

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
平成31年4月

1. 委員からの指摘事項

第1回、第2回の委員からの指摘事項①

議論の進め方

- ・平成24年の小委員会で積み残した課題を整理することが必要。
- ・これまでの議論を踏まえて十分に整理されている事項と、見直しを考えていかなければならない事項を整理することが必要。
- ・今後5年間で我が国の航空を取り巻く状況について、予見できる変化を整理して議論することが必要。
- ・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重要。

発着枠の回収・再配分の基本的な考え方

- ・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。

発着枠の回収について

- ・回収ルールについては、事業者目線ではなく、国としてどうかという観点から検討することが必要。
- ・過去の議論を整理するとともに、航空会社に与える影響も考慮して検討することが必要。
- ・抑制的な回収を希望する方針は、どの会社もおおむね共通しているが、回収対象から除外すべきものについての考え方の整理が必要。
- ・一部の特定既存航空会社から、回収対象から新規優遇枠を除いてほしいとの意見があったが、新規優遇枠を回収対象から除外しないという考えもあるのではないか。

第1回、第2回の委員からの指摘事項②

競争促進を通じた利用者利便の増進

- ・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。
- ・羽田空港への新規参入について議論することが必要。
- ・羽田―新千歳路線については、成田―新千歳路線へのLCCの参入により、大手・特定既存航空会社の運賃に影響を与えていると思うので分析が必要。
- ・訪日外国人を地方に誘客し、国内を周遊してもらう上で、最も普及している手段はJAPAN RAIL PASSであるが、これとは異なる航空の利便性も考慮にいった上で、空を使っても周遊させる取組が望ましい。
- ・米国では、航空業界において、共通株主が多くなると、競争が減退するのではないかとの議論が話題になっており、我が国においても考える必要はないか。

政策枠について

- ・際内乗り継ぎ改善枠は、関空の便数増加や羽田の国際化の進展等を踏まえると、その必要性について議論すべきである。
- ・際内乗り継ぎ改善枠の設定当時から関西空港を取り巻く状況は変化したものの、海外から関空を経由し首都圏に向かうインバウンド旅客の送客、首都圏から関空を経由し海外に向かうアウトバウンド旅客の送客の両方に使われている枠であり、設定当時から引き続き今も利用者利便向上に資するものと理解。
- ・羽田発着枠政策コンテスト枠について、メリット、デメリット等の実績を整理することが必要。

第1回、第2回の委員からの指摘事項③

1便・3便ルールについて

- ・ 地方路線が維持されている現状や、成田からの路線展開等を踏まえ、1便・3便ルールの必要性を確認すべきである。
- ・ 1便・3便ルールは、少便数路線の維持に対して配慮したものであるが、一方で自治体の自助努力が促されないという弊害があると聞いている。それを踏まえ羽田発着枠政策コンテストが導入されたが、現場を知っている航空会社の立場からの意見を知りたい。

スロットオークションについて

- ・ スロットオークションは、タイムスロットを対象にすべきであるが、実施に当たっての課題が多い。
- ・ 低需要路線において、補助金による入札、いわゆる逆スロットオークションというのも中長期的に考えてはどうか。
- ・ オークションについては、黒字の路線を対象にオークションを行い、オークションで生じた収益を地方路線の維持に充てるという考え方もあるのではないか。
- ・ 総合評価の一項目として価格を入れることは可能。他方、オークションによる収入と既存の着陸料収入との整合性が重要な論点。
- ・ スロットオークションを行うとすれば、LCCにもスロットオークションへの参加権を与えることが必要。

第1回、第2回の委員からの指摘事項④

評価方法・評価基準について

- ・ 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。
- ・ インバウンド需要の拡大に伴い、地方への送客と富裕層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。
- ・ 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。

2. 平成24年小委員会で指摘のあった課題等

- ・平成24年の小委員会で積み残した課題を整理することが必要。
- ・これまでの議論を踏まえて十分に整理されている事項と、見直しを考えていかなければならない事項を整理することが必要。

議論の前提と平成24年小委員会で指摘のあった課題

前 提

○平成24年11月とりまとめの報告書をベースに議論。

9. 今後のあり方

- ・ 航空法に規定された混雑空港の使用の許可の更新時期等を捉え、今回策定した評価基準の考え方を踏まえつつ、時宜にかなった具体的な評価基準を検討し、それに基づき各航空会社の発着枠の使用状況や取組みをチェックし、適切に評価を行うこととすべきである。評価の結果は、回収・再配分等の仕組みを通じて、混雑空港の使用許可に厳格に反映すべきである。

○飛行経路見直しによる増枠（年間約3.9万回）全ては国際線に使用し、国内線に配分されている発着枠数は変わらない。

平成24年小委員会で指摘のあった課題

➡ 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。

➡ 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。

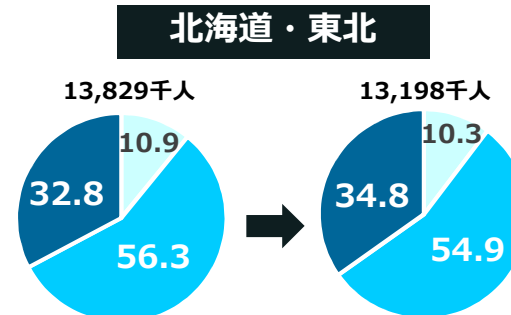
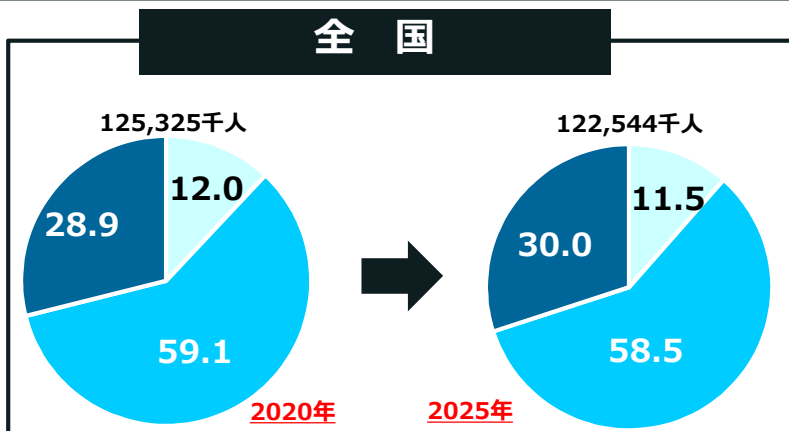
（参考）市場メカニズムに関する考え方

→ 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方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。

- ・ 今後5年間で我が国の航空を取り巻く状況について、予見できる変化を整理して議論することが必要。
- ・ 羽田—新千歳路線については、成田—新千歳路線へのLCCの参入により、大手・特定既存航空会社の運賃に影響を与えていると思うので分析が必要。
- ・ 米国では、航空業界において、共通株主が多くなると、競争が減退するのではないかとの議論が話題になっており、我が国においても考える必要はないか。

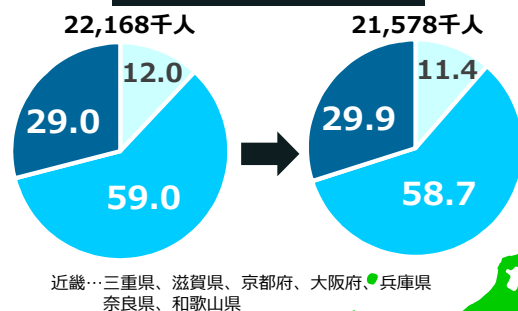
各地域の人口動態(2020年～2025年)について

2020年から2025年にかけて、全国及び各地域の人口における65歳以上の割合は微増傾向。



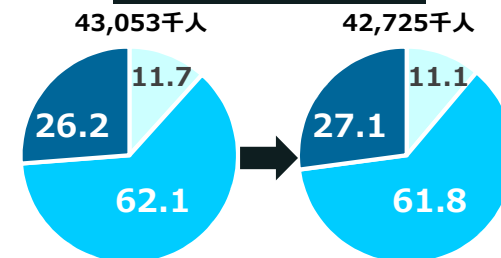
東北…青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県

近畿



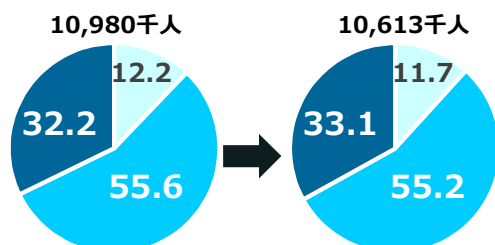
近畿…三重県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県

関東



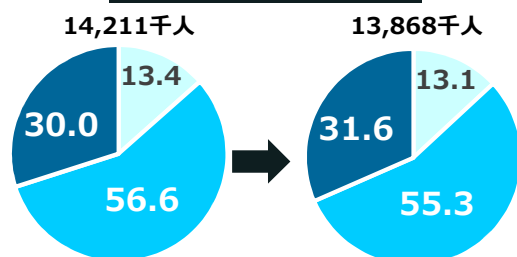
関東…茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県

中国・四国



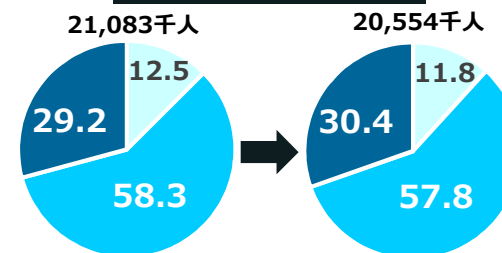
中国…鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県
四国…徳島県、香川県、愛媛県、高知県

