

○関西国際空港の着陸料算定の特例を定める達

(2016年1月20日 達第8号)

最終改正 2021年3月22日 達第4号

関西国際空港供用規程（以下「規程」という。）第13条第2項第1号ウに規定する関西国際空港の着陸料算定の特例を次のとおり定める。

第1章

I 最大離陸重量の特例

1. 特例の対象及び種類

規程第13条第2項第1号ア(ア)から(エ)までにおいて着陸料算定を行う場合の算定の基礎となる最大離陸重量の扱いについては、次に掲げる特例を設けることとし、当該特例は2. から8. までにおいて定める内容とする。また、それぞれの特例の適用については、航空運送事業者（航空法（昭和27年法律第231号）第100条第1項又は同法第129条第1項の許可を受けた者とする。以下同じ。）ごとに行うこととする。なお、2. から8. までの規定に基づいて算出される重量を、IIにおいて着陸料の算定を行う際に計算の基礎となる重量から割り引くべき重量（以下「算定割引重量」という。）とする。なお、本特例で用いる最大離陸重量については、過不足が判明した場合でも、請求確定時のものより修正を行わないものとする。

(1) 航空運送事業者のうち、国際航空に従事する航空機を運航する者（以下「国際航空運送事業者」という。）に適用されるもの

① 国際線旅客便増量割引

路線ごとに前年から比較して、増加した着陸重量に対して割引を提供

② 国際線旅客便新規路線割引

2019年度の4月から10月まで、11月から翌年3月までのそれぞれの期間において12便以上の運航実績がなかった都市への路線を開設する場合に、その路線にかかる着陸重量に対して割引を提供

③ 国際線旅客便トランジット路線割引

関西国際空港を中継地として以遠地点に運航する旅客便に対し、その短区間部分にかかる着陸重量に対して割引を提供

④ 国際線貨物便増量割引

前年から比較して、増加した着陸重量に対して割引を提供

なお、①にかかる算定割引重量と過年度分の②にかかる算定割引重量が重複する場合、①の割引を優先して適用し、②に係る算定割引重量から重複部分の算定割引重量を控除する。

(2) 航空運送事業者のうち、国内航空に従事する航空機を運航する者（以下「国内航空運送事業者」という。）に適用されるもの

① 関西圏ネットワーク拡充割引

関西国際空港、大阪国際空港及び神戸空港のうち関西国際空港のみに就航する国内路線を開設する場合に、その路線にかかる着陸重量に対して割引を提供

② 国内線旅客便新規路線割引

2019 年度において 12 便以上の運航実績がなかった都市への路線を開設する場合に、その路線にかかる着陸重量に対して割引を提供

③ 国内線貨物便増量割引

前年から比較して、増加した着陸重量に対して割引を提供

(3) 上記割引の算定にあたって使用する用語等の定義は、別表第 1 のとおりとする。

(4) 上記割引の適用を受けることを希望する国際航空運送事業者及び国内航空運送事業者は、関西国際空港国際線着陸料割引申請書（第 1 号様式）または、関西国際空港国内線着陸料割引申請書（第 2 号様式）（以下「申請書」という。）を每期運航開始日までに関西エアポート株式会社（以下「会社」という。）に提出することとし、提出がなされない場合は、各割引の適用条件を満たす場合であったとしても、本特例を受けることはできないものとする。

(5) 着陸料の請求は、割引額等を考慮しない額により月次で行うものとし、この達に定める各期終了後、この達の規定に従い割引額を算定し、返戻金として航空運送事業者にこれを還付する。還付期限は、各期の最終日の属する月の翌々月における会社の最終営業日とする。

(6) 会社に支払うべき使用料または賃料等に未払金がある場合は、その残高の多寡及び未払いの早期解消見込みの有無にかかわらず、各割引の適用条件を満たす場合であっても、本特例を受けることはできないものとする。

2. 国際線旅客便増量割引

(1) 国際線旅客便増量割引の適用期間は 2020 年 4 月 1 日から 2023 年 3 月 31 日までとし、算定割引重量の算定に際し用いる期の単位期間は別表第 2 に定める。

(2) 国際線旅客便増量割引の対象となる航空機は、関西国際空港に着陸した国際航空に従事する航空機で、国際航空運送事業者が、他人の需要に応じ、関西国際空港と本邦外の地点との間に路線（これと接続して運航される本邦内の各地間における路線を含む。）を定めて各期において路線ごとに 12 便以上有償で旅客を運送する航空機とする。

(3) 各路線における就航航空会社数が、各期初の時点で 4 社を超える場合は、当該路線（以下「キャップ対象路線」という。）にかかる増量については、当該期においては、国際線旅客便増

量割引算定の対象外とする。なお、期の途中で4社を超えた場合については、当該期の終了分までは国際線旅客便増量割引算定の対象とし、キャップ対象路線において、期の途中で4社以下となった場合は、当該期の次期より国際線旅客便増量割引算定の対象とする。

(4) 各年・各期における算定割引重量の算出にあたっては次の計算による。

【就航1年目の割引】

TWG_a(α)を以下の各場合において、定義する。

1) $W^D_a(\alpha) > W_{aAPT}(\alpha) + W^DTransit_a(\alpha)$ の場合

$$TWG_a(\alpha) = W_{aAPT}(\alpha) + W^DTransit_a(\alpha)$$

2) $W^D_a(\alpha) \leq W_{aAPT}(\alpha) + W^DTransit_a(\alpha)$ の場合

$$TWG_a(\alpha) = W^D_a(\alpha)$$

上記にて定義したTWG_a(α)をもとに、以下の計算を行う。

A) TWG_a(α) > 0の場合

Short FTWG_a(α) × 80% + Long FTWG_a(α) × 90% を算定割引重量とし、Short FTWG_a(α)及びLong FTWG_a(α)については以下の計算をもって算出するものとする。

短距離	Short TWG _a (α) > 0 かつ (Short TWG _a (α) - Short W ^D Transit _a (α)) > 0の場合	左記以外の場合
中長距離	Long TWG _a (α) > 0 かつ (Long TWG _a (α) - Long W ^D Transit _a (α)) > 0の場合	Short FTWG _a (α) = 0 Long FTWG _a (α) は下表参照
上記以外の場合	Short FTWG _a (α) は下表参照 Long FTWG _a (α) = 0	-

上記表に基づいて導かれた結果を下記表に当てはめ、導かれた結果よりShort FTWG_a(α)及びLong FTWG_a(α)を求める。

短距離		以下のうち最も小さいものをShort FTWG _a (α)とする。			
		Short TWG _a (α) - Short W ^D Transit _a (α)	Short TWG _a (α)	TWG _a (α)	
中長距離	右記のうち最も小さいものをLong FTWG _a (α)とする。	Long TWG _a (α) - Long W ^D Transit _a (α)	①参照	②参照	③参照
		Long TWG _a (α)	④参照	⑤参照	③参照
		TWG _a (α)	⑥参照	⑥参照	-

- ① Short FTWG_a(α)

$$= (\text{Short TWG}_a(\alpha) - \text{Short } \hat{W}^D\text{Transit}_a(\alpha)) \times (1 - ((\text{Short } \hat{W}^{\text{LN}}_a(\alpha) - \text{Short } \hat{W}^{\text{LN}}\text{Transit}_a(\alpha)) / (\text{Short } W_a(\alpha) - \text{Short } \hat{W}^{\text{Transit}}_a(\alpha)) \times 50\%))$$
Long FTWG_a(α)

$$= (\text{Long TWG}_a(\alpha) - \text{Long } \hat{W}^D\text{Transit}_a(\alpha)) \times (1 - ((\text{Long } \hat{W}^{\text{LN}}_a(\alpha) - \text{Long } \hat{W}^{\text{LN}}\text{Transit}_a(\alpha)) / (\text{Long } W_a(\alpha) - \text{Long } \hat{W}^{\text{Transit}}_a(\alpha)) \times 50\%))$$
- ② Short FTWG_a(α) = Short TWG_a(α) × (1 - Short $\hat{W}^{\text{LN}}_a(\alpha)$ / Short $W_a(\alpha)$ × 50%)
Long FTWG_a(α) = (Long TWG_a(α) - Long $\hat{W}^D\text{Transit}_a(\alpha)$) × (1 - ((Long $\hat{W}^{\text{LN}}_a(\alpha)$ - Long $\hat{W}^{\text{LN}}\text{Transit}_a(\alpha)$) / (Long $W_a(\alpha)$ - Long $\hat{W}^{\text{Transit}}_a(\alpha)$) × 50%))
- ③ Short FTWG_a(α) = Short TWG_a(α) × (1 - Short $\hat{W}^{\text{LN}}_a(\alpha)$ / Short $W_a(\alpha)$ × 50%)
Long FTWG_a(α) = 0
- ④ Short FTWG_a(α)

$$= (\text{Short TWG}_a(\alpha) - \text{Short } \hat{W}^D\text{Transit}_a(\alpha)) \times (1 - ((\text{Short } \hat{W}^{\text{LN}}_a(\alpha) - \text{Short } \hat{W}^{\text{LN}}\text{Transit}_a(\alpha)) / (\text{Short } W_a(\alpha) - \text{Short } \hat{W}^{\text{Transit}}_a(\alpha)) \times 50\%))$$
Long FTWG_a(α) = Long TWG_a(α) × (1 - Long $\hat{W}^{\text{LN}}_a(\alpha)$ / Long $W_a(\alpha)$ × 50%)
- ⑤ Short FTWG_a(α) = Short TWG_a(α) × (1 - Short $\hat{W}^{\text{LN}}_a(\alpha)$ / Short $W_a(\alpha)$ × 50%)
Long FTWG_a(α) = Long TWG_a(α) × (1 - Long $\hat{W}^{\text{LN}}_a(\alpha)$ / Long $W_a(\alpha)$ × 50%)
- ⑥ Short FTWG_a(α) = 0
Long FTWG_a(α) = Long TWG_a(α) × (1 - Long $\hat{W}^{\text{LN}}_a(\alpha)$ / (Long $W_a(\alpha)$) × 50%)

