

羽田空港発着枠に係る主な意見と論点

国土交通省 航空局
令和元年6月

1. スロットオークション

スロットオークションについて

- ・今回オークションを導入することは難しいと思うが、既得権益化を防止するためにも実施しようと思えばいつでもできるということを示しておくことが重要であり、そのためには議論を一歩進めておく必要があるのではないか。前提がどのように変わったら議論が進められるのかという点など、議論できる部分は掘り下げておく必要があるのではないか。欧米をはじめとする諸外国においてオークションの議論が進んでいないことは日本で検討を行わない理由にはならない。検討を進める際には、オークションを何の目的で実施するのかということも合わせて国民に発信していくべきではないか。
- ・スロット効率化のための政策の一つとして、オークションは選択肢として常に持つておくことが大切ではないか。一部のスロットだけでも試行的な形で検討の俎上に載せられないか、考え続ける姿勢が重要ではないか。
- ・平成24年の配分時はオークションの検討結果を踏まえてコンテストを実施しており、政策的には改善している上、運賃転嫁の有無は、路線ごとの運賃データがないためモニターしようがないなど、前回議論から事情変更のない点もある。これまで積み上げた議論を見返しておくべきではないか。
- ・新規参入促進の観点から先着優先ではなく自由競争を取り入れオークションを実施することも一つの選択肢であるという考え方がある一方で、オークションは先着企業である大手に有利だという意見もある。議論を進める際、導入の目的を明確にしておくことが重要ではないか。

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。

発着枠(スロット)の法的位置付け

定義

- 法令上の定義はないが、「航空機が飛行場への離陸又は着陸の度毎に、当該飛行場、航空保安施設、管制保安等を利用できる機会」（平成10年9月22日内閣法制局説明資料等）とされている。

※米国の例

- Slot means the operational authority to conduct one IFR landing or takeoff operation each day during a specific hour or 30 minute period at one of the High Density Traffic Airports, as specified in subpart K of this part. (14 CFR Subpart S 93.213より)
- Slots do not represent a property right but represent an operating privilege subject to absolute FAA control. (14 CFR Subpart S 93.223より)

※EUの例

- slot shall mean the permission given by a coordinator in accordance with this Regulation to use the full range of airport infrastructure necessary to operate an air service at a coordinated airport on a specific date and time for the purpose of landing or take-off as allocated by a coordinator in accordance with this Regulation; (COUNCIL REGULATION (EEC) No 95/93, Article2より)

権利性に係る議論（内閣法制局説明資料より）

- 航空会社に対して、（回収・再配分を念頭に、）スロットの使用権を認めているものではない。
- 一方、従前スロットを使用していた航空会社については、慣行に基づく期待権としてある程度尊重すべきものであるため、法施行後一定期間は従前の発着枠使用を認めることとするとともに、新制度（混雑空港制度）移行後も、急激なスロットの変動を回避するため、従前の使用状況を考慮（航空法第107条の3第4項）して許可を行うこととした。
- また、航空機は離着陸に際して航空交通の指示に服する結果、滑走路を排他的に使用するものであるため、発着枠は（空港管理者による）管理権ではなく航空行政権に基づくものとしている。

着陸料の位置付けについて

空港法（昭和三十一年法律第八十号）

（着陸料等）

第十三条 空港管理者は、着陸料等（着陸料その他の滑走路等の使用に係る料金をいう。以下同じ。）を定めようとするときは、あらかじめ、国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 （略）

空港の利用は、その利用開始が利用者の自由意思に基づくものであることから、利用の対価としての使用料の徴収には、法的根拠を要せず、営造物管理権の作用により、営造物管理規則（＝空港管理規則）をもって定めている。

【参照条文】（国管理空港関係）

○空港管理規則（昭和27年7月3日運輸省令第44号）（抄）

（着陸料等）

第十一条 第六条の規定により施設を使用する者は、着陸料、停留料又は保安料を、国土交通大臣が定める方法及び額によつて国土交通大臣に支払わなければならない。



告示において、詳細を規定

- ・国土交通大臣が設置し、及び管理する空港の使用料に関する告示
（昭和45年3月24日運輸省告示第76号）
- ・国土交通大臣が設置し、及び管理する空港の使用料に関する告示の特例に関する告示
（平成29年3月30日国土交通省告示第259号）

スロット類似の財の使用等に係る取扱いの整理

事項	制度概略	対象物	対象物の管理等の主体／権原	対価の位置付け	対価の帰属	根拠法令
特定基地局の開設計画の認定	5G等の電気通信業務用の周波数の割当てにあたり、周波数の経済的価値を踏まえて申請者が申し出る周波数の評価額を比較審査項目として、総合的に審査する。認定を受けた事業者は申し出た金額を国庫に納付し、当該収入はSociety5.0の実現に資する施策に充当。	排他的免許申請権	国／－	電波の有効利用を確保するため、特定基地局の免許を一定期間排他的に申請することができる地位の対価。	国	電波法の一部を改正する法律（令和元年法律第6号）による改正後の電波法（昭和25年法律第131号）
道路占用	道路の区域内に物件を設置して継続して道路を使用することは、道路の特別使用として道路管理者から占用の許可を得て初めて認められることとされており、道路管理者はその占用の対価として占用料を徴収できることとされている。	道路	道路管理者／公物管理権	道路管理者から与えられたいわゆる占用権に対する対価。 ※道路管理者は、明文の規定がなくても、許可の条件として占用料の納付義務を課すことが可能とされている。（道路法解説）	原則道路管理者（直轄国道の場合、国の一般財源（以前は道路整備勘定））	道路法

1. 周波数割当制度の見直し

2

法律改正

○ 既存周波数の利用を促進するための規定の整備(別紙1-1)

