

羽田空港発着枠の検討課題と現状

国土交通省 航空局

平成31年1月

検 討 課 題

主な検討事項等

- (1) 各航空会社の発着枠の使用状況や取組みの確認
- (2) 発着枠の回収・再配分における基本的な考え方
- (3) 発着枠の回収ルールと回収の規模
- (4) 再配分にあたっての評価項目等
- (5) 市場メカニズムを活用した配分方法
- (6) 羽田発着枠政策コンテスト枠等の政策枠の取扱い
- (7) その他

羽田空港の現状

大手航空会社

…全日本空輸(ANA)、日本航空(JAL)

特定既存航空会社

…スカイマーク(SKY)、AIRDO(ADO)、
ソラシドエア(SNJ)、スターフライヤー(SFJ)

1. これまでの発着枠配分の経緯	6
2. これまでの発着枠配分の評価	26
(1)「競争促進」を通じた利用者利便の増進	27
(2)「多様な輸送網の形成」	59
(3)効率的な発着枠の利活用	87
3. 関連する航空・空港政策	91
4. 過去の懇談会報告	119

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に設定

○ 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

段階的に規制緩和

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。

事前届出制(変更命令あり)

事業参入

運航ダイヤ

○ 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。

○ 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。

○ 混雑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

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

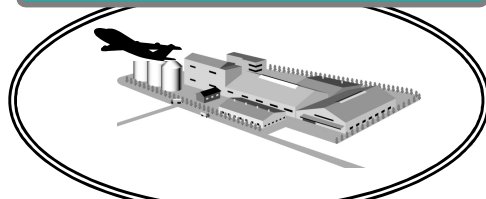
不当な運賃・料金については、国土交通大臣が変更命令。

現行制度

○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・関西・福岡

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、福岡空港の5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。

東京国際空港(羽田)の国内定期便に係る発着枠配分の経緯

〇とは、配分方法の検討実施時期を指す

H12.2 規制緩和 H14.10 JJ統合 H17.2 混雑空港運航許可の更新 H22.2 混雑空港運航許可の更新 H27.2 混雑空港運航許可の更新

区分	H9.7 新C滑走路 供用 +40便	H12.7 新B滑走路 供用 +57便	H14.4 中華航空 成田移転 +4便	H14.10 JJ統合に 伴う返還 +12便	H15.7 滑走路占有時間 の短縮 +10便	H17.4 回収・ 再配分 +4便	H17.12 管制運用の 見直し +10便	H19.11 高速離脱誘導路 の整備等 +6便	H22.10 H23.3 羽田再拡張 第1段階 +37便	H25.3 羽田再拡張 第2段階 +25便	H26.3 羽田政策 コンテスト
新規航空会社	新規航空会社枠 6(+6) 計 6	新規航空会社枠 21(+15) 計 21	新規航空会社枠 25(+4) 計 25	新規航空会社枠 25 競争促進枠 12(+12) 計 37	新規航空会社枠 25 競争促進枠 12 新規優遇枠 10(+10) 計 47	新規優遇枠 47 新規優遇枠 20(+20) 計 67	新規優遇枠 72(+5) 計 72	新規優遇枠 72 計 72	新規優遇枠 72 地方枠(※5) 1(+1) 計 89	新規優遇枠 88(+16) 地方枠 14(+14) 1 計 103	新規優遇枠 88 地方枠 14 1 計 103
大手航空会社	配分済枠 276 配分 +28 計 304	配分 344(+40) 計 344	配分 344 計 344	回収 332(JAL△12) 配分 332 計 332	回収 △40 (ANA△18、JAL△22) 再配分 20 (ANA+9、JAL+11) 振替 8 計 320	配分 325(+5) 計 325	配分 325 計 325	配分 325 地方枠(※5) 19(+19) 計 344	配分 336(+11) 地方枠 19 計 355	配分 336 地方枠 19 計 355	
政策枠	政策枠(※1) 6(+6) 計 6	政策枠 6 特定路線枠(※2) 2(+2) 計 8	政策枠 6 特定路線枠 2 計 8	政策枠 6 特定路線枠 2 計 8	政策枠 6 特定路線枠 2 計 8	計 0	計 0	際内乗継改善枠 (※3) 4(+4) 国内地方路線枠 (※4) 2(+2) 計 6	際内乗継改善枠 4 国内地方路線枠 2 新規路線開設枠 (※6) 1(+1) 計 7	際内乗継改善枠 4 国内地方路線枠 2 新規路線開設枠 1 計 7	際内乗継改善枠 4 羽田政策コン テスト枠(※7) 3 計 7
発着枠計	計 316	計 373	計 377	計 377	計 387	計 387	計 397	計 403	計 440	計 465	計 465

※1: 1便路線(稚内等)及び新空港路線(佐賀、大館能代)へ配分。
 ※2: 新空港路線(能登、新紋別)へ配分。
 ※3: 羽田=関西限定の暫定使用であり、SFJが使用中。
 ※4: 航空ネットワークの更なる充実を図るべく、国内地方路線の運航のため暫定的に配分。

※5: 羽田再拡張(第1段階)の配分では、うち4便について、出発枠4枠をANA、到着枠4枠のうち1枠をANA、1枠をJAL、2枠をSFJに配分(1枠0.5便として計上)。
 ※6: 地域が主体となり、航空会社の協力を得て、小型機であれば成立する路線等の新規開設のための枠。
 ※7: 「羽田発着枠政策コンテスト」を通じて配分対象として選定された路線であり、当該路線に係る提案を地方公共団体等と共同提案した航空会社に対して使用を認める枠。

これまでの羽田空港国内線発着枠配分に関する議論について①

平成10年4月 「運輸政策審議会航空分科会答申」(需給調整規制廃止(平成12年航空法改正)に伴い予想される諸課題について検討)

- ・混雑空港における競争環境整備のため、客観性・透明性を有するスロットの調整・管理のためのルールの導入が重要な課題
- ・混雑空港においては、一定の要件の下で既存スロットの回収・再配分を行うことが必要であり、具体的な方法について検討すべき

平成10年11月 「スロット配分方式検討懇談会」報告(上記答申を受け、客観性及び透明性のある発着枠の配分ルールについて検討)

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

- スロット配分の実施に当たり、評価方式の具体化及び競争入札制の実現可能性について検討を行い、その検討結果を総合すると、まず評価方式を優先的に採用していくことが適当。
- 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(新B滑走路の供用に伴い増加する発着枠(57便分)の具体的な配分ルールについて検討)

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、AD O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(混雑空港使用許可(5年間)の更新時の回収・再配分に向けて検討)

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)(D滑走路供用開始に伴う第1段階配分(37便)の配分方法を検討)

容量拡大に伴う第1段階における国内線発着枠1日37便の具体的な配分方法について検討を実施。

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)

平成24年11月 「羽田発着枠配分基準検討小委員会」報告書(D滑走路供用開始に伴う第2段階配分(25便)の配分方法を検討)

新規航空会社の参入による競争の促進という当初の目的は達成されつつあるため、新規航空会社に一律に優先配分を行う必要はない。ただし、保有機材12機以下の航空会社(スターフライヤー=6機)について配慮。

地方航空ネットワークの維持・充実のため、低需要路線・少便数路線等(「1便ルール・3便ルール」対象路線)の維持への貢献を評価。これまで、地方航空ネットワークが5年間でどれだけ増加したかを評価してきたが、路線維持が困難になってきていることを踏まえ、地方航空ネットワークの規模自体を評価の対象とする。

破綻事業者:破綻の影響は、経営状況に関わらない評価項目を除き公的支援を受けていた期間を評価の対象から控除。

オークションの導入については、発着枠の法的な位置づけの問題など、引き続き検討が必要。
発着枠配分に競争性を高める視点は重要であり、まずは、各地域がスロット活用方策を競うコンテストを導入。

評価方式(ネットワークを重視した評価項目の見直し)

- 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)

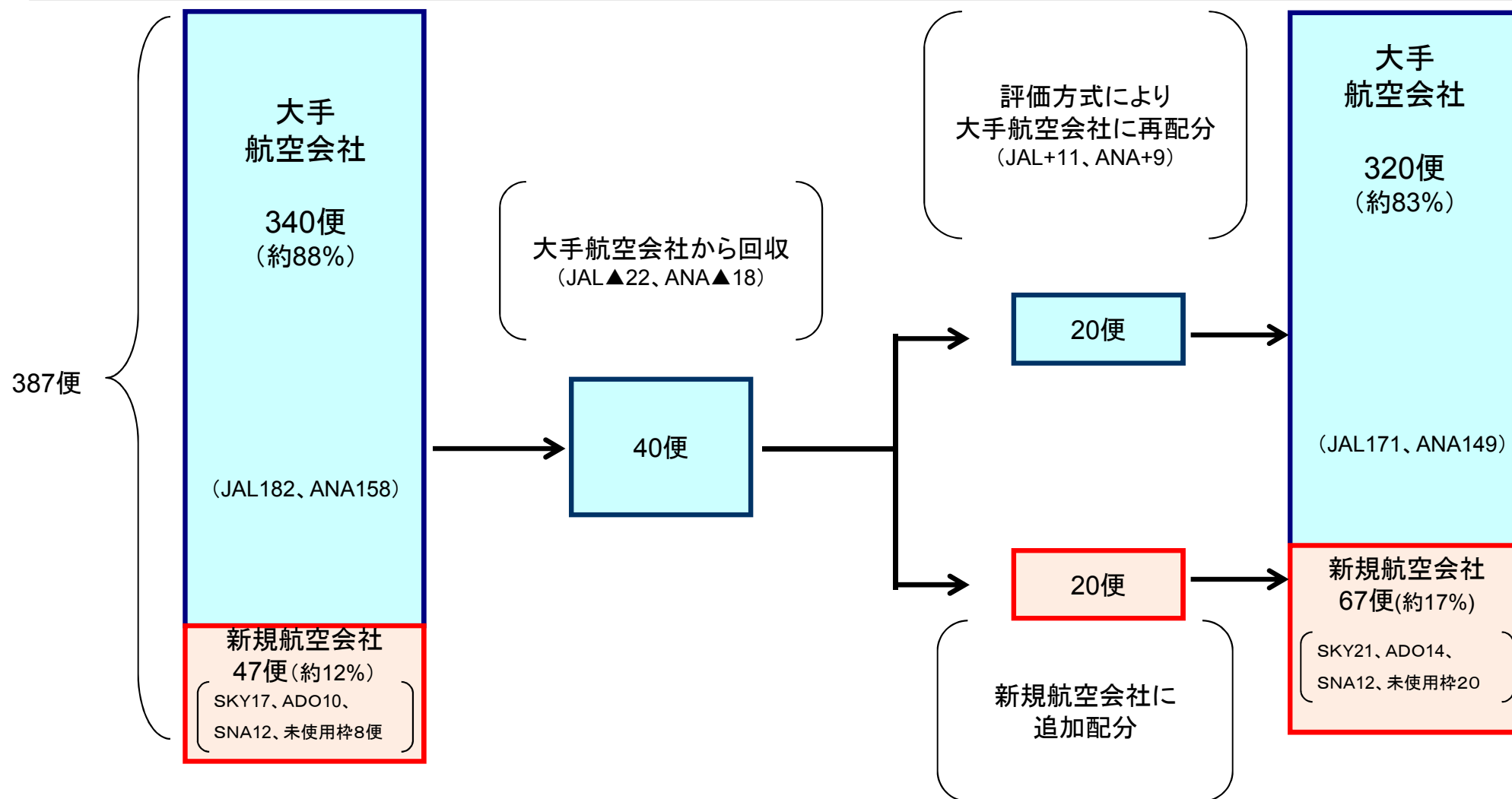
平成12年評価項目	平成16・22年評価項目	平成20～21年懇談会による見直し案
1. 利用者利便の向上の観点からの評価項目 (1) 運賃水準の低廉化の努力 旅客キロ当たり旅客収入が過去5年間で低下していること	1. 利用者利便の向上の観点からの評価項目 (1) 運賃水準の低廉化の努力 旅客キロ当たり旅客収入が過去5年間で低下していること	
(2) 安全の確保 乗客の死亡を伴う事故が過去5年間で発生していないこと	(2) 安全の確保 乗客の死亡を伴う事故が過去5年間で発生していないこと	○「過去5年間の運航回数当たりの安全上の支障を及ぼす事態の発生件数が全体の平均を下回っていること」を追加してはどうか。 ○「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。

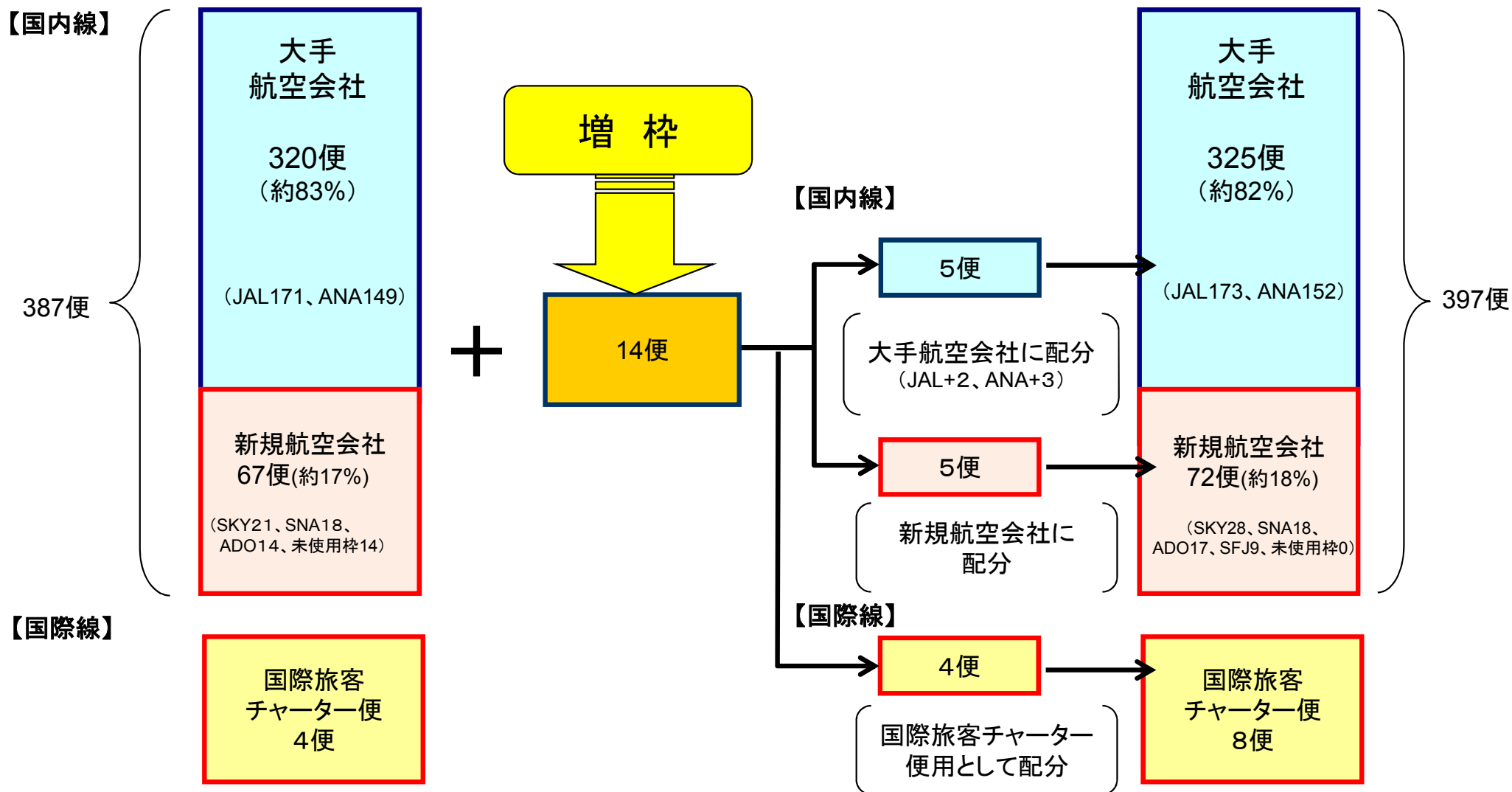
羽田空港発着枠の配分(平成17年4月)

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、特定既存航空会社(当時は「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



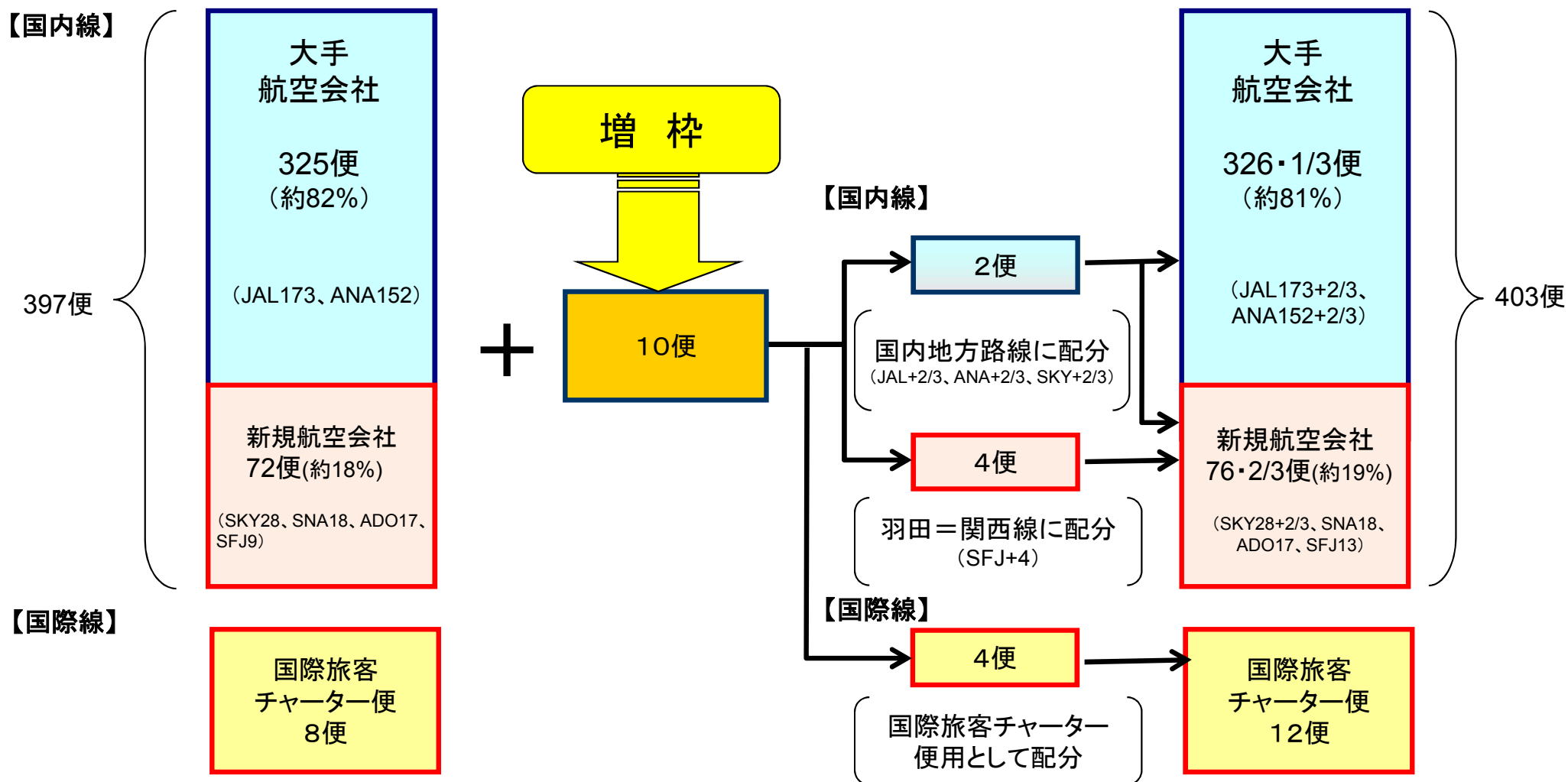
羽田空港発着枠の配分(平成17年12月)

- 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＝関西線に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)

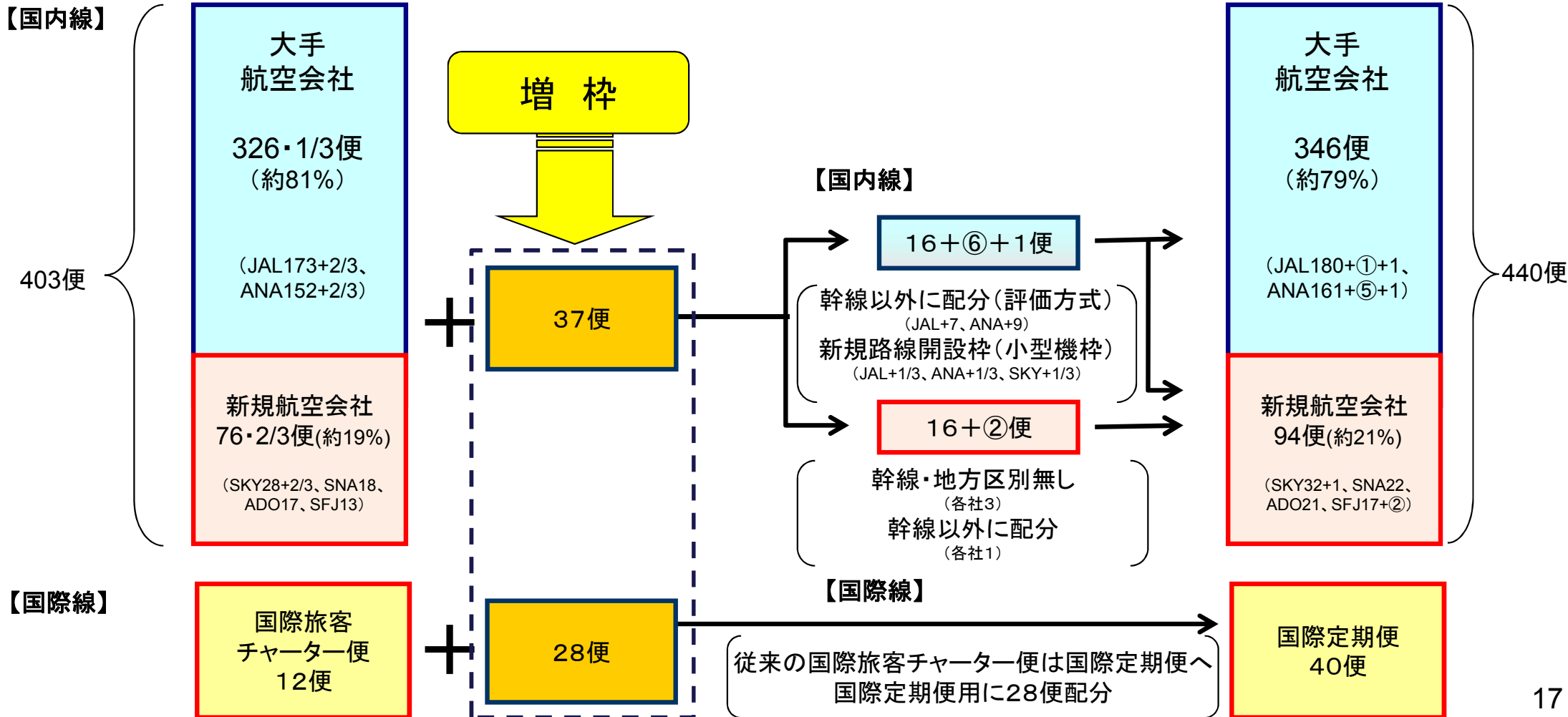


羽田空港発着枠の配分(平成22年10月 & 平成23年3月)

○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)



2. 今般の羽田空港発着枠配分に関する基本的考え方

- ・羽田空港は我が国航空ネットワークの中核となる基幹空港であるとともに、我が国の競争力の強化という観点からも重要な役割を担う空港である。その上、同空港は、4本目の滑走路の整備により処理能力の増強が図られたが、その使用状況は依然として極めて過密である。同空港については、従来から航空法第七十条の三の混雑空港に指定し、その発着枠の使用を国土交通大臣の許可にかからしめてきたところであるが、現状にかんがみれば、国民の貴重な財産である同空港の発着枠は、適切かつ合理的な使用がなされるよう、引き続き同法に基づく管理を行う必要がある。
- ・今後の発着枠の管理に当たっては、発着枠の増加の有無に関わらず、今回示される配分の基準、考え方を踏まえつつ、時宜にかなった評価基準に基づき、航空会社による発着枠の使用状況を適切に評価し、航空法第七十条の三に基づく許可（5年毎）に厳格に反映させるべきである。

3. 競争の促進に関する考え方及び評価の方向

(考え方)

- ・従来、羽田空港については、航空会社の新規参入及び事業規模の拡大を促し、競争促進を図るため、大手航空会社以外の会社に対して優先的に発着枠の配分を行ってきた。その結果、現在羽田に就航しているスターフライヤー、AIRDO、スカイネットアジア航空、スカイマークの4社（以下「既存新規会社」と言う。）に関しては、以下の点から競争の促進に寄与し、利用者利便の向上に貢献していると評価できる。
 - 既存新規会社が参入した路線においては、利用者にとって利用可能な航空会社が増加するとともに、運賃の低廉化・多様化、新たな需要の喚起につながっている。
 - 既存新規会社各社が競争力のある運賃設定を行い、シェアを伸ばすに従い、大手航空会社への牽制力も備えつつある。
 - 既存新規会社のユニットコスト水準は大手航空会社と比して遜色ない水準に達しており、ある程度効率的な生産体制が構築されつつある。
- ・こうした状況から、既存新規会社に関しては、いずれも経営基盤を確立し、我が国航空ネットワークにおいて重要な地位を占めつつあり、大手航空会社も含めた各社間での自立的競争が行われるようになってきていると考えられる。

(評価の方向)

- ・上記の考え方に従って、既存新規会社に関しては、今後、公平な環境の下での競争を促進するという観点から、大手航空会社同様、後述するような地方路線ネットワークの現況等各評価項目により評価を行い、発着枠の配分を行うべきである。
- ・ただし、これまでスケールメリット等の観点からの保護育成が必要とされてきた保有機材12機という基準に増枠の時点で達する計画が無い既存新規会社については、参入促進及び規模拡大を通じた事業者間の競争促進による利用者利便の向上という政策の継続性の観点からも一定の配慮が必要である。

4. 多様な輸送網の形成に関する考え方及び評価の方向

(考え方)

- ・国内航空において多様な輸送網が形成されることは、利用者利便の向上、航空の発展にとって極めて重要であり、航空政策の最重要課題の一つであるとの認識に立ち、そうした輸送網の中核をなす羽田空港の発着枠配分に当たっての評価項目を検討すべきである。
- ・これまでも評価項目において、羽田空港と地方空港との間のネットワークへの貢献度合いのみならず、地方空港同士を結ぶ全国ネットワークへの貢献度合いも評価の対象としてきているが、羽田空港が国内航空に果たしている役割の大きさにかんがみ、多様な輸送網を形成するという観点から、引き続き羽田からのネットワーク及び全国ネットワークを評価の視点として維持すべきである。
- ・また、今後の我が国の社会経済状況や国内航空におけるLCCも含めた競争の進展等を勘案すると、地方航空ネットワークを維持すること自体が更に厳しい状況に置かれると考えられる。また、空港が全国にほぼ配置されたこと、国内航空利用者が平成18年度をピークに減少局面に入っていることを考慮する必要がある。
- ・このため、従来の地方航空ネットワークの拡大という観点ではなく、現在のネットワークを維持するためのインセンティブを付与するという観点から、評価項目を見直す必要がある。

(羽田空港ネットワークに関する評価の方向)

- ・羽田空港においては、従来、特に維持が困難と見込まれる少便数路線に対しては、1便ルール及び3便ルールという転用規制により維持を図ってきた。しかしながら、羽田空港の高需要路線における競争激化に伴う航空会社の収益性の悪化等により、これら需要の小さな路線の維持は一層困難となってきたことから、さらなる配慮が必要な状況となっている。
- ・地方からの要請も踏まえ、現行の1便ルール及び3便ルールは当面継続して運用することとしつつ、羽田空港からの少数便路線の維持及び利用者利便の確保のインセンティブとなる評価項目の検討が必要である。具体的には、幹線を除く羽田空港からの地方航空ネットワークを引き続き評価するとともに、需要の小さな3便以下の路線をこれまで維持してきた企業努力を評価し、1便ルール及び3便ルール対象路線の便数を評価の対象とすべきである。

(全国ネットワークに関する評価の方向)

- ・全国ネットワークに関してはこれまで、ネットワークを拡大させていることを評価の対象としてきた。すなわち、「低需要路線の便数」及び「ナイトステイ空港」がそれぞれ過去5年間で増加していることを求めてきた。しかしながら、上述のとおり、空港が全国にほぼ配置されたこと、国内航空利用者が平成18年度をピークに減少局面に入っていることから、拡大を求める観点を、現状のネットワーク規模そのものを評価する観点に改める必要がある。具体的には、地方路線（幹線及び羽田路線以外の路線（離島路線を含む））の数及び旅客キロを評価の対象とすべきである。前者はネットワークの面的広がり、後者は利用者のニーズに基づく輸送サービスを提供した実績を評価することを主眼とするものである。

5. 航空の安全の確保に関する考え方及び評価の方向

(考え方)

- ・安全の確保は航空運送事業の大前提であり、今後とも航空会社において堅持されるべき要素である。我が国の航空会社の安全性のレベルは世界的に高い水準にあるが、より高い安全性が実現されるよう、航空会社は取組みのさらなる強化を図るべきであり、行政は必要な政策を着実に実施していくべきである。

(評価の方向)

- ・従来、安全の確保に関する評価項目が設けられてきたところであるが、航空会社の安全に対する取組みを一層促すよう適切に評価項目を見直す必要がある。その評価に当たっては、安全上支障を及ぼす事態を未然に防止するため、機材品質を向上させること、また安全上支障を及ぼす事態が発生した際の再発防止のため、迅速な対応措置がとられること等にインセンティブが働くよう、複数の観点から評価を行うべきである。具体的には、過去5年間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、及び過去5年間に国に報告することが義務付けられている安全上の支障を及ぼす事態に対して一定期間内に必要な再発防止策を策定した割合を評価の対象とすべきである。また、後者の評価項目における「一定期間」については、過去、再発防止策の策定による措置完了に要した平均的な期間を目安として、90日以内とすることが適当である。
- ・なお、上記評価項目は、既に世界的に高いレベルの安全性を有する我が国の航空会社に対して、その安全に対する取組みを一層促すことを目的として設定するものであり、本項目の評価において順位が劣後することが、必ずしも当該航空会社の安全性レベルの水準が世界的に見て低いことを意味しない点に十分留意すべきである。
- ・現時点では各社が高い安全水準を維持していることから順位付けによる相対評価を行うものの、将来の評価において評価期間中に大きな安全上の事案が発生させた事業者がある場合には、当該事業者の安全に係る評価についてはその重大性に応じた差別化を図ることも検討すべきである。

6. 市場メカニズムに関する考え方

(考え方)

- ・羽田空港の発着枠配分においては、国土交通省成長戦略で示されたように、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することも必要である。そのため、国民の貴重な財産である羽田空港発着枠に対して最も高い価値を見いだす者に使用させる市場メカニズムの導入可能性等を検討し、発着枠配分における競争性を向上させることが重要である。
- ・市場メカニズムの導入可能性を検討する過程で、スロットオークションに関する検討を行った。その結果、スロットオークションは市場メカニズムを機能させる上で優れた手法であるが、米国では、米国運輸省によるオークション案について、航空会社等が提訴した結果、裁判所により実施延期が決定され、最終的に案を取り下げた事例が最近生じている。また、我が国における具体的導入に当たっては、発着枠の財産権的位置付けやオークション収入の取扱い、資金力のある航空会社による発着枠の独占・寡占のおそれ等、解決すべき課題（詳細は別添1参照）がある。こうしたことから、諸外国における同制度の導入に係る動向も参考にしつつ、これらの課題の解決策の早急な解決に向けて検討を加速化させるべきである。

(地方路線維持のための政策コンテストの検討)

- ・発着枠配分におけるスロットオークションの導入には、解決すべき課題がある一方、前述のように、地方航空ネットワークの充実に関しては地域の主体的な役割が期待されること、発着枠配分において競争性の要素を導入することは重要であること等にかんがみ、これらを実現する手法について検討を行った。その結果、既存の政策枠の活用状況を踏まえた上で、当該政策枠を活用し、地域が航空会社とのパートナーシップにより実施する地方航空ネットワークの充実のための取組みの提案に関してコンテストを実施し、優れた提案を評価して発着枠を付与する手段の導入を検討すべきとの結論に至った。
- ・これまでも各地域は航空路線の充実のため、地域の実情に応じた利用促進方策の実施や、地域と航空会社が一丸となってリスクを分担して路線維持を行う仕組みの導入など、様々な役割を担ってきている。
- ・このような手段の導入は、地域による主体的・先進的な取組みへのインセンティブとなるだけでなく、地域間競争の要素を盛り込むことで各地域の取組みの高度化を促すものであり、発着枠の配分における競争性導入及びその効率的使用に資するものである。実際の提案にあたっては観光等の地域活性化に向けた創意工夫に満ちた優れた取組みを期待したい。また、コンテストの実施に際しては、透明性を確保するとともに、地域による取組みの将来的な実効性の確保、新たな地域による優れた提案の可能性及び制度的枠組みに対する検証等の観点から、予め評価基準を定めた上で実施し、2～3年程度を目安として一定の時期を定めて、その取組みの実施状況を随時モニターするとともに、効果等を評価・分析の上、必要に応じて制度の見直し、再実施等を検討するべきである。

