参考資料
羽田発着枠配分基準
検討小委員会（第4回）

羽田発着枠の現状等について

国土交通省 航空局
令和6年6月

国土交通省

1. 前回の発着枠配分

2. 発着枠の使用状況等

（1）「競争促進」の観点から

（2）「多様な輸送網の形成」の観点から

（3）新型コロナウイルス感染症の影響

3. 航空を巡る環境の変化

4. 航空運送事業の現況等

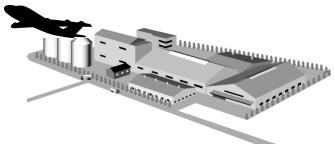
混雑空港の発着枠使用に係る許可制度

国土交通省

○ 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の制限があり、混雑空港において自由な発着便設定を認めると、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。

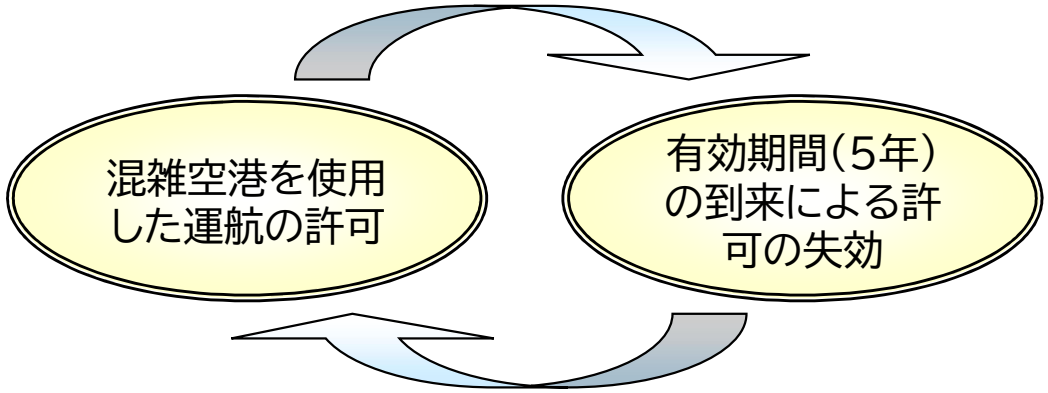
○ このため、混雑空港における発着枠の使用については**国土交通大臣の許可**にかからしめ、当該空港において運航の安全及び環境への配慮等の観点から設定された発着枠の上限を超えないように、国として発着総数の調整を行っている。

混雑空港の指定



羽田・伊丹・成田・関西・福岡

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

東京国際空港（羽田）の国内定期便に係る発着枠配分の経緯

国土交通省

□とは、配分方法の検討実施時期を指す

H12.2 規制緩和 / H14.10 JJ統合 / H17.2 混雑空港運航許可の更新 / H22.2 混雑空港運航許可の更新 / H27.2 混雑空港運航許可の更新 / R2.2 混雑空港運航許可の更新

区分	H9.7 新C滑走路 供用 +40便	H12.7 新B滑走路 供用 +57便	H14.4 中華航空 成田移転 +4便	H14.10 JJ統合に 伴う返還 +12便	H15.7 滑走路占有時間 の短縮 +10便	H17.4 回収・ 再配分	H17.12 管制運用の 見直し +10便	H19.11 高速離脱誘導路 の整備等 +6便	H22.10 H23.3 羽田再拡張 第1段階 +37便	H25.3 羽田再拡張 第2段階 +25便	H26.3 羽田政策 コンテスト	R2.3 回収・ 再配分
特定既存航空会社 （新規航空会社）	新規航空会社枠 6（＋6） 計 6	新規航空会社枠 21（＋15） 計 21	新規航空会社枠 25（＋4） 計 25	新規航空会社枠 25 競争促進枠 12（＋12） 計 37	新規航空会社枠 25 競争促進枠 12 新規優遇枠 10（＋10） 計 47	新規優遇枠 47 新規優遇枠 20（＋20） 計 67	新規優遇枠 72（＋5） 計 72	新規優遇枠 72 計 72	新規優遇枠 88（＋16） 地方枠(※5) 1（＋1） 計 89	新規優遇枠 88 配分 14（＋14） 地方枠 1 計 103	新規優遇枠 88 配分 14 地方枠 1 計 103	回収　△4 (SKY△1、ADO△1、SNJ△1、SFJ△1) 再配分　5 (SKY＋2、ADO＋1、SNJ＋1、SFJ＋1) 計 104
大手航空会社	配分済枠 276 配分 ＋ 28 計 304	配分 344（＋40） 計 344	配分 344 計 344	回収 332（JAL△12） 計 332	配分 332 計 332	回収　△40 (ANA△18、JAL△22) 再配分　20 (ANA＋9、JAL＋11) 振替　8 計 320	配分 325（＋5） 計 325	配分 325 計 325	配分 325 地方枠(※5) 19（＋19） 計 344	配分 336（＋11） 地方枠 19 計 355	配分 336 地方枠 19 計 355	回収　△15 (ANA△7、JAL△8) 再配分　11 (ANA＋6、JAL＋5) 三宅島・大島△2 (ANA△2) 計 349
政　策　枠	政策枠（※1） 6（＋6） 計 6	政策枠 6 特定路線枠(※2) 2（＋2） 計 8	政策枠 6 特定路線枠 2 計 8	政策枠 6 特定路線枠 2 計 8	政策枠 6 特定路線枠 2 計 8	計 0	計 0	際内乗継改善枠 (※3)　4（＋4） 国内地方路線枠 (※4)　2（＋2） 計 6	際内乗継改善枠 4 国内地方路線枠 2 新規路線開設枠 (※6)　1（＋1） 計 7	際内乗継改善枠 4 国内地方路線枠 2 新規路線開設枠 1 計 7	際内乗継改善枠 4 羽田政策コンテスト枠(※7) 3 計 7	際内乗継改善枠 4 羽田政策コンテスト枠(※7) 5(＋2) 計 9
新規参入枠												新規参入枠(※8) 3 計 3
発着枠計	計 316	計 373	計 377	計 377	計 387	計 387	計 397	計 403	計 440	計 465	計 465	計 465

※1：1便路線（稚内等）及び新空港路線（佐賀、大館能代）へ配分。
※2：新空港路線（能登、新紋別）へ配分。
※3：羽田＝関西限定の暫定使用であり、SFJが使用中。
※4：航空ネットワークの更なる充実を図るべく、国内地方路線の運航のため暫定的に配分。
※5：羽田再拡張（第1段階）の配分では、うち4便について、出発枠4枠をANA、到着枠4枠のうち1枠をANA、1枠をJAL、2枠をSFJに配分（1枠0．5便として計上）。
※6：地域が主体となり、航空会社の協力を得て、小型機であれば成立する路線等の新規開設のための枠。
※7：「羽田発着枠政策コンテスト」を通じて配分対象として選定された路線であり、当該路線に係る提案を地方公共団体等と共同提案した航空会社に対して使用を認める枠。R2.10に2枠を増枠。
※8：新規参入会社が現れた場合に優先的に配分する枠を新設。

前回の小委員会報告(令和元(2019)年8月)の概要

国土交通省

＜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

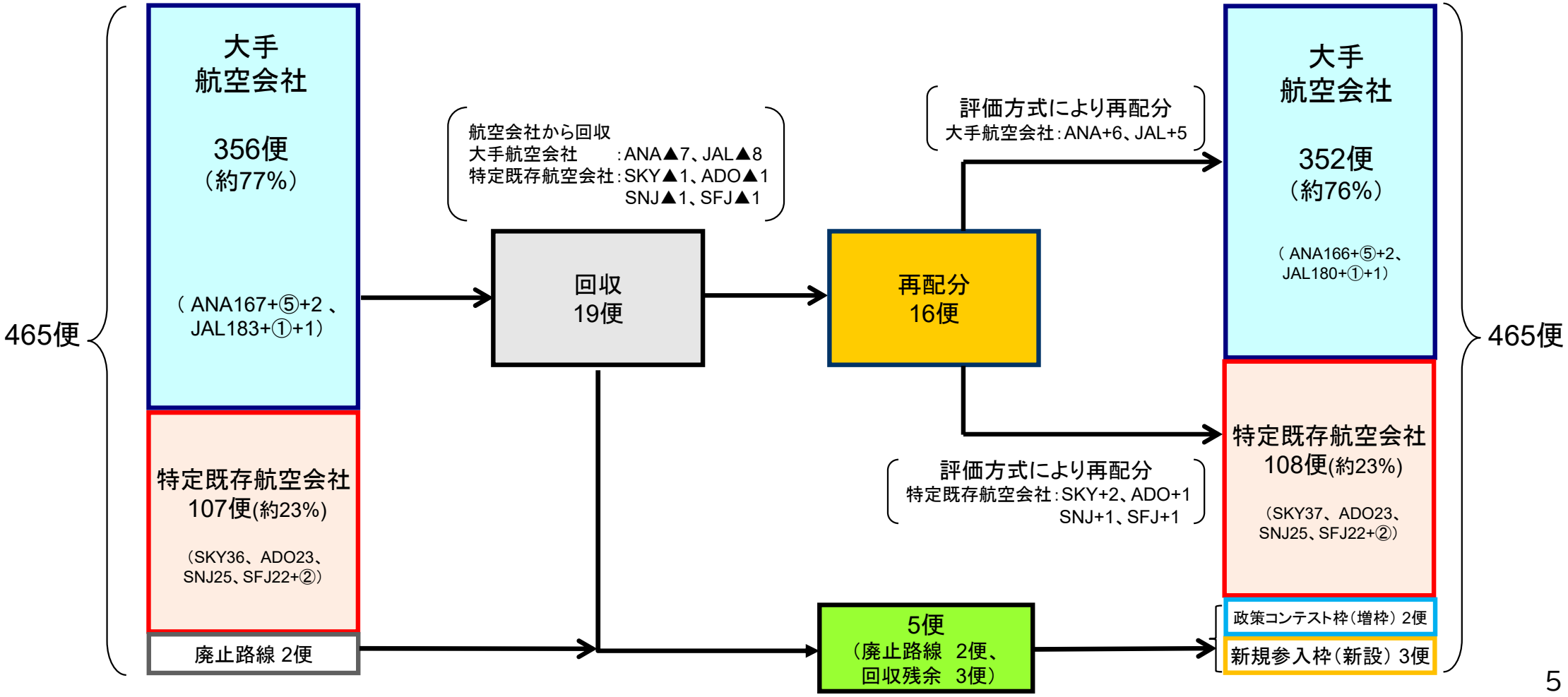
- スロットオークションについては、発着枠の財産的位置付け等の課題があるため、諸外国や他産業の動向も参考にしつつ、引き続き検討。

羽田空港発着枠の配分（令和2（2020）年3月）

国土交通省

- 羽田空港については、2019年9月に発着枠の見直しを実施。（従前の混雑空港の使用許可期限（5年ごと）は2020年1月に到来）国内線への増枠がなかったため、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（19枠回収し、16枠再配分）。
- 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。（従前の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）

【国内線】



国内線発着枠の配分の見直し結果(令和元(2019)年8月)

国土交通省

評価項目		評価結果 JAL	ANA	SKY	ADO	SNJ	SFJ	項目点数
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**

羽田国内線発着枠配分の内訳（令和5（2023）年5月現在）

国土交通省

航空会社	配分枠		（内訳） 自由枠	地方枠	特定既存優遇枠		政策枠		新規参入枠（暫定使用）
					特定既存地方枠	特定既存自由枠	際内乗継改善枠	地方路線利便性向上枠	
			329	36	23	65	4	5	3
ANA	172.5	37.0%	151	17.5				発着枠コンテストの評価結果に応じて配分	新規参入を希望する航空会社がいないため暫定使用
JAL	183.5	39.4%	168	12.5					
SKY	38	8.2%	3	2	8	24			
ADO	23	4.9%	1	1	4	17			
SNJ	26	5.6%	2	1	7	15			
SFJ	23	4.9%	4	2	4	9	4		

国土交通省

1. 前回の発着枠配分

2. 発着枠の使用状況等

（1）「競争促進」の観点から

（2）「多様な輸送網の形成」の観点から

（3）新型コロナウイルス感染症の影響

3. 航空を巡る環境の変化

4. 航空運送事業の現況等

大手航空会社・特定既存航空会社について

国土交通省

○ 現在、羽田空港を使用して運航を行うことの許可を受けている本邦航空運送事業者は9事業者。
○ 発着枠配分に当たっては、**大手航空会社**（2社・グループ）と**特定既存航空会社**（4社）に分類。

大手航空会社

JAL
・日本航空㈱
・日本トランスオーシャン㈱
・㈱ジェイエア

ANA
・全日本空輸㈱
・ANAウィングス㈱

特定既存航空会社

SKY
・スカイマーク㈱

ADO
・㈱AIRDO

SNJ
・㈱ソラシドエア

SFJ
・㈱スターフライヤー

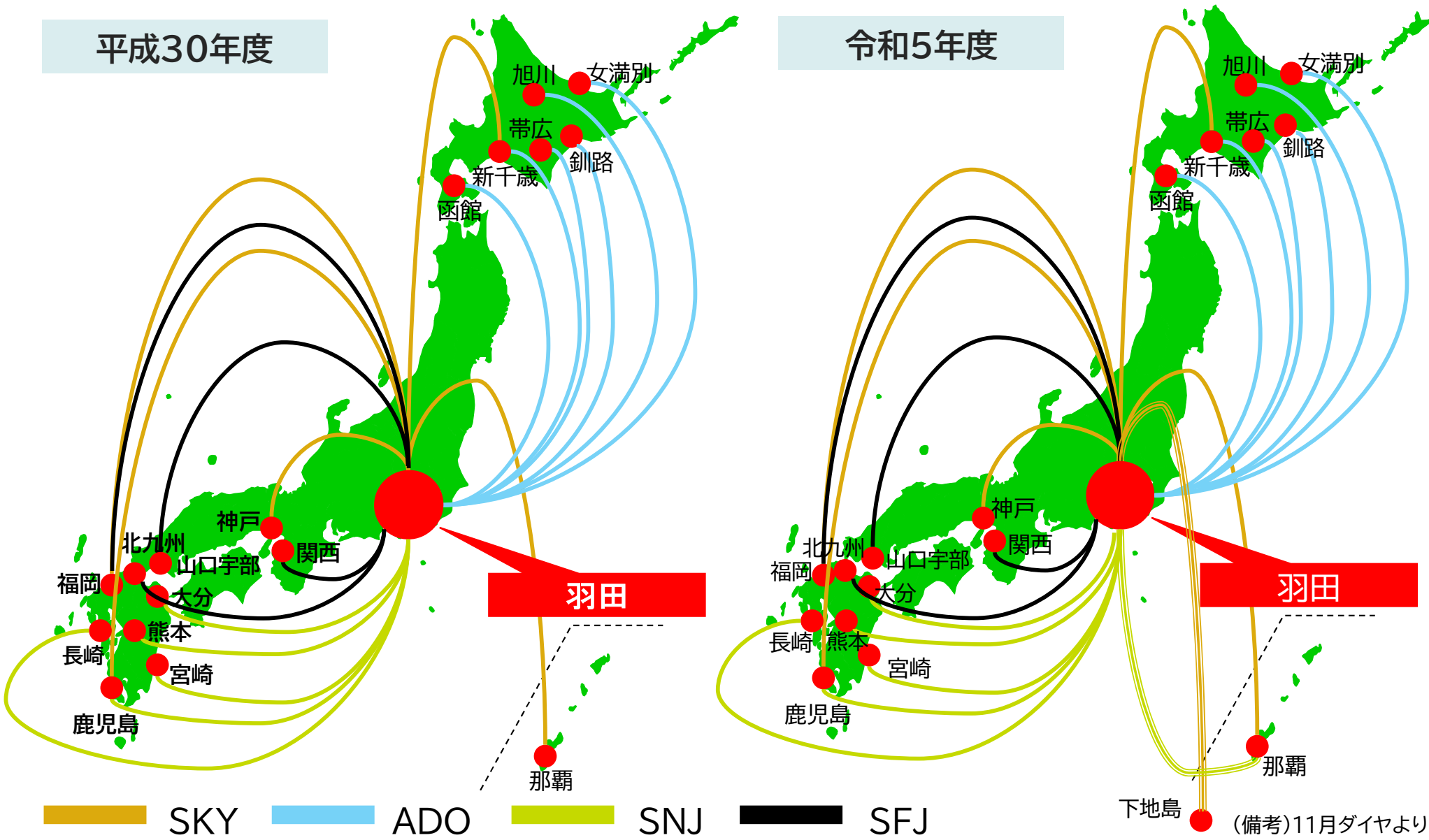
新規参入航空会社

○ 羽田空港において配分を受けている発着枠数が3便未満である航空会社　※現在は、該当する会社なし
○ 羽田空港を使用して運航を行うことの許可を受けようとする航空会社

