

羽田発着枠政策コンテスト及び 国内ネットワークの現状等について

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

現状の取組について

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。

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	96,786	315,153	326,492	348,726	353,541	368,415	385,612	70,934	105,199	115,784	112,355	133,960	138,966
	—	(261.8%)	(293.6%)	(296.1%)	(306.2%)	(339.3%)	—	(103.5%)	(110.7%)	(112.2%)	(116.9%)	(122.4%)	—	(148.3%)	(163.2%)	(158.4%)	(188.9%)	(195.9%)
	30,828	79,004	88,061	88,832	91,319	103,496	—	(256.3%)	(285.7%)	(288.2%)	(296.2%)	(335.7%)	—	(148.3%)	(163.2%)	(158.4%)	(188.9%)	(195.9%)
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%	63.4%	58.2%	49.8%	52.2%	46.8%	56.8%	57.5%
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。

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	17:30	→	18:35	JAL	19:20	→	20:25

※2019年11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とした「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



サポーターズクラブ専用ラウンジ



二次交通の充実



おいしいプレゼントキャンペーン

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	-	72,000人	78,000人	87,000人	87,500人	100,000人※1
	成果	30,828人	79,004人	88,061人	88,832人	91,319人	103,496人
(参考)搭乗率		56.3%	71.9%	79.8%	81.7%	83.1%	76.1%

※1 H30.3.25から機材変更 E170(76席)→E190(95席)
※ 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	06:40	→	08:00	ANA	07:05	→	08:15
ANA	09:15	→	10:35	ANA	08:35	→	09:50
ANA	13:10	→	14:30	ANA	11:15	→	12:30
ANA	16:40	→	18:00	ANA	15:10	→	16:25
ANA	19:15	→	20:35	ANA	18:40	→	19:55

※2019年11月時刻表より作成。※使用機材はB737(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※-1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	385,612
(参考)搭乗率		64.2%	55.1%	58.6%	59.6%	63.0%	63.4%

※ 数値は全て有償搭乗者のみの数値

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	→	12:15	ANA	13:00	→	14:30
ANA	15:45	→	17:20	ANA	18:00	→	19:40

※2019年11月時刻表より作成。※使用機材はB737(166席)

2. 取組の内容

■イン需要の維持・拡大

- 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
- 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、インスタグラムで石見の食、体験コンテンツ等をPR
- 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
- 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

- 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
- 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



ことりっぷ(萩・津和野の旅)



日本海絶景めぐりバス



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	138,966
(参考)搭乗率		58.2%	49.8%	52.2%	46.8%	56.8%	57.5%

