

“Airport Slot Allocation in Japan”

March 19 , 2009

Yasuhiro SHINOHARA
Director, Aviation Industries Division ,
Administration Department, Civil Aviation
Bureau , Japan

混雑空港における発着枠の配分について

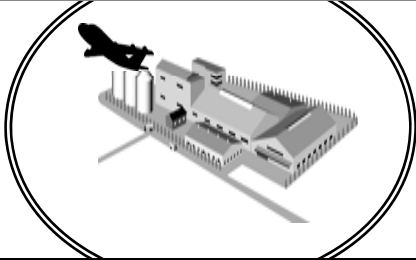
2009年3月19日

国土交通省航空局監理部航空事業課長

篠原 康弘

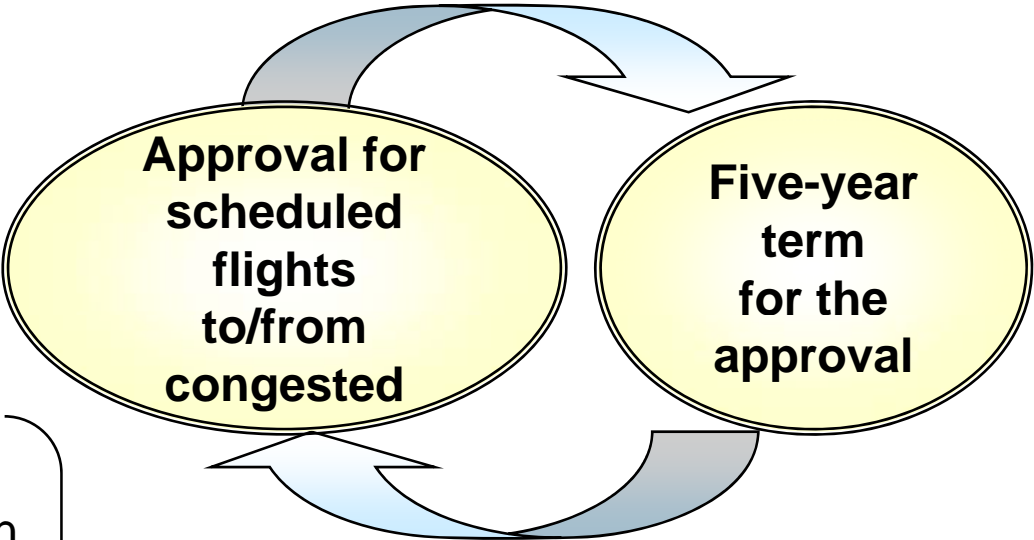
Approval for scheduled flights to/from “Congested Airports”

Designation of “congested airports”



Haneda, Narita, Itami, Kansai

“Congested Airports”:
Airports that manifests congestion that necessitate take-off and landing restrictions from safety concerns.

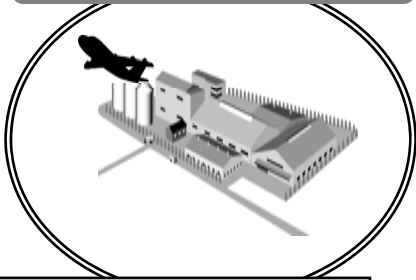


Criteria for the Approval

- Safety of the aircraft operation
- Enhanced consumer benefit through competitive forces and diversity of networks
- Consideration of existing services of airlines at the congested airports

