

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6年11月5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



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)



主要株主

- ・日本マスタートラスト信託銀行(信託口) 13.7%
- ・日本カストディ銀行(信託口) 3.2%
- ・名古屋鉄道 1.6% 他

保有機材

大型機 33機
中型機 108機
小型機 76機
リージョナル機 24機 合計241機 (R6.3月時点)

免許日

(国内) 昭和28年10月15日
(国際) 昭和61年 1月31日

運航路線

(国内) 104路線
(国際) 58路線 (R6.11月時点)

グループ企業

全日本空輸(ANA)
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)(※)



日本航空(株)
(ワンワールド)



- ・日本マスタートラスト信託銀行(信託口) 17.7%
- ・日本カストディ銀行(信託口) 6.2%
- ・京セラ 1.8% 他

大型機 31機
中型機 72機
小型機 56機
リージョナル機 52機 合計211機 (R6.3月時点)

(国内) 昭和27年10月20日
(国際) 昭和28年 8月14日

(国内) 102路線
(国際) 53路線 (R6.11月時点)

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)
琉球エアーコミューター(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)(※)
スプリング・ジャパン(SJO)(※)



(※)印の航空会社はLCC(低成本航空会社)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"> ・鈴与スカイ・パートナーズ 13.3% ・ANAHD:13.2% ・UDS(DBJファンド):10.8% ・鈴与ホールディングス:6.1% 他 	<ul style="list-style-type: none"> ・株式会社リージョナルプラスウイングス 100% 	<ul style="list-style-type: none"> ・株式会社リージョナルプラスウイングス 100% 	<ul style="list-style-type: none"> ・ANA ホールディングス 14.7% ・ジャパネットホールディングス 14.3% ・TOTO 4.0% 他
使用機材	ボーイング737型機(177席) 29機	ボーイング767型機 (288席) 4機 ボーイング737型機 (144席) 8機	ボーイング737型機(174~176席) 14機	エアバスA320型機(150~162席) 11機
許可等 取得日	平成10年7月28日	平成10年10月26日	平成14年5月21日	平成18年1月12日
運航路線	<p>(R6.11月時点)</p> <p>羽田=新千歳、神戸、福岡、 鹿児島、那覇、下地島 新千歳=茨城、中部、神戸、福岡 神戸=仙台、茨城、長崎、鹿児島、 下地島 福岡=茨城、那覇 鹿児島=中部、奄美 那覇=中部、神戸、茨城、下地島</p> <p>【国内 計23路線】</p>	<p>(R6.11月時点)</p> <p>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、福岡 函館=中部</p> <p>【国内 計11路線】</p>	<p>(R6.11月時点)</p> <p>羽田=宮崎、熊本、長崎、 大分、鹿児島、那覇 中部=宮崎、鹿児島 那覇=福岡、宮崎、鹿児島、神戸、 中部、新石垣</p> <p>【国内 計14路線】</p>	<p>(R6.11月時点)</p> <p>羽田=北九州、関西、福岡、 山口宇部 福岡=中部</p> <p>【国内 計5路線】</p>
事業形態 の特徴	全国展開型のビジネスモデルを追求。	「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
				

航空会社の概要(3)

会社名	ANAウイングス(株) 	日本トランസオーシャン航空(株) 	(株)ジェイエア 	スプリング・ジャパン(株) 
主要株主	・ANAホールディングス 100%	日本航空株式会社 72.8% 他	日本航空株式会社 100%	・日本航空 66.7% ・春秋航空股份有限公司 33.3%
使用機材	ボーイング737型機(166席) 39機 ボンバルディアDHC-8-400(74席) 24機	B737-800(165席) 14機	E170(76席)/E190(95席) 32機	ボーイング737(189席) 6機 エアバス 321CEO(貨物機) 3機
許可等 取得日	平成14年3月6日 (R6.11月時点)	昭和48年7月17日 (R6.11月時点)	平成8年10月31日 (R6.11月時点)	平成25年12月17日 (R6.11月時点)
運航路線	羽田=新千歳、中部、伊丹、関西、福岡、那霸、神戸、稚内、紋別、中標津、函館、秋田、大館能代、庄内、八丈島、富山 小松、岡山、鳥取、米子、広島、岩国、石見、徳島、高松、高知、松山、大分、熊本、佐賀、長崎、宮崎、鹿児島 成田=新千歳、中部、伊丹 伊丹=新千歳、函館、福岡、青森、仙台、秋田、福島、新潟、松山、高知、大分、熊本、長崎、宮崎、鹿児島、那霸 関西=新千歳、那霸、石垣 福岡=新千歳、中部、小松、対馬、福江、宮崎、那霸 など 計104路線	羽田=宮古、石垣、小松、岡山 中部=那霸 関西=那霸、宮古、石垣 那霸=小松、岡山、福岡、久米島、石垣、宮古 【国内 計14路線】	羽田=三沢、秋田、山形、山口宇部、宮崎 大阪=函館、青森、三沢、秋田、花巻、山形、仙台、新潟、出雲、隱岐、松山、大分、福岡、長崎、熊本、宮崎、鹿児島 福岡=新千歳、花巻、仙台、徳島、高知、松山、宮崎、奄美 新千歳=女満別、青森、花巻、仙台、新潟 鹿児島=奄美、徳島 【国内 計37路線】	(国内線) 成田=新千歳、広島、北九州、那霸 羽田=新千歳、北九州 新千歳=北九州 計7路線 ※貨物専用路線を含む (国際線) 成田=天津、ハルビン、寧波、上海、北京、大連 計6路線
事業形態 の特徴	ANAホールディングスの連結子会社 	沖縄を拠点とする日本航空の連結子会社 	日本航空の連結子会社 	春秋航空(中国)のネットワークを活かした事業運営 

