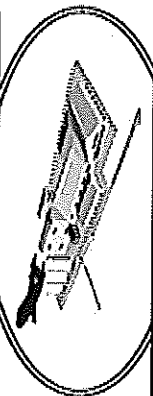


混雑空港の発着枠（スロット）使用に係る許可制度

○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

評価基準(平成16年9月)

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

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

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

