

混雑空港運航許可申請事案補足 説明資料

【東京国際空港】

令和元年11月26日

航空局航空ネットワーク部航空事業課

東京国際空港の概要

羽田空港（東京国際空港）
総面積：1,516ha
旅客数：8,569万人（国内6,753万人 国際1,816万人）
貨物量：125万トン（国内67万トン 国際58万トン）
年間発着枠：44.7万回
運用時間：24時間
※旅客数、貨物量は平成30年度 出典：空港管理状況調書











航空会社の概要(1)

会社名	ANAホールディングス(株) (スターアライアンス) 	日本航空(株) (ワンワールド)  JAPAN AIRLINES	日本トランスオーシャン航空(株) 
主要株主	<ul style="list-style-type: none"> ・日本マスタートラスト信託銀行(信託口) 4.2% ・日本トラスティ・サービス信託銀行(信託口) 3.0% ・名古屋鉄道 2.3% 他 	<ul style="list-style-type: none"> ・日本マスタートラスト信託銀行(信託口) 5.7% ・日本トラスティ・サービス信託銀行(信託口) 4.5% ・京セラ 2.1% 他 	<ul style="list-style-type: none"> ・日本航空 72.8% ・沖縄県 12.9% 他
保有機材	大型機 50機 中型機 108機 小型機 83機 リージョナル機 24機 合計265機 (H31.4.1時点)	大型機 40機 中型機 77機 小型機 65機 リージョナル機 56機 合計238機 (H31.4.1時点)	ボーイング737-800型機 (165席) 12機 ボーイング767-300型機 (237席、261席) 13機(13機)
許可等 取得日	(国内) 昭和28年10月15日 (国際) 昭和61年 1月31日	(国内) 昭和27年10月20日 (国際) 昭和28年 8月14日	昭和48年7月17日
運航路線	(国内) 120路線 (国際) 89路線 ※貨物専用路線を含む	(国内) 116路線 (国際) 56路線	羽田＝宮古、石垣 関西＝那覇、石垣 福岡＝那覇 那覇＝小松、中部、岡山、 久米島、宮古、石垣 【国内 計11路線】
グループ 企業	エアージャパン(AJX) ANAウイングス(AKX) ピーチ・アビエーション(APJ)(※) バニラ・エア(VNL)(※)	ジェイ・エア(JAR) 日本エアコミューター(JAC) 日本トランスオーシャン航空(JTA) 琉球エアコミューター(RAC) 北海道エアシステム(HAC) ジェットスター・ジャパン(JJP)(※) ZIPAIR Tokyo(TZP)(※)	

(※)印の航空会社はLCC(低コスト航空会社)で、上記の保有機材、運航路線には含まれない

航空会社の概要(2)

会社名	スカイマーク(株) 	(株)AIRDO 	(株)ソラシドエア 	(株)スターフライヤー 
主要株主	<ul style="list-style-type: none"> ・インテグラル 等 50.1% ・UDSエアライン投資事業有限責任組合 33.4% ・ANA ホールディングス 16.5% 	<ul style="list-style-type: none"> ・日本政策投資銀行 32.4% ・ANA ホールディングス 13.6% ・双日 10.0% 他 	<ul style="list-style-type: none"> ・日本政策投資銀行 19.8% ・宮崎交通 17.0% ・ANA ホールディングス 17.0%他 	<ul style="list-style-type: none"> ・ANA ホールディングス 17.9% ・TOTO 4.8% ・高橋 慧 4.0% 他
使用機材	ボーイング737型機(177席) 27機	ボーイング767型機 (286~289席) 5機 ボーイング737型機 (144席) 9機	ボーイング737型機(174席) 13機	エアバスA320型機(150席) 12機
許可等 取得日	平成10年9月19日	平成10年12月20日	平成14年8月1日	平成18年3月16日
運航路線	羽田＝新千歳、神戸、福岡、 鹿児島、那覇 新千歳＝茨城、中部、神戸 神戸＝仙台、茨城、長崎、 鹿児島 福岡＝新千歳、茨城、那覇 鹿児島＝中部、奄美 那覇＝中部、神戸、茨城 【国内 計20路線】	羽田＝新千歳、旭川、女満別、 釧路、帯広、函館 新千歳＝仙台、神戸、中部 函館＝中部 【国内 計10路線】	羽田＝宮崎、熊本、長崎、 大分、鹿児島 中部＝鹿児島 那覇＝宮崎、鹿児島、神戸、 中部、新石垣 【国内 計11路線】	羽田＝北九州、関西、福岡、 山口宇部 福岡＝中部 那覇＝北九州 【国内 計6路線】 中部＝桃園 北九州＝桃園 【国際 計2路線】
事業形態 の特徴	ANA・JALに次ぐ旅客数・売上げ 第3位の事業者 	「北海道の翼」として北海道を拠点とす るネットワークを構築 	宮崎に本社を置き「九州・沖縄の 翼」として運航 	福岡(北九州)に本社を置き福岡 を中心とするネットワークを構築 

東京国際空港の発着調整基準(1)

東京国際(羽田)空港の権益時間帯及び権益外時間帯

時間帯	昼間時間帯																											
	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																リレー時間帯			
出発	深夜早朝時間帯					リレー時間帯		混雑時間帯																特定時間帯			リレー時間帯	

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。

リレー時間帯

・・・成田と羽田の国際航空機能をリレーするための時間帯（6:00～6:55及び22:00～22:55）。

東京国際空港の発着調整基準(2)

1. 定期便の発着回数

国際定期便(昼間時間帯)	160回/日
国際定期便(深夜早朝時間帯及びリレー時間帯)	80回/日
国内定期便(昼間時間帯)	930回/日

2. 1時間当たりの発着回数 別紙のとおり

3. 発着機数を抑制する時間帯「ファイアブレークゾーン」

出発：8回/日 到着：8回/日

4. 公用機等枠 30回/日 (出発:15回 到着:15回)

5. 上述2. の1時間当たりの出発回数に加え、以下のとおり外枠として定める。

定期便ジェット機 7時台：6回 (ハミングバード:2便、D滑走路:4便)

※ハミングバード:A滑走路の北向き離陸左旋回

東京国際空港の発着調整基準(3)

【1時間当たりの発着回数】

時間帯	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23		
								前半	後半															前半	後半	
出発	別表1						43	40		別表2														10	0	別表3
到着	別表1						10	10	3	別表2														43	8	3

※ 前半:00~25分、後半:30~55分

(別表1)

対象時間帯	1時間当たり
00:00~05:55	0回/13回
	1回/12回
	2回/11回
	3回/10回
	6回/9回
	8回/8回
	9回/6回
	10回/5回
	11回/4回
	13回/3回
	15回/2回
	18回/1回
20回/0回	

