

羽田空港発着枠の現状

国土交通省 航空局
令和6年3月

0. はじめに

0. はじめに

1. 前回の発着枠配分

2. 発着枠の使用状況等

- (1) 「競争促進」の観点から
- (2) 「多様な輸送網の形成」の観点から
- (3) 新型コロナウイルス感染症の影響

3. 航空を巡る環境の変化

羽田発着枠配分基準検討小委員会(2024)について

- 羽田空港(国内線)については、令和7(2025)年1月に混雑空港の使用許可期限が到来するため、令和6(2024)年夏頃までに、今後の羽田発着枠の配分に関する考え方を整理する必要がある。
- 交通政策審議会航空分科会に設置された「羽田発着枠配分基準検討小委員会」において、これまでの発着枠の使用状況等を確認するとともに、その配分に関する考え方について検討を行う。

委員名簿(50音順・敬称略)

| | | |
|-----|-------|------------------------------------|
| 委員長 | 竹内 健蔵 | 東京女子大学 現代教養学部国際社会学科 教授 |
| 委員 | 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 |
| | 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 |
| | 樋口 容子 | (公社)日本消費生活アドバイザー・コンサルタント・相談員協会 副会長 |
| | 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 |

スケジュール

- 第1回(令和6年3月14日) 羽田発着枠の現状について
 - 第2回(令和6年4月16日) 各航空会社からのヒアリング
- 以降、順次開催し、令和6年の夏頃までにとりまとめ予定

- 羽田空港の発着枠については、混雑空港の使用許可の期限到来の機会を捉え、各航空会社の使用状況等を適切に評価し、その結果を次の使用許可に厳格に反映することとしている。
- 小委員会においては、羽田空港の発着枠の使用状況等を確認いただくとともに、令和7(2025)年以降の発着枠配分に関する考え方等について、ご議論いただきたい。

ご議論いただきたい事項

(1) 各航空会社の発着枠の使用状況や取組みの確認

- ・ 前回の発着枠配分以降の各航空会社における発着枠の使用状況や取組みは、どうであったか。

(2) 新型コロナウイルス感染症の影響

- ・ 新型コロナウイルス感染症の影響については、どのように考慮すべきか。

(3) 発着枠の配分に関する考え方

- ・ 令和7(2025)年以降の発着枠配分のあり方について、どのように考えるべきか。
- ・ 航空を巡る環境の変化(GX社会実現の要請、深刻な人手不足など)を、どのように受け止めるか。

(4) 羽田発着枠政策コンテスト等の取扱い

- ・ 令和7(2025)年以降の羽田発着枠政策コンテスト等の取扱いは、どのようにすべきか。

(5) その他

- ・ 上記(1)~(4)のほかに、小委員会において議論いただくべき事項はないか。

1. 前回の発着枠配分

0. はじめに

1. 前回の発着枠配分

2. 発着枠の使用状況等

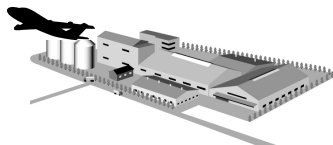
- (1) 「競争促進」の観点から
- (2) 「多様な輸送網の形成」の観点から
- (3) 新型コロナウイルス感染症の影響

3. 航空を巡る環境の変化

混雑空港の発着枠使用に係る許可制度

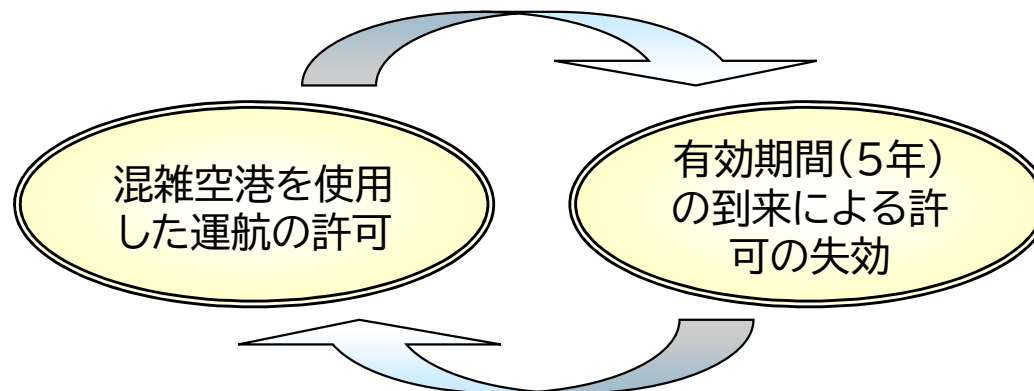
- 各空港には運用時間、管制に係る処理能力、騒音対策としての飛行制限等の制約要因による発着枠の制限があり、混雑空港において自由な発着便設定を認めると、当該空港の発着枠の制限を超えて離着陸を行おうとする航空機であふれ、運航の安全上及び環境上の問題が生ずることとなる。
- このため、混雑空港における発着枠の使用については国土交通大臣の許可にかからしめ、当該空港において運航の安全及び環境への配慮等の観点から設定された発着枠の上限を超えないように、国として発着総数の調整を行っている。

混雑空港の指定



羽田・伊丹・成田・関西・福岡

混雑空港: 空港の使用状況に照らして、航空機の運航の安全を確保するため、1日/一定時間当たりの離陸又は着陸の回数を制限する必要がある空港



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」、「多様な輸送網の形成」**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

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

とは、配分方法の検討実施時期を指す

H12.2 規制緩和 H14.10 JJ統合 H17.2 混雑空港運航許可の更新 H22.2 混雑空港運航許可の更新 H27.2 混雑空港運航許可の更新 R2.2 混雑空港運航許可の更新

| 区分 | H9.7 | H12.7 | H14.4 | H14.10 | H15.7 | H17.4 | H17.12 | H19.11 | H22.10 H23.3 | H25.3 | H26.3 | R2.3 |
|----------------------|-----------------------------------|------------------------------------|-------------------------------|---|--|---|-----------------------------|---|--|---|--|---|
| | 新C滑走路 供用 | 新B滑走路 供用 | 中華航空 成田移転 | JJ統合に 伴う返還 | 滑走路占有時間 の短縮 | 回収・ 再配分 | 管制運用の 見直し | 高速離脱誘導路 の整備等 | 羽田再拡張 第1段階 | 羽田再拡張 第2段階 | 羽田政策 コンテスト | 回収・ 再配分 |
| | +40便 | +57便 | +4便 | +12便 | +10便 | | +10便 | +6便 | +37便 | +25便 | | |
| 特定既存航空会社 (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 | 回収 △4 (SKY△1、ADO△1、 SNJ△1、SFJ△1) 再配分 5 (SKY+2、ADO+1、 SNJ+1、SFJ+1) 計 104 |
| 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) 配分 332 計 332 | 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 | 回収 △15 (ANA△7、JAL△8) 再配分 11 (ANA+6、JAL+5) 三宅島・大島△2 (ANA△2) 計 349 | |
| 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 | 計 0 | 計 0 | 際内乗継改善枠 (※3) 4(+4) 国内地方路線枠 (※4) 2(+2) 計 6 | 際内乗継改善枠 4 国内地方路線枠 2 新規路線開設枠 (※6) 1(+1) 計 7 | 際内乗継改善枠 4 国内地方路線枠 2 新規路線開設枠 1 計 7 | 際内乗継改善枠 4 羽田政策コン テスト枠(※7) 3 計 7 | 際内乗継改善枠 4 羽田政策コン テスト枠(※7) 5(+2) 計 9 |
| 新規参入枠 | | | | | | | | | | | | 新規参入枠(※8) 3 計 3 |
| 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 | 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。R2.10に2枠を増枠。
 ※8: 新規参入会社が現れた場合に優先的に配分する枠を新設。

前回の小委員会報告(令和元(2019)年8月)の概要

<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。

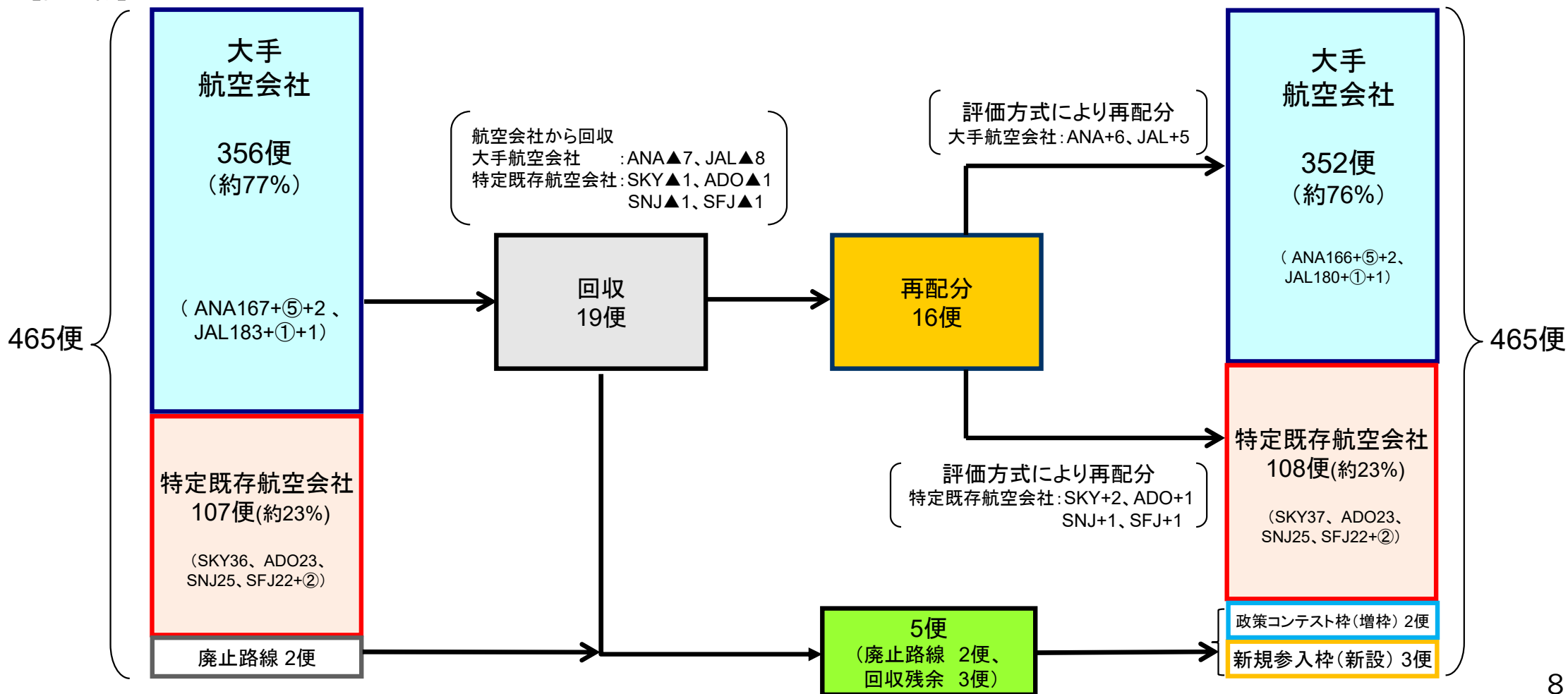
5. その他

- 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。

羽田空港発着枠の配分(令和2(2020)年3月)

- 羽田空港については、2019年9月に発着枠の見直しを実施。(従前の混雑空港の使用許可期限(5年ごと)は2020年1月に到来)国内線への増枠がなかったため、既存の発着枠を航空会社から一部回収し、評価して再配分(19枠回収し、16枠再配分)。
- インバウンド旅客の地方への誘客等を図るため、再配分する枠は地方枠(幹線以外)とするとともに、需要喚起等に向けた地域と航空会社の優れた提案を評価して発着枠を付与する「政策コンテスト枠」を2枠増加。(従前の3枠と合わせて合計5枠に)
- 競争促進のため、新規参入者が出た場合に備えて3枠を留保。(新規参入者が現れるまでの間は、既存航空会社の暫定使用可)