- 5G等の新たなサービスの迅速な展開のため、既存周波数を有効活用することが必要。このため、5G等の電気通信業務用の周波数の割当て(開設計画の認定)にあたり、4G基地局の整備計画など既存周波数の活用計画も含めて審査することができるよう規定を整備。
- 既存周波数が有効利用されていない場合、5G等の開設計画の認定を取り消すことができる規定を追加。

○ 経済的価値を踏まえた周波数の割当手続に関する規定の整備(別紙1-2)

- 5G等の電気通信業務用の周波数の割当て(開設計画の認定)にあたり、従来の比較審査項目(カバー率、MVNO促進等)に、周波数の経済的価値を踏まえて申請者が申し出る周波数の評価額を追加して、総合的に審査することができるよう規定を整備。
- 認定を受けた事業者は申し出た金額(特定基地局開設料)を国庫に納付することとし、特定基地局開設料の収入はSociety 5.0の実現に資する施策に充当。

予算措置

- 5G等の新たな電波利用ニーズに対応するため、既存無線システムとの高度な周波数共用を実現するための自律的(ダイナミック)な周波数共用・干渉回避技術の開発等を実施。(平成31年度電波利用料財源政府予算案 24.9億円)(別紙1-3)

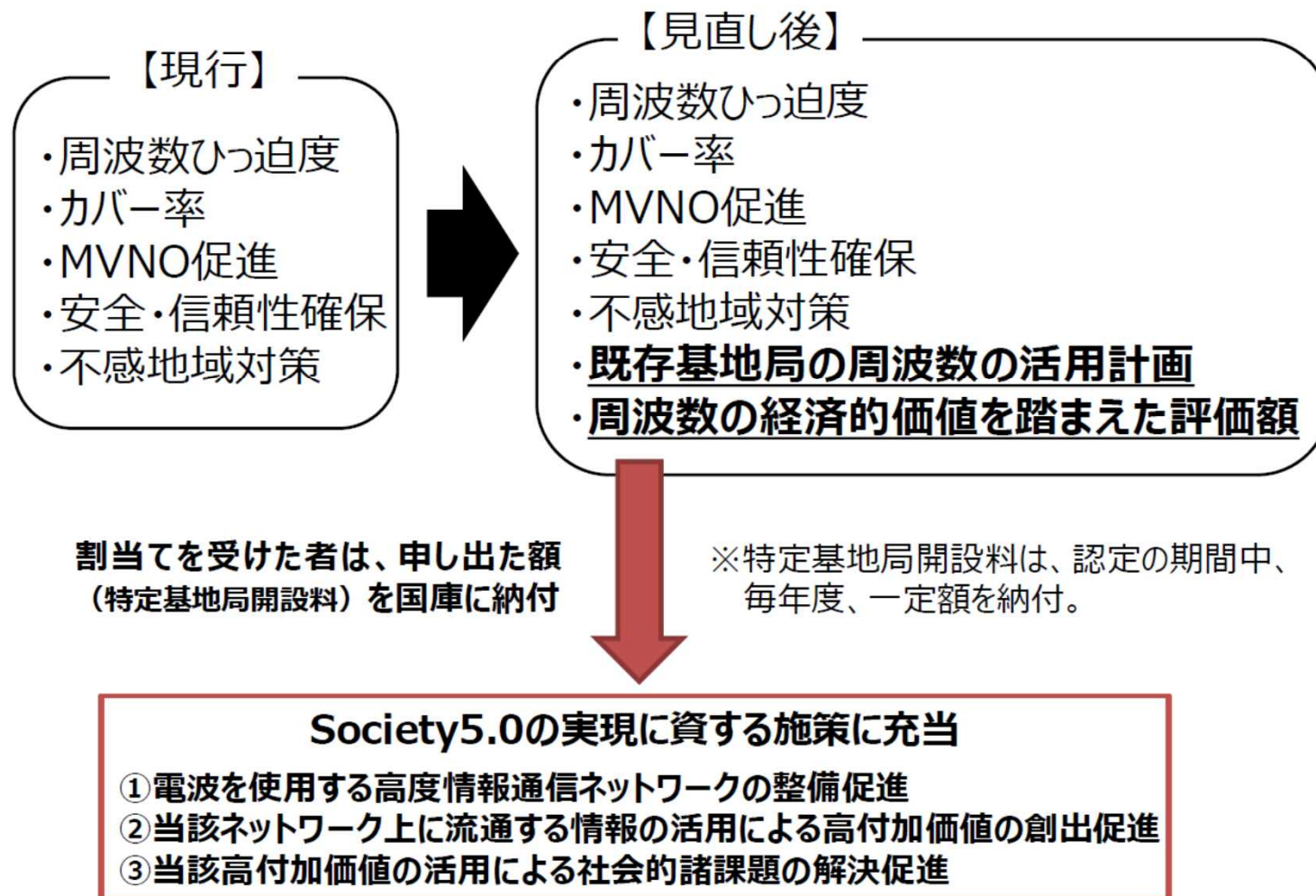
その他

- 諸外国における最近のオークション結果及び今後予定されているオークションの実施スキームについて整理。引き続き、諸外国の最新の動向を注視。(別紙1-4)
- 5Gの特定基地局の開設指針(周波数の割当方針)において、MVNOに関する評価項目の配点を重くする等の措置を実施し、携帯電話事業者(MNO)によるMVNOへのネットワーク提供を促進。(別紙1-5)

