、その他は3月であり、SKYの平成16年度決算は11月-3月までの変則決算。

(2) 就航路線・運航便数は年度末時点のもの。

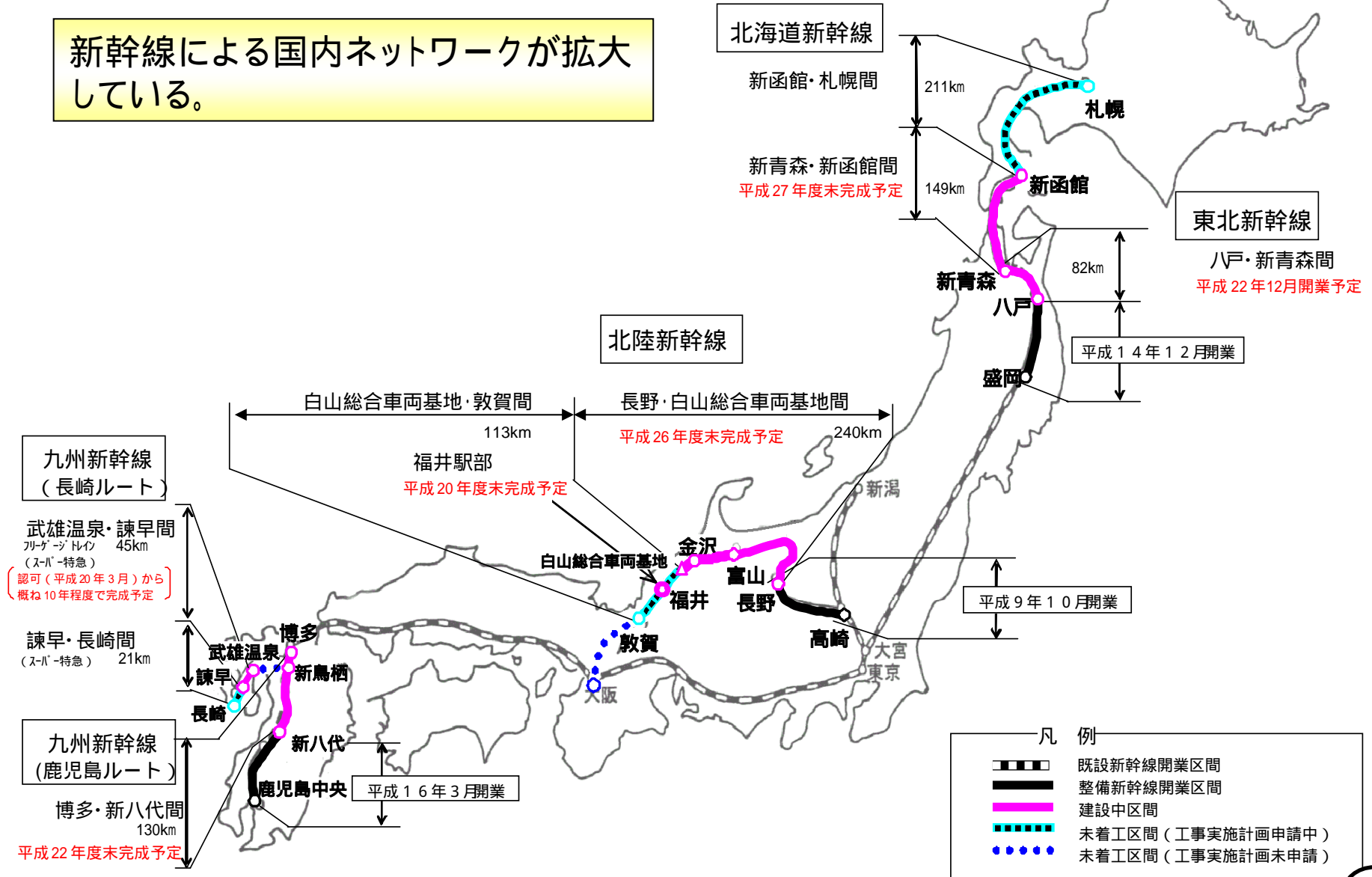
(3) SKYは平成10年9月から、ADOは平成10年12月から、SNAは平成14年8月から、SFJは平成18年3月からそれぞれ通航開始。

(4) SNAは、平成20年度通期見直し非公表。

(5) SNAの事業展開における、長崎=那覇、鹿児島=那覇路線については、平成21年2月から就航予定。

# 整備新幹線の現状

新幹線による国内ネットワークが拡大している。



# 新幹線の開通と羽田就航路線の推移

(北海道・沖縄・四国・離島路線を除く)

新幹線ネットワークの拡大は、航空ネットワークの形成に影響を及ぼしている。

S39( 64) 開業  
東海道新幹線(東京～新大阪)

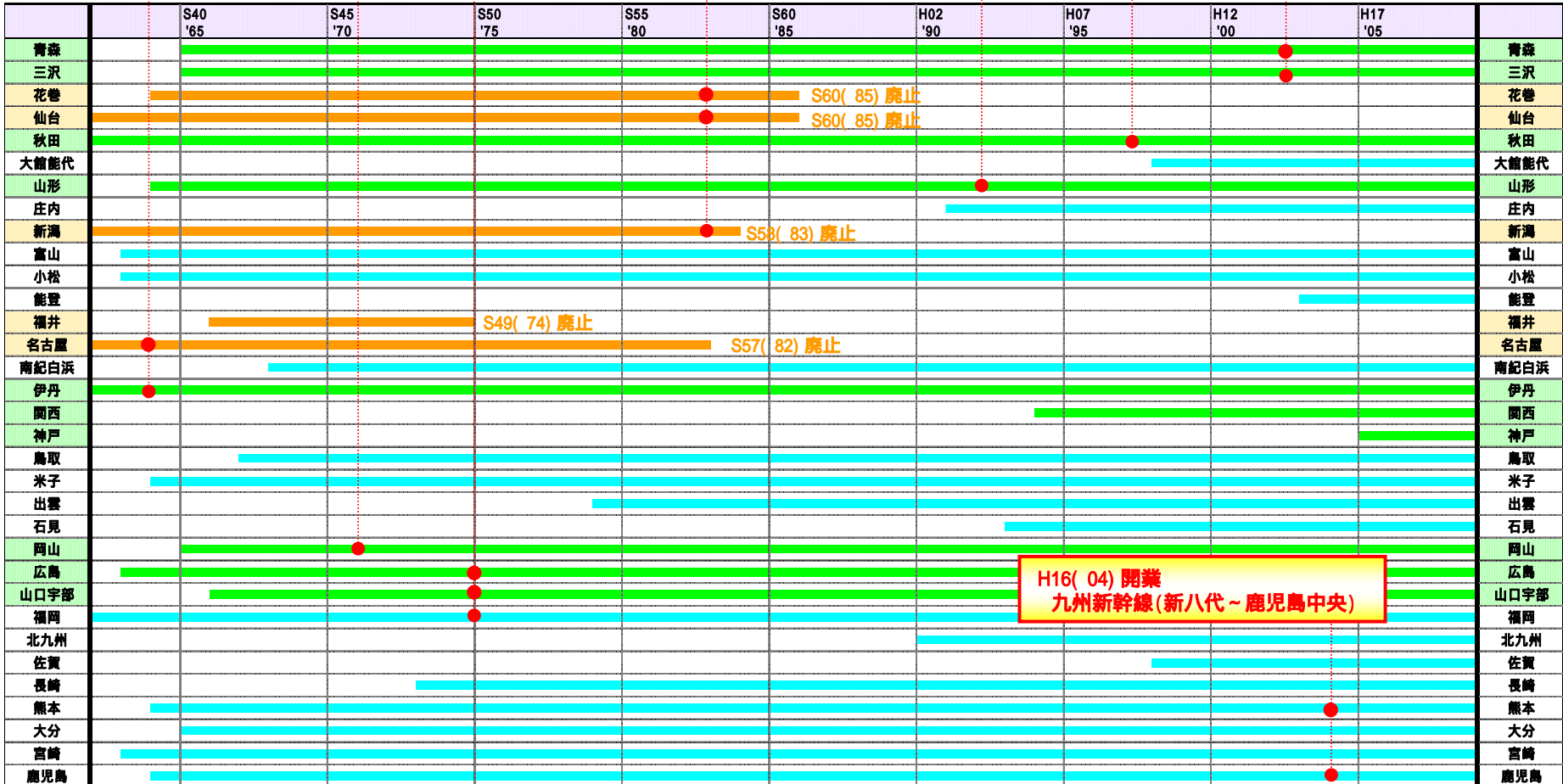
S47( 72) 開業  
山陽新幹線(新大阪～岡山)  
S50( 75) 開業  
山陽新幹線(岡山～博多)

S57( 82) 開業  
東北新幹線(大宮～盛岡)  
S57( 82) 開業  
上越新幹線(大宮～新潟)

H4( 92) 新在直通運転開始  
山形新幹線(福島～山形)

H9( 97) 新在直通運転開始  
秋田新幹線(盛岡～秋田)

H14( 02) 開業  
東北新幹線(盛岡～八戸)



既に廃止された路線 (オレンジ) 新幹線競合路線 (緑) 新幹線非競合or競合度が弱い路線 (青)

