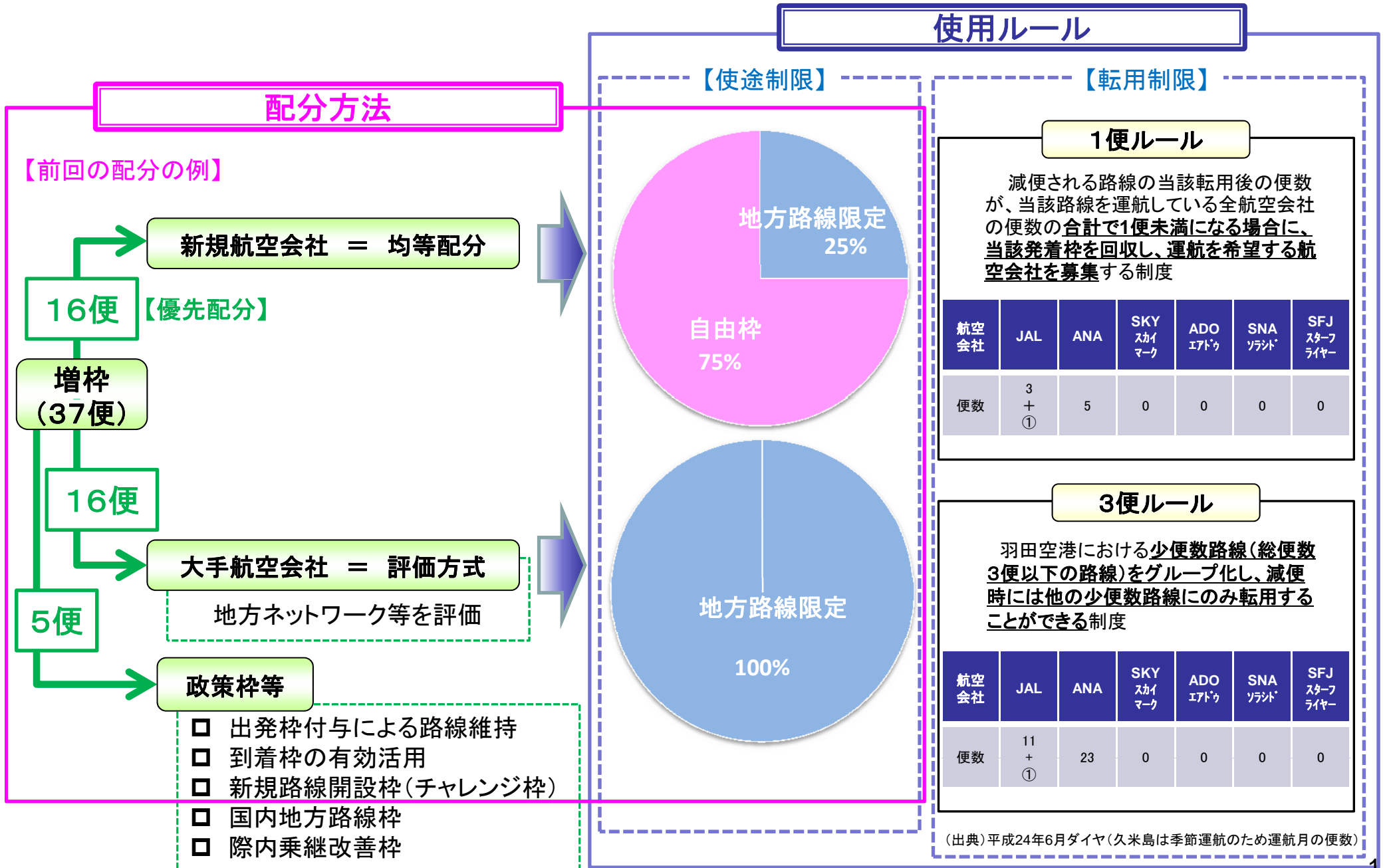


# 参 考 資 料

- 
- 配分方法と使用ルール ..... 1
  - 新規航空会社の扱い ..... 2
  - 地方ネットワークのあり方 ..... 8
  - 安全面での評価 ..... 13
  - 評価項目の見直し ..... 16



## 新規航空会社の定義設定の背景

※「当面の羽田空港の望ましい利用のあり方について(平成16年9月)」から作成

- 「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**<sup>(1)</sup>、**運賃の低廉化・多様化**<sup>(2)</sup>、**需要の喚起**<sup>(3)</sup>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**<sup>(4)</sup>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とのことができる航空会社は、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。<sup>(5)</sup>」

