

# 羽田発着枠政策コンテストの 見直しに係る論点について

---

国土交通省 航空局  
航空ネットワーク部 航空事業課  
令和元年11月

# 羽田空港国内線の発着枠の見直しについて (2020年(令和2年)夏ダイヤより)

## 羽田発着枠配分基準検討小委員会【平成30年度～令和元年度】

混雑空港である羽田空港の使用許可が2020年（令和2年）1月に5年の期限が到来することから、2020年以降の羽田空港の発着枠の配分のあり方についての基本的な考え方を整理するに当たって有識者の意見を参考にするため、交通政策審議会航空分科会の下に「羽田発着枠配分基準検討小委員会」を設置。

### 委員会メンバー（50音順）

安藤 和代	千葉商科大学サービス創造学部教授
大橋 弘	東京大学大学院経済学研究科教授
加藤 一誠	慶應義塾大学商学部教授
◎ 竹内 健蔵	東京女子大学現代教養学部国際社会学科教授
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
矢ヶ崎 紀子	東京女子大学現代教養学部国際社会学科教授

◎：委員長

### 【オブザーバー】

市江 正彦	スカイマーク（株）代表取締役社長
草野 晋	（株）AIRDO代表取締役社長
高橋 宏輔	（株）ソラシドエア代表取締役社長
西尾 忠男	日本航空（株）常務執行役員（経営企画本部長）
平澤 寿一	全日本空輸（株）執行役員企画室長
松石 禎己	（株）スターフライヤー代表取締役社長執行役員

### 検討経過

2018年	1月30日（水） 第1回小委員会 ・羽田空港発着枠の検討課題と現状
	3月12日（火） 第2回小委員会 ・航空会社からのヒアリング
	4月26日（金） 第3回小委員会 ・全国地域航空システム推進協議会からのヒアリング ・航空会社からのヒアリング ・これまでの主な意見と論点について
2019年	5月17日（金） 第4回小委員会 ・これまでの主な意見と論点について
	6月21日（金） 第5回小委員会 ・これまでの主な意見と論点について
	7月19日（金） 第6回小委員会 ・とりまとめに向けた論点整理について
	8月23日（金） 第7回小委員会 ・報告書（案）について
	8月29日（木） 報告書 公表

### <ポイント>

- 羽田空港（国内線）は、2020年1月に混雑空港の使用許可期限が到来するため、発着枠の見直しに関する基本的考え方を整理。
- 今般の許可更新に当たっては、国内線の発着枠の増枠がないため、回収・再配分の仕組みを通じて発着枠の見直しを実施。
- その際、従前の使用状況に配慮しつつ、競争促進及び多様な輸送網の形成等の観点から、これまでの各航空会社の発着枠の使用状況や取組をチェック・評価して使用許可に反映し、地方路線の維持拡充を図るとともに、新規参入が可能となる環境を整備。

#### 1. 今般の発着枠回収のあり方

- 既存ネットワークへの影響等を考慮し、羽田空港に既就航の6社全社から定率5%程度（各社少なくとも1枠）を回収。
- また、今後、期中の一定期間に発着枠が使用されない場合は当該発着枠を回収（U/Lルール）。

#### 2. 新規参入会社の取扱い

- 競争を促進する観点から、将来、羽田空港に新規に参入しようとする航空会社が現れた場合に優先的に配分する「新規参入枠」を新設。

#### 3. 羽田発着枠政策コンテスト

- 地域の主体的な取組を促進し、訪日外国人旅行者の一層の地方誘客等を図るため、羽田発着枠政策コンテスト枠を数枠増加。
- 対象路線の拡大（現在は新規路線及び3便以下の路線に限定）や当初配分期間の延長（2年→3年）等、制度を見直し。

#### 4. 発着枠の再配分

- より地方航空ネットワークの維持拡充に配慮し、訪日外国人旅行者の一層の地方誘客等を図るため、今般再配分する発着枠は地方枠（非幹線）とする。
- 評価項目及び配点方法について、今日的視点から見直し。

#### 5. その他

- スロットオークションについては、発着枠の財産的位置付け等の課題があるため、諸外国や他産業の動向も参考にしつつ、引き続き検討。

## 4 政策枠、1便ルール・3便ルールについて

### (2) 羽田発着枠政策コンテスト

もう1つの政策枠である羽田発着枠政策コンテストは、地域と航空会社とのパートナーシップを通じて地域の実情にあった需要喚起策等の取組を促進するとともに、競争性導入に資するものとして、平成26年夏期スケジュールから3路線(羽田=山形、鳥取、石見)に1枠ずつ配分しているところである。

特に地方路線の維持拡充については、航空会社の企業努力のみならず、地方自治体と航空会社が連携して需要喚起等に取り組むことが重要であり、地域の主体的な取組を促進し、今後一層の増加が見込まれる訪日外国人旅行者を地方に送客するなど地域の交流人口を拡大するためにも、羽田発着枠政策コンテスト枠を現状より数枠程度増やすことが適当である。

