



国際線発着調整事務局の業務概要



混雑空港における混雑緩和に向けて！



一般財団法人 日本航空協会
国際線発着調整事務局

国際線発着調整事務局の業務概要

1. 業務内容

飛びたい曜日・時刻に自由に運航できるのが航空会社にとっては理想ですが、現実には成田、羽田、関西、新千歳、福岡空港など世界の混雑空港では、空港処理能力による発着回数や航空機騒音等の環境問題による制限が存在するため、非常に困難な状況になってきています。従って、航空会社の要望がこの制限を超過しないよう事前調整を行い、航空会社が円滑に運航できるようにするための発着調整業務が必要なのです。

国際線を運航する世界中の民間航空会社が加盟するIATA(国際航空運送協会)は、WWACG(世界コーディネーター評議会)、ACI(世界空港評議会)と共同で、国際定期便の運航を確実・安定的なものとするため、時刻表の元となる就航空港における航空機の運航曜日、到着・出発の時刻(これを「スロット」と呼んでいます。)を調整する際の世界共通のガイドラインを定めています。

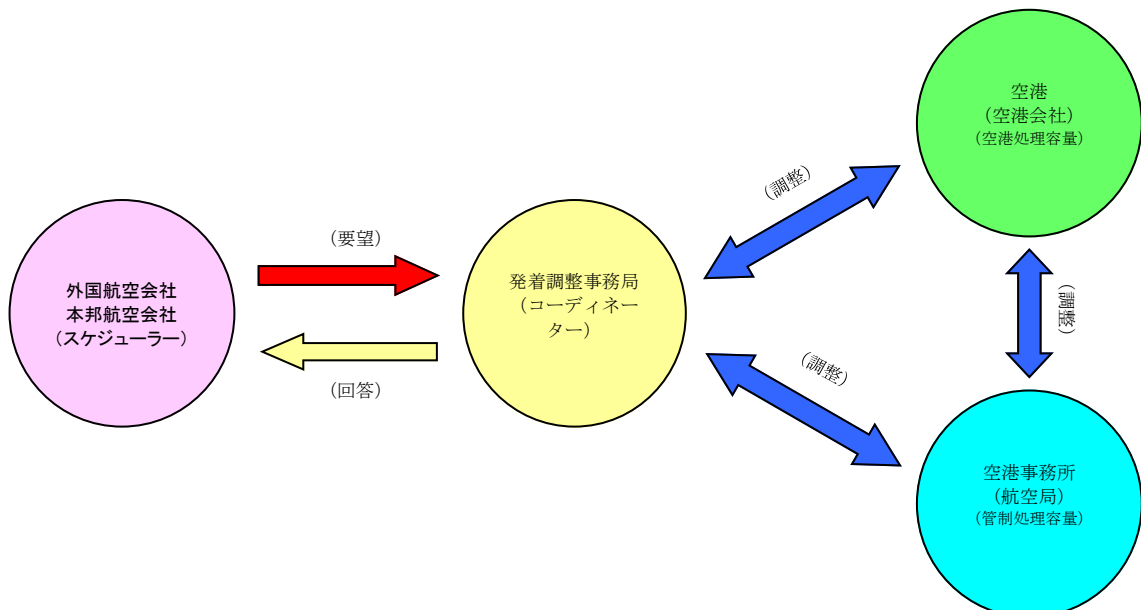
発着調整業務は、航空機の運航計画を作成する航空会社のスケジュール作成者(スケジューラー)と、乗入空港サイドのスロット管理などを担当する当事務局のような調整役(コーディネーター)との間で行われるものであり、世界共通のガイドラインに準拠し、また、各空港独自の状況を考慮したいわゆるローカルガイドラインに基づき、中立性、公平性、透明性を常に念頭に置き実施されます。

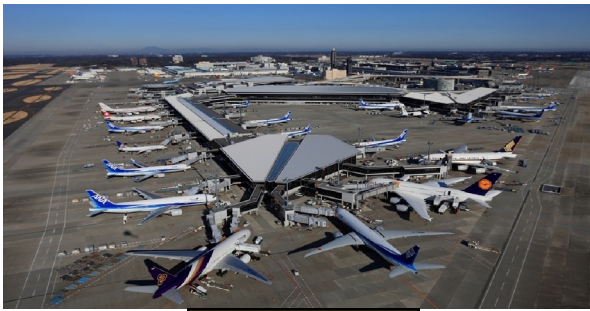
2. 業務関連図

国内外の航空会社(スケジューラー)と、発着調整事務局(コーディネーター)、空港(空港会社)と空港事務所(航空局)との業務関連を簡単に図示すると、下記のようなものとなります。

国内外のスケジューラーから、インターネット回線を経由し、航空会社の要望する便毎の運航曜日、到着時間、出発時間、使用航空機種等の情報がコーディネーターに対し送付されてきます。これら各航空会社から要望されるデータを集計すると、混雑空港においては、ある特定の曜日、ある特定の時間帯に集中し、空港に設定されている空港処理容量、管制処理容量等の制限値を超えてしまいます。

コーディネーターは、空港における混雑を緩和するために、国内外のスケジューラーと緊密な連絡を取りつつ各曜日、各時間帯に関して、この制限値内に収まるようにスケジュールの調整を行います。具体的には、各航空会社と個別に便名毎に曜日の変更、時間帯の変更について調整しますが、各航空会社にとって不公平が起これないように世界共通のガイドラインに従って実施されます。





成田国際空港



関西国際空港

国際線発着調整事務局の設立

1. 経緯

平成20年1月から日本航空協会に国際線発着調整事務局が設置され、我が国の混雑空港である成田国際空港及び関西国際空港の発着調整業務、発着調整に係わる情報の提供、アドバイスなどを開始しました。加えて、平成22年2月からは東京国際空港(羽田)が追加、平成24年8月からは新千歳空港が追加、平成27年8月からは福岡空港が追加となり、現在5空港の発着調整業務を実施しています。

国際線発着調整業務は、国際空港に係わる諸制約を踏まえつつ、国際慣行上IATA(国際航空運送協会)等の定めるガイドライン等に則って発着調整を行うことにより、国際航空の安全で円滑な運航を確保するために極めて重要な役割を担っている中立性、公正性、透明性が求められる公益性の高い業務です。

日本航空協会は「航空宇宙諸般の進歩発展に寄与することを目的」とする一般財団法人であり、いずれの航空会社にも属さない組織が発着調整業務を実施することにより、中立性、公平性、透明性を確保するのに最も適した形態であります。

