

参考資料

< 航空法 >

(運航計画等)

第七十条の二 国内定期航空運送事業を営も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)

第七十条の三 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営も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。

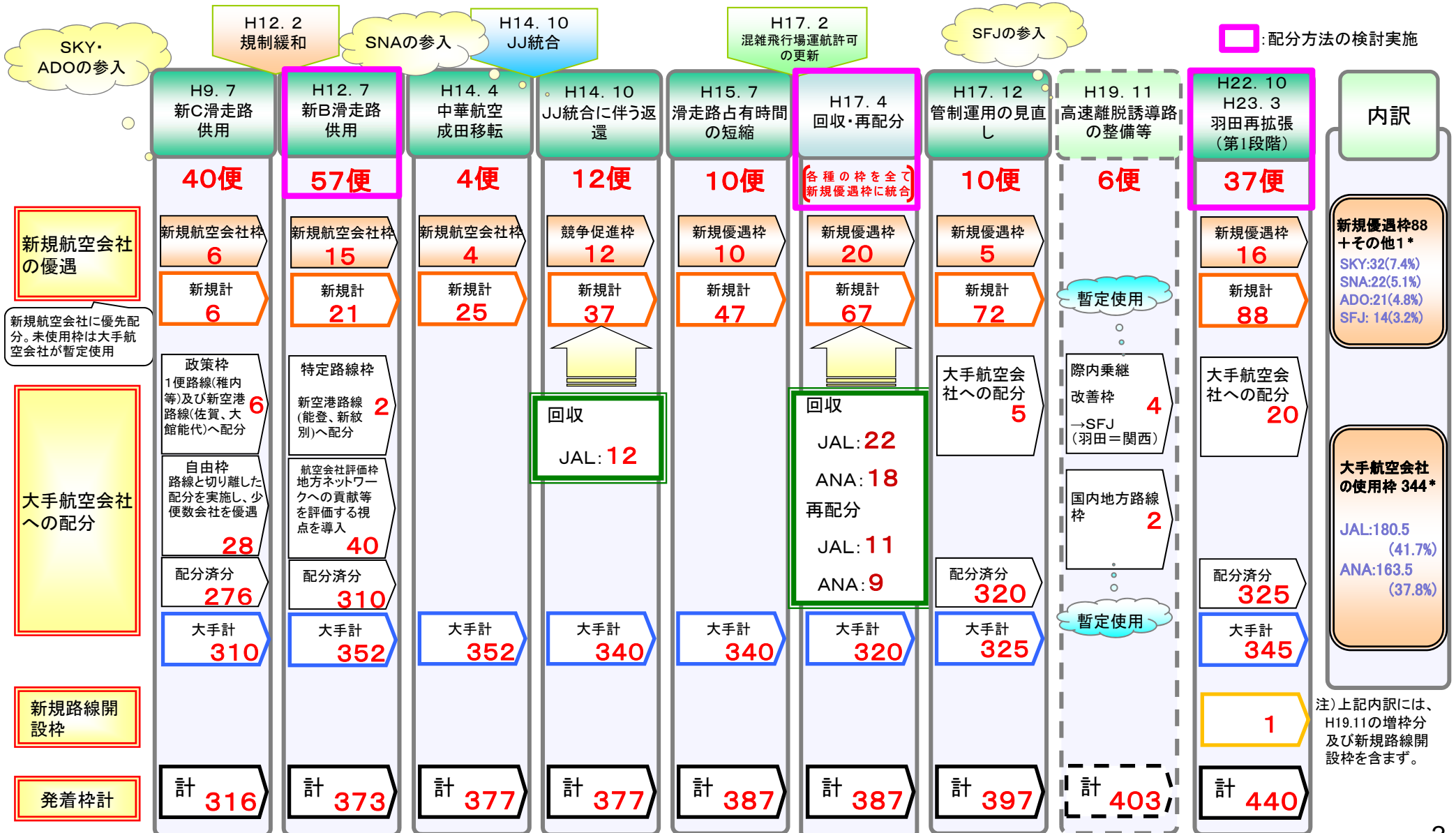
8 ~ 11 (略)

* 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。

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) 〔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