(別紙1-2)経済的価値を踏まえた周波数の割当手続に関する規定の整備

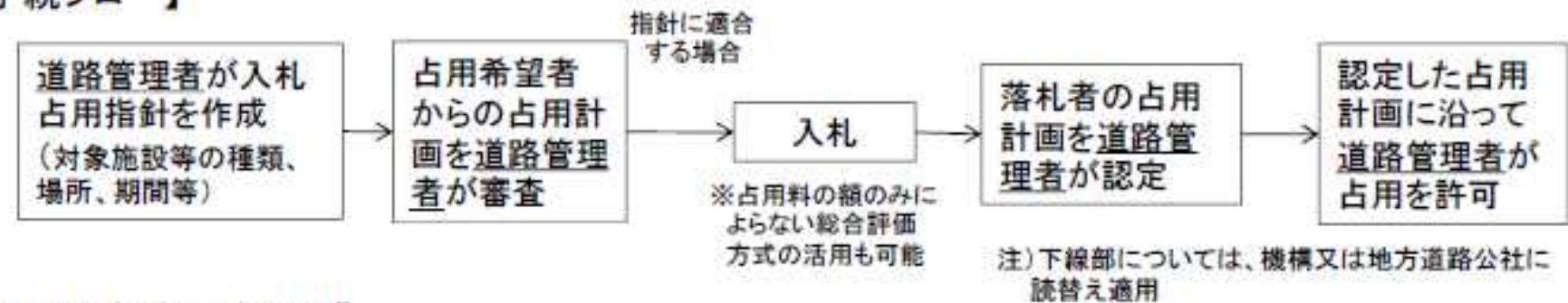
4

比較審査項目(例)



- 占有希望者の競争が見込まれる場合の占有者の選定手続の公平性及び透明性の向上
 - 道路の適正な管理のための財源の確保につながる占有料収入の増加
- ↓
- 占有料の多寡等により占有者を選定する入札制度を導入

【手続フロー】



【入札対象施設等の例】

○店舗



○倉庫



○太陽光発電設備



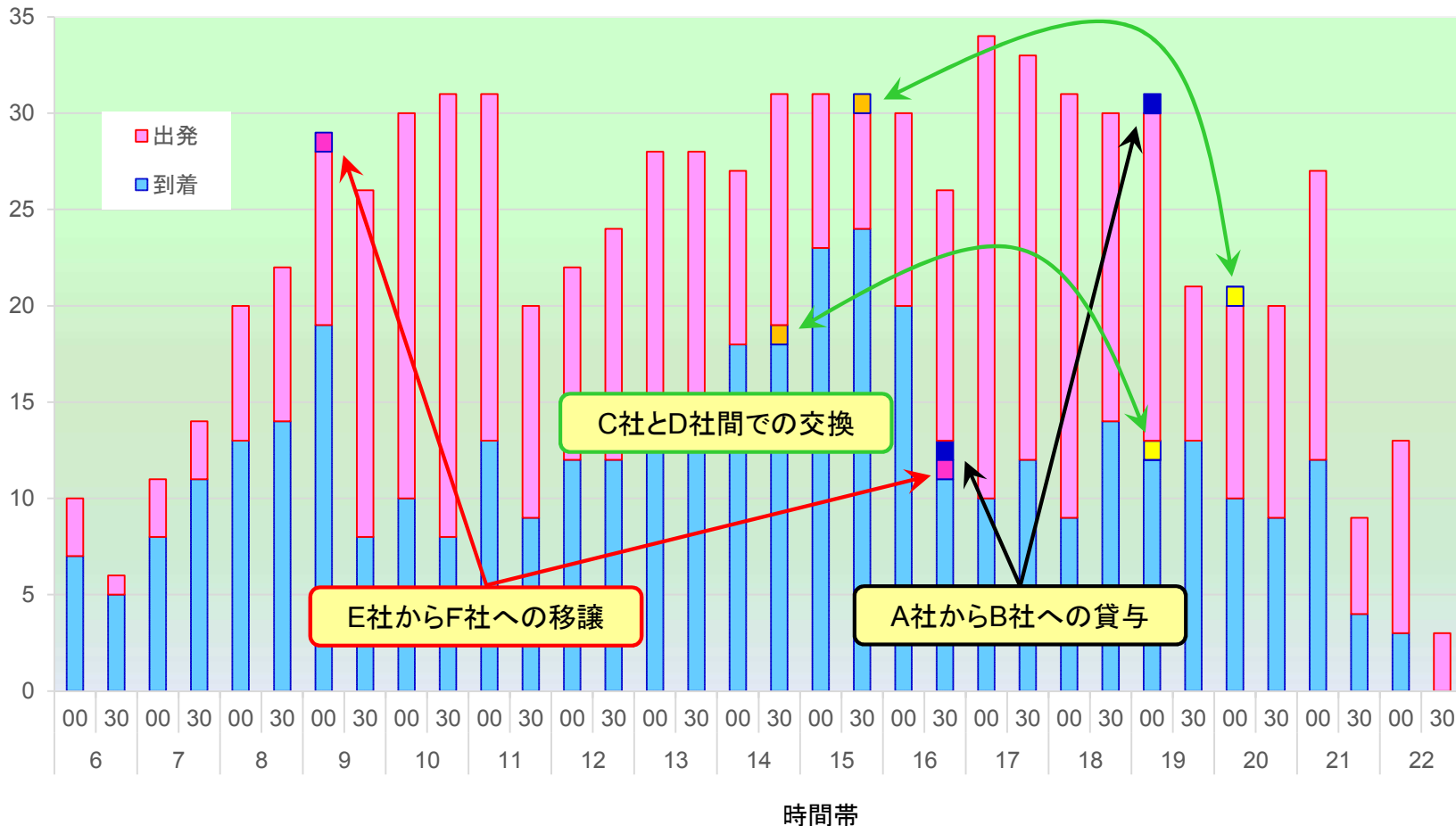
我が国におけるスロットの航空会社間調整の状況

概要

- 羽田空港はスロットの1対1での交換のみ可能(昼間時間帯・深夜早朝時間帯をまたがる交換は権益が異なるため不可)。
- 他空港は、スロットの1対1での交換、同一国、かつ同一資本グループ企業間のスロットの移譲は可能。
また、コードシェアを実施する場合は、他の航空会社にもスロットを貸与することが可能。
- ※ このような我が国におけるスロットの二次取引において、航空会社間で金銭的な取引が行われているかは不明。