※出発回数/到着回数

(別表2)

対象時間帯	1時間当たり
08:00~21:55	37回/43回
	38回/42回
	39回/41回
	40回/40回
	41回/39回
	42回/38回
	43回/37回

※出発回数/到着回数

(別表3)

対象時間帯	30分当たり
23:30~23:55	1回/5回
	4回/4回
	5回/2回
	7回/1回

※出発回数/到着回数

東京国際空港の発着調整基準(4)

○ファイアーブレイクゾーン(出発8回、到着8回)

出発	13時台	1回
	11時、15時台	各2回
	20時台	3回
到着	13時台	1回
	14時台	5回
	22時台	2回

○公用機等枠の時間帯(出発15回、到着15回)

出発	10時、16時、17時台	各1回
	11時、14時、15時台	各2回
	12時、13時台	各3回
到着	8時、18時、21時、22時台	各1回
	12時、16時、17時、20時台	各2回
	15時台	3回

航空保安業務提供時間(運用時間)及び利用時間(1)

5. (1)②関係

【東京国際空港関係】

空港	運用時間	利用時間	滑走路
東京国際空港	24時間	24時間	A: 3,000m B: 2,500m C: 3,360m D: 2,500m
新千歳空港	24時間	24時間	A: 3,000m B: 3,000m
大阪国際空港	14時間	7:00～21:00	A: 1,828m B: 3,000m
関西国際空港	24時間	24時間	A: 3,500m B: 4,000m
中部国際空港	24時間	24時間	3,500m
福岡空港	24時間	7:00～22:00	2,800m
那覇空港	24時間	24時間	3,000m
稚内空港	10時間	8:30～18:30	2,200m
女満別空港	13時間	8:00～21:00	2,500m
中標津空港	10時間	8:30～18:30	2,000m
紋別空港	8時間	9:00～17:00	2,000m
旭川空港	13時間	8:00～21:00	2,500m
釧路空港	13時間	8:00～21:00	2,500m
帯広空港	13時間	8:00～21:00	2,500m
函館空港	13時間	7:30～20:30	3,000m
青森空港	14.5時間	7:30～22:00	3,000m
三沢空港	11.5時間	8:30～20:00	3,050m
秋田空港	15時間	7:00～22:00	2,500m
大館能代空港	11.5時間	8:00～19:30	2,000m
山形空港	12時間	8:00～20:00	2,000m
庄内空港	15時間	7:00～22:00	2,000m
八丈島空港	10時間	8:00～18:00	2,000m
富山空港	14.5時間	7:00～21:30	2,000m

航空保安業務提供時間(運用時間)及び利用時間(2)

5. (1)②関係

能登空港	11.5時間	8:00～19:30	2,000m
小松空港	14時間	7:30～21:30	2,700m
神戸空港	15時間	7:00～22:00	2,500m
南紀白浜空港	11.5時間	8:30～20:00	2,000m
鳥取空港	14.5時間	7:00～21:30	2,000m
美保空港	15時間	7:00～22:00	2,500m
出雲空港	13時間	7:30～20:30	2,000m
石見空港	11.5時間	8:00～19:30	2,000m
岡山空港	15時間	7:00～22:00	3,000m
広島空港	15時間	7:30～22:30	3,000m
山口宇部空港	14時間	7:30～21:30	2,500m
岩国空港	15時間	7:30～22:30	2,440m
徳島空港	14.5時間	7:00～21:30	2,500m
高松空港	15時間	7:00～22:00	2,500m
松山空港	15時間	7:00～22:00	2,500m
高知空港	14時間	7:00～21:00	2,500m
北九州空港	24時間	24時間	2,500m
佐賀空港	19.5時間	6:30～22:00/0:30～4:30	2,000m
長崎空港	15時間	7:00～22:00	3,000m
熊本空港	14時間	7:30～21:30	3,000m
大分空港	15時間	7:30～22:30	3,000m
宮崎空港	14時間	7:30～21:30	2,500m
鹿児島空港	15時間	7:00～22:00	3,000m
奄美空港	11.5時間	8:00～19:30	2,000m
宮古空港	13時間	8:00～21:00	2,000m
新石垣空港	13時間	8:00～21:00	2,000m