混雑空港の発着枠（スロット）使用に係る許可制度

混雑空港の指定



羽田・伊丹・成田・関空

混雑空港：空港の使用状況に照らして、航空機の運航の安全を確保するため、1日／一定時間当たりの離陸又は着陸の回数を制限する必要がある空港

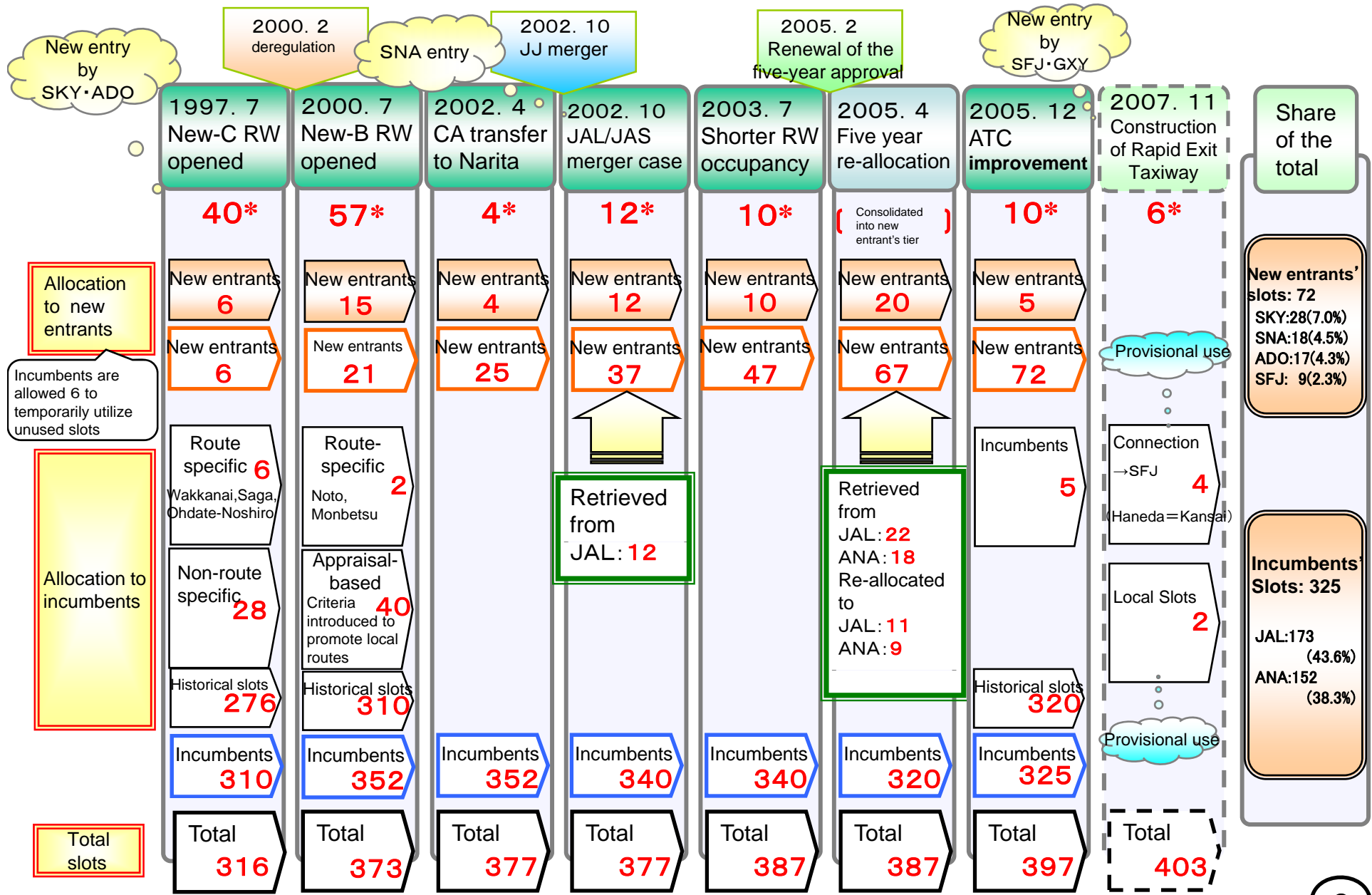
混雑空港を使用した運航の許可

有効期間(5年)の到来による許可の失効

混雑空港を使用した運航の許可の基準

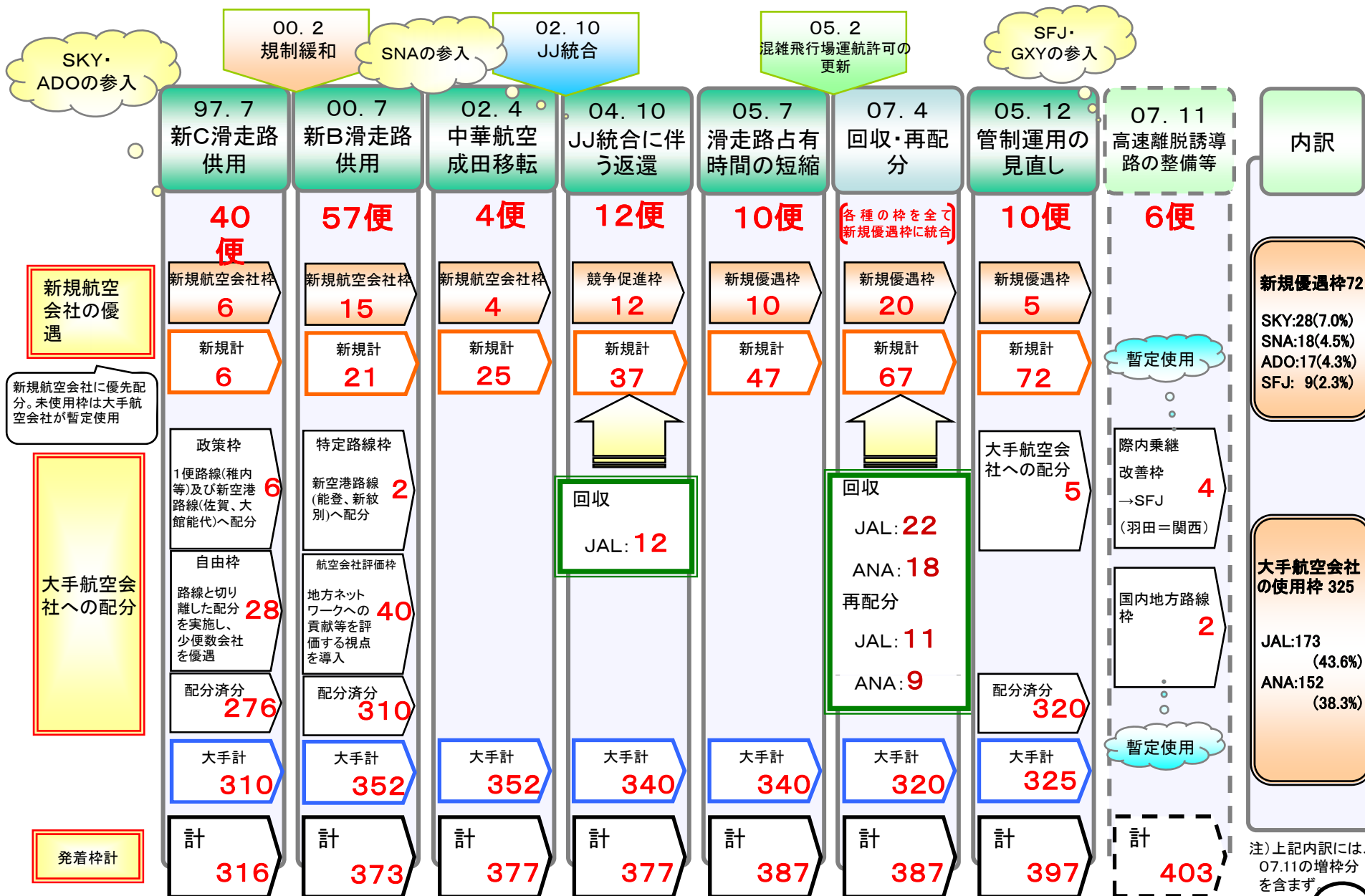
- 航空機の運航の安全上適切なものであること
- 「競争の促進」、「多様な輸送網の形成」等を通じた利用者の利便に適合する輸送サービスを提供するものであること
- 航空運送事業者の当該混雑空港の「従前の使用状況」に配慮

Chronicle of Slot Allocation at Haneda Airport



* Incremental slots made available

羽田空港の国内定期便の発着枠の配分の経緯



Measures to Maintain and Expand Local Routes

Allocation of the Slots of Haneda Airport

The slots of Haneda Airport are allocated on the basis of these points

- ① promote of fair competition
- ② promote of appropriate and rational use of the airport (e.g. ensure network diversity)

In particular, maintaining nation-wide networks is one of the assessment items of airlines in slot allocation.