九州・沖縄



九州・沖縄…福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県、沖縄県

中部



中部…新潟県、富山県、石川県、福井県、山梨県、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県

※国立社会保障・人口問題研究所作成「日本の地域別将来推計人口(平成30(2018)年推計)」を基に、全国及び地域ブロックにおける2020年(左円グラフ)と2025年(右円グラフ)の人口における年齢3区分を作成。

※0～14歳は、15～64歳は、65歳以上はを指す。

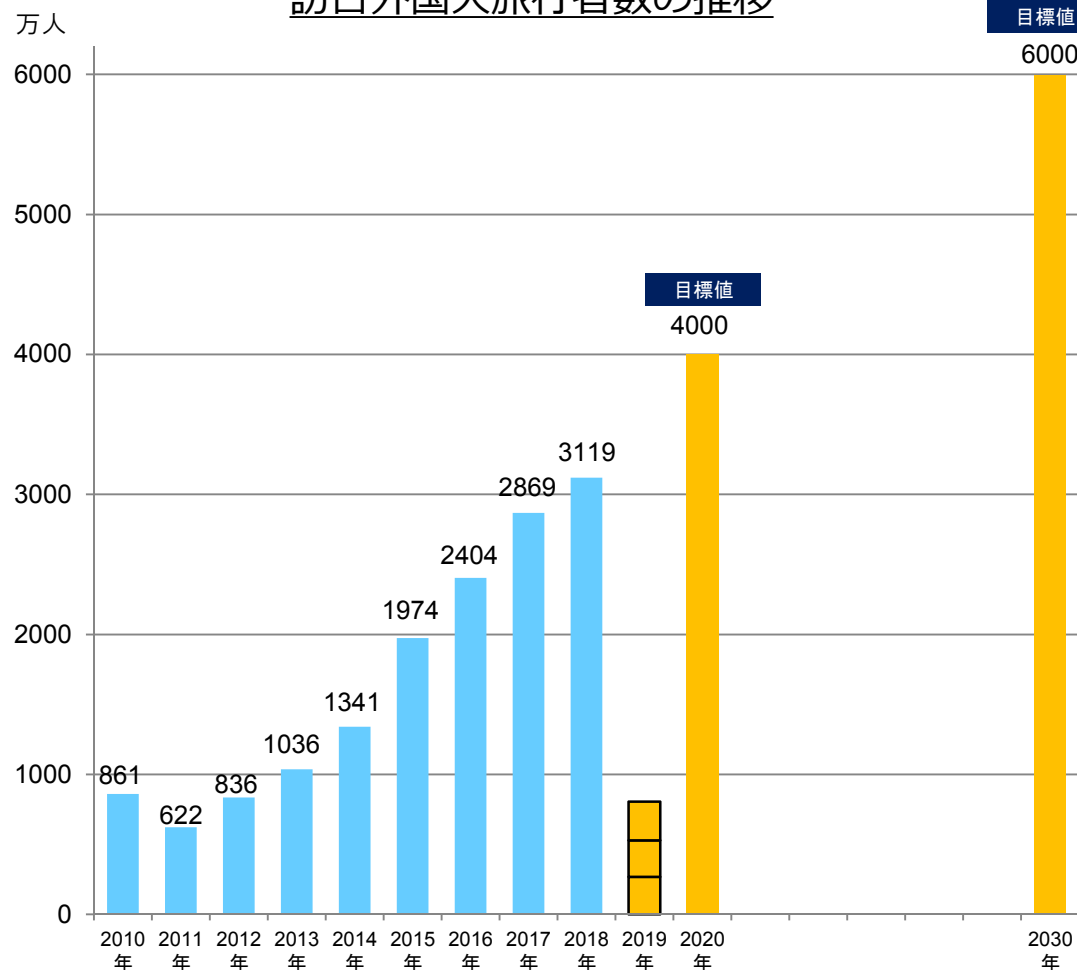
訪日外国人旅行者数の推移

- 2018年(平成30年)の訪日外国人旅行者数は、**3,119万人(対前年比8.7%増)**と初めて3,000万人を突破し、過去最高を記録した。(外国人旅行者受入数: **世界で11位、アジアで3位に相当※**)

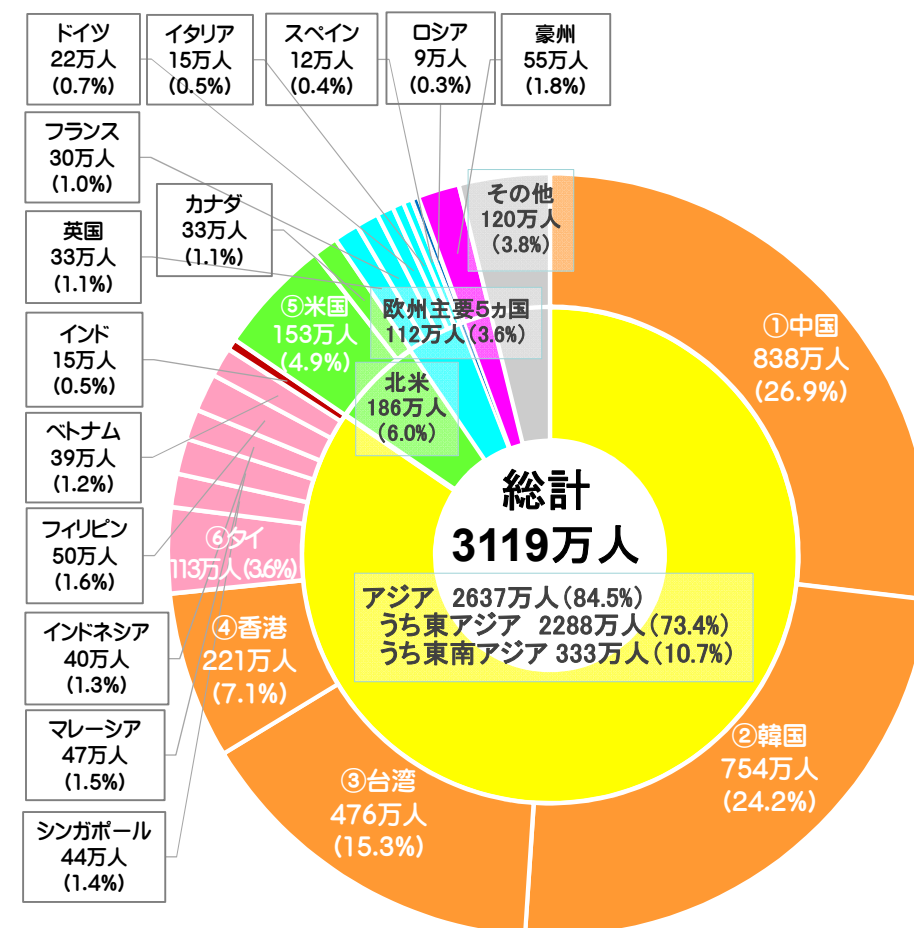
※ 2017年またはそれ以前の数値との比較で暫定順位であり、変動があり得る。

- 訪日外国人旅行者数の内訳は、アジア全体で2,637万人(全体の84.5%)となった。また、市場別では中国で800万人を、米国で150万人を、タイで100万人をそれぞれ初めて突破した。

訪日外国人旅行者数の推移



訪日外国人旅行者数の内訳(2018年(平成30年))



資料：日本政府観光局（JNTO）資料に基づき観光庁作成、2020年及び2030年は航空局が追記。
 注）2017年以前の値は確定値、2018年～2019年1月の値は暫定値、2019年2月～3月の値は推計値。

資料：日本政府観光局（JNTO）資料に基づき観光庁作成
 注1：（ ）内は、訪日外国人旅行者数全体に対するシェア
 注2：「その他」には、アジア、欧州等各地域の国であっても記載のない国・地域が含まれる。

