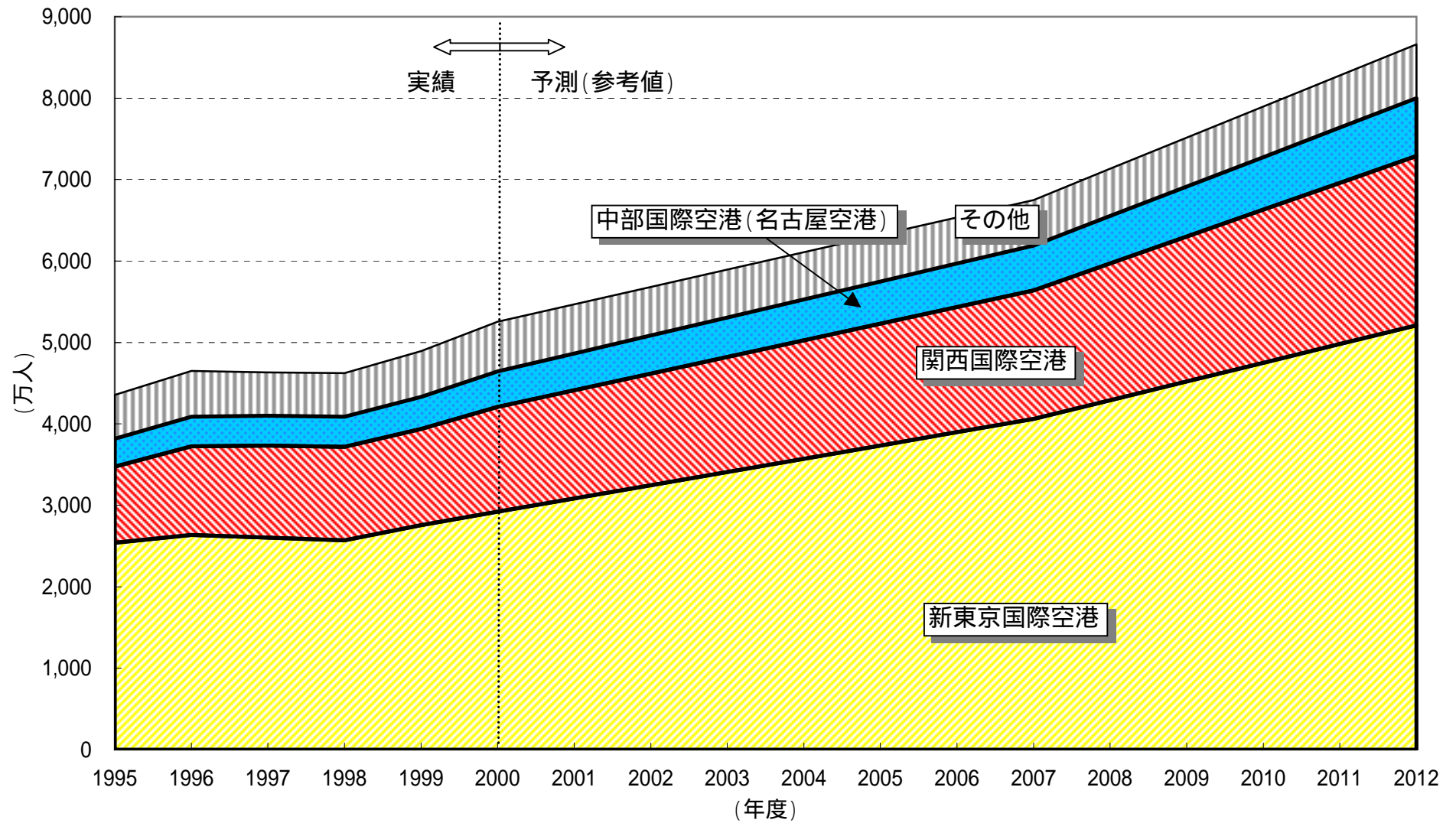
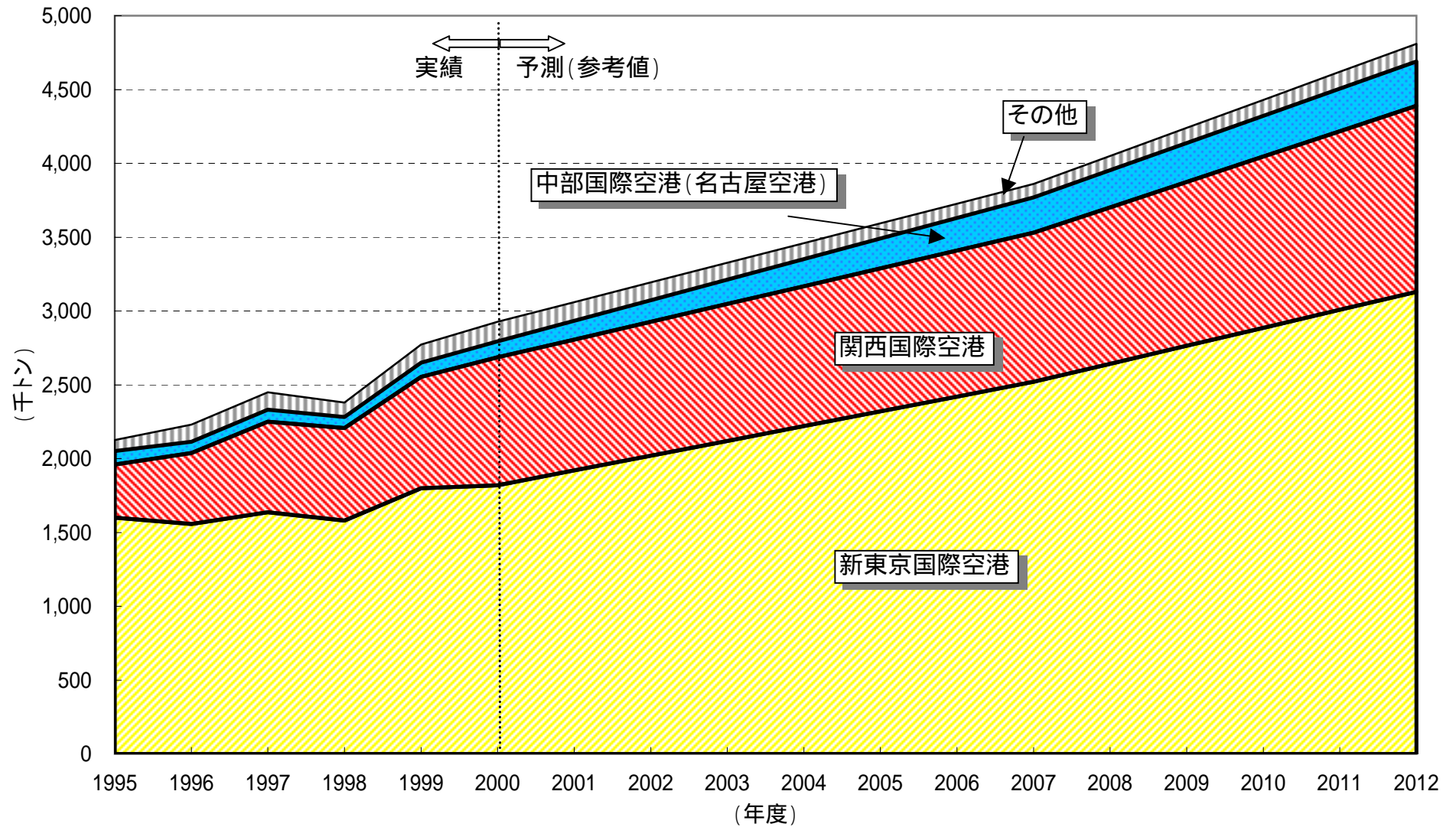


