

羽田空港発着枠の現状と検討課題

国土交通省 航空局

平成24年7月

1. これまでの発着枠配分の経緯

国内航空分野における規制緩和の経緯

参入制度

運賃制度

航空法制定(昭和27年)

路線ごとの免許制による需給調整規制

○ 3社で路線の棲み分け:『45・47体制』

JAL: 国際線・国内線(幹線)

ANA: 国内線(幹線・ローカル線)

JAS: 国内線(ローカル線)

○ 昭和61年:『45・47体制』廃止。ダブル・トリプルトラック化(※)

((※) 同一路線を2社又は3社が運航すること)

(ダブル・トリプルトラック化基準の緩和)

○ 平成9年: ダブル・トリプルトラック化基準の廃止

平成10年に35年ぶりの新規参入

⇒ スカイマーク(羽田＝福岡線)、北海道国際航空(羽田＝札幌線)

認可制

○ 総括原価主義

能率的な経営の下で、適正利潤を含む総費用と総収入が均衡するよう設定

○ 平成6年: 一部届出化

5割以内の営業政策的割引運賃等について届出化

○ 平成8年: 幅運賃制度の導入

標準原価から25%の幅内で普通運賃の設定を自由化

航空法改正(平成12年)

需給調整規制廃止し、事業ごとの許可制に

事業参入

○ 需給調整規制の廃止

○ 事業ごとの許可制

路線ごとの需給調整を前提とした免許制から、安全面の審査を中心とした事業ごとの許可制に移行。

運航ダイヤ

○ 事前届出制

路線の設定や増減便を、原則、航空会社の経営判断に委ねる。

○ 運賃飛行場については許可制(変更する場合は認可)

既得権益化を防止し、競争促進・国内航空ネットワークの維持・拡充の観点から5年毎に見直し

事前届出制(変更命令あり)

○ 事前届出制

すべての運賃・料金について、原則、航空会社の経営判断に委ねる。

○ 変更命令

不当な運賃・料金については、国土交通大臣が変更命令。

段階的に規制緩和

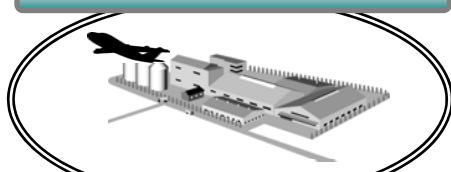
現行制度

混雑空港の発着枠(スロット)使用に係る許可制度①

○各空港には運用時間、管制に係る処理能力、騒音対策としての飛行制限等の制約要因による発着枠(スロット)の制限があり、混雑空港において自由な路線設定を認めると、当該空港の発着枠の制限を超えて離着陸を行おうとする航空機であふれ、運航の安全上及び環境上の問題が生ずることとなる。

○このため、混雑空港における発着枠の使用については国土交通大臣の許可にかからしめ、当該空港において運航の安全及び環境への配慮等の観点から設定された発着枠の上限を超えないように、国として発着総数の調整を行っているもの。

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

< 航空法 >

(運航計画等)

第七條の二 国内定期航空運送事業を經營しようとする本邦航空運送事業者は、運航計画(路線ごとの使用空港等、運航回数、発着日時その他の国土交通省令で定める事項を記載した計画をいう。以下同じ。)を定め、あらかじめ、国土交通大臣に届け出なければならない。

2 ～ 4 (略)

(混雑空港に係る特例)

第七條の三 混雑空港(当該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、当該空港における一日又は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ものとして国土交通省令で指定する空港*をいう。以下同じ。)を使用して国内定期航空運送事業を經營しようとする本邦航空運送事業者は、混雑空港ごとに、当該混雑空港を使用して運航を行うことについて国土交通大臣の許可を受けなければならない。

2 前項の許可を受けようとする本邦航空運送事業者は、当該混雑空港を使用空港とする路線に係る運航計画を記載した申請書を国土交通大臣に提出しなければならない。

3 国土交通大臣は、第一項の許可をしようとするときは、次の基準によって、これをしなければならない。

一 運航計画が航空機の運航の安全上適切なものであること。

二 競争の促進、多様な輸送網の形成等を通じて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等当該混雑空港を適切かつ合理的に使用するものであること。

4 国土交通大臣は、第一項の許可をしようとするときは、同項の本邦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してこれをしなければならない。

5 第一項の許可の有効期間は、許可の日からその日の属する単位期間(当該混雑空港に係る同項の指定の日以後の期間を五年を超えない範囲内において国土交通省令で定める年数**ごとに区分した各期間をいう。)の末日までの期間とする。

6 第一項の許可を受けた本邦航空運送事業者は、第二項の運航計画を変更しようとするときは、国土交通大臣の認可を受けなければならない。

7 第三項の規定は、前項の認可について準用する。

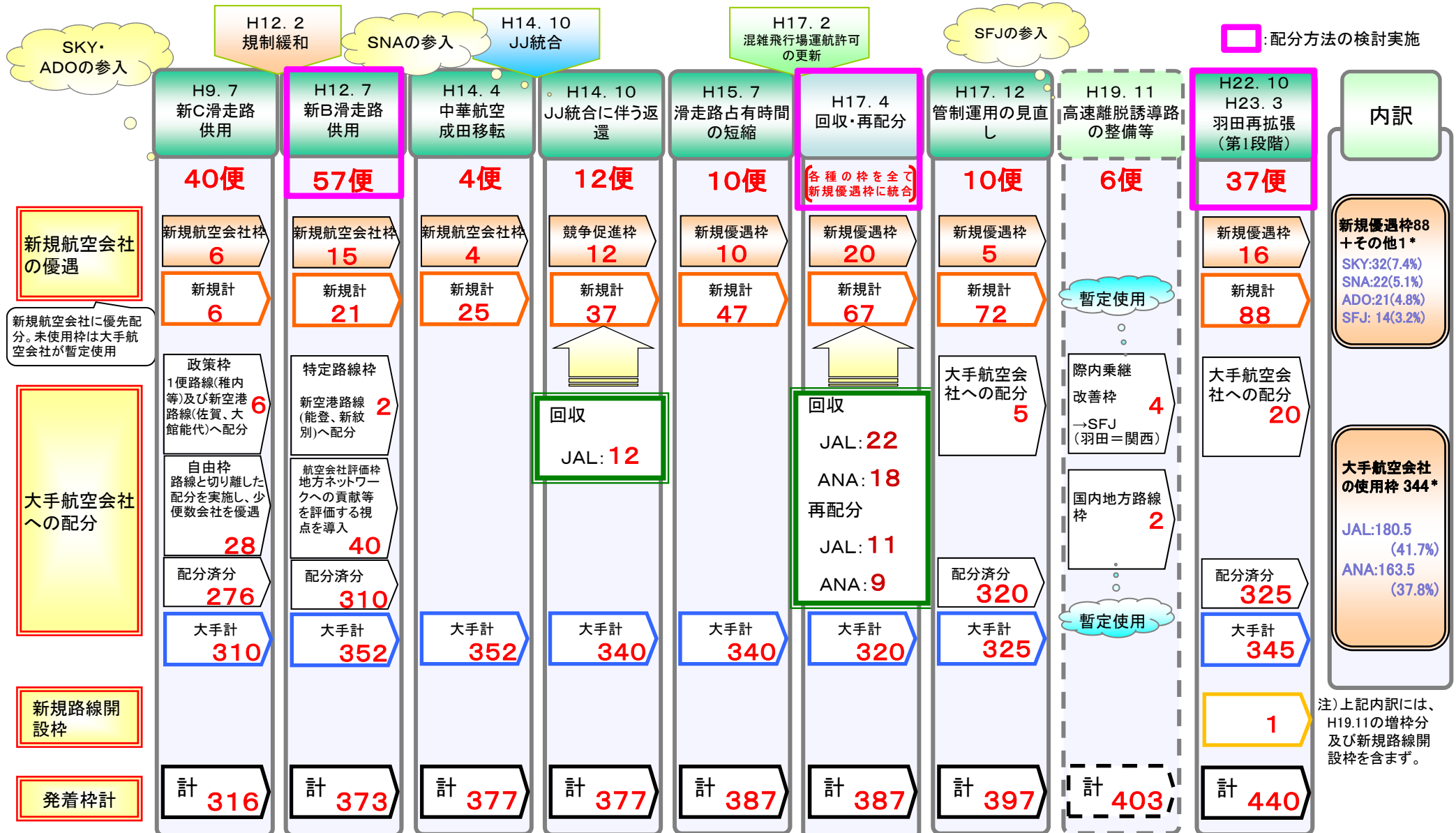
8 ～ 11 (略)

* 国土交通省令(航空法施行規則第219条の2第1項)で、羽田空港、伊丹空港、関西空港、成田空港の4空港を指定。

** 国土交通省令(航空法施行規則第219条の2第1項)で、5年と規定。

羽田空港の国内定期便の発着枠の配分の経緯

羽田空港の発着枠は、新規航空会社に対する配分をより重視し、競争促進。



* : 羽田再拡張(第1段階)で大手に配分した20便のうち4便分について、出発4便をANAに、到着1便をJAL、1便をANA、2便をSFJに配分し、それぞれ1便を0.5枠としてカウント。

これまでの発着枠配分に関する議論について

平成10年11月「スロット配分方式検討懇談会」報告

回収

以下の方法を組み合わせることを基本とし、実際のスロットの回収ルールを策定するに当たっては、各混雑空港毎の状況を十分に勘案すること。

ア 定率回収法：既存の航空会社から同一の割合（既存スロットの5～10%）で回収。

イ 効率性基準回収法：回収に係る何らかの効率性基準を作成し、これに基づき既存航空会社から回収。（例：use it or lose it - rule）

配分

① 新規航空会社の参入、ミニマム・ネットワークの維持・形成等に対する発着枠の配分は、他の配分に先立って行うこと。

② ①による配分以外の発着枠の配分のルールとしては、まず評価方式を優先的に採用すること。

※ 実際の個々の配分毎に適用されるべき具体的なルールについては、配分の時点における混雑空港の状況、社会経済情勢、利用者ニーズの変化、さらには諸外国の発着枠配分を巡る状況の変化等を踏まえて、検討を行うこと。

平成12年2月「混雑飛行場スロット配分方式懇談会」報告

配分

新規航空会社枠：新規航空会社が6便に達するまで配分（SKY、ADOに3便ずつ）。また、今後新規に参入する会社に9便程度留保

※ 新規航空会社は、6便未満の会社

特定路線枠：新規開設飛行場路線について1便ずつ

評価方式

①利用者利便の向上（運賃低廉化の努力、安全の確保、全国的な航空ネットワークの形成・充実への貢献）

②効率的な経営の促進

③発着枠の効率的な使用の促進

④その他（航空運送事業の的確な遂行）

平成16年9月「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」報告

回収

○平成12年に配分された自由枠の規模に相当する40便程度を回収。

○大手航空会社の発着枠のうち、3便以下路線に使用されている発着枠を除いたものから、保有枠数に応じて定率で回収。

配分

新規優遇枠：新規航空会社に20便程度

※ 保有機材数が12機以下の新規航空会社に配分

3便ルール：少便数路線（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できることとするルールを導入

評価方式（基本的に平成12年の評価基準を採用）

①利用者利便の向上（運賃低廉化の努力、安全の確保、全国的な航空ネットワークの形成・充実への貢献）

②効率的な経営の促進

③発着枠の効率的な使用の促進

④その他（航空運送事業の的確な遂行）

平成21年7月「羽田空港発着枠の配分基準検討懇談会」第5回考え方（たたき台）

配分

新規優遇枠：新規航空会社の競争促進のため路線限定を付さない枠を設定

地方活性化枠：幹線以外の路線にのみ使用可能とし、評価方式により配分

小型機枠（100席以下）：小型機による新規路線の開設を促進する枠

評価方式（基本的に平成12年の評価基準を採用）

①利用者利便の向上（運賃低廉化の努力、安全の確保、全国的な航空ネットワークの形成・充実への貢献）

②効率的な経営の促進

③発着枠の効率的な使用の促進

④その他（航空運送事業の的確な遂行）

2. スロット配分に関する諸課題について

(1) スロットの回収について

混雑空港におけるスロットの配分に当たっては、まず配分の対象となるスロットを確定する必要がある。この場合、滑走路新設等に伴い増加したスロットのみを配分していくだけでは、既存のスロットの既得権益化を進めることになってしまう。このため、スロットの既得権益化を防止し、空港容量に制約のある混雑空港における航空会社間の一層の競争や新規航空会社の参入を促進する観点から、スロットの流動化（回収・再配分）を実施することが必要である。

本懇談会においては、そのための基本的な仕組みとして以下のような回収ルールについて検討を行ったが、実際にスロットの回収ルールを策定するに当たっては、各混雑空港毎の状況を十分に勘案することが必要である。

① 回収方法

次のア及びイに掲げる方法を組み合わせる。

ア. 定率回収法

既存航空会社から同一の割合（既存スロットの5～10%）でスロットを回収する。

イ. 効率性基準回収法

回収に係る何らかの効率性基準を作成し、これに基づき既存航空会社からスロットを回収する。（例：use it or lose it – rule）

② 回収頻度（配分されるスロットの有効期限）

（略）

(2) 新規航空会社等へのスロット配分について

混雑空港を巡る状況を踏まえれば、希少性があり、かつ公共的な財産であるスロットの適正な配分と有効な利用を確保することによって、利用者利便の向上を図っていくことが求められる。

このような性格を有するスロットの配分に当たっては、新規航空会社の参入、ミニマムのネットワークの維持・形成等の利用者利便の向上に配慮した航空輸送サービスに対応する路線については、評価方式、競争入札制等による配分に先立ってスロットを配分することが適当である。

(3) 配分されるスロットと路線設定の関係

平成11年度の需給調整規制の廃止に伴い、国内航空運送事業制度については、従来の路線毎の免許制から事業毎の許可制に移行することとなることから、評価方式、競争入札制等により配分されたスロットを使用していかなる路線を設定するかは、航空会社の経営判断に委ねられることとなる。

ただし、ミニマムのネットワークの維持・形成等のために配分されたスロットについては、当該スロットの配分の趣旨が当該路線の性格や役割に着目して利用者全体の利便の向上を図るためであることに鑑み、当該スロットの使用と路線設定を一体的に運用していくことが適当である。

2. 新規航空会社枠の取扱いについて

(1) 基本的考え方

新規航空会社枠（新規航空会社の参入の確保のための発着枠）の取扱いについては、以下の基本的考え方に基づき整理することが適当である。

- ① 発着枠に制約がある羽田空港においては、新規航空会社の参入が困難であるという状況を踏まえ、競争の促進を通じた利用者利便の向上を図る観点から、新規航空会社に対し一定の範囲で発着枠を優先的に配分することが必要である。
- ② 一方で、希少性があり、かつ公共的な財産である羽田空港の発着枠については、その適正な配分と有効な利用を確保することにより利用者利便の向上を図ることが求められていることから、新規航空会社に対し発着枠の優先的な配分を行う際には、新規航空会社の範囲、新規航空会社枠の数等について、以下の点を十分に勘案することが必要である。
 - 1) 新規航空会社に対し発着枠を優先的に配分することは、運航実績の乏しい、あるいは皆無である航空会社に対して、一定の発着枠を無条件に配分する仕組みであること。
 - 2) 新規航空会社は優先的に配分を受けた発着枠を使用して、ひとつの路線（例えば、最も収益性の高い路線）だけを運航することが可能であること。

(2) 新規航空会社の範囲

- ① 新規航空会社枠の配分の対象とする新規航空会社は、複数の機材による運航の確保の必要性、米国の事例等を勘案し、以下のとおりとすることが適当である。
 - 1) 羽田空港において配分を受けている発着枠数が1日6便（12枠）未満である航空会社
 - 2) 羽田空港を使用して運航を行うことについて、航空法第107条の3第1項の許可を受けようとする航空会社
- ② ただし、上記①に該当する航空会社であっても、既存航空会社（羽田空港において配分を受けている発着枠数が1日6便以上である航空会社）が一定割合以上を出資している場合、又は役員の派遣や重複などにより既存航空会社が一定割合以上の出資と同等程度関与していると認められる場合には、新規航空会社枠の配分の対象としないことが適当である。

(3) 新規航空会社枠の数

- ① 上記（2）①1）の航空会社に対して配分する新規航空会社枠の数は、当該航空会社が羽田空港において配分を受けている発着枠数が1日6便に達するまでの発着枠数とすることが適当である。
- ② 上記（2）①2）の航空会社に対して配分するために留保しておく新規航空会社枠の数は、航空機1機当たりの一般的な稼働可能便数（1日3便）、新規航空会社の設立の動向等を勘案して、例えば、9便（＝3便×3社分）程度とすることが適当である。

(4) 未使用の新規航空会社枠の取扱い等

- ① 羽田空港の発着枠の有効活用の観点から、上記（2）①2）の航空会社が新規航空会社枠を使用して運航を開始するまでの間は、他の航空会社が暫定的に当該枠を使用することを認めることが適当である。この場合において、当該枠の使用を希望する航空会社が複数あるときは、これらの航空会社に対して原則として均等に使用を認めることが適当である。
- ② 上記①により他の航空会社に対して未使用の新規航空会社枠の使用を認める際には、全国的な航空ネットワークの中心となっている羽田空港について利用者利便の向上を図る観点から、多様な航空ネットワークの形成又はその充実に資するよう当該枠を使用することを条件とすることが適当である。
- ③ 新規航空会社枠の配分を受けた新規航空会社が、既存航空会社と合併する場合、新規航空会社同士で合併する場合等には、配分を受けた

3. 特定路線枠の取扱いについて

(1) 基本的考え方

特定路線枠(ミニマムのネットワークの維持・形成のために当該発着枠を使用する路線を特定して配分する発着枠)の取扱いについては、以下の基本的考え方に基づき整理することが適当である。

- ① 国内航空分野においては、本年2月1日からの改正航空法の施行により、需給調整規制が廃止され、運航ダイヤに係る規制が認可制から届出制に規制緩和されたことから、配分された発着枠を使用していかなる路線を運航するかについては航空会社の経営判断に委ね、航空会社の創意工夫による航空輸送サービスの一層の向上を図り、利用者利便を確保することとされている。
- ② 一方で、全国的な航空ネットワークの中心となっている羽田空港については、ミニマムのネットワークの維持・形成の観点から、特別な政策的対応が必要な路線については、例外的に、最小限の発着枠を確保しておくことが必要である。ただし、この場合においても、上記①の考え方に加え、特定路線枠の配分が評価方式による発着枠の配分に先立って行われることを踏まえ、当該路線の範囲はできる限り限定することが適当である。

(2) 特定路線枠の範囲

特定路線枠の範囲は、羽田空港新C滑走路の供用開始に伴う新規発着枠の配分後、同空港について発着枠の配分の必要性が次に具体化する時点(平成17年2月1日)までに供用される新規開設飛行場との間の路線について、1日1便とすることが適当である。

(3) 特定路線枠の運航を希望する航空会社の募集等

- ① いかなる路線を運航するかについては航空会社の経営判断に委ねられるものであることから、特定路線枠の配分に当たっては、当該枠を使用して当該路線の運航を希望する航空会社を募集することが適当である。
- ② 運航を希望する航空会社が複数ある場合には、これらの航空会社のうち最も利用者利便の向上に資する運航形態による運航を計画する航空会社に対して配分を行うことが適当である。
- ③ 運航を希望する航空会社が直ちには現れない場合は、運航を希望する航空会社の募集を羽田空港について発着枠の配分の必要性が次に具体化する時点(平成17年2月1日)まで継続し、当該時点において、当該特定路線枠の必要性について見直しを行うことが適当である。
- ④ 特定路線枠の運航に対するインセンティブの付与の観点から、特定路線枠の配分を受けた航空会社について、当該新規開設飛行場の供用までの間、暫定的に当該枠を使用して他路線を運航することを認めることが適当である。

4. 評価方式の方法について

(1) 基本的考え方

航空会社評価枠(航空会社の事業活動について一定の評価項目を設定し、当該評価項目による評価を基に配分する発着枠)の配分に当たって採用する評価方式の方法については、以下の基本的考え方に基づき整理することが適当である。

① 基本方針

羽田空港の発着枠については、客観性及び透明性のある方法により、これを適正に配分し、その有効な利用を確保するとともに、これにより、航空会社間競争を一層促進し、利用者利便の向上を図っていく必要がある。このため、評価方式は、利用者利便を増進し、かつ効率的な航空会社に発着枠が配分できるような客観性及び透明性のあるものであることが必要である。

② 評価項目設定の観点について

この場合において、上記①の基本方針に則り、1)の利用者利便の向上の観点から設定する評価項目について、例えば、他の評価項目に比べ2倍の評価点を与える等、相当の重点を置くことが適当である。

なお、この点については、設定される評価項目は航空政策自体の反映であることに鑑みれば、規制緩和の趣旨を踏まえ、評価項目の設定に当たっては、航空会社の意思決定の余地を不当に狭めることのないよう配慮することが必要であるとの意見があった。

- 1) 利用者利便の向上
- 2) 航空会社の効率的な経営の促進
- 3) 発着枠の効率的な使用の促進

③ 航空会社の将来的な取り組みに対するインセンティブについて

航空法第107条の3第1項の規定による混雑飛行場を使用して運航を行うことの許可の有効期間は5年間とされており、今般の航空会社評価枠の配分に当たって採用する評価方式は、今後5年毎に実施する混雑飛行場の発着枠の回収・再配分の際の評価方式の基本となる。このことに鑑みれば、上記②のそれぞれの観点から設定する具体的な評価項目は、過去の一時点についてのみ評価を行うのではなく、例えば、直近の5年間における経年的な変化の状況(過去における航空会社の努力)についても評価を行うことにより、航空会社の将来的な取り組みに対するインセンティブを付与できるようなものとするが適当である。

④ 評価の対象とする各航空会社の事業活動に係る実績値の取扱いについて

評価項目による評価の対象とする各航空会社の事業活動に係る実績値の取扱いについては、以下の点を勘案することが必要である。

- 1) 今後、航空会社間競争が進み、路線毎の需要の動向等に対応して、子会社への路線の移管、業務の受委託、分社化など航空会社グループを単位とした経営効率化の動きが一層活発化していくことが考えられることから、全国的な航空ネットワークの形成・充実、航空会社の経営効率化等の取り組みについては、各航空会社グループを単位として評価を行うことが適当であること。
- 2) 評価方式の客観性及び透明性の確保の観点から、評価項目による評価の対象とする各航空会社の事業活動に係る実績値は、有価証券報告書、航空輸送統計年報等により原則公開されている実績値とすることが適当であること。

⑤ 数値化手法について

評価項目による各航空会社の評価結果を実際の発着枠の配分に結び付ける算定式の役割を果たす数値化手法については、評価方式の客観性及び透明性の確保の観点から、評価結果における有意な差についてできる限り簡明な方式により数値化が行える手法(例えば、各評価項目毎に合理的な一定の基準を設定し、当該基準をクリアした項目の数によって評価する方式)とすることが適当である。

2. 発着枠の配分の見直しについて

(1) 新規航空会社の参入・拡大を通じた競争促進のあり方

① 新規航空会社への発着枠の追加配分の必要性・規模 (略)

このように、大手航空会社から回収して新規航空会社へ追加配分する規模については、様々な議論があったが、本懇談会としては、新規航空会社の参入・拡大を通じた競争促進を図るという今般の見直しに関する基本的考え方をより具現化するとの観点から、新規航空会社の過去の事業拡大実績を踏まえつつ、新規航空会社に対して可能な限り多くの可能性を付与するとの考え方によることが適当であるとの結論に至った。

すなわち、過去の事業拡大実績から想定され得る範囲で、新規航空会社が意欲的に事業展開を行おうとするケースに応えられるよう、現在未使用となっている既存の新規優遇枠8便分に加えて20便分程度を追加配分することを提言する。これにより、羽田空港の国内線発着枠に占める新規優遇枠の割合が約12%から約17%にまで拡大することとなり、その結果、大手航空会社に対する牽制力が増し、これまで以上に競争が促進され、利用者利便の向上に資することを期待するものである。

② 新規優遇枠を使用して行う対象路線

従来、新規航空会社に優先配分された発着枠の使用に当たっては、航空会社が経営判断により自由に路線展開を図ることを通じて利用者利便の向上を図ることとし、使用対象路線について特段の制約を付すことなく配分してきた。

新規航空会社においては、当初、幹線を中心に路線の設定を行ったが、昨今では、非幹線路線にも進出しており、今後の事業拡大についても、羽田空港発着路線については幹線に集中的に経営資源を投下する意向はないことを表明している。加えて、新規航空会社はいずれも安定した収益体制を未だ構築できておらず、経営基盤の確立が課題となっているが、参入路線の選択は、経営基盤を固めるに当たっての重要な構成要素となっている。

このような新規航空会社の従来の路線展開と今後の計画及び経営状況、路線展開は基本的に航空会社の経営判断とすることとした規制緩和の趣旨等に鑑みれば、新規航空会社が新規優遇枠を使用するに当たっては、今後とも、使用対象路線を限定する等の条件を付す必要はないと考える。

④ 優先配分を行う新規航空会社の範囲 (略)

初期投資がかさむという航空運送事業の特性を踏まえれば、ある程度の運航便数規模にならなければ、スケールメリットを十分に享受し、効率的な生産体制を確保することは困難である。また、保有機材総数の少ない新規航空会社にとっては、整備期間中の代替機材(整備予備機)の保有に係る負担が相対的に過大となるため、整備期間中は計画的に欠航させているのが現状であり、定期便を時刻表どおりに運航するという最低限のサービス水準において、大手航空会社と同様の土俵に立てる状況にない。

上記のような生産体制面・サービス面でのスケールメリットを享受できる機数については、機材の種類・機齢、路線展開等により異なり得るが、「12機程度で効率的な体制を築くことができる。」との新規航空会社からの主張、既存の新規航空会社の旺盛な事業拡大意欲、再拡張前における羽田空港の総発着枠数等を総合的に勘案すると、今回の配分の見直しにより確保することとした新規優遇枠の配分を受けることのできる航空会社は、再拡張までの間の当面のルールとして、保有機材数が12機以下の新規航空会社とすることが適当である。

(2) 地方航空ネットワークの維持・形成のあり方

①「3便ルール」の導入

(略)

このため、羽田空港については、地方ネットワーク維持・形成のための新たな方策として、少便数路線の維持・形成のため、一定の少便数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できることとするルールを導入することを提言する。

この場合、新たにグループ化されるべき少便数路線については、様々な考え方がありうるものの、3便以下の路線とすることが適当であると考える。「3便以下」は1日均等(朝・昼・晩)にダイヤを設定することができる最低限の便数であるという意味で分かりやすい基準であり、また、対象路線を固定しているわけではないため、例えば、現在4便以上の路線が減便により3便以下になる場合も当該路線を本ルールの対象とすることができるなど、中立性に優れている。

このような「3便ルール」の導入により、発着枠の増加がない中でも、今以上にネットワークが縮小することを防止することができる一方で、少便数路線の中でも有望な路線については、維持・充実を図ることができるようになり、特に、その際には、需要規模が同等程度の路線間での競争となるため、各地方路線の維持・形成に向けた地元の努力が活かされやすくなる。

また、「3便ルール」を導入する場合も、従来の1便ルールは引き続き有効なものとして、基本的には、これを存続させることが適当である。

(略)

③ 小型機(座席数が60席以下の航空機)の乗り入れ

羽田空港における小型航空機(座席数が60席以下の航空機)による国内定期航空便の受入れについては、羽田空港の発着容量に制約がないならば、航空利用者の多様なニーズへの的確な対応を図る観点から応じることが望ましい。特に、地方路線の中には、ジェット機を就航させるだけの需要が見込めないために羽田路線の維持が困難となっているものもあると考えるが、小型航空機を使用して需要に見合った適正規模の供給をすることができるようになれば、1席当たりのコストは高くなるものの、路線が維持されやすくなるという利点がある。

しかしながら、小型航空機の乗り入れを認める場合には、羽田空港の1発着枠当たりの供給量を大幅に減少させることとなる。羽田空港については、平成21年の再拡張までの間は増枠が困難な状況にある一方で、今後、旅客需要の堅調な伸びが見込まれ、その発着枠の希少性が益々高まることが予想されていることから、現時点で発着枠利用の効率性を低下させるような措置を講じることは適当ではない。

したがって、小型航空機の羽田空港への乗り入れについては、引き続き、これを認めないこととせざるを得ないが、他方、羽田空港の再拡張後においては、発着枠の大幅な増加が見込まれることから、多様なニーズによりきめ細かく対応できるようにするため、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。

3. 回収のあり方について

(1) 回収の規模

今般、上記1. に従って配分の見直しを行うためには、新規航空会社に追加配分する発着枠20便分程度に、評価方式により再配分するための一定規模の発着枠(X便)を加えた規模の発着枠(20+X)便分が必要となる。

他方、改正航空法により発着枠の配分の見直しに係る制度が導入され、配分された発着枠が後日見直しの対象となり得る前提で発着枠が配分されたのは、平成12年の新B滑走路供用開始時に配分された57便分の発着枠である。このうち、大手航空会社に配分された40便分については、特定の政策目的や路線限定を付すことなく、評価方式により各航空会社の評価に応じて配分された自由枠である。

これらのことを総合的に勘案すると、今回の発着枠の配分の見直しに当たっては、平成12年に配分された自由枠の規模に相当する40便分程度を回収することが適当であると考える。

(2) 回収の対象・方法

現在、羽田空港の発着枠の総数は、387便であるが、このうち、340便分を大手航空会社が、47便分(未使用の8便分を含む。)を新規航空会社が使用している。

今回の発着枠の配分の見直しにより、新規航空会社には20便分程度を追加配分することとなるが、この発着枠は、既存の新規優遇枠47便分の発着枠を新規航空会社が使用することを前提に、これに追加して配分するものである。したがって、既存の新規優遇枠については、回収する実質的意義に乏しく、回収の対象外とすることが適当である。

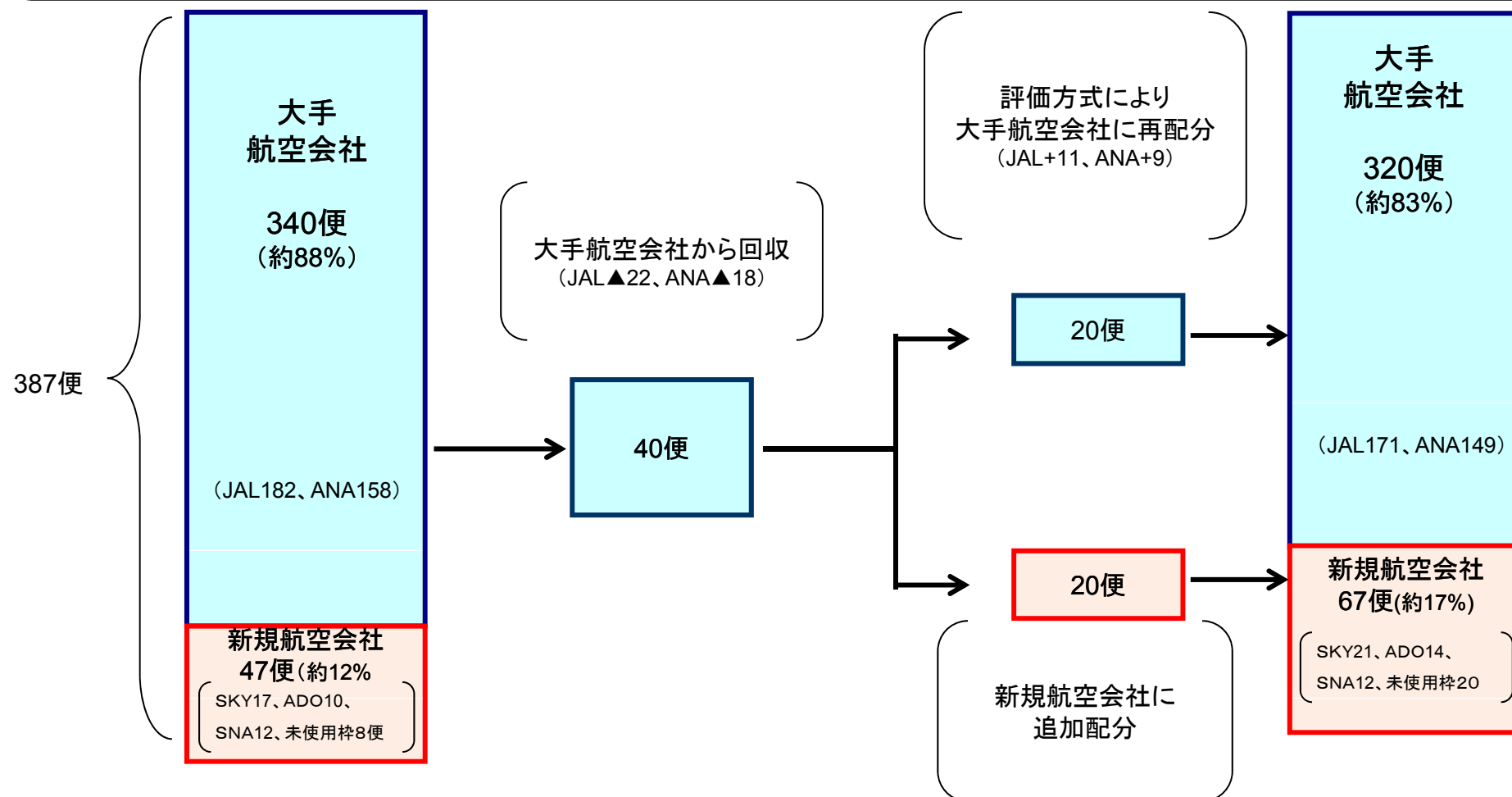
また、現在3便以下路線に使用されている発着枠については、今般、3便ルールにより新たな政策目的の実現を目指すこととなった点を重視し、これらの路線を運航する会社を改めて募集することが適当であり、その原資を確保するためにも大手航空会社の発着枠すべてを回収の対象とすべきであるとの意見があった。これに対し、ネットワーク維持の視点をより明確にする観点から、各少便数路線を現在運航する航空会社が引き続き運航することとし、そのため、3便以下路線に使用されている発着枠は回収の対象外とすべきであるとの意見もあった。

いずれの意見も一定の合理性を持つものではあるが、後者の意見については、少便数路線間に限られるものの、路線や便数の変更は航空会社の経営判断によることとなるため、その範囲内で航空会社の経営の自由度が確保されるという点で、優れている。また、そもそも、3便ルールの趣旨が、3便以下の路線に係る発着枠の他路線への転用に一定の制約を課すことによって、現在、各3便以下路線を運航している航空会社に対し、その路線・便数の維持を促そうとするものであることに鑑みると、現在3便以下路線に使用されている発着枠については、回収の対象外とすることが、政策として一貫性があると考えられる。

したがって、今回は、大手航空会社の発着枠のうち、3便以下路線に使用されている発着枠を除いたものを回収の対象とすることとし、また、回収するに当たっては、公平性を保つ観点から、回収対象となる大手航空会社の発着枠からその保有枠数に応じて定率で回収することが適当である。