(注1)途中の運休等は表記に反映していない。(注2)運休から廃止に至った路線は「廃止」で表記した。

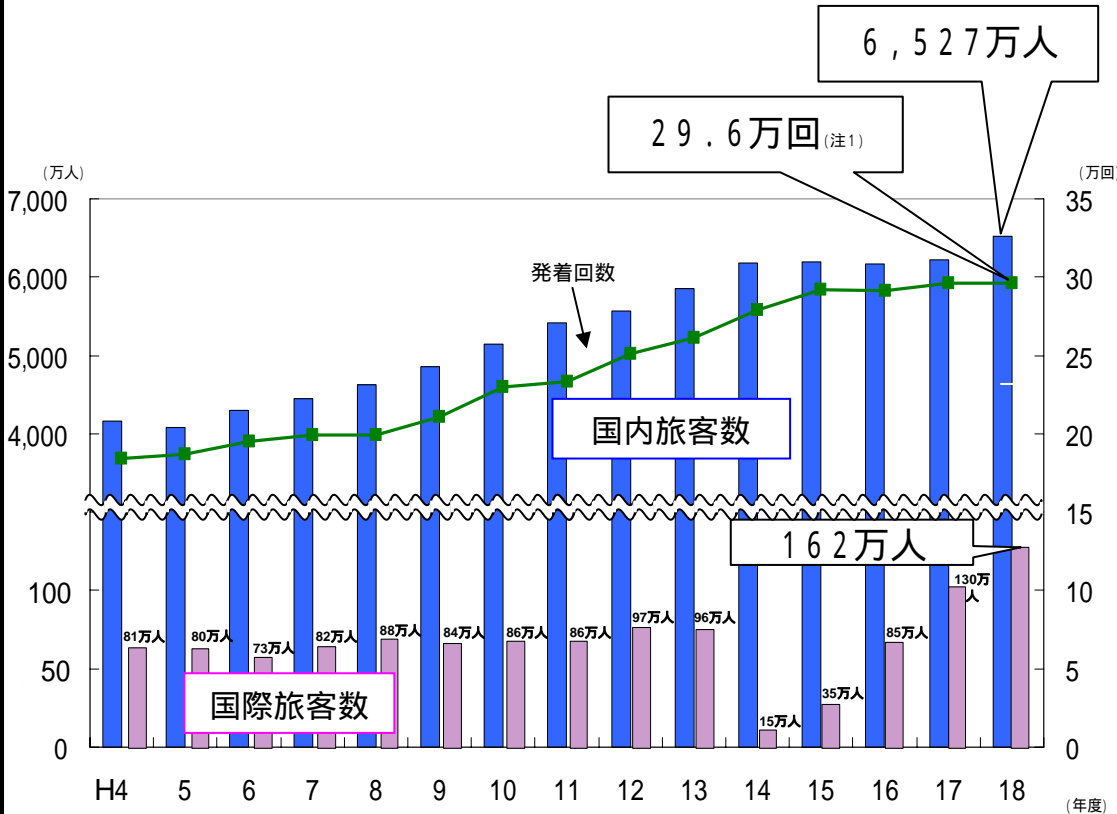
**(羽田空港の利用状況)**

# 羽田空港の現状

羽田空港は、航空需要の増加から発着能力が既に限界であり、発着容量の制約によるボトルネックの解消が急務となっている。

このため、2010年10月の供用開始に向け、再拡張事業を着実に実施。

## 旅客数・発着回数の推移

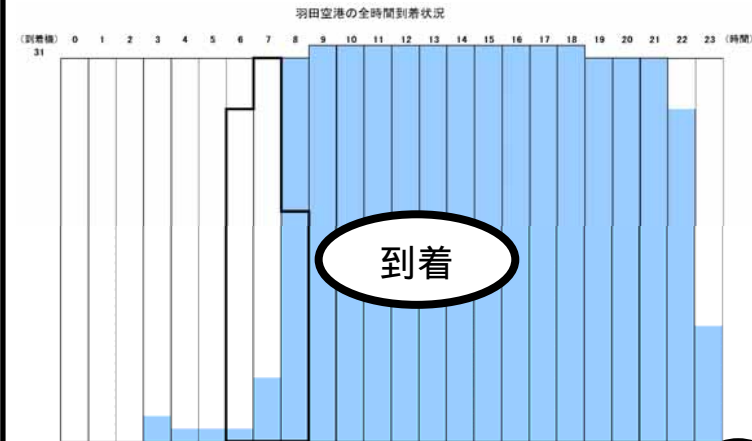
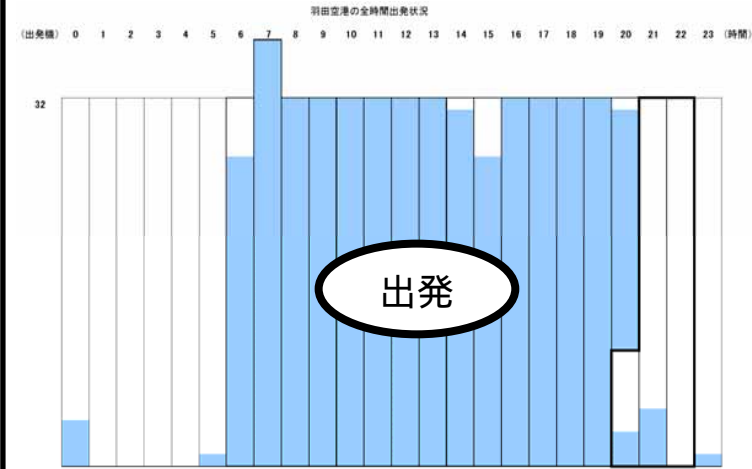


注1 昼間時間帯(6:00~23:00)の発着容量。ただし、6:00~8:30の到着,20:30~23:00の出発は除く。

H19.9.1以降の発着容量は、高速離脱誘導路の整備等に伴い、31便/時間、30.3万回/年に増枠

注2 空港管理状況調書(H18)等より作成(対象:有償旅客及び無償旅客等、定期便及び不定期便)

## 発着枠の使用状況

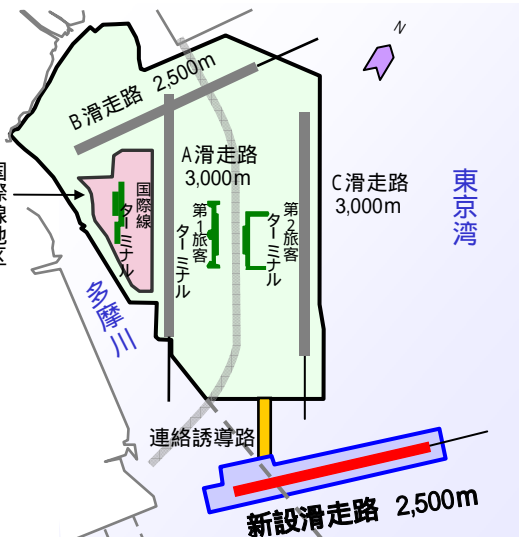


# 羽田空港再拡張事業の推進

羽田空港は、航空需要の増加から発着能力が既に限界  
発着容量の制約によるボトルネックの解消が急務

【羽田空港再拡張概略図】

【再拡張の意義】



1. 発着容量の制約の解消
2. 多様な路線網の形成・多頻度化による利用者利便の向上
3. 航空市場における真の競争を行わせるための環境整備
4. 都市の国際競争力強化（都市再生）
5. 地域交流の促進、地域経済の活性化

## 再拡張により発着容量が1.4倍増加

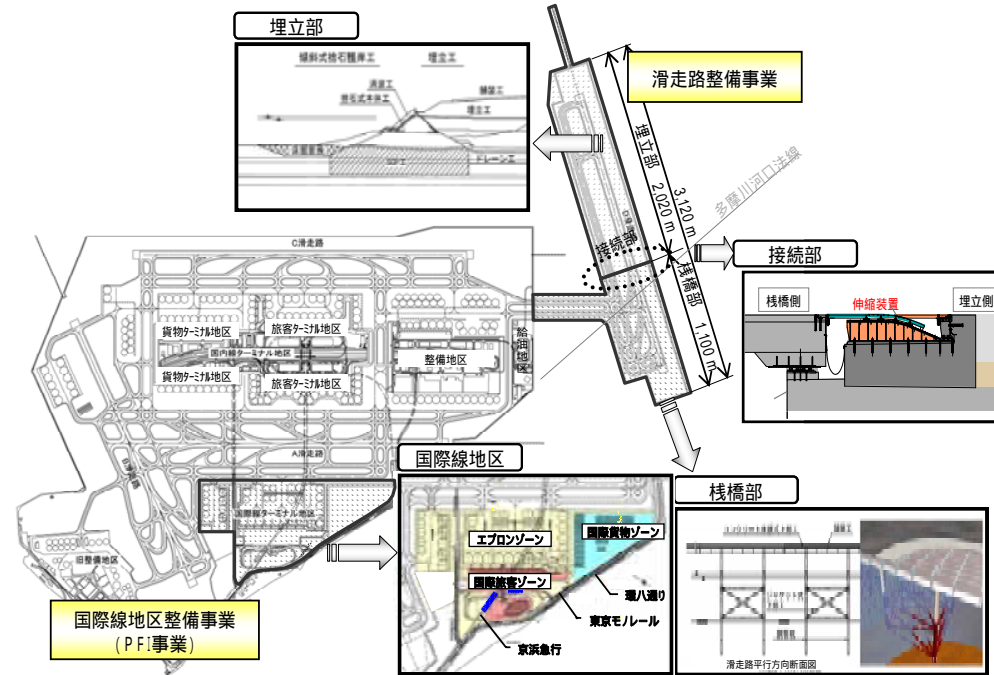
〔再拡張前(H17.10.1時点)〕  
30便 / 時間  
29.6万回 / 年



〔再拡張後〕  
40便 / 時間  
40.7万回 / 年

発着回数の増加は、管制の安全確保等を図りつつ段階的に実施  
H19.9.1以降の発着容量は、高速離脱誘導路の整備等に伴い、  
31便 / 時間、30.3万回 / 年に増枠

## 整備概要



## 平成20年度の整備内容

- ・新設滑走路・連絡誘導路の整備
- ・新管制塔の整備等関連事業

平成22年10月末の供用開始を目指すとともに、  
国際定期便の就航を図る。

# 羽田空港における国内ネットワークの現状

羽田空港は国内航空旅客の約6割が利用しており、わが国の国内航空ネットワークの形成や国内航空市場の発展にとって極めて重要な役割を担っている。

中部・名古屋

654

(6.7%)

その他

1,417

(14.6%)

国内旅客  
9,697万人

羽田空港は、64.1%のシェア

空港

平成18年度年間旅客数100万人以上の路線(24路線)

線の太さは、旅客数の多寡を示す

●その他路線数

年間100万人以上の路線を持つ空港を掲載

円の大きさは、国内線旅客数の多寡を示す

新千歳

●その他 33路線

函館

●その他 10路線

小松

●その他 5路線

●その他 9路線

仙台

●その他 4路線

広島

●その他 32路線

伊丹

●その他 20路線

●その他 30路線

羽田

福岡

●その他 2路線

北九州

●その他 3路線

岡山

●その他 6路線

大分

●その他 3路線

神戸

関空

●その他 9路線

長崎

●その他 7路線

熊本

●その他 18路線

鹿児島

宮崎

●その他 8路線

那覇

●その他 30路線

石垣

松山

●その他 9路線

高松

●その他 3路線

中部

●その他 22路線

羽田 (伊丹・関空路線を除く)

5,425

(56.0%)

成田

成田-伊丹

成田-中部

108

(1.1%)

羽田-関空

165

(1.7%)

羽田-伊丹

625

(6.5%)

●その他 22路線

# 羽田空港の国際化の推進

## 昼間時間帯

- ・平成15年11月より、ソウル（金浦）チャーター便を1日4便運航、平成17年8月より、1日8便に増便。
- ・平成19年9月29日より、上海（虹橋）チャーター便を1日4便運航。

## 特定時間帯(20:30～23:00の出発、6:00～8:30の到着)

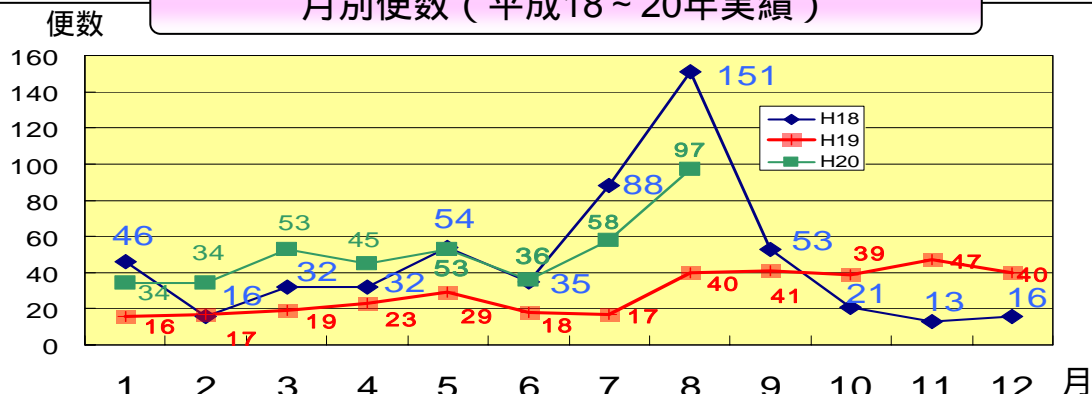
平成19年6月より就航可能に。平成20年8月末までに、香港448便、ウランバートル12便、サイパン8便、ソウル7便、ホノルル4便、成都3便、マカオ2便、ロサンゼルス・ボストン・北京各1便、**合計487便**が運航。なお、平成20年4月1日から全日空が、また同年7月1日から日本航空が、それぞれ特定時間帯を活用して、香港へ毎日旅客チャーター便を運航している。

## 深夜早朝時間帯

平成13年2月より、国際旅客チャーター便が就航可能に。

平成18年実績	ソウル	268便	グアム	169便	マカオ	32便	その他	88便	<b>全路線計</b>	<b>557便</b>
平成19年実績	ソウル	287便	マカオ	17便	その他	41便			<b>全路線計</b>	<b>345便</b>
平成20年実績(1～8月)	ソウル	325便	濟州	36便	ホノルル	18便	その他	31便	<b>全路線計</b>	<b>410便</b>

月別便数（平成18～20年実績）



## 行き先

### オセアニア

オークランド、メルボルン  
プリズベン

### 北米

ラスベガス、シカゴ、  
ロサンゼルス  
ホノルル、グアム、サイパン

### アジア

ソウル、濟州、高雄  
ウランバートル  
成都、ウルムチ  
香港、マカオ、セブ

### ヨーロッパ・中東

ベネチア  
フランクフルト、ミュンヘン  
レイキャビク  
ドーハ、ドバイ、マジュロ

## 2010年10月以降

2010年に、昼間約3万回、深夜早朝約3万回の国際定期便を実現する。

昼間（6時～23時）は、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、更に、北京、台北、香港まで就航していくこととする。

深夜早朝は、欧米を始めとした世界の主要都市への就航を実現し、首都圏空港一体として国際航空機能の24時間化を実現する



# 首都圏空港（成田・羽田）における国際航空機能拡充プラン

～「世界と結ぶ成田」と「世界に開く羽田」の一体的活用による国際航空機能の最大化～

首都圏空港（成田・羽田）における国際線の拡充については、国のみで決定できるものではなく、千葉県をはじめとする地元自治体等の協力を得て進めることが不可欠。以下の考え方を基本に、今後、地元自治体等の関係者とよく相談。