【国内線】



国内線発着枠の配分の見直し結果(令和元(2019)年8月)

| 評価項目 | 評価結果 | | | | | | 項目 点数 |
|---|--------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-----------------|
| | JAL | ANA | SKY | ADO | SNJ | SFJ | |
| 1. 利用者利便の向上の観点からの評価項目 | | | | | | | |
| (1) 運賃水準の低廉化の努力 | | | | | | | |
| 旅客キロあたり旅客収入の過去5年間の変化率が各社間平均を下回っていること | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 最大6点 1点/社 |
| (2) 安全の確保 | | | | | | | |
| ・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が一定割合以下であること | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 最大3点 0.5点/社 |
| ・過去5年間に義務報告した安全上の支障を及ぼす事態に対して90日以内に必要な再発防止策を策定した割合の各社間順位点 | 0.4 | 0.0 | 0.1 | 0.3 | 0.5 | 0.2 | 1位0.5点 (順位点) |
| (3) 全国的な航空ネットワークの形成・充実への貢献 | | | | | | | |
| ①全国規模での航空ネットワークの形成・充実への貢献 | | | | | | | |
| 以下の指標の各社数値の合計値に占める各社数値の割合 ・地方路線（幹線及び羽田路線以外の路線（離島路線を含む））の路線数 | 2.7 | 2.4 | 0.5 | 0.1 | 0.2 | 0.1 | 6 |
| 以下の指標の各社数値の合計値に占める各社数値の割合 ・地方路線（幹線及び羽田路線以外の路線（離島路線を含む））の便数 | 2.9 | 2.3 | 0.4 | 0.1 | 0.2 | 0.1 | 6 |
| ②羽田空港と地方の空港との間の路線の形成・充実への貢献 | | | | | | | |
| 羽田路線の全路線便数に占める幹線以外の路線の便数の割合が各社間平均を上回っていること | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 最大6点 1点/社 |
| 以下の指標の各社数値の合計値に占める各社数値の割合 ・3便ルール対象路線の便数 | 2.2 | 3.8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 |
| 2. 航空会社の効率的な経営の促進の観点からの評価項目 | | | | | | | |
| 旅客キロあたり営業費用の過去5年間の変化率が各社間平均を下回っていること | 0 | 0 | 0.5 | 0.5 | 0 | 0 | 最大3点 0.5点/社 |
| 従業員一人あたり営業収益の過去5年間の変化率が各社間平均を上回っていること | 0.5 | 0 | 0.5 | 0 | 0.5 | 0 | 最大3点 0.5点/社 |
| 3. 発着枠の効率的な使用の観点からの評価項目 | | | | | | | |
| 羽田空港の1運航当たりの輸送人員が各社間平均を上回っていること | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0 | 0 | 最大3点 0.5点/社 |
| 4. その他 | | | | | | | |
| 行政処分を過去5年間受けていないこと | 0 | 0.5 | 0.5 | 0 | 0.5 | 0.5 | 最大3点 0.5点/社 |
| 計 | 10.70 | 12.00 | 4.50 | 3.00 | 3.40 | 1.40 | 35.00 |
| 破綻の影響を控除する係数 (評価期間(H26~30年度:1826日)における企業再生期間(H27.2.4~H28.3.28:419日)を除いた期間の割合) | | | | | | | |
| | - | - | 0.77 | - | - | - | - |
| 合計点数 (SKYの合計点数は、1(2)及び4を除き、各項目の評価結果に上記係数を乗じて算出) | | | | | | | |
| | 10.70 | 12.00 | 3.72 | 3.00 | 3.40 | 1.40 | 34.22 |
| 配分枠数(16枠を合計点数で按分) | | | | | | | |
| | 5.00 ⇒5 | 5.61 ⇒6 | 1.74 ⇒2 | 1.40 ⇒1 | 1.59 ⇒1 | 0.65 ⇒1 | 16 |

羽田国内線発着枠配分の内訳(令和5(2023)年5月現在)

| 航空会社 | 配分枠 | | (内訳) | | | | | | 新規参入枠 (暫定使用) |
|------|-------|-------|------|------|---------|---------|---------|------------|-----------------|
| | | | 自由枠 | 地方枠 | 特定既存優遇枠 | | 政策枠 | | |
| | | | | | 特定既存地方枠 | 特定既存自由枠 | 際内乗継改善枠 | 地方路線利便性向上枠 | |
| | | | 329 | 36 | 23 | 65 | 4 | 5 | 3 |
| ANA | 172.5 | 37.0% | 151 | 17.5 | | | | | |
| JAL | 183.5 | 39.4% | 168 | 12.5 | | | | | |
| SKY | 38 | 8.2% | 3 | 2 | 8 | 24 | | | |
| ADO | 23 | 4.9% | 1 | 1 | 4 | 17 | | | |
| SNJ | 26 | 5.6% | 2 | 1 | 7 | 15 | | | |
| SFJ | 23 | 4.9% | 4 | 2 | 4 | 9 | 4 | | |

 発着枠
コンテストの
評価結果に
応じて配分

 新規参入を
希望する
航空会社が
いないため
暫定使用

2. 発着枠の使用状況等

0. はじめに

1. 前回の発着枠配分

2. 発着枠の使用状況等

(1) 「競争促進」の観点から

(2) 「多様な輸送網の形成」の観点から

(3) 新型コロナウイルス感染症の影響

3. 航空を巡る環境の変化

発着枠の使用状況等を確認する際の観点について

- 過去の小委員会と同様に、混雑空港の使用許可の基準等(航空法第107条の3)を踏まえ、**競争の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使用状況等を確認する。
- また、コロナ禍において航空運送事業に甚大な影響が生じたことに鑑み、**新型コロナウイルス感染症の影響**についても確認する。

羽田発着枠配分基準検討小委員会報告書(令和元年8月29日)(抄)

1 今後の羽田空港発着枠配分の見直しに関する基本的考え方について

…(前略)…、今般の混雑空港の使用許可の更新に当たっては、国内線の発着枠の増枠はないことから、回収・再配分の仕組みを通じて発着枠の見直しを実施し、許可に厳格に反映させることとする。その際、従前の使用状況に配慮しつつ、**競争の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**し、適切に評価を行い、地方路線の維持拡充を図るとともに、新規の参入が可能となるような環境整備を行う必要がある。

航空法(昭和27年法律第231号)(抄)

(混雑空港に係る特例)

第七條の三 (略)

2 (略)

3 国土交通大臣は、第一項の許可をしようとするときは、次の基準によつて、これをしなければならない。

一 運航計画が航空機の運航の安全上適切なものであること。

二 **競争の促進、多様な輸送網の形成**等を通じて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等当該混雑空港を適切かつ合理的に使用するものであること。

4~11 (略)

甚大影響事態に対処するための航空運送事業の基盤強化に関する方針(令和3年国土交通省告示第548号)(抄)

新型コロナウイルス感染症拡大の影響の長期化により、過去に例を見ない規模で航空需要の大幅な減少が続き、本邦航空運送事業者は巨額の赤字を計上、財務状況が悪化するなど**航空運送事業に甚大な影響が生じており、我が国の国際及び国内の航空ネットワークの形成に支障を来すおそれがあると認められる事態が発生**している。このため、利用者利便への重大な影響を回避するとともに、安全かつ安定的な輸送を確保するため、航空法(昭和27年法律第231号。以下単に「法」という。)第111条の7第1項に基づき、次のとおり、航空運送事業の基盤強化に関する方針を定める。

2. (1)「競争促進」の観点から

0. はじめに

1. 前回の発着枠配分

2. 発着枠の使用状況等

(1) 「競争促進」の観点から

(2) 「多様な輸送網の形成」の観点から

(3) 新型コロナウイルス感染症の影響

3. 航空を巡る環境の変化

大手航空会社・特定既存航空会社について

- 現在、羽田空港を使用して運航を行うことの許可を受けている本邦航空運送事業者は9事業者。
- 発着枠配分に当たっては、**大手航空会社**(2社・グループ)と**特定既存航空会社**(4社)に分類。

大手航空会社

JAL

- ・ 日本航空(株)
- ・ 日本トランスオーシャン(株)
- ・ (株)ジェイエア

ANA

- ・ 全日本空輸(株)
- ・ ANAウィングス(株)

特定既存航空会社

SKY

- ・ スカイマーク(株)

ADO

- ・ (株)AIRDO

SNJ

- ・ (株)ソラシドエア

SFJ

- ・ (株)スターフライヤー

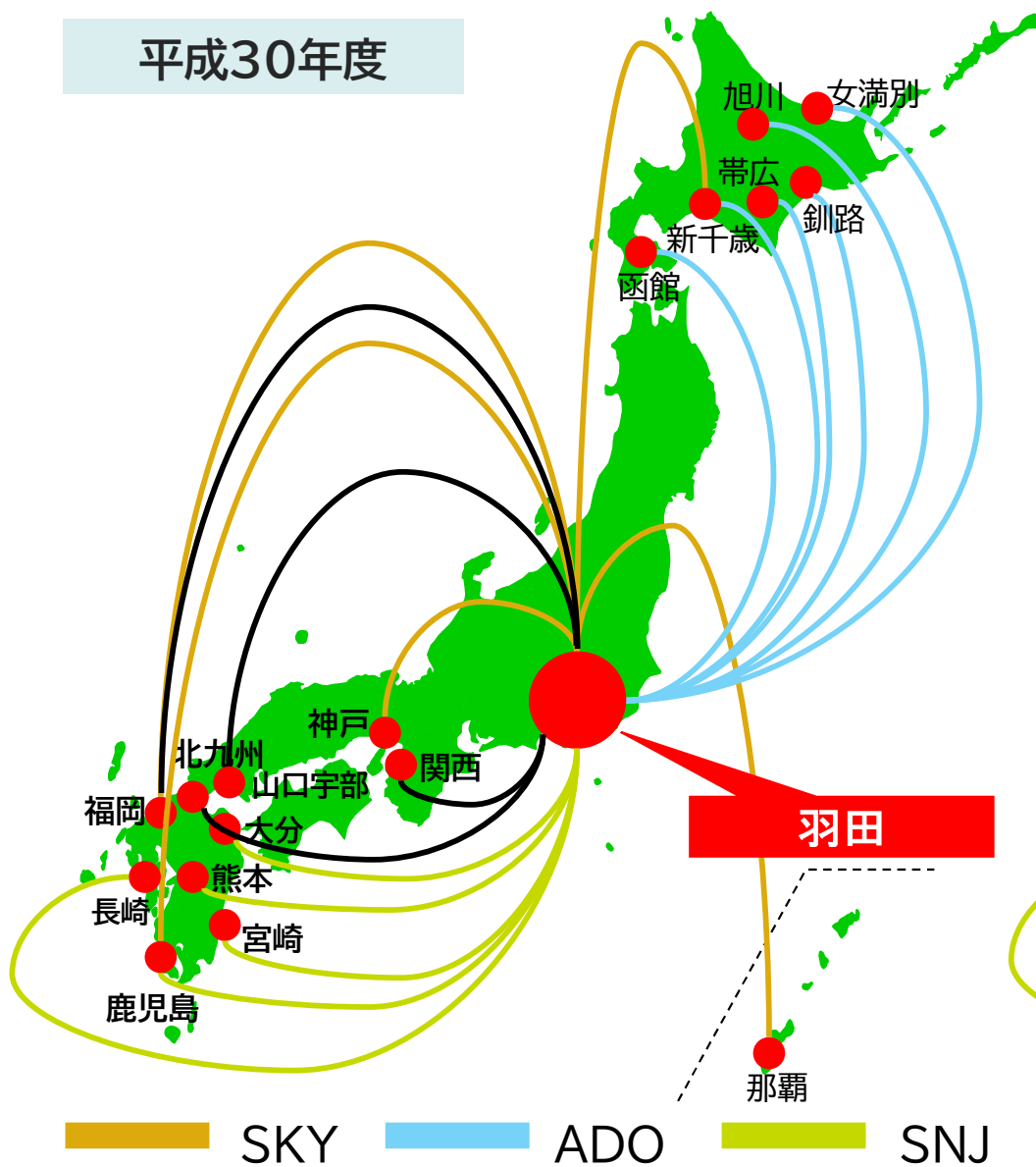
新規参入航空会社

- 羽田空港において配分を受けている発着枠数が3便未満である航空会社 ※現在は、該当する会社なし
- 羽田空港を使用して運航を行うことの許可を受けようとする航空会社