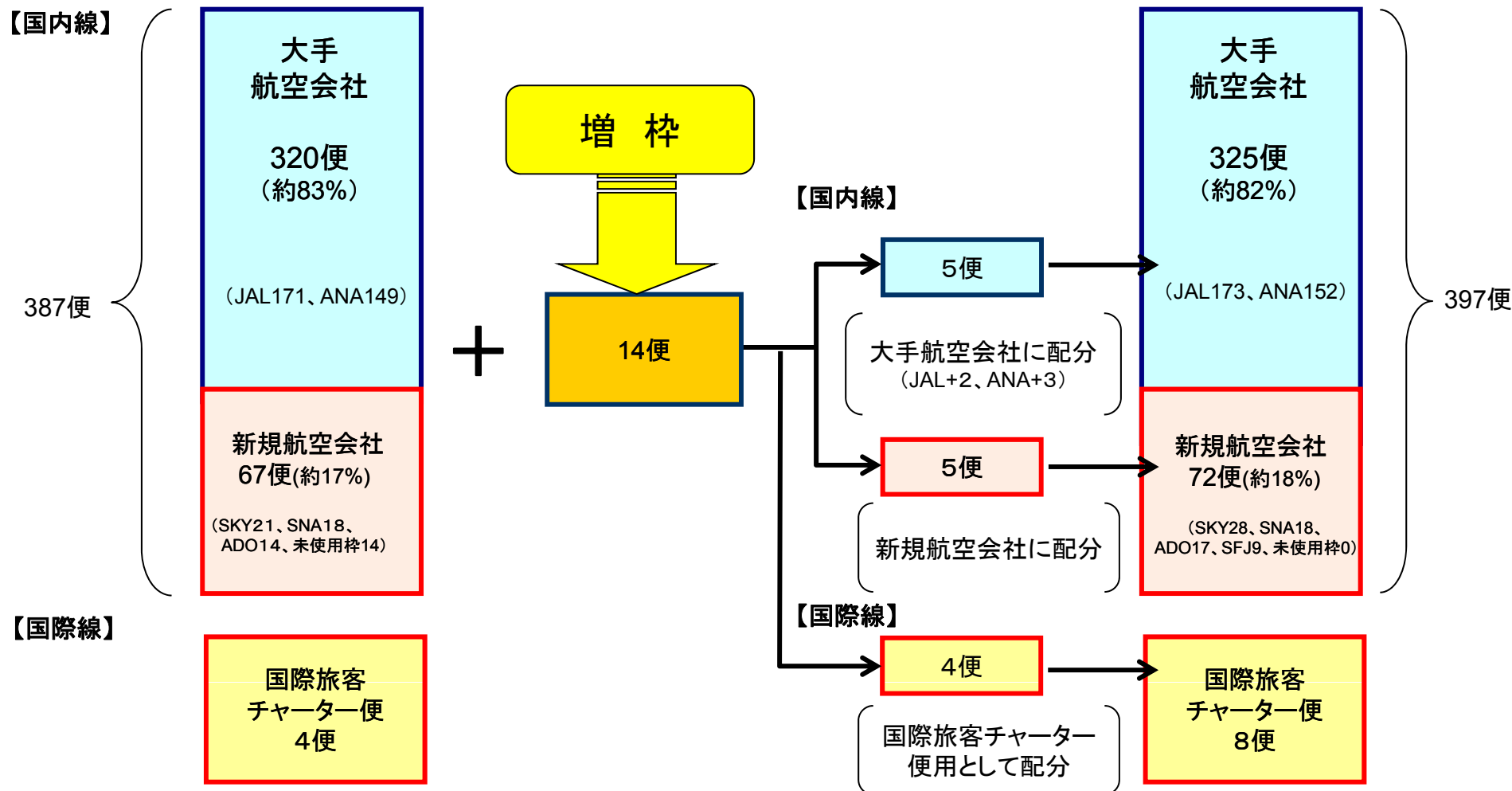
羽田空港発着枠の配分(平成17年4月)

1. 大手航空会社から40便を回収
2. より一層の競争促進を図るため、新規航空会社に20便を追加配分
3. 大手航空会社の過去5年間の行動を評価し、その結果にしたがって、20便を大手航空会社に再配分



羽田空港発着枠の配分(平成17年12月)

- 管制運用の見直しに伴い、14便を増枠
- 暫定的に公用機等枠を使用していた羽田＝金浦国際旅客チャーター便に4便を配分
- 「競争の促進」と「多様な輸送網の形成」を確保していく観点から、新規航空会社及び大手航空会社に対して、それぞれ5便ずつを配分

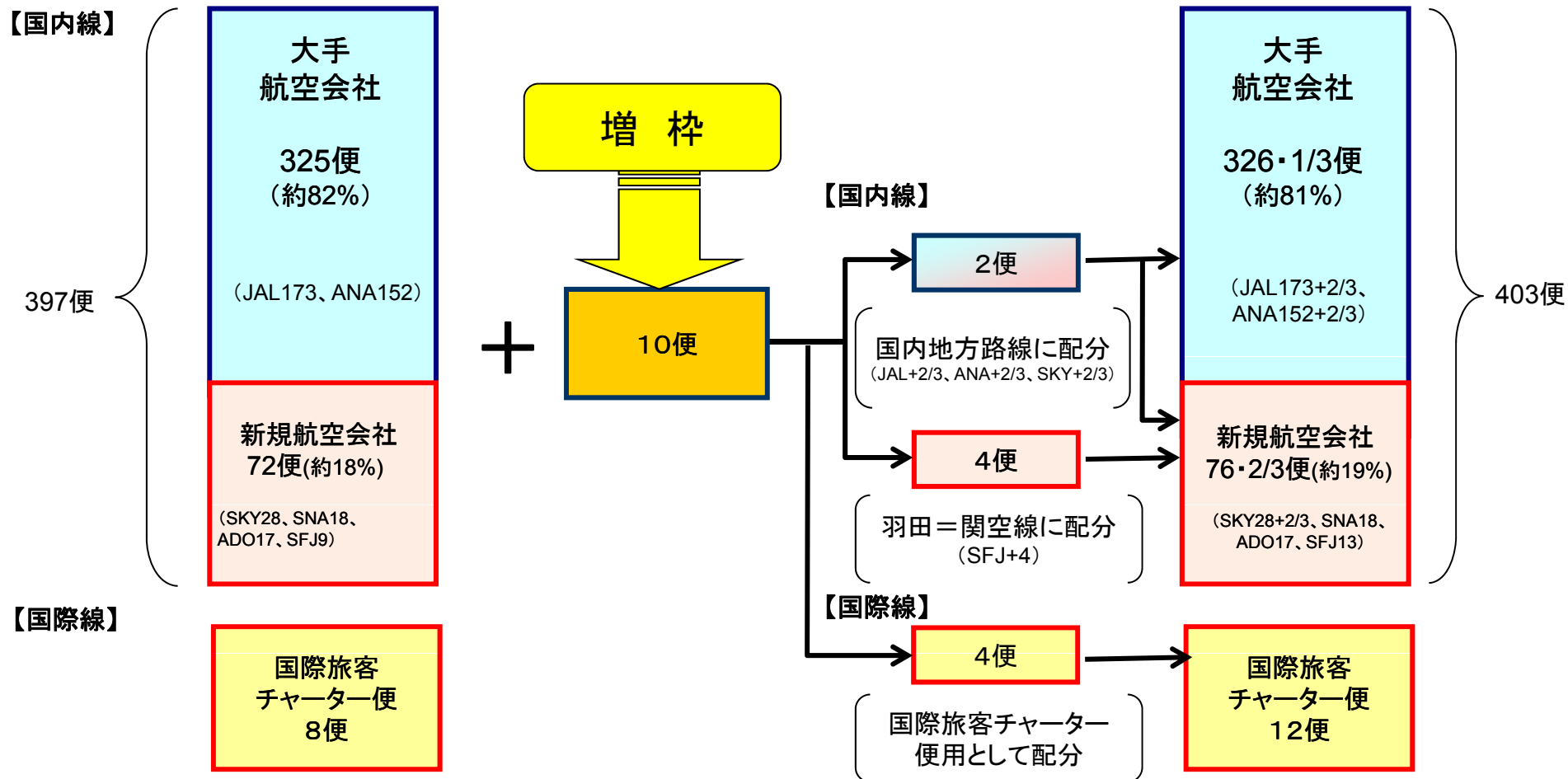


羽田空港発着枠の配分(平成19年11月)

○高速離脱誘導路の整備等に伴い、10便を増枠

○増枠分は航空会社に配分せず、航空局が留保し、以下の用途について暫定使用。

- ・羽田＝虹橋国際旅客チャーター便に4便を配分
- ・羽田－関空－海外の路線展開と乗り継ぎ利便の改善を推進するため、羽田＝関空線に4便を配分(SFJ)
- ・航空ネットワークの更なる充実を図る観点から、国内地方路線に2便を配分(JAL、ANA、SKYに均等配分)



1. 新規航空会社(スカイマーク、エアドゥ、スカイネットアジア、スターフライヤー)

(考え方)

- ・新規航空会社は、既に先行している大手航空会社が多く発着枠を確保している中、競争条件の公平性を確保するため、羽田の発着枠を優先的に配分。
- ・多様な航空ネットワーク形成のため、幹線(札幌・伊丹・福岡・那覇)以外の地方路線に展開するための発着枠も配分。

2. 大手航空会社(日本航空、全日空)

(考え方)

- ・幹線については既に多数の便が就航していることから、大手航空会社には、幹線以外の地方路線において自由に使用できる発着枠を配分。
- ・現在、航空会社と地域とが主体的に協力し、工夫を行って維持している路線のうち、再拡張後は維持が困難となることが見込まれる年間旅客数40万人未満の4路線に限り、経過的な措置として、当該路線を維持するために必要となる出発枠のみを付与。

3. 地域主体の新規路線開設枠

- ・地域が主体となって、航空会社の協力を得つつ、小型機(座席数100席未満の航空機)であれば成立する路線等の新規路線の開設にパイロット事業として取り組むための枠として1便分を希望する航空会社に配分。

4. 到着枠4枠の配分

- ・(2)で、大手航空会社に対して権益外便維持分として4回分の出発枠のみを配分した結果として発生する4回分の到着枠について、当該枠を有効に活用できると考えられる日本航空に1枠、全日空に1枠、スターフライヤーに2枠を、それぞれ配分。

Ⅱ. 具体的な配分の考え方

(1) 地方ネットワークの維持・充実

➤「地方活性化枠」の創設

- 幹線（羽田－千歳・伊丹・福岡・那覇）以外の路線にのみ使用可能としてはどうか。
- 全日空、日本航空及び保有機材数が12機を超える予定のスカイマークに対し、評価方式により「地方活性化枠」を配分することとしてはどうか。
 - スカイマークは、現時点の機材数は11機であるが、再拡張時点において12機を超える機材数となる計画である。スカイマークは「大手航空会社」として取り扱うべきか、引き続き「新規航空会社」として取り扱うべきか。
- 全日空及び日本航空が、平成16年に合計20便分の発着枠の回収を受けた際に、地方路線の維持・充実のために設定した権益外便が、今回の発着枠配分に際して維持が困難となることに鑑み、両社に対して一定規模の優先的な「地方活性化枠」の配分を行い、地方路線の便数の維持を図ることとしてはどうか。

➤「1便ルール」・「3便ルール」の継続

- 「1便ルール」及び「3便ルール」が地方路線の維持・充実に貢献している事実に鑑み、継続することとしてはどうか。

(2) 新規航空会社の経営基盤強化を通じた競争促進

➤「新規優遇枠」の設定

- 新規航空会社の経営基盤の充実を通じた競争促進を図るため、路線限定を付さない「新規優遇枠」を設定することとしてはどうか。
 - 保有機材数が12機以下の航空会社（スカイネットアジア航空・スターフライヤー・北海道国際航空）に対して配分することとしてはどうか。
 - スカイマークを「新規航空会社」とするか、「大手航空会社」とするか（再掲）。
 - 保有機材数が最も少ないスターフライヤーに対し、経営基盤格差是正の観点からより多くの配分を行うとの考え方について、どのように考えるか。
 - 平成17年度から現在までの間に配分された「新規優遇枠」の使用に係る発着枠転用ルール（※）については、当該ルールが新規航空会社による地方路線の維持・充実に貢献している事実に鑑み、継続する。
- ※ 平成17年度以降現在までの間に配分された「新規優遇枠」については、羽田空港の着陸料が軽減されている路線（羽田－千歳、羽田－伊丹、羽田－福岡及び羽田－那覇の4路線以外の路線）にのみ転用可能。

(3) 小型機による新たな路線展開に向けた取り組み

➤「小型機枠(100席以下)」の創設

- 羽田空港への座席数60席以下の小型機の乗り入れ制限を撤廃してはどうか。
- 小型機による新規路線の開設を促進するための枠として、「小型機枠(100席以下)」を創設してはどうか。
- 当該枠の使用希望が具体化するまでの間は、暫定的に「地方活性化枠」として、希望する航空会社が活用可能としてはどうか。

IV. 評価方式の充実について

- 「評価方式」における評価項目の見直しを行い(別紙参照)、次回の発着枠配分時から適用する(今回の配分には適用しない)こととしてはどうか。
- 以下の事項については、今回の対応は見送り、検討を継続することとしてはどうか。
 - ◇環境への取組状況を評価する項目を追加するか否か。
 - ◇コードシェア・乗継運賃の設定状況を評価項目に追加するか否か。
 - ◇安定的な発着枠の使用状況を評価項目に追加するか否か。
- 「評価方式」については、新規航空会社も対象とし、評価項目も大手航空会社と同じとするが、新規航空会社と大手航空会社では、機材数や経営基盤等に差があることに鑑み、評価は、新規航空会社間で行うこととしてはどうか。

評価項目の変遷

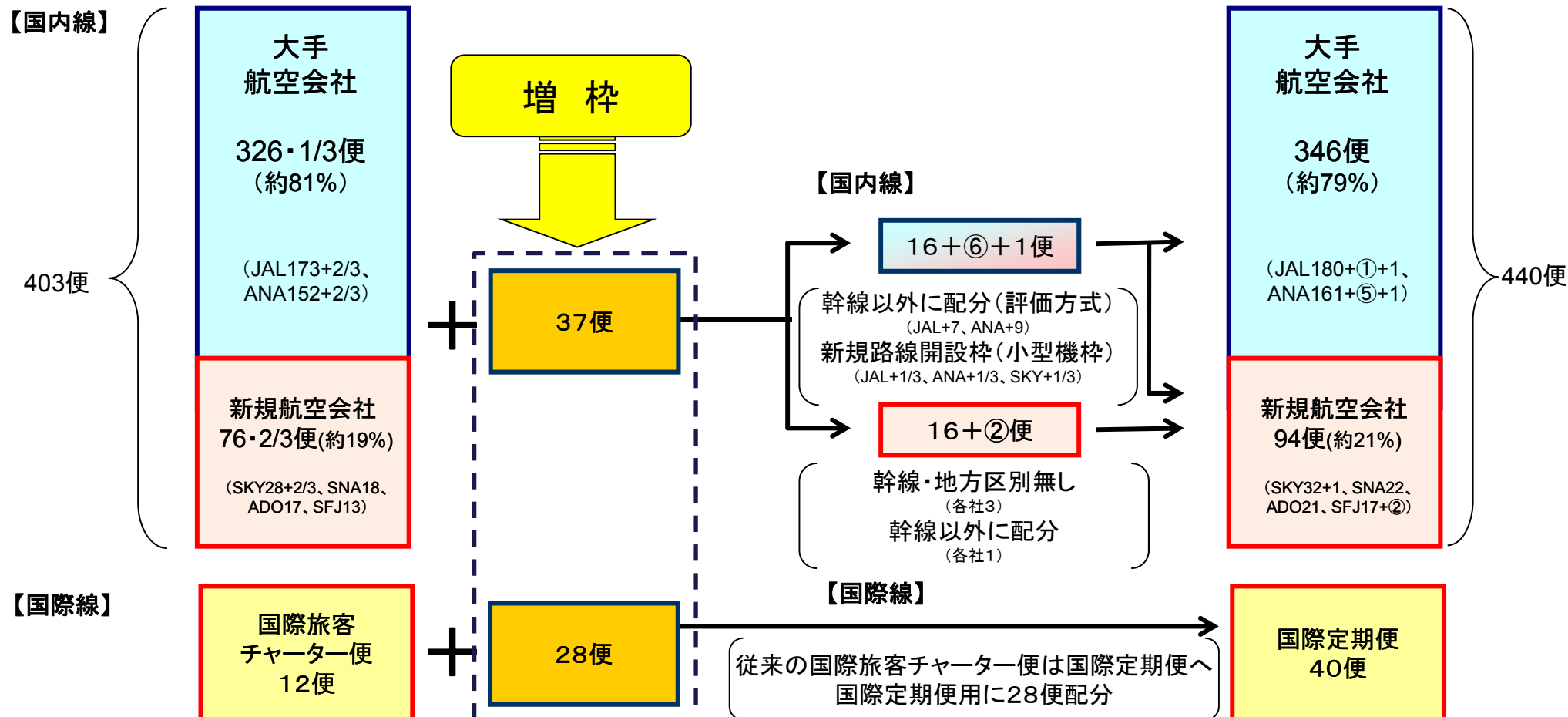
平成12年評価項目	平成16・22年評価項目	平成20～21年懇談会による見直し案
1. 利用者利便の向上の観点からの評価項目 (1) 運賃水準の低廉化の努力 旅客キロ当たり旅客収入が過去5年間で低下していること	1. 利用者利便の向上の観点からの評価項目 (1) 運賃水準の低廉化の努力 旅客キロ当たり旅客収入が過去5年間で低下していること	
(2) 安全の確保 乗客の死亡を伴う事故が過去5年間で発生していないこと	(2) 安全の確保 乗客の死亡を伴う事故が過去5年間で発生していないこと	○「過去5年間の運航回数当たりの安全上の支障を及ぼす事態の発生件数が全体の平均を下回っていること」を追加してはどうか。 ○「輸送の安全の確保に関する行政処分を過去5年間受けていないこと」を追加してはどうか。
(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 国内全路線便数に占める低需要路線（年間旅客輸送実績10万人以下：下位3分の2に相当）の便数の割合が全体の平均を上回っていること 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	(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 （JAL・JAS統合により評価対象である大手航空会社が2グループに再編されたことから、適用せず） 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	○「全路線便数に占める羽田空港以外の路線の便数の割合が50%を超えていること」を追加してはどうか。 ○「全路線便数に占める羽田空港以外の路線の便数の割合が過去5年間で増加していること」を追加してはどうか。 ○「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過去5年間で増加していること」を追加してはどうか。
2. 航空会社の効率的な経営の促進の観点からの評価項目 旅客キロ当たり営業費用が過去5年間で低下していること 従業員1人当たり営業収益が過去5年間で増加していること	2. 航空会社の効率的な経営の促進の観点からの評価項目 旅客キロ当たり営業費用が過去5年間で低下していること 従業員1人当たり営業収益が過去5年間で増加していること	
3. 発着枠の効率的な使用の観点からの評価項目 羽田空港の1発着枠当たりの輸送人員が過去5年間で増加していること	3. 発着枠の効率的な使用の観点からの評価項目 羽田空港の1発着枠当たりの輸送人員が過去5年間で増加していること	○「羽田空港の1発着枠当たりの輸送人員が過去5年間で増加していること」を削除してはどうか。 ○「直近年度の着陸に係る平均滑走路占有時間が平成19年に定めた滑走路処理容量算出方式に用いている滑走路占有時間（88秒）を上回っていないこと」を追加してはどうか。
4. その他 行政処分を過去5年間受けていないこと	4. その他 行政処分を過去5年間受けていないこと	○「行政処分を過去5年間受けていないこと（輸送の安全の確保に関するものを除く。）」に修正してはどうか。
※幹線とは、羽田空港と新千歳空港、伊丹空港、関西空港、福岡空港及び那覇空港を結ぶ路線をいう。		○「関西空港」を除くこととしてはどうか。

羽田空港発着枠の配分(平成22年10月 & 平成23年3月)

○羽田空港の容量拡大に伴う第1段階、国内線37便を増枠

○第2段階の増枠分の配分次期に見直しを行う前提で、以下のとおり配分。

- ・国際定期便へ28便を配分
- ・地域が主体となって、航空会社と協力を得つつ、小型機であれば成立する路線の開設のため新規路線開設枠1便を配分(JAL、ANA、SKY暫定使用)
- ・航空ネットワークの更なる充実を図る観点から、幹線以外の地方路線で自由に使用できるに20便を配分(全社)
- ・幹線・地方路線の区別なく自由に使用できる発着枠を12便分配分(新規各3便)



戦略5: 真に必要な航空ネットワークの維持

1. 課題の課題・問題点

これまでは、建設された空港への路線展開・運航継続が「航空ネットワーク維持」の観点から重視され、低需要・低便数路線を運航する航空会社は、羽田発着枠配分の際に、高い評価を得られる仕組みや、配分する発着枠の使用方法についても、一定の制約を設定(1便ルール、3便ルール等)するなど、政策運営上の基本原則となってきた。

これは、空港建設促進の原動力となる一方、採算路線から不採算路線への内部補助を前提とし、採算路線の実質運賃に対して、下方硬直性をもたせるとともに、発着枠配分においては、政策目的の実現を求めつつ、多様な関係者の利害調整を図るため、経済合理性、透明性が損なわれがちとなる。

規制緩和以降、新規航空会社の参入促進を通じた競争環境の創出に努めてきた結果、運賃水準の低廉化が実現するなど一定の成果が得られている一方で、大手航空会社は、近年の需要減少とも相まって、幹線における新規航空会社との競争激化により内部補助の余地が狭くなり、低収益路線の維持に苦慮している。

(略)

2. 課題に対応した政策案

(1) 航空ネットワークの維持・拡充策

今後は、路線参入・撤退の自由、を明確な行政方針とし、その方向で改正された航空法の趣旨に基づいた運用を徹底する。その上で、航空輸送サービスの確保が必要と考える地域が、当該路線の維持に主体的な役割を担うことを基本的な方向とし、具体的には、地方自治体等の地域が、当該路線のサービス水準と支援内容と明らかにし、応募してきた航空会社の中から、最も効率的にサービス提供が可能である航空会社に運航をゆだねるとい、地域と航空会社とのパートナーシップにより航空輸送サービスの確保を目指す。

国としても、こうした地域の取り組みを、離島航空路線の支援制度の活用や国管理空港の着陸料体系の再構築等により支援を行う。特に、着陸料体系の再構築に当たっては、戦略3に基づく小型機優遇体系への移行と併せて、地域の取り組み状況を考慮するなど、航空輸送サービスの確保に向け積極的に取り組む地域に対してインセンティブを与える仕組みを導入して地域と航空会社の連携強化を促すような方策についても検討を行う。

こうした連携強化を促すためには、地域において航空の利用促進や空港の活性化について企画し、観光関係者や地元経済界、航空会社等の関係者間の調整をする人材が求められており、地方自治体等地域の中でこうした人材を育成する必要がある。

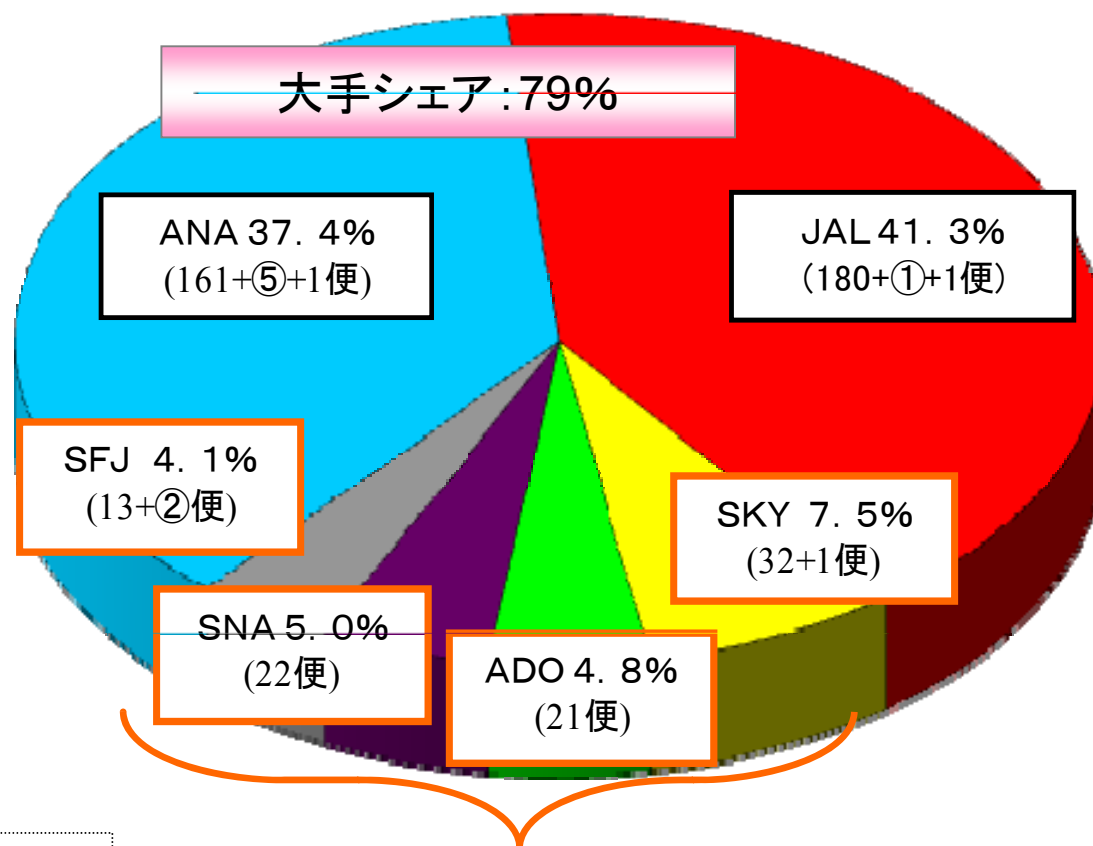
(2) 羽田空港の発着枠の配分の在り方

羽田の発着枠の配分については、市場メカニズムの導入可能性を調査することを通じて、航空会社の事業展開の自由度を高めつつ、真に必要なネットワークの維持や競争環境の確保を通じた利用者利便の向上といった公共的価値も併せて実現できる手法について検討を行い、平成23年度中に新たな手法を確立した上で、平成25年度に予定されている増枠分の配分を行う。

さらに、リニア中央新幹線の状況など社会経済情勢の変化を踏まえ、一定期間経過後には、再度、発着枠配分方法の適切性について検証・見直しを行うこととする。

現在の発着枠の配分状況

新規航空会社の羽田空港発着枠のシェアは、合計で20%を超過している。



以下の暫定使用枠を含む数字である。

4便＝際内乗り継ぎ改善
(SFJが使用)

2便＝国内地方路線
(JAL・ANA・SKYの3社で使用)

1便＝地域主体の新規路線開設枠
(JAL・ANA・SKYの3社で使用)

新規シェア: 21%

※総発着枠数: 440便

(注1) 平成24年2月現在。

(注2) JAL・ANAはグループの数字である。

(注3) 〇枠は発着枠としては0.5便としてカウント

羽田空港の再拡張事業と国際線機能の更なる拡充

4本目の滑走路(D滑走路)及び国際線地区の整備を実施:

■2010年10月21日 D滑走路・国際線旅客ターミナルビル等 供用開始

■2010年10月31日 32年ぶりに国際定期便が就航(昼間3万回・深夜早朝3万回の計6万回)

国際線旅客ターミナル
及びエプロン

今
後

国際線機能の拡充のため、国際線旅客ターミナル及びエプロンの拡張、C滑走路延伸事業を推進。

2013年度中の44.7万回への増枠を機に、国際線枠を9万回規模(昼間6万回・深夜早朝3万回)に拡大。欧米や長距離アジアを含む高需要・ビジネス路線を展開

D滑走路
(2,500m)

C滑走路の延伸

【2010年11月15日撮影】

首都圏空港(羽田・成田)の年間発着枠の増加について

	羽田空港 (うち国際線)	成田空港	首都圏空港全体
H22.10月まで (羽田D滑走路供用前)	30.3万回	22万回	52.3万回
現在 (H24.3.25以降)	39万回 (6万回) [国際線の内訳 昼間: 3万回 深夜早朝: 3万回]	25万回	64万回
H25年夏ダイヤから (H25.3.31以降)	41万回 (6万回) [国内線2万回を増枠]	27万回	68万回
以降、首都圏空港を含めたオープンスカイを実施			
最終形 [羽田: H25年度末 成田: H26年度中]	44.7万回 (9万回)*5 [国際線の内訳 昼間: 6万回 深夜早朝: 3万回]	30万回	74.7万回

- * 1. いずれも年間当たりの回数である。
- * 2. 回数のカウントは、1離陸で1回、1着陸で1回のため、1離着陸で2回とのカウントである。
- * 3. 成田空港の今後のスケジュールについては、最短の場合を想定したものである。
- * 4. 羽田空港の発着枠数の中には、深夜早朝の国際チャーター便等の運航に使われる枠数も含まれる。
- * 5. 羽田空港の国際線の発着枠数、及び、最終形44.7万回の中には、リレー時間帯0.7万回が含まれる。(昼間時間帯のうち深夜早朝時間帯に接続する時間帯(6時台及び22時台;いわゆるリレー時間帯)は、国際線深夜早朝時間帯(3万回)のダイヤ改善に使用できることとしているが、羽田空港の段階的増枠の過程では、このようなリレー時間帯の特質にかんがみ、本資料の便宜的な整理上、上記回数にカウントしていない。段階的増枠の最終確定時においては、本資料の整理を完結させる必要から、リレー時間帯における発着回数をカウントすることとしたものであり、リレー時間帯に係る取扱いは、従前と何ら変わるものではない。)

羽田空港の発着枠の増加

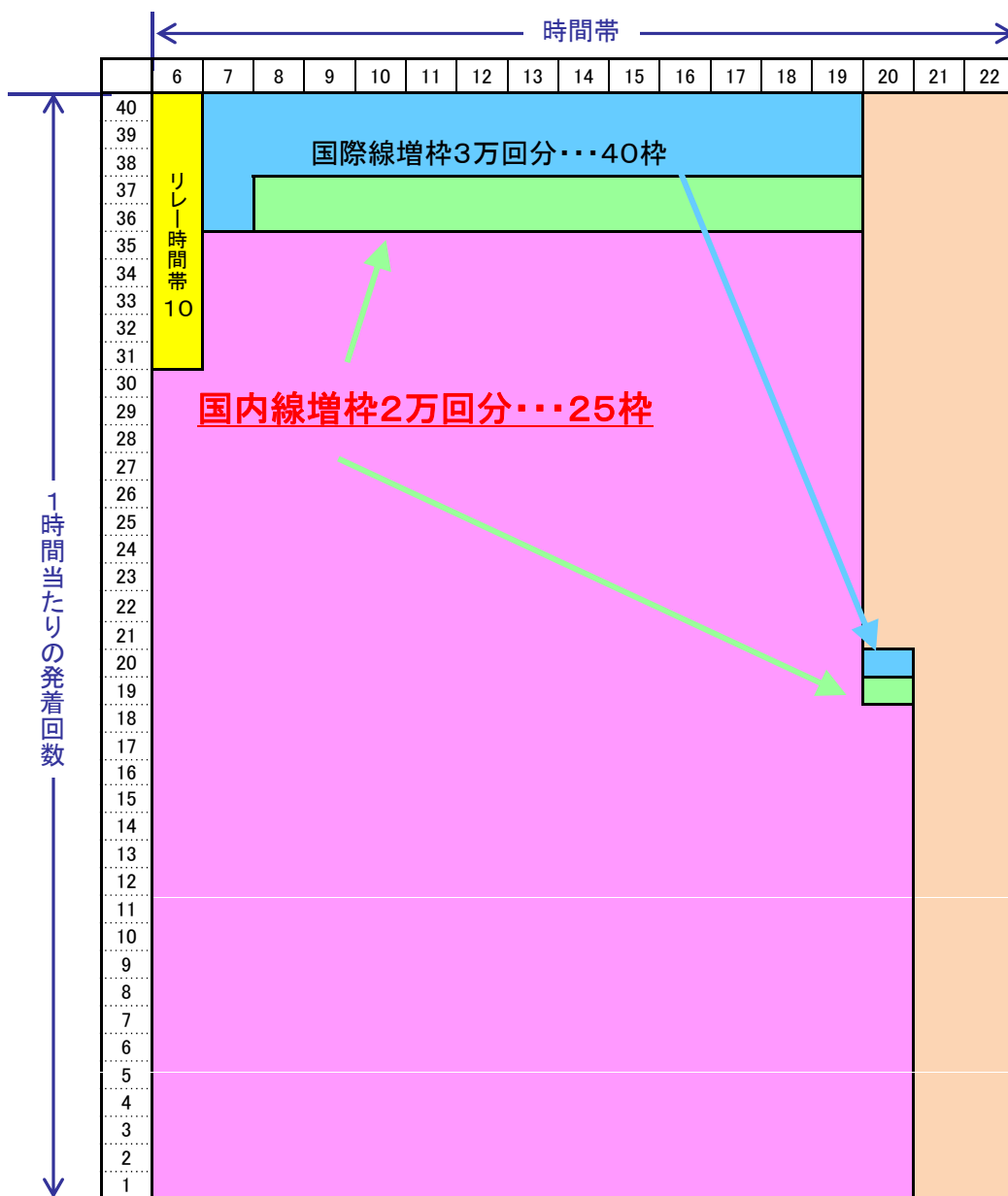
		現状	今回の増枠(予定) 【平成25年3月】	最終形(予定) (安全面を確認しながら) 【平成25年度中】
6時～22時台 の処理可能 機数	出発回数	35回／時※ ¹	37回／時※ ¹	40回／時
	到着回数	35回／時※ ¹	37回／時※ ¹	40回／時
発着枠の総数／日		960回	1010回	1,114回※ ²
国際定期便の発着回数		80回 (40便)	80回 (40便)	160回 (80便)
国内定期便の発着回数		880回 (440便)	930回 (465便)	930回 (465便)