7. 破綻事業者の取扱いに関する考え方及び評価の方向

(考え方)

- ・破綻事業者であっても、航空法に基づき混雑空港である羽田空港の使用許可を受けて航空輸送サービスを提供し、利用者利便の確保に貢献していること、今後の企業再建に向けてのインセンティブを損なわないようにする点にも留意する必要があることから、単に破綻事業者であることをもって配分対象から前もって除外することは適切ではなく、あくまで評価項目に照らして影響の度合いを精査し、取り扱うべきである。すなわち、会社再建に向け活用した手法（法的整理や公的支援等）を勘案し、当該手法により影響が生じた項目と期間の取扱いを検討する必要がある。
- ・なお、本項目については、一部委員から、政府により支援を行うことを決定した破綻事業者に対し、発着枠配分において不利な取扱いをすべきではないという意見があった。

(評価の方向)

- ・破綻事業者が、公的支援や企業再建法制等を活用して企業再生の手続に入った場合、そのような措置がとられなければ事業活動が停止され運航の継続が不可能な状態であったと考えられる。すなわち、当該企業再生期間は本来運航が行えなかった期間と考えることができる。
- ・航空法において、混雑空港の使用許可に当たっては、「従前の使用状況に配慮」しなければならないと定められていることを踏まえると、評価期間にそのような期間が含まれていたことを適切に反映させる必要がある。従って、法令の遵守等、経営状態に関わらず行われる企業活動に関する評価項目（「安全の確保」及び「行政処分」）を除き、企業再生期間を評価期間から控除することが適当である。具体的には、対象となる評価項目の点数から、評価期間に占める企業再生期間を除いた期間の割合を乗じることにより控除することとすべきである。

8. 評価方法・評価項目等の見直し

- ・上記各視点を踏まえ、別添2の通り評価項目を見直すことが適当である。
- ・3. に基づき、評価項目による評価の対象は大手航空会社2社に既存新規会社4社を加えた6社とするが、これまでの評価項目は大手航空会社を念頭に置いたものであるため、既存新規会社を加えた6社を評価の対象とする今回の配分においては、評価方法を適切に見直すことが必要である。具体的には、2社の評価を前提としたこれまでの〇×方式による評価を改め、6社間で点数の付与・按分を行う方式に改めるべきである。また、必要に応じ6社間で相対的な評価を行い、他社と比較して優れた取組みを行う事業者が評価されるよう各項目の見直しを行うべきである。
- ・各評価項目の評価に関し、安全、競争の促進、多様な輸送網の形成等利用者利便の向上等の航空法の混雑空港使用許可の趣旨に鑑み、従前同様「利用者利便の向上の観点からの評価項目」を2倍にするウェイト付けを行うことが適切である。なお、今回はネットワークを重視した評価項目の見直しを行っている。
- ・近年、利用者の需要やニーズ等を踏まえた経営上の判断から、運航の多頻度化、機材の小型化が進展しつつある。このような変化に対応するため、一発着枠当たりの輸送人員の増加は求めないこととすべきである。他方で、需要が多く発着枠が限られた羽田空港を効率的に使用する観点からは依然として重要であることから、羽田空港の一運航当たりの輸送人員が羽田空港平均を上回っている事業者を評価することとすべきである。

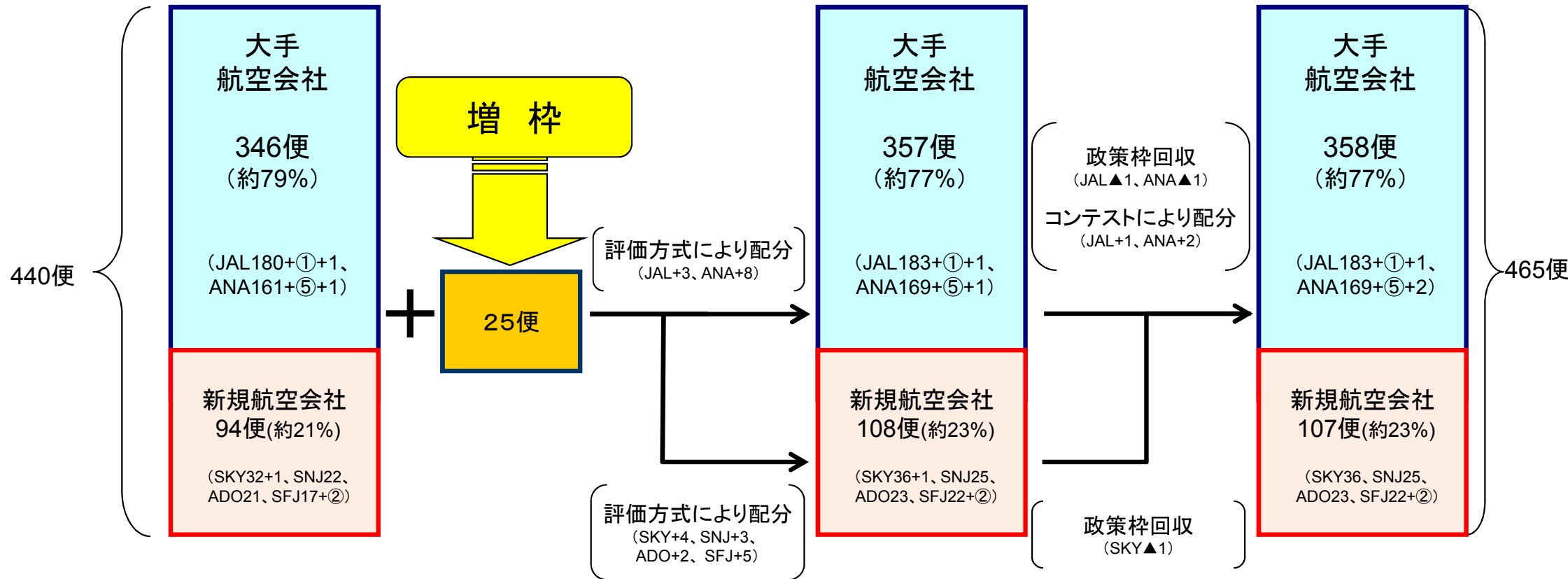
現行の評価項目	項目の目的	項目見直しの考え方	評価項目の見直し案(赤字は見直し箇所)
1. 利用者利便の向上の観点からの評価項目(倍点)			
(1) 運賃水準の低廉化の努力			
旅客キロあたり旅客収入が過去5年間で低下していること	運賃低廉化による利用者利便向上	運賃低廉化による利用者利便向上は各社間で競われるべき。その上で全体に対してプラスに寄与している事業者を評価。	旅客キロあたり旅客収入の 過去5年間の変化率が各社間平均を下回っていること
(2) 安全の確保			
乗客の死亡を伴う事故が過去5年間で発生していないこと	各社の安全への取組を促し、安全性を向上させることによる利用者利便向上	安全への平素からの取組(機材品質の維持)及び安全上の支障を及ぼす事態への迅速な対応(再発防止策策定)両面で評価することによる、航空会社の安全に取組の強化は事業者において常に取り組まれるべき。他社よりも優れた取組が行われるよう不断の取組のインセンティブとなるよう各社間順位を評価。	【項目変更】 以下の指標毎の各社間順位点の合計 ・過去5年間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 ・過去5年間に義務報告した安全上の支障を及ぼす事態に対して90日以内に再発防止策を策定した割合
(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			
低需要路線の便数が過去5年間で増加していること	全国路線網の形成	各社の全国ネットワークに対する寄与を評価するため、各社ネットワークの絶対量を基に、当該社のネットワークの全国航空ネットワークに占める貢献度合い(=割合)を評価。	【項目変更】 以下の指標の各社数値の合計値に占める各社数値の割合 ・地方路線(幹線及び羽田路線以外の路線(離島路線含む))の路線数
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	地域/利用者の利便性向上	同上	【項目変更】 以下の指標の各社数値の合計値に占める各社数値の割合 ・地方路線(幹線及び羽田路線以外の路線(離島路線含む))の旅客キロ
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	羽田の地方路線ネットワークの充実	各社間平均よりも優れており、全体にプラスに寄与していることを評価。	羽田路線に占める非幹線割合が 全社平均を上回っていること
前回到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			使用せず ※前回配分で航空会社毎に枠の使途制限が異なるため(なお前回配分時にも本項目は使用していない)
新規項目【羽田ネットワーク】 3便ルール対象路線の便数	少便数路線の維持及び利用者利便確保	各社の少数便路線に対する寄与を評価するため、各社の少数便路線の便数の絶対量を評価した上で、全体便数に占める貢献度合い(=割合)を評価。	【新規項目】 以下の指標の各社数値の合計値に占める各社数値の割合 ・3便ルール対象路線の便数
(4) 新規航空会社の競争環境整備による競争の促進			
—	新規航空会社の育成	スケールメリット等の観点から達すべき一定の水準(保有機材12機)に達する見込みのない事業者の競争環境整備を図る。	【新規項目】 保有機材数が12機に増枠の時点で達する計画が無いこと
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			
旅客キロあたり営業費用が過去5年間で低下していること	事業者のコスト削減努力	効率的な経営の促進には各社間で競われるべき。その上で全体に対してプラスに寄与している事業者を評価。	旅客キロあたり営業費用の過去5年間の 変化率が各社間平均を下回っていること
従業員一人あたり営業収益が過去5年間で増加していること	事業者の生産性向上	効率的な経営の促進には各社間で競われるべき。その上で全体に対してプラスに寄与している事業者を評価。	従業員一人あたり営業収益の過去5年間の 変化率が各社間平均を上回っていること
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	利用者ニーズを踏まえた羽田発着枠の効率使用	(小型多頻度化の進展を踏まえ5年間の増加は求めないものの、)羽田全体の平均輸送人員を上回り効率的に旅客輸送を行う事業者を評価。	羽田空港の1運航当たりの輸送人員が 各社間平均を上回っていること
4. その他			
行政処分を過去5年間受けていないこと	航空運送事業の適確な遂行	(変更なし)	行政処分を過去5年間受けていないこと

※過去5年間の変化率とは、評価の期初年度と期末年度の間での変化率を指す。 ※1. (3)、3は、直近実績による。

羽田空港発着枠の配分(平成25年3月 & 平成26年3月)

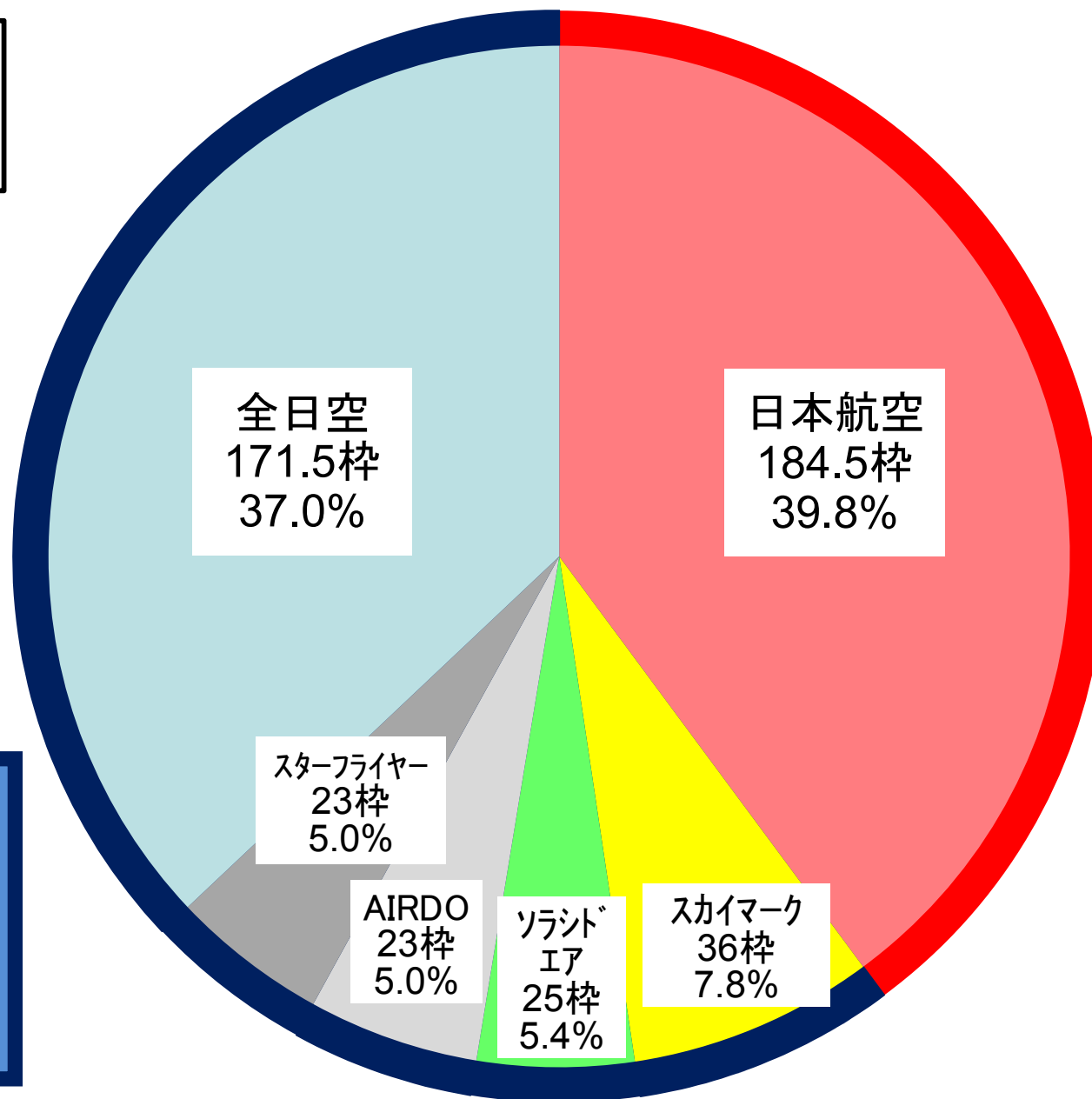
- 平成25年3月に羽田空港の容量拡大に伴う第2段階、国内線25便を増枠。
 - ・幹線・地方路線の区別なく自由に使用できる発着枠を25便分配分。(うち、JAL3便、ANA8便、SKY4便、ADO2便、SNJ3便、SFJ5便)
- 平成26年3月に政策枠を3便を活用し、羽田発着枠政策コンテストを実施。
 - ・政策枠である国内地方路線枠2便と新規路線開設枠1便の計3便を原資に、羽田発着枠政策コンテストを実施。
 - ・コンテストの結果、羽田＝山形、鳥取、石見の3路線が対象。

【国内線】



羽田国内線発着枠配分の内訳

配分済の羽田国内線発着枠
合計:463枠※



全日空及び全日空が出資している航空4社
(スターフライヤー、AIRDO、ソラシドエア、スカイ
マーク)の合計

278.5枠 (60.2%)

※ 463枠のほか、ANAの平成26年4月三宅撤退分、ANAの平成27年10月大島撤退分の2枠分がある。

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
～特定既存航空会社の参入～
SKY、ADO、SNJ、SFJ**

(1) 「競争の促進」を通じた利用者利便の増進～特定既存航空会社の参入～

羽田発着枠配分基準検討小委員会報告書（平成24年11月28日）（妙）

3. 競争の促進に関する考え方及び評価の方法

（今後のあり方）

- ・競争の促進を図ることは利用者利便の向上の観点から引き続き重要であり、航空各社間で十分な競争が行われているか、不断に注視していく必要がある。
- ・コードシェア比率規制についても、これまで新規航空会社に優先配分される発着枠との関係で設定されてきた経緯を踏まえ、見直しを図る必要がある。
- ・なお、将来、新規に参入しようとする航空会社が現れる場合には、当該会社の業務態様、羽田空港の使用に係る要望、羽田空港国内線の状況、我が国の社会経済の状況等を総合的に勘案し、新規優遇枠の設定や枠配分の時期等適切な競争環境の確保を図るための方策について検討を行うべきである。

検討の視点と資料目次

視点① 特定既存航空会社の現況

- ・羽田空港における各社の便数シェア推移 P29
- ・特定既存航空会社の就航路線 P30～P34

視点② 大手への牽制力を備えるか

- ・羽田発着路線における特定既存航空会社の便数シェア P35
- ・路線別の大手／特定既存航空会社の旅客数シェアの推移 P36～P53
- ・路線別の大手／特定既存航空会社の運賃等の推移

視点③ スケールメリット／効率的な生産体制の構築

- ・特定既存航空会社の事業規模（保有機材数）の推移 P54
- ・大手／特定既存航空会社のユニットコスト等比較 P55

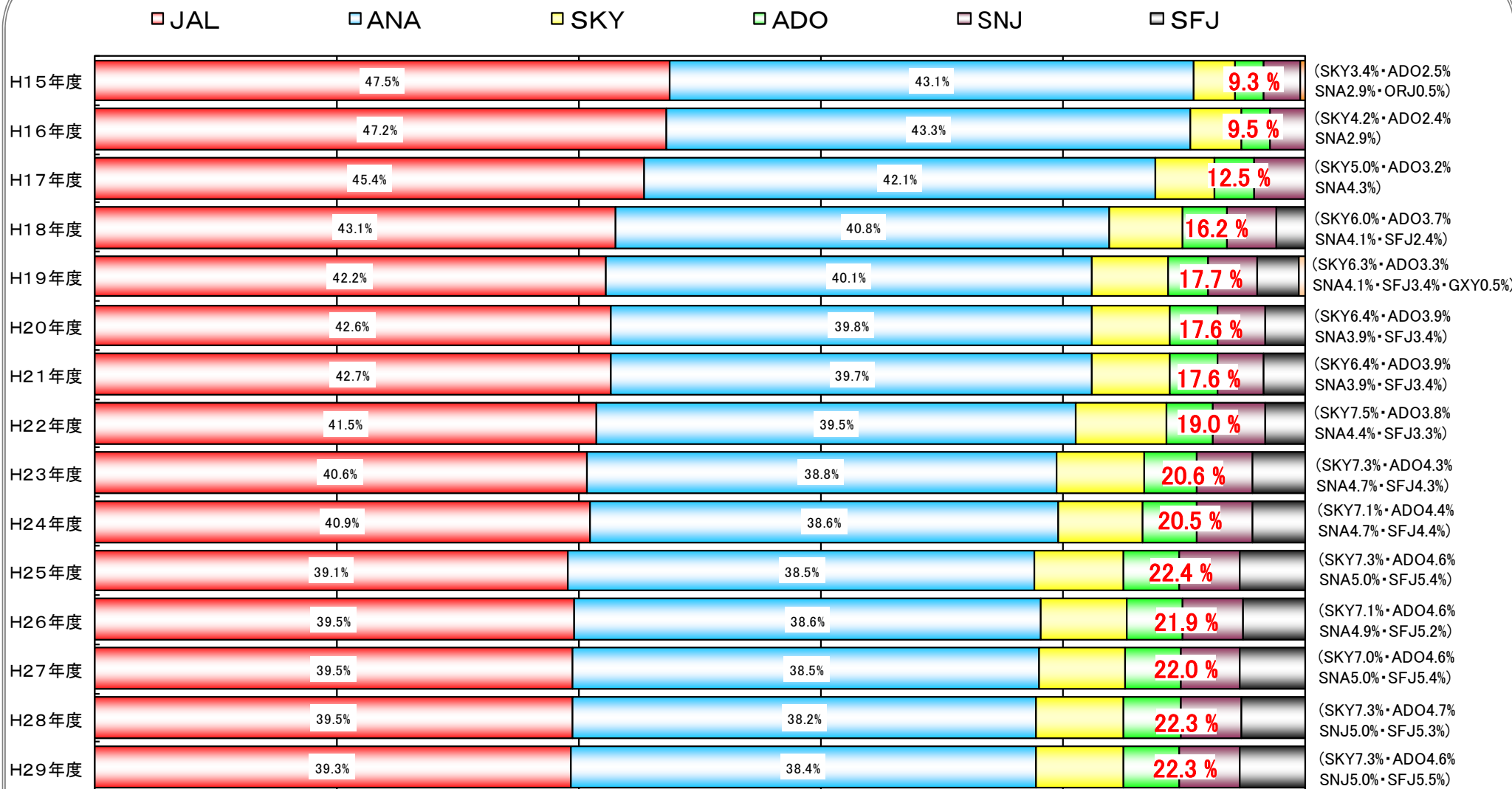
視点④ 収益体制・経営基盤

- ・各社経営状況 P56～P57

関連：特定既存航空会社に係る政策（CS、運賃、出資比率）

羽田空港における各社の便数シェア推移

特定既存航空会社の便数シェアは徐々に拡大してきている。



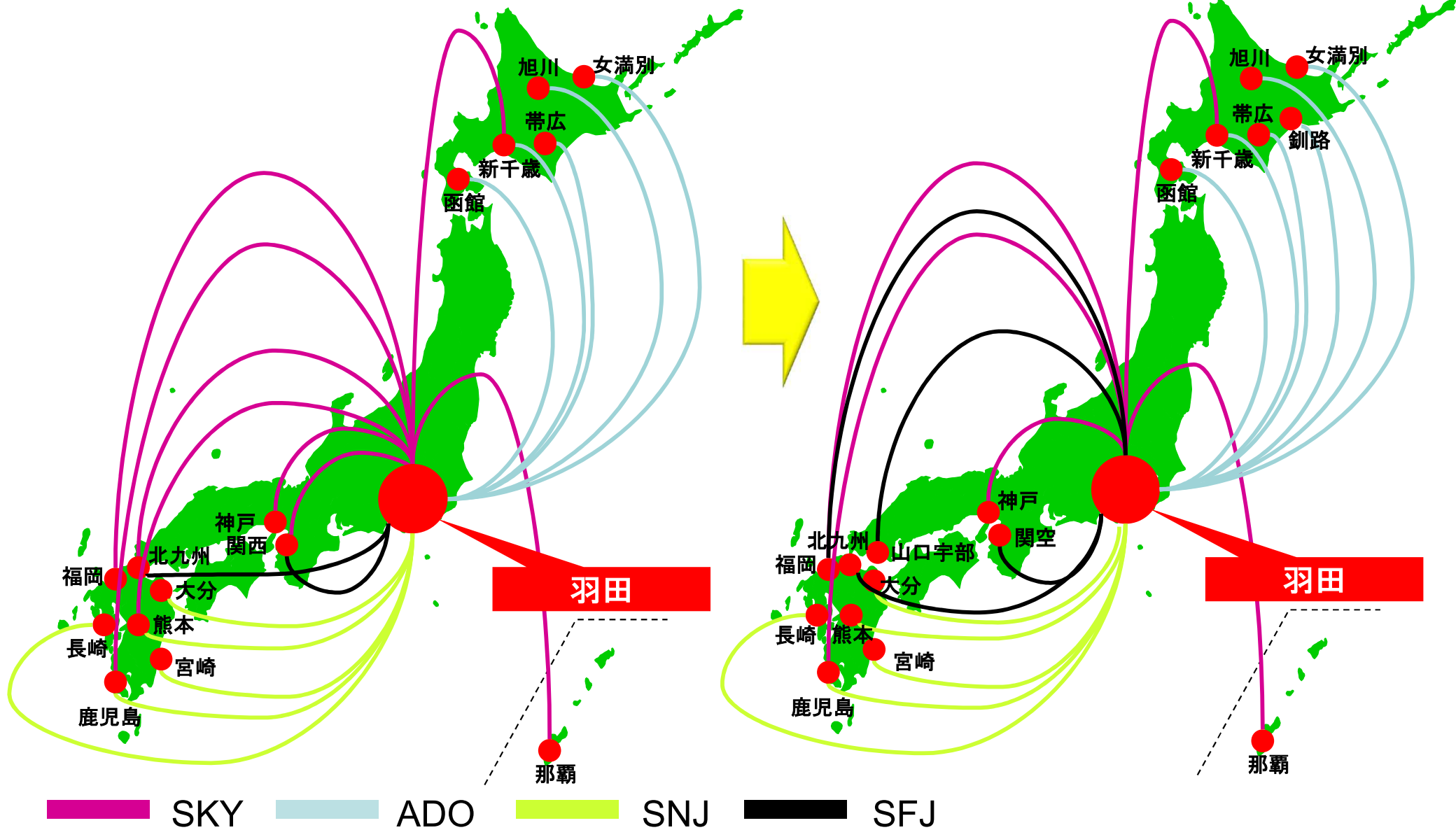
(注1) 各年度とも11月ダイヤにおける旅客及び貨物便数のシェア。
 (注2) JAL・ANAはグループの数字である。