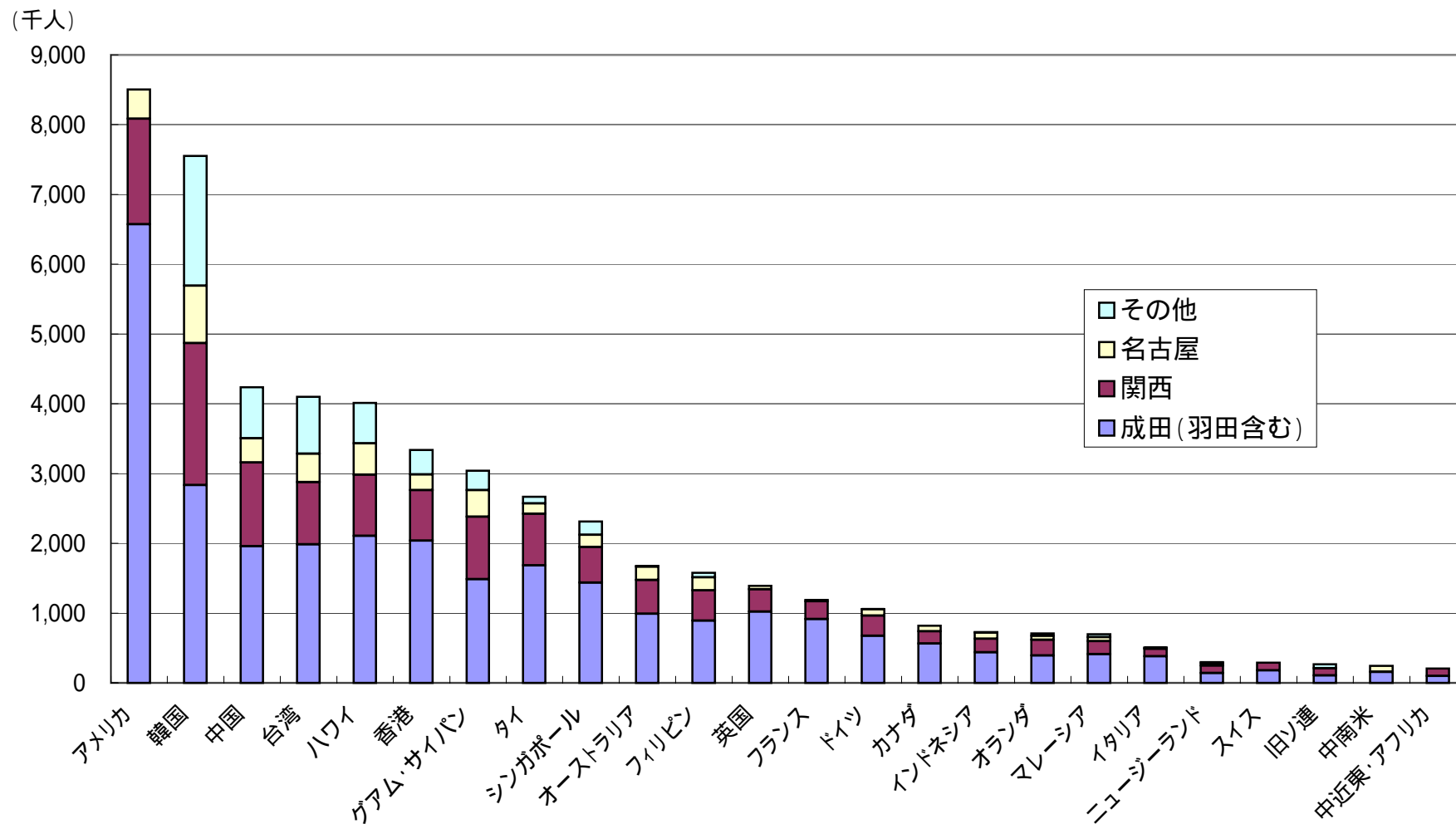
### 国際拠点空港 国際航空旅客輸送量予測(参考値)