飛行前点検整備等に係る地上滞在所要時間

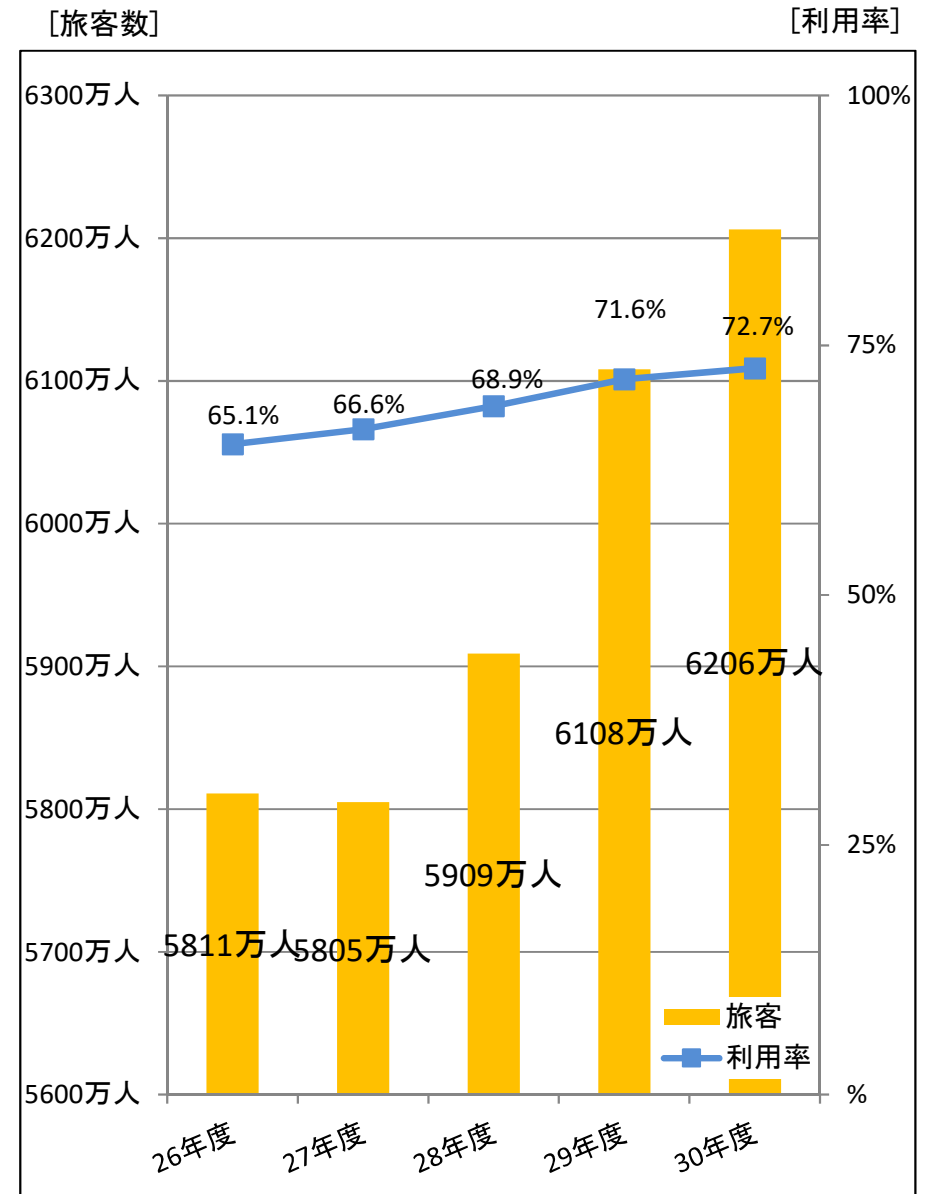
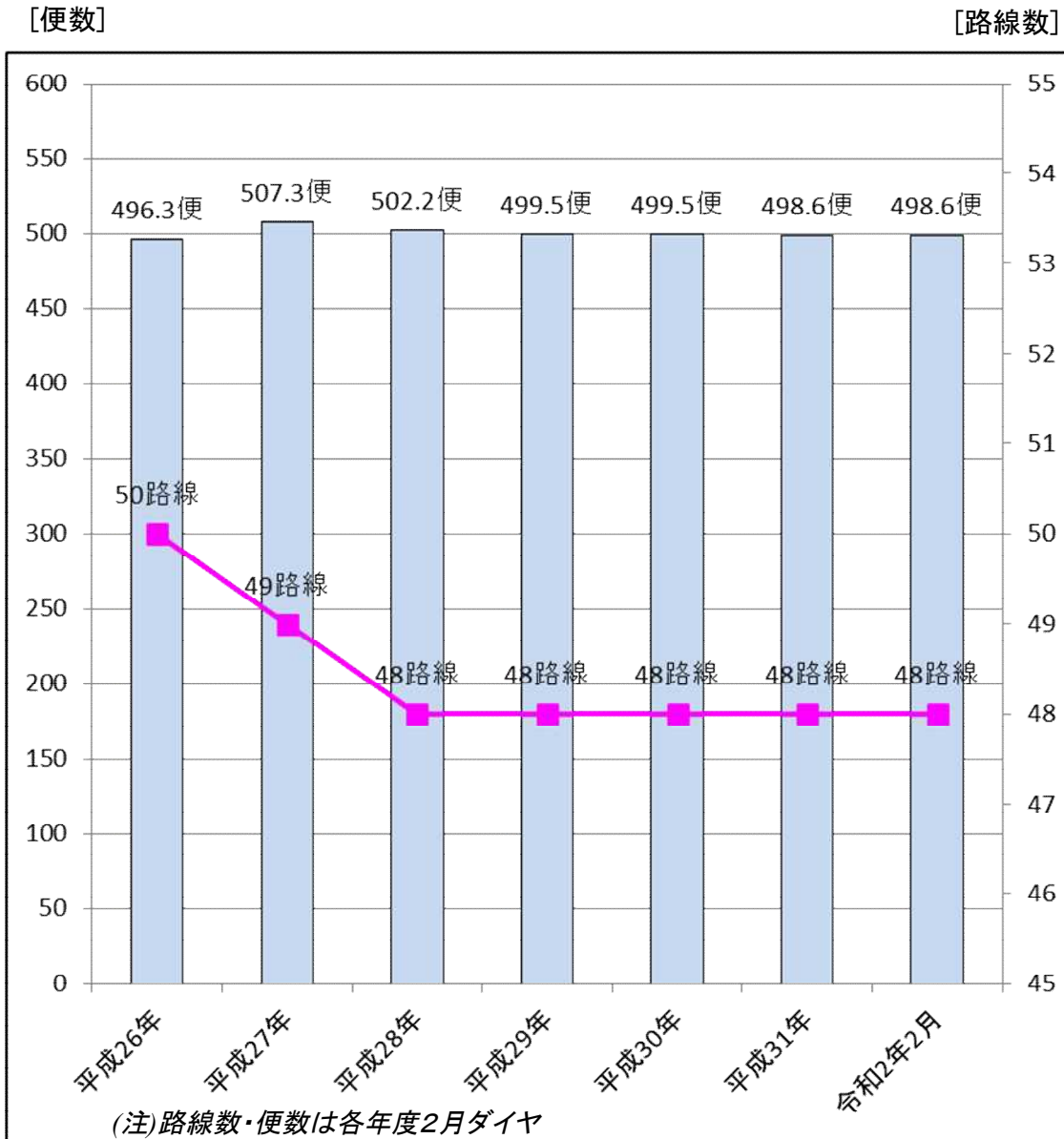
区分	型式	所要時間
大型JET機	B777	45～55分
	A350	50～55分
中型JET機	B787	45分
	B767	35～45分
小型JET機	B737	35～45分
	A320	30～40分
	ERJ	25分
	CR7	30分
プロペラ機	DHC8	25～35分
	ATR	30～35分

※飛行前点検整備(T check): 毎飛行ごとの出発前に実施され、航空機全体の外観点検、燃料補給、出発態勢の確認を行う。

※航空会社により、所要時間の設定は異なっている。(同じ型式でも空港によって変えているケースもある)