特定既存航空会社シェア

特定既存航空会社 羽田就航路線

平成24年度

平成30年度

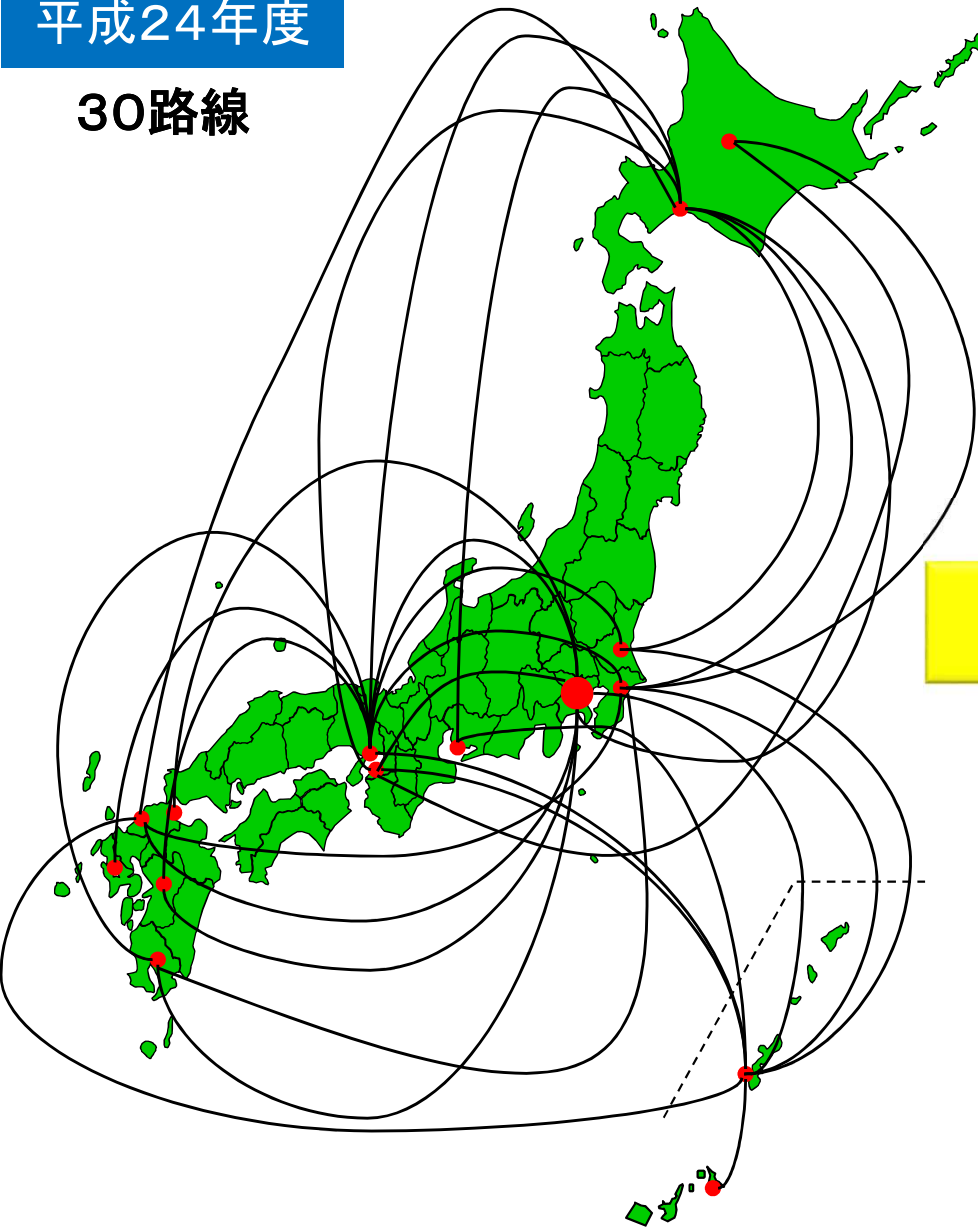


出典：航空局資料より作成

特定既存航空会社 SKY就航路線

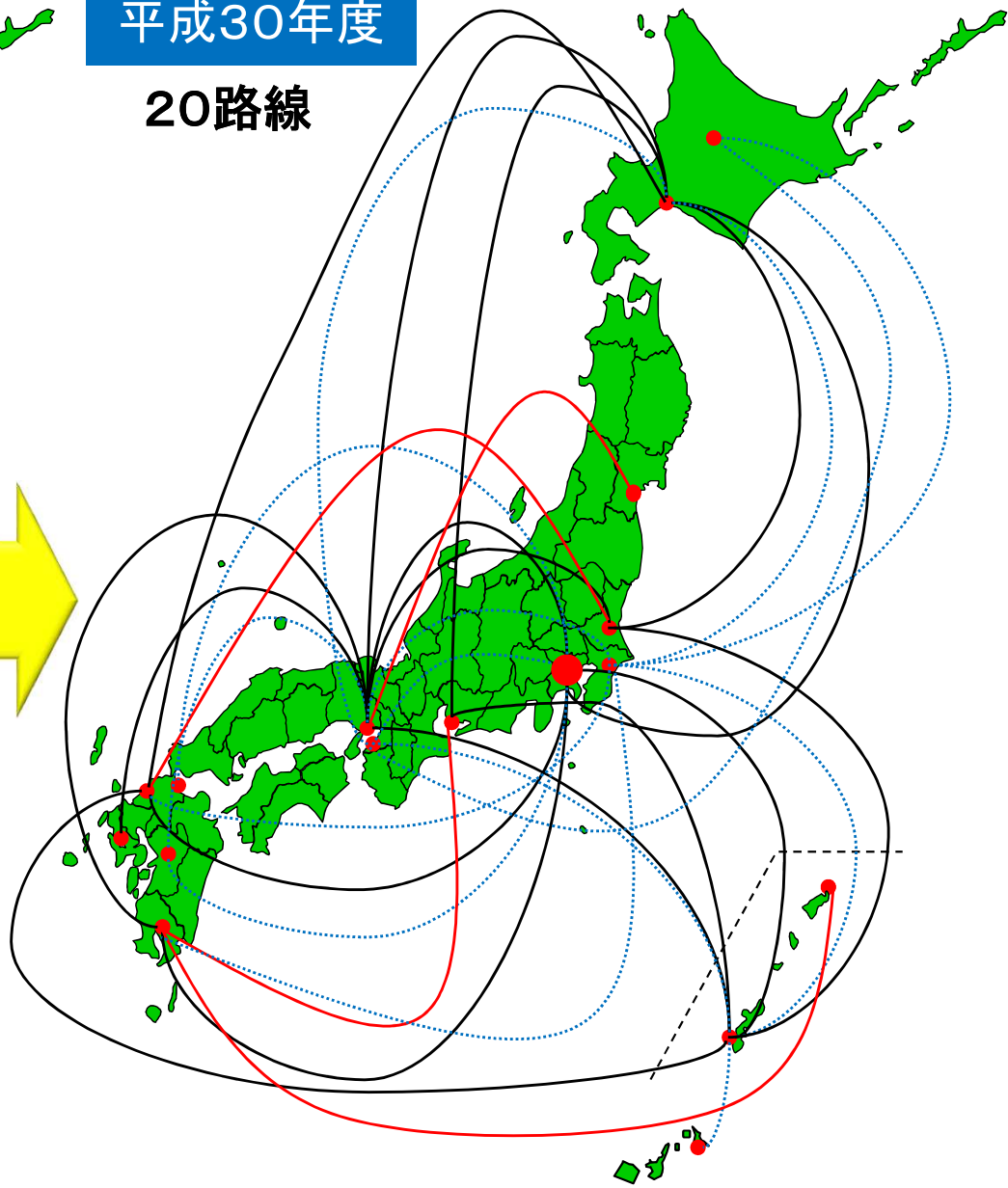
平成24年度

30路線



平成30年度

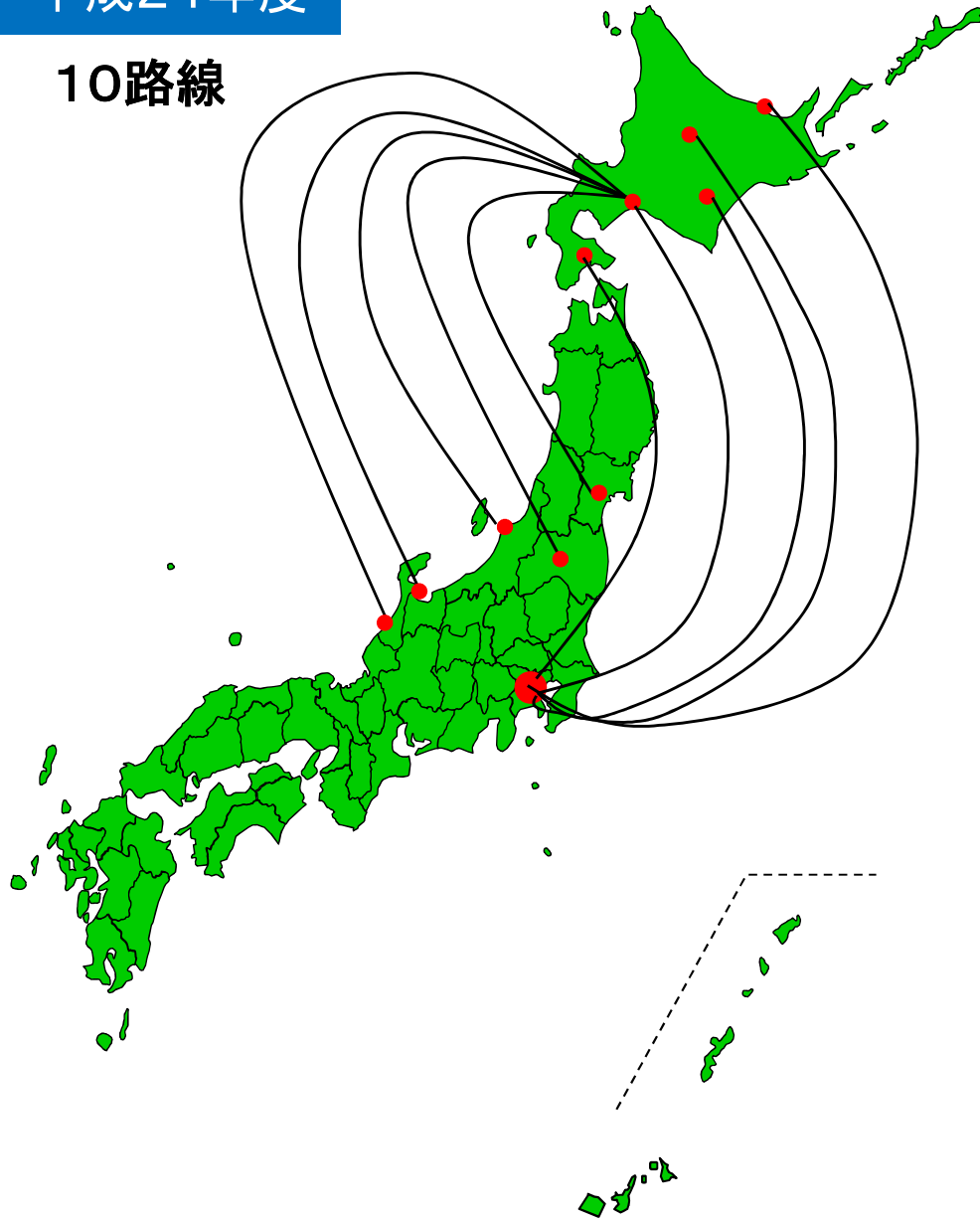
20路線



— 新規路線 廃止路線

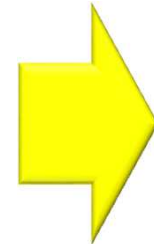
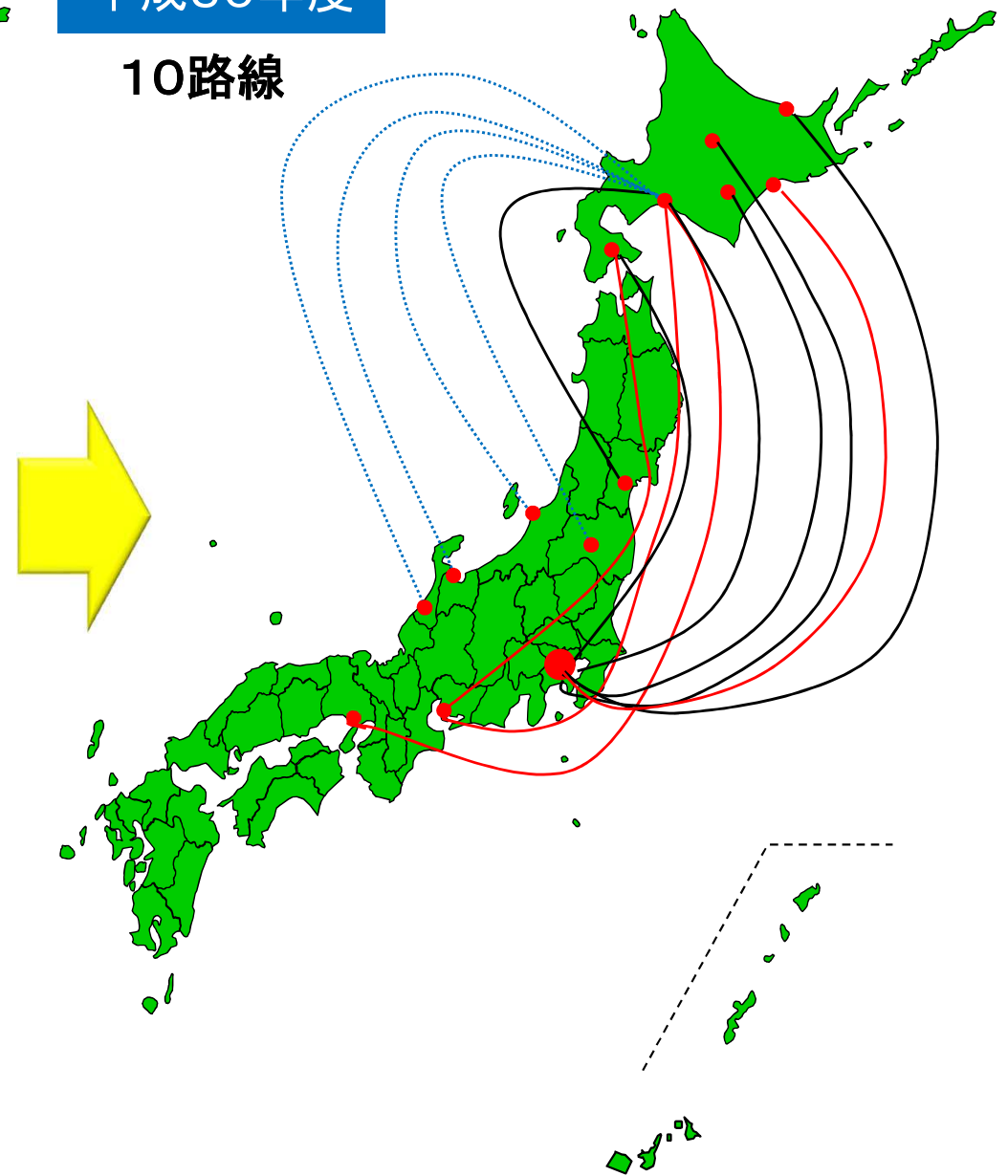
平成24年度

10路線



平成30年度

10路線



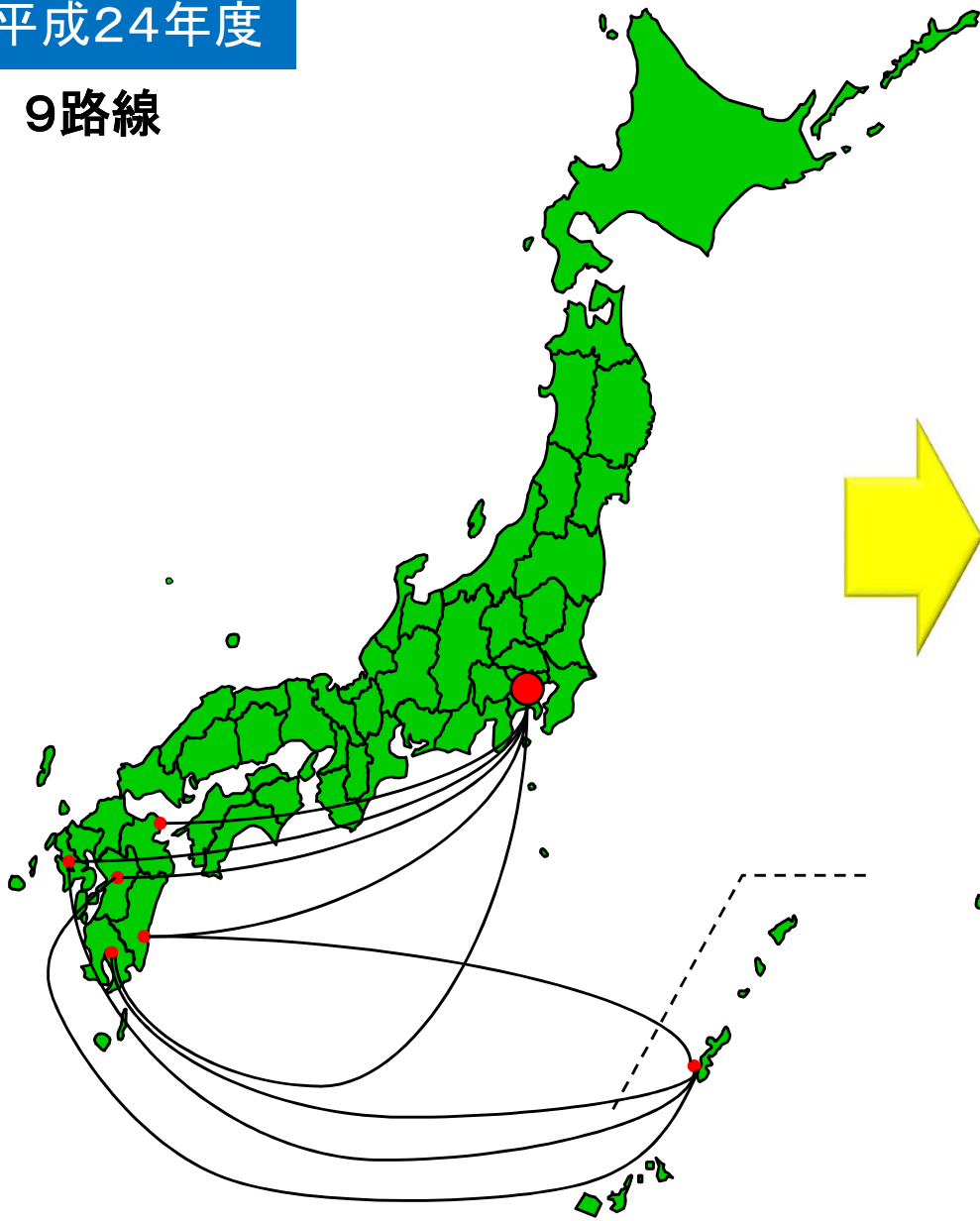
— 新規路線

..... 廃止路線

特定既存航空会社 SNJ就航路線

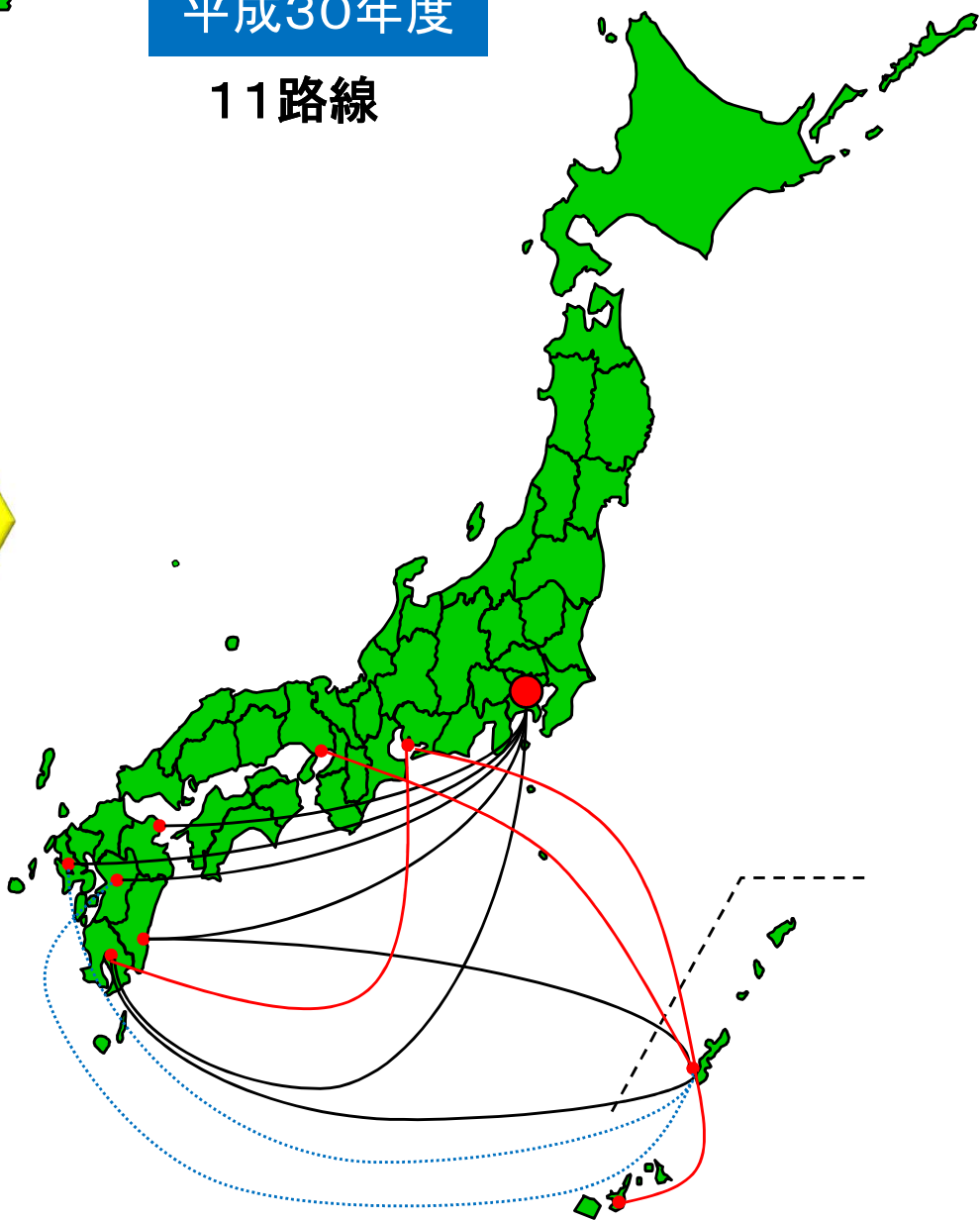
平成24年度

9路線



平成30年度

11路線

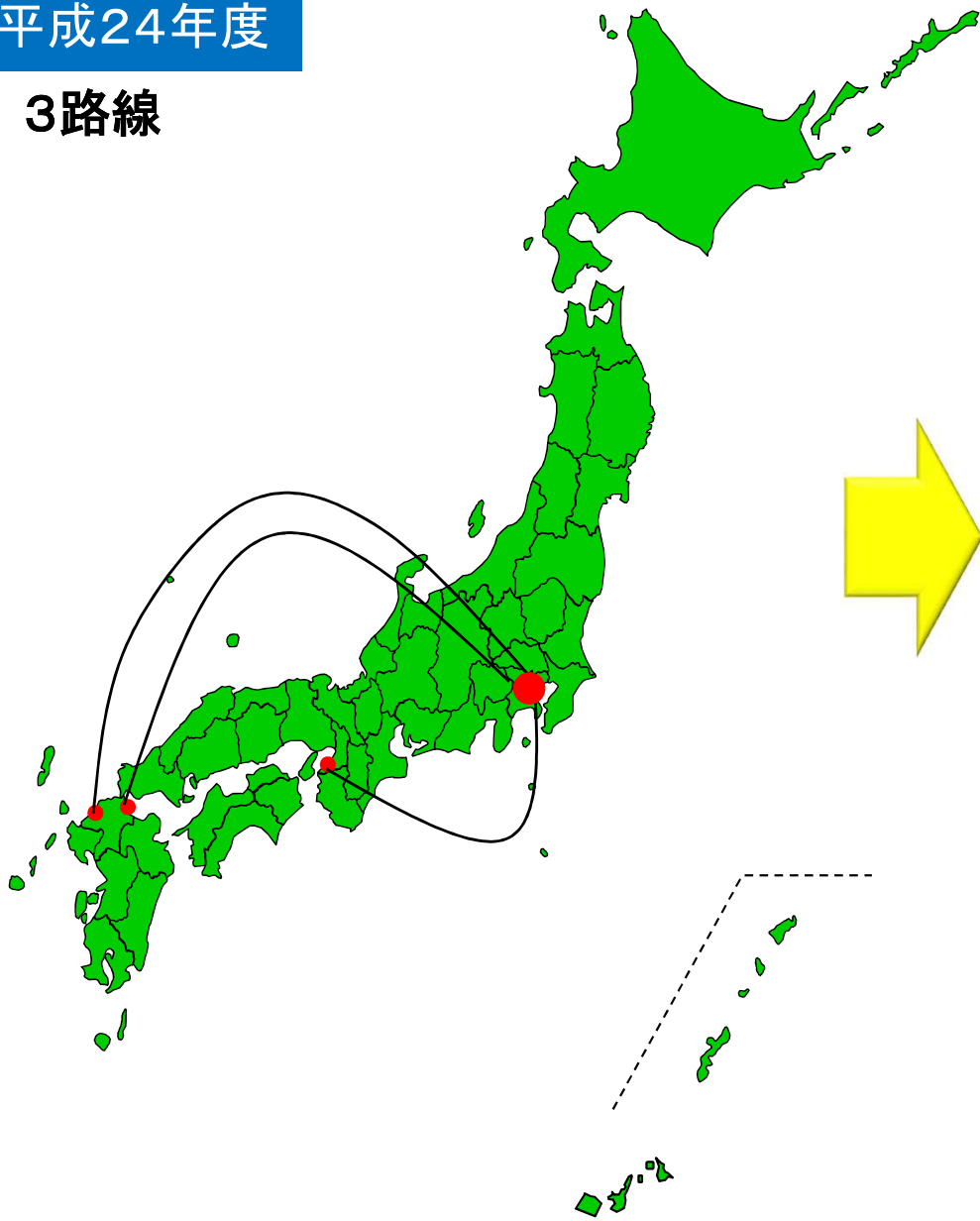


— 新規路線 廃止路線

特定既存航空会社 SFJ就航路線

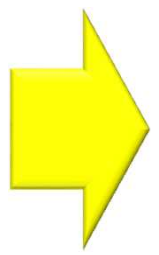
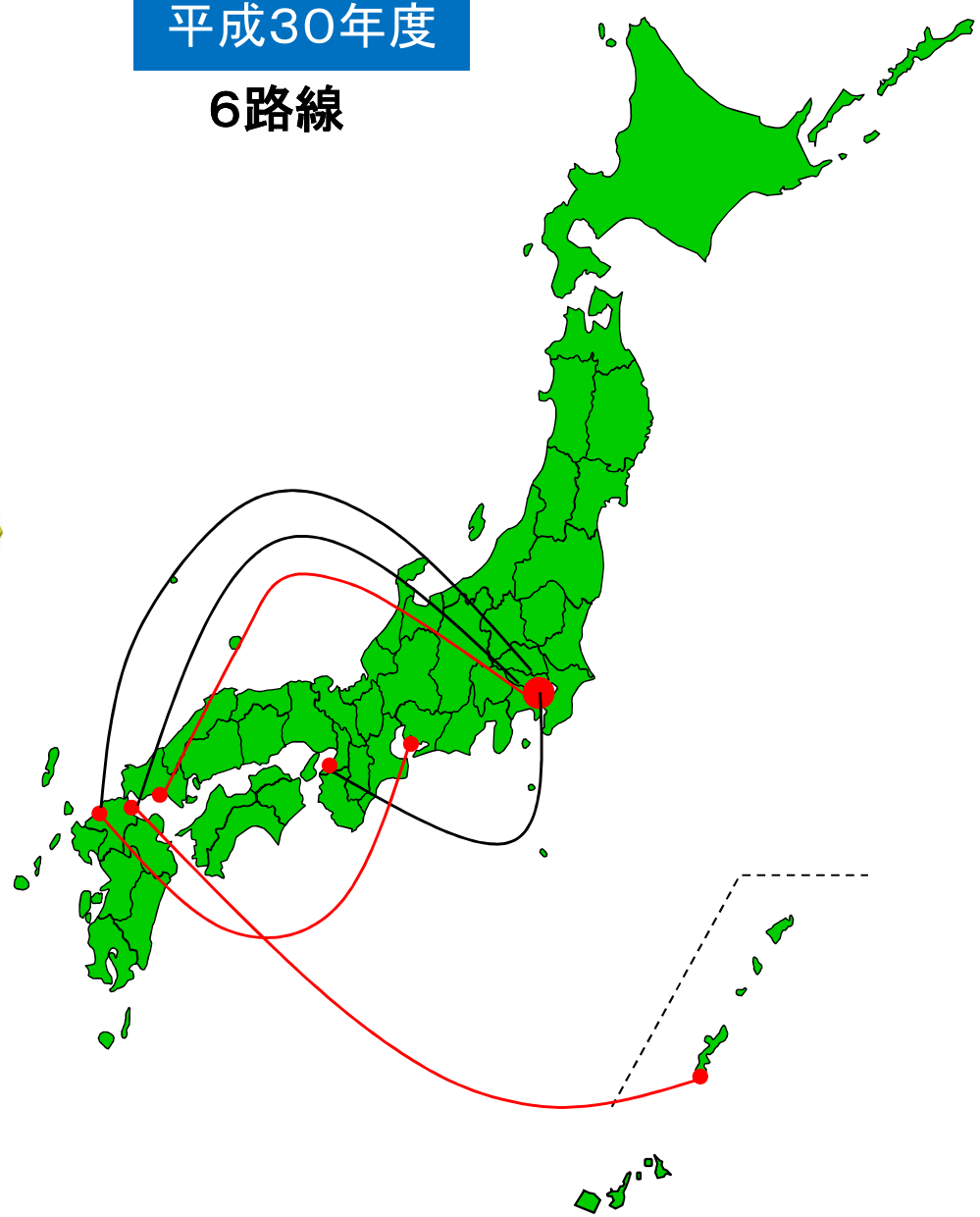
平成24年度

3路線



平成30年度

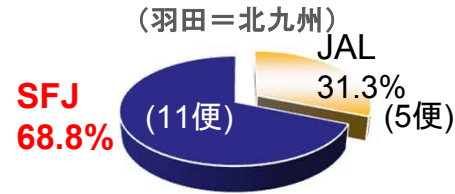
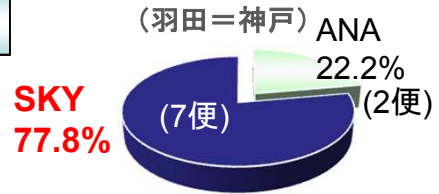
6路線



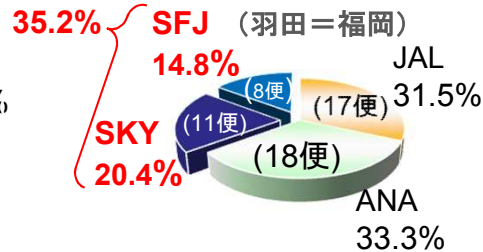
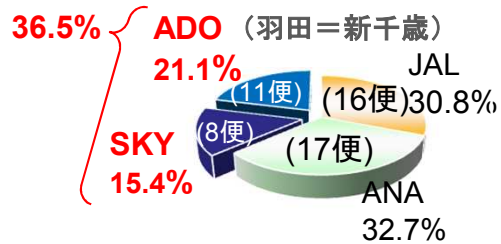
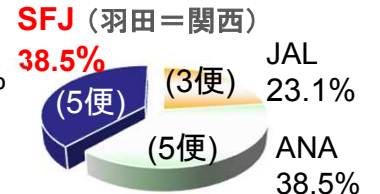
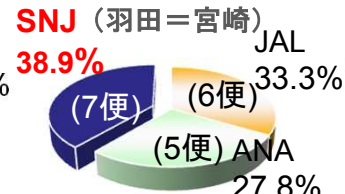
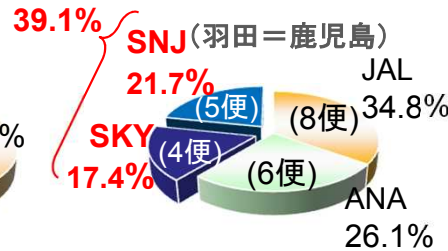
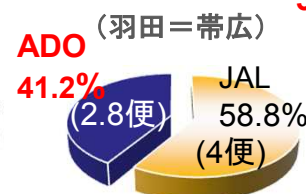
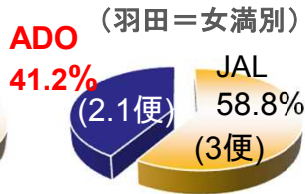
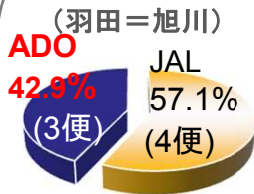
— 新規路線

前回の発着枠配分により、釧路にADO、山口宇部にSFJが参入し、約30%のシェアを占めている。

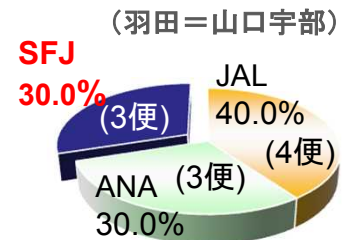
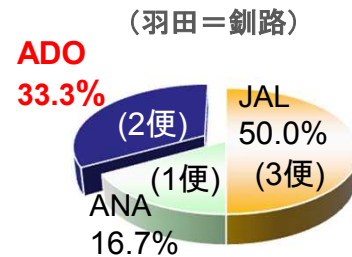
【50%以上 2路線】



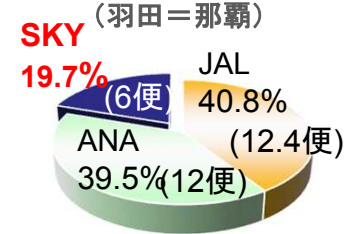
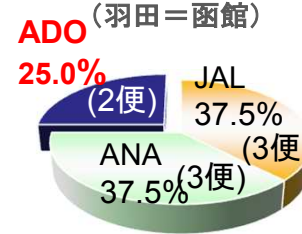
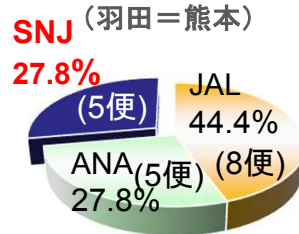
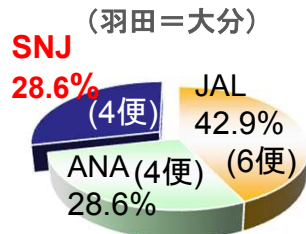
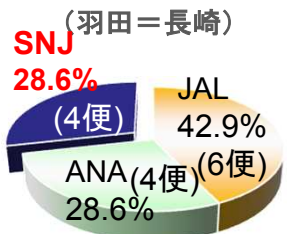
【30%以上50%未満10路線】



平成25年の配分により特定既存航空会社が参入した路線

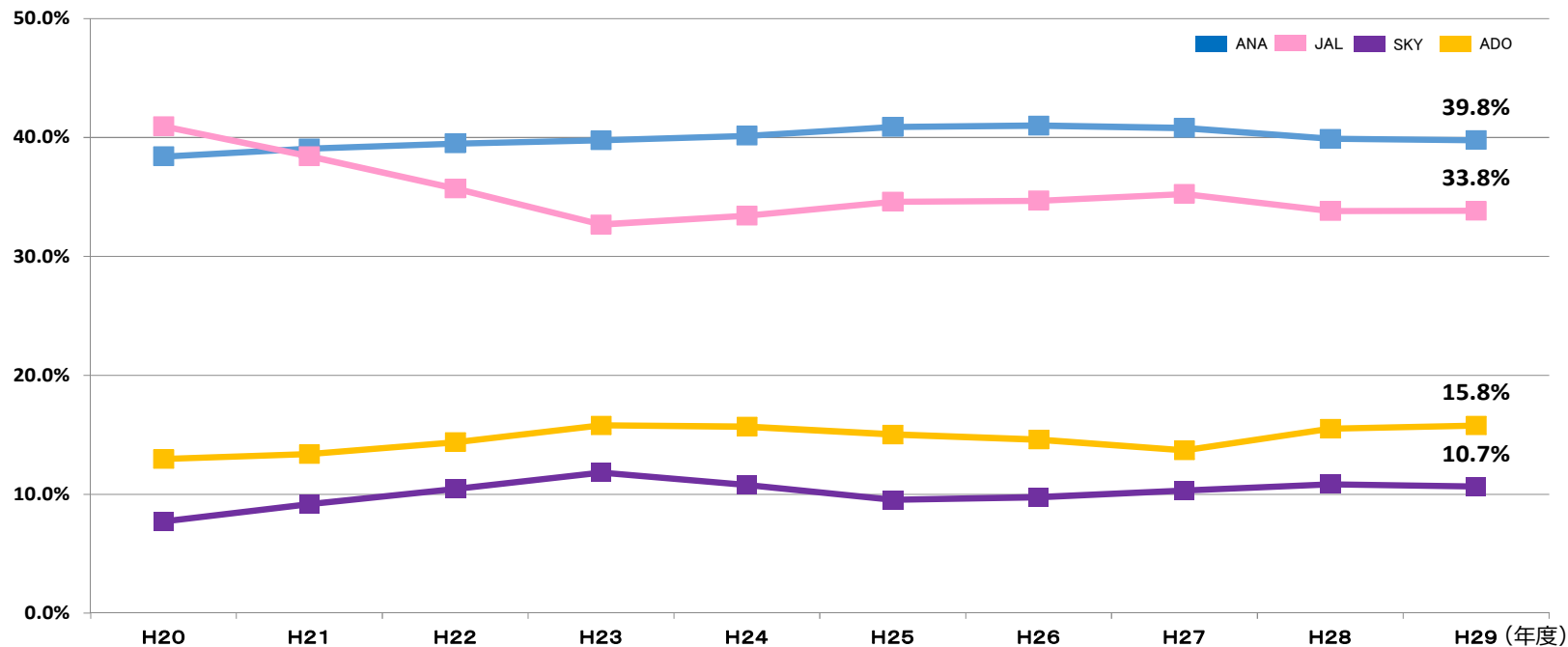


【30%未満 5路線】



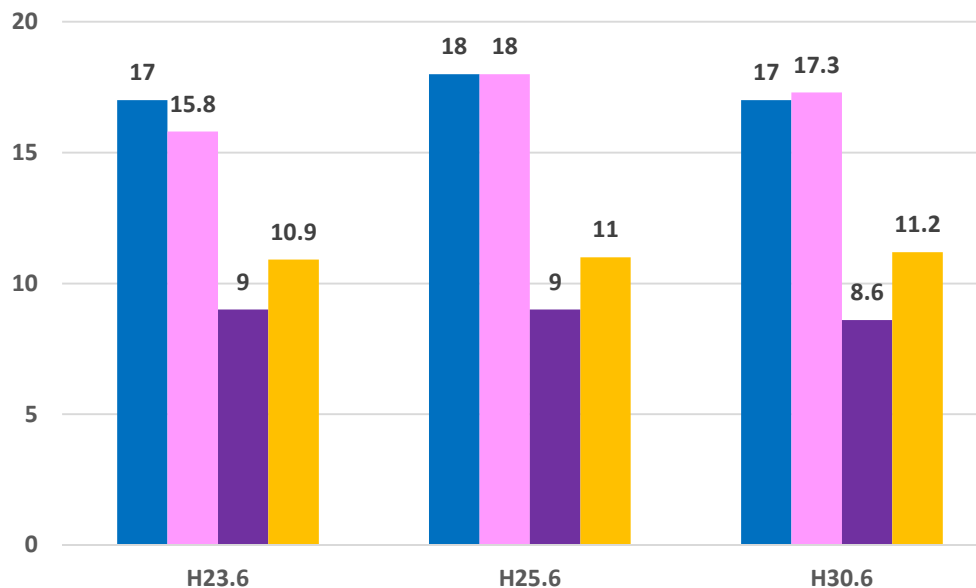
羽田＝新千歳路線における競争状況①

旅客数シェアの推移



便数の推移

※ 1日あたりの往復便数。以降の頁も同様。



羽田＝新千歳路線における競争状況②

運賃の推移 (直前割引設定運賃※1)