## < 2010年に向けた施策 >

### 2010年の供用開始当初の首都圏空港（成田・羽田）の増枠を最大限活用し、国際航空機能を最大化

#### 羽田空港 国際定期便を昼夜合わせて約6万回就航

〔昼間：約3万回〕

羽田にふさわしい近距離アジア・ビジネス路線を展開

- ✓ 羽田の増枠は、管制官及びパイロット双方の慣熟により安全を確保しつつ段階的に実施するが、供用開始当初の増枠分をできるだけ（約3万回）国際線に振り向ける。
- ✓ 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、更に、北京、台北、香港まで就航。

〔深夜早朝：約3万回〕

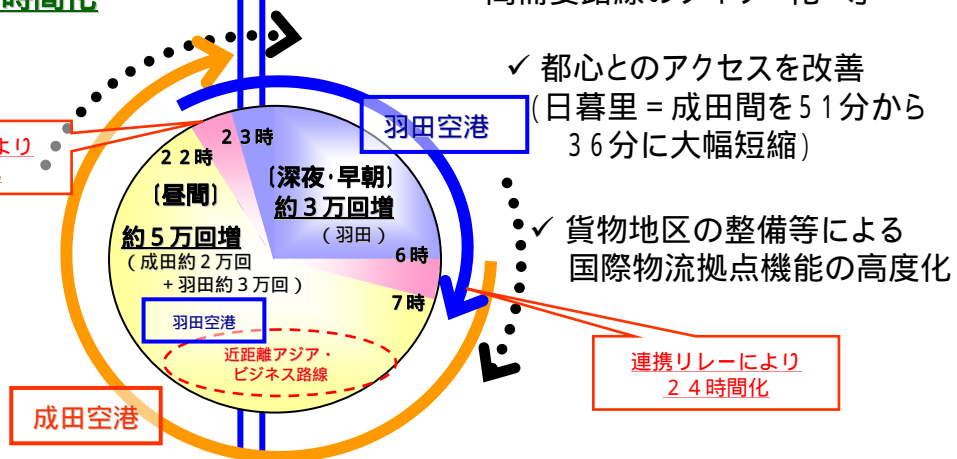
欧米を含む世界の主要都市に就航し、首都圏全体の国際航空機能を24時間化

- ✓ 騒音問題により成田が閉鎖されている深夜早朝（23時～翌6時）に、国際定期便を就航させ、首都圏空港一体として国際航空機能の24時間化を実現。
- ✓ 23時～翌6時の時間帯だけでは欧米便等について旅客利便性の良いダイヤの設定が困難であり、また、成田では6時台の出発・22時台の到着がないこと等を踏まえ、6時台・22時台に羽田からの国際線の就航を可能とし（これまで羽田は6時台の到着・22時台の出発のみ特定時間帯として国際線の就航が可能）、同時間帯を成田と羽田の国際航空機能をリレーするための時間帯（リレー時間帯）として活用。これにより、欧米をはじめとした世界の主要都市へ国際旅客定期線の就航を実現。

#### 成田空港 国際定期便を約2万回増

豊富な国際線ネットワークを更に強化

- ✓ 約2万回の増枠を国際線に充当して、我が国の国際航空需要に応える。
  - 滑走路延伸を踏まえた長距離路線の充実
  - 需要の伸びの著しいアジア諸国と国際ネットワークの拡充
  - 高需要路線のデیلیー化 等
- ✓ 都心とのアクセスを改善（日暮里＝成田間を51分から36分に大幅短縮）
- ✓ 貨物地区の整備等による国際物流拠点機能の高度化



上記の具体的施策を実現できるよう所要の航空交渉を精力的に推進

## < 2010年以降の将来の方向性 >

**成田・羽田両空港を一体的に活用し、増大する首都圏航空需要に24時間通して質・量ともに最大限対応**

首都圏の空港容量については、2010年以降、約17万回(成田:約2万回、羽田:昼間約11万回、深夜早朝約4万回)の段階的な増枠を予定(これにより、現在でも国内・国際合わせて発着回数、旅客数ともにアジア最大である首都圏空港の機能を更に強化。)

現在のアジアの主要都市の空港の発着回数の実績

東京(成田・羽田)	上海(浦東・虹橋)	北京	香港	ソウル(仁川・金浦)
52.6万回 (2010年以降、さらに <b>17万回</b> 増加)	41.0万回	37.7万回	29.0万回	27.7万回

さらに、当該増枠によっても、概ね10年後には首都圏の空港容量が再び満杯になると予想されるため、管制、機材、環境、施設等あらゆる角度から可能な限りの空港容量拡大施策を検討。

羽田は、国内線需要に適切に対応しつつ、国内・国際双方の需要の伸びを勘案し、昼間(6時～23時)は、羽田のアクセス利便性を活かせる路線を中心として国際線の増加を推進。成田からの国際線就航のない深夜早朝は、欧米をはじめとした世界の主要都市への就航により、首都圏全体の国際航空機能を24時間化。

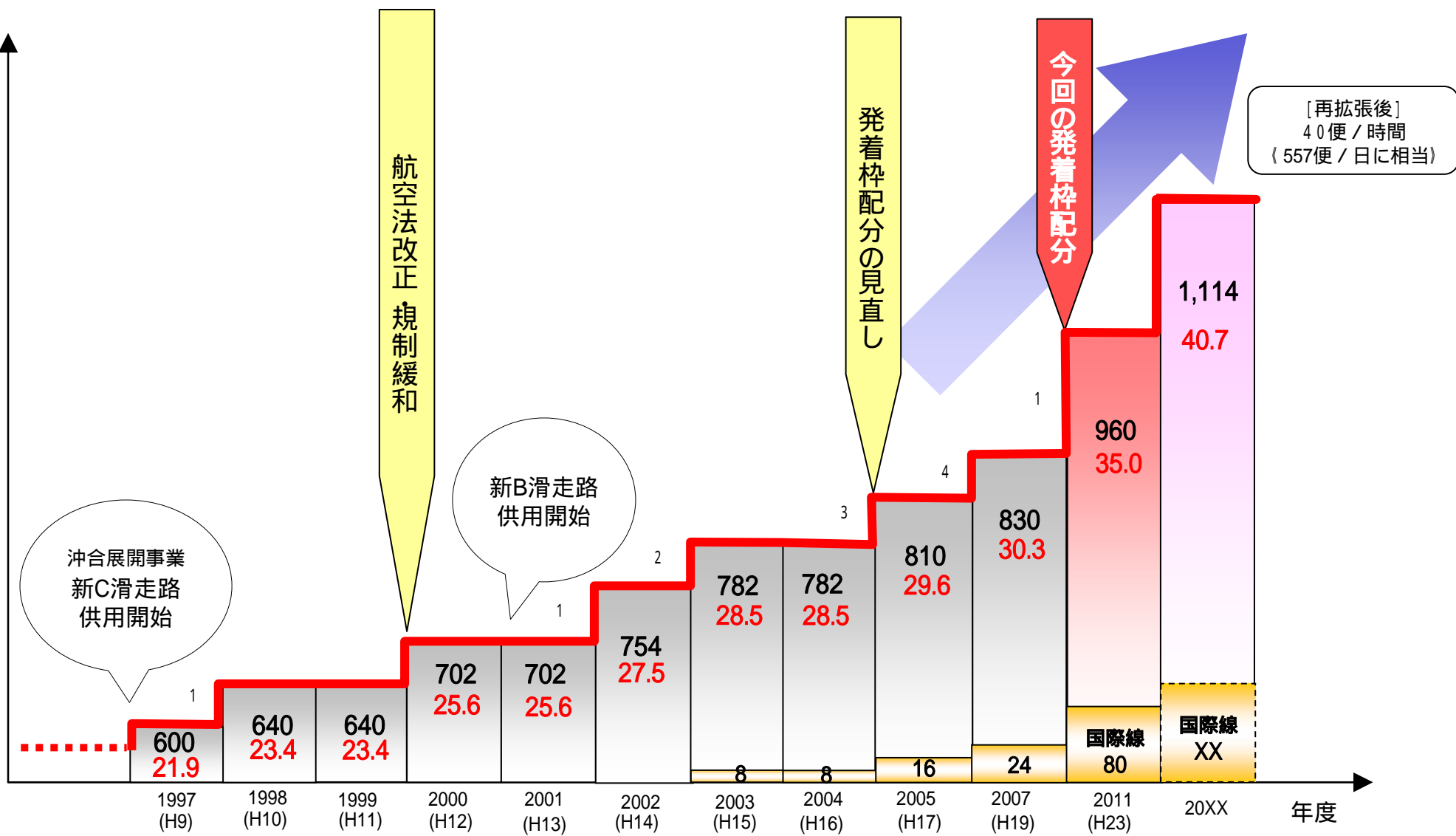
成田は、世界各地との豊富なネットワークを有する我が国最大の国際空港としての強みを一層強化。さらに、成田新高速鉄道等の空港アクセス改善の進展を踏まえ、国内線も充実。

なお、個々の具体的施策は、地元自治体や航空企業等の関係者の意見を十分に踏まえて推進。また、空港容量の拡大に伴う騒音問題等の社会的コスト負担についても留意。

**(羽田空港の発着枠の増加)**

# 羽田空港の発着枠の増加

発着回数(回/日)  
(万回/年)



1 滑走路の整備による増便については段階的に実施  
 2 滑走路占有時間短縮に伴う発着枠の増加 (H15.7)  
 3 進入速度の一定化に伴う発着枠の増加 (H17.10)  
 4 H19.9.1以降の発着枠は、高速離脱誘導路の整備に伴い、31便/時間、30.3万回/年(415便/日(830回)に相当)に増枠

## 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)
6時～22時台の 処理可能機数	出発回数	32回/時	35回/時	40回/時
	到着回数	31回/時	35回/時	40回/時
発着枠の総数/日		830回	960回	1,114回
国際定期便の発着回数		24回 (12便)	80回 (40便)	} 144回 (72便)
国内定期便の発着回数		806回 (403便)	880回 (440便)	
国内定期便の増便可能数		-	74回 (37便)	国際線・国内線の割振り は未定。

# 権益外便の状況

## 羽田空港の権益内枠の考え方

羽田の発着枠は、混雑時間帯（「8:30-23:00の到着」及び「6:00-20:30の出発」）のみが配分対象（「権益時間帯」）。発着枠の配分は、「権益時間帯の到着1回」と「権益時間帯の出発1回」をセットにした「便単位」で行っている。

一方、混雑していない「特定時間帯」（6:00-8:30の到着、20:30-23:00の出発）や「深夜早朝時間帯」（23:00-6:00の発着）は配分対象外（＝「権益外」）であり、航空会社が希望すれば使用できる。

航空会社が実際にダイヤを設定する際には、配分された発着枠を有効に活用するため、「権益外の時間帯に到着して権益時間帯に出発する便」や、「権益時間帯に到着して権益外の時間帯に出発する便」も設定。これにより、配分された1便の枠を活用して2便の設定が可能となる。

また、羽田では、現状では出発枠数が到着枠数よりも多い（出発32回、到着31回）ために、配分対象となっていない出発枠が存在。したがって、航空会社が「権益外の到着」と「配分対象となっていない出発枠」を組み合わせ使用することも可能。

羽田発着の便は収益力が高いため、以上のような工夫により、現実には、配分された発着枠以上の便（「権益外便」）が設定され、運航されている（現在配分されている国内線の発着枠は403便であるが、現実には権益外便32便が設定されており、現実に運航されている国内線の便数は435便）。

## 権益外便の減少

D滑走路供用開始当初には、権益便数で比較すると、国内線は403便から440便へ37便増加。

この時点において、出発35回・到着35回となるため、出発回数と到着回数が同数であることから、「配分対象とならない出発枠」が減少する結果、「権益外の到着」と「配分対象とならない出発枠」を組み合わせた便の設定余地が低下することにより、「権益外の到着」を使用した権益外便は14便分減少することとなる。

当該権益外便14便の権益便化に必要な権益が確保されない場合には、当該便の存続が困難になることから、当該便が運航されている路線において便数の減少につながることになる。