※ 数値はすべて有償搭乗者のみの数値

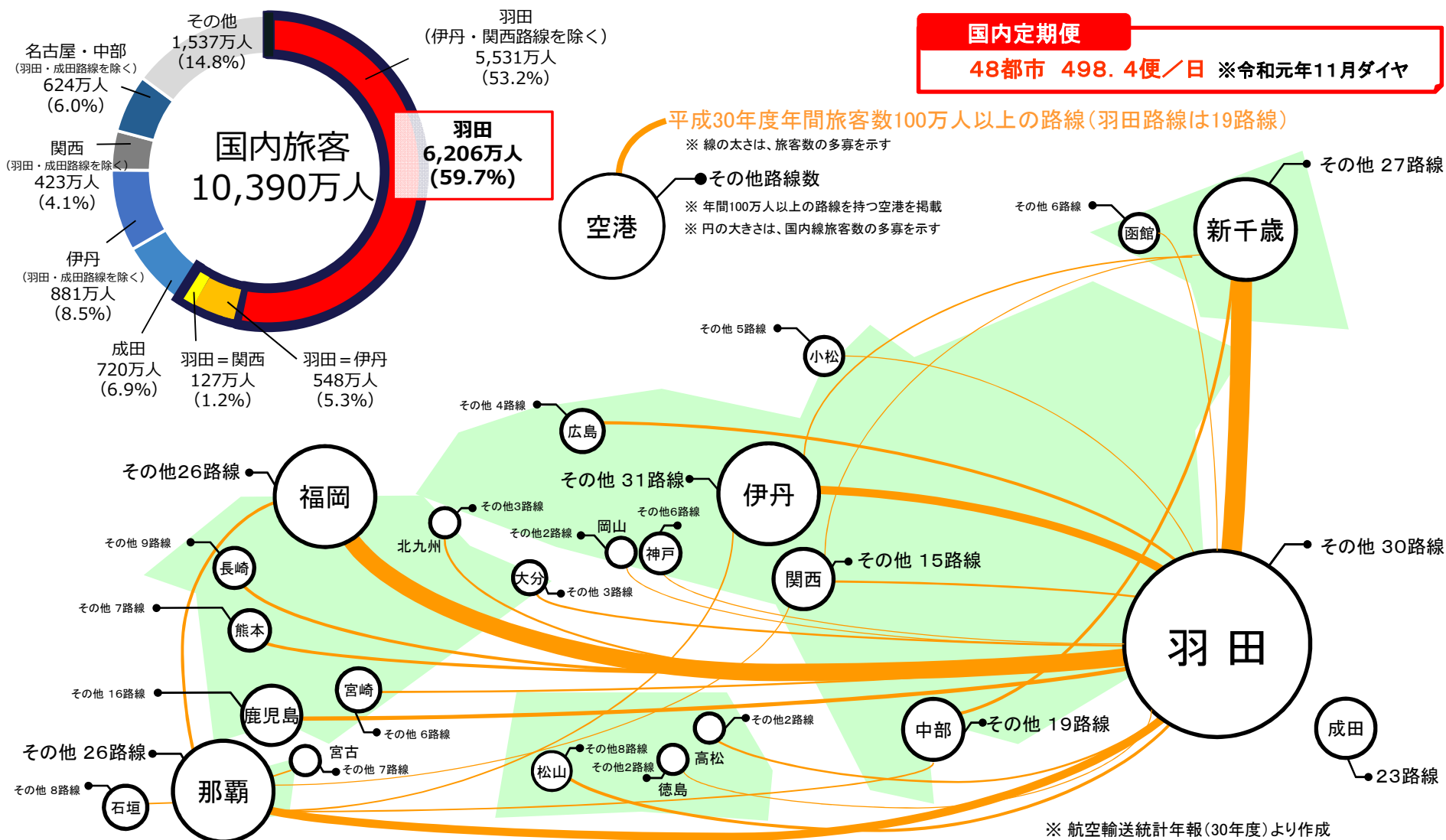
羽田空港の国内ネットワークの現状について

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。

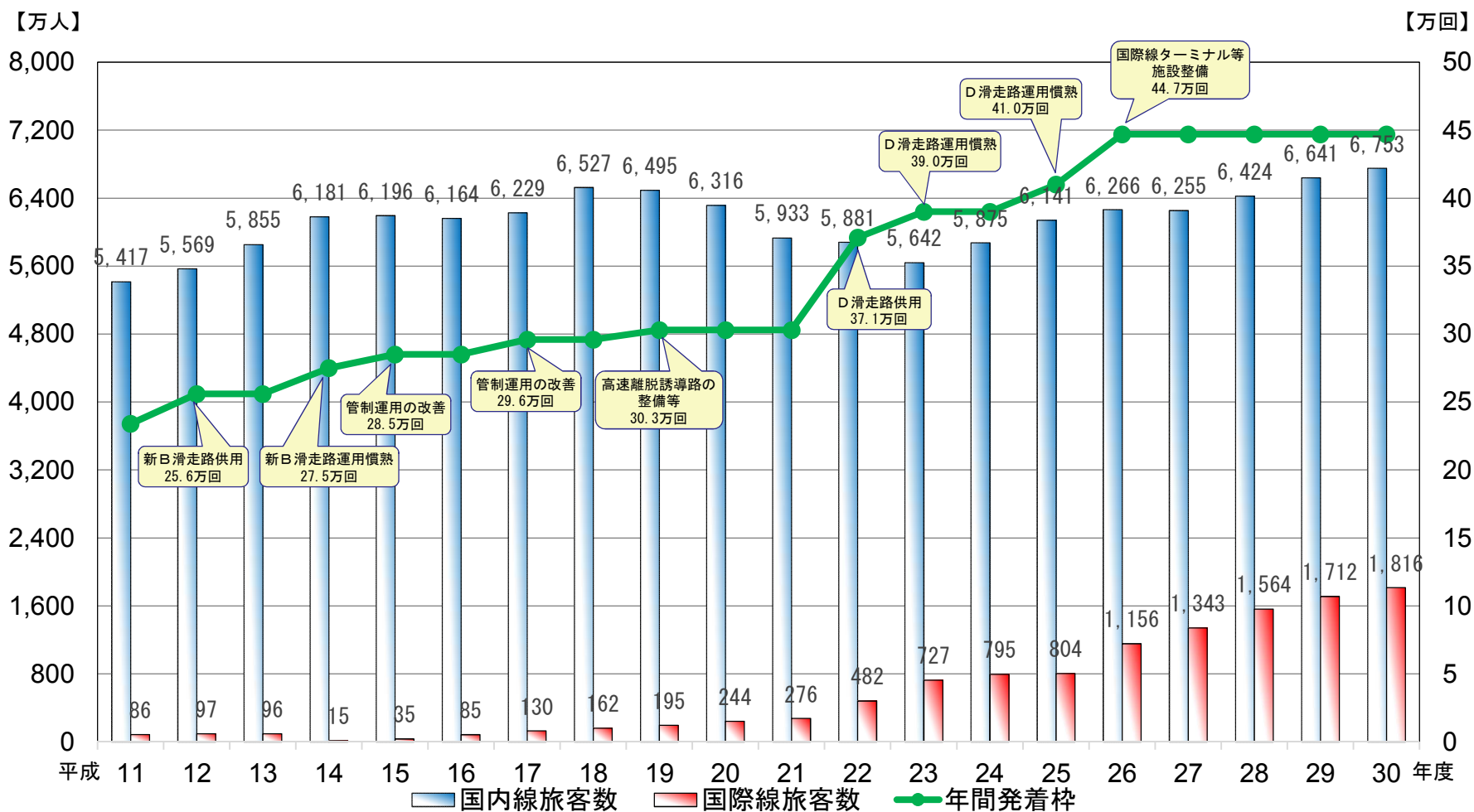
国内定期便

48都市 498.4便/日 ※令和元年11月ダイヤ



羽田空港における旅客数・年間発着枠の推移

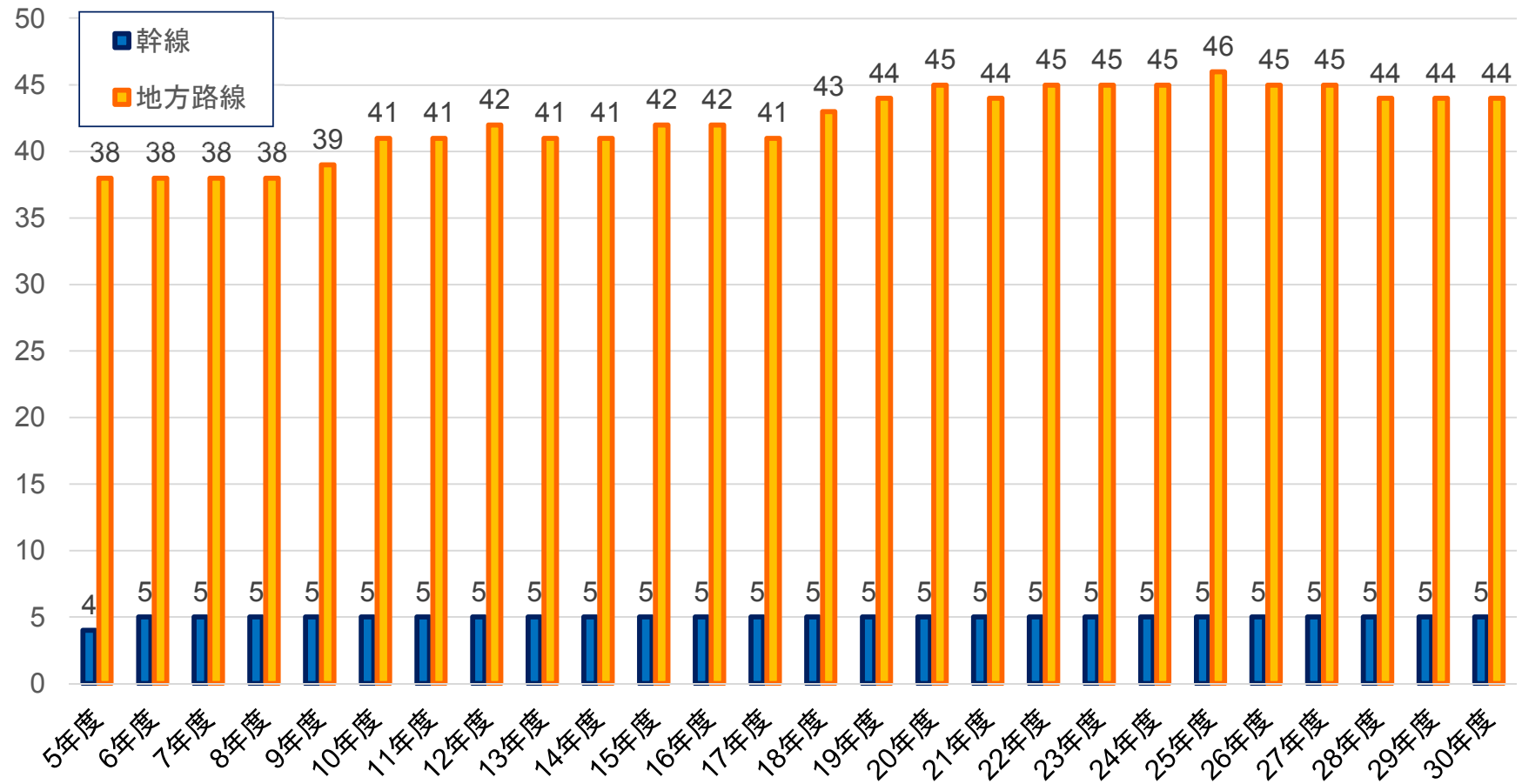
- 羽田空港においては、平成30年度の旅客数は8,569万人となった。
- このうち、国内線旅客数が6,753万人、国際線旅客数が1,816万人となっている。