B) A)以外の場合、算定割引重量は0とする。

【就航2年目の割引】

A) $\hat{W}^D_a(\alpha+1) \geq 0$ の場合

Short FTWG_a(α · α + 1) × 50% + Long FTWG_a(α · α + 1) × 60% を算定割引重量とし、Short FTWG_a(α · α + 1) 及び Long FTWG_a(α · α + 1) については以下の計算をもって算出するものとする。

a)、b)、c) 及び d) の条件及び下記表に基づいて導かれた結果より Short FTWG_a(α · α + 1) 及び Long FTWG_a(α · α + 1) を算出する。

- a) Short $W_a(\alpha+1) - \text{Short } \hat{W}^{\text{Transit}}_a(\alpha+1) - \text{Short FTWG}_a(\alpha+1) \geq \text{Short FTWG}_a(\alpha)$
b) Short $W_a(\alpha+1) - \text{Short } \hat{W}^{\text{Transit}}_a(\alpha+1) - \text{Short FTWG}_a(\alpha+1) < \text{Short FTWG}_a(\alpha)$
c) Long $W_a(\alpha+1) - \text{Long } \hat{W}^{\text{Transit}}_a(\alpha+1) - \text{Long FTWG}_a(\alpha+1) \geq \text{Long FTWG}_a(\alpha)$
d) Long $W_a(\alpha+1) - \text{Long } \hat{W}^{\text{Transit}}_a(\alpha+1) - \text{Long FTWG}_a(\alpha+1) < \text{Long FTWG}_a(\alpha)$

中長距離 \ 短距離		Short $\hat{W}_a(\alpha+1) \geq 0$ かつ		Short $\hat{W}_a(\alpha+1) < 0$ の場合
		a) の場合	b) の場合	
Long $\hat{W}_a(\alpha+1) \geq 0$ かつ	c) の場合	⑪参照	⑭参照	⑰参照
	d) の場合	⑫参照	⑮参照	⑱参照
Long $\hat{W}_a(\alpha+1) < 0$ の場合		⑬参照	⑯参照	-

⑪ Short $FTWG_a(\alpha \cdot \alpha+1) = \text{Short } FTWG_a(\alpha)$

Long $FTWG_a(\alpha \cdot \alpha+1) = \text{Long } FTWG_a(\alpha)$

⑫ Short $FTWG_a(\alpha \cdot \alpha+1) = \text{Short } FTWG_a(\alpha)$

Long $FTWG_a(\alpha \cdot \alpha+1) = \text{Long } W_a(\alpha+1) - \text{Long } \hat{W}^{\text{Transit}}_a(\alpha+1) - \text{Long } FTWG_a(\alpha+1)$

⑬ Short $FTWG_a(\alpha \cdot \alpha+1) = \text{Short } FTWG_a(\alpha)$

Long $FTWG_a(\alpha \cdot \alpha+1) = 0$

⑭ Short $FTWG_a(\alpha \cdot \alpha+1) = \text{Short } W_a(\alpha+1) - \text{Short } \hat{W}^{\text{Transit}}_a(\alpha+1) - \text{Short } FTWG_a(\alpha+1)$

Long $FTWG_a(\alpha \cdot \alpha+1) = \text{Long } FTWG_a(\alpha)$

⑮ Short $FTWG_a(\alpha \cdot \alpha+1) = \text{Short } W_a(\alpha+1) - \text{Short } \hat{W}^{\text{Transit}}_a(\alpha+1) - \text{Short } FTWG_a(\alpha+1)$

Long $FTWG_a(\alpha \cdot \alpha+1) = \text{Long } W_a(\alpha+1) - \text{Long } \hat{W}^{\text{Transit}}_a(\alpha+1) - \text{Long } FTWG_a(\alpha+1)$

⑯ Short $FTWG_a(\alpha \cdot \alpha+1) = \text{Short } W_a(\alpha+1) - \text{Short } \hat{W}^{\text{Transit}}_a(\alpha+1) - \text{Short } FTWG_a(\alpha+1)$

Long $FTWG_a(\alpha \cdot \alpha+1) = 0$

⑰ Short $FTWG_a(\alpha \cdot \alpha+1) = 0$

Long $FTWG_a(\alpha \cdot \alpha+1) = \text{Long } FTWG_a(\alpha)$

⑱ Short $FTWG_a(\alpha \cdot \alpha+1) = 0$

Long $FTWG_a(\alpha \cdot \alpha+1) = \text{Long } W_a(\alpha+1) - \text{Long } \hat{W}^{\text{Transit}}_a(\alpha+1) - \text{Long } FTWG_a(\alpha+1)$

B) A) 以外の場合、算定割引重量は 0 とする。

【就航 3 年目の割引】

A) $W_a(\alpha+2) - W_a(\alpha) \geq 0$ の場合

Short $FTWG_a(\alpha \cdot \alpha+2) \times 30\% + \text{Long } FTWG_a(\alpha \cdot \alpha+2) \times 40\%$ を算定割引重量とし、Short $FTWG_a(\alpha \cdot \alpha+2)$ 及び Long $FTWG_a(\alpha \cdot \alpha+2)$ については以下の計算をもって算出するものとする。

中長距離 \ 短距離		Short $W_a(\alpha+2) - \text{Short } W_a(\alpha) \geq 0$ の場合	Short $W_a(\alpha+2) - \text{Short } W_a(\alpha) < 0$ の場合
Long $W_a(\alpha+2) - \text{Long } W_a(\alpha) \geq 0$ の場合		Short $FTWG_a(\alpha \cdot \alpha+2) > 0$ かつ Long $FTWG_a(\alpha \cdot \alpha+2) > 0$	Short $FTWG_a(\alpha \cdot \alpha+2) = 0$ Long $FTWG_a(\alpha \cdot \alpha+2) > 0$
Long $W_a(\alpha+2) - \text{Long } W_a(\alpha) < 0$ の場合		Short $FTWG_a(\alpha \cdot \alpha+2) > 0$ Long $FTWG_a(\alpha \cdot \alpha+2) = 0$	-

上記表に基づいて導かれた結果及び下記 a)、b)、c) 及び d) を下記表に当てはめ、導かれた結果より Short FTWG_a(α+2) 及び Long FTWG_a(α+2) を求める。

- a) Short $W_a(\alpha+2)$ - Short $\hat{W}_{Transit}_a(\alpha+2)$ - Short FTWG_a(α+2) - Short FTWG_a(α+1)
 \geq Short FTWG_a(α)
- b) Short $W_a(\alpha+2)$ - Short $\hat{W}_{Transit}_a(\alpha+2)$ - Short FTWG_a(α+2) - Short FTWG_a(α+1)
 $<$ Short FTWG_a(α)
- c) Long $W_a(\alpha+2)$ - Long $\hat{W}_{Transit}_a(\alpha+2)$ - Long FTWG_a(α+2) - Long FTWG_a(α+1)
 \geq Long FTWG_a(α)
- d) Long $W_a(\alpha+2)$ - Long $\hat{W}_{Transit}_a(\alpha+2)$ - Long FTWG_a(α+2) - Long FTWG_a(α+1)
 $<$ Long FTWG_a(α)

短距離 中長距離		Short FTWG _a (α · α+2) > 0 かつ		Short FTWG _a (α · α+2) = 0 の場合
		a) の場合	b) の場合	
Long FTWG _a (α · α+2) > 0 かつ	c) の場合	㉑参照	㉔参照	㉗参照
	d) の場合	㉒参照	㉕参照	㉘参照
Long FTWG _a (α · α+2) = 0 の場合		㉓参照	㉖参照	-

- ㉑ Short FTWG_a(α · α+2) = Short FTWG_a(α)
 Long FTWG_a(α · α+2) = Long FTWG_a(α)
- ㉒ Short FTWG_a(α · α+2) = Short FTWG_a(α)
 Long FTWG_a(α · α+2)
 $=$ Long $W_a(\alpha+2)$ - Long $\hat{W}_{Transit}_a(\alpha+2)$ - Long FTWG_a(α+2) - Long FTWG_a(α+1)
- ㉓ Short FTWG_a(α · α+2) = Short FTWG_a(α)
 Long FTWG_a(α · α+2) = 0
- ㉔ Short FTWG_a(α · α+2)
 $=$ Short $W_a(\alpha+2)$ - Short $\hat{W}_{Transit}_a(\alpha+2)$ - Short FTWG_a(α+2) - Short FTWG_a(α+1)
 Long FTWG_a(α · α+2) = Long FTWG_a(α)
- ㉕ Short FTWG_a(α · α+2)
 $=$ Short $W_a(\alpha+2)$ - Short $\hat{W}_{Transit}_a(\alpha+2)$ - Short FTWG_a(α+2) - Short FTWG_a(α+1)
 Long FTWG_a(α · α+2)
 $=$ Long $W_a(\alpha+2)$ - Long $\hat{W}_{Transit}_a(\alpha+2)$ - Long FTWG_a(α+2) - Long FTWG_a(α+1)

$$\textcircled{26} \text{ Short FTWG}_a(\alpha \cdot \alpha + 2) \\ = \text{Short } W_a(\alpha + 2) - \text{Short } W^{\wedge} \text{Transit}_a(\alpha + 2) - \text{Short FTWG}_a(\alpha + 2) - \text{Short FTWG}_a(\alpha + 1) \\ \text{Long FTWG}_a(\alpha \cdot \alpha + 2) = 0$$

$$\textcircled{27} \text{ Short FTWG}_a(\alpha \cdot \alpha + 2) = 0 \\ \text{Long FTWG}_a(\alpha \cdot \alpha + 2) = \text{Long FTWG}_a(\alpha)$$

$$\textcircled{28} \text{ Short FTWG}_a(\alpha \cdot \alpha + 2) = 0 \\ \text{Long FTWG}_a(\alpha \cdot \alpha + 2) \\ = \text{Long } W_a(\alpha + 2) - \text{Long } W^{\wedge} \text{Transit}_a(\alpha + 2) - \text{Long FTWG}_a(\alpha + 2) - \text{Long FTWG}_a(\alpha + 1)$$