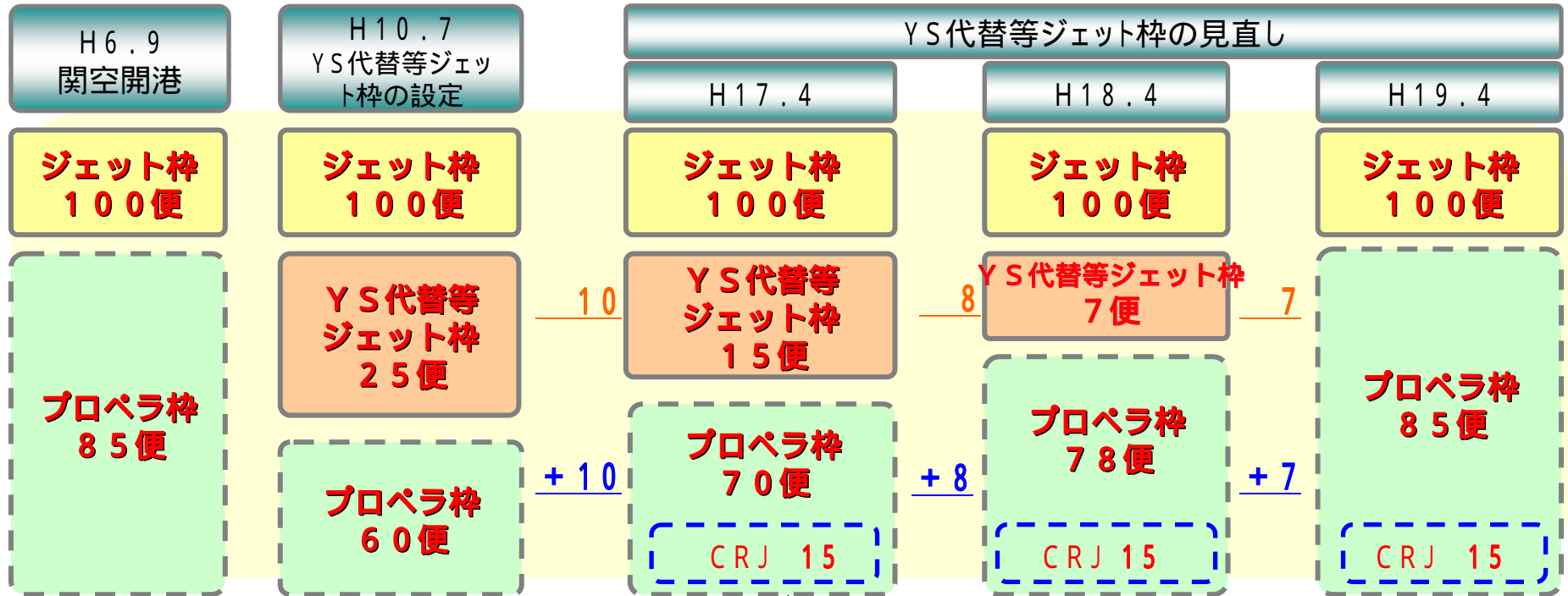
## 権益外便の設定状況（平成20年11月ダイヤ）

	便数	運航路線（ ）内は便数	
		幹線	地方路線
JAL	12	札幌(2)、伊丹(1)、関西(3)、福岡(1)、那覇(1)	神戸(1)、岡山(1)、徳島(1)、高知(1)
ANA	18	札幌(1)、伊丹(1)、関西(3)、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	32	17	15

**(他の混雑空港の状況)**

# 伊丹空港の発着枠の状況

伊丹空港は、環境問題から発着枠に制約がある。

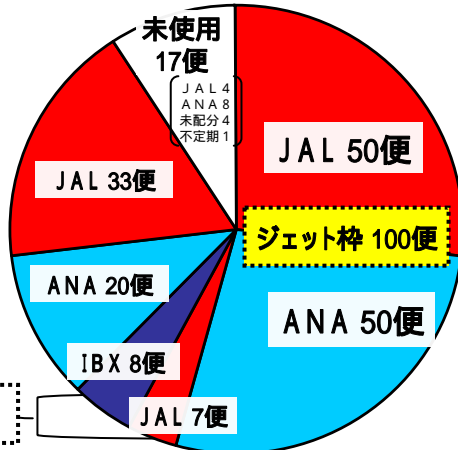


全ての3発機及び4発機の就航を禁止

B747-400を除く3発機及び4発機の就航を禁止

## 現在の枠 使用状況

(平成20年10月ダイヤ)  
\*グループの便数で表記。



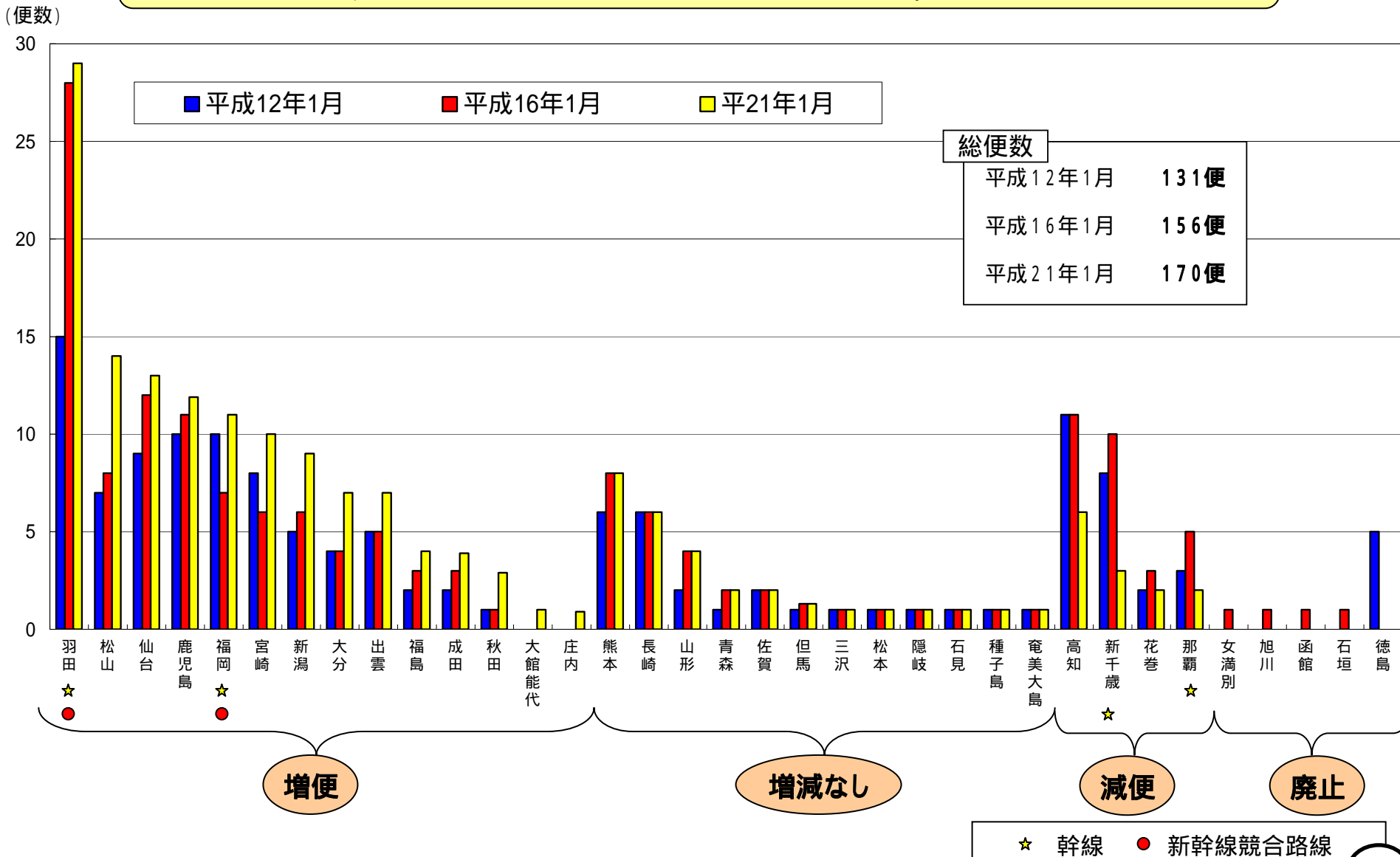
ジェット枠の縮減に際しては、航空利用者の利便性を考慮し、伊丹空港のジェット枠を、中・近距離路線に優先的に使用し、長距離路線には使用しないよう努める。