特定既存航空会社の羽田就航路線

国土交通省

○ この5年間で、新たにスカイマークが下地島路線に、ソラシドエアが那覇路線に就航。



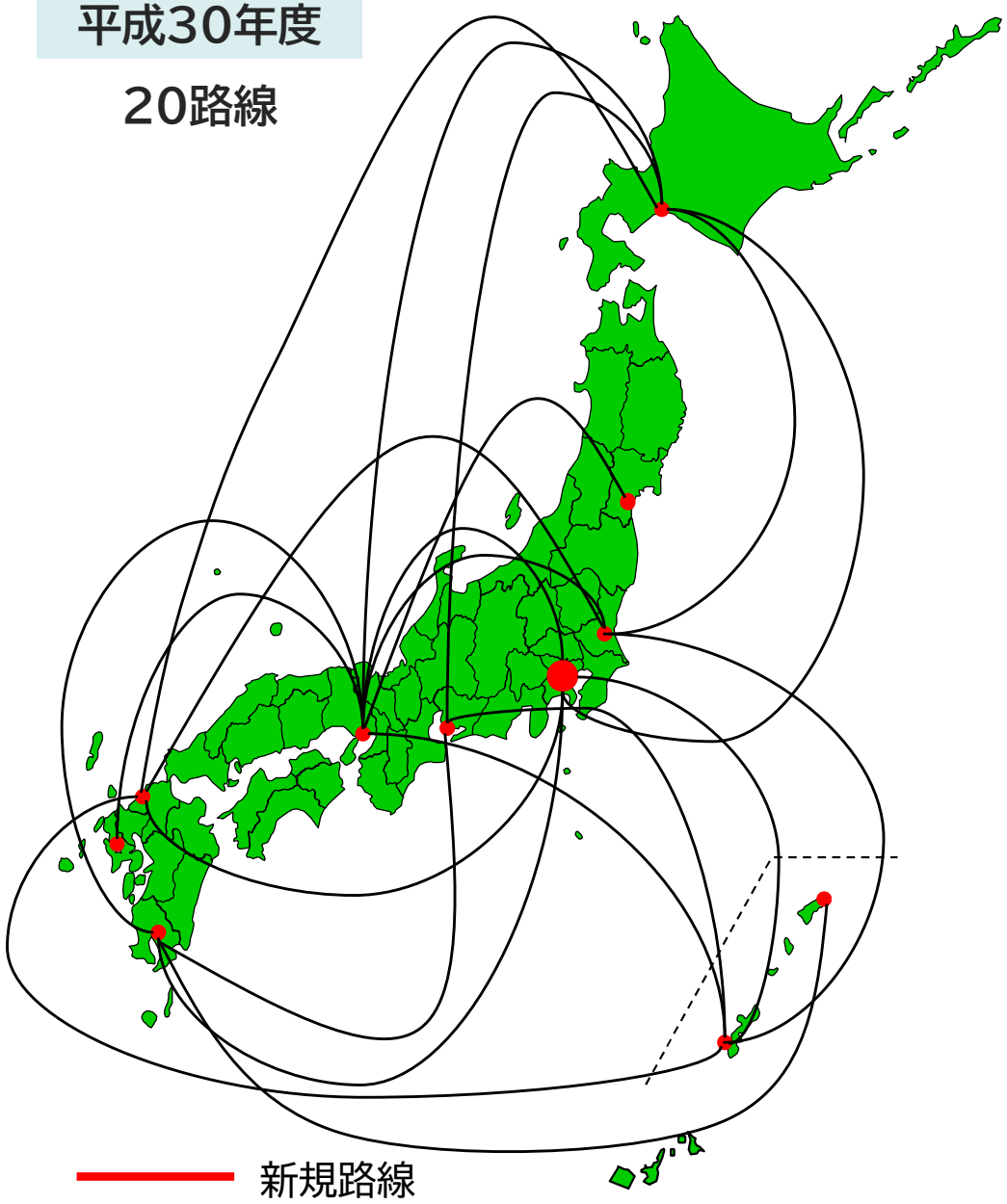
(備考)11月ダイヤより作成

スカイマーク（SKY）就航路線

国土交通省

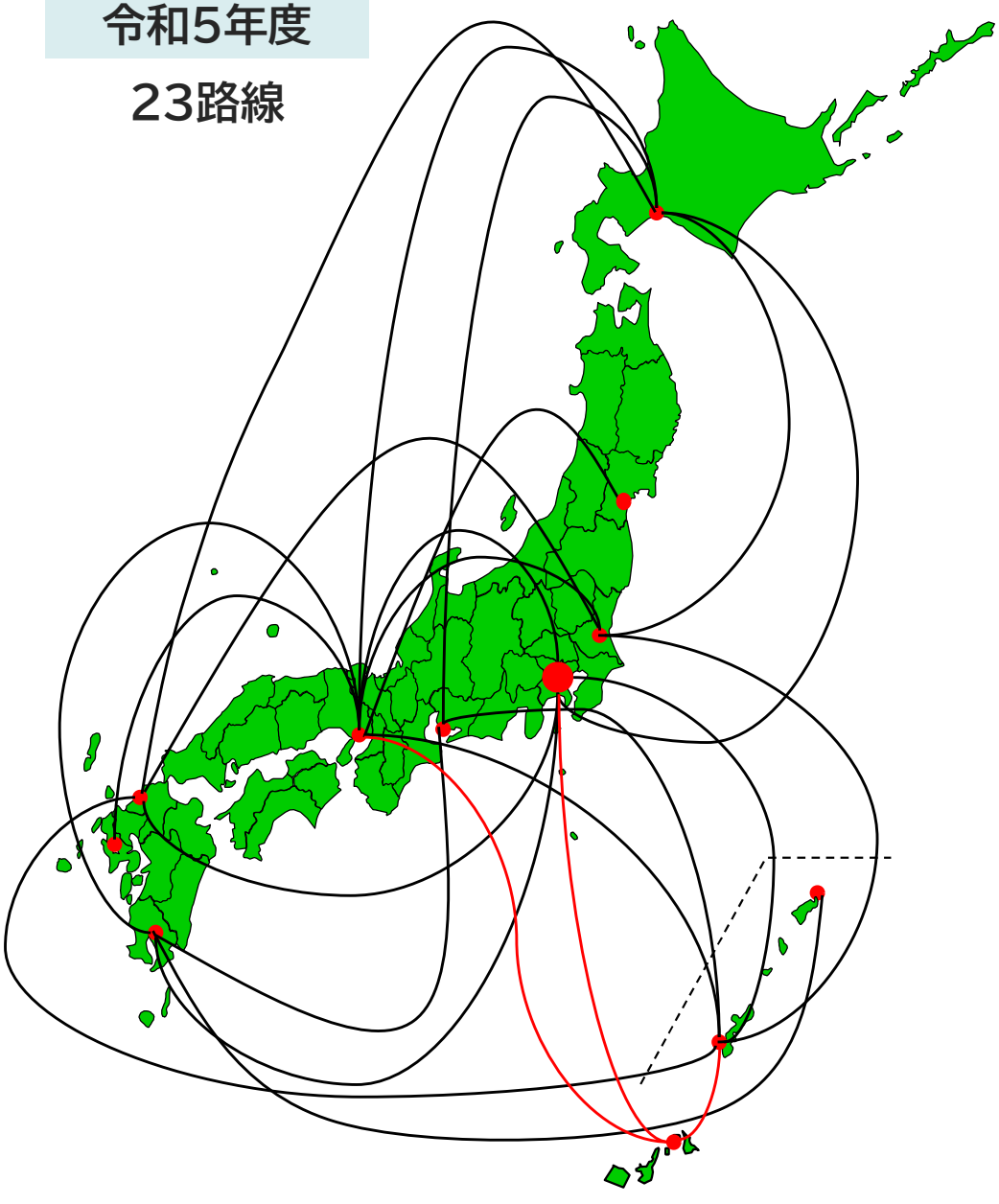
平成30年度

20路線



令和5年度

23路線



新規路線

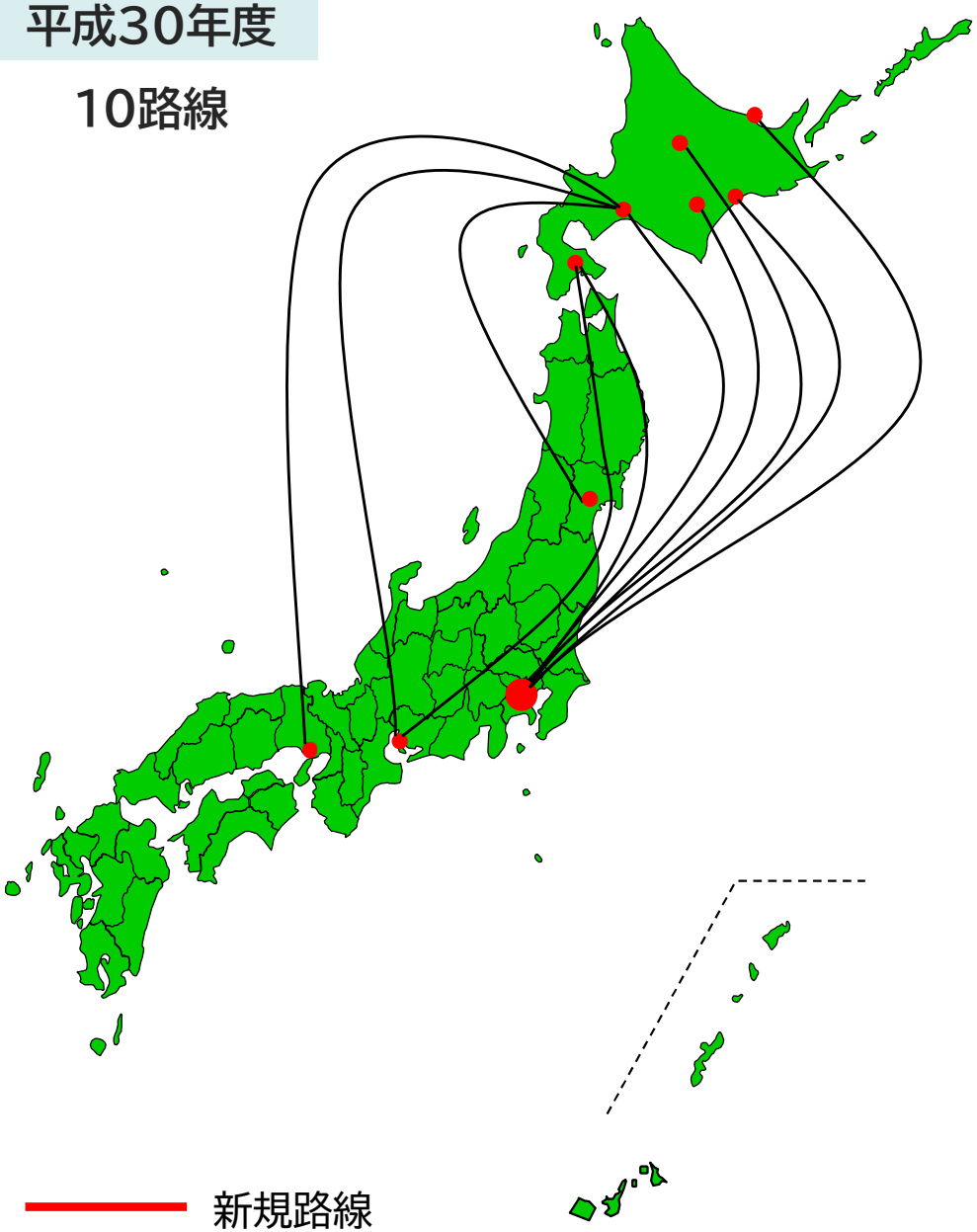
（備考）11月ダイヤより作成

AIRDO(ADO)就航路線

国土交通省

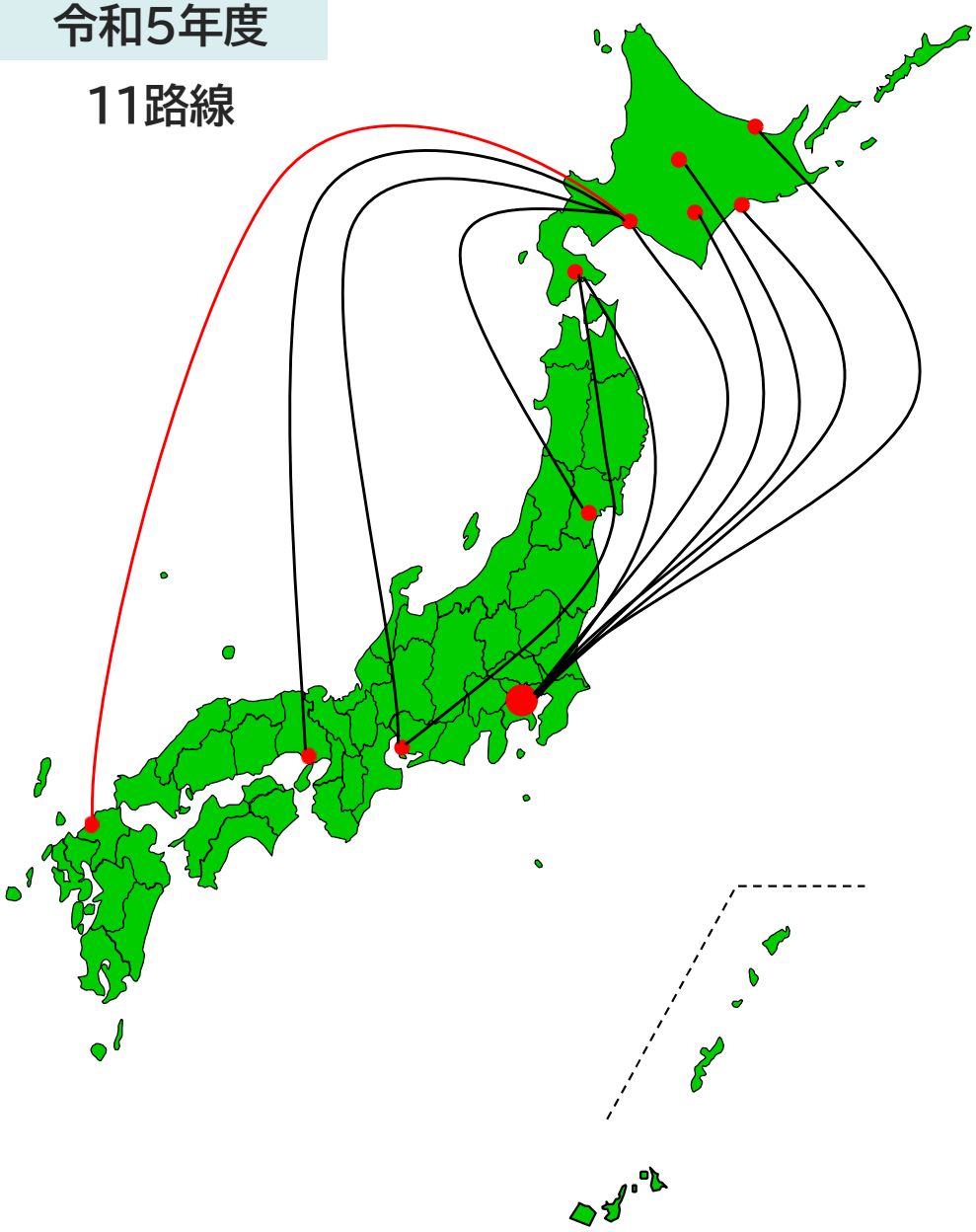
平成30年度

10路線



令和5年度

11路線



新規路線

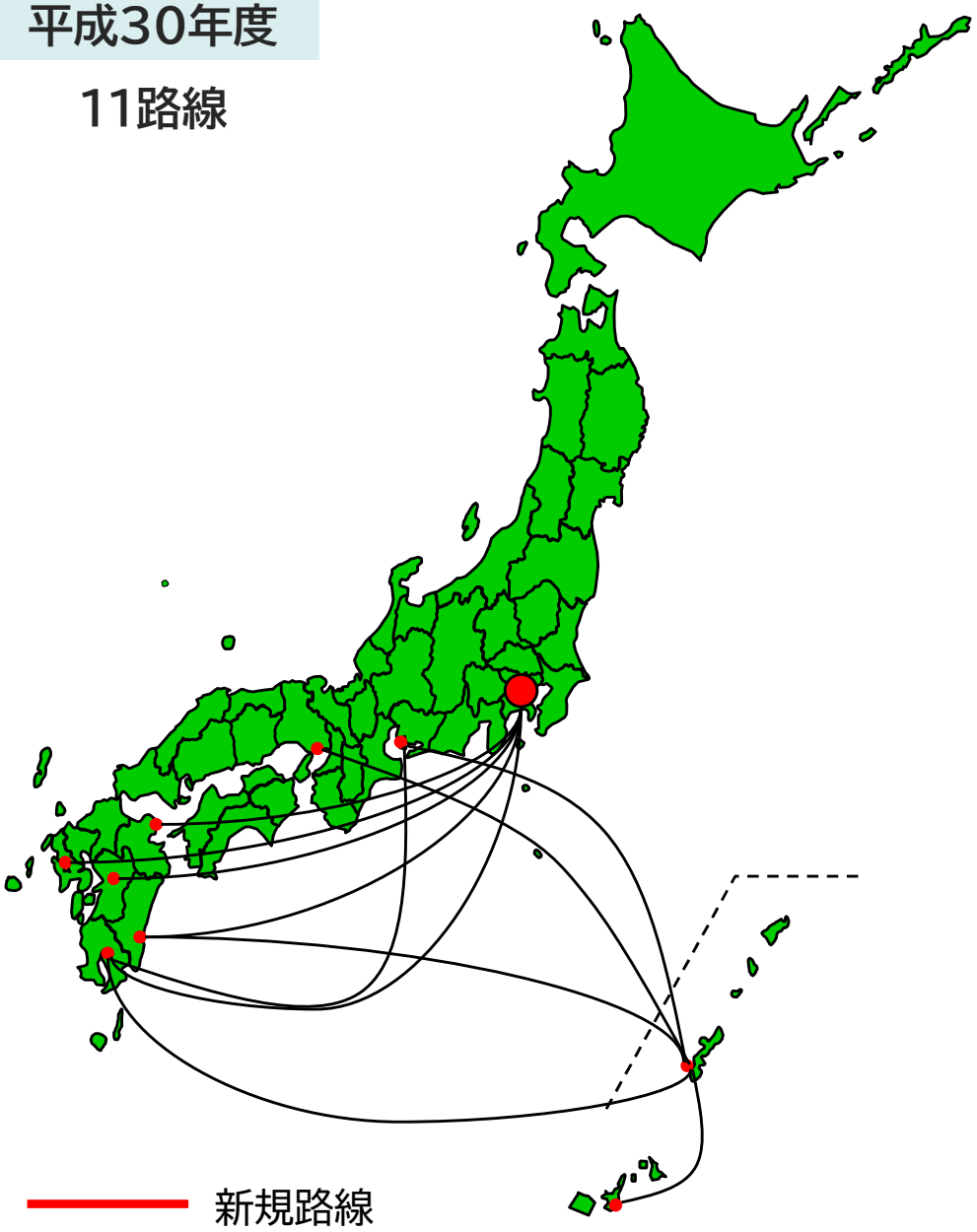
(備考)11月ダイヤより作成

ソラシドエア（SNJ）就航路線

国土交通省

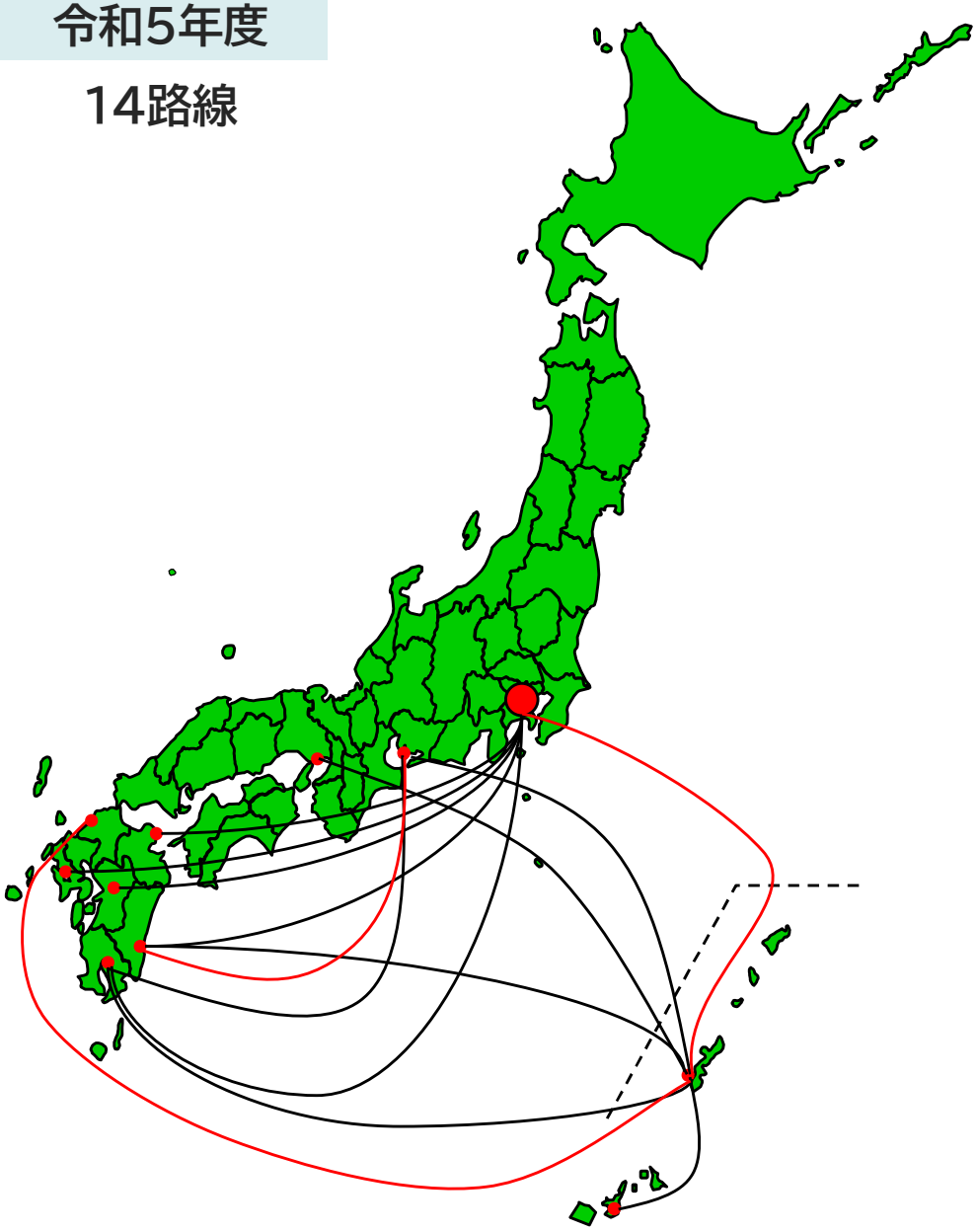
平成30年度

11路線



令和5年度

14路線



新規路線

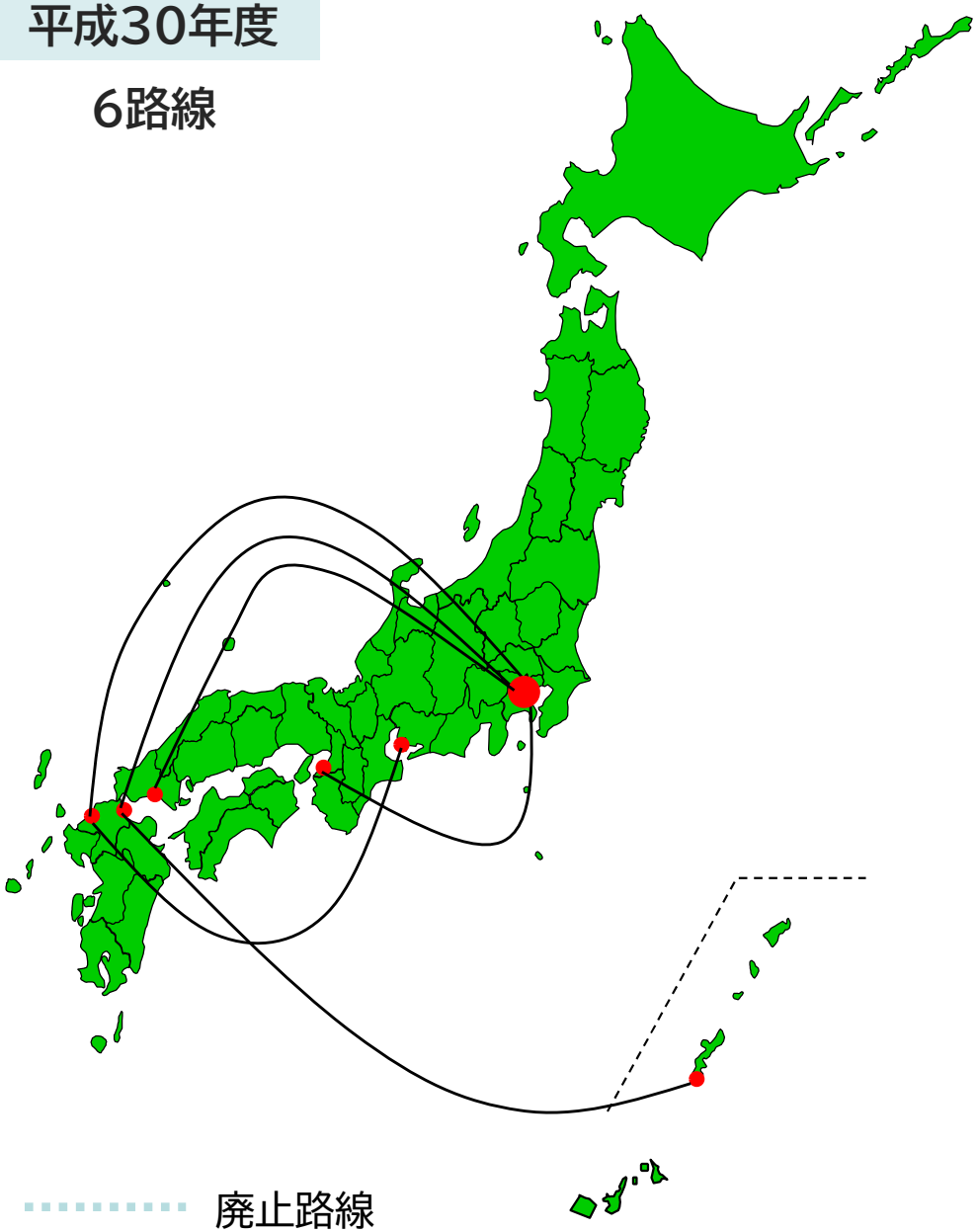
（備考）11月ダイヤより作成

スターフライヤー（SFJ）就航路線

国土交通省

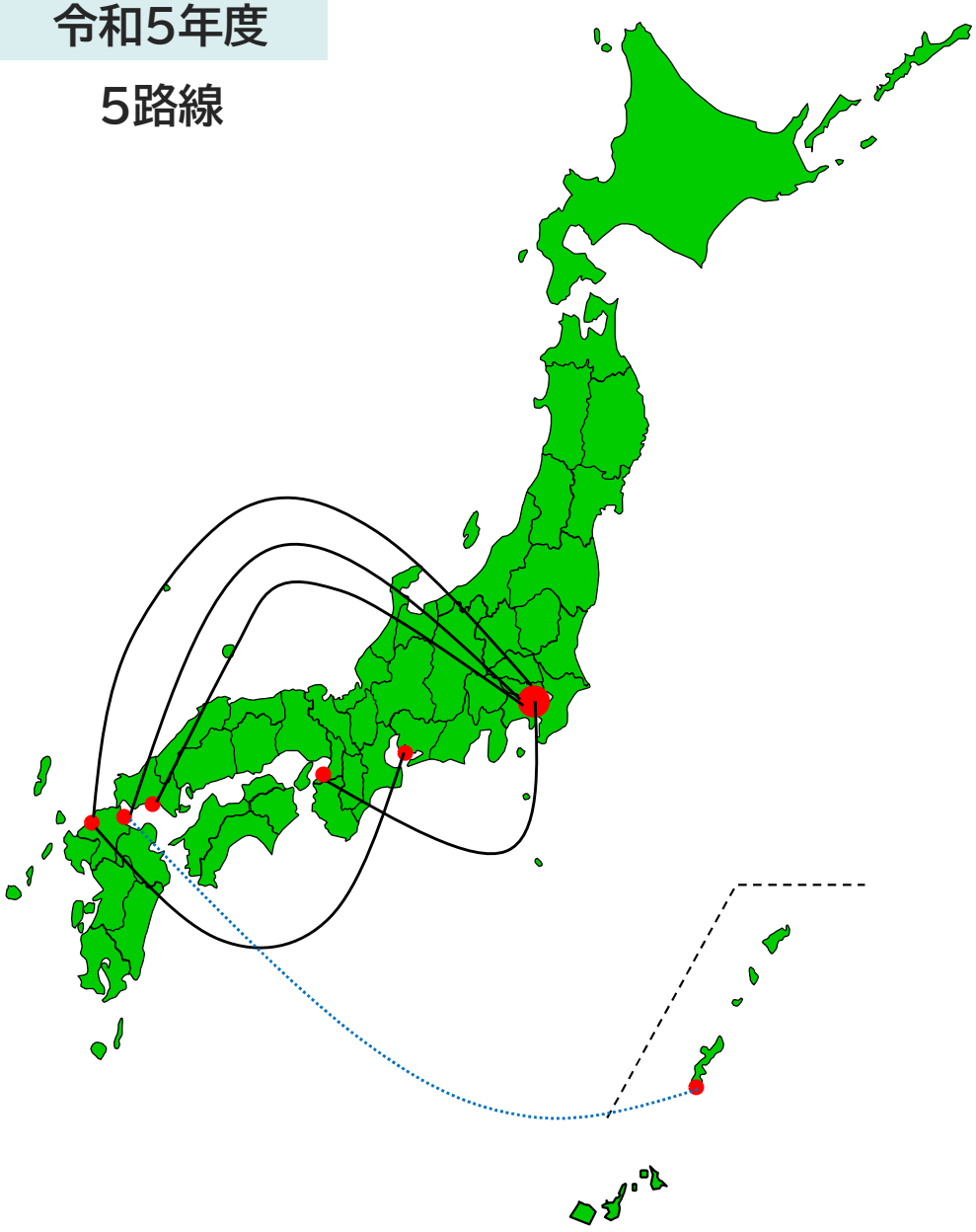
平成30年度

6路線



令和5年度

5路線



廃止路線

（備考）11月ダイヤより作成

羽田発着路線の競合状況

国土交通省

○ 羽田発着の18路線に特定既存航空会社が参入。うち4路線は4社が競合し、8路線は3社が競合。

路線	旅客数	ANA	JAL	SKY	ADO	SNJ	SFJ
新千歳	7,626,303	17	16	8	11.6		
福岡	7,519,871	19	17	13			8
那覇	5,839,562	13	12	6		3	
大阪	4,452,084	15	15				
鹿児島	2,067,879	6	8	4		4	
熊本	1,603,149	5	8			5	
広島	1,479,716	9	8				
長崎	1,345,102	4	6			3.9	
松山	1,222,100	6	6				
宮崎	1,131,295	5	6			5.9	
関西	1,075,568	5	3				4
高松	1,014,574	6	7				
大分	1,012,763	4	6			4	
函館	930,413	3	3		2		
旭川	829,678		4		3		
神戸	829,439	2		6			
北九州	815,228		4				10.7
小松	812,486	4	6				
高知	784,102	5	5				
徳島	761,284	4	6				
岡山	747,695	5	5				
山口宇部	684,290	3	4				3
秋田	597,491	5	4				
石垣	541,634	2	2				
帯広	532,275		4		3		

路線	旅客数	ANA	JAL	SKY	ADO	SNJ	SFJ
出雲	483,697		5				
青森	442,585		6				
釧路	418,878	1	3		2		
米子	392,828	6					
宮古	389,740	2	1				
女満別	379,324		3		2		
佐賀	321,107	5					
岩国	297,855	5					
鳥取	281,169	5					
庄内	261,155	4					
三沢	244,334		4				
南紀白浜	229,669		3				
富山	191,114	3					
八丈島	183,616	3					
中部	183,573	1	2				
大館能代	142,839	3					
能登	108,017	2					
下地島	107,257			1			
石見	104,477	2					
山形	94,277		2				
奄美	91,709		1				
稚内	91,308	1					
中標津	54,072	1					
紋別	50,113	1					
久米島	15,165						

※ 会社ごとの便数は、期首認可時における令和5年3月1日～3月25日の1日あたりの往復便数。
※ 久米島は7月後半～8月のみJALが1往復／日の運航。

（出典）「航空輸送統計年報（令和4年度）」、運航計画から航空局作成

特定既存航空会社の機材数の推移

国土交通省

○ 前回の配分見直し(令和元年)までに、特定既存航空会社はいずれも保有機材が12機以上となった。
○ 令和2年以降、各社の機材数は減少・横ばいで推移している。

※各年度末日時点

		H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
SKY	B737	31	27	26	26	26	27	29	29	29	29	29
	A330	2										
	計	33	27	26	26	26	27	29	29	29	29	29
ADO	B767	4	4	4	4	4	5	6	4	4	4	4
	B737	10	9	9	9	9	9	8	8	8	8	8
	計	14	13	13	13	13	14	14	12	12	12	12
SNJ	B737	13	11	12	12	12	13	14	14	14	14	14
SFJ	A320	11	10	9	10	10	12	13	13	11	11	11
合計		71	61	60	61	61	66	70	68	66	66	66

(出典)各社事業計画等

大手航空会社の機材数の推移

国土交通省

○ 令和2年以降、2社の機材数は減少したが、いずれも機材数を回復させはじめている。

※各年度末日時点

		H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
ANA	大型機	55	57	57	53	50	50	59	48	33	33	33
	中型機	83	84	96	106	110	107	107	104	104	103	108
	小型機	71	80	83	88	108	123	113	117	111	108	111
	ﾘｰｼﾞｮﾅﾙ機	22	21	21	21	24	24	24	24	24	24	24
	計	231	242	257	268	292	304	303	293	272	268	276
	うち Peach・旧Vanilla	5	8	8	12	35	39	34	38	35	32	35
JAL	大型機	46	44	40	40	40	40	44	27	33	32	31
	中型機	62	65	67	70	71	77	83	80	80	79	80
	小型機	63	62	63	64	65	65	62	61	64	62	64
	ﾘｰｼﾞｮﾅﾙ機	51	53	56	56	55	53	52	50	50	51	52
	計	222	224	226	230	231	235	241	218	227	224	227
	うち ZIPAIR・SPRING	0	0	0	0	0	0	2	2	10	11	14

（参考） 大型機：B777、A350等　中型機：B787、B767等　小型機：B737、A321、A320等

(出典)各社決算説明資料

特定既存航空会社の経営状況の推移

国土交通省

○ これまで特定既存航空会社の事業規模はおおむね順調に推移していたものの、各社とも、コロナ禍で大きく経営状況が悪化することとなった。

（単位：億円）

		H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
SKY	営業収入	859	809	720	755	828	882	903	340	471	846	1,040
	営業損益	▲ 25	▲ 170	15	67	71	72	22	▲ 316	▲ 166	34	46
	経常損益	▲ 4	▲ 159	19	75	77	88	28	▲ 296	▲ 150	37	74
	当期損益	▲ 18	▲ 193	▲ 392	67	70	91	▲ 12	▲ 163	▲ 67	57	29
	就航路線数	28路線	24路線	16路線	16路線	18路線	20路線	21路線	23路線	23路線	23路線	23路線
ADO	営業収入	494	490	473	490	474	448	455	174	273	415	515
	営業損益	7	22	19	19	25	30	22	▲ 129	▲ 47	26	34
	経常損益	3	18	13	11	19	23	16	▲ 131	▲ 46	23	32
	当期損益	1	6	8	6	11	10	4	▲ 121	▲ 23	42	34
	就航路線数	13路線	13路線	12路線	12路線	11路線	10路線	10路線	10路線	10路線	11路線	11路線
SNJ	営業収入	349	356	380	381	393	419	418	202	261	386	499
	営業損益	15	10	20	39	38	31	14	▲ 105	▲ 62	▲ 4	17
	経常損益	13	15	16	34	36	31	13	▲ 96	▲ 53	▲ 3	15
	当期損益	0	15	9	23	24	21	9	▲ 76	▲ 29	6	15
	就航路線数	8路線	8路線	10路線	10路線	10路線	11路線	12路線	13路線	14路線	14路線	14路線
SFJ	営業収入	330	347	344	348	380	399	404	182	211	322	400
	営業損益	▲ 30	2	20	30	28	12	0	▲ 112	▲ 64	▲ 13	0
	経常損益	▲ 26	9	26	29	27	12	0	▲ 113	▲ 60	▲ 7	10
	当期損益	▲ 30	4	25	19	18	5	▲ 4	▲ 100	▲ 49	0	9
	就航路線数	4路線	5路線	5路線	5路線	6路線	6路線	6路線	5路線	5路線	5路線	5路線

（備考）就航路線数は、冬期ダイヤ最終月から算出。

（出典）各社の有価証券報告書等

大手航空会社の経営状況の推移

国土交通省

○ 大手航空会社についても、特定既存航空会社と同様に、コロナ禍で大きく経営状況が悪化することとなった。

（単位：億円）

		H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
全日本空輸（ANA）	営業収入	15,701	17,134	17,911	17,652	19,717	20,583	19,742	7,286	10,203	17,074	20,559
	営業損益	659	915	1,364	1,455	1,645	1,650	608	▲ 4,647	▲ 1,731	1,200	2,079
	経常損益	429	671	1,307	1,403	1,606	1,566	593	▲ 4,513	▲ 1,849	1,118	2,076
	当期損益	188	392	781	988	1,438	1,107	276	▲ 4,046	▲ 1,436	894	1,570
	就航路線数	113路線	113路線	113路線	116路線	117路線	120路線	121路線	115路線	104路線	104路線	103路線
日本航空（JAL）	営業収入	13,093	13,447	13,366	12,889	13,832	14,872	13,859	4,812	6,827	13,755	16,518
	営業損益	1,667	1,796	2,091	1,703	1,745	1,761	888	▲ 3,983	▲ 2,394	645	1,452
	経常損益	1,576	1,752	2,092	1,650	1,631	1,653	–	–	–	–	–
	当期損益	1,662	1,490	1,744	1,641	1,354	1,508	480	▲ 2,866	▲ 1,775	344	955
	就航路線数	113路線	117路線	117路線	117路線	117路線	117路線	117路線	118路線	122路線	121路線	120路線

（備考）就航路線数は、冬期ダイヤ最終月から算出。

（出典）各社の有価証券報告書等

（注記1）就航路線数にLCCは含まない。

（注記2）全日本空輸（ANA）及び日本航空（JAL）の財務状況は、各社グループ全体（連結）における状況。
そのため、全日本空輸（ANA）には平成29年度からピーチ・アビエーションを連結。

（注記3）日本航空（JAL）は、令和2年度よりIFRS（国際財務報告基準）に移行したことに伴い、業績管理指標が「営業損益」から「EBIT」に変更となったため、遡及適用される令和元年度以降は「営業損益」について「EBIT」の額を記載。

リージョナルプラスウィングスの設立

国土交通省

○ AIRDOとソラシドエアは、2022年10月に、共同持株会社「リージョナルプラスウイングス」を設立。

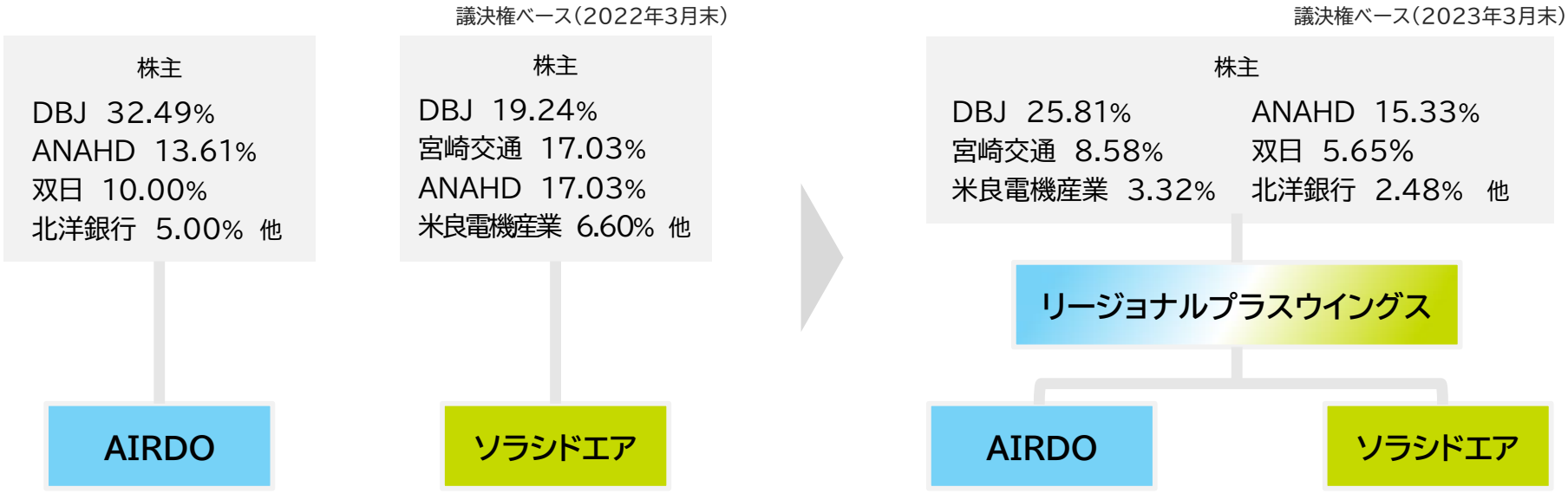
共同持株会社設立の基本方針（2022年5月公表）

○ 両社は、共同持株会社設立後も、「北海道の翼」「九州・沖縄の翼」として、それぞれが航空運送事業許可および固有のブランドを有する地域に根差した航空会社として、引き続き地域社会とともに持続的な発展を目指します。

○ 両社は、可能な限りの業務共通化や知見共有等によるさらなる費用削減と、新たな価値を共創することによる収益拡大に向けた取り組みの推進を目指します。

○ 共同持株会社を通じた新たな組織体制の構築による経営基盤の一層の強化と、地方路線の安定した航空ネットワークの堅持により、お客様への一層の付加価値の提供および持続的な成長を目指します。