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	1	2	3	4	5	昼間時間帯																		23	24
	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22								
到 着	深夜早朝時間帯					特定時間帯																			
出 発	深夜早朝時間帯																							特定時間帯	

混雑時間帯

…「国内線の権益時間帯」。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」。国内線の配分対象外で航空会社が希望すれば使用可能。

昼間時間帯

深夜早朝時間帯

…国際線の権益配分区分。それぞれ配分された時間帯でのみ権益行使可能。

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) 266回/日

国際定期便(深夜早朝時間帯及びリレー時間帯) 90回/日

国内定期便(昼間時間帯) 930回/日

※国際定期便は1日当たり346回を上限とする

2. 1時間当たりの発着回数　　昼間最大90回、夜間最大20回での出発・到着の組み合わせ

3. 発着機数を抑制する時間帯「ファイアーブレークゾーン」

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)

○ファイアーブレーキゾーン(出発8回、到着8回)

出発	12時台、18時台前半 15時台後半 20時台	各1回 2回 4回
到着	12時台 14時台 22時台	5回 1回 2回

○公用機等枠(出発15回、到着15回)

出発	7時台、9時台、10時台、12時台、13時台、 15時台前半、15時台後半、17時台、21時台 8時台、16時台	各1回 各2回
到着	11時台前半、13時台、15時台前半、 17時台、20時台、21時台、22時台 18時台前半 7時台、8時台	各1回 各2回 各3回

航空保安業務提供時間(運用時間)及び利用時間(1)

【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	A:3,000m B:2,700m
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
能登空港	11.5時間	8:00~19:30	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

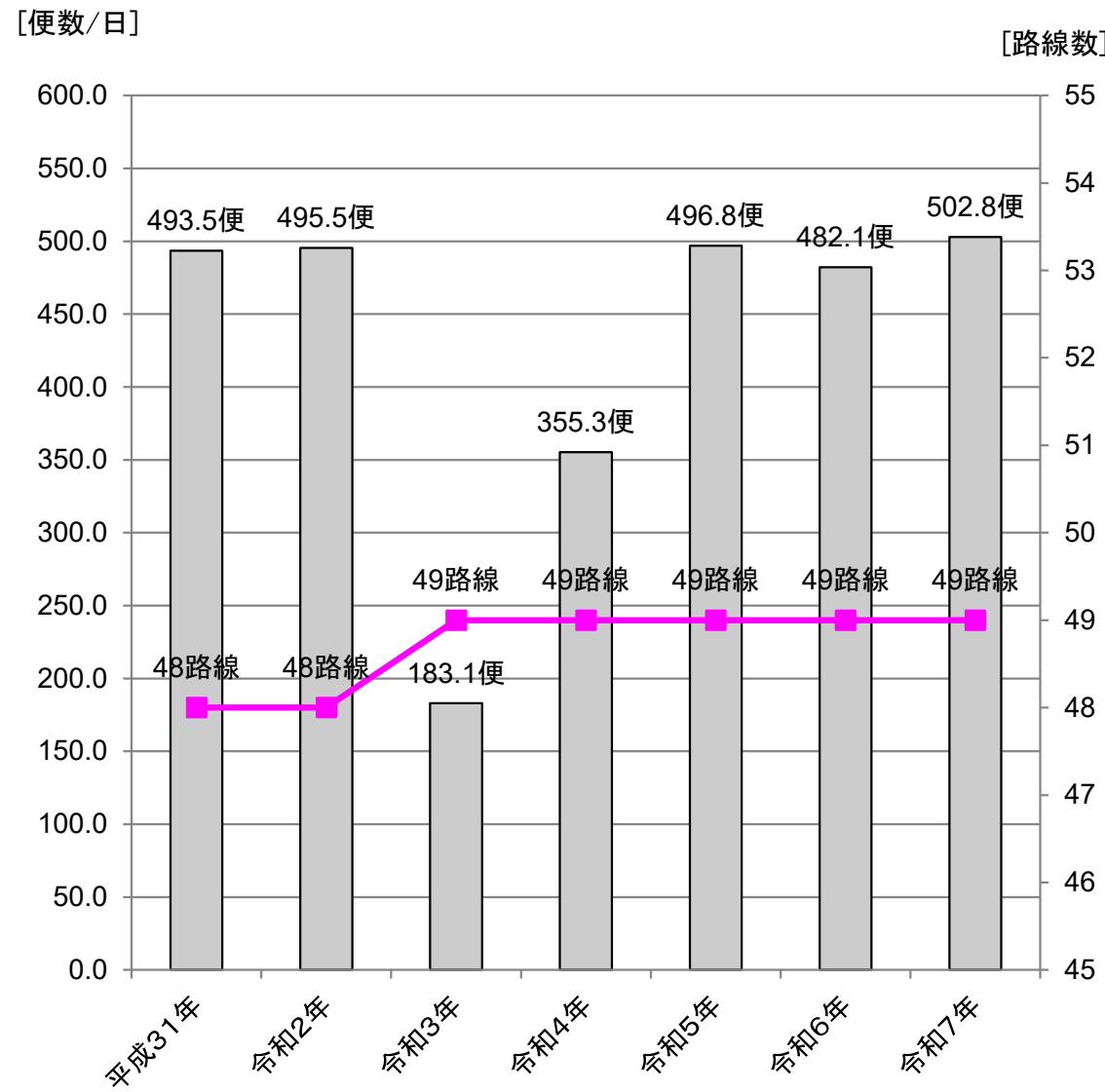
空港	運用時間	利用時間	滑走路
小松空港	15時間	7:30～22:30	2,700m
神戸空港	16時間	7:00～23:00	2,500m
南紀白浜空港	11.5時間	8:30～20:00	2,000m
鳥取空港	14.5時間	7:00～21:30	2,000m
美保空港	15時間	7:00～22:00	2,500m
出雲空港	13時間	7:30～20:30	2,000m
石見空港	11.5時間	8:00～19:30	2,000m
岡山空港	15時間	7:00～22:00	3,000m
広島空港	15時間	7:30～22:30	3,000m
山口宇部空港	14時間	7:30～21:30	2,500m
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	17.5時間	6:30～24:00	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
下地島空港	11.5時間	8:00～19:30	3,000m

