

ニューヨーク・エリアにおける 空港混雑と遅延問題

前 国際問題研究所ワシントン研究室調査役
(現 航空局管制技術課管制技術調査官)
高橋 健一

報告内容

- ニューヨーク・エリアの主要3空港の概要
- 空港混雑及び遅延の状況、課題
- 空港混雑及び遅延の背景
- 課題解決への取り組み
- まとめ

ニューヨーク・エリアの主要3空港の概要

ニューヨーク・エリアの主な空港

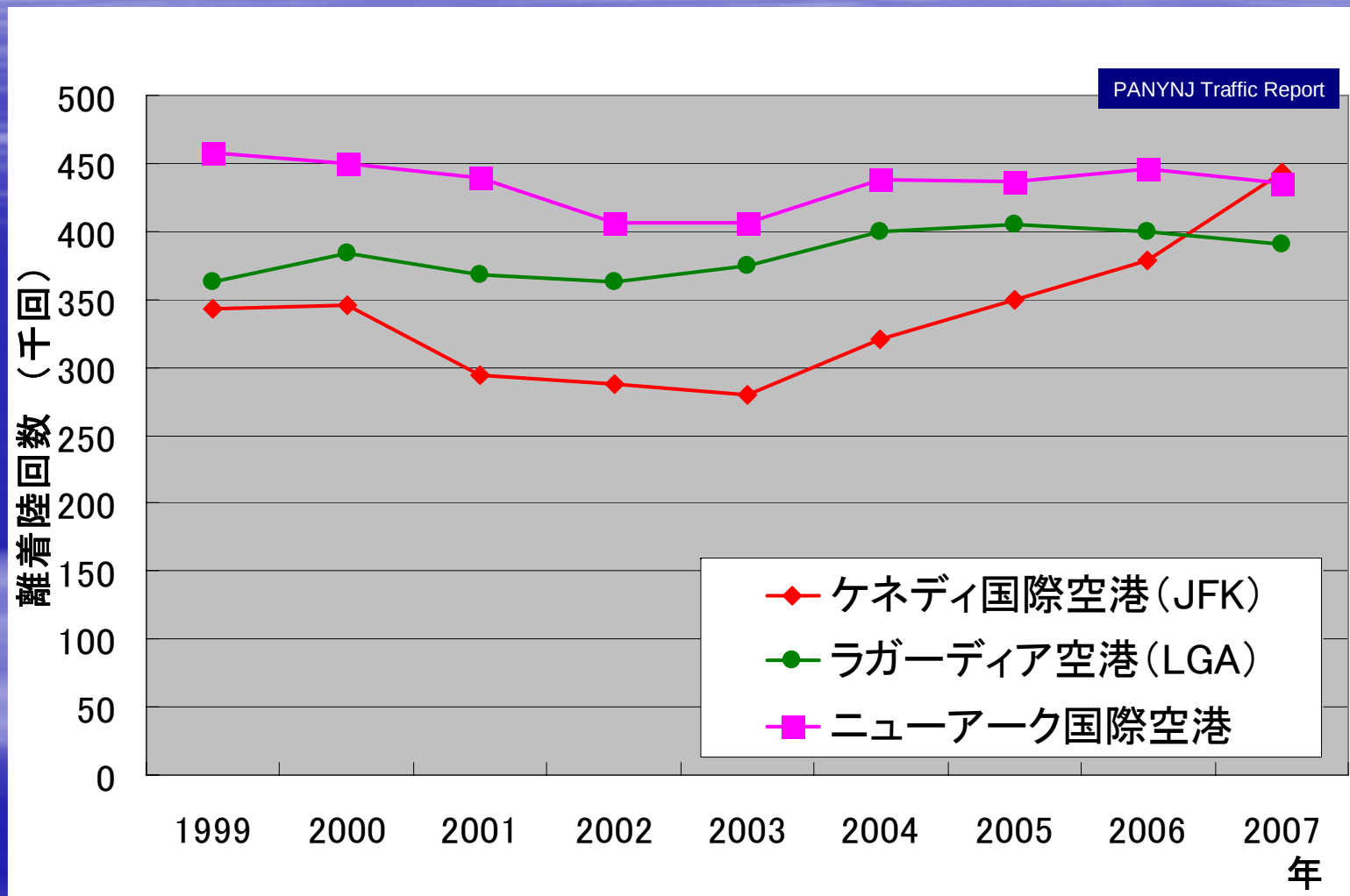


3空港の処理容量等の比較

	滑走路数、 平均処理容量	離着陸機数 (2006年)	内、定期旅客機 国内線/国際線	搭乗者数上位3社 及びシェア(2007年)
JFK	4本 81機/時	378,410	166,971 106,731	1. <u>ジェットブルー</u> (28.3%) 2.アメリカン航空(16.0%) 3. <u>デルタ航空</u> (14.4%) (計58.7%)
LGA	2本 81機/時	399,827	189,222 13,782	1.アメリカン航空(20.1%) 2.デルタ航空(11.2%) 3.USエアウェイズ(9.1%) (40.4%)
EWR	3本 80機/時	446,166	186,943 62,082	1.コンチネンタル(57.0%) 2.コンチネンタル・エクスプレス(12.3%) 3.アメリカン航空(4.6%) (73.9%)