2. 一般財団法人 日本航空協会

日本航空協会のルーツは、1913年(大正2年)に創立された帝国飛行協会にまで遡ります。1945年(昭和20年)の終戦後、航空は全面禁止となり大日本飛行協会(昭和15年改組)も一時活動を休止しましたが、1952年(昭和27年)の民間航空再開とともに現在の日本航空協会として新たなスタートを切りました。

日本航空協会においては、航空文化関連活動として航空図書館の運営、教本書籍・統計書籍の出版、各種講演会・セミナーの開催等を行い、航空遺産継承事業関連活動として航空遺産の登録等を行っています。加えて、航空スポーツ関連活動として国際航空連盟(FAI)の日本代表機関業務、日本記録の認定・管理、世界記録の申請、世界選手権の日本開催等を行い、全国地域航空システム推進協議会関連活動として調査研究、セミナーの開催等を行うとともに、国際線発着調整事務局関連業務を実施しています。

3. 今後の展望

2020年夏の東京オリンピック・パラリンピック開催に向けて、成田国際空港、東京国際空港(羽田)においては大幅な国際定期便の運航拡大が行われました。コロナ禍の影響で大きく落ち込んだ航空需要からの回復、更には、政府目標である訪日外国人4,000万人(2020年目標)、6,000万人(2030年目標)の誘客達成に向けて、国際線発着調整事務局においても、首都圏、関西圏の空港のみならず地方の基幹空港の国際化も勘案しながら、更なる中立性、公平性、透明性を確保しながら引き続き発着調整業務を提供していきます。



東京国際空港(羽田)



新千歳空港



福岡空港

世界共通のガイドライン

1. IATA (International Air Transport Association)

IATA(国際航空運送協会)は、1945年各国定期国際航空会社を会員として結成された国際民間機関であり、国際航空業務に従事する航空企業が互いに協力し、航空機の安全性、定時性を推進しつつ、かつ経済的な航空旅客・貨物運送の達成を目的としています。本部は、モントリオール(カナダ)及びジュネーブ(スイス)にあり、2024年7月現在会員数は約330社あります。日本からは、日本航空(JAL)、全日本空輸(ANA)、日本貨物航空(NCA)及び日本トランスオーシャン航空(JTA)が会員として参加しています。

IATAでは、各種の航空業界標準を定めていますが、特に航空の安全に関する業界標準設定、並びに安全監察制度の確立に力を入れています。また、旅客の利便性を推進するための業界標準の設定、並びに運送コストの削減、効率性の向上にも力を入れています。また、最近では、環境問題に対応すべく二酸化炭素の排出削減計画にも熱心に取り組んでいます。発着調整業務に係わる国際標準としては、下記のようなWASG、SSIMというガイドライン、マニュアルが存在しています。

2. WASG (Worldwide Airport Slot Guidelines)

国際空港の発着調整業務に従事するスケジューラー、コーディネーター等が準拠すべき基本原則、手順がWASGに定められています。この中には、下記のような項目についての記載があります。

(1)混雑空港の定義

WASGでは、航空会社の需要と各空港の処理能力により派生する混雑度に応じて、3段階のレベルに空港の混雑度を分類しています。一番混雑度の高い空港がレベル3で、スロット割当てが必要な空港となっています。次に混雑度の高い空港がレベル2で、円滑なスケジュール設定のための調整が必要とされており、レベル1は混雑が無く調整の必要のない空港と定義されています。日本においては、成田、羽田、福岡、関西空港がレベル3空港、新千歳、中部空港がレベル2空港としてIATAにより指定されています。

－レベル3空港:	52ヶ国2地域 216空港	成田、羽田、福岡、関西
－レベル2空港:	53ヶ国2地域 168空港	新千歳、(中部)
－レベル1空港:	非調整対象空港	

(2)スケジュール調整の基本原則、手順

WASGでは、発着調整業務の基本理念(中立性、公平性、透明性の確保)、発着調整業務全般に渡る時系列的な調整手順、発着調整に当たっての優先順位、スケジューラーの役割、コーディネーターの役割、空港の役割等が規定されています。

3. SSIM (Standard Schedules Information Manual)

発着調整業務においては、世界中のスケジューラー、コーディネーターがインターネット回線を利用して、フライトに係わるデータを交換しながら調整を行います。そのため、世界共通で使用できる通信メッセージの種類の定義化、機種コード、空港コード、航空会社コード等の様式統一化が必要になります。それら、通信手段、データ様式等の標準化されたものが、このマニュアルに記載されています。この中には、下記のような項目についての記載があります。

- (1)標準的なスケジュール調整を実施するための必要情報
- (2)標準的なスケジュールメッセージ交換手順
- (3)発着調整手順/スケジュール設定のアドバイス手順
- (4)電子的情報交換手順(Electronic Data Interchange)



取扱い空港の概要

国際線発着調整事務局で扱っている混雑空港は下記の5空港で、成田、羽田、福岡、関西空港がレベル3空港、新千歳空港がレベル2空港となっています。なお、関西空港のレベル3化は2021年冬期からです。

1. 成田国際空港

成田国際空港は、内陸に位置することから周辺への騒音軽減を目的として、深夜早朝時間帯(24時から翌朝6時)は離着陸ができません。また、一週間当たりの発着回数の制限についてもA滑走路、B滑走路合わせて6,500回までとなっています。更に、管制処理能力の観点から、離着陸回数も30分ごとに制限が設けられており、AとBを組み合わせるといった複雑な規制値があります。



2. 東京国際空港(羽田)

東京国際空港は、沖合いを埋立てて建設したため24時間離着陸が可能ですが、昼間は国内線でほぼ満杯で国際線に割り当てられる便数には限度があります。国際線については、昼間時間帯266回/日、深夜早朝時間帯90回/日という日枠が設定されています。また、管制処理能力の観点から、5分、15分、30分、60分の規制値が各々設定されており、更に複雑な規制も設定されています。



3. 関西国際空港

関西国際空港は、海上空港ということから騒音対策としての1日当たり何回といった発着回数制限は無く、完全24時間運用が可能です。関空では、格安航空会社(LCC)の参入に対応し第2ターミナル(LCC専用)を2012年10月に供用していましたが、LCCの新規参入社の増加により2017年に拡張を行いました。