注：旅客数は、空港管理状況調書に基づく。

羽田発着路線数の推移

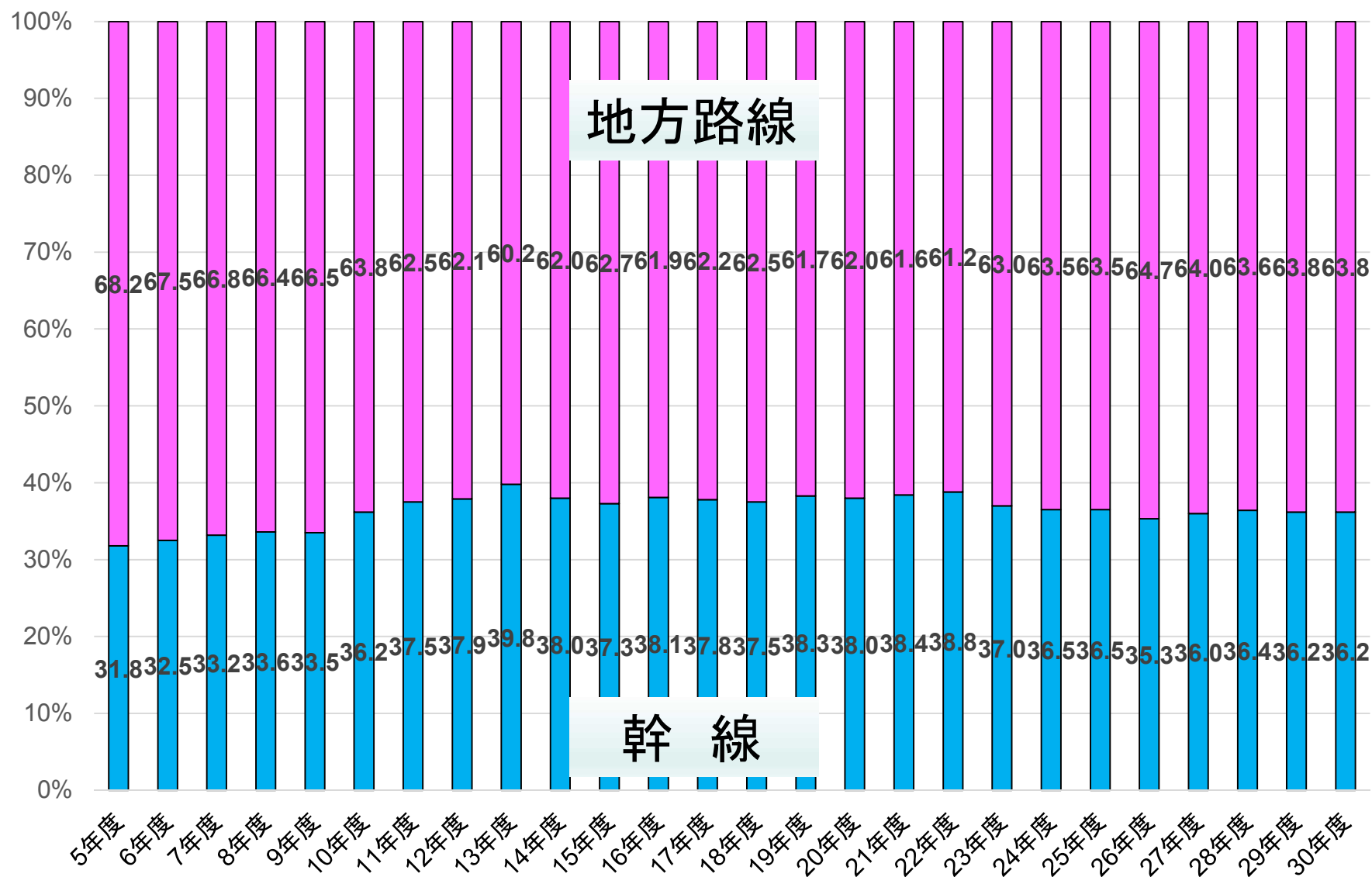
路線数



(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。

出典：航空局資料より作成

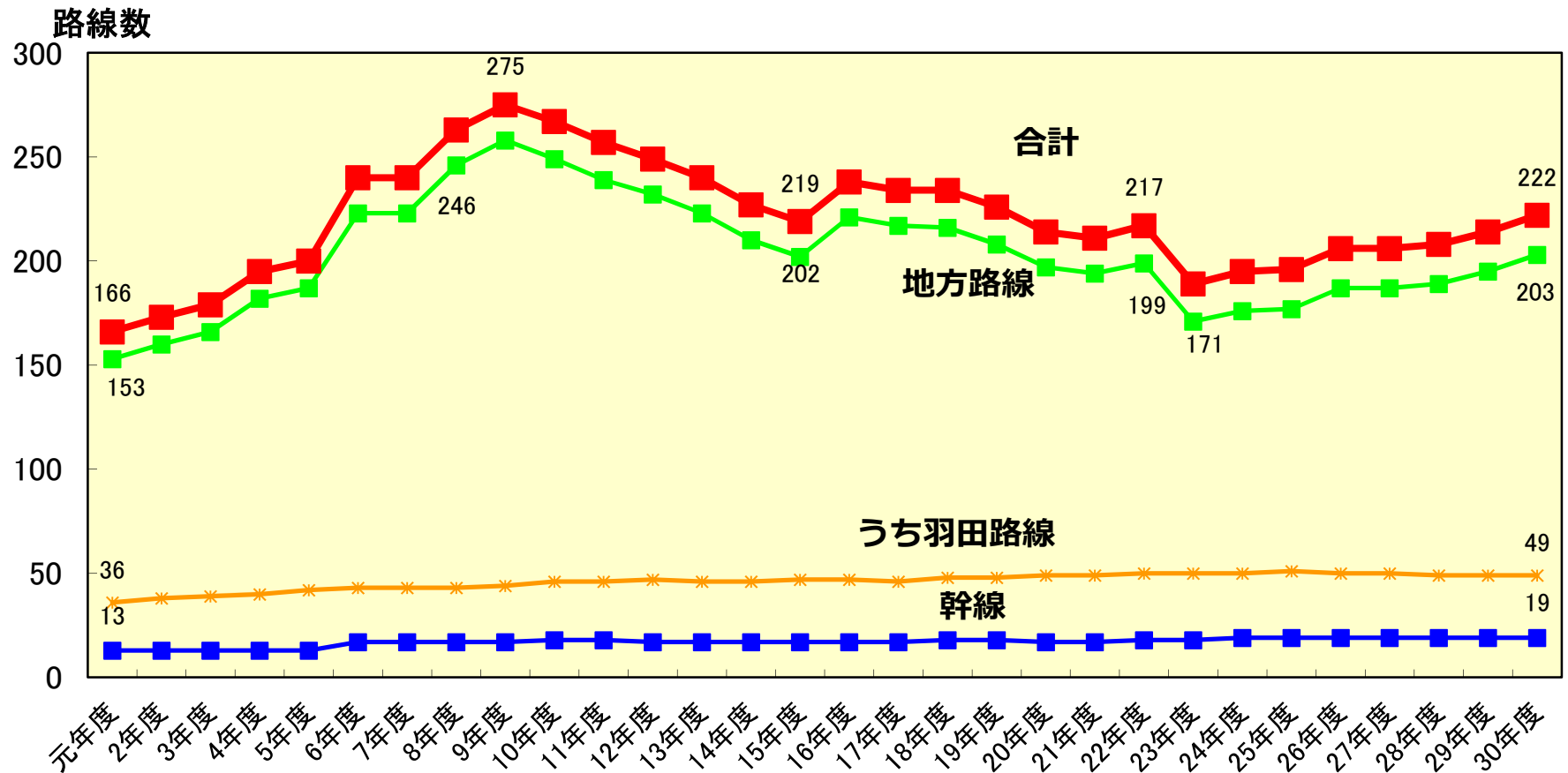
羽田発着路線の運航便数の内訳



出典：航空局資料より作成

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。



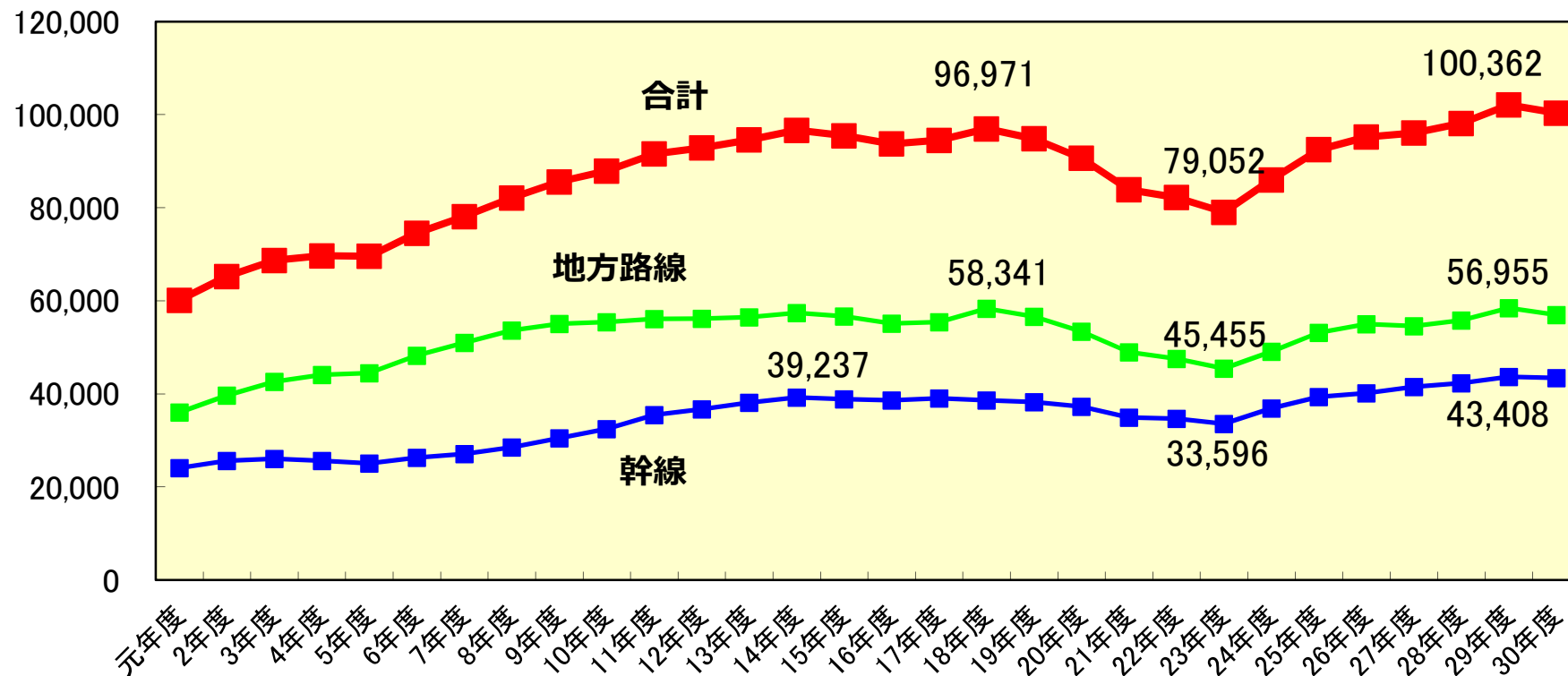
(注) 数字は、ANAグループ、JALグループ、スカイマーク、AIRDO、ソラシドエア、スターフライヤー、Peach・Aviation、ジェットスター・ジャパン、バニラ・エア、春秋航空日本及びエアアジア・ジャパンの合計。