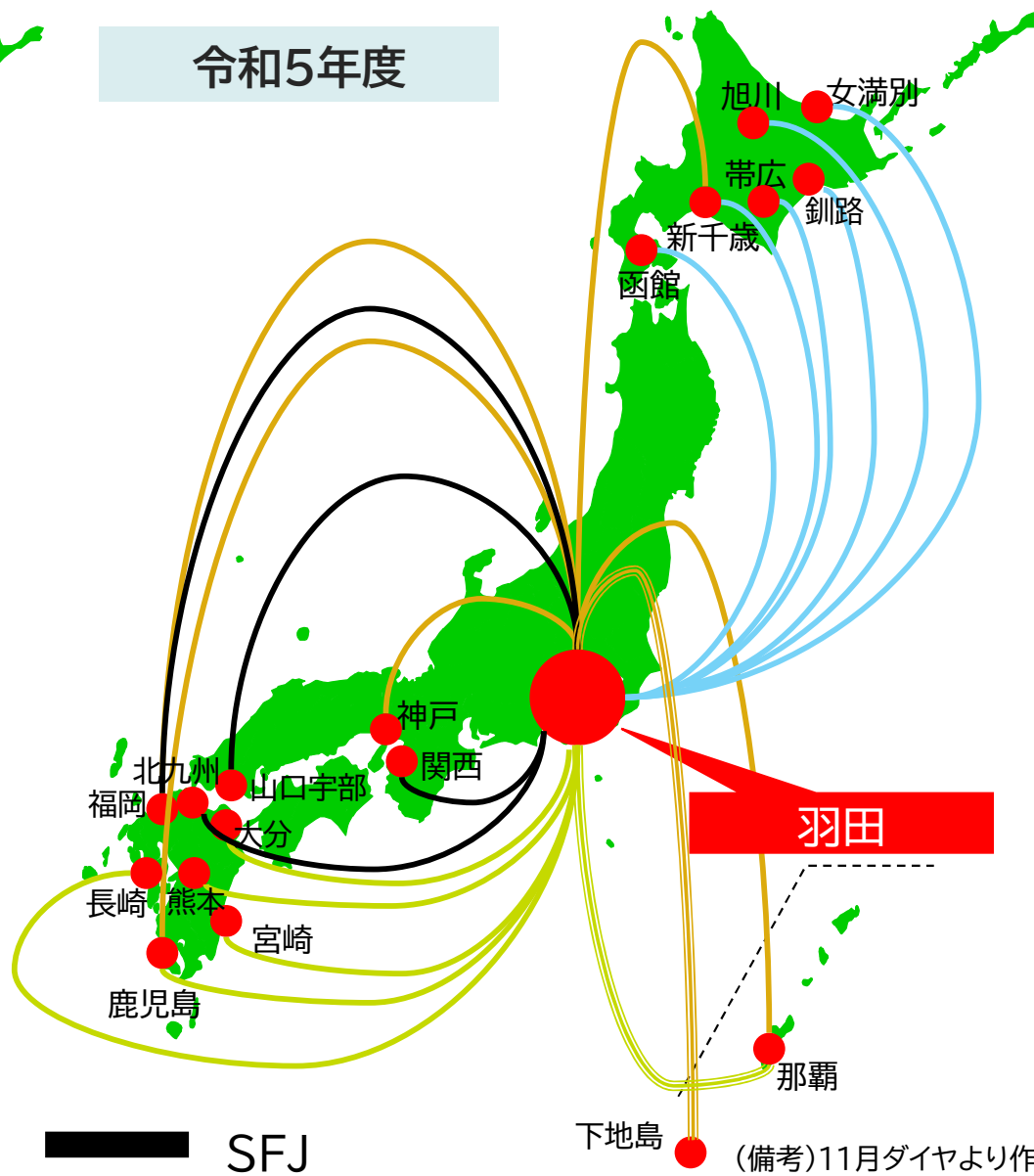
特定既存航空会社の羽田就航路線

○ この5年間で、新たにスカイマークが下地島路線に、ソラシドエアが那覇路線に就航。

平成30年度



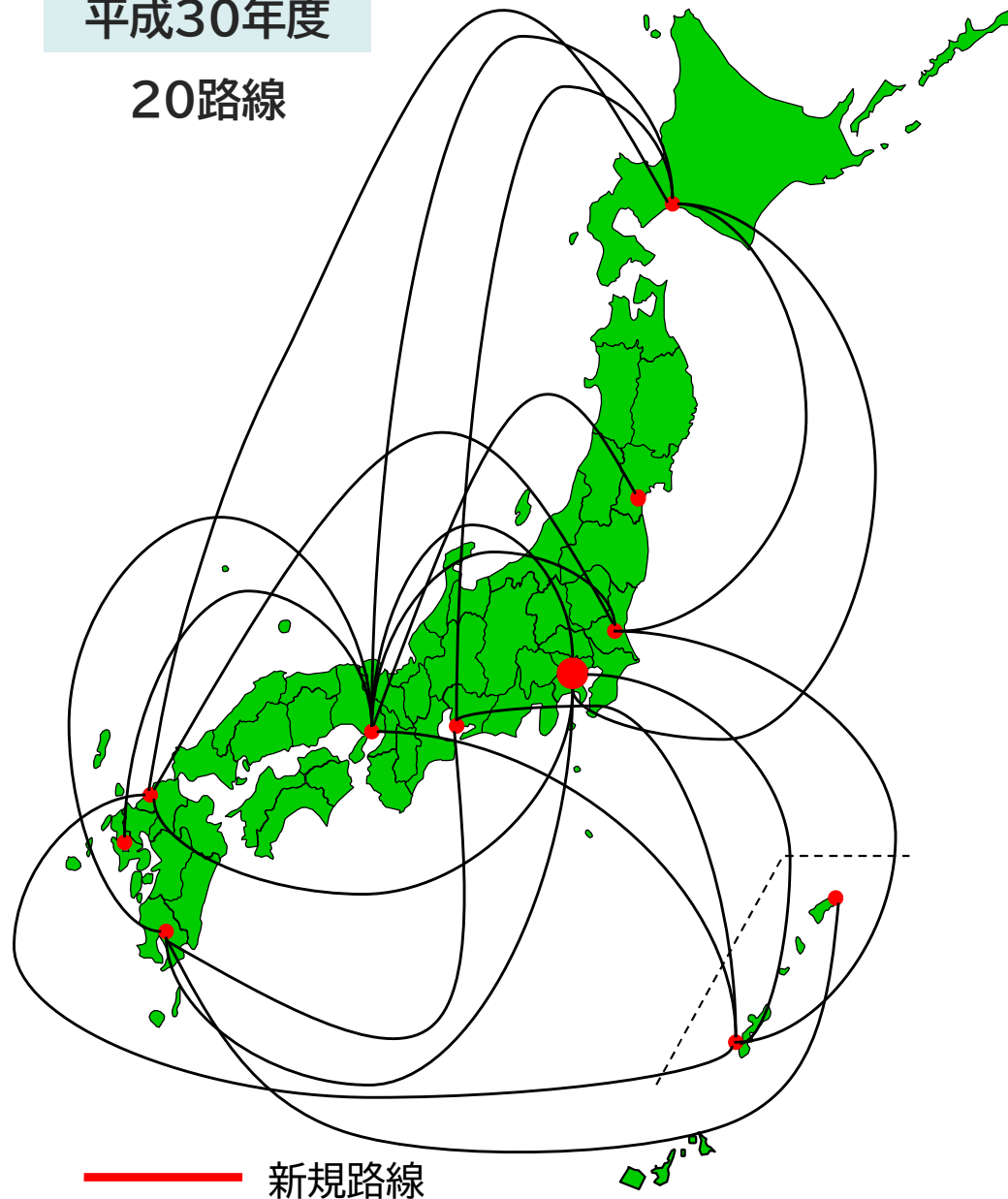
令和5年度



(備考)11月ダイヤより作成

平成30年度

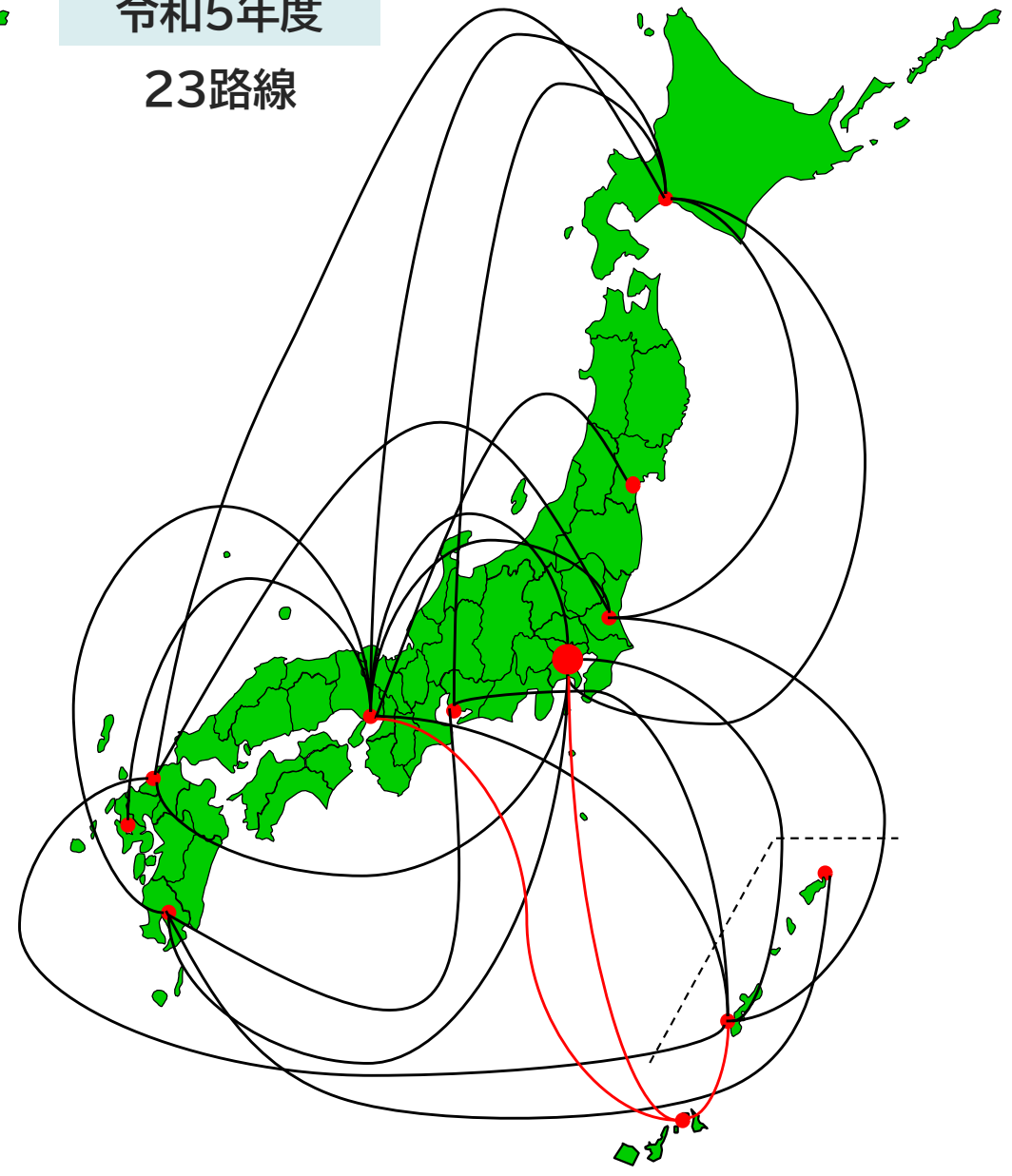
20路線



— 新規路線

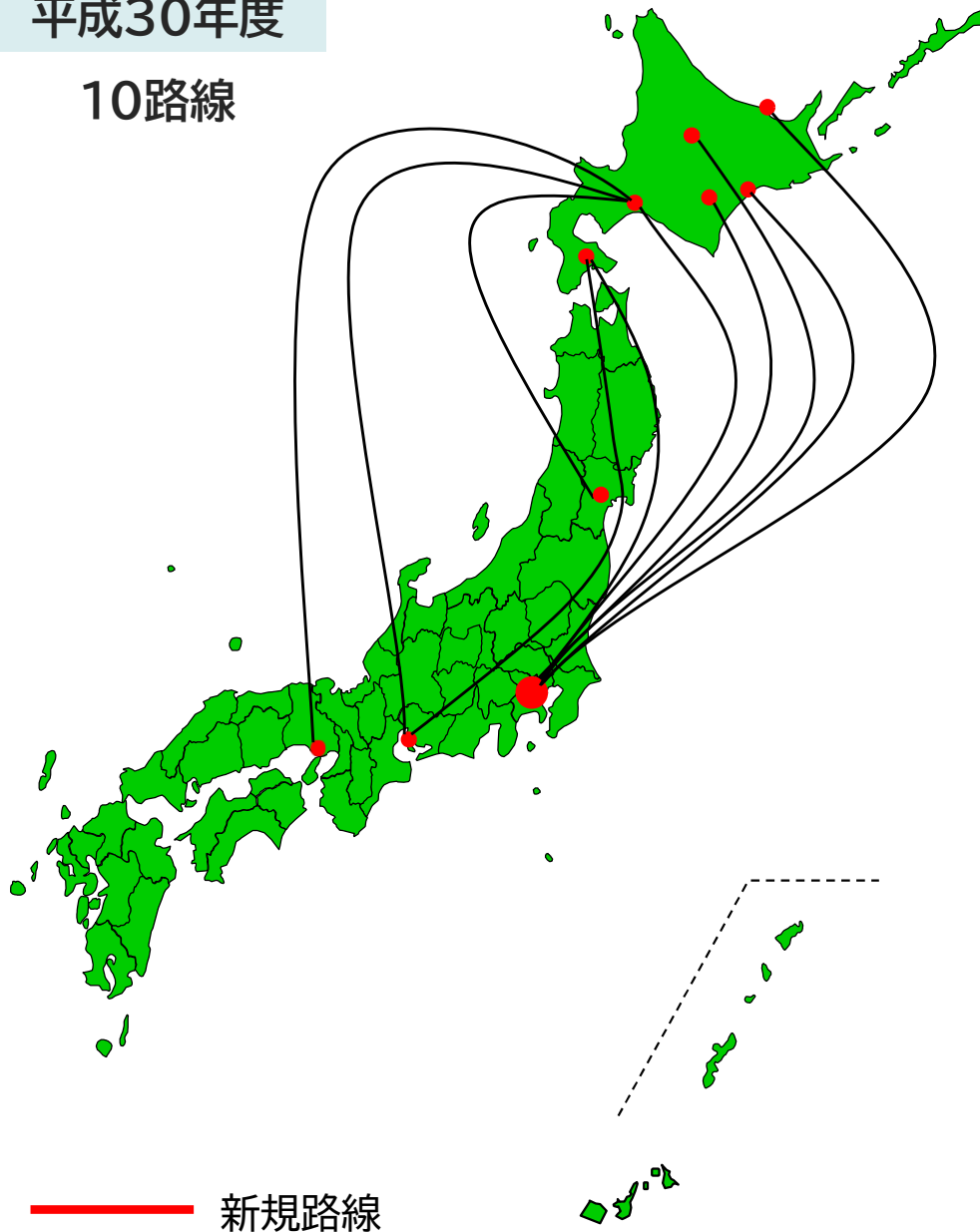
令和5年度

23路線



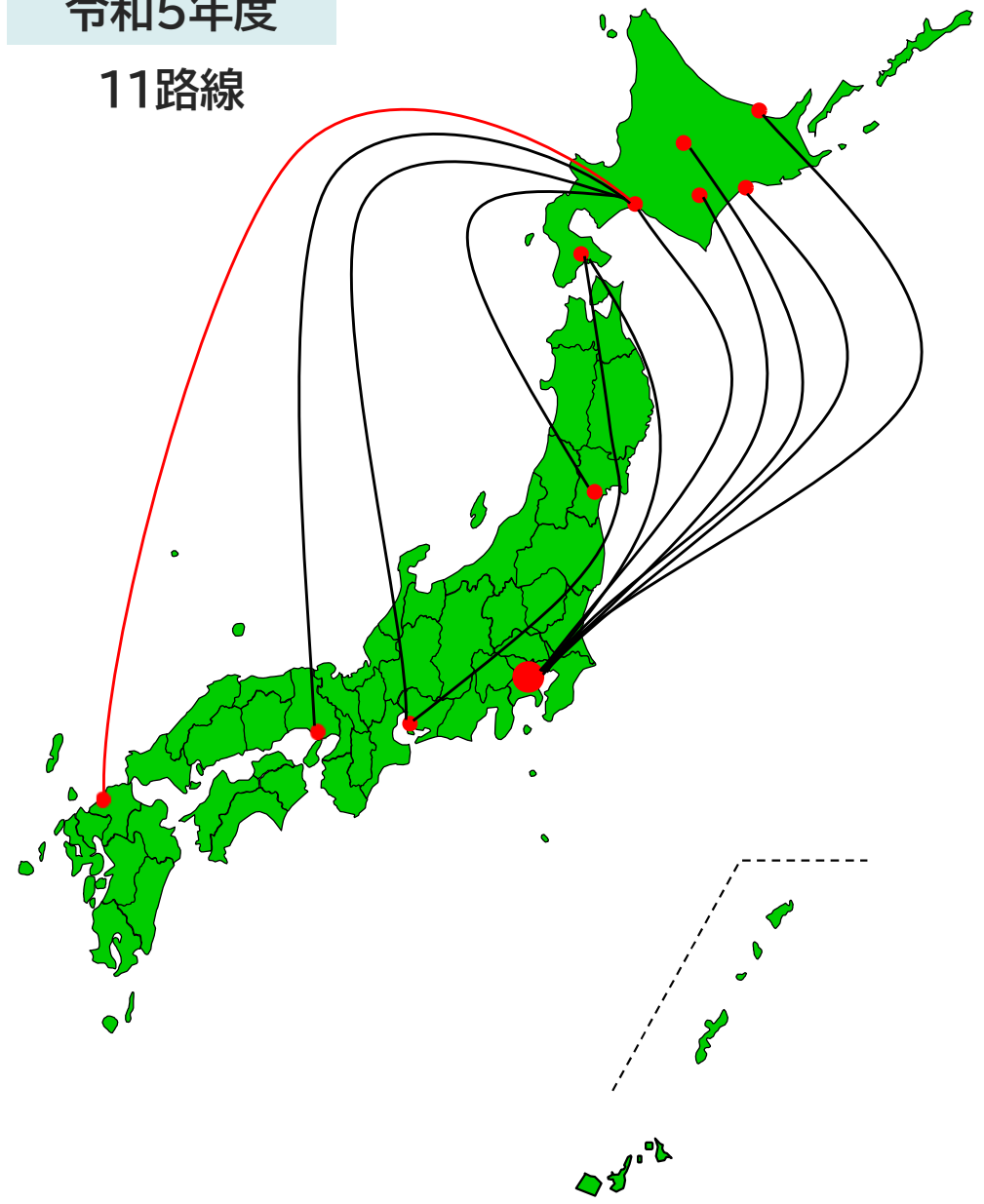
平成30年度

10路線



令和5年度

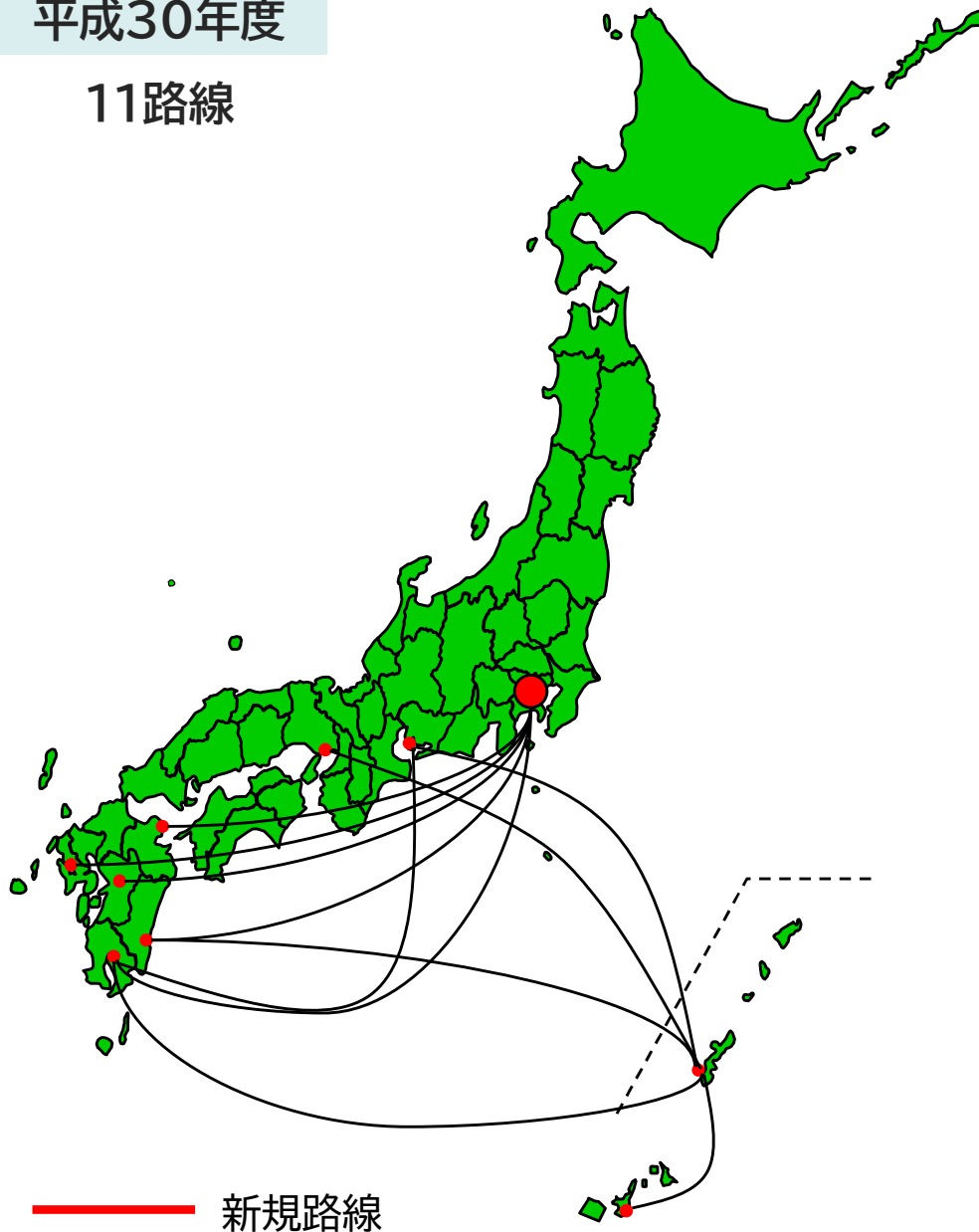
11路線



— 新規路線

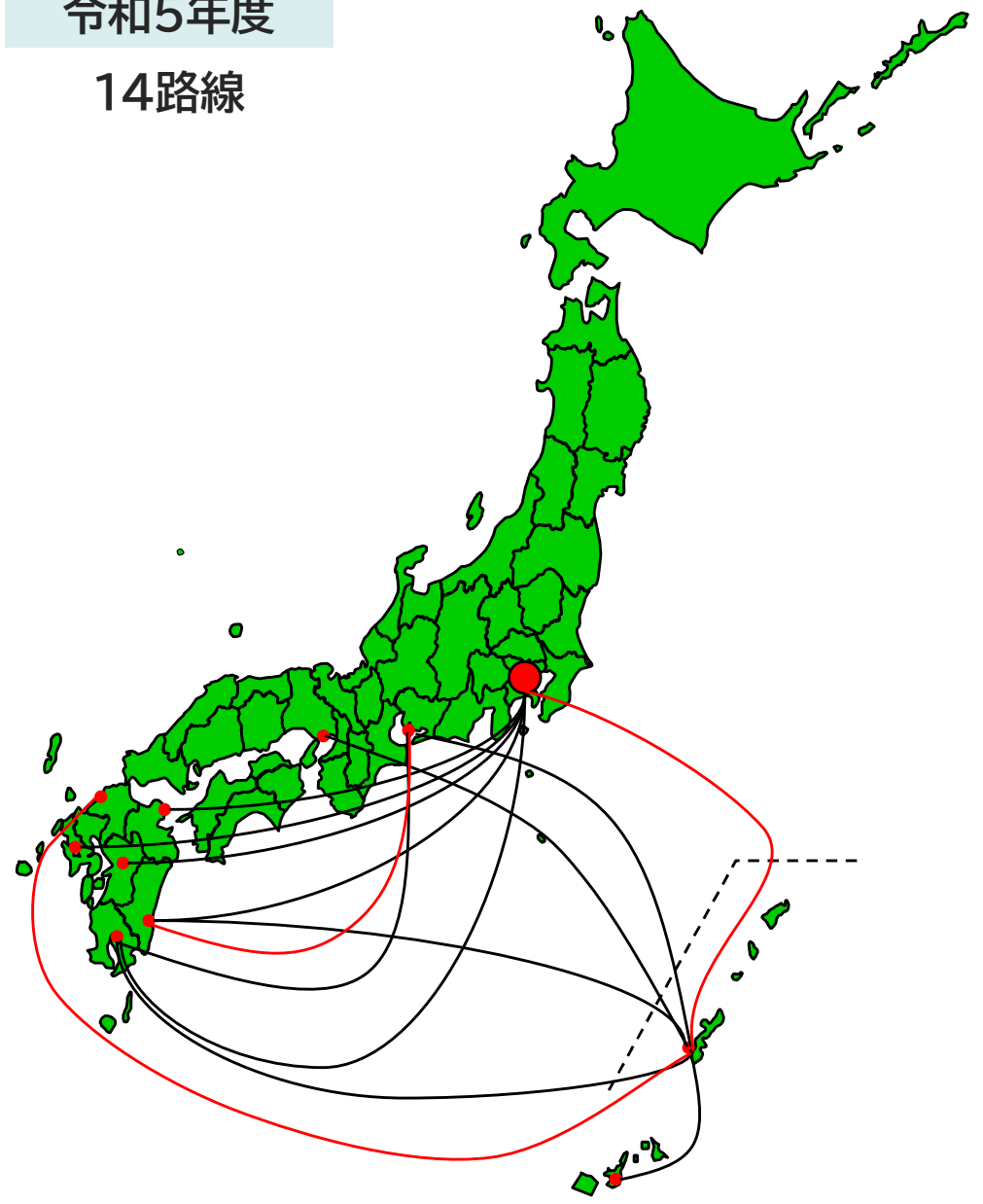
平成30年度

11路線



令和5年度

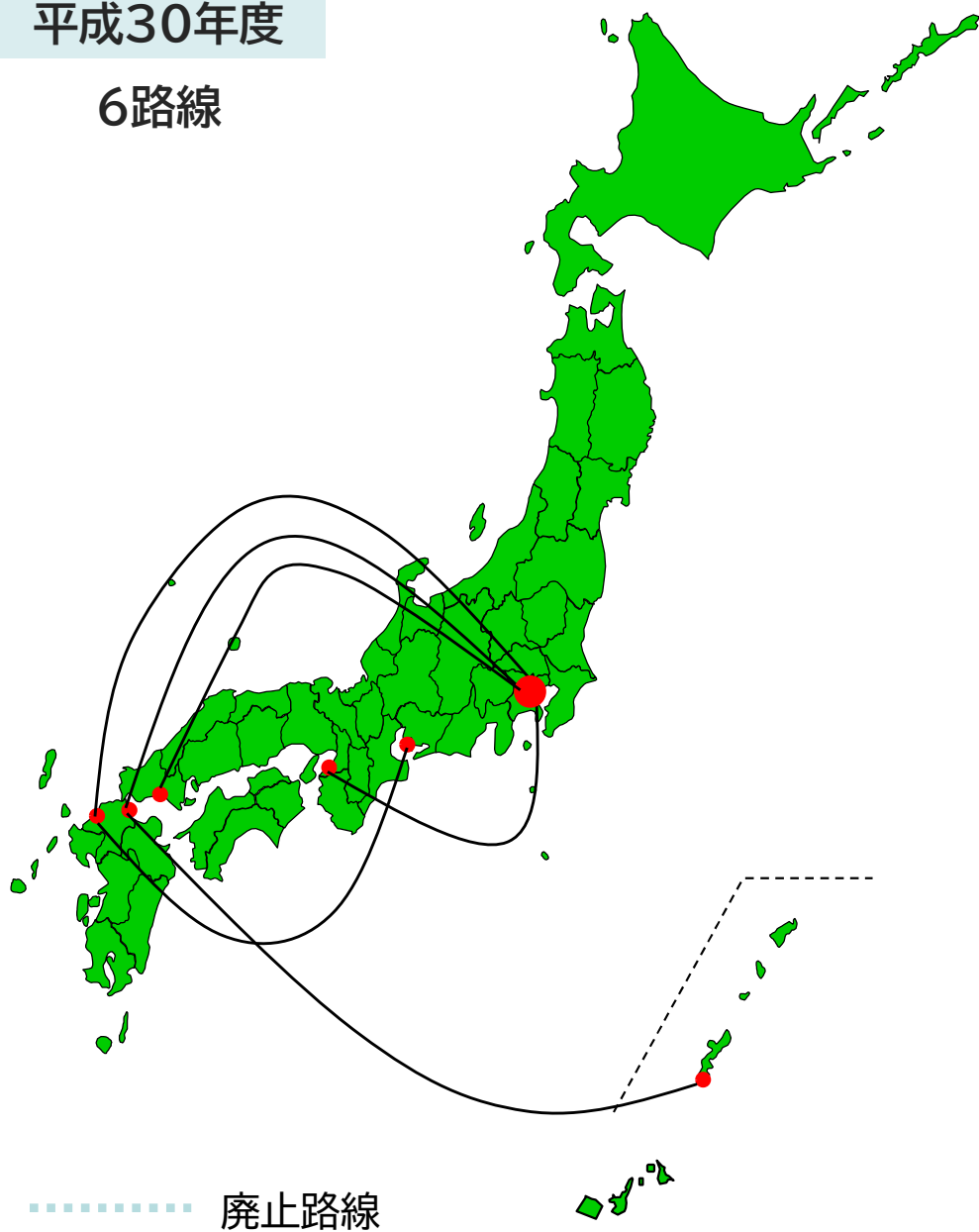
14路線



スターフライヤー(SFJ)就航路線

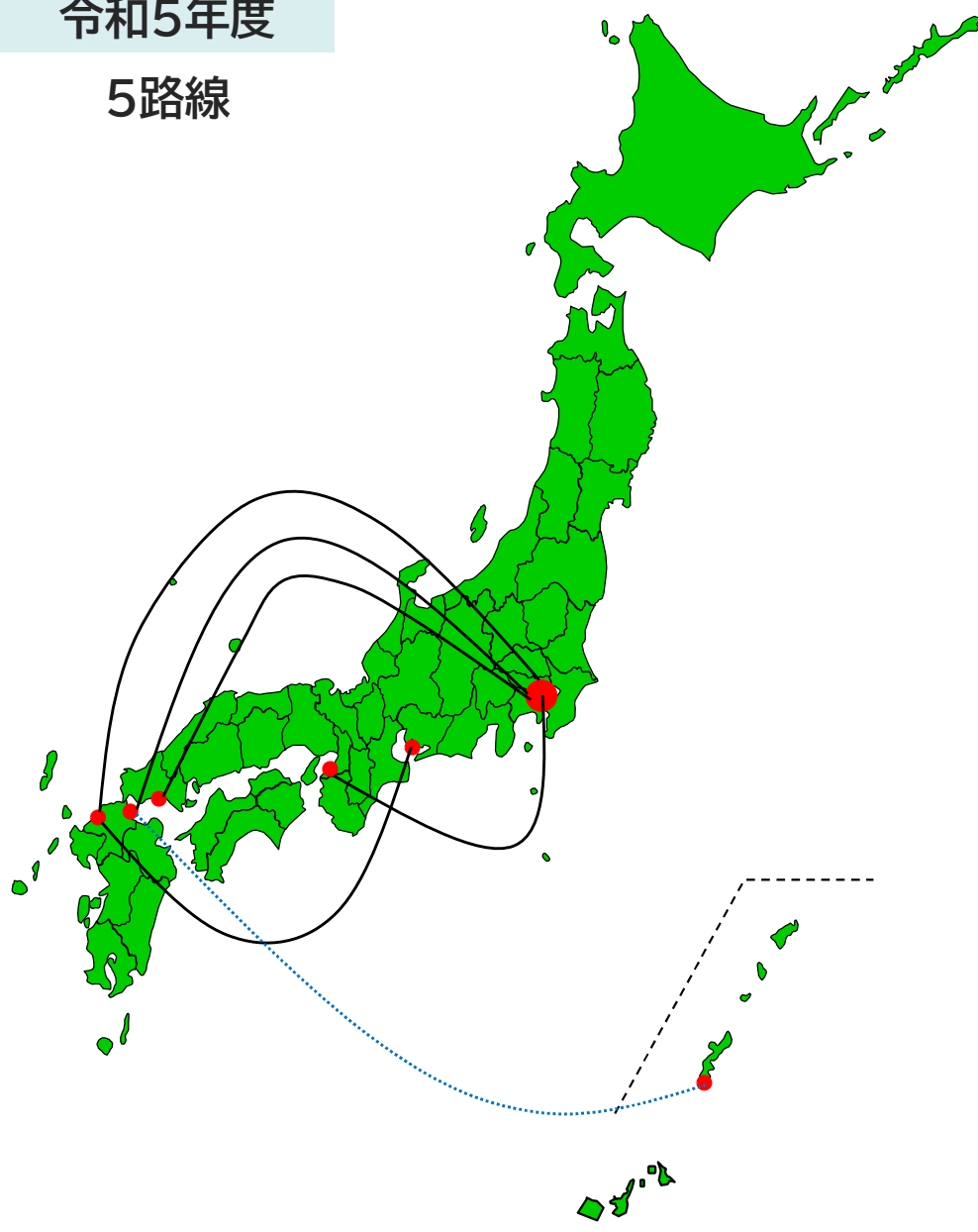
平成30年度

6路線



令和5年度

5路線



羽田発着路線の競合状況

○ 羽田発着の18路線に特定既存航空会社が参入。うち4路線は4社が競合し、8路線は3社が競合。

| 路線 | 旅客数 | ANA | JAL | SKY | ADO | SNJ | SFJ |
|------|-----------|-----|-----|-----|------|-----|------|
| 新千歳 | 7,626,303 | 17 | 16 | 8 | 11.6 | | |
| 福岡 | 7,519,871 | 19 | 17 | 13 | | | 8 |
| 那覇 | 5,839,562 | 13 | 12 | 6 | | 3 | |
| 大阪 | 4,452,084 | 15 | 15 | | | | |
| 鹿児島 | 2,067,879 | 6 | 8 | 4 | | 4 | |
| 熊本 | 1,603,149 | 5 | 8 | | | 5 | |
| 広島 | 1,479,716 | 9 | 8 | | | | |
| 長崎 | 1,345,102 | 4 | 6 | | | 3.9 | |
| 松山 | 1,222,100 | 6 | 6 | | | | |
| 宮崎 | 1,131,295 | 5 | 6 | | | 5.9 | |
| 関西 | 1,075,568 | 5 | 3 | | | | 4 |