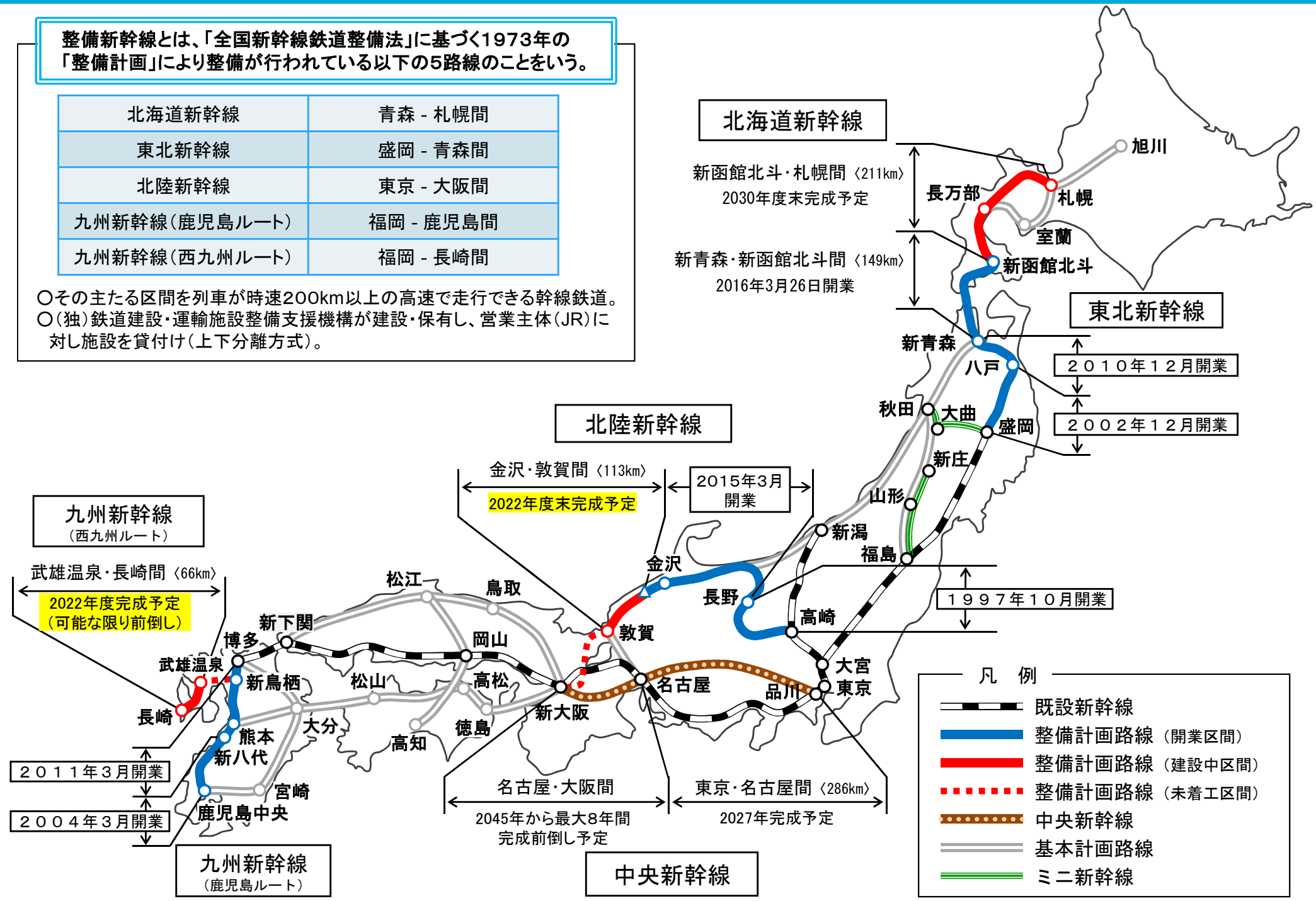
各空港の整備等動向について

年度	2019	2020	2021	2022	2023	2024
運用関連	【成田】A滑走路夜間飛行制限緩和（2019年10月末～） ● 6:00～23:00→6:00～0:00 【福岡】平行誘導路二重化に伴う滑走路処理能力増（2020年度～） ● 35回/時→37回/時					
空港整備関連	【成田】高速離脱誘導路の整備		2019年度末までに空港処理能力増（68回/時→72回/時）			
	【中部】LCC専用ターミナル供用					
	【那覇】増設滑走路供用		2020年3月末予定、滑走路発着回数増（現状16.6万回→24万回）			
	【福岡】増設滑走路供用		2025年3月末予定、滑走路処理能力増（37回/時→40回/時）			
空港経営改革	【福岡】2019年4月から運営委託開始					
	【北海道内7空港】2020年からの7空港の一体的な運営委託予定					
	【熊本】2020年4月からの運営委託予定					
	【広島】2021年4月からの運営委託予定					

整備新幹線とは、「全国新幹線鉄道整備法」に基づく1973年の「整備計画」により整備が行われている以下の5路線のことをいう。

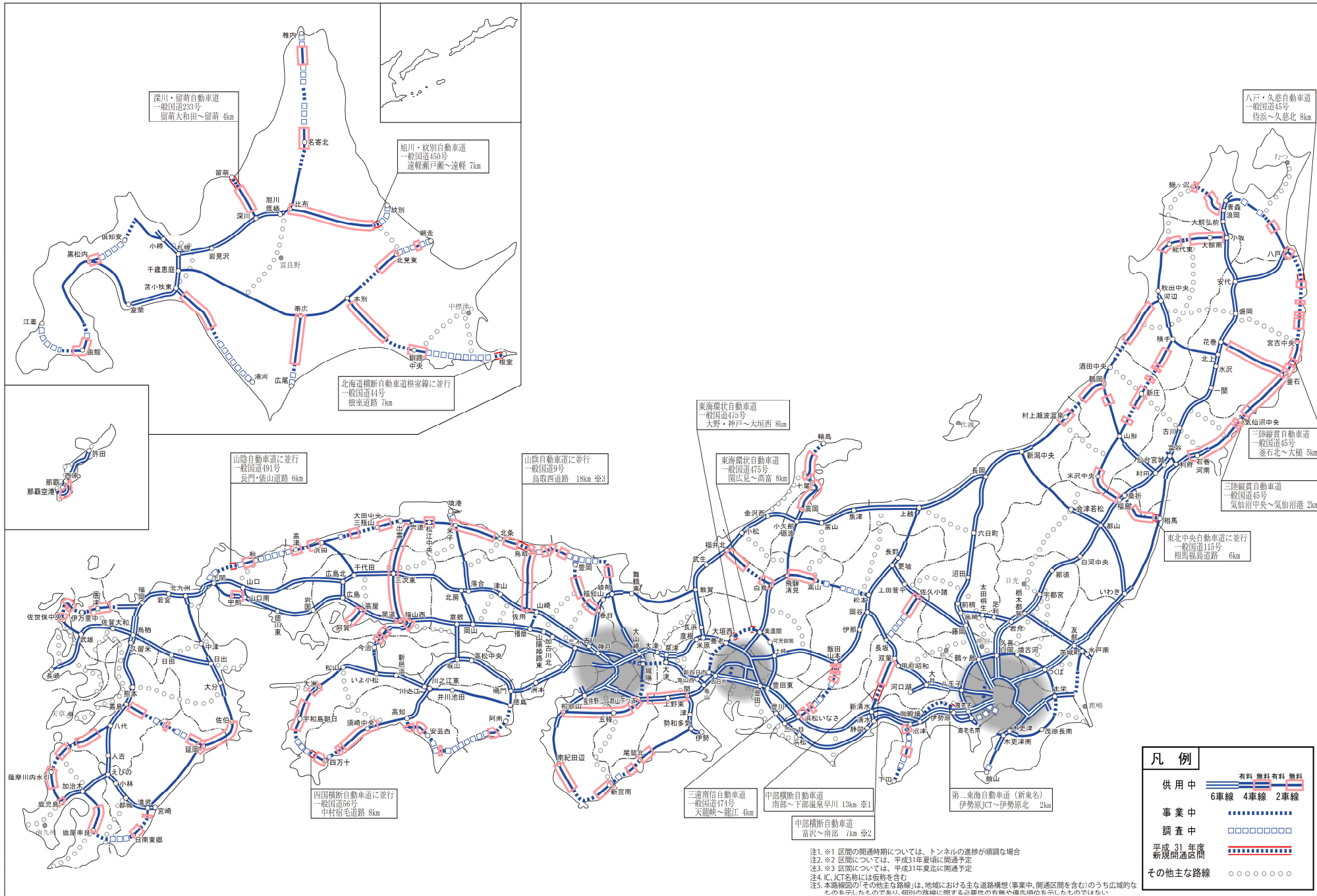
北海道新幹線	青森 - 札幌間
東北新幹線	盛岡 - 青森間
北陸新幹線	東京 - 大阪間
九州新幹線(鹿児島ルート)	福岡 - 鹿児島間
九州新幹線(西九州ルート)	福岡 - 長崎間

○その主たる区間を列車が時速200km以上の高速で走行できる幹線鉄道。
○(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が建設・保有し、営業主体(JR)に対し施設を貸付け(上下分離方式)。



全国 路線図

(平成30年度末時点の全国路線図に、平成31年度新規開通箇所を旗揚げ)



凡 例	
供用中	有料 無料 有料 無料
事業中	6車線 4車線 2車線
調査中	調査中
平成31年度 新規開通区間	新規開通区間
その他主要路線	その他主要路線

注1. ※1 区間の開通時期については、トンネルの進捗が滞る場合
注2. ※2 区間については、平成31年夏頃に開通予定
注3. ※3 区間については、平成31年夏頃に開通予定
注4. IC、JCT名称には仮称を含む
注5. 本路線図の「その他主要路線」は、地域における主な道路構想(事業中、開通区間を含む)のうち広域的なものとして示したものであり、個別の路線に関する必要性の有無や優先順位を示したものではありません

6社の経営計画(機材)、国内路線について

ANA

【機材】

2017年度末 計**257**機(うち、大型機50、中型機110、小型機73、RJ機24)

2022年度末計画 計**280**機(うち、大型機約55、中型機約115、小型機約80、RJ機約30)

※国際線機含む

(出典：2018～2022年度中期経営戦略)

JAL

【機材】

2017年度実績 計**231**機(国際85、国内146)

2020年度目標 計**234**機(国際92、国内142)

(出典：JALグループ中期経営計画ローリングプラン2019)

SKY

2016～2018年度中期経営計画をプレスリリースした後、2019年度以降の中期経営計画は現在作成中。

【機材】

2019年度上期中に**2**機の増機を計画。

ADO

【機材】

中型機**2**機の退役時期を延期しつつ、今後の更新機の導入計画、経年機の退役計画を早期に策定する。

(出典：2018～2020年度中期経営戦略ローリングプラン)

SNJ

【機材】

路便計画に合わせ中長期的な効率性等を考慮し、中期経営計画戦略期間中に**2**機の増機を計画。

【国内路線】

2018年度を目途に国内線を拡充する。

(出典：2017～2020年度中期経営戦略)

SFJ

【機材】

2018年6月、10月及び2019年6月に新造機A320-200型機を**3**機導入する。2020年以降の機材更新や増機に備え、現行A320ceoの後継機種選定に着手。