出典：航空輸送統計年報より作成

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。

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

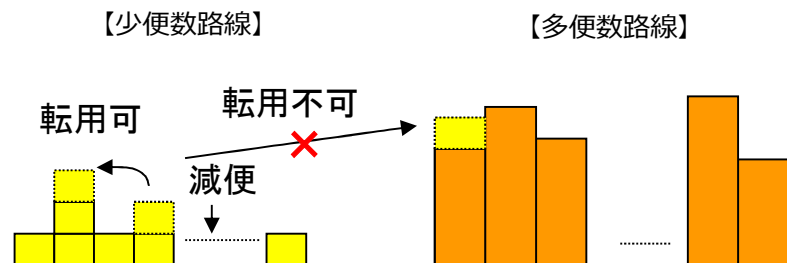
【定義】

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））

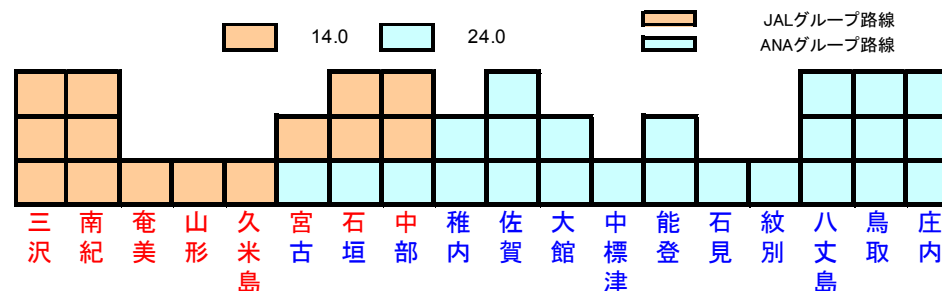
【適用例】

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＞

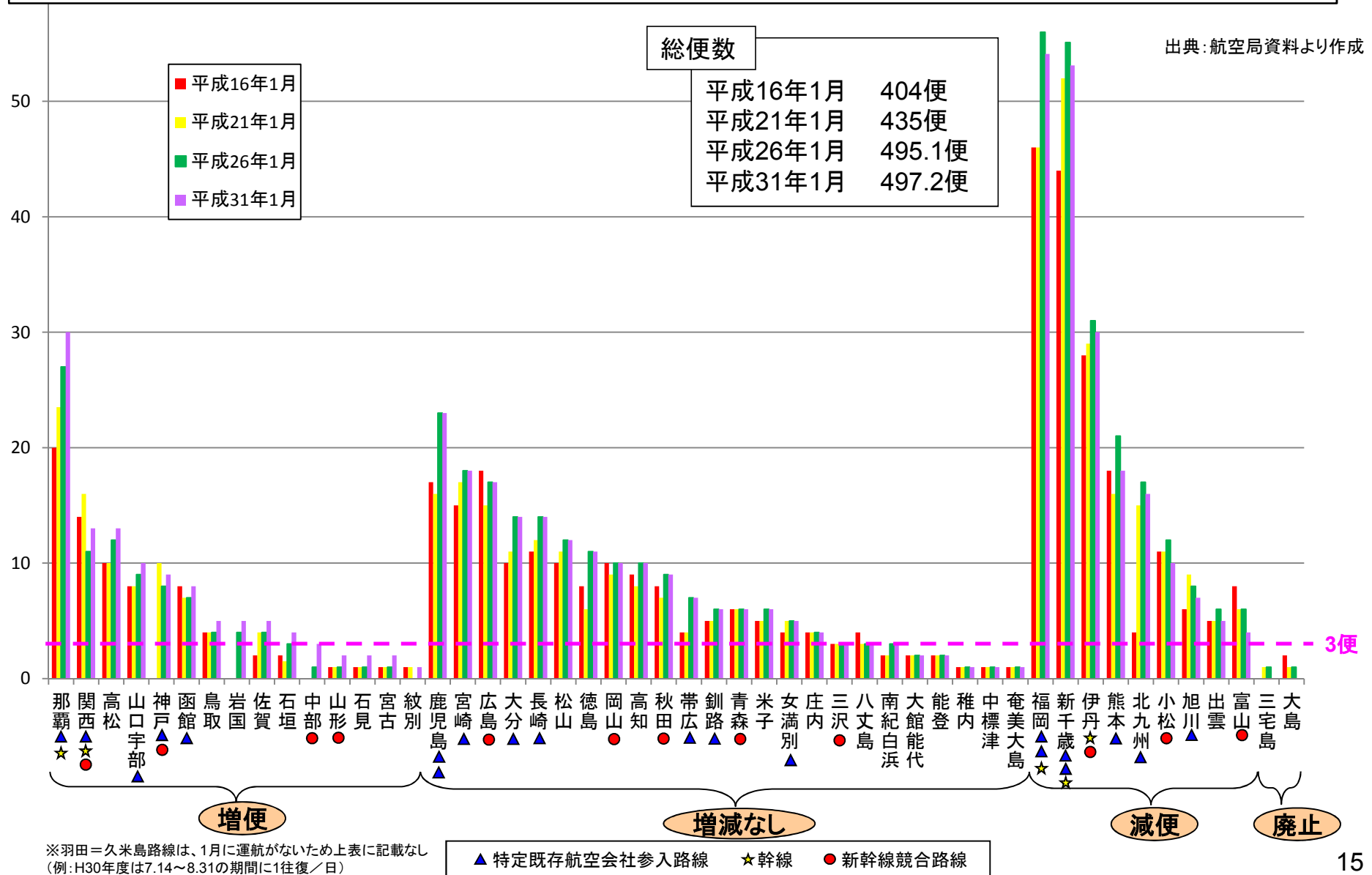


＜3便以下路線(2019年2月時点)＞



羽田発着路線の便数の推移

○ 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。



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	2018 (H30)		2018 (H30)		便数	備考
	旅客数	対2013 (H25)	座席利用率	対2013 (H25)		
新石垣	550	190.4%	75.0%	+1.2%	4	成田＝新石垣 (VNL1便)
佐賀	451	148.1%	70.3%	+8.1%	5	成田＝佐賀 (SJO1便)
鳥取	386	122.4%	63.4%	▲0.8%	5	政策コンテスト
庄内	374	109.9%	68.7%	+10.5%	4	
宮古	271	373.4%	84.1%	+16.0%	2	
中部	248	387.8%	71.7%	+10.7%	3	成田＝中部 (ANA2便、JAL2便)
三沢	212	103.9%	69.4%	+11.6%	3	
八丈島	186	103.3%	54.4%	+1.8%	3	
能登	163	111.2%	67.8%	+8.4%	2	
南紀白浜	148	146.5%	71.4%	+13.5%	3	
大館能代	142	134.2%	60.3%	+16.8%	2	
石見	139	195.9%	57.5%	▲0.7%	2	政策コンテスト
稚内	113	95.7%	63.3%	+1.3%	2	
山形	97	339.3%	71.2%	+19.1%	2	政策コンテスト
奄美	92	110.8%	77.5%	+7.9%	1	成田＝奄美 (VNL1便)
中標津	79	94.4%	57.5%	▲0.6%	1	
紋別	68	152.3%	56.5%	+5.7%	1	
久米島	15	139.2%	80.3%	+18.4%	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2018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。
 ※「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	2018 (H30) 旅客数	2018 (H30) 座席利用率	便数
新千歳	9,058	74.5%	54
福岡	8,725	78.2%	54
那覇	5,953	78.7%	30
大阪	5,487	77.8%	30
鹿児島	2,519	70.9%	23
熊本	1,976	68.6%	18
広島	1,883	67.6%	18
長崎	1,765	70.4%	14
松山	1,571	69.0%	12
宮崎	1,425	63.0%	18
関西	1,270	72.7%	13
高松	1,262	67.9%	13
北九州	1,253	69.7%	16
大分	1,240	64.5%	14
神戸	1,086	82.9%	9
小松	1,052	71.7%	10
岡山	1,020	69.4%	10
徳島	1,019	60.7%	11
函館	1,013	72.9%	8

