

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。

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
<div style="border: 2px solid green; border-radius: 15px; padding: 5px; display: inline-block;"> 以降、首都圏空港を含めたオープンスカイを実施 </div>			
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

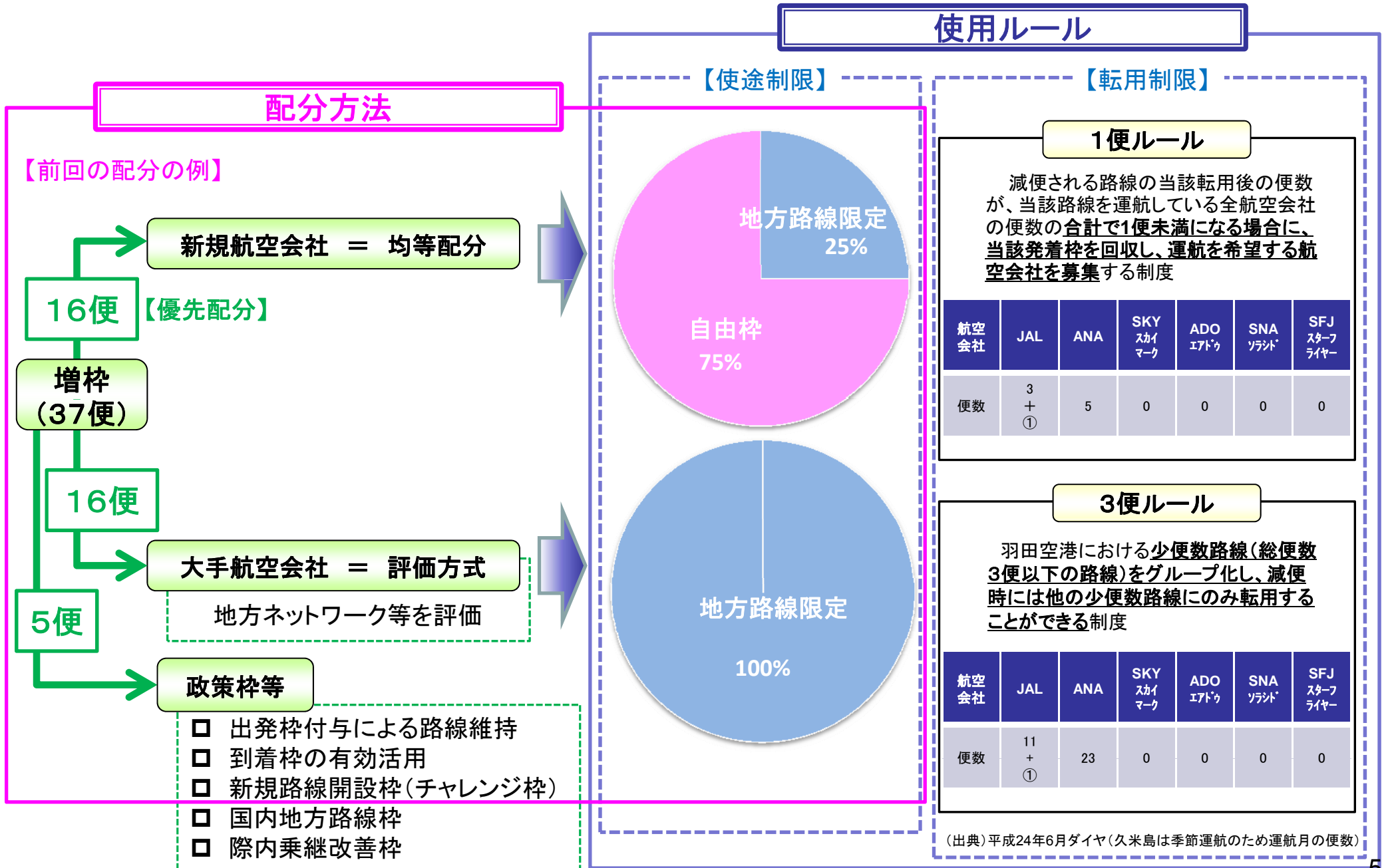
- * 1. いずれも年間当たりの回数である。
- * 2. 回数のカウントは、1離陸で1回、1着陸で1回のため、1離着陸で2回とのカウントである。
- * 3. 成田空港の今後のスケジュールについては、最短の場合を想定したものである。
- * 4. 羽田空港の発着枠数の中には、深夜早朝の国際チャーター便等の運航に使われる枠数も含まれる。

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)