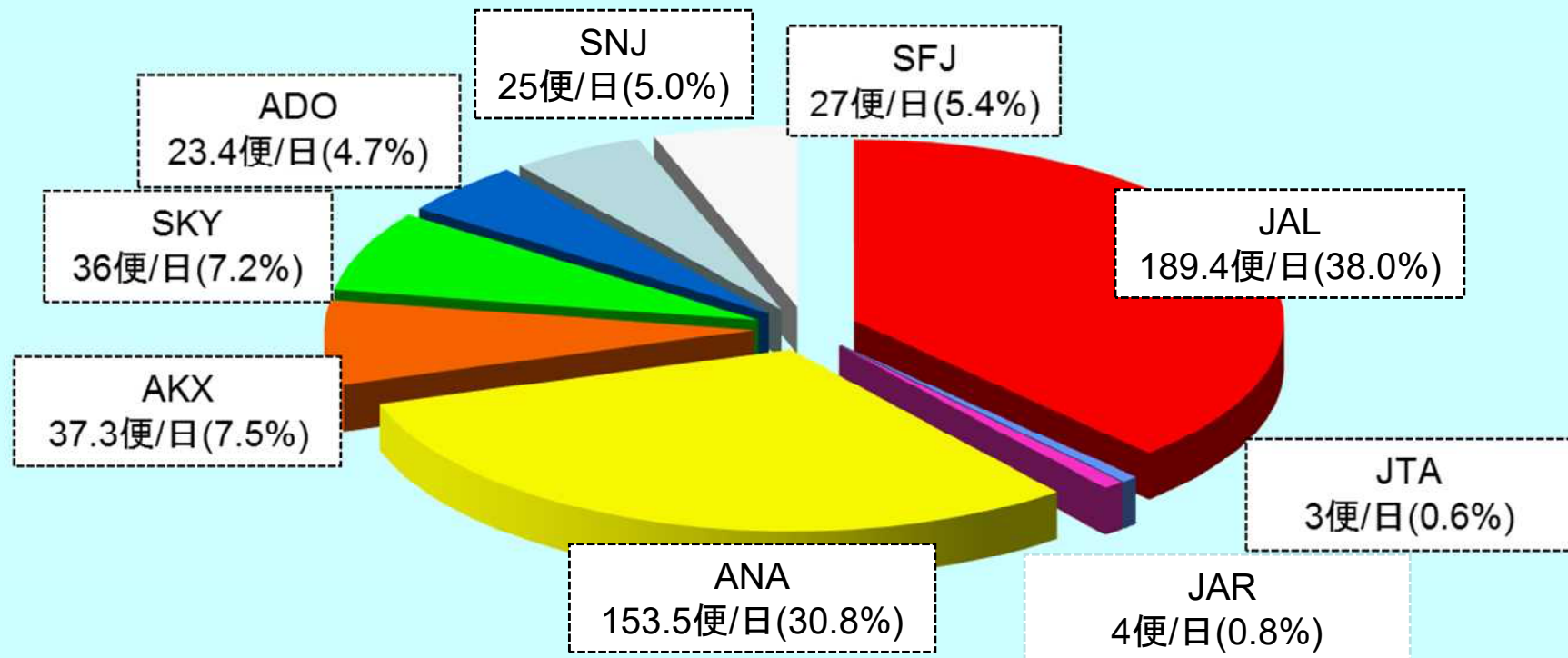
東京国際空港(国内線)路線数・便数・旅客数・利用率の推移

【東京国際空港】



東京国際空港(国内線)の航空会社別運航回数及びシェア

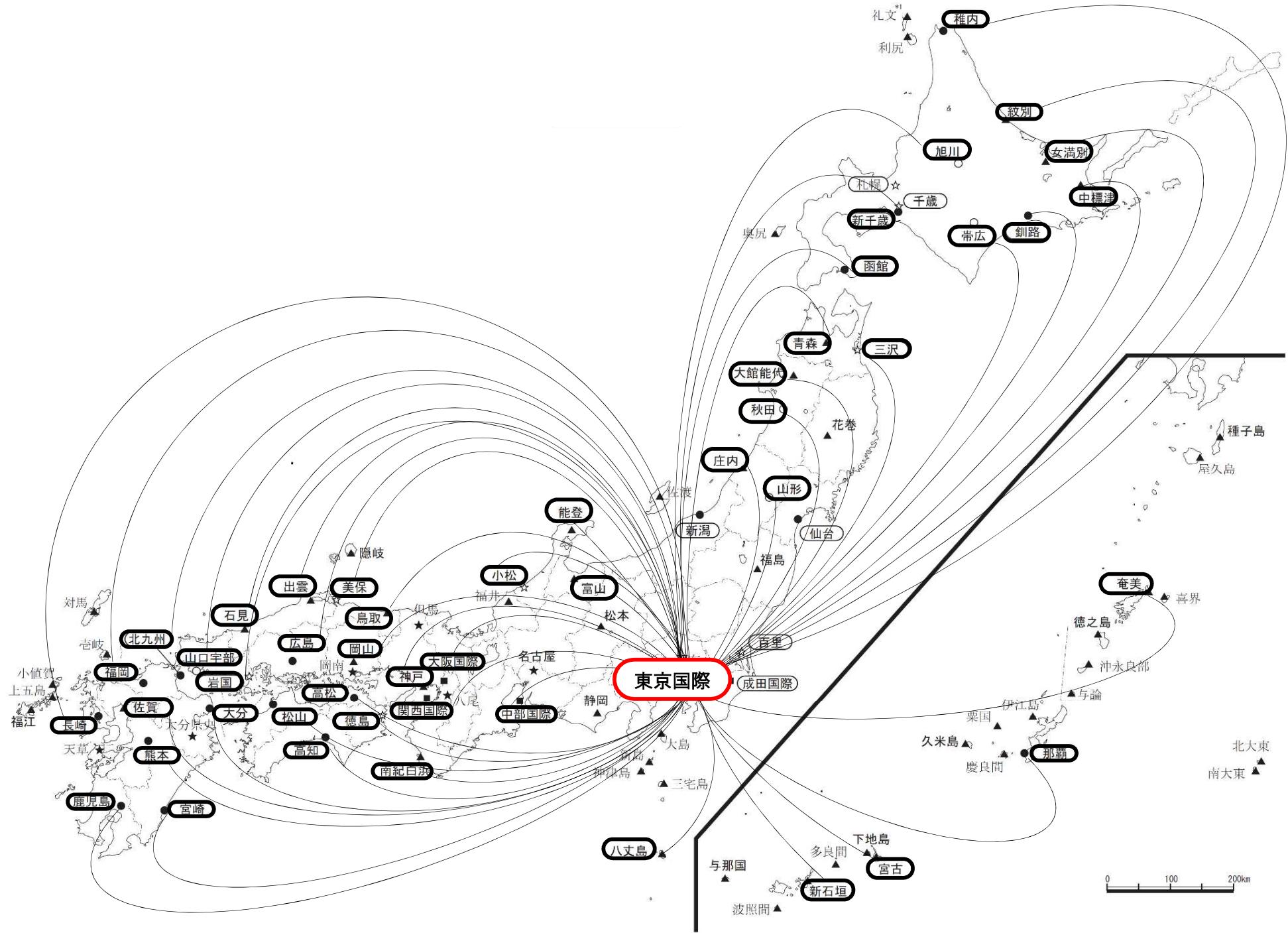
令和2年2月ダイヤ



運航便数: 498.6便/日

東京国際空港

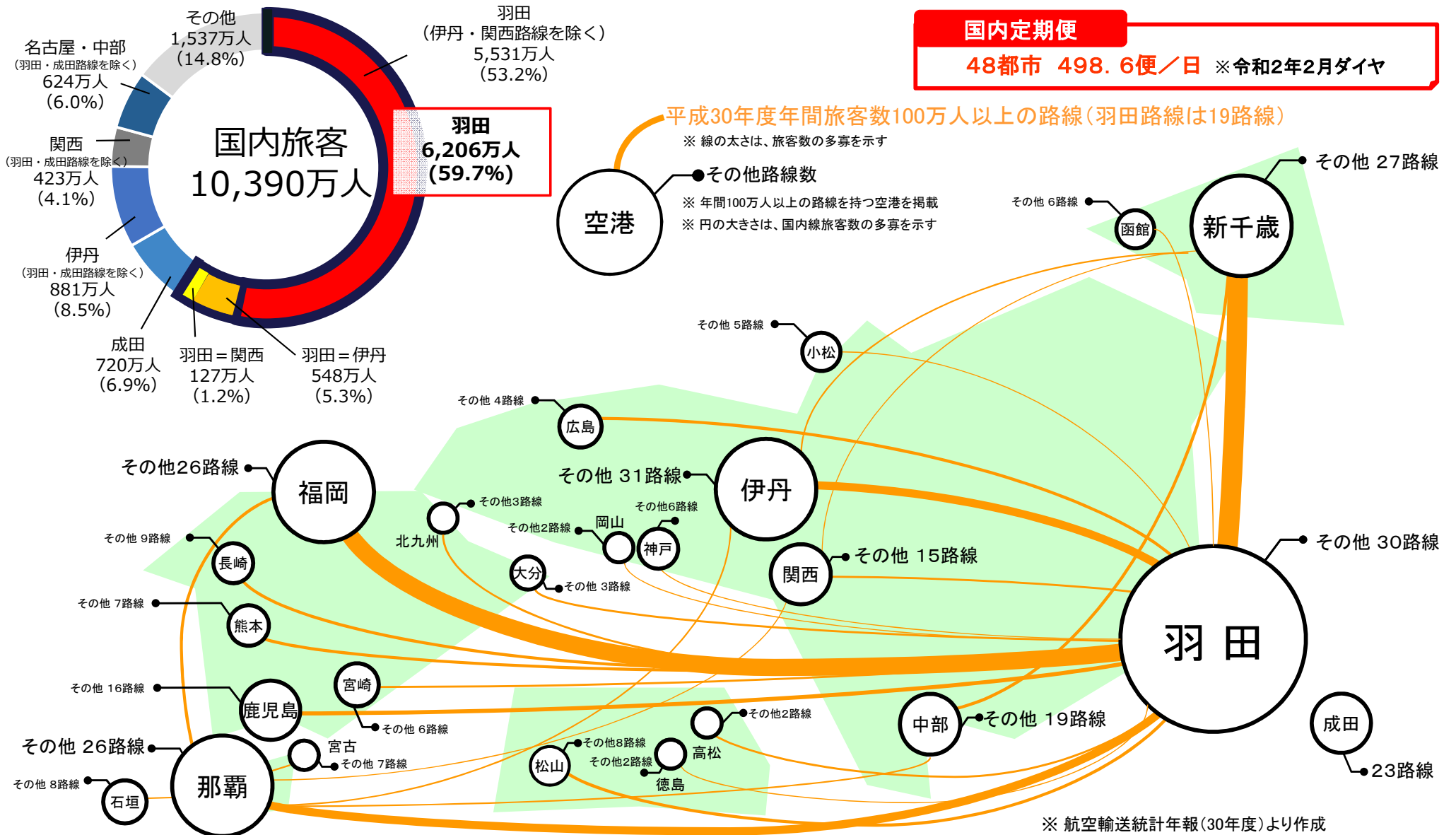
5. (2) ② 関係