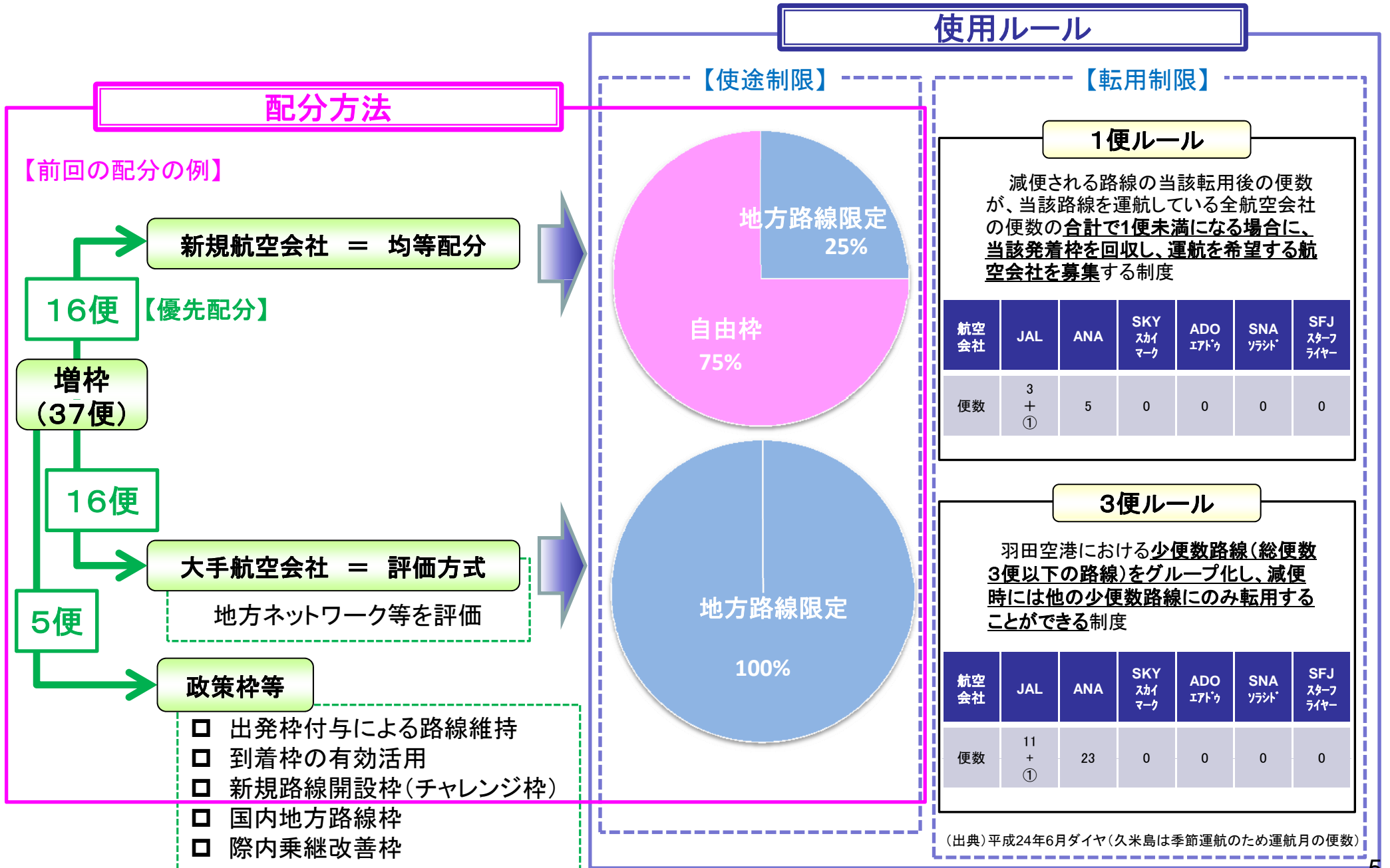
- * 1. いずれも年間当たりの回数である。
- * 2. 回数のカウントは、1離陸で1回、1着陸で1回のため、1離着陸で2回とのカウントである。
- * 3. 成田空港の今後のスケジュールについては、最短の場合を想定したものである。
- * 4. 羽田空港の発着枠数の中には、深夜早朝の国際チャーター便等の運航に使われる枠数も含まれる。

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)