共同持株会社の設立スキーム



1. 前回の発着枠配分

2. 発着枠の使用状況等

（1）「競争促進」の観点から

（2）「多様な輸送網の形成」の観点から

（3）新型コロナウイルス感染症の影響

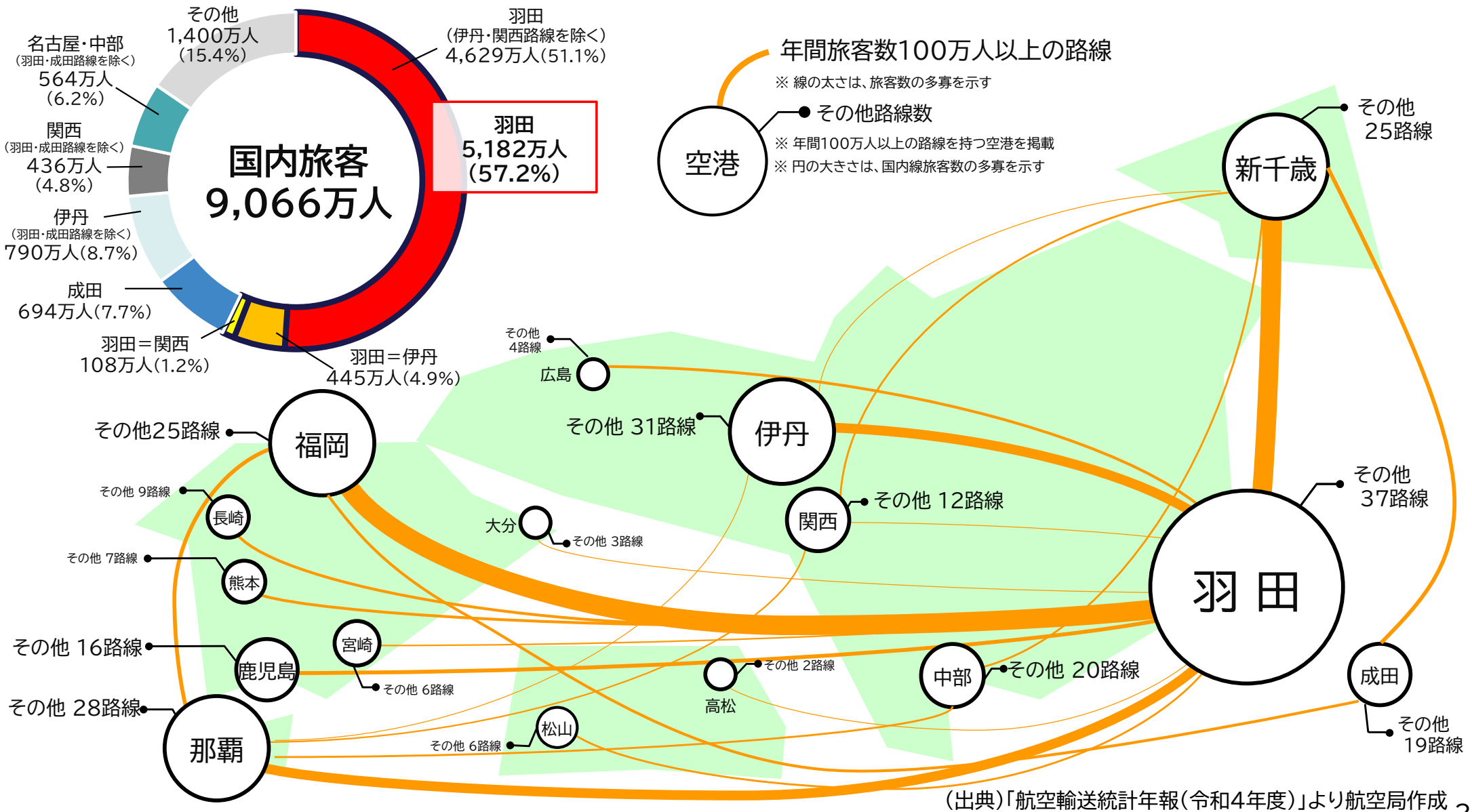
3. 航空を巡る環境の変化

4. 航空運送事業の現況等

国内航空ネットワークにおける羽田空港の現状

国土交通省

○ 国内航空旅客のうち約6割が羽田空港を利用している状況。

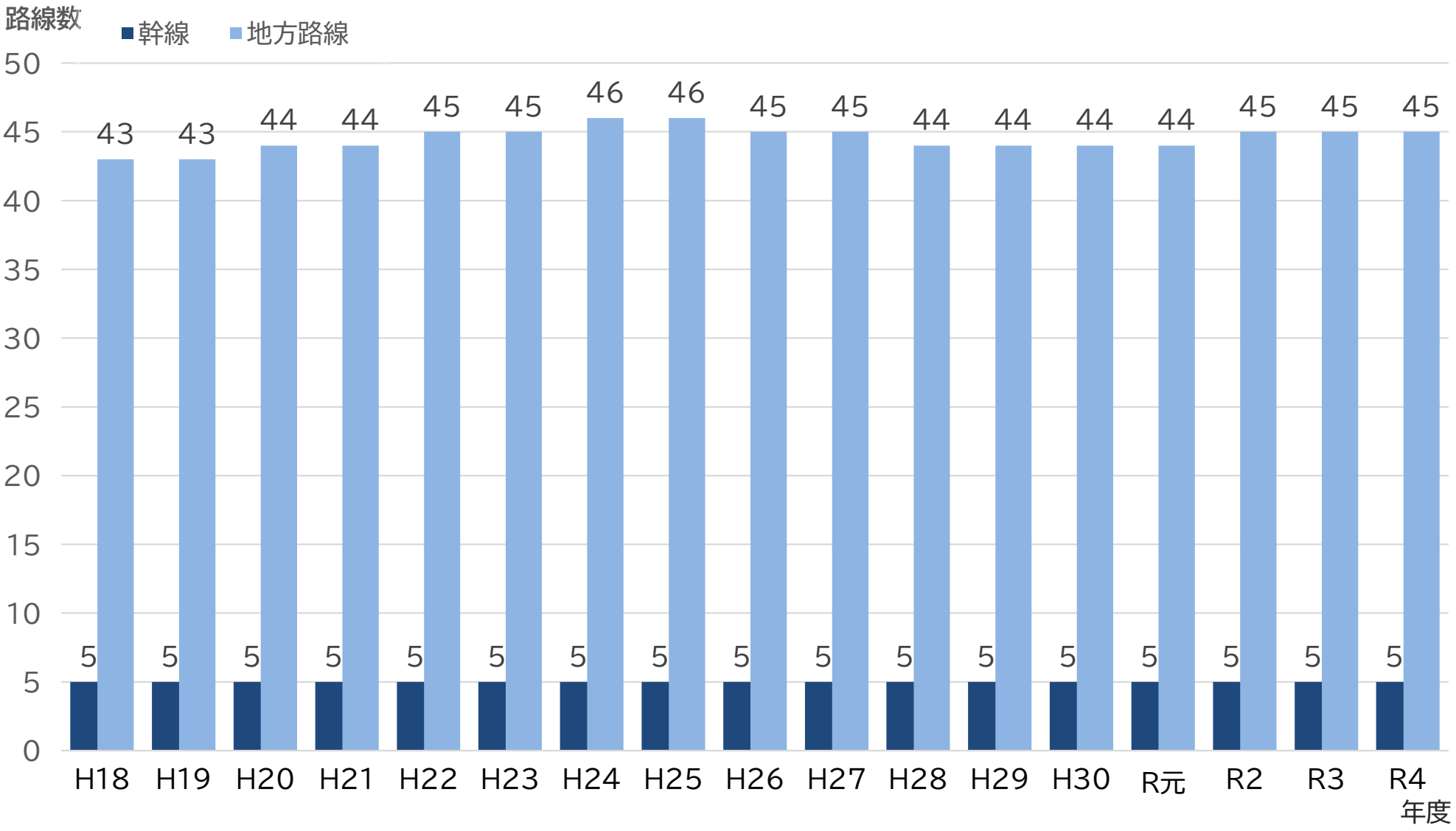


(出典)「航空輸送統計年報(令和4年度)」より航空局作成

羽田発着路線数の推移

国土交通省

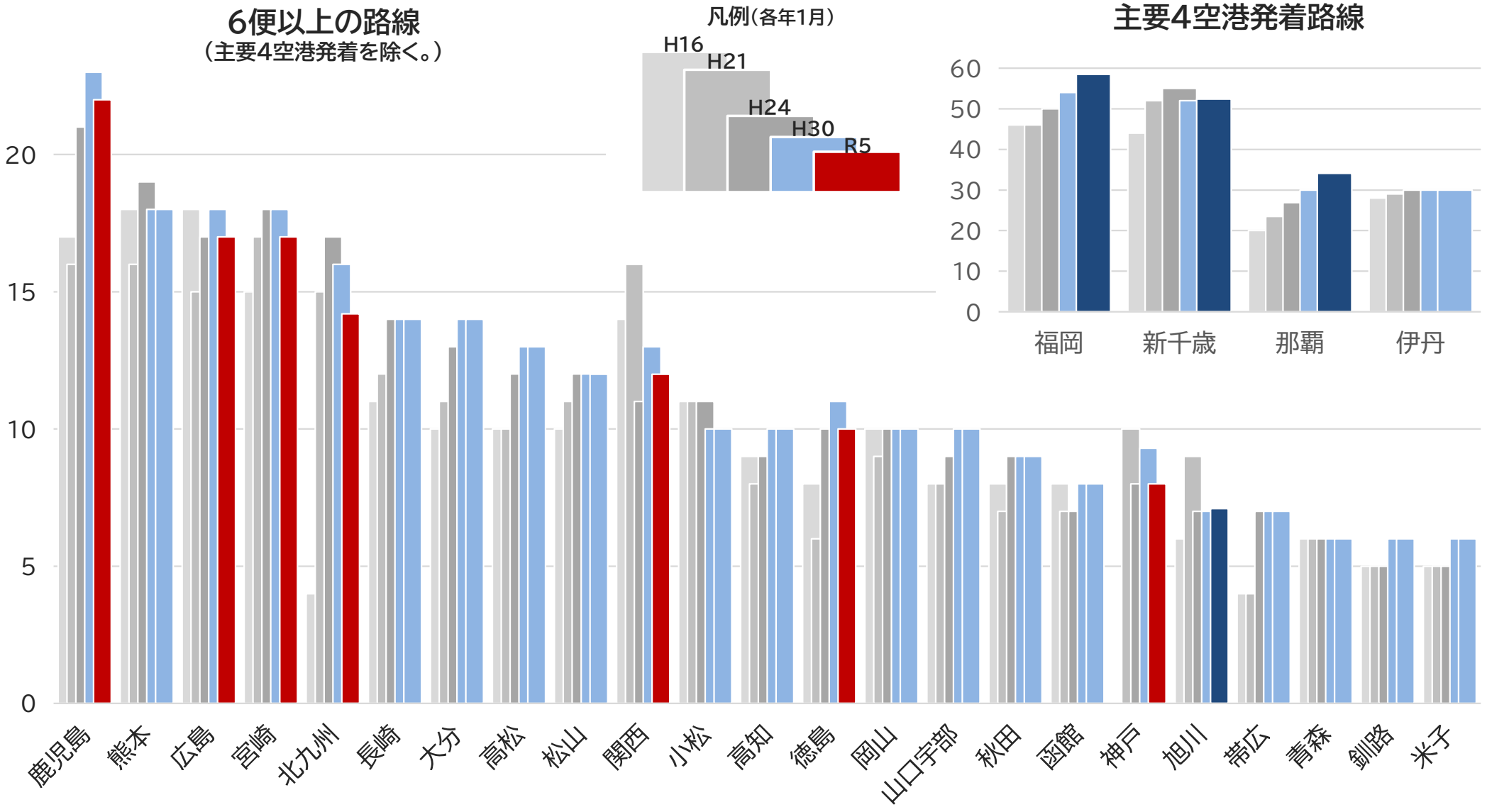
○ 令和2年度以降、下地島路線が加わって、地方路線は45路線となった。



羽田発着路線の便数の推移（R5. 1時点で6便以上の路線）

国土交通省

○ 5年前と比較して、減便した8路線を**赤色**、増便した8路線を**青色**、増減ない路線を水色で表示。

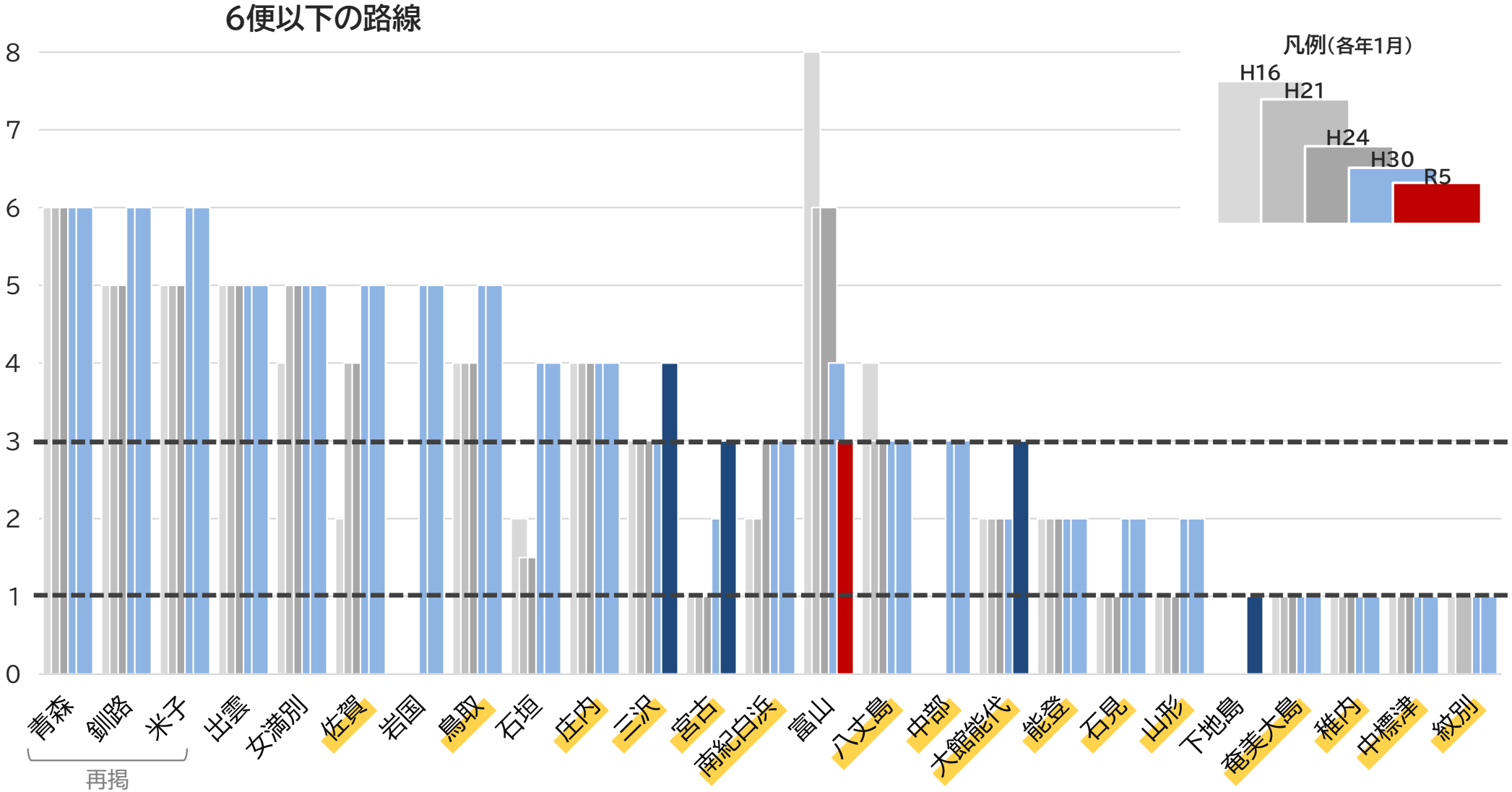


羽田発着路線の便数の推移（R5.1時点で6便以下の路線）

国土交通省

○ 令和5年1月時点、1便・3便ルール対象路線(黄色)において、5年前比で減便された路線はない。

（備考）平成30（2018）年1月から令和5（2023）年1月までの間、1便・3便ルールの対象であった路線を着色。



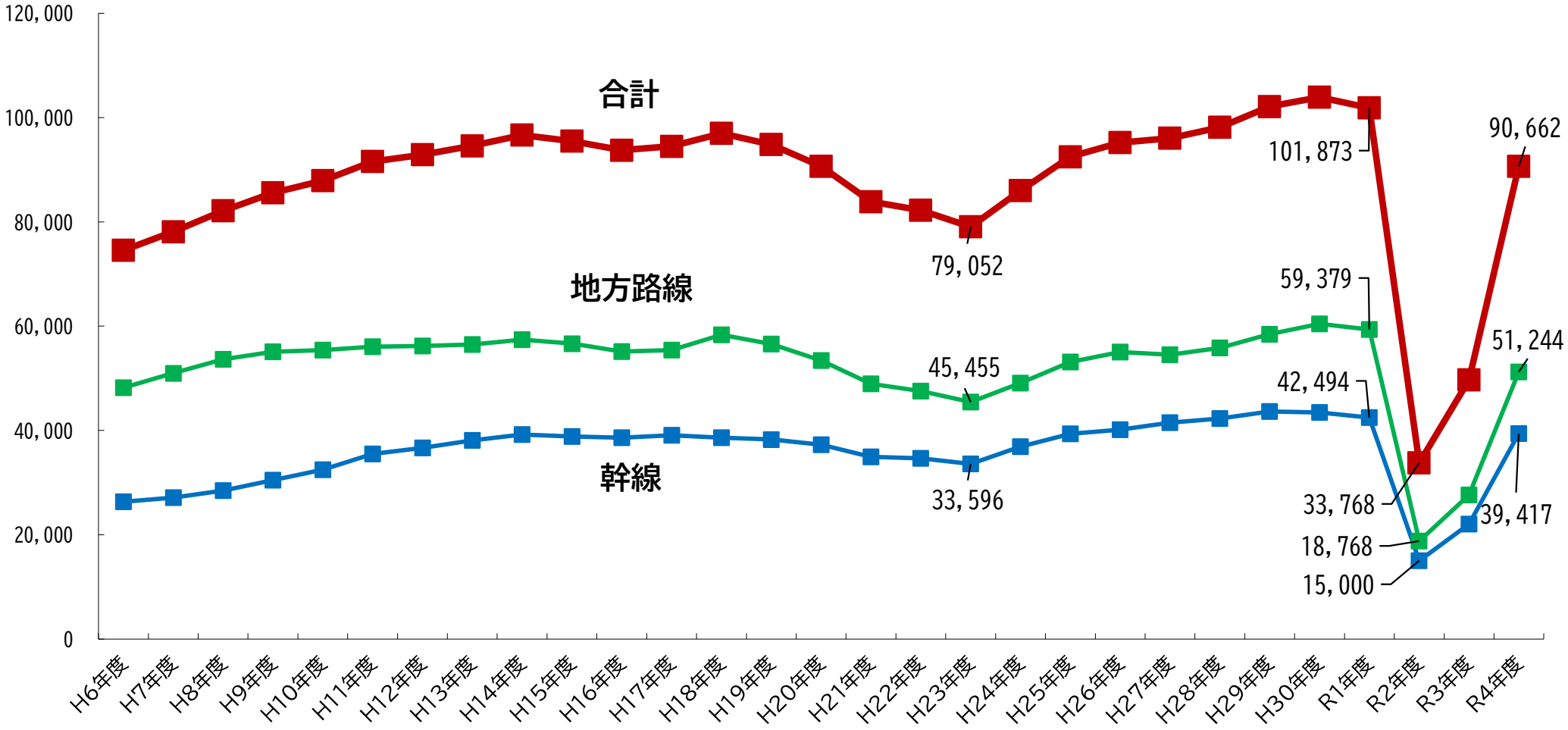
（注1）石垣は、2021年冬ダイヤまで3便ルール対象路線だが、2022年夏ダイヤから対象外となった。
（注2）富山は、2021年夏ダイヤまで対象外だが、2021年冬ダイヤから3便ルール対象路線となった。

国内航空ネットワークの現状（旅客数の推移）

国土交通省

○ 国内航空旅客数は、平成23年度を底に増加に転じ、平成30年度には過去最高を更新。
○ 令和2年2月以降、新型コロナウイルス感染症の影響で大幅に減少。令和3年度から回復傾向にある。

旅客数（単位：千人）

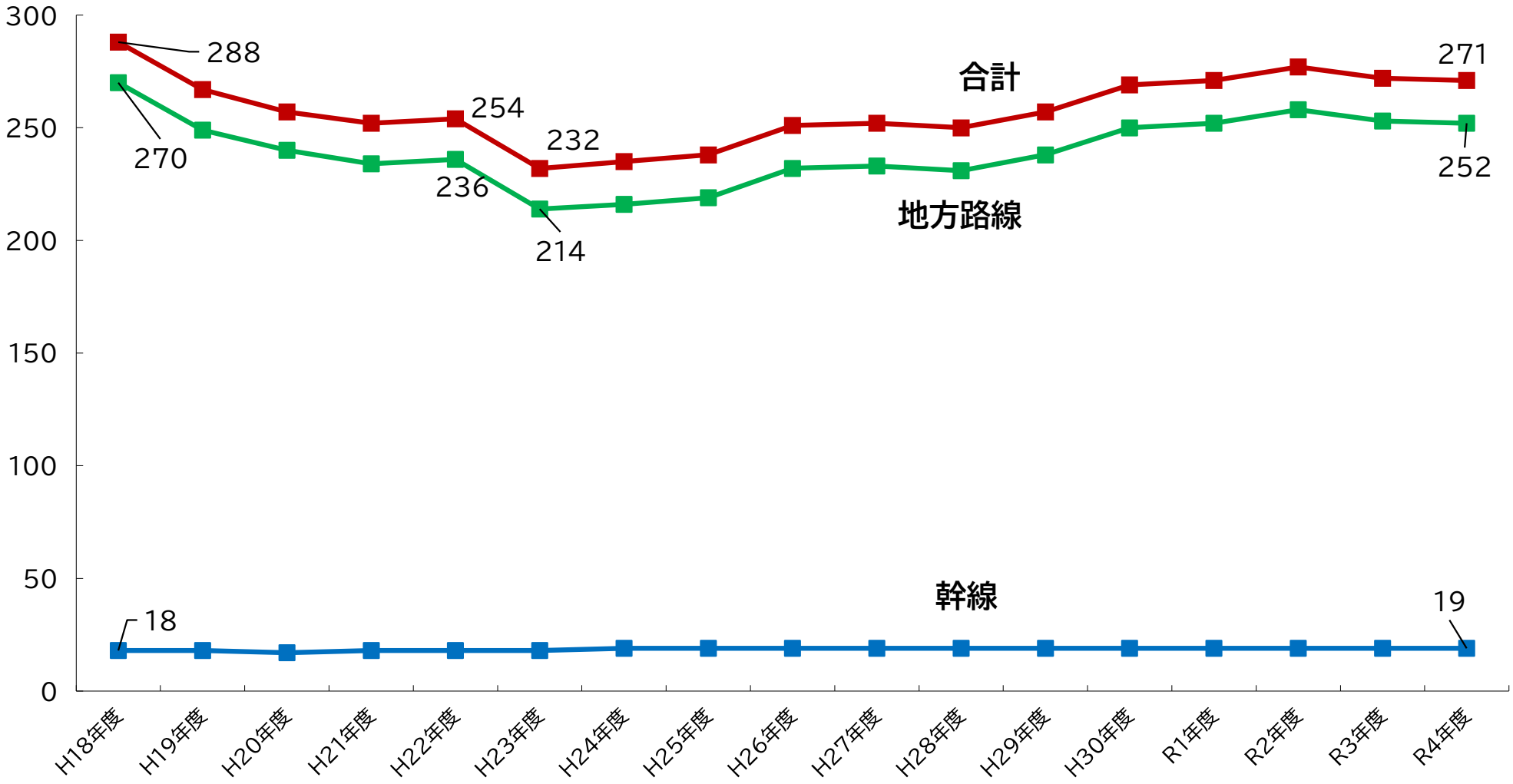


（出典）「航空輸送統計年報」

国内航空ネットワークの現状（路線数の推移）

国土交通省

○ 国内線の路線数は、平成23～24年度を底に増加に転じていたが、令和3年度からは新型コロナウイルス感染症の影響で微減傾向にある。



（出典）「航空輸送統計年報」

路線分類ごとの路線数及び便数の変化(航空会社別)

国土交通省

○ 前回の配分見直し(令和元年)では、全国的な航空ネットワーク形成・充実への貢献に関して、**羽田を発着しない路線(幹線を除く。)**の路線数・便数や、**羽田路線のうち幹線以外**の便数を評価対象とした。

○ これらの指標(赤枠箇所)について、平成30年と令和6年の状況は、以下のとおり。

路線数	ANA		JAL		SKY		ADO		SNJ		SFJ	
	H30	R6	H30	R6	H30	R6	H30	R6	H30	R6	H30	R6
羽田路線												
うち幹線	5	5	5	5	3	3	1	1	0	1	2	2
うち幹線以外	33	33	29	29	2	3	5	5	5	5	2	2
羽田路線以外												
うち幹線	13	9	10	8	2	2	0	1	0	1	0	0
うち幹線・離島路線以外	55	43	40	42	11	12	4	4	4	6	1	1
うち離島路線	9	8	33	35	0	3	0	0	1	1	0	0

便数	ANA		JAL		SKY		ADO		SNJ		SFJ	
	H30	R6	H30	R6	H30	R6	H30	R6	H30	R6	H30	R6
羽田路線												
うち幹線	67	69.2	64.3	65	25	27	11.2	13	0	3	13	12
うち幹線以外	123	118	133	130	11	11.6	12	12	25	23	14	13
羽田路線以外												
うち幹線	40	32.0	28	25	5	4	0	1	0	1	0	0
うち幹線・離島路線以外	141	107	123.9	123.6	25	30	6	7	7	11	3	6
うち離島路線	21	18.0	80.5	79.4	0	5	0	0	2	2	0	0

(出典)各社6月ダイヤ(季節運航便を除く。)より作成

路線分類ごとの路線数の変化の内訳(航空会社別)

国土交通省

○ 平成30年6月と令和6年6月ダイヤを時点比較した際に、減少路線を赤字、増加路線を黒字で表記。
○ 羽田路線以外の路線を中心として、路線の増加及び減少の動きがみられる。

H30→R6の変化	ANA	JAL	SKY	ADO	SNJ	SFJ
羽田路線						
うち幹線					羽田＝那覇	
うち幹線以外			羽田＝下地島			
羽田路線以外						
うち幹線	成田＝福岡、那覇 関西＝福岡 新千歳＝那覇	成田＝新千歳、福岡		新千歳＝福岡	福岡＝那覇	
うち幹線・離島路線以外	成田＝仙台、新潟 新千歳＝静岡、広島 中部＝秋田、新潟、宮崎 福岡＝仙台、新潟、宮崎 那覇＝静岡、長崎	新千歳＝秋田 丘珠＝女満別、中標津、秋田	中部＝鹿児島		中部＝宮崎、鹿児島	
うち離島路線	福岡＝石垣	関西＝宮古 丘珠＝奥尻 沖永良部＝那覇、徳之島 沖永良部＝奄美、与論	下地島＝那覇、神戸 鹿児島＝奄美			

(出典)各社6月ダイヤ(季節運航便を除く。)より作成

国内線における共同運航(コードシェア)の実施状況

国土交通省

○ 国内線では、11社(運航9社・販売2社)が、104路線(のべ118路線)においてコードシェアを実施。
○ 羽田発着路線では、4社(運航3社・販売1社)が、16路線(のべ16路線)においてコードシェアを実施。

販売＼運航	日本エアコミューター JAC	AIRDO ADO	ソラシドエア SNJ	スターフライヤー SFJ	ジェットスター・ジャパン JJP	フジドリームエアラインズ FDA	アイベックスエアラインズ IBX	オリエンタルエアブリッジ ORC	天草エアライン AHX
全日本空輸 ANA	14路線	11路線（6路線）	14路線（6路線）	5路線（4路線）	—	—	13路線	10路線	2路線
日本航空 JAL	—（共同引受）	—	—	—	17路線	24路線	—	5路線	3路線

※ ()内は羽田路線の数

複数のコードシェアが実施されている路線

新千歳＝仙台（ANA販売/IBX・ADO運航）
中部＝福岡　（ANA販売/IBX・SFJ・ORC運航、JAL販売/JJP運航）
中部＝沖縄　（ANA販売/SNJ運航、JAL販売/JJP運航）
中部＝宮崎　（ANA販売/SNJ運航、ANA販売/ORC運航）
福岡＝新潟　（ANA販売/IBX運航、JAL販売/FDA運航）
長崎＝壱岐、福江、対馬、福岡＝対馬、福江　（ANA・JAL販売/ORC運航）
熊本＝天草、福岡＝天草　（ANA・JAL販売/AHX運航）

コードシェアが実施されている羽田発着路線

新千歳、旭川、函館、女満別、帯広、釧路
（ANA販売/ADO運航）
宮崎、熊本、長崎、鹿児島、大分、沖縄
（ANA販売/SNJ運航）
福岡、北九州、関西、山口宇部
（ANA販売/SFJ運航）

地方枠、特定既存地方枠と1便・3便ルールについて

国土交通省

○ 地方路線や少数便路線の維持・拡充を促すため、使用先を国内地方路線に限定した発着枠を配分しているほか、3便以下の路線に使用されている発着枠の転用には一定の制限を課している。

地方枠

国内地方路線※を運航する便に使用するための発着枠

※「羽田＝新千歳、伊丹、福岡、那覇」以外の羽田発着路線。

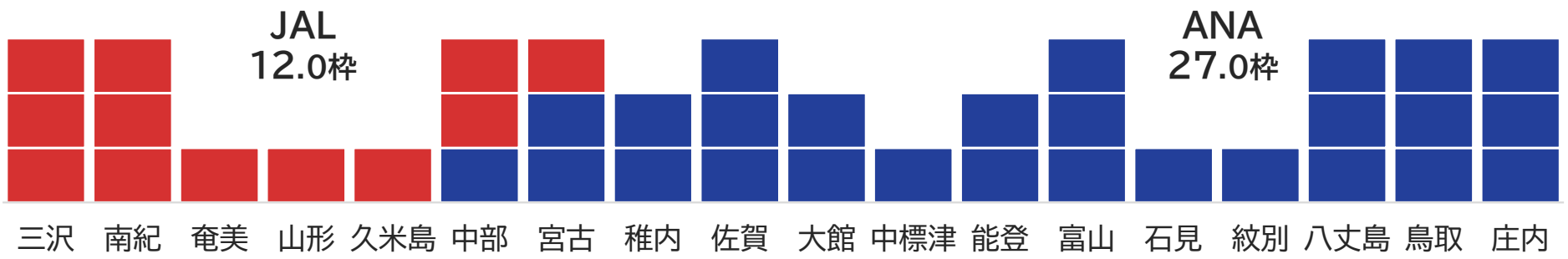
特定既存地方枠

国内地方路線※を運航する便に使用するための発着枠で、特定既存航空会社に優先的に配分されたもの

1便ルール、3便ルール

配分された発着枠を使用して運航する便の総数が3便以下・1便以下の路線については、当該発着枠の転用を制限することにより、小便数路線を維持しようとするルール

3便以下の路線



1便・3便ルールの概要

国土交通省

1便ルール

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）』）

【1便ルールが適用された事例】
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

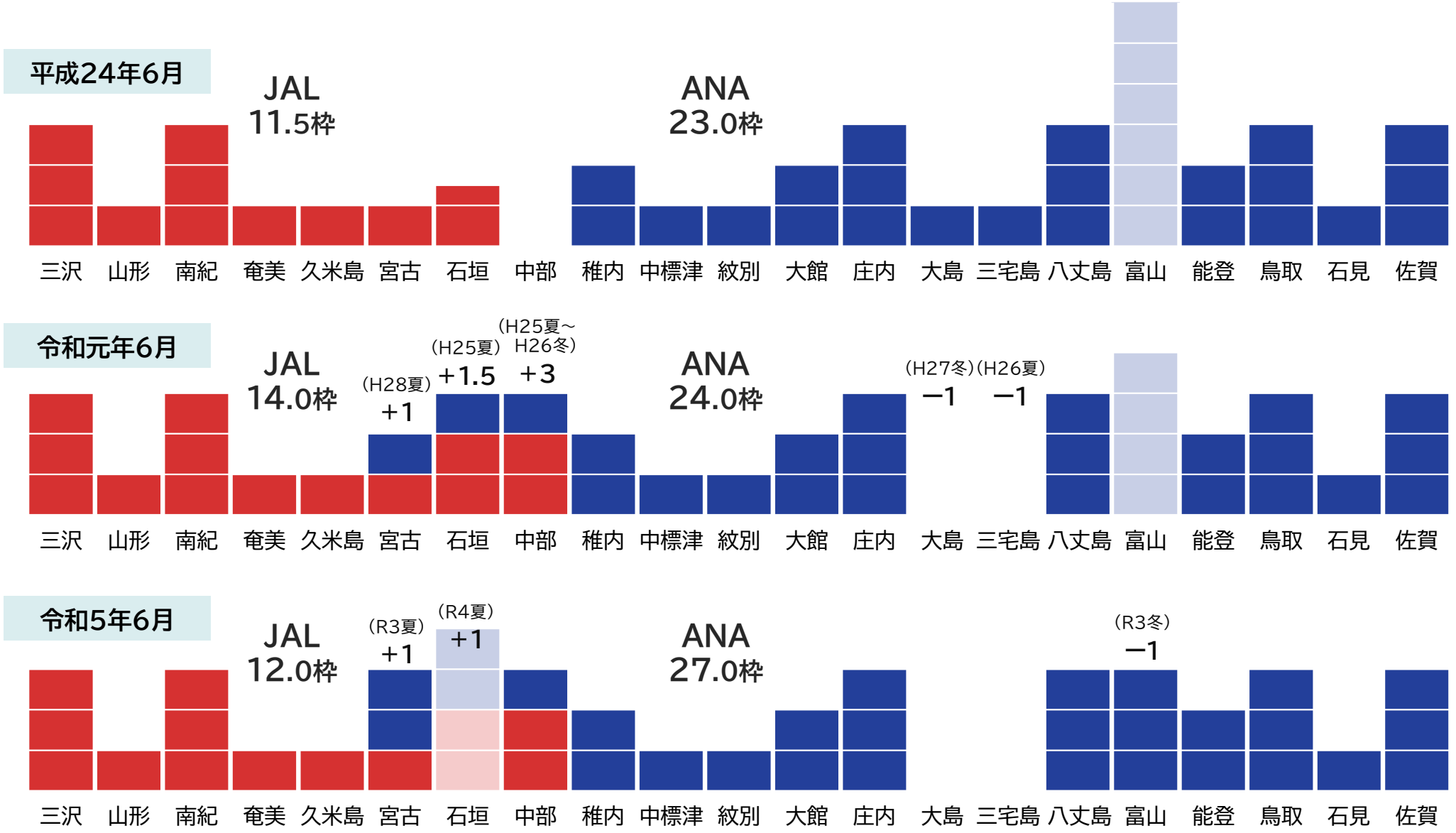
羽田空港における少便数路線（総便数3便以下の路線）をグループ化し、減便時には他の少便数路線にのみ転用することができることとする制度　（『当面の羽田空港の望ましい利用のあり方に関する懇談会』報告（平成16年9月））

【3便ルールが適用された事例】
平成20年11月より、ANAが運航していた羽田＝大島を1便減便し、羽田＝佐賀（2便）を1便増便した。

3便ルール対象路線の変遷

国土交通省

○ 令和元年と令和5年を比べると、期間中の増減便により、石垣が対象から外れ、富山が対象となった。

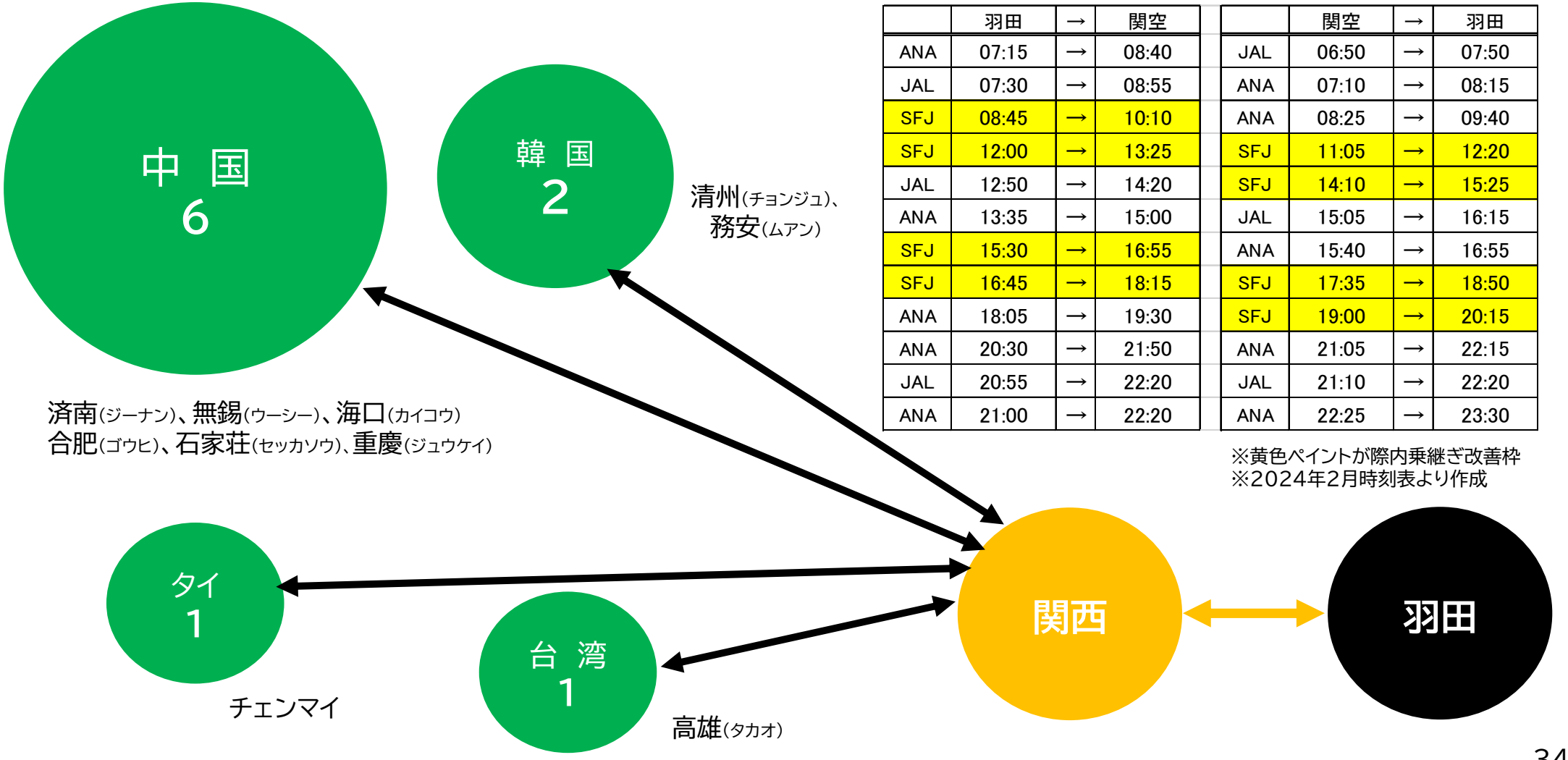


際内乗継ぎ改善枠(羽田＝関西)について

国土交通省

○ 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、平成19年に増加した発着枠(10枠)のうち4枠については、関西国際空港路線を運航する便に使用するための発着枠として設定。