### 国際拠点空港 国際航空貨物輸送量予測(参考値)



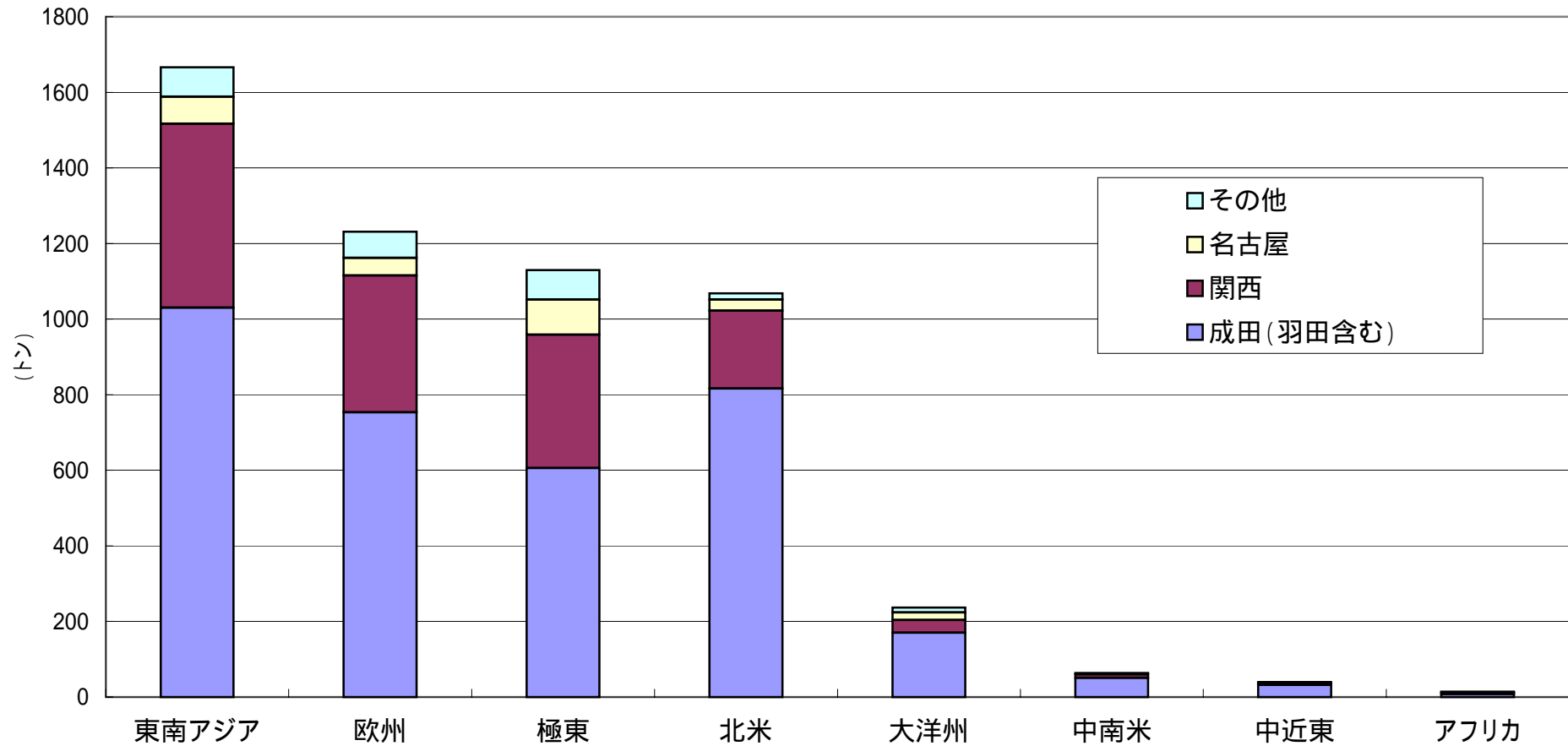
### 方面・空港別国際旅客数(平成12年度)



注: 不定期便旅客数を含む

国土交通省資料より作成

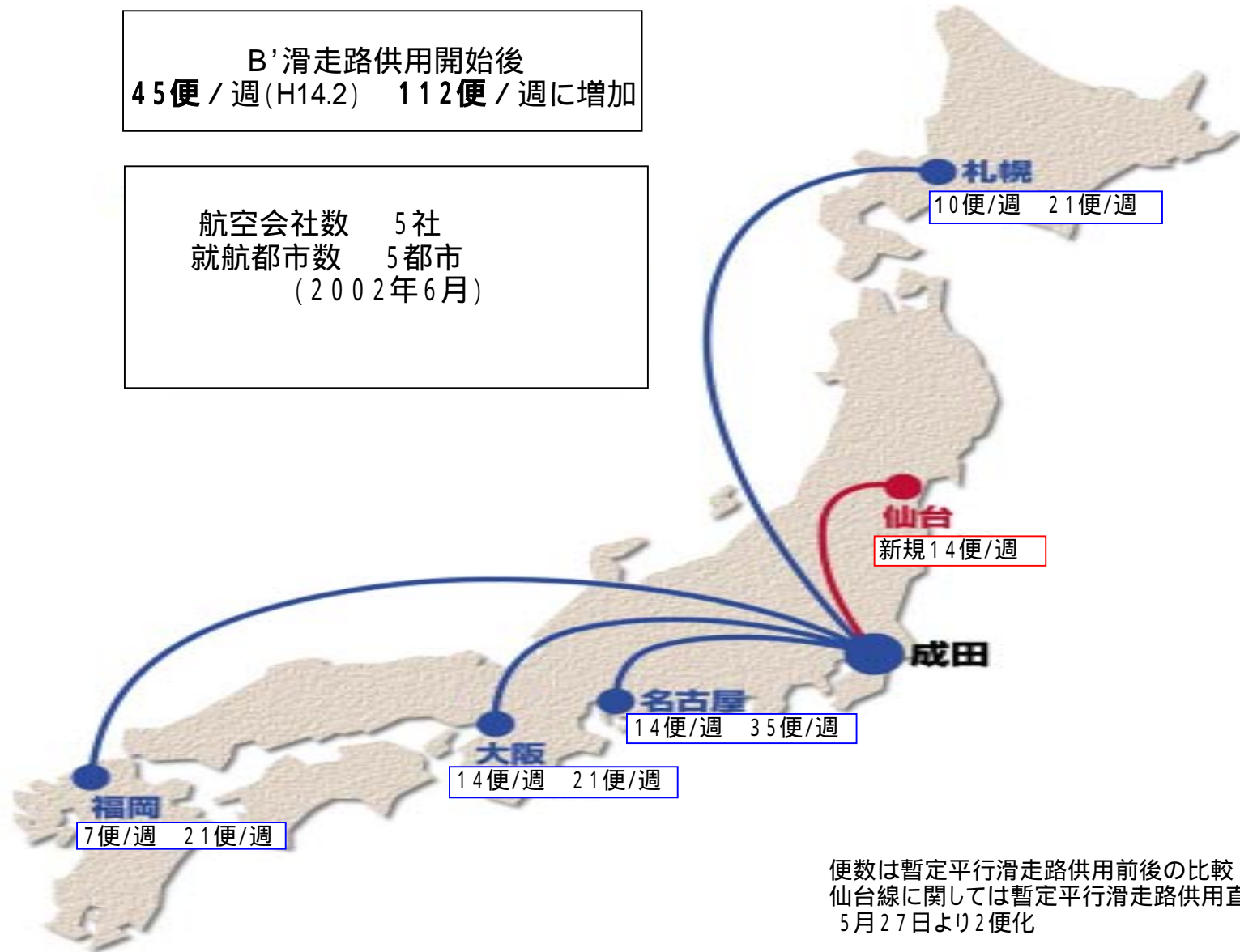
### 方面・空港別国際貨物量 (平成13年度動態調査による1日調査値)