4. 新千歳空港

新千歳空港は、内陸空港ですが24時間運用の空港です。しかしながら、深夜早朝時間帯(22時 - 翌朝7時)の運用については、周辺住民の環境保護の観点から30便と制限されています。新千歳空港では、新国際線ターミナルビルを2010年3月に供用しましたが、国際線の増加に伴い拡張工事を行い2019年8月末からほぼ倍のスペースを供用しています。



5. 福岡空港

福岡空港は、市街地から地下鉄で10分程度の近距離にあり住宅街に囲まれた内陸空港であります。従って、深夜早朝時間帯(22時 - 翌朝7時)の運航については自粛されています。福岡空港では、旺盛な航空需要に対処するため、2本目の滑走路の建設を現在進めています。(2025年3月供用開始予定)



空港の規制値

1. 空港の規制値（ローカルガイドライン）

空港には、航空機の安全運航、定時運航、環境保護等を確保する観点から、環境上の制約、空港施設上の能力、航空管制上の能力から派生する、下記のようなさまざまな規制があります。

- (1) 空港周辺環境規制
 - －深夜早朝時間帯の飛行禁止（Curfew: カーフェュー）
 - －騒音規制（発着回数で制限）
- (2) 空港の物理的規制
 - －滑走路（滑走路数、滑走路長、荷重制限、誘導路の形状）
 - －駐機場（旅客・貨物ターミナル用スポット、沖留め、夜間駐機、滞留時間）
 - －旅客ターミナル（施設内の旅客流量、手荷物処理能力、税関・出入国・検疫の審査）
- (3) 航空管制(ATC)上の物理的規制
 - －空域（航空路、進入経路、出発経路、制限空域）
 - －管制（飛行場管制、ターミナルレーダー管制、進入・出発方式）

2. システム上で設定できる規制値

発着調整システムにおいては、下記のような具体的規制値を各空港ごとに設定することが可能となっています。この中には、日本の空港では採用されていない規制値も存在しています。

規制要因	規制パラメーター	内 容	実 例
環境規制	運航上限	騒音の影響度合いに応じて、一日当たりの運航回数、1週間当たりの運航回数の制限	羽田: 1,276回/日 成田: 6,500回/週
	騒音量	航空機型式証明における騒音基準証明に基づく、航空機騒音の加重量	26 points/night
	カーフェュー	深夜早朝時間帯における騒音軽減のための飛行禁止時間帯	成田: 24:00-05:55
	減便運航	深夜早朝時間帯における騒音軽減のための運航回数制限(減便)	成田: 22:00-23:55
ATC規制	時間当りの運航回数	1時間、30分、15分、10分、5分等におけるATCの管制処理能力	成田: 36回/30分 関空: 60回/1時間
	スライディングスケール	時間当たりの運航回数において、到着回数と出発回数のコンビネーションを定めたもの	出発: 到着: 合計: 25 31 50
	ローリングファクター	1時間の規制値を20分毎に適用、1時間の規制値を15分毎に適用という平準化	10回/15分でローリングファクター5分
駐機場規制	航空機サイズと数量	ICAOによる航空機サイズの規定で、Code F, Code E, Code D, Code C, Code A/B	Code F: A380, B748 Code E: B747, B777
	ブレイクタイム	スポットの運用に関し、前便と次便との便間間隔時間	関空: 20分 新千歳: 30分
ターミナル規制	ターミナル配置	国際線ターミナル、国内線ターミナル、LCCターミナル、貨物ターミナルの別	T1: International T2: Domestic
	ロードファクター	ターミナルビルの旅客流動量を計算するための航空機の搭乗率	Dom=70% Int=80%
	旅客流動量制限	(航空機定員×ロードファクター)×機数/時間で計算されるターミナル旅客流動量	T60=2000PAX T120=3600PAX
	チェックインカウンター	出発航空機を処理するために必要なチェックイン・カウンターの数	2 Desks for 100-150 seat aircraft

発着調整要領

1. 発着調整の対象期間

国際線のスケジュール期間は、下記に示すようにIATAが北半球の夏ダイヤと冬ダイヤとして定義しています。これは主に欧州で導入されているサマータイムの期間に合わせた設定で、IATAのメンバーにもともと欧州の航空会社が多かったことに端を発しています。

- (1) 夏ダイヤー3月の最終日曜日から10月の最終日曜日の直前の土曜日までの31週(7ヶ月間)
(調整開始は前年9月、IATAスロット会議は前年11月開催)
- (2) 冬ダイヤー10月の最終日曜日から翌年3月の最終日曜日の直前の土曜日までの21週(5ヶ月間)
(調整開始は当該年4月、IATAスロット会議は当該年6月開催)

この夏・冬ダイヤを、半年程先行して6月と11月に行われる年2回のIATAスロット会議(Slot Conference)を経て、各航空会社はそれぞれのスケジュールを確定していきます。会議が開催される前の4月と9月には、コーディネーターはリクエストの取りまとめやスロットの割当て計画を作成するなど短期間に集中的な作業を行います。航空機という限られた資産を最大限有効に使えるような運航計画を作ろうとするスケジューラーにとっても、寄せられる沢山の希望を規制値内に収めなくてはならないコーディネーターにとっても、かなりハードな調整期間となります。

2. 発着調整の方法

発着調整は世界共通のガイドライン(WASG)並びにローカルガイドラインに従い、スケジューラーとコーディネーターの間で行われますが、両者の調整にはインターネットを使用し、各航空会社と緊密な連絡を取り合いながら調整を行っています。空港の様々な規制値内に収める調整基準・方法については、レベル3空港とレベル2空港では、下記のような大きな差異があります。

(1) レベル3空港

レベル3空港では、コーディネーターが「一連のスロット」として、最低5週の運航を基準として割当てを行います。このスロットを保有していない航空会社はレベル3空港での運航ができません。

また、「ヒストリックの優先権」と呼ばれる先例優先の原則があります。これは「ある年の夏期あるいは冬期に運航計画便数の80%以上を運航した場合、翌年の同シーズンに優先的に同じスロットが確保される権利」というもので、航空会社は安定的・継続的なダイヤの設定が行えるようになります。

ただし、「U/Lルール (Use it or Lose it Rule)」と言って、運航実績が計画便数の80%を切ってしまうと翌年同シーズンでの先例優先権を失い、権利の上に安住することを許さなくなっています。