対象路線	2018 (H30) 旅客数	2018 (H30) 座席利用率	便数
高知	980	69.0%	10
山口宇部	943	68.8%	10
旭川	942	71.8%	7
秋田	831	66.1%	9
帯広	613	67.5%	7
出雲	583	79.6%	5
米子	552	69.9%	5
新石垣	550	75.0%	4
青森	537	74.2%	6
釧路	509	68.9%	6
女満別	495	70.9%	5
佐賀	451	70.3%	5
岩国	424	67.6%	5
鳥取	386	63.4%	5
庄内	374	68.7%	4
富山	346	65.4%	4
宮古	271	84.1%	2
中部	248	71.7%	3
三沢	212	69.4%	3

対象路線	2018 (H30) 旅客数	2018 (H30) 座席利用率	便数
八丈島	186	54.4%	3
能登	163	67.8%	2
石見	139	57.5%	2
大館能代	142	60.3%	2
南紀白浜	148	71.4%	3
稚内	113	63.3%	2
山形	97	71.2%	2
奄美	92	77.5%	1
中標津	79	57.5%	1
紋別	68	56.5%	1
久米島	15	80.3%	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2018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。

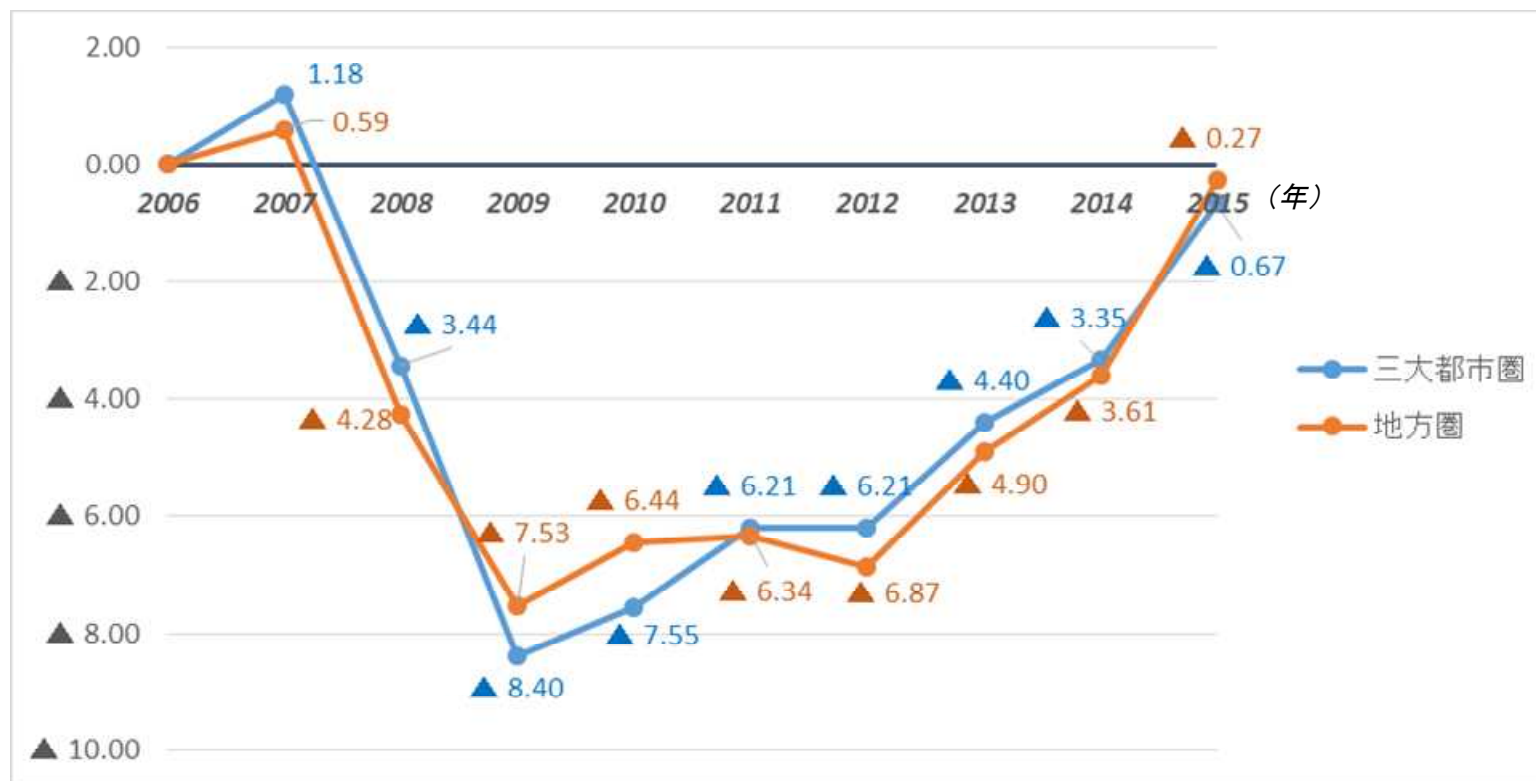
地方都市の現状について

地方経済の推移

○ 経済面においては、リーマンショック後、三大都市圏、地方圏ともに緩やかではあるが回復してきているところ。

地域別GDPの推移（06年→15年の成長率）

増減率(%)