ただし、上記にかかわらず、 $\text{ShortFTWG}_a(\alpha \cdot \alpha + 1) < 0$ の場合及び $\text{LongFTWG}_a(\alpha \cdot \alpha + 1) < 0$ の場合、それぞれ $\text{ShortFTWG}_a(\alpha \cdot \alpha + 2) = 0$ 、 $\text{LongFTWG}_a(\alpha \cdot \alpha + 2) = 0$ とする。

B) A) 以外の場合、算定割引重量は 0 とする。

(5) (4) の規定において、当該国際線単位期間累計重量が前年同期の国際線単位期間累計重量と比較し減量があった場合において、その減量が軽微なものと会社が認めたときは、必要な補正を行い、算定割引重量を算定する。

(6) (4) から (5) までの規定に基づき算定割引重量を算定するに際して、一の単位期間の日数とこれと比較すべき単位期間の日数に差がある場合は、必要な補正を行い、算定割引重量を算定する。

(7) 前各号のほか、国際航空運送事業者が関西国際空港で運航できないような不可抗力等の事態であると会社が認めた場合、会社は算定割引重量を算定するために必要な補正を行うことができる。

3. 国際線旅客便新規路線割引

(1) 国際線旅客便新規路線割引の適用期間は 2020 年 4 月 1 日から 2023 年 3 月 31 日までとし、算定割引重量の算定に際し用いる期の単位期間は別表第 2 に定める。

(2) 国際線旅客便新規路線割引の対象となる航空機は、関西国際空港に着陸した国際航空に従事する航空機で、国際航空運送事業者が、他人の需要に応じ、関西国際空港と本邦外の地点との間に路線（これと接続して運航される本邦内の各地間における路線を含む。）を定めて各期において路線ごとに 12 便以上有償で旅客を運送する場合において、2019 年 4 月 1 日から 2019 年 10 月 31 日の期間及び 2019 年 11 月 1 日から 2020 年 3 月 31 日の期間のそれぞれの期間に 12 便以上の運航実績がなかった都市への路線を運航する際に使用される航空機とする。

(3) 本割引の適用にあたっては、それぞれの期間において、国土交通大臣より就航の認可等を最も早く受けた航空会社の路線運航にかかる航空機に対してのみ適用されるものとし、また本割引の適用期間中に一度本割引が適用された路線については、それぞれの期間において、同一の国際

航空運送事業者による路線の休止後の再開又は他の航空運送事業者による新設若しくは休止後の再開があったとしても、再度の適用はしないものとする。

(4) 就航年数については、別表第2の第1期、第2期それぞれにおける該当便の就航開始日の属する単位期間を1年目とし、翌年度以降同一期の単位期間ごとに2年目、3年目とする。

(5) 各年度・各期における算定割引重量の算出にあたっては次の計算による。ただし、算出した算定割引重量が負の場合は0とする。

【就航1年目の割引】

以下の各場合において、 $TWN_a(\alpha)$ を定義する。

1) $\hat{W}D_a(\alpha) \geq 0$ の場合

$$TWN_a(\alpha) = \hat{W}N_a(\alpha) - \hat{W}NTransit_a(\alpha)$$

2) $\hat{W}D_a(\alpha) < 0$ の場合

$$TWN_a(\alpha) = \hat{W}D_a(\alpha) + \hat{W}N_a(\alpha) - \hat{W}NTransit_a(\alpha)$$

上記にて定義した $TWN_a(\alpha)$ をもとに、以下の計算を行う。

A) $TWN_a(\alpha) > 0$ の場合

a) Short $TWN_a(\alpha) > 0$ かつ Long $TWN_a(\alpha) > 0$ の場合

$(Short\ TWN_a(\alpha) \times (1 - Short\ \hat{W}NLN_a(\alpha) / Short\ \hat{W}N_a(\alpha) \times 50\%) \times 90\% + Long\ TWN_a(\alpha) \times (1 - Long\ \hat{W}NLN_a(\alpha) / Long\ \hat{W}N_a(\alpha) \times 50\%) \times 100\%)$ を算定割引重量とする。

b) Short $TWN_a(\alpha) > 0$ かつ Long $TWN_a(\alpha) = 0$ の場合

$Short\ TWN_a(\alpha) \times (1 - Short\ \hat{W}NLN_a(\alpha) / Short\ \hat{W}N_a(\alpha) \times 50\%) \times 90\%$ を算定割引重量とする。

c) Short $TWN_a(\alpha) = 0$ かつ Long $TWN_a(\alpha) > 0$ の場合

$Long\ TWN_a(\alpha) \times (1 - Long\ \hat{W}NLN_a(\alpha) / Long\ \hat{W}N_a(\alpha) \times 50\%) \times 100\%$ を算定割引重量とする。

B) A) 以外の場合、算定割引重量は0とする。

【就航2年目の割引】

A) $DeTWN_a(\alpha \cdot \alpha + 1) > 0$ の場合、

Short $FTWN_a(\alpha \cdot \alpha + 1) \times 60\% + Long\ FTWN_a(\alpha \cdot \alpha + 1) \times 80\%$ を算定割引重量とし、Short $FTWN_a(\alpha \cdot \alpha + 1)$ 及び Long $FTWN_a(\alpha \cdot \alpha + 1)$ については以下の計算をもって算出するものとする。

a) Short $TWN_a(\alpha) > 0$ かつ Long $TWN_a(\alpha) > 0$ の場合

$$Short\ FTWN_a(\alpha \cdot \alpha + 1) = Short\ DeTWN_a(\alpha \cdot \alpha + 1)$$

$$Long\ FTWN_a(\alpha \cdot \alpha + 1) = Long\ DeTWN_a(\alpha \cdot \alpha + 1)$$

b) Short $TWN_a(\alpha) > 0$ かつ Long $TWN_a(\alpha) = 0$ の場合

$$Short\ FTWN_a(\alpha \cdot \alpha + 1) = Short\ DeTWN_a(\alpha \cdot \alpha + 1)$$

Long FTWN_a($\alpha \cdot \alpha + 1$)=0

c) Short TWN_a(α)=0 かつ Long TWN_a(α)>0 の場合

Short FTWN_a($\alpha \cdot \alpha + 1$)=0

Long FTWN_a($\alpha \cdot \alpha + 1$)=Long DeTWN_a($\alpha \cdot \alpha + 1$)

d) a)、b)またはc)以外の場合、

Short FTWN_a($\alpha \cdot \alpha + 1$)=0

Long FTWN_a($\alpha \cdot \alpha + 1$)=0

B) A)以外の場合、算定割引重量は0とする。

【就航3年目の割引】

A) DeTWN_a($\alpha \cdot \alpha + 2$)>0 の場合

Short FTWN_a($\alpha \cdot \alpha + 2$)×40%+Long FTWN_a($\alpha \cdot \alpha + 2$)×40%を算定割引重量とし、Short FTWN_a($\alpha \cdot \alpha + 2$)及びLong FTWN_a($\alpha \cdot \alpha + 2$)については以下の計算をもって算出するものとする。

a) Short TWN_a(α)>0 かつ Long TWN_a(α)>0 の場合

Short FTWN_a($\alpha \cdot \alpha + 2$)=Short DeTWN_a($\alpha \cdot \alpha + 2$)

Long FTWN_a($\alpha \cdot \alpha + 2$)=Long DeTWN_a($\alpha \cdot \alpha + 2$)

b) Short TWN_a(α)>0 かつ Long TWN_a(α)=0 の場合

Short FTWN_a($\alpha \cdot \alpha + 2$)=Short DeTWN_a($\alpha \cdot \alpha + 2$)

Long FTWN_a($\alpha \cdot \alpha + 2$)=0

c) Short TWN_a(α)=0 かつ Long TWN_a(α)>0 の場合

Short FTWN_a($\alpha \cdot \alpha + 2$)=0

Long FTWN_a($\alpha \cdot \alpha + 2$)=Long DeTWN_a($\alpha \cdot \alpha + 2$)

d) a)、b)またはc)以外の場合、

Short FTWN_a($\alpha \cdot \alpha + 2$)=0

Long FTWN_a($\alpha \cdot \alpha + 2$)=0

B) A)以外の場合、算定割引重量は0とする。

4. 国際線旅客便トランジット路線割引

(1) 国際線旅客便トランジット路線割引の適用期間は2020年4月1日から2023年3月31日までとし、算定割引重量の算定に際し用いる期の単位期間は別表第2に定める。

(2) 国際線旅客便トランジット路線割引の対象となる航空機は、関西国際空港に着陸した国際航空に従事する航空機で、国際航空運送事業者が、他人の需要に応じ、路線（これと接続して運航