加えて、「New Entrant」として、便数の少ない航空会社(その空港で1日当たりの発着回数が5回未満)に優先的にスロットを割り振ることも定められています。これらによって、混雑空港の貴重な資源であるスロットが最大限有効に活用されるよう調整を図っています。

(2) レベル2空港

レベル2空港においては、「一連のスロット」、「ヒストリック」、「U/Lルール」というような厳格な規程は存在していません。しかしながら、ファシリテーターは「前期運航実績」を優先しながらスケジュールの調整を行います。



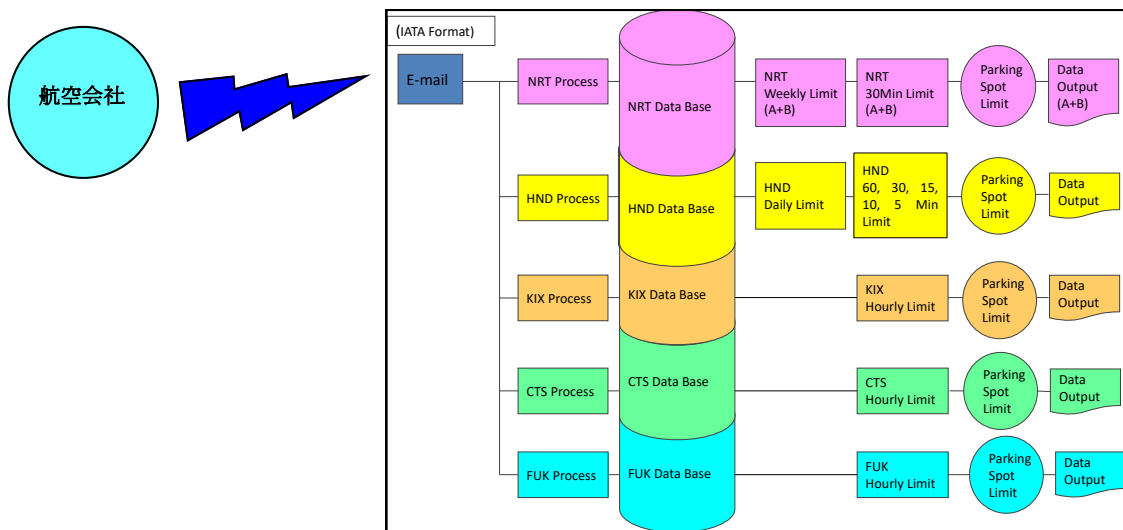
発着調整システム (SCORE)

1. 発着調整システム

国際線発着調整事務局では、発着調整業務を円滑・効率的に実施するため、デンマークのPDC(Prolog Development Center)社が開発したSCORE(Slot Coordination and Reporting)システムを利用しています。このシステムは、世界46ヶ国、450空港の発着調整事務局で使用されており、準国際標準システムとなっています。

2. 発着調整システムの概要

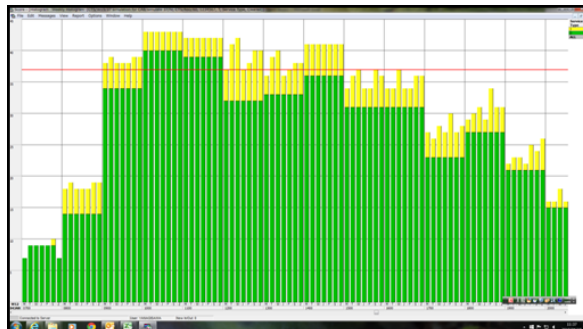
SCOREのソフトウェア・モジュールを簡略化して表示すると下図のようになります。国内外の航空会社スケジュールャーから、インターネット回線を経由し、要望する便に関する標準メッセージ(SCR)がメールにて送付されます。SCOREはこれらメールを自動的に取り込み、各空港ごとにデータベースを構築します。このデータベースを基に、各空港ごとに設定された規制値(週間枠数、日枠数、時間値、駐機場数、ターミナル容量)内に、スケジュールが収まるようにコーディネーターは調整を実施していきます。



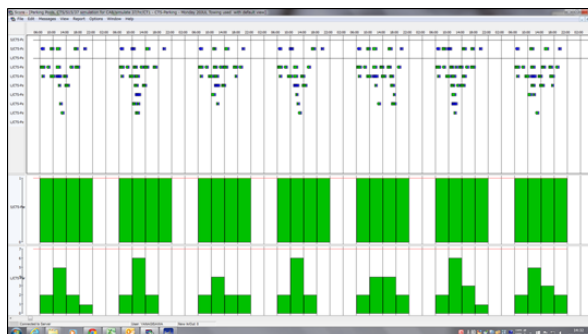
3. 発着調整システムの表示画面

SCOREはコーディネーターに対して、多くの視覚情報(グラフィカル・データ)を提供し、調整を容易にします。下記に示すものが、調整を実施する際に欠かせない時間帯毎のフライト便名、スポットの調整情報(スポット・イン、スポット・アウト)等多くの情報を提供してくれます。

(時間帯別スロット数)



(スポット調整表)



発着調整会議 (SC)

1. IATAスロット会議 (Slot Conference)

スケジュール調整業務は、世界共通のガイドラインであるWASG、SSIMに従い、インターネット回線を通じシステム上で調整されますが、スケジューラー、コーディネーター等が一堂に会して直接的に調整する会議が年2回開催されます。

これはIATA指定の世界85程の混雑空港を担当するコーディネーターと、当該空港に乗り入れ、あるいは乗り入れを希望する航空会社のスケジューラーが一堂に会し、乗り入れ希望の時間調整を行うための活動の場です。ちなみに、IATAへの加盟、非加盟を問わず、世界中から約230社の航空会社のスケジューラーと、混雑空港のスロットを管理するコーディネーター等を合わせ1,200人程の参加がある大きな会議です。

- (1) 毎年6月(冬ダイヤ調整)、11月(翌年の夏ダイヤ調整)の年2回開催
- (2) 会期は3日(冬ダイヤ調整)、4日(夏ダイヤ調整)
- (3) 開催地は、世界的地域バランスを考慮しIATAが選定