○ 羽田、成田という首都圏空港から就航していない関空路線は10都市。



	羽田	→	関空
ANA	07:15	→	08:40
JAL	07:30	→	08:55
SFJ	08:45	→	10:10
SFJ	12:00	→	13:25
JAL	12:50	→	14:20
ANA	13:35	→	15:00
SFJ	15:30	→	16:55
SFJ	16:45	→	18:15
ANA	18:05	→	19:30
ANA	20:30	→	21:50
JAL	20:55	→	22:20
ANA	21:00	→	22:20

	関空	→	羽田
JAL	06:50	→	07:50
ANA	07:10	→	08:15
ANA	08:25	→	09:40
SFJ	11:05	→	12:20
SFJ	14:10	→	15:25
JAL	15:05	→	16:15
ANA	15:40	→	16:55
SFJ	17:35	→	18:50
SFJ	19:00	→	20:15
ANA	21:05	→	22:15
JAL	21:10	→	22:20
ANA	22:25	→	23:30

※黄色ペイントが際内乗継ぎ改善枠
※2024年2月時刻表より作成

政策コンテスト枠について

国土交通省

概要

- 令和2年冬ダイヤ（2020/10/29）より、羽田の国内線発着枠のうち６路線について、政策コンテスト枠として配分。
- 政策コンテスト枠は、地域が航空会社とのパートナーシップを通じて実施する地方航空ネットワークの維持・充実のための提案内容を評価して、特別に１枠づつ配分したもの。
- 令和5年3月に開催した「羽田発着枠コンテストの評価等に関する懇談会」において、有識者による中間評価を実施。
- いずれの対象路線についてもその取組に一定の効果があると認められたことから、発着枠の期間を令和7年（2025年）3月29日まで継続することとした。

配分対象路線

羽田＝鳥取（ANA4便→５便）

○実施主体：
鳥取県、ANA

○事業内容例:
・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　等

羽田＝山形（JAL１便→２便）

○実施主体：
山形県、山形空港利用拡大推進協議会、JAL

○事業内容例:
・**「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　等

羽田＝三沢（JAL3便→4便）

○実施主体：
青森県、三沢空港振興会、JAL

○事業内容例:
・青森・三沢両空港のファンクラブ**「A-Wing」**会員の空港ラウンジ無料化　等

羽田＝石見（ANA1便→２便）

○実施主体：
島根県、萩・石見空港利用拡大促進協議会、ANA

○事業内容例:
・元乃隅稲成神社などの絶景をめぐる**萩・石見空港発周遊バスの運行**　等

羽田＝大館能代（ANA2便→3便）

○実施主体：
秋田県、大館能代空港利用促進協議会、ANA

○事業内容例:
・**「秋田犬」**や教育分野など多様な資源を生かした交流機会の拡大　等

羽田＝下地島（SKY 0便→1便）

○実施主体：
宮古島市、沖縄県、下地島エアポートマネジメント(株)、SKY

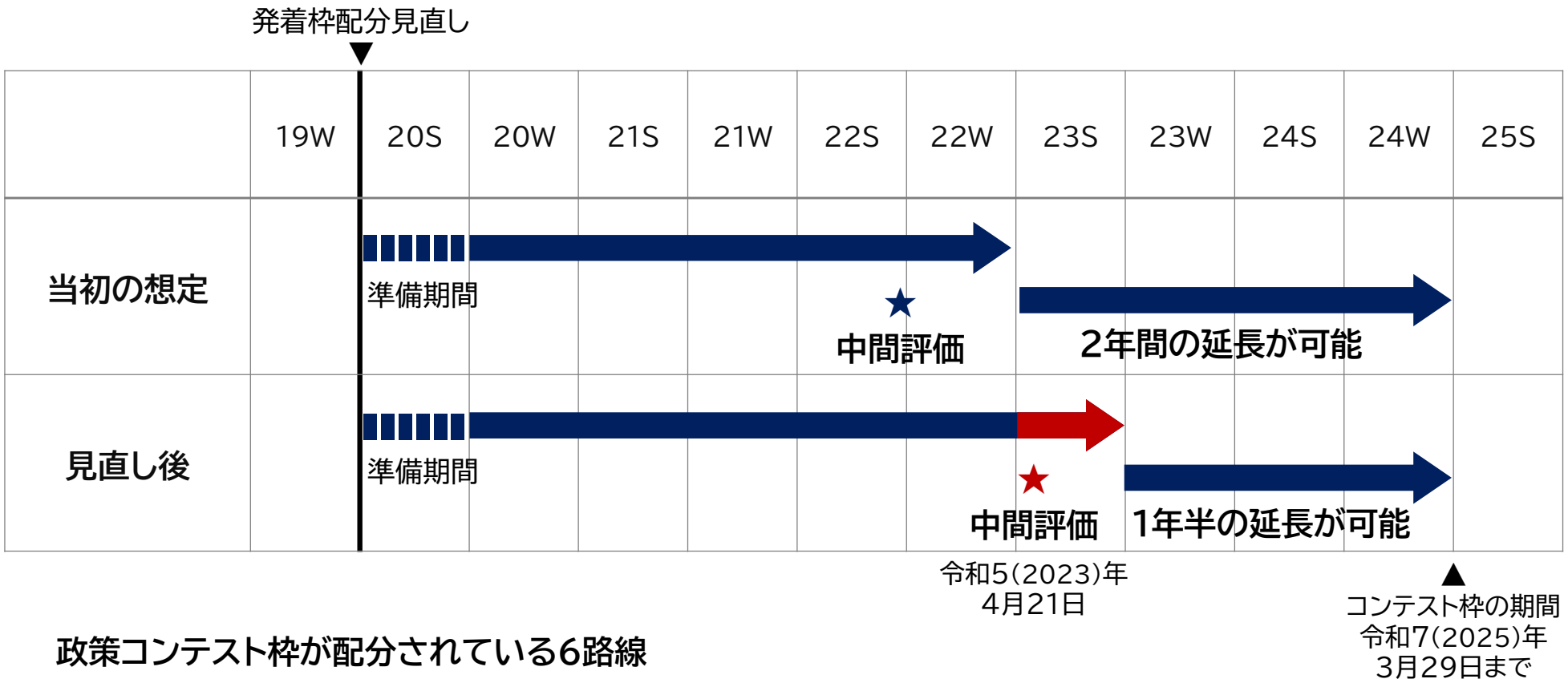
○事業内容例:
・**離島観光プロモーション**の強化　等

羽田発着枠政策コンテストの検証時期

国土交通省

○ 政策コンテスト枠は、当初3年間(＝22年冬ダイヤまで)を配分し、2022年中に取組みの中間評価を行ったうえで、その後原則2年間の継続使用(＝24年冬ダイヤまで)を検討する仕組みとされた。

○ コロナ禍の影響を踏まえ、中間評価を想定より半年ほど遅らせて実施。当該評価の結果を踏まえて、現行の6路線におけるコンテスト枠の使用期間は24年冬ダイヤまで継続とされた。



政策コンテスト枠が配分されている6路線

鳥取空港、石見空港、山形空港、大館能代空港、三沢空港、下地島空港

1. 前回の発着枠配分

2. 発着枠の使用状況等

（1）「競争促進」の観点から

（2）「多様な輸送網の形成」の観点から

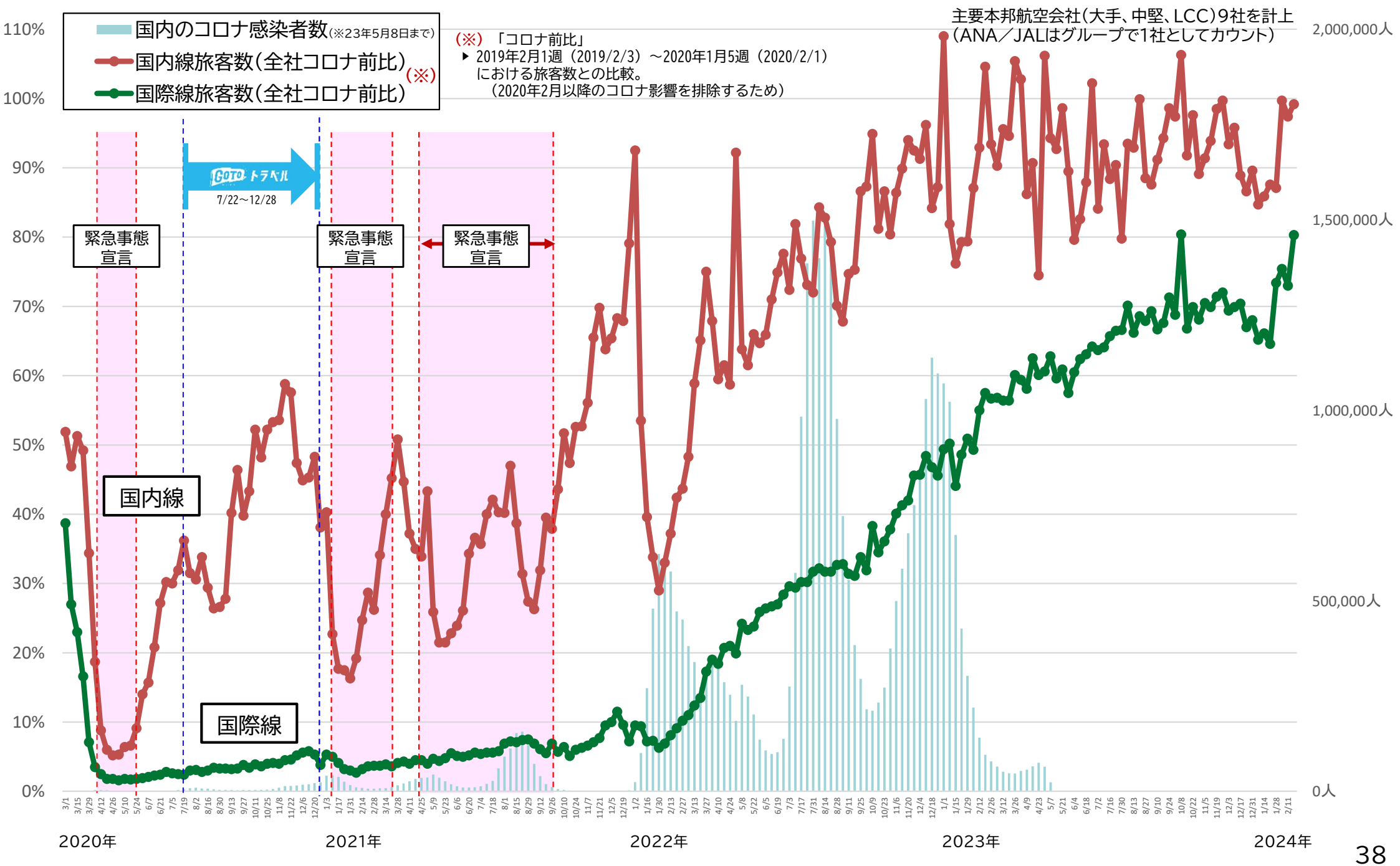
（3）新型コロナウイルス感染症の影響

3. 航空を巡る環境の変化

4. 航空運送事業の現況等

本邦航空会社の国内線・国際線旅客数の推移（2月26日時点）

国土交通省



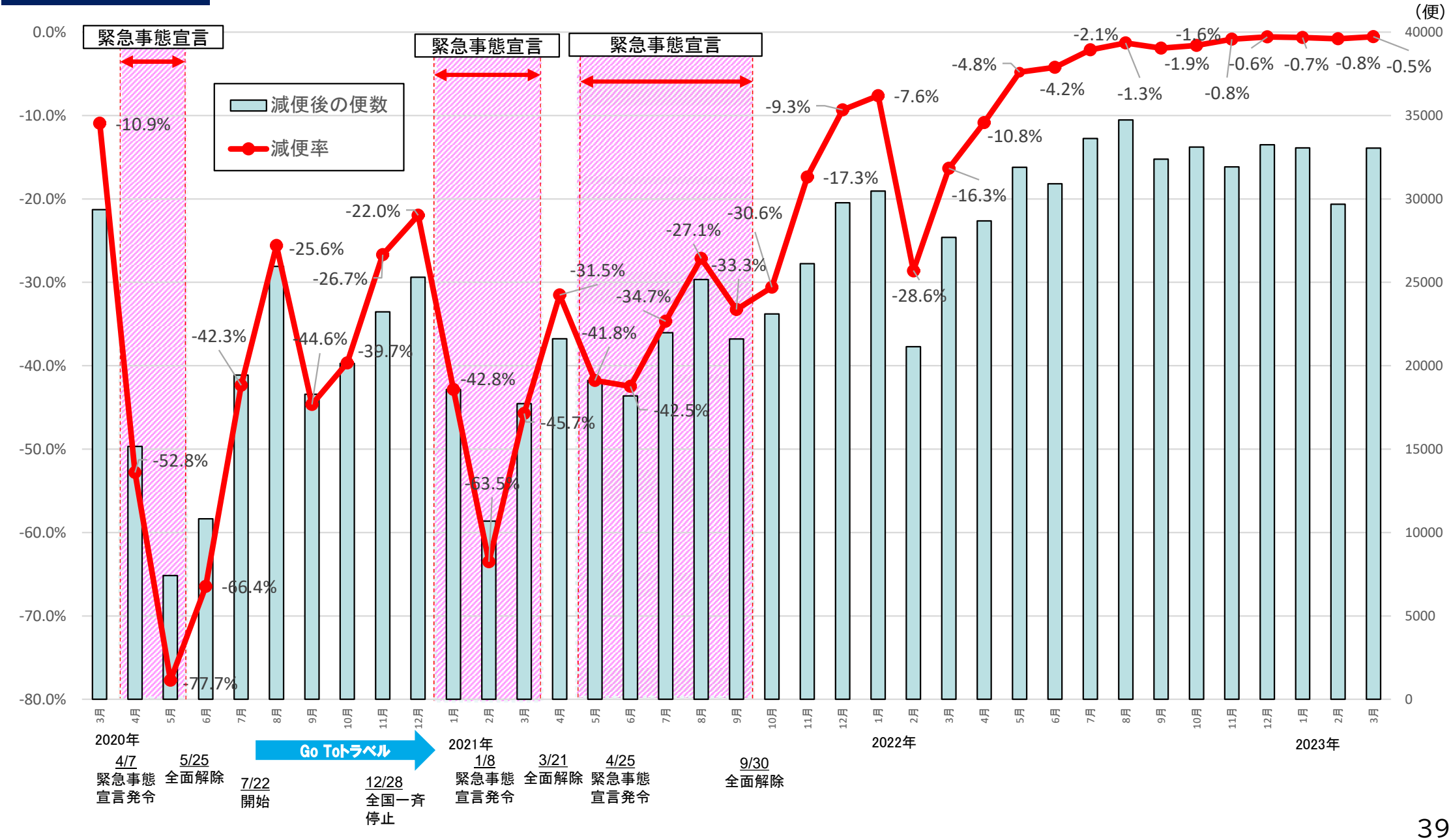
国内線の減便の状況について

国土交通省

国内線全路線

特定本邦航空会社１０社を計上

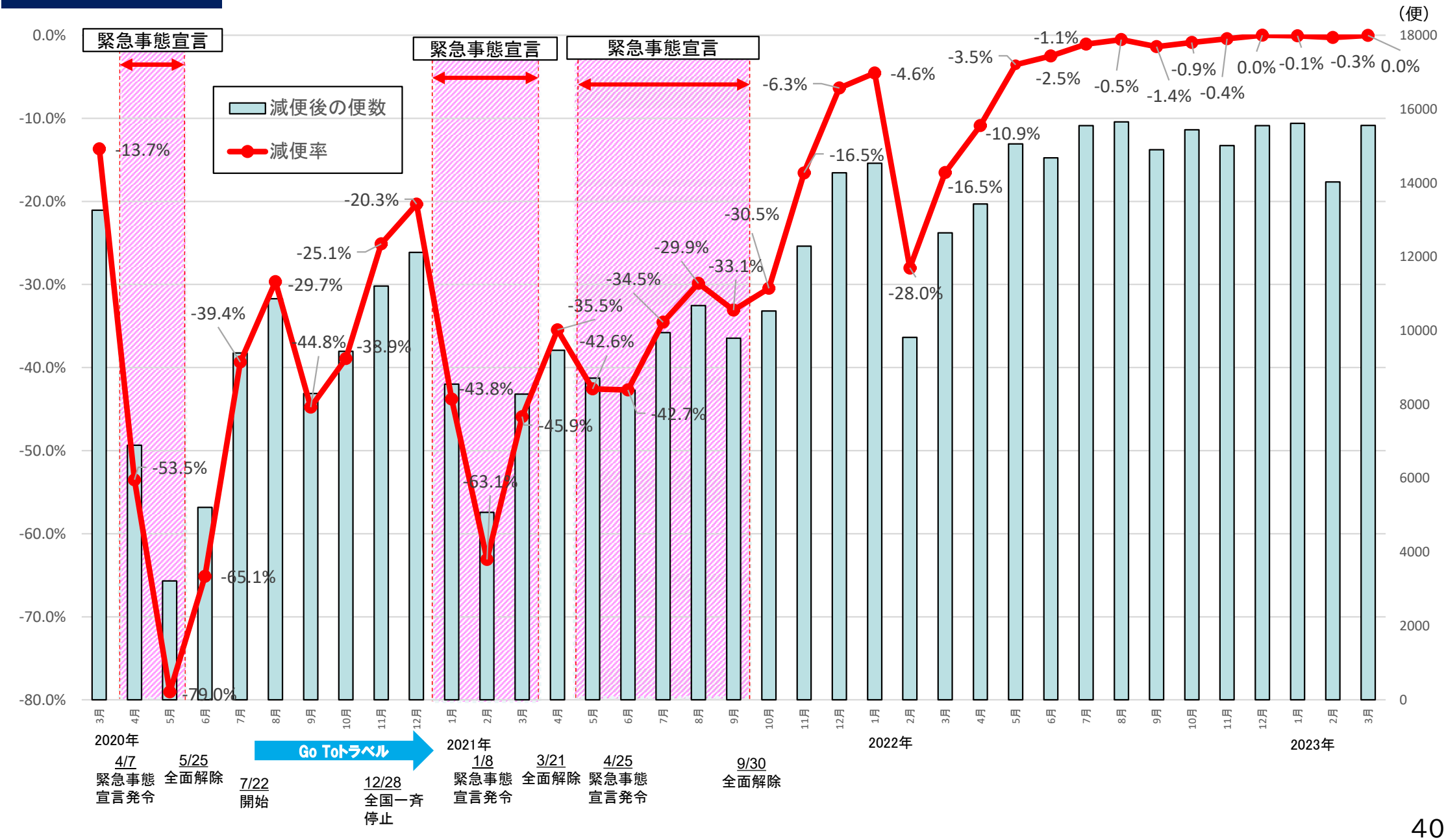
（注）減便とは、経済減便等による運休（運航計画の変更手続きを行っていない不可抗力等による当日の欠航を除く。）



国内線羽田路線の減便の状況について

国土交通省

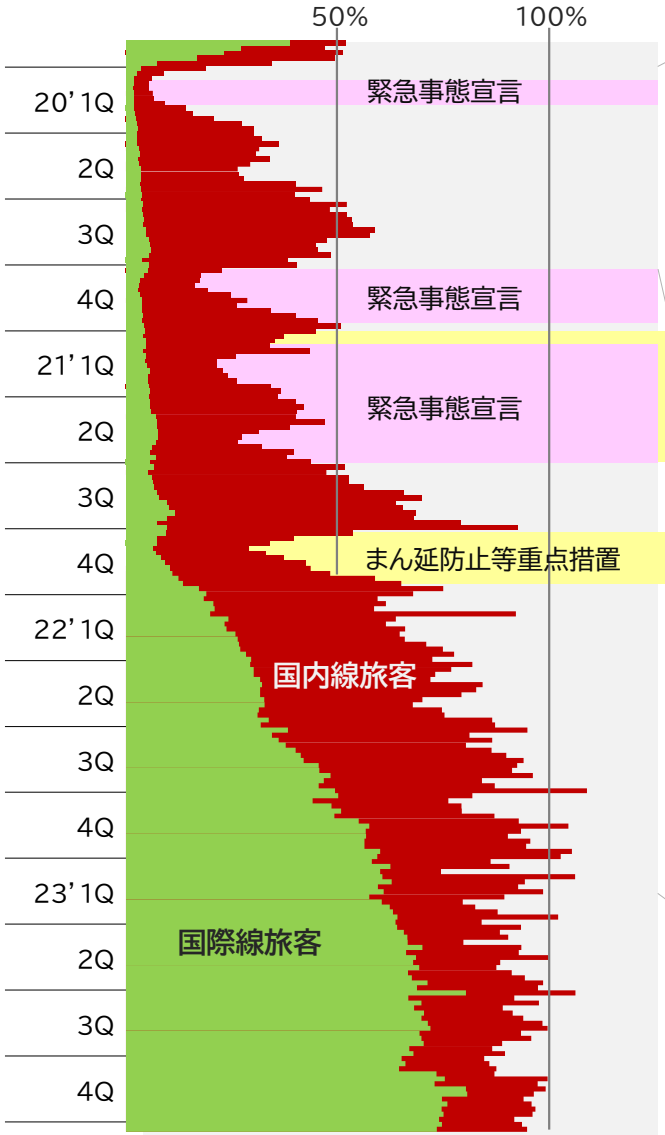
国内線羽田路線　ANA、JAL、SKY、ADO、SNJ、SFJを計上



行動制限等の措置の経緯と、本邦社の航空旅客数の推移

国土交通省

○ 新型コロナウイルス感染症の感染拡大以後、**累次にわたり、政府による行動制限等が実施**されてきた。
○ 2023年5月8日、5類感染症に位置付けが変更され、**特措法に基づく措置は終了**した。



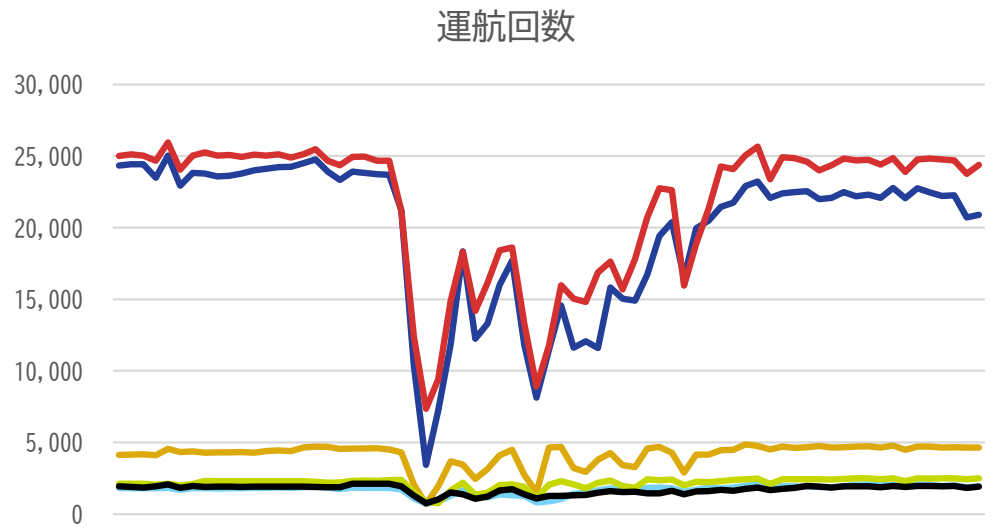
主要本邦航空会社の旅客数の推移
(週次・コロナ前比)

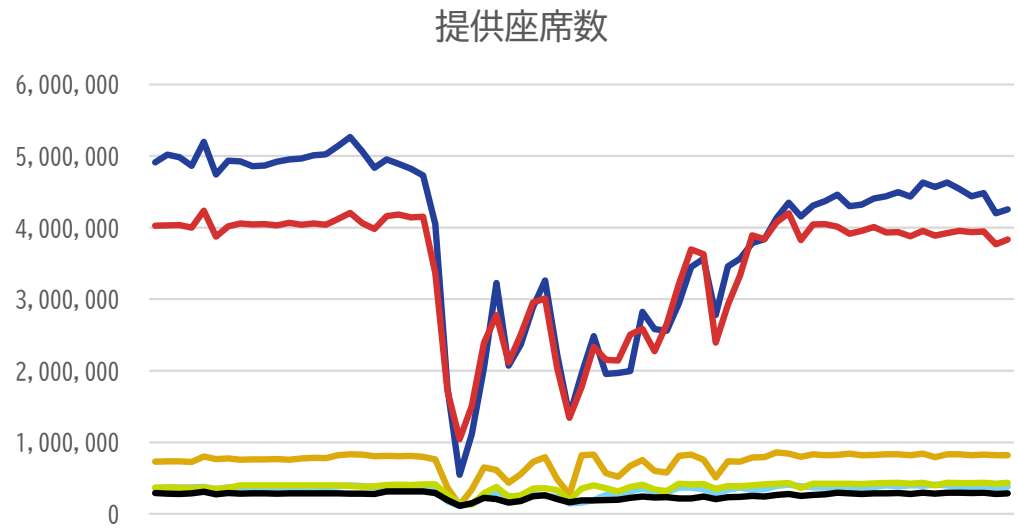
2020年2月25日	政府対策本部が「新型コロナウイルス対策の基本方針」を決定 ―「地域で患者数が継続的に増えている状況では、…広く外出自粛の協力を求める対応にシフトする。」
2月28日	北海道が独自の「緊急事態宣言」を決定
3月26日	東京都及び隣接4県が共同で不要不急の外出自粛を呼びかけ
4月7日	7都府県を対象に**緊急事態宣言**を決定 ―「対象区域に属する都道府県は、住民に対して、外出の自粛等について協力の要請を行う」(新型インフルエンザ等対策特別措置法45条1項)
4月16日	**緊急事態宣言**を全国に拡大(～5/31)
5月4日	「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」の変更 ―「住民に対して都道府県をまたいで人が移動することは極力避けるよう促す」
2021年1月7日	1都3県に**緊急事態宣言(2回目)**(～3/21)
4月5日	初めての**まん延防止等重点措置**を決定(～11/30)
4月25日	1都2府1県に**緊急事態宣言(3回目)**(～11/30)
2022年1月9日	2回目の**まん延防止等重点措置**を決定(～3/21)
2023年5月8日	新型コロナウイルス感染症の感染症法上の位置付けを「**5類感染症**」に変更

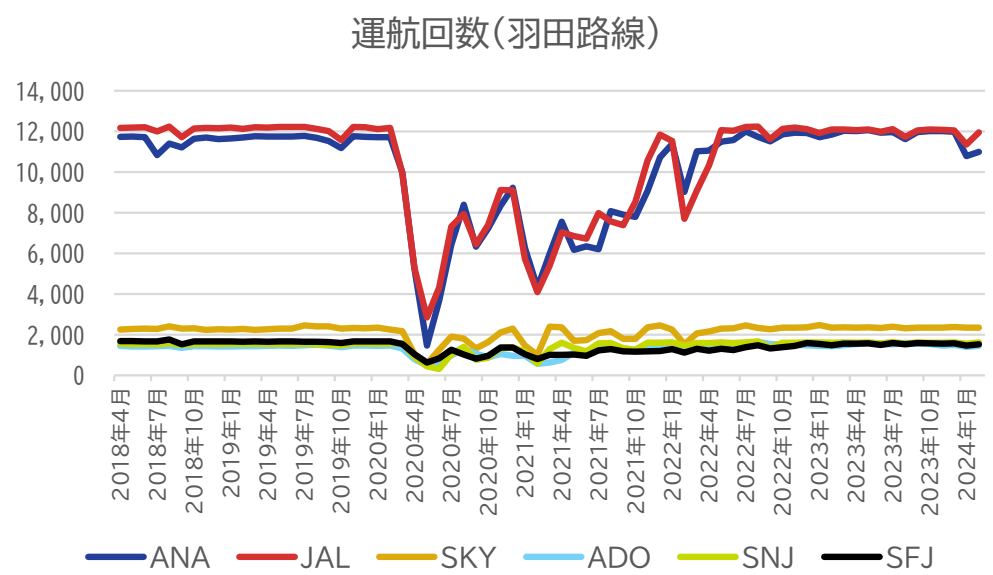
就航6社の運航回数・提供座席数の推移（月次）

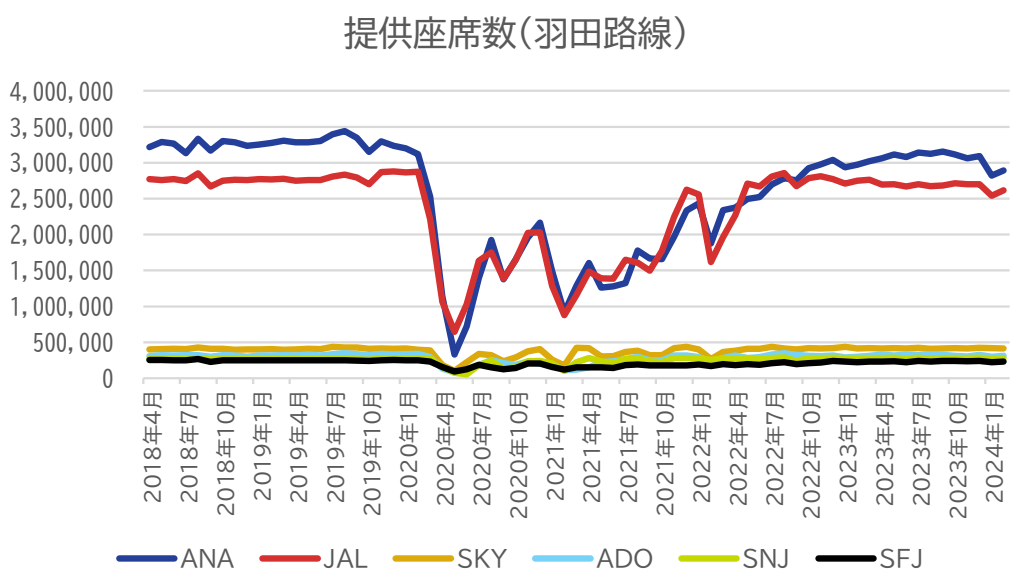
国土交通省

○ 就航6社の運航回数・提供座席数について、コロナ前の水準に戻り切れていない会社もある。









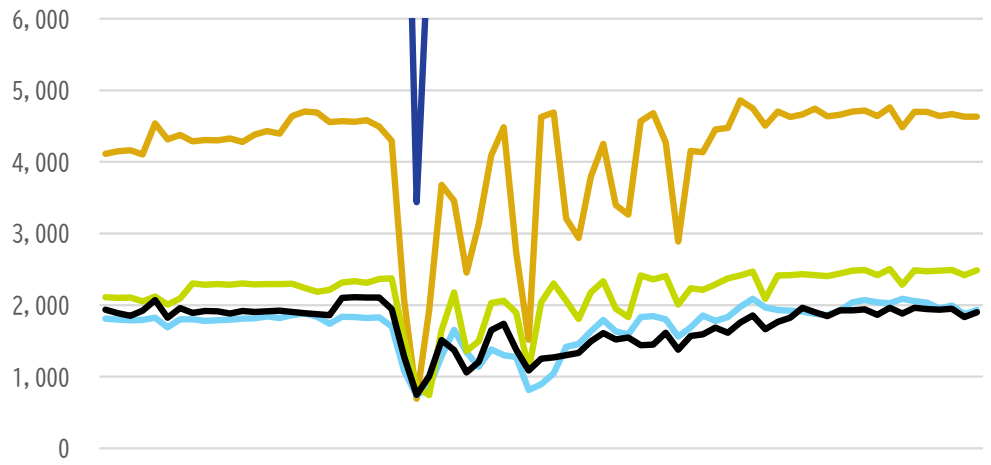
（注1）集計の都合上、JALグループの数値に琉球エアーコミューターの実績が含まれていない。（注2）1か月の日数の影響を除外するため30日相当分に換算している。
（出典）数字はいずれも航空局調べ