東京国際空港における国内ネットワークの現状

5. (2)②関係

- 国内航空旅客流動については、羽田空港を利用する旅客数が約6割と一極集中が顕著。
- 一方、成田空港と関西空港はLCC参入に伴い旅客流動は一定程度を占め、また、ネットワークの拡充に寄与。



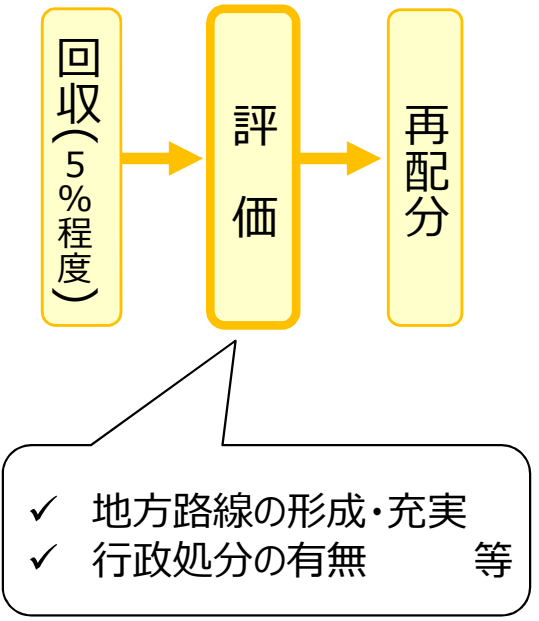
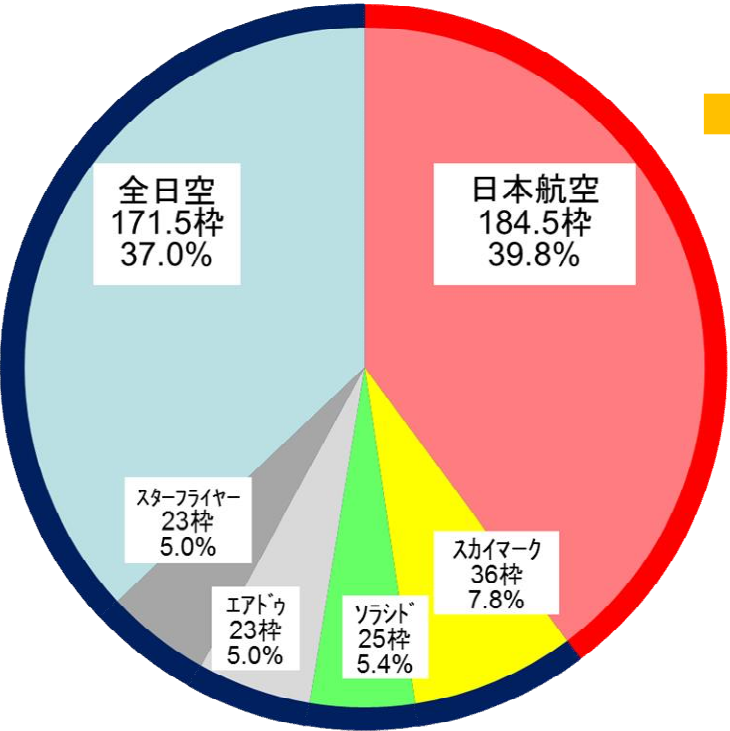
※ 航空輸送統計年報(30年度)より作成