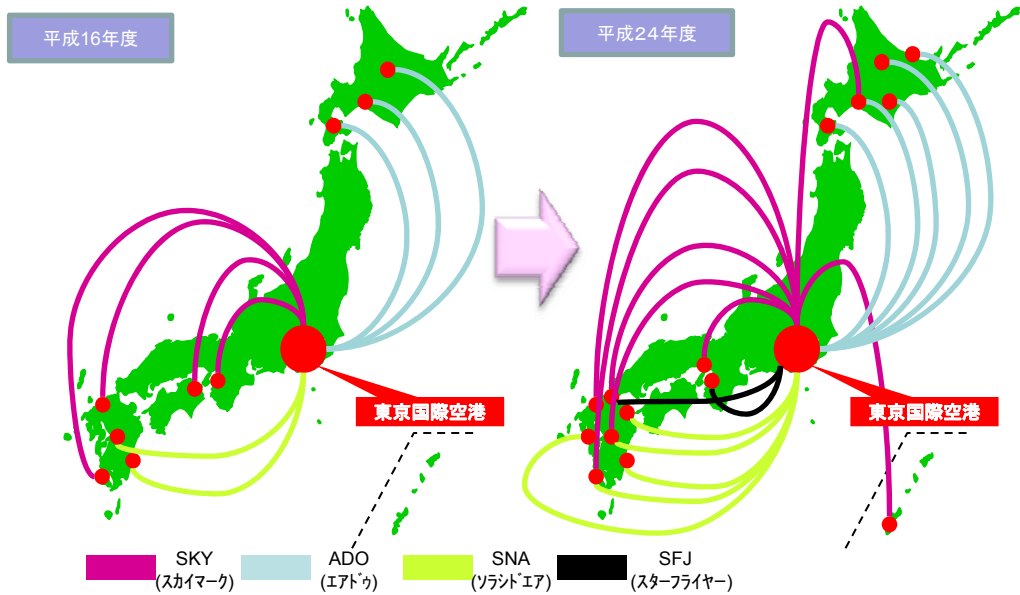
※1: 6、7時台は出発40回/到着5回、22時台は出発5回/到着40回

※2: うち20回はリレー時間帯として利用

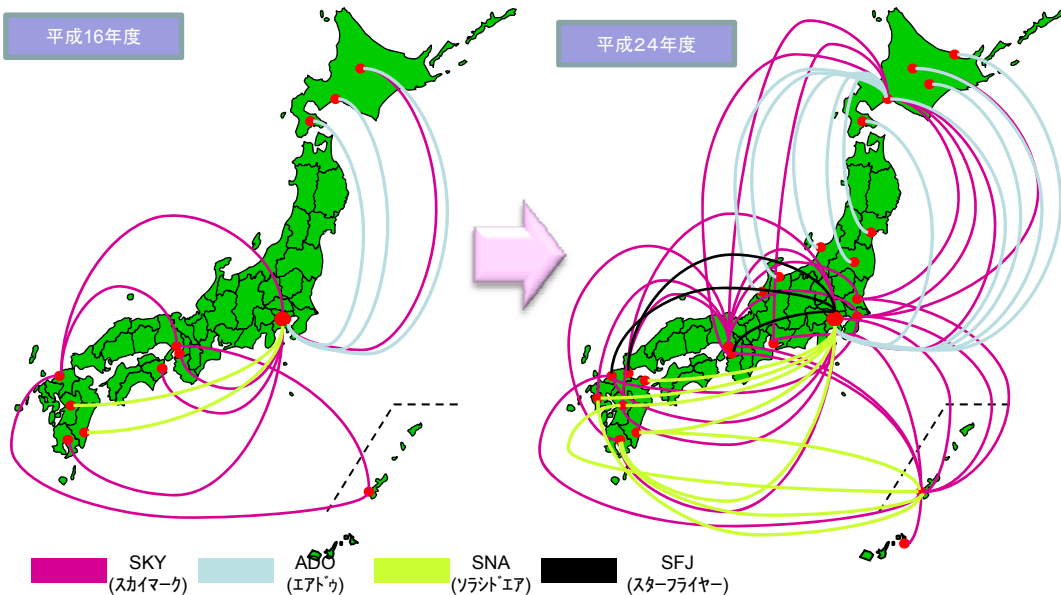


利用可能な航空会社の増加

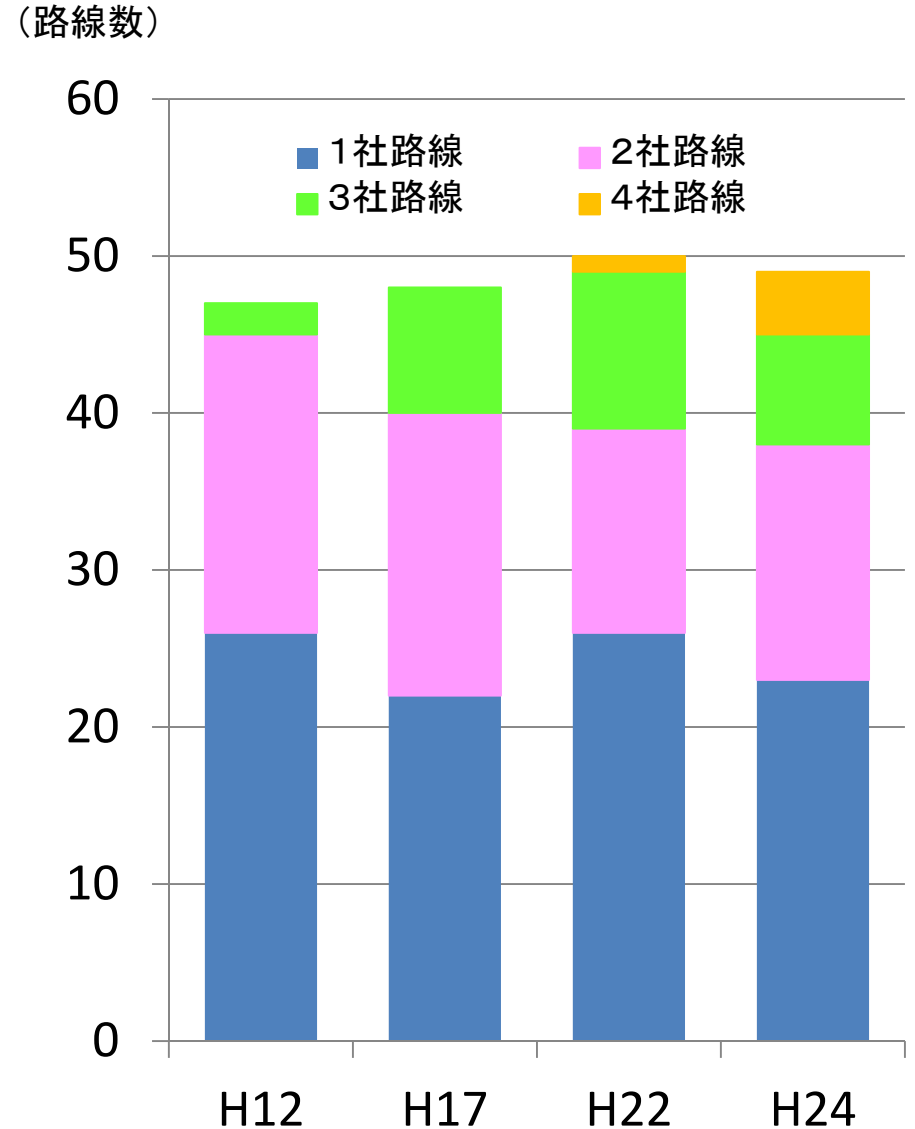