※1 1日前設定運賃を優先し、当該運賃がない場合、3日前設定運賃を採用。
 ※2 折れ線は、※1の運賃の最安値の対普通運賃割引率を示す。

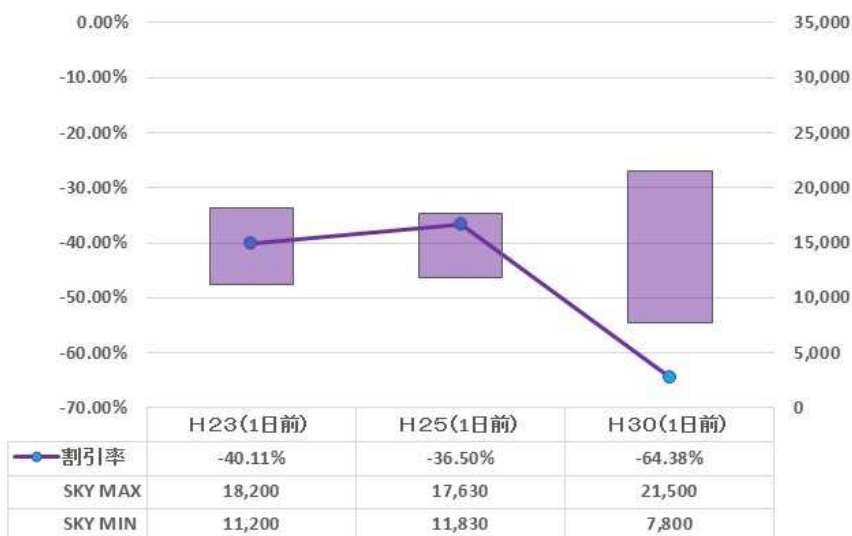
ANA



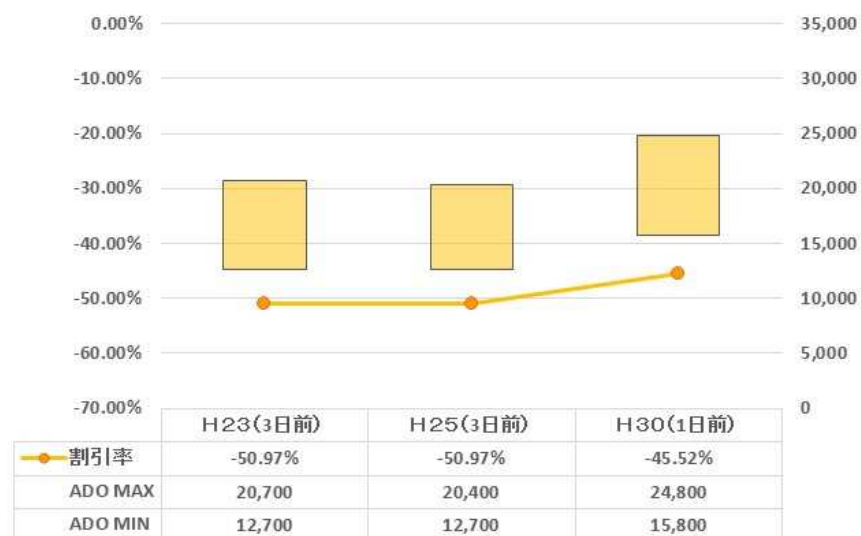
JAL



SKY



ADO



羽田＝新千歳路線における競争状況③

運賃の推移（一定期間前割引設定運賃※1）

※1 28日前、35日前、45日前、55日前、75日前設定運賃のうち、最安値の運賃種別を採用。
 ※2 折れ線は、※1の運賃の最安値の対普通運賃割引率を示す。

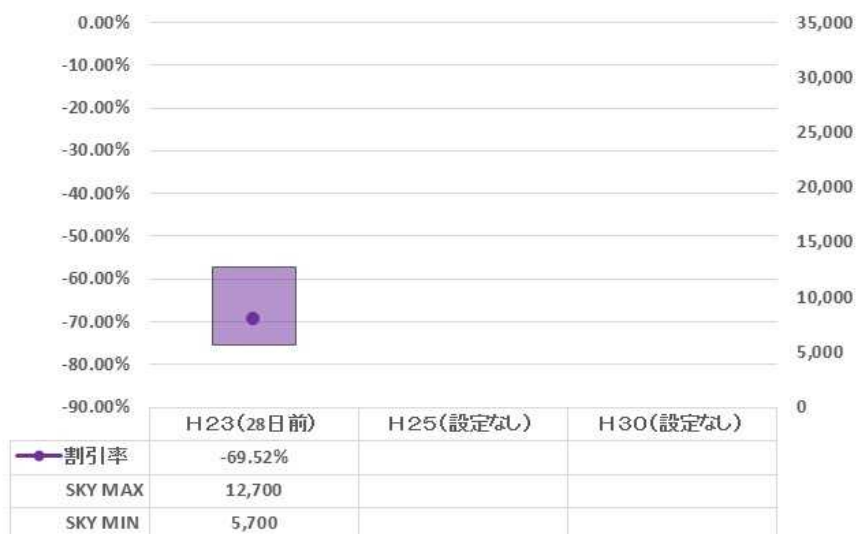
ANA



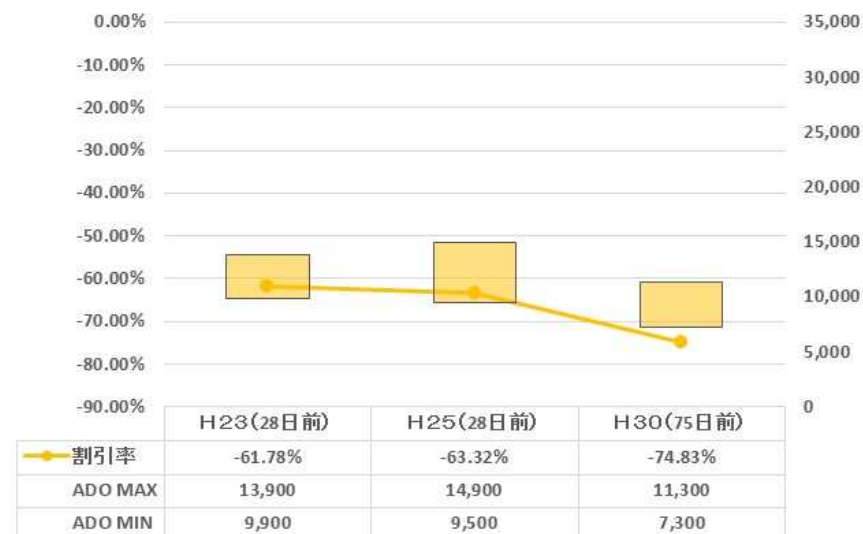
JAL



SKY

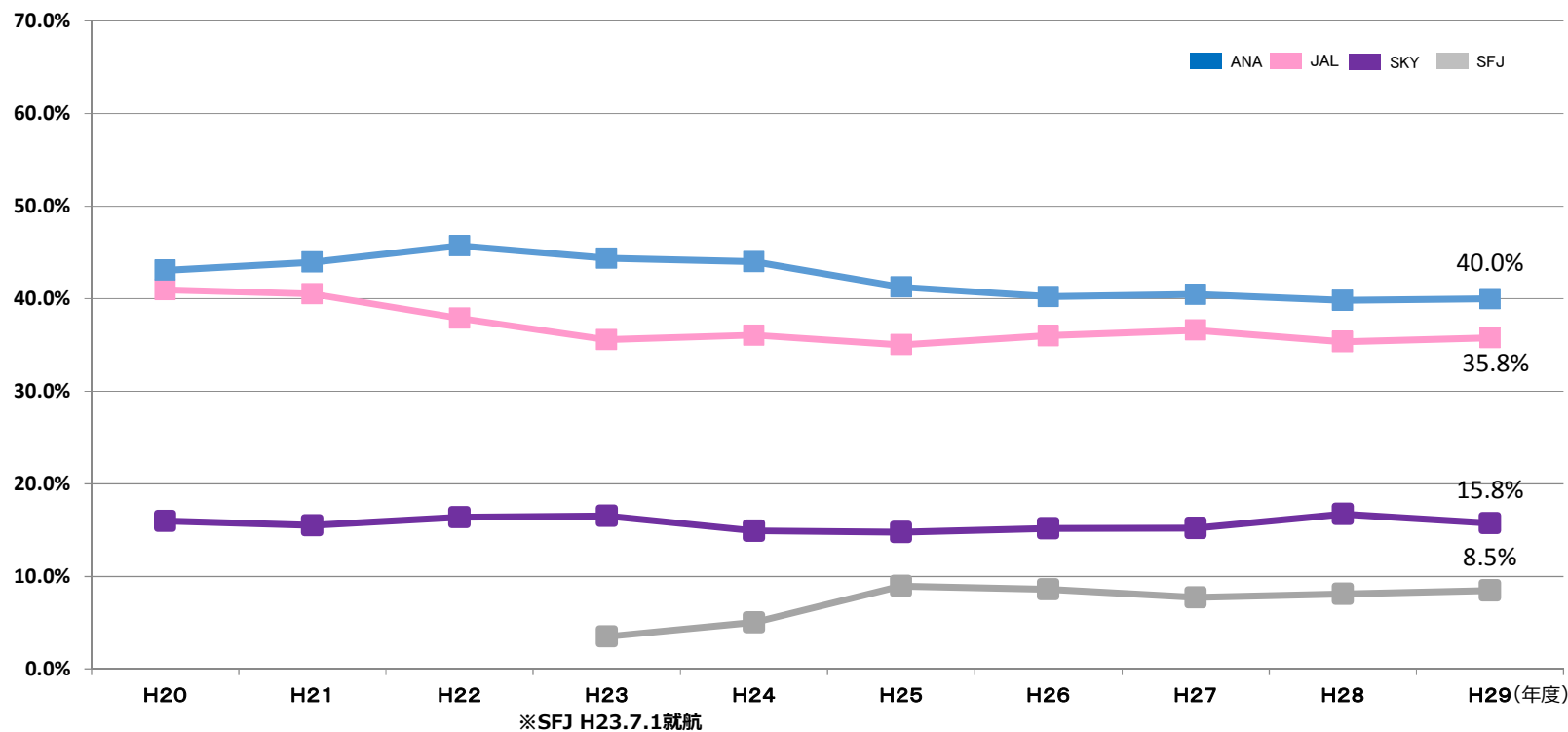


ADO

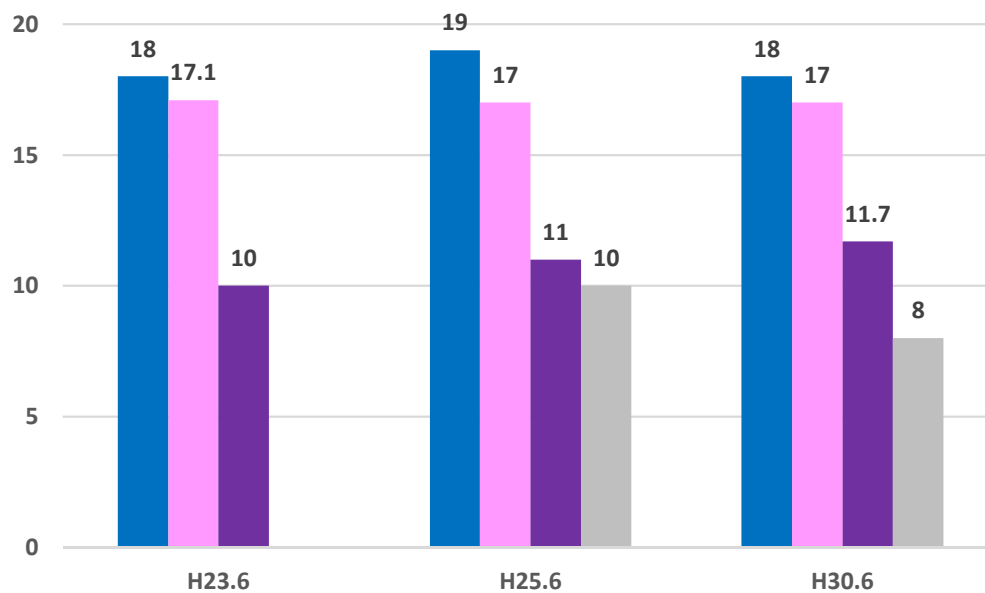


羽田＝福岡路線における競争状況①

旅客数シェアの推移



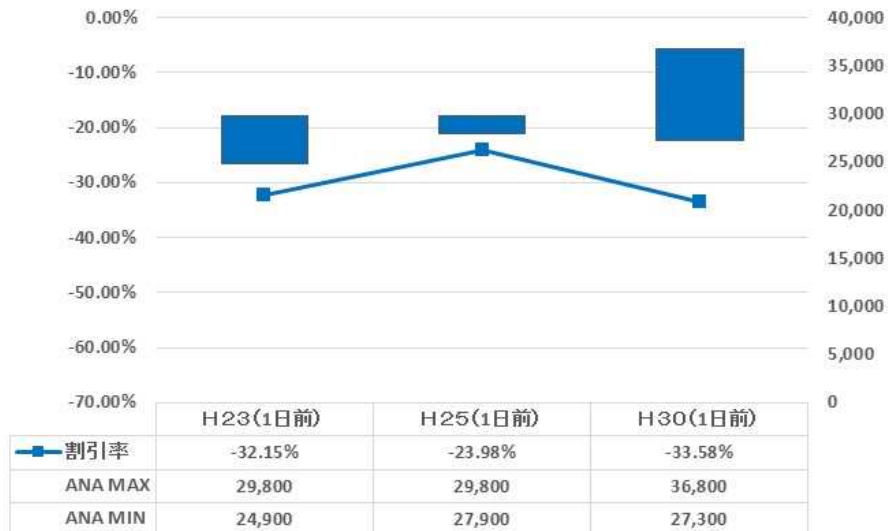
便数の推移



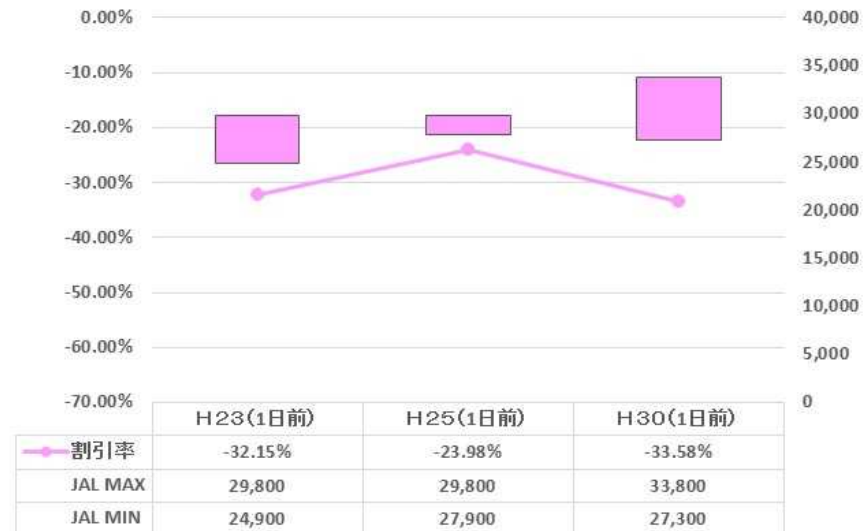
羽田＝福岡路線における競争状況②

運賃の推移 (直前割引設定運賃)

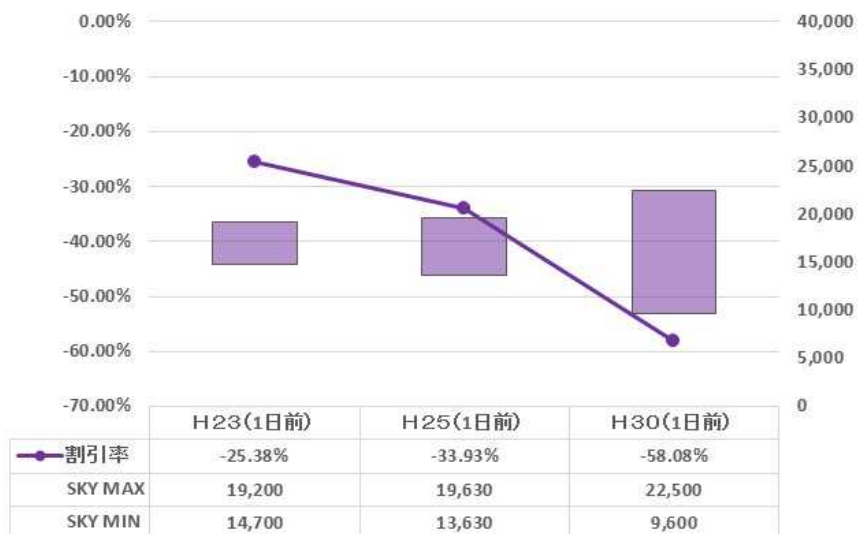
ANA



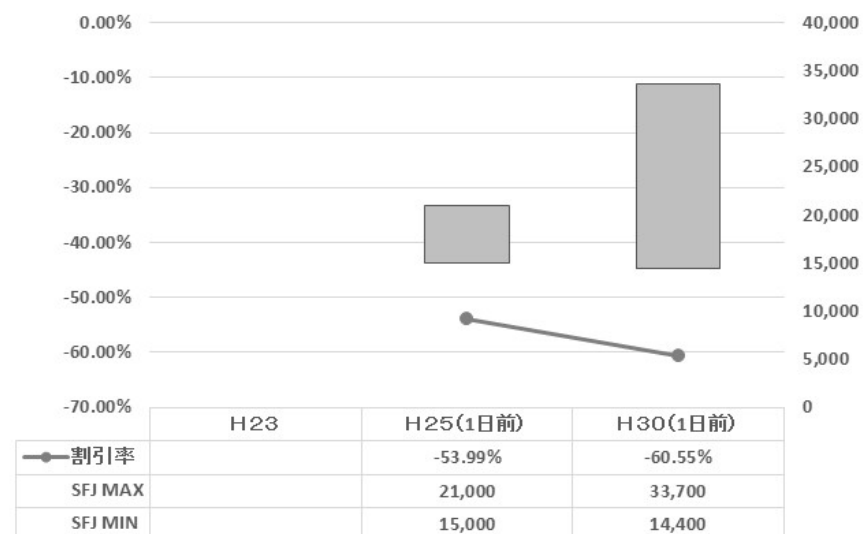
JAL



SKY



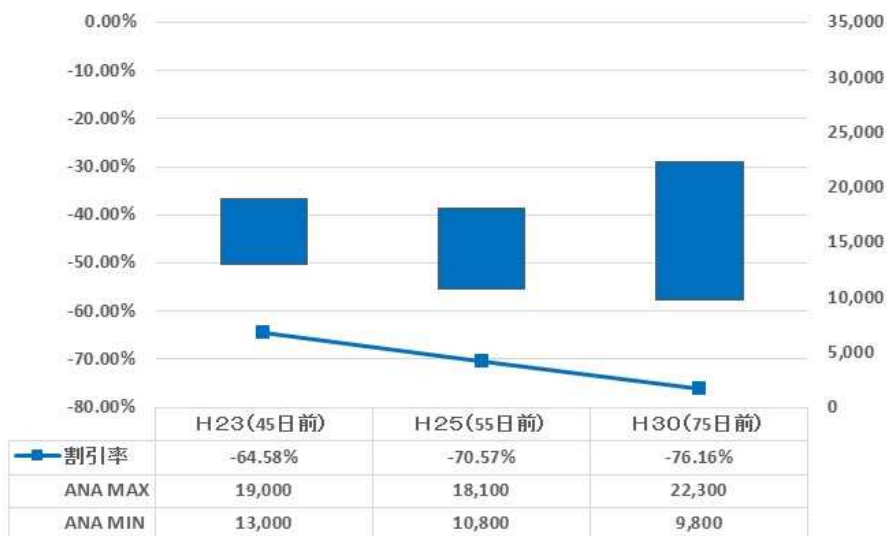
SFJ



羽田＝福岡路線における競争状況③

運賃の推移（一定期間前割引設定運賃）

ANA



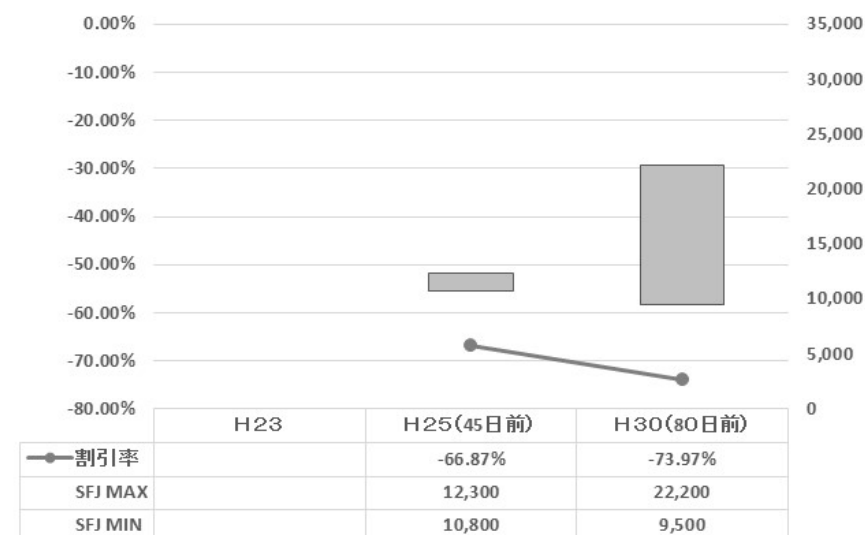
JAL



SKY

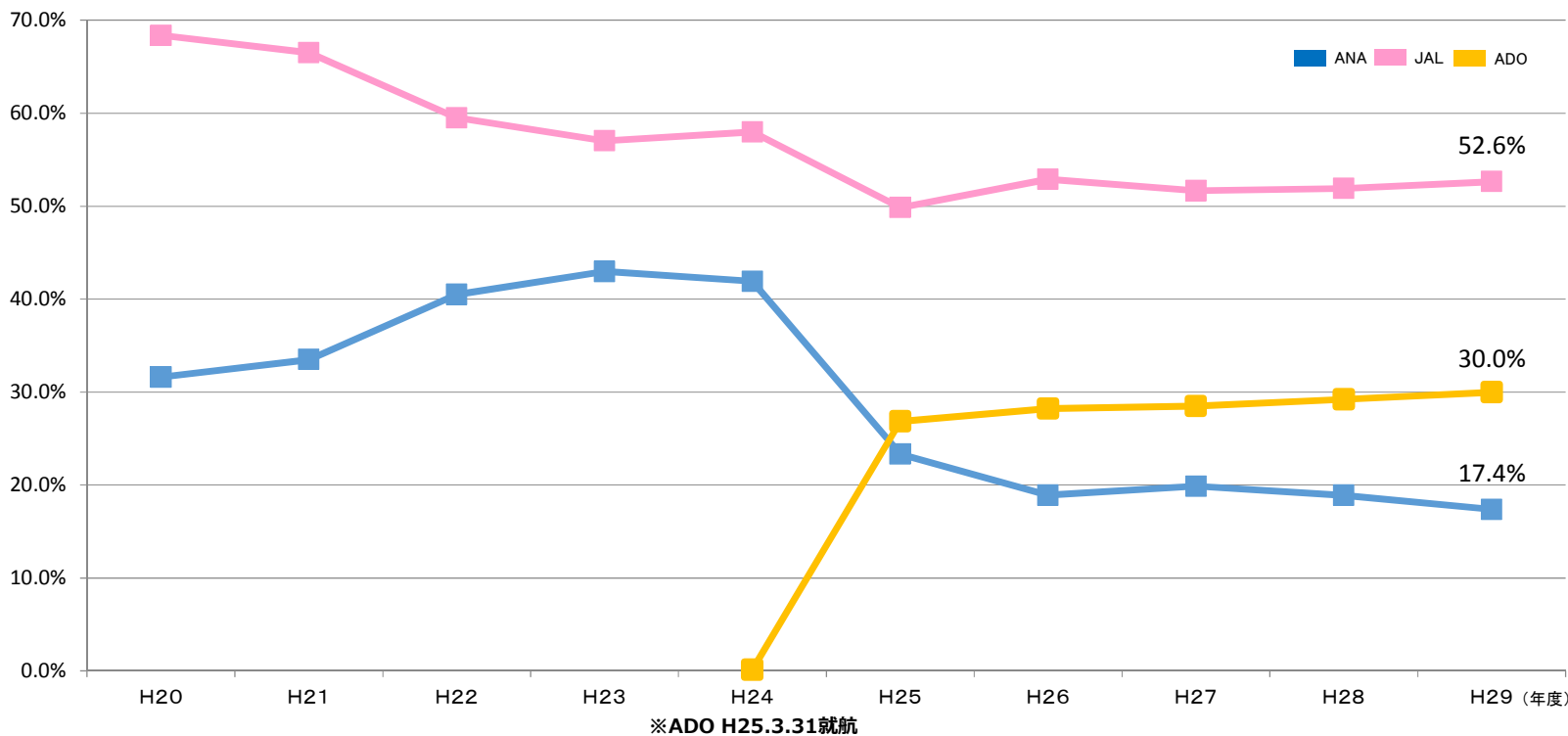


SFJ

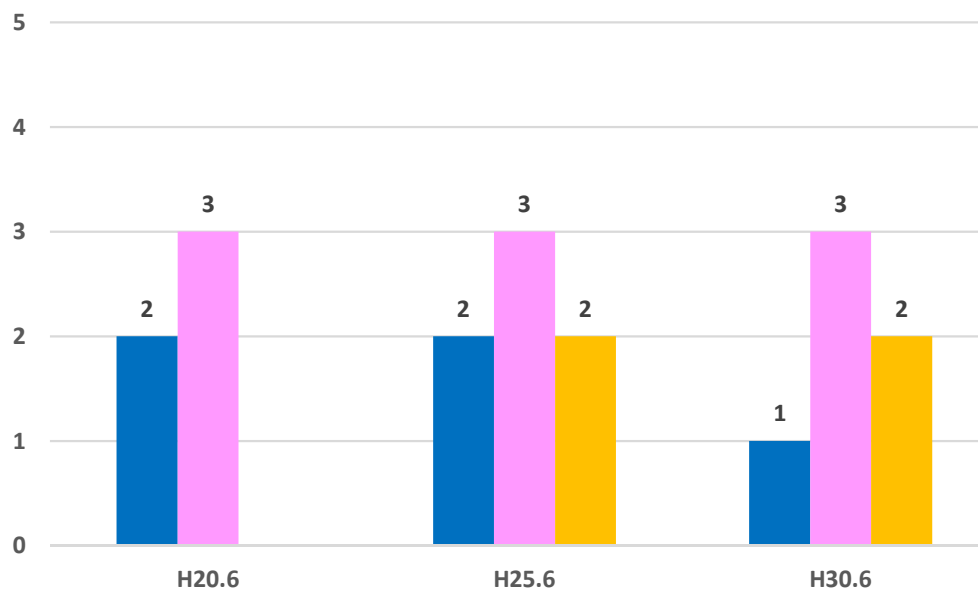


羽田＝釧路路線における競争状況①

旅客数シェアの推移



便数の推移



羽田＝釧路路線における競争状況②

運賃の推移 (直前割引設定運賃)