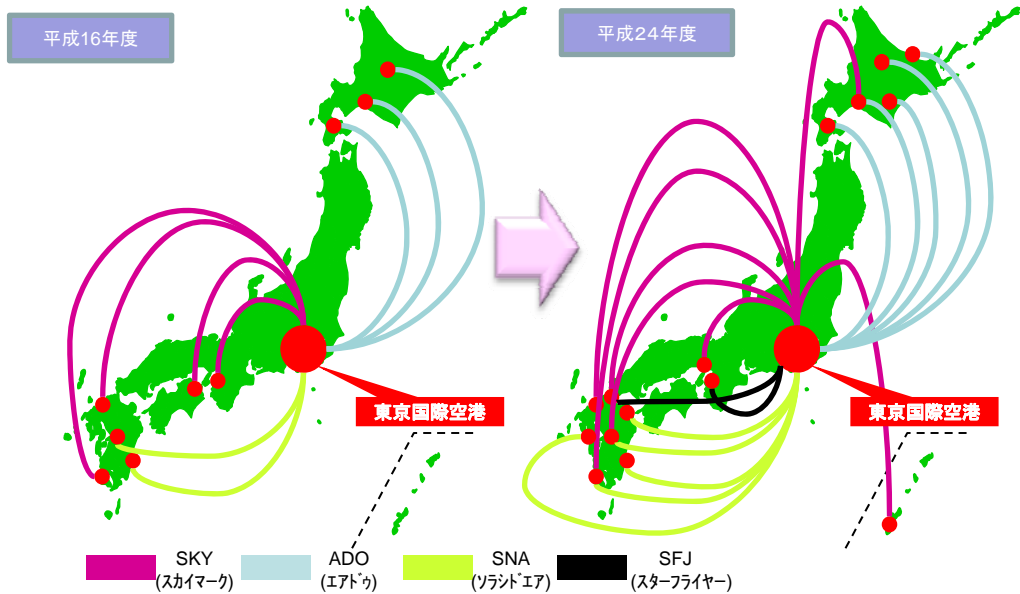
※1: 6、7時台は出発40回/到着5回、22時台は出発5回/到着40回

※2: うち20回はリレー時間帯として利用

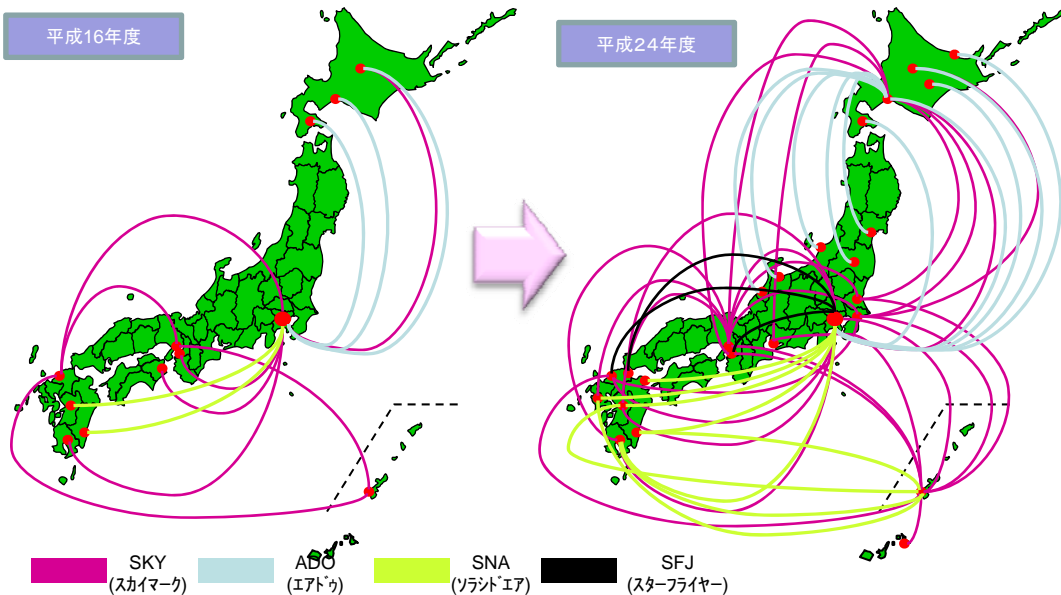


利用可能な航空会社の増加

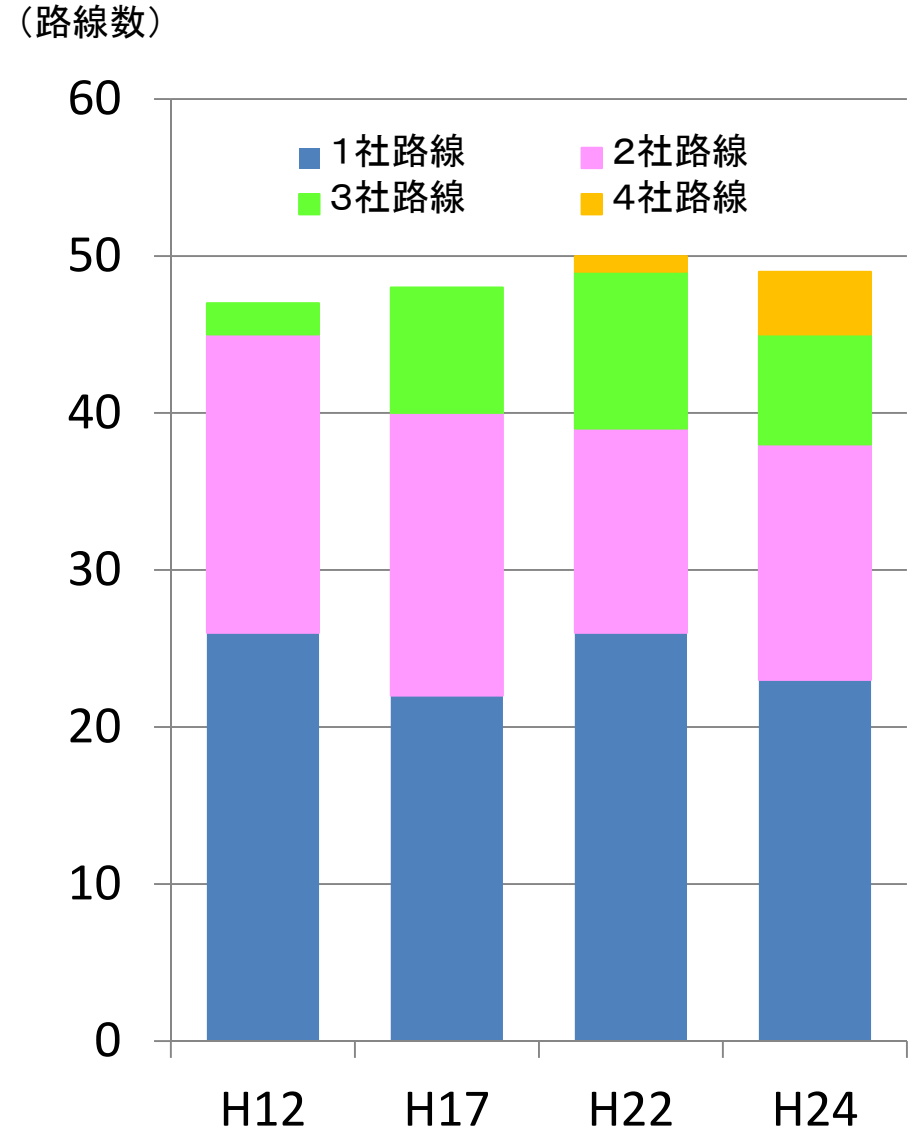