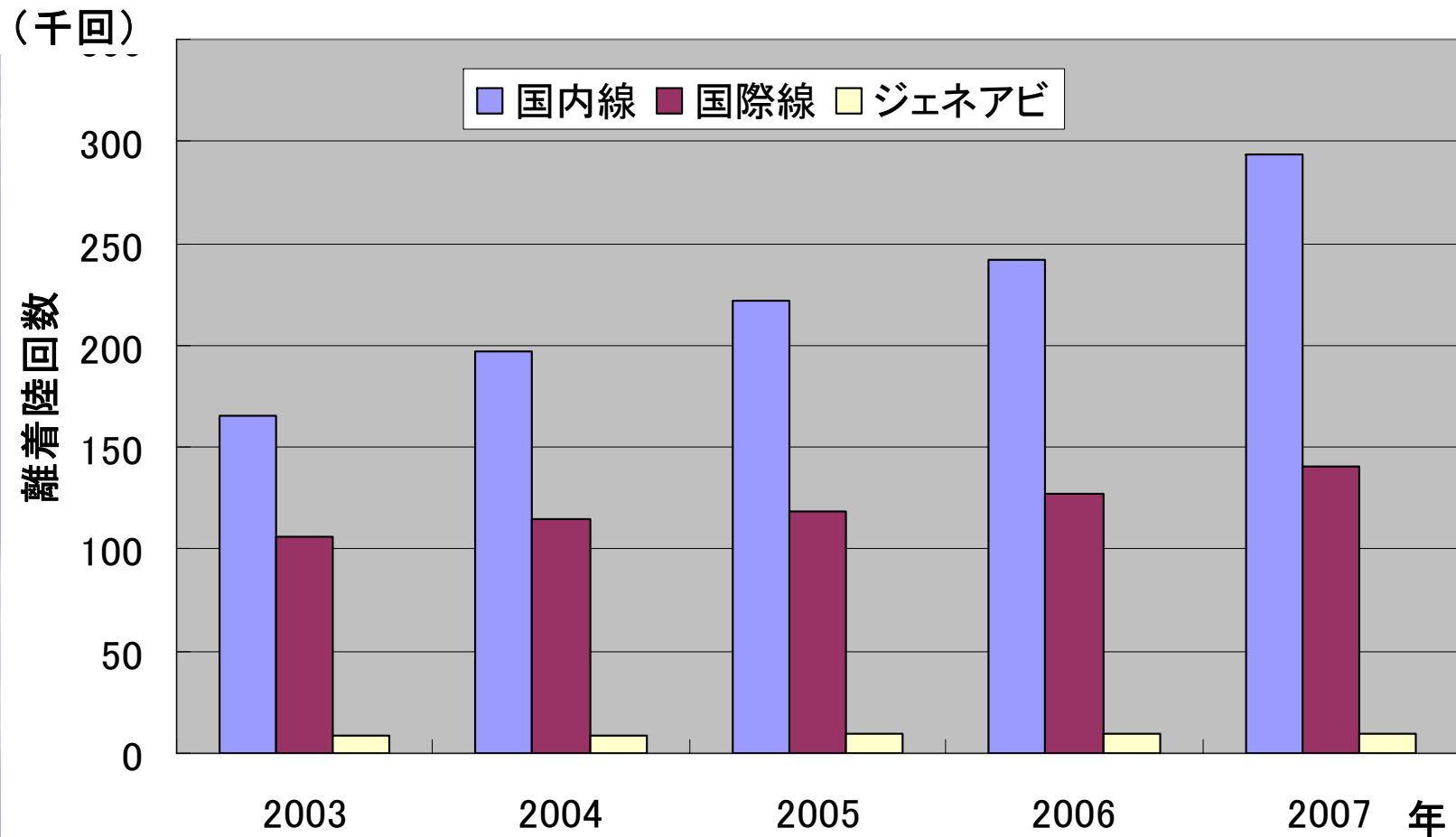
3空港における年間離着陸回数の推移

LGAとEWRの離着陸回数の回復が遅れている中で、JFKの離着陸回数は2003年以降、着実に増加。特に2006年から2007年の離着陸回の伸び率は大きい(21%)。