される本邦内の各地間における路線を含む。) を定めて各期において路線ごとに 12 便以上有償で旅客を運送する航空機のうち、以下の条件をすべて満たすものとする。

- ア 国際航空運送事業者による本邦外空港 A-関西国際空港-本邦外空港 B、また関西国際空港以外の本邦内空港-関西国際空港-本邦外空港を運航する航空機
- イ 上記の運航に使用される航空機の各運航区間ごとの IATA SRS に定められた飛行距離を合計した総飛行距離が 6,000km 以上である路線に使用されている航空機のうち、飛行距離の短い区間において、関西国際空港に到着する便に使用されている航空機
- ウ 中継地である関西国際空港に到着する便と出発する便が同一便名である航空機
- エ 中継地として関西国際空港に停留する時間が国土交通大臣より認可等を受けたダイヤにおいて、往復ともに 4 時間以内である航空機

(3) 算定割引重量は、以下の式にて求める。

$$\begin{aligned} & (\hat{W}^{\text{Transit}}_a(\alpha) + \hat{W}^{\text{NLTransit}}_a(\alpha)) \\ & \times (1 - (\hat{W}^{\text{LNTransit}}_a(\alpha) + \hat{W}^{\text{NLNTransit}}_a(\alpha)) / (\hat{W}^{\text{Transit}}_a(\alpha) + \hat{W}^{\text{NLTransit}}(\alpha))) \times 50\% \end{aligned}$$

5. 国際線貨物便増量割引

(1) 国際線貨物便増量割引の適用期間は 2020 年 4 月 1 日から 2023 年 3 月 31 日までとし、算定割引重量の算定に際し用いる期の単位期間を別表第 3 に定める。

(2) 国際線貨物便増量割引の対象となる航空機は、関西国際空港に着陸した国際航空に従事する航空機で、国際航空運送事業者が、他人の需要に応じ、関西国際空港と本邦外の地点との間に路線（これと接続して運航される本邦内の各地間における路線を含む。）を定めて各期において 12 便以上有償で専ら貨物を運送する航空機とする。

(3) 各年・各期における算定割引重量の算出は次による。

- ・ $W(y) =$ (2) に規定する航空機の最大離陸重量の単位期間における当該国際航空運送事業者ごとの合計（以下「国際線単位期間累計重量」という）。
- ・ $N(y) =$ 深夜早朝時間帯（日本標準時 1 時 00 分から同 5 時 59 分まで）の着陸料が適用された航空機の最大離陸重量に、50% を乗じた重量の総計。
- ・ 各計算の算出において、負の場合は 0 とする。

A. IATA SRS において、関西国際空港からの距離が 3,000km 未満の飛行場を起点とする路線の場合

(ア) 2020 年度各期における算定割引重量の算出

(a) $W_{17} < W_{18} < W_{19} < W_{20}$ の場合

$((W_{20} - N_{20}) - (W_{19} - N_{19})) \times 80\% + ((W_{19} - N_{19}) - (W_{18} - N_{18})) \times 50\% + ((W_{18} - N_{18}) - (W_{17} - N_{17})) \times 30\%$ を算定割引重量とする。

(b) $W17 < W18 < W20 < W19$ の場合

$((W18 - N18) - (W17 - N17)) \times 30\%$ を算定割引重量とする。

(c) $W18 < W19 < W20$ の場合

$((W20 - N20) - (W19 - N19)) \times 80\% + ((W19 - N19) - (W18 - N18)) \times 50\%$ を算定割引重量とする。

(d) $W19 < W20$ の場合

$((W20 - N20) - (W19 - N19)) \times 80\%$ を算定割引重量とする。

(e) (a)、(b)、(c)または(d)にあてはまらない場合

算定割引重量は0とする。

(イ) 2021年度各期における算定割引重量の算出

(a) $W18 < W19 < W20 < W21$ の場合

$((W21 - N21) - (W20 - N20)) \times 80\% + ((W20 - N20) - (W19 - N19)) \times 50\% + ((W19 - N19) - (W18 - N18)) \times 30\%$ を算定割引重量とする。

(b) $W18 < W19 < W21 < W20$ の場合

$((W19 - N19) - (W18 - N18)) \times 30\%$ を算定割引重量とする。

(c) $W19 < W20 < W21$ の場合

$((W21 - N21) - (W20 - N20)) \times 80\% + ((W20 - N20) - (W19 - N19)) \times 50\%$ を算定割引重量とする。

(d) $W20 < W21$ の場合

$((W21 - N21) - (W20 - N20)) \times 80\%$ を算定割引重量とする。

(e) (a)、(b)、(c)または(d)にあてはまらない場合

算定割引重量は0とする。

(ウ) 2022年度各期における算定割引重量の算出

(a) $W19 < W20 < W21 < W22$ の場合

$((W22 - N22) - (W21 - N21)) \times 80\% + ((W21 - N21) - (W20 - N20)) \times 50\% + ((W20 - N20) - (W19 - N19)) \times 30\%$ を算定割引重量とする。

(b) $W19 < W20 < W22 < W21$ の場合

$((W20 - N20) - (W19 - N19)) \times 30\%$ を算定割引重量とする。

(c) $W20 < W21 < W22$ の場合

$((W22 - N22) - (W21 - N21)) \times 80\% + ((W21 - N21) - (W20 - N20)) \times 50\%$ を算定割引重量とする。

(d) $W21 < W22$ の場合

$((W22 - N22) - (W21 - N21)) \times 80\%$ を算定割引重量とする。

(e) (a)、(b)、(c)または(d)にあてはまらない場合

算定割引重量は0とする。

(エ) 2023年度各期における算定割引重量の算出

(a) $W20 < W21 < W22 < W23$ の場合

$((W22 - N22) - (W21 - N21)) \times 50\% + ((W21 - N21) - (W20 - N20)) \times 30\%$ を算定割引重量とする。

(b) $W20 < W21 < W23 < W22$ の場合

$((W21 - N21) - (W20 - N20)) \times 30\%$ を算定割引重量とする。

(c) $W21 < W22 < W23$ の場合

$((W22 - N22) - (W21 - N21)) \times 50\%$ を算定割引重量とする。

(d) (a)、(b)または(c)にあてはまらない場合

算定割引重量は0とする。

(オ) 2024年度各期における算定割引重量の算出

(a) $W21 < W22 < W23 < W24$ または $W21 < W22 < W24 < W23$ の場合

$((W22 - N22) - (W21 - N21)) \times 30\%$ を算定割引重量とする。

(b) (a)にあてはまらない場合

算定割引重量は0とする。

B. IATA SRSにおいて、関西国際空港からの距離が3,000km以上の飛行場を起点とする路線の場合

(ア) 2020年度各期における算定割引重量の算出

(a) $W17 < W18 < W19 < W20$ の場合

$((W20 - N20) - (W19 - N19)) \times 90\% + ((W19 - N19) - (W18 - N18)) \times 60\% + ((W18 - N18) - (W17 - N17)) \times 40\%$ を算定割引重量とする。

(b) $W17 < W18 < W20 < W19$ の場合

$((W18 - N18) - (W17 - N17)) \times 40\%$ を算定割引重量とする。

(c) $W18 < W19 < W20$ の場合

$((W20 - N20) - (W19 - N19)) \times 90\% + ((W19 - N19) - (W18 - N18)) \times 60\%$ を算定割引重量とする。

(d) $W19 < W20$ の場合

$((W20 - N20) - (W19 - N19)) \times 90\%$ を算定割引重量とする。

(e) (a)、(b)、(c)または(d)にあてはまらない場合

算定割引重量は0とする。

(イ) 2021年度各期における算定割引重量の算出

(a) $W18 < W19 < W20 < W21$ の場合

$((W21 - N21) - (W20 - N20)) \times 90\% + ((W20 - N20) - (W19 - N19)) \times 60\% + ((W19 - N19) - (W18 - N18)) \times 40\%$ を算定割引重量とする。

(b) $W18 < W19 < W21 < W20$ の場合

$((W19 - N19) - (W18 - N18)) \times 40\%$ を算定割引重量とする。

(c) $W19 < W20 < W21$ の場合

$((W21 - N21) - (W20 - N20)) \times 90\% + ((W20 - N20) - (W19 - N19)) \times 60\%$ を算定割引重量とする。

(d) $W20 < W21$ の場合

$((W21 - N21) - (W20 - N20)) \times 90\%$ を算定割引重量とする。

(e) (a)、(b)、(c)または(d)にあてはまらない場合

算定割引重量は0とする。

(ウ) 2022年度各期における算定割引重量の算出

(a) $W19 < W20 < W21 < W22$ の場合

$((W22 - N22) - (W21 - N21)) \times 90\% + ((W21 - N21) - (W20 - N20)) \times 60\% + ((W20 - N20) - (W19 - N19)) \times 40\%$ を算定割引重量とする。

(b) $W19 < W20 < W22 < W21$ の場合

$((W20 - N20) - (W19 - N19)) \times 40\%$ を算定割引重量とする。

(c) $W20 < W21 < W22$ の場合

$((W22 - N22) - (W21 - N21)) \times 90\% + ((W21 - N21) - (W20 - N20)) \times 60\%$ を算定割引重量とする。

(d) $W21 < W22$ の場合

$((W22 - N22) - (W21 - N21)) \times 90\%$ を算定割引重量とする。

(e) (a)、(b)、(c)または(d)にあてはまらない場合

算定割引重量は0とする。

(エ) 2023年度各期における算定割引重量の算出

(a) $W20 < W21 < W22 < W23$ の場合

$((W22 - N22) - (W21 - N21)) \times 60\% + ((W21 - N21) - (W20 - N20)) \times 40\%$ を算定割引重量とする。