成田空港のS19における発着枠の提供と交換の事例

発着回数



事例1
A社からB社へ発着枠を貸与。
〔成田着:1630 発:1915〕

事例2
C社とD社間において発着枠を交換
〔着C社:1900←→D社:1445
発C社:2010←→D社:1555〕

事例3
E社からD社において発着枠を移譲
〔発:E社1630 → D社:1630
着:E社0900 → D社:0900〕

※ 成田空港における発着枠の使用状況イメージにS19における発着調整で実際に行われた事例を明示したもの

我が国の運輸権益配分・タイムスロット調整の現状

1. 国から航空会社への運輸権益の配分

	国内線	国際線
法律上の位置付け	航空法第107条の3(混雑空港の使用許可)の規定に基づき、許認可の事前調整として、混雑空港の運輸権益を配分 ※航空法上の混雑空港＝羽田、成田、関西、伊丹、福岡	規定無し ※航空協定上の運輸権益が限られている場合、事業計画の許可基準(国際約束の内容に適合(航空法第101条))に適合するよう、当該権益を配分。
配分方法	航空法第107条の3の規定(競争の促進、多様な輸送網の形成等)に基づき配分。特に発着枠が希少な羽田については、原則、有識者委員会における議論を踏まえ、評価を実施し配分。 ※「運輸権益配分」を「発着枠配分」としている。	
回収・再配分	航空法第107条の3に基づき、5年に一度見直しが可能	規定無し

2. タイムスロット(時間値)の調整

	国内線	国際線
法律上の位置付け	タイムスロット調整に係る直接の規定無し (最終的なダイヤ(運航計画)は届出又は認可)	タイムスロット調整に係る直接の規定無し (最終的なダイヤ(事業計画)は認可)
調整方法	航空局より発着調整事務を委嘱された「国際線発着調整事務局」(一般財団法人日本航空協会に設置)にて、世界共通の発着調整ガイドラインであるIATA(国際航空運送協会)のWSG(Worldwide Slot Guidelines)に沿って、調整を実施	
調整対象空港	羽田・成田・福岡(IATAにより指定されたレベル3空港(※))、新千歳・関空・中部(レベル2空港)の国際線及び国内線の発着調整等を実施 ※ レベル3＝発着調整が必要な空港、レベル2＝円滑なスケジュール設定のためのアドバイスが必要な空港、レベル1＝混雑が無く調整の必要のない空港。	

IATA Worldwide Slot Guidelines (WSG)の概要

1. 目的

- 空港利用者の最大多数の利益を最大化するために、空港インフラの最も効率的な使用を確保すること。
- WSGは、空港容量の管理と配分の包括的手続を定めている。需要と空港処理能力による混雑度に応じてレベル1~3に空港の混雑度を分類し、特にレベル3空港におけるスロット配分の為の業界標準の方法論を規定。
- 各国が独自のルールや手続を定める際には、WSGの原則が採用されることが推奨される。空港はグローバルであり、各路線の出発及び到着空港の双方において、調和されたスロット配分基準が求められる。

2. 調整の仕組み

- 責任当局は、空港管理団体や航空会社等と相談の上、調整者(コーディネーター)を指名。調整者は、機能的、財政的に単一の利害関係者から独立していなければならない、中立、透明性、公平な行動が求められる。
- コーディネーターは、WSG、ローカルガイドライン、規則(regulation)等に従って、スロットを航空会社に配分。年2回(6月:冬ダイヤの調整 11月:夏ダイヤの調整)のスロット会議(Slot Conference)に出席し、調整を行う。

3. 調整ルール

- 最優先ルール(Historic Slots) : 定期便(少なくとも5週連続、同一曜日の同一時間帯での運航)での運航実績が80%以上の場合、優先配分権(historical preference)に基づき、翌期の同スロット枠の保有権利を有する。
- 優先ルール : Historic Slotsの変更は、同スロット枠の新規要求より優先される。
- 運航実績が80%未満の場合ヒストリックは付与されず(use it or lose it rule)、同スロット枠は調整者に一旦プールされ(新規スロット増枠分を含む)以下のルールに基づき配分される。
 - ・ 新規参入業者にプールされたスロットの50%を優先配分する。
 - ・ 剰余のスロット枠は、追加的基準(運航期間、サービス及び市場の種類、競合、カーフェュー、公用等)を考慮した上で各社に配分。但し、各社の既存の通年運航路線の拡張の為の要求が、新規路線の為の要求に優先する。
- ローカルガイドラインや規則がある場合は、それらに従う。

4. 航空会社間スロット交換・移譲

- 航空会社間スロットの交換(swap)は推奨される。交換する際はコーディネーターへの通知を要し、交換に際し補償や対価が含まれている場合、利害関係者は、必要に応じ、関与航空会社、交換時間・期間につき入手可能(売買金額等の開示義務はなし)。また、関係国の法令で禁止されていない場合には、スロットの移譲(transfer)も可能。

国内線

国際線

(航空法に基づくスロット権益の配分)

(航空協定による権益設定/(必要に応じ)配分)

9月下旬

保有権益を踏まえ、航空会社が発着調整事務局（コーディネーター）に希望する時間のスロットを提出

～ 発着調整事務局における調整・調整結果の航空会社への通知 ～

1 1月中旬

IATAスロット会議（※）における調整

（※）各空港を担当する調整者（コーディネーター）と、当該空港に乗入れ、あるいは乗入れを希望する航空会社のスケジューラーが一堂に会し、乗入れ希望の時間調整を行うための場