| 高松 | 1,014,574 | 6 | 7 | | | | |
| 大分 | 1,012,763 | 4 | 6 | | | 4 | |
| 函館 | 930,413 | 3 | 3 | | 2 | | |
| 旭川 | 829,678 | | 4 | | 3 | | |
| 神戸 | 829,439 | 2 | | 6 | | | |
| 北九州 | 815,228 | | 4 | | | | 10.7 |
| 小松 | 812,486 | 4 | 6 | | | | |
| 高知 | 784,102 | 5 | 5 | | | | |
| 徳島 | 761,284 | 4 | 6 | | | | |
| 岡山 | 747,695 | 5 | 5 | | | | |
| 山口宇部 | 684,290 | 3 | 4 | | | | 3 |
| 秋田 | 597,491 | 5 | 4 | | | | |
| 石垣 | 541,634 | 2 | 2 | | | | |
| 帯広 | 532,275 | | 4 | | 3 | | |

| 路線 | 旅客数 | ANA | JAL | SKY | ADO | SNJ | SFJ |
|------|---------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 出雲 | 483,697 | | 5 | | | | |
| 青森 | 442,585 | | 6 | | | | |
| 釧路 | 418,878 | 1 | 3 | | 2 | | |
| 米子 | 392,828 | 6 | | | | | |
| 宮古 | 389,740 | 2 | 1 | | | | |
| 女満別 | 379,324 | | 3 | | 2 | | |
| 佐賀 | 321,107 | 5 | | | | | |
| 岩国 | 297,855 | 5 | | | | | |
| 鳥取 | 281,169 | 5 | | | | | |
| 庄内 | 261,155 | 4 | | | | | |
| 三沢 | 244,334 | | 4 | | | | |
| 南紀白浜 | 229,669 | | 3 | | | | |
| 富山 | 191,114 | 3 | | | | | |
| 八丈島 | 183,616 | 3 | | | | | |
| 中部 | 183,573 | 1 | 2 | | | | |
| 大館能代 | 142,839 | 3 | | | | | |
| 能登 | 108,017 | 2 | | | | | |
| 下地島 | 107,257 | | | 1 | | | |
| 石見 | 104,477 | 2 | | | | | |