【国内路線】

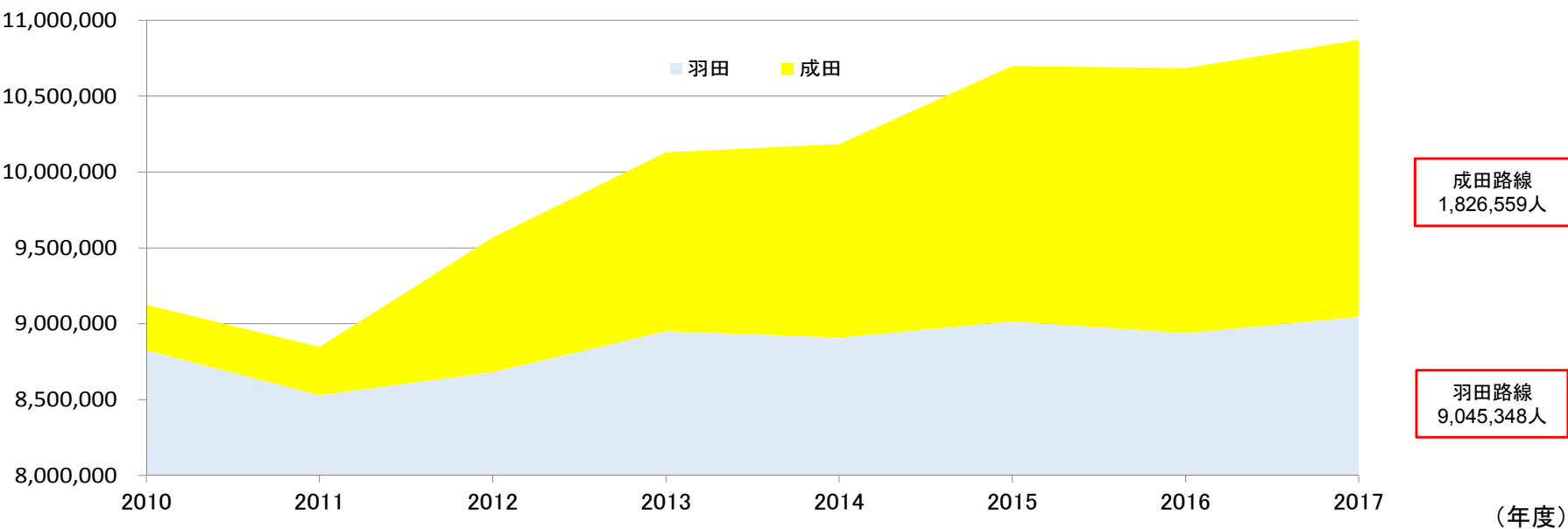
北九州＝那覇線の運航を拡大(運航時期の拡大や増便)チャーター・臨時増便を積極的に実施する。

(出典：(中期経営戦略2015～2020) 2018年度ローリング版) 15

羽田・成田＝新千歳路線の状況

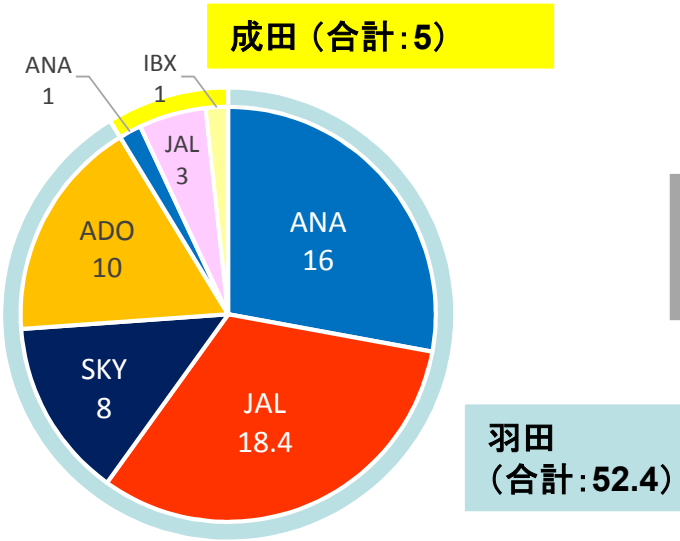
旅客数の推移

(旅客数:人)

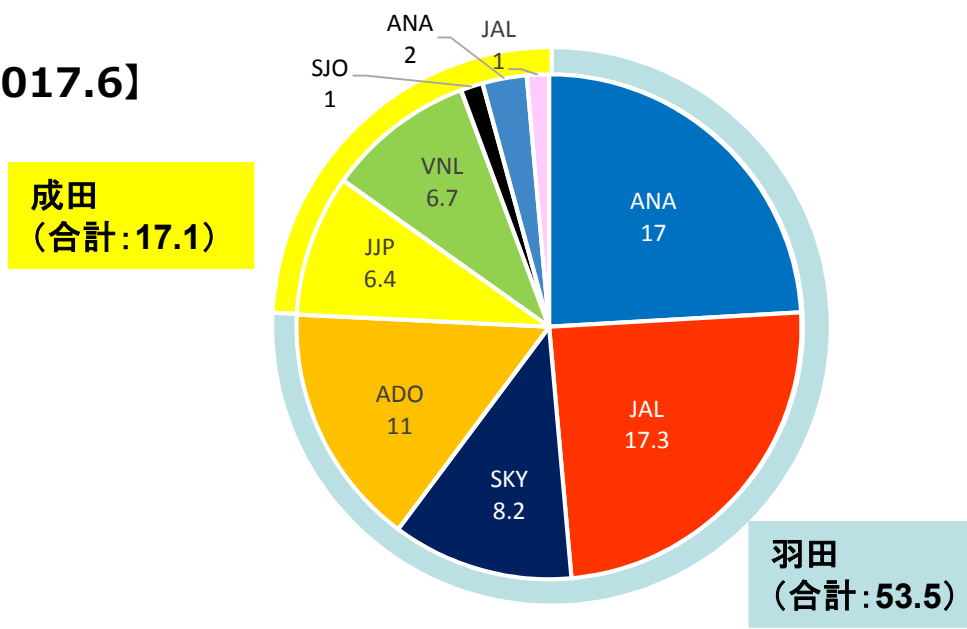


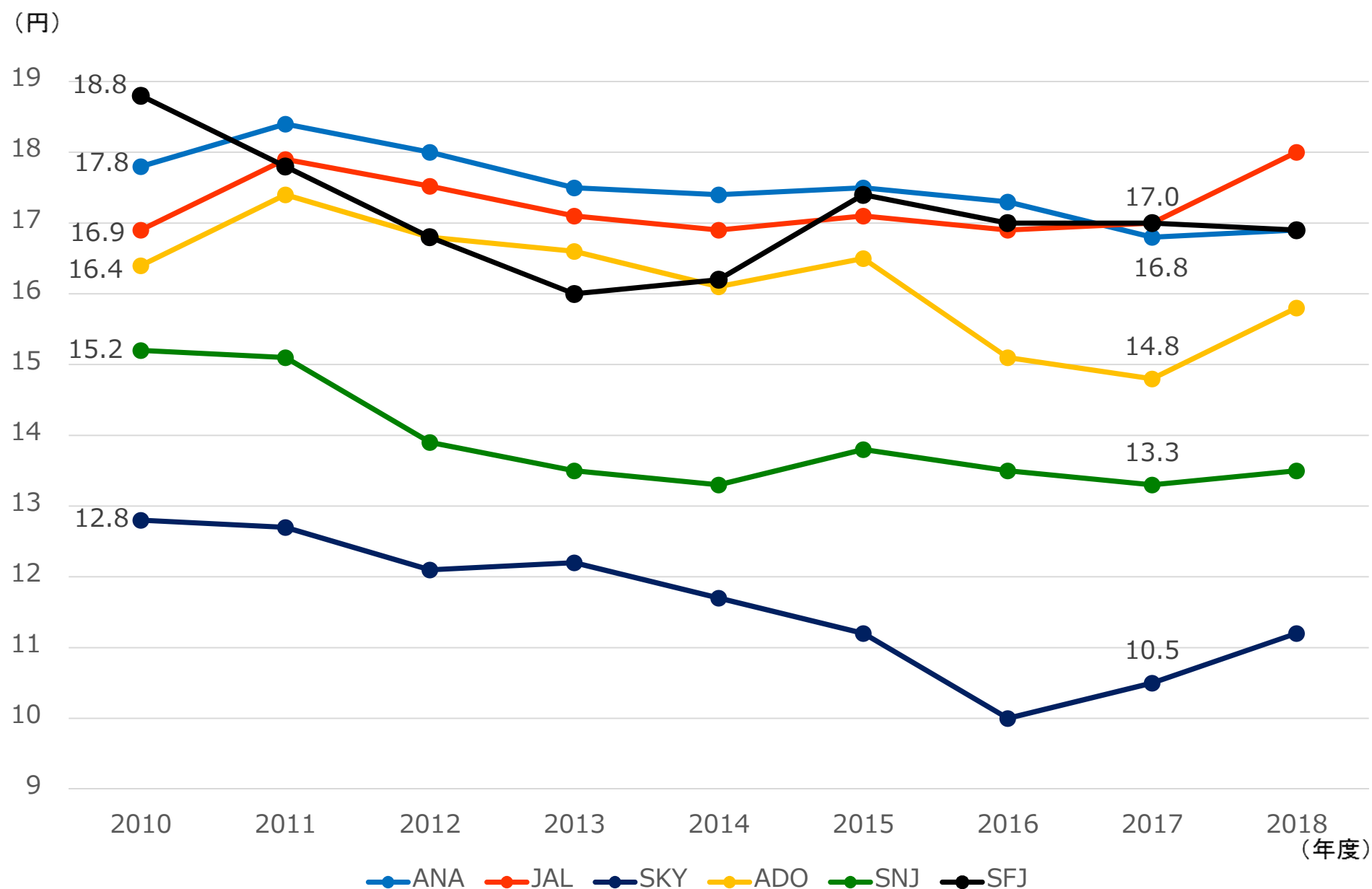
便数の推移 (往復/日)