各機種ごとの地上滞在所要時間

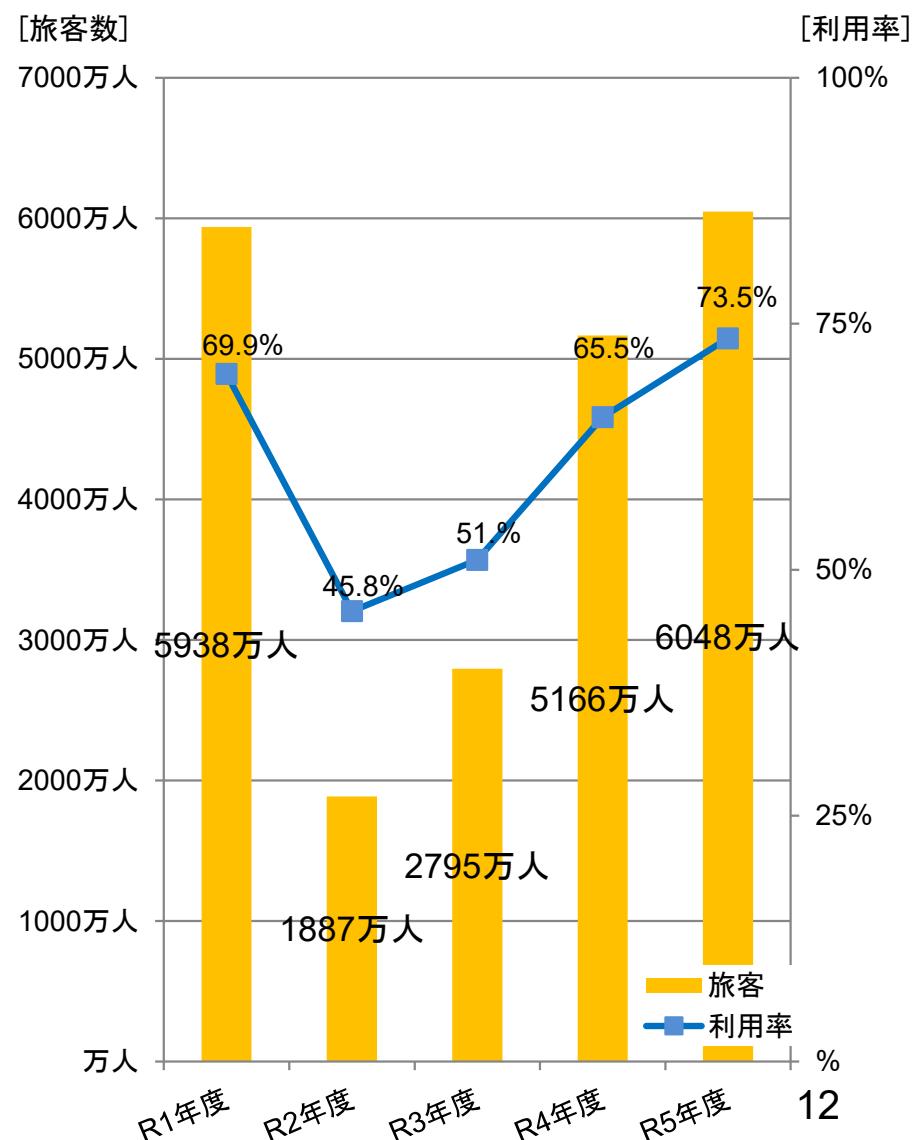
区分	型式	所要時間
大型JET機	B777	45～55分
	A350	55分
中型JET機	B787	45分～55分
	B767	35～45分
小型JET機	B737	30～40分
	A320	30～45分
	A321	40～55分
	32X	75分
	ERJ	25分～30分
	CR7	30分
プロペラ機	DHC8	30分
	ATR	30～40分