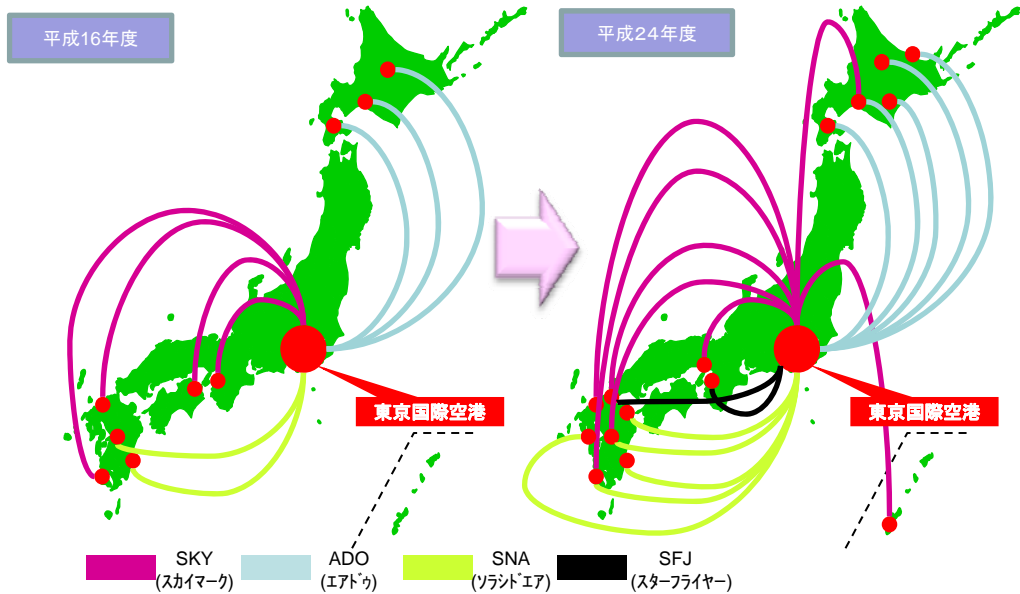


## 新規航空会社参入による効果検証

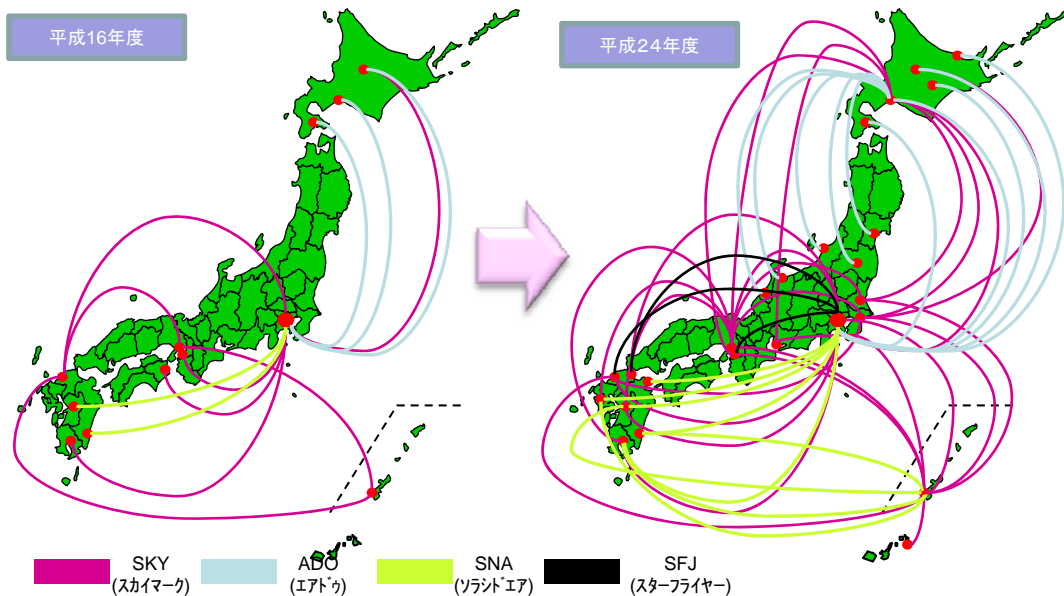
- (1) 利用可能な航空会社の増加 ⇒ ☆羽田路線以外の地方路線でも新規の参入路線が拡大  
☆高需要路線では参入会社数が増加  
☆1社参入路線数には大きな変化は見られない
- (2) 運賃の低廉化・多様化 ⇒ ☆新規航空各社のイールドは全体平均を下回る傾向  
☆運賃設定額の幅に広がりが見られる
- (3) 需要の喚起 ⇒ ☆新規が参入している路線は全路線計の需要を上回っており、新規の参入路線では需要の創出効果が見られる
- (4) 大手への牽制力 ⇒ ☆新規参入各路線では競争力のある運賃設定とともに、確実にシェアを伸ばしている。
- (5) スケールメリットの享受 ⇒ ☆保有機材の増加とともに、ユニットコストの低減化も図られている