# 成田空港における国内線就航状況(2002年6月ダイヤ)

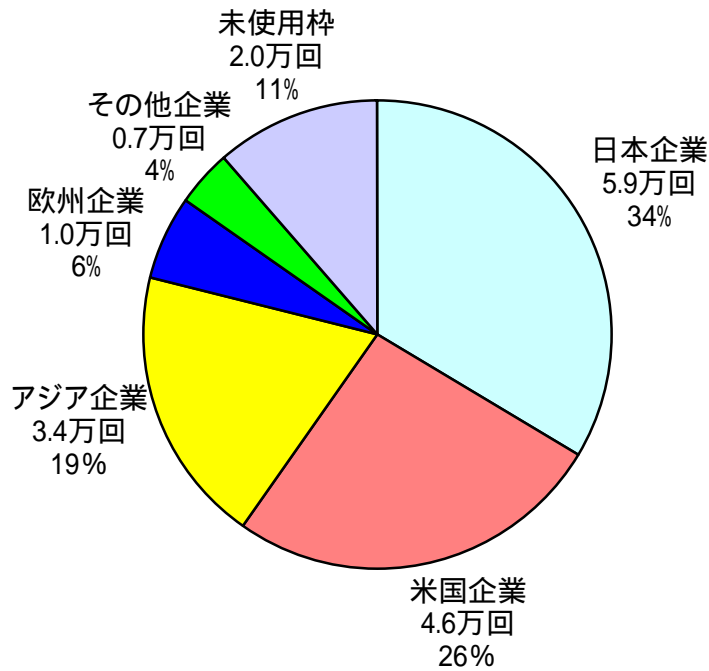
B'滑走路供用開始後  
45便/週(H14.2) 112便/週に増加

航空会社数 5社  
就航都市数 5都市  
(2002年6月)

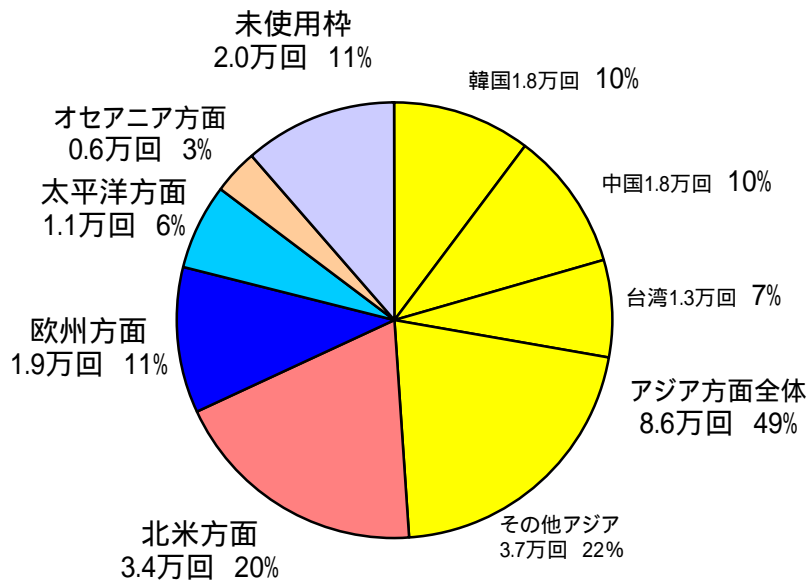


便数は暫定平行滑走路供用前後の比較  
仙台線に関しては暫定平行滑走路供用直後は1便/日、  
5月27日より2便化

成田空港国際線スロット利用計画(国籍別)  
年間発着回数



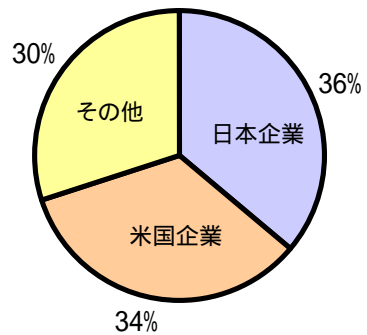
成田空港国際線スロット利用計画(方面別)



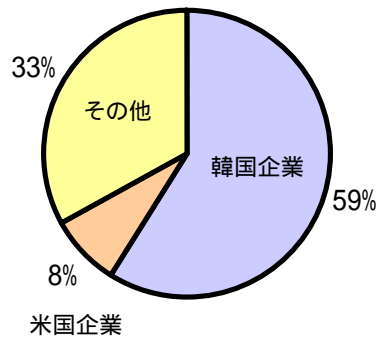
B'滑走路供用直後(2002年夏ダイヤ4月第4週)の週間便数を52倍して年間発着回数を算出。