【新規航空会社の羽田就航路線】



【新規航空会社の全就航路線】

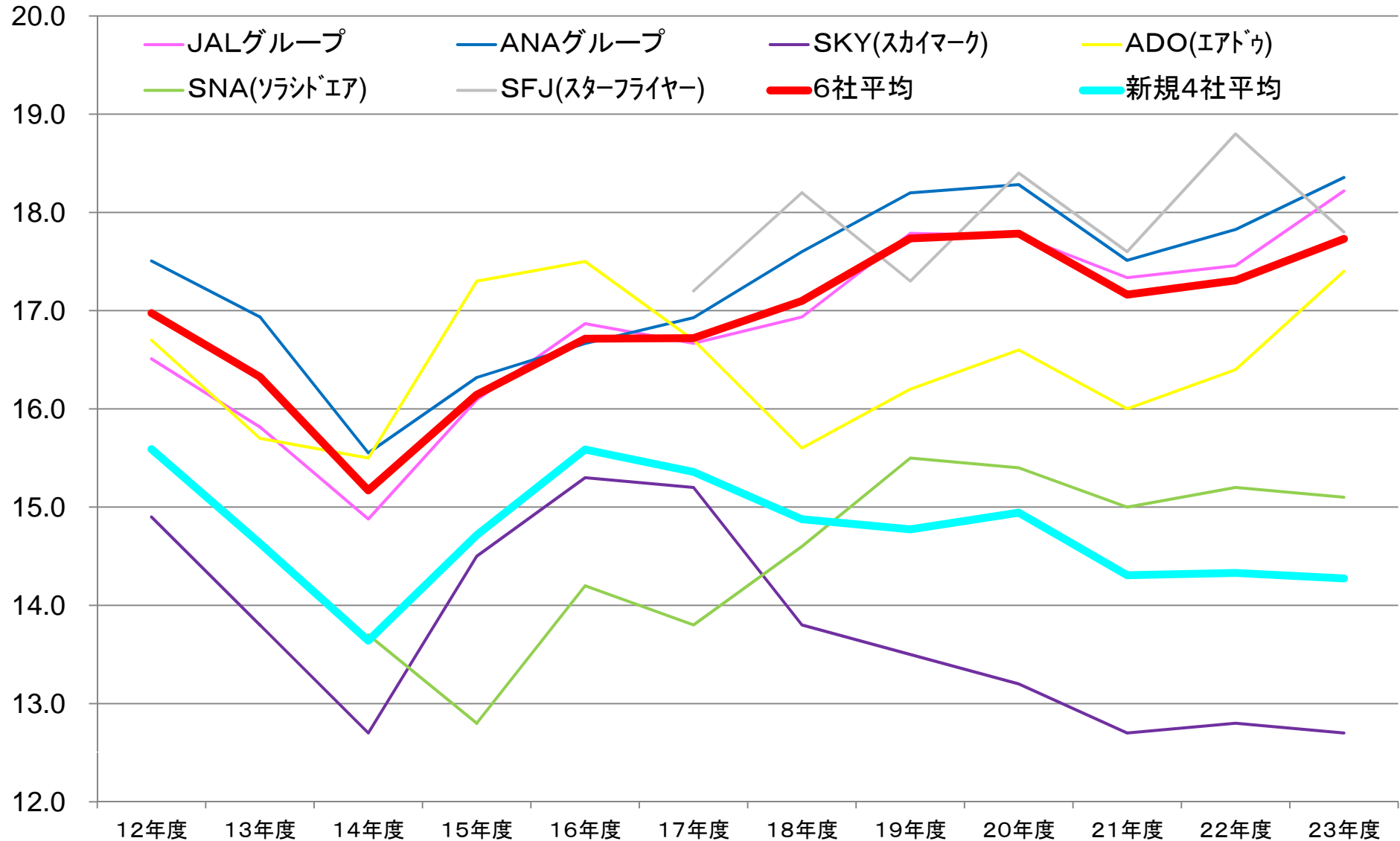


【羽田空港における複数参入路線数の推移】



※ 原則、各年10月ダイヤ参照。(平成24年は6月ダイヤ) 6

※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_{キロ})