1月中旬

航空会社からの不要スロットの返却期限

1月下旬～2月中旬

航空会社から航空局へのダイヤ申請

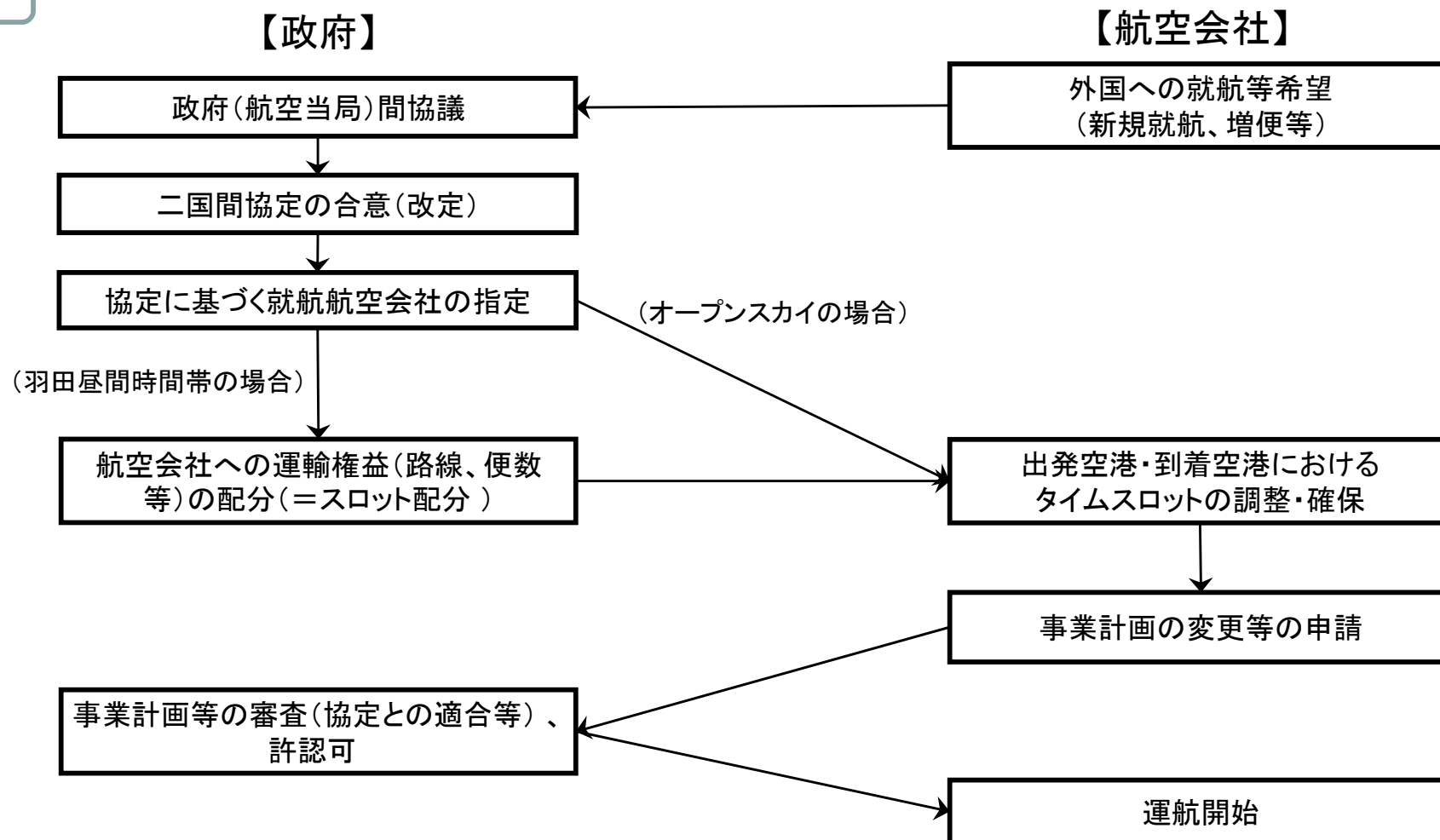
3月末

ダイヤの認可、夏ダイヤの開始

航空会社が国際定期便を運航するまでの流れ

- 国際定期航空については、二国間条約(航空協定)において取り決めを行うこととされており、協定(附表等含む)においては、就航可能な企業数、路線、輸送力(便数等)等の運輸権益について規定されている(オープンスカイの場合、企業数、路線及び便数に係る制限が撤廃されている)。
- 政府は、協定に基づき、当該国へ乗り入れる企業の指定等を行うとともに、航空会社からの増便、新規就航等の申請に対し、二国間協定の定めにも適合するか否か等を審査している。

イメージ

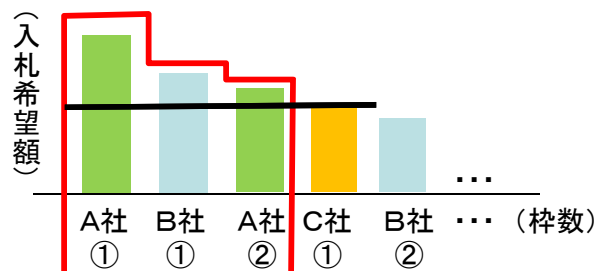


羽田空港の発着枠の配分において、幹線等の高需要路線のみならず、低需要のローカル路線にも配慮（維持が困難な赤字路線等に対し助成）したスロットオークションの制度を考察。