就航6社の運航回数・提供座席数の推移（月次）

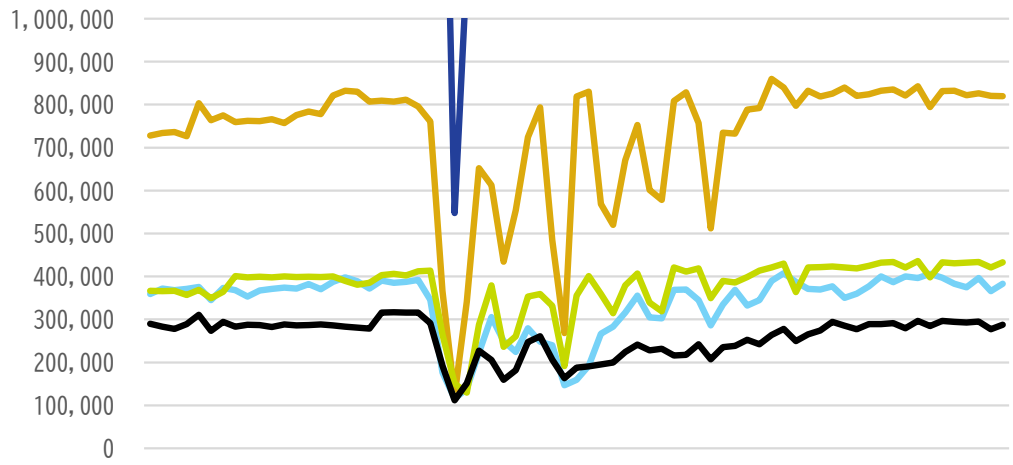
国土交通省

○ 特定既存航空会社の推移を確認するため、前頁のグラフを拡大して再掲表示したもの。

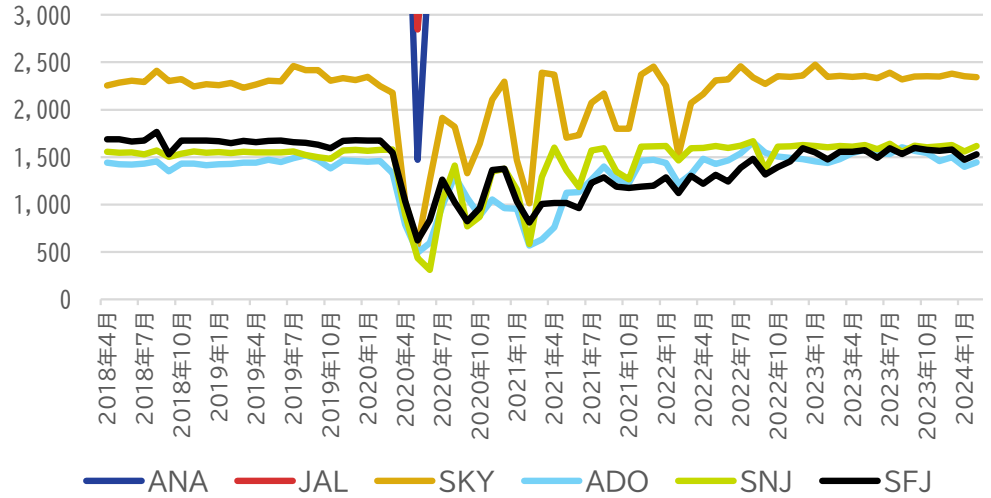
運航回数



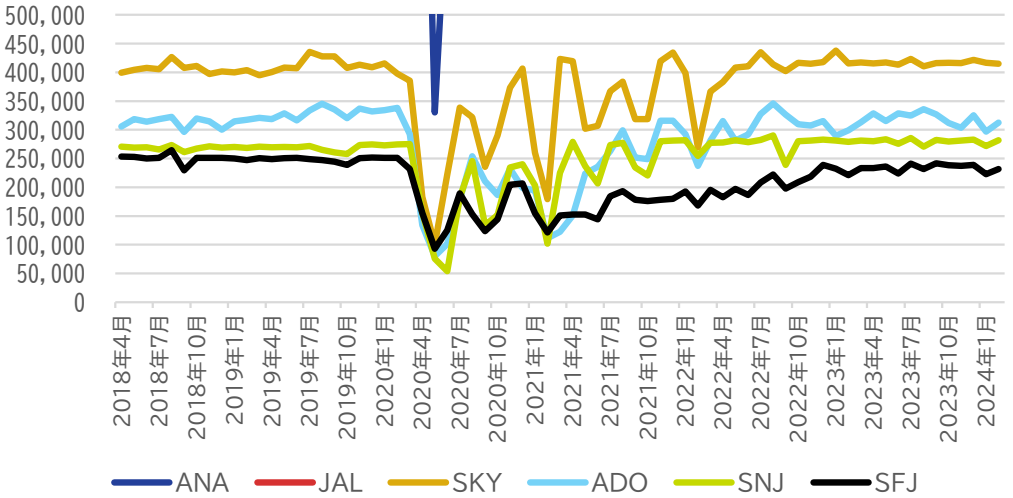
提供座席数



運航回数（羽田路線）



提供座席数（羽田路線）



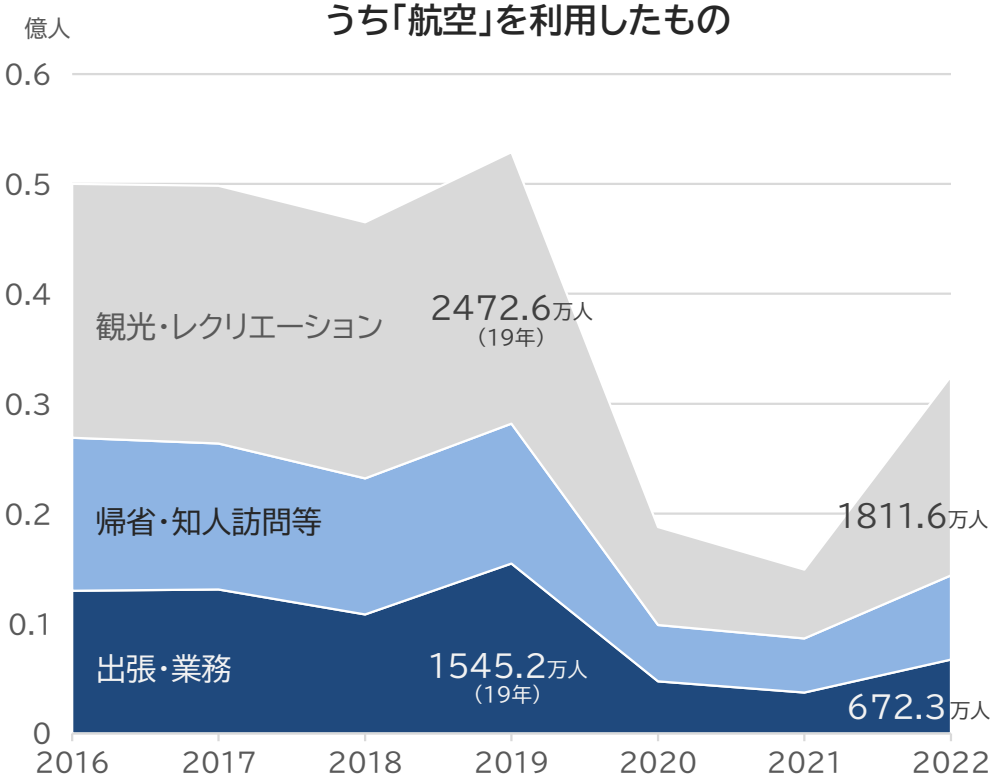
（注1）集計の都合上、JALグループの数値に琉球エアーコミューターの実績が含まれていない。（注2）1か月の日数の影響を除外するため30日相当分に換算している。
（出典）数字はいずれも航空局調べ

出張・業務目的の旅行の動向

国土交通省

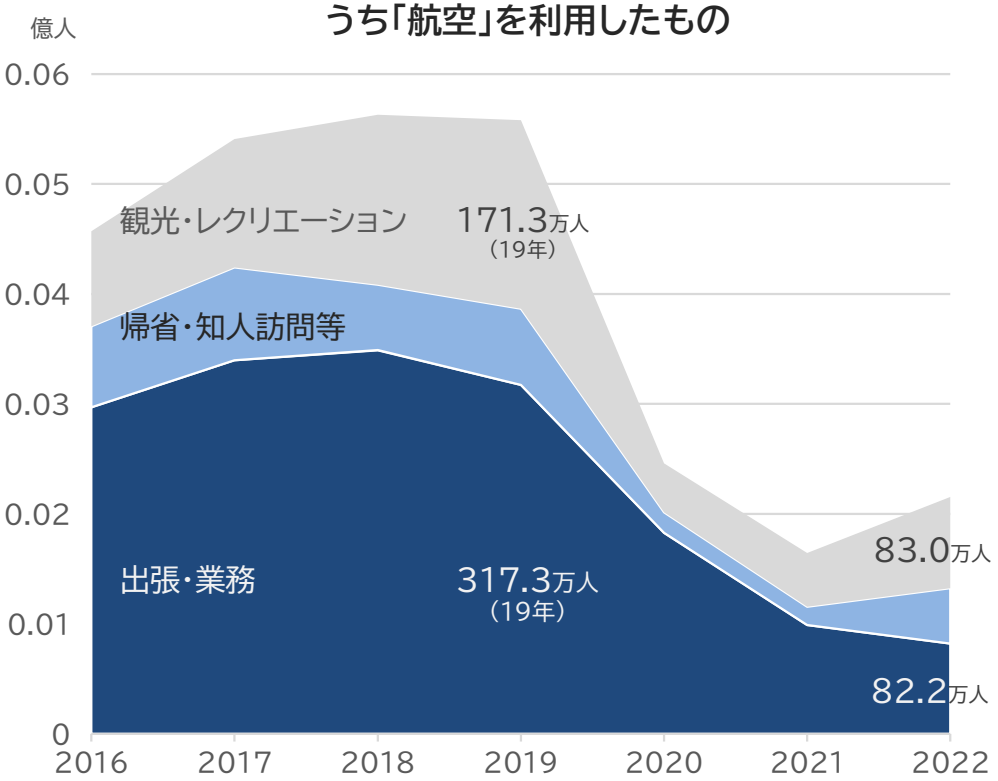
○ 出張・業務のために航空機を利用する日本人国内延べ旅行者数は、コロナ禍において大幅に減少。
○ 「観光・レクリエーション」目的に比べ、「出張・業務」目的の旅行者数の回復が遅れている。

日本人延べ国内旅行者数（宿泊旅行）
うち「航空」を利用したもの



「出張・業務」目的の延べ旅行者数は、19年比56．5%減少
「観光・レクリエーション」目的では19年比26．7%減少

日本人延べ国内旅行者数（日帰り旅行）
うち「航空」を利用したもの

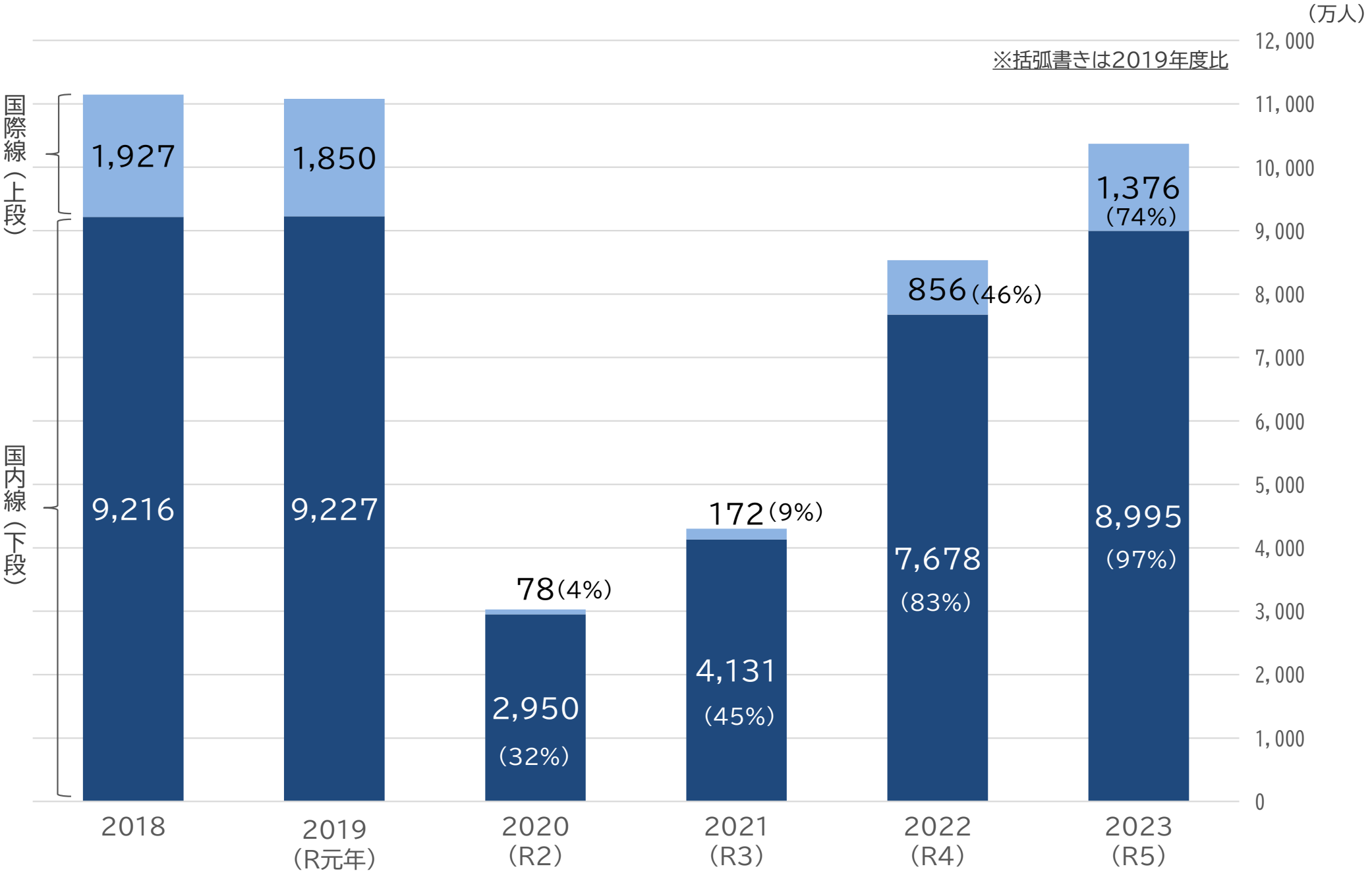


「出張・業務」目的の延べ旅行者数は、19年比74．1%減少
「観光・レクリエーション」目的では、19年比51．5%減少

（出典）観光庁「旅行・観光消費動向調査」

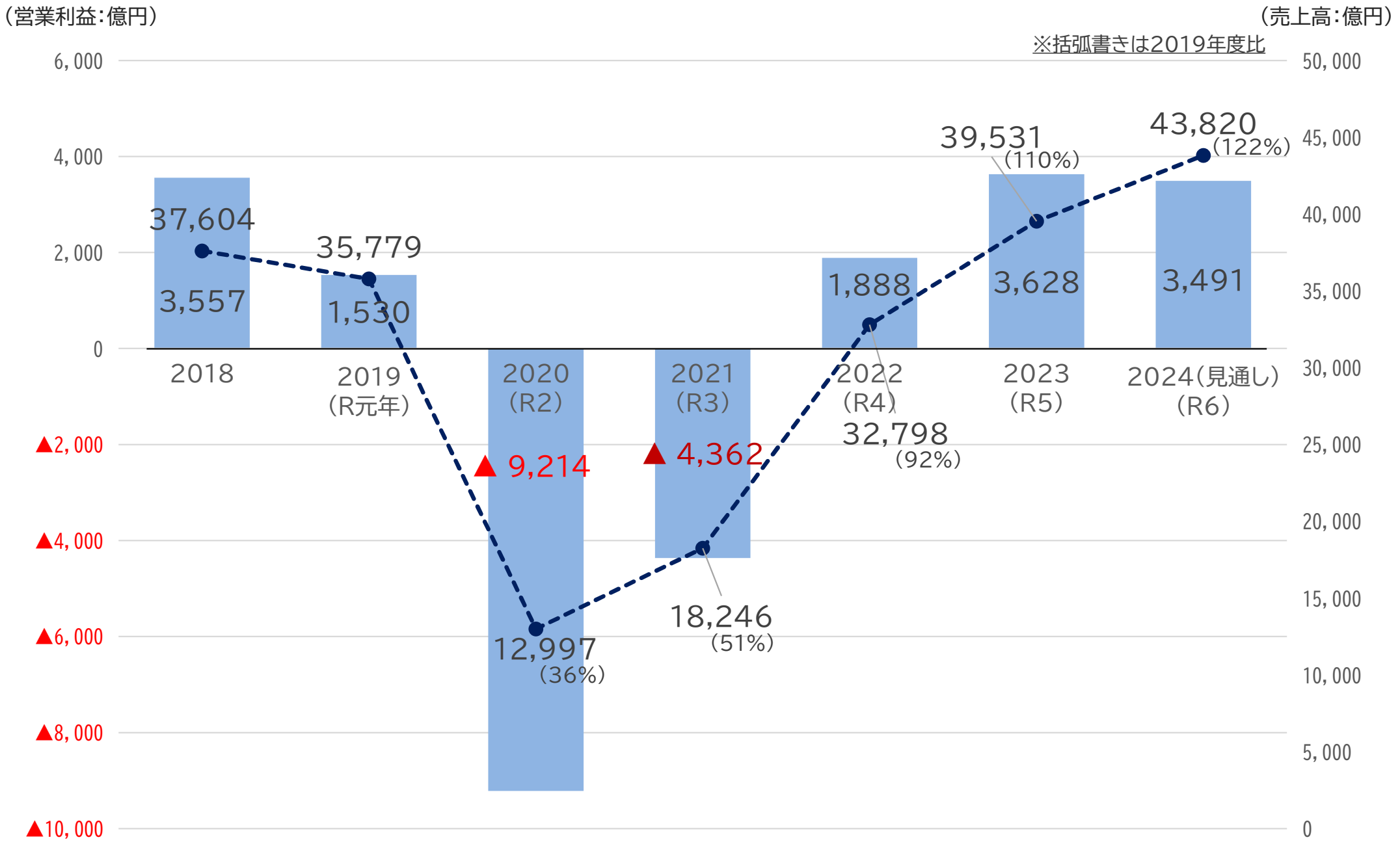
就航6社の旅客数の推移

国土交通省



就航6社の損益状況(営業利益/EBIT)の推移

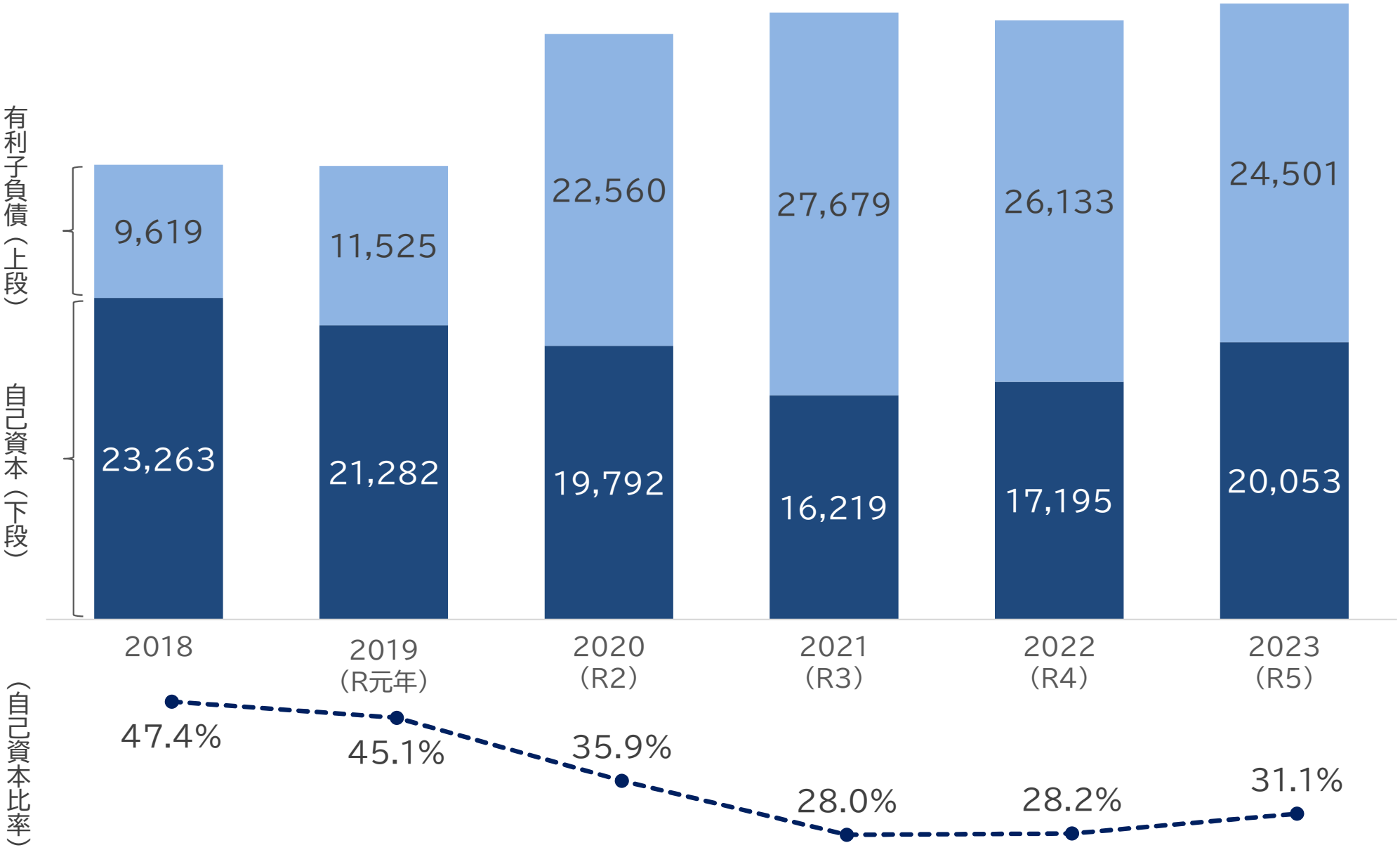
国土交通省



就航6社の財務状況の推移

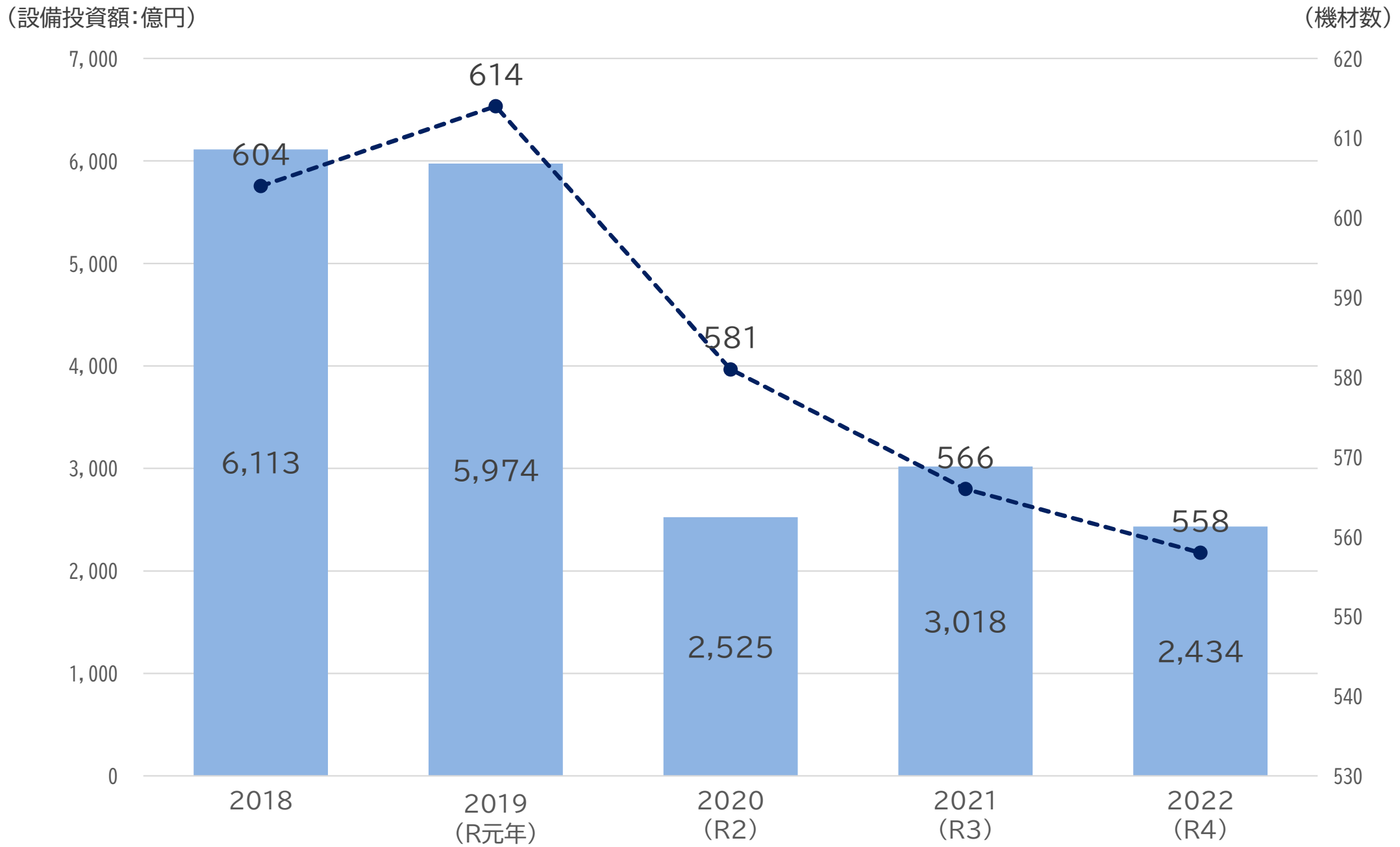
国土交通省

（単位：億円）



就航6社の設備投資・機材数の推移

国土交通省

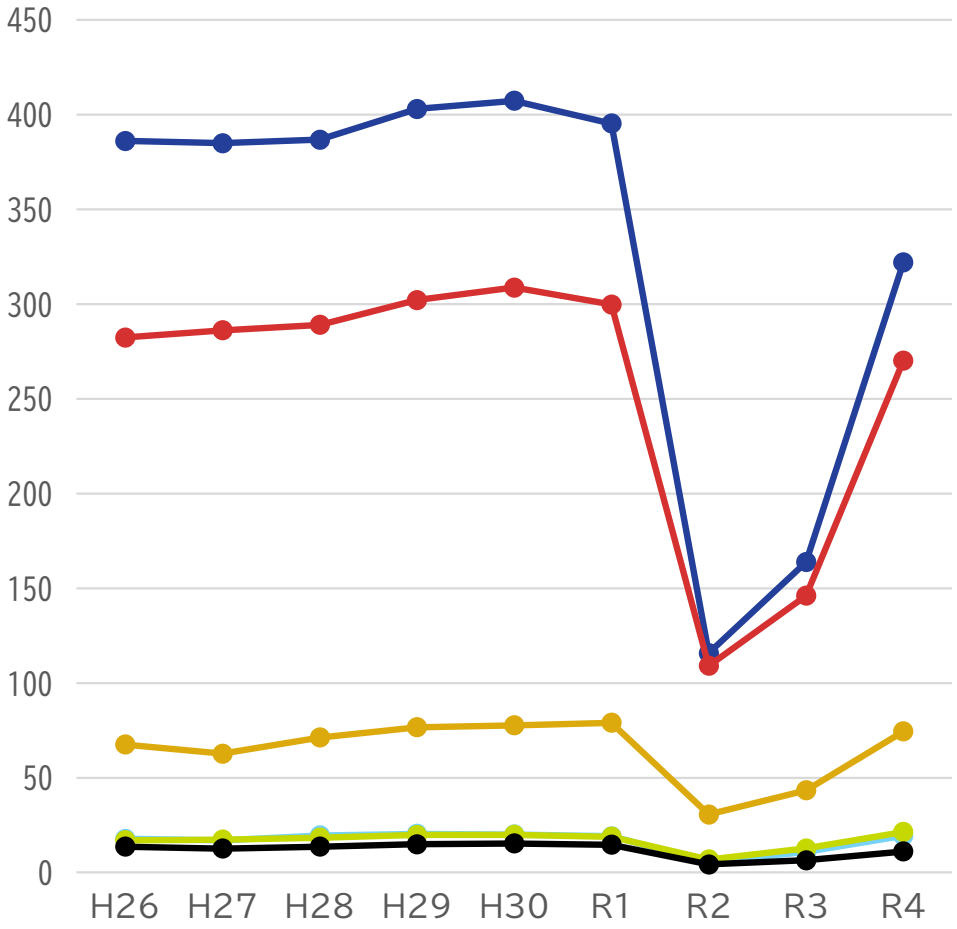


コロナ禍における就航6社の国内線旅客キロの推移

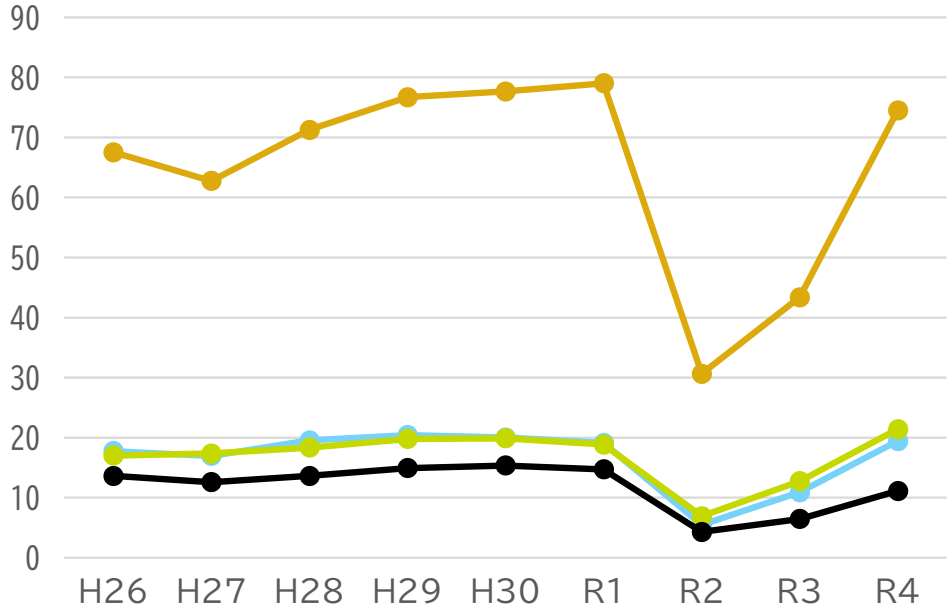
国土交通省

○ 各社の旅客キロは、2020(令和2)年度には、2019(令和元)年度比で約29～39%にまで減少。
○ 2020年度における就航6社の旅客キロの合計は、前年度比約33%にまで減少。

就航6社の旅客キロ(億人キロ)



うち特定既存航空会社4社の旅客キロ(億人キロ)



(千人キロ)	R1	R2	R3	R4	R2/R1
ANA	39,527,766	11,575,938	16,385,150	32,194,353	29.3%
JAL	29,977,062	10,909,902	14,610,869	27,009,362	36.4%
SKY	7,902,176	3,063,029	4,339,196	7,450,098	38.8%
ADO	1,912,861	547,830	1,091,309	1,942,134	28.6%
SNJ	1,884,740	691,091	1,273,769	2,141,536	36.7%
SFJ	1,470,779	430,387	645,590	1,110,723	29.3%

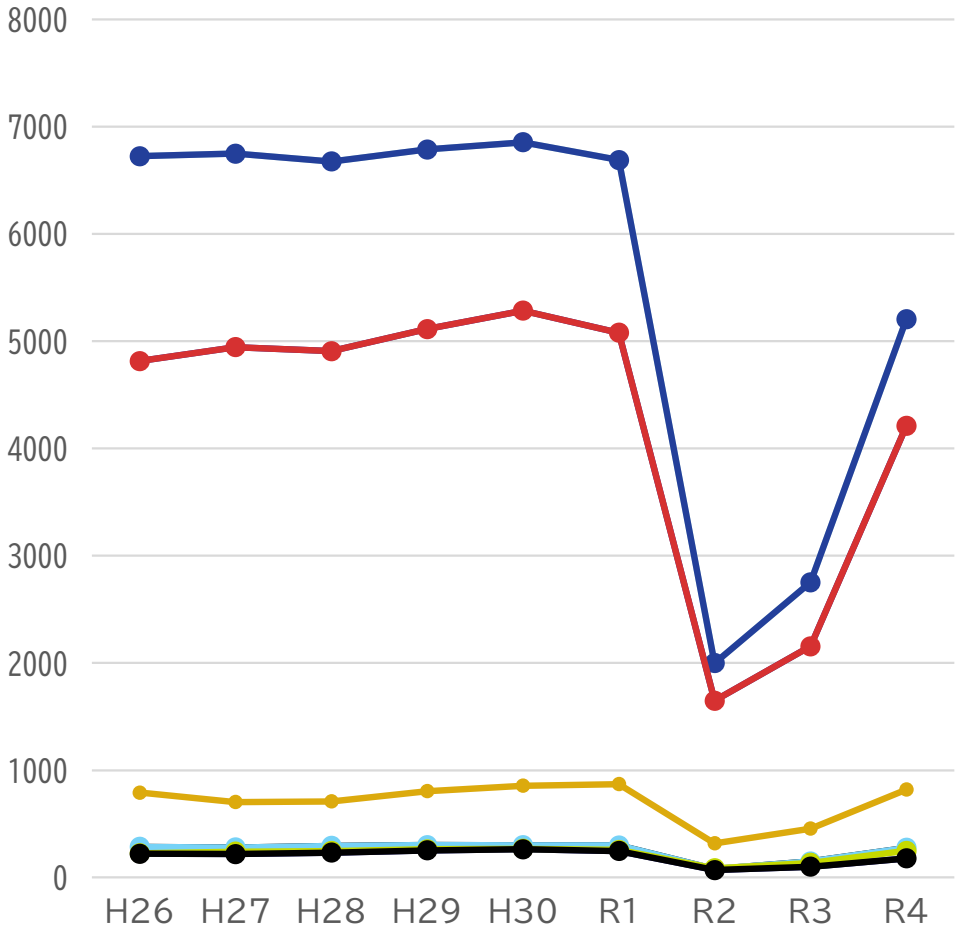
(出典)航空局「航空輸送サービスに係る情報公開」

コロナ禍における就航6社の国内線旅客収入の推移

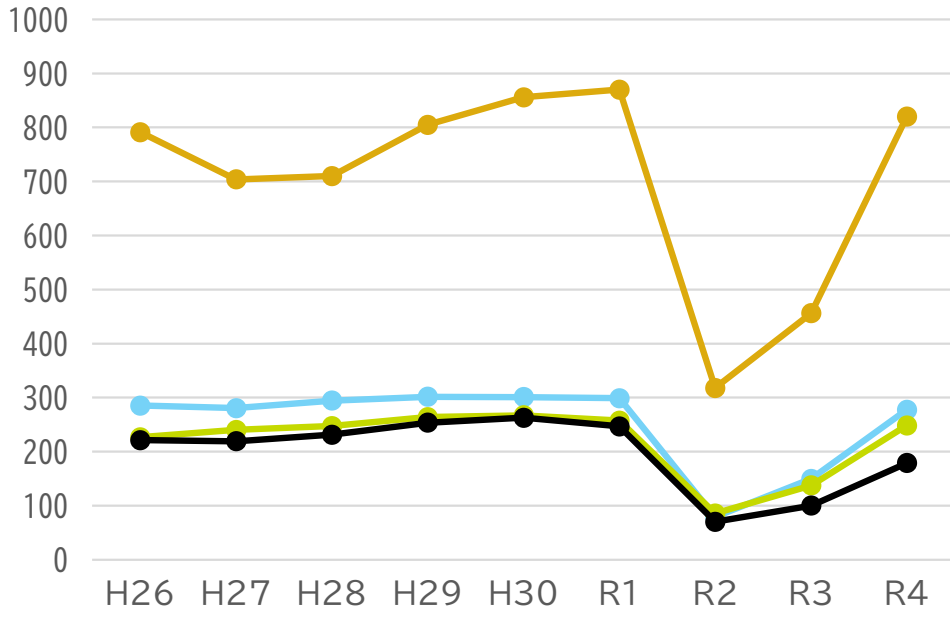
国土交通省

○ 各社の旅客収入は、2020(令和2)年度には、2019(令和元)年度比で約27～37%にまで減少。
○ 2020年度における就航6社の旅客収入の合計は、前年度比約31%にまで減少。