具体的には、ジェット枠による運航は、札幌・那覇について、JAL・ANA各1便づつとなっている。

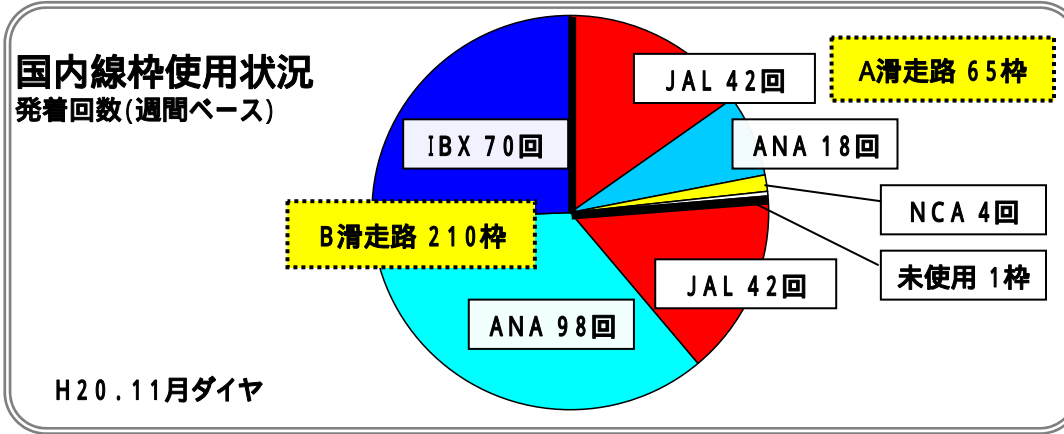


# 伊丹発着路線の便数の推移

アクセス利便性が高いという伊丹空港のメリットを活かす等の観点から、近距離・中距離路線の増便と、長距離路線の廃止・減便が行われている。

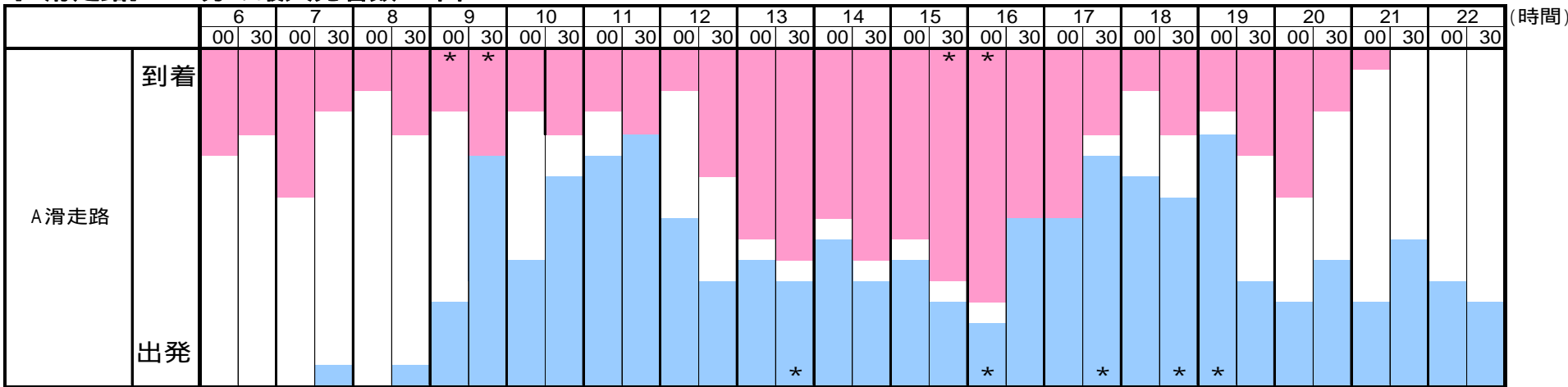


# 成田空港発着枠利用状況

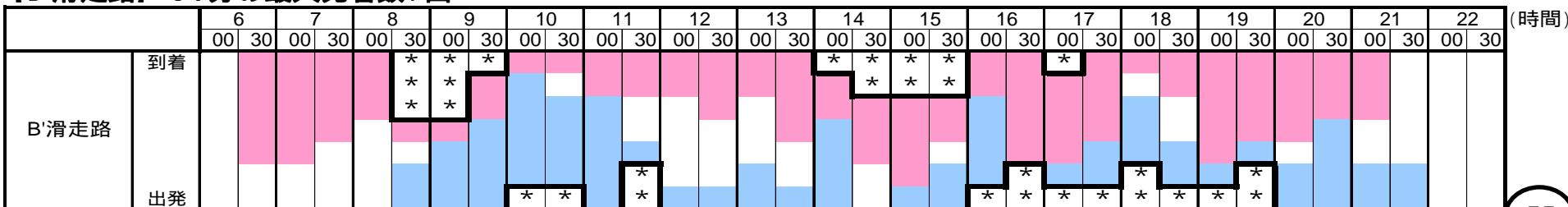


\* 国内線

【A滑走路】 30分の最大発着数16回

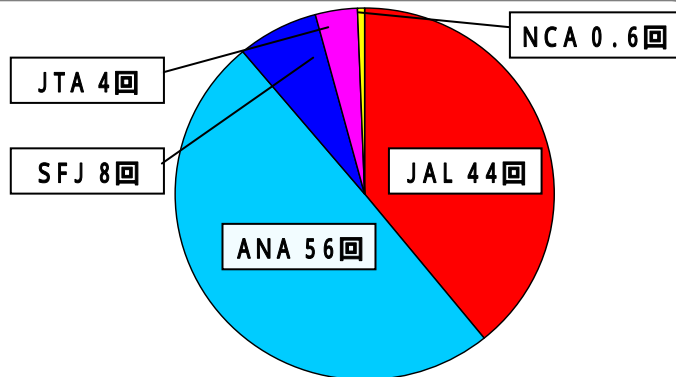


【B滑走路】 30分の最大発着数7回



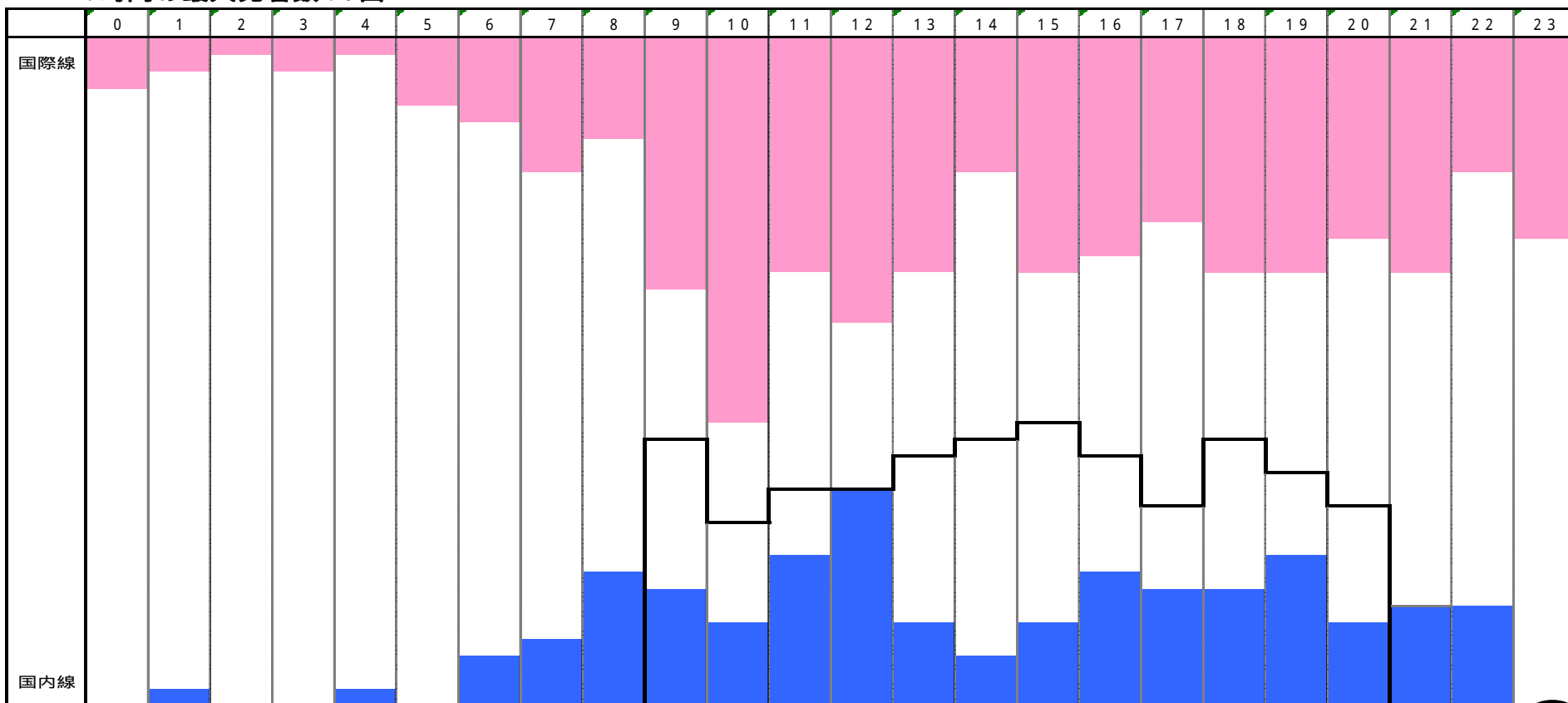
# 関西空港発着枠利用状況

## 国内線使用状況 発着回数(1日当たり)



H20.11月ダイヤ

1時間の最大発着数40回



■ 国内線      ■ 国際線      □ 国内ブロック

# 混雑空港発着路線における輸送実績

## 羽田空港

順位	路線名	平成15年度			平成16年度			平成17年度			平成18年度			平成19年度		
		旅客数	利用率	便数	旅客数	利用率	便数	旅客数	利用率	便数	旅客数	利用率	便数	旅客数	利用率	便数
1	羽田 - 新千歳	9,254,968	64.3%	45	9,110,058	66.1%	45	9,116,492	65.7%	46.2	9,804,267	66.4%	50.1	9,721,714	67.5%	50.7
2	羽田 - 福岡	8,261,185	59.4%	45	8,098,261	60.5%	47	8,093,383	62.2%	45.8	8,078,604	62.6%	44.9	8,135,502	64.5%	45.9
3	羽田 - 伊丹	6,013,526	66.2%	27	6,407,345	65.5%	29	6,473,480	65.4%	29	6,250,003	68.0%	28	5,830,970	64.7%	28
4	羽田 - 那覇	4,593,375	72.2%	21	4,591,058	68.7%	20	4,939,689	70.8%	20.5	5,195,444	70.1%	22	5,373,912	69.6%	22.7
5	羽田 - 広島	2,528,320	56.2%	18	2,386,202	63.6%	17	2,340,001	60.2%	15	2,359,472	61.7%	15	2,315,460	59.7%	15
6	羽田 - 鹿児島	2,284,059	58.7%	16	2,267,953	58.0%	17	2,271,714	57.2%	17	2,256,732	65.8%	13	2,245,993	62.4%	16
7	羽田 - 熊本	1,762,595	59.0%	18	1,781,693	61.9%	17	1,843,513	63.1%	16.2	1,881,894	63.7%	17	1,878,444	64.1%	15.9
8	羽田 - 小松	2,022,766	64.0%	11	1,945,597	62.3%	11	1,880,542	66.4%	11	1,957,957	67.1%	11	1,854,147	63.6%	11
9	羽田 - 関西	1,760,423	66.9%	14	1,715,773	75.6%	14	1,851,866	60.2%	18.6	1,653,325	67.7%	15	1,699,333	58.2%	19
10	羽田 - 長崎	1,471,583	56.3%	11	1,423,437	57.9%	11	1,451,872	62.8%	13.2	1,500,956	63.6%	14	1,489,567	64.0%	11.8
11	羽田 - 神戸	-	-	-	-	-	-	170,290	83.9%	0	1,269,264	66.9%	11.5	1,443,369	70.1%	12
12	羽田 - 松山	1,410,597	57.0%	10	1,403,459	58.6%	10	1,419,322	62.9%	10	1,455,044	68.0%	10	1,441,765	65.7%	10
13	羽田 - 宮崎	1,398,082	62.8%	15	1,365,906	67.5%	15	1,393,279	68.6%	14.3	1,407,312	67.0%	15	1,433,738	67.2%	16
14	羽田 - 高松	1,301,197	66.1%	10	1,253,838	63.6%	10	1,241,712	64.4%	9	1,298,129	67.1%	9	1,272,324	61.3%	10
15	羽田 - 大分	1,245,622	60.2%	10	1,213,187	61.0%	10	1,214,477	61.3%	10	1,240,941	64.7%	10	1,244,942	64.8%	10
16	羽田 - 函館	1,493,042	59.5%	9	1,365,129	66.8%	7	1,289,554	66.8%	7	1,248,703	70.6%	7	1,182,096	67.9%	7
17	羽田 - 北九州	259,662	70.7%	4	288,000	71.4%	4	347,638	72.9%	4	1,090,891	55.0%	16	1,114,402	69.7%	14.8
18	羽田 - 岡山	1,119,884	63.4%	10	1,065,211	70.4%	10	1,071,092	67.1%	9	1,091,111	70.1%	9	998,815	73.4%	9
19	羽田 - 富山	1,067,825	64.7%	8	1,093,389	66.8%	8	1,044,315	64.6%	8	977,565	72.7%	6	948,485	67.7%	6
20	羽田 - 旭川	817,050	61.6%	8	845,268	65.4%	7	888,488	66.1%	8	940,445	72.1%	7.1	908,920	70.8%	7.6
21	羽田 - 秋田	932,520	57.8%	8	933,370	64.6%	8	889,568	63.8%	7	873,554	66.3%	7	851,281	65.0%	7
22	羽田 - 山口宇部	928,494	59.4%	8	887,850	66.6%	8	889,284	66.5%	8	865,029	64.7%	8	843,306	63.6%	8
23	羽田 - 高知	907,341	54.9%	9	850,296	66.4%	8	851,997	64.4%	8	849,020	62.9%	7.5	811,211	64.6%	8
24	羽田 - 青森	845,688	58.3%	8	741,617	62.3%	6	707,840	63.6%	5.6	738,880	61.1%	6	741,209	58.8%	6
25	羽田 - 徳島	796,204	60.6%	6	831,659	57.4%	8	831,477	55.7%	7.2	762,694	64.4%	6	736,684	60.8%	6
26	羽田 - 釧路	558,281	62.8%	5	561,653	59.7%	5	577,102	61.0%	5	570,886	61.7%	5	541,975	63.7%	5
27	羽田 - 帯広	517,457	61.3%	4	503,029	59.7%	4	520,026	61.8%	4	527,604	64.1%	4	524,672	64.9%	4
28	羽田 - 出雲	517,710	57.3%	5	503,099	63.2%	5	496,187	62.7%	5	521,707	62.8%	5	523,482	61.0%	5
29	羽田 - 女満別	503,609	59.0%	4	501,286	61.1%	4	505,234	63.0%	4	577,287	57.5%	6.5	501,671	61.7%	5.8
30	羽田 - 米子	369,201	58.6%	5	384,540	62.1%	5	376,808	60.8%	5	403,555	65.5%	5	400,197	64.4%	5
31	羽田 - 庄内	342,980	71.1%	4	377,640	74.6%	4	364,255	70.0%	4	387,355	63.0%	4	380,813	60.5%	4
32	羽田 - 鳥取	310,650	63.5%	4	325,917	65.9%	4	307,460	61.8%	4	325,110	66.4%	4	315,978	65.4%	4
33	羽田 - 佐賀	162,605	66.4%	2	176,196	73.1%	4	193,735	62.1%	5	218,320	59.7%	3	215,645	59.3%	3
34	羽田 - 三沢	239,355	59.7%	3	215,943	64.5%	3	213,620	64.0%	3	213,793	65.8%	3	207,477	65.3%	3
35	羽田 - 八丈島	221,894	49.2%	4	212,304	48.7%	4	213,050	57.0%	3	205,309	64.4%	3	194,994	60.9%	3
36	羽田 - 能登	111,571	81.7%	2	158,585	65.3%	2	155,131	64.6%	2	160,696	66.5%	2	153,351	63.3%	2
37	羽田 - 石垣	160,109	78.7%	2	155,917	82.4%	2	161,519	77.1%	2	155,206	81.0%	2	140,935	77.8%	1.5
38	羽田 - 南紀白浜	135,134	50.8%	3	134,615	53.6%	3	131,879	52.2%	3	127,999	48.1%	3	137,702	53.0%	3
39	羽田 - 稚内	146,637	65.5%	2	145,115	65.3%	1	133,475	65.5%	1	137,264	59.4%	1	132,423	61.2%	1
40	羽田 - 大館能代	116,521	63.5%	2	115,197	58.8%	2	110,685	55.7%	2	107,568	58.6%	2	101,978	55.8%	2
41	羽田 - 中標津	90,681	63.3%	1	91,736	65.9%	1	102,827	68.5%	1	93,894	61.2%	1	88,142	60.7%	1
42	羽田 - 宮古	93,536	77.9%	1	90,986	76.8%	1	94,322	79.9%	1	93,355	78.3%	1	85,798	71.8%	1
43	羽田 - 奄美大島	93766	65.2%	1	87904	74.0%	1	85,179	72.5%	1	85,704	72.5%	1	81,429	69.7%	1
44	羽田 - 山形	59,633	57.7%	1	57,664	58.9%	1	51,176	51.8%	1	47,779	46.9%	1	57,211	56.6%	1
45	羽田 - 大島	32,321	34.3%	1	58,062	41.6%	2	60,090	43.2%	2	59,488	43.1%	2	56,813	36.9%	2
46	羽田 - 紋別	49,540	54.0%	1	50,976	55.3%	1	50,269	54.0%	1	46,807	51.4%	1	45,928	49.8%	1
47	羽田 - 石見	59,986	63.7%	1	58,764	63.2%	1	53,575	53.4%	1	40,817	43.9%	1	44,893	49.1%	1
48	羽田 - 久米島	25,130	68.7%	0	22,179	63.0%	0	20,430	56.5%	0	20,373	56.8%	0	19,687	70.1%	0
		59,394,315		407	58,854,863		407	59,490,919		407.6	62,175,112		425.6	61,470,783		432.7