また、地方自治体と航空会社が連携して地方路線の維持拡充に努めることは需要の多寡に関わらず重要であるため、羽田発着枠政策コンテストの**対象路線を現状の新規路線及び1便ルール・3便ルール路線から拡大**するとともに、路線の維持拡充に向けた各地域の取組をよりの確に評価し中期的な計画に基づく取組を実現できるよう、**当初の配分期間を3年に延長**し、その期間中の取組の効果検証を行った上で**更に2年間の延長を可能**とすることが適当である。

その際、**コンテストの対象路線拡大に当たっては、少便数路線の維持拡充が図られるような審査基準になるよう検討**するほか、コンテストを実施する際には、応募しようとする地方自治体の準備期間にも配慮しつつ、発着枠の有効活用を図ることが必要である。また、羽田発着枠政策コンテストのこれまでの取組内容や成果については、各地域での需要喚起等の取組に資するよう整理して横展開を促すことも重要である。

# 政策コンテストの見直しに係る主な論点について

## 1. 対象路線について

### 羽田発着枠配分基準検討小委員会報告書（令和元年8月）（関係箇所抜粋）

#### 4 政策枠、1便ルール・3便ルールについて

##### （2）羽田発着枠政策コンテスト

（略）

また、地方自治体と航空会社が連携して地方路線の維持拡充に努めることは需要の多寡に関わらず重要であるため、羽田発着枠政策コンテストの対象路線を現状の新規路線及び1便ルール・3便ルール路線から拡大するとともに、（略）

その際、コンテストの対象路線拡大に当たっては、少便数路線の維持拡充が図られるような審査基準になるよう検討するほか、（略）

#### 【論点1-1】

→ 政策コンテスト枠の拡大する対象路線はどのように考えるべきか。旅客数等で一定の範囲を定めるべきか。

#### 【論点1-2】

→ 平成26年に政策コンテスト枠を創設した際の経緯を踏まえ、新規路線又は1便・3便ルール路線を対象とした提案については、配点に一定の配慮をしてはどうか。

（例）「評価基準 3. 考慮事項（1）増便等による利便性の向上」の配点を加算

## 2. 政策コンテスト枠の配分期限について

### 羽田発着枠配分基準検討小委員会報告書（令和元年8月）（関係箇所抜粋）

4 政策枠、1便ルール・3便ルールについて

(2) 羽田発着枠政策コンテスト

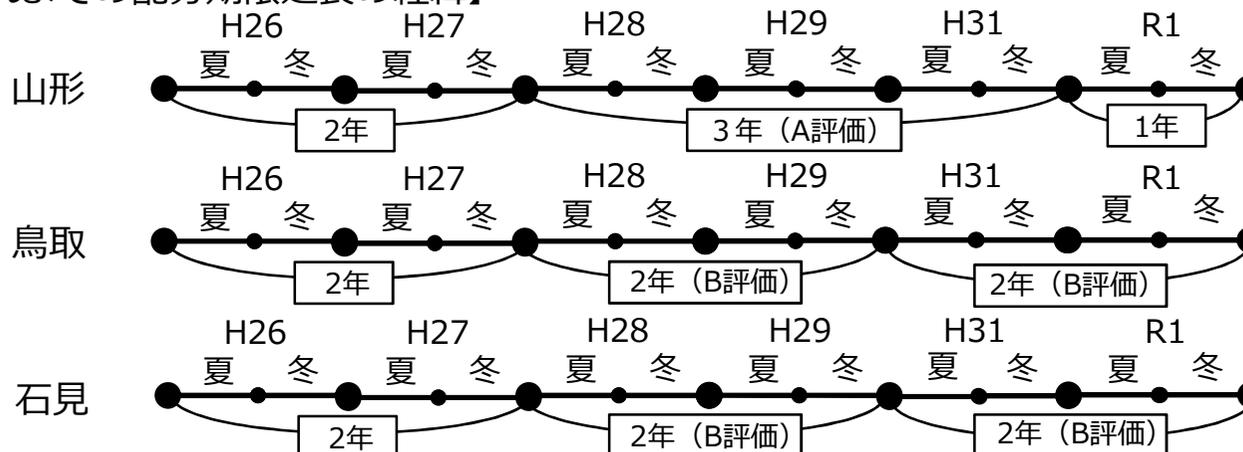
(略) 路線の維持拡充に向けた各地域の取組をよりの確に評価し中期的な計画に基づく取組を実現できるよう、当初の配分期間を3年に延長し、その期間中の取組の効果検証を行った上で更に2年間の延長を可能とすることが適当である。

(略)