東京国際空港の発着枠配分の見直しについて（国内線）

5. (2)②関係

- 羽田空港については、2020年1月に混雑空港の使用許可期限（5年ごと）が到来することを踏まえ、発着枠の見直しを実施。今回は国内線への増枠がないため、既存の発着枠を航空会社から一部回収し、評価して再配分。
- インバウンド旅客の地方への誘客等を図るため、再配分する枠は地方枠（幹線以外）とするとともに、需要喚起等に向けた地域と航空会社の優れた提案を評価して発着枠を付与する「政策コンテスト枠」を2枠増加。（現行3枠と合わせて合計5枠に）
- 競争促進のため、新規参入者が出た場合に備えて3枠を留保。（新規参入者が現れるまでの間は、既存航空会社の暫定使用可）

現在の発着枠の内訳



再配分後の企業別配分数

会社名	再配分後 (増減)	
JAL (日本航空)	181.5	(▲3)
ANA (全日本空輸)	170.5	(▲1)
SKY (スカイマーク)	37	(+1)
ADO (エアドゥ)	23	—
SNJ (ソラシドエア)	25	—
SFJ (スターフライヤー)	23	—

※廃止路線分（2枠）を併せて活用

- 政策コンテスト枠（増枠） 2
- 新規参入枠（新設） 3

概要

- 地方航空ネットワークの維持・充実には、企業努力のみではなく、**地域と航空会社とのパートナーシップを通じてニーズにあった需要喚起策等の取組を実施していくことが重要。**
- このような取組を促進するため、**羽田の政策枠3枠を活用**して、平成25年11月に「**羽田発着枠政策コンテスト**」を実施。
- 増便を希望する地域とパートナーたる航空会社の今後の取組について、**有識者懇談会での意見を踏まえ、優秀と考えられた以下の3路線に平成26年夏ダイヤから1枠ずつ配分。**（現在の配分期間は令和2年3月まで）

◇羽田＝山形（JAL 1→2便）

◇羽田＝鳥取（ANA 4→5便）

◇羽田＝石見（ANA 1→2便）

羽田＝山形

- 実施主体：
山形県、山形空港利用拡大推進協議会、JAL
- 主な事業内容：
 - ・**新幹線運賃並みの割引運賃**の設定、早朝の羽田発第1便の割引運賃の設定
 - ・航空会社と地域が収支を折半する「**路線収支共有制度**」を導入
 - ・「**山形空港サポーターズクラブ**」によるビジネス客の囲い込み
 - ・**空港シャトル**等の二次交通の充実
 - ・**羽田乗継による海外インバウンド誘客**（シンガポール、タイ等）



羽田＝鳥取

- 実施主体：
鳥取県、ANA
- 主な事業内容：
 - ・ANAとの共同キャンペーン「**ANA鳥取多美**」を通じて、女子旅をターゲットにした情報発信を展開
 - ・ANA海外支店と連携した羽田乗継による**団体ツアー誘客、FAMツアーの開催**
 - ・移住目的や子どもの航空便利用に対する**航空運賃助成制度「エアサポート支援事業」の実施**



羽田＝石見

- 実施主体：
島根県、萩・石見空港利用拡大促進協議会、ANA
- 主な事業内容：
 - ・**元乃隅稻成神社、つしまおほし**、角島大橋などの絶景スポットをめぐる**萩・石見空港発周遊バスの運行**
 - ・**萩・石見空港キャンペーンの展開**（レンタカー助成、乗り合いタクシー運行、特典クーポン付与）
 - ・石見神楽を鑑賞、体験するインバウンド向け**モニターツアーの実施**及び**ツアー商品の造成**



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】

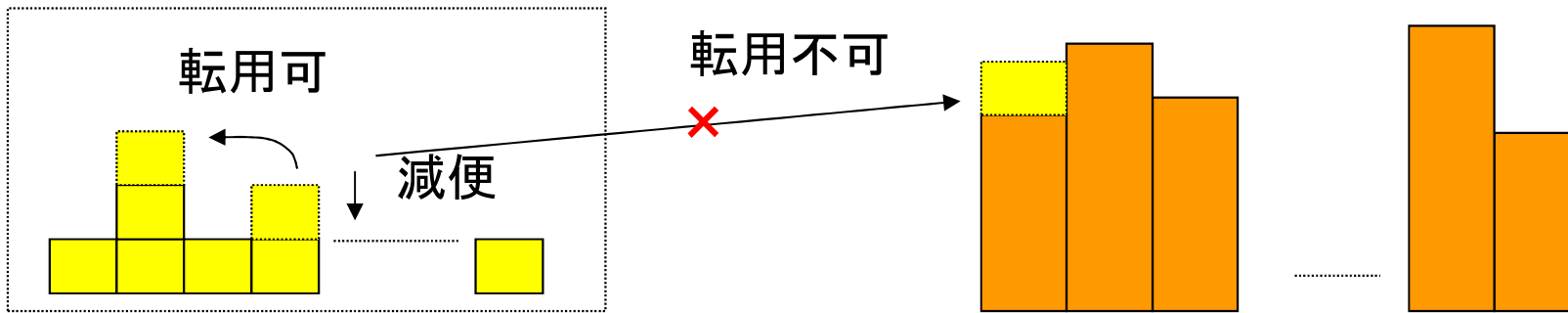
平成20年11月より、ANAが2便運航していた羽田＝大島を1便減便し、羽田＝佐賀（2便）を1便増便した。