【2010.6】



【2017.6】



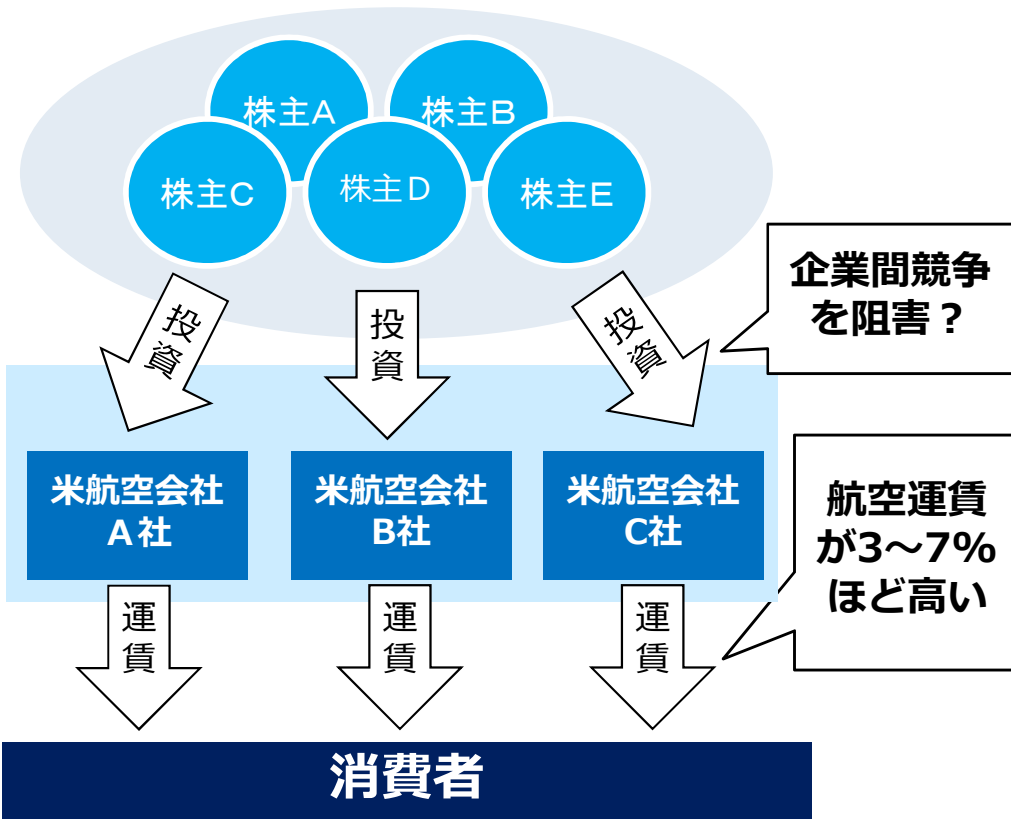


※国土交通省「航空輸送サービスに係る情報公開」から作成。
 ※2018については、4～9月の実績であるため、参考値。

コモンオーナーシップ(Common Ownership)について

コモンオーナーシップ

- ・ 特定業界の多くの企業の大株主となること（例：株式投資ファンドなど）
- ・ Common Ownershipにより、企業間競争が阻害されているのではないかと指摘
- ・ José Azar（ナバーラ大学イエセビジネススクール）らによると、米国航空業界ではCommon Ownershipによる企業間競争の阻害の効果で航空運賃が3～7%ほど高くなっていると見積り



【米国大手航空会社の大株主】

デルタ航空	アメリカン航空	ユナイテッド航空
Berkshire Hathaway Black Rock Vanguard ...	T. Rowe. Price PRIMECAP Berkshire Hathaway Vanguard Black Rock	Berkshire Hathaway Black Rock Vanguard PRIMECAP ...

（参照）“Anticompetitive Effects of Common Ownership” Azar et al 2018

【Black Rock バーバラ・ノビック副会長の反論】

航空3社の利益が増えたとしても、米S&P500指数の構成銘柄のうち497社にはコスト高になる。競争を弱めさせる動機づけはない

（引用）日本経済新聞 静かに広がる「共通株主」（一目均衡）
編集委員 松崎雄典 2017/11/27

➡ 我が国では、他モードである新幹線との競合や上場している航空会社が少ないなど、米
国航空業界と同じ状況にはないが、コモンオーナーシップにより企業間競争が阻害され
る恐れがないか注視する必要があるのではないか。

3. ご議論いただきたい論点

ご議論いただきたい論点

政策枠の取扱い

…21頁

- ・ 際内乗継ぎ改善枠
- ・ 羽田発着枠政策コンテスト

1便・3便ルール of 取扱い

…31頁

発着枠の回収

…37頁

- ・ 対象事業者
- ・ 対象発着枠
- ・ 方法
- ・ 規模

新規参入会社の取扱い

…48頁

(次回以降ご議論)

発着枠の再配分

- ・ 配分基準（安全性の評価を含む。）
- ・ 破綻事業者の取扱い

スロットオークション

4. 政策枠の取扱いについて

際内乗継ぎ改善枠(羽田＝関空)①

- 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。

委員の意見

- 関空の便数増加や羽田の国際化の進展等を踏まえ、その必要性について議論すべき。
- 設定当時と現在とで、利用者利便の観点からは変わらないと理解。

航空会社の意見

- 関空発着のみの国際路線が14路線あることや、訪日運賃の利用が他路線よりも高いことなどから、際内乗継ぎ改善枠の継続設定等を要望。

状況変化等

- 関空の東アジア、東南アジア地域への玄関口としての重要性が更に高まっている。
- 特に東アジアとのインバウンド、アウトバウンド数の不均衡是正の必要性。

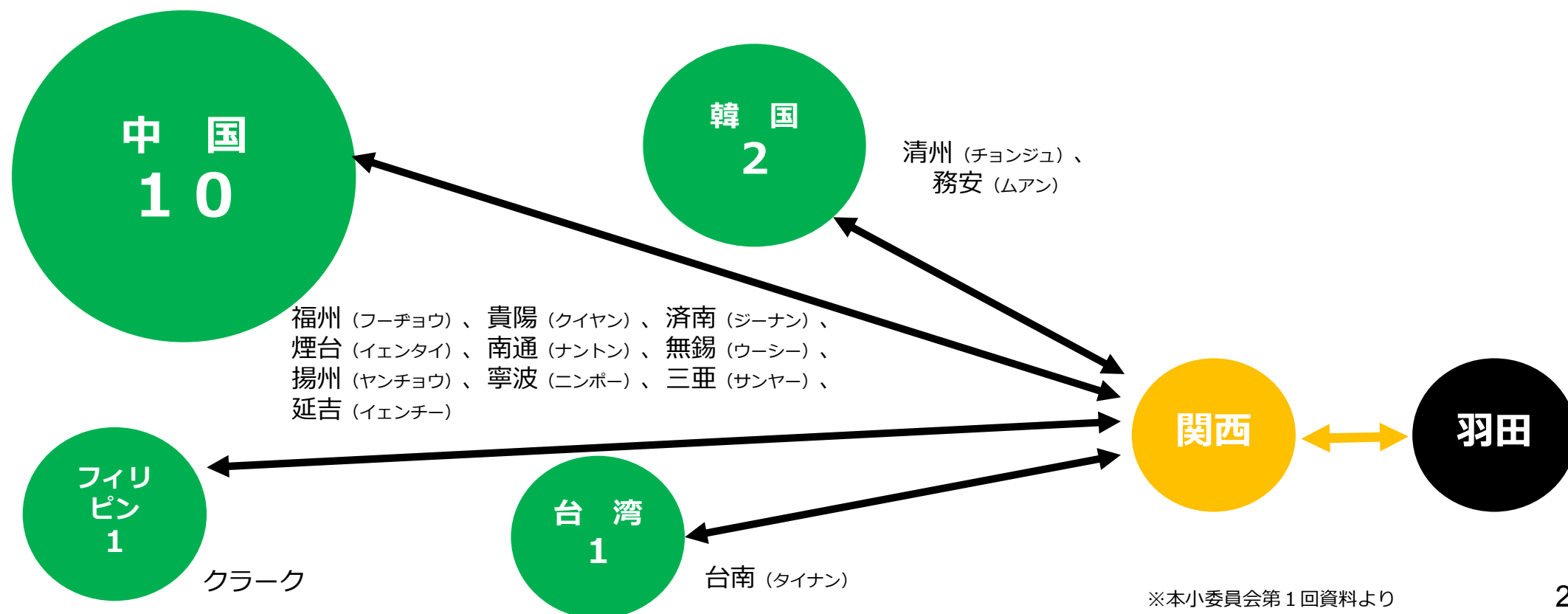
際内乗継ぎ改善枠(羽田＝関空)②

首都圏空港及び関空の国際線就航都市数

	2007(H19)年夏期当初	2012(H24)年夏期当初	2019(H31)年2月当初
羽 田	2 (2)	5 (5)	31 (14)
成 田	82 (31)	85 (32)	104 (44)
関 空	56 (29)	54 (33)	69 (54)

(注) () 内は東アジア、東南アジアの都市数

関空のみの国際線就航都市数



際内乗継ぎ改善枠(羽田＝関空)③

アジア各国・地域とのインバウンド、アウトバウンド比較（2018年）

（単位：万人）

	インバウンド	アウトバウンド		インバウンド	アウトバウンド
韓 国	754	295	フィリピン	51	53
中 国	838	270	タ イ	113	123
台 湾	476	197	マレーシア	47	13
香 港	221	116	シンガポール	44	69
ベトナム	39	83	インドネシア	40	35