Criteria for evaluating airlines to allocate Haneda's slots

1. Criteria for enhancing users' interests
- (3) Contribution to nation-wide network diversity
 - ① Contribution to nation-wide network diversity
 - Increase flights in low-density routes in past five years
 - Increase airports with over-night aircraft stay
 - ② Contribution to accessibility to local airports
 - Percentage of non-trunk routes at Haneda airports exceeds 50%
 - Percentage of landing slots in the recent allocation used for non-trunk routes exceeds 50%

Rules to divert the Haneda's Slots

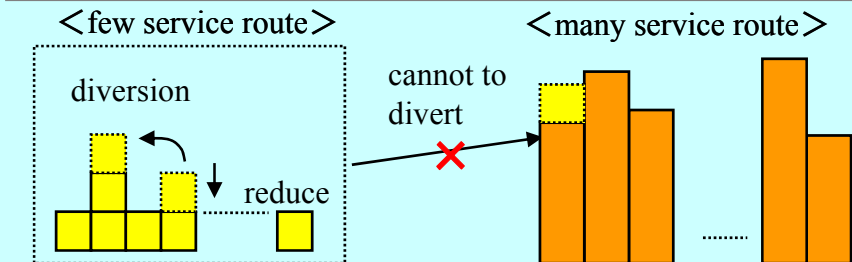
To maintain and expand local air network, adopt "Single Service Rule" and "Triple Service Rule"

(Single Service Rule)

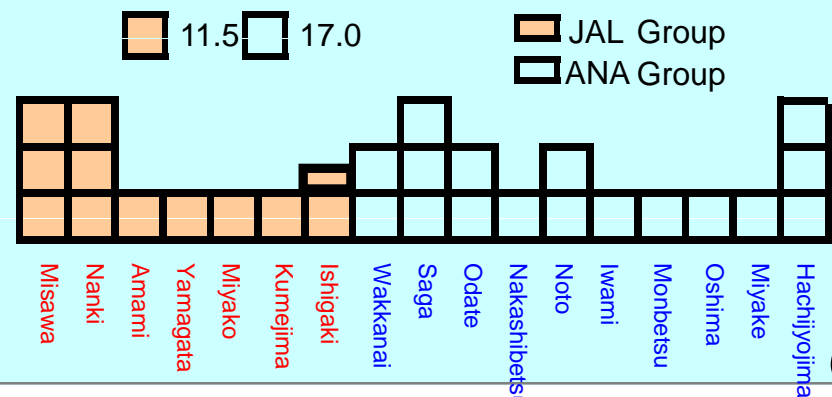
In case an airline abolishes a route resulting in average flight fewer than one in the route, the slot will be retrieved and distributed to other applying airline which hopes to operate .

(Triple Service Rule)

Grouping the routes, in which total operation is less than 3 flights, into "few service routes". Airlines can divert their slots of "few service routes" only to other routes in "few service routes".



<Subject of Triple Service Rule (2008.11)>



地方路線の維持・充実のための取り組み

羽田空港の発着枠の配分について

混雑空港である羽田空港においては、競争の促進、多様な輸送網の形成等当該飛行場の適切かつ合理的な使用を図ることを基本的な考え方として配分。

具体的には、発着枠の配分に係る評価基準の評価項目として、全国的な航空ネットワークの形成・充実への貢献度を取り入れている。

羽田空港発着枠の配分に係る航空会社の評価基準 (抜粋)

1. 利用者利便の向上の観点からの評価項目

(3) 全国的な航空ネットワークの形成・充実への貢献

① 全国規模での航空ネットワークの形成・充実への貢献

- ・低需要路線の便数が過去5年間で増加していること
- ・ナイトステイを実施している空港の数が過去5年間で増加していること

② 羽田空港と地方の空港との間の路線の形成・充実への貢献

- ・羽田空港の全路線便数に占める幹線以外の路線の便数の割合が50%を超えていること
- ・前回に配分を受けた発着枠数に占める幹線以外の路線に使用している発着枠数の割合が50%を超えていること。

羽田空港発着枠の転用に関するルールについて

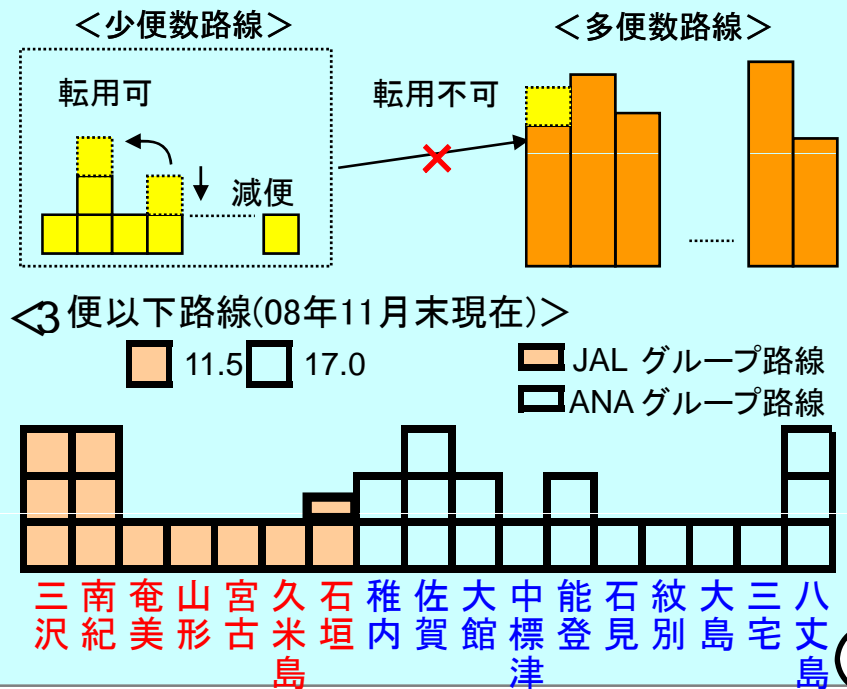
地方航空ネットワークの形成・充実を図るため、1便ルール、3便ルール等のルールを導入。

(1便ルール)