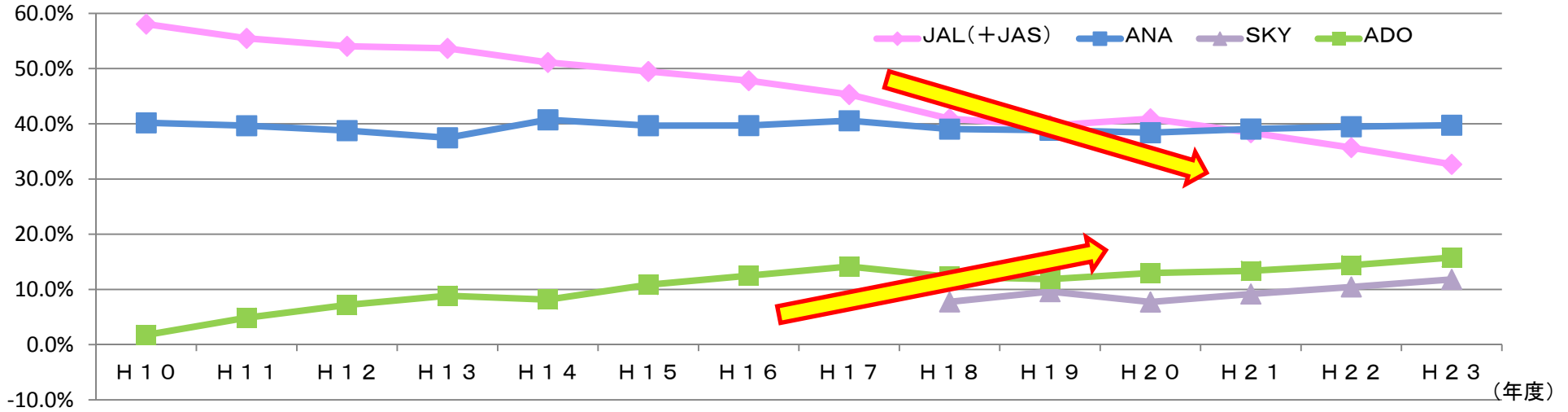


出典: 航空輸送サービスに係る情報公開

大手への牽制力（東京＝札幌路線）

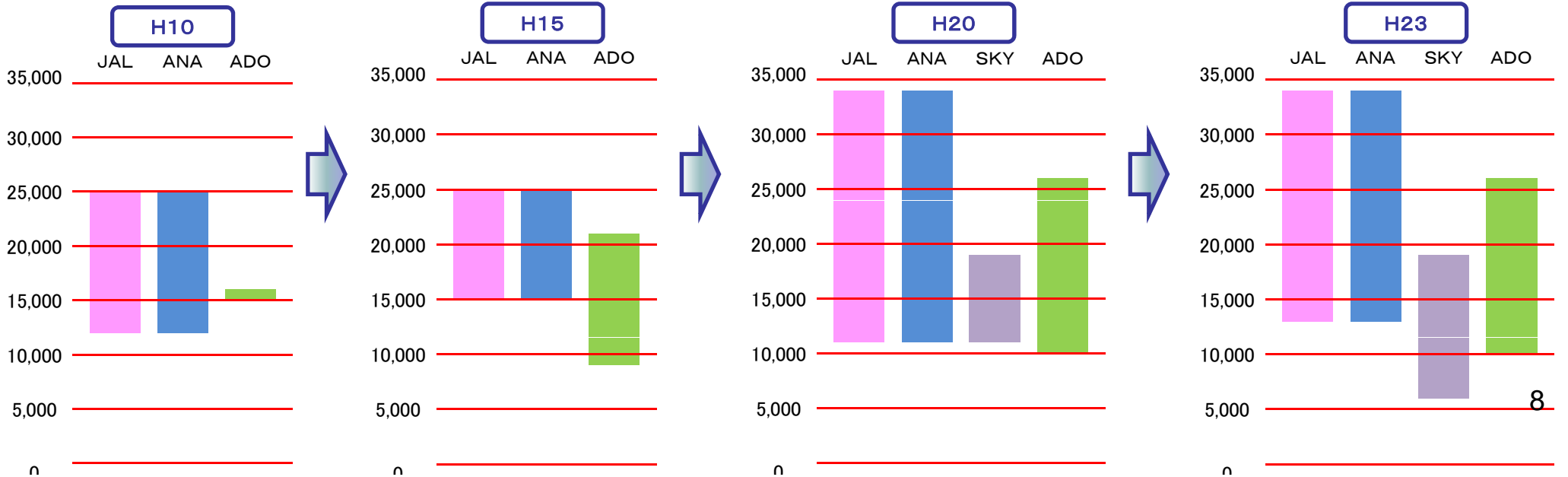
(旅客数シェア：%)