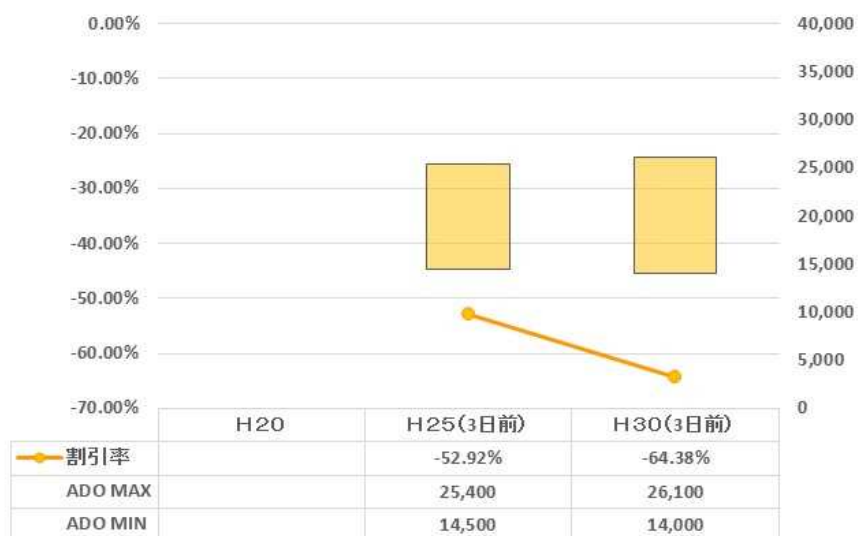
ANA



JAL



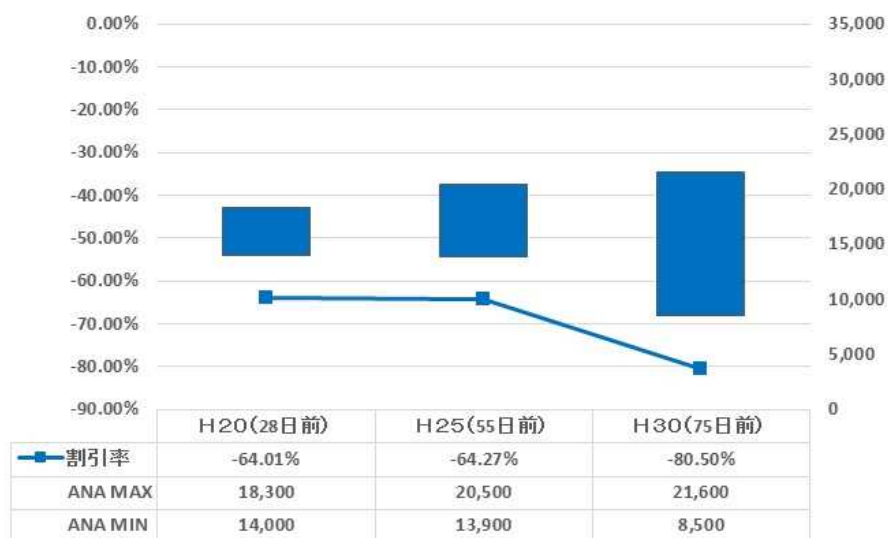
ADO



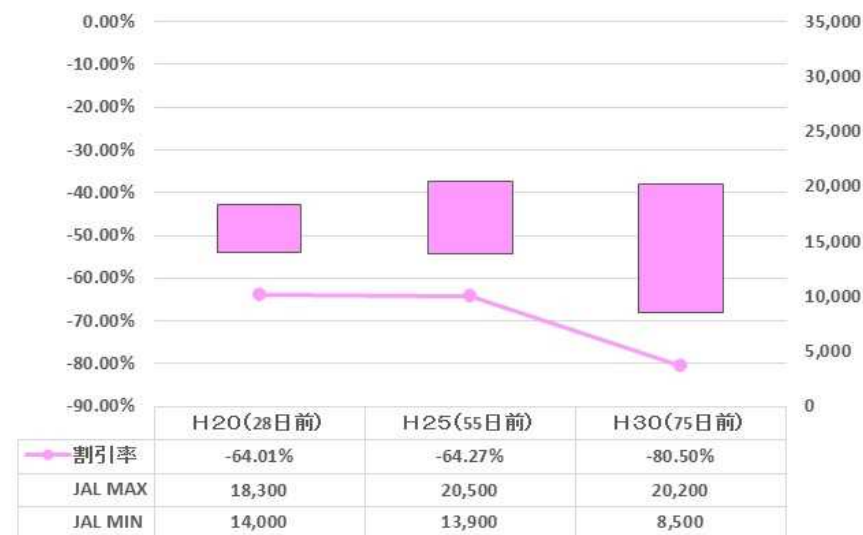
羽田＝釧路路線における競争状況③

運賃の推移（一定期間前割引設定運賃）

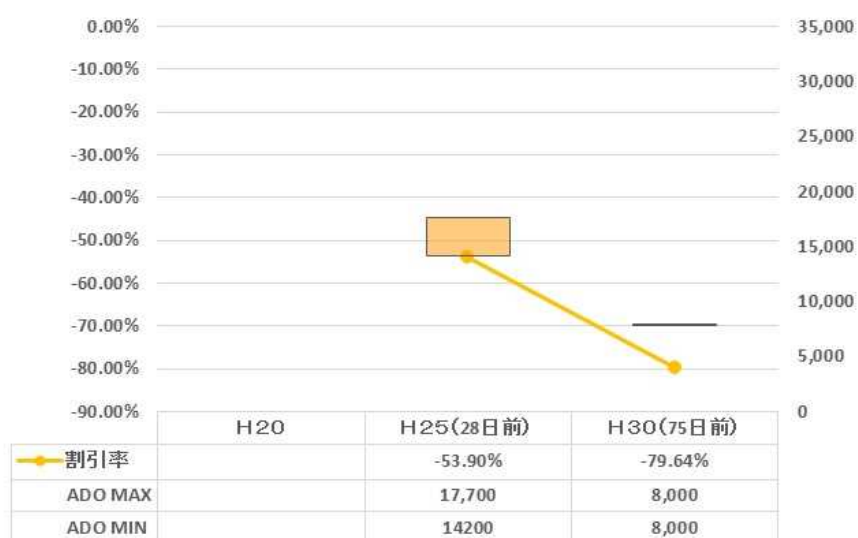
ANA



JAL

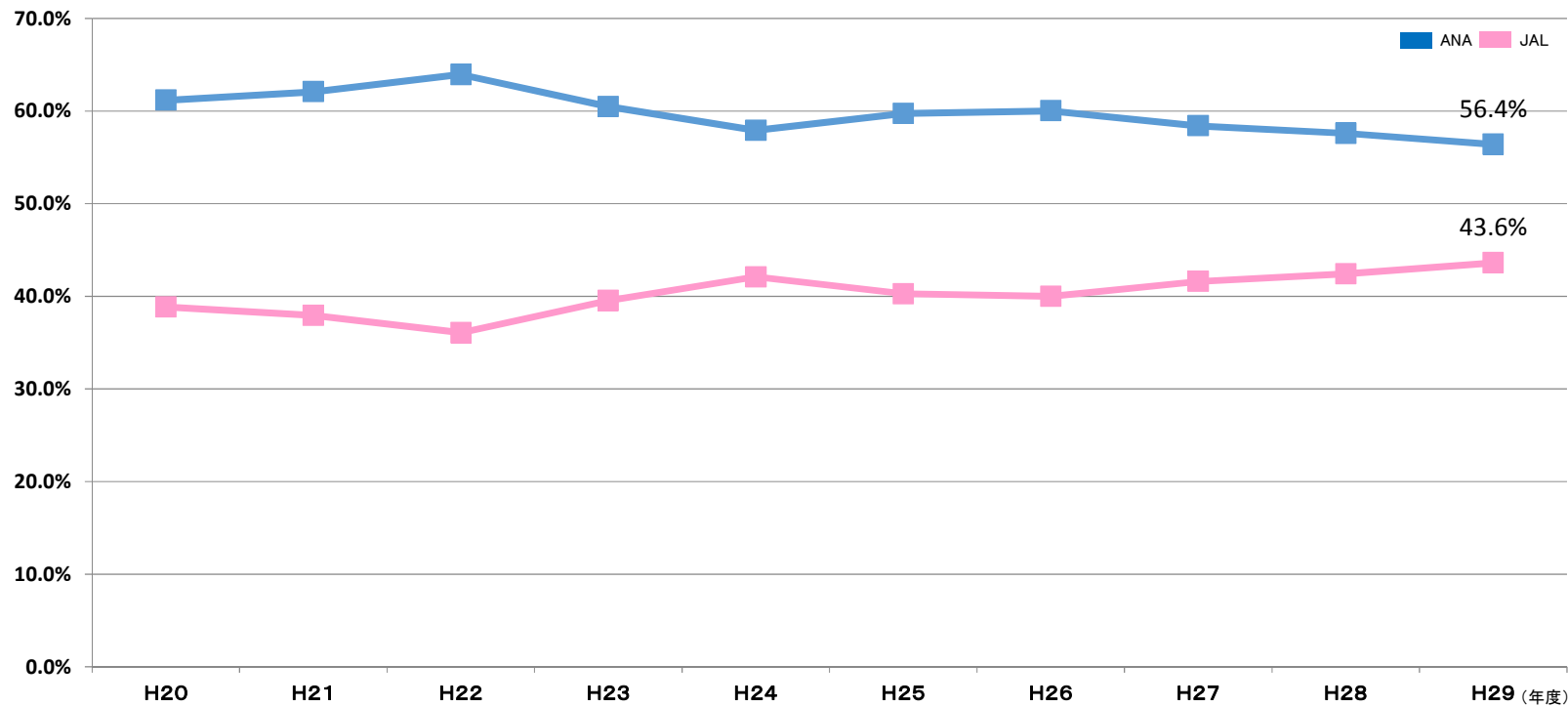


ADO



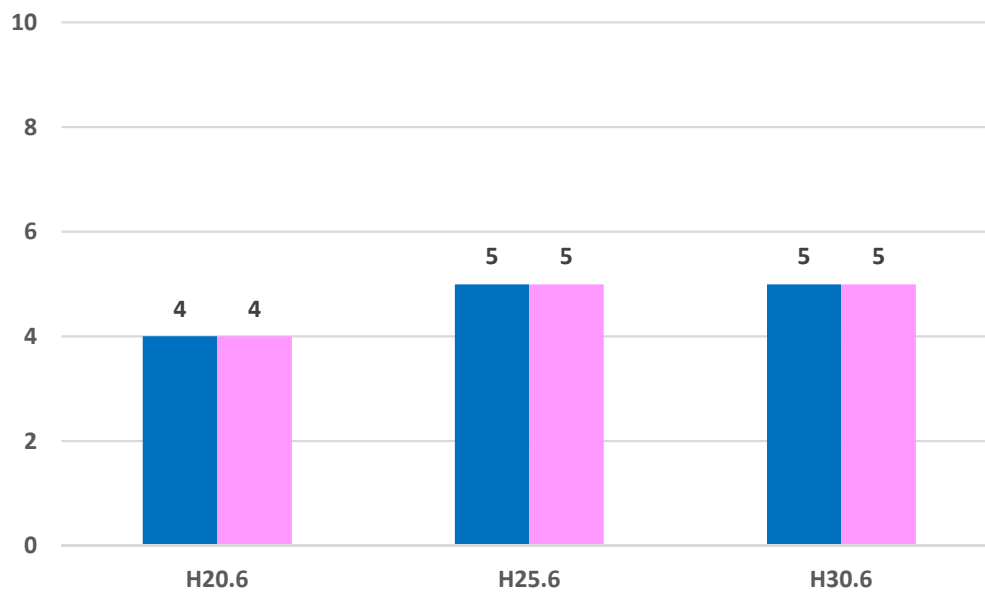
羽田＝高知路線における競争状況①

旅客数シェアの推移



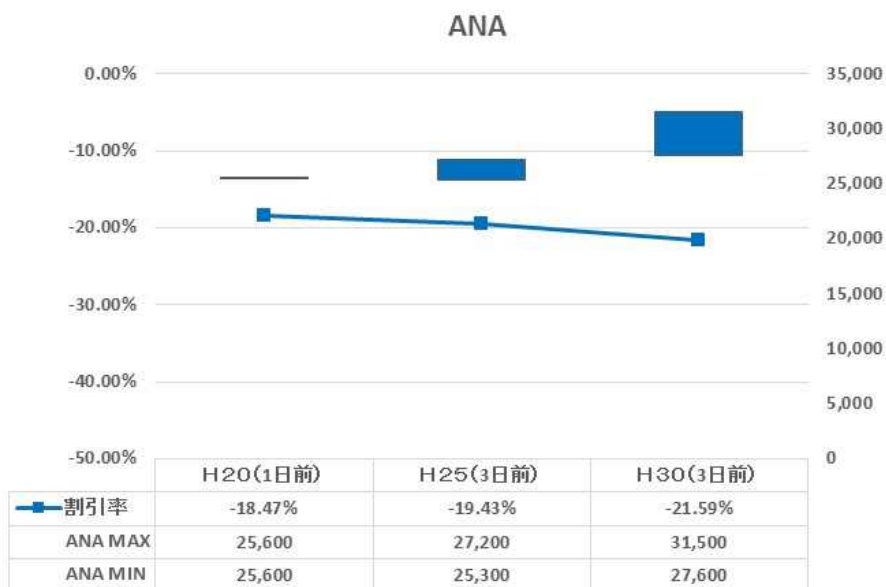
※JJP H30.12.19
成田＝高知就航

便数の推移

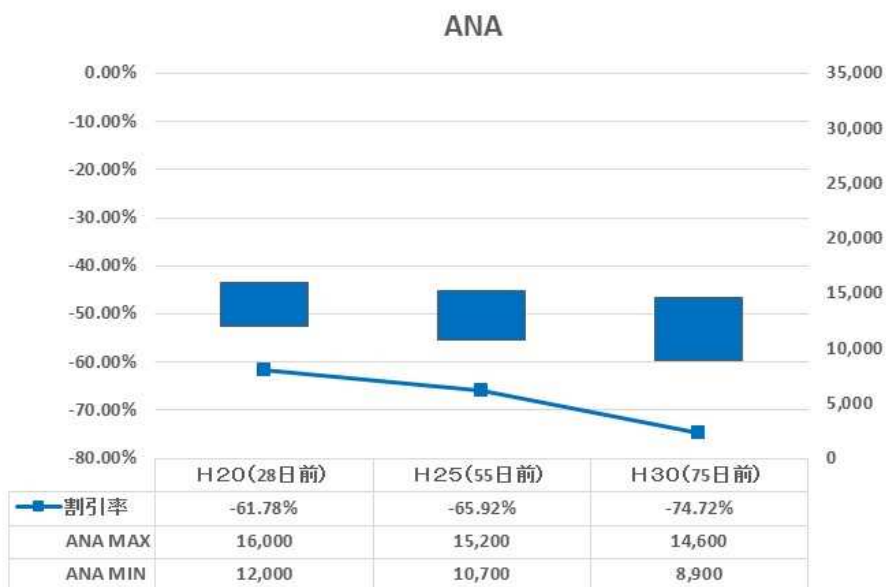


羽田＝高知路線における競争状況②

運賃の推移（直前割引設定運賃）

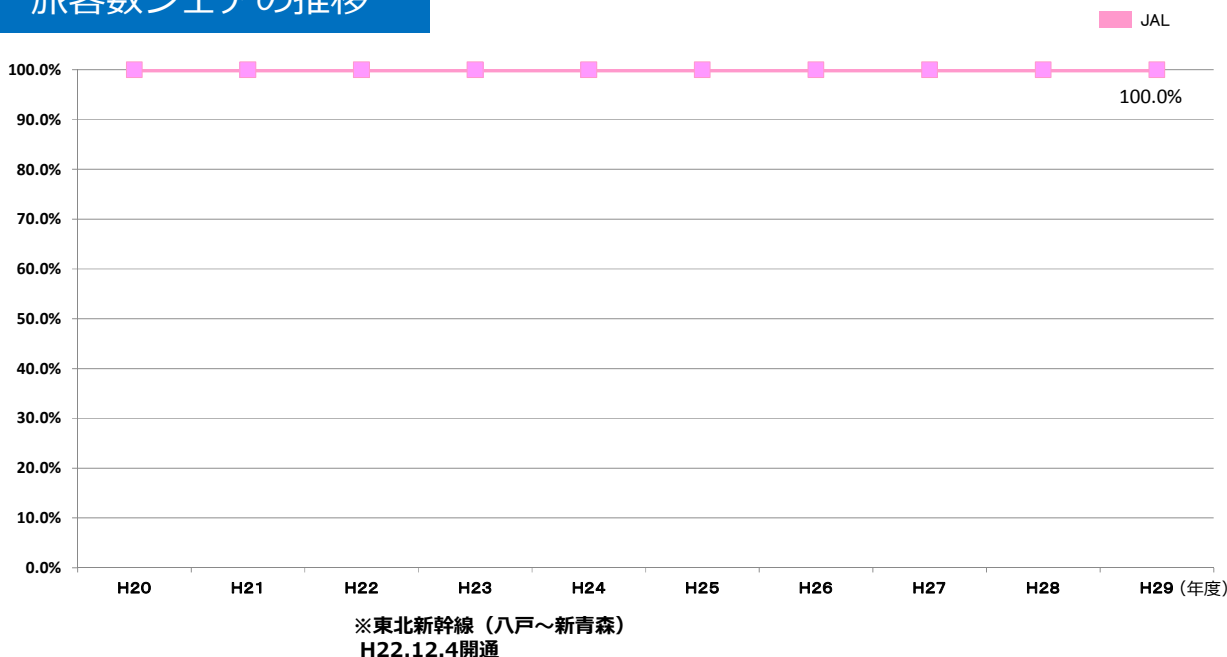


運賃の推移（一定期間前割引設定運賃）

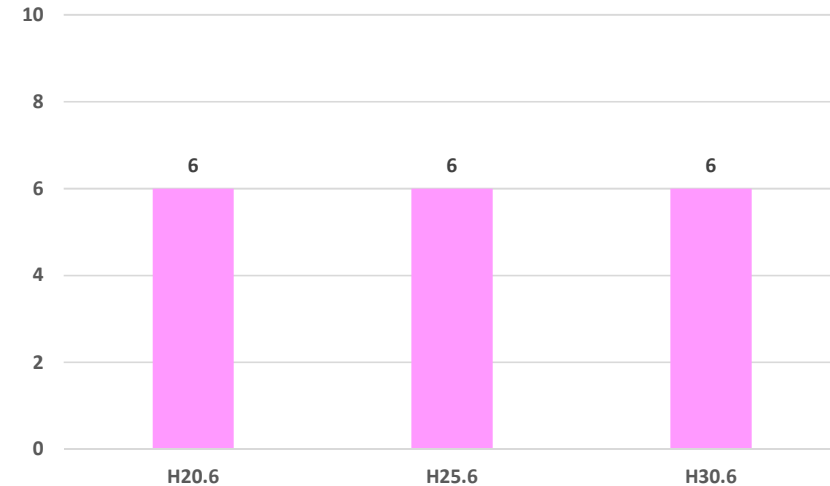


羽田＝青森路線における競争状況

旅客数シェアの推移

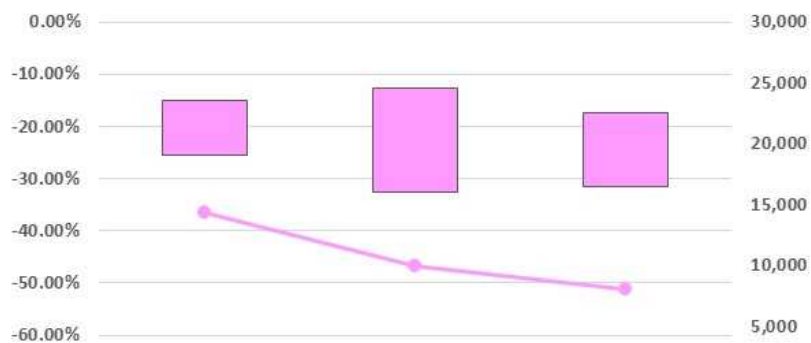


便数の推移



運賃の推移（直前割引設定運賃）

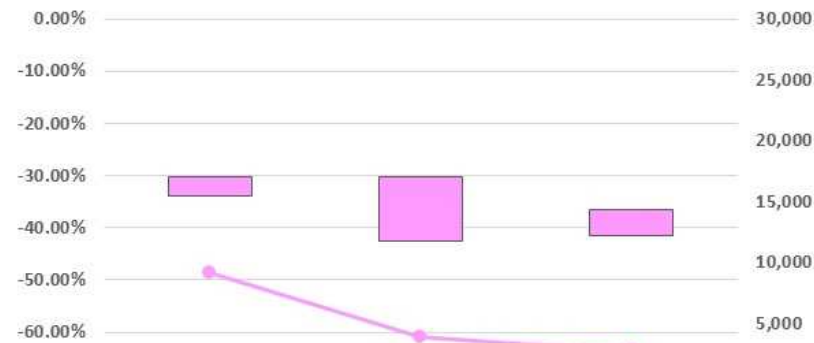
JAL



	H20(1日前)	H25(1日前)	H30(1日前)
割引率	-36.54%	-46.84%	-51.18%
JAL MAX	23,600	24,600	22,500
JAL MIN	19,100	16,000	16,500

運賃の推移（一定期間前割引設定運賃）

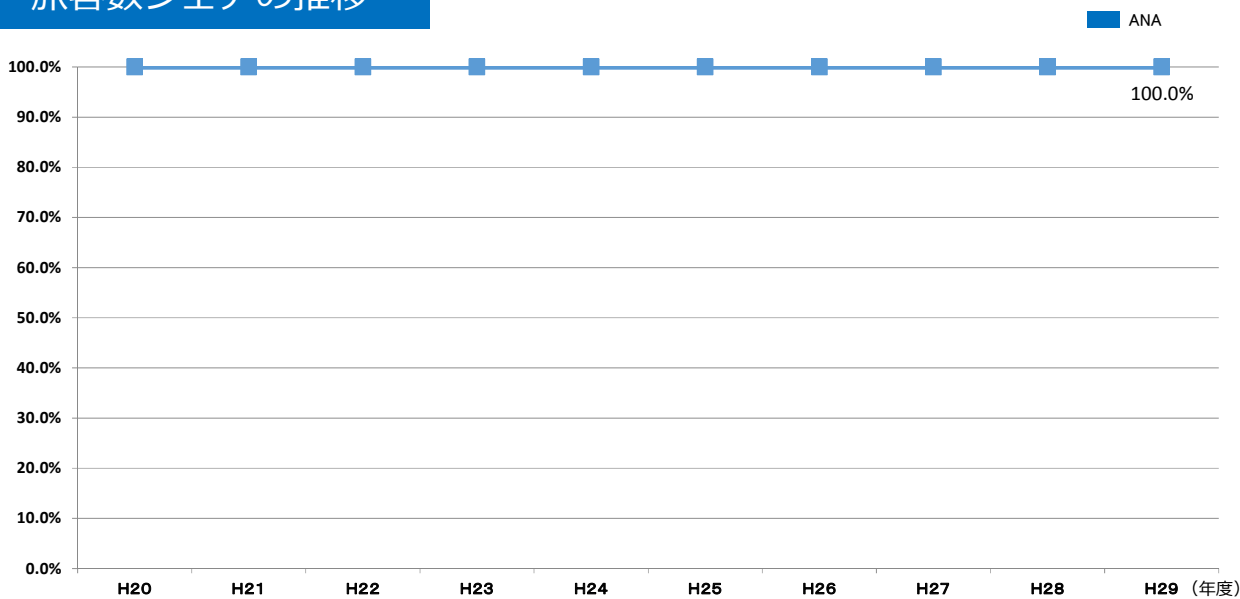
JAL



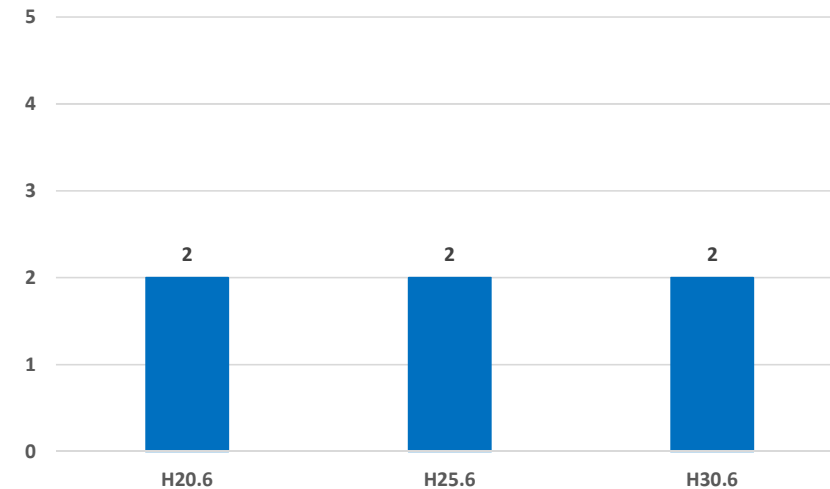
	H20(28日前)	H25(55日前)	H30(75日前)
割引率	-48.50%	-60.80%	-63.91%
JAL MAX	17,000	17,000	14,300
JAL MIN	15,500	11,800	12,200

羽田＝大館能代路線における競争状況

旅客数シェアの推移

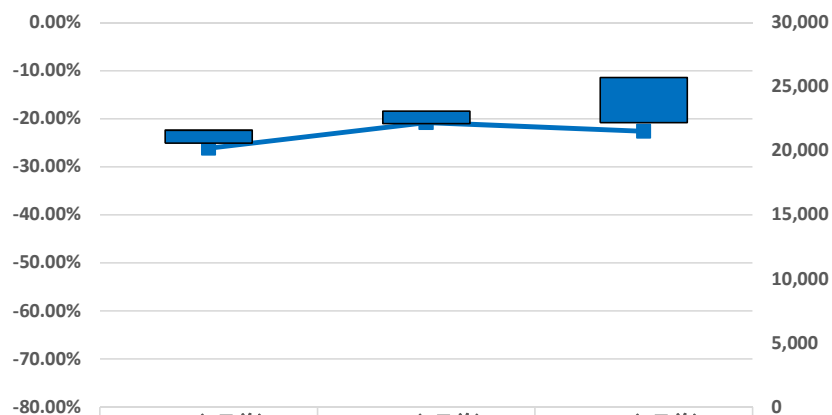


便数の推移



運賃の推移 (直前割引設定運賃)

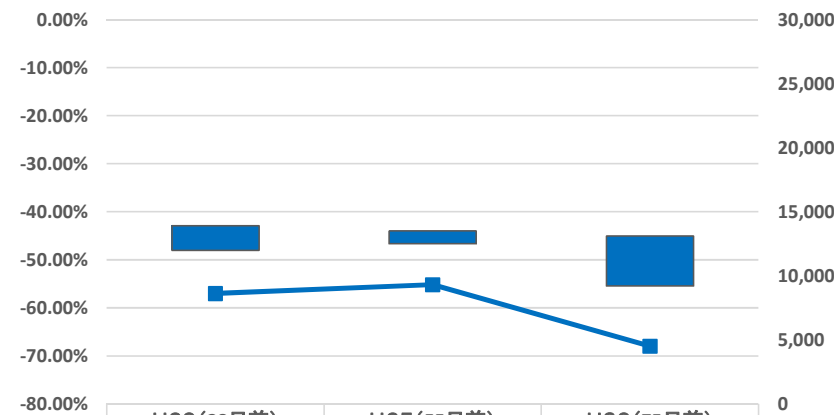
ANA



	H20 (7日前)	H25 (3日前)	H30 (3日前)
■ 割引率	-26.16%	-20.79%	-22.65%
ANA MAX	21,600	23,100	25,700
ANA MIN	20,600	22,100	22,200

運賃の推移 (一定期間前割引設定運賃)

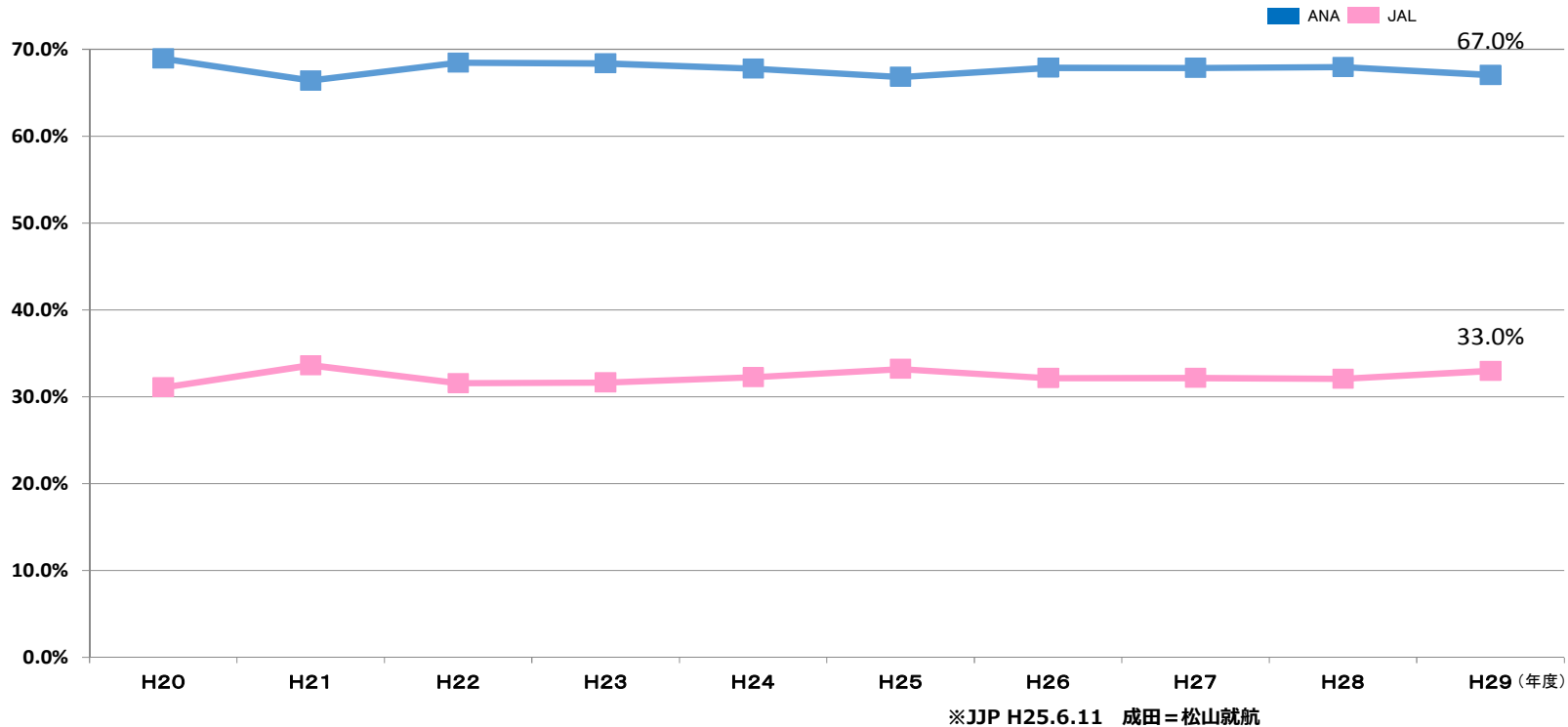
ANA



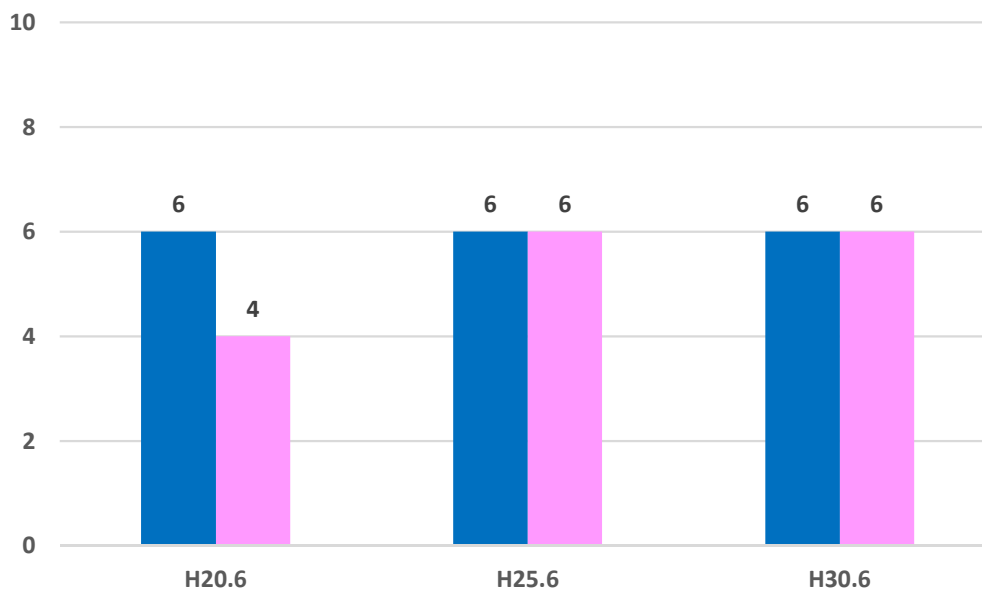
	H20 (28日前)	H25 (55日前)	H30 (75日前)
■ 割引率	-56.99%	-55.20%	-67.94%
ANA MAX	13,900	13,500	13,100
ANA MIN	12,000	12,500	9,200