(注) 1. 数字は、定期航空運送事業者の合計。  
2. 便数は、各年度10月現在の数字。

# 混雑空港発着路線における輸送実績

## 伊丹空港

順位	路線名	平成15年度			平成16年度			平成17年度			平成18年度			平成19年度		
		旅客数	利用率	便数	旅客数	利用率	便数	旅客数	利用率	便数	旅客数	利用率	便数	旅客数	利用率	便数
1	羽田 - 伊丹	6,013,526	66.2%	27	6,407,345	65.5%	29	6,473,480	65.4%	29	6,250,003	68.0%	28	5,830,970	64.7%	28
2	伊丹 - 仙台	1,027,964	63.9%	12	1,039,916	66.2%	12	1,079,978	62.4%	13	1,080,363	63.3%	11.9	1,109,191	65.4%	12
3	伊丹 - 鹿児島	1,128,106	68.5%	11	1,130,525	65.2%	12	1,060,180	67.1%	11	976,414	62.7%	11	1,010,001	61.6%	11
4	伊丹 - 福岡	1,119,355	71.6%	7	1,049,597	64.3%	7	1,067,825	63.6%	10	976,636	62.2%	10	847,924	59.1%	10
5	伊丹 - 熊本	743,838	60.0%	8	725,319	63.1%	8	736,971	65.0%	8	704,647	62.9%	8	680,829	64.1%	8
6	伊丹 - 宮崎	639,215	69.0%	6	647,408	71.1%	7	630,971	71.4%	6	631,487	65.8%	8	673,471	67.8%	8
7	伊丹 - 新千歳	1,843,423	69.3%	9	1,937,994	67.1%	10	1,447,962	77.6%	7	881,188	83.3%	4	639,136	75.1%	3
8	伊丹 - 松山	641,767	64.9%	9	602,473	60.9%	10	643,071	61.6%	14	660,941	59.7%	15	617,340	57.9%	14
9	伊丹 - 那覇	1,169,333	71.8%	5	1,297,452	72.3%	6	1,219,368	74.2%	5	590,589	77.4%	2	574,520	75.2%	2
10	伊丹 - 長崎	536,205	60.2%	6	517,439	65.9%	6	506,477	57.7%	7	520,226	53.9%	7	513,441	50.3%	7
11	伊丹 - 新潟	451,828	62.6%	6	450,675	62.4%	6	449,618	58.9%	7	454,044	54.5%	9	442,463	56.7%	9
12	成田 - 伊丹	334,512	64.2%	3	324,494	64.4%	3	305,100	63.9%	3	343,860	74.8%	4	365,935	79.9%	4
13	伊丹 - 大分	391,100	66.2%	6	365,462	68.4%	6	364,829	61.2%	6	361,058	61.6%	5	329,494	61.1%	6
14	伊丹 - 高知	348,860	57.6%	5	490,513	67.4%	14	457,971	61.4%	14	402,515	61.2%	12	325,278	59.1%	9
15	伊丹 - 福島	256,306	60.3%	3	249,361	54.9%	5	131,814	63.1%	4	152,741	57.0%	5	155,862	59.5%	5
16	伊丹 - 青森	175,024	69.1%	2	163,445	67.1%	2	163,679	65.4%	2	161,276	66.5%	2	152,840	68.2%	2
17	伊丹 - 出雲	138,990	55.8%	4.5	142,447	63.3%	6	137,432	62.5%	6	138,955	61.1%	7	133,359	61.4%	7
18	伊丹 - 花巻	191,328	67.5%	3	188,630	69.9%	3	190,104	69.6%	3	116,305	75.3%	2	105,218	68.9%	2
19	伊丹 - 秋田	75,959	76.2%	1	69,539	71.4%	1	71,170	73.6%	1	99,505	67.0%	3	101,451	61.3%	3
20	伊丹 - 山形	98,137	71.0%	4	98,793	69.1%	4	98,295	68.3%	4	98,010	67.5%	4	92,373	63.6%	4
21	伊丹 - 奄美大島	96,928	69.0%	1	96,136	69.7%	1	94,677	68.2%	1	94,258	68.3%	1	89,774	65.1%	1
22	伊丹 - 三沢	69,095	67.8%	1	61,736	63.2%	1	63,717	62.7%	1	59,860	59.1%	1	57,275	56.8%	1
23	伊丹 - 佐賀	133,631	55.1%	2	85,879	41.5%	2	67,099	47.7%	2	57,077	53.3%	2	47,990	44.9%	2
24	伊丹 - 隠岐	27,108	56.2%	2	29,079	59.1%	1	30,271	60.1%	1	39,922	69.7%	1	35,092	63.4%	1
25	伊丹 - 大館能代	44,634	48.9%	1	40,756	50.6%	1	42,231	46.4%	1	30,056	49.6%	1	29,200	53.1%	1
26	伊丹 - 但馬	24,448	52.1%	2	27,312	60.1%	2	26,793	58.8%	2	27,955	59.9%	2	25,670	58.1%	2
27	伊丹 - 松本	24,065	47.5%	1	23,872	42.3%	1	25,062	48.3%	1	25,418	48.6%	1	24,680	47.8%	1
28	伊丹 - 石見	39,398	41.9%	1	29,142	40.1%	1	24,872	46.6%	1	26,742	50.0%	1	23,718	44.1%	1
29	伊丹 - 種子島	13,425	51.4%	1	13,810	54.2%	1	13,802	50.9%	1	18,774	35.7%	1	18,087	35.6%	1
30	伊丹 - 旭川	93,766	64.3%	1	94,077	68.2%	1	12,235	75.2%	0	15,166	73.3%	0	14,809	73.1%	0
31	伊丹 - 庄内	-	-	-	16,926	48.4%	1	17,101	49.4%	1	17,243	52.5%	1	13,861	51.5%	1
32	伊丹 - 釧路	11,729	57.7%	0	13,484	65.5%	0	15,836	76.3%	0	11,353	60.1%	0	12,067	74.2%	0
33	伊丹 - 石垣	60,251	69.3%	1	84,503	78.9%	1	86,880	74.4%	1	90,552	77.4%	1	-	-	-
34	伊丹 - 函館	22,950	63.0%	0	123,825	77.7%	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
35	伊丹 - 女満別	78,832	66.1%	1	84,444	71.4%	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		18,065,036		152.5	18,723,808		173	17,756,871		173	16,115,139		170.9	15,093,319		166

(注) 1. 数字は、定期航空運送事業者の合計。

2. 便数は、各年度10月現在の数字。

# 混雑空港発着路線における輸送実績

## 成田空港

順位	路線名	平成15年度			平成16年度			平成17年度			平成18年度			平成19年度		
		旅客数	利用率	便数	旅客数	利用率	便数	旅客数	利用率	便数	旅客数	利用率	便数	旅客数	利用率	便数
1	成田 - 伊丹	334,512	64.2%	3	324,494	64.4%	3	305,100	63.9%	3	343,860	74.8%	4	365,935	79.9%	4
2	成田 - 新千歳	225,644	64.7%	3	229,427	69.6%	3	239,076	62.9%	3	227,851	65.4%	3	220,562	63.2%	3
3	成田 - 福岡	213,834	54.5%	3	216,834	57.1%	3	210,615	53.0%	3	205,775	54.0%	3	203,443	53.9%	3
4	成田 - 中部	-	-	-	29,029	72.3%	0	192,765	55.1%	5	194,745	54.5%	4	172,673	61.2%	3.1
5	成田 - 那覇	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,354	60.3%	0	103,929	66.1%	1
6	成田 - 仙台	47,737	65.2%	2	53,535	73.8%	2	50,725	69.2%	2	46,786	64.5%	2	47,192	65.0%	2
7	成田 - 広島	15,389	63.2%	1	25,285	70.1%	1	24,685	69.0%	1	24,165	67.0%	1	26,957	75.8%	1
8	成田 - 小松	-	-	-	7,160	48.5%	0	21,148	59.5%	1	21,719	60.8%	1	23,293	65.8%	1
9	成田 - 名古屋	218,792	70.2%	5	213,172	69.2%	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		1,055,908		17	1,098,936		17	1,044,114		18	1,089,255		18	1,163,984		18.1

## 関西空港

順位	路線名	平成15年度			平成16年度			平成17年度			平成18年度			平成19年度		
		旅客数	利用率	便数	旅客数	利用率	便数	旅客数	利用率	便数	旅客数	利用率	便数	旅客数	利用率	便数
1	羽田 - 関西	1,760,423	66.9%	14	1,715,773	75.6%	14	1,851,866	60.2%	18.6	1,653,325	67.7%	15	1,699,333	58.2%	19
2	関西 - 新千歳	747,094	59.0%	6	469,186	63.8%	4	829,308	62.4%	7	981,657	68.0%	8	1,159,115	65.3%	10
3	関西 - 那覇	606,038	62.1%	6	502,428	68.4%	4	680,904	65.7%	5	958,151	65.4%	7	1,051,375	57.7%	10
4	関西 - 福岡	483,817	67.9%	6	482,481	63.5%	6	441,803	55.4%	6	399,203	58.0%	6	405,129	44.2%	8
5	関西 - 函館	251,045	63.9%	3	125,489	65.6%	1	221,886	70.8%	2	234,563	67.5%	2	215,736	68.0%	2
6	関西 - 女満別	84,816	56.9%	2	39,797	60.7%	1	137,224	62.0%	2	141,382	66.1%	2	127,346	60.1%	2
7	関西 - 鹿児島	113,165	51.1%	2	63,659	55.2%	1	99,278	46.7%	2	95,628	43.6%	2	99,553	48.7%	2
8	関西 - 石垣	152,106	71.7%	2	138,145	69.5%	2	144,565	68.3%	2	121,972	69.8%	2	88,714	74.6%	1
9	関西 - 松山	112,843	58.2%	2	115,198	62.4%	2	99,433	53.8%	2	95,118	48.3%	2	87,593	47.8%	2
10	関西 - 旭川	-	-	-	-	-	-	80,568	67.2%	1	85,955	74.9%	1	84,272	71.0%	1
11	関西 - 高知	72,773	41.1%	2	-	-	-	-	-	-	33,556	33.4%	1	61,601	29.3%	3
12	関西 - 福島	-	-	-	-	-	-	59,999	53.4%	1	57,604	46.2%	1	57,593	51.4%	1
13	関西 - 花巻	-	-	-	-	-	-	-	-	-	55,309	47.5%	1	54,047	47.8%	1
14	関西 - 秋田	48,703	48.6%	1	51,043	50.9%	1	48,296	49.5%	1	45,757	46.8%	1	42,744	40.8%	1
15	関西 - 帯広	63,647	53.5%	1	71,378	59.9%	1	29,010	70.0%	0.2	22,414	70.9%	0	25,258	64.0%	0
16	関西 - 釧路	56,448	54.0%	1	57,735	55.4%	1	24,791	60.6%	0.2	22,493	70.9%	0	25,116	63.4%	0
17	関西 - 稚内	24,852	60.8%	0	24,288	73.7%	0	20,645	66.3%	0	20,292	66.0%	0	21,181	68.3%	0
18	関西 - 青森	7,411	36.7%	2	6,441	66.9%	1	6,285	60.0%	0.8	5,221	64.9%	1	6,639	64.7%	1
19	関西 - 福江	4,191	69.3%	0	3,769	68.0%	0	2,638	61.6%	0	2,929	59.8%	0	2,318	50.1%	0
20	関西 - 宮崎	98,719	54.5%	2	51,143	43.1%	1	83,624	39.0%	2	85,705	38.1%	2	-	-	-
21	関西 - 宮古	70,953	69.9%	1	65,889	60.1%	1	57,625	49.6%	1	32,029	59.6%	1	-	-	-
22	関西 - 熊本	54,915	55.3%	1	14,000	50.2%	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
23	関西 - 長崎	52,084	55.2%	1	6,781	44.4%	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
24	関西 - 大分	28,701	46.8%	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
25	関西 - 庄内	28,373	57.8%	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		4,923,117		57	4,004,623		41	4,919,748		53.8	5,150,263		55	5,314,663		64