## 世界主要空港におけるスロットシェアの比較(2000年冬期当初)

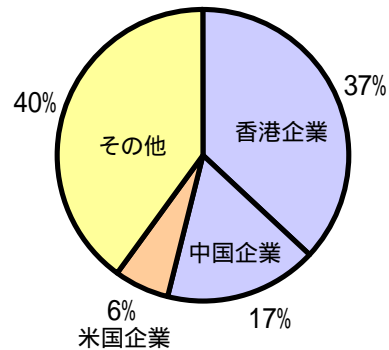
成田



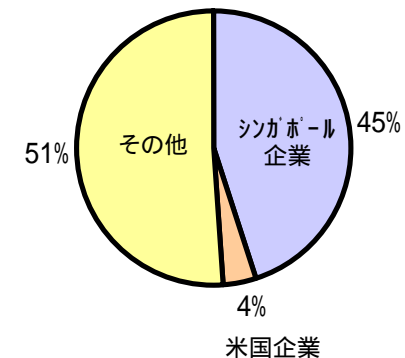
ソウル



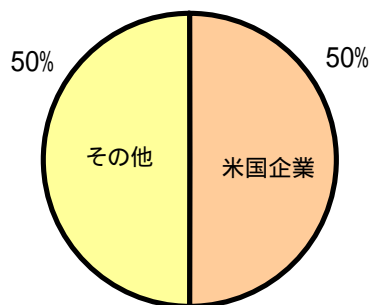
香港



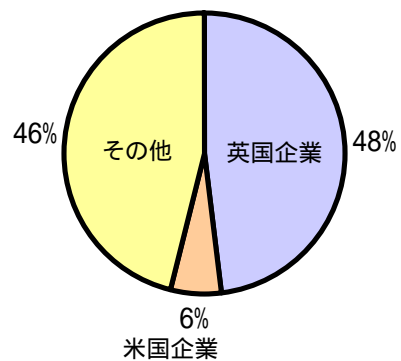
シンガポール



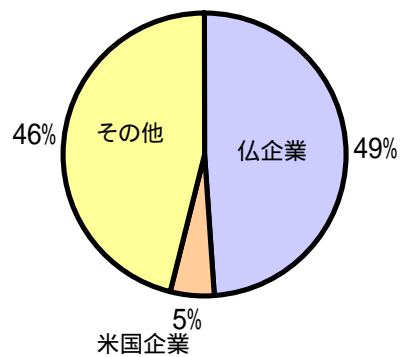
JFK (ニューヨーク)



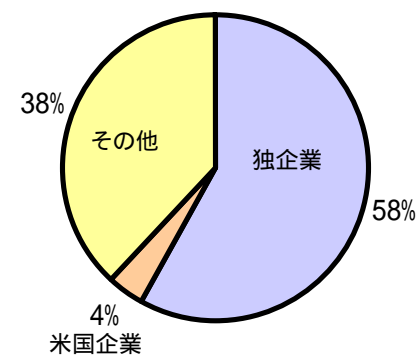
ヒースロー(ロンドン)



シャルル・ド・ゴール(フランス)



フランクフルト(ドイツ)



## 成田空港における通過旅客数の割合について

2000年度において、成田空港を発着する国際線に搭乗していた総旅客数は2921万人。このうち534万人は、その移動において成田空港を起点又は終点としない通過旅客数であり、総旅客数の18%を占めている。

なお、通過旅客数534万人のうち、

- ・ 250万人は、成田空港と北米、南米及びハワイの空港との間を移動した旅客数
- ・ 15万人は、成田空港と欧州の空港との間を移動した旅客数
- ・ 268万人は、成田空港とアジア、アフリカ及びオセアニアの空港との間を移動した旅客数