※1: 6、7時台は出発40回/到着5回、22時台は出発5回/到着40回

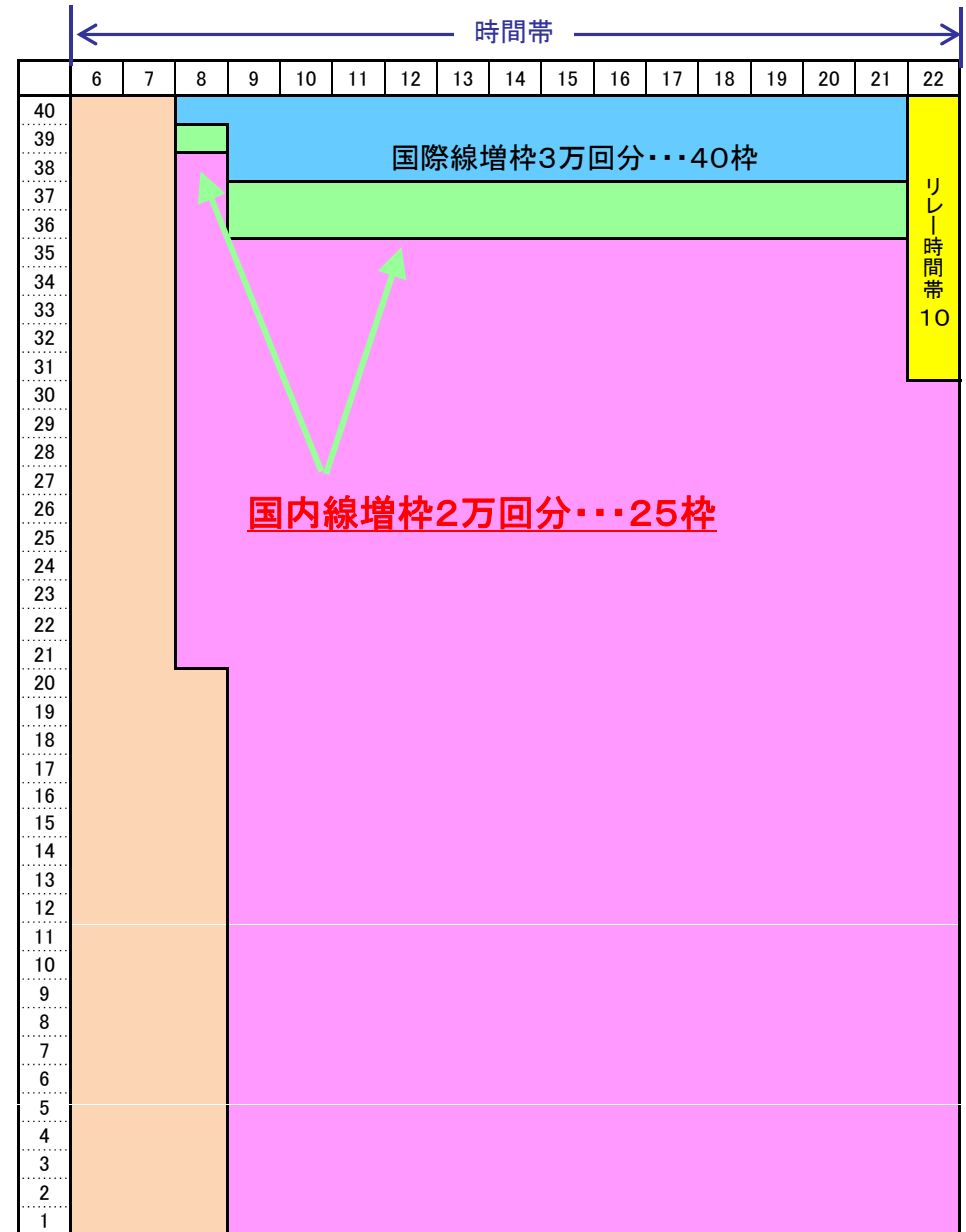
※2: うち20回はリレー時間帯として利用

羽田空港の発着枠の増加

羽田発着枠拡大後のイメージ(出発)



羽田発着枠拡大後のイメージ(到着)



2. これまでの発着枠配分の評価

（１）「競争促進」を通じた利用者利便の増進 ～新規航空会社の参入促進～

(1)「競争の促進」を通じた利用者利便の増進～新規航空会社の参入促進

「航空会社間の競争を一層促進し、利用者利便をより向上させるためには、新規航空会社の参入を促進することが必要である。」（平成10年運輸政策審議会答申）

「これまで(略)新規航空会社に優先的に発着枠の配分を行ってきた(略)結果、新規航空会社の参入・拡大等を通じて、利用可能な航空会社の増加、運賃の低廉化・多様化、需要の喚起等、利用者利便の向上の果実が実っている。」

「今後とも、新規航空会社の参入・拡大を図り、大手航空会社との競争において十分な牽制力を備えることができる規模に近づくよう政策的配慮を行(うことが)適当である。」

「新規優遇枠の配分を受けることのできる航空会社は、再拡張までの当面のルールとして、(スケールメリット、整備予備機の保有等を総合的に勘案し、)保有機材数が12機以下の新規航空会社とすることが適当である。」（平成16年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）

検討の視点と資料目次

視点①:新規航空会社の参入状況

- 新規航空会社の参入状況(航空会社数の推移/羽田空港における各社シェア) P.31・32
- 新規航空会社の路線ネットワーク P.33・34

視点②:大手への牽制力を備えるか

- 路線毎の新規航空会社シェア P.35
- 路線別の大手/新規の旅客数シェアの推移 P.36-39
- 路線別の大手/新規の運賃の推移

視点③:スケールメリット/効率的な生産体制が構築できているか

- 各社事業規模(保有機材数)の推移 P.40
- 大手/新規のユニットコスト比較 P.41

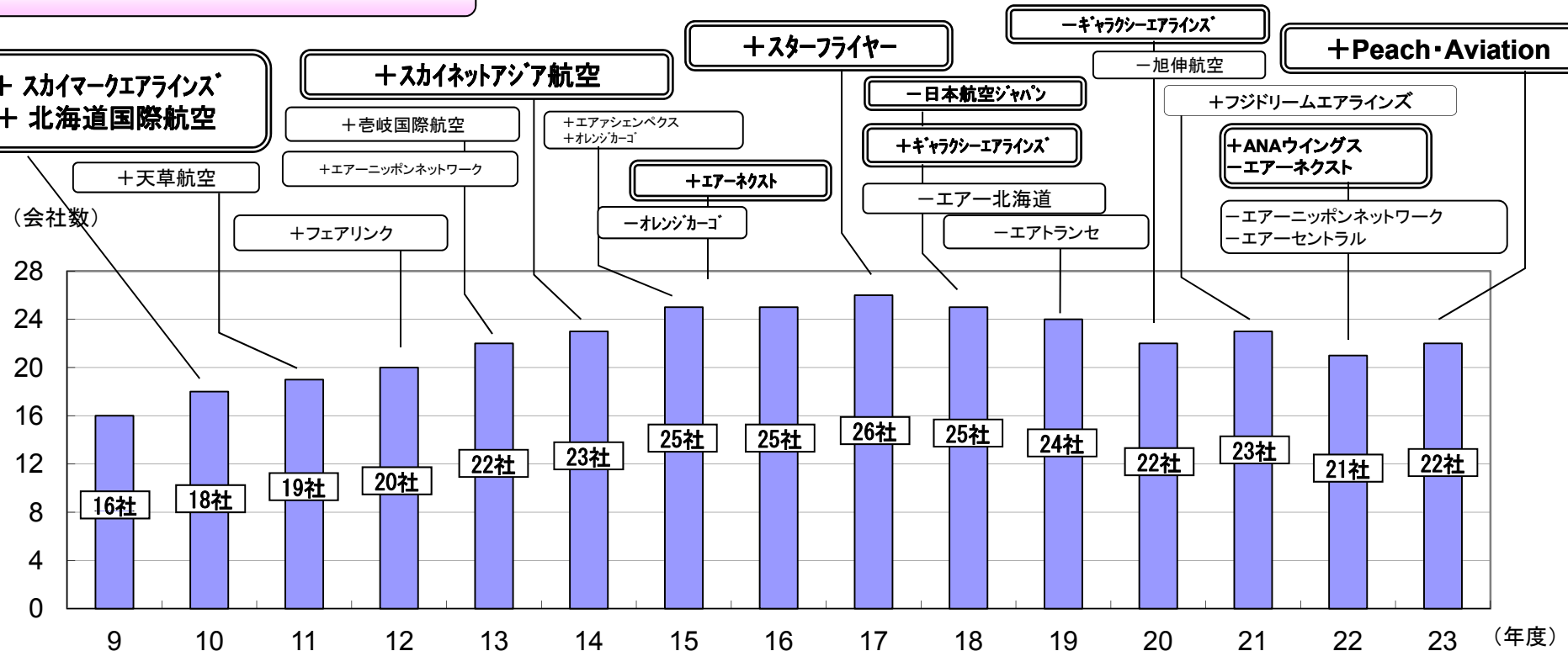
視点④:安定した収益体制・経営基盤が確立できているか

- 各社経営状況 P.42-46

関連:新規航空会社に係る政策(CS、運賃、出資比率)

規制緩和後、新規航空会社が相次いで参入。

国内定期事業者数の推移



注1: フェアリンク→アイベックスエアラインズに社名変更(平成16年10月)

注2: 香島国際航空は、平成14年1月より休止

注3: オレンジカーゴは、平成16年3月より休止、平成16年4月廃止

注4: エアアシェンペクス→エアトランセに社名変更(平成16年10月)。

平成19年4月より休止、同年11月廃止。

注5: スカイマークエアラインズ→スカイマークに社名変更(平成18年10月)

注6: 日本航空ジャパンは、日本航空インターナショナルと合併(平成18年10月)

注7: エアーニッポンネットワークは、エアーネクスト、エアーセントラルと

合併し、ANAウイングスに社名を変更(平成22年10月)

注8: Peach Aviationは平成23年7月に航空運送事業許可取得。

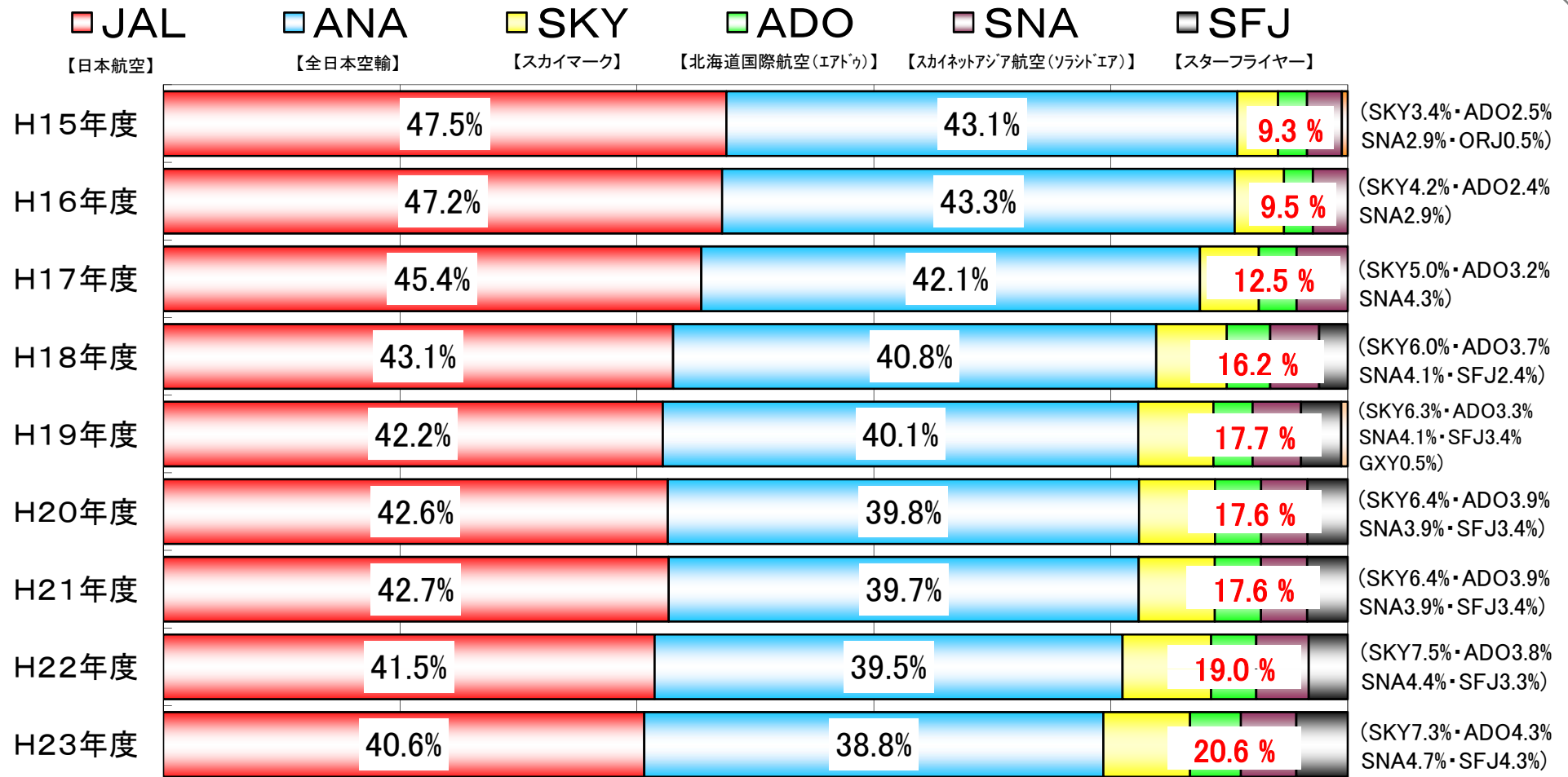
平成24年3月より運航開始予定。

注9: 太枠は主な新規航空会社(客席数が100席以上又は最大離陸

重量が5万キログラムを超える航空機を使用)

羽田空港における各社の便数シェア推移

新規航空会社の便数シェアは徐々に拡大してきている。



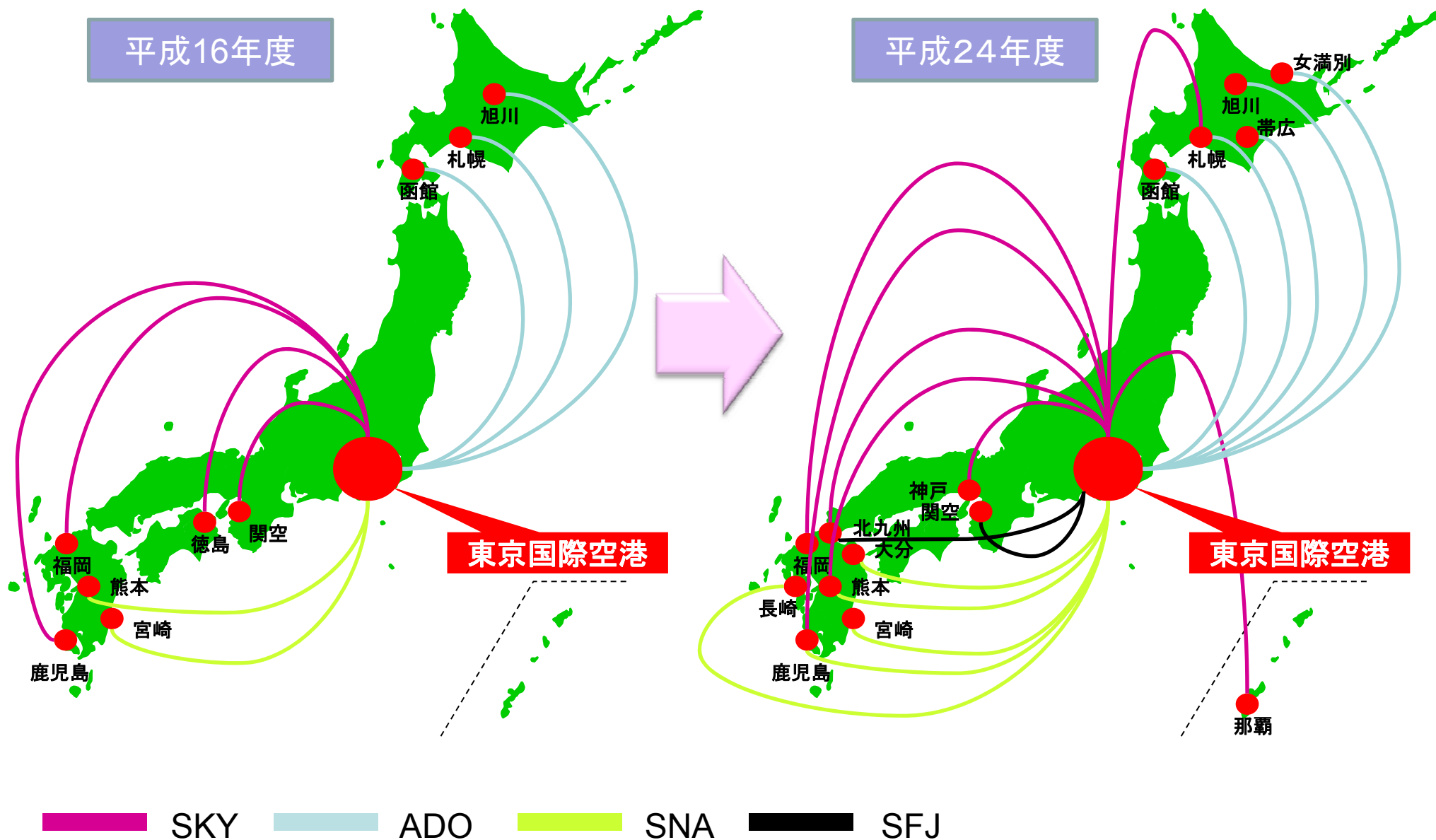
(注1) 各年度とも11月ダイヤにおける旅客及び貨物便数のシェア。

(注2) 配分対象外の深夜・早朝発着枠を使用した便を含む。

(注3) JAL・ANAはグループの数字である。

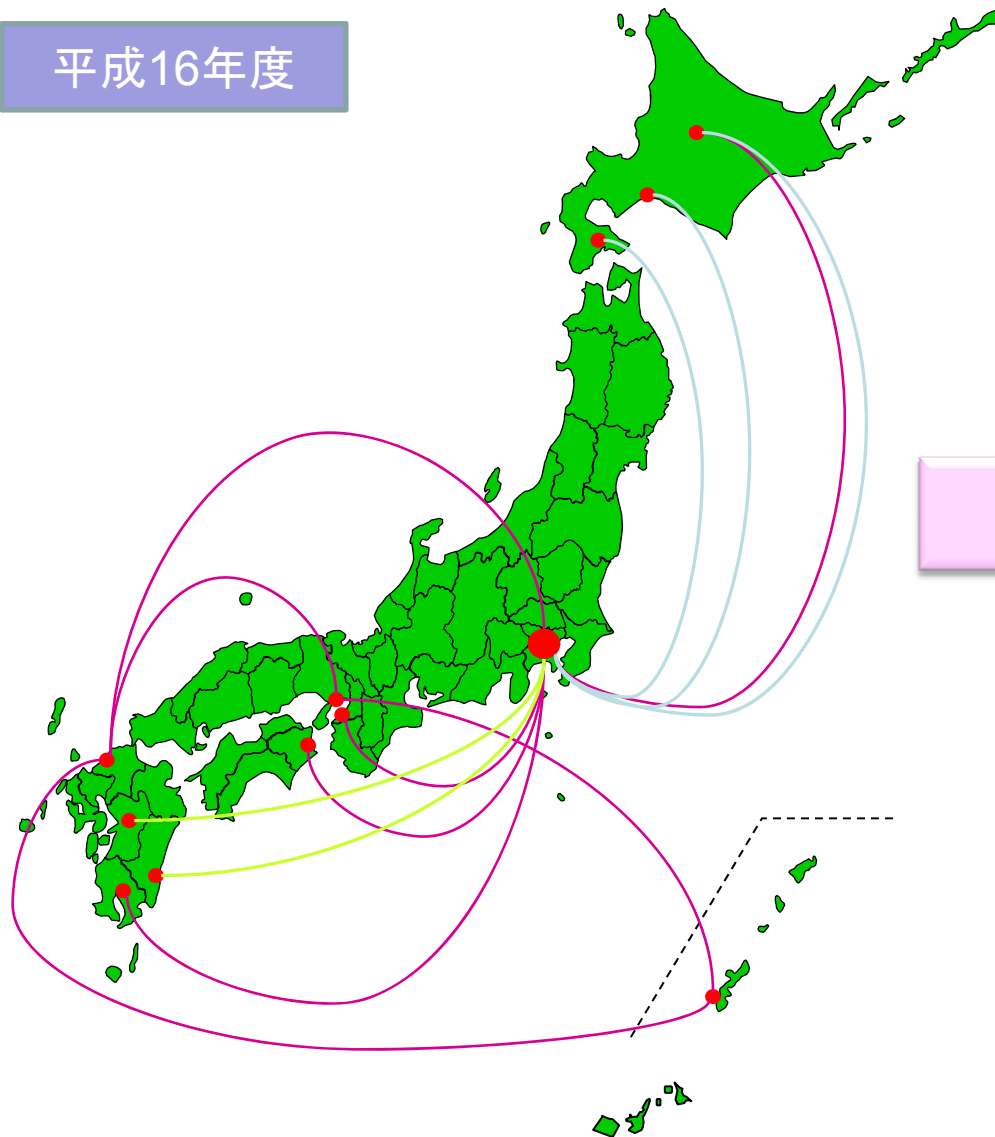
新規シェア

新規航空会社 羽田就航路線

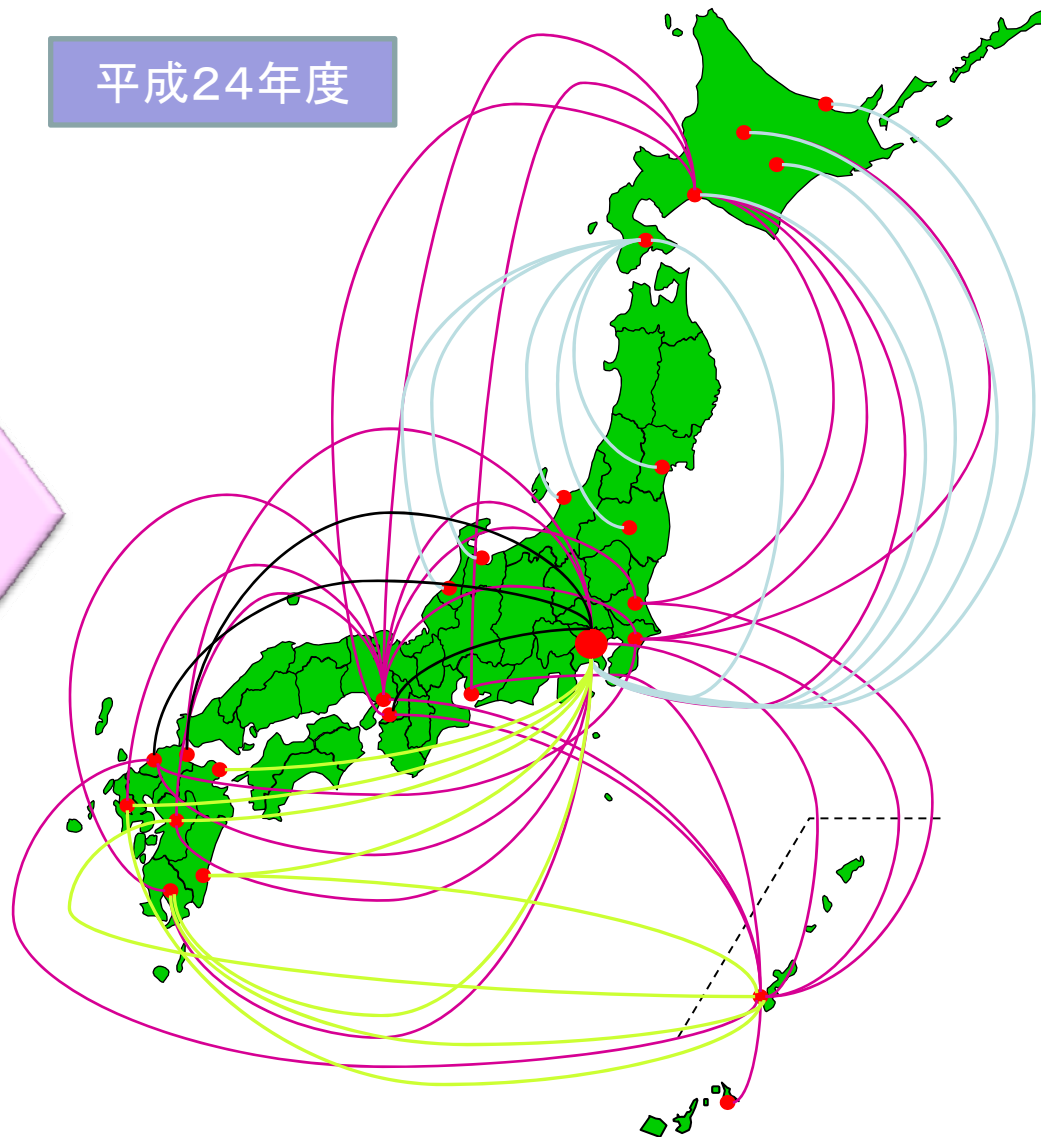


新規航空会社 全就航路線

平成16年度



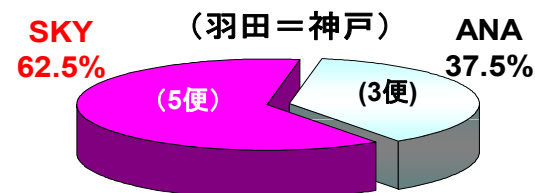
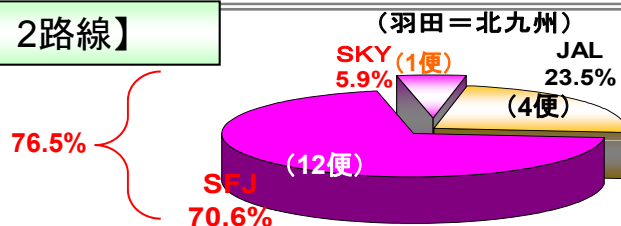
平成24年度



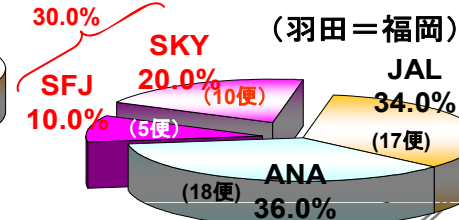
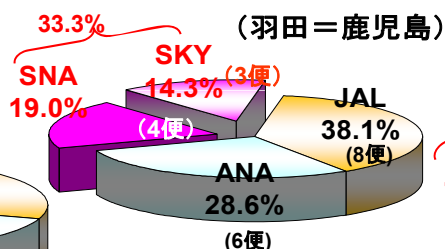
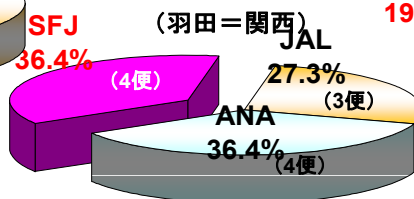
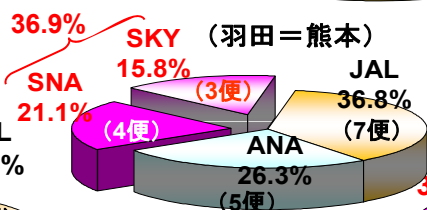
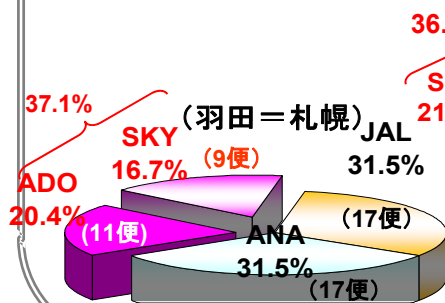
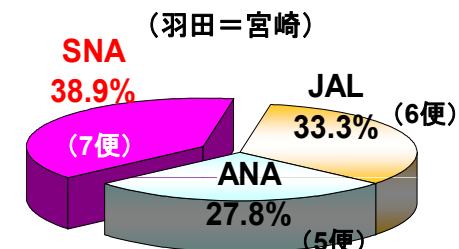
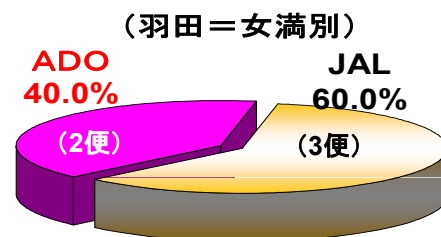
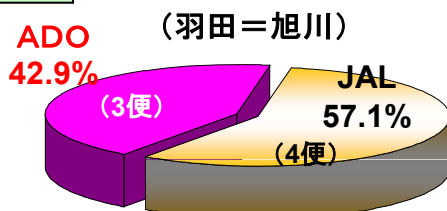
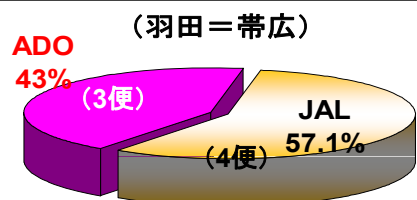
 SKY  ADO  SNA  SFJ

新規航空会社が大きなシェアを有する路線が出現している。

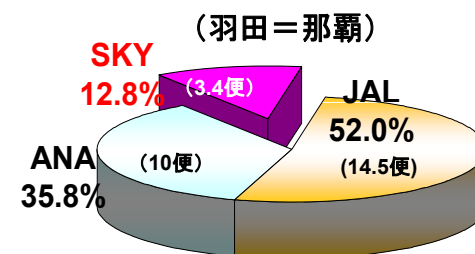
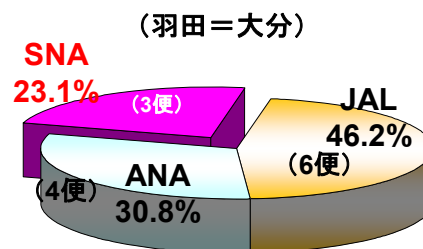
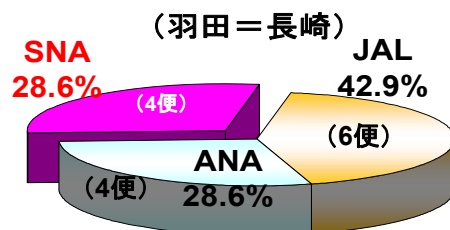
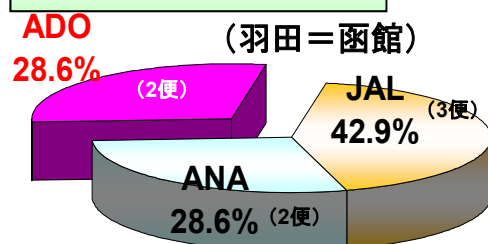
【50%以上 2路線】



【30%以上50%未満9路線】



【30%未満 4路線】

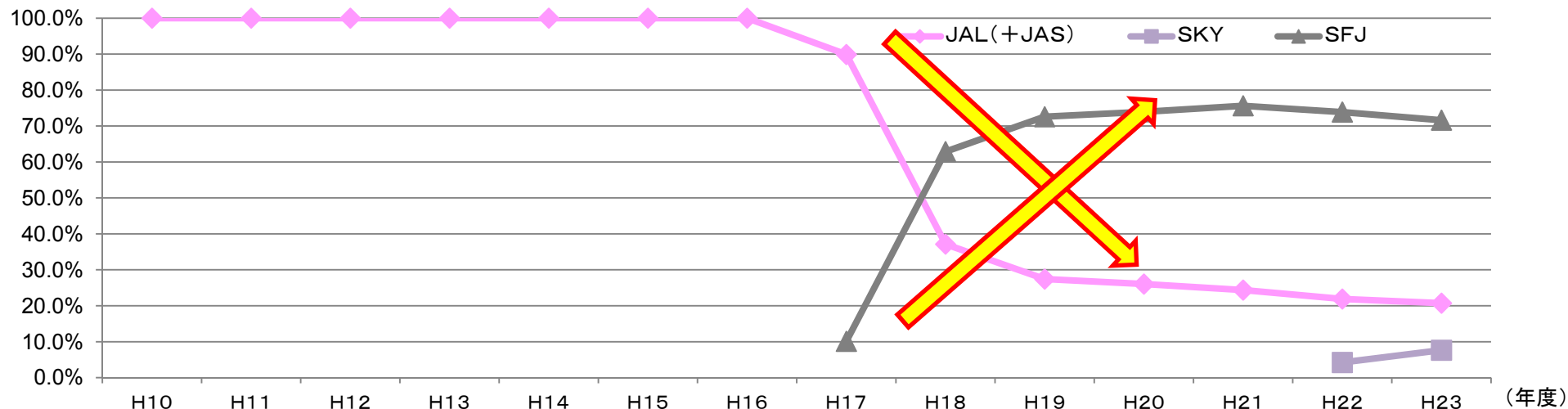


新規航空会社の競争力(東京＝北九州路線)

(旅客数シェア：%)

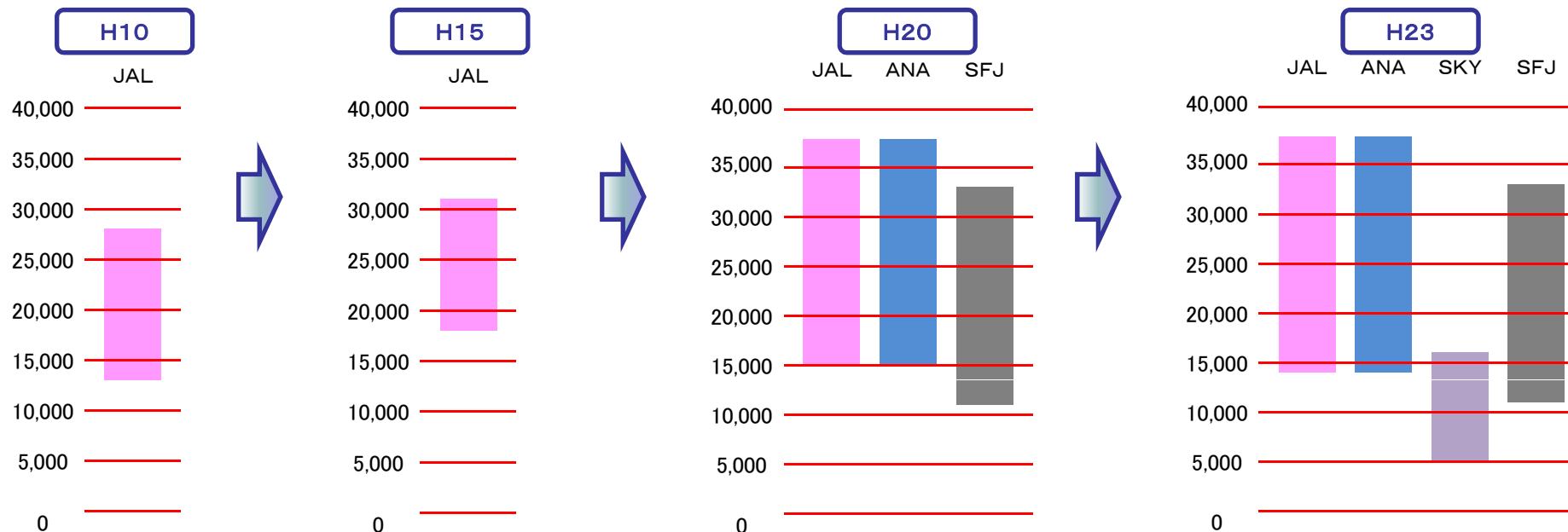
旅客数シェアの推移

※SFJにはANAのコードシェア便による旅客数含む



運賃の推移

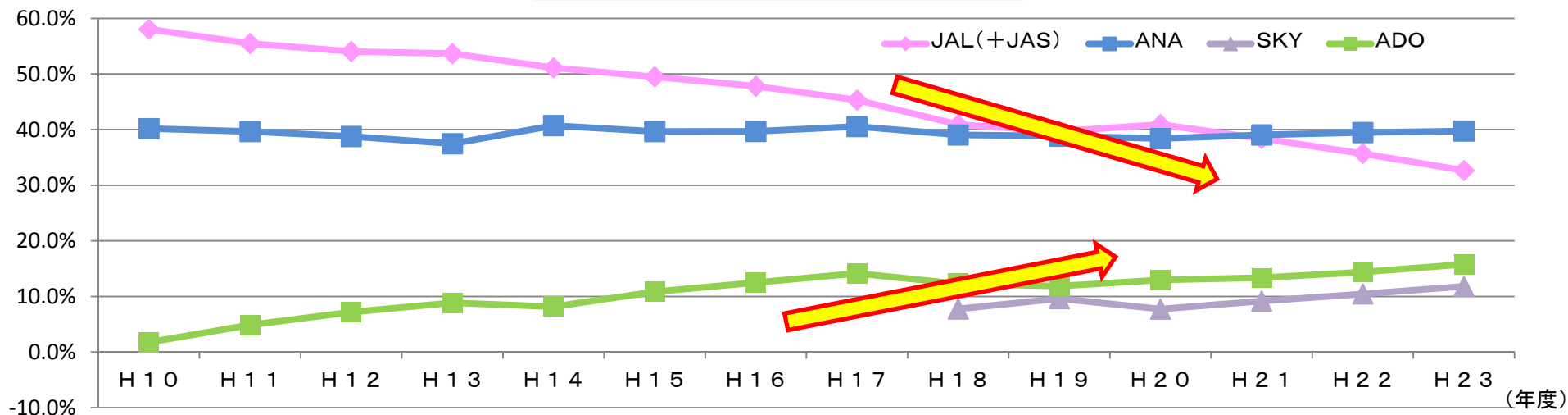
※各年6月運賃参照



新規航空会社の競争力(東京＝札幌路線)