### 【論点2】

➡ 政策コンテスト枠の当初の配分期間を3年に延長し、その期間中の取組の効果検証を行った上で、2年間の延長を可能とすることとしてはどうか。

【これまでの配分期限延長の経緯】



## 羽田発着枠政策コンテストの見直しに係る主な論点③

### 3. 政策コンテスト枠の評価項目について

#### 【論点3】

➡ 政策コンテスト枠の創設以降の社会・経済情勢の変化等も踏まえて、追加・修正等すべき評価項目はないか。

(例) ・訪日外国人旅行者を地方に呼び込むための効果的な施策が考えられているか。

### 4. 政策コンテスト枠の評価項目の配点について

#### 【論点4-1】

➡ 政策コンテスト枠創設以降の取組の状況を踏まえ、配点のウェイトを見直してはどうか。

(例) 「評価基準 2. 増便等に向けた持続的な取組に関する評価

(2) ・具体的に利用者の増加に効果的と考えられる施策が行われるか。」の配点を増加

#### 【論点4-2】

➡ 平成26年に政策コンテスト枠を創設した際の経緯を踏まえ、新規路線又は1便・3便ルール路線を対象とした提案については、配点に一定の配慮をしてはどうか。 (再掲)

(例) 「評価基準 3. 考慮事項 (1) 増便等による利便性の向上」の配点を加点

#### 【論点4-3】

○ 現在政策コンテスト枠が配分されている3路線(山形、鳥取、石見)の利用拡大等の取組については、旅客数の増加など一定の効果があることが実証されている取組もある。

○ また、政策コンテスト枠を使用していない自治体であっても、個々の需要喚起策に関する取組の効果が上がっているところもある。

➡ 提案された取組のうち、過去の実績を踏まえ、利用拡大に効果的であることが実証されているものについては、積極的に評価してはどうか。

(例) 「評価基準 2. 増便等に向けた持続的な取組に関する評価

・過去の実績も踏まえ、実現可能な取組となっているか。」の配点を加点

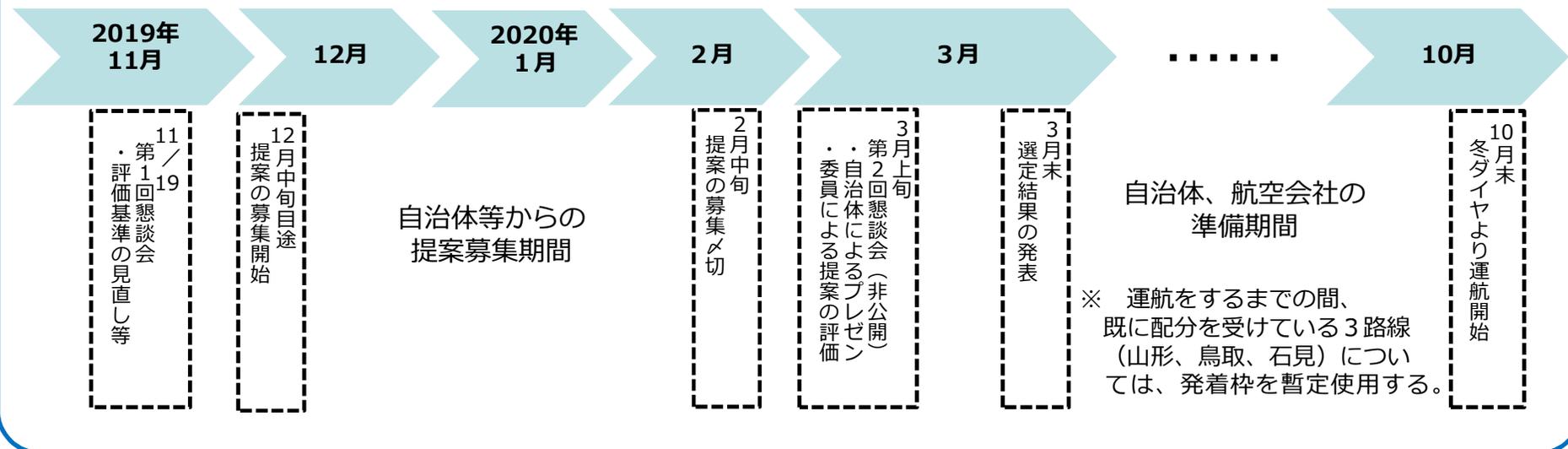
## 5. コンテストの実施～運航開始までのスケジュールについて

### 【論点5】

- 自治体及び航空会社の取組がより効果的な内容となるよう、自治体・航空会社が政策コンテスト枠に応募するまでの準備期間や、運航開始までの周知・PR、取組の準備等に十分な時間を確保するべきではないか。

➔ 自治体や航空会社の準備期間を考慮し、選定後のコンテスト枠5枠は**2020年（令和2年）冬ダイヤ（2020年10月末）から配分（運航開始）**することとしてはどうか。

### 【今後の想定スケジュール】



# 【参考】平成26年時の政策コンテスト評価基準

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		
	・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			
(4)目標達成に向けた全体の工程表	・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			
		<b>1. 計</b>		<b>45</b>		
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	・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	
		②…	・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	
		③…	・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	・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		
	②…	・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		
	③…	・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			
		<b>2. 計</b>		<b>115</b>		
		<b>1. 2. 計</b>		<b>160</b>		
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)経由便による代替性	・羽田直行便以外の経由便による羽田空港へのアクセス可能性(直行便と経由便の比率)の考慮。 ※経由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		
		<b>3. 計</b>		<b>40</b>		
		<b>合計点</b>		<b>200</b>	<b>11</b>	