旅客数シェアの推移



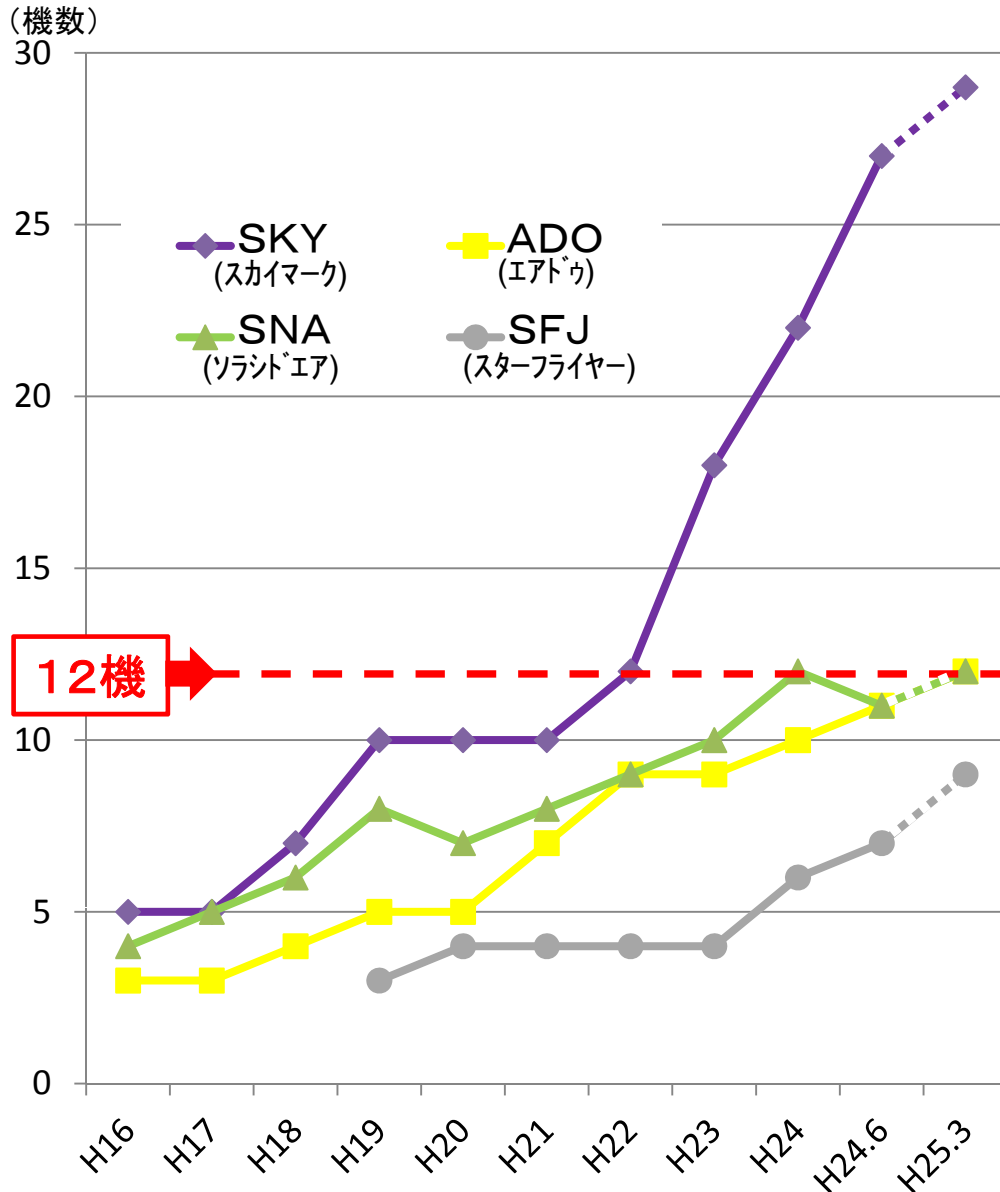
運賃の推移

※各年6月運賃参照(H10年のADOは12月)