(b) $W20 < W21 < W23 < W22$ の場合

$((W21 - N21) - (W20 - N20)) \times 40\%$ を算定割引重量とする。

(c) $W21 < W22 < W23$ の場合

$((W22 - N22) - (W21 - N21)) \times 60\%$ を算定割引重量とする。

(d) (a)、(b)または(c)にあてはまらない場合

算定割引重量は0とする。

(オ) 2024年度各期における算定割引重量の算出

(a) $W21 < W22 < W23 < W24$ または $W21 < W22 < W24 < W23$ の場合

$((W22 - N22) - (W21 - N21)) \times 40\%$ を算定割引重量とする。

(b) (a)にあてはまらない場合

算定割引重量は0とする。

(4) (3)の規定において、当該国際線単位期間累計重量が前年同期の国際線単位期間累計重量と比較し減量があった場合において、その減量が軽微なものと会社が認めるときは、必要な補正を

行い、算定割引重量を算定する。

(5) (3) から (4) までの規定に基づき算定割引重量を算定するに際して、一の単位期間の日数とこれと比較すべき単位期間の日数に差がある場合は、必要な補正を行い、算定割引重量を算定する。

(6) 前各号のほか、国際航空運送事業者が関西国際空港で運航できないような不可抗力等の事態であると会社が認めた場合、会社は算定割引重量を算定するために必要な補正を行うことができる。

6. 関西圏ネットワーク拡充割引

(1) 関西圏ネットワーク拡充割引の適用期間は2020年4月1日から2023年3月31日までとし、算定割引重量の算定に際し用いる期の単位期間は別表第2に定める。

(2) 関西圏ネットワーク拡充割引の対象となる航空機は、関西国際空港に着陸した国内航空に従事する航空機で、国内航空運送事業者が、他人の需要に応じ、関西国際空港と本邦内の他の地点との間に路線を定めて各期において路線ごとに12便以上有償で旅客を運送する航空機のうち、次に掲げるすべての条件を満たす航空機とする。

ア 最大離陸重量が50トンを超える航空機

イ ターボジェット発動機を装備する航空機

ウ 別に定める一の航空運送事業グループの運航計画において、大阪国際空港及び神戸空港いずれの空港との間でも運航していない地点を離陸し、関西国際空港に着陸した航空機

(3) 算定割引重量については、(2)に規定する航空機の最大離陸重量に、50%を乗じた重量とする。

7. 国内線旅客便新規路線割引

(1) 国内線旅客便新規路線割引の適用期間は2020年4月1日から2023年3月31日までとし、算定割引重量の算定に際し用いる期の単位期間を別表第2に定める。

(2) 国内線旅客便新規路線割引の対象となる航空機は、関西国際空港に着陸した国内航空に従事する航空機で、国内航空運送事業者が、他人の需要に応じ、関西国際空港と本邦内の他の地点との間に路線を定めて各期において路線ごとに12便以上有償で旅客を運送する場合において、2019年度において24便以上、または第1期を4月から10月まで、第2期を11月から翌年3月までと定め、その各期において12便以上の運航実績がなかった都市への路線を運航する際に使用される航空機とする。

(3) 本割引の適用にあたっては、国土交通大臣より就航の認可等を最も早く受けた航空会社の当該路線運航にかかる航空機に対してのみ適用されるものとする。

(4) 就航年数については、該当便の就航開始日の属する別表第2の単位期間（第1期と第2期を

通算した期間)を1年目とし、以降単位期間(第1期と第2期を通算した期間)ごとに2年目、3年目とする。

(5) 各年度・各期における算定割引重量の算出にあたっては次の計算による。ただし、算出した算定割引重量が負の場合は0とする。

【就航1年目の割引】

A) $\hat{W}D_a(\alpha) \geq 0$ の場合

$TWN_a(\alpha) \times 80\%$ を算定割引重量とする。

B) $\hat{W}D_a(\alpha) < 0$ の場合

$(\hat{W}D_a(\alpha) + TWN_a(\alpha)) \times 80\%$ を算定割引重量とする。

【就航2年目の割引】

A) $((W_a(\alpha+1) - \hat{W}LN_a(\alpha+1) - \hat{W}Net_a(\alpha+1)) - (W_a(\alpha-1) - \hat{W}LN_a(\alpha-1) - \hat{W}Net_a(\alpha-1))) \geq 0$ の場合

$TWN_a(\alpha \cdot \alpha+1) \times 50\%$ を算定割引重量とする。

B) $((W_a(\alpha+1) - \hat{W}LN_a(\alpha+1) - \hat{W}Net_a(\alpha+1)) - (W_a(\alpha-1) - \hat{W}LN_a(\alpha-1) - \hat{W}Net_a(\alpha-1))) < 0$ の場合

$((W_a(\alpha+1) - \hat{W}LN_a(\alpha+1) - \hat{W}Net_a(\alpha+1)) - (W_a(\alpha-1) - \hat{W}LN_a(\alpha-1) - \hat{W}Net_a(\alpha-1))) + TWN_a(\alpha \cdot \alpha+1) \times 50\%$ を算定割引重量とする。

【就航3年目の割引】

$((W_a(\alpha+1) - \hat{W}LN_a(\alpha+1) - \hat{W}Net_a(\alpha+1)) - (W_a(\alpha-1) - \hat{W}LN_a(\alpha-1) - \hat{W}Net_a(\alpha-1))) + TWN_a(\alpha \cdot \alpha+1) > 0$ かつ $TWN_a(\alpha \cdot \alpha+1) > 0$ の場合において

A) $((W_a(\alpha+2) - \hat{W}LN_a(\alpha+2) - \hat{W}Net_a(\alpha+2)) - (W_a(\alpha-1) - \hat{W}LN_a(\alpha-1) - \hat{W}Net_a(\alpha-1))) \geq 0$ の場合

$TWN_a(\alpha \cdot \alpha+2) \times 30\%$ を算定割引重量とする。

B) $((W_a(\alpha+2) - \hat{W}LN_a(\alpha+2) - \hat{W}Net_a(\alpha+2)) - (W_a(\alpha-1) - \hat{W}LN_a(\alpha-1) - \hat{W}Net_a(\alpha-1))) < 0$ の場合

$((W_a(\alpha+2) - \hat{W}LN_a(\alpha+2) - \hat{W}Net_a(\alpha+2)) - (W_a(\alpha-1) - \hat{W}LN_a(\alpha-1) - \hat{W}Net_a(\alpha-1))) + TWN_a(\alpha \cdot \alpha+2) \times 30\%$ を算定割引重量とする。

C) 上記以外の場合、算定割引重量は0とする。

(6) (5)の規定において、当該国内線単位期間累計重量が前年度同期の国内線単位期間累計重量と比較し減量があった場合において、その減量が軽微なものと会社が認めるときは、必要な補正

を行い、算定割引重量を算定する。

(7) (5) から (6) の適用にあたっては、規程第13条第2項第1号ア(イ)から(エ)に応じて重量を査定するものとする。

8. 国内線貨物便増量割引

(1) 国内線貨物便増量割引の適用期間は2020年4月1日から2023年3月31日までとし、算定割引重量の算定に際し用いる期の単位期間を別表第2に定める。

(2) 国内線貨物便増量割引の対象となる航空機は、関西国際空港に着陸した国内航空に従事する航空機で、国内航空運送事業者が、他人の需要に応じ、関西国際空港と本邦内の他の地点との間に路線を定めて各期において12便以上有償で専ら貨物を運送する航空機とする。

(3) 各年度・各期における算定割引重量の算出は次による。

・ $W(y)$ = (2) に規定する航空機の最大離陸重量の単位期間における当該国内航空運送事業者ごとの合計 (以下「国内線単位期間累計重量」という。)

・ $N(y)$ =深夜早朝時間帯 (日本標準時1時00分から同5時59分まで) の着陸料が適用された航空機の最大離陸重量に、50%を乗じた重量の総計。

・ 各計算の算出において、負の場合は0とする。

(ア) 2020年度各期における算定割引重量の算出

(a) $W17 < W18 < W19 < W20$ の場合

$((W20 - N20) - (W19 - N19)) \times 80\% + ((W19 - N19) - (W18 - N18)) \times 50\% + ((W18 - N18) - (W17 - N17)) \times 30\%$ を算定割引重量とする。

(b) $W17 < W18 < W20 < W19$ の場合

$((W18 - N18) - (W17 - N17)) \times 30\%$ を算定割引重量とする。

(c) $W18 < W19 < W20$ の場合

$((W20 - N20) - (W19 - N19)) \times 80\% + ((W19 - N19) - (W18 - N18)) \times 50\%$ を算定割引重量とする。

(d) $W19 < W20$ の場合

$((W20 - N20) - (W19 - N19)) \times 80\%$ を算定割引重量とする。

(e) (a)、(b)、(c)または(d)にあてはまらない場合

算定割引重量は0とする。

(イ) 2021年度各期における算定割引重量の算出

(a) $W18 < W19 < W20 < W21$ の場合

$((W21 - N21) - (W20 - N20)) \times 80\% + ((W20 - N20) - (W19 - N19)) \times 50\% + ((W19 - N19) - (W18 - N18)) \times 30\%$ を算定割引重量とする。

(b) $W18 < W19 < W21 < W20$ の場合

$((W19 - N19) - (W18 - N18)) \times 30\%$ を算定割引重量とする。

(c) $W19 < W20 < W21$ の場合

$((W21 - N21) - (W20 - N20)) \times 80\% + ((W20 - N20) - (W19 - N19)) \times 50\%$ を算定割引重量とする。