スキームイメージ

<自由枠(高需要路線等)>

- オークション方式※3便分配分する場合



上位3位までの高額入札を落札
※実際の支払額は、黒線以下の金額

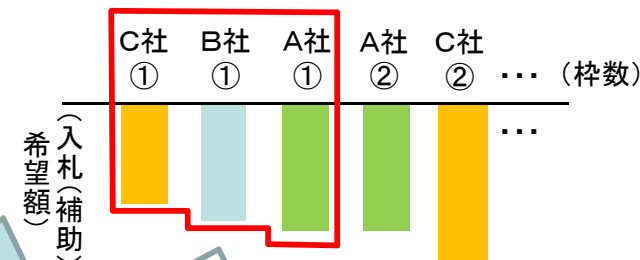
<中需要路線枠>

- 別方式(評価方式による評価等) 又はオークションに基づき配分。

自由枠入札による収入を、低需要路線枠の補助財源に活用。

<低需要路線枠>

- オークション方式(価格競争) ※3便分配分する場合



下位3位までの低額入札を落札

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

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（2013.11.6）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（2014夏ダイヤから2015冬ダイヤ）で1枠ずつ配分。
- 2016.3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（2015.12.10）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、2018.3に延長期間の期限を迎えることから、有識者懇談会（2017.9.13）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2019.3に延長期間の期限を迎えることから、有識者懇談会（2018.9）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					
	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度
旅客数 (2013 年比)	28,527	74,687	83,771	84,478	87,357	81,011	315,153	326,492	348,726	353,541	368,415	327,024	70,934	105,199	115,784	112,355	133,960	116,804
	—	(261.8%)	(293.6%)	(296.1%)	(306.2%)	—	—	(103.5%)	(110.7%)	(112.2%)	(116.9%)	—	—	(148.3%)	(163.2%)	(158.4%)	(188.9%)	—
座席 利用率	56.3%	71.9%	79.8%	81.7%	83.1%	75.9%	64.2%	55.1%	58.6%	59.6%	63.0%	64.3%	58.2%	49.8%	52.2%	46.8%	56.8%	57.7%
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。2018年度は2018年4月～2019年1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、2018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、2015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の評価基準

羽田発着枠政策コンテスト 評価基準

参考資料1

提案内容項目		評価基準	評価 (1~5)	配点	得点 (評価/5×配点)
1 増便等に向けた目標設定	(1) 政策コンテストへの応募の目的	・コンテスト枠を使用して増便又は新規開設を行うことにより達成したい政策目的が具体的かつ明確か。		5	
		・目的が、当該路線の活用促進に留まらず、地域全体の活性化に繋がるものか。		5	
	(2) 増便等に向けた課題分析	・これまでの取組の評価、過去からの社会経済状況の変化、今後の需要見込み等、当該路線の現状について具体的かつ定量的な分析が行われているか。		5	
		・現状分析を踏まえ、増便等に向けた課題が具体的かつ整合的に設定されているか。		5	
(3) 増便等後の目標の設定	・課題分析や過去の実績に基づき、具体的かつ実現可能な目標(旅客数、L/F、観光収入等)が考えられているか。		10		
(4) 目標達成に向けた全体の工程表	・コンテスト枠の使用期間(2年)のみならず、その後の持続的な取組を想定した目標が考えられているか。		10		
		・目標達成に向け、取組全体の具体的かつ整合的な工程表が作成されているか。		5	
		1. 計		45	
2 増便等に向けた持続的な取組に対する評価	(1) 実施に向けた多様な関係者との連携体制	・地方公共団体が主体的に取り組みつつ、地域企業、経済団体、NPO等多様かつ広域的な関係者と連携する体制が取れているか。		10	
		・持続的かつ具体的な推進体制(組織体制・役割分担等)が確保できているか。		10	
		・首都圏との間のインバウンド・アウトバウンド双方を意識し、地元のみならず首都圏においても十分な要員体制や事業者等との連携体制を確保しているか。		5	
		・航空会社と地域が互いにリスクを共有するような仕組みが考えられているか。		5	
	(2) 観光・ビジネス等需要の開拓に向けた施策 ① × × への助成 ・具体的内容・予算見込み、取組スケジュール、目標達成に向けて期待される効果等 ② … ③ …	・観光・ビジネス、インバウンド・アウトバウンド等のターゲット毎に効果的な施策が考えられているか。		5	
		・具体的に利用者の増加に効果的と考えられる施策(例: 観光商品の造成・広告、運賃助成、企業利用の促進、空港アクセスの改善等)が行われるか。		5	
		・高需要期だけでなく閑散期対策など需要平準化の視点が盛り込まれているか。		10	
		・航空会社と地域が互いにリスクを共有するような仕組みが考えられているか。		5	
		・他地域における良例となるような取組が考えられているか。		5	
		・過去の実績も踏まえ、実現可能な取組となっているか。		10	
(3) 運航コストの削減のための施策 ① ●●の削減 ・具体的内容・予算見込み、取組スケジュール、目標達成に向けて期待される効果等 ② … ③ …	・具体的に航空会社の運航コスト低減に資する取組(例: 施設使用料の削減、ナイトステイ費用の助成等)が行われるか。		5		
	・航空会社と地域が互いにリスクを共有するような仕組みが考えられているか。		5		
	・他地域における良例となるような取組が考えられているか。		5		
	・過去の実績も踏まえ、実現可能な取組となっているか。		10		
		・目標達成後やコンテスト枠の使用期間後も見据えた持続的な取組となっているか。		10	
		2. 計		115	
		1. 2. 計		160	
事考3 項慮	(1) 増便等による利便性の向上	・コンテスト枠を通じた増便又は新規路線の開設による利用者利便性への影響を考慮。 ※現在の便数からの増便等の有り様に応じ、利用者利便をより向上させる提案を高く評価。		10	
	(2) 他交通機関との代替性	・当該地域と東京間の旅客流動における航空便の重要性(他交通機関との機関分担率)の考慮。 ※航空の機関分担率が高い地域による提案を高く評価。		20	
	(3) 経路便による代替性	・羽田直行便以外の経路便による羽田空港へのアクセス可能性(直行便と経路便の比率)の考慮。 ※経路便によっても羽田空港にアクセス困難な地域による提案を高く評価。		10	
		3. 計		40	
		合計点		200	

