

混雑空港における通勤航空の乗り入れ状況

空 港	通勤航空の就航便数 / 日 (就航会社数)					2006年 8月ダイヤ便数 便数: 1日当たり往復便数
	2001年9月	2003年8月	2005年8月	2006年8月	増減	
羽田空港	5 (1)	3 (1)	3 (1)	3 (1)	0	大島 1、三宅島 2 注) 内、2 便運休
成田空港	0	9 (3)	8 (2)	8 (2)	0	名古屋(中部)2、仙台 2、札幌 1、伊丹 1、広島 1、小松 1
大阪空港	16 (3)	28 (4)	56 (4)	64 (4)	+ 8	高知 12、松山 13、出雲 7、山形 4、福島 4、新潟 3、但馬・福岡・秋田 宮崎・佐賀 各 2、隠岐・仙台・千歳・花巻・庄内・成田・松本・石見・ 鹿児島・種子島・大館能代 各 1
関西空港	3 (1)	0	0	0	0	

小型機の乗り入れ規制状況

空 港	規制内容
羽田空港	<p>小型航空機(座席数60席以下)は、輸送効率の違い、発着容量等の制約から早朝・深夜時間帯を除き許可しない。(2000年3月運輸省「東京国際空港の新B滑走路の供与開始に伴う新規発着枠の配分について」。1969年(S44.8.14)航空局長通達(空航第329号)以来、発着枠の効率的活用を理由に不許可とされている。) 離島路線については、大型機枠を使用する特例措置として許可する。</p> <p>なお再拡張後には一定の範囲で小型航空機の乗り入れについて検討することが望まれる。(04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)</p>
成田空港	<p>制限はない。ただし、運航条件に適合することを要する。</p>
大阪空港	<p>・YS代替ジェット枠の見直し大阪国際空港騒音対策協議会との協議、航空会社との調整、パブリックコメントの実施により ジェット枠(250枠)のうち、YS代替ジェット枠(50枠)を段階的に見直し、平成17年4月1日に20枠、平成18年4月1日に16枠、平成19年4月1日に14枠をプロペラ枠とする。この結果最終的に平成19年4月1日からは、ジェット枠200枠、プロペラ枠170枠となる。</p> <p>・現在就航しているプロペラ機並の旅客定員数(70人)以下の低騒音のリージョナルジェット(RJ)は、プロペラ機と同様と取り扱うことにより、総発着枠の枠内で離発着することができる。(2002年2月)</p>

関西空港	2001年3月以降制限なし。ただし、運航条件に適合することを要する。
------	------------------------------------

(注) 混雑空港は、国土交通省令で上表の4空港が指定されており、航空事業者が混雑空港を利用する場合には、国土交通大臣の許可を要する。(航空法第103条の三)

2006年8月ダイヤ 就航便内訳 (下線は今年度の新路線)

伊丹	関西	成田	羽田
JAC25 (松本1、但馬2、 <u>隠岐1</u> 、 <u>出雲7</u> 、松山9、鹿児島1、種子島1、新潟1、宮崎2)			
JAIR7 (千歳1、山形4 福島1花巻1)			
IBEX8 (庄内1、仙台1、福島3、 <u>成田1</u> ・NH、 <u>秋田2</u>) (注)		IBEX5 (伊丹1・NH、千歳1・NH仙台1・NH、広島1・NH小松1・NH) (注)	
AKX24 (高知12、松山4、福岡2、石見1、佐賀2、新潟2、大館能代1)		CRF3 (中部2、仙台1)	
			AKX3 (大島1、三宅島2運休中)
64 (CRJ:15、DHC:39、SAAB:10)	0	8	3 (内2運休中)

(注)・NHはANAとのコードシェアを示す。

JAL・ANAグループにおける共同引受については明示していない。