羽田＝松山路線における競争状況①

旅客数シェアの推移



便数の推移



羽田＝松山路線における競争状況②

運賃の推移（直前割引設定運賃）

ANA



JAL

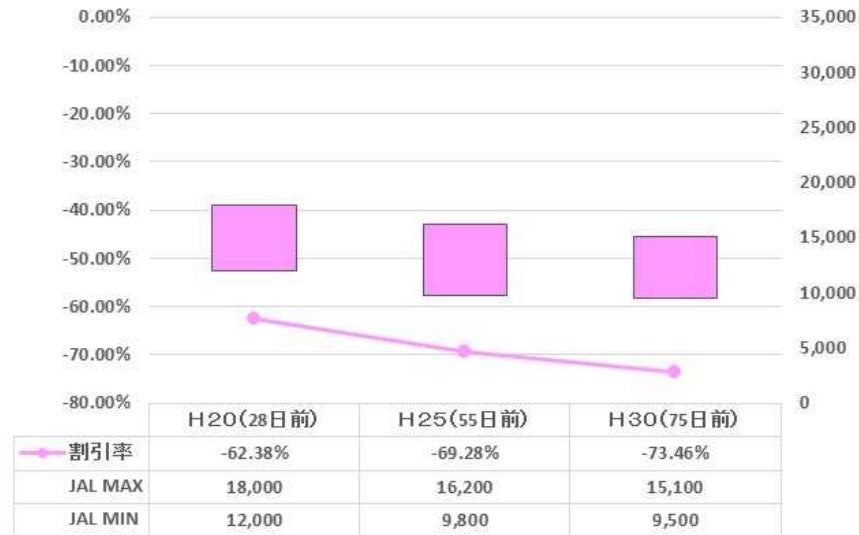


運賃の推移（一定期間前割引設定運賃）

ANA

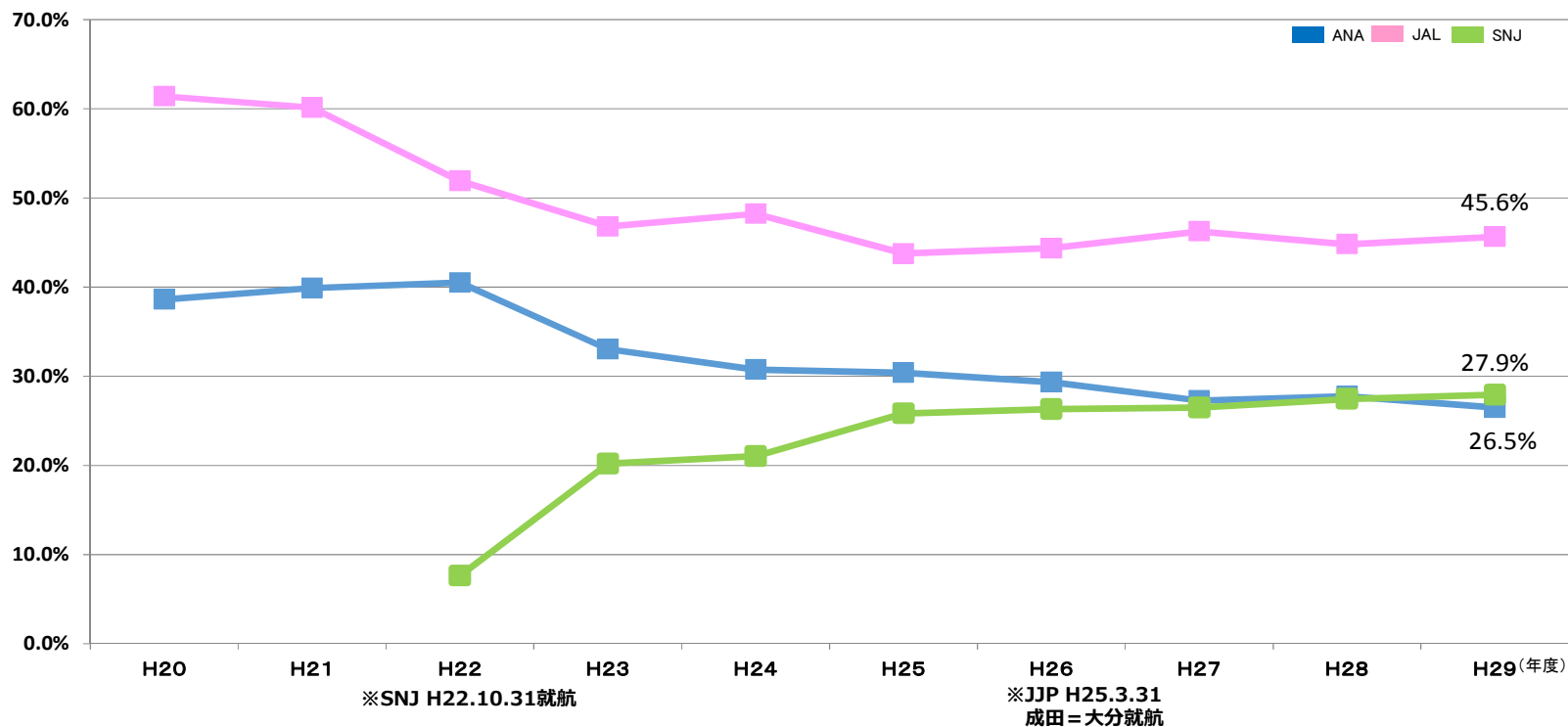


JAL

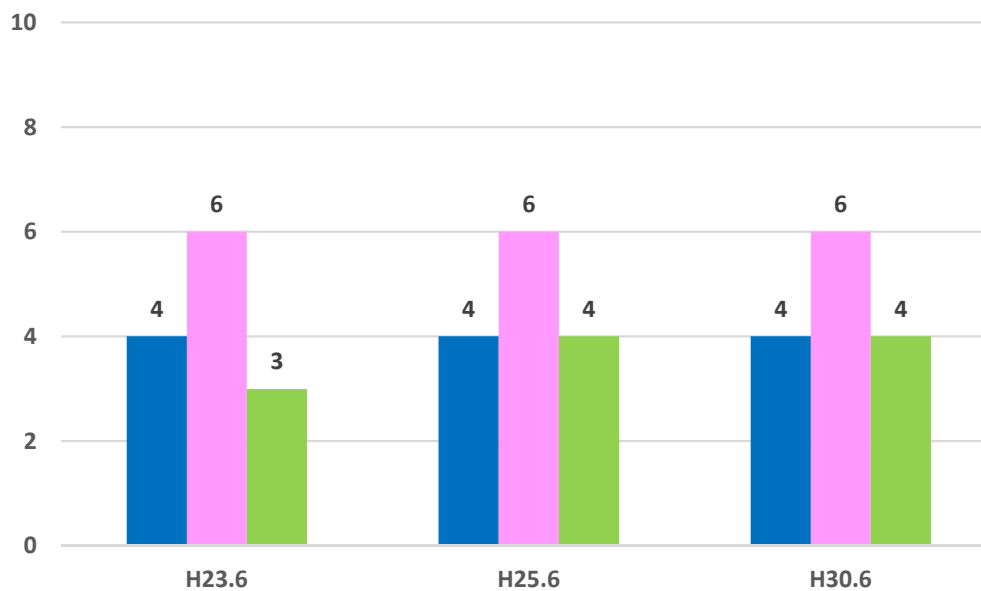


羽田＝大分路線における競争状況①

旅客数シェアの推移



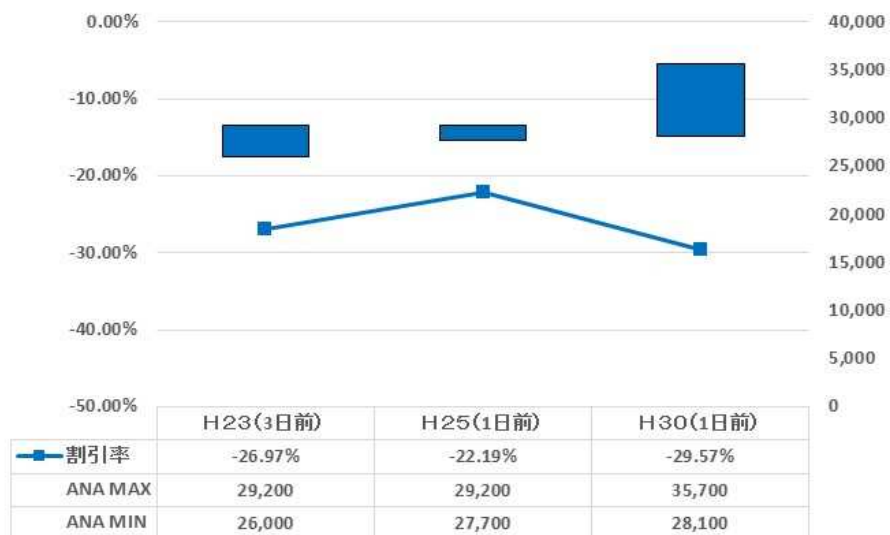
便数の推移



羽田＝大分路線における競争状況②

運賃の推移（直前割引設定運賃）

ANA



JAL



SNJ



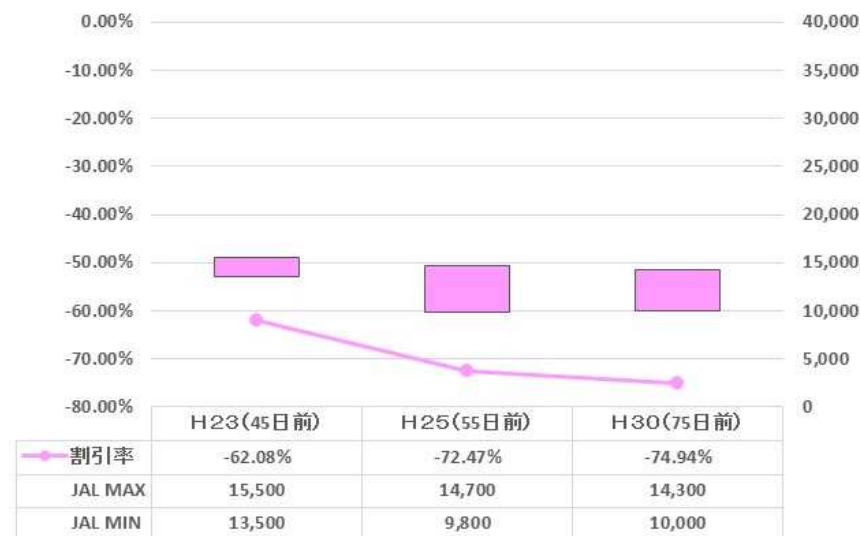
羽田＝大分路線における競争状況③

運賃の推移（一定期間前割引設定運賃）

ANA



JAL



SNJ



特定既存航空会社の機材数の推移

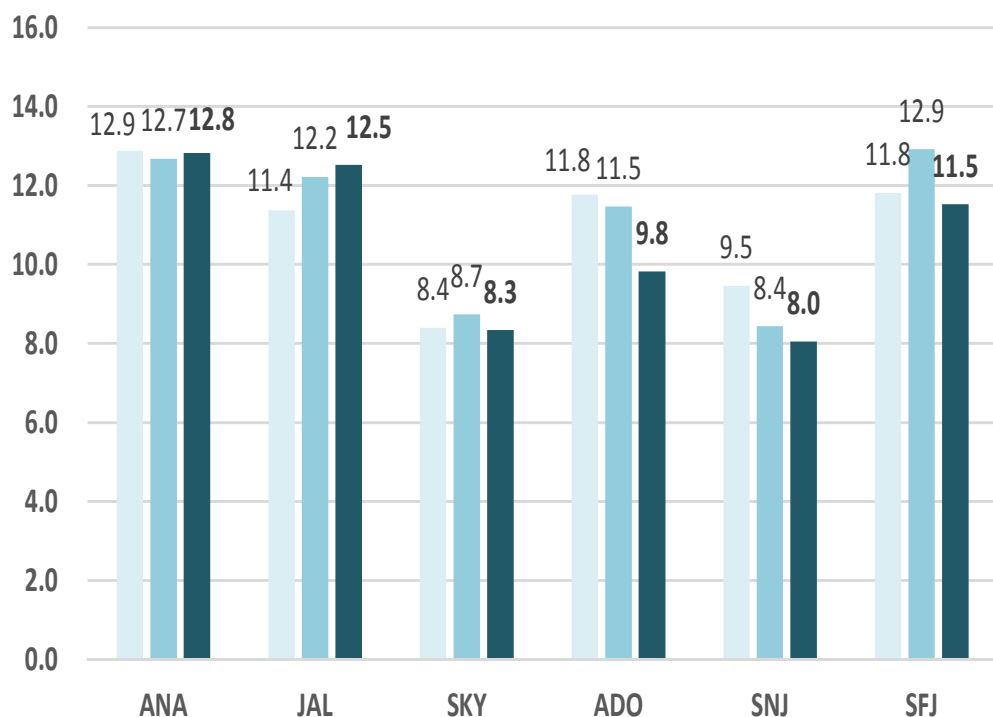
※各年1月1日時点

		H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H30.11 末時点	H31.3 (年度末 見込み)
SKY	B767	2機	—	—	—								
	B737	8機	12機	18機	22機	27機	32機	28機	26機	26機	26機	27機	27機
	A330							5機					
	計	10機	12機	18機	22機	27機	32機	33機	26機	26機	26機	27機	27機
ADO	B767	3機	3機	3機	3機	4機	4機	4機	4機	4機	4機	4機	5機
	B737	4機	6機	6機	7機	8機	10機	9機	10機	9機	9機	9機	9機
	計	7機	9機	9機	10機	12機	14機	13機	14機	13機	13機	13機	14機
SNJ	B737	8機	9機	10機	12機	11機	13機	11機	12機	12機	12機	13機	13機
SFJ	A320	4機	4機	4機	6機	8機	11機	10機	9機	10機	10機	12機	12機
合計		29機	34機	41機	50機	58機	70機	67機	61機	61機	61機	65機	66機

特定既存航空会社等の競争力(ユニットコスト・ユニットレベニュー)

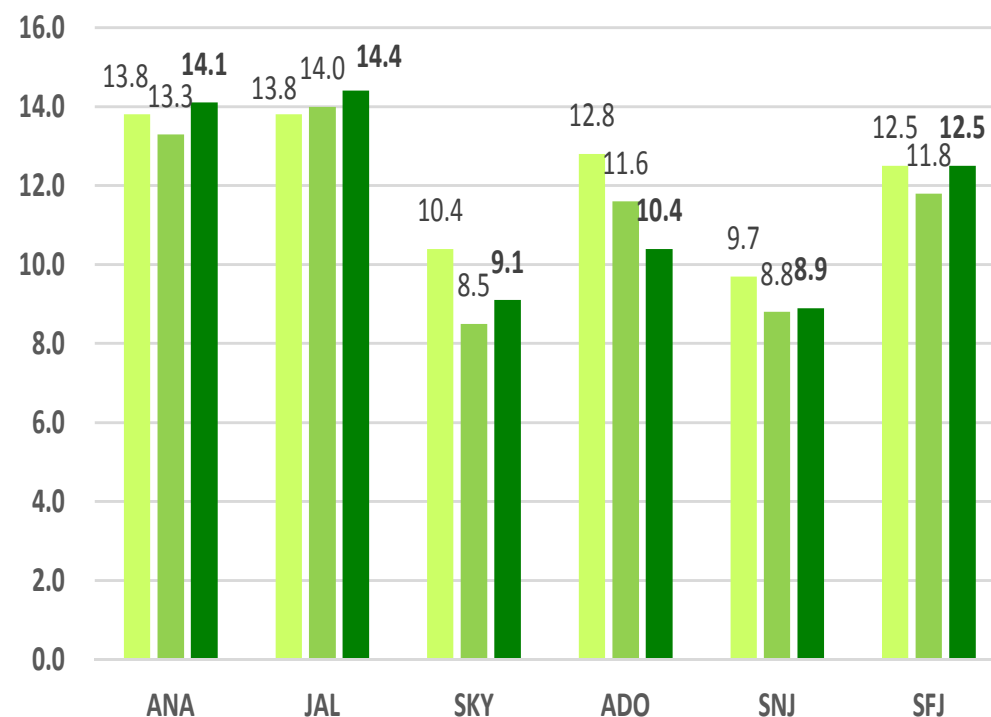
ユニットコスト

■ 平成23年度 ■ 平成25年度(25枠の増枠) ■ 平成29年度(直近)



ユニットレベニュー

■ 平成23年度 ■ 平成25年度(25枠の増枠) ■ 平成29年度(直近)



※ユニットコストとは、航空に係る営業費用から提供座席キロを除いたもの。ユニットレベニューとは、航空に係る収入から提供座席キロを除いたもの。

特定既存航空会社の経営状況の推移

(単位: 億円)

		平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	
スカイマーク (SKY)	財務状況	営業収入	802	859	859	809	720	755	828
		営業損益	152	46	▲ 25	▲ 170	15	67	71
		経常損益	157	80	▲ 4	▲ 159	19	75	77
		当期損益	77	37	▲ 18	▲ 193	▲ 392	67	70
	国内線	就航路線数	23路線	23路線	28路線	24路線	16路線	16路線	18路線
	事業展開	運航総便数	73.7便	75.4便	78.4便	63.6便	63.0便	64.2便	66.6便
AIRDO (ADO)	財務状況	営業収入	432	452	494	490	473	490	474
		営業損益	35	17	7	22	19	19	25
		経常損益	35	18	3	18	13	11	19
		当期損益	22	6	1	6	8	6	11
	国内線	就航路線数	10路線	10路線	13路線	13路線	12路線	12路線	11路線
	事業展開	運航総便数	29.5便	31.0便	37.1便	37.0便	36.1便	36.4便	33.3便
ソラシドエア (SNJ)	財務状況	営業収入	292	306	349	356	380	381	393
		営業損益	7	19	15	10	20	39	38
		経常損益	6	18	13	15	16	34	36
		当期損益	5	11	0	15	9	23	24
	国内線	就航路線数	9路線	9路線	8路線	8路線	10路線	10路線	10路線
	事業展開	運航総便数	27.0便	27.0便	31.0便	31.0便	34.0便	34.0便	34.0便
スターフライヤー (SFJ)	財務状況	営業収入	225	251	330	347	344	348	380
		営業損益	11	0	▲ 30	2	20	30	28
		経常損益	9	0	▲ 26	9	26	29	27
		当期損益	9	2	▲ 30	4	25	19	18
	国内線	就航路線数	3路線	3路線	4路線	5路線	5路線	5路線	6路線
	事業展開	運航総便数	20.2便	21.0便	31.0便	29.4便	30.1便	30.2便	31.6便

※事業展開における就航路線数及び運航総便数は、冬期ダイヤ最終月から算出。

大手航空会社の経営状況の推移

(単位: 億円)

		平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	
全日本空輸 (ANA)	財務状況	営業収入	14,115	14,835	15,701	17,134	17,911	17,652	19,717
		営業損益	970	1,038	659	915	1,364	1,455	1,645
		経常損益	684	769	429	671	1,307	1,403	1,606
		当期損益	281	431	188	392	781	988	1,438
	国内線	就航路線数	99路線	108路線	113路線	113路線	113路線	116路線	117路線
	事業展開	運航総便数	387.2便	397.6便	407.2便	406.5便	400.2便	399.1便	398.6便
日本航空 (JAL)	財務状況	営業収入	12,048	12,388	13,093	13,447	13,366	12,889	13,832
		営業損益	2,049	1,952	1,667	1,796	2,091	1,703	1,745
		経常損益	1,976	1,858	1,576	1,752	2,092	1,650	1,631
		当期損益	1,866	1,716	1,662	1,490	1,744	1,641	1,354
	国内線	就航路線数	110路線	109路線	113路線	117路線	117路線	117路線	117路線
	事業展開	運航総便数	407.8便	411.7便	428.8便	436.7便	430.0便	421.9便	423.4便

※全日空及び日本航空の財務状況は、各社グループ全体(連結)における状況。そのため、全日空には平成24年度から現バニラ・エア、平成29年度からはピーチ・アビエーションを連結。

※事業展開における就航路線数及び運航総便数は、冬期ダイヤ最終月から算出しており、LCCは含まない。

特定既存航空会社に係る制度

特定既存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

○共同運送等を行う場合の新規優遇枠の使用について(平成17年9月16日付航空局長通達)

		特定既存航空会社	大手航空会社
実運航者	特定既存航空会社	1/2	1/4→1/2(平成25年1月改正)
	大手航空会社	制限無し	制限無し

大手航空会社による出資等に係る制限

○「東京国際空港の国内線発着枠の利用について」(平成22年3月23日付航空局長通達)

特定既存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、マイレージ・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～

羽田発着枠配分基準検討小委員会報告書（平成24年11月28日）

4. 多様な輸送網の形成に関する考え方及び評価の方法

（考え方）

- ・ これまでも評価項目において、羽田空港と地方空港との間のネットワークへの貢献度合いのみならず、地方空港同士を結ぶ全国ネットワークへの貢献度合いも評価の対象としてきているが、羽田空港が国内航空に果たしている役割の大きさにかんがみ、多様な輸送網を形成するという観点から、引き続き羽田からのネットワーク及び全国ネットワークを評価の視点として維持すべきである。
- ・ また、今後の我が国の社会経済状況や国内航空におけるLCCも含めた競争の進展等を勘案すると、地方航空ネットワークを維持すること自体が更に厳しい状況に置かれると考えられる。また、空港が全国にほぼ配置されたこと、国内航空利用者が平成18年度をピークに減少局面に入っていることを考慮する必要がある。

検討の視点と資料目次

視点① 羽田路線／国内航空ネットワークの現況

- ・ 羽田空港における国内ネットワークの現状 P61
- ・ 羽田発着路線数、便数の推移、地方路線比率の推移 P62～P64
- ・ 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 P65～P68

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 P69～P70
- ・ 羽田発着枠政策コンテストの概要 P71～P74
- ・ 際内乗継ぎ改善枠等 P75～P76

視点③ 地方における路線維持のための取組事例

- ・ 地方路線維持充実のための取組等 P77～P79
- ・ 空港経営改革の概要及び現況 P80～P83

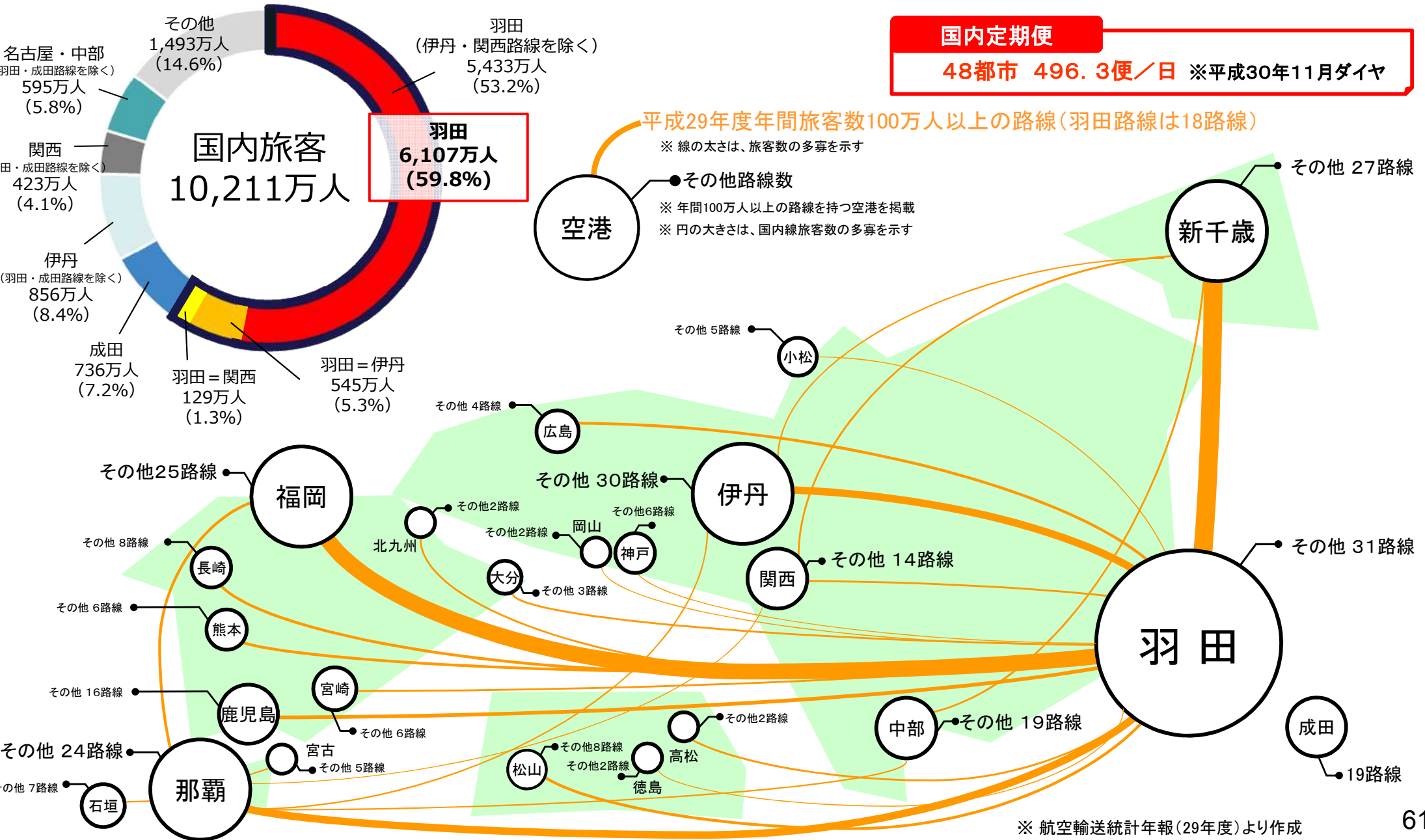
視点④ 考慮すべき周辺環境

- ・ 我が国LCC事業者の概要等 P84～P86

羽田空港における国内ネットワークの現状

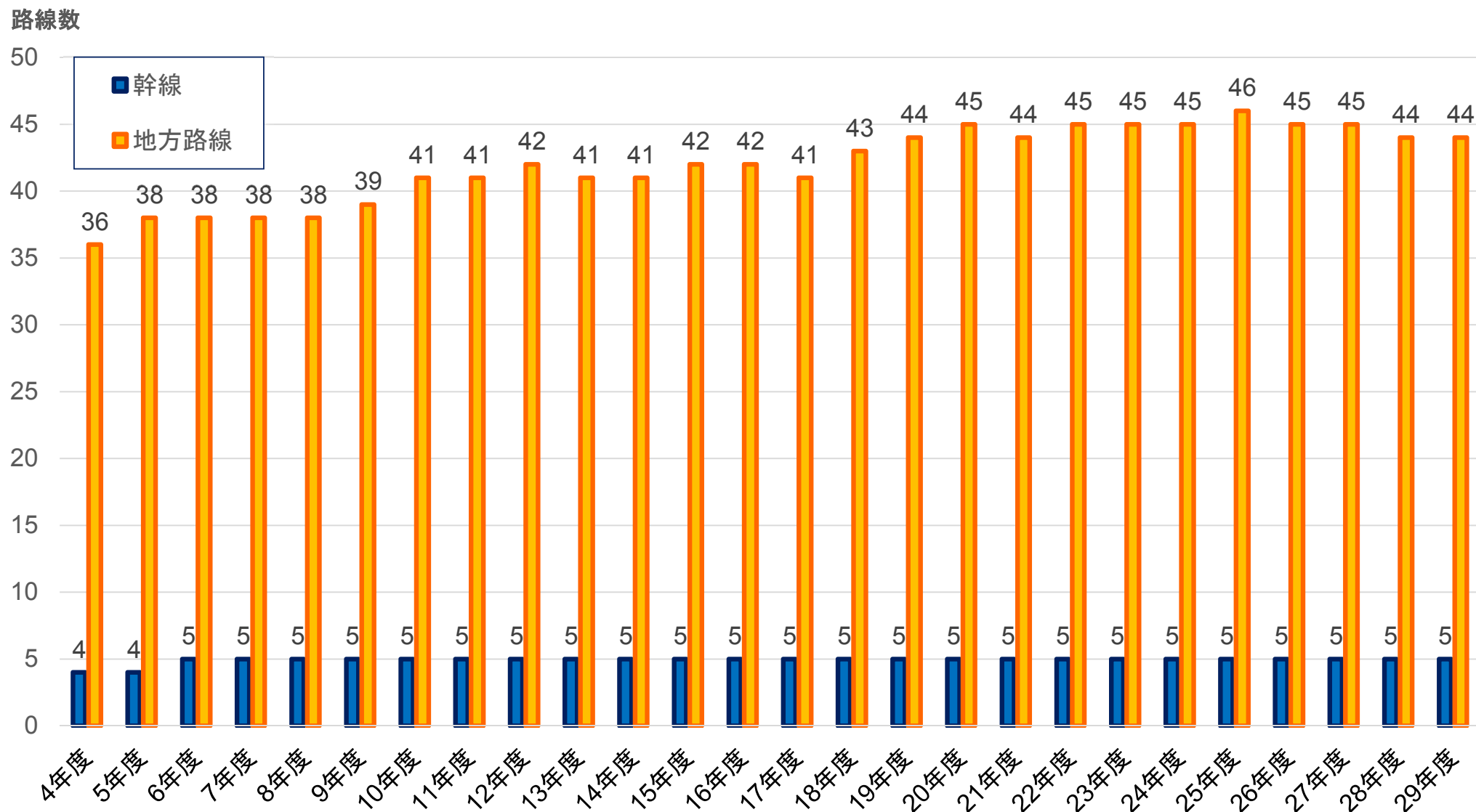
- 国内航空旅客流動については、羽田空港を利用する旅客数が約6割と一極集中が顕著。
- 一方、成田空港と関西空港はLCC参入に伴い旅客流動は一定程度を占め、また、ネットワークの拡充に寄与。

国内定期便
48都市 496.3便/日 ※平成30年11月ダイヤ



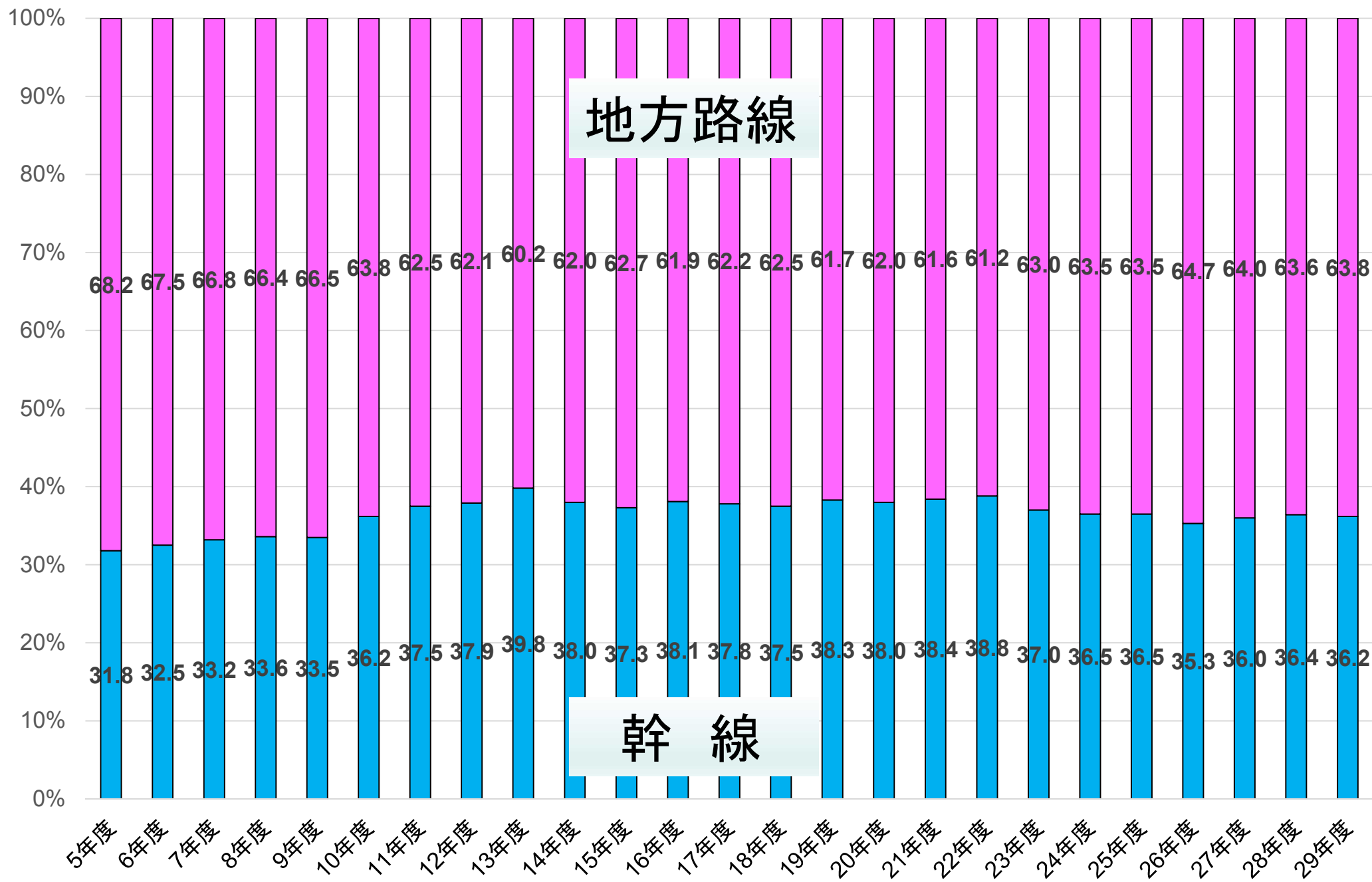
※ 航空輸送統計年報(29年度)より作成

羽田発着路線数の推移

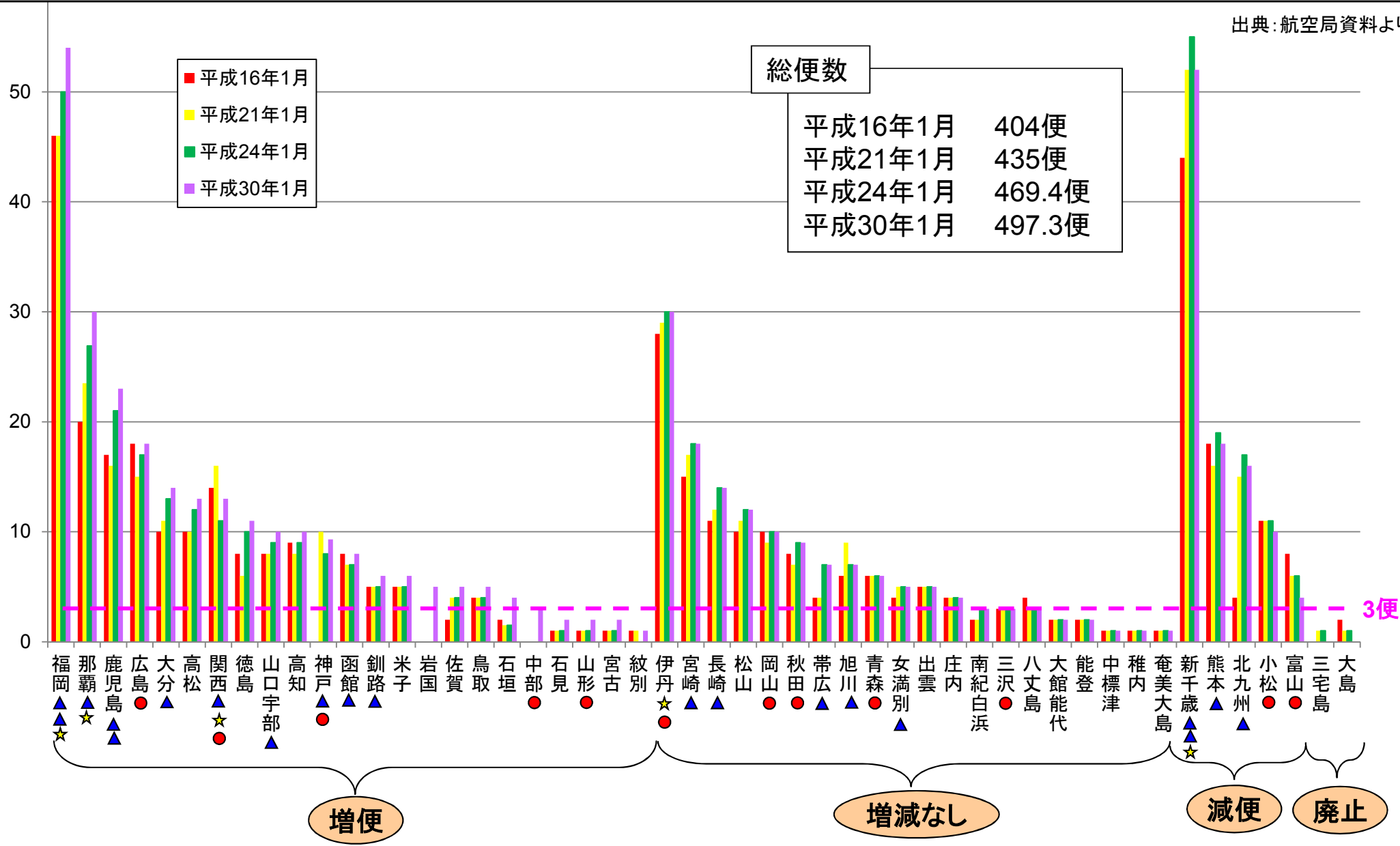


(注)数字は、ANAグループ、JALグループ、スカイマーク、AIRDO、ソラシドエア及びスターフライヤーの合計。

羽田発着路線の運航便数の内訳



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効果がある。

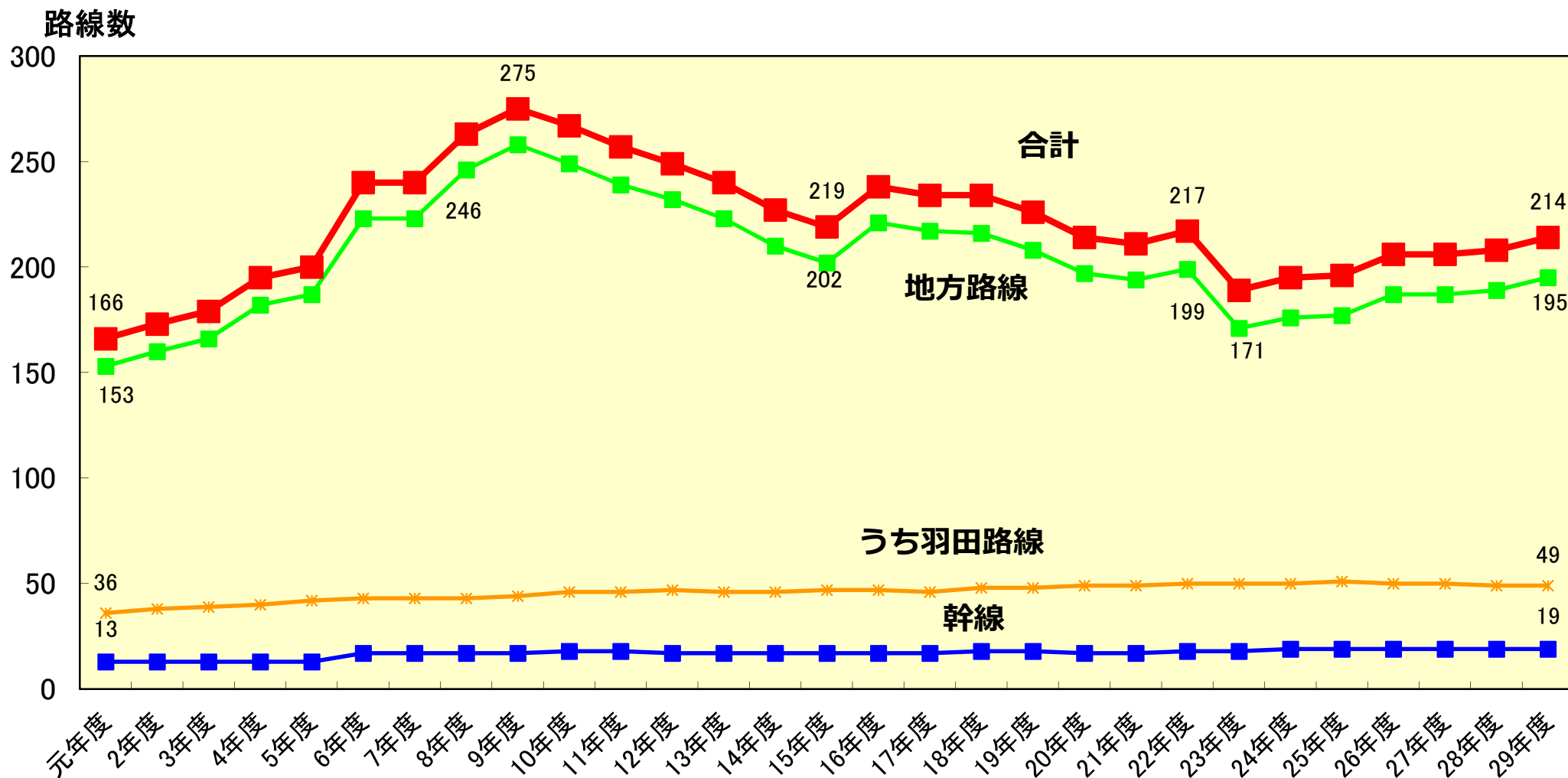


※羽田=久米島路線は、1月に運航がないため上表に記載なし
(例：H29年度は7.15~8.31の期間に1往復/日)