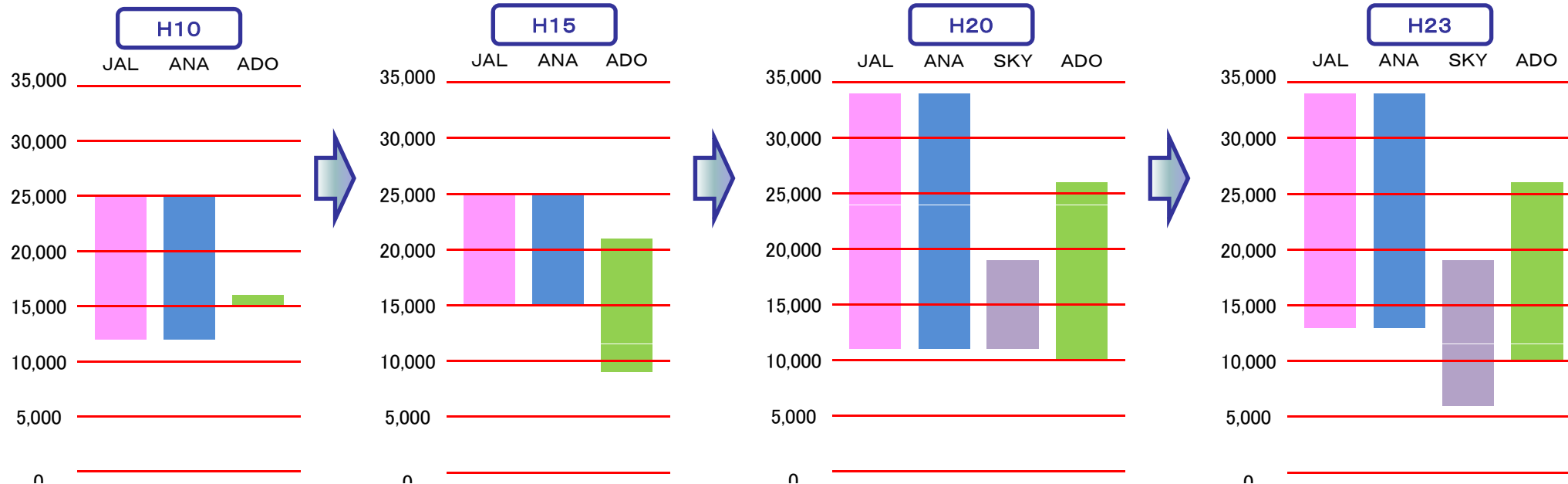
(旅客数シェア：%)

旅客数シェアの推移



運賃の推移

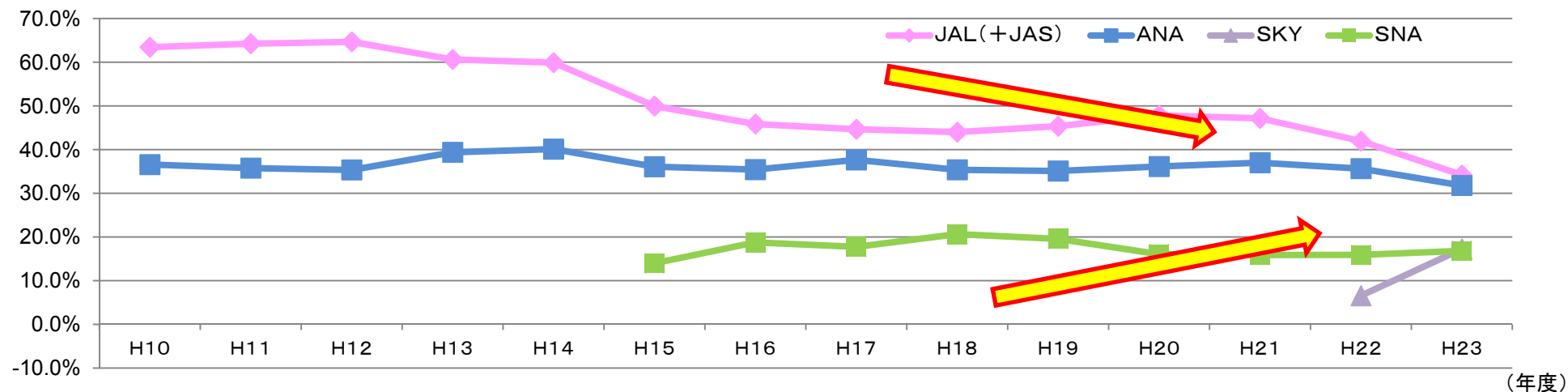
※各年6月運賃参照(H10年のADOは12月)



新規航空会社の競争力(東京＝熊本路線)

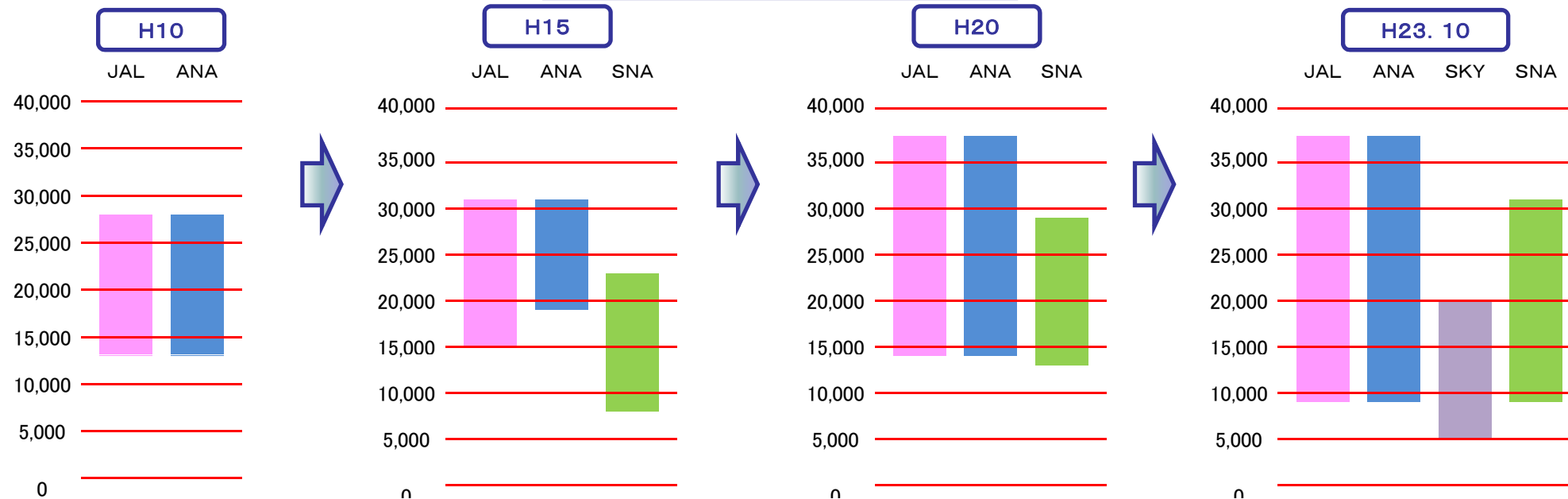
(旅客数シェア：%)

旅客数シェアの推移



運賃の推移

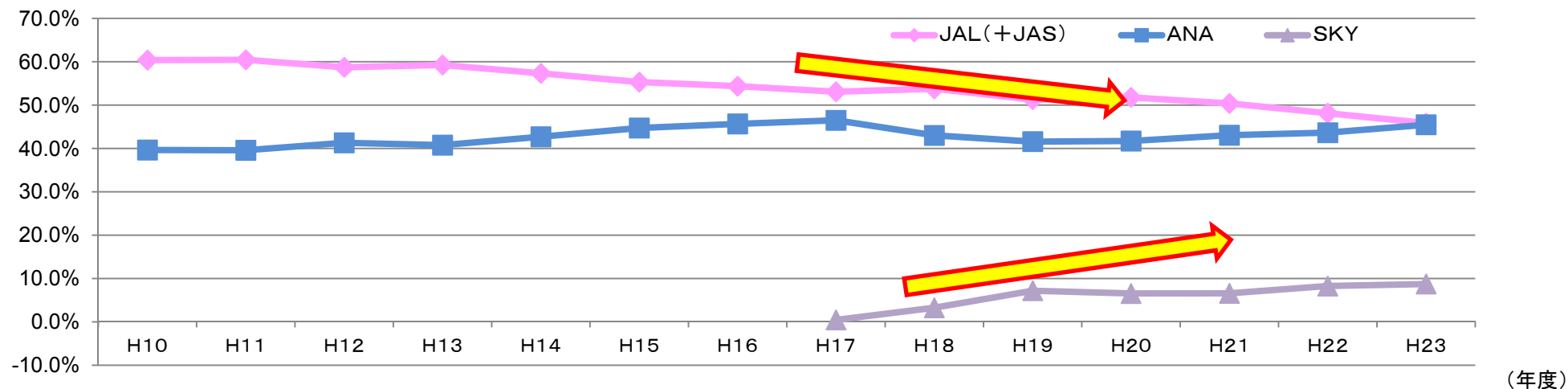
※各年6月運賃参照(H10年のADOは12月)



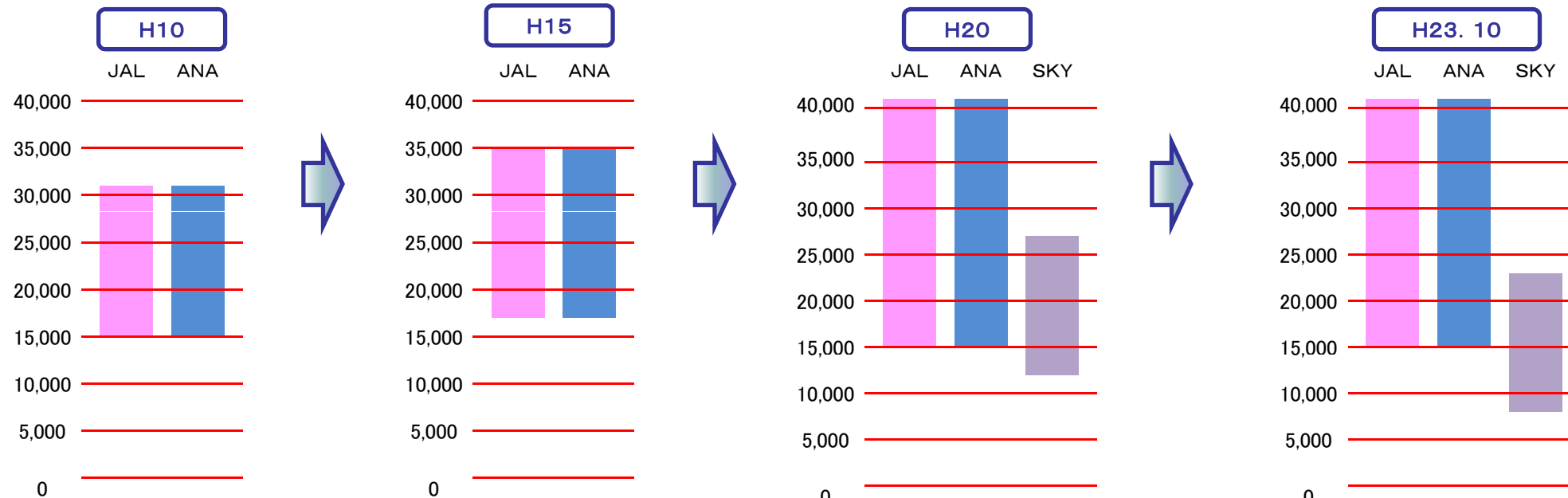
新規航空会社の競争力(東京＝那覇路線)

(旅客数シェア：%)

旅客数シェアの推移



運賃の推移

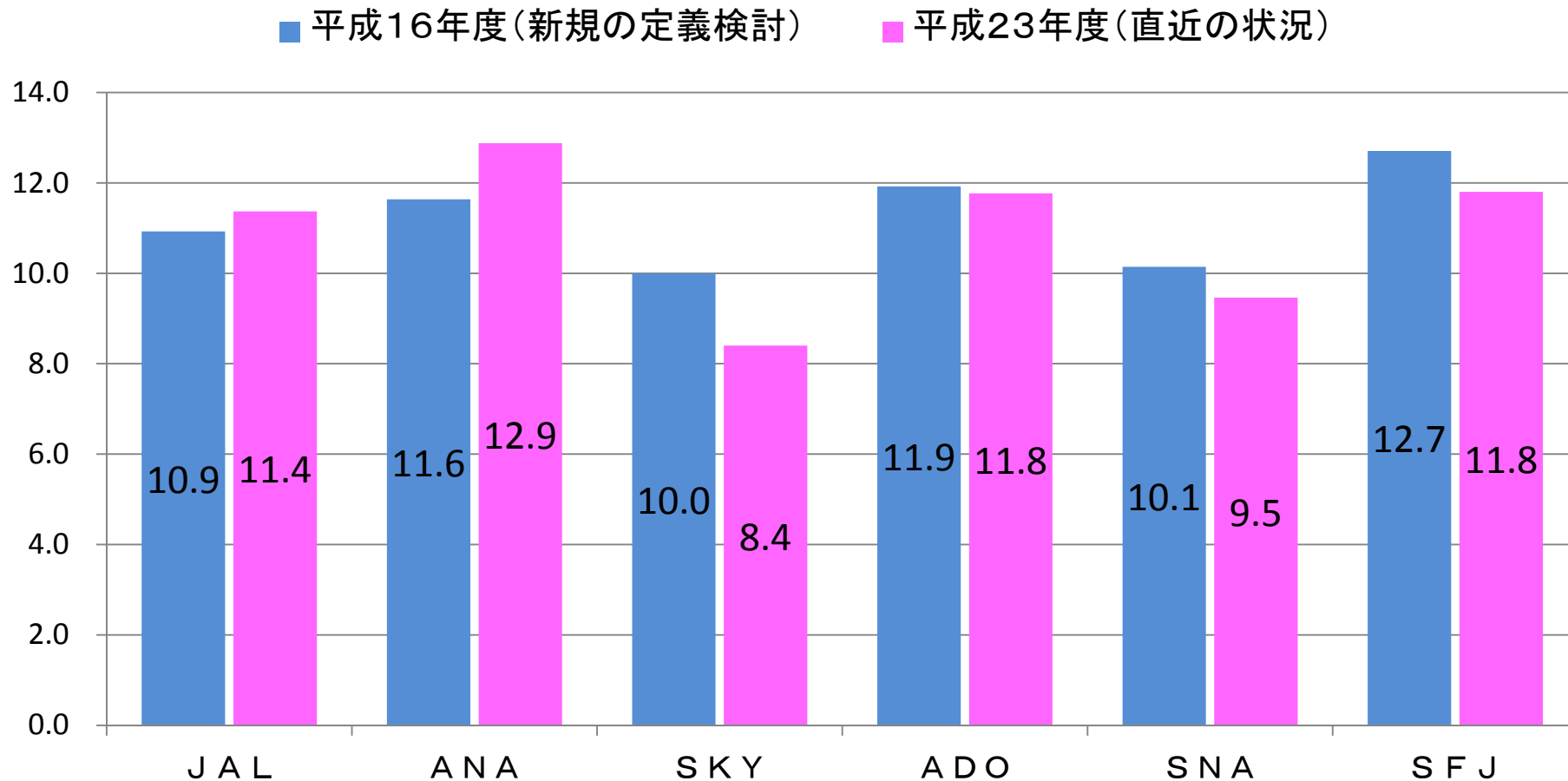


新規航空会社の機材数の推移

		H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H24. 6 末時点 【直近】	H25. 3 (年度末見 込み) 【増枠時】
SKY	B767	5機	5機	6機	6機	5機	2機	—	—	—	—	—
	B737	—	—	1機	4機	5機	8機	12機	18機	22機	27機	29機
	計	5機	5機	7機	10機	10機	10機	12機	18機	22機	27機	29機
ADO	B767	3機	3機	3機	3機	3機	3機	3機	3機	3機	4機	5機
	B737	—	—	1機	2機	2機	4機	6機	6機	7機	7機	7機
	計	3機	3機	4機	5機	5機	7機	9機	9機	10機	11機	12機
SNA	B737	4機	5機	6機	8機	7機	8機	9機	10機	12機	11機	12機
SFJ	A320	—	—	—	3機	4機	4機	4機	4機	6機	7機	9機
合計		12機	13機	17機	26機	26機	29機	34機	41機	50機	56機	62機

新規航空会社の競争力(ユニットコスト)

- 新規航空会社は事業規模の拡大に伴うスケールメリットを活かし、ユニットコストの低減を図っている。



※各社決算データ(H16年度、平成23年度)及び航空局資料より航空局作成

※SKYは平成16年度途中に決算時期を見直したことから、平成16年11月期決算参照

※SFJは平成18年3月から就航開始のため、平成18年度決算を参照

新規航空会社の経営状況①

(単位:億円)

		平成10年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度 (見直し)
財務状況	営業収入	91	137	135	154	226	318	130	357	397	504	423	414	580	802	1000
	営業損益	▲42	▲30	▲8	▲11	▲3	14	1	▲19	▲52	32	▲25	31	111	152	158
	当期損益	▲43	▲30	▲10	▲11	▲8	14	17	▲7	▲49	26	▲20	26	63	77	88
	累積損失	▲61	▲92	▲101	▲112	▲120	▲107	-	-	▲40	▲13	▲33	-	-	-	-
	債務超過	-	▲19	▲29	▲29	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
備考		債務超過														
		11.1ゼロ(株)と合併により決算期終了後累積損を解消している。														
スカイマーク (SKY)	就航路線数	1	3	1	1	2	3	4	5	4	4	6	8	19	25	26
	運航総便数	3	6	6	6	9	17	21	28	28	29	30	35	58	76	79
	路線・便数	羽田＝福岡(3便)	→(6便)	→(7便)	→(9便)	→(10便)	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
		伊丹＝福岡(1便)	→撤退													
		伊丹＝札幌(2便)	→撤退													
						羽田＝鹿児島(3便)	→(4便)	→撤退						羽田＝鹿児島(3便)	→	
						羽田＝青森(2便)⇒撤退										
						羽田＝徳島(2便)⇒(4便)										
						羽田＝開空(4便)	→撤退									
						羽田＝神戸(7便)	→									
						羽田＝札幌(9便)	→(8便)	→								
						羽田＝那覇(2便)	→(3便)	→								
												羽田＝旭川(2便)	→撤退			
												福岡＝那覇(2便)	→			
												神戸＝福岡(2便)	→撤退			
												神戸＝那覇(2便)	→			
事業展開	路線・便数													羽田＝中部(1便)	→撤退	
														羽田＝北九州(1便)	→	
														羽田＝熊本(3便)	→	
														札幌＝旭川(3便)	→撤退	
														札幌＝茨城(1便)	→(2便)	→
														札幌＝中部(2便)	→	
														札幌＝神戸(1便)	→(2便)	→
														中部＝茨城(1便)	→撤退	
														神戸＝長崎(4便)	→	
														神戸＝茨城(1便)	→(2便)	→
														神戸＝熊本(2便)	→(1便)	→
														神戸＝鹿児島(2便)	→	
														中部＝那覇(2便)	→	
														札幌＝関西(2便)	→(3便)	→
														成田＝札幌(2便)	→	
B737を15機導入したことによる新規路線展開														成田＝旭川(3便)	→(2便)	→
														成田＝福岡(2便)	→	
														成田＝神戸(1便)	→	
														成田＝那覇(2便)	→	
														関西＝那覇(1便)	→(3便)	→
那覇＝宮古(5便)																
茨城＝那覇(1便)																

(※1) 平成15年度以前のSKY決算月は10月、その他は3月であり、SKYの平成16年度決算は11月～3月までの要則決算。

(※2) 就航路線・運航便数は年度末時点のもの。

(※3) SKYは平成10年9月からそれぞれ運航開始。

新規航空会社の経営状況②

(単位: 億円)

			平成10年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度(見通し)
北海道国際航空 (ADO)	財務状況	営業収入	21	63	97	120	114	185	223	296	299	296	321	349	382	432	460
		営業損益	▲5	▲13	▲30	▲26	▲10	17	16	19	▲4	▲2	6	4	17	35	14
		当期損益	▲11	▲22	▲32	▲8	13	4	18	23	▲7	▲8	3	5	10	22	9
		累積損失	▲13	▲35	▲67	▲75	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲
		債務超過	▲	▲	▲	▲3	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲
		備考	債務超過 民事再生法適用申請・認可 民事再生 再生計画を1年前倒し達成														
	事業展開	就航路線数	1	1	1	1	1	2	3	4	4	4	5	9	9	10	10
		運航総便数	3	3	6	6	6	10	14	14	17	17	20	27	27	31	31
		路線・便数	羽田＝札幌(3便)	→ (6便)		→ (8便)		羽田＝旭川(2便)	→ (9便)	→ (8便)	→ (9便)	→ (10便)	→ (11便)		→ (11便)		
								羽田＝函館(2便)	→ (3便)	→ (2便)	→ (3便)	→ (2便)	札幌＝仙台(3便)		→ (4便)		
													札幌＝福島(2便)		→		
													札幌＝新潟(2便)		→		
スカイネット アジア航空 (SNA)	財務状況	営業収入	NA	NA	NA	NA	39	101	119	144	194	223	226	242	263	292	▲
		営業損益	NA	NA	NA	NA	▲25	▲12	▲11	▲26	▲10	4	1	3	10	7	▲
		当期損益	NA	NA	NA	NA	▲19	▲10	▲14	▲29	▲6	1	1	2	7	5	▲
		累積損失	NA	NA	NA	NA	▲31	▲41	▲46	▲75	▲19	▲18	▲16	▲14	▲6	▲1	▲
		債務超過	NA	NA	NA	NA	▲12	▲14	▲	▲15	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲
		備考	債務超過 6.26 産業再生機構支援決定 17.4.28ANAとの業務提携及び株式の一部譲渡(14.99%)決定 19.2.22宮交グランドサービス㈱へ株式譲渡がなされ、産業再生機構の支援終了。19.2.27増減資を行い、債務超過状態を解消。														
	事業展開	就航路線数				1	2	2	3	3	4	6	8	9	9	9	9
		運航総便数				6	12	12	18	18	18	21	23	26	27	27	27
		路線・便数	羽田＝宮崎(6便)		→		羽田＝熊本(6便)	→ (7便)		→ (4便)	→ (4便)	→ (4便)	→ (6便)		→ (7便)		
								羽田＝長崎(6便)	→ (4便)	→ (4便)	→ (4便)	→ (4便)	長崎＝那覇(1便)		→		
													鹿児島＝那覇(2便)		→		
													熊本＝那覇(1便)		→		
スターフライヤー (SFJ)	財務状況	営業収入	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	6	121	158	175	169	181	225	268
		営業損益	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	0	▲24	▲8	0	5	15	11	7
		当期損益	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	▲28	▲14	▲16	▲0	2	8	9	8
		累積損失	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	▲28	▲42	▲58	▲58	▲55	▲	▲	▲
		債務超過	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲
		備考	12月に東証2部へ上場														
	事業展開	就航路線数							1	1	2	2	2	2	3		
		運航総便数							11	11	15	15	15	15	21		
		路線・便数							羽田＝北九州(11便)	→	→	→	→	→	羽田＝北九州(12便)	→	→
											羽田＝関空(4便)	→	→	→	羽田＝福岡(5便)	→	→

(※1) 就航路線・運航便数は年度末時点のもの。
(※2) ADOは平成10年12月から、SNAは平成14年8月から、SFJは平成18年3月からそれぞれ運航開始。
(※3) SNAは、平成24年度通期見通し非公表。

新規航空4社の決算

➤ 新規航空会社の平成23年度決算では、スターフライヤーの営業利益が前年比3億円減の11億円、スカイネットアジア航空が同4億円減の7億円となる一方、スカイマークは同40億円増の152億円、エアドゥは同17億円増の35億円を計上。スカイマークは、平成24年度も158億円の営業利益を見込むなど、好調な見通しを示している。

(単位:億円)

	スカイマーク(株) (H24. 5. 10 発表)					北海道国際航空(株) (H24. 5. 28発表)					(株)スターフライヤー (H24. 5. 11 発表)					スカイネットアジア航空(株) (H24. 5. 31 発表)			
	H22 年度 決算	対前 年 差	H23 年度 決算	対前 年 差	H24 年度 見通し	H22 年度 決算	対前 年 差	H23 年度 決算	対前 年 差	H24 年度 見通し	H22 年度 決算	対前 年 差	H23 年度 決算	対前 年 差	H24 年度 見通し	H22 年度 決算	対前 年 差	H23 年度 決算	対前 年 差
営業収入	580	165	802	222	1,000	382	33	432	50	460	181	12	225	43	268	263	21	292	29
国内旅客	572	160	789	217	—	374	33	421	47	—	173	10	213	40	—	260	21	288	28
営業費用	468	85	649	181	—	364	19	396	32	446	166	2	214	47	—	253	14	286	33
営業利益	111	80	152	40	158	18	13	35	17	14	15	9	11	▲ 3	7	11	7	7	▲ 4
経常利益	109	80	157	47	162	17	12	36	18	14	11	8	9	▲ 1	6	8	6	7	▲ 1
当期純利益	63	36	77	14	88	11	5	22	11	9	8	5	9	1	8	8	5	5	▲ 2

(参考)大手航空会社の経営状況の推移

(単位: 億円)

			平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度
日本航空 (JAL)	財務状況	営業収入	22,304	19,511	15,593	13,622	12,048
		営業損益	900	▲ 508	▲ 88	1,884	2,049
		経常損益	698	▲ 821	▲ 256	—	1,976
		当期損益	169	▲ 631	▲ 19	—	1,866
	国内線 事業展開	就航路線数	122路線	122路線	108路線	86路線	80路線
		運航総便数	406便	410.4便	397.3便	329.2便	329.6便
全日本空輸 (ANA)	財務状況	営業収入	14,878	13,925	12,283	13,576	14,115
		営業損益	843	758	▲ 542	678	970
		経常損益	565	9	▲ 863	370	684
		当期損益	641	▲ 426	▲ 573	233	281
	国内線 事業展開	就航路線数	124路線	119路線	115路線	105路線	98路線
		運航総便数	414.6便	403.8便	381.5便	379.7便	383.5便

※日本航空及び全日本空輸の財務状況は、各社グループ全体(連結)における状況。

事業展開における、就航路線数及び運航総便数は、各年10月におけるグループ全体の就航路線数、運航総便数。

※日本航空は、更生手続開始及び更生計画認可によって、事業計画年度が平成22年度1月19日～平成22年11月30日及び、平成22年12月1日～平成23年3月31日となっているため、

21年度決算は第3四半期まで、22年度決算は参考値。

➤ 全日空、日本航空は平成23年度決算で共に過去最高益を計上。平成24年度も、全日空が1100億円、日本航空が1500億円の営業利益を見込むなど、好調な見通しを示している。

	全日空 (平成24年4月27日発表)					日本航空 (平成24年5月14日発表)				
	平成22年度 決算	対前年差	平成23年度 決算	対前年差	平成24年度 見通し	平成22年度 決算	対前年差	平成23年度 決算	対前年差	平成24年度 見通し
営業収入	13,576	1,293	14,115	538	15,000	13,622	—	12,048	▲ 1,574	12,200
国際旅客	2,806	665	3,200	394	—	—	—	3,852	—	—
国内旅客	6,526	216	6,515	▲ 10	—	—	—	4,811	—	—
国際貨物	860	303	879	19	—	—	—	537	—	—
営業費用	12,898	72	13,144	246	—	11,738	—	9,998	▲ 1,740	—
営業損益	678	1,220	970	292	1,100	1,884	—	2,049	165	1,500
経常損益	370	1,233	684	314	700	—	—	1,976	—	1,400
当期純損益	233	806	281	48	400	—	—	1,866	—	1,300

※1. 日本航空の22年度決算は参考値(更生手続開始及び更生計画認可により、事業計画年度が平成22年度1月19日～平成22年11月30日及び、平成22年12月1日～平成23年3月31日となっているため。)

新規航空会社に係る制度

新規航空会社の競争促進を図りつつ、独立性を確保するため、コードシェア等を一部制限

コードシェアの販売座席数制限

		新規航空会社	特定既存航空会社	大手航空会社
実運航者	新規航空会社 (羽田6便未満)	1／2	1／2	1／2
	特定既存航空会社 (新規と大手に属さない会社)	1／2	1／2	1／4 (幹線以外は6便まで1／2)
	大手航空会社	制限無し	制限無し	制限なし

大手航空会社による出資等に係る制限

新規航空会社の独立性を確保するため大手航空会社からの出資・役員等について以下のとおり制限

- 議決権の20%以上を実質的に保有
- 全役員の4分の1を超えている

運賃規制

○「運賃及び料金の変更命令に係る取扱要領」(平成12年2月1日付け航空局長通達)

届け出された運賃又は料金が、以下の考え方に基づき航空法第105条第2項各号のいずれかに該当すると認められる場合には変更命令発出の手続きに入るものとされている。

「他の航空運送事業者との間に、不当な競争を引き起こすこととなるおそれがあるものであるとき」(第3号)

- 公正な競争を阻害するおそれがあるか、個別具体的な事例ごとに、路線の特性、市場支配力、運賃設定の意図、継続性、他の航空運送事業者に与える影響、マイルージ・プログラムに基づく無料航空券の影響度等を勘案し、総合的に判断
(具体例) ・他の航空運送事業者が新規に参入した路線において、当該路線のプライスリーダーたる航空運送事業者が、市場支配力の維持等の目的で、不当に運賃又は料金を引き下げる場合
・当該市場の将来における市場支配力の獲得等を目的として、他の航空運送事業者に対し、不当に運賃又は料金を引き下げる場合

(2)「多様な輸送網の形成」 ～地方航空ネットワークの維持・拡大～

(2)。「多様な輸送網の形成」～地方航空ネットワークの維持・拡大

「全国的な航空ネットワークの中心となっている羽田空港については、ミニマムのネットワークの維持・形成の観点から、特別な政策的対応が必要な路線については、例外的に、最小限の発着枠を確保しておくことが必要である。」（平成12年混雑飛行場スロット配分方式懇談会）

「羽田空港において、大手航空会社の経営状況等を背景に、徐々に、幹線等の多便数路線へのシフトが進行してきており、現行ルールのまま推移すると更なるネットワークの縮小が懸念される。」（平成16年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）

「大手航空会社は、近年の需要減少とも相まって、幹線における新規航空会社との競争激化により内部補助の余地が狭くなり、低収益路線の維持に苦慮している。」（平成21年国土交通省成長戦略）

視点①：羽田路線/国内航空ネットワークの現状

- 羽田空港における国内ネットワークの現状 P.50
- 羽田発着路線数、便数の推移、地方路線比率の推移 P.51-53
- 国内航空ネットワークの推移、国内ネットワーク関連データ P.54-57

視点②：これまでの政策の検証

- 少需要路線に関する配分・ルール P.58
- 少需要路線の現況 P.59-60
- 1次増枠(平成22年)配分による政策効果検証 P.61-62
- 暫定政策枠の政策効果検証 P.63-66