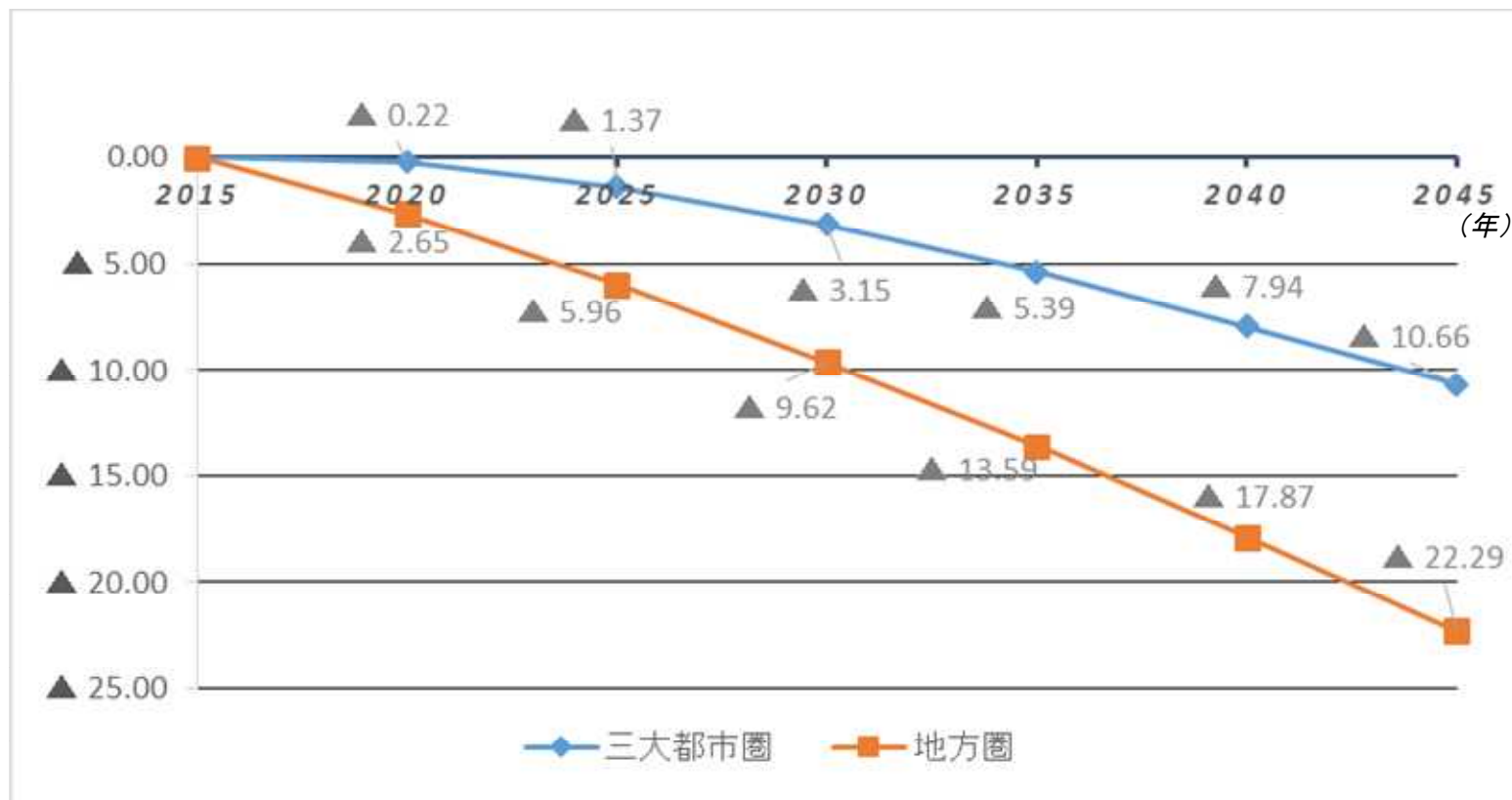
データ : 内閣府HP「県民経済計算(平成18年度 - 平成27年度)」県内総生産(生産側、名目)
 三大都市圏 : 東京圏(埼玉・千葉・東京・神奈川)名古屋圏(岐阜・愛知・三重)関西圏(京都・大阪・兵庫・奈良)
 地方圏 : 三大都市圏以外

三大都市圏及び地方圏における人口予測

○ 人口減少は、特に地方において顕著。

三大都市圏と地方圏の人口増減率（推計）

増減率(%)



出所：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所

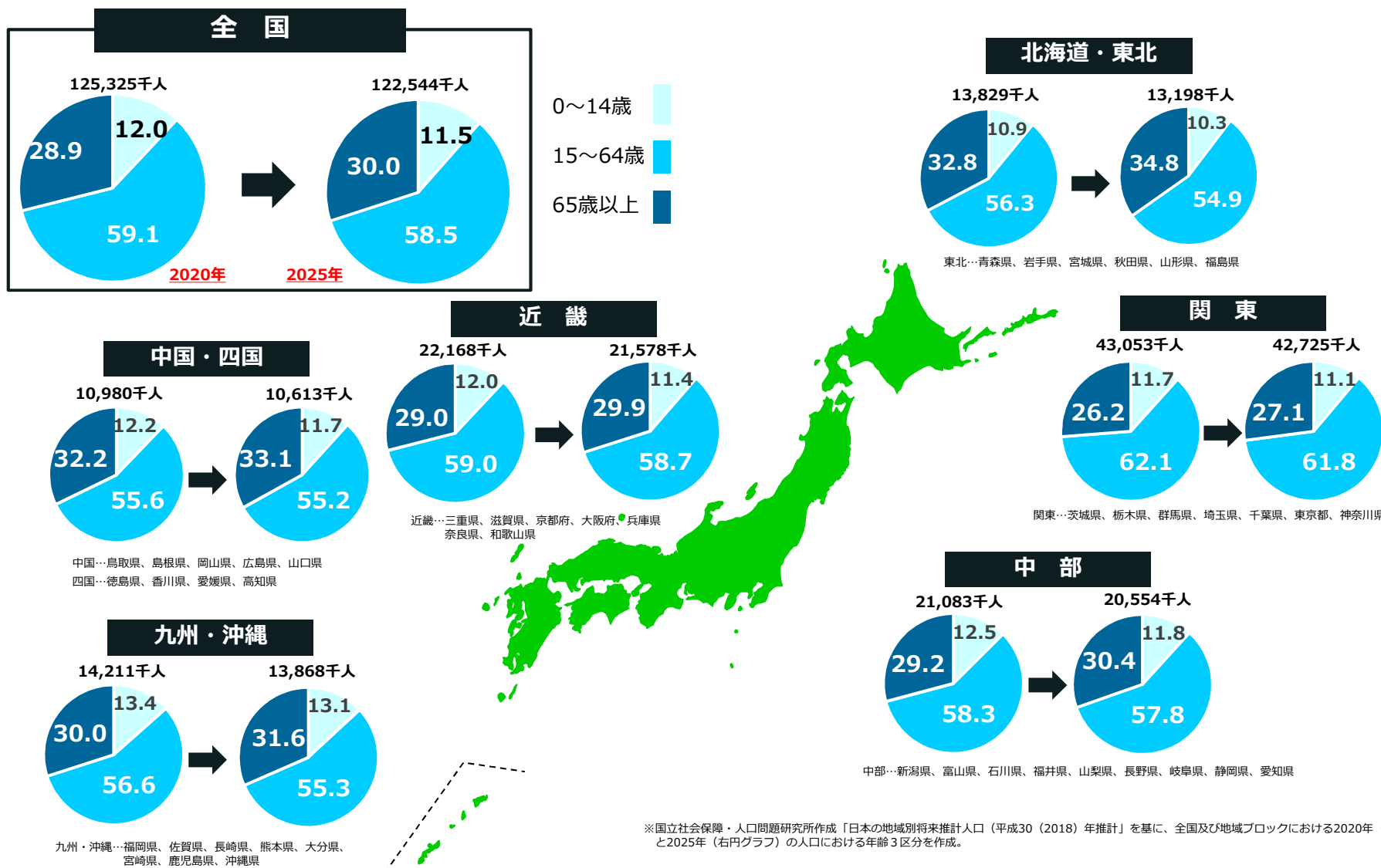
「日本の地域別将来推計人口(平成30(2018)年推計)」により国土交通省作成

三大都市圏：東京圏(埼玉・千葉・東京・神奈川)名古屋圏(岐阜・愛知・三重)関西圏(京都・大阪・兵庫・奈良)