▲ 特定既存航空会社参入路線 ☆ 幹線 ● 新幹線競合路線

国内航空路線の現況(路線数の推移)

路線数はLCC参入の影響等により、平成23年度以降増加が続いている。

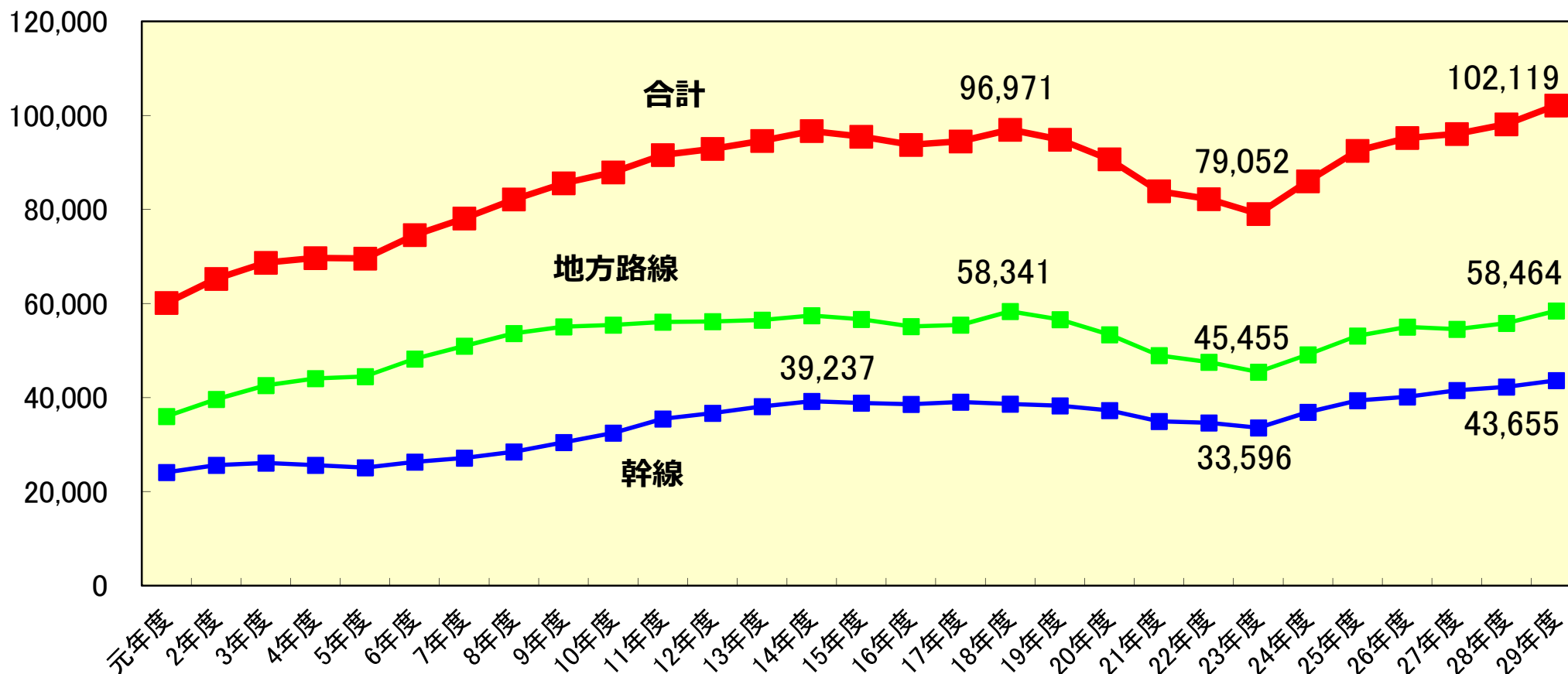


(注) 数字は、ANAグループ、JALグループ、スカイマーク、AIRDO、ソラシドエア、スターフライヤー、Peach・Aviation、ジェットスター・ジャパン、バニラ・エア、春秋航空日本及びエアアジア・ジャパンの合計。

国内航空路線の現況(旅客数の推移)

需要は増加傾向にあり、平成29年度は地方路線、幹線ともに過去最高の旅客数。

旅客数(単位:千人)



(注) 定期便による実績より作成。

路線分類毎の航空会社の路線及び便数①(平成24年と30年の推移)

		ANA		JAL		SKY		ADO		SNJ		SFJ		
		24年	30年	24年	30年	24年	30年	24年	30年	24年	30年	24年	30年	
幹線 (羽田、新千歳、成田、伊丹、関西、 福岡、那覇を相互に結ぶ路線)	路線数	17	18	17	15	7	5	1	1	0	0	2	2	
	便数	101.5	107	95.8	92.3	32.4	30	11	11	0	0	9	13	
	うち羽田路線	路線数	5	5	5	5	3	3	1	1	0	0	2	2
		便数	63	67	65	64.3	22.4	25	11	11	0	0	9	13
	うち羽田路線以外	路線数	12	13	12	10	4	2	0	0	0	0	0	0
		便数	38.5	40	30.8	28	10	5	0	0	0	0	0	0
羽田＝地方路線 (幹線除く)	路線数	31	33	28	29	4	2	4	5	5	5	1	2	
	便数	118	123	128	133	12.2	11	10	12	22	25	11	14	
地方＝地方路線 (離島路線除く)	路線数	49	55	33	40	11	11	5	4	4	4	0	1	
	便数	152	141	110	123.9	23	25	10	6	5	7	0	3	
離島路線	路線数	4	9	30	33	1	0	0	0	0	1	0	0	
	便数	20	21	77.3	80.5	5	0	0	0	0	2	0	0	

(注) 1. 北海道エアシステム(以下「HAC」)は、平成23年3月から平成26年10月までの間はJALのグループ会社ではないことから、上記JALの「24年」の路線数・便数には計上していないが、JALの「30年」の路線数・便数にはHACを含めた形で計上。

2. 路線数及び便数は、各社6月ダイヤ(季節運航便除く)より作成。

路線分類毎の航空会社の路線及び便数②(平成24年と30年の推移)

	ANA	JAL	SKY	ADO	SNJ	SFJ
幹線 (羽田、新千歳、成田、伊丹、関西、福岡、那覇を相互に結ぶ路線)	新千歳＝那覇	成田＝関西、那覇	新千歳＝福岡 成田＝新千歳、福岡、那覇			
	うち羽田路線					
	うち羽田路線以外	新千歳＝那覇	成田＝関西、成田＝那覇	新千歳＝福岡 成田＝新千歳、福岡、那覇		
羽田＝地方路線 (幹線除く)	羽田＝中部、岩国、宮古、新石垣 羽田＝大島、三宅島	羽田＝中部	羽田＝熊本、北九州	羽田＝釧路		羽田＝山口宇部
地方＝地方路線 (離島路線除く)	伊丹＝函館、青森 新千歳＝青森、秋田、福島、富山、小松、広島、福岡＝仙台 那覇＝長崎、熊本、岩国 関西＝函館 中部＝函館、旭川、女満別 那覇＝神戸、鹿児島	伊丹＝函館、三沢、松山 新千歳＝新潟 丘珠＝釧路、函館、三沢	福岡＝茨城 那覇＝茨城 神戸＝仙台 神戸＝熊本 成田＝旭川、神戸	新千歳＝中部、神戸 中部＝函館 新千歳＝新潟、福島、小松、富山	那覇＝中部、神戸 那覇＝熊本、長崎	福岡＝中部
離島路線	関西＝新石垣、宮古 中部＝新石垣、宮古 福岡＝新石垣	伊丹＝隠岐 丘珠＝利尻 函館＝奥尻	那覇＝宮古		那覇＝新石垣	

(注) 前表の「24年」と「30年」の6月ダイヤを時点比較した際に、増路線を黒字表記、減路線を赤字表記。また、HACがJALの再グループ会社に伴い増となった路線を緑表記。

従前の制度

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)

現在の制度

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。

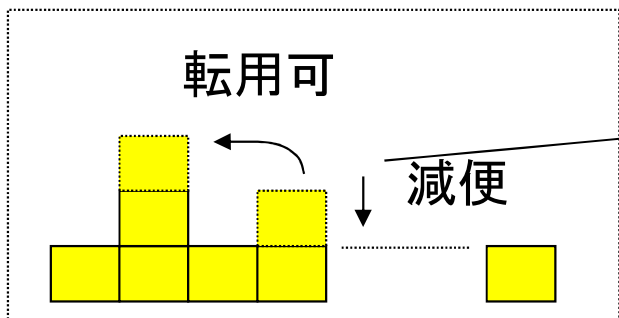
3便ルール

【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))

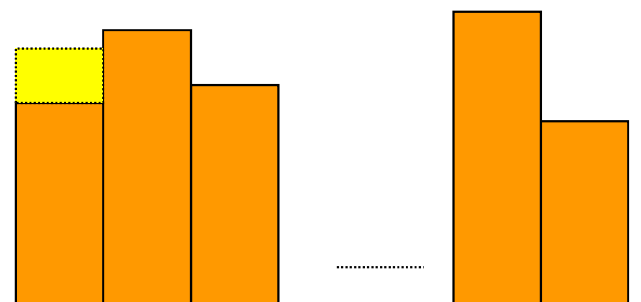
【適用例】
 平成20年11月より、ANAが2便運航していた羽田＝大島を1便減便し、羽田＝佐賀(2便)を1便増便した。

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>

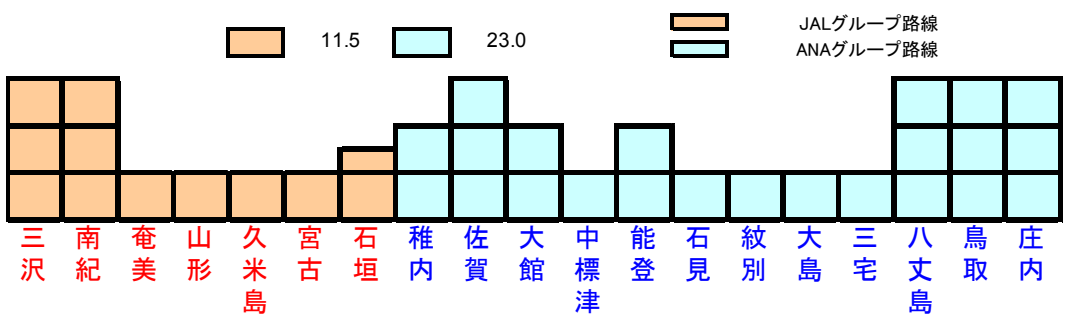


<多便数路線>

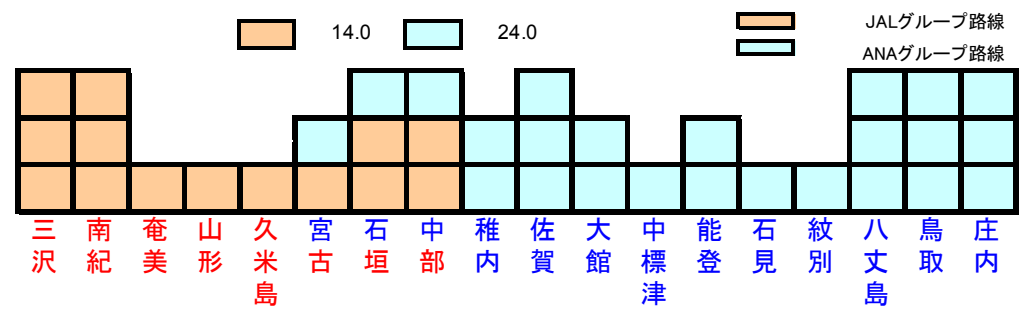


<3便以下路線>

(平成24年12月末)



(平成30年12月末現在)



羽田発着枠政策コンテストの概要

コンテスト概要

- 地方航空ネットワークの維持・充実には、企業努力のみではなく、地域と航空会社とのパートナーシップを通じてニーズにあった需要喚起策等の取組を実施していくことが重要。
- このような取組を促進するため、羽田の政策枠3枠を活用して「羽田発着枠政策コンテスト」を実施。
- 増便を希望する地域とパートナーたる航空会社の今後の取組について、有識者懇談会（H25.11.6）による評価を実施し、優秀と考えられた3路線（羽田＝山形、鳥取、石見）に、2年間の期間限定（H26夏ダイヤからH27冬ダイヤ）で1枠ずつ配分。
- H28.3に延長期間の期限を迎えるにあたって、各路線毎の目標に向けたこれまでの取組を有識者懇談会（H27.12.10）において評価（A…大変優れている、B…一定の効果が認められる、C…大幅な改善を要する、D…成果が期待できない）し、羽田＝山形路線は3年（A評価）、羽田＝鳥取路線は2年（B評価）、羽田＝石見路線は2年（B評価）、それぞれ延長することとなった。
- 羽田＝鳥取路線、羽田＝石見路線は、H30.3に延長期間の期限を迎えることから、有識者懇談会（H29.9.13）を開催し、両路線ともに2年間延長（B評価）することとなった。
- 羽田＝山形路線はH31.3に延長期間の期限を迎えることから、有識者懇談会（H30.9）を開催し、1年間延長することとなった。

有識者懇談会委員

- | | | | |
|--------|-------------------------|---------|--------------------|
| ○加藤 一誠 | 慶應義塾大学商学部教授 | ○廻 洋子 | 敬愛大学国際学部教授 |
| ○竹内 健蔵 | 東京女子大学現代教養学部国際社会学科教授 | ○矢ヶ崎 紀子 | 東洋大学国際地域学部国際観光学科教授 |
| ○花岡 伸也 | 東京工業大学環境・社会理工学院融合理工学系教授 | ○柳川 範之 | 東京大学大学院経済学研究科教授 |

各路線の実績※1

	羽田＝山形（JAL 1→2便）※2						羽田＝鳥取（ANA 4→5便）						羽田＝石見（ANA 1→2便）※3					
	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度
旅客数 （25年比）	28,527	74,687	83,771	84,478	87,357	32,617	315,153	326,492	348,726	353,541	368,415	123,309	70,934	105,199	115,784	112,355	133,960	42,381
	—	(261.8%)	(293.6%)	(296.1%)	(306.2%)	—												
座席 利用率	56.3%	71.9%	79.8%	81.7%	83.1%	76.1%	64.2%	55.1%	58.6%	59.6%	63.0%	60.4%	58.2%	49.8%	52.2%	46.8%	56.8%	53.9%
目標	—	78,000	78,000	87,000	87,500	100,000	—	310,000	350,000	360,000	370,000	380,000	—	120,000	127,000	127,000	134,000	140,000
		70%	70%	78.4%	78.9%	72.1%		51.6%	60%	61%	62%	63%		57.5%	56.7%	52.3%	55.3%	57.8%

※1 羽田＝山形路線については、旅客数欄の上段は有償搭乗者のみの数値、下段は無償搭乗者も含んだ数値。羽田＝鳥取路線及び羽田＝石見路線については有償搭乗者のみの数値。30年度は、4月～7月の実績。

羽田＝山形路線は無償搭乗者も含んだ数値、羽田＝鳥取路線、羽田＝石見路線は有償搭乗者のみの数値をもとに座席利用率や目標を算出している。

※2 羽田＝山形路線については、平成30年3月25日に機材を大型化（ERJ170→ERJ190）。

※3 羽田＝石見路線については、平成27年10月25日に機材を大型化（B737→A320）。

羽田発着枠政策コンテストにおける取組(羽田＝山形路線)

1. 実施主体等

山形県、山形空港利用拡大推進協議会、日本航空(株)

当該取組に係る山形県の予算規模：平成30年度 20,750千円

【参考】羽田＝山形便の時刻表

	羽田	→	山形		山形	→	羽田
JAL	07:15	→	08:20	JAL	08:50	→	09:55
JAL	17:40	→	18:45	JAL	19:20	→	20:25

※2018年12月時刻表より作成。※使用機材はERJ190 (95席)

2. 取組の内容

■ 航空会社との連携

- ・ 昼1往復から朝夕2往復運航とし日帰り需要の喚起
- ・ 新幹線運賃並みの割引料金の設定、早朝化した羽田発第1便の割引運賃の設定
- ・ 航空会社と地域が収支を折半する「路線収支共有制度」を導入
- ・ 新型機材の導入 [ERJ170(76席)→ERJ190(95席)]

■ 安定したビジネス利用の確保

- ・ 「山形空港サポーターズクラブ」によるビジネス客の囲い込み
- ・ 空港シャトル、ワンコインライナー等の二次交通の充実による利便性向上

■ 観光需要の拡大

- ・ 旅行会社へのセールス活動、旅行商品の造成支援
- ・ 羽田乗継による海外インバウンド誘客(シンガポール、タイ等)
- ・ 観光アウトバウンドを主目的にした「おいしい山形空港旅くらぶ」の運営
- ・ 空港と主要観光地を結ぶ予約制乗合タクシー「観光ライナー」等の運行

■ 二次交通の充実

- ・ 空港シャトル、空港ライナー、ワンコインライナー、観光ライナーの運行
- ・ 多言語対応のWeb予約システムの導入

■ 空港の機能・受入体制の強化

- ・ 広く親しまれるよう愛称を公募し、「おいしい山形空港」に決定
- ・ 観光・二次交通等の案内を行う総合案内所の設置、ビルテナント職員の外国語研修会の実施
- ・ 夏・冬期の「おいしいプレゼントキャンペーン」による到着客への地元特産品プレゼント
- ・ 空港レストランのリニューアル、県産木材による空港の木質化

おいしい山形空港 サポーターズクラブは、企業やビジネスパーソンの方々に、山形空港(羽田)・山形空港(山形)・山形空港(新庄)への航空機利用を促進し、観光需要を喚起する。また、山形空港(羽田)・山形空港(山形)・山形空港(新庄)の各ターミナルに、サポーターズクラブ専用ラウンジを設置し、快適な航空機利用環境を提供する。

会員共通の特典

- ・ 山形空港(羽田)・山形空港(山形)・山形空港(新庄)の各ターミナルに、サポーターズクラブ専用ラウンジを設置し、快適な航空機利用環境を提供する。
- ・ 山形空港(羽田)・山形空港(山形)・山形空港(新庄)の各ターミナルに、サポーターズクラブ専用ラウンジを設置し、快適な航空機利用環境を提供する。



サポーターズクラブ専用ラウンジ

サポーターズクラブ



二次交通の充実

おいしい山形空港 おいしいプレゼントキャンペーン

おいしい山形空港 到着のお客様に山形の夏をお届け。キャンペーン期間 2018年6月15日(金)～8月31日(金)

おいしい山形空港 到着のお客様に山形の夏をお届け。キャンペーン期間 2018年6月15日(金)～8月31日(金)

おいしいプレゼントキャンペーン

3. 取組の目標と成果

旅客数	目標 成果	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度
		-	72,000人	78,000人	87,000人	87,500人	100,000人※1
(参考)搭乗率		30,828人	79,004人	88,061人	88,832人	91,319人	34,759人※2
		56.3%	71.9%	79.8%	81.7%	83.1%	76.1%※2

※1 H30.3.25から機材変更 E170 (76席) → E190 (95席)
 ※2 H30.4月～7月までの実績
 ※ 数値は全て無償搭乗者数も含む数値

羽田発着枠政策コンテストにおける取組(羽田＝鳥取路線)

1. 実施主体等

鳥取県、全日本空輸(株)

当該取組に係る鳥取県の予算規模：平成30年度 98,190千円

【参考】羽田＝鳥取便の時刻表

	羽田	→	鳥取		鳥取	→	羽田
ANA	06:45	→	08:05	ANA	07:05	→	08:15
ANA	09:30	→	10:50	ANA	08:40	→	09:55
ANA	13:05	→	14:25	ANA	11:30	→	12:45
ANA	16:40	→	18:00	ANA	15:05	→	16:20
ANA	19:15	→	20:35	ANA	18:40	→	19:55

※2018年12月時刻表より作成。※使用機材はB737(166席) A320(166席)

2. 取組の内容

■首都圏からの観光誘客の強化

- 新たなターゲットに向けた誘客対策
 - ANAとの共同キャンペーン「ANA鳥取多美」を通じて、女子旅をターゲットにした情報発信を展開
- 他空港とIN/OUTを組み合わせた山陰周遊観光の促進
 - 県内2空港を利用することで“鳥取”を満喫できる周遊観光PRや空港レンタカー助成の実施

■海外インバウンド旅客利用の促進

- ANAグループと連携した欧米豪のFIT※向けインバウンド誘客事業『Odyssey Japan』の実施
- ANA海外支店と連携した羽田乗継による団体ツアー誘客、FAMツア※ーの開催 など

■移住促進や子育て支援による定住人口増加に向けた取組

- 移住目的や子どもの航空便利用に対する航空運賃助成制度「エアサポート支援事業」の実施

■「空の駅」化による空港機能の強化及び持続的な賑わい創出

- 空港の愛称化による認知度向上
 - 「鳥取砂丘コナン空港」への愛称化(H27.3)を契機に、コナン装飾や空港内のなぞ解きラリー等の充実
- 空港の機能強化(空港リニューアル・コンセッションによる民営化)
 - “鳥取らしい”食やお土産を提供する空港内店舗と連携した誘客キャンペーンや旅行商品造成
 - 「空港コンシェルジュ(案内人)」の配置、空港から主要観光地への直行バスの運行

※FITとは海外個人旅行者(Foreign Independent Tour)、FAMツアーとは海外旅行事業者等の現地視察ツアー(Familiarization Trip)の略。

ANAと連携したプロモーション「ANA鳥取」



県内2空港を利用した山陰周遊PR(じゃらんサイト)



3. 取組の目標と成果

		H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度
旅客数	目標	—	310,000	350,000	360,000	370,000	380,000
	成果	315,453	326,492	348,726	353,541	368,415	123,309
(参考)搭乗率		64.2%	55.1%	58.6%	59.6%	63.0%	60.4%

※ H30年度は4月～7月までの実績値
 ※ 数値は全て有償搭乗者のみの数値

羽田発着枠政策コンテストにおける取組(羽田＝石見路線)

1. 実施主体等

島根県、萩・石見空港利用拡大促進協議会、全日本空輸(株)

当該取組に係る島根県の予算規模：平成30年度 280,248千円

【参考】羽田＝石見便の時刻表

	羽田	→	石見		石見	→	羽田
ANA	10:35	→	12:20	ANA	13:00	→	14:25
ANA	15:30	→	17:15	ANA	17:50	→	19:20

※2018年12月時刻表より作成。※使用機材はB737(166席) A320(166席)

2. 取組の内容

■イン需要の維持・拡大

(1) 首都圏からの誘客促進

- ・元乃隅稻成神社、角島大橋などの絶景スポットをめぐる萩・石見空港発周遊バスの運行
- ・萩・石見空港キャンペーンの展開(レンタカー助成、乗り合いタクシー運行、特典クーポン付与)
- ・萩・石見空港利用者を対象とした、空港滑走路を活用した記念撮影会の実施

(2) 圏域の魅力発信の強化

- ・石見神楽や紙すき体験を含むモニターツアーの実施及び雑誌・Web上でのレポート掲載
- ・旅の情報誌「ことりっぷ(萩・津和野の旅)」の小冊子を作成し、都内の書店にて配布
- ・インフルエンサーを招へいし、Instagramで石見の食、体験コンテンツ等をPR

(3) インバウンドへの取組

- ・石見神楽を鑑賞、体験するインバウンド向けモニターツアーの実施及びツアー商品の造成

(4) 県及び地元自治体の政策との連携推進

- ・地元市町が取り組む「経済・教育分野」における都市間交流の活性化
- ・企業誘致視察ツアー、製品の販路拡大のためのプロガー等の招請、関係人口の創出など各種施策による利用促進

■アウト需要の維持・拡大

(1) 個人利用の促進

- ・街頭啓発やCATV等によるPR、イベント開催などの機運醸成のほか、地元発募集型旅行の実施

(2) 企業・団体利用の促進

- ・サポーター企業の新規登録の促進、修学旅行への支援、圏域企業と首都圏企業との交流拡大

萩・石見空港キャンペーン

空港滑走路での記念撮影会



日本海絶景めぐりバス

ことりっぷ(萩・津和野の旅)



3. 取組の目標と成果

		H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度
旅客数	目標	—	120,000	127,000	127,000	134,000	140,000
	成果	70,934	105,199	115,784	112,355	133,960	42,381※1
(参考)搭乗率		58.2%	49.8%	52.2%	46.8%	56.8%	53.9%

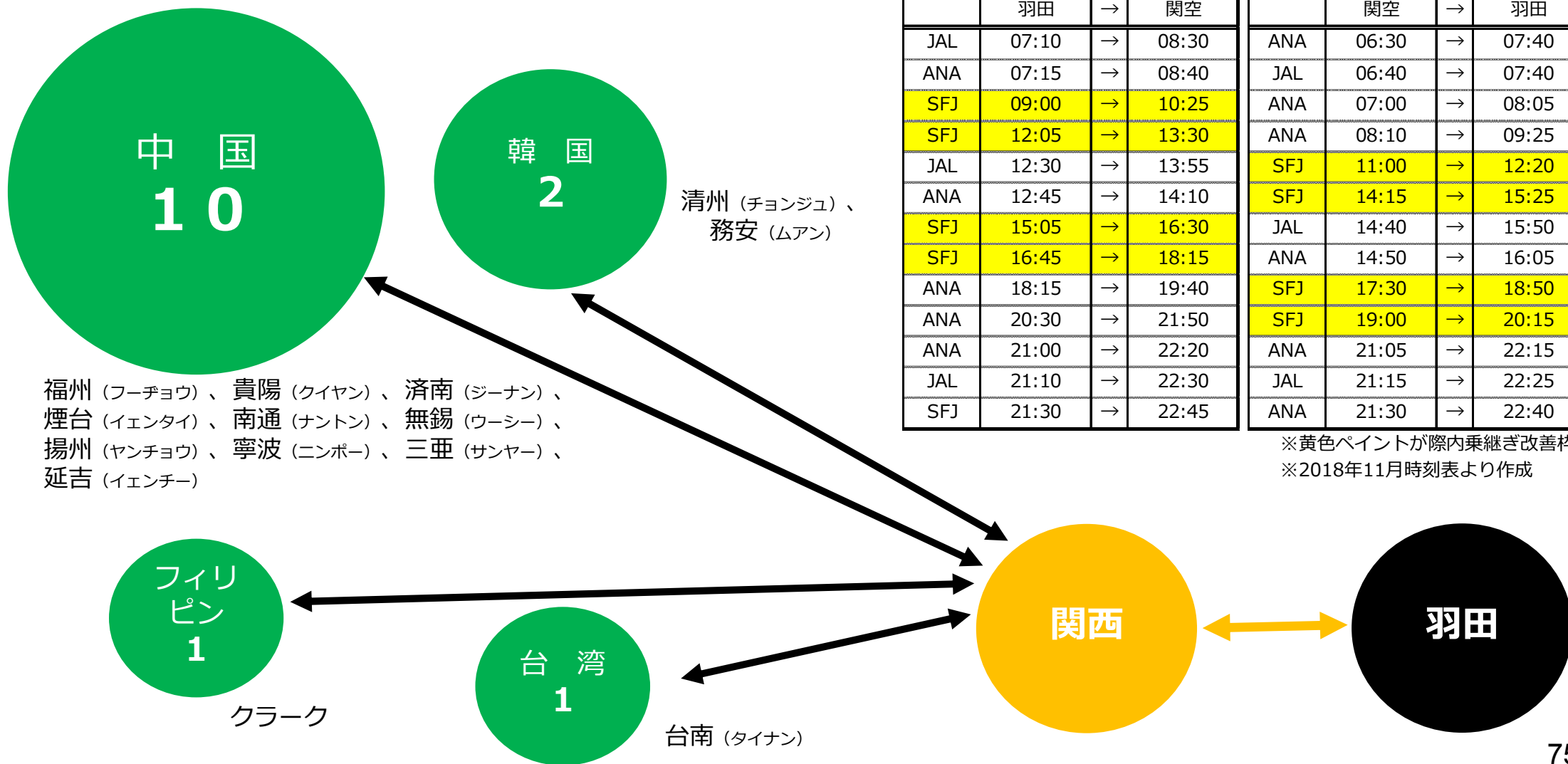
※ H30年4月から7月までの実績値
 ※ 数値はすべて有償搭乗者のみの数値

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－関空－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年に増加した発着枠（10枠）のうち4枠については、関西国際空港路線（以下、「関空路線」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。
- 羽田、成田という首都圏空港から就航していない関空路線は14都市。

	羽田	→	関空		関空	→	羽田
JAL	07:10	→	08:30	ANA	06:30	→	07:40
ANA	07:15	→	08:40	JAL	06:40	→	07:40
SFJ	09:00	→	10:25	ANA	07:00	→	08:05
SFJ	12:05	→	13:30	ANA	08:10	→	09:25
JAL	12:30	→	13:55	SFJ	11:00	→	12:20
ANA	12:45	→	14:10	SFJ	14:15	→	15:25
SFJ	15:05	→	16:30	JAL	14:40	→	15:50
SFJ	16:45	→	18:15	ANA	14:50	→	16:05
ANA	18:15	→	19:40	SFJ	17:30	→	18:50
ANA	20:30	→	21:50	SFJ	19:00	→	20:15
ANA	21:00	→	22:20	ANA	21:05	→	22:15
JAL	21:10	→	22:30	JAL	21:15	→	22:25
SFJ	21:30	→	22:45	ANA	21:30	→	22:40

※黄色ペイントが際内乗継ぎ改善枠
 ※2018年11月時刻表より作成



	配分		自由枠	地方枠	新規優先枠		政策枠	
					新規自由枠	新規地方枠	際内乗継改善枠	政策コンテスト
JAL	184.5	39.8%	176	7.5				1
ANA*	171.5	37.0%	160	9.5				2
SKY	36	7.8%	4		24	8		
ADO	23	5.0%	2		17	4		
SNJ	25	5.4%	3		15	7		
SFJ	23	5.0%	5	1	9	4	4	
計	463		350	18	65	23	4	3