航空会社が路線を撤退する場合に、撤退後の当該路線の便数が1便未満になる場合には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。

(3便ルール)

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。

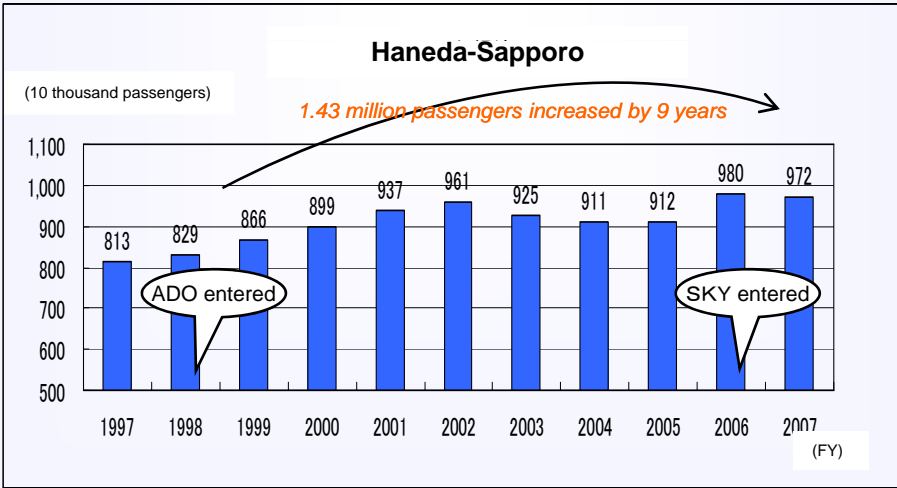
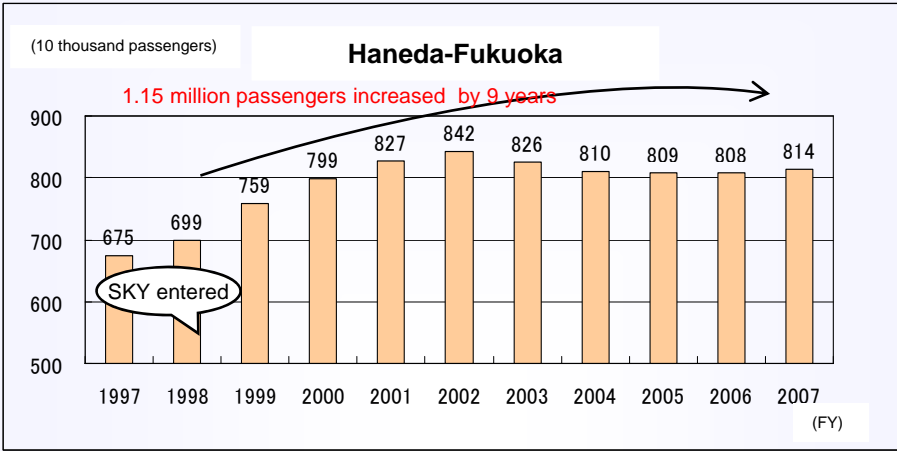


New Entrants' Demand Stimulating Effect

The number of passengers of routes with new entrants increased, and showed a greater growth than those without new entrants

Trend of passengers for routes with new entrants

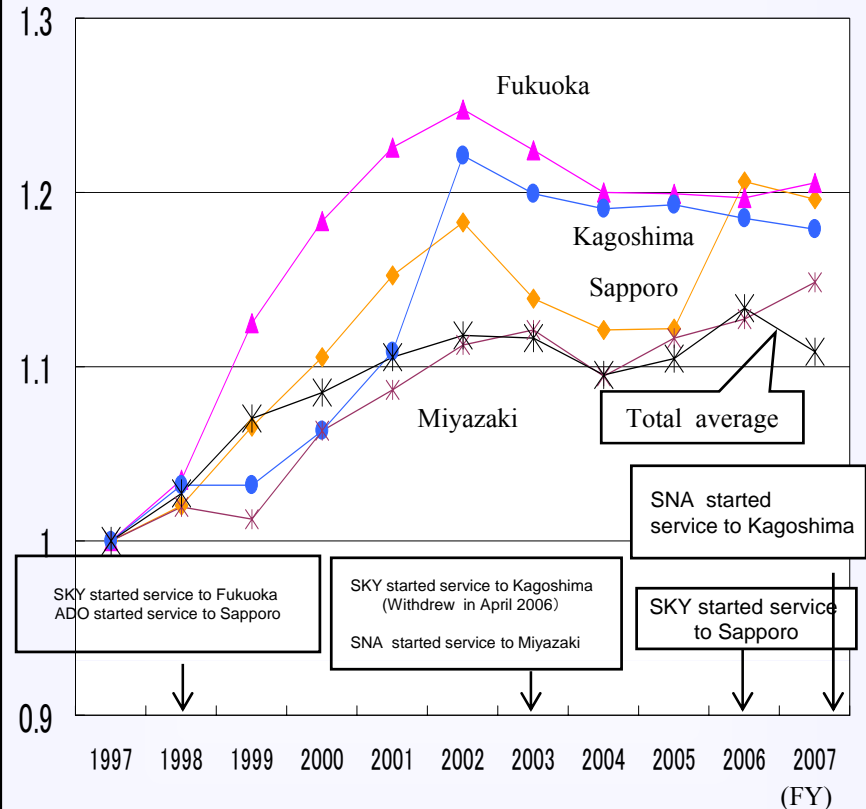
More than one million passengers increased at the routes with new entrants



Comparison of passenger increase between the routes with new entrants and those without them

Routes with new entrants show much greater increases than the average increase for all routes

Trend of increase in passengers (compared to FY1997)