地方路線維持のための羽田空港発着枠への3便ルールへの導入

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>

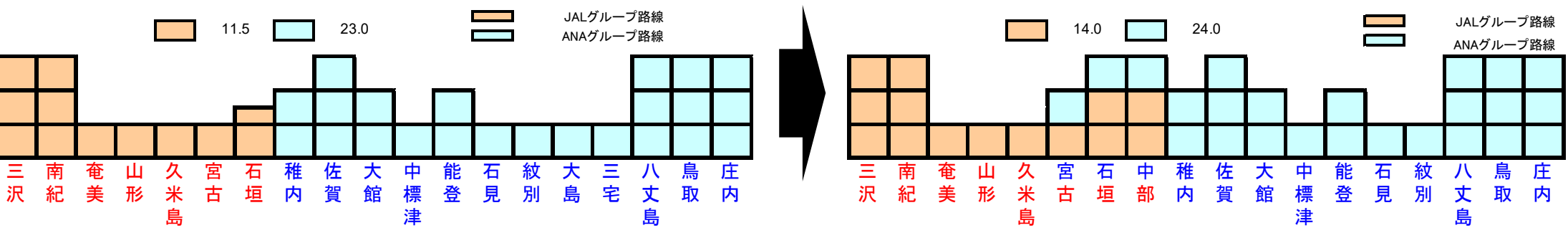
<多便数路線>



<3便以下路線>

(平成24年12月末)

(平成30年12月末現在)



羽田空港の国内定期便に係る発着枠配分の経緯

配分原資

配分

平成12年7月

新B滑走路供用に伴い
57枠増加

- 新規航空会社(スカイマーク等)に優先的に15枠
- 大手航空会社(JAL、ANA、JAS)に40枠
- 新空港(能登、新紋別)への路線開設用に2枠

平成17年4月

大手航空会社(JAL、ANA)
から40枠回収

- 新規航空会社に優先的に20枠
- 大手航空会社に20枠

平成22年10月
平成23年3月

羽田空港の再拡張に伴い
37枠増加

- 新規航空会社に優先的に17枠
- 大手航空会社に19枠
- 小型機での新規路線開設用に1枠

平成25年3月

羽田空港の再拡張に伴い
25枠増加

- 新規航空会社への優先的な配分をやめる
- JALの破綻については、企業再生期間を控除して評価
配分結果：JAL3枠、ANA8枠、
スカイマーク4枠、エアドゥ2枠、ソラシドエア3枠、
スターフライヤー5枠
- 政策枠を整理し、羽田発着政策コンテスト枠として3枠創設
(山形、鳥取、石見)

羽田空港国内線発着枠の回収・再配分結果(令和元年9月2日発表)

参考

○ 羽田発着枠配分基準検討小委員会報告書(令和元年8月29日)に基づき評価を実施し、評価基準に基づき、航空会社へ回収・再配分

評価結果

評価項目	評価結果						項目点数
	JAL	ANA	SKY	ADO	SNJ	SFJ	
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							
旅客キロあたり旅客収入の過去5年間の変化率が各社間平均を下回っていること	0	1	1	1	0	0	最大6点 1点/社
(2) 安全の確保							
・過去5年間の機材品質に係る不具合に起因する欠航又は15分を超える遅延の発生率が一定割合以下であること	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	最大3点 0.5点/社
・過去5年間に義務報告した安全上の支障を及ぼす事態に対して90日以内に必要な再発防止策を策定した割合の各社間順位点	0.4	0.0	0.1	0.3	0.5	0.2	1位0.5点 (順位点)
(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							
以下の指標の各社数値の合計値に占める各社数値の割合 ・地方路線(幹線及び羽田路線以外の路線(離島路線を含む))の路線数	2.7	2.4	0.5	0.1	0.2	0.1	6
以下の指標の各社数値の合計値に占める各社数値の割合 ・地方路線(幹線及び羽田路線以外の路線(離島路線を含む))の便数	2.9	2.3	0.4	0.1	0.2	0.1	6
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							
羽田路線の全路線便数に占める幹線以外の路線の便数の割合が各社間平均を上回っていること	1	1	0	0	1	0	最大6点 1点/社
以下の指標の各社数値の合計値に占める各社数値の割合 ・3便ルール対象路線の便数	2.2	3.8	0	0	0	0	6
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							
旅客キロあたり営業費用の過去5年間の変化率が各社間平均を下回っていること	0	0	0.5	0.5	0	0	最大3点 0.5点/社
従業員一人あたり営業収益の過去5年間の変化率が各社間平均を上回っていること	0.5	0	0.5	0	0.5	0	最大3点 0.5点/社
3. 発着枠の効率的な使用の観点からの評価項目							
羽田空港の1運航当たりの輸送人員が各社間平均を上回っていること	0.5	0.5	0.5	0.5	0	0	最大3点 0.5点/社
4. その他							
行政処分を過去5年間受けていないこと	0	0.5	0.5	0	0.5	0.5	最大3点 0.5点/社
計	10.70	12.00	4.50	3.00	3.40	1.40	35.00
破綻の影響を控除する係数							
(評価期間(H26~30年度:1826日)における企業再生期間(H27.2.4~H28.3.28:419日)を除いた期間の割合)	-	-	0.77	-	-	-	-
合計点数 (SKYの合計点数は、1(2)及び4を除き、各項目の評価結果に上記係数を乗じて算出)	10.70	12.00	3.72	3.00	3.40	1.40	34.22
配分枠数(16枠を合計点数で按分)	5.00 ⇒ 5	5.61 ⇒ 6	1.74 ⇒ 2	1.40 ⇒ 1	1.59 ⇒ 1	0.65 ⇒ 1	16

配分結果

	現在	今回の回収・再配分			回収・再配分後
		回収数	再配分数	増減	
日本航空	184.5	▲8	5	▲3	181.5
全日本空輸	171.5	▲7	6	▲1	170.5
スカイマーク	36	▲1	2	1	37
AIRDO	23	▲1	1	0	23
ソラシドエア	25	▲1	1	0	25
スターフライヤー	23	▲1	1	0	23

※出発枠又は到着枠のみ配分したものは0.5便としてカウント

注:過去5年間の変化率とは、平成26年度と平成30年度の間での変化率を指す。
:1.(3)は令和元年6月、3.は平成30年度実績による。

羽田発着枠配分基準検討小委員会 報告書（概要）

<ポイント>

- 羽田空港（国内線）は、2020年1月に混雑空港の使用許可期限が到来するため、発着枠の見直しに関する基本的考え方を整理。
- 今般の許可更新に当たっては、国内線の発着枠の増枠がないため、回収・再配分の仕組みを通じて発着枠の見直しを実施。
- その際、従前の使用状況に配慮しつつ、競争促進及び多様な輸送網の形成等の観点から、これまでの各航空会社の発着枠の使用状況や取組をチェック・評価して使用許可に反映し、地方路線の維持拡充を図るとともに、新規参入が可能となる環境を整備。

1. 今般の発着枠回収のあり方

- 既存ネットワークへの影響等を考慮し、羽田空港に既就航の6社全社から定率5%程度（各社少なくとも1枠）を回収。
- また、今後、期中の一定期間に発着枠が使用されない場合は当該発着枠を回収（U/Lルール）。