(d) $W20 < W21$ の場合

$((W21 - N21) - (W20 - N20)) \times 80\%$ を算定割引重量とする。

(e) (a)、(b)、(c)または(d)にあてはまらない場合

算定割引重量は0とする。

(ウ) 2022年度各期における算定割引重量の算出

(a) $W19 < W20 < W21 < W22$ の場合

$((W22 - N22) - (W21 - N21)) \times 80\% + ((W21 - N21) - (W20 - N20)) \times 50\% + ((W20 - N20) - (W19 - N19)) \times 30\%$ を算定割引重量とする。

(b) $W19 < W20 < W22 < W21$ の場合

$((W20 - N20) - (W19 - N19)) \times 30\%$ を算定割引重量とする。

(c) $W20 < W21 < W22$ の場合

$((W22 - N22) - (W21 - N21)) \times 80\% + ((W21 - N21) - (W20 - N20)) \times 50\%$ を算定割引重量とする。

(d) $W21 < W22$ の場合

$((W22 - N22) - (W21 - N21)) \times 80\%$ を算定割引重量とする。

(e) (a)、(b)、(c)または(d)にあてはまらない場合

算定割引重量は0とする。

(エ) 2023年度各期における算定割引重量の算出

(a) $W20 < W21 < W22 < W23$ の場合

$((W22 - N22) - (W21 - N21)) \times 50\% + ((W21 - N21) - (W20 - N20)) \times 30\%$ を算定割引重量とする。

(b) $W20 < W21 < W23 < W22$ の場合

$((W21 - N21) - (W20 - N20)) \times 30\%$ を算定割引重量とする。

(c) $W21 < W22 < W23$ の場合

$((W22 - N22) - (W21 - N21)) \times 50\%$ を算定割引重量とする。

(d) (a)、(b)または(c)にあてはまらない場合

算定割引重量は0とする。

(オ) 2024年度各期における算定割引重量の算出

(a) $W21 < W22 < W23 < W24$ または $W21 < W22 < W24 < W23$ の場合

$((W22 - N22) - (W21 - N21)) \times 30\%$ を算定割引重量とする。

(b) (a)にあてはまらない場合

算定割引重量は0とする。

(4) (3)の規定において、当該国内線単位期間累計重量が前年度同期の国内線単位期間累計重量と比較し減量があった場合において、その減量が軽微なものと会社が認めるときは、必要な補正を

行い、算定割引重量を算定する。

(5) (3) から (4) の適用にあたっては、規程第13条第2項第1号ア(イ)から(エ)に応じて重量を査定するものとする。

(6) 前各号のほか、国内航空運送事業者が関西国際空港で運航できないような不可抗力等の事態であると会社が認めた場合、会社は算定割引重量を算定するために必要な補正を行うことができる。

9. 重量の査定

2. から 8. までの規定の適用にあたっては、共同運航、会社合併、持株会社設立等による経営統合等に関する場合その他会社が必要と認める場合は重量の査定を行うものとする。

ただし、会社が必要と認めるときは当該査定の一部又は全部を行わないことができる。

II 特例が適用される航空機の着陸料の算出方法

I に定める最大離陸重量の特例が適用される航空運送事業者が、会社に対して支払わなければならない着陸料の額は、当該航空運送事業者の国際航空に従事する航空機及び国内航空に従事する航空機のそれぞれにおける着陸料算定の基礎となる最大離陸重量の合計から、I の 2. から 8. までの規定に基づき算出される算定割引重量を控除した重量（トンによるものとし、トン未満は、1 トンとして計算する。）に、規程第 13 条第 2 項第 1 号ア(ア)から(エ)までに定める額を乗じた額とする。

III 着陸料の特例

1. 特例の対象及び種類

規程第 13 条第 2 項第 1 号ア(ア)から(エ)までの着陸料の扱いについては、次に掲げる特例により算定された額（以下「控除額」という。）を控除することとし、当該特例は 2. 及び 3. において定める内容とする。

①国際旅客便オープンスポット特例

②国内旅客便オープンスポット特例

2. 国際旅客便オープンスポット特例

(1) 国際旅客便オープンスポット特例の適用期間は、2020 年 4 月 1 日から 2022 年 3 月 31 日までとする。

(2) 控除額の算定に際し用いる期の単位期間は、別表第 2 のとおりとする。

(3) 国際旅客便オープンスポット特例の対象となる航空機は、関西国際空港に着陸した国際航空に従事する航空機で、国際航空運送事業者が、他人の需要に応じ、旅客を運送する航空機のうち、次に掲げるすべての条件を満たす航空機とする。

ア 機体の構造上、関西国際空港旅客搭乗橋設備を使用可能な航空機

イ やむを得ず関西国際空港のオープンスポットを使用し、出発又は到着の際に、旅客の搭乗又は降機を目的としてランプバスが運行された航空機

(4) 単位期間における控除額は、国際航空運送事業者ごとに算定し、旅客の搭乗又は降機1回に使用したランプバスの運行費用（消費税及び地方消費税を含まない。）のうち会社が認めた費用と会社が別に定める旅客搭乗橋設備使用料（消費税及び地方消費税を含まない。）の差額の合計額とする。ただし、控除額は、当該ランプバスが運行された航空機に係る規程第13条第2項第1号ア(ア)の着陸料の額を上限とする。

3. 国内旅客便オープンスポット特例

(1) 国内旅客便オープンスポット特例の適用期間は、2020年4月1日から2022年3月31日までとする。

(2) 控除額の算定に際し用いる期の単位期間は、別表第2のとおりとする。

(3) 国内旅客便オープンスポット特例の対象となる航空機は、関西国際空港に着陸した国内航空に従事する航空機で、国内航空運送事業者が、他人の需要に応じ、旅客を運送する航空機のうち、次に掲げるすべての条件を満たす航空機とする。

ア 機体の構造上、関西国際空港旅客搭乗橋設備を使用可能な航空機

イ やむを得ず関西国際空港のオープンスポットを使用し、出発又は到着の際に、旅客の搭乗又は降機を目的としてランプバスが運行された航空機

(4) 単位期間における控除額は、国内航空運送事業者ごとに算定し、旅客の搭乗又は降機1回に使用したランプバスの運行費用（消費税及び地方消費税を含まない。）のうち会社が認めた費用と会社が別に定める旅客搭乗橋設備使用料（消費税及び地方消費税を含まない。）の差額の合計額とする。ただし、控除額は、当該ランプバスが運行された航空機に係る規程第13条第2項第1号ア(イ)から(エ)までの着陸料の額を上限とする。

第2章

第1章において定める特例について、2020年度以降、以下の取り扱いを行うこととする。

1 新しく定める着陸料算定の特例（国際線旅客便リカバリー割引）について

第1章のIに定める各種特例に加え、2020年度及び2021年度に限り国際線旅客便リカバリー割引を創設し、以下の条件により適用する。

(1) 国際線旅客便リカバリー割引の適用期間は2020年7月1日から2021年9月30日までとする。

(2) 国際線旅客便リカバリー割引の対象となる航空機は、関西国際空港に着陸した国際航空に従事する航空機で、国際航空運送事業者が、他人の需要に応じ、関西国際空港と本邦外の

地点との間に路線（これと接続して運航される本邦内の各地間における路線を含む。）を定めて有償で旅客を運送する航空機とする。なお、上記航空機について、2020年7月1日から2021年9月30日の間に運航したものについては、そのすべてについて（4）の割引率を適用する。

（3）本割引に関する払戻時期については下表の通りとする。

運航時期	2020年						2021年		
	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
払戻時期	2020年 10月末日		2020年 12月末日			2021年 5月末日			

運航時期	2021年					
	4月	5月	6月	7月	8月	9月
払戻時期	2021年 11月末日					

※ ここにおいて末日とは、会社の最終営業日を指す。

（4）各月の割引率については以下の通りとする。

	2020年						2021年		
	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
Short	40%	40%	30%	15%	15%	10%	5%	5%	5%
Long	60%	60%	50%	35%	25%	20%	15%	10%	10%

	2021年					
	4月	5月	6月	7月	8月	9月
Short	5%	5%	5%	5%	5%	5%
Long	10%	10%	10%	10%	10%	10%

※ ただし、本割引の適用にあたっては、規程第13条第2項第1号イ（深夜早朝割引）及び第1章のIの4（国際線旅客便トランジット路線割引）に応じて重量を査定するものとする。

（5）国際航空運送事業者が関西国際空港で運航できないような不可抗力等の事態であると会社が認めた場合、会社は算定割引重量を算定するために必要な補正を行うことができる。

2 国際線旅客便増量割引の算定方法の一部変更について

国際線旅客便増量割引については、2020年4月から2022年3月の期間は適用しない。

これに伴い、2022年度以降、各算定割引重量の算定に際しては、2020年度及び2021年度における

単位期間を除外する形で、その比較すべき単位期間を補正することとする。

3 国際線旅客便新規路線割引の算定方法の一部変更について

国際線旅客便新規路線割引については、2020年4月から2022年3月の期間は適用しない。

これに伴い、2022年度以降、各算定割引重量の算定に際しては、2020年度及び2021年度における単位期間を除外する形で、その比較すべき単位期間を補正することとする。