# 1. 利用可能な航空会社の増加

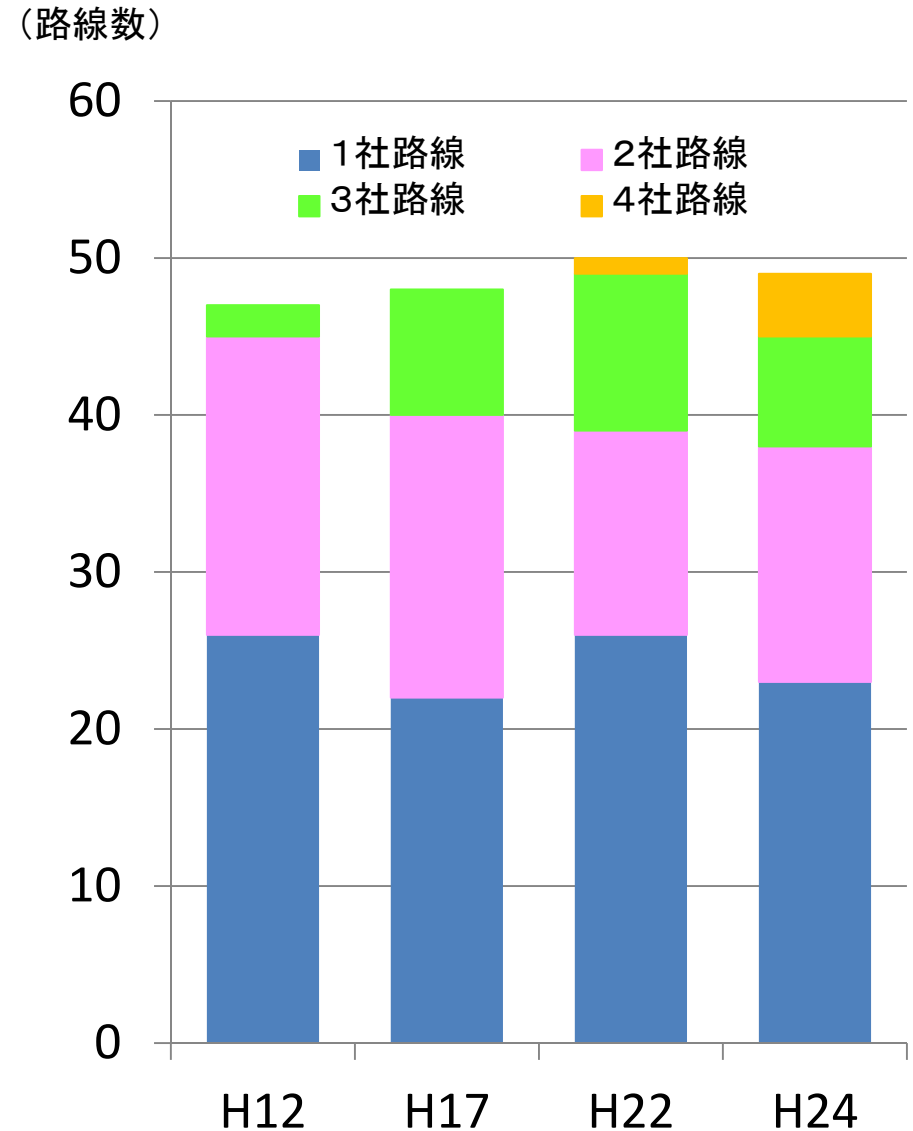
【新規航空会社の羽田就航路線】



【新規航空会社の全就航路線】



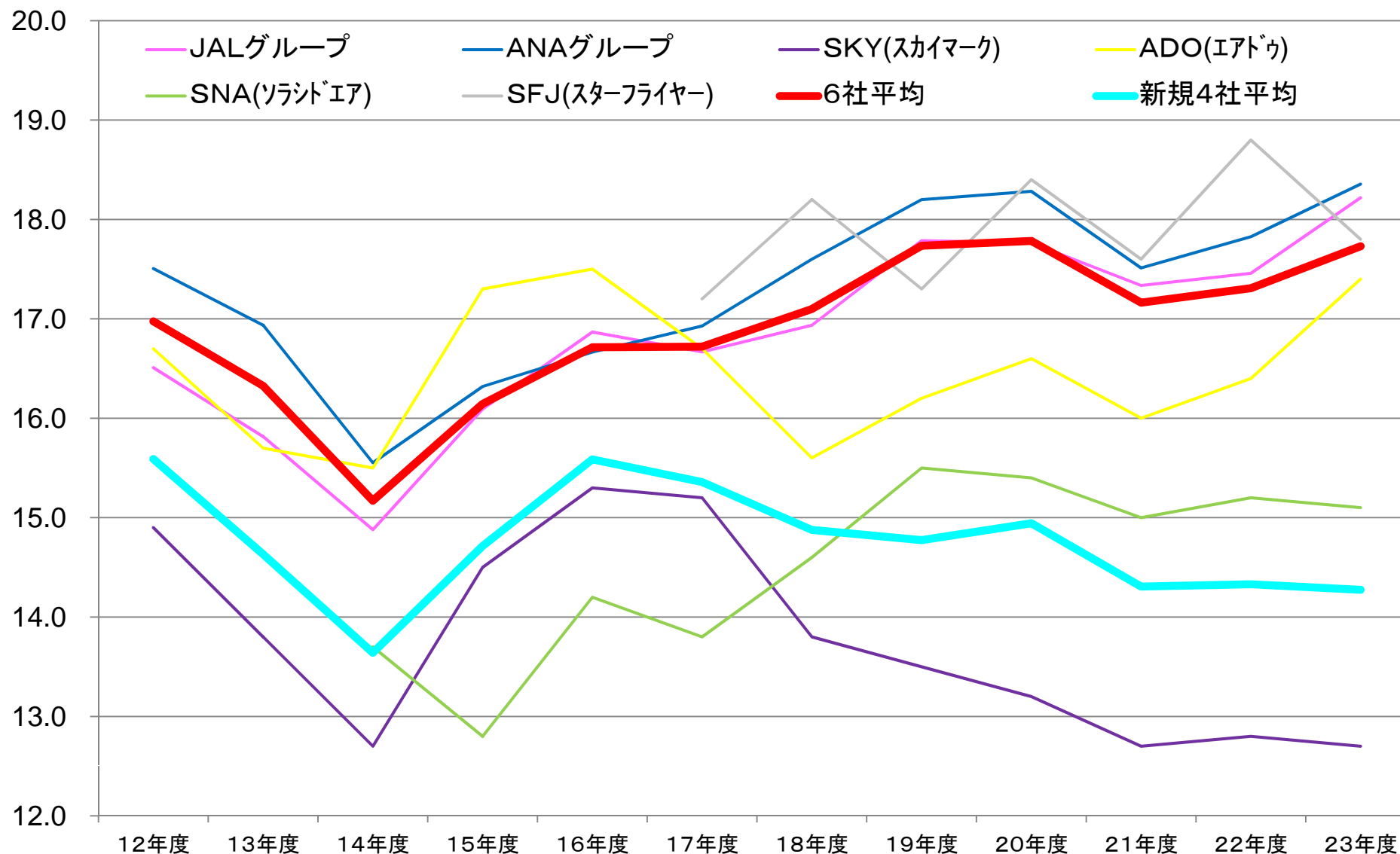
【羽田空港における複数参入路線数の推移】



※ 原則、各年10月ダイヤ参照。(平成24年は6月ダイヤ)3

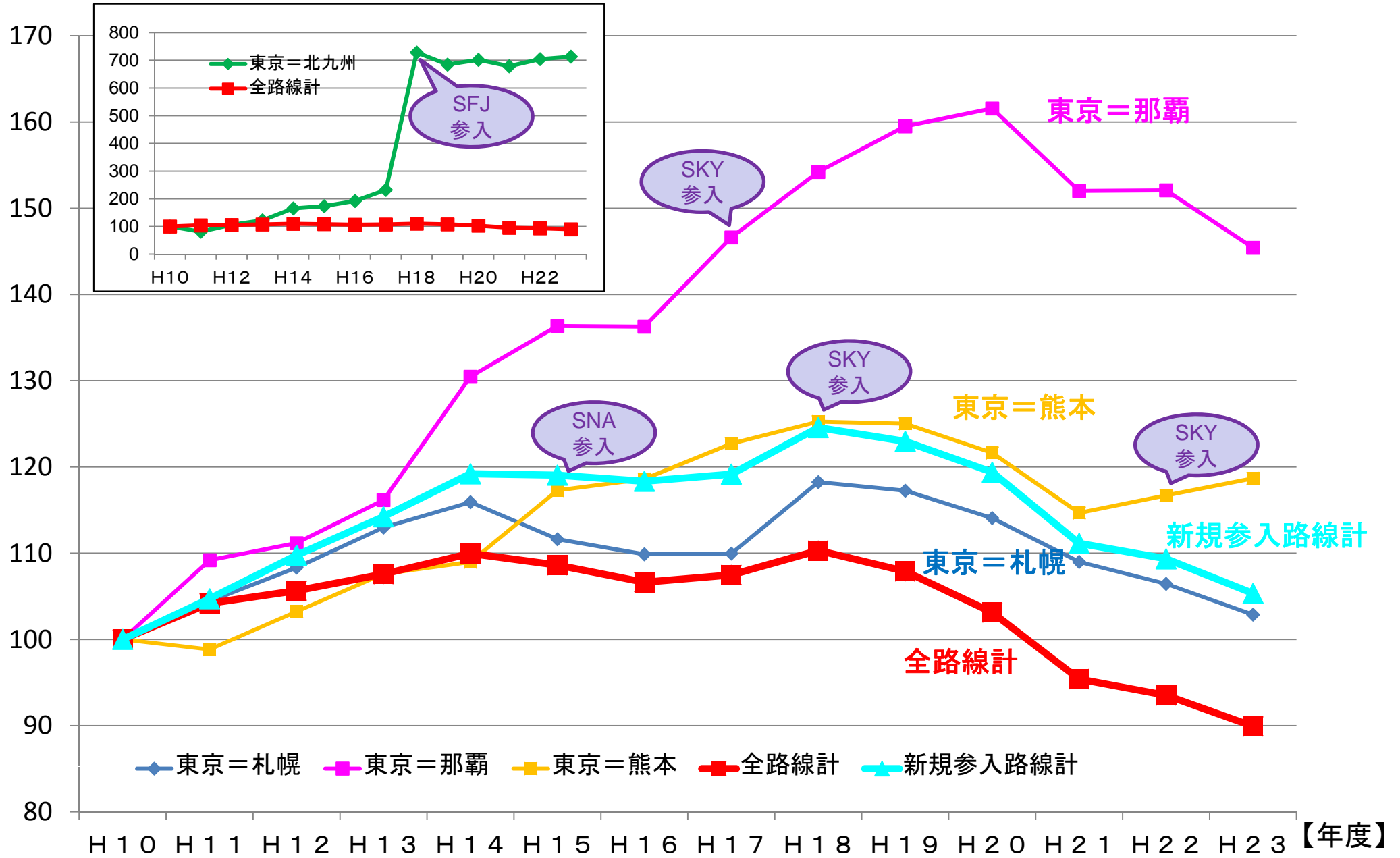
## 2. 運賃の低廉化

※イールド: 航空会社の旅客一人当たりの1kmあたりの収入(客単価)であり、航空各社間の運賃水準を同一単位にて比較する指標。(旅客収入/旅客<sub>キロ</sub>)