【新規航空会社の羽田就航路線】



【新規航空会社の全就航路線】



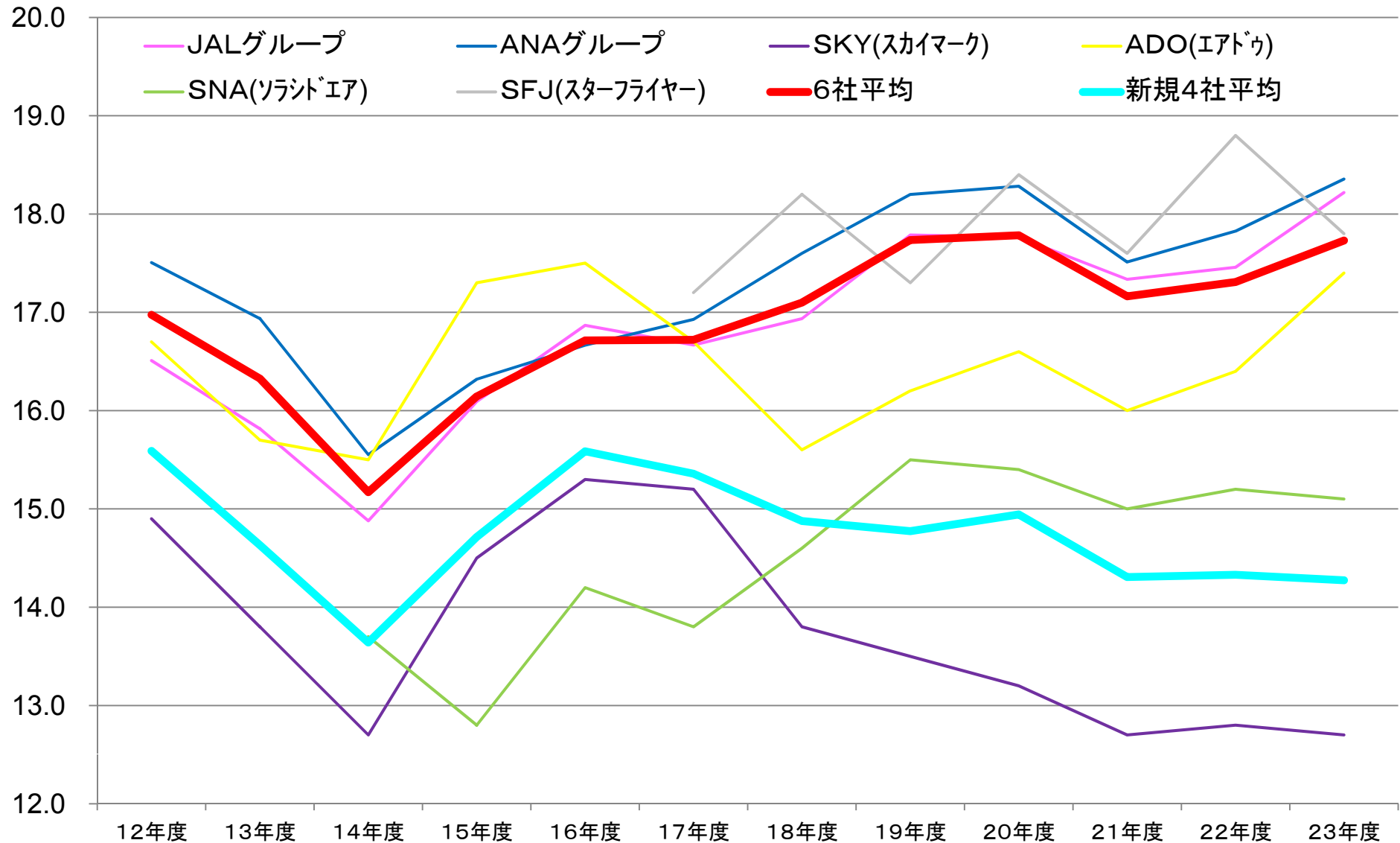
【羽田空港における複数参入路線数の推移】



※ 原則、各年10月ダイヤ参照。(平成24年は6月ダイヤ) 6

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_{キロ})