(注) 1. 数字は、定期航空運送事業者の合計。

2. 便数は、各年度10月現在の数字。

**(諸外国の動向)**

# 諸外国における動向

発着枠の配分に関し、市場原理の導入に係る検討が進められている。

## 米国

### 経緯

2007年9月、上半期における国内航空の定時運航率が過去最低（全運航数のおよそ30%が欠航又は大幅な遅延運航）となったこと等を踏まえ、ブッシュ大統領がピーターズ運輸長官に対し、航空交通の混雑緩和と遅延運航を解決するための措置を講ずるよう指示。

運輸長官は、定期便の削減を図るため関係者による発着調整会議を開催することや、スロットオークション制度の導入について検討する意向を表明。

### 最近の動き

2008年10月、運輸長官は最終案として以下の案を提示。第1回のスロットオークションを2009年1月12日に予定。

JFK、ニューアーク、ラガーディアの3空港に就航するエアラインは、現在使用しているスロットの大部分について10年間の所有権を受ける。ただし、現在使用しているスロットの最大10%まで、今後5年間で段階的にスロットオークションを行うこととする。

空港管理者等によりスロットオークションの差止請求が行われ、12月8日に連邦裁判所はこれを認め、スロットオークションの延期を命令。ブッシュ政権下での実施は見送り。

## 欧州

### 経緯

2004年4月、混雑空港における希少な発着枠の効率的な使用を改善するため、スロットに関するEU規則を改正し、市場アクセス及び新規参入者、法の執行並びにスロットコーディネーターの独立について新たな規定を導入（EU規則793/2004）。

施行後3年以内に改正規則の運用状況についてレビューすることとされており、2007年11月にコミュニケーションを採択。希少な発着枠の使用について改善が見られる一方、市場アクセス及び効率的なスロットの使用に関して改善余地があると指摘。

EUは、改正規則のもとで市場原理に基づいたスロット配分に向けた体系的なアプローチが希少な発着枠の活用に貢献するという考え。

### 最近の動き

2008年4月、EUはスロットに関するEU規則に関し、以下の内容を含むコミュニケーションを採択。

エアライン間で金銭等の対価を得てスロットを交換すること（いわゆるスロット二次取引）がEU規則上明確に禁止されていないことから、スロット二次取引を認めている構成国に対しEU規則違反に係る手続きを採らないことを表明。**スロット二次取引がエアライン間でスロットを交換する方法として受容可能な方法であることを初めて明らかにした。**



# 諸外国における地方路線維持の取組み

諸外国においても、地方路線維持のための取組みが実施されている。

## 米国：EAS(Essential Air Service)プログラム

### 【概要】

1978年の規制緩和を受けて、既往の不可欠路線の維持を目的として創設された制度。

特定の地域が全国的な航空ネットワークに連結するために適切なハブ空港と結び、適正な規模の機材による最低限の往復運航を実施する航空会社を認定し、運航費の一部を補助するもの。

### 【対象地域】

1987年規制緩和以前に航空運送サービスが提供されていた地域のうち、以下の基準を満たす地域(2007年は145地域)

メディアム・ハブ又はラージ・ハブからの70マイル以上の距離  
補助金額が\$200/人以下であること

### 【認定の方法】

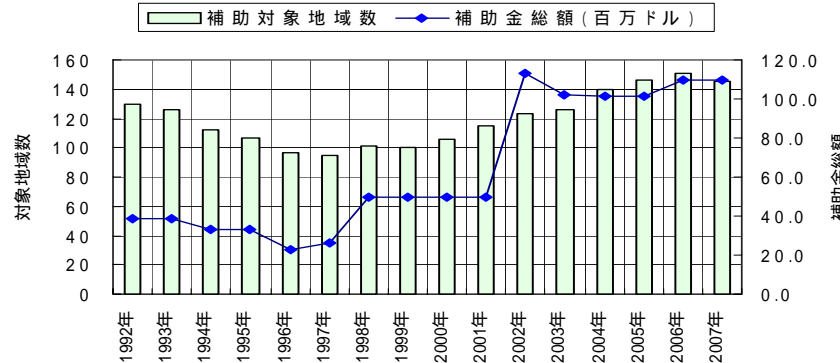
米国運輸省(DOT)が、航空会社が提出する計画書をもとに、市民から公聴を実施し、コミュニティからの評価、補助金請求額、提案されているサービスの質、財務健全性、定期航空運送の実績を考慮し、EAS基準に照らして認定を実施(認定の有効期間は2年間)

EAS基準として、以下のようなものがある。

メディアム又はラージ・ハブ空港としてFAAが認めるハブ空港へのサービスであること。

ハブ空港への1ストップ以上の中継がないサービスであること。 等

### 【支援実績】



## フランス：航空輸送均等化基金

### 【概要】

国土整備・開発に関する基本法(1995年)に基づき「航空運送均等化基金(FPTA)」を創設。1999年より「航空運送・空港均等化基金」に改組されている。

### 【要件】

EC規則2408/92にいう公共輸送義務が課されている路線であって、以下の条件を満たすもの。

- ・前年の輸送実績が1万人以上15万人以下/年間であること
- ・路線のどちらか一方の空港の前年輸送実績が150万人/年間であること
- ・代替交通手段がないこと  
(他の交通手段で所要2時間30分未満のものがないこと)

### 【交付方法】

補助金交付申請は公共団体等より航空当局に対して行われ、交付の際には航空当局、公共団体等及び当該路線を運航する航空会社の3者間で航空運送サービスに関する協定を締結する。

補助対象となる航空会社は、関係公共団体が実施する入札により、1路線につき1社(EU航空免許を保持する航空会社に限定。)を選定する。選定された航空会社は、対象路線において、ウィークデイの毎日朝夕1往復以上、かつ年間を通じ48週間以上を週当たり21往復以下の運航とすること、あるいは、週3往復以上、年間48週間以上運航することを条件とされ、条件を満たせなくなった場合は、補助が打ち切られる。

## 豪州：RASS(the Remote Air Services Subsidy)

### 【概要】

国内の遠隔地域に対する毎週当たりの航空運送サービスの維持を目的として、1982年から、対象路線に対して補助を実施。

### 【対象路線】

対象路線は RASSの必要性(常住者がおり、人及び必需品の輸送に供する週1便以上の航空運送サービスを有さない地域への運航であること。)及び 遠隔性(必需品及びサービスが得られる地区に地上交通手段で片道2時間を超えること等)を考慮して決定される。

## 5. 検討に当たっての論点

# 発着枠の配分のあり方についてご検討いただきたい主なテーマ

## 1. 基本的考え方について

羽田空港の再拡張により増加する国内線の発着枠の配分のあり方に係る基本的考え方。

## 2. 配分について

### (1) 新規航空会社への配分について

新規航空会社には引き続き発着枠を優先配分すべきか。優先配分する場合、どの程度の発着枠を配分すべきか。  
新規航空会社はどの程度の規模になるまで発着枠を優先配分すべきか。  
新規航空会社への配分にあたり、使用対象路線に条件を付すべきか。

### (2) ネットワーク維持・充実策について

地方ネットワーク維持・充実のためにどのような方策が必要か。これまでの「1便ルール」、「3便ルール」で十分か。  
国内航空ネットワークの縮小が進行している状況を踏まえ、評価基準における「全国的な航空ネットワークの形成・充実への貢献」に係る評価項目について、より充実を図ることが必要ではないか。  
現在乗り入れが制限されている小型機(60席以下)の取扱いをどうすべきか。





### (3) その他

航空の安全をめぐる様々な事象の発生を踏まえ、「安全の確保」に係る評価項目についてより充実を図ることが必要ではないか。  
希少な発着枠の適切かつ合理的な使用を図る観点から、新規航空会社に対する配分についても大手航空会社と同様の評価方式を導入するとともに、新規航空会社の配分スロットの活用状況を踏まえ、安定的な輸送サービスの提供に係る評価項目を追加することが必要ではないか。

**(新規航空会社への配分)**

## 新規航空会社の機材計画

新規航空会社において、機材数の増加が予定されている。

	2008.11現在の機材構成	羽田再拡張時(2010.10)の機材構成(予定)
	B767 2機 B737 8機	B737 13機又は14機
	B767 3機 B737 4機	B767 3機 B737 7機
	B737 7機	B737 10機
	A320 4機	A320 7機

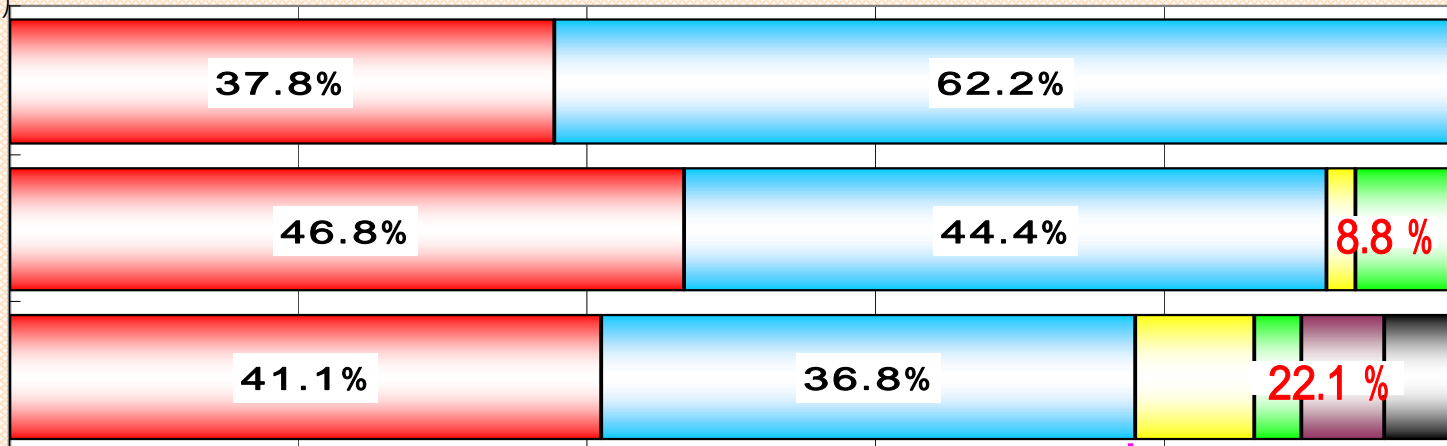
各社中期計画等より国土交通省作成

# 羽田空港における路線規模別の各社便数シェア

新規路線は、多便数路線に集中している。

路線の総便数  
(該当路線数)