JFKにおける年間離着陸回数の推移

国内線の離着陸回数の増加が顕著。→ ローコストキャリアの路線拡大が影響。

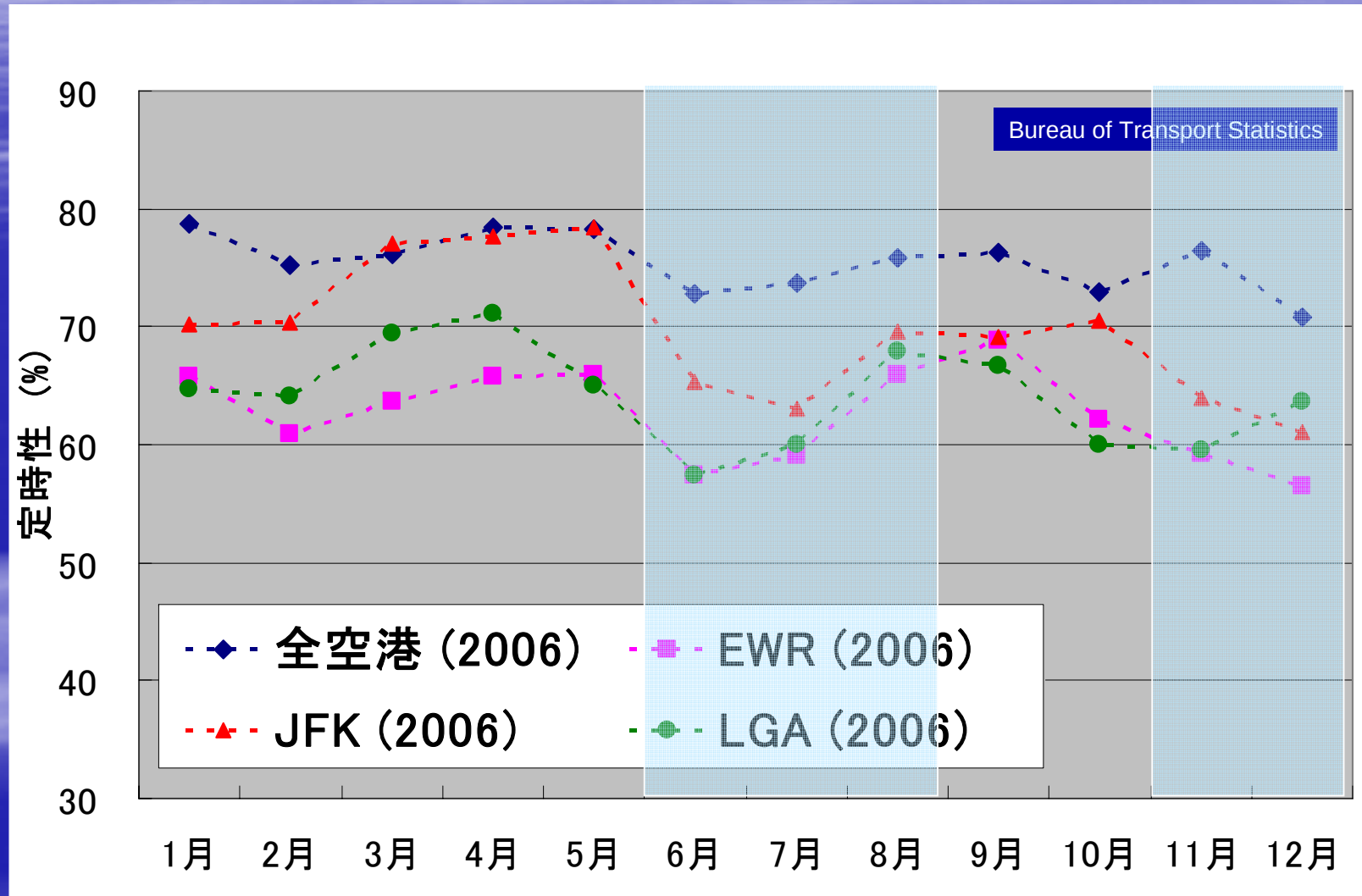


PANYNJ Traffic Report

空港混雑及び遅延の状況、課題

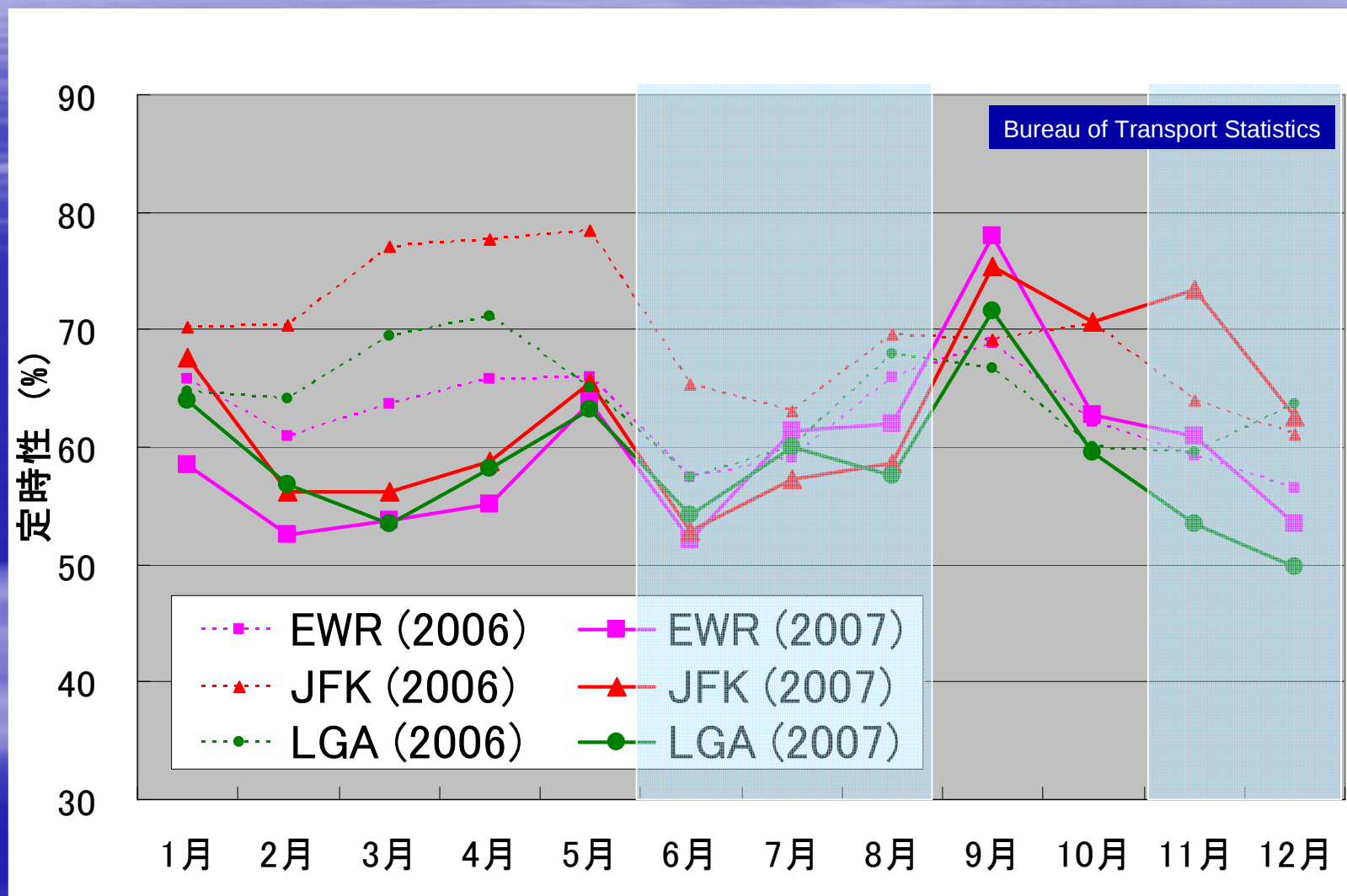
3空港の定時性の推移 - 2006年

目的空港への全到着機数に対する到着予定時刻から15分以内に到着した便数の割合

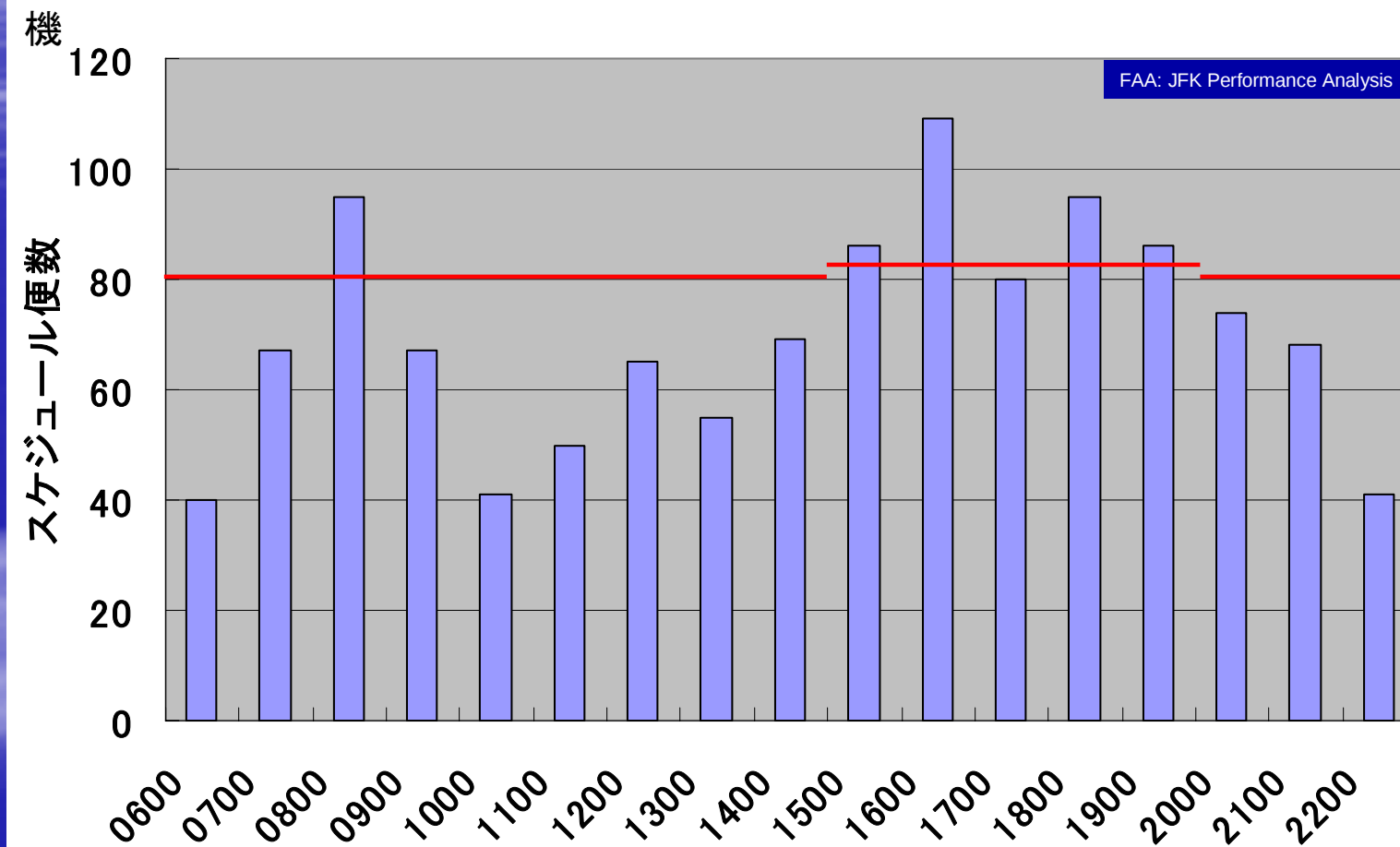


2006年と2007年の定時性の比較

3空港における2007年の定時性は、2006年から大幅に低下。



JFKの各時間帯のスケジュール便数 (2007年8月30日の例)



課題



2007年9月27日のプレス・ブリーフィング



2007年11月15日のプレス・ブリーフィング

■ ブッシュ大統領