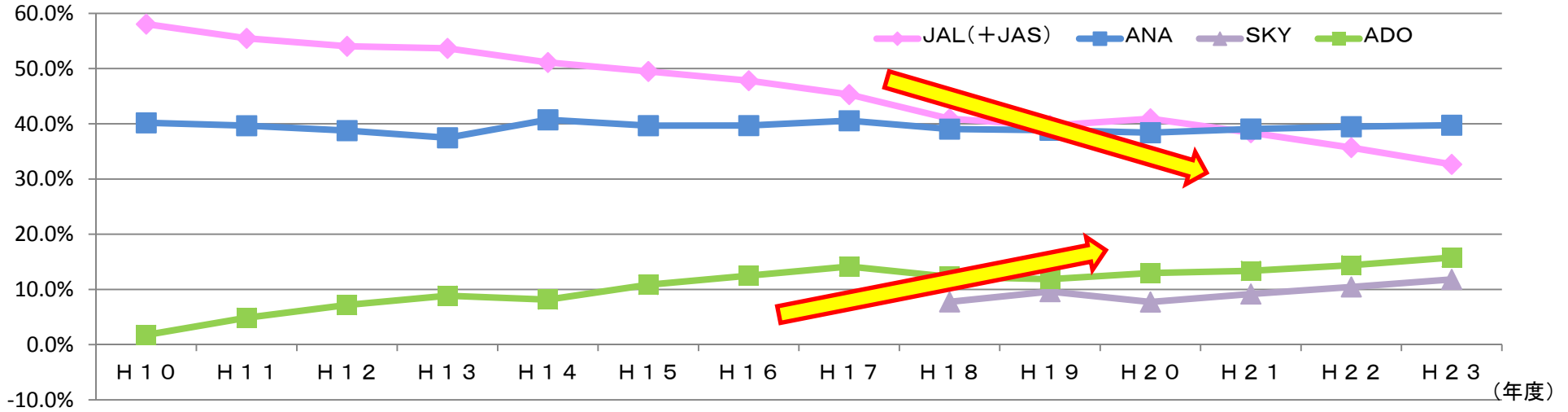


出典: 航空輸送サービスに係る情報公開

大手への牽制力（東京＝札幌路線）

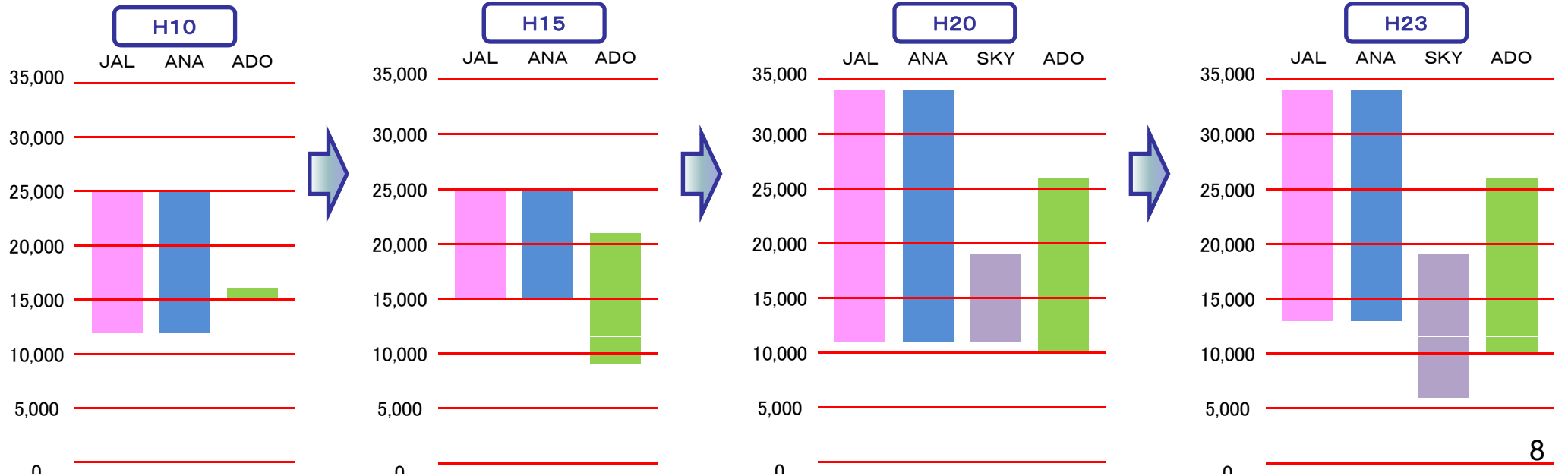
(旅客数シェア：%)