関連：地方路線維持のための着陸料等の施策

視点③：地方における路線維持のための取組事例

- 地方路線等の維持・充実のための取組 P.67
- 航空・空港の利用促進のための取組事例 P.68
- 能登・新潟・北九州空港の取組 P.69-71

視点④：考慮すべき周辺環境

- 地方航空ネットワークの国内参入 P.72-73
- 地方航空ネットワークの国際参入 P.74-75
- 大手2社の経営計画 P.77

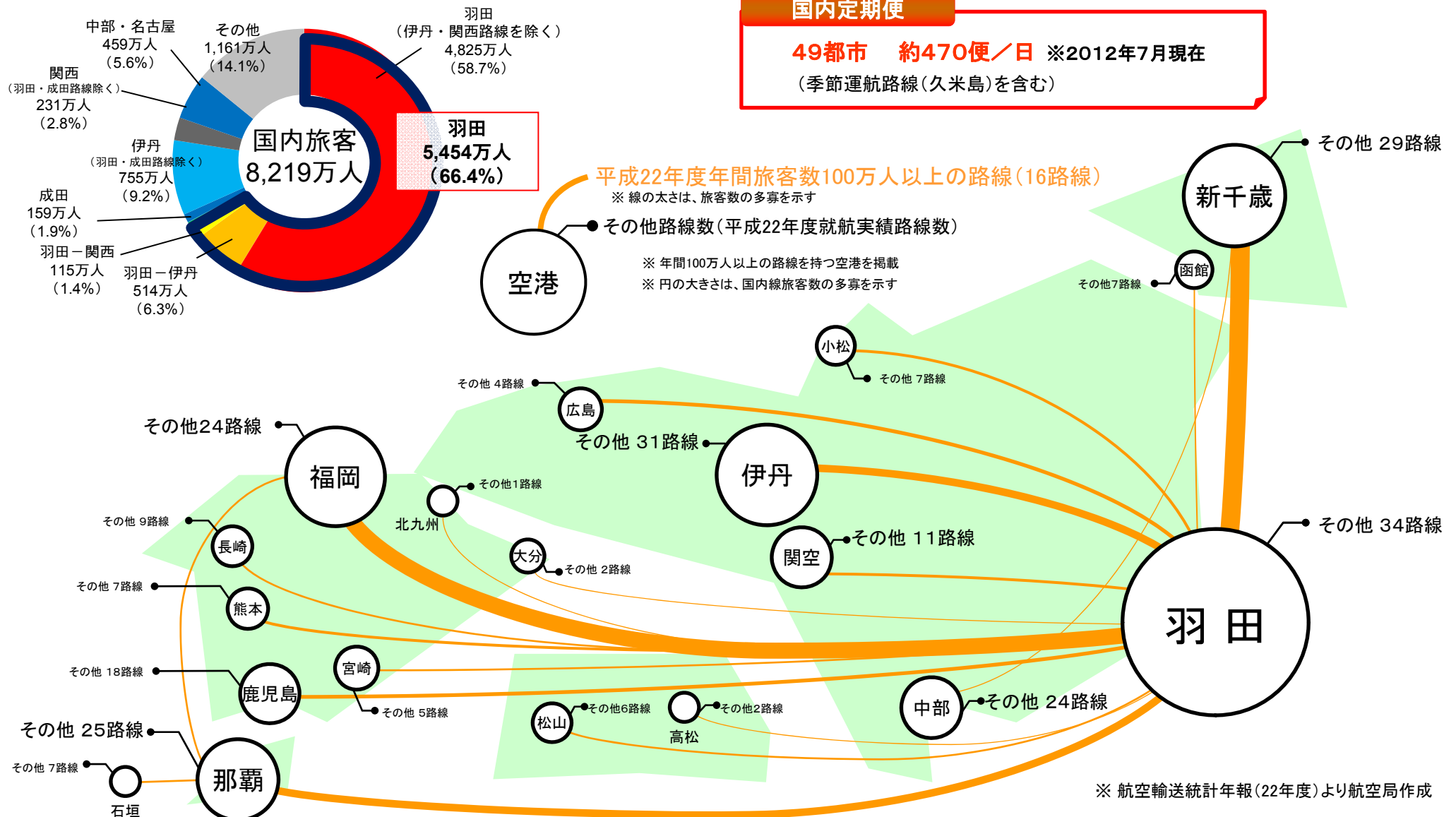


国土交通省

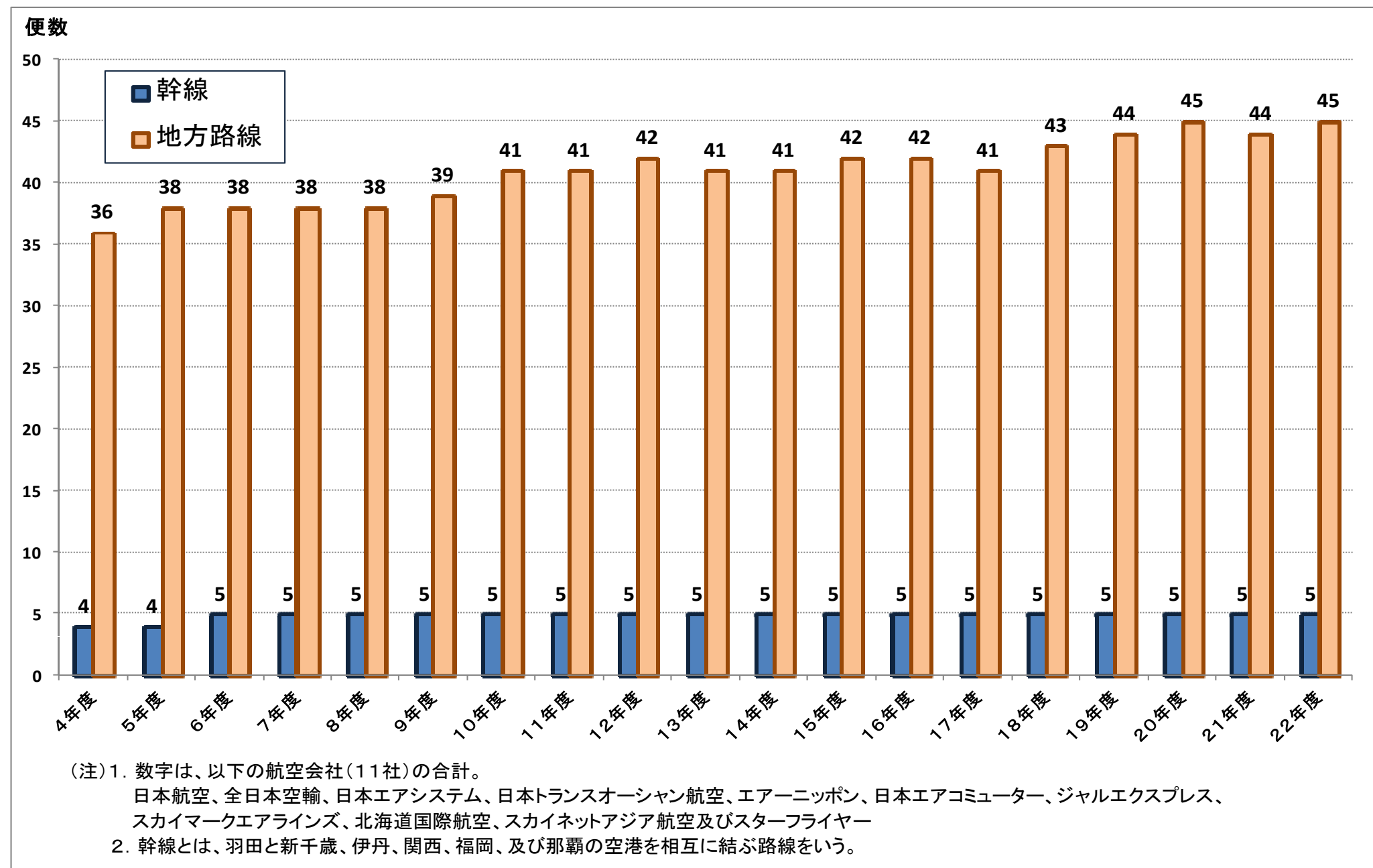
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

羽田空港における国内ネットワークの現状

国内航空旅客流動については、羽田空港への一極集中が顕著。
一方、羽田空港以外では、地域の拠点となる空港を中心としたネットワークの拡充が見られる。

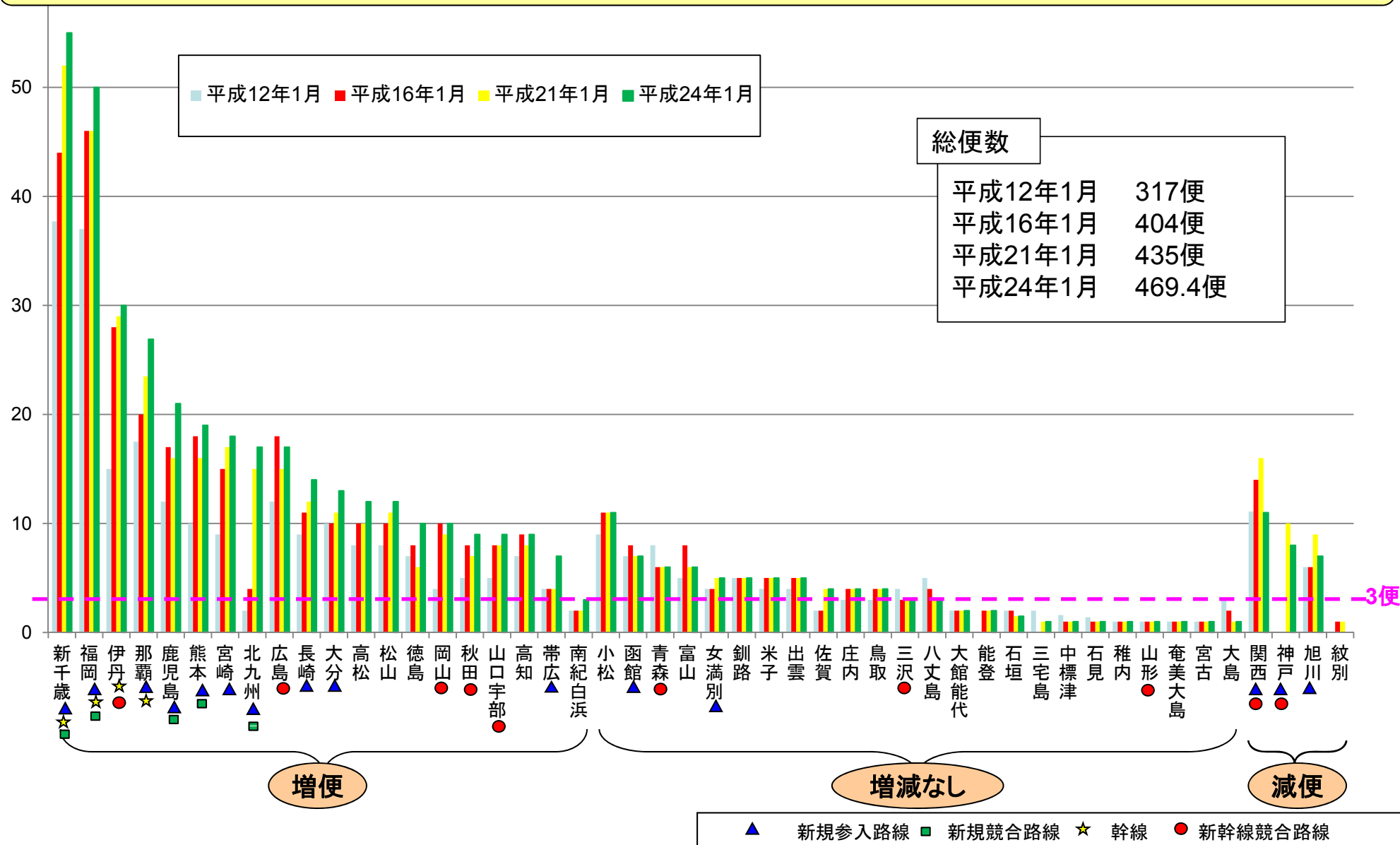


羽田発着路線数の推移

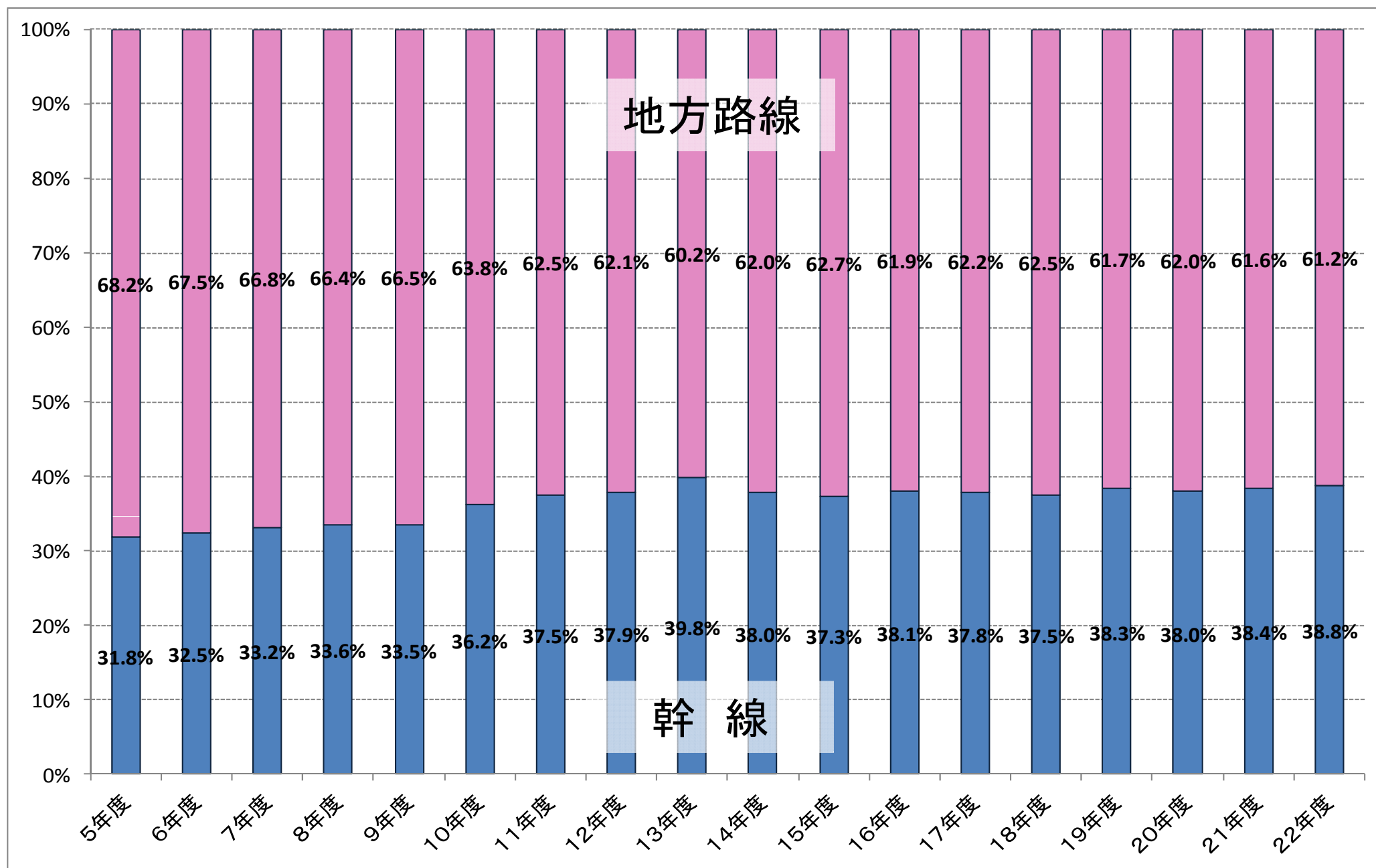


羽田発着路線の便数の推移

幹線、新幹線競合路線、新規参入路線を中心に増便。3便ルールを導入等により、需要の少ない路線の減便には一定の歯止めがかかっている。

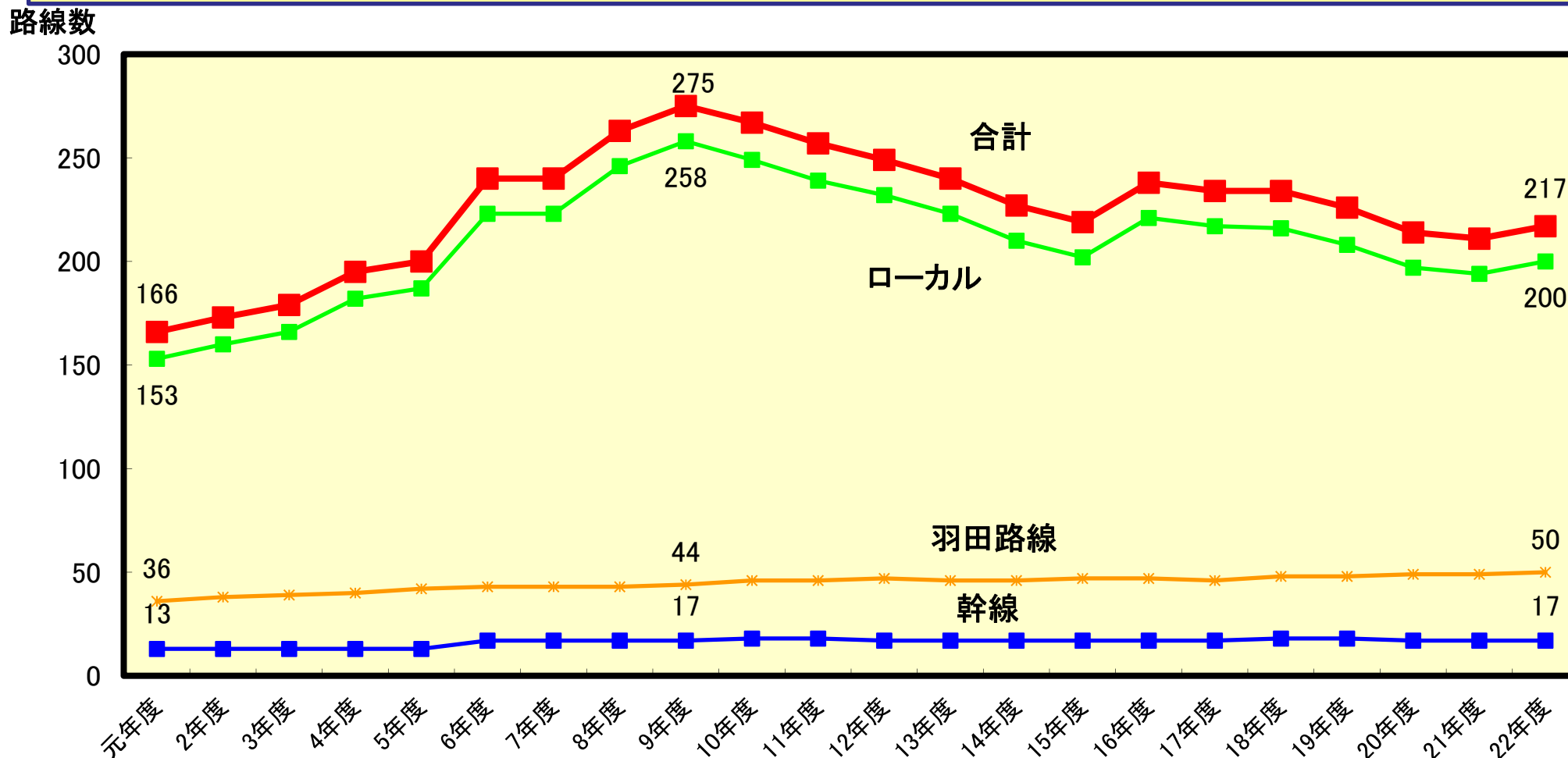


羽田発着路線の運航便数の内訳



国内航空路線の現況(路線数の推移)

地方航空路線の路線数も、ここ数年は、景気後退等の影響を受けて、減少が続いている。



(注)1. 数字は、以下の航空会社(11社)の合計。

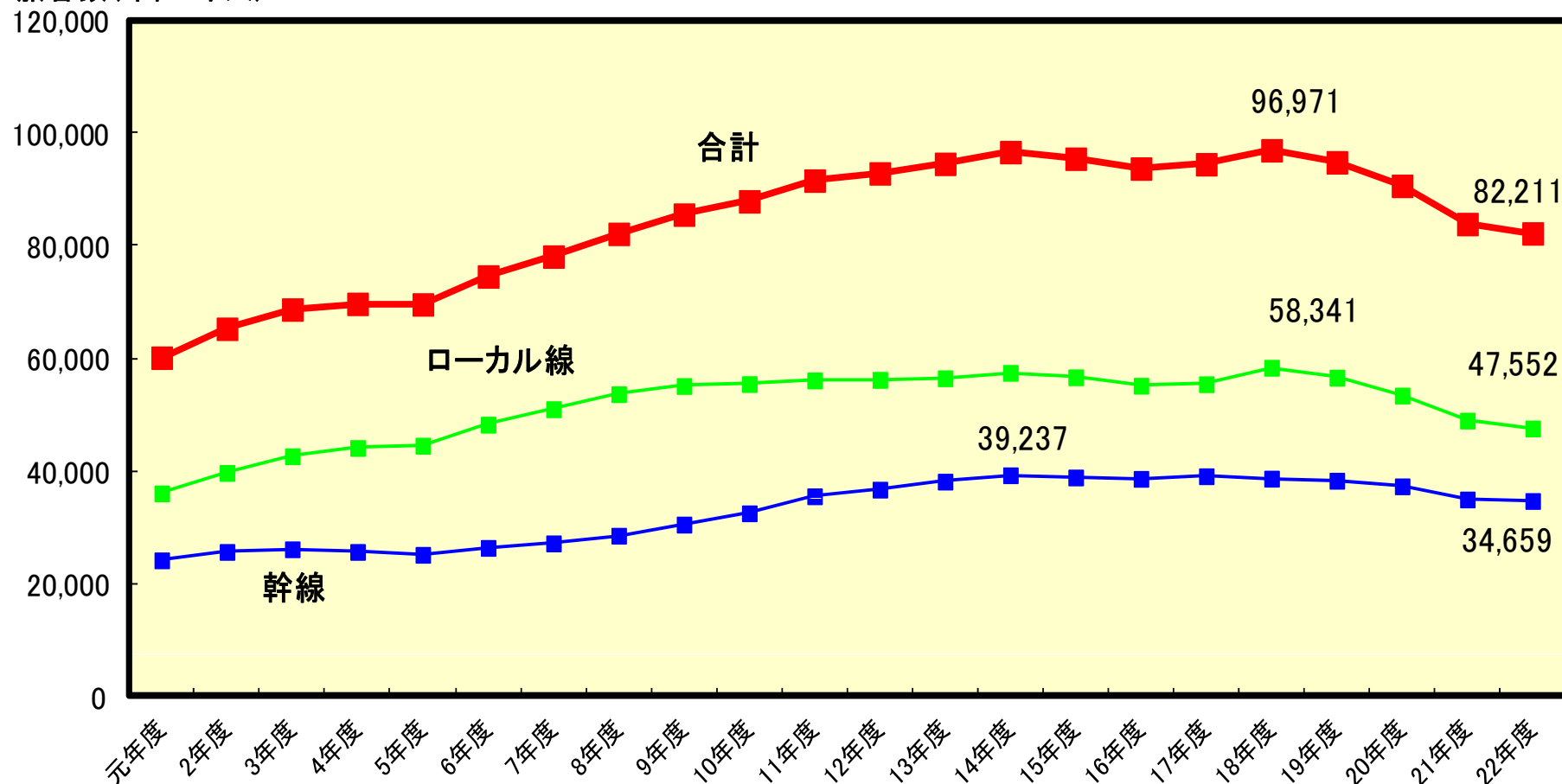
日本航空、全日本空輸、日本エアシステム、日本トランスオーシャン航空、エアーニッポン、日本エアコミューター、ジャルエクスプレス、スカイマークエアラインズ、北海道国際航空、スカイネットアジア航空及びスターフライヤー

2. 幹線とは、新千歳、羽田、成田、伊丹、関西、福岡及び那覇の各空港を相互に結ぶ路線をいう。

国内航空路線の現況(旅客数の推移)

地方航空路線の需要は、幹線に比べて減少が大きく、ピーク時(平成18年度)の約16%減。

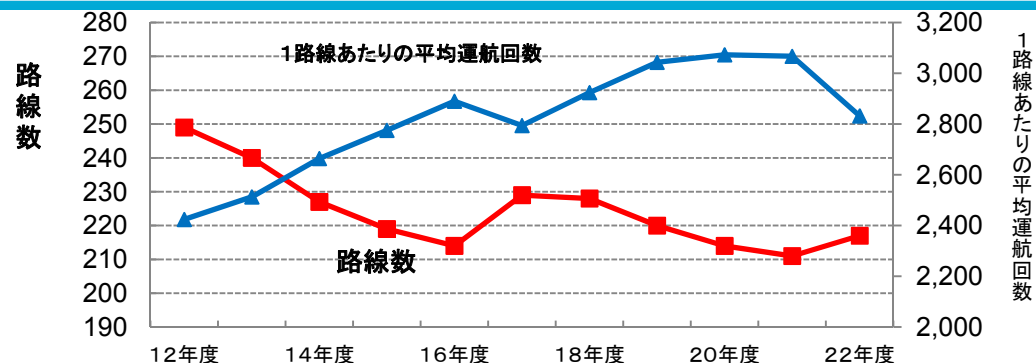
旅客数(単位:千人)



(注) ①幹線とは、新千歳、羽田、成田、伊丹、関西、福岡及び那覇の各空港を相互に結ぶ路線をいう。
②定期便による実績

国内航空ネットワークの推移

路線の廃止により、国内航空ネットワークの縮小が進行している。



※16年度以降の路線数は、17年2月の中部国際空港の開港に伴い、名古屋空港から移転した路線を相殺している

	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度
新規路線	関西－花巻 関西－高知 福岡－高知 成田－那覇 名古屋－福岡 5路線	神戸－石垣 関西－佐賀(貨物) 2路線	関西－仙台 中部－石垣 2路線	福岡－石垣 新千歳－旭川 静岡－新千歳 静岡－福岡 静岡－那覇 伊丹－屋久島 福岡－神戸 7路線	新千歳－中標津 関西－旭川 神戸－茨城 神戸－鹿児島 成田－関西 神戸－長崎 羽田－中部 10路線
廃止路線	福島－福岡 富山－那覇 中部－鳥取 仙台－岡山 仙台－高松 関西－宮古 福岡－石垣 中部－石垣 8路線	名古屋－北九州 関西－宮崎 伊丹－石垣 神戸－新潟 仙台－函館 大分－那覇 神戸－熊本 新千歳－三沢 福岡－青森 福岡－花巻 中部－福島 中部－佐賀 12路線	新千歳－那覇 福岡－富山 新千歳－松山 新千歳－中標津 新千歳－鹿児島 新千歳－高松 新千歳－庄内 神戸－鹿児島 福島－那覇 高知－那覇 関西－仙台 関西－福島 関西－秋田 15路線	伊丹－庄内 神戸－仙台 関西－釧路 関西－帯広 関西－旭川 関西－青森 大島－八丈島 仙台－広島 仙台－小松 関西－鹿児島 関西－松山 関西－高知 12路線	中部－釧路 中部－花巻 神戸－石垣 伊丹－松本 静岡－福岡 丘珠－稚内 丘珠－女満別 丘珠－中標津 松山－那覇 伊丹－三沢 新千歳－山形 中部－青森 名古屋－帯広 26路線

(注) 1. 特定本邦航空運送事業者(以下の航空会社)のみ掲載。(共同引受実施会社含む)

日本航空、全日本空輸、日本トランスオーシャン、ジャルエクスプレス、スカイマーク、北海道国際航空、スカイネットアジア航空及びスターフライヤー

2. 路線として新たに開設されたもの、完全に撤退したものを掲載。※3月31日まで運航し、4月1日から廃止をした場合は4月1日の年度に計上。

路線分類毎の航空会社の路線及び便数(平成19年から24年の推移)

		JAL		ANA		SKY		ADO		SNA		SFJ	
		19年	24年	19年	24年	19年	24年	19年	24年	19年	24年	19年	24年
幹線 (羽田、新千歳、成田、大阪、関西、福岡、那覇を相互に結ぶ路線)	路線数	16	17	17	17	3	7	1	1	0	0	0	2
	便数	104	95.8	100	102	20	32.4	8	11	0	0	0	9
	うち羽田路線	路線数	5	5	5	3	3	1	1	0	0	0	2
		便数	70	65	62.3	63	20	22.4	8	11	0	0	9
	うち羽田路線以外	路線数	11	12	12	12	0	4	0	0	0	0	0
		便数	34	30.8	38	38.5	0	10	0	0	0	0	0
羽田＝地方路線 (幹線除く)	路線数	29	28	29	31	1	4	3	4	3	5	1	1
	便数	115	128	109	118	6.2	12.2	6.6	10	18	22	11	11
	うち低需要路線 (利用者数が年間10万人以下の路線)	路線数	3	4	4	7	0	0	0	0	0	0	0
		便数	3	6	5	9	0	0	0	0	0	0	0
	うちシングルトラック	路線数	10	8	13	14	0	0	0	0	0	0	0
		便数	15	22	36	37	0	0	0	0	0	0	0
地方＝地方路線 (離島路線除く)	路線数	81	33	67	49	0	11	0	5	0	4	0	0
	便数	191	110	174	152	0	23	0	10	0	5	0	0
	うち低需要路線 (利用者数が年間10万人以下の路線)	路線数	43	15	28	20	0	3	0	3	3	0	0
		便数	62.6	32	42.1	34	0	6	0	4	3	0	0
	うちシングルトラック	路線数	57	18	43	26	0	7	0	3	3	0	0
		便数	111	48.6	79.1	74	0	15	0	4	3	0	0
離島路線	路線数	31	31	6	4	0	1	0	0	0	0	0	0
	便数	75.7	79.3	27	20	0	5	0	0	0	0	0	0
	うち低需要路線 (利用者数が年間10万人以下の路線)	路線数	25	26	2	1	0	0	0	0	0	0	0
		便数	39.3	42.2	2	2	0	0	0	0	0	0	0
	うちシングルトラック	路線数	29	28	4	1	0	0	0	0	0	0	0
		便数	57.7	59.3	11	4	0	0	0	0	0	0	0

出典: 各社6月ダイヤ参照(季節運航便除く)

少需要路線について政策的に実施された発着枠の配分

政策枠

【定義】

平成9年7月、新C滑走路供用時に①少数便路線(1便)における頻度向上、②新規空港路線の開設の促進の観点から特定の路線に配分された発着枠

(『羽田空港の新規発着枠の配分基準懇談会』報告(平成9年3月))

【対象路線】

- ① 石見(1便)、中標津(1便)、稚内(1便)
- ② 佐賀(2便)、大館能代(1便)

特定路線枠

【定義】

平成12年7月、新B滑走路供用時の発着枠の配分の際、新C滑走路の供用開始に伴う新規発着枠の配分後、同空港について発着枠の配分の必要性が次に具体化する時点(平成17年2月1日)までに供用される新規開設飛行場との間の路線開設を促進する観点から、このような路線に配分された発着枠

(『混雑飛行場スロット配分方式懇談会』報告(平成12年2月))

【対象路線】

能登(1便)、新紋別(1便)

1便ルール

【定義】

それぞれの航空会社内における発着枠の他路線への転用により減便される路線の当該転用後の便数が、当該路線を運航している全航空会社の便数の合計で1便未満になる場合に、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こととする制度 (『東京国際空港の新B滑走路の供用に伴う新規発着枠の配分について(平成12年3月10日空事第80号)』)

【適用例】

平成14年11月、ANAが1便運航していた羽田＝山形線を廃止したため、国土交通省が、当該路線発着枠を使用して、羽田＝山形線を運航する航空会社を募集したところ、JASが運航することを申し出、平成15年4月より運航開始。以後、現在までJAS(平成16年4月以降はJAL)によって1便の運航が継続されている。

3便ルール

【定義】

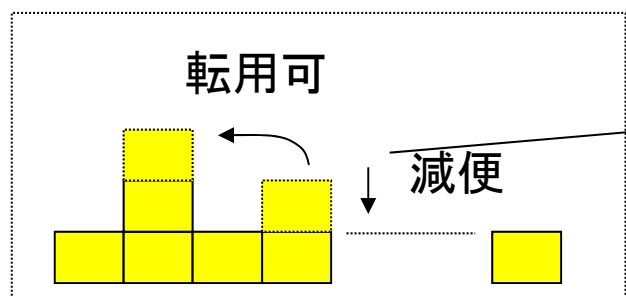
羽田空港における少便数路線(総便数3便以下の路線)をグループ化し、減便時には他の少便数路線にのみ転用することができることとする制度(『当面の羽田空港の望ましい利用のあり方に関する懇談会』報告(平成16年9月))

【適用例】

平成20年11月より、ANAが2便運航していた羽田＝大島を1便減便し、羽田＝佐賀(2便)を1便増便した。

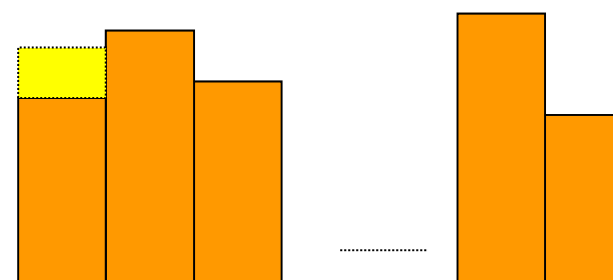
羽田空港における少便数路線(総便数3便以下の路線)をグループ化し、減便時には他の少便数路線にのみ転用することができることとするルール(3便ルール)を平成16年9月から導入している。