- 空港混雑・遅延問題に対して適切な行動をとるよう、DOT長官、FAA長官代理に指示(2008年夏の遅延を減少)

→ 競争・新規参入を促進しつつ、混雑している時間帯の発着回数を処理可能な量に制限し、発着枠を有効に利用可能な配分方法？

空港混雑及び遅延の背景

混雑ルール (High Density Rule: HDR)

- 空港混雑の緩和のため、航空交通量の多い空港を指定し、当該空港の発着回数を制限するルール(1968年に制定)。
 - JFK: 1969年からHDRを適用。午後3時台から午後7時台までの5時間の発着回数を制限。
 - LGA: 1969年からHDRを適用。発着枠は利用状況が悪い場合に没収される。売買可能。
 - EWR: HDRにより、発着回数を制限していたが、1970年、需要に見合う空港容量を確保しているとの判断から、発着回数制限を撤廃。

航空投資改革法

Aviation Investment and Reform for the 21st Century (AIR-21)

- 新規参入と競争促進を目的として、混雑ルール(HDR)の撤廃を決定(2000年制定)。
 - ー ニューヨーク・ケネディ(JFK):07年1月1日までに。
 - ー ラガーディア(LGA):07年1月1日までに。

(参考)

- ー シカゴ・オヘア(ORD):02年7月1日までに。
- ー ワシントン・ナショナル(DCA):適用対象外。

AIR-21(航空投資改革法)への対応

- ニューヨーク・ケネディ(JFK)
 - 空港処理容量に余裕があるとの認識から、特段の措置をせず。
- ラガーディア(LGA)
 - HDRに代わる発着回数制限措置の必要性を認識。
 - 2007年1月1日以降、暫定運用制限で対応。
 - 平日の午前6時台から午後9時台までの間、発着回数を定期便75回/時、不定期便6回/時に制限。
- ニューアーク(EWR)
 - 既にHDRの適用を受けていない。定時性は米国空港の中でも最悪なレベルだったが、他空港のHDRが撤廃された場合の措置は特段せず。