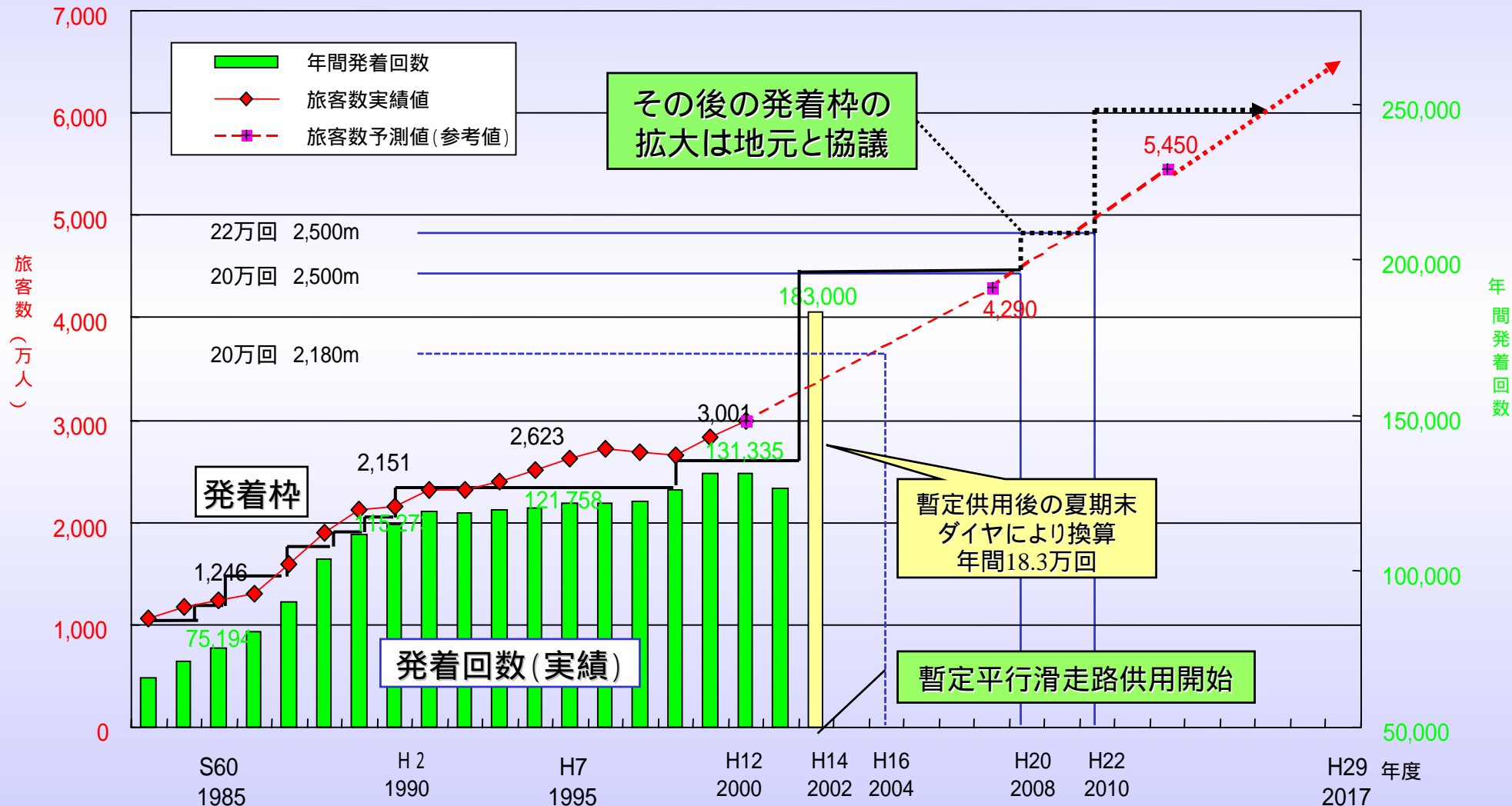
である。



# 成田空港における旅客数・発着回数予測

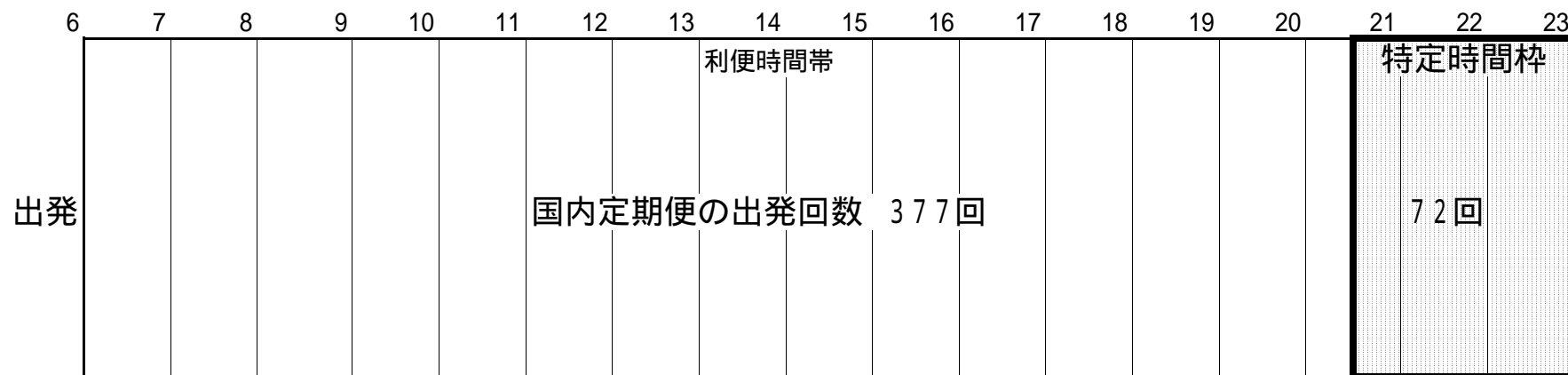
•2002年の平行滑走路供用で発着枠は、13.5万回 20万回(1.5倍)に増加

•2008年度頃には20万回 / 年、2010年度頃には22万回 / 年に達することが予想されており、地元との協議、騒音対策の実施により発着容量の拡大に努めることが必要



### 特定時間枠について

(2002年7月以降)



6:00～8:30の間の到着及び20:30～23:00の間の出発については、旅客の需要動向等を勘案し、当面、国内線の希望があればこれに応じて、枠の利用を認めている。

上記、特定時間枠は、国内の相手空港が開いていないため、ほとんどが利用されていない。  
 なお、利便時間帯については、国内線で満杯。

## 空港の使用に関する国際的なルール

### 国際民間航空条約(シカゴ条約)第15条

締約国内の空港でその航空機の使用に公開されている空港



他の全ての締約国の航空機に対しても同様に均等の条件の下に公開しなければならない。

特定の空港における国際便(定期・不定期)の運航に関し一定の制限を課す場合は、自国企業及び外国企業に共通に適用される何らかの使用基準の策定が必要。

(基準の例としては、例えば距離や輸送量、相手先都市(首都に限定等)により区分する方法がある。)

世界の大都市圏における複数空港の機能分担例

(1) 国際線・国内線以外の基準で分担している事例

より都心に近い空港について、路線の距離により乗入れを制限している事例

都市	空港（都心からの距離：滑走路長）	機能分担の考え方	機能分担の現状	備考
ニューヨーク	J.F.ケネディ(24km：4400m、3459m、3047m、2559m) ニューアーク(25km：3353m、3041m、2073m) ラガーディア(15km：2134m×2)	JFK、ニューアーク空港の長距離路線網用空港としての機能を促進する等の観点から、ラガーディア空港は1500マイル以内の国内線及び国際線並びにデンバー(国際線に関してはプレクリアランス施設のある空港に限る) JFK、ニューアークについては使用制限なし。	JFK；国際線全方面、国際国内半々 ニューアーク；国内線主体、国際線は米州、欧州方面 ラガーディア；ほぼ国内線(国際線はカナダ3都市)	ラガーディア空港は、一定の距離内の路線を分担する結果、国際線が一部就航するものの、ほぼ国内線空港となっている。
ワシントン	ダレス(42km：3505m×2、3202m) ボルチモア(51km：3201m、2902m、1830m、1524m) レーガン(7km：2094m、1584m、1440m)	レーガン空港の騒音・混雑の緩和、ダレス空港の利用促進等を図るため、以下の基準を設定。 レーガン空港は1250マイル以内の国内線及び国際線(国際線に関してはプレクリアランス施設のある空港に限る) ダレス空港、ボルチモア空港については使用制限なし。	ダレス；国際線は欧州方面主体 ボルチモア；国際線は中米方面主体 レーガン；ほぼ国内線(国際線はカナダ2都市)	レーガン空港は、一定の距離内の路線を分担する結果、国際線が一部就航するものの、ほぼ国内線空港となっている。 レーガン空港については、2000年7月から1250マイル以遠の直行路線が6往復分認められている。

混雑空港において、旅客便を優先し、貨物専用便等を排除している事例

都市	空港（都心からの距離： 滑走路長）	機能分担の考え方	機能分担の現状	備考
ロンドン	<p>ヒースロー (24km : 3902m、3658m、1966m)</p> <p>ガトウィック (43km : 3316m)</p> <p>スタンステッド (51km : 3048m)</p> <p>ルートン (50km : 2160m)</p> <p>ロンドン・シティ (10km : 1200m)</p>	<p>1986年～1991年</p> <p>ヒースローの混雑緩和とガトウィックの路線拡大を図るため、ヒースローから新規参入定期便、全てのチャーター便を排除。両空港について貨物専用便及びジェネアビを混雑時間帯から排除。</p> <p>1991年～</p> <p>ヒースロー空港及びガトウィック空港について貨物専用便及びジェネアビを混雑時間帯から排除。</p>	<p>ヒースロー；国際線全方面及び国内線</p> <p>ガトウィック；アジア、オセアニア方面を除く国際線及び国内線</p> <p>スタンステッド；貨物専用便、欧州方面国際線及び国内線</p> <p>ルートン；欧州方面国際線及び国内線</p> <p>ロンドン・シティ；欧州方面国際線（ビジネス）</p>	<p>ロンドン都市圏は国内線の市場規模が小さく、ヒースロー、ガトウィック、スタンステッドの3空港の国内線シェアは10%程度。</p> <p>ヒースローでは、貨物便及びジェネアビを除き制限はないが、発着枠の制約により事実上参入が制限されている。</p>