また、第1章のⅠの3の(4)で定義する就航年数についても、2020年度及び2021年度における単位期間を除外する形で、就航年数を補正することとする。

4 国内線旅客便新規路線割引の算定方法の一部変更について

国内線旅客便新規路線割引については、第1章のⅠの7の(5)に定める算出方法を一部変更し、2020年度及び2021年度に限り、次の計算により算出することとする。

【就航1年目の割引】

$TWN_a(\alpha) \times 80\%$ を算定割引重量とする。

【就航2年目の割引】

$TWN_a(\alpha \cdot \alpha + 1) \times 50\%$ を算定割引重量とする。

【就航3年目の割引】

$TWN_a(\alpha \cdot \alpha + 2) \times 30\%$ を算定割引重量とする。

附 則

この達は、2016年4月1日から施行する。

附 則

この達は、2017年4月1日から施行する。ただし、Ⅱの5、Ⅱの6及びⅣの2については、2017年3月26日から施行する。また、改正前の規定による国際線増量割引又は国内線増量割引の適用をすでに受けているものについては、その適用期間内は、なお従前のおりとする。

附 則

この達は、2018年4月1日から施行する。ただし、2017年3月31日時点で有効であった規定による国際線増量割引又は国内線増量割引の適用をすでに受けているものについては、その適用期間内は、なお従前のおりとする。

附 則

この達は、2018年4月1日に遡って施行する。

附 則

この達は、2019年4月1日から施行する。ただし、2017年3月31日時点で有効であった規定による国際線増量割引又は国内線増量割引の適用をすでに受けているものについては、その適用期間内は、なお従前のおりとする。

附 則

この達は、2019年12月1日から施行する。

附 則

この達は、2020年4月1日から施行する。

ただし、2020年3月31日時点で有効であった規定による国際線増量割引又は国内線増量割引の適用をすでに受けているものについては、その適用期間内は、なお従前のおりとする。

なお、2019年11月1日以降2020年3月31日までに国際線新規路線割引として認定されるべき

路線の就航があった場合については、当該路線に使用された航空機に対して、この達に基づき就航1年目の割引を適用することとし、以降2年目、3年目の割引についても、この達に準ずるものとする。

附 則

この達は、2020年9月7日から施行する。

附 則

この達は、2020年11月6日から施行する。

附 則

この達は、2021年1月12日から施行する。

附 則

この達は、2021年4月1日から施行する。

別表第1 各種割引算定における用語の定義

<国際線割引（第1章I 2、3、4及び第2章1）>

用語	定義
Short	IATA SRSにおいて、関西国際空港からの距離が3,000km未満の飛行場を離陸し、関西国際空港へ着陸する路線
Long	IATA SRSにおいて、関西国際空港からの距離が3,000km以上の飛行場を離陸し、関西国際空港へ着陸する路線
$WW^{\wedge}Transit_a(\alpha)$	α 年度におけるa社のトランジット路線割引対象重量
$W^{\wedge}Transit_a(\alpha)$	$WW^{\wedge}Transit_a(\alpha) - W^{\wedge}NTransit_a(\alpha)$ α 年度におけるa社のトランジット路線割引対象重量（新規地点路線除く）
$W^{\wedge}NTransit_a(\alpha)$	α 年度におけるa社のトランジット路線割引対象重量（新規地点路線）
$WWA_a(\alpha)$	α 年度におけるa社によるA地点から到着した航空機の着陸重量の合計
$WA_a(\alpha)$	$WWA_a(\alpha) - W^{\wedge}Transit_a(\alpha)$ α 年度におけるa社によるA地点から到着した航空機の着陸重量の合計（トランジット路線割引対象重量を除く）
$WA(\alpha)$	$WA_a(\alpha) + WA_b(\alpha) + \dots + WA_z(\alpha)$ α 年度におけるA地点から到着した航空機の着陸重量の合計
$WIA_a(\alpha)$	$WA_a(\alpha) - WA_a(\alpha - 1)$ ただし $WIA_a(\alpha) < 0$ の場合、 $WIA_a(\alpha) = 0$ とする α 年度におけるa社によるA地点から到着した航空機の $\alpha - 1$ 年度からの着陸重量増量分の合計
$WIA(\alpha)$	$WIA_a(\alpha) + WIA_b(\alpha) + \dots + WIA_z(\alpha)$ α 年度におけるA地点から到着した航空機の $\alpha - 1$ 年度からの着陸重量増量分の合計
$W_aAPT(\alpha)$	$((WA(\alpha) - WA(\alpha - 1)) \times WIA_a(\alpha) / WIA(\alpha)) + ((WB(\alpha) - WB(\alpha - 1)) \times WIB_a(\alpha) / WIB(\alpha)) + \dots + ((WZ(\alpha) - WZ(\alpha - 1)) \times WIZ_a(\alpha) / WIZ(\alpha))$ ただし、 $W_aAPT(\alpha) < 0$ の場合、 $W_aAPT(\alpha) = 0$ とする α 年度におけるa社による全就航地点（A地点、B地点、・・・）から到着した航空機の $\alpha - 1$ 年度からの各地点における総増量を増量に寄与した航空会社間で按分した後の重量の合計
$WW^{\wedge}_a(\alpha)$	α 年度におけるa社による着陸重量。ただし、当該重量においては、Iの2の（3）にかかわらず、キャップ対象路線にかかる重量を含むものとする。
$W_a(\alpha)$	$WW^{\wedge}_a(\alpha) - W^{\wedge}N_a(\alpha)$ α 年度におけるa社による着陸重量。ただし、当該重量においては、Iの2の（3）にかかわらず、キャップ対象路線にかかる重量を含むものとする。（新規地点路線除く）
$W^{\wedge}N_a(\alpha)$	α 年度に新規地点路線と認定されたa社による α 年度の着陸重量の合計
$WW^{\wedge}LN_a(\alpha)$	α 年度におけるa社の深夜早朝割引対象重量

$\widehat{W}^{LN}_a(\alpha)$	$\widehat{W}^{LN}_a(\alpha) - \widehat{W}^{NLN}_a(\alpha)$
	α 年度における a 社の深夜早朝割引対象重量 (新規地点路線除く)
$\widehat{W}^{NLN}_a(\alpha)$	α 年度における a 社の深夜早朝割引対象重量 (新規地点路線)
$\widehat{W}^{LNTransit}_a(\alpha)$	α 年度における a 社のトランジット路線割引対象便の深夜早朝割引対象重量
$\widehat{W}^{LNTransit}_a(\alpha)$	$\widehat{W}^{LNTransit}_a(\alpha) - \widehat{W}^{NLNTransit}_a(\alpha)$
	α 年度における a 社のトランジット路線割引対象便の深夜早朝割引対象重量 (新規地点路線除く)
$\widehat{W}^{NLNTransit}_a(\alpha)$	α 年度における a 社のトランジット路線割引対象便の深夜早朝割引対象重量 (新規地点路線)
$\widehat{W}^{DTransit}_a(\alpha)$	$\widehat{W}^{Transit}_a(\alpha) - \widehat{W}^{Transit}_a(\alpha-1)$
	α 年度における a 社の $\alpha-1$ 年度からのトランジット路線割引対象重量の増減
$\widehat{W}^D_a(\alpha)$	$W_a(\alpha) - W_a(\alpha-1)$
	α 年度における a 社の $\alpha-1$ 年度からの着陸重量の増減
$TWG_a(\alpha)$	α 年度における a 社の増量割引算定の基礎となる重量
$TWN_a(\alpha)$	α 年度に新規地点路線と認定された a 社の新規路線割引対象重量 ただし、 $TWN_a(\alpha) < 0$ の場合、 $TWN_a(\alpha) = 0$ とする。
$FTWG_a(\alpha)$	α 年度における a 社の増量割引算定対象重量
$FTWG_a(\alpha \cdot \alpha+1)$	$\alpha+1$ 年度における α 年度に増量割引の適用を受けた a 社の 2 年目増量割引対象重量
$FTWG_a(\alpha \cdot \alpha+2)$	$\alpha+2$ 年度における α 年度に増量割引の適用を受けた a 社の 3 年目増量割引対象重量
$DeTWN_a(\alpha \cdot \alpha+1)$	$\alpha+1$ 年度における α 年度に新規地点路線と認定された路線の a 社の重量の合計。ただし、 $DeTWN_a(\alpha \cdot \alpha+1) > TWN_a(\alpha)$ の場合、 $DeTWN_a(\alpha \cdot \alpha+1) = TWN_a(\alpha)$ とする。
$DeTWN_a(\alpha \cdot \alpha+2)$	$\alpha+2$ 年度における α 年度に新規地点路線と認定された路線の a 社の重量の合計。ただし、 $DeTWN_a(\alpha \cdot \alpha+2) > TWN_a(\alpha)$ の場合、 $DeTWN_a(\alpha \cdot \alpha+2) = TWN_a(\alpha)$ とする。
$FTWN_a(\alpha \cdot \alpha+1)$	$\alpha+1$ 年度における α 年度に新規地点路線と認定された路線の a 社の新規路線割引対象重量
$FTWN_a(\alpha \cdot \alpha+2)$	$\alpha+2$ 年度における α 年度に新規地点路線と認定された路線の a 社の新規路線割引対象重量 ただし、 $FTWN_a(\alpha \cdot \alpha+1) = 0$ の場合、 $FTWN_a(\alpha \cdot \alpha+2) = 0$ とする。