※評価にあたっては、3を標準点とし、5を最も高い評価、1を最も低い評価とする。

※配点は、1. 及び2. については評価基準1つにつき5点(3. では10点)とし、重視すべき基準(太字)は倍の重みを有するものとした。

2. 再配分について

再配分について

- ・ 観光振興の面から国内ネットワークの充実がなされる方向での議論が必要。
- ・ 複数の航空会社が就航している路線については、運賃が下がるなど利用者の利便性が向上しており、こうした路線の増加が望ましい。
- ・ インバウンド需要の拡大に伴い、地方への送客と富裕層への取込みが重要となるが、運賃の低減だけに注目するのではなく、高付加価値のサービスの提供という視点も必要。
- ・ 羽田発着枠は、その希少性ゆえに、公益・国益に資するような利用の仕方を検討するべきであり、利用目的に照らして効率的に利用されているかどうか議論することが必要。
- ・ 競争促進は、発着枠利用における前提条件として不可欠であり、競争促進により消費者の多様な選択肢を確保することが必要である。その上で観光立国や地方創生を目指すべきではないか。
- ・ 運賃を評価基準に入れる場合、航空会社が運賃水準について約束し、それが実施されているか監視する必要があるが、実行性が課題ではないか。
- ・ 会社の顧客満足度調査は、結果がサンプルに依存しやすく、調査主体が民間企業でもあり、客観的な指標とは言い難く、評価基準にするのは適当ではないのではないか。
- ・ 会社が過去に事業破綻したといった事象ではなく、評価時に設定した目的の達成状況を評価する方が、評価制度として妥当ではないか。

地方・航空会社の基本的な考え方(回収・再配分)

- 羽田空港と都市部を結ぶ幹線路線を持つことにより、地方路線の維持が可能となるような点も踏まえた回収及び再配分の検討。(→多様なネットワークの構築)。(全国地域航空システム推進協議会)
- 羽田路線のみで考えるのではなく、これまでの地方間路線の維持や、政府が掲げる観光ビジョンへの貢献も踏まえ、本邦キャリアによる地方からの国際線維持・拡大という点も考慮した配分が必要。(SFJ)
- 発着枠の使用状況を確認し、効率的な経済活動や競争環境の有無を踏まえ、利用者利便の向上を図ることが必要。(ADO)
- 2020年からの5年間の羽田に期待される役割(競争促進・多様なネットワーク、訪日外国人の地域への誘客による観光立国、地方創生の実現)を考慮すべき。増枠を伴わない中での回収は、各社の現行ネットワーク毀損が懸念されるため、従前の使用状況に鑑み最小限とすべき。(JAL)
- 羽田空港の重点課題(地方路線維持、訪日旅客対応、発着枠有効活用)に引き続き取り組むため、回収自体を極めて抑制的に実施すべき。これまでの回収再配分の目的は一定程度達成されており、回収を検討する場合は意義・必要性を再定義することが必要。(ANA)
- 将来の環境変化(インバウンドの拡大、地方創生、少子高齢化・低成長)を踏まえた利用のあり方を議論すべき。大手航空会社と特定既存航空会社の間には、依然として事業基盤に大きな乖離があるため、特定既存航空会社への配慮が必要。(SKY)
- 事業基盤の前提となる羽田空港の発着枠数が大きく変動すると経営に著しい影響を受けるため、配分基準の概念は普遍的なものであるべき。大手航空会社と特定既存航空会社の間には、依然として事業基盤に大きな乖離があるため、特定既存航空会社への配慮が必要。(SNJ)

再配分についてご議論いただきたい事項①

1 再配分の基本的な考え方

- ・回収・再配分は、スロットの既得権益化を防止し、空港容量に制約のある混雑空港における航空会社間の一層の競争や新規航空会社の参入を促進する観点から必要ではないか。
- ・競争促進により、消費者に多様な選択肢を確保していくことが必要ではないか。
- ・インバウンド需要の高まり等を踏まえ、特に地方路線のネットワークの維持拡充が必要ではないか。

【参考 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」「多様なネットワークの形成」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

2 再配分する発着枠の属性（自由枠、地方枠等）について

- ・回収による既存ネットワークの毀損のおそれ等がある中で、競争の促進及び多様なネットワークの形成等を図るためには、再配分する発着枠は、自由枠とすべきか、地方枠とすべきか、それ以上に制約のある枠（シングルトラック、大手のみのダブルトラック等）とすべきか。
- ・今般6社に配分する予定の発着枠と、新規参入会社用に用意する発着枠の整合性についてどう考えるか。

羽田国内線発着枠配分の内訳

	配分		自由枠	地方枠	新規優遇枠		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。

羽田路線の競合状況

幹線

地方路線

対象路線	旅客数 (2017)	便数	1社路線	2社路線	うち全て 大手2社		3社路線	4社以上 路線
新千歳	9,045	54						○
福岡	8,539	54						○
那覇	5,796	30					○	
大阪	5,451	30		○	○			
鹿児島	2,400	23						○
熊本	1,974	18					○	
広島	1,893	18		○	○			
長崎	1,732	14					○	
松山	1,552	12		○	○			
宮崎	1,430	18					○	
関西	1,290	13					○	
高松	1,263	13		○	○			
北九州	1,213	16		○				
大分	1,204	14					○	
神戸	1,068	9		○				
小松	1,010	10		○	○			
岡山	1,008	10		○	○			
徳島	1,002	11		○	○			
函館	998	8					○	
高知	974	10		○	○			
旭川	926	7		○				
山口宇部	912	10					○	
秋田	830	9		○	○			
帯広	605	7		○				
出雲	579	5	○					