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】

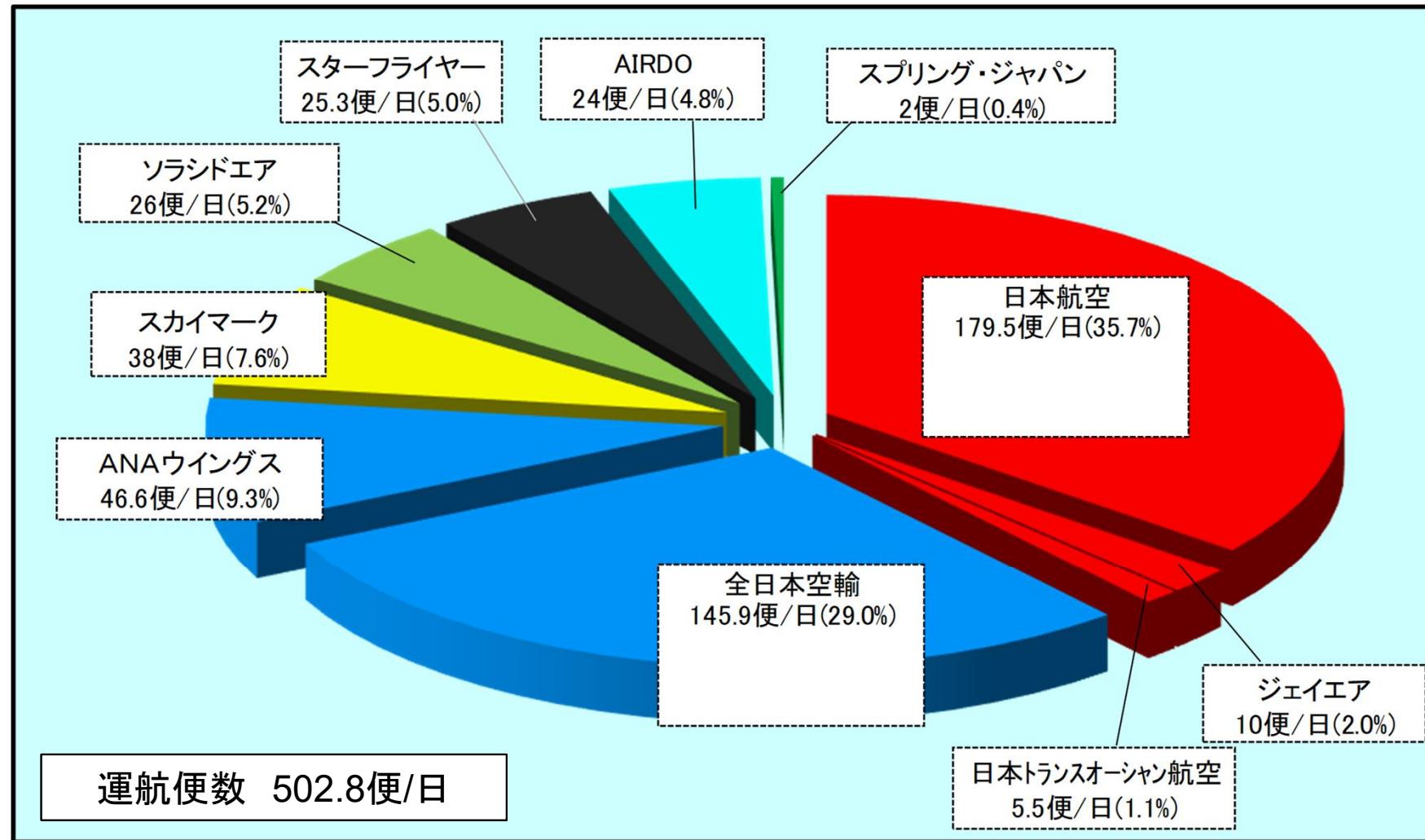


令和7年のみ便数は2~3月のダイヤ申請による便数



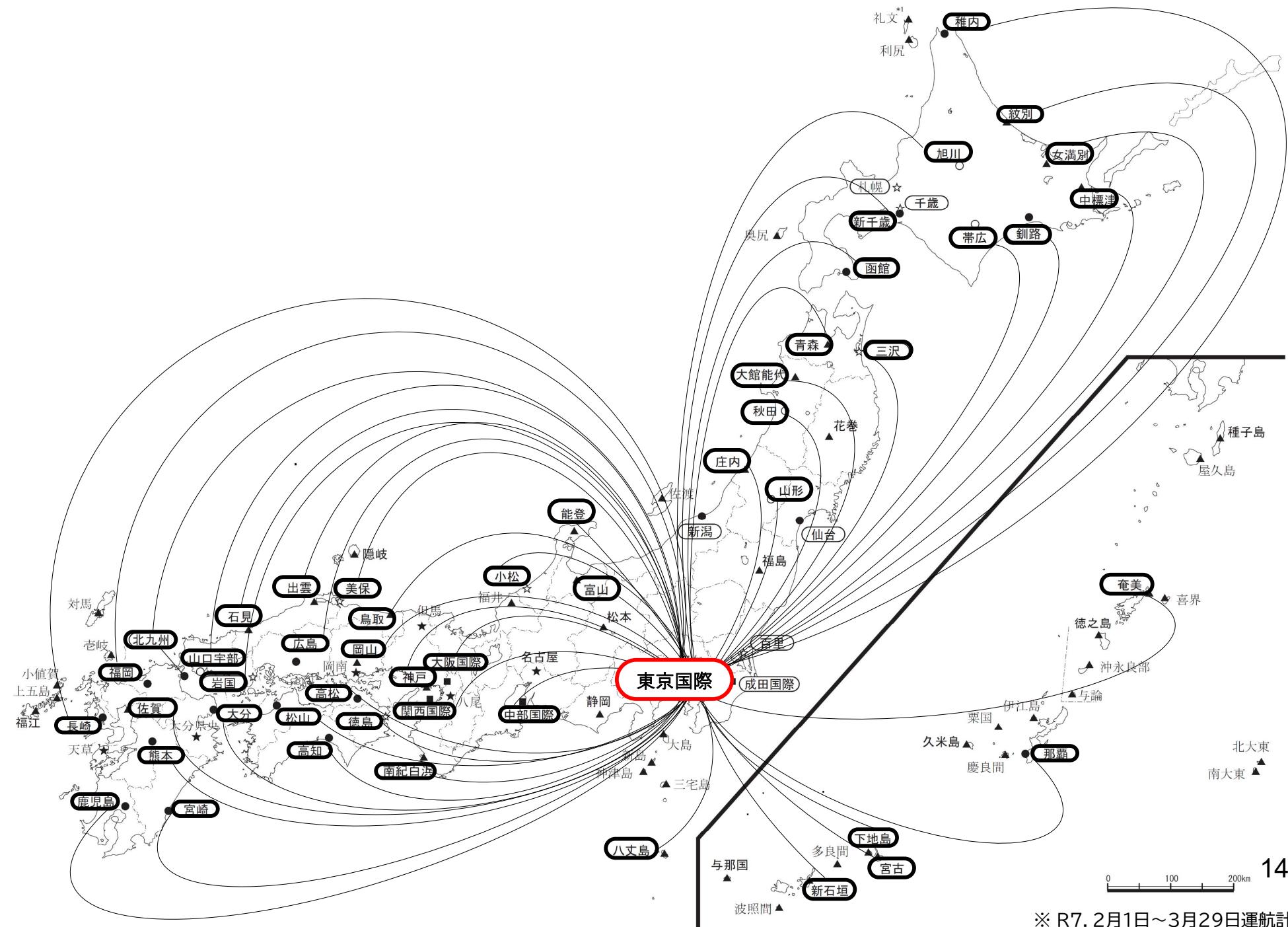
東京国際空港(国内線)の航空会社別運航回数及びシェア

令和7年2月～3月ダイヤ



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



令和6年羽田発着枠配分基準検討小委員会 報告書（概要）

- 羽田空港(国内線)では、空港使用許可の期限が到来する機会を捉え、発着枠配分の見直しを行うこととしており、次回の期限到来(2025年1月)に向けて、今後の羽田発着枠の配分に関する考え方を整理。
- 新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえ、今回の回収・再配分は行わず、現行の発着枠配分を継続。
- 次回の回収・再配分(4年後)までの間も、地方路線の維持・活性化を促すために制度を一部見直し。

1. 新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえた評価のあり方

- ・ 新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえれば、直近の5年間について、各航空会社による発着枠の使用状況や取組を公平・公正に評価することは困難であるから、今回の回収・再配分は実施せず、現行の発着枠配分を継続。
- ・ 次回の回収・再配分による発着枠配分の見直しは、コロナ禍からの回復に向けた取組も評価に含める観点から、2023～27年度の5年間を新たな評価期間として実施。

2. 地方路線の維持・活性化に向けた取組を更に促すための制度見直し

- ・ 地方航空ネットワークの維持に役割を果たしている1便・3便ルールの考え方は、基本的に維持。
- ・ 地域の主体的な取組を一層促すために、3便ルールについては、特例的な転用制限の緩和を可能としたうえで、あわせて政策コンテスト枠を増枠するための仕組みを導入。
- ・ 政策コンテスト枠は、現行の配分を継続したうえで、取組の効果を検証し、今後の方針を確認。