（出典）各国政府観光局等

第8回日中韓観光大臣会合蘇州共同声明

（2018年10月27日）

1.
 - （4）3国は共に適切な措置を講じ、観光国際協力を強化することで、一日も早く2020年の3国間の交流人口規模3,000万人の目標を達成するよう努力する。

日韓観光大臣会合合意文（2018年10月27日）

1. 日韓両国は、両国間の相互交流が「バランスよく増加」できるように努力する。



関空を経由したアジア各国を中心とする相互交流の拡大のために、引き続き設定してはどうか。

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%)	—
	30,828	79,004	88,061	88,832	91,319	86,547	—	(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 70%	78,000 70%	87,000 78.4%	87,500 78.9%	100,000 72.1%	—	310,000 51.6%	350,000 60%	360,000 61%	370,000 62%	380,000 63%	—	120,000 57.5%	127,000 56.7%	127,000 52.3%	134,000 55.3%	140,000 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）。

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：2018年度 20,750千円

26

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：2018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(2015.3)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

		2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018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	327,024
(参考)搭乗率		64.2%	55.1%	58.6%	59.6%	63.0%	64.3%

※ 2018年度は2018.4月～2019.1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：2018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ブローカー等の招請、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

		2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018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	116,804※1
(参考)搭乗率		58.2%	49.8%	52.2%	46.8%	56.8%	57.7%

※ 2018年度は2018.4月～2019.1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の現状

2012(H24)年度から1便以上増便した羽田＝ローカル路線の有償旅客数増加率順位表

順位	路線名	便数 (2012年度→2017年度)	2012年度	2017年度	増減	増減率
1	新石垣	2便→4便	126,759人	515,542人	+388,783人	306.7%
2	宮古	1便→2便	72,044人	264,431人	+192,387人	267.0%
3	山形	1便→2便	25,661人	87,357人	+61,696人	240.4%
4	石見	1便→2便	62,480人	133,960人	+71,480人	114.4%
5	佐賀	4便→5便	294,129人	433,239人	+139,110人	47.3%
6	鳥取	4便→5便	287,602人	368,415人	+80,813人	28.1%
7	徳島	10便→11便	800,848人	1,002,155人	+201,307人	25.1%
8	高知	9便→10便	825,675人	973,814人	+148,139人	17.9%
9	山口宇部	9便→10便	780,258人	912,425人	+132,167人	16.9%
10	釧路	5便→6便	449,776人	515,116人	+65,340人	14.5%
11	高松	12便→13便	1,159,470人	1,263,260人	+103,790人	9.0%
12	鹿児島	22便→23便	2,210,933人	2,399,650人	+188,717人	8.5%
13	大分	13便→14便	1,123,488人	1,203,971人	+80,483人	7.2%

※便数は、各年6月時刻表より作成
 ※有償旅客数は、航空輸送統計年報より作成

自治体・団体等からの羽田便拡充・羽田便維持等に係る要望 (2013年度～2019年3月現在)

	件数	主要要望者※1
2013年度	6件	香川県知事、佐賀県知事、東京都※2、宮崎市、庄内空港利用振興協議会、兵庫県
2014年度	10件	兵庫県(5件)、地域経済懇談会(宮古島)、東京都※2、石川県加賀地区開発協議会、航空乗継利用促進協議会、全国地域航空システム推進協議会
2015年度	10件	富山県、兵庫県(2件)、但馬自治会、遠軽地区総合開発期成会、山口県、八丈町、石川県加賀地区総合開発促進協議会、航空乗継利用促進協議会、全国地域航空システム推進協議会
2016年度	9件	遠軽総合開発期成会(2件)、兵庫県市議会、兵庫県理事、ひがし北海道5空港利用促進協議会、豊中市、庄内開発協議会、全国地域航空システム推進協議会(2件)
2017年度	7件	但馬自治会、兵庫県、加賀地区開発促進協議会、佐賀県、航空乗継利用促進協議会、全国地域航空システム推進協議会(2件)
2018年度	10件	庄内開発協議会、加賀地区・能登地区開発促進会(2件)、佐賀県、大館能代空港利用促進協議会、兵庫県、航空乗継利用促進協議会、全国地域航空システム推進協議会(2件)、旭川市

※1羽田発着枠政策コンテストに既に参加している山形空港、石見空港、鳥取空港関係の要望は除く。※2離島航路維持に係る要望。

羽田発着枠政策コンテストに係る今後の検討事項

1. 政策コンテスト枠の増便

政策コンテスト枠を獲得した3路線はいずれも少需要路線であるが、地域が主体的になって地方路線の充実に資する取組を多数行い、有償旅客数を大きく増加させている。地域の主体的な取組による地方路線のさらなる充実を目指し、増枠してはどうか。

2. 配分期間の延長

政策コンテスト枠の配分期間は当初2年であり、その期間中に取組の効果検証を行い延長の可否を決定しなければならないため、検証対象の取組の実施期間は**実質1年程度の短期間**となっている。そこで、政策コンテスト枠の当初の配分期間については3年とし、その期間中の取組の効果検証を行い、2年間の延長を可能とすることとしてはどうか。

3. 提案対象路線の拡大

コンテスト枠提案対象路線は、新規路線及び1便・3便ルール路線に限定していたところだが、1便・3便ルール路線を持つ自治体のみならず、多数の自治体・団体等から羽田路線拡充、維持等の要望が寄せられている。地域の主体的な取組による地方路線の充実というコンテストの趣旨を踏まえると、1便・3便ルール路線に限定しなくてもよいのではないか。

5. 1便・3便ルールのご扱いについて

- ・ 地方路線が維持されている現状や、成田からの路線展開等を踏まえ、1便・3便ルールの必要性を確認すべきである。
- ・ 1便・3便ルールは、少便数路線の維持に対して配慮したものであるが、一方で自治体の自助努力が促されないという弊害があると聞いている。それを踏まえ羽田発着枠政策コンテストが導入されたが、現場を知っている航空会社の立場からの意見を知りたい。

1便・3便ルールの概要

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））

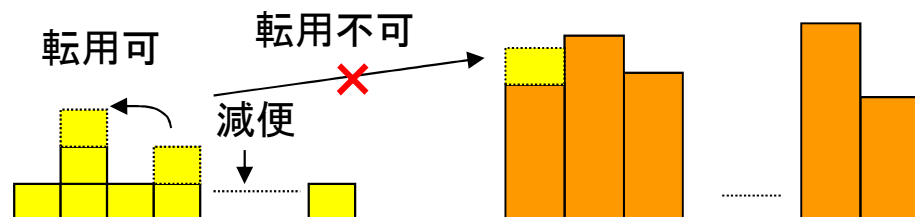
【適用例】

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。

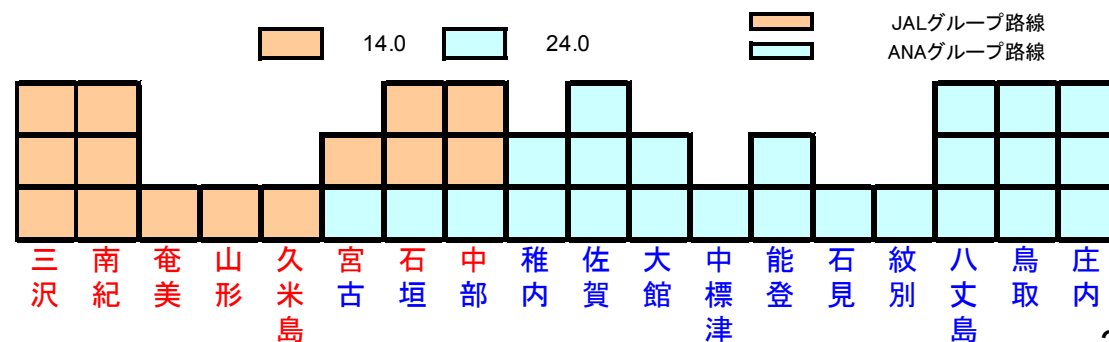
<少便数路線内の転用、多便数路線への振替禁止イメージ図>

【少便数路線】

【多便数路線】



<3便以下路線(2019年2月時点)>



東京国際(羽田)空港の権益時間帯及び権益外時間帯

						昼間時間帯																		
時間帯	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
到 着	深夜早朝時間帯					特定時間帯		混雑時間帯																
出 発	深夜早朝時間帯					リレー時間帯		混雑時間帯														特定時間帯		

- 混雑時間帯 . . . 「権益時間帯」。権益として発着枠を配分。
- 特定時間帯 深夜早朝時間帯 . . . 「権益外時間帯」。配分対象外で航空会社が希望すれば使用可能。
- リレー時間帯 . . . 成田と羽田の国際航空機能をリレーするための時間帯（6:00～6:55及び22:00～22:55）。

1便・3便ルール対象路線の旅客状況①

- 羽田路線においては、三宅島、大島路線の撤退はあるものの、全体的に旅客数が増加し、座席利用率は改善傾向。1便・3便ルール対象路線も同様の傾向にあるが、旅客数は他路線と比べて少ない状況。