<少便数路線>

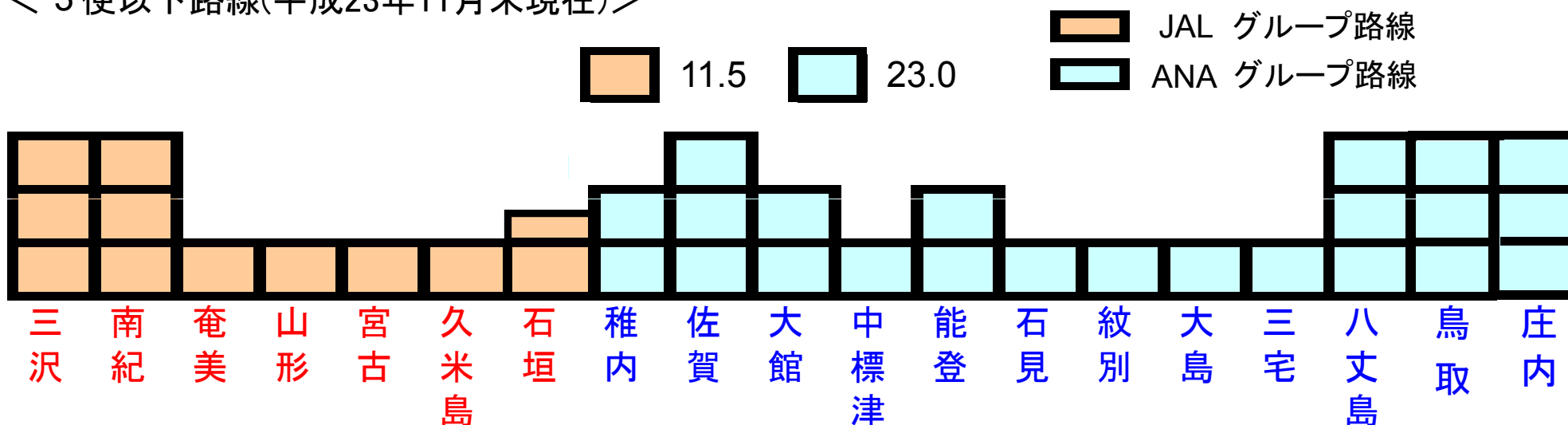


<多便数路線>

転用不可



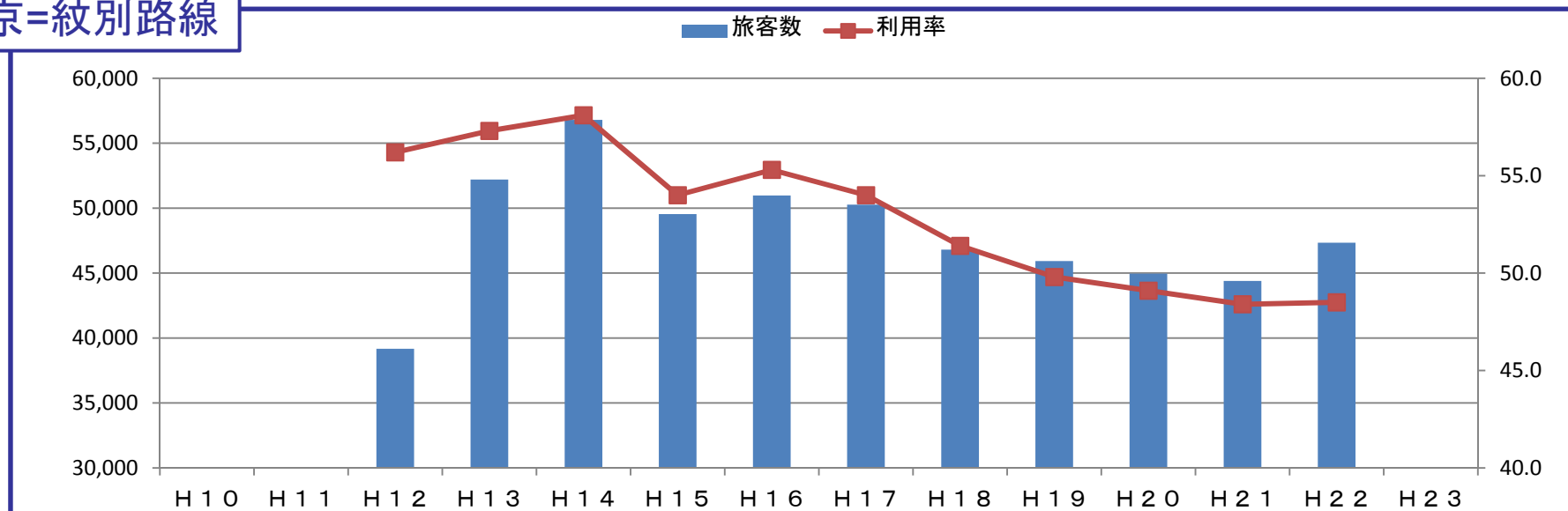
< 3 便以下路線(平成23年11月末現在)>



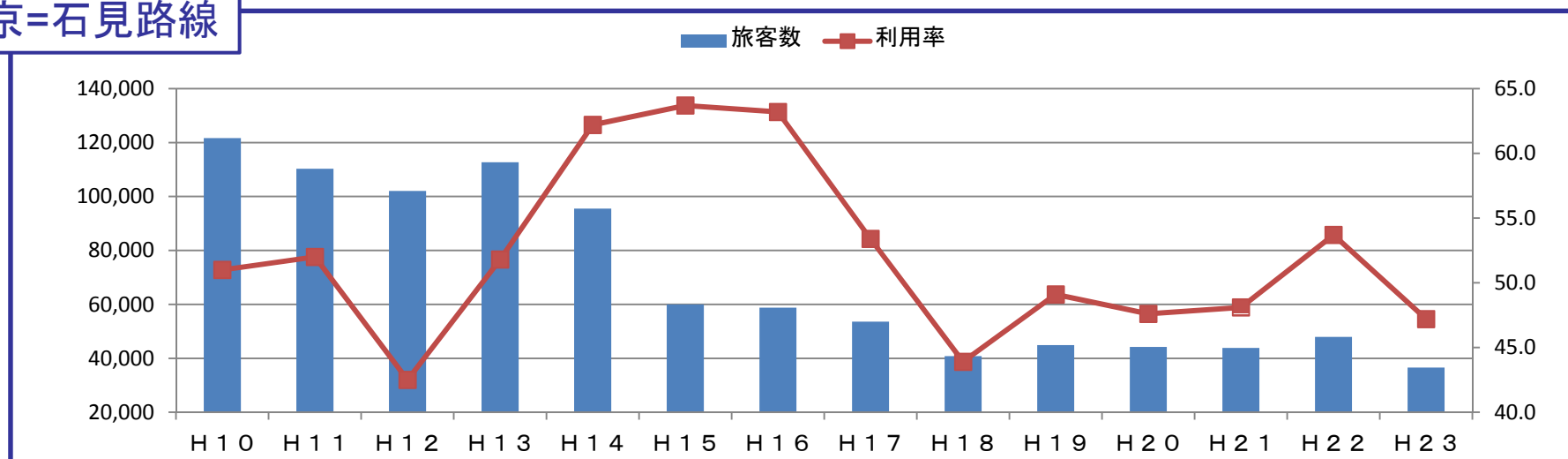
小便数路線の状況

➤ 比較的需要が小さい地方航空路線は、ここ数年は、景気後退等の影響を受けて、旅客数、利用率が低迷し路線の維持がより厳しい環境となっている。

東京=紋別路線



東京=石見路線



1次増枠の配分による効果(大手航空会社)

ANA

配分数

- ◆ 地方枠: 9便
- ◆ 地方枠: 出発4便^(40万人未満路線) + 到着1便



増便: 1便

- ① 高松 1便

新規開設: 3便

- ① 徳島 3便

路線維持(権益外→権益外)[※]: 5便

- ① 秋田 1便 ② 富山 1便
- ③ 岡山 1便 ④ 神戸 1便
- ⑤ 高知 1便

出発4便[※]

- ① 庄内 1便 ② 米子 1便
- ③ 鳥取 1便 ④ 佐賀 1便

到着1便[※]

- ① 三宅

※便数に変更なし

JAL

配分数

- ◆ 地方枠: 7便
- ◆ 地方枠: 到着1便



増便: 4便

- ① 高松 1便 ② 長崎 2便
- ③ 宮崎 1便

路線維持(権益外→権益内)[※]: 3便

- ① 岡山 1便 ② 徳島 1便
- ③ 高知 1便

到着1便[※]

- ① 北九州

※便数に変更なし

1次増枠の配分による効果(新規4社)

配分数

- ◆ 新規自由枠: 3便 × 4社 = 12便
- ◆ 新規地方枠: 1便 × 4社 = 4便
- ◆ 地方枠(到着): 2便 → SFJ = 2便

SKY

新規開設

- ①熊本 2便
- ②鹿児島 2便

ADO

増便

- ①新千歳 1便

新規開設

- ①帯広 3便

SNA

増便

- ①宮崎 2便

新規開設

- ①大分 2便

SFJ

増便

- ①北九州 2便

新規開設

- ①福岡 2便

到着2便※

- ①北九州

※便数に変更なし

羽田スロット(権益便)の内訳

	自由枠	地方路線限定枠	内際乗継改善枠	新規路線開設枠	合計
JAL	173	7+①	0	0	180+①
ANA	152	9+①+ ④: 40万人未満路線(経過措置)	0	0	161+⑤
SKY	24	8	0	0	32
ADO	17	4	0	0	21
SNA	15	7	0	0	22
SFJ	9	4+②	4	0	17+②
その他	0	2	0	1	3
合計	390	41+⑧	4	1	440

※赤字は暫定

国内地方路線枠の使用状況

- ・航空ネットワークの更なる充実を図る観点から、平成19年11月に増加した発着枠(10便)のうち2便について、国内地方路線枠として設定。
- ・2便の発着枠に対して、全日空、スカイマーク、日本航空の3社から応募があったため、各社均等になるように使用。

	平成19年		平成20年											
	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
JAL	宮崎	×	宮崎	長崎	×	宮崎	宮崎	×	×	旭川	旭川	宮崎	宮崎	南紀/宮崎
ANA	大分	大分	大分	×	大分	×	×	大分	大分	×	大分	大分	大分	大分
SKY	×	神戸	×	神戸	神戸	神戸/旭川	旭川	旭川	旭川	旭川	×	×	×	×

	平成21年											
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
JAL	南紀/宮崎	宮崎	南紀/宮崎	松山	松山	松山	松山	松山	松山	松山	松山	松山
ANA	大分	大分	大分	大分	大分	大分	大分	大分	大分	大分	大分	大分
SKY	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×

	平成22年											
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
JAL	×	松山	×	松山	松山	×	松山	×	松山	松山	松山	松山
ANA	大分	×	大分	×	×	大分	×	大分	大分	大分	広島	×
SKY	神戸	神戸	神戸	神戸	神戸	神戸	旭川	旭川	×	×	×	神戸

	平成23年											
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
JAL	×	松山	×	鹿児島	×	鹿児島	×	鹿児島	鹿児島	鹿児島	鹿児島	×
ANA	広島	×	広島	×	広島	×	広島	広島	広島	広島	広島	広島
SKY	神戸	神戸	神戸	鹿児島	鹿児島	×	鹿児島	×	×	×	×	鹿児島

	平成24年									
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月
JAL	鹿児島	鹿児島	鹿児島	×	鹿児島	×	鹿児島	鹿児島	鹿児島	鹿児島
ANA	×	広島	×	広島	×	広島	×	広島	広島	広島
SKY	鹿児島	×	鹿児島	鹿児島	鹿児島	鹿児島	鹿児島	×	×	×

※スカイマークは、平成20年11月から21年10月の間、国内地方路線枠の使用を辞退。

際内乗継ぎ改善枠(羽田＝関西)

- ・アジア・ゲートウェイ構想において「羽田－関西－海外の路線展開と乗り継ぎ利便の改善を推進する」とされたことを受け、平成19年11月に増加した発着枠(10便)のうち4便については、関西国際空港路線(以下「関西路線」という。)を運航する便に使用するための発着枠として設定。
- ・当該発着枠の使用者の募集を行ったところ、スターフライヤーから応募があり、4便の発着枠を使用。
- ・増枠前においては便の設定が無かった時間帯に便の設定がされる結果となっており、当該発着枠を設定した趣旨と合致。

平成19年8月ダイヤ(増枠前)

A/L	羽田	→	関西
ANA	6:40	→	7:55
JAL	6:45	→	8:00
ANA	7:30	→	8:45
JAL	8:55	→	10:10
ANA	11:05	→	12:20
ANA	12:05	→	13:20
JAL	12:50	→	14:05
ANA	13:25	→	14:40
JAL	16:25	→	17:40
JAL	19:50	→	21:05
ANA	20:15	→	21:30
JAL	20:45	→	22:00
JAL	21:00	→	22:15
ANA	21:00	→	22:15
ANA	21:50	→	23:05

計15便(往復)

平成19年9月ダイヤ(増枠後)

A/L	羽田	→	関西
ANA	6:40	→	7:55
JAL	6:45	→	8:00
ANA	7:30	→	8:45
JAL	8:55	→	10:10
SFJ	10:15	→	11:30
ANA	11:05	→	12:20
ANA	12:05	→	13:20
JAL	12:50	→	14:05
ANA	13:25	→	14:40
SFJ	13:45	→	15:00
JAL	16:25	→	17:40
SFJ	17:35	→	18:50
JAL	19:50	→	21:05
ANA	20:15	→	21:30
JAL	20:45	→	22:00
JAL	21:00	→	22:15
ANA	21:00	→	22:15
ANA	21:40	→	22:55
SFJ	21:45	→	23:00

計19便(往復)

平成24年6月ダイヤ(現在)

A/L	羽田	→	関西
ANA	7:25	→	8:40
JAL	9:45	→	11:00
SFJ	10:15	→	11:30
SFJ	12:15	→	13:30
SFJ	14:20	→	15:35
SFJ	16:15	→	17:30
ANA	17:45	→	19:00
ANA	20:20	→	21:35
ANA	21:00	→	22:10
JAL	21:10	→	22:25

計10便(往復)

羽田発

6時台	…	2便
7時台	…	1便
8時台	…	1便
9時台	…	0便
10時台	…	0便
11時台	…	1便
12時台	…	2便
13時台	…	1便
14時台	…	0便
15時台	…	0便
16時台	…	1便
17時台	…	0便
18時台	…	0便
19時台	…	1便
20時台	…	2便
21時台	…	3便
22時台	…	0便

関西発

6時台	…	4便
7時台	…	2便
8時台	…	0便
9時台	…	1便
10時台	…	0便
11時台	…	0便
12時台	…	0便
13時台	…	0便
14時台	…	0便
15時台	…	2便
16時台	…	0便
17時台	…	1便
18時台	…	1便
19時台	…	1便
20時台	…	0便
21時台	…	2便
22時台	…	1便

羽田発

6時台	…	2便
7時台	…	1便
8時台	…	1便
9時台	…	0便
10時台	…	1便
11時台	…	1便
12時台	…	2便
13時台	…	2便
14時台	…	0便
15時台	…	0便
16時台	…	1便
17時台	…	1便
18時台	…	0便
19時台	…	1便
20時台	…	2便
21時台	…	4便
22時台	…	0便

関西発

6時台	…	4便
7時台	…	2便
8時台	…	1便
9時台	…	1便
10時台	…	0便
11時台	…	0便
12時台	…	1便
13時台	…	0便
14時台	…	0便
15時台	…	3便
16時台	…	0便
17時台	…	1便
18時台	…	1便
19時台	…	2便
20時台	…	0便
21時台	…	2便
22時台	…	1便

羽田発

6時台	…	0便
7時台	…	1便
8時台	…	0便
9時台	…	1便
10時台	…	1便
11時台	…	0便
12時台	…	1便
13時台	…	0便
14時台	…	1便
15時台	…	0便
16時台	…	1便
17時台	…	1便
18時台	…	0便
19時台	…	0便
20時台	…	1便
21時台	…	2便
22時台	…	0便

関西発

6時台	…	2便
7時台	…	0便
8時台	…	1便
9時台	…	0便
10時台	…	0便
11時台	…	0便
12時台	…	1便
13時台	…	0便
14時台	…	1便
15時台	…	0便
16時台	…	1便
17時台	…	0便
18時台	…	2便
19時台	…	1便
20時台	…	0便
21時台	…	1便
22時台	…	0便

※ SFJのみが便を設定している時間帯

新規路線開設枠の暫定使用状況

- ・地域が主体となって、航空会社の協力を得つつ、小型機であれば成立する路線等の新規路線の開設にパイロット事業として取り組むための枠として、平成22年10月に増加した発着枠(37便)のうち1便の発着枠を設定。
- ・当該発着枠の使用者の募集を行ったが、使用の申出がなかったため、募集を継続しつつ、羽田空港に乗り入れている航空運送事業者のうち国内地方路線を運航することを希望する者に、当該発着枠を暫定的に使用させている。

	平成23年								
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
JAL	—	鹿児島	—	鹿児島	宮崎	—	宮崎	—	鹿児島
ANA	広島	—	広島	—	—	関西	—	神戸	—

	平成24年									
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月
JAL	—	秋田	—	鹿児島	—	鹿児島	—	北九州	—	北九州
ANA	広島	—	広島	—	広島	—	広島	—	関西	—

地方路線等の維持・充実のための取組

着陸料軽減措置について

平成21年7月から平成25年3月末までの間、現行の地方航空ネットワークの維持のために行われている着陸料の軽減措置を、さらに拡充している。

		到着	
		羽田の軽減措置	国管理(羽田・伊丹除く。)・共用の軽減措置
出発	羽田、伊丹、新千歳、福岡	本則	7/10 →6/10
	その他	9/10 ~1/2 →3/4 ~1/3	

		羽田の軽減措置
出発	関空、広島、高松、松山、北九州、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、神戸、小松	9/10→3/4
	釧路、函館、高知、美保、徳島、三沢	3/4→3/5
	旭川、帯広、秋田、山口宇部、女満別、青森、庄内、富山、鳥取、出雲、岡山	7/10→1/2
	稚内、紋別、中標津、大館能代、山形、能登、南紀白浜、石見、佐賀	1/2→1/3

※ 沖縄発着路線に係る着陸料については、平成25年3月31日までの間、機材の種別等に応じ1/6~1/16に軽減、離島発着路線に係る着陸料については、機材の種別等に応じて1/6~1/16に軽減しているところ。

航空・空港の利用促進について

- 国が管理する空港24空港において、各空港毎に空港関係者（自治体、航空会社、空港ビル、空港事務所等）からなる空港法協議会等を設け、航空需要喚起のための取り組みを実施している。

※ 空港法協議会：空港法第14条に規定する協議会

税制の特例措置について

＜地方税＞

■ 固定資産税の軽減措置

- 国内線航空機：固定資産税
 - 200t以上の機材 最初の3年間 2/3に軽減
 - 200t未満の機材 最初の5年間 2/5に軽減
- ※ 地方路線就航時間割合が2/3以上のものに適用

＜国税＞

■ 航空機燃料税の軽減措置

- 特定離島路線航空機 本則の3/4に軽減(13,500円/k l)
- 沖縄路線航空機 本則の1/2に軽減(9,000円/k l)
- 航空機の部分品等に係る関税の免除

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。

＜地方主体の新規路線開設枠＞

- 地域が主体となって、航空会社の協力を得つつ、新規路線の開設にパイロット事業として取り組むための枠として、1便分を希望する航空会社に配分。

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。

概要

各空港においては、空港所在地域の関係者(地方自治体・観光団体・事業者等)により、(1)航空ネットワークの維持、(2)航空・空港を活用した観光振興・航空需要の開拓、(3)空港利用者便益の増進、(4)空港と地域との交流促進のため、航空・空港の利用促進のための様々な取組が行われているところ。

取組内容

(1) 航空ネットワークの維持

国内外の航空路線維持のための取組

(施策例)

- ①着陸料・停留料等に関する減免・補助
- ②保安検査費・X線検査機器等の購入費に関する補助
- ③空港ターミナルビル施設使用料に関する減免・補助
- ④搭乗率保証制度の導入

(2) 航空・空港を活用した観光振興、航空需要の開拓

航空・空港を通じた国内外の人や物資の流れを活発化させ、観光振興や航空物流機能の強化、航空需要の開拓を図るための取組

(施策例)

- ①空港利用者(個人・団体等)の航空運賃等に関する補助
- ②観光ツアー等の企画・商品造成・商品広告に関する補助
- ③新規定期便の誘致、新規チャーター便の導入に関する補助等
- ④航空貨物取扱いに関する補助等
- ⑤国際貨物便、深夜貨物便等の誘致に関する補助等

(3) 空港利用者便益の増進

バリアフリー化の推進、空港アクセスの改善や空港内施設及び情報提供設備の充実を図るなど利用者便益の増進のための取組

(施策例)

- ①空港施設のバリアフリー化に関する補助等
- ②空港アクセス(バス・タクシー等)改善等に関する補助等
- ③地域の観光案内・宿泊施設等に係る情報提供等に関する補助等
- ④空港内施設の充実を図るための整備に関する補助等
- ⑤サービス水準の向上のための取組

(4) 空港と地域との交流促進

空港を活用した地域経済活性化等の地域の活力向上に向け、空港や周辺地域における空港利用者の交流の促進、空港に集まる産業物資や地元産品の流通の促進、空港における空港周辺地域住民の交流の促進等、空港と周辺地域との連携を推進するための取組

(施策例)

- ①イベント・交流会等に関する補助等

【背景】 開港時、羽田空港発着枠が特定路線枠として1便配分されたが、地元は複数便を要望。発着枠に制約のある中、新規路線での需要の見極めが困難で複便化をためらう航空会社を補完するため、地元と航空会社が互いに協力。

■地元と航空会社がリスクとリターンを共有し、共に利用促進を図る仕組みを導入。

■地元住民の利用促進だけでなく、二次交通の確保など、地域外から観光客を呼び込むための取り組みに注力。

これらの結果、平成15年以降、毎年目標を達成しており、**羽田＝能登路線について1日2便を実現。**

① 搭乗率保証制度

目標搭乗率(62%)を定め、

○目標搭乗率を4ポイント以上下回った場合 → 地元が航空会社に保証金を支払う

○目標搭乗率を4ポイント以上上回った場合 → 航空会社が地元へ販売促進協力金を支払う

② アクセス向上のため、空港からの乗合タクシーを運行

能登空港の二次交通の不足を補い、観光地へのアクセスの向上を図るため、地元の運輸事業者により空港と各地をバス並みの低料金で結ぶ相乗りジャンボタクシー「能登空港ふるさとタクシー」を運行。赤字については県、能登空港利用促進同盟会、能登半島広域観光協会が1/3ずつ負担。

③ 「ぶらり能登ガイドブック」の発行

『能登のやさしさ あなたのココロに 逢わせたい』というコンセプトのもとに自主的に参集した事業者を紹介する、能登地域限定地元発信型のガイドブック。利便性を高めるため、**地図や二次交通の案内、モデルコースの紹介も盛り込み、旅の魅力を発信。**

④ 観光拠点としての空港の魅力を高めるため、旅行者向けの情報センターを設置

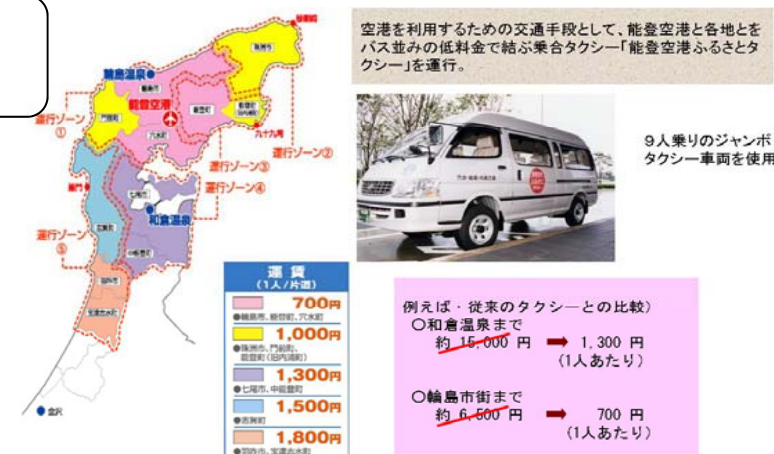
「能登の旅 情報センター」を能登空港ターミナルビル1F到着ロビー前に設置、**県内の自然・歴史・文化・人といった魅力を総合的に情報提供**する。

⑤ 首都圏需要の掘起こしや、能登のファン・リピーターづくりを目指したキャンペーン等を実施

⑥ 能登空港発着便利用に係る市町村運賃助成制度(地元住民等を対象)

⑦ 全日空が能登空港への送客促進のための乗り継ぎ運賃設定等を実施

※乗継運賃:大人普通運賃より 30～64%割引



ANAの利用促進例

羽田経由の乗継運賃の設定等により、能登へ送客促進



国内線・国際線旅客定期便の新規就航及び路線拡充のため、地元関係者で各種取組を実施。

主な取組

1. 目的

新潟空港の利用促進のための取組を実施し、既存路線の利用率向上並びに旅客定期便の新規就航及び増便の実現を目指している。

※旅行業者やエアラインなど現場の声を聞き、常に見直しを進めながら取組を行っている。

2. 関係者

新潟県、新潟市、新潟空港整備推進協議会等

3. 旅客定期便新規就航・増便のための主な取組

①空港路線情報等発信・PR活動

- マスメディア・旅行セミナー・イベント等を活用したPR (新潟空港整備推進協議会)
- 一般市民や学生向けに、海外旅行の魅力を紹介する海外旅行講座の開催 (新潟県)

②旅行商品造成等に対する助成

- 新潟空港発着の国際線又は福岡線を利用した団体旅行商品を造成した旅行会社に対する一部助成 (新潟県)
- 新潟空港発着の定期航空路線を利用した旅行商品を造成した旅行会社等に対する広告経費等の一部助成 (新潟空港整備推進協議会)
- 新潟空港発着の国際線・国内線の利用促進のための新たなキャンペーン等の取組を実施する航空会社に対する一部助成 (新潟県)

③空港アクセス改善に対する助成等

- 遠隔地と新潟空港を往復利用するバス借上費用の一部助成 (新潟空港整備推進協議会)
- 新潟駅と新潟空港を結ぶ直行リムジンバスを運行するバス会社に対する運航経費等の一部助成 (新潟県・新潟市)
- 新潟県内主要市(上越・長岡)と新潟空港を結ぶ高速バスの乗り入れを行う社会実験の実施 (新潟県)

※()内は取組の実施主体である。

路線の就航状況

国内線旅客定期便及び国際線旅客定期便 新規就航・増便の実現(平成24年3月)

①新潟ー福岡『ダブルトラック化』(ANA増便、FDA新規就航)

新潟ー福岡はこれまでANAによる1日1往復で運航

- ◆ANAによる1日2往復化(増便)
- ◆FDAが1日1往復で新規就航



②新潟ー名古屋小牧『復活』(FDA新規就航)

平成23年3月JAL撤退により路線廃止

- ◆FDAが1日1往復で新規就航(路線維持)
- ※平成24年4月には臨時便で、さらに5月からは、定期便として1日2往復化

③新潟ー成田『新設』(ANA新規就航)

新潟から成田空港を利用する場合、これまでは新幹線で東京へ行き、成田エクスプレスなどを乗り継ぐ必要があった

- ◆ANAが1日1往復で新規就航



④新潟ー上海『増便』(CES)

上海線はこれまで水・土曜日の週2往復で運航

- ◆CESが週4往復化(増便)



国際線貨物便の新規就航のため、北九州空港利用促進協議会で貨物に対する助成の取組を実施。

主な取組

1. 目的

平成22年度からの取組として、北九州空港を利用する国際及び国内航空貨物に対する重量助成等を行うことで航空貨物の集貨促進を図り、貨物専用便の就航の実現を目指す。

2. 関係者

北九州空港利用促進協議会(福岡県、北九州市、苅田町等)

3. 貨物便誘致のための主な取組

①国際航空貨物重量助成事業

○輸出貨物に対する助成

- ・対象:北九州空港を利用する国際航空貨物取扱事業者
- ・単価:1kgあたり30円(重量は運賃適用重量)

○輸入貨物に対する助成

- ・対象:航空会社
- ・単価:1kgあたり30円(重量は運賃適用重量)

②国内航空貨物(増加分)重量助成事業

- ・対象:北九州空港を利用する国内航空貨物取扱事業者
- ・単価:1kgあたり30円(重量は運賃適用重量)

③国内向け生鮮貨物輸送支援事業

- ・対象:北九州空港から首都圏へ輸送する生鮮貨物取扱事業者
- ・単価:特殊容器1ケースあたり1,700円

路線の就航状況

国際貨物定期便及び国際貨物チャーター便就航の実現

○国際貨物定期便 平成22年10月～

航空会社:揚子江快運航空
路線:上海—北九州 週3便(水・金・土)
機材:B737F(貨物専用機)
積荷:半導体及び電子機器の部品・半製品等

【揚子江快運航空による定期便】



○国際貨物定期便の臨時寄港 平成23年10月～

航空会社:日本貨物航空
路線:韓国(仁川)→北九州→成田
機材:B747F(貨物専用機)
備考:貨物スペースを有効に活用し、成田経由で世界各地へ輸送

【日本貨物航空の臨時寄港】

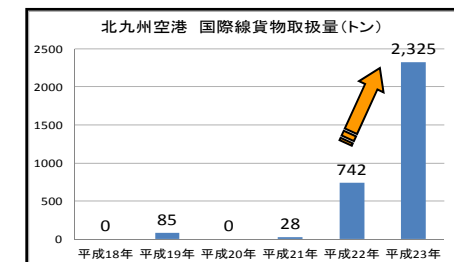


○国際貨物チャーター便 平成22年9月～

航空会社:大韓航空、シンガポール航空、日本貨物航空、マレーシア航空
路線:カナダ(カルガリー)→北九州→韓国(仁川)等
機材:B747F(貨物専用機)
積荷:生体馬及び生体牛、一般貨物等

○貨物取扱量実績

平成23年の貨物取扱量は前年の約3倍に増加



我が国LCC事業の概要

○本年3月からピーチアビエーションが関空を拠点に運航開始し、5月には国際線にも参入。ジェットスター・ジャパンは7月3日から成田を拠点に運航開始しており、エアアジア・ジャパンも8月から運航開始予定。

○各社ともにLCC事業としての低コスト運航(フライト準備時間を短縮した高稼働率・付加サービスの有料選択化)による低価格運賃設定を通じて、新たな需要層を創出するなど、日本経済の活性化に繋げていく考え。

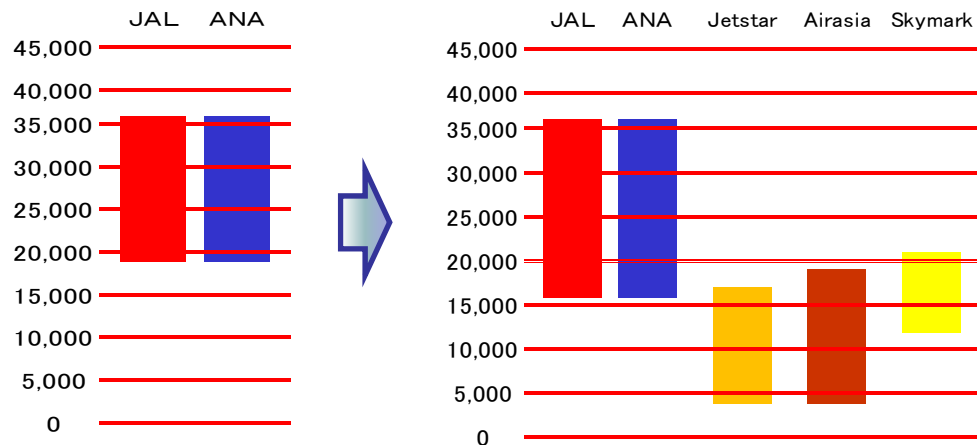
会社名	ピーチアビエーション(株)	エアアジア・ジャパン(株)	ジェットスター・ジャパン(株)
資本金 (準備金含む)	150億円 (ANA 38.7%, First Eastern -Aviation Holding Limited 33.3%, 産業革新機構 28.0%)	25億円 順次50億円まで増資予定 (ANA 67%, エアアジア 33%)	96億円(今後120億円まで増資予定) (カンタスグループ 33.3%, JAL 33.3%, 三菱商事16.7%, 東京センチュリーリース16.7%)
拠点空港	関西国際空港	成田国際空港	成田国際空港
使用機材	エアバスA320-200型機 ※2011年11月に初号機受領、2年で10機	エアバスA320-200型機 (就航後A330の導入計画あり)	エアバスA320 ※当初は3機,その後3年間で24機まで増機
運航路線	内)関西＝札幌、福岡(2012年3月1日) 関西＝長崎(2012年3月25日) 関西＝鹿児島(2012年4月1日) 関西＝那覇(2012年秋) 際)関西＝仁川(2012年5月8日)、 香港(7月1日)、桃園(9月30日)	内)成田＝札幌、福岡(2012年8月1日) 成田＝那覇(2012年8月3日) 際)成田＝仁川、釜山(2012年10月)	内)成田＝札幌、福岡(2012年7月3日) 成田＝那覇、関西(2012年7月9日) 関西＝札幌、福岡(2012年8月24日) 際)中国、韓国などの短距離国際線を予定(2013年中)
許可申請状況	申請日 平成23年4月13日 許可日 平成23年7月7日	申請日 平成23年10月27日 許可日 平成24年2月2日	申請日 平成23年12月21日 許可日 平成24年4月6日
JAL・ANA中期計画との関係	マルチブランド戦略(「ANAブランド」ではカバーしきれない市場に訴求し需要喚起する「LCCブランド」として活用)	マルチブランド戦略(「ANAブランド」ではカバーしきれない市場に訴求し需要喚起する「LCCブランド」として活用)	戦略的パートナーとして補完的に活用
事業形態の特徴	ANAから独立した事業運営 	ANAの連結子会社。連携・調整が行われる事業運営。 	JALから独立した事業運営 