出典: 航空輸送サービスに係る情報公開

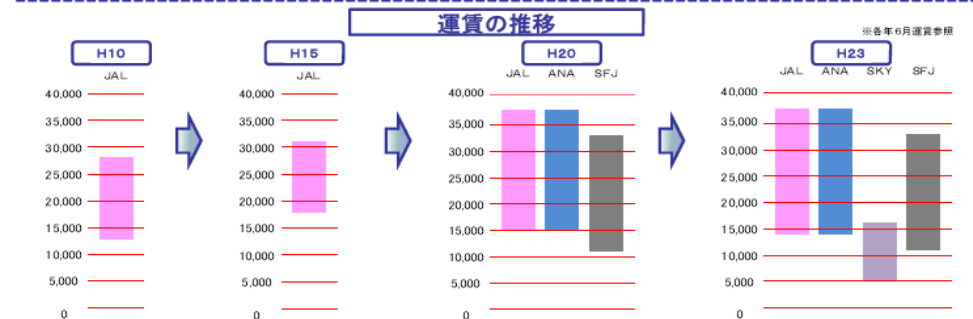
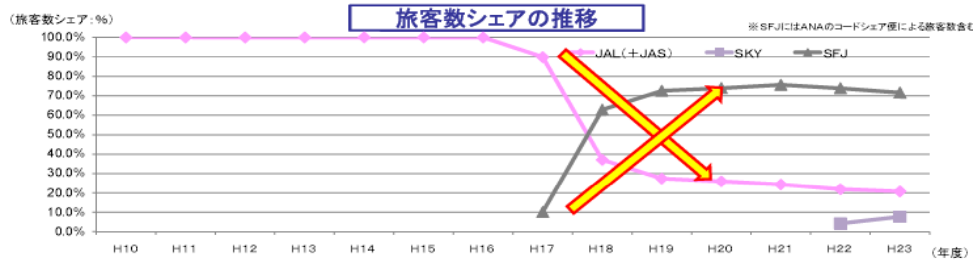
# 3. 需要の喚起



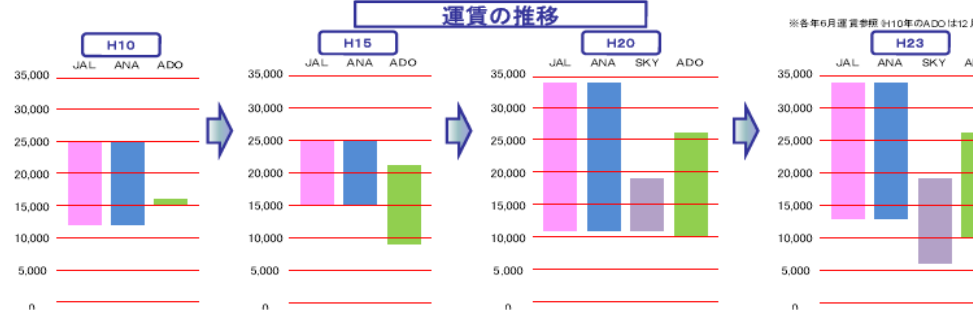
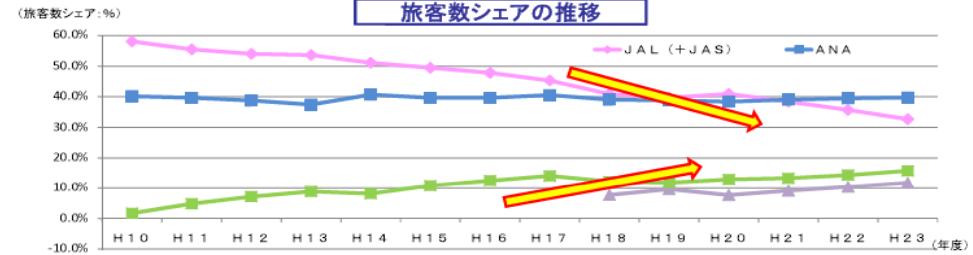
※平成10年度の旅客数を100として各年度の旅客数を指数化している。

# 4. 大手への牽制力

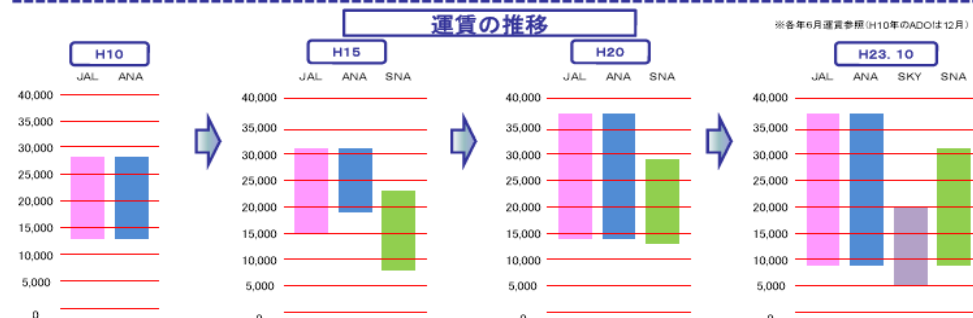
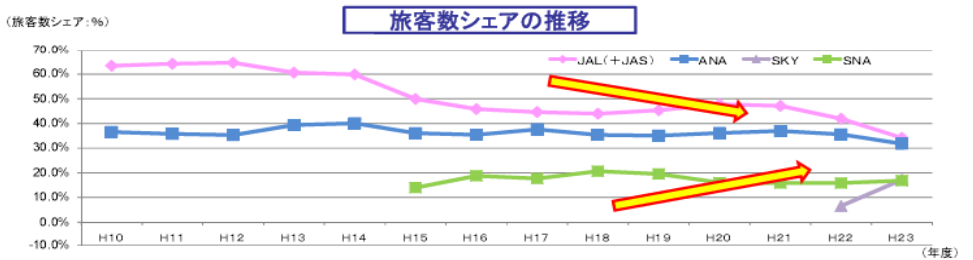
【東京＝北九州】 新規の便数シェア:50%以上



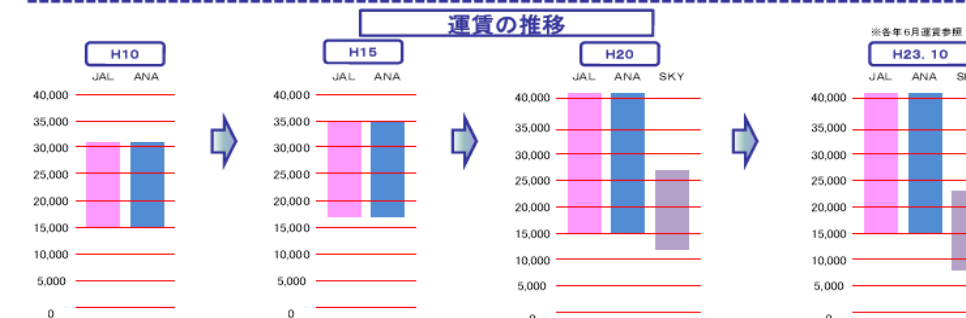
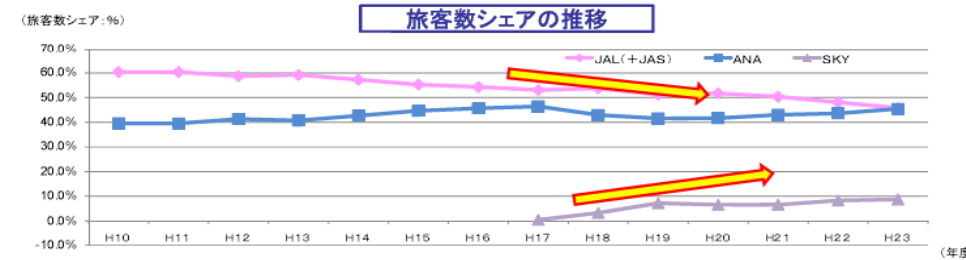
【東京＝札幌】 新規の便数シェア30%以上50%未満