3. そのほか

- ・ 4年後の評価に向け、あらかじめ評価方法・評価項目等の見直しの方向性を提示。

東京国際空港の発着枠配分の内訳

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	
全日本空輸	172.5 37.0%	151	17.5						
日本航空	183.5 39.4%	168	12.5						
スカイマーク	38 8.2%	3	2	8	24			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	
AIRDO	23 4.9%	1	1	4	17				
リナントエア	26 5.6%	2	1	7	15				
スターフライヤー	23 4.9%	4	2	4	9	4			

地方枠、特定既存枠、新規参入枠

- 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、競争促進を図る観点から大手以外の航空会社を優遇する発着枠を配分している。

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。

特定既存優遇枠

競争促進を図る観点から、既存航空会社のうち大手航空会社に該当しない会社に優遇的に配分される発着枠

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るもの

新規参入枠

競争促進を図る観点から、新規参入航空会社に優先的に配分される発着枠で、国内地方路線※を運航する便に使用可能

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。
- いざ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（JAL 1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：
・「山形空港サポートーズクラブ」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：
・元乃隅稻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

1便ルール・3便ルールの概要

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。

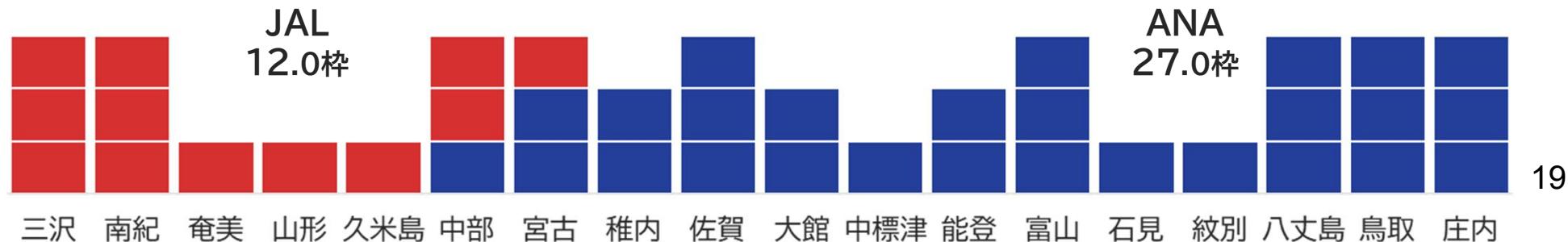
3便ルール

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便以下の路線



羽田発着路線の競合状況

○ 4社以上競合:4路線 3社競合:9路線 2社競合:16路線 単独:20路線

路線	全日本空輸	日本航空	スカイマーク	AIRDO	ソラシドエア	スターフライヤー	スプリング・ジャパン
新千歳	17	17	8	12			1
福岡	19	17	13			8	
那覇	13.5	13	6		3		
鹿児島	6	8	4		4		
関西	5	3				4	
釧路	1	3		2			
函館	3	3		2			
山口宇部	3	4				3	
北九州		3				10.3	1
長崎	5	6			4		
熊本	5	8			5		
大分	4	6			4		
宮崎	5	6			6		
大阪	15	15					
女満別		3		2.5			
旭川		4			3		
帯広		4			3		
秋田	5	4					
中部	1	2					
小松	4	6					
神戸	2		6				
岡山	5	5					
広島	8	7					
徳島	4	6					
高松	6	7					

路線	全日本空輸	日本航空	スカイマーク	AIRDO	ソラシドエア	スターフライヤー
松山	6	6				
高知	5	5				
石垣	2	2				
宮古	2	1				
稚内	1					
中標津	1					
紋別	1					
青森		6				
三沢		4				
大館能代	3					
庄内	5					
山形			2			
八丈島	3					
富山	3					
能登	1					
南紀白浜		3				
鳥取	5					
米子	6					
出雲			5			
石見	2					
岩国	5					
佐賀	5					
奄美		1				
下地島				1		

※ 会社ごとの便数は、混雑空港運航許可申請における令和7年2月1日～3月29日の1日あたりの往復便数。

羽田空港航空機衝突事故の概要

事故概要

2024年1月2日17:47頃、JAL516便(新千歳発羽田行き)が、被災地への支援物資輸送準備中の海上保安庁所属JA722AとC滑走路上で衝突。

日本航空JAL516便 エアバス式A350-900 乗員12名、乗客367名(うち幼児8名) 総計379名【全員生存(負傷等17名)】
海上保安庁所属JA722A ボンバルディア式DHC8-300 乗員6名【1名生存、5名死亡】