課題解決への取り組み

空港混雑の緩和、遅延の削減

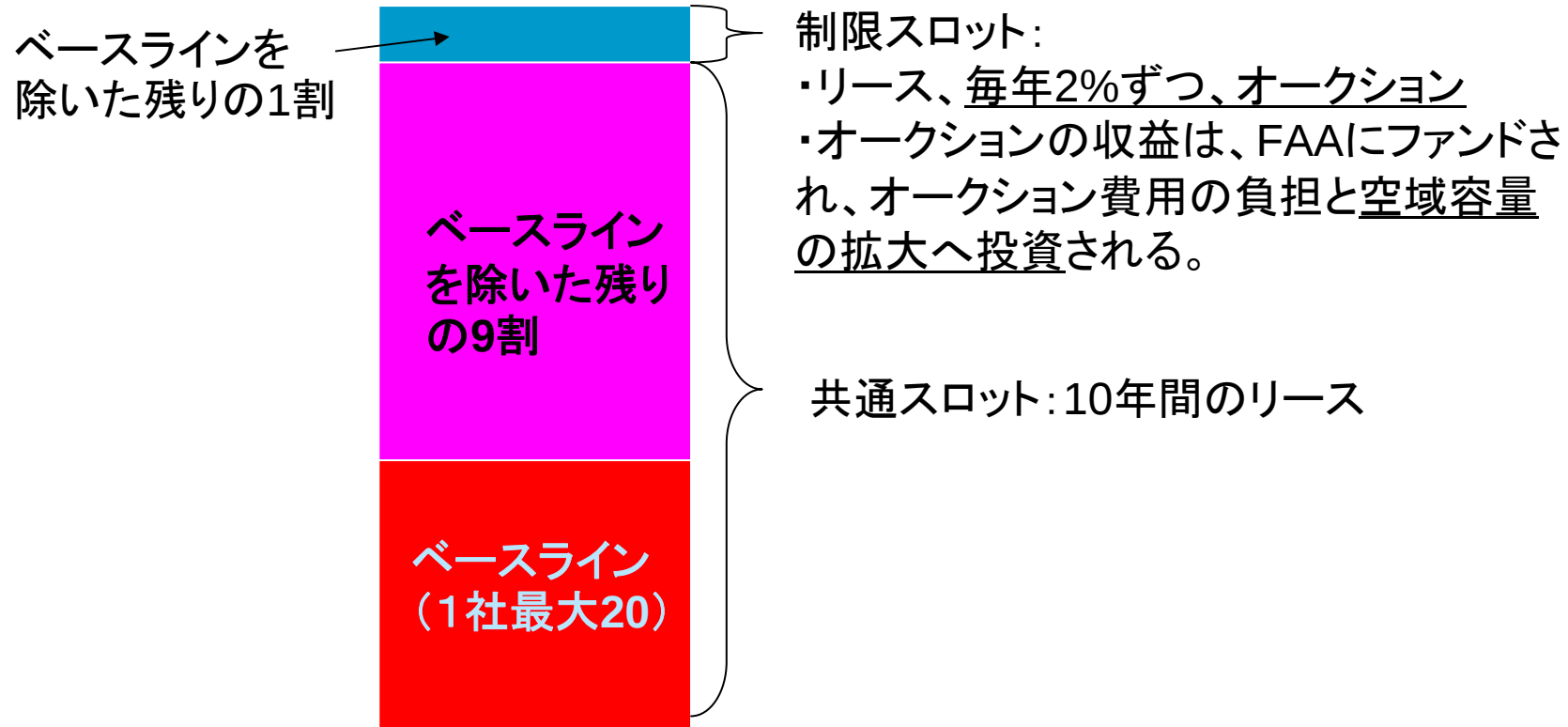
- 空港・空域容量の拡大
 - 中・長期的な取り組み
 - 空域再編
 - NextGen(次世代航空輸送システム)の構築
- 競争・新規参入を促進しつつ、混雑している時間帯の発着回数を処理可能な量に制限し、発着枠を有効利用可能にする配分方法？
 - 短期的な取り組み(今夏の遅延の削減)
 - 発着回数の調整
混雑プライシング(市場原理を通じて、混雑時間帯の需要を混雑していない時間帯にシフト) vs 行政によるキャップ
 - 発着枠配分方法の検討
オークションの導入(使用されない発着枠を売買することで有効に活用) vs IATAスケジュール調整ルール
 - 軍の訓練空域の民間機による一時的な利用

短期的な課題への取り組み

- 発着回数の暫定制限
 - JFK及びEWRは、2008年3月30日から2009年10月24日、午前6時台から午後10時台の定期便(国際線、国内線)の発着回数を81回/時に、不定期便を1~2回/時に制限。
 - LGAは、2006年12月にHDRに代わる暫定制限を措置済み
- 発着枠の配分にオークションの導入を提案(2008年4月~5月)。パブリックコメント中。
 - 発着枠の有効期間
 - Use-or-Lose(ある期間の利用状況が80%未満の場合に発着枠を没収)
 - オークションの収益の扱い(ex.空域再編へ投資、発着枠提供者のもの)