【東京＝熊本】 新規の便数シェア30%以上50%未満

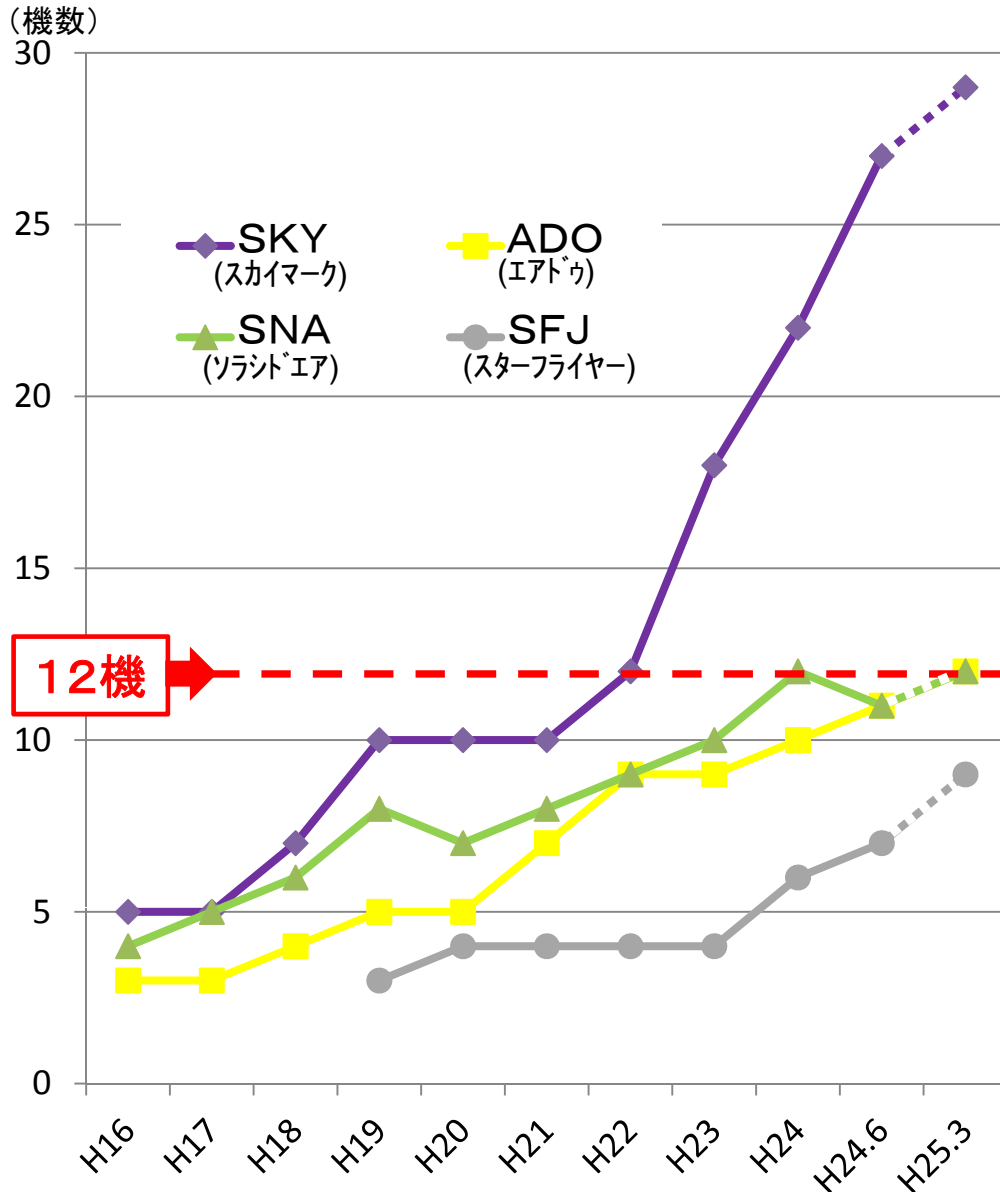


【東京＝那覇】 新規の便数シェア30%未満



# 5. スケールメリットの享受

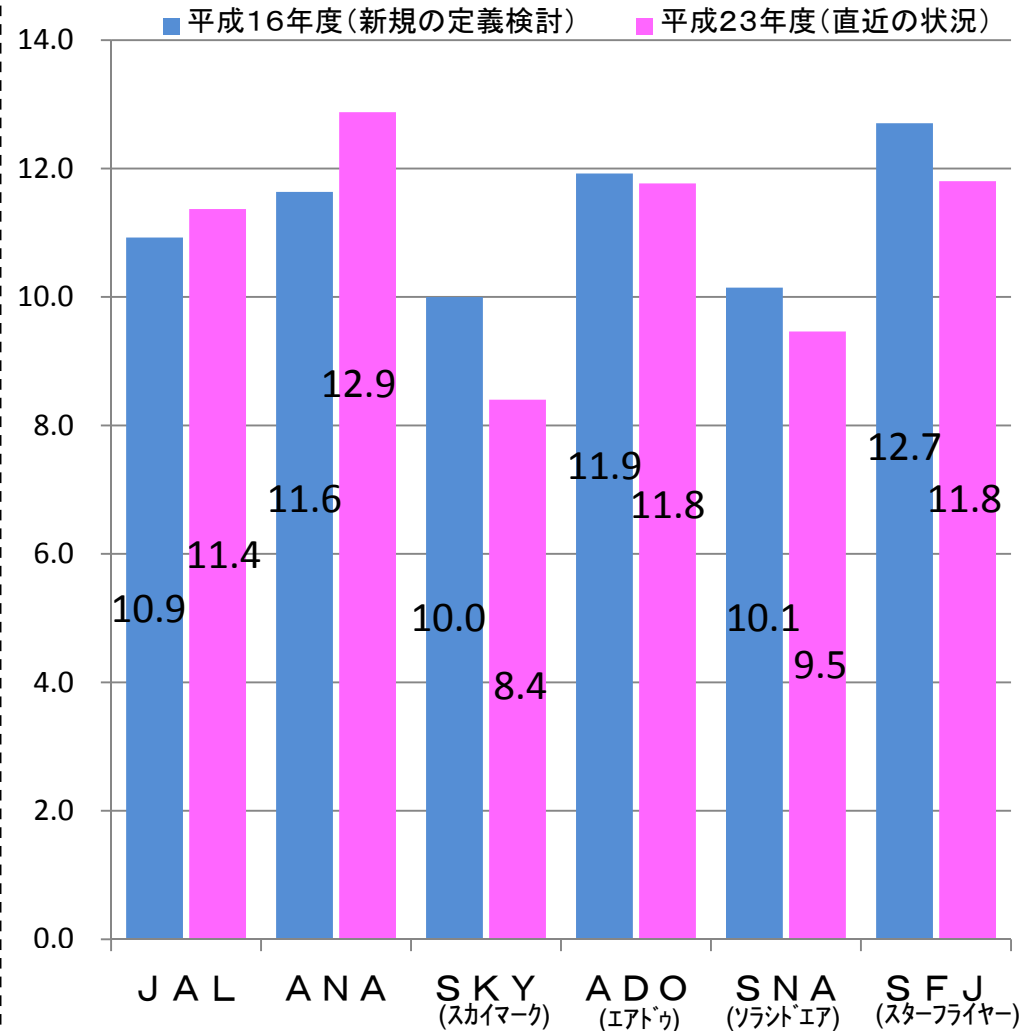
## 【新規航空会社の保有機材数の推移】



出典:「数字でみる航空」、各社事業計画(H24.6)、各社プレス等(H25.3)  
 ※各年1月1日時点

## 【ユニットコストの推移】

※ユニット・コスト:1座席当たりの1kmあたりの費用(平均コスト)であり、航空会社間のコスト水準を同一単位にて比較する指標。(費用/座席\*km)