| 山形 | 94,277 | | 2 | | | | |
| 奄美 | 91,709 | | 1 | | | | |
| 稚内 | 91,308 | 1 | | | | | |
| 中標津 | 54,072 | 1 | | | | | |
| 紋別 | 50,113 | 1 | | | | | |
| 久米島 | 15,165 | | | | | | |

※ 会社ごとの便数は、期首認可時における令和5年3月1日～3月25日の1日あたりの往復便数。
 ※ 久米島は7月後半～8月のみJALが1往復/日の運航。

(出典)「航空輸送統計年報(令和4年度)」、運航計画から航空局作成

特定既存航空会社の機材数の推移

- 前回の配分見直し(令和元年)までに、特定既存航空会社はいずれも保有機材が12機以上となった。
- 令和2年以降、各社の機材数は減少・横ばいで推移している。

※各年度末日時点

| | | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | R5.9末 |
|-----|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|----|----|-------|
| SKY | B737 | 31 | 27 | 26 | 26 | 26 | 27 | 29 | 29 | 29 | 29 | 29 |
| | A330 | 2 | | | | | | | | | | |
| | 計 | 33 | 27 | 26 | 26 | 26 | 27 | 29 | 29 | 29 | 29 | 29 |
| ADO | B767 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 6 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| | B737 | 10 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 |
| | 計 | 14 | 13 | 13 | 13 | 13 | 14 | 14 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| SNJ | B737 | 13 | 11 | 12 | 12 | 12 | 13 | 14 | 14 | 14 | 14 | 14 |
| SFJ | A320 | 11 | 10 | 9 | 10 | 10 | 12 | 13 | 13 | 11 | 11 | 11 |
| 合計 | | 71 | 61 | 60 | 61 | 61 | 66 | 70 | 68 | 66 | 66 | 66 |