混雑空港において便数制限をしている事例

都市	空港（都心からの距離： 滑走路長）	機能分担の考え方	機能分担の現状	備考
パリ	シャルル・ド・ゴール (CDG) (25km：3600m×2、 2700m×2) オルリー (14km：3650m、 3320m、2400m)	1974年CDG開港当初から CDGは長距離国際線、オルリーは 国内線と近距離国際線 1994年～ オルリー空港の混雑緩和と環境問 題を背景として、EU域内路線の企 業ごとの便数を原則1日4便に制 限。年間発着回数は25万回に制限。 但し、路線毎の年間旅客数に応じて 一定座席以上の航空機を使用すれ ば当該便数制限は免除。  25万人以上/100席±5%以上 10万人以上25万人未満/70席以上 10万人未満/40席以上	CDG；国際線全方面及び国内フィ ーダー線 オルリー；国内線主体、国際線につ いてはCDGへのシフトが続き、地 盤沈下	CDGはエールフランス の、オルリーはそれ以外の フランス企業の拠点空港 となっている。国内線/国 際線の分担の現状は、拠点 とする航空企業の国際/国 内比率を反映している のではないか。

より都心に近い空港について、輸送量及び相手先都市により制限している事例

都市	空港（都心からの距離：滑走路長）	機能分担の考え方	機能分担の現状	備考
ミラノ	マルペンサ (48km : 3915m、3515m) リナーテ (8km : 2440m)	<p>1985年～ マルペンサ；長距離国際線及びチャーター便 リナーテ；国内線及び中短距離国際線 市中空港であるリナーテ空港の拡張が困難な状況で、マルペンサ空港をハブ空港として育成するため以下の基準を設定</p> <p>1996年～ マルペンサ；全ての定期便、不定期路線 リナーテ；ジュネーブ及び一定の輸送量以上の路線(結果的にローマ-ミラノのみ)</p> <p>2000年～ 欧州各社の不服申立を踏まえ、以下のように基準を修正 マルペンサ；全ての定期・不定期路線 リナーテ；年間旅客数実績に応じて、路線毎に便数制限を設定。ただし、EU内の首都と結ばれる路線は1日1便を保証。また、EU内で年間旅客取扱数4000万人以上超の空港（ヒースロー、シャルルドゴール及びフランクフルト）と結ばれる路線は1日2便を保証。</p>	<p>マルペンサ；国際線全方面及び国内線 リナーテ；国内線及びEU域内路線</p>	<p>今後、更にマルペンサ空港への便数移転を目指す動きがある。</p> <p>280万人超/制限なし 140万人超 280万人以下/1日3便まで 70万人超 140万人以下/1日2便まで 35万人超 70万人以下/1日1便まで 35万人以下/原則としてマルペンサ空港に移転</p>

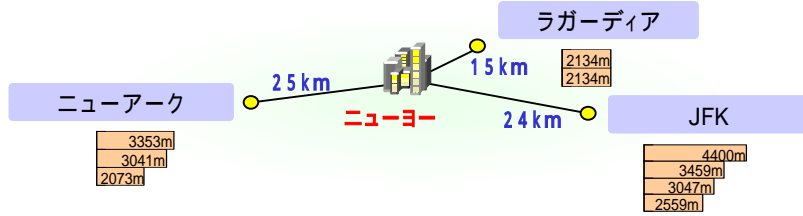
( 2 ) 国際線・国内線という基準で分担している事例

都市	空港（都心からの距離： 滑走路長）	機能分担の考え方	機能分担の現状	備考
東京	成田 (66km : 4000m、 2180m) 羽田 (20km : 3000m、 2500m、3000m)	1978年～成田開港当初から 成田；国際線全方面主体 羽田；国内線	成田；国際線全方面及び国内フィー ダー線 羽田；国内線及び深夜早朝国際チャ ーター便	より都心に近く利便性の 高い空港の容量が拡大さ れるという点で諸外国の 例と異なる。
ソウル	仁川 (50km、3750m×2) 金浦 (17km、3600m、 3200m)	2001年～仁川開港当初から 仁川；国際線全方面主体 金浦；国内線	仁川；国際線全方面及び国内フィー ダー線 金浦；国内線	



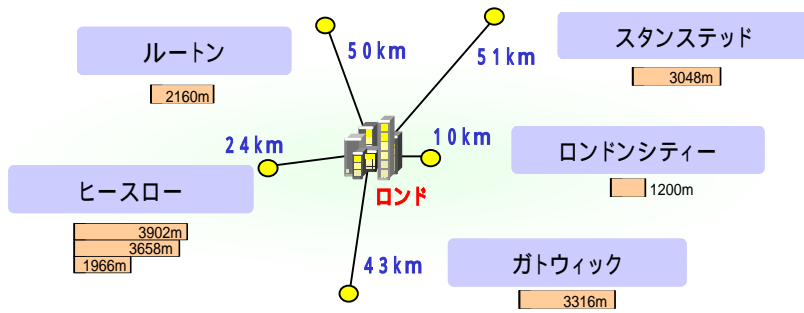
# 世界の大都市圏における複数空港の機能分担について(概要)

## 就航路線の距離により分担



空港 (都心からの距離)	滑走路	機能分担の考え方	機能分担の現状	国際線・国内線の割合	
				国際線	国内線
JFK (24 km)	4400 m 3459 m 3047 m 2559 m	制限無し	国際線(全方面)、 国内線半々	57%	43%
ニュー アーク (25 km)	3353 m 3041 m 2073 m	制限無し	国内線主体 (国際線は米州、欧州方面)	25%	75%
ラガー ディア (15 km)	2134 m × 2	1500マイル以内の国内線 及び国際線並びにデンバー 国際線に関してはプレ クリアランス施設のある 空港に限る	ほぼ国内線 (国際線はカナダ3都市)	5%	95%