旅客数シェアの推移



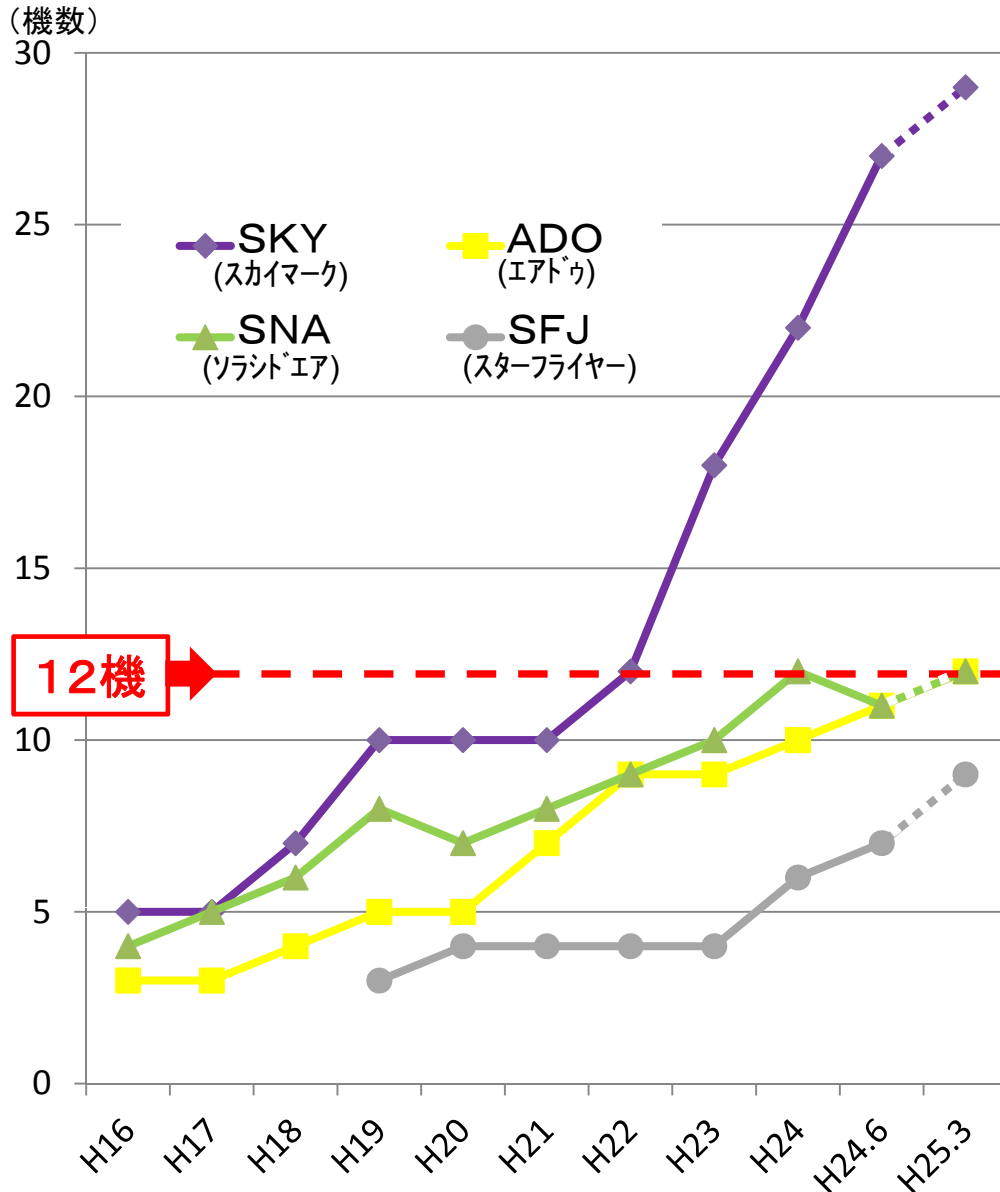
運賃の推移

※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

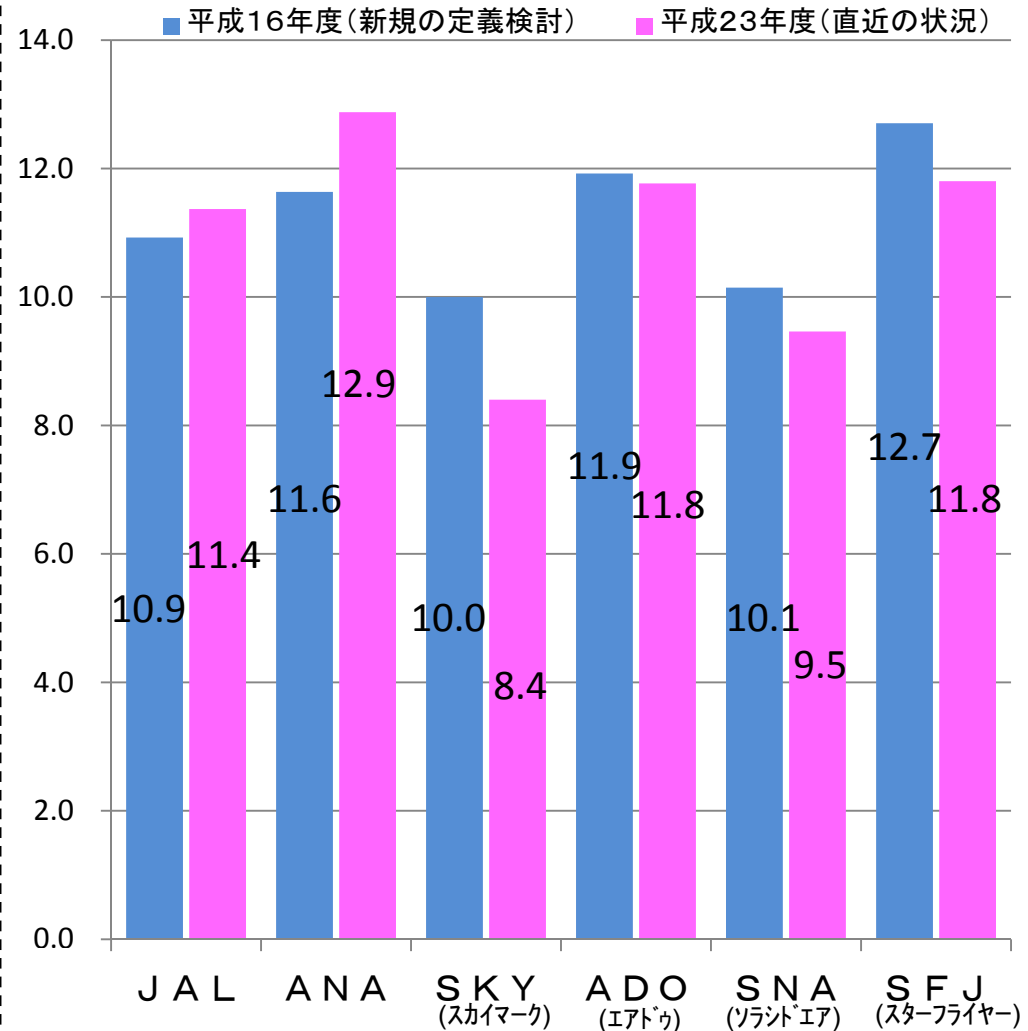
【新規航空会社の保有機材数の推移】



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】

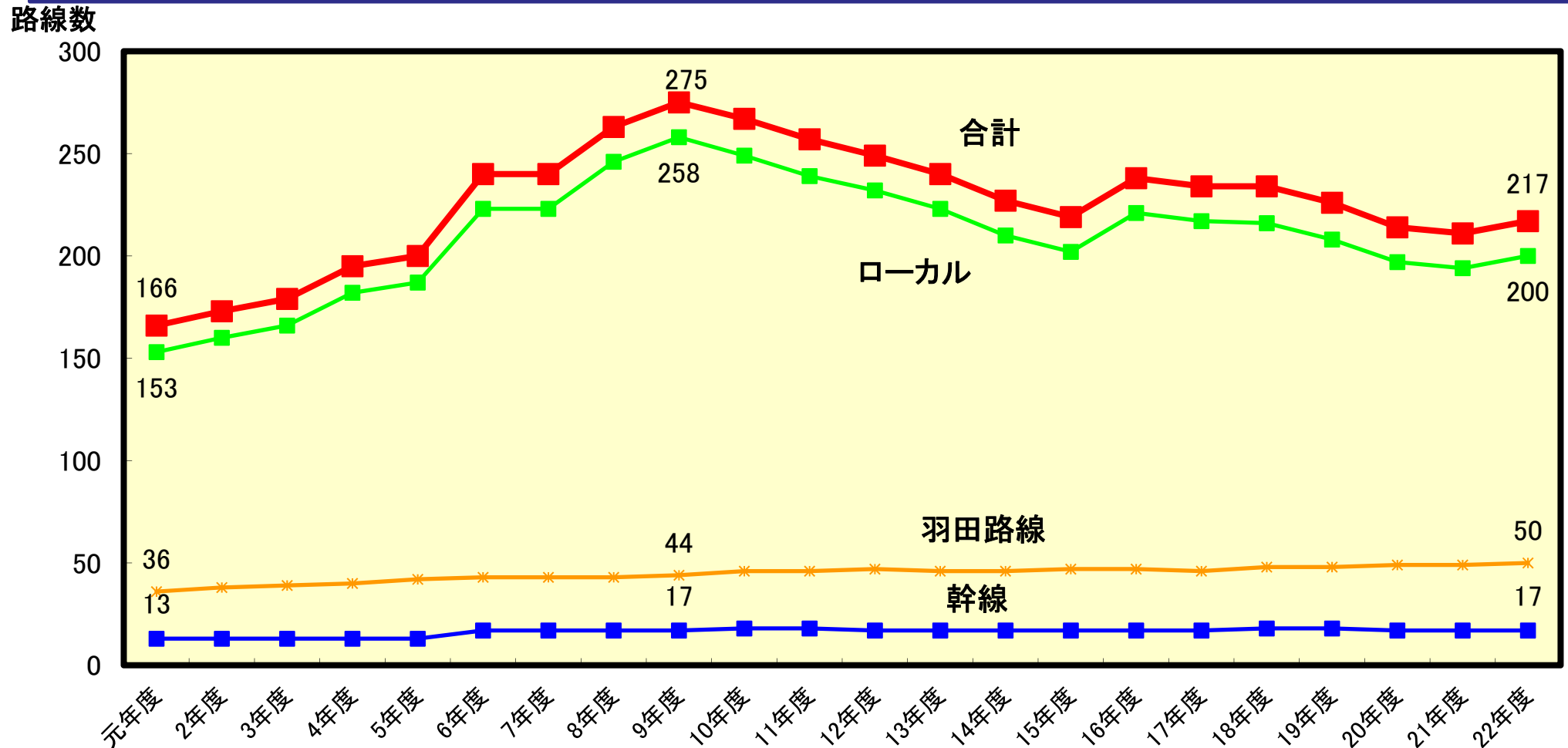