(出典)各社事業計画等

大手航空会社の機材数の推移

○ 令和2年以降、2社の機材数は減少したが、いずれも機材数を回復させはじめている。

※各年度末日時点

| | | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | R5.9末 |
|-----|-----------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-------|
| ANA | 大型機 | 55 | 57 | 57 | 53 | 50 | 50 | 59 | 48 | 33 | 33 | 33 |
| | 中型機 | 83 | 84 | 96 | 106 | 110 | 107 | 107 | 104 | 104 | 103 | 104 |
| | 小型機 | 71 | 80 | 83 | 88 | 108 | 123 | 113 | 117 | 111 | 108 | 112 |
| | リージョナル機 | 22 | 21 | 21 | 21 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 |
| | 計 | 231 | 242 | 257 | 268 | 292 | 304 | 303 | 293 | 272 | 268 | 273 |
| | うち Peach ・旧Vanilla | 5 | 8 | 8 | 12 | 35 | 39 | 34 | 38 | 35 | 32 | 36 |
| JAL | 大型機 | 46 | 44 | 40 | 40 | 40 | 40 | 44 | 27 | 33 | 32 | 30 |
| | 中型機 | 62 | 65 | 67 | 70 | 71 | 77 | 83 | 80 | 80 | 79 | 80 |
| | 小型機 | 63 | 62 | 63 | 64 | 65 | 65 | 62 | 61 | 64 | 62 | 62 |
| | リージョナル機 | 51 | 53 | 56 | 56 | 55 | 53 | 52 | 50 | 50 | 51 | 52 |
| | 計 | 222 | 224 | 226 | 230 | 231 | 235 | 241 | 218 | 227 | 224 | 224 |
| | うち ZIPAIR ・SPRING | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 10 | 11 | 13 |
| 合計 | 398 | 404 | 412 | 420 | 422 | 430 | 438 | 409 | 421 | 416 | 418 | |

(参考) 大型機: B777、A350等 中型機: B787、B767等 小型機: B737、A321、A320等

(出典) 各社決算説明資料

特定既存航空会社の経営状況の推移

○ これまで特定既存航空会社の事業規模はおおむね順調に推移していたものの、各社とも、コロナ禍で大きく経営状況が悪化することとなった。

(単位:億円)

| | | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|-----|-------|------|-------|-------|------|------|------|------|-------|-------|------|
| SKY | 営業収入 | 859 | 809 | 720 | 755 | 828 | 882 | 903 | 340 | 471 | 846 |
| | 営業損益 | ▲ 25 | ▲ 170 | 15 | 67 | 71 | 72 | 22 | ▲ 316 | ▲ 166 | 34 |
| | 経常損益 | ▲ 4 | ▲ 159 | 19 | 75 | 77 | 88 | 28 | ▲ 296 | ▲ 150 | 37 |
| | 当期損益 | ▲ 18 | ▲ 193 | ▲ 392 | 67 | 70 | 91 | ▲ 12 | ▲ 163 | ▲ 67 | 57 |
| | 就航路線数 | 28路線 | 24路線 | 16路線 | 16路線 | 18路線 | 20路線 | 21路線 | 23路線 | 23路線 | 23路線 |
| ADO | 営業収入 | 494 | 490 | 473 | 490 | 474 | 448 | 455 | 174 | 273 | 415 |
| | 営業損益 | 7 | 22 | 19 | 19 | 25 | 30 | 22 | ▲ 129 | ▲ 47 | 26 |
| | 経常損益 | 3 | 18 | 13 | 11 | 19 | 23 | 16 | ▲ 131 | ▲ 46 | 23 |
| | 当期損益 | 1 | 6 | 8 | 6 | 11 | 10 | 4 | ▲ 121 | ▲ 23 | 42 |
| | 就航路線数 | 13路線 | 13路線 | 12路線 | 12路線 | 11路線 | 10路線 | 10路線 | 10路線 | 10路線 | 11路線 |
| SNJ | 営業収入 | 349 | 356 | 380 | 381 | 393 | 419 | 418 | 202 | 261 | 386 |
| | 営業損益 | 15 | 10 | 20 | 39 | 38 | 31 | 14 | ▲ 105 | ▲ 62 | ▲ 4 |
| | 経常損益 | 13 | 15 | 16 | 34 | 36 | 31 | 13 | ▲ 96 | ▲ 53 | ▲ 3 |
| | 当期損益 | 0 | 15 | 9 | 23 | 24 | 21 | 9 | ▲ 76 | ▲ 29 | 6 |
| | 就航路線数 | 8路線 | 8路線 | 10路線 | 10路線 | 10路線 | 11路線 | 12路線 | 13路線 | 14路線 | 14路線 |
| SFJ | 営業収入 | 330 | 347 | 344 | 348 | 380 | 399 | 404 | 182 | 211 | 322 |
| | 営業損益 | ▲ 30 | 2 | 20 | 30 | 28 | 12 | 0 | ▲ 112 | ▲ 64 | ▲ 13 |
| | 経常損益 | ▲ 26 | 9 | 26 | 29 | 27 | 12 | 0 | ▲ 113 | ▲ 60 | ▲ 7 |
| | 当期損益 | ▲ 30 | 4 | 25 | 19 | 18 | 5 | ▲ 4 | ▲ 100 | ▲ 49 | 0 |
| | 就航路線数 | 4路線 | 5路線 | 5路線 | 5路線 | 6路線 | 6路線 | 6路線 | 5路線 | 5路線 | 5路線 |

(備考)就航路線数は、冬期ダイヤ最終月から算出。

(出典)各社の有価証券報告書等

大手航空会社の経営状況の推移

○ 大手航空会社についても、特定既存航空会社と同様に、コロナ禍で大きく経営状況が悪化することとなった。

(単位:億円)

| | | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|--------------------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|--------|
| 全日本 空輸 (ANA) | 営業収入 | 15,701 | 17,134 | 17,911 | 17,652 | 19,717 | 20,583 | 19,742 | 7,286 | 10,203 | 17,074 |
| | 営業損益 | 659 | 915 | 1,364 | 1,455 | 1,645 | 1,650 | 608 | ▲ 4,647 | ▲ 1,731 | 1,200 |
| | 経常損益 | 429 | 671 | 1,307 | 1,403 | 1,606 | 1,566 | 593 | ▲ 4,513 | ▲ 1,849 | 1,118 |
| | 当期損益 | 188 | 392 | 781 | 988 | 1,438 | 1,107 | 276 | ▲ 4,046 | ▲ 1,436 | 894 |
| | 就航路線数 | 113路線 | 113路線 | 113路線 | 116路線 | 117路線 | 120路線 | 121路線 | 115路線 | 104路線 | 104路線 |
| 日本 航空 (JAL) | 営業収入 | 13,093 | 13,447 | 13,366 | 12,889 | 13,832 | 14,872 | 13,859 | 4,812 | 6,827 | 13,755 |
| | 営業損益 | 1,667 | 1,796 | 2,091 | 1,703 | 1,745 | 1,761 | 888 | ▲ 3,983 | ▲ 2,394 | 645 |
| | 経常損益 | 1,576 | 1,752 | 2,092 | 1,650 | 1,631 | 1,653 | - | - | - | - |
| | 当期損益 | 1,662 | 1,490 | 1,744 | 1,641 | 1,354 | 1,508 | 480 | ▲ 2,866 | ▲ 1,775 | 344 |
| | 就航路線数 | 113路線 | 117路線 | 117路線 | 117路線 | 117路線 | 117路線 | 117路線 | 118路線 | 122路線 | 121路線 |

(備考)就航路線数は、冬期ダイヤ最終月から算出。

(出典)各社の有価証券報告書等

(注記1)就航路線数にLCCは含まない。

(注記2)全日本空輸(ANA)及び日本航空(JAL)の財務状況は、各社グループ全体(連結)における状況。
そのため、全日本空輸(ANA)には平成29年度からピーチ・アビエーションを連結。

(注記3)日本航空(JAL)は、令和2年度よりIFRS(国際財務報告基準)に移行したことに伴い、業績管理指標が「営業損益」から「EBIT」に変更となったため、遡及適用される令和元年度以降は「営業損益」について「EBIT」の額を記載。