スケールメリットの享受

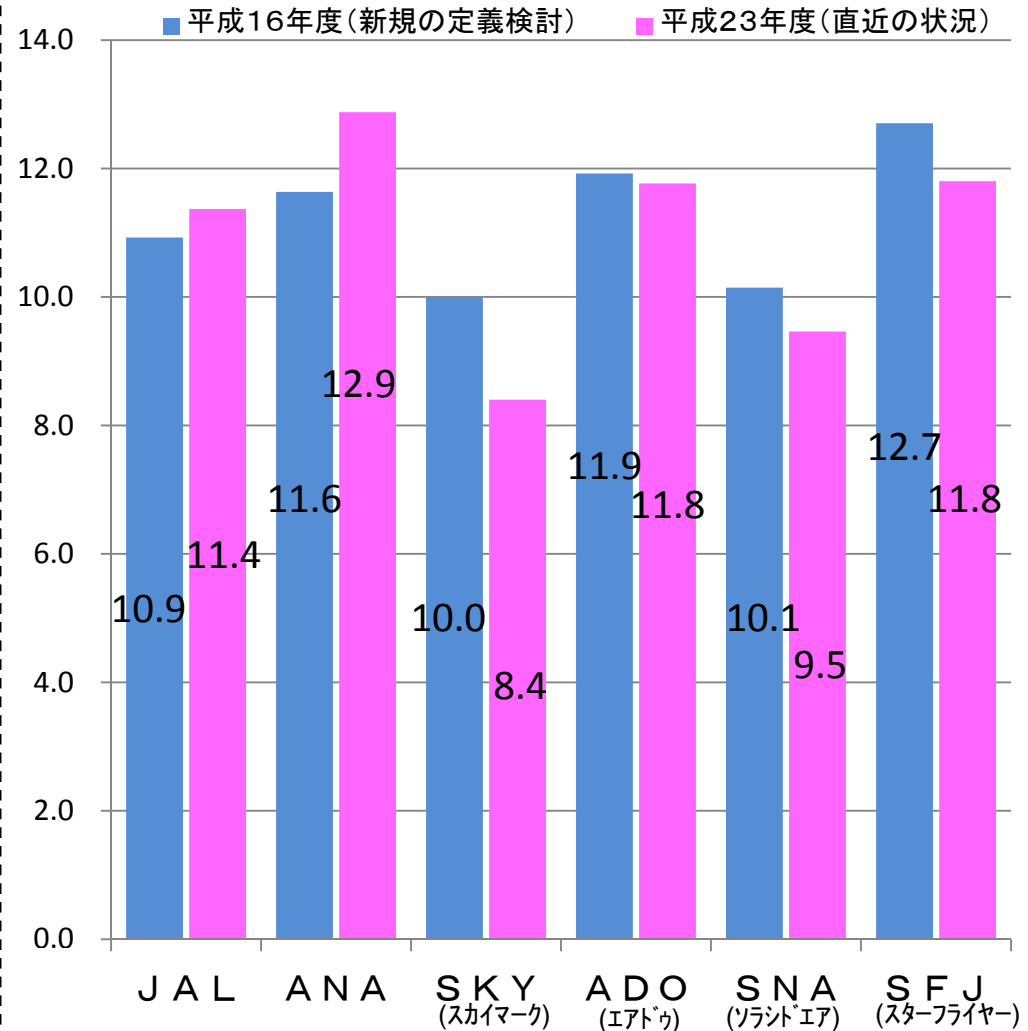
【新規航空会社の保有機材数の推移】



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】

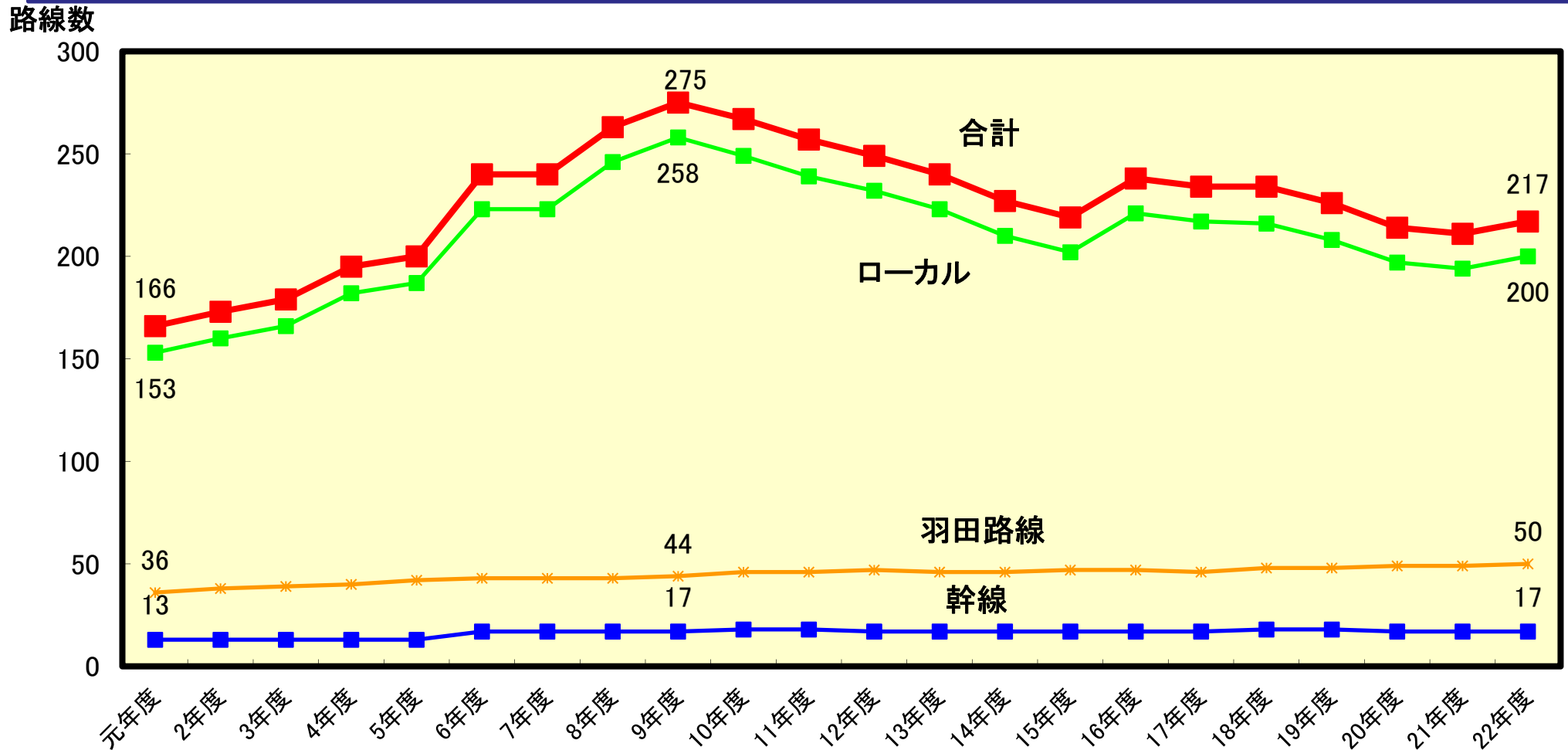
※ユニット・コスト:1座席当たりの1kmあたりの費用(平均コスト)であり、航空会社間のコスト水準を同一単位にて比較する指標。(費用/座席*km)