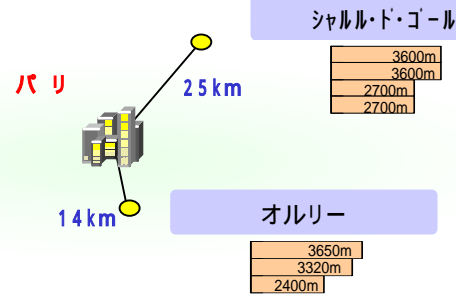
## 混雑空港で貨物専用便等を排除



空港 (都心からの距離)	滑走路	機能分担の考え方	機能分担の現状	国際線・国内線の割合	
				国際線	国内線
ヒースロー (24 km)	3902 m 3658 m 1966 m	混雑時間帯から 貨物専用便・ ジェネアビを排除	国際線全方面 及び国内線	88%	12%
ガトウィック (43 km)	3316 m	混雑時間帯から 貨物専用便・ ジェネアビを排除	国際線及び国内線 (国際線はアジア・オセアニアを除く)	91%	9%
スタンステッド (51 km)	3048 m	制限無し	欧州方面国際線 国内線・貨物専用便	88%	12%
ルートン (50 km)	2160 m	制限無し	欧州方面国際線 国内線	72%	28%
ロンドン シティー (10 km)	1200 m	制限無し	欧州方面国際線 (ビジネス)	80%	20%

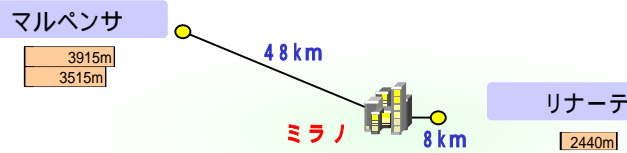
# 世界の大都市圏における複数空港の機能分担について(概要)

## 混雑空港で便数制限を行うことにより分担



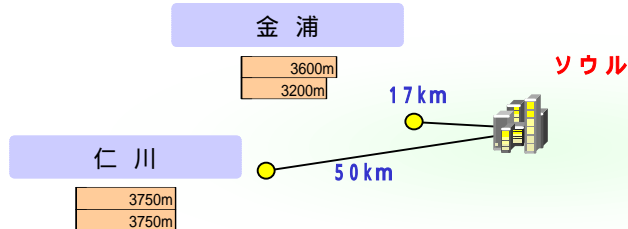
空港 (都心からの距離)	滑走路	機能分担の考え方	機能分担の現状					
			国際線・国内線の割合					
シャルル・ド・ゴール (25 km)	3600m × 2 2700m × 2	制限無し	国際線全方面 及び国内フィーダー線	<table border="1"> <tr><td>国際線</td><td>89%</td></tr> <tr><td>国内線</td><td>11%</td></tr> </table>	国際線	89%	国内線	11%
国際線	89%							
国内線	11%							
オルリー (14 km)	3650m 3320m 2400m	企業毎の便数の上限 (1日4便)を設定 ただし路線毎の年間旅客数に 応じて一定座席以上の航空機 を使用すれば制限を免除	国内線主体 (国際線はCDGにシフト)	<table border="1"> <tr><td>国際線</td><td>24%</td></tr> <tr><td>国内線</td><td>76%</td></tr> </table>	国際線	24%	国内線	76%
国際線	24%							
国内線	76%							

## 輸送量及び相手先都市により分担



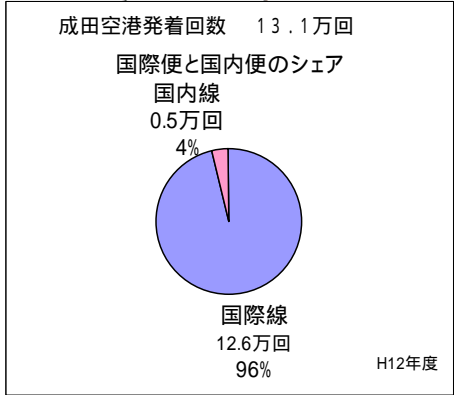
空港 (都心からの距離)	滑走路	機能分担の考え方	機能分担の現状	
			国際線・国内線の割合	
マルペンサ (48 km)	3915m 3515m	全ての定期・ 不定期路線	国際線全方面 及び国内線	調査中
リナーテ (8 km)	2440m	年間旅客数実績に応じて、 路線毎に便数制限を設定 ただし、EU内の首都と結ばれる 路線は1日1便を保障 EU内で年間旅客取扱数400万人 以上の空港と結ばれる路線は 1日2便を保障	国内線及び EU域内路線	調査中

## 国際線・国内線により分担



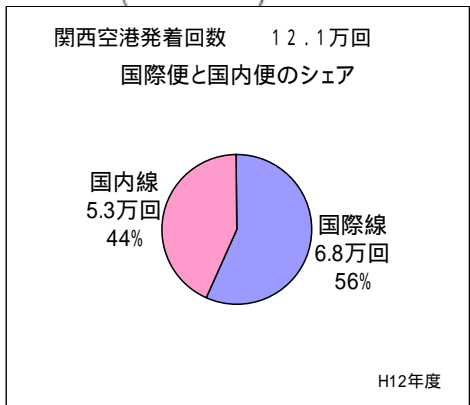
空港 (都心からの距離)	滑走路	機能分担の考え方	機能分担の現状	
			国際線・国内線の割合	
仁川 (50 km)	3750m × 2	国際線 全方面主体	国際線全方面及び 国内フィーダー線	調査中
金浦 (17 km)	3600m 3200m	国内線	国内線	調査中

# 成田空港の国際航空ネットワークの現状



ネットワークについては貨物便を除く

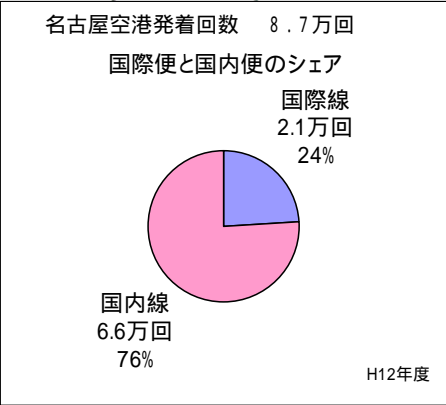
# 関西空港の国際航空ネットワークの現状



ネットワークについては貨物便を除く

# 名古屋空港の国際航空ネットワークの現状

H14年6月1日現在



ネットワークについては貨物便を除く