対象路線	旅客数 (2017)	便数	1社路線	2社路線	うち全て 大手2社		3社路線	4社以上 路線
米子	543	5	○					
青森	542	6	○					
新石垣	516	4		○	○			
釧路	515	6					○	
女満別	491	5		○				
佐賀	433	5	○					
岩国	406	5	○					
鳥取	368	5	○					
庄内	367	4	○					
富山	343	4	○					
宮古	264	2		○	○			
中部	247	3		○	○			
八丈島	183	3	○					
三沢	170	3	○					
能登	157	2	○					
石見	134	2	○					
大館能代	130	2	○					
南紀白浜	120	3	○					
稚内	114	2	○					
山形	87	2	○					
奄美	86	1	○					
中標津	82	1	○					
紋別	68	1	○					
久米島	11	1	○					

※「うち全て大手2社」に、日本航空の系列会社である日本トランスオーシャン航空を含む。
 ※新石垣空港をはじめとする行にペイントしている路線は、1便・3便ルール対象路線。
 ※旅客数は「航空輸送統計年報」より「年度」にて作成。旅客数の単位は「千人」。
 ※便数は2019年6月時点の往復1便カウントで作成。なお、久米島は7月後半～8月のみ権益内便を1往復/日の運航。

3 評価項目について

(1) 「運賃水準の低廉化の努力」の項目

利用者利便の向上は単に運賃の低廉化だけでなく、サービスの質の向上なども挙げられることを踏まえ、どう考えるか。

(2) 「安全の確保」の項目

機材品質に係る不具合に起因する欠航等の発生率は有意な差が生じておらず、また、90日以内に再発防止策を策定した割合は直接的に安全の確保を表すものではないことを踏まえ、どう考えるか。

(3) 「全国規模での航空ネットワークの形成・充実への貢献」の項目

航空ネットワークの面的広がりや、利用者ニーズに基づく輸送サービス提供の観点から、どういった評価にするのが適切と考えるか。

(4) 「航空会社の効率的な経営の促進の観点」の項目

従業員一人あたり営業収益の変化率で評価しているが、事業者の生産性向上と利用者利便の向上は関連性が低く、引き続き評価基準とすることについてどう考えるか。

3 評価項目について

(5) 「発着枠の効率的な使用の観点」の項目

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中、現行の評価項目についてどう考えるか。

(6) その他

大きな安全上の事案を発生させた事業者がある場合に、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どのように図ることとするか。

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）

5. 航空の安全の確保に関する考え方及び評価の方法

（評価の方法）

- ・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。

航空の安全の確保に関する評価の方向②

遅延便（出発予定時刻より15分を超えて出発した便）

	2013 (H25) 年度	2014 (H26) 年度	2015 (H27) 年度	2016 (H28) 年度	2017 (H29) 年度
全日本空輸	0.22	0.44	0.18	0.20	0.74
日本航空	0.30	0.30	0.35	0.34	0.34
スカイマーク	0.51	0.63	0.47	0.48	0.44
A I R D O	0.34	0.39	0.24	0.31	0.29
ソラシドエア	0.37	0.22	0.19	0.18	0.15
スターフライヤー	0.22	0.31	0.29	0.31	0.93

欠航便

	2013 (H25) 年度	2014 (H26) 年度	2015 (H27) 年度	2016 (H28) 年度	2017 (H29) 年度
全日本空輸	0.05	0.04	0.06	0.05	0.05
日本航空	0.05	0.05	0.10	0.09	0.07
スカイマーク	0.09	0.11	0.05	0.04	0.03
A I R D O	0.09	0.10	0.11	0.09	0.07
ソラシドエア	0.07	0.07	0.06	0.03	0.05
スターフライヤー	0.19	0.28	0.34	0.10	0.10

※ 上表2つとも「航空輸送サービスに係る情報公開」の中の「遅延便（出発予定時刻より15分を超えて出発した便）」と「欠航便」のうち、「機材故障」より作成。

※ 「遅延便（出発予定時刻より15分を超えて出発した便）」の表中の数字は、運航便数に対する割合（%）を指す。

※ 「欠航便」の表中の数字は、運航予定便数に対する割合（%）を指す。

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)

5. 航空の安全の確保に関する考え方及び評価の方向

(評価の方向)

- ・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を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。

安全に関する指標について (基本的な考え方)

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、適切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ている(2013年2月採択、同年11月適用)。
- 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、適切な報告を阻害しかねず、採択された勧告にも反する。

(※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。)

3 配点について

- ・ 該当者の人数によって配点が変わる状況をどう考えるか。
 該当者 1社だと6点、2社だと3点ずつ、3社だと2点ずつ・・・となり、配点が他の事業者の動向に多分に影響されている
- ・ 現状の「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どう考えるか。

4 破綻事業者について

- ・ 前回の整理のとおり考えるとすると、スカイマークの企業再生期間は何日間と設定することが適当か。
 (JALの場合は、公的支援の状況を鑑み、会社更生法に基づく更生手続きを開始したH22.1.19から再上場のH24.9.19 (評価期間は平成23年度までのため、H24.3.31) までの802日間)

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）

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。

（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續に入った場合、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。

	日本航空	スカイマーク
手続	会社更生手続 (会社更生法)	民事再生手続 (民事再生法)
再生期間	H22.1.19～H23.3.28 (434日)	H27.2.4～H28.3.28 (419日)
公的支援の有無	有 (企業再生支援機構による出資等)	無
再上場の有無	有 (H24.9.19に東証1部再上場)	未定 (R2に再上場を目指す)
破綻係数計算期間	H22.1.19～H24.3.31 (802日)	