LCC参入による競争環境の激化

成田＝新千歳

H23. 8

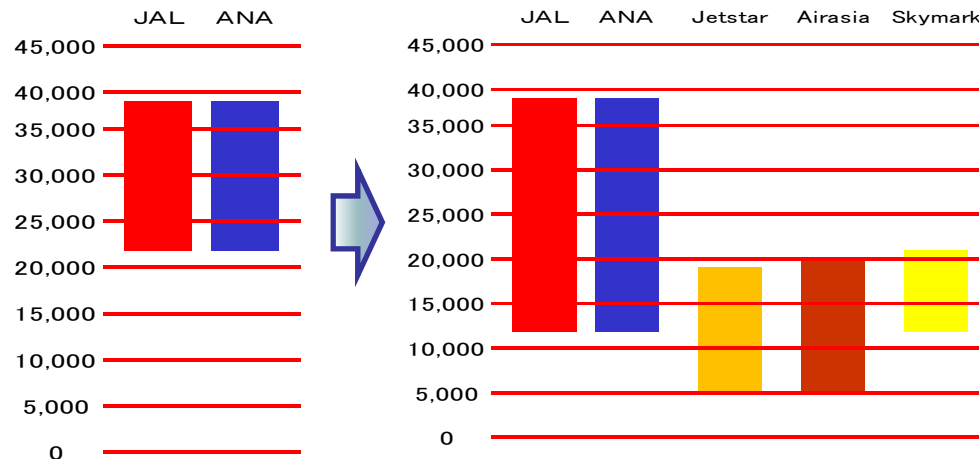
H24. 8



成田＝福岡

H23. 8

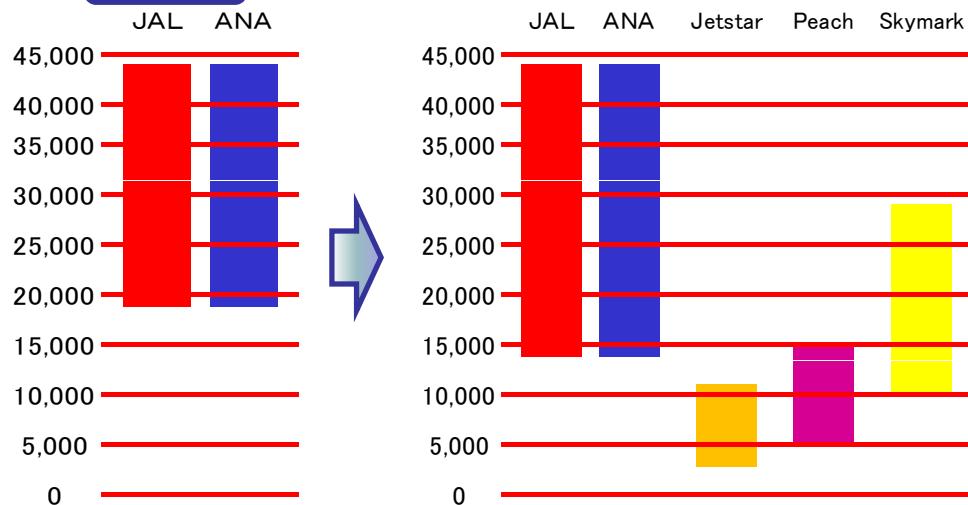
H24. 8



関西＝新千歳

H23. 8

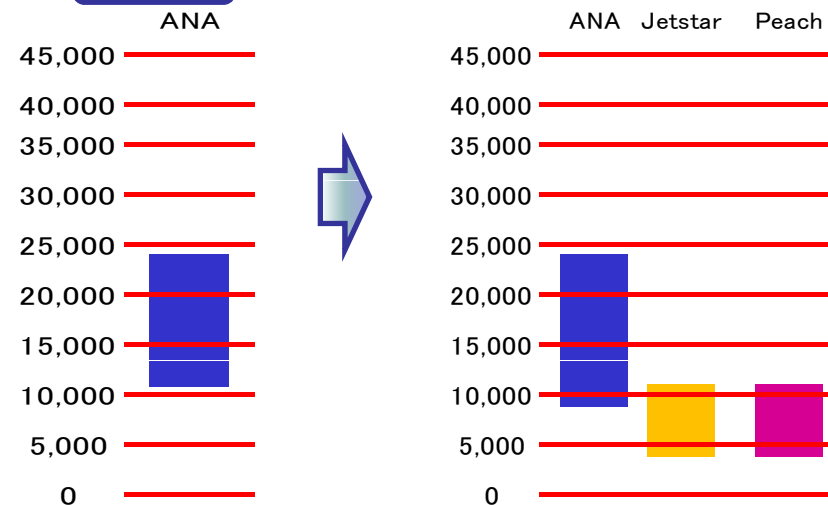
H24. 8



関西＝福岡

H23. 8

H24. 8



※平成24年6月12日時点までに届出があった運賃を参照

オープンスカイとは、企業数、路線及び便数に係る制限を二国間で相互に撤廃すること。

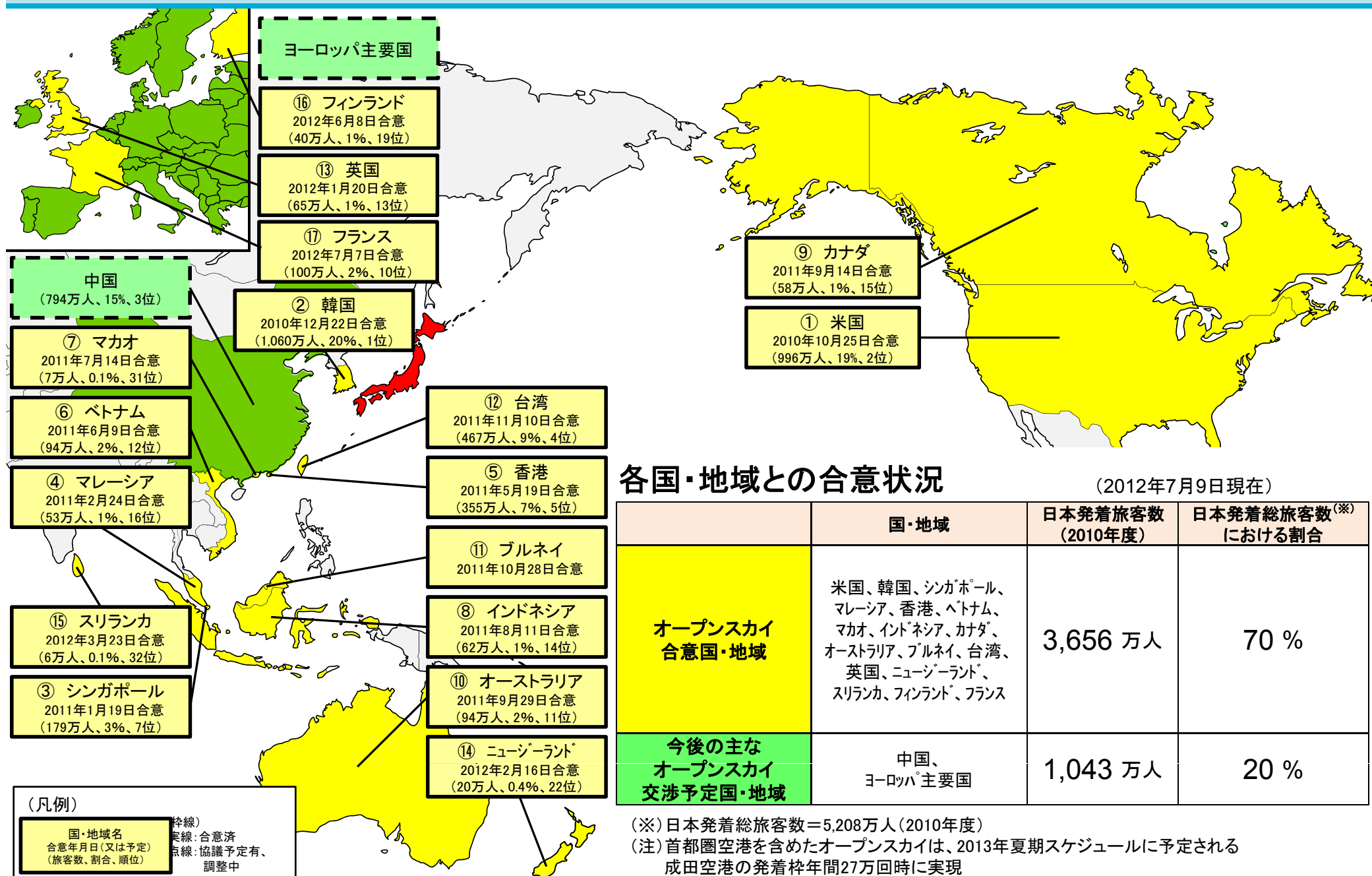
オープンスカイの具体的内容

- 成田の30万回化(2010年10月地元合意済み)、羽田の国際化(2010年10月国際定期便就航)により、首都圏空港の国際線の発着容量が急速に拡大することを踏まえて、首都圏空港を含めたオープンスカイを推進している。
 - 成田空港について、二国間輸送を自由化
 - 首都圏空港以外の空港において、二国間輸送の自由化に加え、以遠地点への輸送(相手国で旅客・貨物を積み込み、第三国へ輸送)を自由化

オープンスカイ交渉の進捗

- 東アジア、ASEANの国・地域を最優先に交渉を推進してきており、これまでに米国、韓国、シンガポール、マレーシア、香港、ベトナム、マカオ、インドネシア、カナダ、オーストラリア、ブルネイ、台湾、英国、ニュージーランド、スリランカ、フィンランド及びフランスの計17ヶ国・地域との間でオープンスカイに合意。
- 今後、欧州等、アジアの国・地域以外にもオープンスカイの対象を拡大。

オープンスカイ交渉の進捗状況について



昼間時間帯(40便):近距離アジア・ビジネス路線

本邦社 5路線 16便 外航社 5路線 16便

国	路線	便数		国	路線	便数	
		本邦	外航			本邦	外航
韓国	ソウル(金浦)	6	6	中国	北京(首都)	2	2
香港	香港	2	2		上海(虹橋)	2	2
台湾	台北(松山)	4	4				

深夜・早朝時間帯(40便):欧米を含む世界の主要都市

本邦社 7路線 10便 外航社 10路線 10便+10便/週

国	路線	便数		国	路線	便数	
		本邦	外航			本邦	外航
韓国	ソウル(仁川)	—	2	米国	サンフランシスコ	1	—
タイ	バンコク	2	1		ロサンゼルス	1	1
マレーシア	クアラルンプール	—	1		ニューヨーク	—	1
シンガポール	シンガポール	2	2		デトロイト	—	1
インドネシア	デンパサール	—	5w		ホノルル	2	1
ドイツ	フランクフルト	1	—	フランス	パリ	1	—
イギリス	ロンドン	—	5w				

JAL・ANAの中期経営計画概要

	2012～2016年度 JALグループ中期経営計画 ～高収益体質を確立し、新たな成長のステージへ～	2012-13年度 ANAグループ経営戦略 ～国際線ネットワークを拡充しつつ、「強く生まれ変わる」ことで、 「アジアNo.1」の航空企業グループへ～
経営目標	○ 安全運航はJALグループの存立基盤であり、社会的責務であることを認識し、輸送分野における安全のリーディングカンパニーとして、<u>安全運航を堅持</u>。 ○ お客様が常に新鮮な感動を得られるような最高のサービスを提供し、2016年度までに顧客満足No.1を達成。 ○ 2012年度には、営業利益1,380億円、営業利益率11.3%、2013年度には、営業利益1,400億円、営業利益率11.3%を計画。 ○ 景気変動、イベントリスクを吸収しうる収益力、財務基盤として、5年連続営業利益率10%以上、2016年度末自己資本比率50%以上を目指す。	○ 「<u>アジアNo.1のエアライングループ</u>」を達成。 ○ ANAのグループの総合力を発揮することで、グローバルに圧倒的な存在感を示し続ける。 ○ グローバル市場における成長市場をつかみ取り、常に前向きにチャレンジし続けるエアライングループとして永続的に発展する。 ○ 2012年度には、連結営業利益1,100億円、連結営業利益率7.3%、2013年度には、連結営業利益1,300億円、連結営業利益率11.3%を目標。 ○ 中期的には、連結営業利益1,500億円以上、連結営業利益率10%以上を目指す。
ブランド コンセプト	○ 安全運航を堅持しつつ、サービス向上、ネットワーク拡充に取り組むことで、<u>LCCとは異なるフルサービスキャリアとしての「JALブランド」を構築</u>。	○ 既存のANAブランドとLCCブランド(エアアジア・ジャパン、ピーチ)の活用による「<u>マルチブランド戦略</u>」の推進により、ANAブランドではカバーしきれていない市場に訴求し需要喚起すると共に、ANAグループとしての市場シェアを拡大し、企業価値向上につなげる。
安全	○ 安全のプロ人材育成の強化、トラブルの芽を事前に摘み取るためのシステム構築等を実施。	○ グループ社員一人一人が一つ一つの業務・行動を確実に遂行し積み重ねることで、「安全を高める人づくり」と「安全を高める仕組み」を強化。
国際線	○ 中長距離路線はボストン、サンディエゴ、ヘルシンキ路線の開設等、欧米・東南アジア路線における新規開設・増便等を実施し、<u>2016年度に生産量25%増</u>。 ○ <u>近距離路線はジェットスター・ジャパンを補完的に活用</u>。	○ 「<u>長距離需要</u>」と「<u>接続需要</u>」に重点を置いた「<u>ネットワークキャリア</u>」としてのビジネスモデル強化。 ○ 主にボーイング787を活用したシアトル、サンノゼ路線等の長距離ネットワークの拡大・強化、およびアジア路線の拡充により、<u>2013年度までに生産量を22%増</u>。
国内線	○ <u>リージョナルジェット機を活用した地方間路線等の新規路線展開を図る</u>。	○ 需給適合の強化と機材稼働の最適化による質的強化およびボーイング787の本格稼働による競争力強化。
アライ アンス	○ アメリカン航空との共同事業深化、効果最大化への取り組みを拡大。 ○ 2012年度中に英国航空との共同事業を開始。(独禁法適用除外の認可が前提)	○ ジョイントベンチャー事業の共同戦略を通じた、アジア＝米州・欧州市場でのグローバル・ネットワーク強化。
コスト削減	○ <u>500億円のコスト削減を行い、2016年度にユニットコスト11.0円を目指す</u>。(2011年度見込み: 11.5円)	○ 2011年度から先行着手した構造改革により、<u>2014年度までに1,000億円規模のコスト削減を推進し、ユニットコストを約1円低減</u>。 (参考: 2010年度決算時 13.4円)
人員	○ <u>現行の32,000人(グループ連結)を維持</u>。	○ <u>約10%の人員削減</u>。(参考: 2011年3月31日現在 32,731人)
その他	○ ボーイング787の発注を拡大(35機→45機)し、欧米、東南アジア路線に集中投入する等、<u>5年間で約4,780億円の航空機投資を実施</u>。	○ <u>持株会社制への移行に向けた検討を開始</u>。

(3)効率的な発着枠の利活用 ～スロットオークション等の検討～

オークション制度導入に係るこれまでの議論

運輸政策審議会航空部会答申＜抄＞（平成10年4月）

IV 継続的な競争を実現するための空港のスロットルールの在り方

2 具体的なスロットの配分ルールの確立

(2) 想定される方法についてのメリット・デメリット

(ii) 競争入札制(オークション)

競争入札制については、透明性や効率性の確保の観点から望ましい制度であるとの支持意見があった一方、公共的な財産であるスロットを企業にとっての価値のみで評価することの妥当性、入札料の転嫁による運賃上昇の可能性、企業の資本力の差による寡占的行動等の問題点があるとの指摘があった。

(3) 想定される方法についての評価及び具体的な導入手続き

(前略) 競争入札制について、客観的な判断を行うための問題点の検証等その実行可能性について検討を行っていくことが必要である。

スロット配分方式検討懇談会報告＜抄＞（平成10年11月）

5. まとめ

(2) 競争入札制の実行可能性について

競争入札制については、評価方式等他の制度と比較して、優れた透明性を有するものの、利用者利便の向上等の観点では必ずしも優位であるとは限らない等の側面を有するとともに、入札対象スロットの時間の特定の問題等入札実施に当たって検討すべき課題が存在すること、また、諸外国での導入例が無いこと等から直ちに導入するには、なお十分な検討が必要である。

よって、現時点での導入は時期尚早であり、今後、我が国の航空分野における競争の進展の度合い、諸外国における競争入札制を巡る状況の変化等を踏まえて、競争入札制の具体的な制度内容の検討を行っていくことが適当である。

(3) 今後の具体的なスロット配分の実施に当たって

①(前略) 検討結果を総合すると、混雑空港におけるスロット配分方式としては、まず評価方式を優先的に採用していくことが適当である。

国土交通省成長戦略＜抄＞（平成22年5月）

3. 航空分野 戦略5: 真に必要な航空ネットワークの維持

2. (2) 羽田空港の発着枠の配分の在り方

羽田の発着枠の配分については、市場メカニズムの導入可能性を調査することを通じて、航空会社の事業展開の自由度を高めつつ、真に必要なネットワークの維持や競争環境の確保を通じた利用者利便の向上といった公共的価値も併せて実現できる手法について検討を行い、平成23年度中に新たな手法を確立した上で、平成25年度に予定されている増枠分の配分を行う。

さらに、リニア中央新幹線の状況など社会経済情勢の変化を踏まえ、一定期間経過後には、再度、発着枠配分方法の適切性について検証・見直しを行うこととする。

新たな発着枠の配分方法の検討にあたっての知見を得ることを目的とし、市場メカニズム（オークションモデル）の導入可能性について調査。学識者の協力を得、海外の参考事例の分析等を通じて、課題、論点を整理。

外国の類似事例の調査

ニューヨーク周辺空港(JFK、ニューアーク、ラガーディア)でのオークション

米国運輸省は空港混雑緩和対策として、航空会社から一定のスロットを回収し、オークションにより配分する案を公表。しかし、航空会社等から「空港のスロットは政府の資産か否か」を主要論点として提訴を受け、裁判所が実施延期を決定。その後、オバマ民主党政権となり案の取下げを決定。

制度概要

- ・各航空会社から、1時間を単位とする時間帯毎に一定数のスロットを回収。
- ・オークションに参加する航空会社は、希望する時間帯の組合せをパッケージとして付け値と共に入札。2,000パッケージまで提示可能。
- ・当局は、オークション対象スロット総数に収まる範囲で、各社の付け値の合計が最大となるような組合せを採用。
- ・落札者は、同じ組合せを入札した参加者がいた場合はセカンドプライスを支払う。

<メリット>

- ・価値を高く評価する航空会社が落札することにより社会余剰増加。

<デメリット>

- ・航空会社は最大2,000に及ぶパッケージと付け値を検討する必要。
- ・価格水準について、オークションが行われるまで未知数。入札パッケージ次第では、スロットに余りが出る可能性。

英国での周波数オークション

2008年、英国では10-40Ghzの周波数帯(7カテゴリ、各カテゴリについて、複数のロットを配分)に対してオークションを導入。

制度概要

- ・目安価格を決定する段階(第一段階)と、落札者を決定する段階(第二段階)で構成。
- ・第一段階では、当局が、各周波数帯について同時に価格を提示。事業者は、当該価格での取得を希望すれば、入札。当局は、各カテゴリのロット数に対して、超過需要があれば、価格をつり上げて次のラウンドを行う。これを繰り返し、各カテゴリの目安価格を設定。
- ・第二段階では、第一段階で得られた情報を元に、各事業者は希望するパッケージと付け値で入札を行い、当局は付け値の合計値が最大となるような組合せを採用。

<メリット>

- ・価値を高く評価する航空会社が落札することにより社会余剰増加。
- ・第一段階で、価格の目安や各事業者の選好がある程度明らかになるため、第二段階での事業者負担が減少。

<デメリット>

- ・複雑な方式であり、事業者への理解の徹底を図る必要。
- ・複数の段階があることにより、時間・手間を要する。

オークション導入に係る課題

諸外国の事例等を元にオークションメカニズムの検討を行った結果、羽田発着枠の配分方法にオークションメカニズムを活用する場合の課題は以下の通り。

課 題

①配分の対象及び入札パッケージの数

時間帯により事業者のニーズに強弱があるため、「タイムスロット」をオークション対象とすることが経済学上は適切だが、その組合せについて航空会社に膨大な作業が課される。

②入札価格の相場観

入札価格の相場観がないため、オークション実施前に入札価格の相場観を形成する必要。そのためには、複数のオークションメカニズムを組合せる方法も考えられる。

③国際線の取扱い

羽田国際線については、政府間国際交渉を通じて、相手国に羽田発着枠の権益を認めることが自国の航空会社が希望する外国の空港の発着枠を獲得する前提となっているため、航空交渉で設定された権益の実行を担保するため、タイムスロットを確保しておく必要。

④地方路線や新規航空会社に対する配慮

地方路線や新規航空会社等に配慮を行う場合には、オークションのプロセスで特別の配慮をする、オークションの対象外とするなどの検討が必要。

⑤入札収入の使途

オークション収入の使途について検討する必要。ニューヨークの例では、収入は、FAAに帰属するとされ、FAAはオークション費用を回収した上で、ニューヨーク地域の航空混雑や遅延発生等の問題解決に支出する計画であった。

⑥二次売買の取扱い

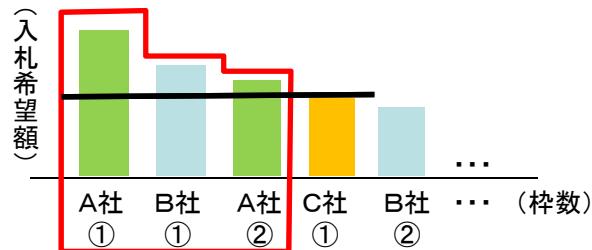
スロットの二次売買を可能とするか検討が必要。国費を投じて整備した羽田空港の発着枠について、航空会社による二次売買を可能とする場合には、発着枠の法的位置づけ、売却益の帰属について整理する必要。

羽田空港の発着枠の配分において、幹線等の高需要路線のみならず、低需要のローカル路線にも配慮（維持が困難な赤字路線等に対し助成）したスロットオークションの制度を考察。

スキームイメージ

<自由枠（高需要路線等）>

- オークション方式※3便分配分する場合



上位3位までの高額入札を落札
※実際の支払額は、黒線以下の金額

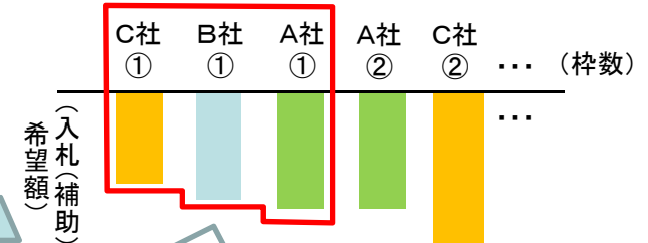
<中需要路線枠>

- 別方式（評価方式による評価等）又はオークションに基づき配分。

自由枠入札による収入を、
低需要路線枠の補助財源
に活用。

<低需要路線枠>

- オークション方式（価格競争）
※3便分配分する場合



下位3位までの低額入札を落札

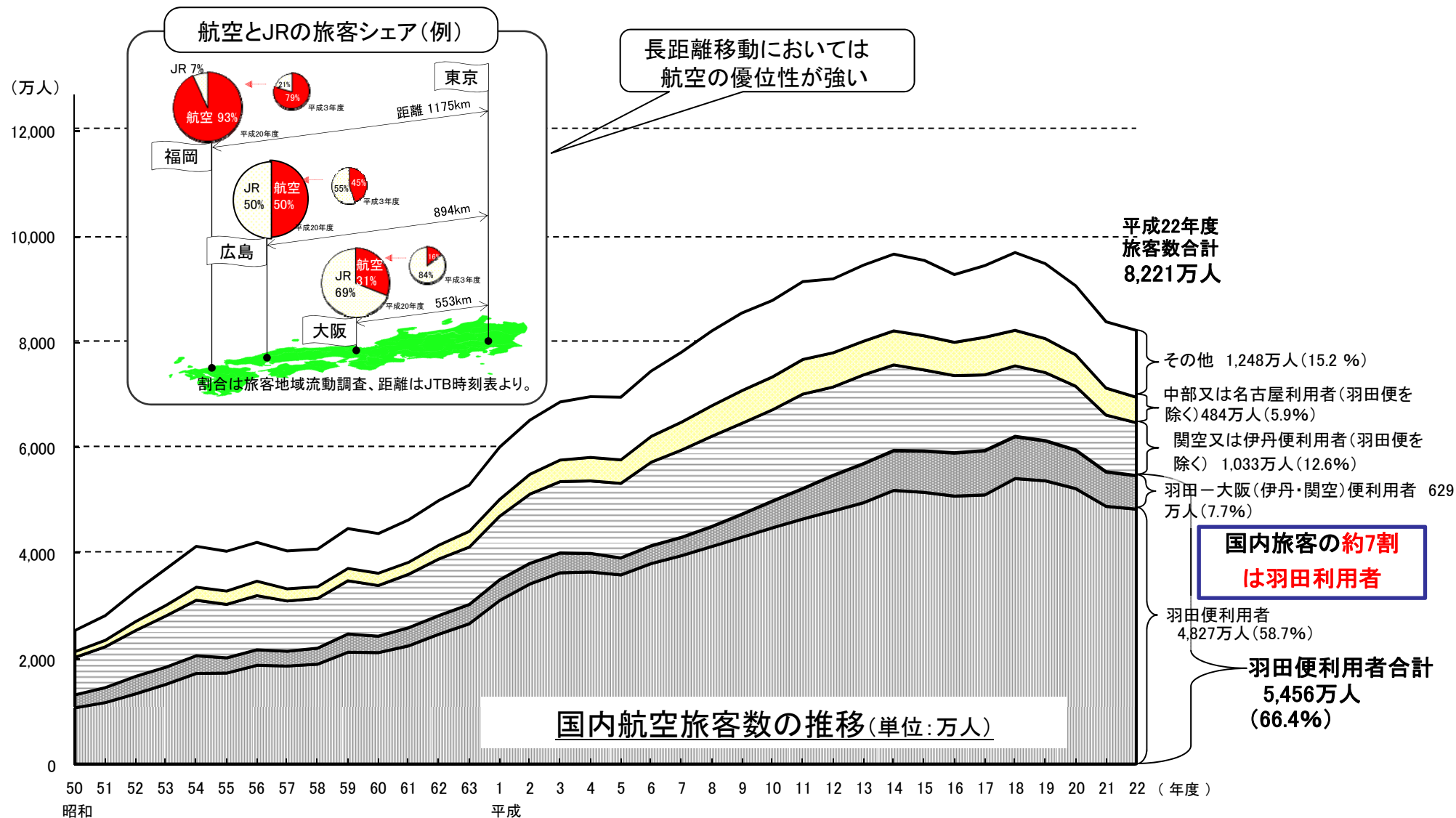
- 路線を、旅客数等により高需要路線（幹線等）、中需要路線、低需要路線（地方路線等）に分類。オークションは、どの路線にもスロットを使用可能な自由枠及び低需要路線に使用が限定される低需要路線枠で実施。
- 自由枠においては、航空会社が希望枠数及び各枠の希望額を検討。航空当局においては、1枠あたりの価格をせり上げていき、需給が一致するところまでせり上げる。
- 低需要路線枠においては、航空会社が希望枠数と「いくら補助を貰えれば当該路線を運行する」という各枠の希望（補助）額を検討。航空当局は補助金額をせり上げていき、需給が一致するところまでせり上げる。
- 自由枠におけるオークションでの入札収入を、低需要路線枠の入札で希望のあった補助金の財源として活用。
- 中需要路線については、別方式（評価方式等）又はオークションにより、発着枠を配分。

課題への対応関係

- ①配分の対象及び入札パッケージの数
→タイムスロットではなく、より簡便に「発着枠」についてオークションを実施するため、作業は単純なものになるのではない。
- ②入札価格の相場観
→単純なせり上げオークションで実施するため、容易に相場観の形成が可能であり、また、価格の高騰や共謀も防ぐことができるのではない。
- ③国際線の取扱い
→タイムスロットは対象としないため、国際線との問題は発生しないのではない。
- ④地方路線や新規航空会社に対する配慮
→希望補助額を提示する逆オークションを実施することで、地方路線に配慮することが可能ではないか。
- ⑤入札収入の用途
→地方路線に対する補助に回すことで、この問題に対処可能ではないか。
- ⑥二次売買の取扱い
→本例では、二次売買は認めないこととすれば、この点の混乱は生じないのではないか。

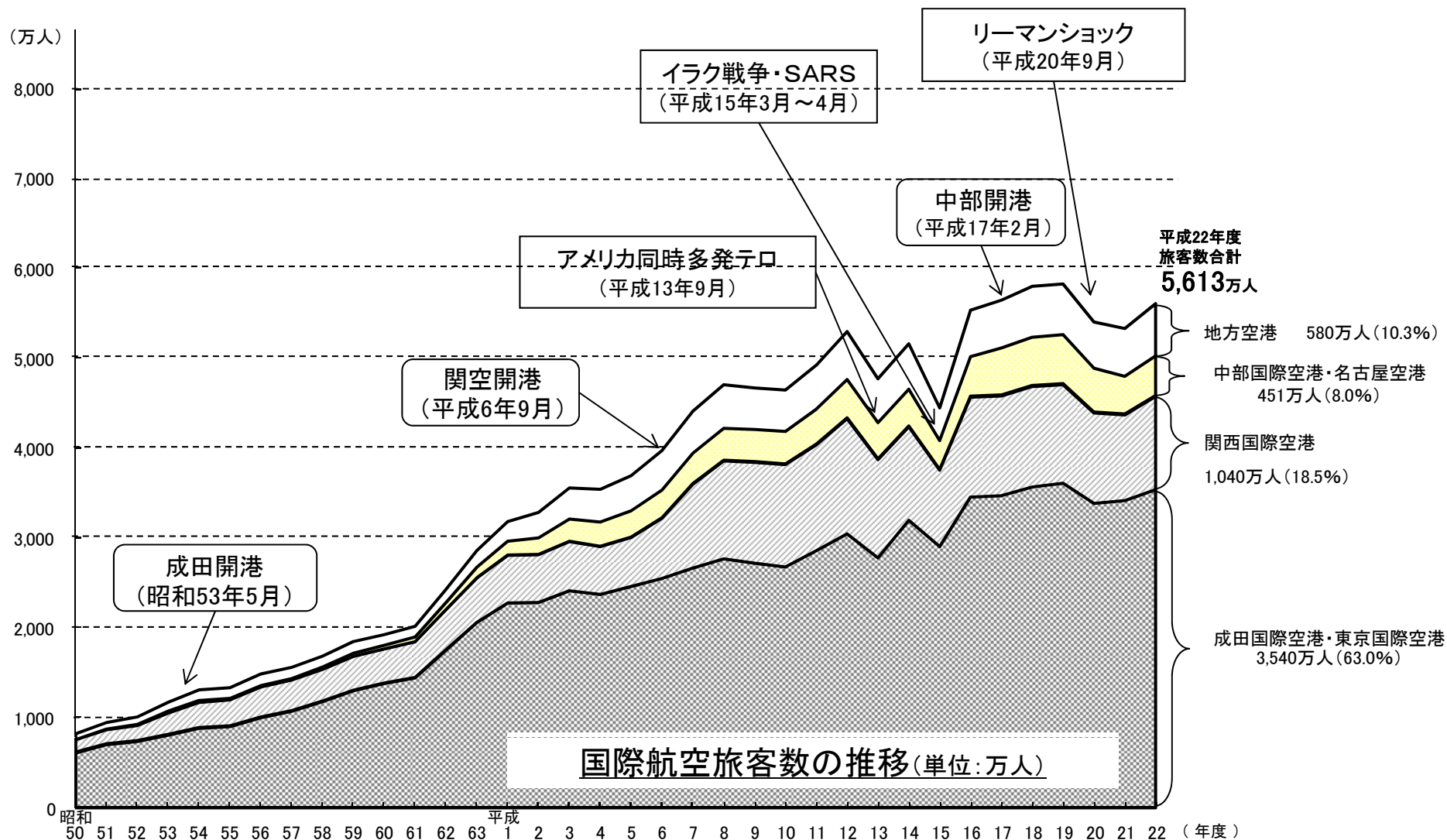
3. 関連する航空・空港政策 ～航空運送を取り巻く状況～

国内航空旅客数は増加傾向にあったが、燃油価格高騰の影響により平成19年度より減少に転じ、平成20年秋のリーマンショック以降の世界的な景気後退を受けさらに減少している。また、国内全体の利用者の約7割は羽田空港の利用者である。



我が国の国際航空旅客輸送の動向

我が国の国際航空旅客需要はこれまで右肩上がりで増加傾向にあったが、平成13年以降のテロ、紛争等の発生毎に一時的な落ち込みが見られたほか、近年では、平成20年秋のリーマンショック以降の景気後退を受け減少したが、近年回復傾向にある。



注) 関西国際空港開港以前は、大阪国際空港における旅客数を示す。

※ 国土交通省資料より作成

【航空分野】我が国の成長に貢献する航空政策へ

I 日本の空を世界へ、アジアへ開く（徹底的なオープンスカイの推進）

- 成田の30万回化に係る地元合意を前提に首都圏空港を含めたオープンスカイを推進。
- 国際航空物流の活性化のため、従来の枠組みを超えた抜本的な自由化を推進するとともに、フォワーダー・チャーター等に係る規制を緩和。
- 観光立国の実現、LCC（格安航空会社）はじめ新規参入促進のため、アジアの諸国・地域を最優先に新たな枠組みの合意を目指す。

II 首都圏の都市間競争力アップにつながる羽田・成田強化

- 羽田の24時間国際拠点空港化を進め、国際線枠を9万回とし、欧米・長距離アジアを含む高需要・ビジネス路線を展開。
- 成田は、30万回化を機に、更なる国際線ネットワークの強化とともに、国内フィーダー、LCC（格安航空会社）やビジネスジェットの受け入れ等の機能強化によるアジア有数のハブ空港化。

III 「民間の知恵と資金」を活用した空港経営の抜本的効率化

- 中期的には、空港関連企業と空港の経営一体化及び民間への経営委託ないし民営化により、空港経営を抜本的に効率化。
- 短期的には、空港整備に係る各歳入・歳出の在り方の見直しを通じ、小型機の優遇等、時代の要請に応じた着陸料体系を再構築。

V 真に必要な航空ネットワークの維持

- 地方が主体となった地方路線維持方策の実現。
- 市場メカニズムを活用した新たな手法による羽田の発着枠の配分。

IV バランスシート改善による関空の積極的強化

- 関空を首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として再生するため、伊丹も活用しつつ、バランスシートを抜本的に改善。
- これにより、貨物ハブの実現やLCC（格安航空会社）の誘致等、関空の特色を活かした戦略的経営を実現。

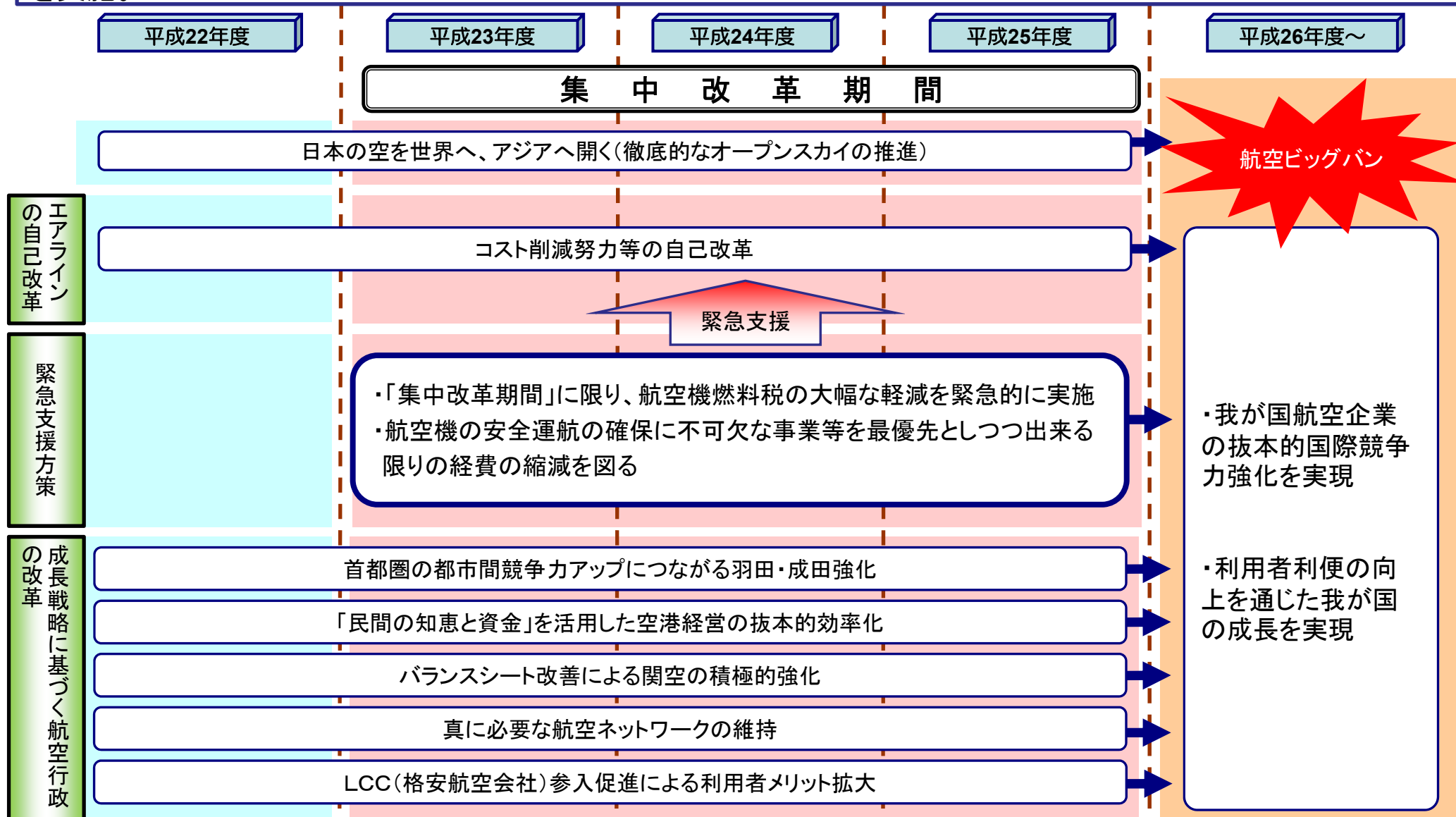
VI LCC参入促進による利用者メリット拡大

- 拠点空港におけるLCC（格安航空会社）専用ターミナルの整備検討。
- 国際動向に迅速・的確に対応した技術規制の緩和等による航空会社の低コスト化支援。

利用者利便性の向上を通じた我が国の成長を実現

我が国航空企業と航空行政の集中改革

国土交通省成長戦略会議に基づいて、国際競争力強化の観点から、平成23年度から3年間（首都圏空港（羽田・成田）の発着枠の増加が完了するまでの期間）を「集中改革期間」と位置づけ、航空行政として緊急的な支援を実施。