<国内線割引（第1章I 7及び第2章4）>

用語	定義
$WW^*_a(\alpha)$	α 年度におけるa社の着陸重量
$W_a(\alpha)$	$WW^*_a(\alpha) - W^*_N_a(\alpha)$ α 年度におけるa社の着陸重量（新規地点路線除く）
$W^*_N_a(\alpha)$	α 年度に新規地点路線と認定されたa社による α 年度の路線の着陸重量
$W^*_{LN}_a(\alpha)$	α 年度におけるa社の深夜早朝割引対象重量（新規地点路線除く）
$W^*_{NLN}_a(\alpha)$	α 年度におけるa社の深夜早朝割引対象重量（新規地点路線）
$W^*_{Net}_a(\alpha)$	α 年度におけるa社の関西圏ネットワーク拡充割引対象重量（新規地点路線除く）
$W^*_{NNet}_a(\alpha)$	α 年度におけるa社の関西圏ネットワーク拡充割引対象重量（新規地点路線）
$W^*_D_a(\alpha)$	$(W_a(\alpha) - W^*_{LN}_a(\alpha) - W^*_{Net}_a(\alpha)) - (W_a(\alpha-1) - W^*_{LN}_a(\alpha-1) - W^*_{Net}_a(\alpha-1))$ α 年度におけるa社の $\alpha-1$ 年度からの着陸重量増減 ただし、6の割引にかかる査定後の重量とする
$TWN_a(\alpha)$	$W^*_N_a(\alpha) - W^*_{NLN}_a(\alpha) - W^*_{NNet}_a(\alpha)$ α 年度に新規地点路線と認定されたa社による α 年度の路線の着陸重量。ただし、6の割引にかかる査定後の重量とする
$W^*_N_a(\alpha \cdot \alpha+1)$	α 年度に新規地点路線と認定されたa社による $\alpha+1$ 年度の路線の着陸重量の合計
$W^*_{NLN}_a(\alpha \cdot \alpha+1)$	α 年度に新規地点路線と認定されたa社による $\alpha+1$ 年度の路線の国内線深夜早朝割引対象重量（新規地点路線）
$W^*_{NNet}_a(\alpha \cdot \alpha+1)$	α 年度に新規地点路線と認定されたa社による $\alpha+1$ 年度の路線の関西圏ネットワーク拡充割引対象重量（新規地点路線）
$TWN_a(\alpha \cdot \alpha+1)$	$W^*_N_a(\alpha \cdot \alpha+1) - W^*_{NLN}_a(\alpha \cdot \alpha+1) - W^*_{NNet}_a(\alpha \cdot \alpha+1)$ $\alpha+1$ 年度における α 年度に新規地点路線と認定された路線のa社の新規路線割引対象重量 ただし、6の割引にかかる査定後の重量とする
$W^*_N_a(\alpha \cdot \alpha+2)$	α 年度に新規地点路線と認定されたa社による $\alpha+2$ 年度の路線の着陸重量の合計
$W^*_{NLN}_a(\alpha \cdot \alpha+2)$	α 年度に新規地点路線と認定されたa社による $\alpha+2$ 年度の路線の国内線深夜早朝割引対象重量（新規地点路線）
$W^*_{NNet}_a(\alpha \cdot \alpha+2)$	α 年度に新規地点路線と認定されたa社による $\alpha+2$ 年度の路線の関西圏ネットワーク拡充割引対象重量（新規地点路線）
$TWN_a(\alpha \cdot \alpha+2)$	$W^*_N_a(\alpha \cdot \alpha+2) - W^*_{NLN}_a(\alpha \cdot \alpha+2) - W^*_{NNet}_a(\alpha \cdot \alpha+2)$ $\alpha+2$ 年度における α 年度に新規地点路線と認定された路線のa社の新規路線割引対象重量 ただし、6の割引にかかる査定後の重量とする

別表第2 国際線旅客便増量割引、国際線旅客便新規路線割引、国際線旅客便トランジット路線割引、関西圏ネットワーク拡充割引、国内線旅客便新規路線割引、国内線貨物便増量割引、国際旅客便オープンスポット特例及び国内旅客便オープンスポット特例における単位期間

期	単位期間
2017年度の第1期	2017年4月1日から 2017年10月31日まで
2017年度の第2期	2017年11月1日から 2018年3月31日まで
2018年度の第1期	2018年4月1日から 2018年10月31日まで
2018年度の第2期	2018年11月1日から 2019年3月31日まで
2019年度の第1期	2019年4月1日から 2019年10月31日まで
2019年度の第2期	2019年11月1日から 2020年3月31日まで
2020年度の第1期	2020年4月1日から 2020年10月31日まで
2020年度の第2期	2020年11月1日から 2021年3月31日まで
2021年度の第1期	2021年4月1日から 2021年10月31日まで
2021年度の第2期	2021年11月1日から 2022年3月31日まで
2022年度の第1期	2022年4月1日から 2022年10月31日まで
2022年度の第2期	2022年11月1日から 2023年3月31日まで
2023年度の第1期	2023年4月1日から 2023年10月31日まで
2023年度の第2期	2023年11月1日から 2024年3月31日まで
2024年度の第1期	2024年4月1日から 2024年10月31日まで
2024年度の第2期	2024年11月1日から 2025年3月31日まで

別表第3 国際線貨物便増量割引における単位期間

期	単位期間
2017年度の第1期	2017年3月26日から 2017年10月31日まで
2017年度の第2期	2017年11月1日から 2018年3月31日まで
2018年度の第1期	2018年4月1日から 2018年10月31日まで
2018年度の第2期	2018年11月1日から 2019年3月31日まで
2019年度の第1期	2019年4月1日から 2019年10月31日まで
2019年度の第2期	2019年11月1日から 2020年3月31日まで
2020年度の第1期	2020年4月1日から 2020年10月31日まで
2020年度の第2期	2020年11月1日から 2021年3月31日まで
2021年度の第1期	2021年4月1日から 2021年10月31日まで
2021年度の第2期	2021年11月1日から 2022年3月31日まで
2022年度の第1期	2022年4月1日から 2022年10月31日まで
2022年度の第2期	2022年11月1日から 2023年3月31日まで
2023年度の第1期	2023年4月1日から 2023年10月31日まで
2023年度の第2期	2023年11月1日から 2024年3月31日まで
2024年度の第1期	2024年4月1日から 2024年10月31日まで
2024年度の第2期	2024年11月1日から 2025年3月31日まで

第1号様式（Iの1関係）

関西国際空港国際線着陸料割引申請書

Application Form for KIX International Landing Charge Incentive

年 月 日
(Year/Month/Date)

関西エアポート株式会社(Kansai Airports)

代表取締役社長(CEO)

山谷 佳之 様

会社名(Company)

印

代表者名(Name of Representative)

所在地(Address)

関西国際空港の 年度第 期（ 月 日～ 月 日分）における国際線着陸料割引の適用を受けるため、以下の2項目を十分理解したうえで、下記書類を添付し申請いたします。

（1）関西国際空港供用規程第13条第2項第1号ウに基づく関西国際空港の着陸料算定の特例を定める達により提供される国際線着陸料割引制度による割引であること。

（2）該当期間終了後、関西エアポート株式会社が同制度に基づき算定のうえ、適用条件に合致すると判断した場合においてのみ実施される割引であること。

I hereby understand the conditions below and submit this application form with the documents required to enjoy KIX International Landing Charge Incentive for the Second half of FY (through).

(1) The incentives are provided under the exceptions of landing charges at KIX established on a basis of KIX Airport Commission Regulation Article 13, Paragraph 2, item 1, ウ.

(2) The incentives are provided only if KAP decides they are applicable to airlines after each period ends and KAP assesses applicability.

<必要書類/ Documents required to enjoy the incentives>

1. 対象期間の期初における運航スケジュール

（運航区間・機材・便名・ダイヤ・運航日/運航曜日等のわかるもの）

2. 会社概要

3. 割引額支払先口座

1. Flight Schedule as of the first date of the period

(which describes O&D, Aircraft type, Flight NO., Schedule & Operation day/date)

2. Company Guide

3. Bank account for payment of the incentives

担当者連絡先(Contact of person in charge)

部署名(Department)

氏名(Name)

電話番号(Telephone NO.)

メールアドレス(E-mail address)

第2号様式（Iの1関係）

関西国際空港国内線着陸料割引申請書
Application Form for KIX Domestic Landing Charge Incentive

年 月 日
(Year/Month/Date)

関西エアポート株式会社(Kansai Airports)
代表取締役社長(CEO)
山谷 佳之 様

会社名(Company) 印
代表者名(Name of Representative)
所在地(Address)

関西国際空港の 年度第 期（ 月 日～ 月 日分）における国内線着陸料割引の適用を受けるため、以下の2項目を十分理解したうえで、下記書類を添付し申請いたします。

- （1）関西国際空港供用規程第13条第2項第1号ウに基づく関西国際空港の着陸料算定の特例を定める達により提供される国内線着陸料割引制度による割引であること。
- （2）該当期間終了後、関西エアポート株式会社が同制度に基づき算定のうえ、適用条件に合致すると判断した場合においてのみ実施される割引であること。

I hereby understand the conditions below and submit this application form with the documents required to enjoy KIX International Landing Charge Incentive for the Second half of FY (through).

- (1) The incentives are provided under the exceptions of landing charges at KIX established on a basis of KIX Airport Commission Regulation Article 13, Paragraph 2, item 1, ウ.
- (2) The incentives are provided only if KAP decides they are applicable to airlines after each period ends and KAP assesses applicability.

<必要書類/ Documents required to enjoy the incentives>

1. 対象期間の期初における運航スケジュール
(運航区間・機材・便名・ダイヤ・運航日/運航曜日等のわかるもの)
2. 会社概要（会社資本構成のわかるもの。なお資本構成について提出後に変更が生じた場合、遅滞なく変更後の内容を提出すること）
3. 割引額支払先口座
 1. Flight Schedule as of the first date of the period
(which describes O&D, Aircraft type, Flight NO., Schedule & Operation day/date)
 2. Company Guide
(which describes shareholder composition. If some change of shareholder composition occurs, please submit the changed content without delay.)
 3. Bank account for payment of the incentives

担当者連絡先(Contact of person in charge)

部署名(Department)

氏名(Name)

電話番号(Telephone NO.)

メールアドレス(E-mail address)