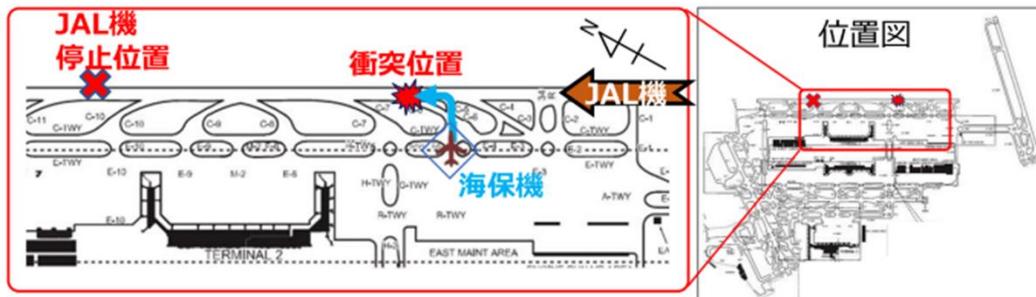
他便への影響

A・B・D滑走路は1月2日 21:29に運用再開

C滑走路は1月8日0:00に運用再開

1月2日～9日までに欠航1491便、約26万人の旅客影響

＜日本航空機と海上保安庁機の衝突の概況＞



事故原因等の調査の状況等

1月2日より運輸安全委員会の調査が開始されており、現在も運輸安全委員会において調査中。

国土交通省による事故対策検討委員会の設置

事故を受け、国土交通省は滑走路上における航空機等の衝突防止のための更なる安全・安心対策をハード・ソフト両面から検討するため、有識者等から成る「羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会」を設置。

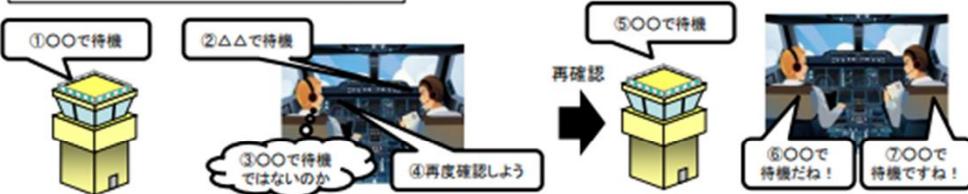
同委員会の中間とりまとめでは、「航空機の滑走路誤進入事案は、発生率は低くとも依然として発生しており、根絶に至っていない」現状を踏まえ、「滑走路誤進入対策の更なる強化を図る必要がある」として、ヒューマンエラーの防止等の講じるべき対策が提示された。(詳細次葉)

羽田空港航空機衝突事故体策検討委員会 中間とりまとめ(概要)

1. 管制交信に係るヒューマンエラーの防止

(1) 管制交信に係るヒューマンエラー防止のため、自家用含む全てのパイロットに対して、パイロット間のコミュニケーション等(CRM: Crew Resource Management)に係る初期・定期訓練を義務化

コクピットにおけるパイロット間の相互確認



- (2) パイロットに対して外部監視、管制指示の復唱等の基本動作を改めて徹底
- (3) 異常順序に関する情報提供(No.1、No.2等)について、情報提供を行う際の留意事項を管制官とパイロットに周知徹底の上、停止を解除
- (4) 管制交信に関する管制官とパイロット等の意見交換、教材を用いた研修・訓練等を実施

2. 滑走路誤進入に係る注意喚起システムの強化

- (1) 管制官に対する注意喚起システム(滑走路占有監視支援機能)のアラート機能を強化

滑走路占有監視支援機能の強化



- (2) 管制指示と独立して機能する滑走路状態表示灯(RWSL: RunWay Status Lights)を主要空港の対象滑走路に導入

※ 主要空港: 新千歳、成田、羽田、中部、伊丹、関西、福岡、那覇空港

RWSLの機能



- (3) 滑走路進入車両に対して位置情報等送信機の搭載を義務化

3. 管制業務の実施体制の強化

- (1) 管制官の人的体制の強化・拡充

業務分担の見直し



- (2) 管制官の疲労を業務の困難性や複雑性に応じて把握・管理する運用を導入
- (3) 管制官の職場環境を改善、ストレスケア体制を拡充

4. 滑走路の安全に係る推進体制の強化

- (1) 国において、総合的な滑走路安全行動計画(Runway Safety Action Plan)を策定
- (2) 主要空港において滑走路安全チーム(Runway Safety Team)を設置
- (3) グラハム事業者を含め滑走路の安全に係る監督体制を強化

総合的・計画的な推進体制



- (4) 国際的な連携の強化(ICAO等)

5. 技術革新の推進

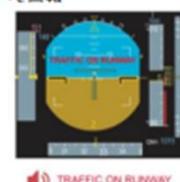
- 管制側・機体側におけるデジタル技術等の更なる活用に向けた調査・研究

※ 機体側の新たな技術等に対応して、パイロットに適切に訓練を実施させることを制度化

米国等で開発中の滑走路誤進入検知システム(SURF-A)のイメージ



- ・滑走路に進入した機体を検知
・コクピットのディスプレイに表示、音声で警報



定時運航率のコロナ前との比較

令和元年度

期間	定時運航率
H31年4月～R1年6月	89.28%
R1年7月～9月	85.61%
R1年10月～12月	88.10%
R2年1月～3月	92.91%
令和元年度	88.91%