地方圏：三大都市圏以外

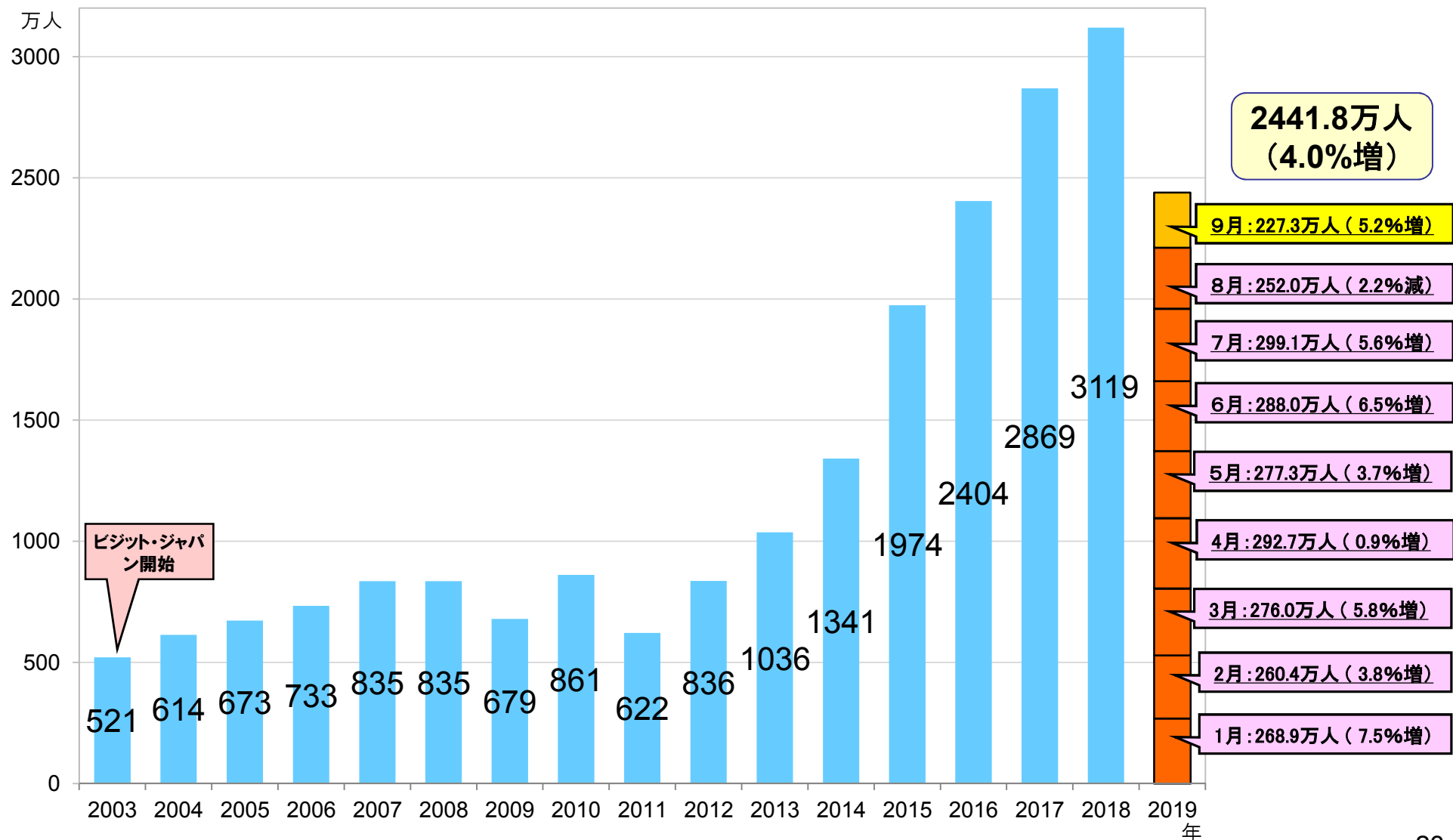
各地域の人口動態(2020年~2025年)について

○ 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。



訪日外国人旅行者の動向について

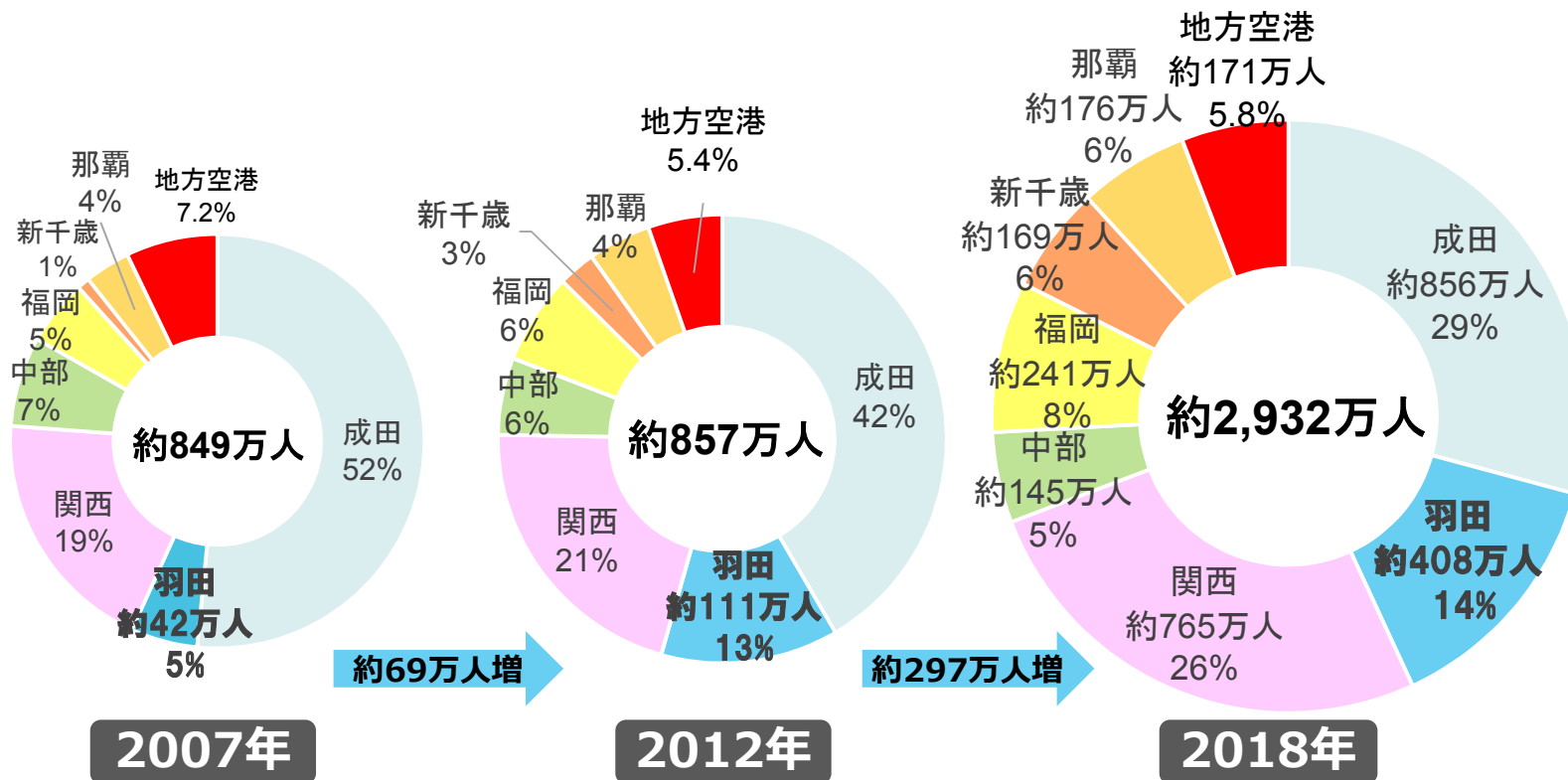
訪日外国人旅行者数の推移



注) 2018年以前の値は確定値、2019年1月～7月の値は暫定値、2019年8月～9月の値は推計値、%は対前年同月比
出典：日本政府観光局(JNTO)

入国外国人人数 空港別割合(2007年・2012年・2018年)

- 訪日外国人旅行者が増加している中、羽田空港からの入国者数も大幅に増加。
- 観光先進国や地方創生の実現のためには、羽田空港から入国してくる多くの訪日外国人旅行者を地方へ誘客していくことが有効。