2. 会議の概要

- (1) スケジューラー、コーディネーター等の個別面談方式(1社15分間ずつ)
- (2) リクエストの確認、リクエストが叶わない理由の説明、新たな提案、情報交換
(航空会社情報・今後の空港の整備状況等)
- (3) 発着調整に係わる問題点、ガイドラインの見直等を行う各種委員会も同時開催
 - － Schedules Information Standards Committee (SISC) (SSIM改定のための委員会)
 - － Worldwide Airport Coordinators Group (WWACG) (世界規模のコーディネーターの協議会)
 - － Asia/Pacific Airport Coordinators Association (APACA) (アジア太平洋地域のコーディネーターの協議会)
 - － Slot Policy Working Group (SPWG) (航空会社スケジューラーの協議会)
 - － Worldwide Airport Slot Board (WASB) (航空会社、空港会社、コーディネーターとの合同協議会)

3. 開催状況及び開催予定

- (1) 第153回IATAスロット会議 (2023年11月、アラブ首長国連邦・ドバイで開催)
- (2) 第154回IATAスロット会議 (2024年 6月、コロンビア ボゴタで開催)
- (3) 第155回IATAスロット会議 (2024年11月、シンガポールで開催) (注)数字は概数
 - － 航空会社: 252社 700人
 - － 発着調整事務局等: 97組織 238人
 - － 展示者等: 66組織
- (4) 第156回IATAスロット会議 (2025年 6月、加バンクーバーで開催予定)





成田国際空港の規制値

1. 発着回数上限 (週間枠):

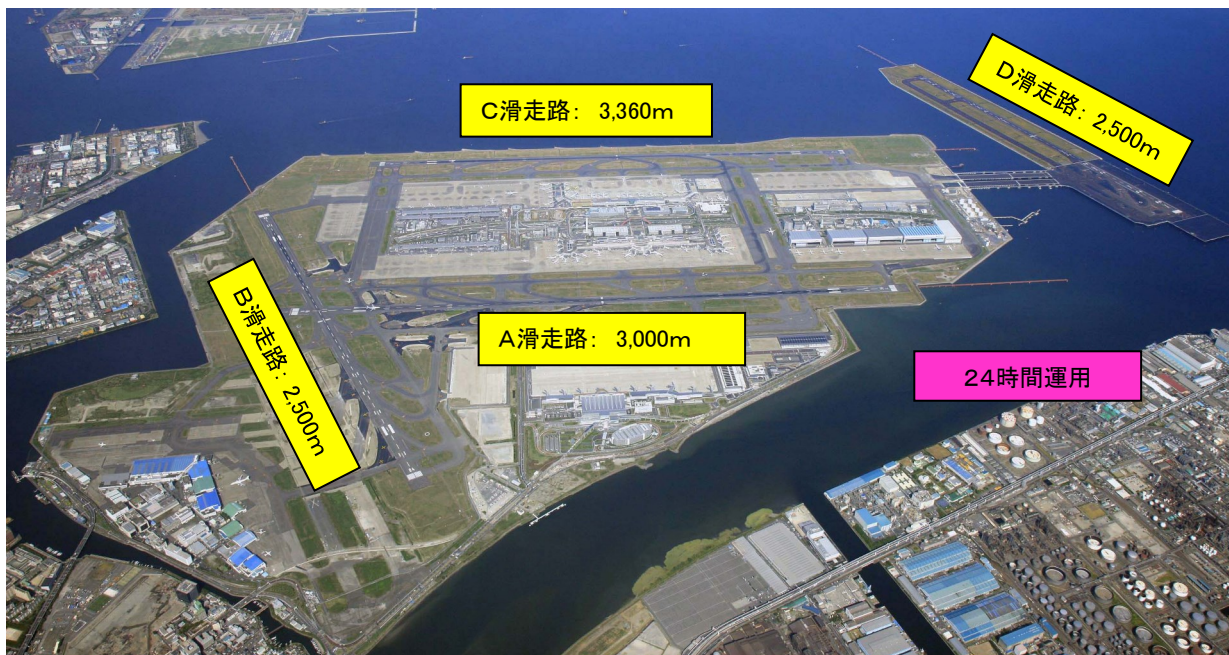
		1週間当たり
A・B滑走路合計		6,500回
内訳	国際定期便	—
	国内定期便	—
	予備枠	—

2. 発着回数上限 (時間枠:30分値)

- (1) 06:00-21:55の間は、A+B滑走路は30分当たり、到着と出発の組み合わせ次第で最大36回まで
- (2) 22:00-22:55の間は、A+B滑走路は30分当たり、到着と出発の組み合わせ次第で最大23回まで
- (3) 23:00-23:55の間は、A滑走路のみで30分当たり、到着と出発の組み合わせ次第で最大17回まで

3. ファイアー・ブレイクの設定

- (1) 便の遅延を吸収するための緩衝時間帯
- (2) 12時台、13時台のいずれかと、19時台、あるいは19:30-20:25の2回設定
- (3) 30分当たりの両滑走路の発着枠数を28回(うち到着枠は22回まで)以下に規制



東京国際空港(羽田)の規制値

1. 発着回数上限 (日枠):

		1日当たり
A・B・C・D滑走路合計		1,276回
内訳	国際定期便(昼間)	266回
	国際定期便(夜間)	90回
	国内定期便	930回

2. 発着回数上限 (時間枠:60分値)

- (1) 06:00-06:55、 出発43回、到着10回
- (2) 07:00-07:55、 出発51回、到着30回
- (3) 08:00-10:55、 出発50回／到着38回(スライディング・スケール有)
- (4) 12:00-14:55等、 出発42回／到着41回(スライディング・スケール有)
- (5) 16:00-17:55、 出発46回／到着44回(スライディング・スケール有)
- (6) 00:00-05:55、 最大出発20回／最大到着14回(スライディング・スケール有)

3. 発着回数上限 (時間枠:30分値)

- (1) 11:00-11:25、 出発25回／到着19回(スライディング・スケール有)
- (2) 11:30-11:55等、 出発20回／到着21回(スライディング・スケール有)
- (3) 15:30-15:55等、 出発23回、到着22回

4. 平準化

- (1) 15分値、10分値、5分値

5. ファイアー・ブレイクの設定

- (1) 便の遅延を吸収するための発着抑制時間帯(1日数回設定)
- (2) 出発、到着各々8枠(1日)を減じる(06:00-22:55)
- (3) 公用機枠として、出発、到着各々15枠(1日)を減じる(06:00-22:55)

6. ターミナル・フロー規制値

- (1) 最大出発17回、最大到着21回(1時間)



関西国際空港の規制値

1. 発着回数規制

- (1) 1日当たり発着回数規制なし
- (2) 第2滑走路供用開始(2007年8月2日)に伴い、滑走路メンテナンスによる夜間発着制限無し
(完全24時間離着陸可能)