JFK(案1)、EWRの発着枠の配分案

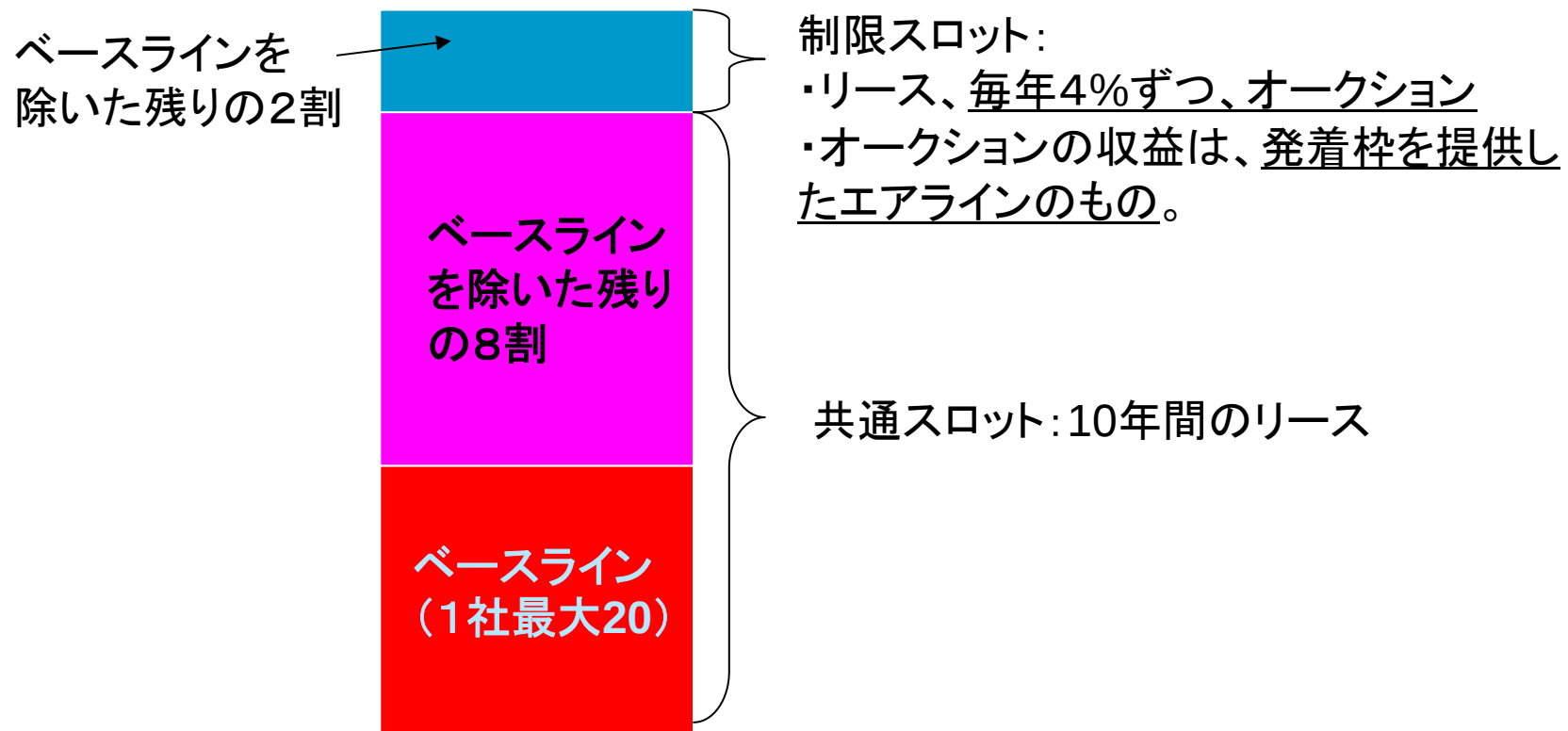
●発着枠(スロット)の定義及び有効期間



●例えば、100枠持っているエアラインは、共通スロット92枠、制限スロット8枠。

JFK(案2)の発着枠の配分案

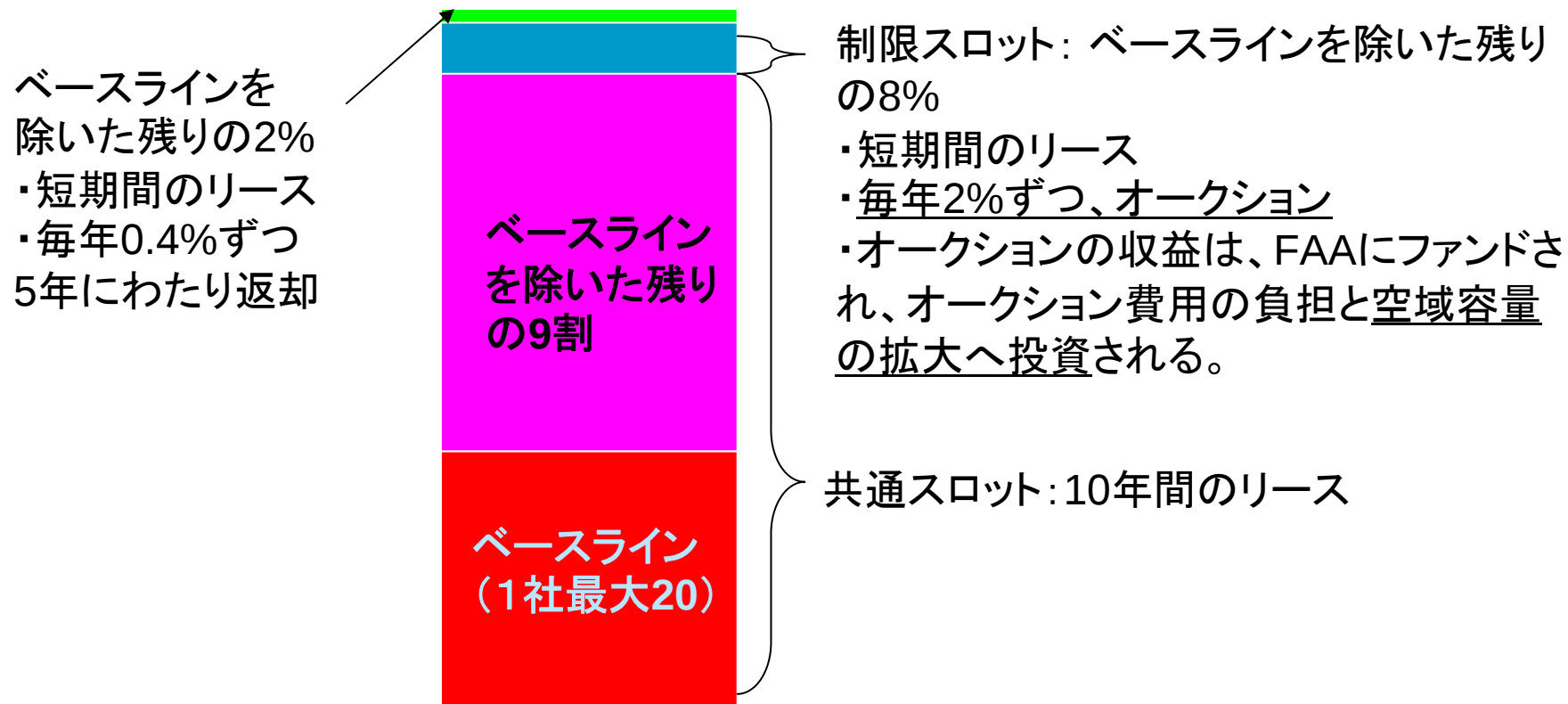
●発着枠(スロット)の定義及び有効期間



●例えば、100枠持っているエアラインは、共通スロット84枠、制限スロット16枠。

LGA(案1)の発着枠の配分案

●発着枠(スロット)の定義及び有効期間

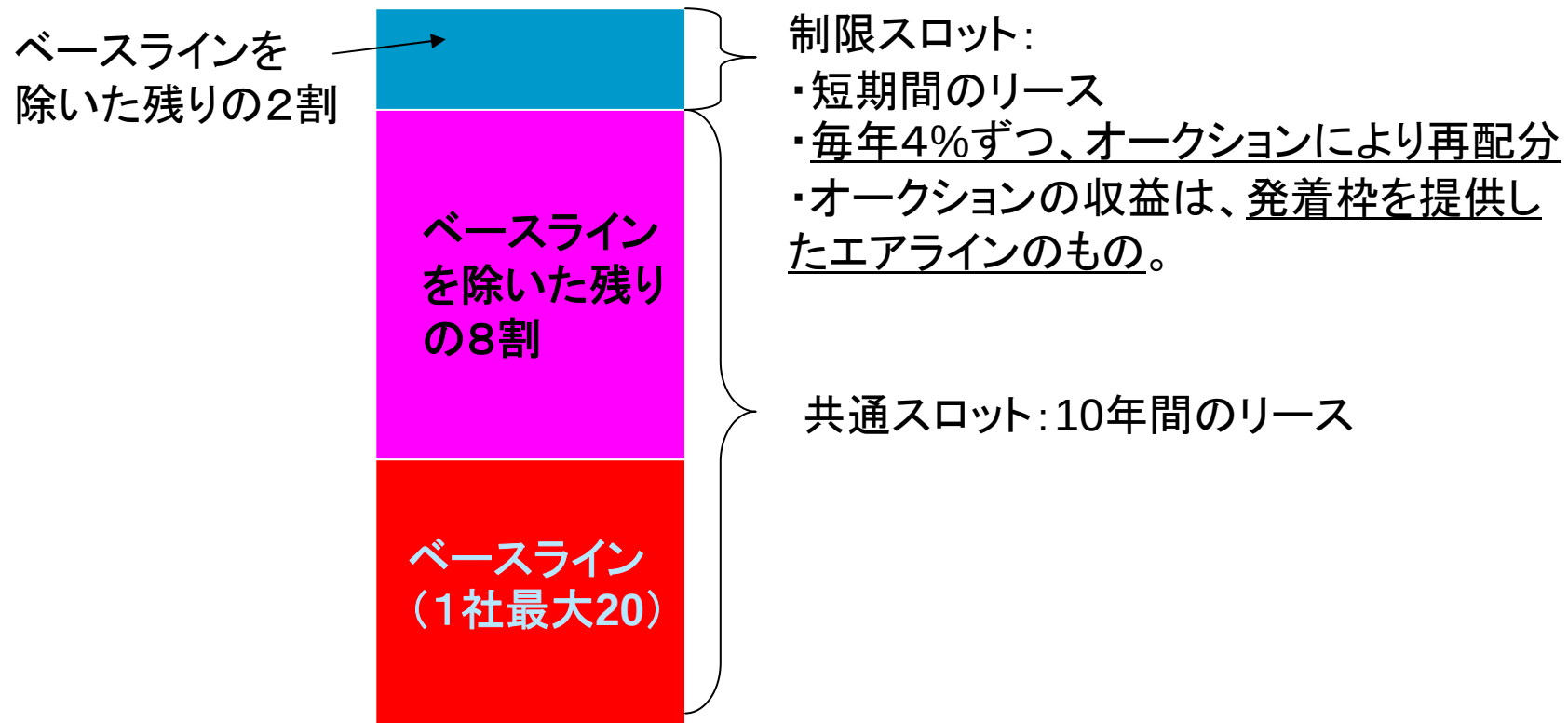


●例えば、100枠持っているエアラインは、共通スロット92枠、制限スロット6枠。残りの2枠は短期間のリース後、順次返却。

LGA(案2)の発着枠の配分案

(JFK(案2)の発着枠の配分案と同じ)

●発着枠(スロット)の定義及び有効期間



●例えば、100枠持っているエアラインは、共通スロット84枠、制限スロット16枠。

まとめ

- 2007年1月、JFK及びLGAに適用されていた混雑ルール(HDR)が廃止され、JFKで離着陸機数が増加。ニューヨーク・エリアの空港混雑・遅延が増大。
- 今夏に予想される空港混雑・遅延増大の問題に取り組むため、3空港の発着回数を暫定的に制限するとともに、発着枠の一部の配分にオークションの導入を提案。
- 軍の訓練空域の一時的な民間利用など、実現可能な方策を実施。
- 中長期的には、空域再編、航空管制システムの近代化による抜本的な解決を図ることとしている。