就航6社の旅客収入(億円)



うち特定既存航空会社4社の旅客収入(億円)



(百万円)	R1	R2	R3	R4	R2/R1
ANA	668,911	199,954	275,305	520,428	29.9%
JAL	507,921	164,766	215,574	421,042	32.4%
SKY	87,005	31,803	45,620	82,020	36.6%
ADO	29,875	7,951	14,968	27,766	26.6%
SNJ	25,755	8,575	13,756	24,869	33.3%
SFJ	24,680	7,010	10,011	17,881	28.4%

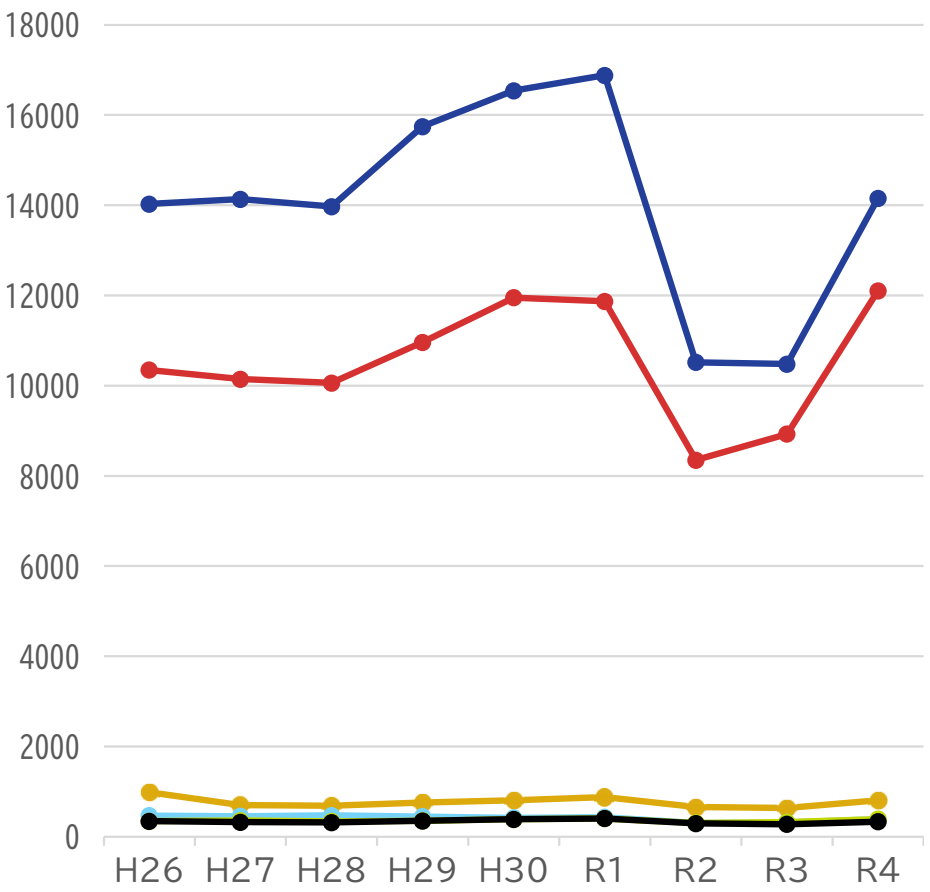
(出典)航空局「航空輸送サービスに係る情報公開」

コロナ禍における営業費用の推移

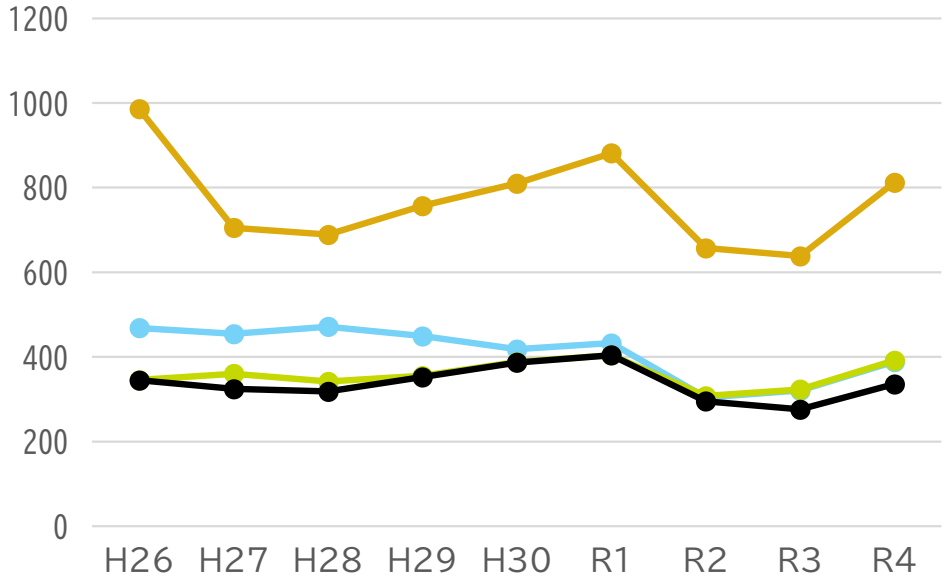
国土交通省

○ 2020(令和2)年度の各社の営業費用は、旅客収入・旅客キロが2019(令和元)年度比で3～4割程度にまで落ち込んだにもかかわらず、前年度比約62～76%にまでしか減少していない。

就航6社の営業費用(億円)



うち特定既存航空会社4社の営業費用(億円)



(百万円)	R1	R2	R3	R4	R2/R1
ANA	1,688,187	1,051,908	1,048,028	1,415,285	62.3%
JAL	1,187,109	835,195	892,750	1,210,339	70.4%
SKY	88,144	65,739	63,841	81,206	74.6%
ADO	43,269	30,409	32,048	38,892	70.3%
SNJ	40,424	30,764	32,332	39,162	76.1%
SFJ	40,413	29,533	27,596	33,592	73.1%

(出典)各社の有価証券報告書等

航空ネットワーク維持等のための空港使用料・航空機燃料税の軽減

国土交通省

○ 航空ネットワークは、公共交通として社会経済活動を支える、ポストコロナの成長戦略の実現に必要不可欠な「空のインフラシステム」。

○ コロナから航空旅客需要は回復しつつあるものの、事業環境の構造的な変化により、特に地方路線の収支が厳しい状況となっていること等を踏まえ、航空ネットワーク維持・活性化のため、令和6年度の空港使用料と航空機燃料税について、290億円規模の軽減を実施。

（１）令和６年度の空港使用料・航空機燃料税の軽減

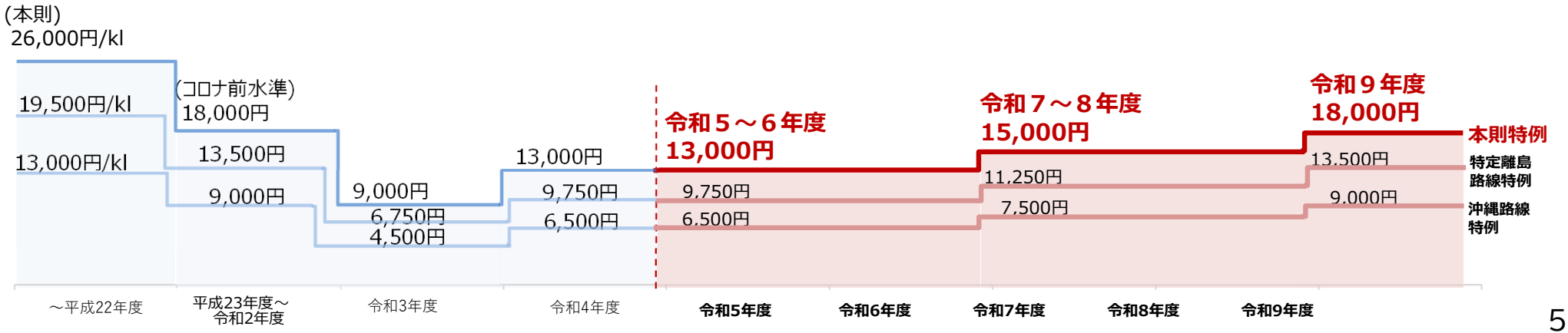
合計290億円規模の軽減
空港使用料　約100億円
航空機燃料税　約190億円

※航燃税は、いずれもコロナ前18,000円/klからの軽減額

（参考：R3～R5のコロナ特例）

令和3年度	令和4年度	令和5年度
合計1,200億円規模 空港使用料　約900億円 航空機燃料税　約300億円	合計700億円規模の減免 空港使用料　約510億円 航空機燃料税　約190億円	合計500億円規模の減免 空港使用料　約310億円 航空機燃料税　約190億円

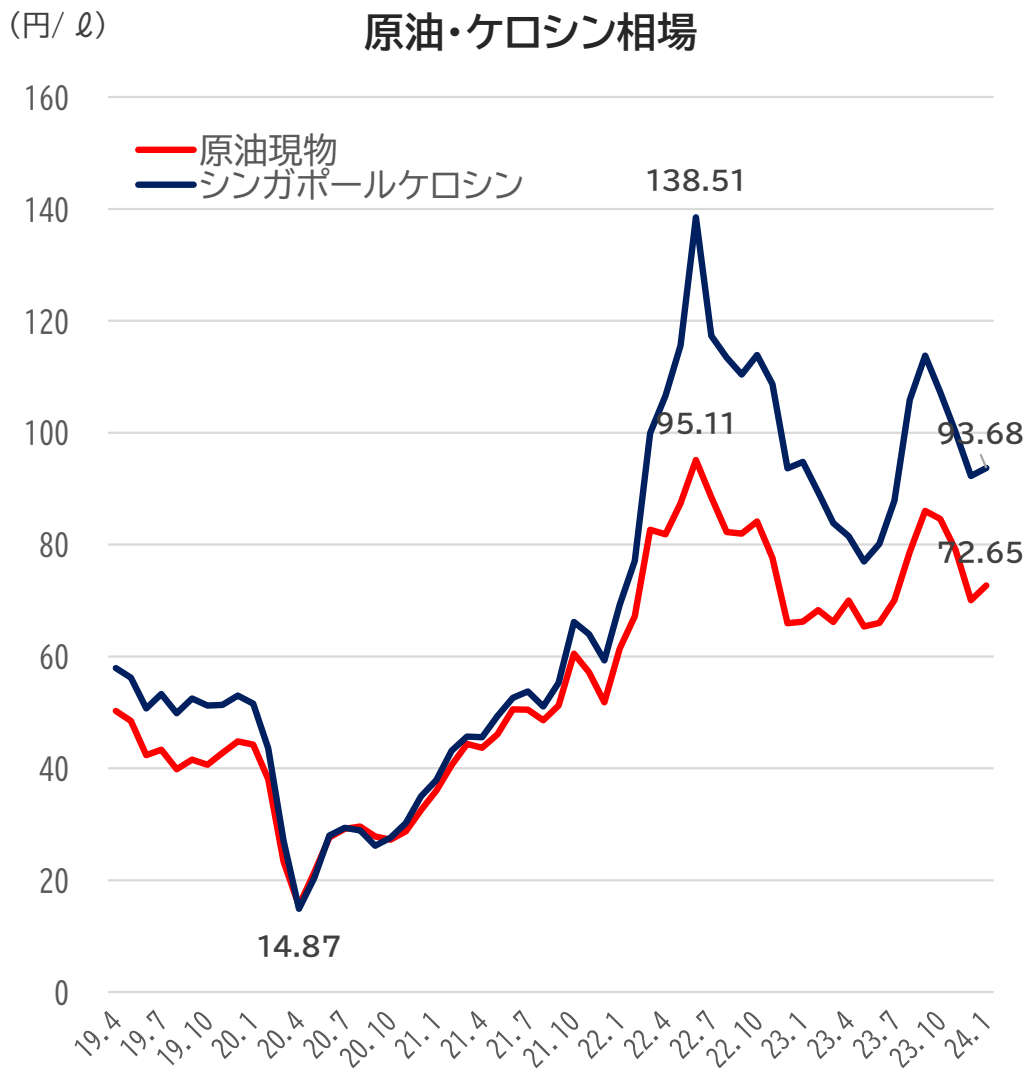
（２）令和6年度以降の航空機燃料税の軽減



航空機燃料相場・為替相場の動向

国土交通省

○ 航空機燃料高騰やドル高円安が、各社の航空運送事業に厳しい影響を及ぼしている。
○ 国では、航空機燃料を含む燃料油価格の激変緩和措置を講じている。（「燃料油価格激変緩和補助金」）



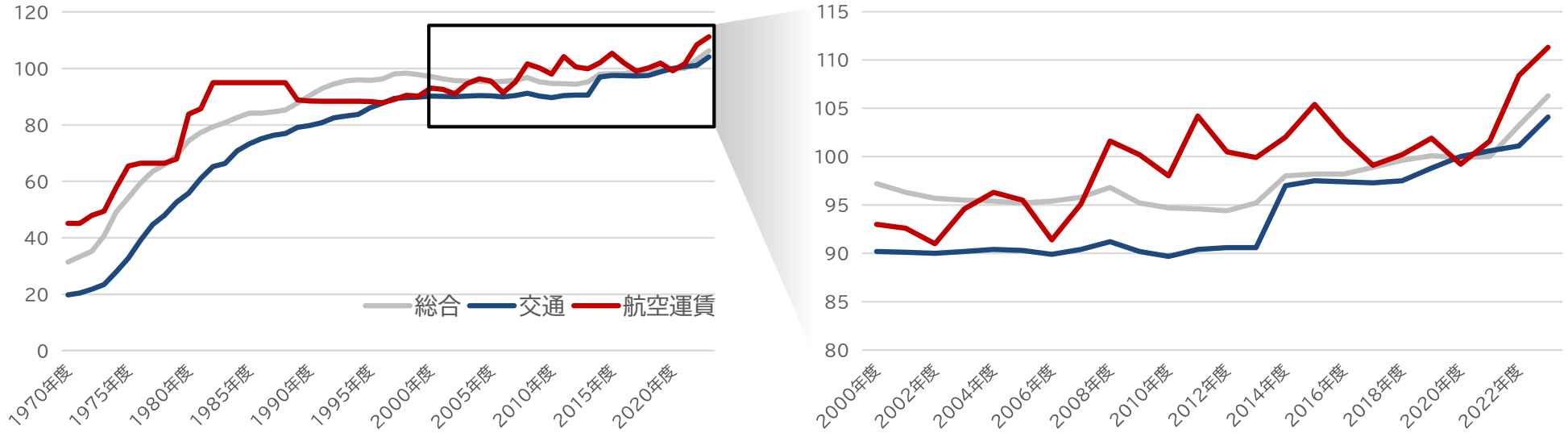
消費者物価指数の動き

国土交通省

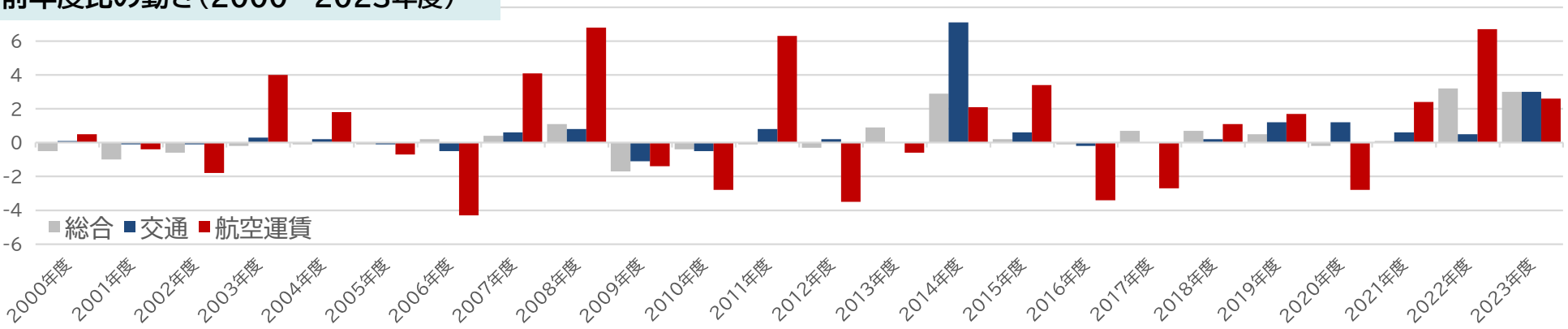
○ 2023年度の消費者物価指数の総合指数は、2020年を100として106．3。前年度比3．0%上昇。
また、航空運賃は、2020年を100として111．3。前年度比2．6%上昇。

（出典）総務省「消費者物価指数」

消費者物価指数（2020年基準）の動き



前年度比の動き（2000～2023年度）



1. 前回の発着枠配分

2. 発着枠の使用状況等

（1）「競争促進」の観点から

（2）「多様な輸送網の形成」の観点から

（3）新型コロナウイルス感染症の影響

3. 航空を巡る環境の変化

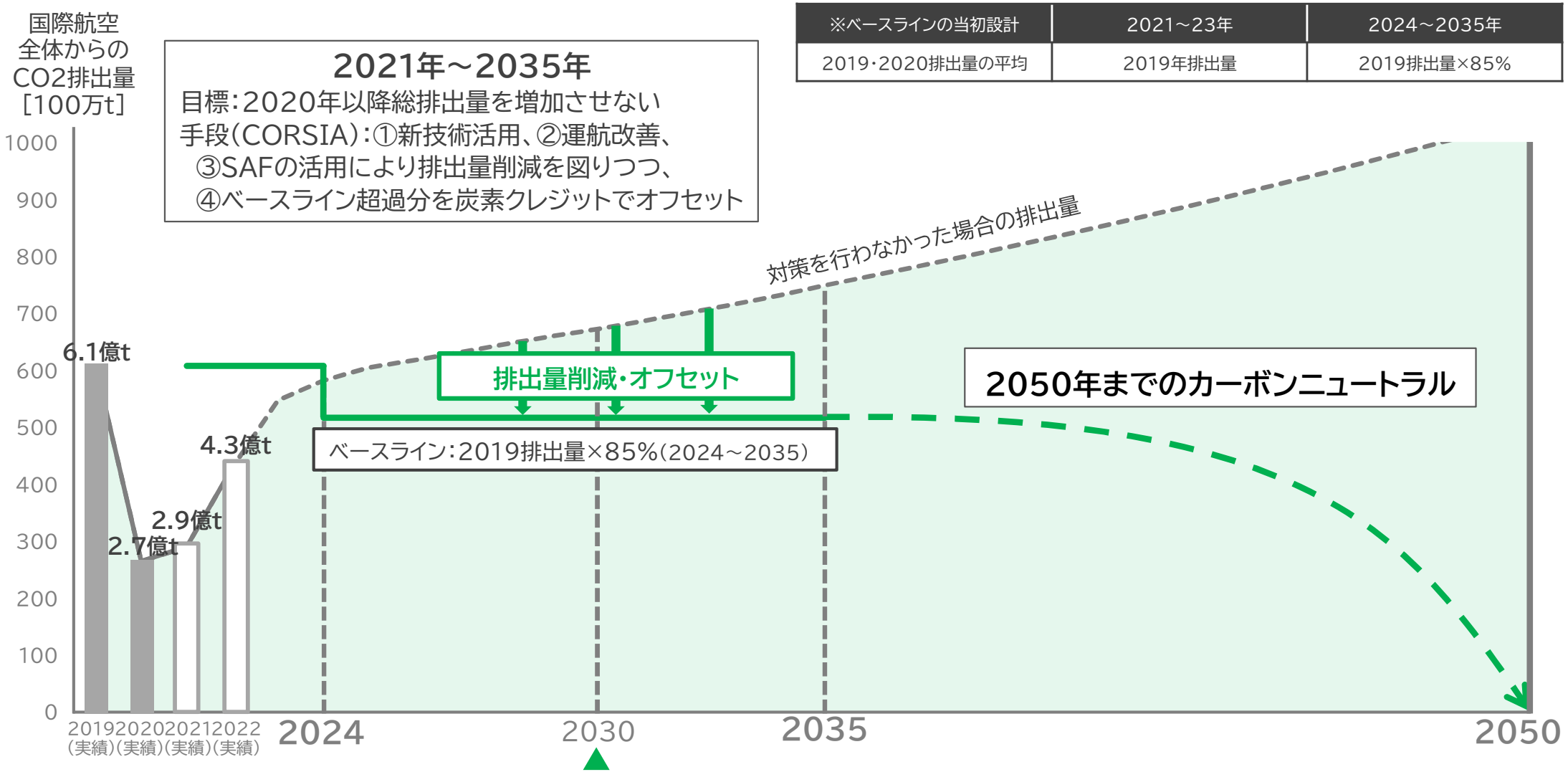
4. 航空運送事業の現況等

国際航空の脱炭素目標 ～ICAOにおける枠組み～

国土交通省

- 第39回ICAO総会(2016年)において、**2035年までのCORSIA(Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation)を採択**。
- 第41回ICAO総会(2022年)において、**2050年までのカーボンニュートラルを目指す脱炭素化長期目標(LTAG)を採択**するとともに、CORSIAのオフセット量算定基準となるベースラインを変更(※)することを決定。

※ベースラインの当初設計	2021～23年	2024～2035年
2019・2020排出量の平均	2019年排出量	2019排出量×85%



SAFの利用によりジェット燃料使用と比較してCO2排出量を5%削減(CAAF/3 2023)

航空脱炭素化推進の制度的枠組み

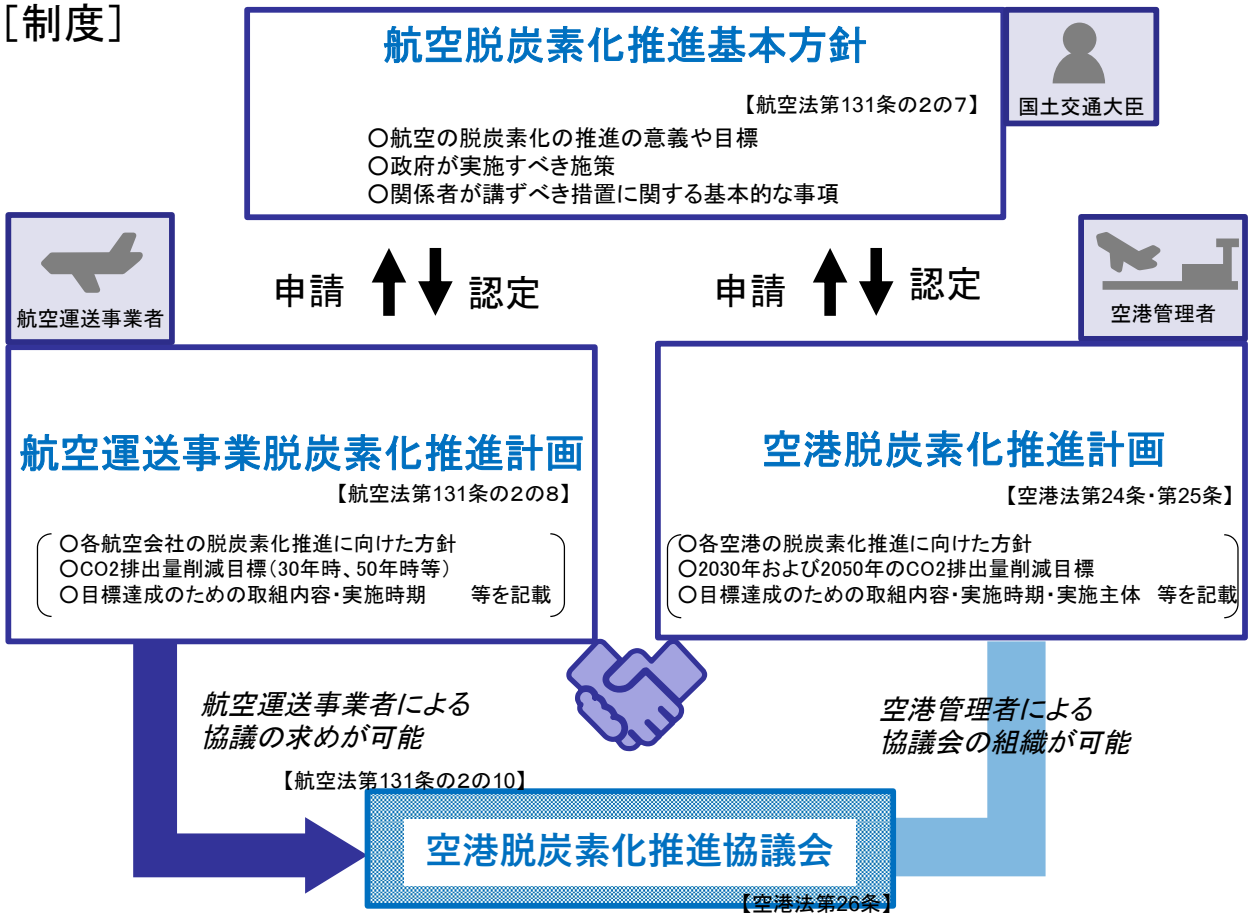
国土交通省

- 令和３年度、2050年を見据えた航空分野の脱炭素化を推進するためのロードマップを作成。
- 各事業者や各空港が取組を進め、適切に説明責任を果たしていくことができるようにするための制度的枠組みを導入。

➡ 航空法・空港法等の改正（両法の目的規定に脱炭素化の推進を位置付け）

[令和４年６月10日公布、令和４年12月１日施行]

［制度］



空港毎に、空港管理者、航空運送事業者、ターミナルビル事業者、給油事業者、のほか、空港脱炭素化推進事業を実施すると見込まれる者、地方自治体等で構成

［主な取組内容］

航空機運航分野

〇機材・装備品等への新技術の導入

〇管制の高度化による運航方式の改善

〇持続可能な航空燃料(SAF)の導入促進

空港分野

〇空港施設・空港車両からのCO2排出削減

〇再生可能エネルギーの導入促進

〇地上航空機・空港アクセス等からのCO2排出削減

日本のSAF導入促進に向けた取組み

国土交通省

■持続可能な航空燃料(SAF)導入促進に向けた官民協議会

開催状況

第１回2022年　4月
第２回2022年11月
第３回2023年　5月
第４回2024年　1月

第4回持続可能な航空燃料(SAF)導入促進に向けた官民協議会より

SAF官民協議会

- 供給事業者：ENEOS、sojitz、FDC、太陽石油、JGC、ITOCHU、MITSUI&CO.
- 航空会社：ANA、JAL
- 空港会社等：NAA NARITA AIRPORT、Obbli
- 資源エネルギー庁 ＝ 事務局 ＝ 国土交通省 航空局
- NEDO（オブザーバー）
- MAFF 農林水産省
- 環境省

■国内におけるSAF需給見込み

■規制

供給事業者

✓ エネルギー供給構造高度化法にて、SAFの供給目標量を設定（予定）

エアライン

✓ 航空脱炭素化推進基本方針にて、SAFの利用目標量を設定
2030年燃料使用量10%置換え

■支援

GX移行債を活用した

✓ 大規模なSAF製造設備の構築に係る設備投資支援（約3,400億円）

✓「戦略分野国内生産促進税制」により、SAFの国内生産・販売量に応じて、1L当たり30円の税制控除

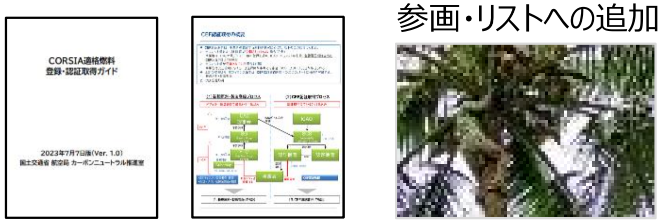
■CORSIA適格燃料登録・認証支援

①パイロット事業者の支援

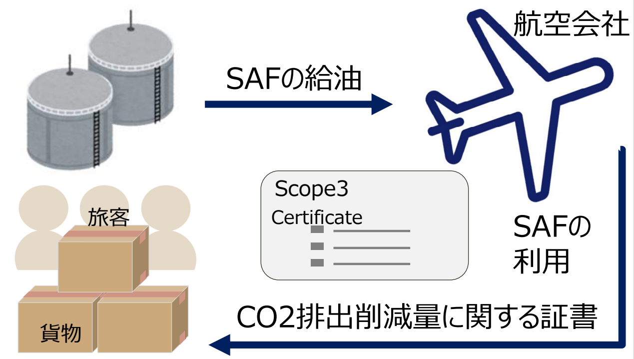
出光興産	ENEOS	日揮ホールディングス・コスモ石油
日本グリーン電力開発	Biomaterial in Tokyo・三友	
レボインターナショナル	日本製紙・GEI・住商	積水BR

②ガイドライン作成

③ICAOのFTGへの参画・リストへの追加

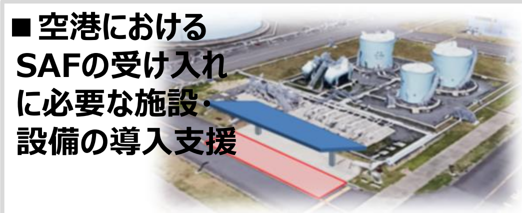


■SAFによるCO2排出削減の可視化



■輸入ニートSAFの国内初ブレンド

■空港におけるSAFの受け入れに必要な施設・設備の導入支援



空港業務(グラハン・保安検査)に関する現状

国土交通省

○ 訪日外国人旅行者の日本への入国は、**基本的には空路（令和4年：100%）**であるところ、
航空機の運航に不可欠な空港業務（保安検査・グラハン）は、厳しい労働環境等により、**コロナ前から人手不足が懸念**されていた。

○ その後、コロナによって航空需要が激減したことで、コロナ禍によって**「脆弱な業界」というイメージが定着**。また、以前から懸念されていた、厳しい労働環境等の根本的課題は解決していないこともあり、**若者等から敬遠**されて、離職者の増加、採用競争力の低下という課題に直面している。

○ 地方空港等においても国際線を円滑に復便していくためには、これまで以上に**人材確保・育成、生産性向上を推進**していくことが必要。

人手不足の現状

【グランドハンドリング作業員】

・コロナの影響で、一時は作業員数が**約１～２割減少**。
・コロナ前から人手不足が懸念されていた**ランプ部門だけでなく、旅客部門の人手不足も顕著**になっている。

【保安検査員】

・コロナの影響で、一時は検査員数が**約２割減少**。

【参考】グランドハンドリング業務の例

ランプ

(航空機を駐機場に誘導)

(フロア清掃)

（航空機への燃料給油）

旅客ターミナル

(手荷物の預り等)

