



平成21年4月21日
北海道国際航空株式会社

羽田空港発着枠の配分のあり方について

1. 羽田空港の再拡張により増加する国内線発着枠の配分のあり方に係る基本的考え方について

- ・ 羽田空港発着枠は、国民の貴重な財産（公共財）であることから、その使用については、「公共の利益に資すること」「利用者利便の向上に資すること」が大前提であるとする。
- ・ また、これまで発着枠の配分に関しては、利用者利便の向上を図るため、①新規航空会社の参入・拡大等を通じた競争促進、②地方航空ネットワークの維持・形成を図ることを基本的な考え方としている。
- ・ 今回の国内線発着枠の配分においては、希少である羽田空港発着枠の有効活用という観点から、引き続き、新規航空会社の拡大等を通じた競争促進による利用者利便の向上ならびに地方航空ネットワークの維持・充実を図ることを基本的な考え方とし、議論を進めるべきと考える。

2. 配分について

(1) 新規航空会社への配分について

- ① 新規航空会社には引き続き発着枠を優先配分すべきか。優先配分する場合、どの程度の発着枠を配分すべきか。
 - ・ これまで、発着枠の配分に対する基本的な考え方を具現化するとの観点から、新規航空会社に優先的に配分を行い、その結果、新規参入路線において運賃の低廉化・多様化、需要の喚起等、競争促進を通じ、利用者利便の向上が図られてきている。
 - ・ また、一方で、将来に向けた政策的配慮により、大手航空会社に対する十分な牽制力を有する航空会社の育成を図るため、これまで、新規航空会社に対し優先配分を行ってきた。しかしながら、弊社を含め、新規航空会社の経営基盤は依然として脆弱であり、安定した経営基盤を持つ大手航空会社に対し競争力を持って事業展開していくためには、今後についても、規模の拡大が必要不可欠であるとする。
 - ・ したがって、今般の発着枠配分に際しても、一層の競争促進を通じた更なる利用者利便の向上、ならびに、競争力を持った経営基盤強化に向け、引き続き、新規航空会社への優先的な配分を行うべきと考える。
 - ・ また、新規航空会社への配分数については、今現在の羽田空港発着枠のシェア差縮小に向け、大手航空会社と新規航空会社で同数の配分を行うことが適当であるとする。

② 新規航空会社はどの程度の規模になるまで発着枠を優先配分すべきか。

- ・ 平成16年9月の懇談会報告において、優先配分を行う新規航空会社の範囲については、航空運送事業の特性を踏まえ、生産体制面・サービス面でのスケールメリットを享受できうることを前提に、「保有機材数が12機以下の新規航空会社」としている。
- ・ 今般においても、これまでと同様、「保有機材が12機以下の新規航空会社」とすることが適切であると考ええる。

③ 新規航空会社への配分にあたり、使用対象路線に条件を付すべきか。

- ・ 新規航空会社の経営基盤は依然として脆弱であり、安定した経営基盤を持つ大手航空会社との競争において十分な牽制力を備えているとは言い難く、確固たる収益体制の構築が大きな課題となっている。
- ・ 新規航空会社において就航路線の選択は、経営基盤を固める上での重要な構成要素となっており、発着枠配分にあたって使用対象路線を限定する等の条件を付すこととなると、各社における経営の自由度を狭めることとなり、経営環境の変化に対する柔軟な対応が取れなくなる。
- ・ したがって、今回の配分にあたって、使用対象路線に条件を付すべきではないと考えるものの、一方で、希少な羽田空港発着枠の有効活用、地方航空ネットワークの充実・安定という観点を重視すべきとも考え、一定程度の条件を付すことも止むを得ないが、その条件は必要最小限のものとするべきであると考ええる。

(2) ネットワーク維持・充実策について**① 地方ネットワーク維持・充実のためにどのような方策が必要か。これまでの「1便ルール」、「3便ルール」で十分か。**

- ・ 地方航空ネットワーク維持・充実に貢献している航空会社に対して、発着枠を優先的に配分することを検討すべきであると考えるが、従来の「1便ルール」、「3便ルール」についても、地方航空ネットワークの維持を図る上で有効な方策であると考ええる。

② 国内航空ネットワークの縮小が進行している状況を踏まえ、評価基準における「全国的な航空ネットワークの形成・充実への貢献」に係る評価項目について、より充実を図ることが必要ではないか。

- ・ これまでの懇談会において、利用者利便の向上の観点から地方航空ネットワークの維持・形成を図る方策が議論され、そのような状況において発着枠配分における評価基準にもそこへの貢献が求められてきた。その一方で、昨今の情勢を踏まえれば「全国的な航空ネットワークの形成・充実への貢献」に係る評価項目について、より充実を図るとの考えは必要であると考ええる。

- ・ 具体的な追加項目としては、地方航空ネットワークの維持を図るとの観点を重視するとすれば、「過去における路線撤退の状況」を加えることも一案と考える。
また、羽田空港を活用しない航空路線についても、航空ネットワークの形成・充実に対する貢献度は同等であり、当該路線への参入・維持に関する評価項目として、「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」を加えるべきと考える。

③ 現在乗り入れが制限されている小型機（60席以下）の取扱いをどうすべきか。

- ・ 今回、国内線における発着枠の増加は限定されたものであることから、小型機の乗り入れを認めた場合、羽田空港の1発着あたりの供給量が減少し、輸送効率の低下を招くこととなるため、これまで通り、小型機に対する制限は継続すべきであると考ええる。

(3) その他

① 航空の安全をめぐる様々な事象の発生を踏まえ、「安全の確保」に係る評価項目についてより充実を図ることが必要ではないか。

- ・ 航空会社にとって「安全」は、何よりも優先すべき社会的責務であり、航空会社として今後もこれまでと同様に重要視していかなければならないものと考えている。一方、航空の安全をめぐる様々な事象の発生と「安全」に対する重要性を鑑み、「安全の確保」に係る評価項目については、より充実を図るべきと考える。
- ・ 具体的な追加項目としては、①航空事故、重大インシデントのうち航空会社の責に帰すべきものの発生の状況、②運航の安全を確保するため国土交通省航空局から受けた行政指導の状況とし、加えて、これらを含めた「安全の確保」に係る評価項目の評価点の全評価点に占める割合が、現状より大きくなるよう検討すべきと考える。

② 希少な発着枠の適切かつ合理的な使用を図る観点から、新規航空会社に対する配分についても大手航空会社と同様の評価方式を導入するとともに、新規航空会社の配分スロットの活用状況を踏まえ、安定的な輸送サービスの提供に係る評価項目を追加することが必要ではないか。

- ・ 新規航空会社に対する配分についても、新規航空会社への発着枠の優先配分を前提として、大手航空会社と同様の評価方式を導入することが必要であると考ええる。
- ・ また、新規航空会社において、希少性・公共性の高い羽田空港発着枠を十分に活用できているかという観点から、その活用状況を評価項目として追加することは必要であると考ええる。
その際的评价項目として、「客観性および透明性のあるものであることが必要」との評価方式の基本方針（平成12年2月「混雑飛行場スロット配分方式検討懇談会」報告）を踏まえ、①「配分済みの発着枠について未使用期間が発生する場合の取扱い」に係る通達（平成12年6月20日付け空事171号）に基づく申し出の状況、②安定的な輸送サービスを提供するため国土交通省航空局から受けた行政指導の状況を新設すべきと考える。

以上