※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



# 路線別の輸送実績及び便数（羽田路線）①

路線名	旅客数	JAL	ANA	SKY	ADO	SNA	SFJ	計
1 羽田-新千歳	8,529,541	17	17	9	11			54
2 羽田-福岡	7,345,595	17	18	10			5	50
3 羽田-那覇	4,899,226	14	9	3.4				26.4
4 羽田-大阪	4,805,453	15	15					30
5 羽田-鹿児島	2,081,135	8	6	3.2		4		21.2
6 羽田-熊本	1,783,020	8	5	3		4		20
7 羽田-広島	1,774,910	8	9					17
8 羽田-小松	1,454,166	6	5					11
9 羽田-松山	1,301,330	6	6					12
10 羽田-長崎	1,298,717	6	4			4		14
11 羽田-宮崎	1,228,596	6	5			7		18
12 羽田-北九州	1,068,049	5		1			11	17
13 羽田-高松	1,064,764	6	6					12
14 羽田-大分	1,048,123	6	4			3		13
15 羽田-関西	1,041,324	2	4				4	10
16 羽田-函館	966,958	3	3		2			8
17 羽田-岡山	841,396	5	5					10
18 羽田-神戸	817,000		3	5				8
19 羽田-秋田	788,601	4	5					9
20 羽田-高知	761,894	5	4					9
21 羽田-富山	715,068		6					6
22 羽田-山口宇部	713,015	4	5					9
23 羽田-徳島	701,022	6	4					10
24 羽田-旭川	661,269	4			2.9			6.9
25 羽田-青森	529,715	6						6
26 羽田-帯広	493,254	4			3			7
27 羽田-出雲	451,587	5						5
28 羽田-釧路	414,233	3	2					5
29 羽田-女満別	390,512	3			2.1			5.1
30 羽田-米子	370,025		5					5



40万人

## 【850万人】 新千歳空港

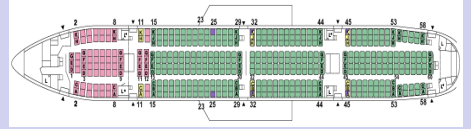
**所在地**  
 北海道千歳市、苫小牧市  
 ・周辺人口 218万人  
 (2000年比5%増 ↑)  
 ・地域総生産(石狩)75,068億円



**羽田路線**  
 54便/日 (H24.9ダイヤ)

**旅客**  
 1,600万人  
 (1日あたり4.4万人)

**主な機材**  
 B777-300 (500席) ※内装イメージ



## 【40万人】 女満別空港

**所在地**  
 北海道網走郡大空町  
 ・周辺人口 7万人  
 (2000年比4%減 ↓)  
 ・地域総生産(オホーツク)10,662億円




**羽田路線**  
 5便/日  
 (H24.9ダイヤ)

羽田 ⇄ 女満別		女満別 ⇄ 羽田	
発時刻	着時刻	発時刻	着時刻
06:55	⇄	08:40	⇄
11:35	⇄	13:15	⇄
12:45	⇄	14:30	⇄
16:15	⇄	17:55	⇄
17:55	⇄	19:40	⇄

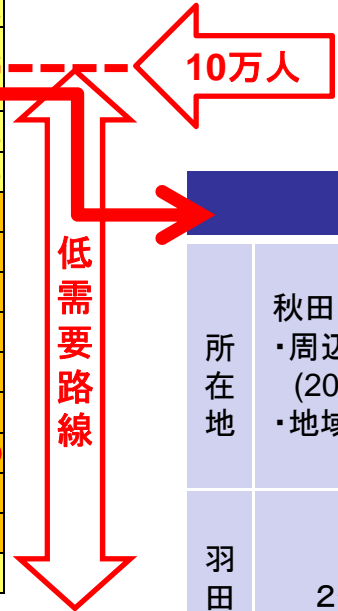
**旅客**  
 67万人  
 (1日あたり1,800人)

**主な機材**  
 B767-300 (250席) ※内装イメージ



# 路線別の輸送実績及び便数（羽田路線）②

路線名	旅客数	JAL	ANA	SKY	ADO	SNA	SFJ	計
31 羽田ー庄内	338,413		4					4
32 羽田ー佐賀	276,723		4					4
33 羽田ー鳥取	263,944		4					4
34 羽田ー三沢	247,233	3						3
35 羽田ー八丈島	175,945		3					3
36 羽田ー能登	134,853		2					2
37 羽田ー石垣	117,119	2						2
38 羽田ー大館能代	99,347		2					2
39 羽田ー稚内	97,548		2					2
40 羽田ー南紀白浜	83,548	3						3
41 羽田ー中標津	78,686		1					1
42 羽田ー奄美大島	71,670	1						1
43 羽田ー宮古	71,048	1						1
44 羽田ー山形	63,394	1						1
45 羽田ー石見	58,300		1					1
46 羽田ー紋別	36,574		1					1
47 羽田ー久米島	10,168	①						①
48 羽田ー大島	8,829		1					1
49 羽田ー三宅島	5,338		1					1
50 羽田ー中部	1,208							



※ 水色セルは幹線（羽田と新千歳、伊丹、関西、福岡、那覇を結ぶ路線）  
 ※ 黄色セルは3便ルール適用路線  
 （庄内、佐賀、鳥取は権益外便が1便含まれており、4便であるが3便ルールの対象）  
 ※ オレンジセルは1便ルール適用路線  
 （出典）旅客数：航空輸送統計年報（平成23年度）参照  
 便数：平成24年6月ダイヤ（久米島は季節運航のため運航月の便数）

**【10万人】 大館能代**

所在地	秋田県北秋田市 ・周辺人口 17万人 （2000年比10%減 ↓） ・地域総生産（北秋田） 3,757億円																	
羽田路線	2便/日	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th colspan="2">羽田 ⇨ 大館能代</th> <th colspan="2">大館能代 ⇨ 羽田</th> </tr> <tr> <th>発</th> <th>着</th> <th>発</th> <th>着</th> </tr> <tr> <td>08:55</td> <td>⇨ 10:05</td> <td>10:50</td> <td>⇨ 12:00</td> </tr> <tr> <td>16:05</td> <td>⇨ 17:15</td> <td>18:10</td> <td>⇨ 19:25</td> </tr> </table>	羽田 ⇨ 大館能代		大館能代 ⇨ 羽田		発	着	発	着	08:55	⇨ 10:05	10:50	⇨ 12:00	16:05	⇨ 17:15	18:10	⇨ 19:25
羽田 ⇨ 大館能代		大館能代 ⇨ 羽田																
発	着	発	着															
08:55	⇨ 10:05	10:50	⇨ 12:00															
16:05	⇨ 17:15	18:10	⇨ 19:25															
旅客	11万人 （1日あたり300人）	主な機材																
		B737-800（150席） 																