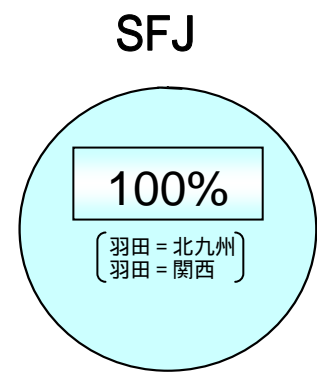
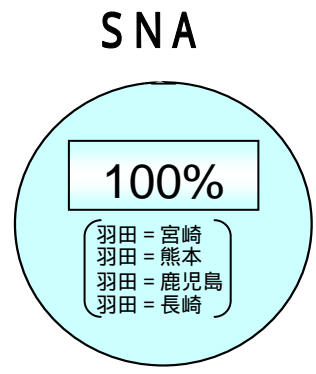
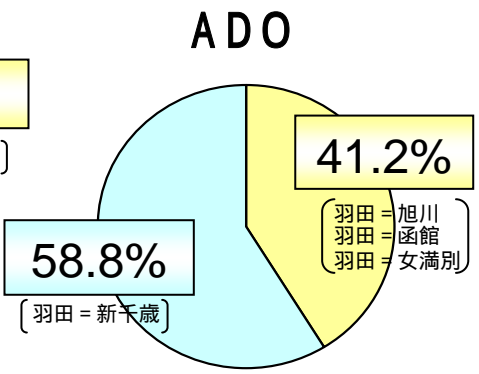
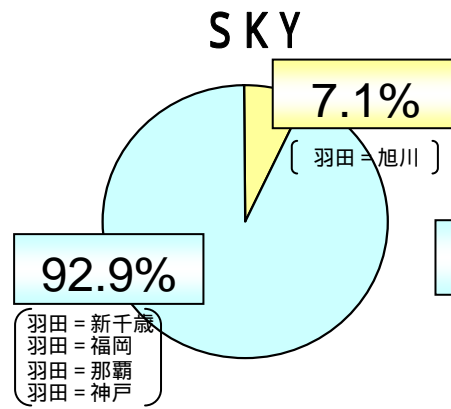
■ JAL ■ ANA ■ SKY ■ ADO ■ SNA ■ SFJ



SKY2.0%  
ADO6.8%  
SKY8.3%  
ADO3.2%  
SNA5.8%  
SFJ4.8%

新規シェア

(注1) 平成20年11月ダイヤにおける旅客及び貨物便数のシェア。  
(注2) 配分対象外の深夜・早朝発着枠を使用した便を含む。  
(注3) JAL・ANAはグループの数字である。



■ 4～9便路線 ■ 10便以上路線

**(ネットワーク維持・充実策)**

## 地方自治体からの要望

地方自治体から、増便や路線開設要望が寄せられている。

### 増便要望

- ・帯広
  - ・青森
  - ・三沢
  - ・大館能代
  - ・山形
  - ・庄内
  - ・八丈島
  - ・小松
  - ・能登
  - ・岡山
  - ・鳥取
  - ・米子
  - ・出雲
  - ・萩・石見
  - ・山口宇部
  - ・徳島
  - ・北九州
  - ・長崎
  - ・熊本
  - ・佐賀
- 等

平成19・20年度において、要望書により、要望があったものを記載。

### 路線開設要望

- ・花巻
- ・佐渡
- ・小笠原諸島
- ・但馬
- ・隠岐
- ・種子島

等

### 小型機乗り入れ

- ・山形
- ・佐渡
- ・但馬

等



# 機材構成の国際比較

空港容量の制約(特に羽田)等により、我が国では、小型機材の割合が低い。

## 日本と米国の国内線便数に占める小型機の割合の比較

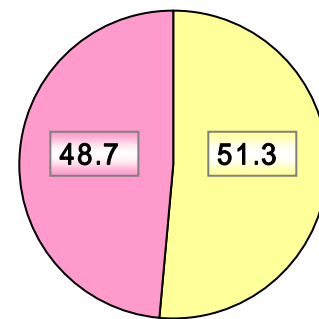
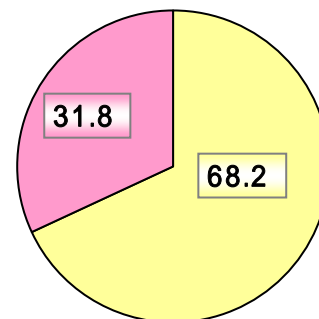
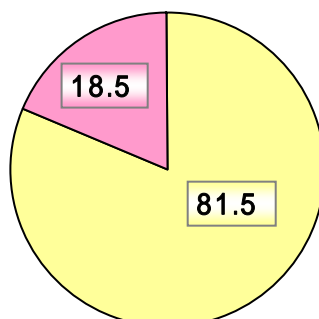
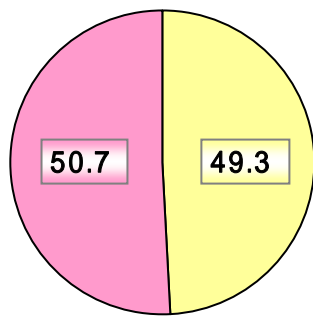
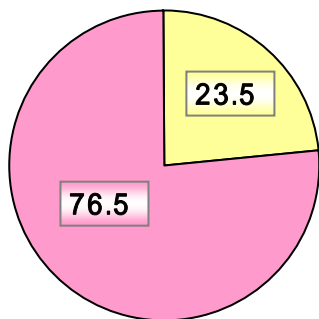
【全国平均(日本)】

【全国平均(米国)】

【シンシナティ空港】

【ワシントン・ダレス空港】

【シカゴ・オヘア空港】



日本については2008年1月、米国については2006年1月のデータによる(いずれも全地航調べ)。

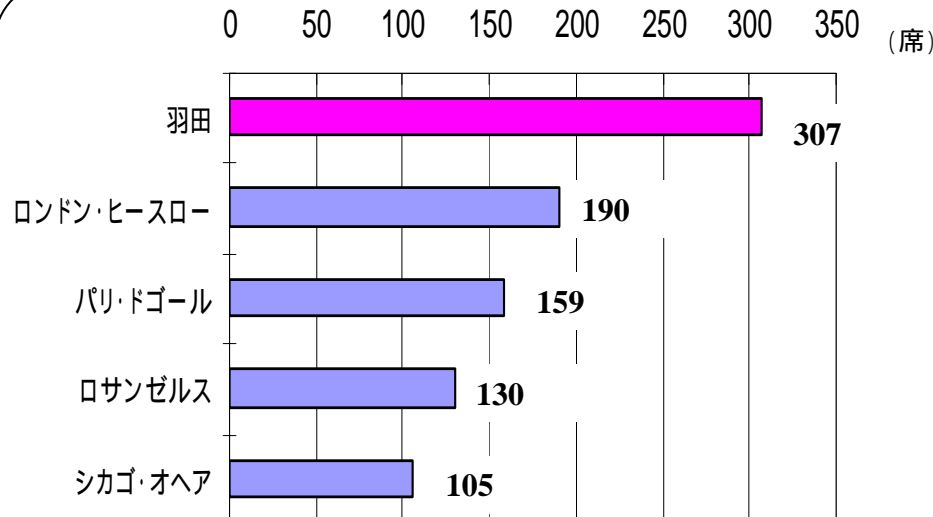
■ 小型機(100席以下)の割合

## 混雑空港における通勤航空の乗入れ状況

混雑空港	通勤航空の就航便数 / 日 (運航会社数)			
	2001年 9月	2006年 8月	2007年 8月	2008年 8月
東京国際空港	5(1)	3(1)	3(1)	2(1)
成田国際空港	0	8(2)	8(3)	8(3)
大阪国際空港	16(3)	64(4)	63(5)	66(5)
関西国際空港	3(1)	0	2(1)	8(1)

出典: 全地航調べ

## 各空港発着の1便あたり平均座席数(国内線)



2007年時点。 出典: 民間航空機関連データ集(日本航空機開発協会)

# 小型航空機導入の動き

## エンブラエル170型



- ・日本航空は日本で初めて「エンブラエル170」の導入を決定。
- ・2009年2月よりジェイエアが名古屋 = 福岡、松山の2路線において運航を開始する予定。
- ・2010年3月までに合計10機を導入する予定。



- ・2008年6月、鈴与(株)は2009年供用開始予定の静岡空港を拠点とするリージョナル航空会社「(株)フジドリームエアラインズ」を設立。使用機材を「エンブラエル170」に決定。
- ・開業時には静岡 = 小松、熊本、鹿児島の3路線への就航を予定。

## MRJ



- ・全日空は三菱重工が2013年の就航を目指して開発に取り組んでいる国産初の小型ジェット機「MRJ」の導入を決定(ローンチカスタマー)。
- ・2013年以降合計25機(うち10機はオプション)を導入する予定。

## リージョナルジェット機の比較

機体名称	MRJ90	CRJ700	ERJ170	ERJ190	ARJ21	SJ100
製造国	日本	カナダ	ブラジル	ブラジル	中国	ロシア
旅客数	86-96	70-78	70-78	94-106	78-90	95
最大離陸重 (ton)	43	35	37	50	40.5	42.5
航続距離 (km)	3,220	3,700	3,770	4,450	2,200	2,950
全長 (m)	35.8	32.5	29.9	36.2	33.5	29.8
全幅 (m)	30.9	23.2	26.0	28.7	27.3	27.8
全高 (m)	10.0	7.6	9.9	10.6	8.4	10.3
巡航速度 (マッハ)	0.82 (約870km/時)	0.78	0.75	0.78	0.82	0.78

注1) データは各製造者のホームページ情報による。

注2) マッハとは、音速を1とした比率のこと。音速は、高度・気温等によって異なるが、MRJ90の巡航高度(約11,900m)における音速は、約1,060km/時に相当する。

(その他)

## 評価方式について

航空の安全をめぐる様々な事象が発生している。

### 【航空事故の発生状況】

	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	合計
JALグループ	3	0	1	1	1	6
ANAグループ	1	0	1	2	0	4
スカマーク	0	0	0	1	0	1

注)平成20年は11月8日まで

### 【重大インシデントの発生状況】

	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	合計
JALグループ	1	4	0	2	2 <sup>2</sup>	9
ANAグループ	3	1	2	2 <sup>1</sup>	0	8
スカマーク	0	1	0	1 <sup>1</sup>	0	2
スカネットアジア	0	1	0	0	0	1

注)平成20年は11月8日まで

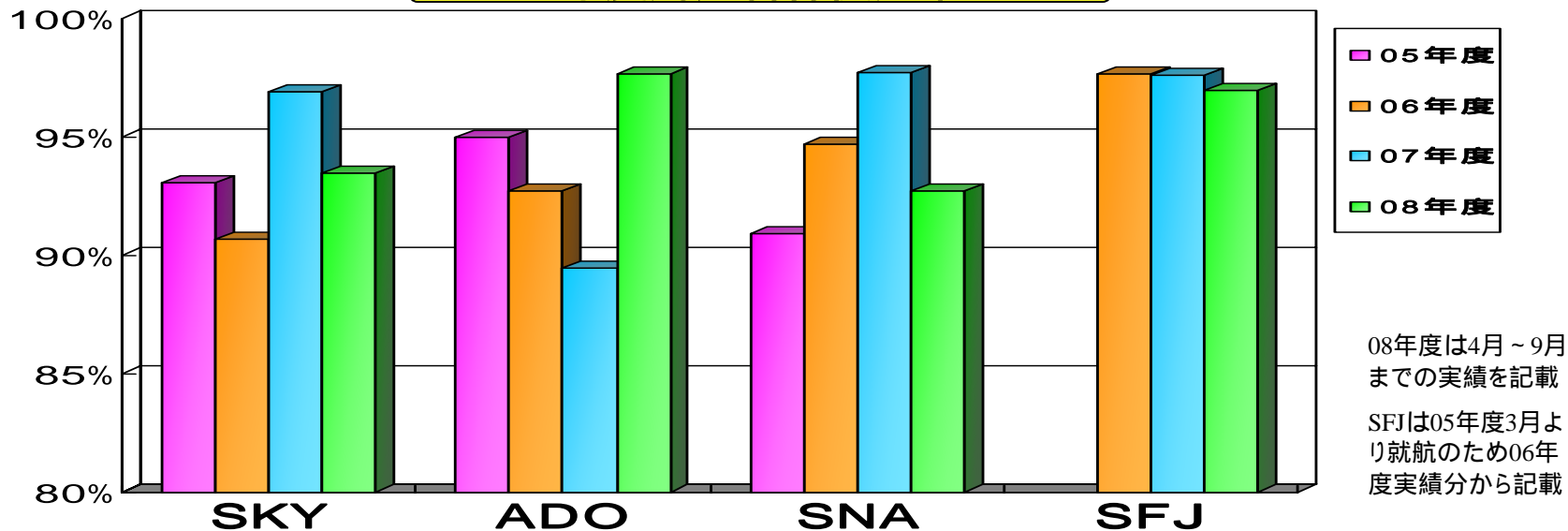
1 全日本空輸所属航空機とスカマーク所属航空機が関係(滑走路進入関係)

2 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)

# 評価方式について

新規航空会社の配分スロットの活用状況に違いが見られる。

## 年度別発着枠使用率



## 原因別欠航率

計画運休は含まない

### 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