※ユニット・コスト:1座席当たりの1kmあたりの費用(平均コスト)であり、航空会社間のコスト水準を同一単位にて比較する指標。(費用/座席*km)



※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。



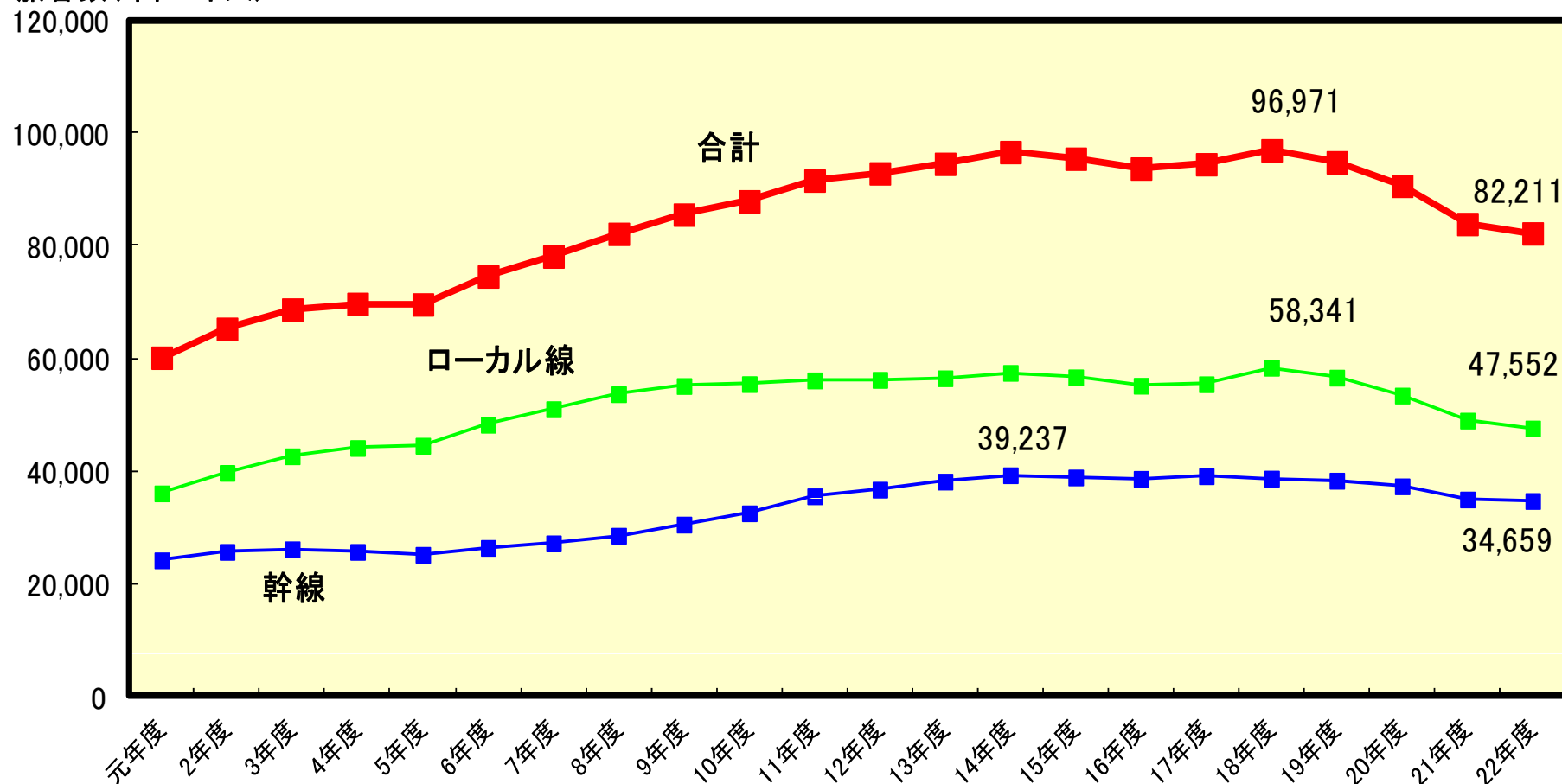
(注)1. 数字は、以下の航空会社(11社)の合計。

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)