※内装イメージ

# 路線別の輸送実績及び便数（非羽田路線）①

	路線名	旅客数
1	福岡－那覇	1,431,749
2	那覇－石垣	1,044,719
3	中部－新千歳	1,035,427
4	関西－新千歳	1,027,833
5	関西－那覇	946,887
6	那覇－宮古	944,407
7	中部－那覇	856,331
8	大阪－仙台	745,080
9	大阪－鹿児島	722,780
10	大阪－福岡	657,029
11	大阪－那覇	605,212
12	中部－福岡	595,442
13	大阪－宮崎	527,244
14	大阪－新千歳	526,422
15	那覇－神戸	500,161
16	大阪－松山	472,097
17	仙台－新千歳	468,107
18	新千歳－神戸	463,438
19	成田－大阪	436,526
20	大阪－熊本	435,179
21	福岡－新千歳	385,749
22	神戸－長崎	349,643
23	大阪－新潟	346,429
24	成田－中部	330,771
25	成田－新千歳	318,497
26	福岡－宮崎	314,277
27	大阪－長崎	309,606
28	中部－鹿児島	277,449
29	成田－福岡	274,103
30	大阪－高知	273,539

	路線名	旅客数
31	鹿児島－奄美大島	245,757
32	那覇－久米島	208,408
33	成田－那覇	199,812
34	名古屋－福岡	191,669
35	福岡－対馬	187,528
36	神戸－鹿児島	175,264
37	中部－宮崎	173,660
38	大阪－大分	170,858
39	中部－仙台	167,749
40	鹿児島－那覇	163,916
41	大阪－花巻	146,177
42	新千歳－茨城	145,718
43	中部－熊本	140,804
44	新千歳－女満別	135,754
45	新潟－新千歳	134,547
46	広島－那覇	131,384
47	関西－福岡	125,174
48	福岡－仙台	125,109
49	高松－那覇	121,838
50	鹿児島－徳之島	121,413
51	中部－長崎	116,560
52	福岡－小松	114,610
53	大阪－福島	111,955
54	福岡－松山	107,409
55	神戸－熊本	105,011
56	大阪－出雲	103,942
57	大阪－青森	100,009
58	鹿児島－屋久島	99,455
59	新千歳－釧路	95,854
60	中部－函館	95,455

	路線名	旅客数
61	大阪－秋田	93,727
62	福岡－福江	92,088
63	中部－松山	91,797
64	那覇－岡山	90,342
65	新千歳－中標津	87,887
66	新千歳－青森	87,040
67	福岡－静岡	86,935
68	大阪－山形	86,418
69	福島－新千歳	85,753
70	関西－函館	84,993
71	仙台－那覇	84,804
72	神戸－茨城	84,650
73	関西－石垣	84,387
74	中部－石垣	82,088
75	新千歳－花巻	81,650
76	新千歳－静岡	77,690
77	大阪－奄美大島	76,986
78	新千歳－秋田	76,939
79	広島－新千歳	76,889
80	那覇－小松	75,965
81	成田－旭川	75,636
82	小松－新千歳	67,761
83	中部－秋田	67,624
84	長崎－対馬	66,916
85	鹿児島－沖永良部	66,368
86	中部－大分	65,730
87	宮崎－那覇	65,589
88	石垣－与那国	64,961
89	熊本－那覇	64,261
90	福岡－新潟	63,832

※ 水色セルは幹線（新千歳、成田、伊丹、関西、福岡、那覇の空港を相互に結ぶ路線） ※ 赤実線：40万人の区切り ※ 赤破線：10万人区切り  
 (出典)旅客数：航空輸送統計年報（平成23年度）参照

# 路線別の輸送実績（平成23年度）②

	路線名	旅客数
91	鹿児島－種子島	62,507
92	丘珠－函館	62,367
93	名古屋－熊本	61,918
94	那覇－静岡	61,784
95	中部－新潟	60,137
96	新千歳－函館	56,234
97	福岡－高知	55,010
98	中部－旭川	54,352
99	宮古－石垣	53,669
100	新千歳－富山	52,130
101	長崎－那覇	51,087
102	中部－女満別	48,732
103	鹿児島－福岡	47,605
104	新千歳－旭川	44,200
105	岡山－新千歳	42,241
106	成田－仙台	41,049
107	成田－関西	40,324
108	成田－広島	39,135
109	成田－小松	39,120
110	奄美大島－喜界島	36,952
111	松山－新千歳	36,861
112	天草－福岡	36,852
113	新千歳－松本	36,794
114	新潟－那覇	36,785
115	丘珠－釧路	36,722
116	大阪－隠岐	35,081
117	新千歳－稚内	34,884
118	福岡－松本	34,390
119	宮古－多良間	32,954
120	福岡－出雲	32,418

	路線名	旅客数
121	鹿児島－喜界島	31,528
122	名古屋－花巻	31,043
123	大阪－屋久島	29,882
124	福岡－徳島	29,459
125	那覇－松山	28,640
126	長崎－福江	28,217
127	名古屋－青森	28,209
128	那覇－南大東	27,726
129	長崎－壱岐	27,691
130	福岡－奄美大島	27,016
131	関西－旭川	26,767
132	大阪－但馬	26,277
133	那覇－与論	25,753
134	静岡－鹿児島	25,711
135	仙台－広島	25,710
136	関西－女満別	24,596
137	丘珠－女満別	24,220
138	調布－新島	24,105
139	奄美大島－徳之島	22,578
140	鹿児島－与論	21,881
141	調布－大島	18,902
142	新千歳－利尻	17,669
143	調布－神津島	17,378
144	小松－仙台	16,527
145	出雲－隠岐	15,539
146	那覇－奄美大島	15,161
147	関西－稚内	14,761
148	鹿児島－松山	13,689
149	中部－稚内	12,225
150	天草－熊本	12,204

	路線名	旅客数
151	福岡－屋久島	11,980
152	那覇－北大東	11,695
153	大阪－釧路	11,251
154	北大東－南大東	9,461
155	函館－奥尻	8,560
156	関西－宮古	7,893
157	福岡－石垣	7,774
158	中部－茨城	7,665
159	那覇－与那国	7,647
160	成田－神戸	7,299
161	静岡－熊本	7,290
162	新千歳－紋別	7,230
163	奄美大島－沖永良部	6,720
164	長崎－鹿児島	5,898
165	沖永良部－与論	5,615
166	大阪－旭川	5,484
167	奄美大島－与論	5,090
168	丘珠－利尻	4,726
169	八丈島－青ヶ島	4,527
170	大阪－石見	4,326
171	大阪－種子島	3,782
172	御蔵島－三宅島	3,521
173	三宅島－大島	3,400
174	函館－旭川	3,036
175	八丈島－御蔵島	2,933
176	利島－大島	2,635
177	関西－長崎	2,209
178	関西－福江	1,883
179	函館－釧路	1,474
180	福岡－花巻	507
181	名古屋－新潟	486
182	成田－新潟	259