令和5年度

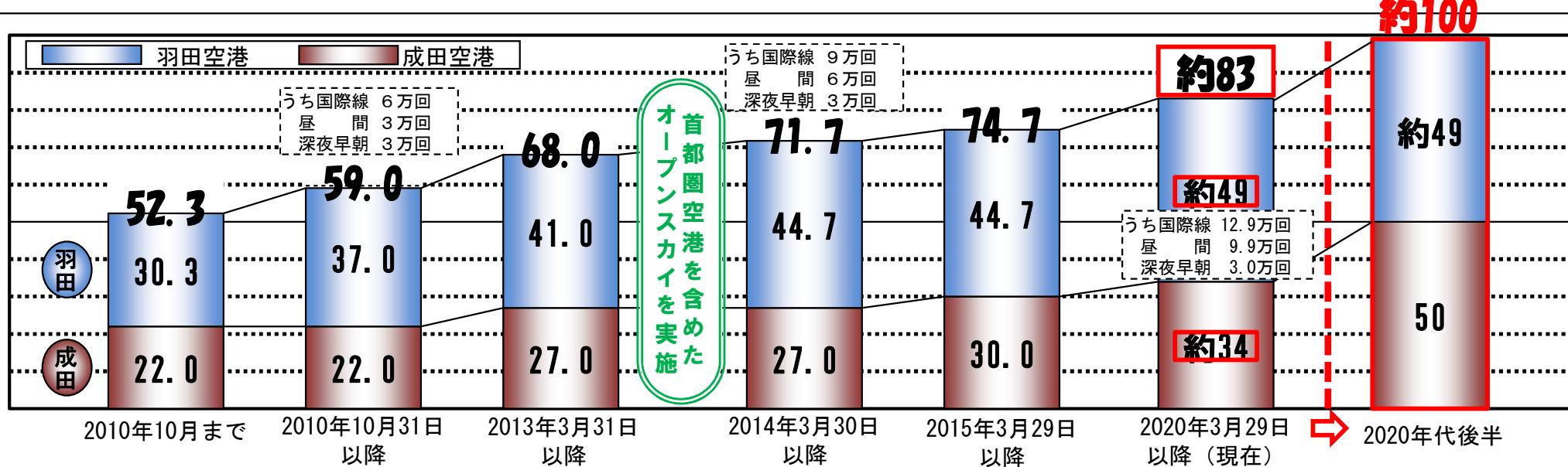
期間	定時運航率
R5年4月～6月	88.49%
R5年7月～9月	82.32%
R5年10月～12月	85.34%
R6年1月～3月	83.66%
令和5年度	84.95%

※定時運航率＝全体の便数に占める出発予定時刻以降15分以内に出発した便数の割合

首都圏空港の機能強化

参考

- 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。

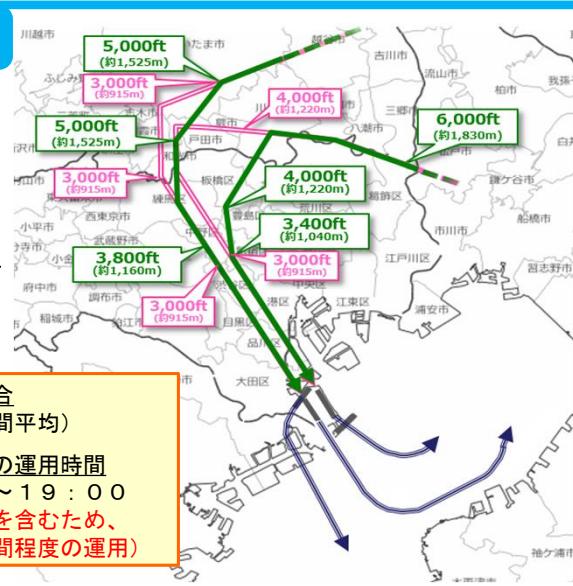


羽田空港機能強化

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**。

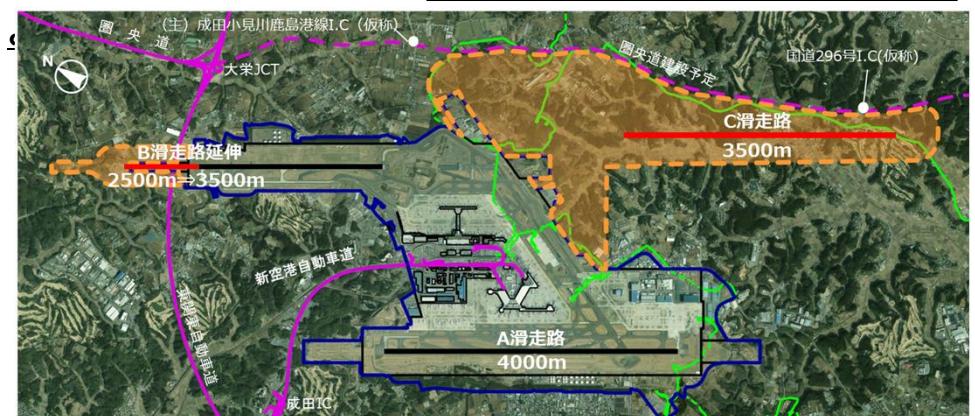
南風運用の割合
約4割 (年間平均)

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**



羽田空港において実施中の主な整備等

参考