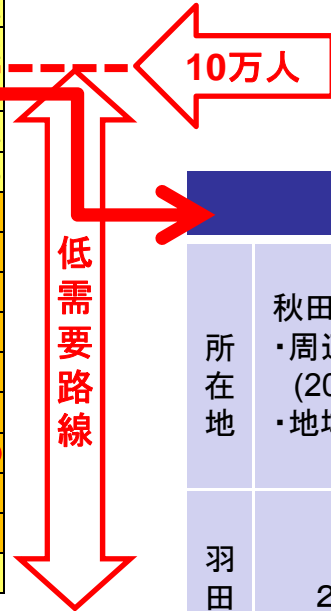
羽田 ⇄ 女満別		女満別 ⇄ 羽田	
発時刻	着時刻	発時刻	着時刻
06:55	⇄	08:40	⇄
11:35	⇄	13:15	⇄
12:45	⇄	14:30	⇄
16:15	⇄	17:55	⇄
17:55	⇄	19:40	⇄

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－庄内	338,413		4					4
32 羽田－佐賀	276,723		4					4
33 羽田－鳥取	263,944		4					4
34 羽田－三沢	247,233	3						3
35 羽田－八丈島	175,945		3					3
36 羽田－能登	134,853		2					2
37 羽田－石垣	117,119	2						2
38 羽田－大館能代	99,347		2					2
39 羽田－稚内	97,548		2					2
40 羽田－南紀白浜	83,548	3						3
41 羽田－中標津	78,686		1					1
42 羽田－奄美大島	71,670	1						1
43 羽田－宮古	71,048	1						1
44 羽田－山形	63,394	1						1
45 羽田－石見	58,300		1					1
46 羽田－紋別	36,574		1					1
47 羽田－久米島	10,168	①						①
48 羽田－大島	8,829		1					1
49 羽田－三宅島	5,338		1					1
50 羽田－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																

現状

- 航空の安全分野は、国際民間航空条約及び同附属書により国際標準が定められており、我が国はこれら国際標準に準拠し、かつ、米国基準、欧州基準と整合を図りつつ、安全規制に取り組んでいるところ。
- 我が国の各航空会社は、これら安全規制を遵守し、世界的にみて低い事故発生率を維持していることに加え、過去20年以上の間で乗客の死亡事故を起こしておらず、高い安全レベルを維持している。

安全においてより高い水準が実現されるよう、航空会社の安全に対する取り組みを一層促す指標を検討



指標案1

過去5年間に国に報告(義務報告)した安全上の支障を及ぼす事態に対して講じた措置(再発防止対策)が一定期間内に完了している割合

- 航空会社は、安全上の支障を及ぼす事態が発生したときは、国に対して、事態の概要に加え、不具合の要因分析、再発防止策等を報告。
- 国は、報告された要因分析の内容、再発防止策等を確認し、不足があれば、追加の分析・検討を指導。
- 必要な要因分析を終了し、再発防止策が策定されると、当該事案に対する措置は完了となる。
- 航空会社は、並行して必要な再発防止策を実施する。

指標案2

過去5年間内の機材品質に係る不具合に起因する欠航又は15分を超える遅延の発生率

- 航空会社には、例えばよりきめ細かい機材の点検や、予防整備の積極的な実施など機材品質を向上させるインセンティブが働く。
- なお、機材品質に係る不具合に起因する欠航・遅延の発生率は、以下のとおり。

B737-800

世界の平均 : 100便当たり 0.45便

日本の平均※ : 100便当たり 0.19便

※B737-800に係る日本の平均には、一部B737-700のデータを含む。

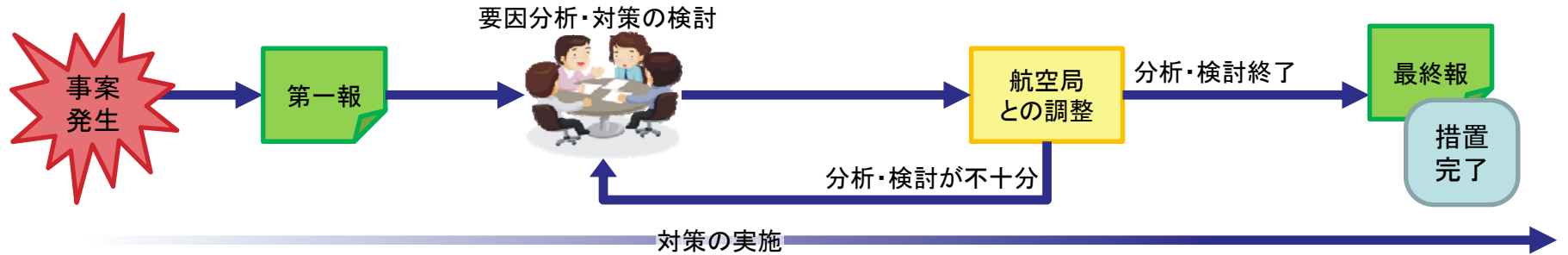
A320

世界の平均 : 100便当たり 0.65便

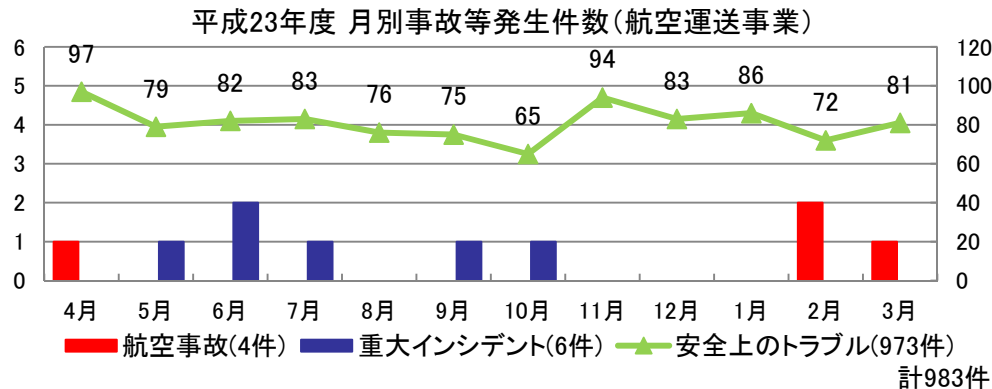
日本の平均 : 100便当たり 0.39便

航空輸送の安全にかかわる情報を収集・整理・公表し、航空関係者で共有することによって予防的な安全対策に活用

- 航空運送事業者等は、安全上の支障を及ぼす事態(航空事故、重大インシデント及び安全上のトラブル)が発生したときは、国土交通大臣に事態の概要、不具合の要因分析、再発防止策等を報告しなければならない。【航空法第111条の4】