対象路線	2017 (H29)		2017 (H29)		便 数	備 考
	旅客数	対2012 (H24)	座席利用率	対2012 (H24)		
新石垣	516	406.7%	76.2%	+6.6%	4	成田＝新石垣 (VNL1便)
佐賀	433	147.3%	69.1%	+10.1%	5	成田＝佐賀 (SJO1便)
鳥取	368	128.1%	63.0%	+3.4%	5	政策コンテスト
庄内	367	109.9%	63.7%	+4.7%	4	
宮古	264	367.0%	80.6%	+14.9%	2	
中部	247	－	71.7%	－	3	2013年3月から路線開設、成田＝中部 (ANA2便、JAL2便)
八丈島	183	99.6%	54.5%	▲1.7%	3	
三沢	170	79.7%	68.3%	+7.4%	3	2017年5月11日から7月4日まで滑走路閉鎖
能登	157	105.8%	65.5%	+4.8%	2	
石見	134	214.4%	56.8%	+5.6%	2	政策コンテスト
大館能代	130	134.7%	57.3%	+12.9%	2	
南紀白浜	120	120.1%	64.4%	+8.3%	3	
稚内	114	113.0%	62.3%	+4.2%	2	
山形	87	340.4%	79.4%	+14.0%	2	政策コンテスト
奄美	86	108.5%	72.7%	+0.9%	1	成田＝奄美 (VNL1便)
中標津	82	98.1%	59.9%	+1.6%	1	
紋別	68	163.4%	57.8%	+11.5%	1	
久米島	11	109.0%	67.8%	+6.3%	1	

※上表の旅客数及び利用率は「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2017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。また、三沢路線は三沢空港滑走路閉鎖解消後の便数を計上。

※「備考」の便数は2019年4月時点のものであり、往復1便カウント。VNLはバニラエア、SJOは春秋航空日本を指す。

1便・3便ルール対象路線の旅客状況②

対象路線	2017 (H29) 旅客数	2017 (H29) 座席利用率	便 数
新千歳	9,045	75.2%	54
福岡	8,539	76.3%	54
那覇	5,796	77.3%	30
大阪	5,451	75.7%	30
鹿児島	2,400	67.4%	23
熊本	1,974	68.9%	18
広島	1,893	68.4%	17
長崎	1,732	70.4%	14
松山	1,552	70.9%	12
宮崎	1,430	63.1%	18
関西	1,290	68.5%	13
高松	1,263	67.2%	13
北九州	1,213	66.6%	16
大分	1,204	65.2%	14
神戸	1,068	80.5%	9
小松	1,010	68.7%	10
岡山	1,008	67.5%	10
徳島	1,002	60.5%	11
函館	998	70.1%	8

対象路線	2017 (H29) 旅客数	2017 (H29) 座席利用率	便 数
高知	974	70.2%	10
旭川	926	70.4%	7
山口宇部	912	65.9%	10
秋田	830	64.7%	9
帯広	605	65.4%	7
出雲	579	77.9%	5
米子	543	67.7%	5
青森	542	72.7%	6
新石垣	516	76.2%	4
釧路	515	68.5%	6
女満別	491	71.1%	5
佐賀	433	69.1%	5
岩国	406	67.0%	5
鳥取	368	63.0%	5
庄内	367	63.7%	4
富山	343	61.8%	4
宮古	264	80.6%	2
中部	247	71.7%	3
八丈島	183	54.5%	3

対象路線	2017 (H29) 旅客数	2017 (H29) 座席利用率	便 数
三沢	170	68.3%	3
能登	157	65.5%	2
石見	134	56.8%	2
大館能代	130	57.3%	2
南紀白浜	120	64.4%	3
稚内	114	62.3%	2
山形	87	79.4%	2
奄美	86	72.7%	1
中標津	82	59.9%	1
紋別	68	57.8%	1
久米島	11	67.8%	1

※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。
 ※左表の旅客数及び利用率は「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2017年6月時点の往復1便カウントで作成。
 久米島は7月後半～8月のみ権益内便を1往復/日の運航。
 また、青森路線は三沢空港滑走路閉鎖中に補航便があったが、三沢空港滑走路閉鎖解消後の便数を計上しており、三沢路線も解消後の便数を計上。

➡ 1便・3便ルール対象路線については依然として需要が小さいものの、多様なネットワークの形成、地方創生、観光振興等の観点から重要であり、当該ルールの必要性はあるのではないか。一方、当該ルールにより、路線維持に向けた地域の自助努力が促されないのではないかとの意見についてどう考えるか。

6. 発着枠の回収について

第1回、第2回の委員からの指摘事項(再掲)

- ・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。
- ・回収ルールについては、事業者目線ではなく、国としてどうかという観点から検討することが必要。
- ・過去の議論を整理するとともに、航空会社に与える影響も考慮して検討することが必要。
- ・抑制的な回収を希望する方針は、どの会社もおおむね共通しているが、回収対象から除外すべきものについての考え方の整理が必要。
- ・一部の特定既存航空会社から、回収対象から新規優遇枠を除いてほしいとの意見があったが、新規優遇枠を回収対象から除外しないという考え方もあるのではないか。

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

H12.2 混雑空港運航許可の更新											
H27.2 混雑空港運航許可の更新											
H22.2 混雑空港運航許可の更新											
H17.2 混雑空港運航許可の更新											
H14.10 JJ統合											
H12.2 規制緩和											
区分	H9.7 新C滑走路 供用	H12.7 新B滑走路 供用	H14.4 中華航空 成田移転	H14.10 JJ統合に 伴う返還	H15.7 滑走路占有時間 の短縮	H17.4 回収・ 再配分	H17.12 管制運用の 見直し	H19.11 高速離脱誘導路 の整備等	H22.10 H23.3 羽田再拡張 第1段階	H25.3 羽田再拡張 第2段階	H26.3 羽田政策 コンテスト
	+40便	+57便	+4便	+12便	+10便		+10便	+6便	+37便	+25便	
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 88(+16) 地方枠(※5) 1(+1) 計 89	新規優遇枠 88 配分 14(+14) 地方枠 1 計 103	新規優遇枠 88 配分 14 地方枠 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) 計 332	回収 △40 (ANA△18、JAL△22) 再配分 20 (ANA+9、JAL+11) 振替 8 計 320	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	政策枠 6 特定路線枠 2 計 8	計 0	計 0	計 6	計 7	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。

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。

平成10年11月 「スロット配分方式検討懇談会」報告(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)

【考え方】
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、スロットの流動化(回収・再配分)を実施することが必要。

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・再配分に関して検討)

【考え方】
今回の発着枠の配分の見直しにおいては、新規航空会社の参入・拡大を通じた競争促進及び地方ネットワークの維持・形成を図ることを基本的考え方とすることが適当。

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

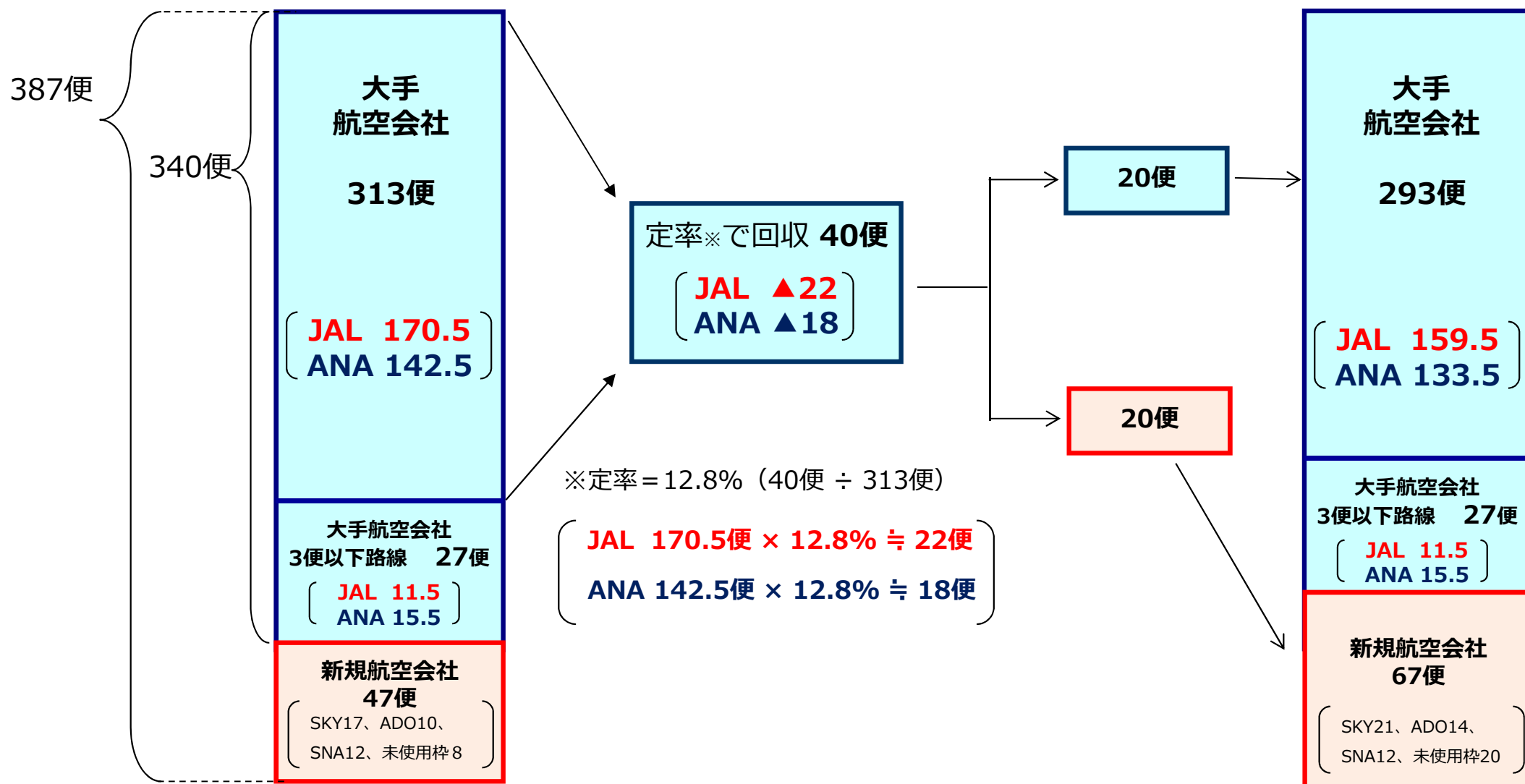
評価方式(基本的に平成12年の評価基準を採用)
①利用者利便の向上(運賃低廉化の努力、安全の確保、全国的な航空ネットワークの形成・充実への貢献)
②効率的な経営の促進
③発着枠の効率的な使用の促進
④その他(航空運送事業の的確な遂行)