（受託手荷物の仕分け作業）

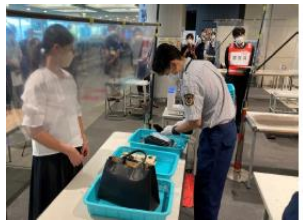
（手荷物のコンテナへの搭載）

貨物ターミナル

（航空機までの貨物の搬送）

（貨物室への積み降ろし）

【参考】保安検査業務の例


（手荷物検査）

（金属探知機による検査）

持続的な発展に向けた空港業務のあり方検討会

国土交通省

検討会の趣旨・目的

○ 空港業務（グラハン・保安検査）については、航空機の離発着に不可欠な業務であるが、コロナ前から人員が減少するなど、人手不足等の問題に直面。

○ このため、空港業務全体を対象とした初の有識者会議である「持続的な発展に向けた空港業務のあり方検討会」を設置。空港業務の持続的発展に向けた関係者一丸となった取組を進めていくための指針として、「空港業務の持続的発展に向けたビジョン（仮称）」の策定に向けた検討を実施。

委員

（有識者等）（◎：座長、敬称略、五十音順）

◎ 加藤　一誠　　慶應義塾大学商学部教授
西藤　真一　　桃山学院大学経営学部教授
首藤　若菜　　立教大学経済学部経済政策学科教授
手塚　広一郎　　日本大学経済学部長
平井　彩　　三浦法律事務所パートナー

（業界関係者）

空港グランドハンドリング協会　執行理事
公益社団法人　日本航空技術協会　常務理事事務局長
一般社団法人　全国警備業協会　航空保安検討部会委員

（国土交通省）

航空局　航空ネットワーク部長
航空局　安全部長

開催スケジュール

○第1回（令和5年2月24日）
＜空港業務(グラハン・保安検査)の現状説明＞

○第2回（令和5年3月10日）＜実態ヒアリング①＞
【対象】全日本空輸㈱、日本航空㈱、鴻池運輸㈱、スイスポートジャパン㈱

○第3回（令和5年3月29日）＜実態ヒアリング②＞
【対象】航空連合、㈱セノン、㈱にしけい

○第4回（令和5年4月4日）　＜実態ヒアリング③＞
【対象】福岡国際空港㈱、広島国際空港㈱、学校法人日本航空学園、丸紅㈱

○第5回（令和5年4月11日）＜実態ヒアリング④＞
【対象】新潟航空サービス㈱、とさでん交通㈱、(公社)日本航空技術協会
(一社)全国空港給油事業協会、 全日本空輸㈱・日本航空㈱

○第6回（令和5年5月11日）
＜中間とりまとめ骨子に盛り込むべき事項について＞

○第7回（令和5年6月１日）
＜中間とりまとめ(案)について＞

○「中間とりまとめ」公表（令和5年6月９日）

○第8回（令和5年10月5日）
＜中間とりまとめを踏まえた取組状況等について＞

空港グランドハンドリング協会(空ハン協)の設立と対応の状況

国土交通省

- 令和5年8月25日に空ハン協を設立し、課題解決に向けたアクションを検討、実行している。
- 設立総会後に多くの事業者から入会申し込みや問い合わせがあった。積極的に組織拡大を図り、多くの事業者を代表する組織として、問題解決力を高めていく。

空ハン協　概要

1．名称

空港グランドハンドリング協会 【令和５年８月25日 設立】
（英語名：Airport Ground Handling Association/AGHA）

2．目的

会員事業者が連携し業界共通課題の解決に取り組み、事業者の経営基盤の強化につなげ、空港ハンドリング業界の持続的発展および日本経済の発展に資することを目的とする

3．主な事業内容

１）業界の共通課題の定義とその解決に向けた事業
２）会員企業の事業基盤強化のための事業
３）働く人にとって魅力ある業界づくりのための事業
４）その他、本会の目的を達成するために必要な事業

4．会長･会員事業者

代表理事･会長：小山田　亜希子（ANAエアポートサービス(株)
代表取締役社長）
会員事業者　　：75社（ANAグループ13社、JALグループ16社、
鴻池グループ9社、鈴与グループ5社 等）

※令和６年２月１日時点

空ハン協としての課題への対応状況（短期施策）

① グラハンの業界団体の設立と実効性のある運営

■ 令和5年8月25日に「空港グランドハンドリング協会」の設立総会を開催した。

■ 32社のメディアが設立総会と記者会見を取材し、協会として、設立の趣旨と空港ハンドリング人材不足の課題と政策的対応の必要性について積極的にアピールを行った。

② 空港業務の社会的意義等に関する情報発信の強化

■ 空ハン協ホームページ等を開設。
■ メディアの報道やホームページ等での発信により、事業者から入会の問い合わせやグラハン関連専門学校等からの連絡が多数寄せられており、意見交換等を積極的に実施している。
■ 時間外労働に関する実態調査を実施、協会ホームページにて結果公表

③ カスタマーハラスメント対策の推進（啓蒙活動の推進等）

■ 会員各社の実態調査を実施。
■ 実態調査を踏まえ、会員向けのカスタマーハラスメント対策研修会を実施。

ANA・JALによるグラハンに関する共同の取組について

国土交通省

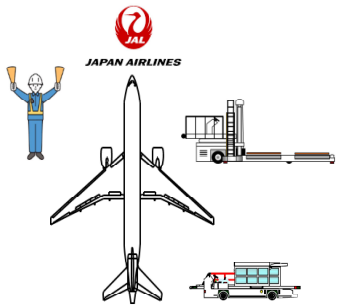
○　ANA,JALにおいては、地方空港のグラハン事業者の効率的な人員体制を整える取組の一環として、昨年、国土交通省より公表した「空港業務の持続的発展に向けたビジョン」を踏まえ、 両社が同一グラハン事業者に委託するランプハンドリング作業について、必要となる各社ごとの一部の作業資格を相互承認する仕組みを検討中。（2024年4月より開始予定）

【作業資格の相互承認スキームイメージ】

◆現状

同じ作業内容でも、ANA 資格、JAL 資格の訓練が必要であり、両社の作業に従事できる資格者の養成には時間がかかっており、訓練時間の確保などが課題に挙げられています。

（例）ANA の作業資格を取得する期間=1年

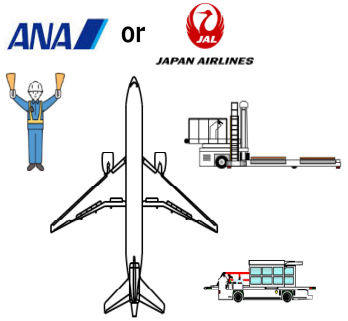


（例）JAL の作業資格を取得する期間=1年

（例）ANA・JAL の作業資格を取得する期間=2 年間

◆今後

ANA・JAL どちらかの作業資格取得に向けた訓練を実施することで、どちらの作業資格も取得することができるため、訓練期間をこれまでよりも大幅に短縮することができるようになります。



（例）ANA・JAL いずれかの作業資格を取得する期間=1年間

1年間で ANA・JAL 両方の作業資格を取得することが可能に

【参考】
■委託先グランドハンドリング事業者が同じ空港
利尻、根室中標津、函館、秋田、仙台、 新潟、岡山、 徳島、 高知、鹿児島

R5.11.24 全日本空輸（株）、日本航空（株）の共同プレスリリースより

地域航空サービスアライアンス協議会(EASアライアンス)

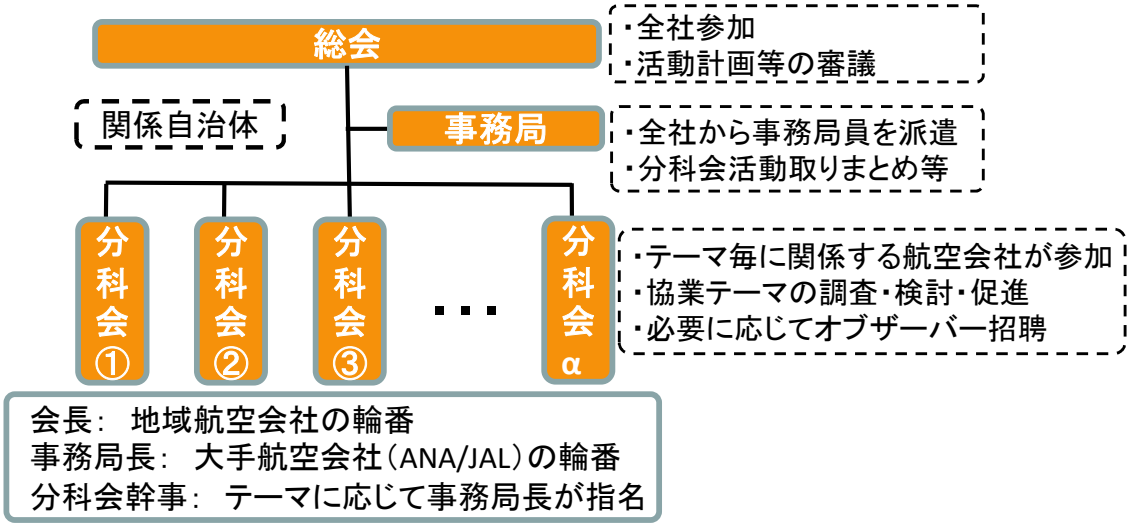
国土交通省

令和5年11月1日現在

EASアライアンスの概要

名称	地域航空サービスアライアンス協議会
設立日	令和5年10月25日
設立期間	令和10年3月31日まで
会員	・天草エアライン(AMX) ・オリエンタルエアブリッジ(ORC) ・日本エアコミューター(JAC) ・全日本空輸(ANA) ・日本航空(JAL) その他協業可能な新会員(航空会社)加入可

＜運営体制＞



EASアライアンスにおける主な協業の取組(想定)

系列を超えたコードシェアによる販売力強化を継続

・地域航空３社が大手２社の販売網を活用

同一機種（ATR機）運航の利点を生かした協業を拡大

・シミュレータ、予備部品等の共同利用
・技術的ノウハウの共有化、情報交換の促進
・空港ハンドリング分野での協業
・乗員・整備士の応援体制の構築に向けた検討
・欠航回避のための安定的な機材運用の検討
・機体重整備における協力

系列を超えたコードシェアの例(熊本空港における出発案内表示)

系列を超えたコードシェア便

既存コードシェア便

地域航空3社が運航する同一機種航空機(ATR機)

天草エアライン

オリエンタルエアブリッジ

日本エアコミューター

関係航空会社による新たな共同プロモーション促進、整備士等の採用合同説明会開催など

1. 前回の発着枠配分

2. 発着枠の使用状況等

（1）「競争促進」の観点から

（2）「多様な輸送網の形成」の観点から

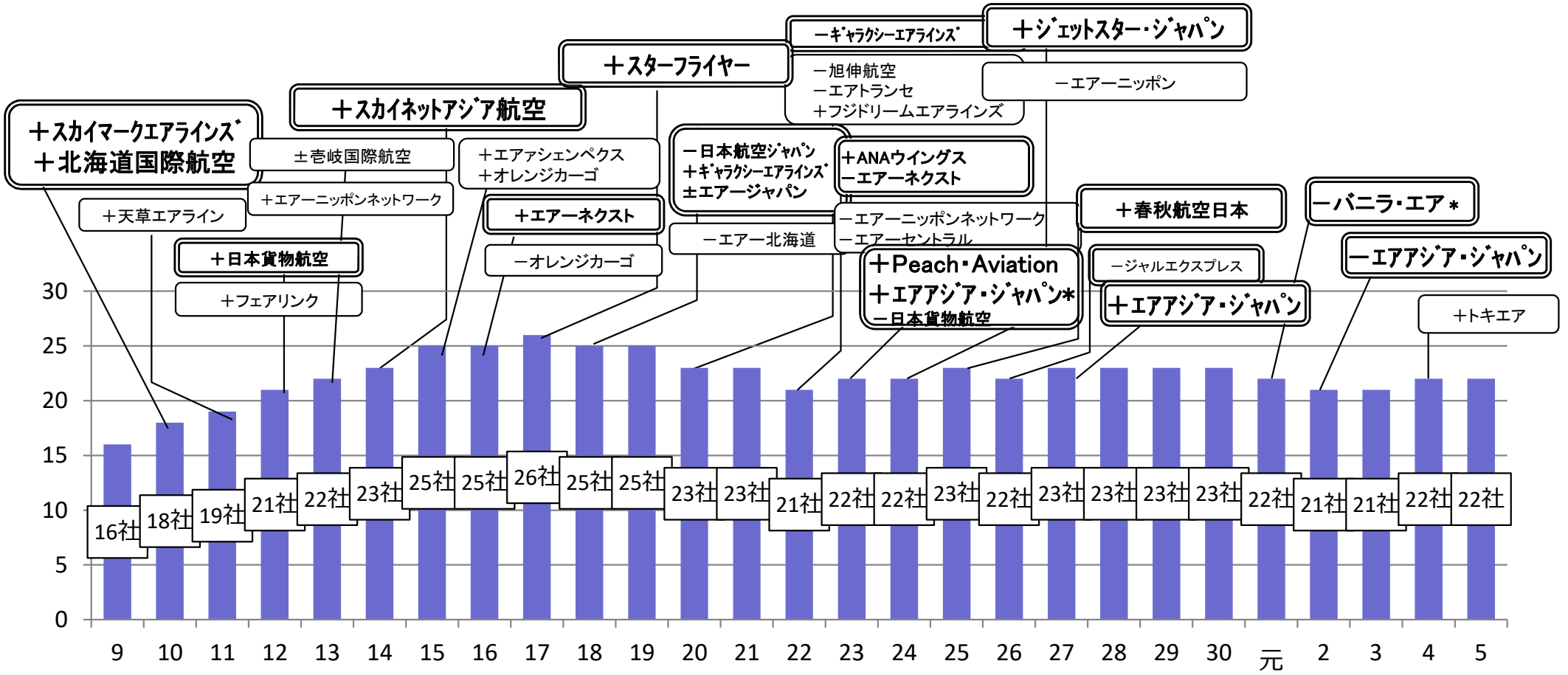
（3）新型コロナウイルス感染症の影響

3. 航空を巡る環境の変化

4. 航空運送事業の現況等

国内定期事業者数の推移

国土交通省



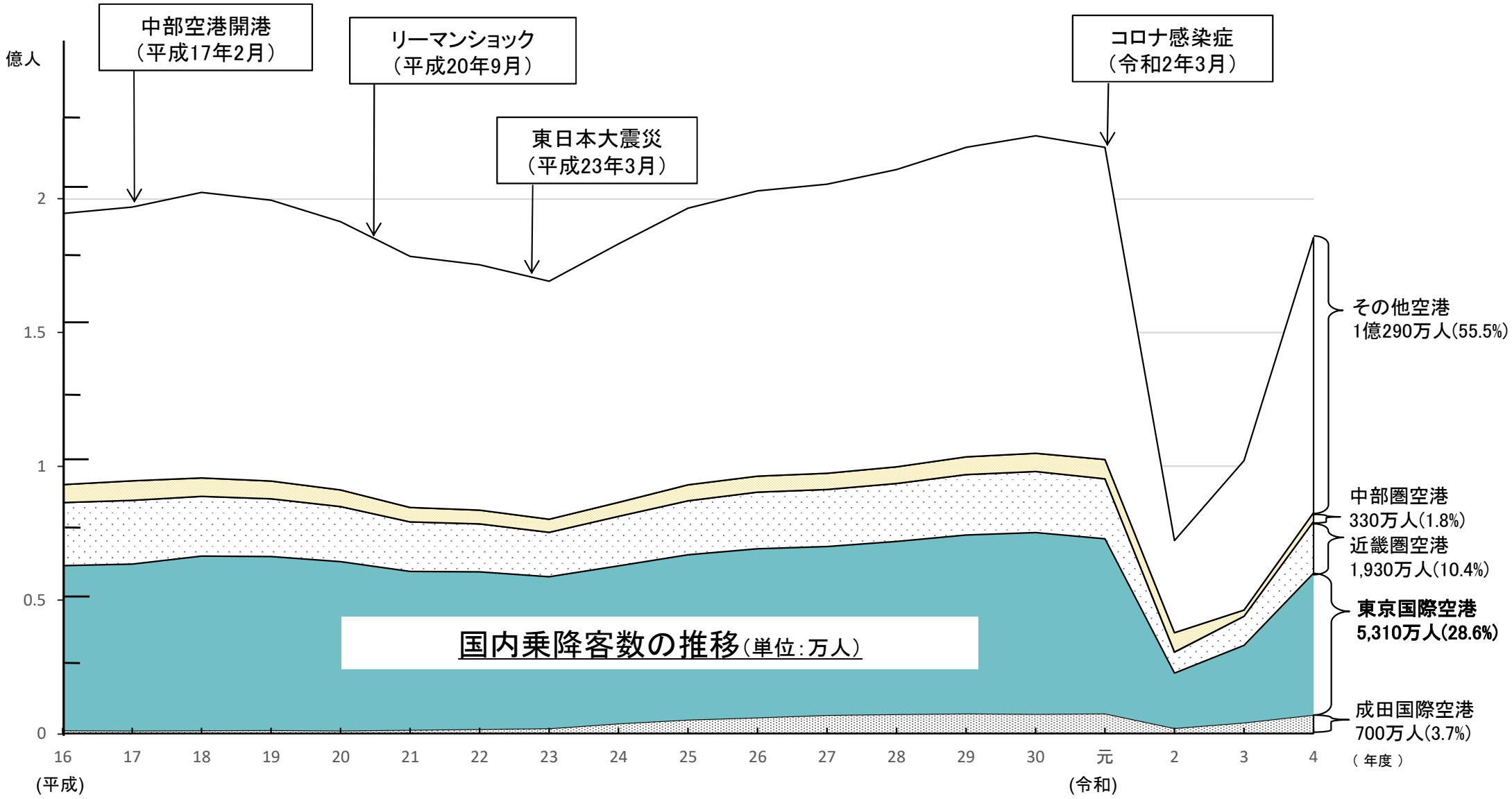
注1：航空運送事業許可取得日ベースで作成しており、休止または廃止は削除
注2：太枠は特定本邦航空運送事業者（客席数が100席以上又は最大離陸重量が5万キログラムを超える航空機を使用）を指す
注3：壱岐国際航空は、平成14年1月より休止
注4：オレンジカーゴは、平成16年3月より休止、平成16年4月廃止
注5：エアァシェンペクス→エアトランセに社名変更（平成16年10月）。平成20年10月より休止
注6：フェアリンク→アイベックスエアラインズに社名変更（平成16年10月）
注7：エアージャパンは国内事業を廃止（平成18年8月）
注8：スカイマークエアラインズ→スカイマークに社名変更（平成18年10月）
注9：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10：エアーニッポンネットワークは、エアーネクスト、エアーセントラルと合併し、ANAウイングスに社名を変更（平成22年10月）
注11：日本貨物航空は国内事業を廃止（平成23年10月）
注12：エアーニッポンは全日本空輸と合併（平成24年4月）
注13：北海道国際航空→AIRDOに社名変更（平成24年10月）
注14：エアアジア・ジャパン*→バニラエアに社名変更（平成25年11月）
注15：ジャルエクスプレスは、日本航空と合併（平成26年10月）
注16：スカイネットアジア航空→ソラシドエアに社名変更（平成27年12月）
注17：バニラ・エアはピーチ・アビエーションと合併（令和元年11月）
注18：春秋航空日本→スプリング・ジャパンに社名変更（令和3年10月）

国内航空旅客輸送の推移

国土交通省

○　我が国の国内航空旅客数は、平成20年のリーマン・ショック等による世界的な景気後退、平成23年の東日本大震災の影響を受け減少傾向であったが、その後のLCC参入等により増加に転じた。

○　令和2年2月以降、新型コロナウイルス感染症の影響により旅客数は大幅に減少したが、令和3年度以降は再び増加に転じている。



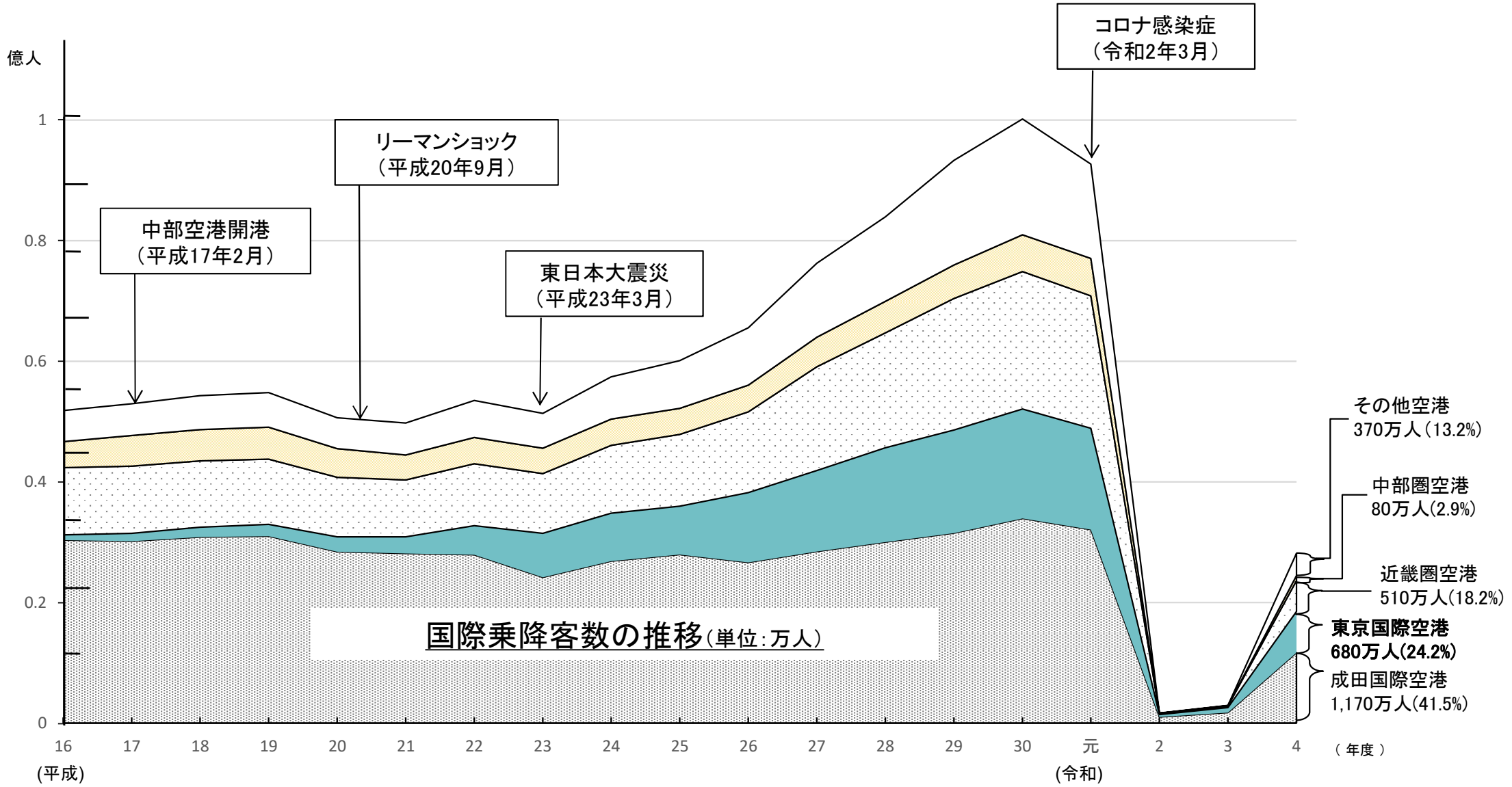
※空港管理状況調書より作成

国際航空旅客輸送の推移

国土交通省

○　我が国の国際航空旅客数は、平成13年以降、米同時多発テロ、リーマンショック、東日本大震災の発生ごとに一時的な落ち込みが見られるが、近年においてはLCCの参入や訪日外国人旅行者の増加等により増大傾向にあり、平成30年度に1億人を突破した。

○　令和2年2月以降、新型コロナウイルス感染症の影響により旅客数は大幅に減少したが、令和3年度以降は再び増加に転じている。

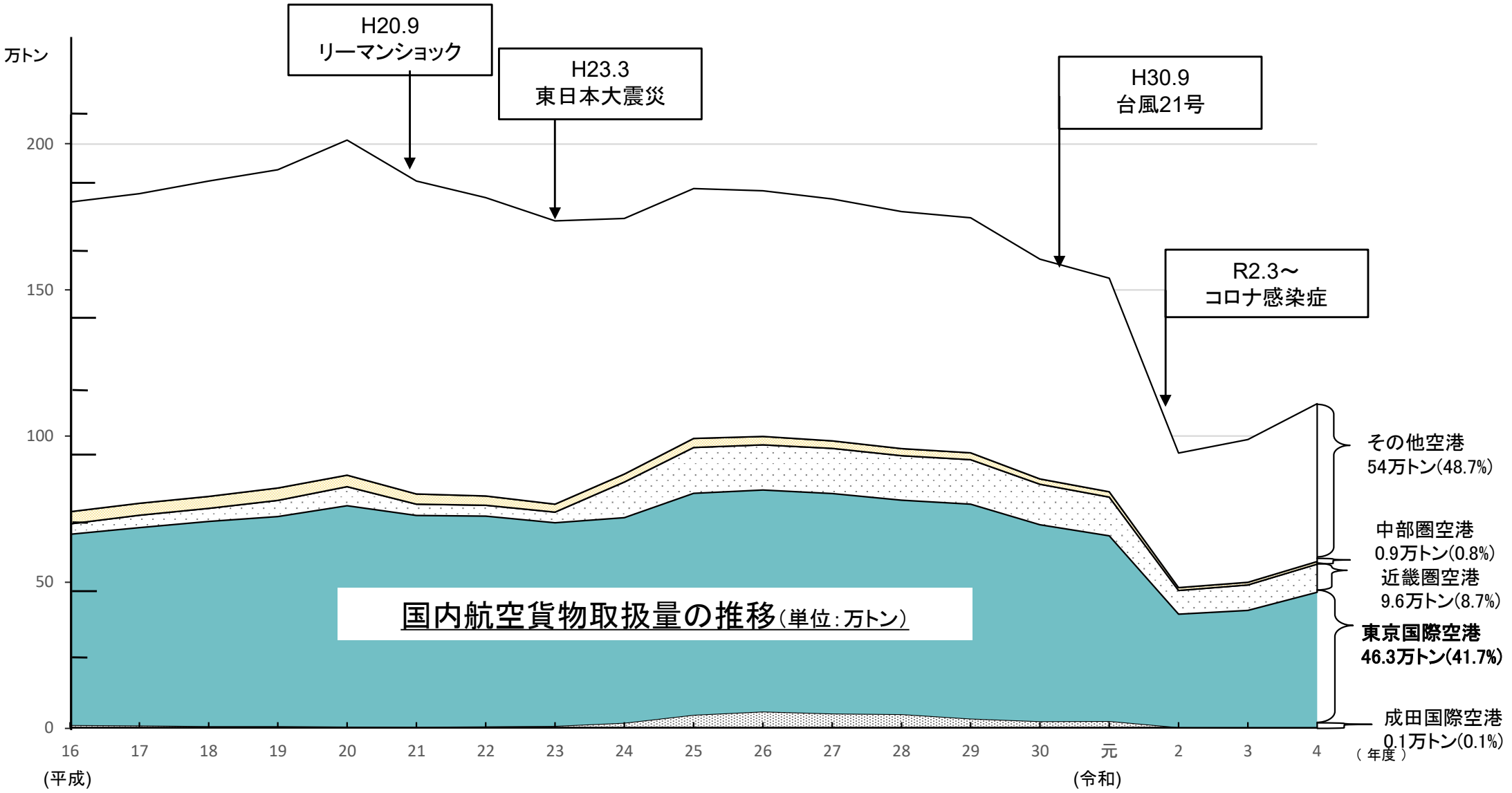


※空港管理状況調書より作成

国内航空貨物輸送の推移

国土交通省

○ 我が国の国内航空貨物取扱量は、機材小型化や路線撤退等に伴い平成２０年度をピークに減少。
羽田空港の航空貨物取扱量増加の影響等により回復に転じたものの、ここ数年は減少ぎみであり、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の流行の影響により大幅に減少。令和３年度からは貨物需要の高まりを受けて回復。

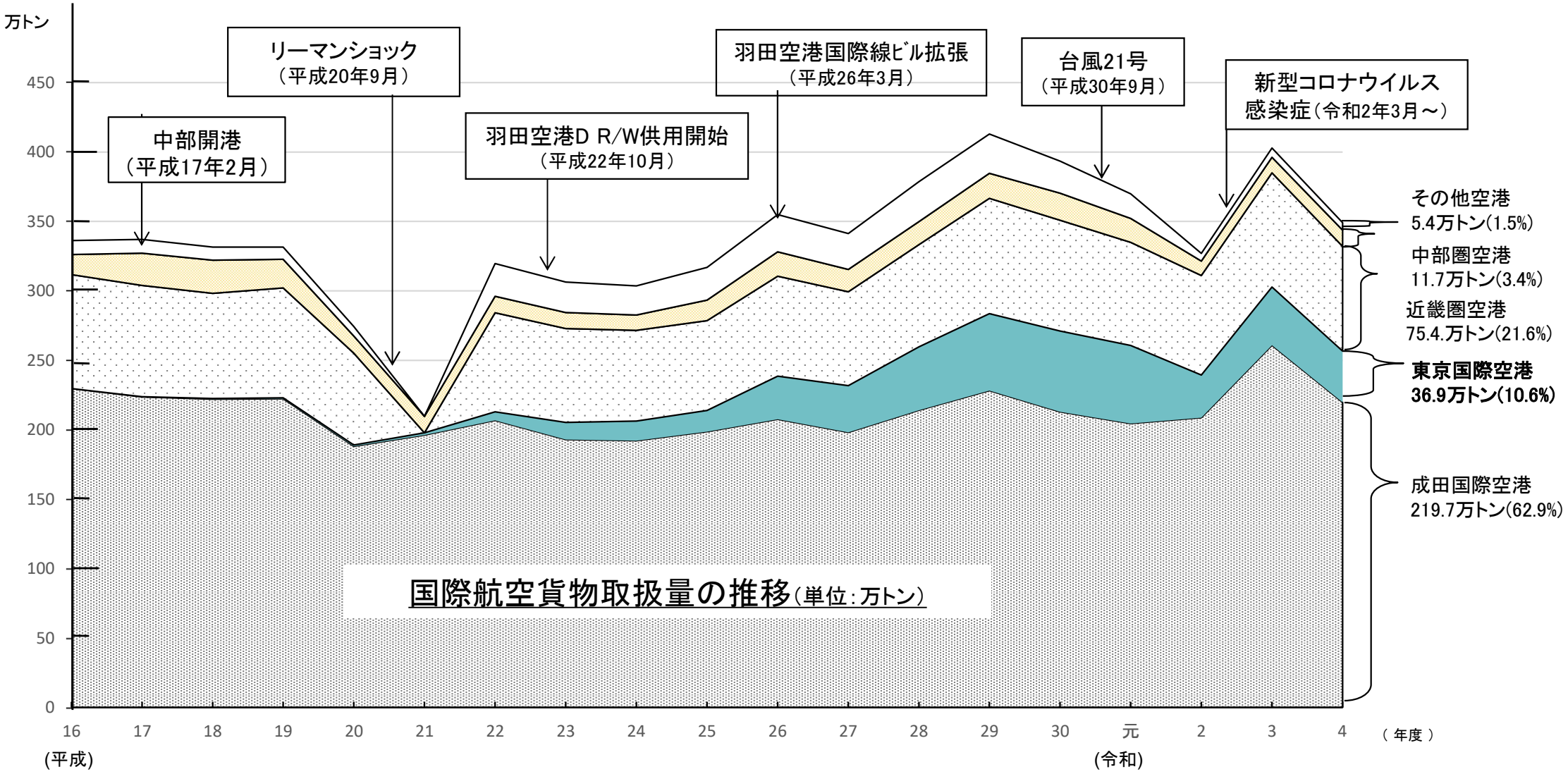


※空港管理状況調書より作成

国際航空貨物取扱量の推移

国土交通省

○　我が国の国際航空貨物取扱量は、平成13年の米同時多発テロや平成20年のリーマン・ショックによる落ち込みから回復・増加し、平成29年度をピークに大規模自然災害の発生や米中貿易摩擦の影響、さらに新型コロナウイルス感染症の流行の影響により減少。令和３年度は貨物需要の高まりを受けて増加したが、令和4年度は海上物流の正常化や中国経済の停滞などを受け減少。



※空港管理状況調書より作成

国内線路線別旅客数順位（令和4年度）

国土交通省

順位	路　線	旅客数	座席数	座席利用率（%）
1	羽田ー札幌	7,626,310	10,997,879	69.3%
2	羽田ー福岡	7,520,290	10,831,041	69.4%
3	羽田ー那覇	5,838,959	7,577,693	77.1%
4	羽田ー大阪	4,452,781	6,477,540	68.7%
5	羽田ー鹿児島	2,067,723	3,169,016	65.2%
6	成田ー札幌	1,823,323	2,554,999	71.4%
7	福岡ー那覇	1,809,585	2,828,946	64.0%
8	羽田ー熊本	1,603,152	2,624,499	61.1%
9	羽田ー広島	1,479,556	2,638,926	56.1%
10	成田ー福岡	1,397,881	1,774,502	78.8%
11	羽田ー長崎	1,344,947	2,087,490	64.4%
12	中部ー札幌	1,298,235	1,719,524	75.5%
13	関空ー札幌	1,239,270	1,621,872	76.4%
14	羽田ー松山	1,222,084	1,848,158	66.1%
15	中部ー那覇	1,205,222	1,772,604	68.0%
16	関空ー那覇	1,155,407	1,633,656	70.7%
17	羽田ー宮崎	1,131,156	1,947,176	58.1%
18	大阪ー札幌	1,077,959	1,328,106	81.2%
19	羽田ー関空	1,075,706	1,584,852	67.9%
20	大阪ー那覇	1,072,966	1,496,082	71.7%
21	羽田ー高松	1,014,442	1,763,195	57.5%
22	羽田ー大分	1,012,585	1,755,874	57.7%
23	羽田ー函館	930,581	1,291,855	72.0%
24	那覇ー石垣	891,692	1,849,549	48.2%
25	羽田ー旭川	829,726	1,222,622	67.9%