2. 発着回数上限(時間枠:60分値)

- (1) 1時間当たり発着回数60回
- (2) 1時間当たり出発最大32回、到着最大30回

3. ファイアーブレークの設定

- (1) 便の遅延を吸収するための緩衝時間帯を1日に2回設定
- (2) 1時間当たり発着回数上限48回
- (3) 夏/冬ダイヤともは13時台及び20時台に設定

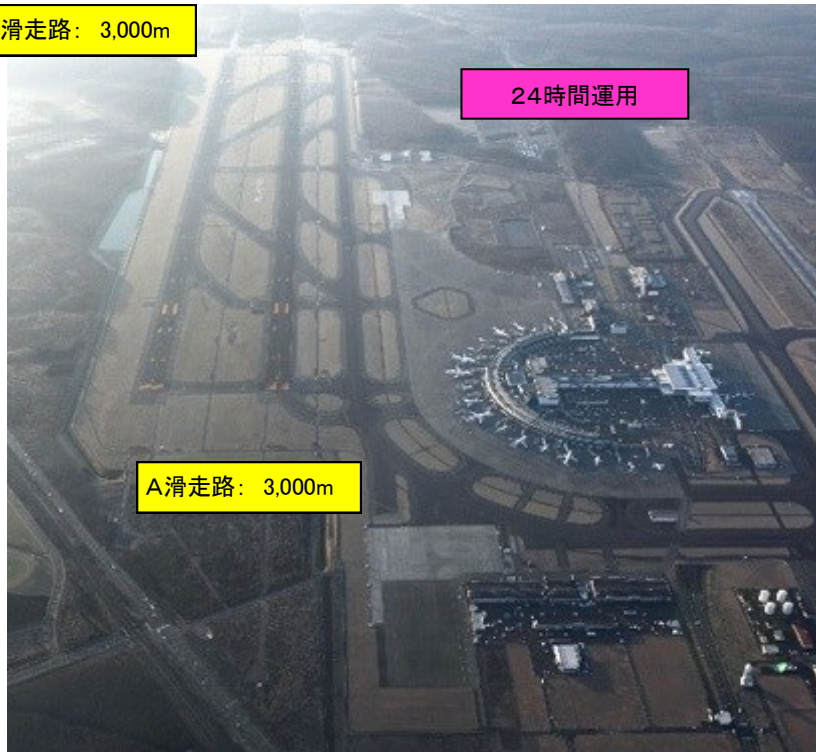
(注) S25の増枠後のデータ



B滑走路: 3,000m

24時間運用

A滑走路: 3,000m



新千歳空港の規制値

1. 発着回数規制

- (1) 1日当たり発着回数規制なし
- (2) 22:00-06:55の間、発着回数を30回に制限(環境保護)
- (3) 00:00-05:55の間、発着回数を6回に制限(環境保護)

2. 発着回数上限(時間枠: 60分値)

- (1) 1時間当たり発着回数 50回 (07:00-21:55)
- (2) 1時間当たり発着回数 20回 (22:00-06:55)

3. 国際線駐機スポット

- (1) 国際線の駐機スポットについては24機





福岡空港の規制値

1. 発着回数規制

- (1) 1日当たり発着回数規制なし
- (2) 22:00-06:55の間、運航を自粛(環境保護)
- (3) 21:30-21:55の間、最大運航回数10回(深夜の減便運航)

2. 発着回数上限(時間枠:60分値)

- (1) 1時間当たり発着回数40回
- (2) 1時間当たり到着機は最大20回

3. ファイアブレークの設定

- (1) 便の遅延を吸収するための緩衝時間帯を1日に2回設定
- (2) 1時間当たり発着回数上限32回

4. 国際線駐機スポット

- (1) 国際線の駐機スポットについては16機

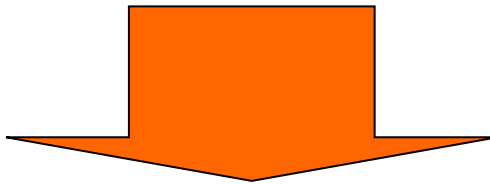
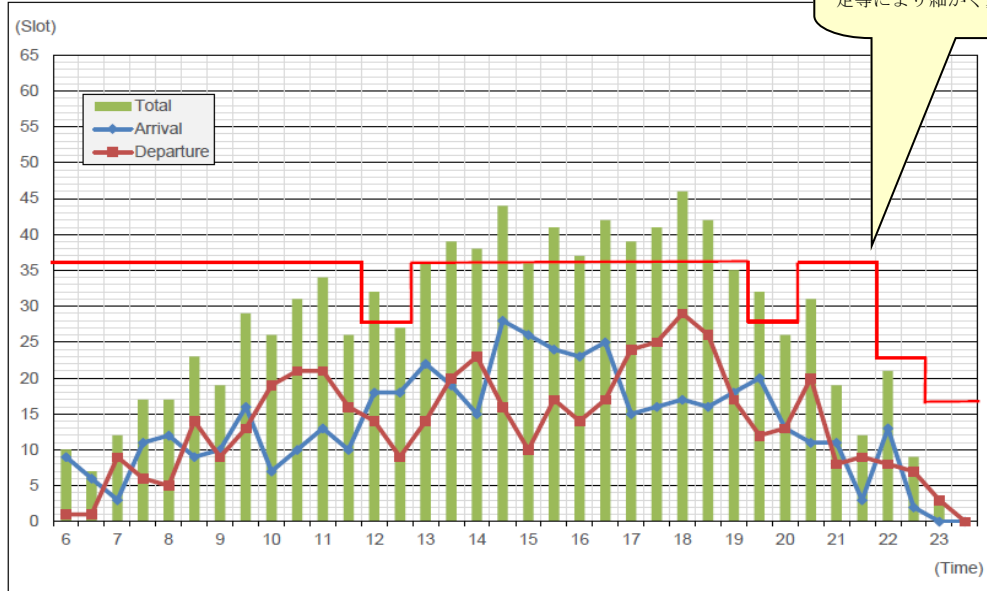
(注) S25の増枠(増設滑走路供用開始)後のデータ