※1 水色セルは幹線（新千歳、成田、伊丹、関西、福岡、那覇）の空港を相互に結ぶ路線

※2 赤実線：40万人の区切り ※3 赤破線：10万人区切り （出典）旅客数：航空輸送統計年報（平成23年度）参照

# 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	
<b>幹線</b> (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	5	3	3	1	1	0	0	0	2
		便数	70	65	62.3	63	20	22.4	8	11	0	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	0
		便数	34	30.8	38	38.5	0	10	0	0	0	0	0	0
<b>羽田＝地方路線</b> (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	0
		便数	3	6	5	9	0	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	0
		便数	15	22	36	37	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>地方＝地方路線</b> (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	0	3	0	0
		便数	62.6	32	42.1	34	0	6	0	4	0	3	0	0
	うちシングルトラック	路線数	57	18	43	26	0	7	0	3	0	3	0	0
		便数	111	48.6	79.1	74	0	15	0	4	0	3	0	0
<b>離島路線</b>	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	0
		便数	39.3	42.2	2	2	0	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	0
		便数	57.7	59.3	11	4	0	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)

## 基本的考え方

### 1. ICAOにおける安全に係る情報の取扱いについて

- 安全に関する情報については、適正な報告を促すことが必要であり、国際民間航空条約附属書19においても、「安全に係る情報（※）は安全以外の目的のために利用してはならない」との勧告が規定される予定（平成25年3月に採択予定）。
- スロット配分の指標として、上記安全に係る情報を用いることは、適正な報告を阻害しかねず、採択予定の勧告にも反する。

（※安全に係る情報とは航空事故、重大インシデント、安全上のトラブルなどの発生した事態そのものに関する情報を指す。）

### 2. 事故等における責任の所在について

- 航空事故、重大インシデント等の発生について責めを負うのが、航空会社かメーカーやその他航空関係者の判別が難しいものがある。（別紙参照）



- 以上のことから、安全に係る情報（航空事故等の事象の結果）をスロット配分の指標に用いることは適当でない。
- 一方で、安全の確保については、各航空会社の不断の取組みが重要であるため、安全性の向上に向けインセンティブが働くような指標をスロット配分の指標として用いてはどうか。

## 事例1(乱気流:4件)

### <概要>

A社ボーイング式767-300型機は、平成23年4月27日16時16分宮崎空港を離陸し、飛行中、突然局地的かつ一時的に発生した晴天乱気流と考えられる大気擾乱に遭遇して機体が動揺したため乗客2名及び客室乗務員3名が負傷した。当該機は、17時43分東京国際空港に着陸した。

## 事例2(鳥衝突:2件)

### <概要>

B社サーブ式SAAB340B型機は、平成21年11月29日17時31分出雲空港を離陸したが、その直後に鳥と衝突した。当該機体計器の指示等が正常であったため飛行を継続し、18時12分大阪国際空港に着陸した。その後の点検で損傷の程度が大修理相当であることが確認された。

予期できなかった自然現象に起因して発生した事故の件数によって、航空会社の安全性を評価することは妥当なのか。

## 事例3(機材不具合:1件)

### <概要>

C社ボンバルディア式DHC-8-402型機は、平成19年3月13日、運送の共同引受をしていたD社便として、08時21分に大阪国際空港を離陸し、目的地である高知空港へ前脚が下りない状態で着陸し、前方胴体下部を損傷した。同機には、機長ほか乗務員3名、乗客56名、計60名が搭乗していたが、負傷者はなかった。

### <原因>

本事故は、飛行中の通常操作及び代替操作による脚下げ操作にもかかわらず、前脚ドアが閉じたままであったために前脚が下りず、この状態で同機が着陸した際に前方胴体下部が滑走路表面に接触し、損傷したことによるものと認められる。前脚ドアが開かなかったことは、ボルト、ナット等が適切に装着されていなかったことにより、前脚ドア開閉リンク機構全体の動きが拘束されたことによるものと認められる。ボルト、ナット等が装着されていなかったことは、航空機製造過程の不具合修理において、それらの部品の再取り付けが行われなかったことによるものと考えられる。

航空会社の関与しなかった設計・製造過程等での要因により発生したと考えられる事故の件数によって、航空会社の安全性を評価することは妥当なのか。

## 事例1(滑走路誤進入:14件)

### <概要1>

管制官より滑走路手前で待機するよう指示されていたE社便が、平成23年10月12日21時37分頃同滑走路に進入したため、着陸許可を受けていたF社便が管制官の指示により復行した。

### <概要2>

G社ボンバルディア式DHC-8-402型機は、平成23年5月10日11時59分ごろ、管制官から着陸許可を受け福岡空港に進入中であった。一方、H社ボーイング式767-300型機は、離陸許可を受け、誘導路E2を經由して滑走路16に進入した。G社機は管制官に着陸許可を確認し、管制官は同機に復行を指示した。

離着陸を適切な手順で試みた場合でも、当該航空機が使用中の滑走路へ他の航空機が誤って進入してしまうと重大インシデントに該当することになる。当該件数によって航空会社の安全性を評価することは妥当なのか。

## 事例2(機材不具合:5件)

### <概要>

I社ダグラス式MD-90-30型は、平成22年8月15日16時08分仙台空港を離陸したが、直後に第2エンジンに火災が発生したことを示す計器表示があったため消火装置を作動させ後、航空交通管制上の優先権を要請の上、16時23分同空港に着陸した。

### <原因>

同機が離陸中に、右エンジンのチューブの一部が破断したため、チューブがディフューザーケースから抜け出し、抜け出た開口部から噴き出したエンジンオイルがエンジン高温部に接触して、火災が発生したものと考えられる。破断したのは、エンジンの運転に伴う繰り返し応力により疲労破壊が進展したことによるものと推定されるが、チューブはヒートシールドで覆われているため、定例整備では直接点検することはできなかった。

### <勧告>

運輸安全委員会は、本重大インシデント調査の結果を踏まえ、同種事例の再発を防止するため、米国連邦航空局(FAA)がエンジン製造者に対してエンジン分解整備におけるチューブの検査方法の改善措置を講じるよう指導することを勧告した。

航空会社の関与しなかった設計・製造過程等での要因により発生したと考えられる重大インシデントの件数によって、航空会社の安全性を評価することは妥当なのか。



評価項目	見直しの視点の例
<b>1. 利用者利便の向上の観点からの評価項目</b>	
(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	○複数社間の評価の観点から相対評価化の検討
(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	○安全に関する指標の検討
(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	【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、前回適用せず】
低需要路線の便数が過去5年間で増加していること	○複数社間の評価の観点から相対評価化の検討 ○ネットワークの評価の考え方(フロー、ストック) ○評価対象路線の考え方(年間旅客数(例:低需要路線)、便数(例:3便以下路線))
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	※同上
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	※同上
前回は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	※同上
<b>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</b>	
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	○複数社間の評価の観点から相対評価化の検討
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	○複数社間の評価の観点から相対評価化の検討
<b>3. 発着枠の効率的な使用の観点からの評価項目</b>	
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	○複数社間の評価の観点から相対評価化の検討
<b>4. その他</b>	○その他の配慮すべき項目等の検討
行政処分を過去5年間受けていないこと	