※ 平成26年4月(三宅撤退)、平成27年10月(大島撤退)にANAからそれぞれ1枠ずつ回収しているが、自由枠・地方枠の区別は明確にされていないため、地方枠を回収したと仮定。

平成30年度 国管理・共用空港における着陸料軽減措置

国内航空路線に係る着陸料軽減

		羽田空港の着陸料	福岡、新千歳の着陸料	その他の国管理・共用空港の着陸料
出発空港	羽田、伊丹、福岡、新千歳	本則	本則	本則の1/2 (関西、成田、中部発 本則の1/3)
	関空、広島、高松、松山、北九州、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島	本則の2/3	本則の1/2 (関西、成田、中部発 本則の1/3)	
	釧路、函館、高知、米子(美保)、岩国、徳島、小松	本則の2/5		
	旭川、帯広、女満別、秋田、山口宇部、青森、庄内、富山、神戸、鳥取、出雲、岡山、佐賀	本則の1/5		
	稚内、紋別、中標津、丘珠、三沢、大館能代、山形、能登、南紀白浜、石見、その他	本則の1/6		

国際航空路線に係る着陸料軽減

- 羽田以外の空港について、国際定期便の着陸料を7/10、国際旅客チャーター便の着陸料を1/2に軽減。
- 上記に加え、羽田・福岡・新千歳以外の空港において、新規就航等に際し着陸料を1/2に軽減(通称:インバウンド割)。
〔地域の同規模・同期間支援と協調〕
- 更に、「訪日誘客支援空港」については、「インバウンド割」を拡充し、新規就航等に係る着陸料を最長3年間、1/2以上引き下げ。〔地域の同規模・同期間支援と協調〕

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、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。

深夜早朝路線に係る着陸料軽減

- 24時間空港(関空、新千歳、北九州)の深夜早朝利用促進のため、これら3空港と羽田空港を結ぶ深夜早朝路線(※)の羽田と新千歳の着陸料を1/2に軽減。
※関空、新千歳、北九州を22時から6時59分までに出発し羽田に到着する便、これら3空港を出発し羽田空港に22時から6時59分までに到着する便又は羽田空港を出発し、新千歳空港に22時から6時59分までに到着する便
- 24時間空港(羽田、新千歳、北九州)の深夜早朝国際貨物便(22:00～6:59)の着陸料を1/2に軽減
- 羽田空港における低需要時間帯の利用促進のため、2:00～3:59に到着する国際旅客便(新規就航・増便分)の着陸料を1/2に軽減

※国内線に使用される最大離陸重量50t以下の小型機材に係る着陸料については、更に9/10に軽減

概要

○ 税の性格

国内運送に用いる航空機に積み込まれた航空機燃料の量に基づき、航空事業者等から航空機燃料税を徴収。空港整備等の財源に充てている。

空港整備勘定 平成30年度予算 一般会計より受入 785億円
うち航空機燃料税 514億円

○ 経緯

- ・昭和47年度 : 税率13,000円/kl にて導入
- ・昭和54年度 : 税率13,000円/kl ⇒ 26,000円/klへ本則税率を引上げ
- ・平成23年度～25年度 : 税率26,000円/kl ⇒ 18,000円/klへ(我が国航空会社の国際競争力強化)
- ・平成26年度～28年度 : // (地方航空ネットワークの維持・回復)
- ・平成29年度～31年度 : // (地方航空ネットワークの維持・回復)

現行の特例措置の概要

- ・本則 26,000円/kl → 18,000円/kl
- ・沖縄路線 13,000円/kl → 9,000円/kl
- ・特定離島路線 19,500円/kl → 13,500円/kl

- 平成32年3月31日まで (平成29年度から3年間延長)

国内線航空機に係る特例措置の延長(固定資産税)

安定的な航空輸送サービスの提供及び地方航空ネットワークの維持を図るため、特例措置の適用期限を2年間延長する。

施策の背景

我が国航空会社の現状

- グローバル化や航空自由化の進展
- 国際航空市場で厳しい競争に直面
- LCCの本格参入など利用者ニーズの多様化に応じた新サービスの登場

地方路線を巡る環境

- 地方において顕著な人口減少・少子高齢化
- 内部補助など航空会社の企業努力による地方航空ネットワーク維持の限界
- 耐用年数を迎え、機材更新が必要な地域航空会社の小型機が増加

地方航空ネットワーク維持のための支援が必要

要望の概要

特例措置の内容

【固定資産税】

国内線の航空機について、別表のとおり軽減

要望

現行の措置を2年間(平成30年4月1日～平成32年3月31日)延長する。

別表

- ① 最大離陸重量200トン以上
最初の3年間2/3
- ② 最大離陸重量200トン未満
最初の5年間2/5
※ ②は地方的路線就航時間割合2/3以上(2/3未満は①と同率を適用)
- ③ 最大離陸重量50トン未満
初年度3/8、その後4年間2/5
- ④ 最大離陸重量30トン未満
最初の5年間1/4
※ ③④は特に地方的路線時間割合2/3以上(2/3未満は②と同率を適用)

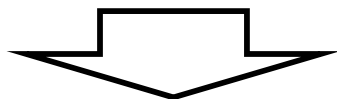
	大型機 (B777等)	購入後 3年 2/3に軽減
200トン→	中・小型機 (B767・B737等)	5年 2/5に軽減
50トン→	リージョナル機 (ERJ等)	1年 3/8 その後4年 2/5に軽減
30トン→	リージョナル機 (ATR等)	5年 1/4に軽減

**<政策目標>
現行の地方航空ネットワークの維持**

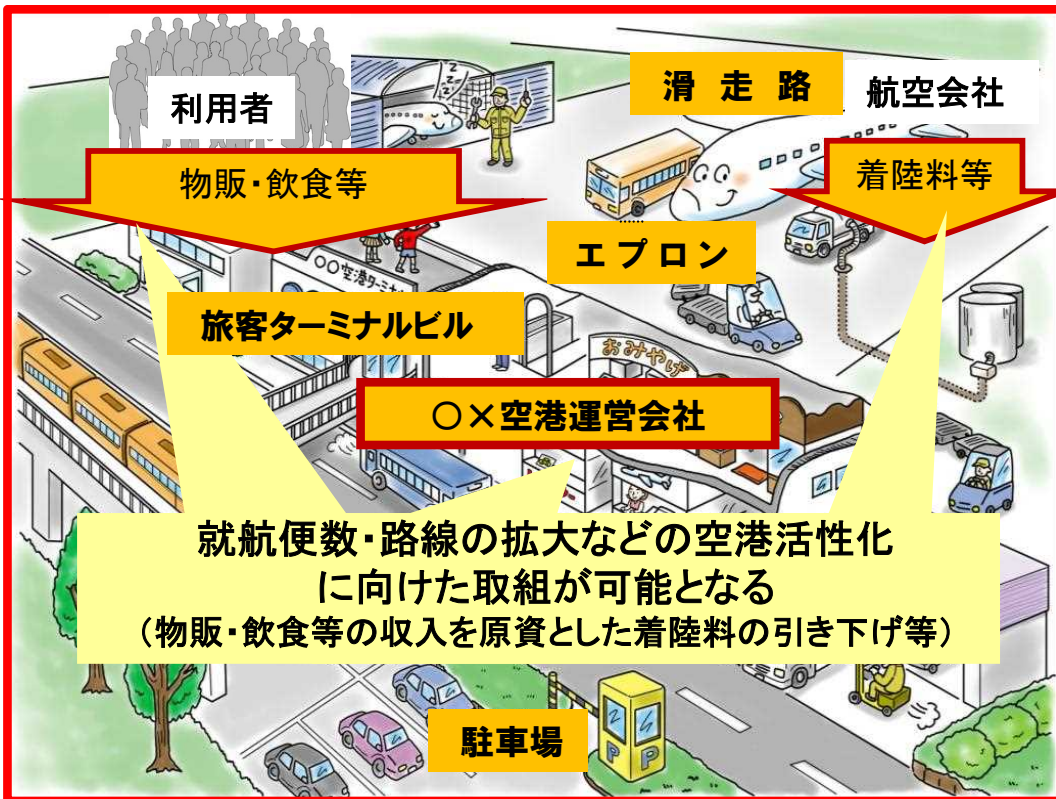
空港経営改革の概要

- ◆ 空港は「整備」の時代から「運営」の時代に入っている。
- ◆ 空港の「運営」を改善することにより、「オープンスカイ」の進展や「LCC」の台頭の効果を地域に早急に取り込むことが肝要。
- ◆ 民活空港運営法に基づき民間による一体経営を実現し、着陸料等の柔軟な設定等を通じた航空ネットワークの充実、内外の交流人口拡大等による地域活性化を図る。

我が国の国管理空港は、各施設の運営主体がバラバラ



「コンセッション」による経営一体化



国が土地等の所有権を留保しつつ、民間に運営権を設定し、航空系事業と非航空系事業を一体経営

施設等所有	国		民間
	管制	滑走路等	空ビル等
運 営	国		三セク等
	継続	運営権の設定	譲渡
	国	民間による一体運営	

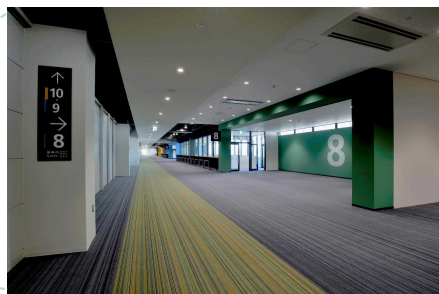
仙台空港の運営委託による成果

- ▶ 仙台空港は、平成28年7月より仙台国際空港(株)による運営が開始。
- ▶ 仙台空港から宮城県外の東北地方各所への2次交通の充実、柔軟な着陸料設定や積極的なエアポートセールスによる路線の誘致等、民間の創意工夫を活かした運営が進められている。

施設整備による利便性の向上

(出典：仙台国際空港(株))

○新旅客搭乗施設(ピア棟)建設・供用開始 (2018年10月～)



○ローコスト構造・運用をコンセプトに整備。国内線搭乗口が6から10カ所に増加。発着機輻輳時の旅客処理能力が拡大。

民間委託を通じた路線拡充の動き

アジアナ航空ソウル線の増便

◇仙台～ソウル便を増便(週4便→週7便) 平成28年6月28日～

タイガーエア台湾(国際線LCC)新規就航

◇仙台～台北便を新設(週5便) 平成28年6月29日～
◇仙台空港として初めての国際線LCC

エバー航空台北線の増便

◇仙台～台北便を増便(週2便→週4便) 平成28年10月12日～

スカイマーク神戸線の就航

◇仙台～神戸便を再開(1日2往復) 平成29年7月1日～

Peach(LCC)仙台空港拠点化、新規就航

◇仙台～札幌便を新設(1日2往復) 平成29年9月24日～
◇仙台～台北便を新設(週4便) 平成29年9月25日～

フジドリームエアラインズの新規就航

◇仙台～出雲便を新設(1日1往復) 平成30年4月20日～

【仙台空港就航便数】

平成30年冬ダイヤ期首

⇒400便/週 +36便

(平成28年冬ダイヤ期首

⇒364便/週)

旅客数及び収益の増加

○旅客数の目標値

	開始5年後 (平成32年度)	30年後 (平成57年度)
旅客	410万人	550万人
国内	362万人	435万人
国際	48万人	115万人
貨物	1万t	2.5万t

○旅客数の実績値

	平成27年度 (運営開始前)	平成29年度 (運営2年目)	
旅客	311万人	344万人	過去最高
国内	295万人	316万人	開始前比 7%増
国際	16万人	28万人	開始前比 75%増
貨物	0.7万t	0.7万t	



○営業収益

○平成29年度51.6億円(民間委託前比較 56%増(33.1億円))

空港アクセスの拡充

鉄道	バス
◇仙台空港～仙台(3往復増便)	◇仙台空港～仙台(3往復増便) 平成29年3月4日～
	◇福島会津若松と直結する高速バス路線開設(1日3往復) 平成28年11月14日～
	◇松島・平泉を直結するバス路線開設(松島:1日4往復+2便/平泉:1日2往復) 平成29年1月25日～
	(平泉の1往復を花巻空港まで延伸) 平成30年5月11日～
	◇酒田・鶴岡方面を直結する高速バス路線開設(1日1往復) 平成29年4月1日～
	◇山形駅を直結するバス路線開設(1日4往復) 平成29年4月21日～
	◇秋保温泉・みちのく公園を直結するバス路線開設(1日6往復) 平成29年9月20日～
	◇安比高原(盛岡駅経由)シャトルバス(冬期運行) 平成29年12月～
	◇山形蔵王スキー場シャトルバス(冬期運行) 平成29年12月～

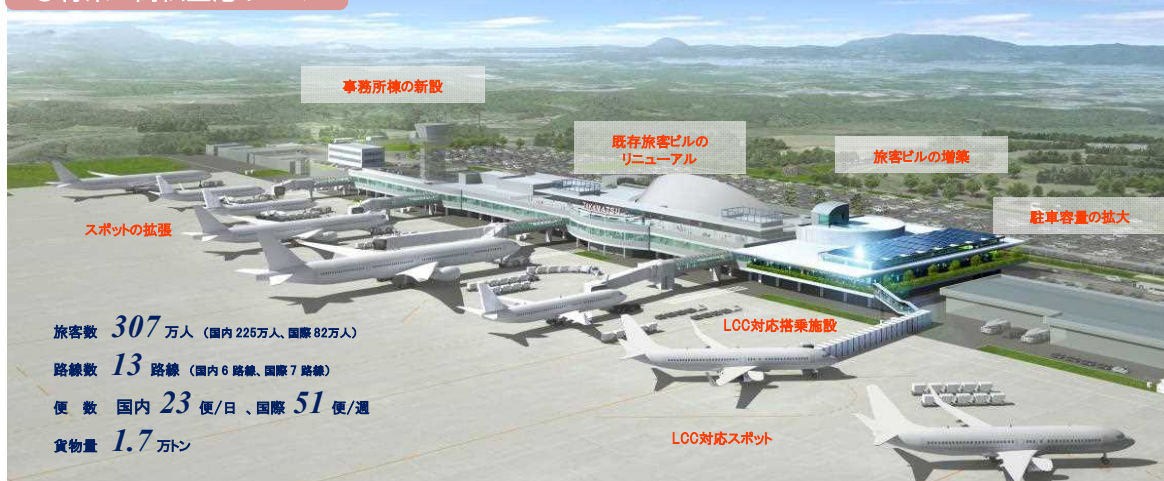
高松空港の運営委託について

- 高松空港は、平成30年4月より高松空港(株)による運営が開始。
- 今後、「アジア・世界とつながる四国瀬戸内No.1の国際空港」を目指し、複数のLCCの拠点化、魅力的な商業施設づくり、地域共生など民間の創意工夫を活かした運営が進められる予定。

高松空港の将来計画

〔出典：三菱地所・大成建設・パシコングループ提案概要〕

○将来の高松空港イメージ



旅客数 **307** 万人 (国内225万人、国際82万人)
 路線数 **13** 路線 (国内6路線、国際7路線)
 便数 国内 **23** 便/日、国際 **51** 便/週
 貨物量 **1.7** 万トン

旅客数・貨物量の目標値

	2015年 (現在)	2022年 (5年後)	2032年 (15年後)
旅客数	180 万人	260 万人	307 万人
国内	165 万人	209 万人	225 万人
国際	15 万人	51 万人	82 万人
貨物量	0.6 万トン	1.3 万トン	1.7 万トン

307万人達成への成長ステップ



魅力的な商業施設づくり

- 四国瀬戸内ブランドを発信する物販・飲食店舗の拡充
- クリーンエリア内商業スペースを拡大し、搭乗時刻の直前まで楽しめる空間づくり
- 免税店舗の拡張

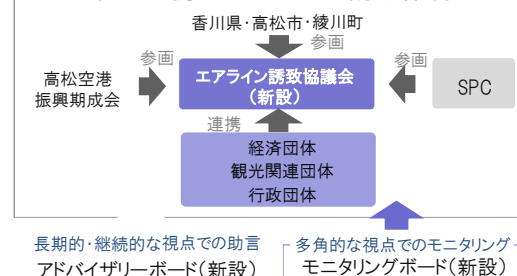
施設	面積	倍率	拡張後
クリーンエリア内	180 m ²	約17.5倍	3,150 m²
免税店舗	120 m ²	約3.8倍	450 m²



地域との協働体制

- 各種の協議会・ボードによる関係地方自治体との連携体制の構築
- 官民連携による航空需要の拡大施策の実施

官民連携でのエアライン誘致体制



民間委託の効果

- 航空ネットワークの充実
 - ジェットスター・ジャパン 高松～成田便を増便(2便/日→3便/日) (平成30年4月～)
 - エアソウル 高松～ソウル便を増便(5便/週→7便/週) (平成30年10月28日～)
- 航空利用者の利便性向上
 - 国内線搭乗待合室のリニューアル及び拡張、免税店舗の拡張(平成30年4月～)
 - カーシェアリングサービスの開始(平成30年4月～)
- 地域との連携強化
 - 高松空港を持続的に飛躍・発展させるため、香川県とパートナーシップ協定を締結(平成30年4月～)
- 駐車場の利便性向上
 - 事前精算機の新設や電子マネー決済の導入等を実施(平成30年4月～)
- バス路線の拡充
 - 高松空港から琴平、大歩危、祖谷溪との直通バス路線開設(平成30年7月～)

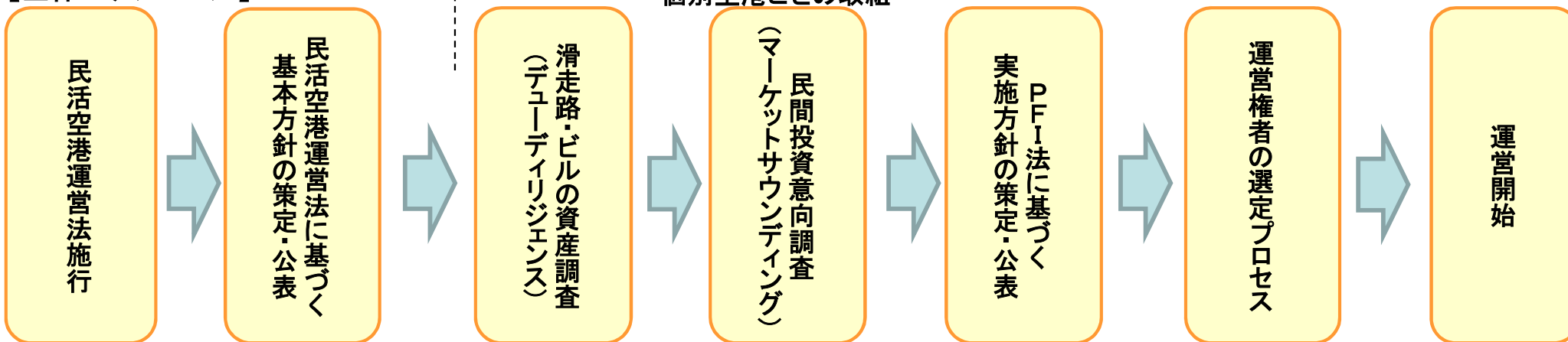


航空ネットワークの拡大

- LCCの拠点化に向けた料金施策と受け入れ環境整備
- 海外や首都圏をターゲットとした航空需要の取込み



【全体スケジュール】



個別空港ごとの取組

仙台空港	H25	H25.11～	H26.4	H26.6～ H27.9.11 優先交渉権者として東急前田豊通グループを選定	H28.7～ 仙台国際空港株式会社による運営開始
高松空港	～H26	H27.10～	H28.7	H28.9～ H29.7.26 優先交渉権者として三菱地所・大成建設・パシコグループを選定	H30.4～ 高松空港株式会社による運営開始
福岡空港	～H27	H28.7～	H29.3	H29.5～ H30.5.16 優先交渉権者として福岡エアポートHDグループを選定	H31.4～ 福岡国際空港株式会社による運営開始予定
北海道内7空港	～H29	H29.7～	H30.3	H30.4～ H30.9.12 第一次審査 3者選定	H32.1～ 7空港一体のビル経営開始 H32.6～ 新千歳空港 H32.10～ 旭川空港 H33.3～ 稚内・釧路・函館・帯広・女満別空港
熊本空港	～H29	H29.6～	H30.1	H30.3～ H30.7.25 第一次審査 3者選定	H32.4～
広島空港	～H29	H29.10～	H30	H31～	H33～

※関西・伊丹空港 (H28.4)、但馬空港 (H27.1)、神戸空港 (H30.4)、鳥取空港 (H30.7)では、運営の民間委託を開始

※静岡空港、南紀白浜空港においても、手続き中

我が国LCC事業者の概要

○2012年より我が国においてもLCCが事業参入しており、2017年の国内線のLCC旅客シェアは9.8%。

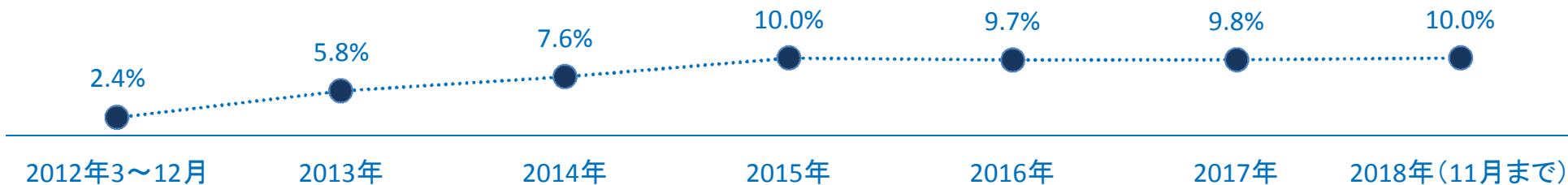
○バニラ・エアとしての運航は2019年10月26日に終了。Peach Aviationがバニラ・エアの路線網を段階的に引き継ぐ(一部路線は廃止)。

会社名	Peach Aviation(株)	バニラ・エア(株)	ジェットスター・ジャパン(株)	春秋航空日本(株)	エアアジア・ジャパン(株)
主要株主	<ul style="list-style-type: none"> ・ANA ホールディングス 77.9% ・産業革新機構 15.1% ・First Eastern Aviation Holding Limited 7.0% 	<ul style="list-style-type: none"> ・ANA ホールディングス 100% 	<ul style="list-style-type: none"> ・カンタスグループ 33.3% ・日本航空 33.3% ・三菱商事 16.7% ・東京センチュリー 16.7% <small>※比率は議決権ベース</small>	<ul style="list-style-type: none"> ・春秋航空股份有限公司 33.0% 他 <small>※比率は議決権ベース</small>	<ul style="list-style-type: none"> ・AirAsia Investment 33.0% ・楽天 18.0% 他 <small>※比率は議決権ベース</small>
拠点空港	関西、那覇、仙台、新千歳	成田	成田、関西、中部	成田	中部
使用機材	エアバスA320(180席)×23機	エアバスA320(180席)×15機	エアバスA320(180席)×24機	ボーイング737(189席)×6機	エアバスA320(180席)×2機
運航開始	2012年3月1日	2013年12月20日	2012年7月3日	2014年8月1日	2017年10月29日
運航路線	<p>(国内線) 新千歳＝関西、仙台、福岡 関西＝釧路、仙台、新潟、成田、松山、福岡、長崎、宮崎、鹿児島、那覇、新石垣 成田＝福岡 那覇＝福岡 <u>計16路線</u></p> <p>(国際線) 新千歳＝桃園 仙台＝桃園 羽田＝桃園、仁川、浦東 関西＝仁川、釜山、桃園、高雄、香港、浦東 那覇＝桃園、仁川、バンコク、高雄 <u>計15路線</u></p>	<p>(国内線) 成田＝新千歳、函館、奄美、那覇、新石垣 関西＝奄美 那覇＝新石垣 <u>計7路線</u></p> <p>(国際線) 成田＝桃園、高雄、香港 関西＝桃園 福岡＝桃園 那覇＝桃園 <u>計6路線</u></p>	<p>(国内線) 成田＝新千歳、関西、高松、松山、高知、福岡、長崎、大分、熊本、宮崎、鹿児島、那覇 関西＝新千歳、高知、福岡、熊本、那覇 中部＝新千歳、福岡、鹿児島、那覇 <u>計21路線</u></p> <p>(国際線) 成田＝香港、桃園、マニラ、浦東 関西＝香港、桃園、マニラ 中部＝桃園、マニラ <u>計9路線</u></p>	<p>(国内線) 成田＝新千歳、広島、佐賀 <u>計3路線</u></p> <p>(国際線) 成田＝武漢、重慶、天津、ハルビン <u>計4路線</u></p>	<p>(国内線) 中部＝新千歳 <u>計1路線</u></p>
事業形態の特徴	ANAホールディングスの連結子会社 	ANAホールディングスの連結子会社 	日本航空から独立した事業運営 	春秋航空(中国)のネットワークを活かした事業運営 	エアアジアグループによる再参入 

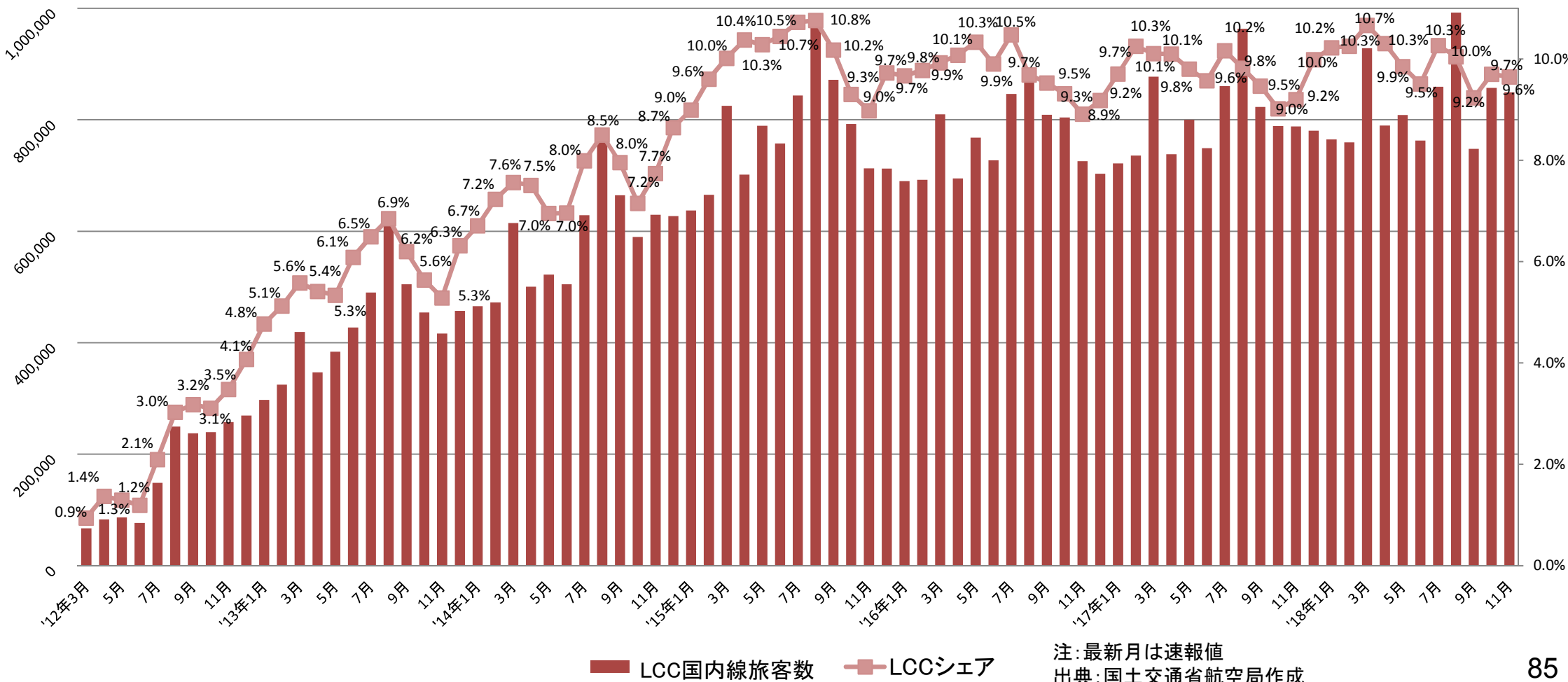
国内線LCC旅客数推移とLCC旅客数シェア

国内線LCCシェアは2018年11月(速報値)で9.6%、2017年平均は9.8%

各年のLCCシェア



(人)



注:最新月は速報値
出典:国土交通省航空局作成

(単位:億円)

	Peach Aviation (株) (平成30年6月27日発表)				バニラ・エア(株) (平成30年6月25日官報)				ジェットスター・ジャパン(株) (平成30年8月29日発表)				春秋航空日本(株) (平成30年6月22日官報)			
	H28 年度 決算	対前年 同期差	H29 年度 決算	対前年 同期差	H28 年度 決算	対前年 同期差	H29 年度 決算	対前年 同期差	H28 年度 決算	対前年 同期差	H29 年度 決算	対前年 同期差	H28 年度 決算	対前年 同期差	H29 年度 決算	対前年 同期差
営業収入	517	37	547	30	239	21	329	89	528	5	570	42	51	26	91	39
営業費用	454	36	489	35	240	37	321	80	517	7	558	41	89	16	134	44
営業損益	63	1	57	▲5	▲0	▲15	8	9	10	▲2	11	0	▲38	10	▲42	▲4
経常損益	53	6	56	2	▲2	▲15	10	13	14	12	10	▲3	▲37	10	▲42	▲4
当期純損益	49	22	37	▲12	▲7	▲31	12	19	4	4	9	4	▲37	11	▲42	▲4

(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。

需給調整規制廃止(平成12年航空法改正)に伴い想定される諸課題について検討を実施

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。

平成10年4月の上記答申を受け、客観性及び透明性のある発着枠の配分ルールについて検討を実施。

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。

民主党政権下における成長戦略の検討を実施。

市場メカニズムの導入に係る課題の整理

羽田空港国内線発着枠の配分における市場メカニズムの導入可能性を検討する過程で、スロットオークションに関する検討を行った結果、我が国における具体的導入にあたっては、以下のとおり解決すべき課題があることがわかった。

今後、スロットオークションの導入に向けた議論を行う際は、諸外国における議論の動向や我が国航空市場の変化を踏まえ、以下の課題の解決方策を検討する必要がある。

1. 発着枠の財産的位置づけ

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である。なお、落札金を空港施設の使用料として位置づける場合、着陸料等の既存の使用料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である。また、入札収入の用途についても検討する必要がある。

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、二次売買を可とする場合の売却益の帰属等の整理が必要である。

3. 航空会社によるスロットの寡占や運賃転嫁

資金力のある航空会社によるスロットの独占・寡占や、オークションの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おそれがある。

4. 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、この場合、その組合せについて航空会社に膨大な作業が課される。

5. 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がある。

6. 国際線の取扱い

羽田国際線については、政府間交渉を通じて、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がある。

7. 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政策的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(地方路線に対する補助金入札の併用等)、オークションの対象外とするなどの検討が必要である。

Ⅱ. 平成31年度（2019年度）予算編成の課題

4. 社会資本整備

(2) 平成31年度（2019年度）予算における重点課題

②生産性の向上

イ) 既存ストックの有効活用

b) 空港

これまで、空港整備勘定の歳入として、自主財源に加えて純粋一般自主財源に加えて純粋一般財源からも繰入れを行い、主に空港建設に充てている状況である（平成30年度（2018年度）予算271億円）。今後、那覇空港滑走路増設や東京オリンピック・パラリンピック大会に備えた首都圏空港の機能強化が終了することにより、空港整備の重点は新施設建設から維持管理・老朽化対策等にシフトしていく見込みである。

他方で、インバウンド増加や空港コンセッション⁶⁷の進展により、空整勘定の歳入における自主財源が充実傾向にある。今後、発着枠オークション制⁶⁸の導入や時間帯別着陸料など、発着枠の有効活用について検討するなど、更なる自主財源の充実に取り組むことが重要であり、空港整備勘定の独立採算化を早期に実現すべきである。〔資料Ⅱ－4－8参照〕

北海道の新千歳空港の事例を挙げると、毎年過去最多の利用者数を更新している状況であり、平成32年（2020年）からのコンセッション開始による活性化効果も見込まれ、今後一層の利用者数の増加が期待されている。同空港はこれまでも発着枠増加や施設整備などに取り組んできたが、更なる空港容量の拡大を実現するためには、隣接する既存ストックである防衛省千歳飛行場の滑走路を活用することが効率的な選択肢となり得る。同滑走路の民航機との共用について、国防との調和も十分に図りつつ、今後積極的に検討していくことが必要である。〔資料Ⅱ－4－9参照〕

68 発着枠オークション制度とは、主に混雑空港における発着枠の配分に市場メカニズムを導入し、オークションにより発着枠を割り振る制度のこと。