国土交通省成長戦略（平成22年5月）

航空分野において以下の提言がなされた。

○バランスシート改善による関空の積極的強化

- 関空を首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として再生するため、伊丹も活用しつつ、バランスシートを抜本的に改善。
- これにより、貨物ハブの実現やLCC（格安航空会社）の誘致等、関空の特色を活かした戦略的経営を実現。

○「民間の知恵と資金」を活用した空港経営の抜本的効率化

- 中期的には、空港関連企業と空港の経営一体化及び民間への経営委託ないし民営化により、空港経営を抜本的に効率化。
- 短期的には、空港整備に係る各歳入・歳出の在り方の見直しを通じ、小型機の優遇等、時代の要請に応じた着陸料体系を再構築。

PFI法一部改正法の成立（平成23年6月）

公共施設等運営権（コンセッション）制度（空港を含む公共インフラ一般について、その運営を民間事業者に委ねることを可能とする制度）の創設

国土交通省成長戦略・航空分野の具体化に向けた取組

○関西空港と伊丹空港の経営統合

- 関空伊丹法案の成立（平成23年5月）
- 経営統合（平成24年7月） ※新会社に旧関空会社、国（伊丹）から事業承継
- 経営統合後、両空港の長期の事業運営権の投資家等への売却（コンセッション）の実施

○国管理空港の経営改革

- 空港運営のあり方に関する検討会の立ち上げ（平成22年12月）

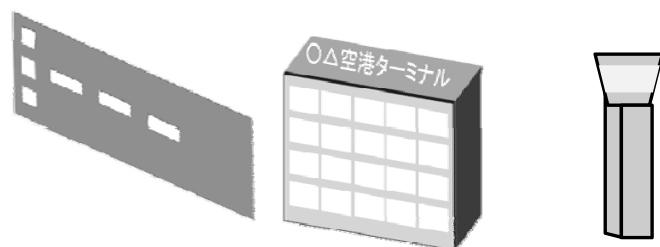
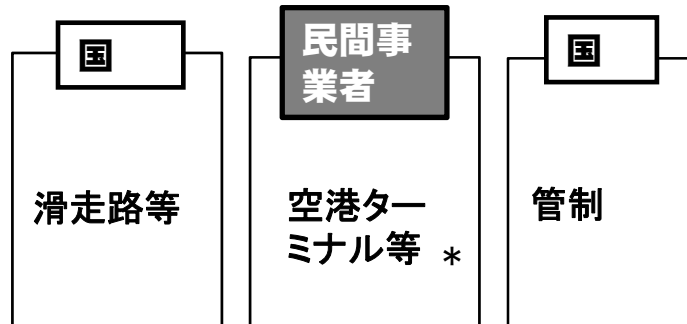
〔御立座長（国土交通省成長戦略会議座長代理）、三井国土交通副大臣、市村国土交通政務官〕

- 「空港経営改革の実現に向けて（空港運営のあり方に関する検討会報告書）」とりまとめ（平成23年7月）

- 本通常国会に、国管理空港等について公共施設等運営権制度を活用した運営等の民間委託を可能とするための法案（民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律案）を提出（平成24年3月6日）

現在

滑走路等(国)と空港ターミナル等(民間)の運営主体が分離している。なお、管制については国が実施している。



* 多くは地方公共団体が出資する
第3セクター法人

民間事業者への運営委託

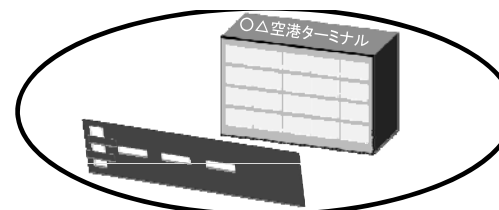
運営委託後

民間事業者が一体的に経営

滑走路等 + 空港ターミナル等

国

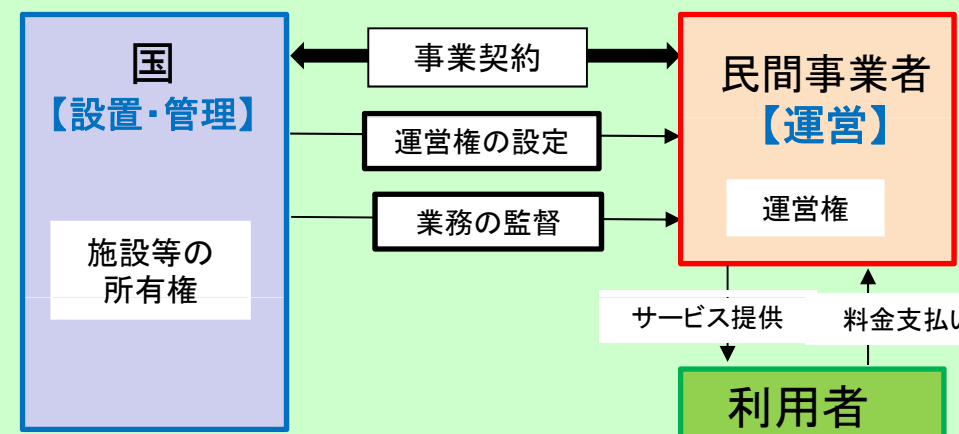
管制



滑走路等と空港ターミナル等の一体的な経営を可能とするためには、滑走路等の運営を民間事業者に委託することを可能とする措置を講じる必要がある。

→ PFI法の公共施設等運営権制度(公共施設の運営を民間事業者に委ねることを可能とする制度※)を活用し、国管理空港の運営の民間委託を推進する。

※同制度では国等の公的主体が施設所有権を留保することが前提。



民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律案

民間の能力を活用した空港の運営等を推進するため、国土交通大臣がその基本方針を定めることとともに、国土交通大臣が管理する空港等について公共施設等運営権を設定して運営等が行われる場合における関係法律の特例を設ける等の所要の措置を講ずる。

背景・趣旨

現在の国管理空港

➤ 全国27空港の着陸料収入をプール管理している
(空港ごとの経営効率化が図れない)

➤ 滑走路等(国)と空港ビル等(民間)の運営主体が分離している
(一体的・機動的な経営が行えない)

目指す姿

➤ 個別空港ごとの経営

→ [より地域と向き合った空港運営]

➤ 民間の能力を活用した空港ビルも含めた一体的な経営

→ [機動的な空港運営]
(例: 一体的な経営による効率化を通じて着陸料を引き下げ、エアラインを積極的に誘致)

➤ オープンスカイの推進

➤ LCC等の新規参入促進

地域活性化の核となる真に魅力ある空港の実現

- 就航路線・便数の拡大、利用者数の増大、宿泊・物販等の拡大等を通じた **地域経済の活性化、雇用の拡大**
- 航空ネットワークの拡大による **利用者利便の向上**
- 空港経営の **効率化**を図るとともに、**収益力・集客力を向上**
- 我が国 **航空産業の活性化**

具体的な取組み

- PFI法の **公共施設等運営権制度(公共施設の運営を民間事業者に委ねることを可能とする制度※)**を活用し、国管理空港の運営の民間委託を推進する。
※同制度では国等の公的主体が施設所有権を留保することが前提。

法案の概要

- 国土交通大臣は、民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する基本方針を策定するものとする。
- PFI法の公共施設等運営権制度を活用した国管理空港の運営等の民間委託を可能とするため、PFI法、航空法、空港法等の関係法律の特例措置を定める。
- 地方管理空港についても、設置管理者である地方公共団体の判断により、同様に運営等の民間委託を可能とするため、PFI法、航空法、空港法の特例措置を定める。

今後のスケジュール(想定)

- 平成24年度: 民間事業者、地方自治体等の幅広い関係者から、国管理空港の運営の民間委託に関する **具体的な提案を募集(マーケット・サウンディング)**
- 平成25年度: 個別空港ごとの運営の民間委託手法の **具体的検討**
- 平成26年度: 国管理空港の運営の民間委託を開始

空港経営改革の対象空港(国管理27空港)

	空港会社管理	国管理	地方自治体管理
拠点空港(28) (国や空港会社が設置する拠点空港)	成田、関空・伊丹、中部(計4空港)	羽田、新千歳、稚内、釧路、函館、仙台、新潟、広島、高松、松山、高知、福岡、北九州、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、那覇(計19空港)	旭川、帯広、秋田、山形、山口宇部(計5空港)
地方管理空港(54) (地方自治体が設置する重要な空港)			中標津、紋別、女満別、青森、大館能代、花巻、庄内、福島、静岡、富山、能登、福井、松本、神戸、南紀白浜、鳥取、出雲、石見、岡山、佐賀(計20空港) <離島空港> 利尻、礼文、奥尻、大島、新島、神津島、三宅島、八丈島、佐渡、隠岐、対馬、小値賀、福江、上五島、壱岐、種子島、屋久島、奄美、喜界、徳之島、沖永良部、与論、栗国、久米島、慶良間、南大東、北大東、伊江島、宮古、下地島、多良間、石垣、波照間、与那国(計34空港)
その他の空港(16) (自衛隊等との共用空港、コミューター空港等)		札幌、千歳、百里、小松、美保、徳島、三沢、八尾(計8空港)	調布、名古屋、但馬、広島西、岡南、大分県央、枕崎、天草(計8空港)
合計 (98)	4	27	67

※ 地方管理空港等についても、公共施設等運営権の活用が可能となるよう法制上措置。

関空と伊丹の経営統合

関西空港と伊丹空港

<関西国際空港(関空)>

[開港日] 平成6年9月4日
[滑走路] 2本 (3,500m, 4,000m)
[総発着回数](※) 10.8万回
[総旅客数](※) 1,386万人

{ 国際 1,011万人
国内 375万人

(※)平成23年度速報値(回転翼機を含む)

関空会社管理



<大阪国際空港(伊丹)>

[開港日] 昭和33年3月18日
[滑走路] 2本 (1,828m, 3,000m)
[総発着回数](※) 12.3万回
[総旅客数](※) 1,291万人

(※)平成23年度速報値(回転翼機を含む)

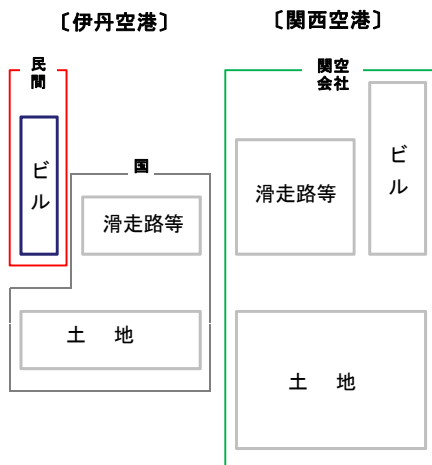
国管理



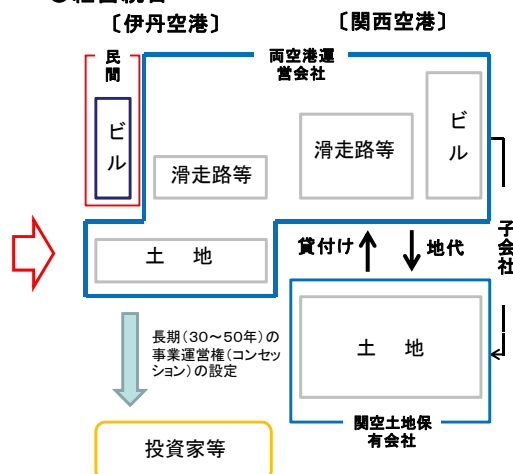
関西空港と伊丹空港の経営統合

- 両空港の経営統合により、新たに設立する両空港運営会社(=新関西国際空港株式会社。国が100%出資)が伊丹空港及び関西空港を管理。
- ※伊丹の空港ビルは民間事業者が管理しているため、新関空会社が、25年度のあるべく早い段階までに、各株主から大空ビル株式全部を取得する方向で調整中。
- 経営統合後、両空港の長期の事業運営権の投資家等への売却(いわゆるコンセッション)を実施することにより、約1.3兆円の関空債務の一層円滑な返済が可能となる。

○現状



○経営統合



経営統合に係るスケジュール

平成23年5月

- 関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律の成立

平成24年3月

- 創立総会の開催(3月23日)

平成24年4月~6月

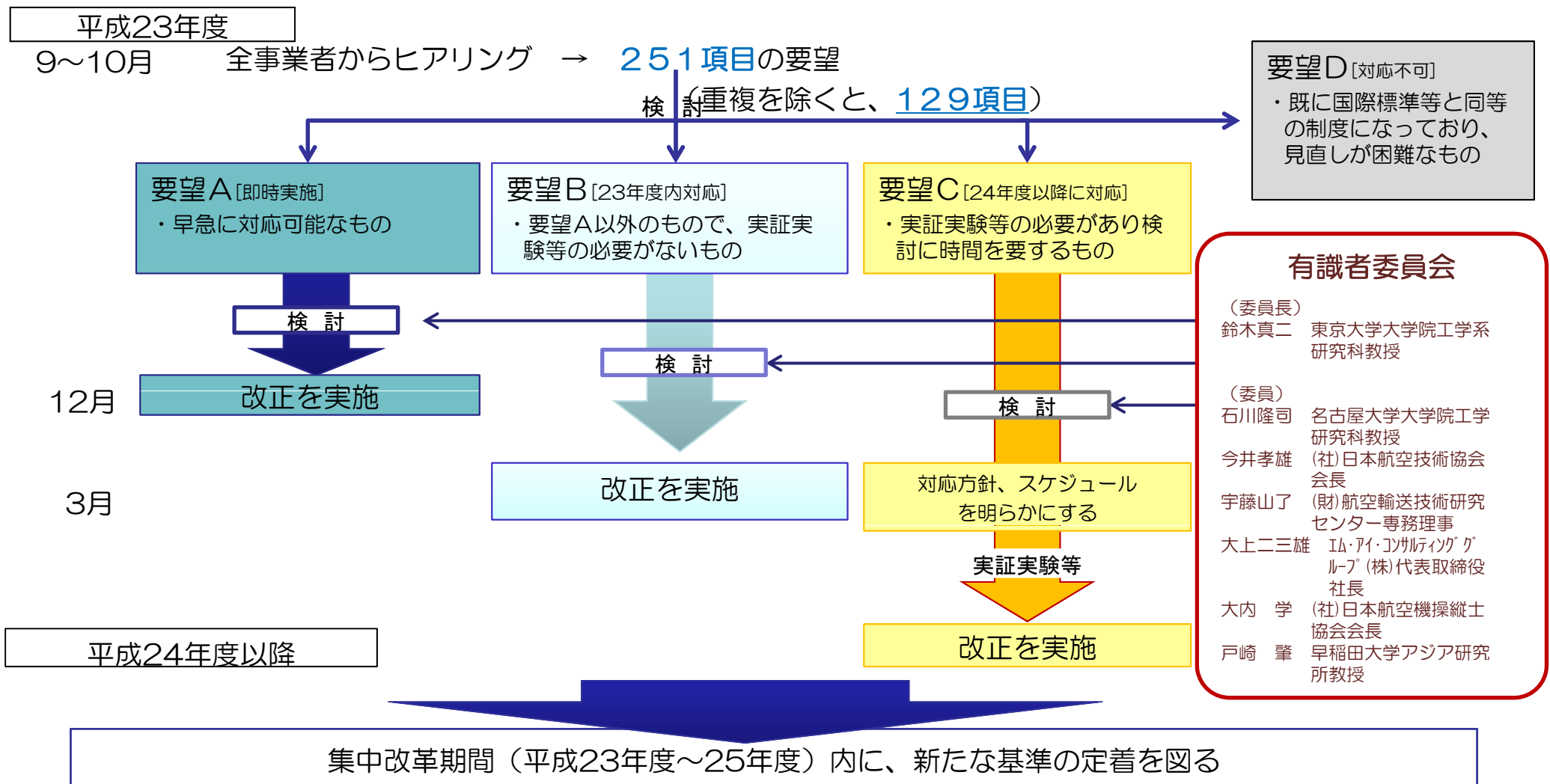
- 新関西国際空港株式会社設立(代表取締役:安藤圭一)
- 国土交通大臣による基本方針の策定
- 株主総会(取締役及び監査役の選任決議)

平成24年7月

- 経営統合
 - ・関空会社からの事業承継
 - ・国(伊丹)からの事業承継

安全に関する技術規制のあり方検討の進め方

- 国土交通省成長戦略（平成22年5月）を踏まえ、航空技術の進歩への対応や利用者ニーズを踏まえた新たな事業運営形態への対応等の観点から、航空の安全に関する技術規制（法令・通達・運用）のあり方を見直す。
- 安全の確保を大前提とした上で、国際標準等の範囲内において、安全性の検証を行いつつ、実施。
- 平成23年度内に実施し、安全性確保の観点から実証実験等が必要なものについては、平成24年度内に実施することを原則とする。



技術規制の見直しの具体例

＜旅客在機中の給油の実施について＞

要望A
(即時実施)

要望の概要

- 安全及び連絡体制を確保する前提で、旅客在機中であっても給油を可能としてほしい。

対応

- 運航規程等に必要な事項を定めれば、旅客在機中に給油することは現在でも可能であるが、通達を改正し、その旨を明確化する。

効果

- 旅客在機中に給油を行うことで、ターンアラウンドタイム(着陸から次の便の離陸までの間隔)を短縮し、効率的な運航が可能となる。

＜実技試験のシミュレータ化について＞

要望C
(24年度以降)

要望の概要

- パイロットが2人必要な飛行機に乗務する資格を初めて取得するための実技試験について、実機でなくシミュレータで実施できるようにしてほしい。

対応案

- シミュレータによる実技試験を認める方向で関連通達を改正する。

効果

- 実機使用に要する費用や、実機使用による逸失利益の削減が可能となる。

＜60歳以上乗員の乗員数制限について＞

要望C
(24年度以降)

要望の概要

- 航空運送事業に使用される航空機において、60歳以上の操縦士は1機あたり1人に限られている。
- 国内線など近距離路線について、60歳以上の乗員2名による乗務を可能としてほしい。

対応

- 医学的、技術的な見地からの検討を行った結果、航空会社の健康管理体制を充実させたうえ、これを認めるとの結論を出したところであり、その検討結果に基づき通達改正を行う。

効果

- 高齢パイロットの有効活用が可能となる。

＜業務委託先への立入検査について＞

要望D
(対応不可)

要望の概要

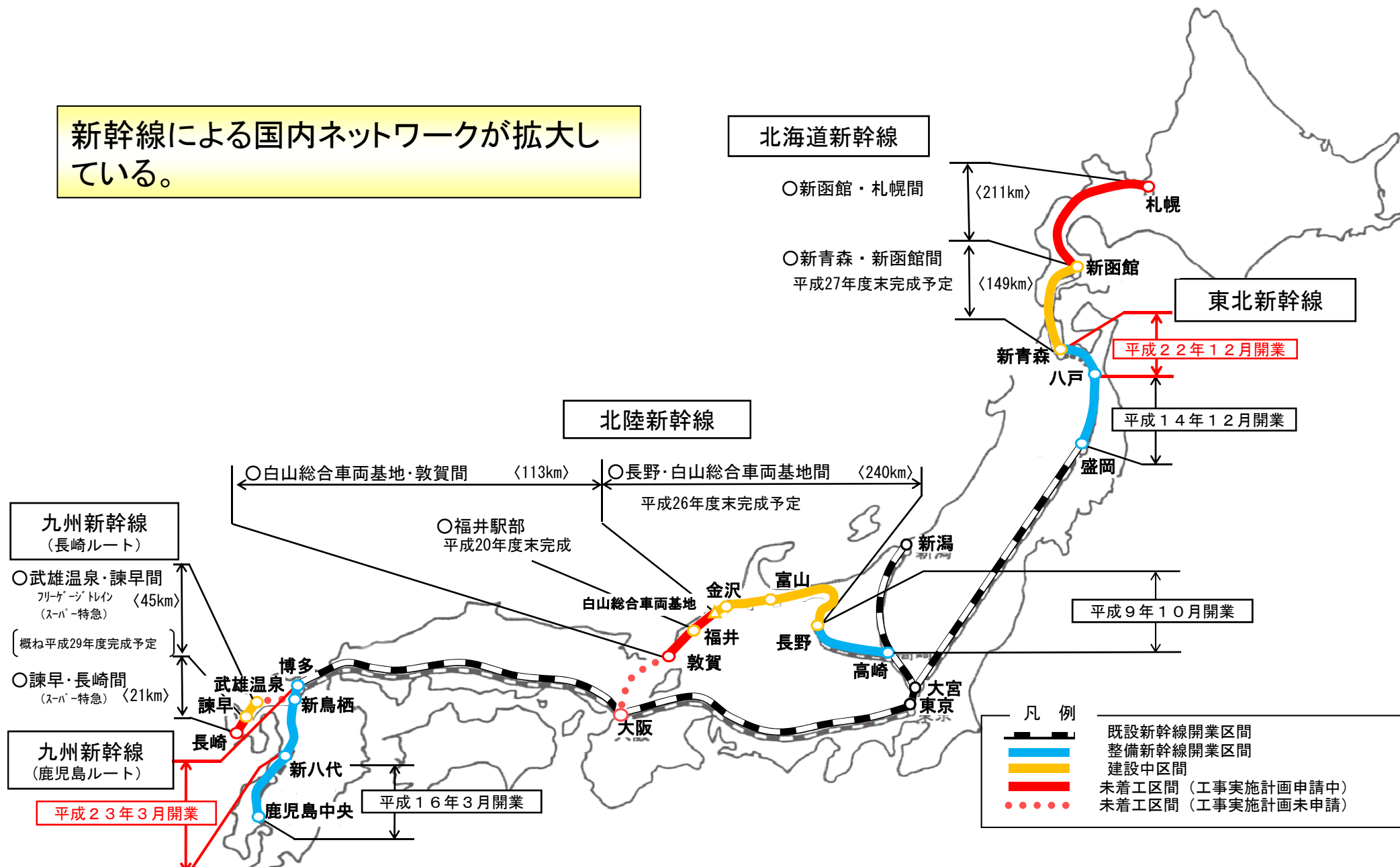
- 地上業務等の委託先については、航空会社が定期監査・臨時監査を行い、能力・信頼性を的確に管理しているため、国による検査の対象から除外してほしい。

対応不可の理由

- 諸外国においても、航空会社の委託先に対する国の立入検査を行っている。
- なお、安全上重要な機能を有していない委託先については、基本的に国が立ち入る必要はないと考えている。

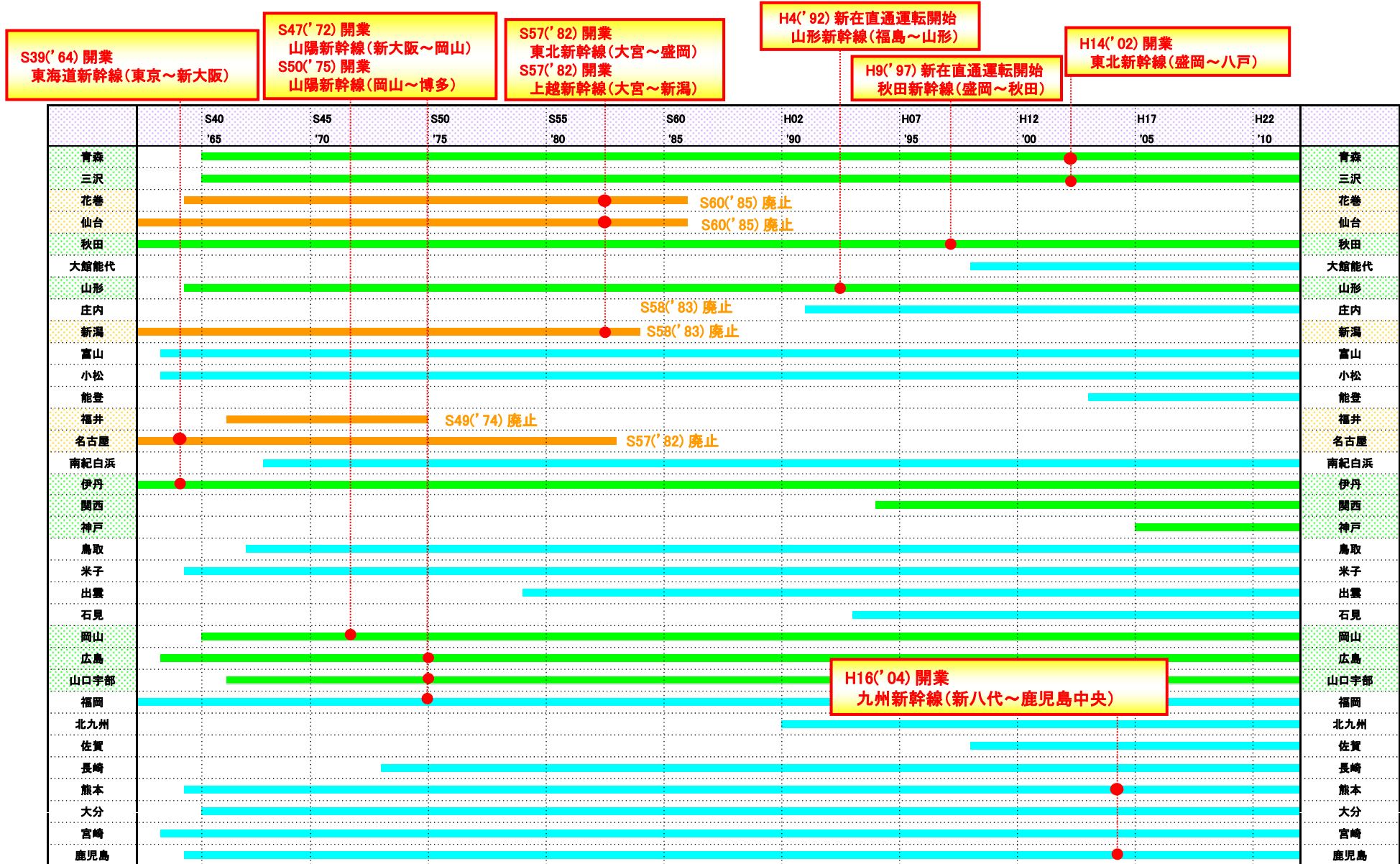
整備新幹線の状況

新幹線による国内ネットワークが拡大している。



新幹線の開通と羽田就航路線の推移

(北海道・沖縄・四国・離島路線を除く)



(注1)途中の運休等は表記に反映していない。(注2)運休から廃止に至った路線は「廃止」で表記した。

航空機燃料税の引き下げ

我が国航空企業の国際競争力強化のため、平成23年度税制改正において、平成23年度から25年度までの3年間、航空機燃料税を引き下げ。

我が国航空会社の抜本的な国際競争力強化の実現

世界の潮流

航空自由化の進展

- 航空会社間のグローバルな提携の進展
- LCCの台頭

グローバルなレベルでの競争の激化

我が国航空会社の現状

国際的に比較して高コスト体質

- 人件費、燃料費等、どの費用項目も高い水準
- 世界的に希少な航空機燃料税も重い負担

我が国航空会社の国際競争力の低下

国際競争力強化のための集中改革の実施

平成23年度～25年度を「集中改革期間」と位置付け、我が国航空会社の抜本的な国際競争力強化を実現。

航空会社の自己改革

- 人件費、燃料費、機材費等、あらゆる分野におけるコスト削減努力を集中的に実施。グローバルベースで優位な収益体質を構築。

航空行政の改革

- 成長戦略に基づく航空行政の改革を推進。徹底的なオープンスカイの推進、首都圏空港の機能強化、関空・伊丹の経営統合等を実現。

航空会社の自己改革を前提とした緊急的支援方策を実施

集中改革の促進のための緊急的支援

航空機燃料税の引き下げ

	改正前
本則	26,000円/キロリットル
沖縄路線	13,000円/キロリットル
離島路線	19,500円/キロリットル



改正後
18,000円/キロリットル
9,000円/キロリットル
13,500円/キロリットル

- ※1 航空機燃料譲与税については、自治体による空港対策に充てられていることから、現行どおり。
- ※2 沖縄路線の軽減措置については、沖縄振興特別措置法の期限である平成23年度末までとされていたが、平成24年度税制改正において、2年間延長(平成25年度まで)された。

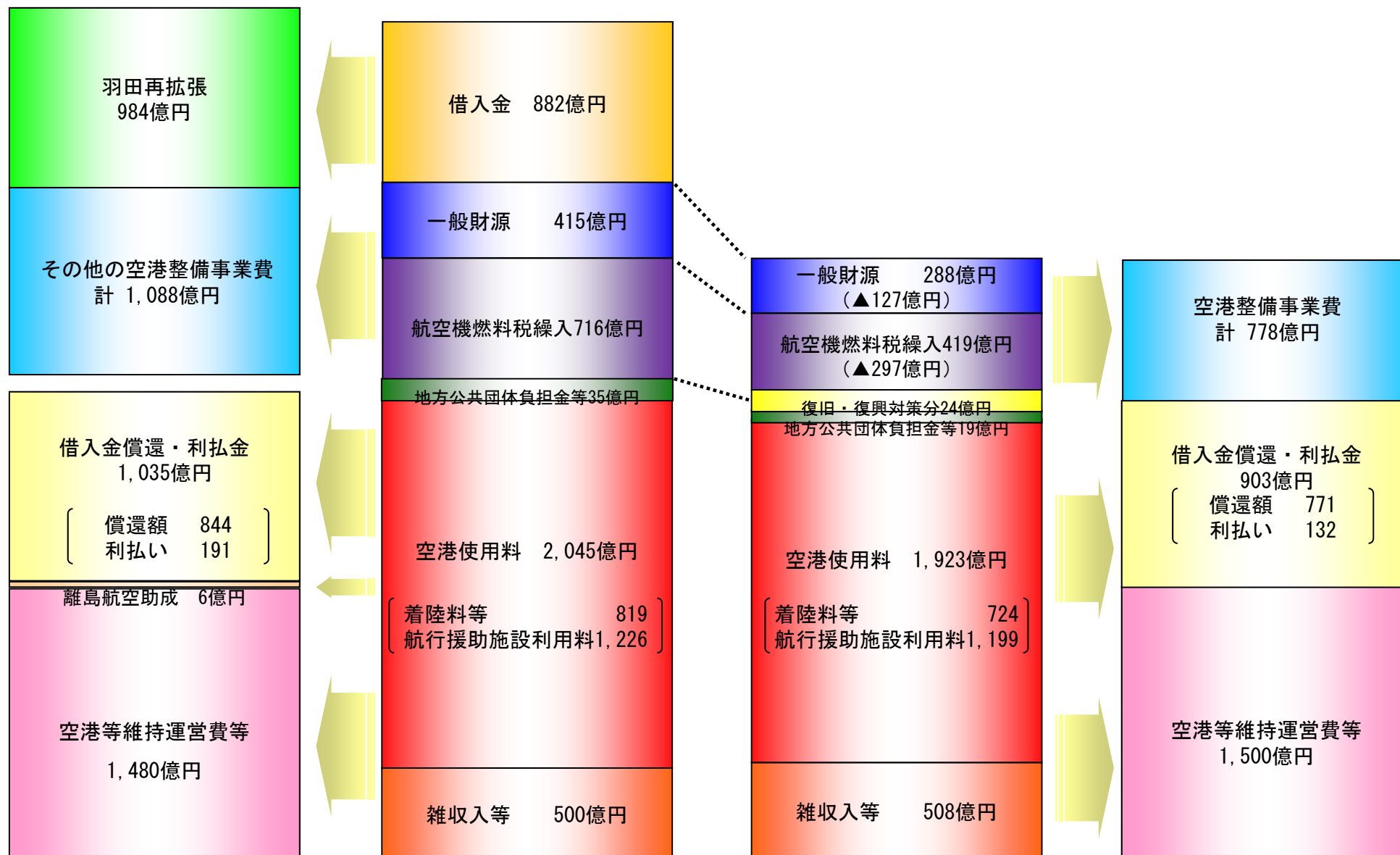
空港整備勘定の状況

22年度歳出予算 4,593億円

22年度歳入予算 4,593億円

24年度歳入予算 3,181億円

24年度歳出予算 3,181億円



※端数処理の関係で合計に合致しない。

国管理空港の着陸料軽減措置体系について

ネットワーク維持のための地方路線に係る着陸料軽減

景気後退の長期化によって低迷する航空需要に鑑み、地方航空ネットワークの維持を図るため、平成21年7月1日から平成25年3月31日までの間、現行の地方航空ネットワークの維持のために行われている着陸料の軽減措置を、さらに拡充しているところ。

		到着	
		羽田の軽減措置	国管理(羽田・伊丹除く) 共用の軽減措置
出発	羽田、伊丹、 新千歳、福岡	本則	7 / 10 → 6 / 10
	その他	9 / 10 ~ 1 / 2 → 3 / 4 ~ 1 / 3	

※羽田・伊丹・那覇(貨物)以外の国管理空港の国際定期便については、着陸料を7 / 10に軽減

		羽田の 軽減措置
出発	関空、広島、高松、松山、 北九州、長崎、熊本、大分、 宮崎、鹿児島、神戸、小松	9 / 10 → 3 / 4
	釧路、函館、高知、美保、徳島、 三沢	3 / 4 → 3 / 5
	旭川、帯広、秋田、山口宇部、 女満別、青森、庄内、富山、 鳥取、出雲、岡山	7 / 10 → 1 / 2
	稚内、紋別、中標津、大館能代、 山形、能登、南紀白浜、石見、 佐賀	1 / 2 → 1 / 3

沖縄・離島路線に係る着陸料軽減

沖縄発着路線(国内便・国際貨物便)に係る着陸料について、平成25年3月31日までの間、機材の種別等に応じて1/6~1/16に軽減。
離島発着路線に係る着陸料について、機材の種別等に応じて1/6~1/16に軽減。

羽田空港発着の深夜早朝便に係る着陸料軽減

羽田に8:29以前に到着する便、羽田を20:30以降に出発する便については、当分の間、当該便の羽田又は相手先空港に係る着陸料を1/2に軽減(但し伊丹路線、国際線は除く)。

国際旅客チャーター便促進に係る着陸料軽減

羽田以外の国管理空港...平成25年3月31日までの間、国際旅客チャーター便の着陸料を1/2に軽減。

羽田空港着の国際貨物便に係る着陸料軽減

羽田空港に22:00~06:59までに着陸する国際貨物便の着陸料について、平成25年3月31日までの間、1/2に軽減。

代表機材の着陸料水準の推移