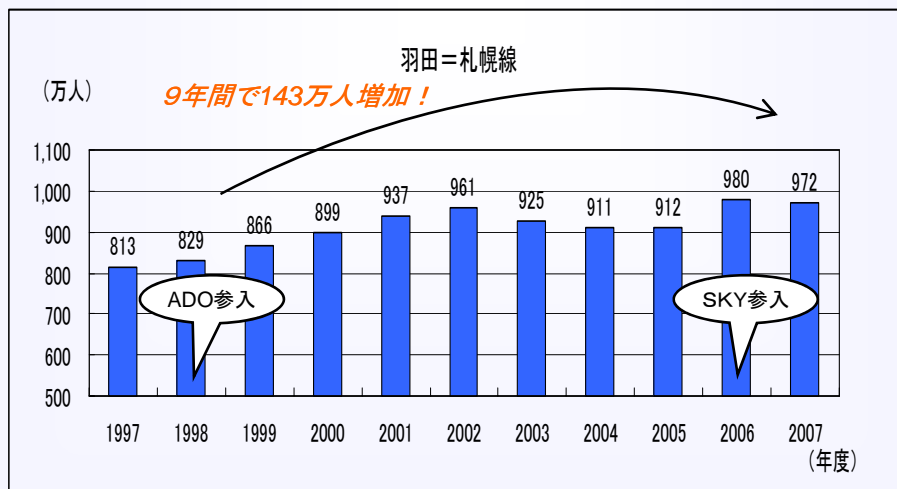
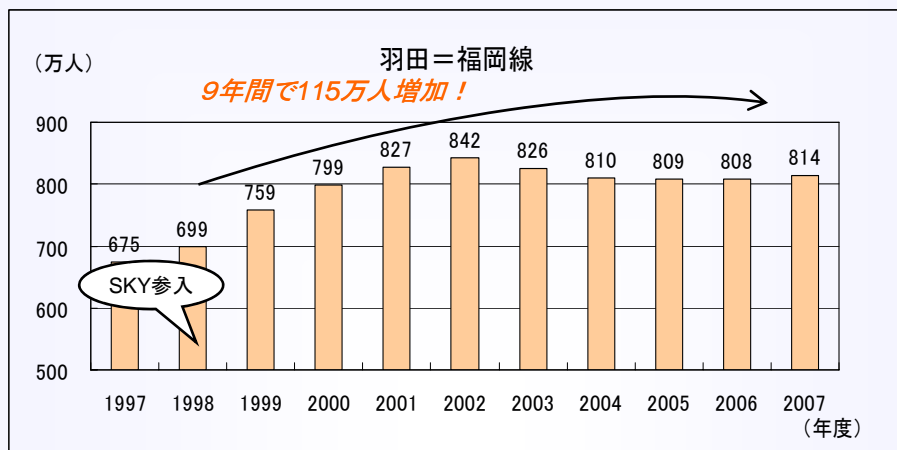
Note: Decrease in 2002-04 might correspond to the overall national decrease trend in the same period