※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

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。



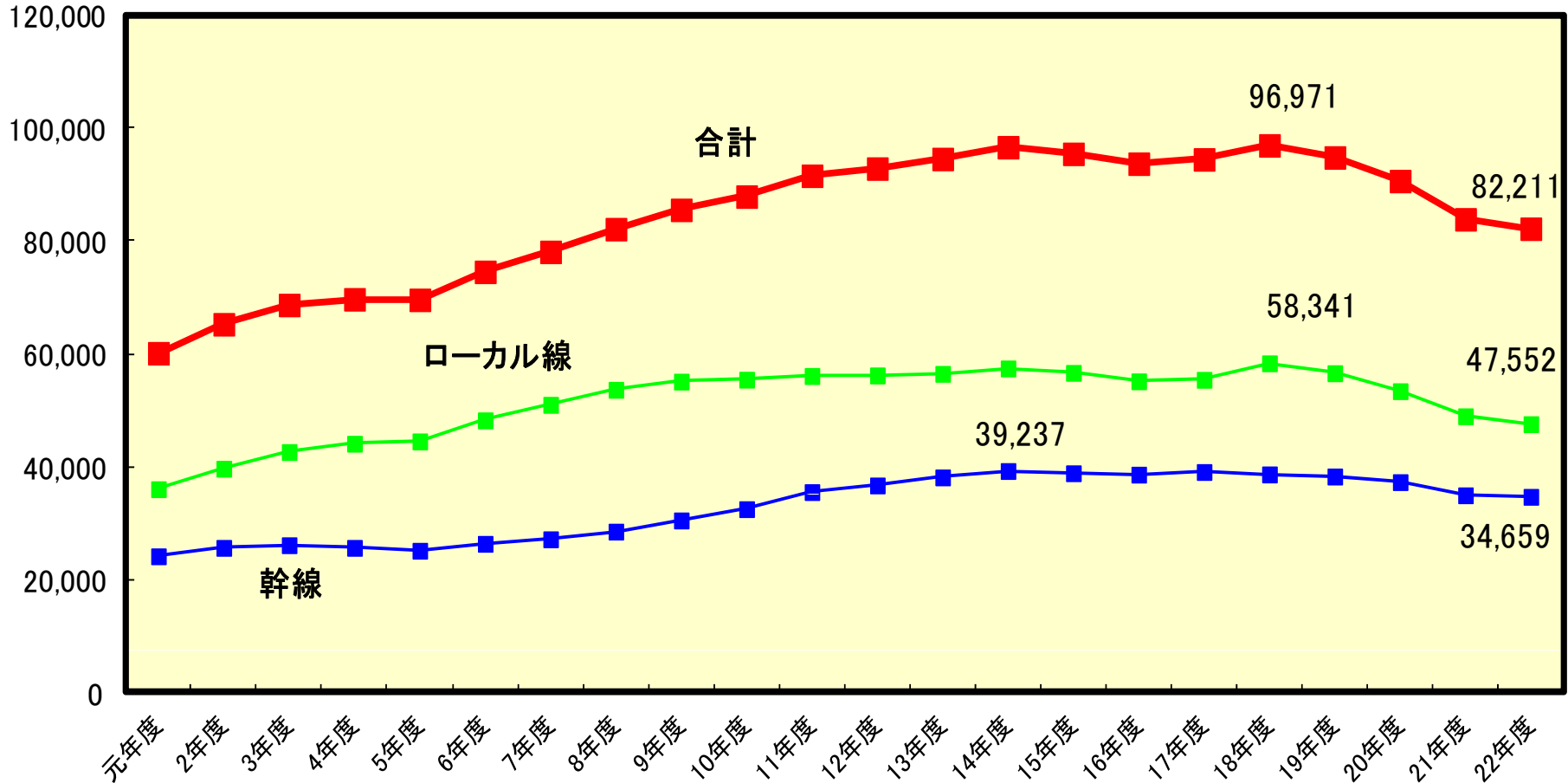
(注)1. 数字は、以下の航空会社(11社)の合計。

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。

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

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	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
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	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
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	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
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	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)

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

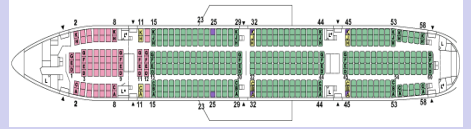
所在地
 北海道千歳市、苫小牧市
 ・周辺人口 218万人
 (2000年比5%増 ↑)
 ・地域総生産(石狩)75,068億円



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	⇄

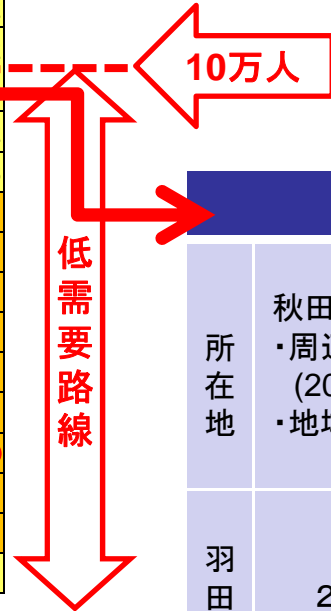
旅客
 67万人
 (1日あたり1,800人)

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																

国土交通省成長戦略(平成22年5月)における市場メカニズム導入に係る指摘

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。

「新たな発着枠の配分方法に関する制度設計調査」を実施し、市場メカニズムの導入可能性について調査・検討

海外事例や市場メカニズム導入に係る課題の整理

海外類似事例の調査(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。
- ・ 航空会社は、希望する時間帯の組み合わせをパッケージとして付け値と共に入札を実施(最大2,000のパッケージと付け値を検討する必要)。
- ・ 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。

市場メカニズム(オークション制度)導入に係る課題

①発着枠の財産権的位置づけ

入札収入が発着枠配分の対価となる場合、発着枠の財産権的な位置づけについて整理が必要。なお、落札金を使用料として位置づける場合、着陸料等との関係の整理が必要であり、また、混雑料金として位置づける場合、法律上の根拠が必要。

②二次売買の取扱い

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の可否や、可とする場合の売却益の帰属等の整理が必要。

③航空会社による寡占や運賃転嫁

資金力のある企業によるスロットの独占・寡占や、入札コストが運賃へ転嫁されることにより利用者利便を損なう可能性。

④配分の対象及び入札パッケージの数

時間帯によりニーズに強弱があるため「タイムスロット」を対象とすべきだが、その組合せが膨大となるため、入札者は膨大な作業が必要。

⑤国際線の取扱い

羽田国際線について、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。

⑥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、オークションプロセスでの特別の配慮や対象外とするなどの検討が必要。

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	(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	○「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。
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 前年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	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 前年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	○「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。