2. (2)「多様な輸送網の形成」の観点から

0. はじめに

1. 前回の発着枠配分

2. 発着枠の使用状況等

(1) 「競争促進」の観点から

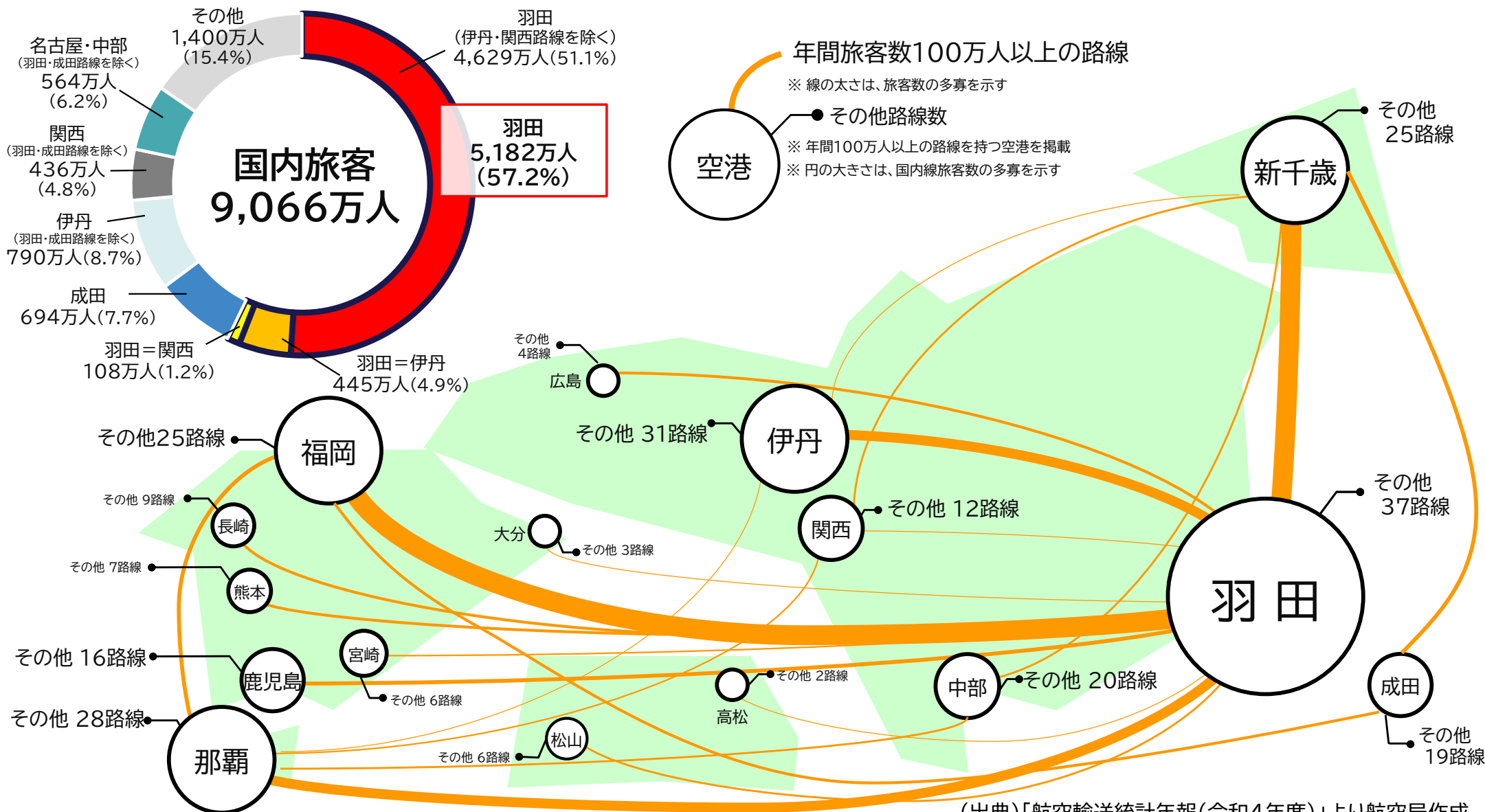
(2) 「多様な輸送網の形成」の観点から

(3) 新型コロナウイルス感染症の影響

3. 航空を巡る環境の変化

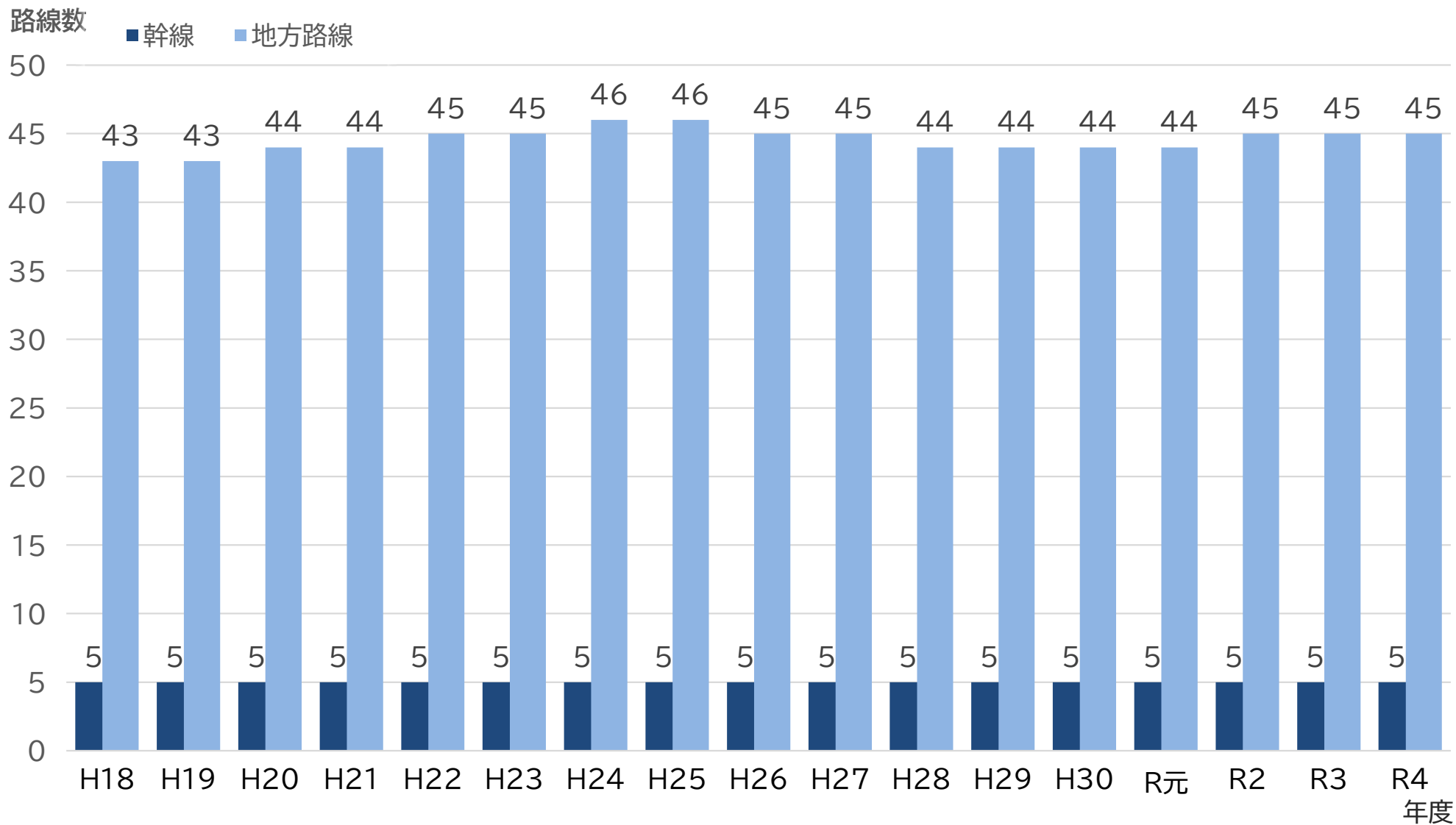
国内航空ネットワークにおける羽田空港の現状

○ 国内航空旅客のうち約6割が羽田空港を利用している状況。



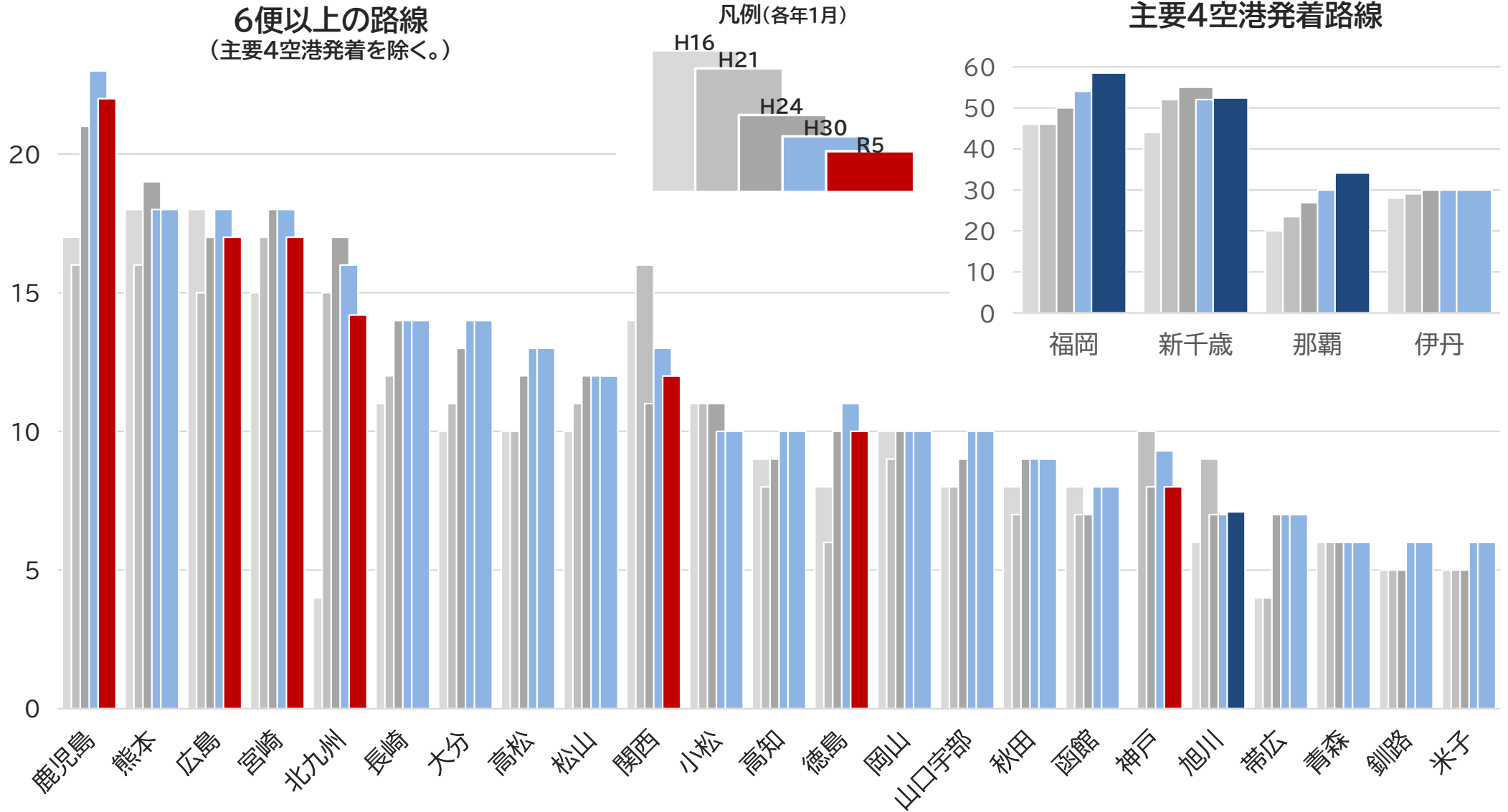
羽田発着路線数の推移

○ 令和2年度以降、下地島路線が加わって、地方路線は45路線となった。



羽田発着路線の便数の推移(R5. 1時点で6便以上の路線)

○ 5年前と比較して、減便した8路線を**赤色**、増便した8路線を**青色**、増減ない路線を**水色**で表示。

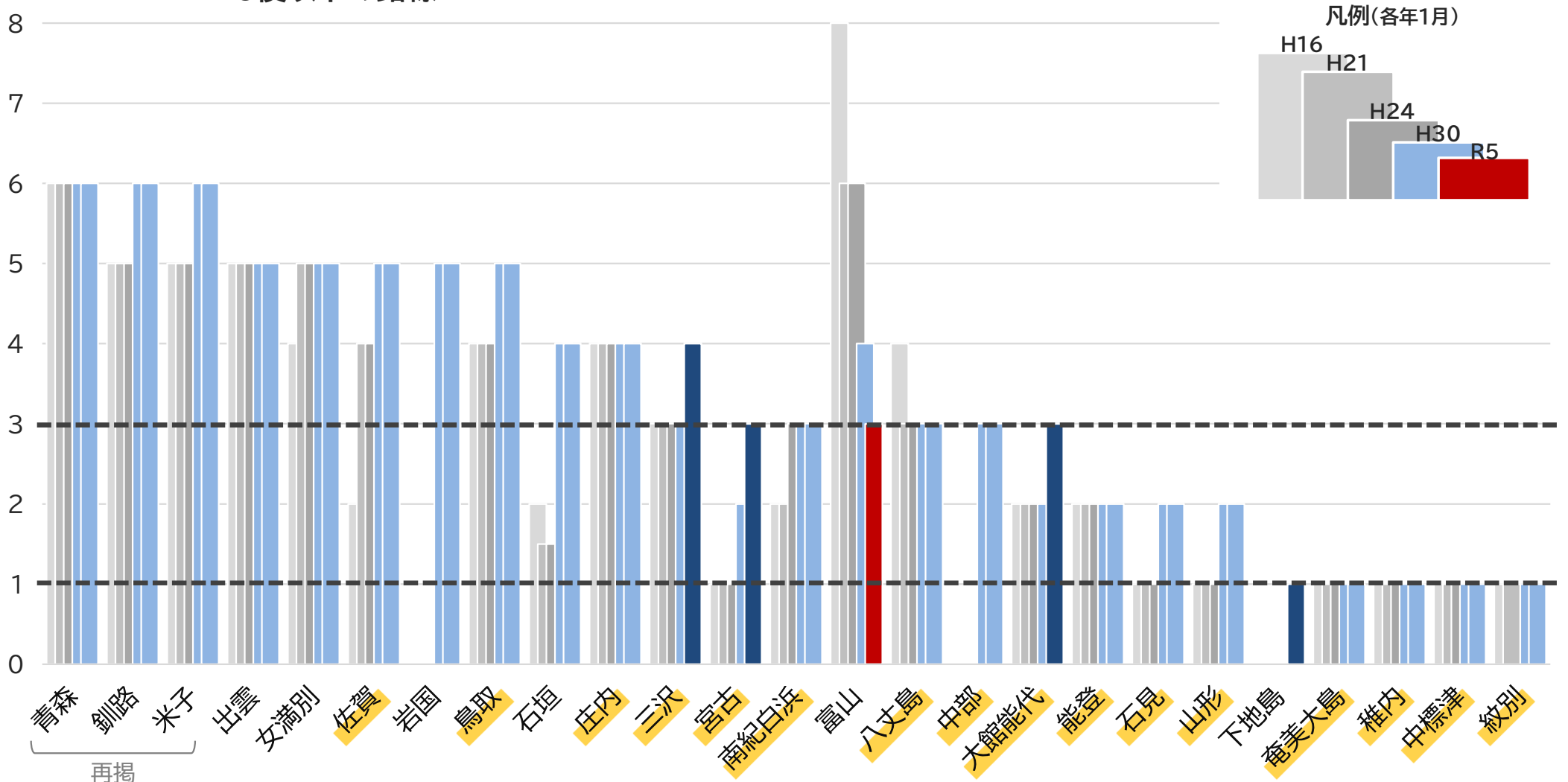


羽田発着路線の便数の推移(R5. 1時点で6便以下の路線)