新規参入の需要喚起効果

新規参入路線では、旅客数が大幅に増加しており、また、他の路線に比べても高い伸びを示している。

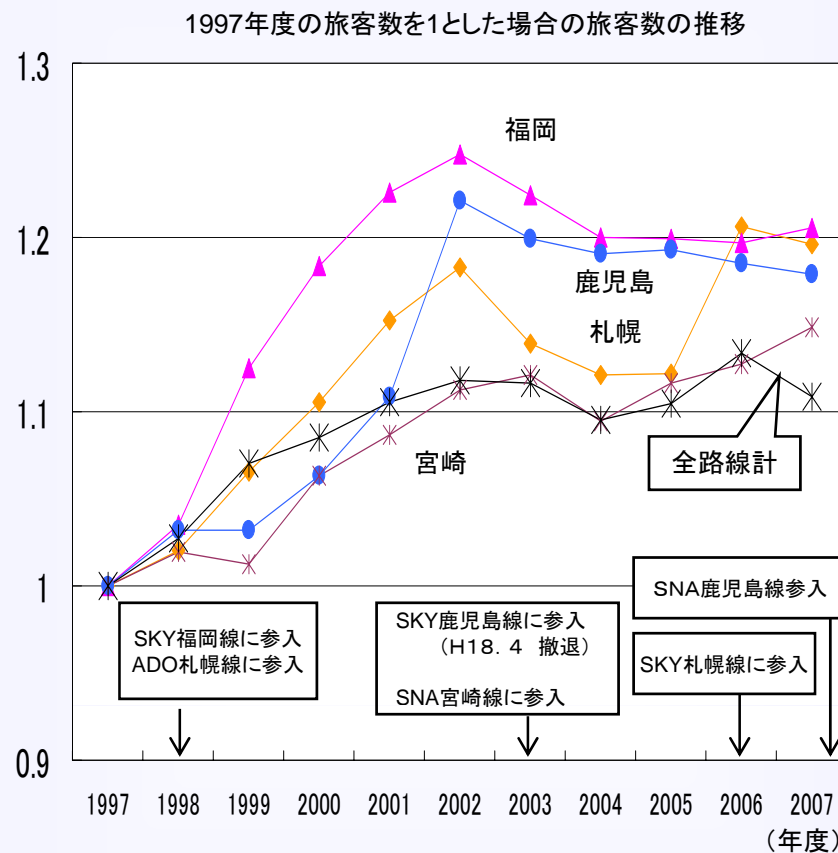
新規参入路線の旅客数の推移

~新規参入路線では、新規参入後9年間で旅客数が100万人以上増加~



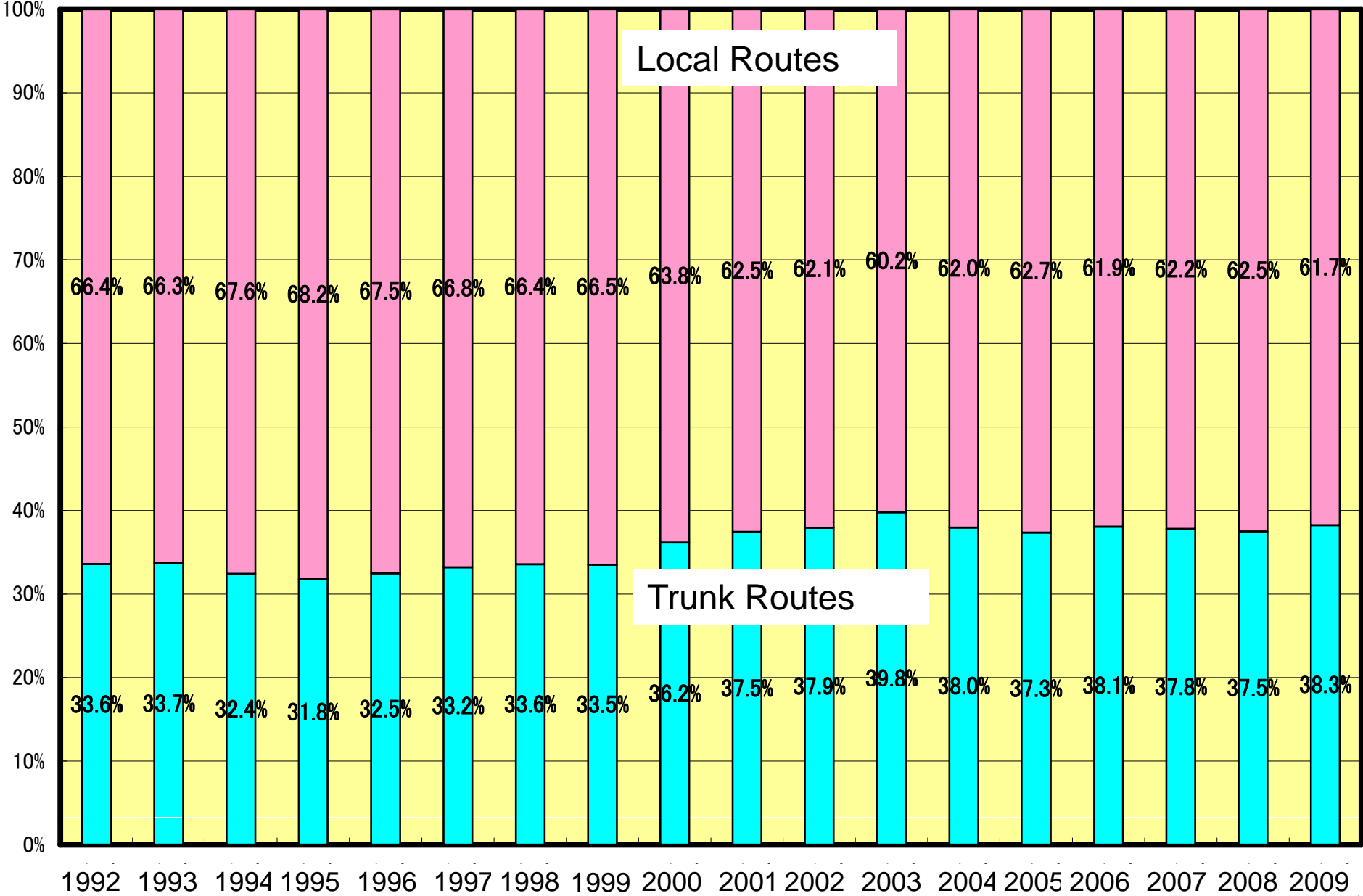
新規参入路線と全路線の旅客数の増加率の比較

~全路線全体の旅客数の増加率を遥かに上回る伸びを示す~

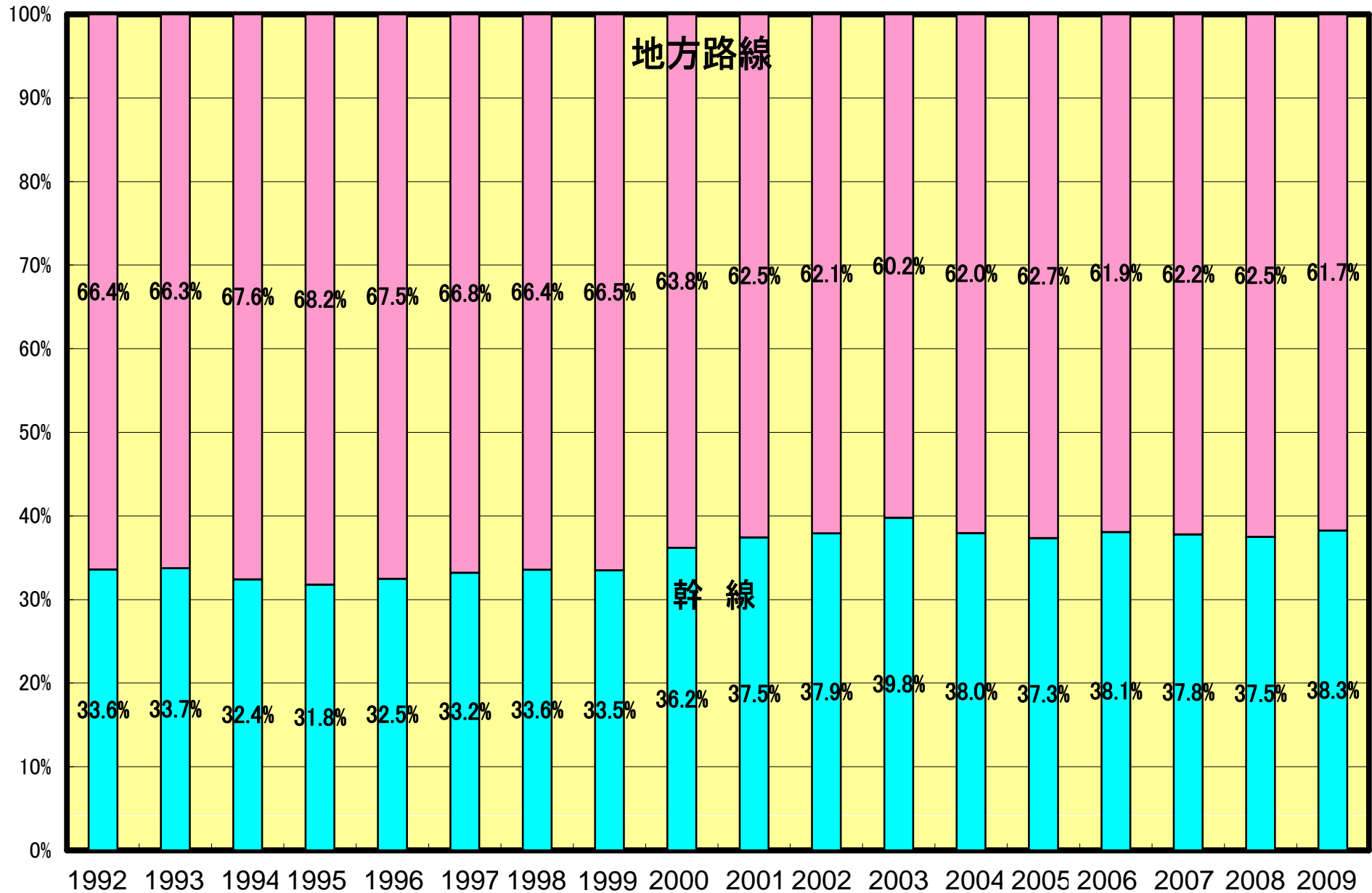


(備考) 2002年度→2004年度に旅客数が減少しているが、同じ時期には全国的に需要が減少しており、全国的な需要動向と同様の動きとみられる。

Breakdown of Domestic Flights to/from Haneda



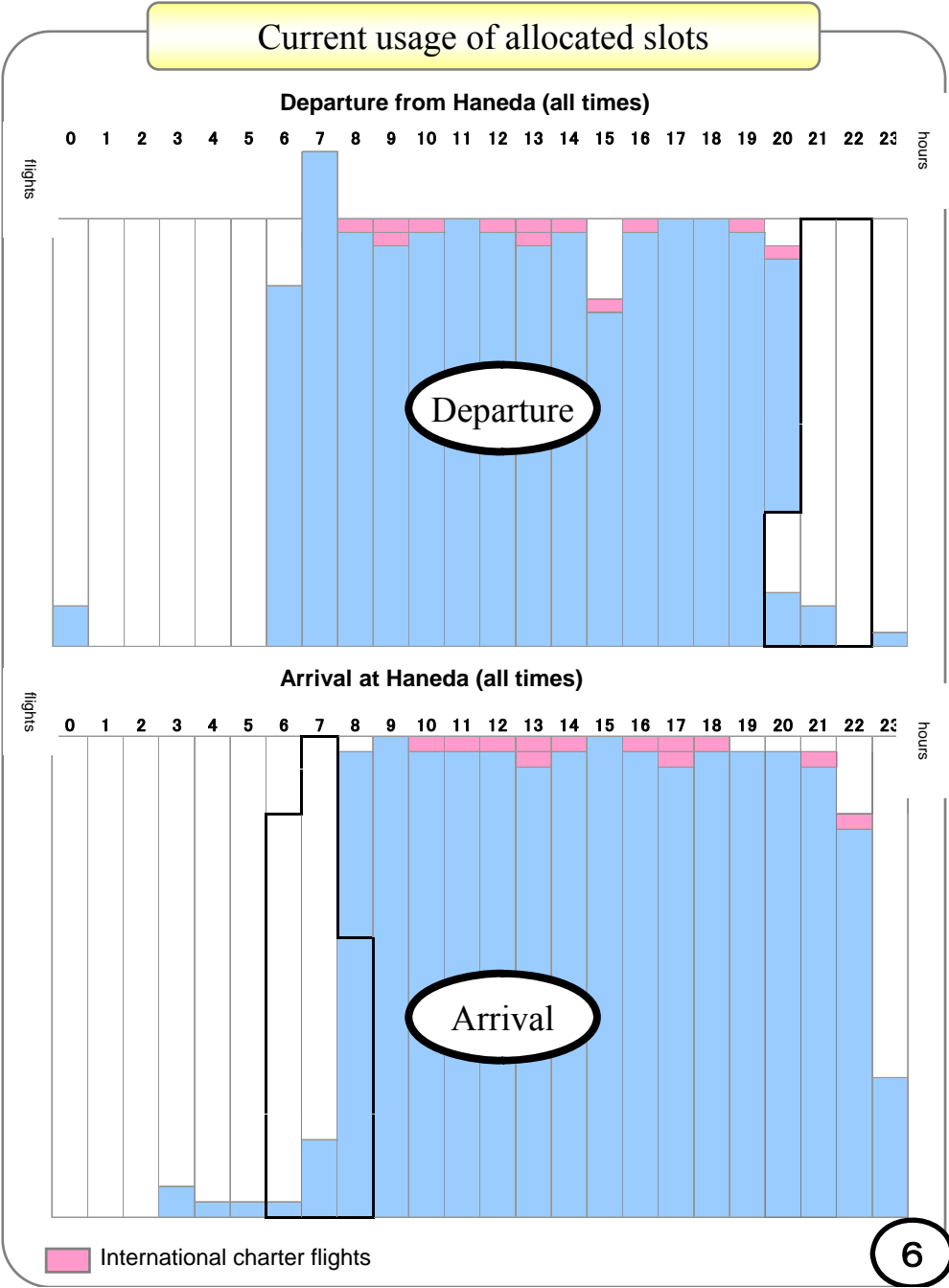
羽田発着路線の運航便数の内訳



Slot Increase in Haneda By Re-Expansion

		Currently	2010 (6 months after starting service)	Final target (by confirming safety)
Possible number during 6-22 hrs (per hour)	departure	32	35	40
	arrival	31	35	40
Total slot for departure and arrival (per day)		830	960	1,114
Departure and arrival for international scheduled services (number of flights)		24 (12)*	80 (40)	} 144 (72) Allocation between international and domestic is not decided
Departure and arrival for domestic scheduled services (number of flights)		806 (403)	880 (440)	
Possible increase of domestic scheduled services		—	74 (37)	