成田国際空港調整前（到着、出発）

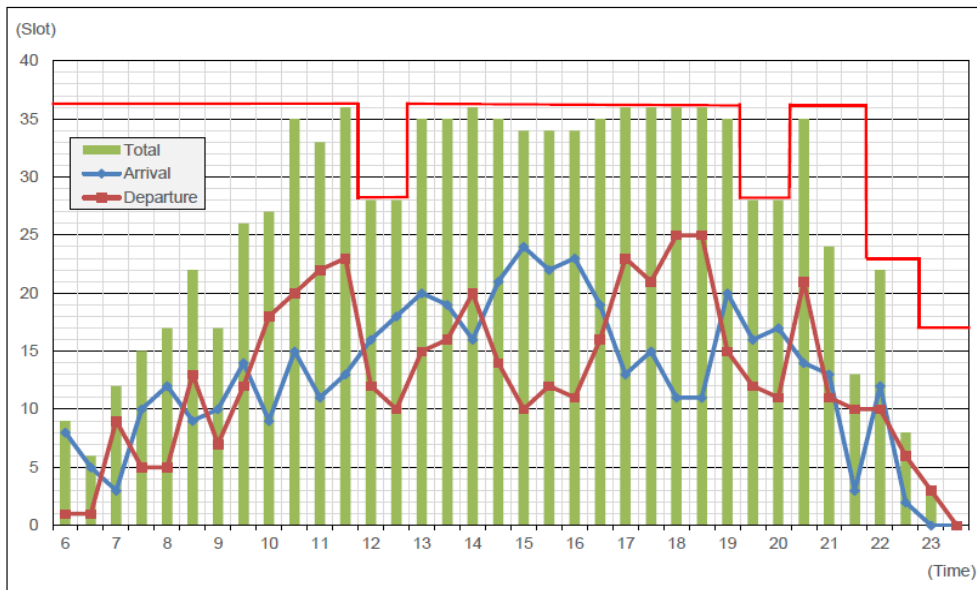
S23 Saturdayの例

Submission (Saturday)