2. 新規参入会社の取扱い

- 競争を促進する観点から、将来、羽田空港に新規に参入しようとする航空会社が現れた場合に優先的に配分する「新規参入枠」を新設。

3. 羽田発着枠政策コンテスト

- 地域の主体的な取組を促進し、訪日外国人旅行者の一層の地方誘客等を図るため、羽田発着枠政策コンテスト枠を数枠増加。
- 対象路線の拡大（現在は新規路線及び3便以下の路線に限定）や当初配分期間の延長（2年→3年）等、制度を見直し。

4. 発着枠の再配分

- より地方航空ネットワークの維持拡充に配慮し、訪日外国人旅行者の一層の地方誘客等を図るため、今般再配分する発着枠は地方枠（非幹線）とする。
- 評価項目及び配点方法について、今日的視点から見直し。

5. その他

- スロットオークションについては、発着枠の財産的位置付け等の課題があるため、諸外国や他産業の動向も参考にしつつ、引き続き検討。

羽田空港の発着枠(増加分)の配分について(国際線)

参考

< 1. 発着枠の国別配分数 >

国名	配分数 (1日当たり)	
	本邦企業	相手国企業
米国	12 便分	12 便分
中国 ※1	4 便分	4 便分
※2 ロシア	2 便分	2 便分
豪州	2 便分	2 便分
インド ※3	1 便分	1 便分
イタリア	1 便分	1 便分
トルコ	1 便分	1 便分
フィンランド	1 便分	1 便分
スカンジナビア	1 便分	1 便分
合計	25 便分	25 便分

< 2. 本邦企業への配分の企業別配分数 >

国名	配分数 (1日当たり)	
	ANA	JAL
米国	6 便分	6 便分
中国	2 便分	2 便分
ロシア	1 便分	1 便分
豪州	1 便分	1 便分
インド	0.5 便分 ※1	0.5 便分 ※1
イタリア	1 便分	—
トルコ	1 便分	—
フィンランド	—	1 便分
スカンジナビア	1 便分	—
合計	13.5 便分	11.5 便分

※1 中国とは、羽田発着枠配分のほか、成田・北京・上海に係る輸送力制限を大幅に緩和することを確認。

※2 赤字は今般の増枠による羽田空港 昼間時間帯 新規就航国。

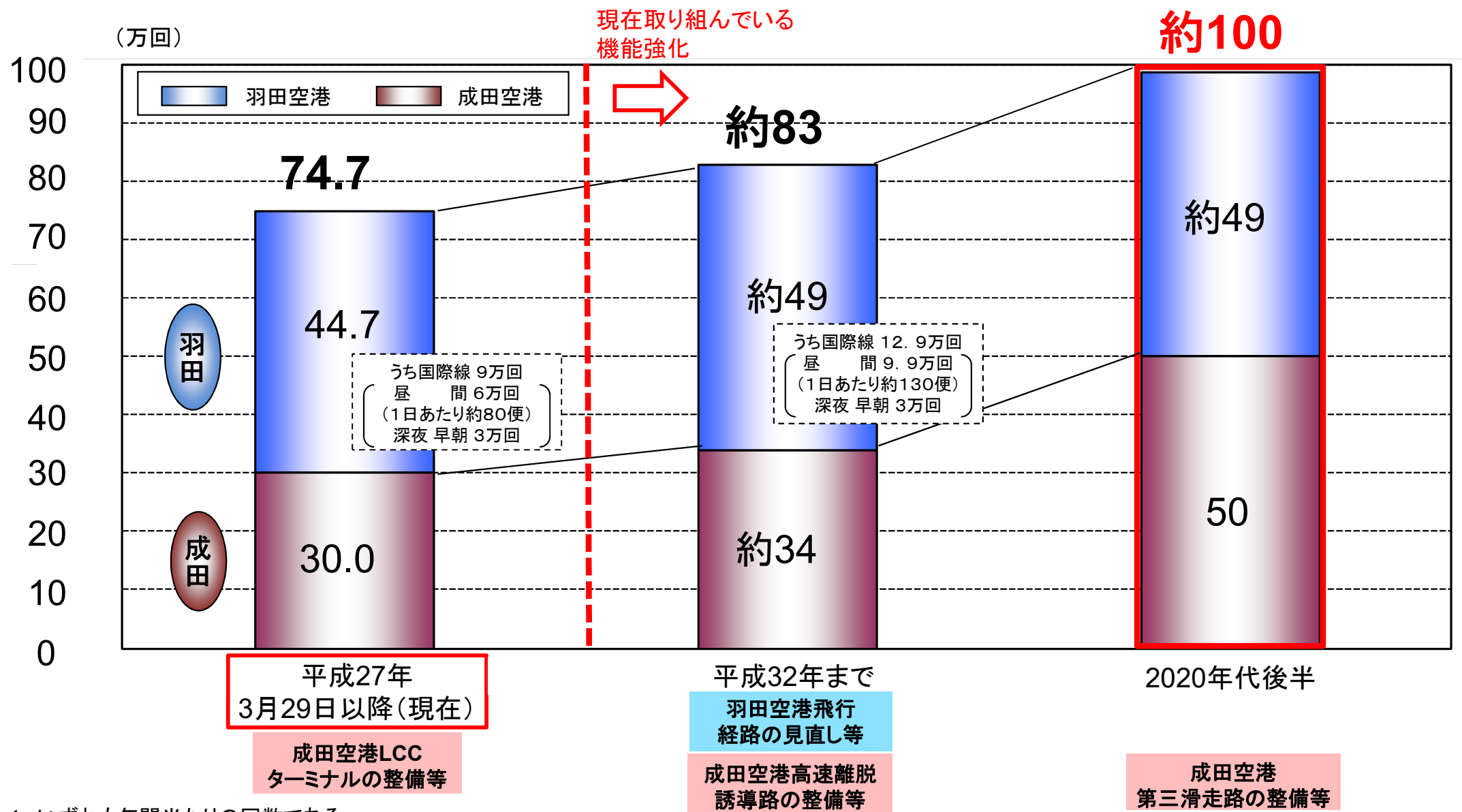
※3 インドは、これに加え深夜早朝枠 1 便分ずつを両国企業にそれぞれ配分。

※1 深夜早朝枠と組み合わせて1便を運航。

首都圏空港(羽田・成田)の空港処理能力の増加について

参考

○ 羽田空港の飛行経路見直し、成田空港の第三滑走路の整備等により、ニューヨーク、ロンドンに匹敵する世界最高水準である約100万回を目指す。



* 1. いずれも年間当たりの回数である。
* 2. 回数のカウントは、1離陸で1回、1着陸で1回のため、1離着陸で2回とのカウントである。