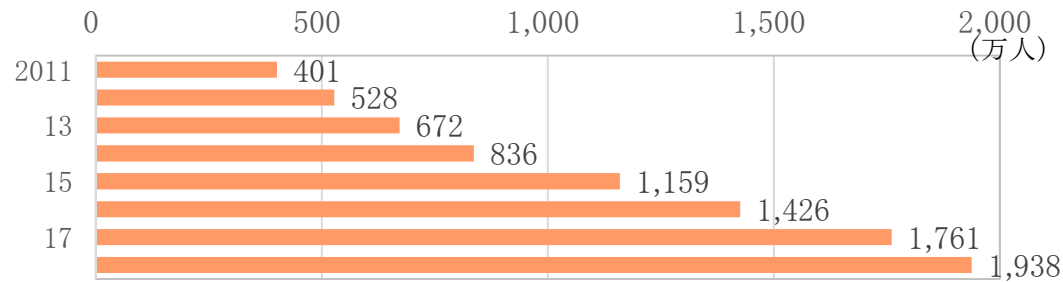


(出典)法務省「出入国管理統計」より航空局作成

※なお、出入国管理統計の数値はJNTO公表の「訪日外客数」とは集計方法が異なる為一致しない。

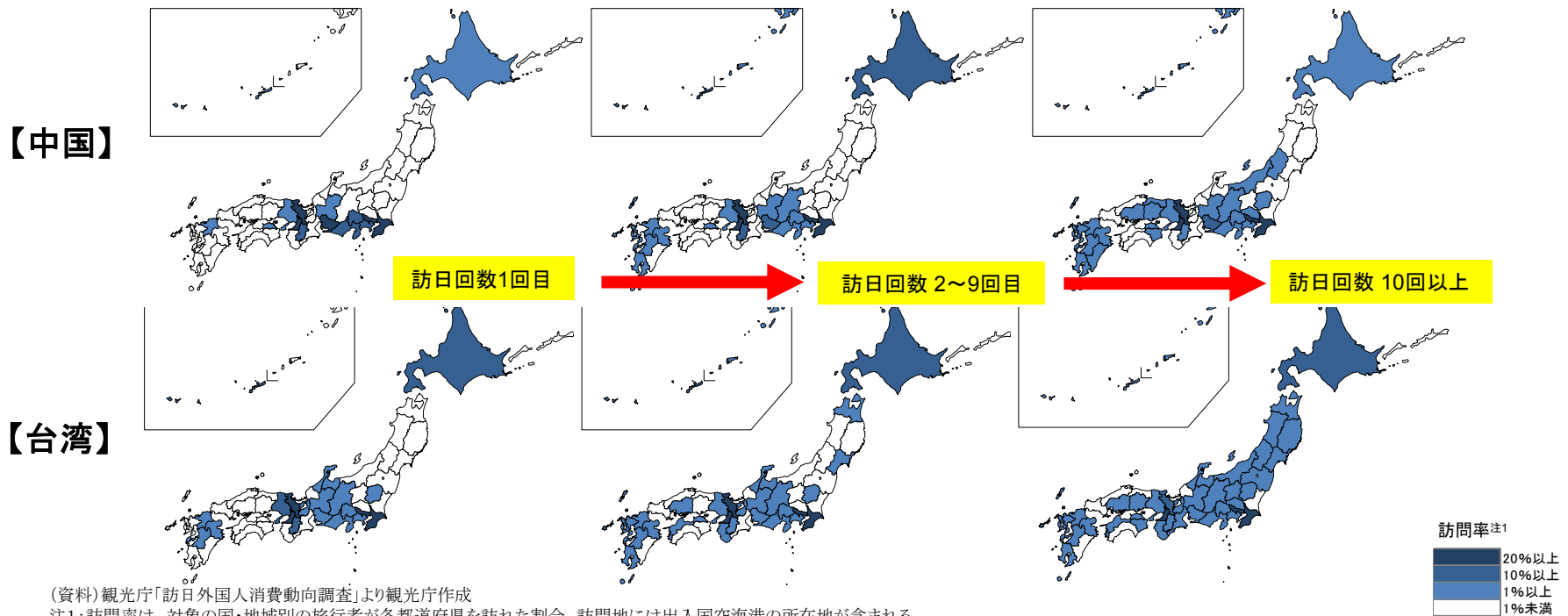
※地方空港＝主要7空港(羽田、成田、関空、中部、新千歳、福岡、那覇)を除く空港。

(1) 訪日リピーター数の推移 ~リピーター数は近年大きく増加し、1,900万人を突破~



(年) ※JNTO「訪日外客数」に「訪日外国人消費動向調査」のリピーター率を乗じて算出した推計値。

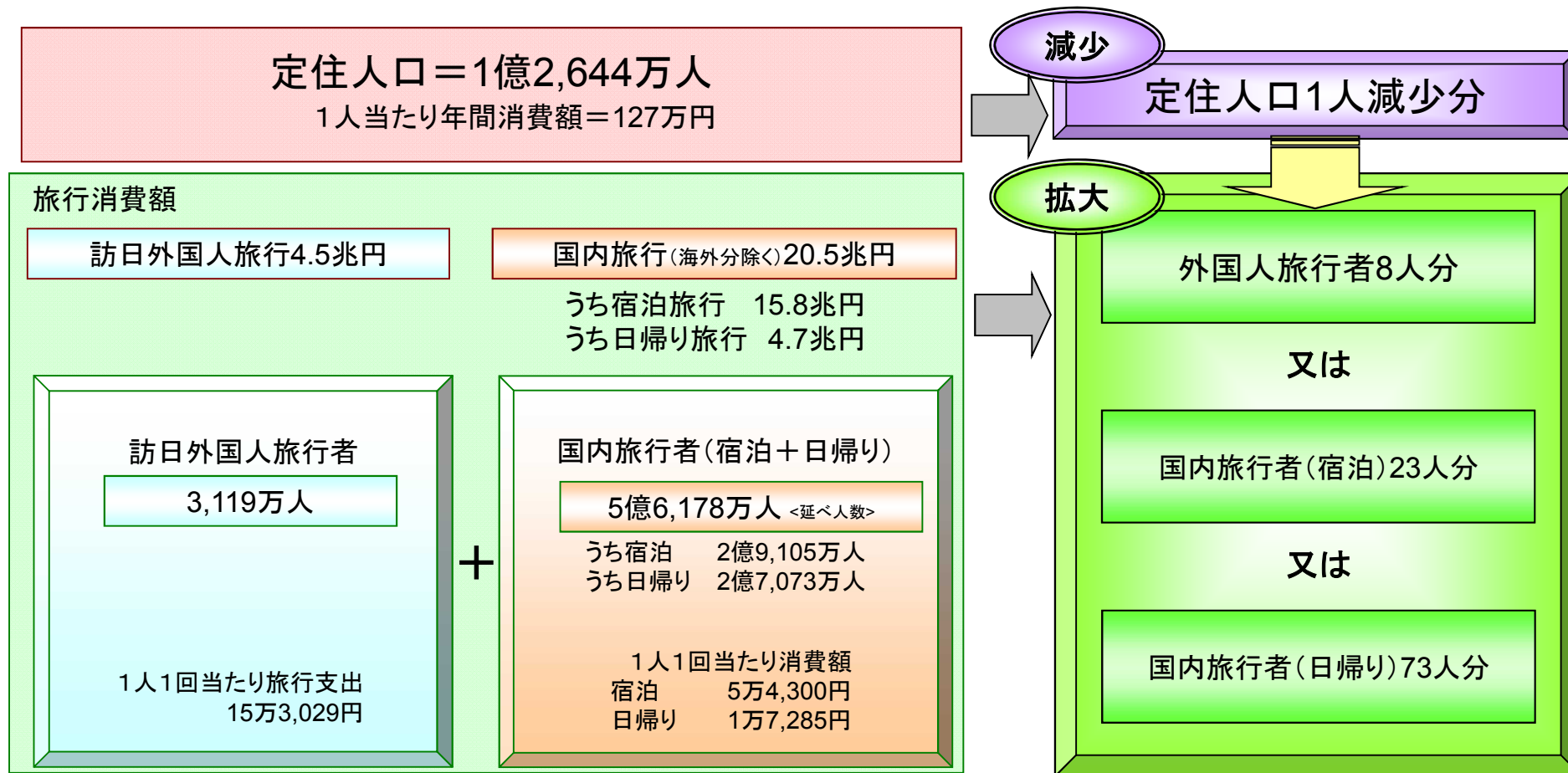
(2) 訪日回数別都道府県訪問率 ~リピーターほど地方に訪れる割合が高くなる傾向~



(資料) 観光庁「訪日外国人消費動向調査」より観光庁作成

注1: 訪問率は、対象の国・地域別の旅行者が各都道府県を訪れた割合。訪問地には出入国空港の所在地が含まれる。

○定住人口1人当たりの年間消費額(127万円)は、旅行者の消費に換算すると外国人旅行者8人分、国内旅行者(宿泊)23人分、国内旅行者(日帰り)73人分にあたる。



定住人口は2018年10月1日現在人口推計(総務省)、定住人口1人当たり年間消費額は2018年家計調査(総務省)による。
旅行消費額の訪日外国人旅行は訪日外国人消費動向調査(2018年)より算出、国内旅行は旅行・観光消費動向調査(2018年)より算出。
訪日外国人旅行者は日本政府観光局(2018年)発表数値、国内旅行者は旅行・観光消費動向調査(2018年)より算出。
訪日外国人旅行者1人1回当たり消費額は訪日外国人消費動向調査(2018年)、国内旅行者(宿泊/日帰り)1人1回当たり消費額は旅行・観光消費動向調査(2018年)より算出。
定住人口1人減少分に相当する旅行者人数は、定住人口1人当たり年間消費額を訪日外国人旅行者又は国内旅行者1人1回当たり消費額で除したものである。(※観光庁資料)