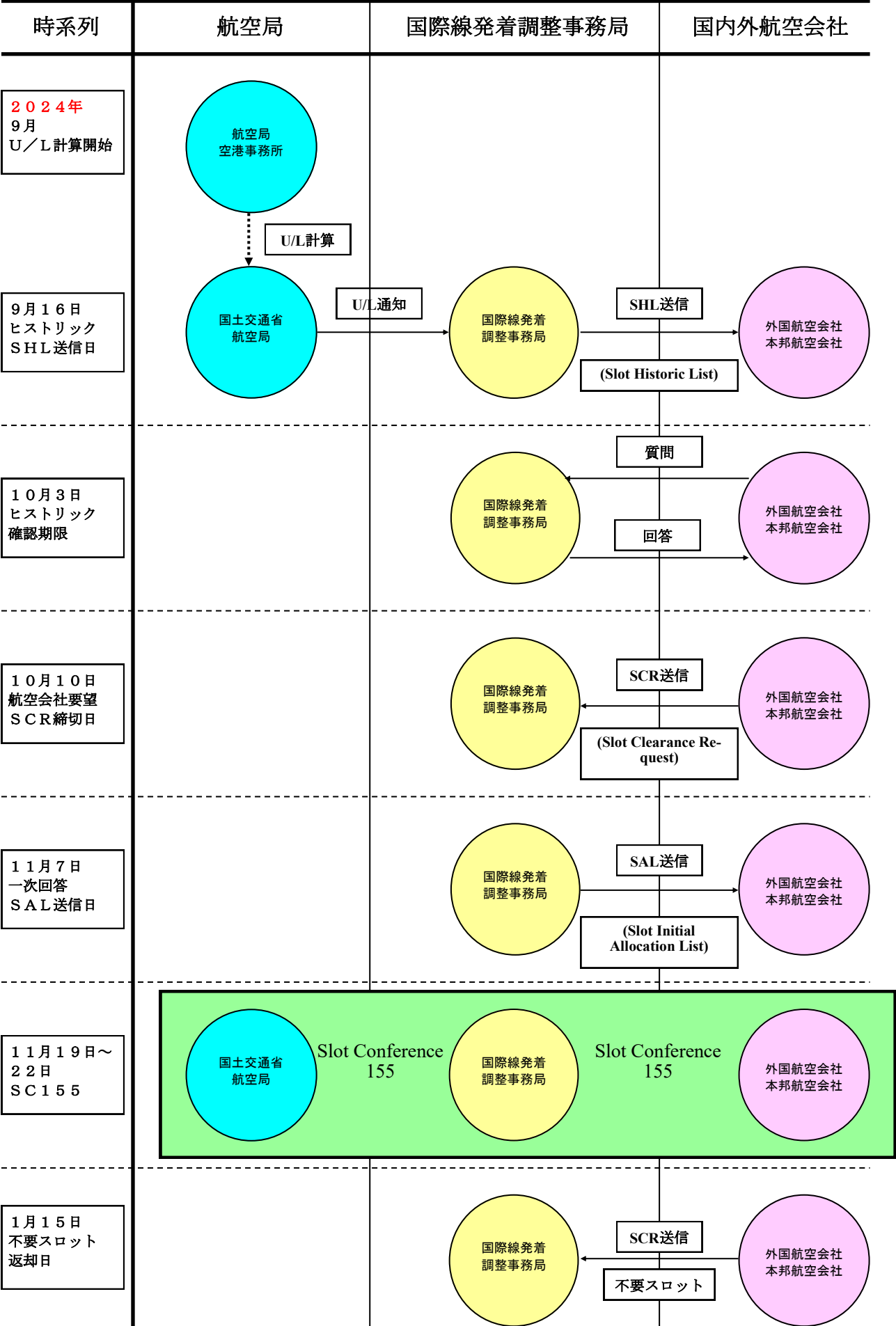


成田国際空港調整後（到着、出発）

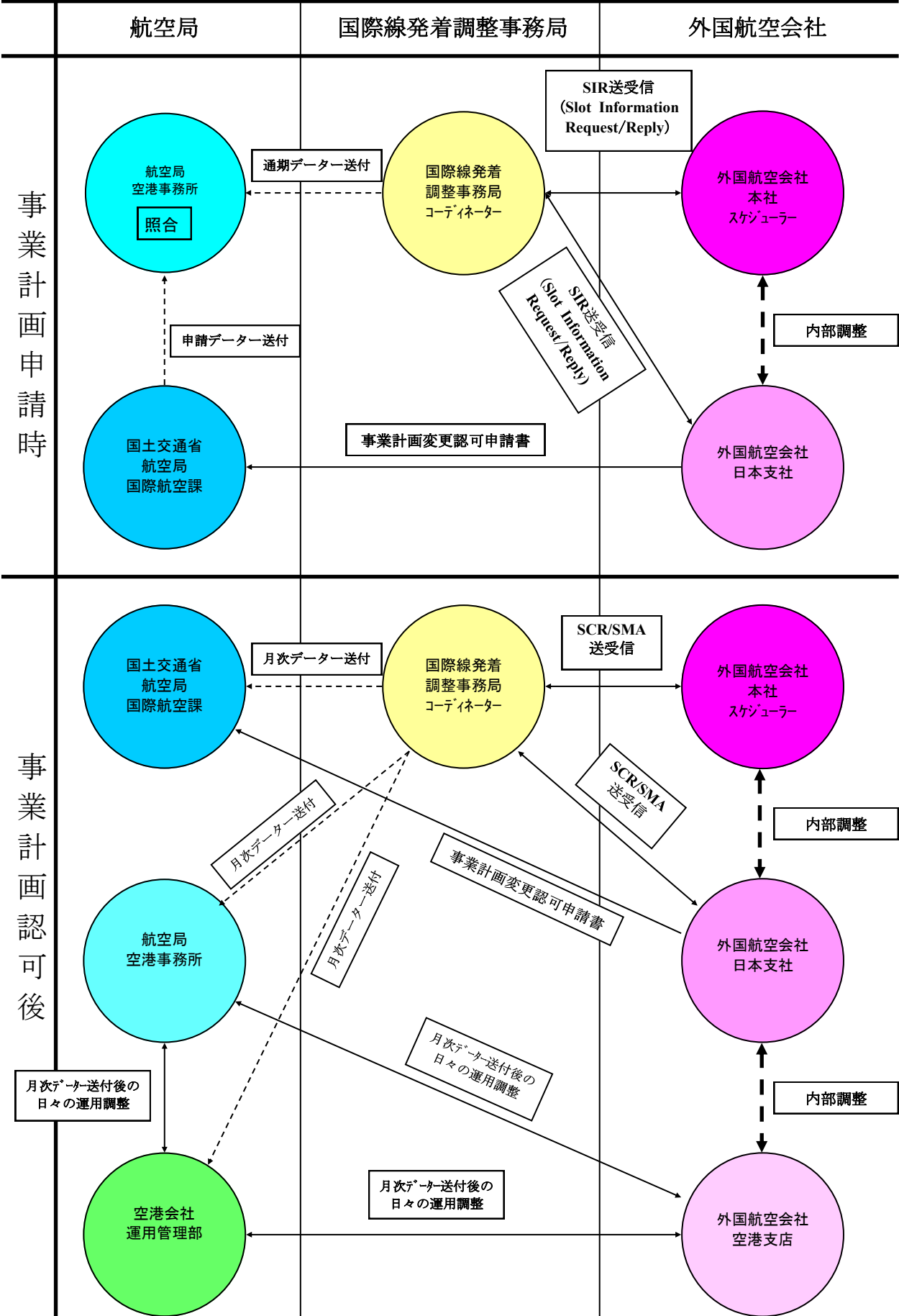
SAL (Saturday)



国際線発着調整業務の時系列的流れ(S25の場合)



外国航空会社における発着調整業務関連図



IATAメッセージ様式（SSIM第6章）

標準メッセージ識別子(SMI)	メッセージの意味
SAL	Slot Initial Allocation List Message
SAQ	Slot/Schedule Availability Query Message
SCR	Slot Clearance Request/Reply
SHL	Slot Historic List Message
SIR	Slot/Schedule Information Request/Reply Message
SMA	Schedule Movement Advice/Reply
WCR	Waitlist Change/Reply Message
WIR	Waitlist Information Request/Reply Message

基本的なメッセージ構成の例示(SCR)	
標準メッセージ識別子(SMI)	SCR
Creator Reference	//LT
IATA Season	W21
Date of Message	10AUG
Clearance/Advice Airport	CPH
Incoming Message Reference	REYT/REFER
Schedule Information Data Line (スケジュール情報データ)	<p><u>HAF800 AF801 26OCT28MAR 1234567 32077W CDG0900 1100CDG JJ</u> <u>1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13/14</u></p> <p>1:アクションコード、2:到着便名、3:出発便名 4:期間開始日、5:期間終了日、6:運航曜日、7:座席数、8:IATA機材型式 9:出発地/最終地点、10:到着時刻、11:出発時刻、12:最初の地点/到着地 13:到着便輸送種別、14:出発便輸送種別</p>
Additional Schedule Information Data Line	SI PLZ ADV IF OFFER ACCEPTABLE
Footer	GI BRGDS

アクションコード (SCRにおける)	発着調整事務局で使用(意味)
H	Holding
K	Confirmation
O	Offer
P	Pending (action or advice)
T	Allocated subject to conditions
U	Refusal
W	Unable to reconcile flight information
X	Cancellation

アクションコード (SCRにおける)	航空会社で使用 (意味)
A	Acceptance of an offer - no further improvement desired
B	New entrant
C	Data to be changed for an operational reason or towards the initial requested time of airline
D	Delete data
E	Eliminate data
F	Historics
I	Revised data (Continuation from previous adjacent Season)
L	Revised data (No offer acceptable)
M	Data or Waitlist to be changed for reason other than under Action Code C
N	New request
P	Acceptance of an offer - maintain on waitlist
R	Revised data (Offer acceptable)
V	New entrant with year round status
Y	New request (Continuation from previous adjacent Season)
Z	Decline offer

日本乗り入れ航空会社の概要

1. 日本乗り入れ航空会社数

現在、国際線発着調整事務局において、スケジュール調整を行っている本邦及び海外航空会社数は、空港毎に下表のとおりです。

地域	成田国際空港	東京国際空港 (羽田)	関西国際空港	新千歳空港	福岡空港
日本	8	8	6	9	13
北米(カナダ、メキシコ含)	10	6	6	1	2
欧州	12	8	7	1	1
アジア・オセアニア、 南太平洋	70	29	61	33	39
その他 (中東、アフリカ等)	7	4	4	0	0
合計	107	55	84	44	55



国際線発着調整事務局

〒105-0004

東京都港区新橋1-18-1 航空会館6階

電話:03-3502-2721 FAX:03-3502-2720

E-mail: jsc@schedule-coordination.jp

URL: www.aero.or.jp/(日) 又は www.schedule-coordination.jp/(英)