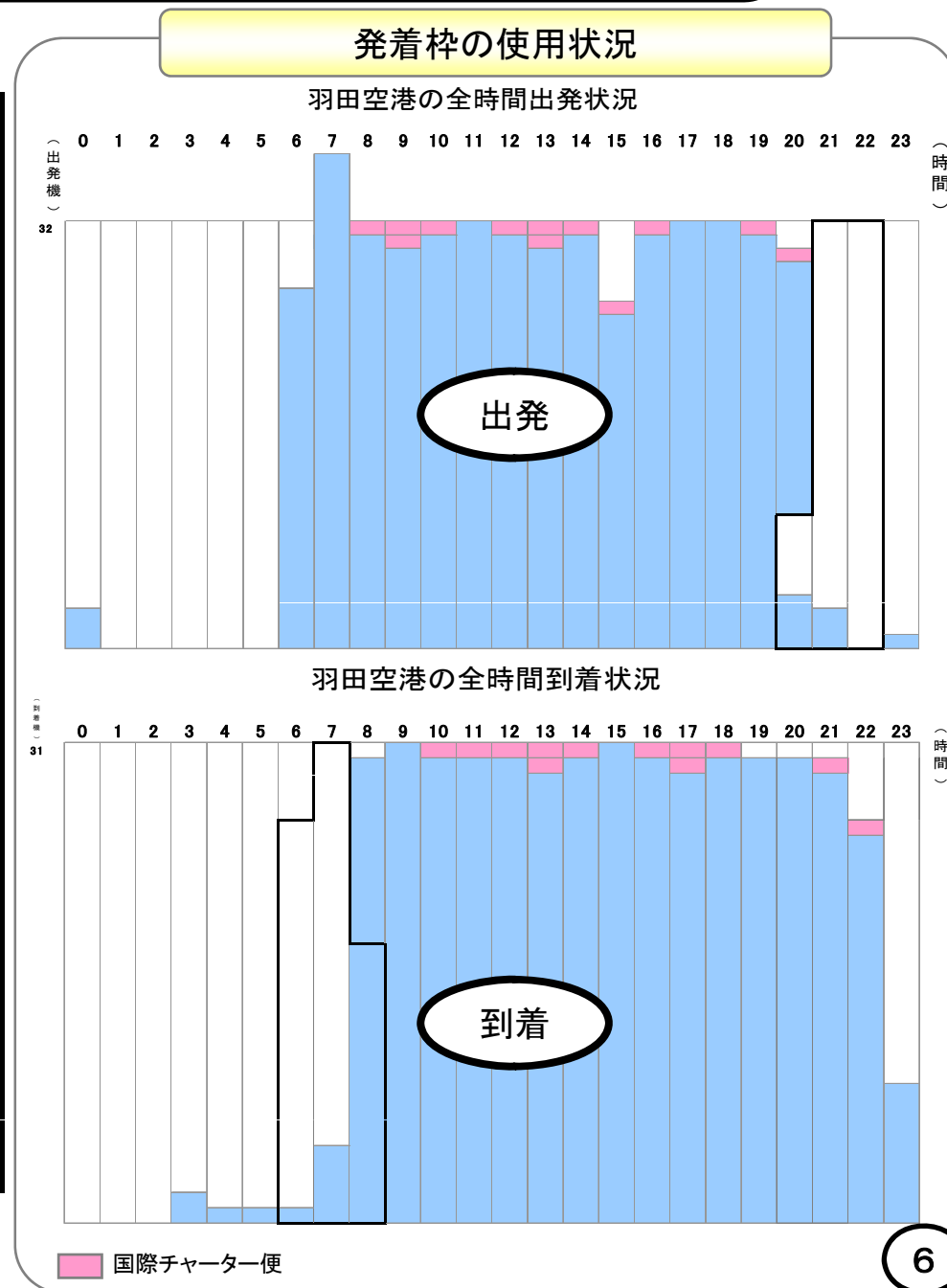
*international charter flights



再拡張による羽田空港の発着枠の増加について

		現状	2010年の 供用開始当初 (供用開始から 半年後)	最終形 (安全面を 確認しながら)
6時 ～22 時台 の処 理可 能機 数	出発回数	32回/時	35回/時	40回/時
	到着回数	31回/時	35回/時	40回/時
発着枠の総数 /日		830回	960回	1,114回
国際定期便の 発着回数		24回 (12便) ※	80回 (40便)	} 144回 (72便)
国内定期便の 発着回数		806回 (403便)	880回 (440便)	
国内定期便の 増便可能数		—	74回 (37便)	国際線・ 国内線の 割振りは 未定。

※国際チャーター便として運航



Some Considerations for Slot Allocation

1. Slot allocation to new entrants

- Give priority to new entrants? In that case, how many slots should be allocated for new entrants?
- New entrants means what? How big they should be?
- Attach any conditions on service routes?

2. Maintaining and expanding the diversity of networks

- Any effective measures for diversity of networks? Existing “single service rule” and “triple service rule” work well enough?
- Need any improvement in criteria for “diversity of nation-wide networks”, considering recent shrinking of domestic air networks?
- What should be done for small airplanes of 60 seats or less which are not allowed to use Haneda airports?

3. Others

- Need any improvement in criteria for “aviation safety”, considering recent accidents and incidents?
- Consider introducing such new evaluation system to new entrants as the current evaluation system to incumbent carriers, in order to use scarce slots properly and rationally?
- Also, need to add criteria for “stable air service” to the evaluation system, based on the current operation of new entrants?

発着枠の配分に当たっての考慮事項

1. 新規航空会社への配分について

- 新規航空会社には引き続き発着枠を優先配分すべきか。優先配分する場合、どの程度の発着枠を配分すべきか。
- 新規航空会社はどの程度の規模になるまで発着枠を優先配分すべきか。
- 新規航空会社への配分にあたり、使用対象路線に条件を付すべきか。

2. ネットワーク維持・充実策について

- 地方ネットワーク維持・充実のためにどのような方策が必要か。これまでの「1便ルール」、「3便ルール」で十分か。
- 国内航空ネットワークの縮小が進行している状況を踏まえ、評価基準における「全国的な航空ネットワークの形成・充実への貢献」に係る評価項目について、より充実を図ることが必要ではないか。
- 現在乗り入れが制限されている小型機(60席以下)の取扱いをどうすべきか。

3. その他

- 航空の安全をめぐる様々な事象の発生を踏まえ、「安全の確保」に係る評価項目についてより充実を図ることが必要ではないか。
- 希少な発着枠の適切かつ合理的な使用を図る観点から、新規航空会社に対する配分についても大手航空会社と同様の評価方式を導入するとともに、新規航空会社の配分スロットの活用状況を踏まえ、安定的な輸送サービスの提供に係る評価項目を追加することが必要ではないか。