平成24年11月 「羽田発着枠配分基準検討小委員会」報告(増枠分の配分に関して多様な論点について専門的・技術的見地から検討)

【考え方】
羽田空港の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、引き続き航空法に基づく管理を行うことが必要。航空法に規定された混雑空港の使用の許可の更新時期等を捉え、今回策定した評価基準の考え方を踏まえつつ、時宜にかなった具体的な評価基準を検討し、それに基づき各航空会社の発着枠の使用状況や取組みをチェックし、適切に評価を行うこととすべき。評価の結果は、回収・再配分等の仕組みを通じて、混雑空港の使用許可に厳格に反映すべき。

羽田空港発着枠の回収(平成17年4月)

1. 発着枠全体(387便)から新規優遇枠(47便)、3便以下路線(27便)を除外 … 大手航空会社の313便が対象
2. 新規航空会社用に20便、大手航空会社の競争用に20便の計40便を回収することとし、保有枠数で按分して回収。

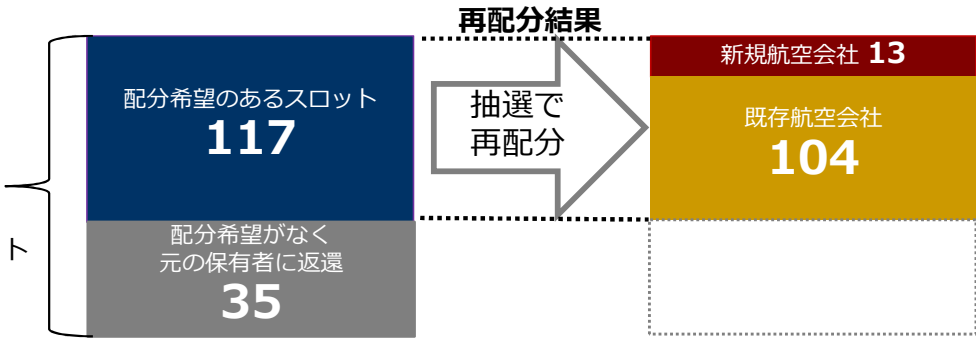


1. 米国におけるスロット回収

- (1) 目的
FAA（連邦航空局）は、全ての混雑空港においてスロットの自由な売買を認める“Buy-Sell”ルールの実施にあたり、ナショナル空港、オヘア空港、ラガーディア空港の3空港において、1986年3月にスロットの回収を実施。
- (2) 回収の方法
回収対象：上記3空港において8スロットを超えてスロットを保有する既存航空会社
回収数の目安：既存航空会社が各空港で保有するスロットの5%程度※
※各空港の保有スロットの5%程度の回収ならば航空会社に与える影響は最小限にとどまるが、10%回収すると航空会社の経営に影響を与えかねず、過剰である」という当局の見解による。
- (3) 再配分方法
新規航空会社及び上記3空港において保有するスロットが8スロット未満の既存航空会社に対し、抽選により再配分を実施。

回収対象の既存航空会社の3空港合計のスロット状況	
保有スロット総数	3162
回収スロット数	152
回収率	4.8%

既存航空会社
より
3空港合計
152スロット
回収



2. WSG※によるスロット回収

※Worldwide Slot Guidelines …IATA（国際航空運送協会）の定める、発着枠調整基準をはじめとする航空会社、調整者、ファシリテーターが従うべき規程。

- 回収方法
運航実績が80%未満の場合、ヒストリック（翌期の同時期同時間帯におけるスロットの優先配分権利）が付与されず、当該スロットは調整者のもとに回収される。（U/Lルール）
- 再配分方法
- ・回収したスロットのうち50%を新規参入者に配分。
 - ・配分後余ったスロットは追加的基準（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、各社に配分。

航空会社の基本的な考え方(回収・再配分)

- 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)**

回収ルールについて①

対象事業者

- ・ 全社を対象 (**SFJ、ADO、ANA、SNJ**)
- ・ 国際：増枠、国内：現状維持となり、羽田空港における競争環境確保及び需要喚起の観点から大手航空会社を対象 (**SKY**)

対象発着枠、回収方式、回収規模

- ・ 地方枠、新規優遇枠、政策枠を除く自由枠 (**SFJ、ADO**)
- ・ 新規優遇枠は除外 (**SKY、SNJ**)
- ・ 1便・3便ルール適用路線は除外 (**ANA**)
- ・ 定率（5%）で17.5枠程度が妥当 (**SFJ**)
- ・ 定率回収 (**ADO**)
- ・ 上限値の設定が必要（5～10%等） (**SNJ**)
- ・ 地方路線維持の評価を回収比率に盛り込むなど、単純な保有枠数按分とならない仕組みが必要 (**ANA**)
- ・ 規模感として政策枠の見直し（7枠）、あるいはこれに加え最小限の回収により、最大でも前回増枠規模に留めるべき (**JAL**)
- ・ 20～25枠程度。各社一律（率・数）の回収については反対 (**SKY**)

回収ルールについて②

<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。
- ・ 新規航空会社の参入に必要な発着枠がない現状を踏まえると、こうした発着枠を用意することが必要ではないか。
- ・ 回収・再配分により、一部路線が縮小するおそれがあるなどのマイナスの影響も考慮する必要があるのではないか。

<対象事業者>

- ➡ 対象事業者を全社とするか大手航空会社とするかで分かれているが、特定既存航空会社については、既に大手航空会社と同様の評価項目により評価を行い発着枠の配分を受けていることから、全社を対象とするのが適当ではないか。

<回収方法>

- ➡ 回収方法については、定率回収法の意見が多いが、そのような方針でよいのか。
また、効率性基準回収法としてWSGで採用されているU/Lルールも併せて適用してはどうか。（現状では対象となる事業者は存在しない）

回収ルールについて②

<回収対象枠>

➡ 少便数路線の維持に必要な1便・3便ルール適用に用いる発着枠については、平成16年度の回収時と同様に除外することとしてどうか。

➡ 新規優遇枠については、回収対象から除外すべきとの意見があるが、特定既存航空会社は大手航空会社と同様の評価項目により評価を行い発着枠の配分を受けることとなっており、かつ、全社保有機材12機以上になっていることを踏まえ、どう考えるか。

<回収規模>

➡ 回収規模については、既存のネットワークを毀損するおそれ等があるため最小限にしてはどうか。例えば、定率回収法であるとする5%程度とすることによってどうか。その場合、全社を回収対象とするものの、実際には回収がなされない事業者についてどう考えるか。

7. 新規参入会社の取扱いについて

新規参入会社の取扱いについて①

委員からの指摘事項（再掲）

- ・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。
- ・羽田空港への新規参入について議論することが必要。

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）

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）

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。

羽田空港の新規発着枠の配分について（平成9年3月6日）

- ・配分便数
第1段階増枠時（H9.7.1）20便、第2段階増枠時（H10.4.1）20便 計40便
- ・新規航空会社への配分
 - ①1社3便分を限度とし、新規会社用枠数の総数は6便分とする。
 - ②先に参入した新規会社は、既存航空会社に優先し、暫定枠の使用を認められる。

新規参入会社の取扱いについて②

羽田空港の新規発着枠の配分方式について（平成12年2月）

・新規航空会社の範囲

新規航空会社枠の配分の対象とする新規航空会社は、複数の機材による運航の確保の必要性、米国の事例等を勘案し、以下のとおりとすることが適当である。

- 1) 羽田空港において配分を受けている発着枠数が1日6便（12枠）未満である航空会社
- 2) 羽田空港を使用して運航を行うことについて、航空法第107条の3第1項の許可を受けようとする航空会社

・新規航空会社枠の数

- ① 上記1)の航空会社に対して配分する新規航空会社枠の数は、当該航空会社が羽田空港において配分を受けている発着枠数が1日6便に達するまでの発着枠数とすることが適当である。
- ② 上記2)の航空会社に対して配分するために留保しておく新規航空会社枠の数は、航空機1機当たりの一般的な稼働可能便数（1日3便）、新規航空会社の設立の動向等を勘案して、例えば、9便（＝3便×3社分）程度とすることが適当である。

WSG（Worldwide Slot Guidelines）

・新規参入者：5発着枠未満の発着枠を有する航空会社

・U/Lルールにより回収された発着枠等の50%を新規参入者に優先的に配分

※羽田空港の場合、全便とも80%以上の運航実績のため、U/Lルールにより回収される発着枠がない

新規参入会社の取扱いについて③

➡ 新たに航空会社を設立しようとする者又は羽田空港に新規就航を希望する既存事業者に対して配分可能な発着枠を設定することについてどう考えるか。仮に設定する場合、発着枠数はどの程度とするのが適当か。

➡ 新たに航空会社を設立しようとする者に対しては、経営基盤の確立に資するよう、新規就航を希望する既存事業者よりも優先的に発着枠を配分することとしてはどうか。

➡ 羽田空港に就航している6社が公平な環境の下での競争促進及び多様な航空ネットワークの形成という観点から、各評価項目により評価され、発着枠の回収・再配分がされている状況を踏まえ、新規就航を希望する既存事業者についてどのように取扱うべきか。