航空法第111条の4に基づき 航空運送事業者から報告された安全情報



個々の安全情報を踏まえ、事業者の対策内容の確認・指導、他の事業者への水平展開等のフォローを実施。

航空安全情報分析委員会 (年2回開催)

航空事業者から報告された安全情報等を踏まえ、安全性向上のため必要な対策等について、有識者を交えて審議・検討

安全情報等の分析

必要な対策の審議・検討

航空安全情報分析委員会審議結果(H24.6)

- 安全監査等を通じた監視・監督の強化
- 航空安全情報を用いた予防的な安全対策の推進
- ヒューマンエラー防止対策の推進

航空安全情報の公表

予防的な安全対策の推進

航空事故 : 墜落、衝突、火災、行方不明、人が死傷した事態、航空機が損傷した事態(修理が容易でないもの) 等

重大インシデント : 事故が発生するおそれがあると認められる次の事態

✓他の航空機が使用中の滑走路における離着陸及びその中止、発動機内部の大規模な破損、与圧の異常な低下 等

安全上のトラブル : 事故や重大インシデントには至らないものの、予防的な安全対策に活用するために報告が必要な事態。

✓航空機が損傷した事態(航空事故に該当しないもの)、システムの不具合、非常用機器等の不具合、規則を超えた運航 等

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

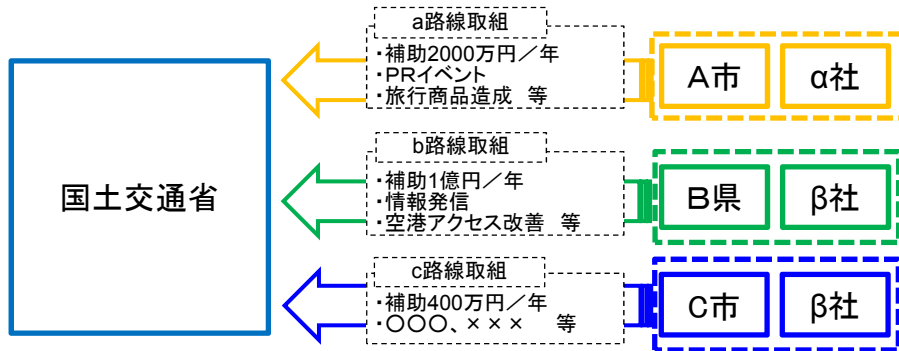
地方路線や新規航空会社等に配慮を行う場合には、オークションプロセスでの特別の配慮や対象外とするなどの検討が必要。

競争の激化、航空旅客の減少が進み、地方路線の維持が一層困難となる中、発着枠配分を活用して、**地域による路線維持の取組へのインセンティブ**とするとともに、**地域間競争の要素を盛り込むことで地域の取組の高度化を図り、以て発着枠配分において競争性を導入するため、地域が航空会社と連携して行う路線維持の取組について比較・評価し、その結果に基づき発着枠を配分する仕組みの導入を検討する。**

※既存の政策枠の活用状況を踏まえ、当該政策枠を活用してはどうか。

スキームイメージ

(1) 自治体と航空会社が連携し、本制度の発着枠を使用予定の路線に係る路線維持・利用増進等の取組の提案を提出



(2) 対象枠数を超えて提案があった場合の評価・配分

有識者委員会等

○ 評価基準を検討・作成

評価基準提示

国土交通省

- 評価基準により取組を評価し、提案路線を順位付け。
- 上位の提案路線(対象枠数までの順位の路線)を運航する航空会社に対し、発着枠を1便ずつ配分。

評価基準のイメージ

- ① 施策の評価(35点)
 - ・他の運輸モード、地元企業、エアラインとの連携
 - ・施策の効果分析
- ② 予算金額(35点)
 - ※路線規模等を考慮し補助額が大きい程加点
- ③ 路線規模等(30点)
 - ・路線規模(便数が少ないほど加点)
 - ・他の交通機関による代替性

(評価例)	a路線	b路線	c路線	d路線
基準①	30	25	32	15
基準②	20	28	10	30
基準③	15	10	23	10
計	65	63	65	55

具体的な制度

- ① 自治体が主体となり、新規開設・増便・維持等を希望する路線(3便以下の路線等を優先)の利用増進等の取組について、航空会社や地元企業等と共同して提案を国土交通省に提出。
※1路線1便分の提案に限る。なお、航空会社が連携を実施する提案数は制限を設けない。
- ② 提案内容は、運航費補助、広告・宣伝、空港アクセス等の施策をパッケージで提出。各施策の予算額や効果、旅客見込みも明記。

- ③ 対象枠数を超える提案があった場合、有識者委員会等において事前に作成した評価基準に基づき、国土交通省において各提案を評価。採点結果は、有識者委員会等において適切か審査を実施。(評価基準は、提案のあった取組の評価、予算額の評価、路線規模等の観点から作成。)
- ④ 点の高かった上位路線(対象枠数までの順位の路線)の連携航空会社に対し、当該路線の維持及び当該路線への発着枠の使用を条件に、1便分の枠を配分。
※配分後、条件を満たさなくなった場合は、配分した1便を回収。

2~3年後を目途に、その提案内容の実施状況、効果等を評価・分析の上、必要に応じて制度の見直し、再実施等を検討。