順位	路　線	旅客数	座席数	座席利用率（%）
26	羽田ー神戸	829,439	1,064,809	77.9%
27	羽田ー北九州	815,129	1,356,249	60.1%
28	羽田ー小松	812,389	1,328,005	61.2%
29	中部ー福岡	810,920	1,351,194	60.0%
30	成田ー関空	799,984	995,816	80.3%
31	那覇ー宮古	784,848	1,536,896	51.1%
32	羽田ー高知	784,052	1,282,145	61.2%
33	羽田ー徳島	761,256	1,471,947	51.7%
34	羽田ー岡山	747,658	1,304,375	57.3%
35	成田ー那覇	703,647	885,040	79.5%
36	羽田ー山口宇部	684,277	1,208,000	56.6%
37	大阪ー仙台	678,969	1,186,929	57.2%
38	福岡ー札幌	657,648	824,638	79.7%
39	仙台ー札幌	633,048	1,128,385	56.1%
40	羽田ー秋田	597,493	1,105,470	54.0%
41	那覇ー神戸	594,413	896,461	66.3%
42	大阪ー福岡	548,627	757,512	72.4%
43	羽田ー石垣	541,471	729,585	74.2%
44	羽田ー帯広	532,216	888,121	59.9%
45	札幌ー神戸	520,639	711,607	73.2%
46	大阪ー鹿児島	516,044	1,062,096	48.6%
47	大阪ー宮崎	490,788	876,407	56.0%
48	羽田ー出雲	484,118	771,659	62.7%
49	大阪ー松山	452,795	712,689	63.5%
50	羽田ー青森	442,338	713,642	62.0%

※上位50位以内の路線を記載。旅客数・座席数・座席利用率は、国土交通省「航空輸送サービスに係る情報公開」により作成。

※特定本邦航空運送事業者10社を対象(チャーター便を除く)。

・・・羽田路線

成田発着路線の競合状況

国土交通省

○ 羽田発着路線だけでなく、成田発着路線も設定されている空港は、国内21空港。

○ 首都圏と国内各地を結ぶ路線には、Peach・Aviation(APJ)、ジェットスター・ジャパン(JJP)、スプリング・ジャパン(SJO)といったLCC各社も参入している状況。

路線	旅客数	ANA	JAL	APJ	JJP	SJO
新千歳	1,822,759	2	1	8	7.4	2
福岡	1,397,881		1	5	8.2	
関西	799,984			3	4.6	
那覇	703,647	1		3	3	
高松	218,163				2	
松山	217,262				2	
長崎	209,749			1	1	
大分	199,208			1	1.3	
熊本	194,149				2	
石垣	193,287			2		
広島	155,052					2
宮崎	136,824				1	
大阪	114,398	1	1			
中部	113,503	3	2			
鹿児島	101,457				1	
高知	96,609				1	
奄美	87,094			1		
下地島	67,170					
女満別	51,030			1		
釧路	38,526					
佐賀	18,880					0.2

【参考】羽田路線の競合状況(再掲)

路線	旅客数	ANA	JAL	SKY	ADO	SNJ	SFJ
新千歳	7,626,303	17	16	8	11.6		
福岡	7,519,871	19	17	13			8
関西	1,075,568	5	3				4
那覇	5,839,562	13	12	6		3	
高松	1,014,574	6	7				
松山	1,222,100	6	6				
長崎	1,345,102	4	6			3.9	
大分	1,012,763	4	6			4	
熊本	1,603,149	5	8			5	
石垣	541,634	2	2				
広島	1,479,716	9	8				
宮崎	1,131,295	5	6			5.9	
大阪	4,452,084	15	15				
中部	183,573	1	2				
鹿児島	2,067,879	6	8	4		4	
高知	784,102	5	5				
奄美	91,709		1				
下地島	107,257			1			
女満別	379,324		3		2		
釧路	418,878	1	3		2		
佐賀	321,107	5					

※ 会社ごとの便数は、期首認可時における令和5年3月1日～3月25日の1日あたりの往復便数。
※ 釧路は夏ダイヤ期間及び年末年始期間のみAPJが運航、下地島は夏ダイヤ期間のみJJPが運航。

(出典)「航空輸送統計年報(令和4年度)」、運航計画から航空局作成

羽田国際線発着枠の配分（2020年夏ダイヤ以降）

国土交通省

1．2020年夏期ダイヤ（2020年3月29日～）から拡大される羽田空港の昼間時間帯の国際線発着枠（年間約3．9万回）について、訪日外国人旅行者の受入拡大や我が国の国際競争力の強化を図る観点から、国別配分数（1日50便分）を決定。
2．これを踏まえて、提携関係にある現地航空会社とのコードシェア等を通じて、多様な地域から訪日外国人旅行者の誘客を図る等の観点から、本邦航空会社に下記のとおり配分。

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※4	1便分	1便分
合計	25便分	25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　下線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。
※4　デンマーク、スウェーデン、ノルウェーの3ヶ国で1便分を配分。

2．本邦航空会社への配分の企業別配分数

国名	配分数（1日当たり）	
	全日本空輸	日本航空
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　深夜早朝枠と組み合わせて1便を運航。

2024夏ダイヤにおける羽田就航地点一覧

国土交通省

＜本邦航空会社＞

国名	運航企業	就航地点
米国	ANA	ｻﾝﾌﾗﾝｼｽｺ
	ANA	ｼｱﾄﾙ
	ANA	ｼｶｺﾞ
	ANA	ﾆｭｰﾖｰｸ
	ANA	ﾋｭｰｽﾄﾝ
	ANA	ﾎﾉﾙﾙ
	ANA	ﾛｻﾝｾﾞﾙｽ
	ANA	ﾜｼﾝﾄﾝ
	JAL	ｻﾝﾌﾗﾝｼｽｺ
	JAL	ｼｶｺﾞ
	JAL	ﾀﾞﾗｽ
	JAL	ﾆｭｰﾖｰｸ
	JAL	ﾎﾉﾙﾙ
	JAL	ﾛｻﾝｾﾞﾙｽ
中国	ANA	広州
	ANA	上海
	ANA	上海（虹橋）
	ANA	深セン
	ANA	青島
	ANA	北京
	JAL	広州
	JAL	上海
	JAL	上海（虹橋）
	JAL	大連
	JAL	北京
	ﾋﾟｰﾁｱﾋﾞｴｰｼｮﾝ	上海
香港	ANA	香港
	JAL	香港
ｶﾀｰﾙ	JAL	ﾄﾞｰﾊ

国名	運航企業	就航地点
台湾	ANA	台北（松山）
	JAL	台北（松山）
	ﾋﾟｰﾁｱﾋﾞｴｰｼｮﾝ	台北
韓国	ANA	金浦
	JAL	金浦
	ﾋﾟｰﾁｱﾋﾞｴｰｼｮﾝ	仁川
ｲﾝﾄﾞ	ANA	ﾃﾞﾘｰ
	JAL	ﾃﾞﾘｰ
ｼﾝｶﾞﾎﾟｰﾙ	ANA	ｼﾝｶﾞﾎﾟｰﾙ
	JAL	ｼﾝｶﾞﾎﾟｰﾙ
ﾀｲ	ANA	ﾊﾞﾝｺｸ
	JAL	ﾊﾞﾝｺｸ
ﾍﾞﾄﾅﾑ	ANA	ﾎｰﾁﾐﾝ
	JAL	ﾎｰﾁﾐﾝ
ﾏﾚｰｼｱ	ANA	ｸｱﾗﾙﾝﾌﾟｰﾙ
ﾌｨﾘﾋﾟﾝ	ANA	ﾏﾆﾗ
	JAL	ﾏﾆﾗ
ｲﾝﾄﾞﾈｼｱ	ANA	ｼﾞｬｶﾙﾀ
ｲｷﾞﾘｽ	ANA	ﾛﾝﾄﾞﾝ
	JAL	ﾛﾝﾄﾞﾝ
ﾌﾗﾝｽ	ANA	ﾊﾟﾘ
	JAL	ﾊﾟﾘ
ﾄﾞｲﾂ	ANA	ﾌﾗﾝｸﾌﾙﾄ
	ANA	ﾐｭﾝﾍﾝ
ﾌｨﾝﾗﾝﾄﾞ	JAL	ﾍﾙｼﾝｷ
ｶﾅﾀﾞ	ANA	ﾊﾞﾝｸｰﾊﾞｰ
ｵｰｽﾄﾗﾘｱ	ANA	ｼﾄﾞﾆｰ
	JAL	ｼﾄﾞﾆｰ

＜外国航空会社＞

国名	運航企業	就航地点
米国	ｱﾒﾘｶﾝ航空	ﾀﾞﾗｽ
		ﾛｻﾝｾﾞﾙｽ
	ﾃﾞﾙﾀ航空	ｱﾄﾗﾝﾀ
		ｼｱﾄﾙ
		ﾃﾞﾄﾛｲﾄ
		ﾎﾉﾙﾙ
		ﾐﾈｱﾎﾟﾘｽ
		ﾛｻﾝｾﾞﾙｽ
	ﾊﾜｲｱﾝ航空	ｺﾅ
		ﾎﾉﾙﾙ
	ﾕﾅｲﾃｯﾄﾞ航空	ｻﾝﾌﾗﾝｼｽｺ
		ｼｶｺﾞ
		ﾆｭｰｱｰｸ
		ﾛｻﾝｾﾞﾙｽ
		ﾜｼﾝﾄﾝ
中国	春秋航空	上海
	上海吉祥航空	上海
	上海航空	上海
		上海（虹橋）
	中国国際航空	北京
	中国東方航空	上海
		上海（虹橋）
		北京（大興）
	中国南方航空	広州
		北京（大興）
	天津航空	天津
香港	ｷｬｾｲﾊﾟｼﾌｨｯｸ航空	香港
	香港ｴｸｽﾌﾟﾚｽ	香港

国名	運航企業	就航地点
台湾	ｴﾊﾞｰ航空	台北（松山）
	ﾀｲｶﾞｰｴｱ台湾	台北
	ﾁｬｲﾅｴｱﾗｲﾝ	台北（松山）
韓国	ｱｼｱﾅ航空	金浦
		仁川
	大韓航空	金浦
		仁川
ｼﾝｶﾞﾎﾟｰﾙ	ｼﾝｶﾞﾎﾟｰﾙ航空	ｼﾝｶﾞﾎﾟｰﾙ
ﾀｲ	ﾀｲ国際航空	ﾊﾞﾝｺｸ
ﾍﾞﾄﾅﾑ	ﾍﾞﾄｼﾞｪｯﾄｴｱ	ﾎｰﾁﾐﾝ
	ﾍﾞﾄﾅﾑ航空	ﾊﾉｲ
ﾏﾚｰｼｱ	ｴｱｱｼﾞｱX	ｸｱﾗﾙﾝﾌﾟｰﾙ
ﾌｨﾘﾋﾟﾝ	ﾌｨﾘﾋﾟﾝ航空	ﾏﾆﾗ
ｲﾝﾄﾞﾈｼｱ	ｶﾞﾙｰﾀﾞ･ｲﾝﾄﾞﾈｼｱ航空	ｼﾞｬｶﾙﾀ
ｲｷﾞﾘｽ	ﾌﾞﾘﾃｨｯｼｭｴｱｳｪｲｽﾞ	ﾛﾝﾄﾞﾝ
ﾌﾗﾝｽ	ｴｰﾙﾌﾗﾝｽ	ﾊﾟﾘ
ｲﾀﾘｱ	ITA	ﾛｰﾏ
ﾄﾞｲﾂ	ﾙﾌﾄﾊﾝｻﾞ	ﾌﾗﾝｸﾌﾙﾄ
		ﾐｭﾝﾍﾝ
ﾌｨﾝﾗﾝﾄﾞ	ﾌｨﾝｴｱｰ	ﾍﾙｼﾝｷ
ｶﾅﾀﾞ	ｴｱ･ｶﾅﾀﾞ	ﾄﾛﾝﾄ
ｵｰｽﾄﾗﾘｱ	ｳﾞｧｰｼﾞﾝｵｰｽﾄﾗﾘｱ	ｹｱﾝｽﾞ
	ｶﾝﾀｽ航空	ｼﾄﾞﾆｰ
ﾃﾞﾝﾏｰｸ	ｽｶﾝｼﾞﾅﾋﾞｱ航空	ｺﾍﾟﾝﾊｰｹﾞﾝ
ﾄﾙｺ	ﾀｰｷｯｼｭｴｱﾗｲﾝｽﾞ	ｲｽﾀﾝﾌﾞｰﾙ
UAE	ｴﾐﾚｰﾂ航空	ﾄﾞﾊﾞｲ
ｶﾀｰﾙ	ｶﾀｰﾙ航空	ﾄﾞｰﾊ

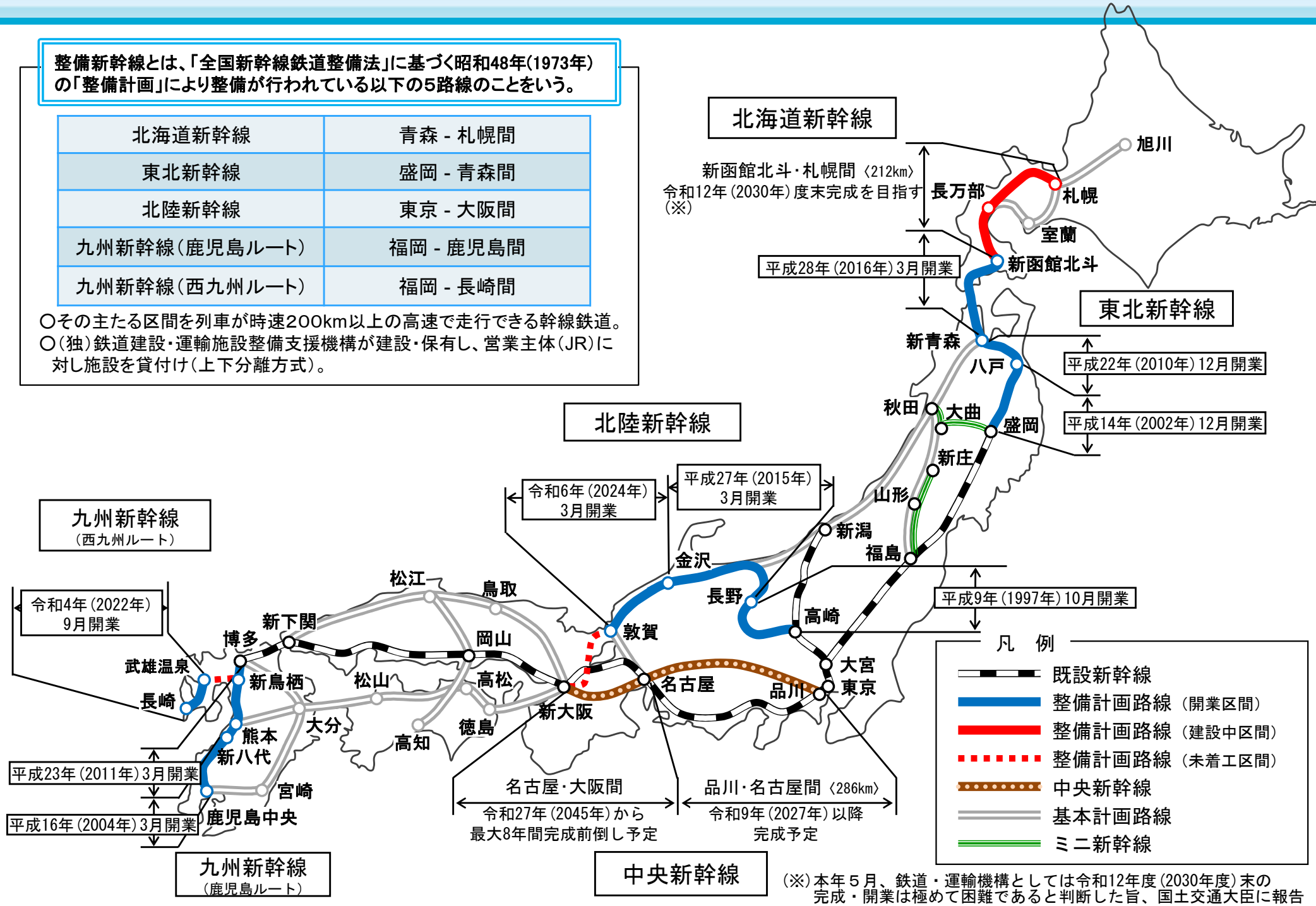
全国の新幹線鉄道網の現状

国土交通省

整備新幹線とは、「全国新幹線鉄道整備法」に基づく昭和48年(1973年)の「整備計画」により整備が行われている以下の5路線のことをいう。

北海道新幹線	青森 - 札幌間
東北新幹線	盛岡 - 青森間
北陸新幹線	東京 - 大阪間
九州新幹線(鹿児島ルート)	福岡 - 鹿児島間
九州新幹線(西九州ルート)	福岡 - 長崎間

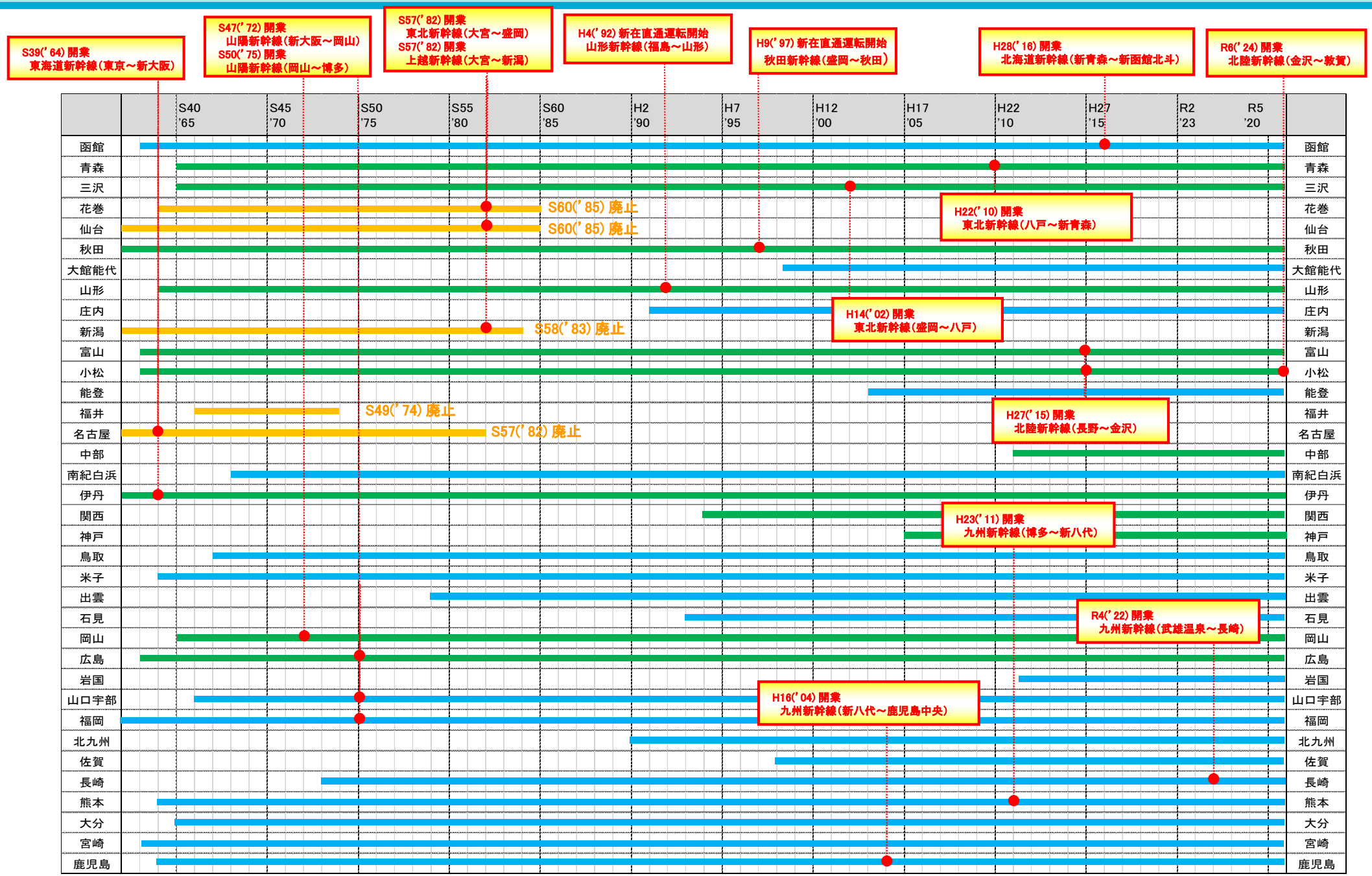
○その主たる区間を列車が時速200km以上の高速で走行できる幹線鉄道。
○(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が建設・保有し、営業主体(JR)に対し施設を貸付け(上下分離方式)。



(※)本年５月、鉄道・運輸機構としては令和12年度(2030年度)末の完成・開業は極めて困難であると判断した旨、国土交通大臣に報告

新幹線の開通と羽田就航路線の推移（函館以外の北海道・沖縄・四国・離島路線を除く）

国土交通省



既に廃止された路線　新幹線競合路線　新幹線非競合or競合度合が弱い路線

（注1）途中の運休等は表記に反映していない。

（注2）「新幹線競合路線」とは、東京駅から新幹線等を利用して、目的とする空港近郊の都市までの移動に要する時間が4時間未満の路線を指す。

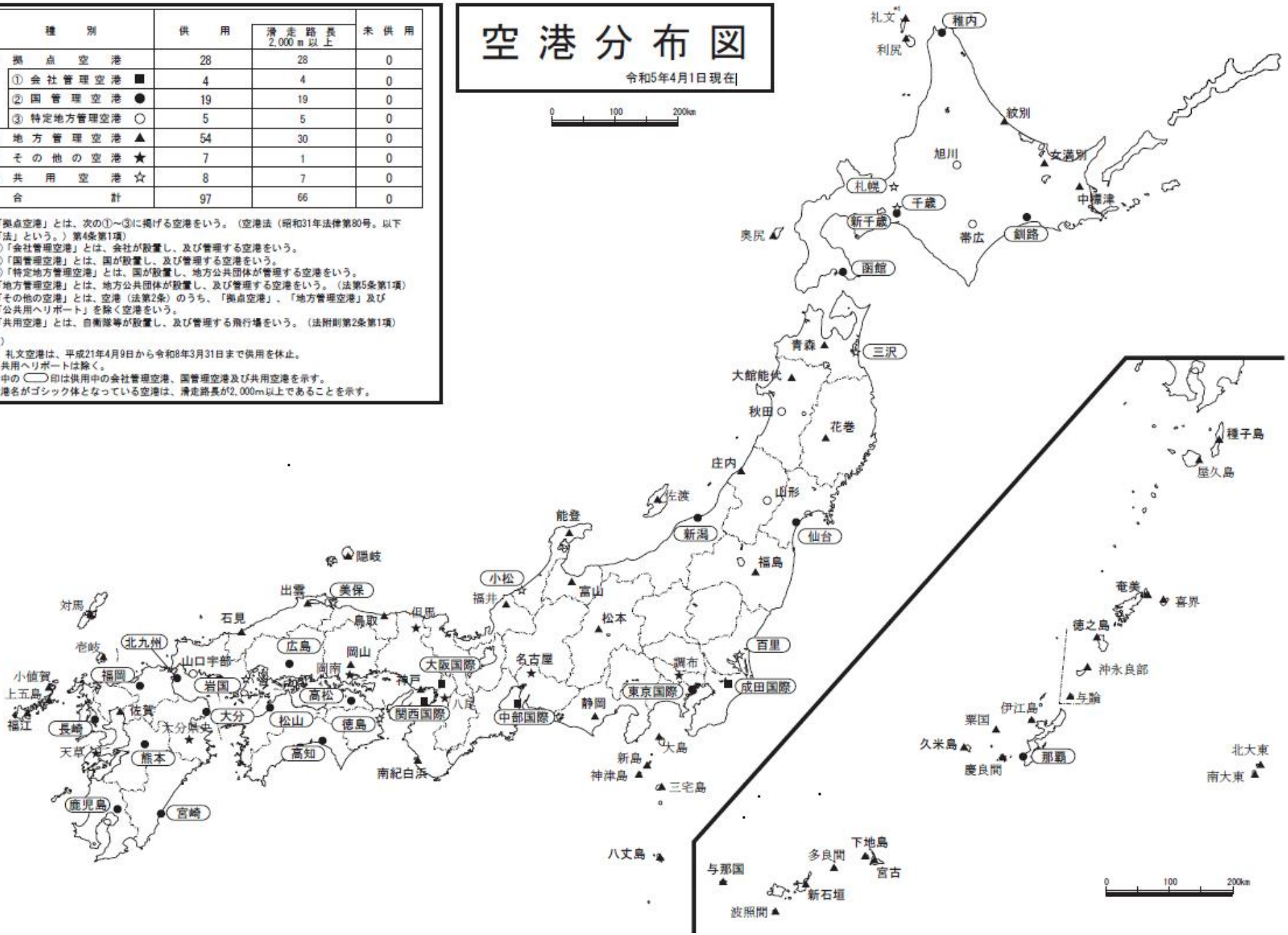
空港分布図

国土交通省

種別	供用	滑走路長2,000m以上	未供用
A 拠点空港	28	28	0
① 会社管理空港 ■	4	4	0
② 国管理空港 ●	19	19	0
③ 特定地方管理空港 ○	5	5	0
B 地方管理空港 ▲	54	30	0
C その他の空港 ★	7	1	0
D 共用空港 ☆	8	7	0
合計	97	66	0

A 「拠点空港」とは、次の①～③に掲げる空港をいう。（空港法（昭和31年法律第80号。以下「法」という。）第4条第1項）
①「会社管理空港」とは、会社が設置し、及び管理する空港をいう。
②「国管理空港」とは、国が設置し、及び管理する空港をいう。
③「特定地方管理空港」とは、国が設置し、地方公共団体が管理する空港をいう。
B 「地方管理空港」とは、地方公共団体が設置し、及び管理する空港をいう。（法第5条第1項）
C 「その他の空港」とは、空港（法第2条）のうち、「拠点空港」、「地方管理空港」及び「公共用ヘリポート」を除く空港をいう。
D 「共用空港」とは、自衛隊等が設置し、及び管理する飛行場をいう。（法附則第2条第1項）

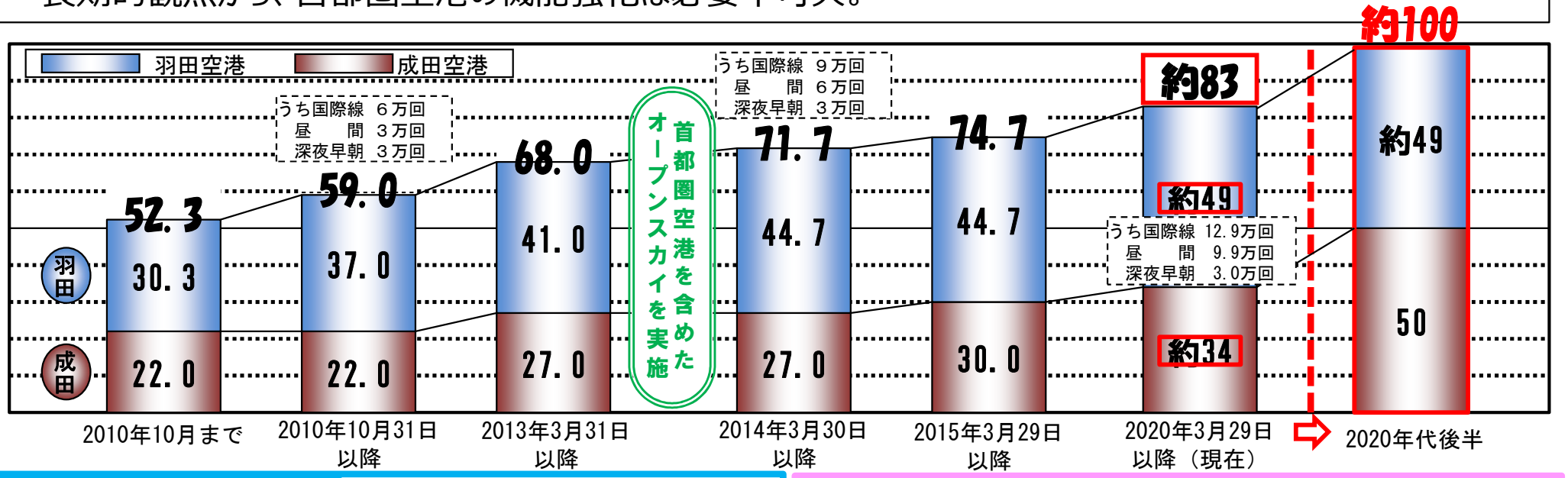
（注）
＊1 礼文空港は、平成21年4月9日から令和8年3月31日まで供用を休止。
・公共用ヘリポートは除く。
・図中の（　）印は供用中の会社管理空港、国管理空港及び共用空港を示す。
・空港名がゴシック体となっている空港は、滑走路長が2,000m以上であることを示す。



首都圏空港の機能強化について

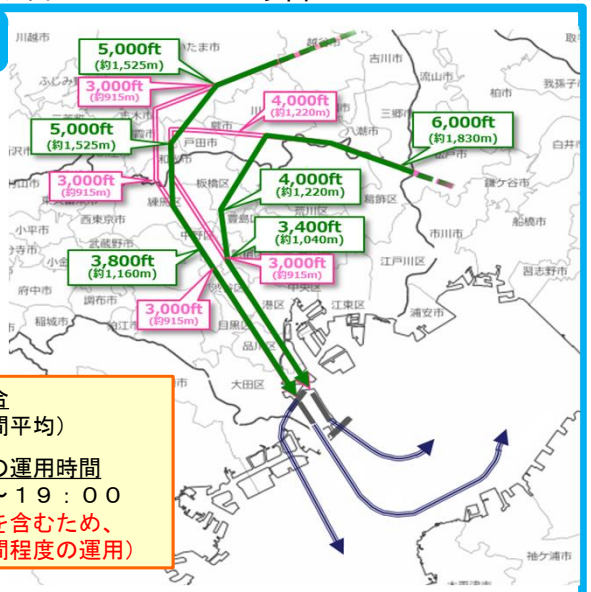
国土交通省

○　羽田空港・成田空港は旺盛な航空需要に対応するため、これまで段階的に増枠を実施。
○　2030年訪日外国人旅行者数6,000万人の政府目標の達成や、我が国の国際競争力の強化等の中長期的観点から、首都圏空港の機能強化は必要不可欠。



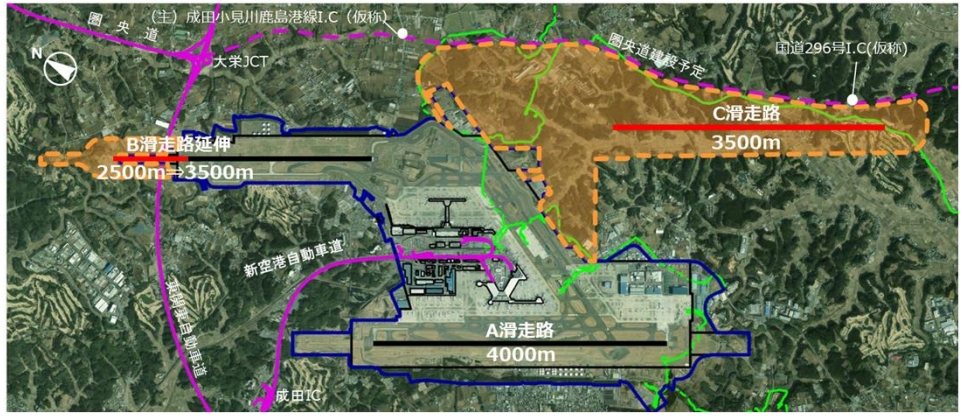
羽田空港機能強化

2020年３月29日から新飛行経路の運用を開始し、**国際線の年間発着容量を約４万回拡大**。



南風運用の割合
　約４割（年間平均）

南風時新経路の運用時間
　１５：００～１９：００
　（切替時間を含むため、
　実質３時間程度の運用）

成田空港機能強化

2028年度末目途の完成に向け、**C滑走路の新設等**の機能強化を進める。これにより、**年間発着容量50万回化を実現。**