○ 令和5年1月時点、1便・3便ルール対象路線(黄色)において、5年前比で減便された路線はない。

(備考)平成30(2018)年1月から令和5(2023)年1月までの間、1便・3便ルールの対象であった路線を着色。

6便以下の路線

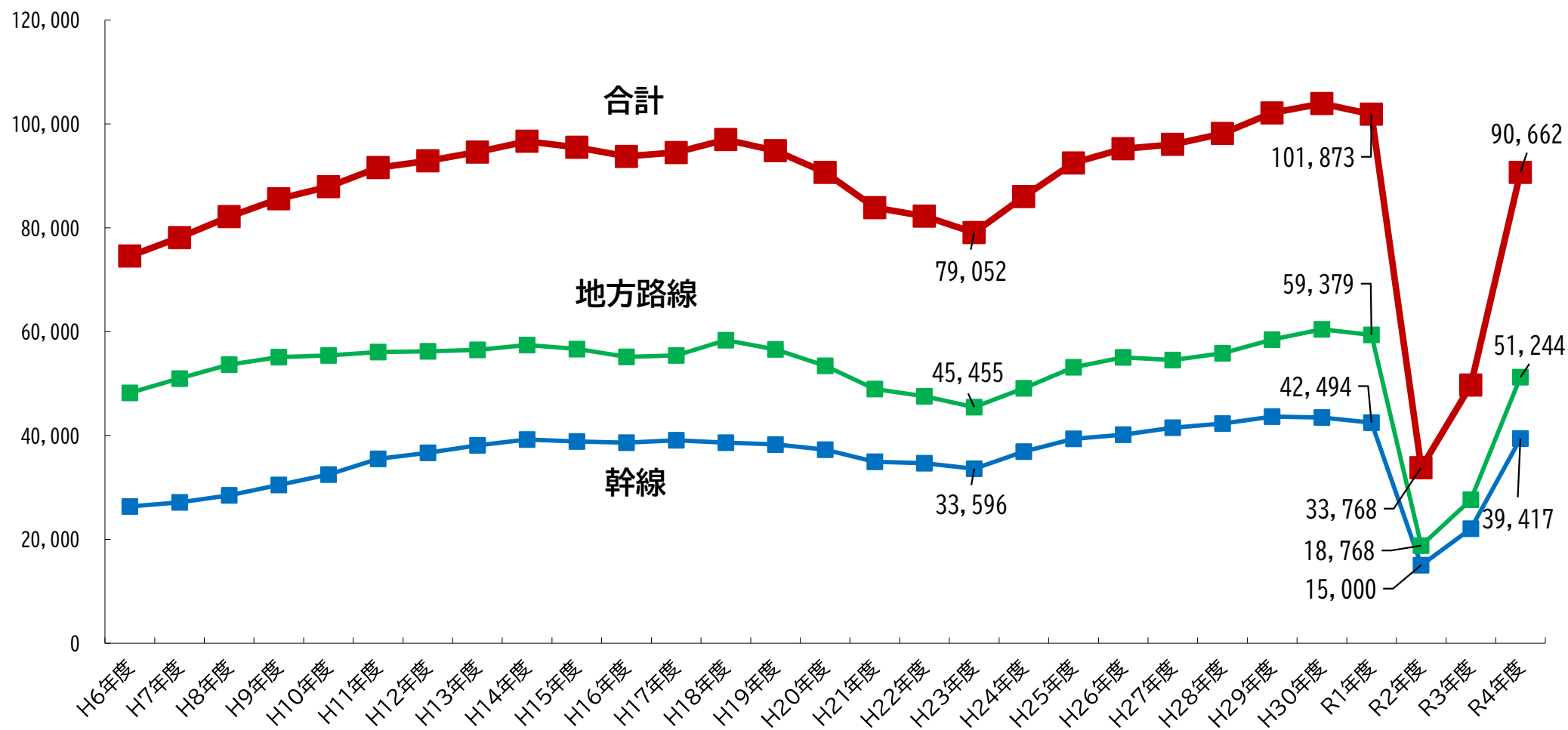


(注1)石垣は、2021年冬ダイヤまで3便ルール対象路線だが、2022年夏ダイヤから対象外となった。
 (注2)富山は、2021年夏ダイヤまで対象外だが、2021年冬ダイヤから3便ルール対象路線となった。

国内航空ネットワークの現状(旅客数の推移)

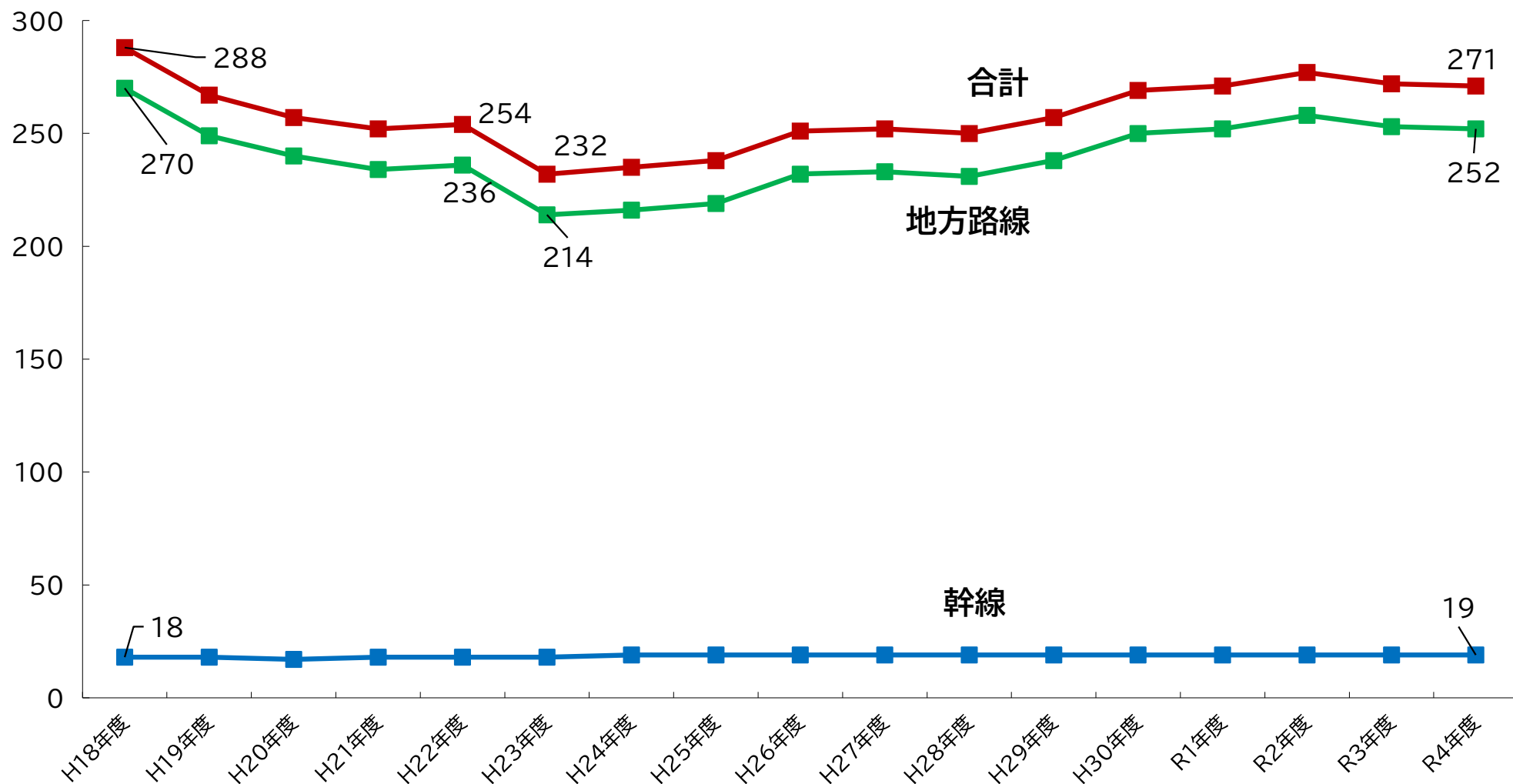
- 国内航空旅客数は、平成23年度を底に増加に転じ、平成30年度には過去最高を更新。
- 令和2年2月以降、新型コロナウイルス感染症の影響で大幅に減少。令和3年度から回復傾向にある。

旅客数(単位:千人)



国内航空ネットワークの現状(路線数の推移)

○ 国内線の路線数は、平成23～24年度を底に増加に転じていたが、令和3年度からは新型コロナウイルス感染症の影響で微減傾向にある。



路線分類ごとの路線数及び便数の変化(航空会社別)

評価項目 1.(3)全国的な航空ネットワークの形成・充実への貢献 関係

- 前回の配分見直し(令和元年)では、全国的な航空ネットワーク形成・充実への貢献に関して、羽田を発着しない路線(幹線を除く。)の路線数・便数や、羽田路線のうち幹線以外の便数を評価対象とした。
- これらの指標(**赤枠箇所**)について、平成30年と令和5年の状況は、以下のとおり。

| 路線数 | ANA | | JAL | | SKY | | ADO | | SNJ | | SFJ | |
|-------------|-----|----|-----|----|-----|----|-----|----|-----|----|-----|----|
| | H30 | R5 | H30 | R5 | H30 | R5 | H30 | R5 | H30 | R5 | H30 | R5 |
| 羽田路線 | | | | | | | | | | | | |
| うち幹線 | 5 | 5 | 5 | 5 | 3 | 3 | 1 | 1 | 0 | 1 | 2 | 2 |
| うち幹線以外 | 33 | 33 | 29 | 29 | 2 | 3 | 5 | 5 | 5 | 5 | 2 | 2 |
| 羽田路線以外 | | | | | | | | | | | | |
| うち幹線 | 13 | 9 | 10 | 8 | 2 | 2 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| うち幹線・離島路線以外 | 55 | 46 | 40 | 41 | 11 | 12 | 4 | 4 | 4 | 6 | 1 | 1 |
| うち離島路線 | 9 | 8 | 33 | 35 | 0 | 3 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 |

| 便数 | ANA | | JAL | | SKY | | ADO | | SNJ | | SFJ | |
|-------------|-----|------|-------|-------|-----|------|------|------|-----|------|-----|------|
| | H30 | R5 | H30 | R5 | H30 | R5 | H30 | R5 | H30 | R5 | H30 | R5 |
| 羽田路線 | | | | | | | | | | | | |
| うち幹線 | 67 | 69.2 | 64.3 | 64.2 | 25 | 27.1 | 11.2 | 13.1 | 0 | 3 | 13 | 12 |
| うち幹線以外 | 123 | 125 | 133 | 131.1 | 11 | 11 | 12 | 12 | 25 | 22.8 | 14 | 12.3 |
| 羽田路線以外 | | | | | | | | | | | | |
| うち幹線 | 40 | 32.5 | 28 | 25 | 5 | 4 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| うち幹線・離島路線以外 | 141 | 114 | 123.9 | 121.8 | 25 | 29 | 6 | 7 | 7 | 11 | 3 | 6 |
| うち離島路線 | 21 | 19 | 80.5 | 80.4 | 0 | 5 | 0 | 0 | 2 | 2 | 0 | 0 |

(出典)各社6月ダイヤ(季節運航便を除く。)より作成

路線分類ごとの路線数の変化の内訳(航空会社別)

- 平成30年6月と令和5年6月ダイヤを時点比較した際に、減少路線を赤字、増加路線を黒字で表記。
- 羽田路線以外の路線を中心として、路線の増加及び減少の動きがみられる。

| H30→R5の変化 | ANA | JAL | SKY | ADO | SNJ | SFJ |
|-------------|--|---|---------------------|--------|-----------|-----|
| 羽田路線 | | | | | | |
| うち幹線 | | | | | 羽田＝那覇 | |
| うち幹線以外 | | | 羽田＝下地島 | | | |
| 羽田路線以外 | | | | | | |
| うち幹線 | 成田＝福岡、那覇 関西＝福岡 新千歳＝那覇 | 成田＝新千歳、福岡 | | 新千歳＝福岡 | 福岡＝那覇 | |
| うち幹線・離島路線以外 | 成田＝仙台、新潟 新千歳＝静岡 中部＝新潟、宮崎 福岡＝仙台、新潟 那覇＝静岡、長崎 | 丘珠＝女満別 | 中部＝鹿児島 | | 中部＝宮崎、鹿児島 | |
| うち離島路線 | 福岡＝石垣 | 関西＝宮古 丘珠＝奥尻 沖永良部＝那覇、徳之島 沖永良部＝奄美、与論 | 下地島＝那覇、神戸 鹿児島＝奄美 | | | |

(出典)各社6月ダイヤ(季節運航便を除く。)より作成

地方枠、特定既存地方枠と1便・3便ルールについて

- 地方路線や少数便路線の維持・拡充を促すため、使用先を国内地方路線に限定した発着枠を配分しているほか、3便以下の路線に使用されている発着枠の転用には一定の制限を課している。

地方枠

国内地方路線※を運航する便に使用するための発着枠

※「羽田＝新千歳、伊丹、福岡、那覇」以外の羽田発着路線。

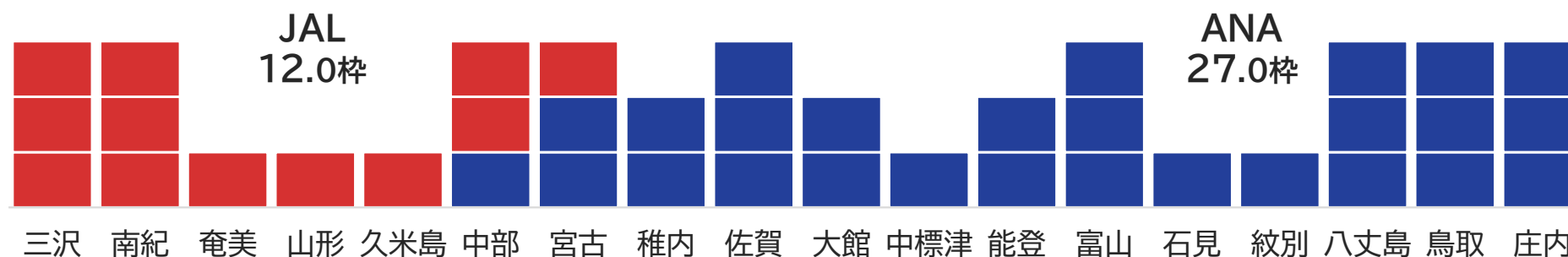
特定既存地方枠

国内地方路線※を運航する便に使用するための発着枠で、特定既存航空会社に優先的に配分されたもの

1便ルール、3便ルール

配分された発着枠を使用して運航する便の総数が3便以下・1便以下の路線については、当該発着枠の転用を制限することにより、小便数路線を維持しようとするルール

3便以下の路線



1便ルール

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)』)

【1便ルールが適用された事例】

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

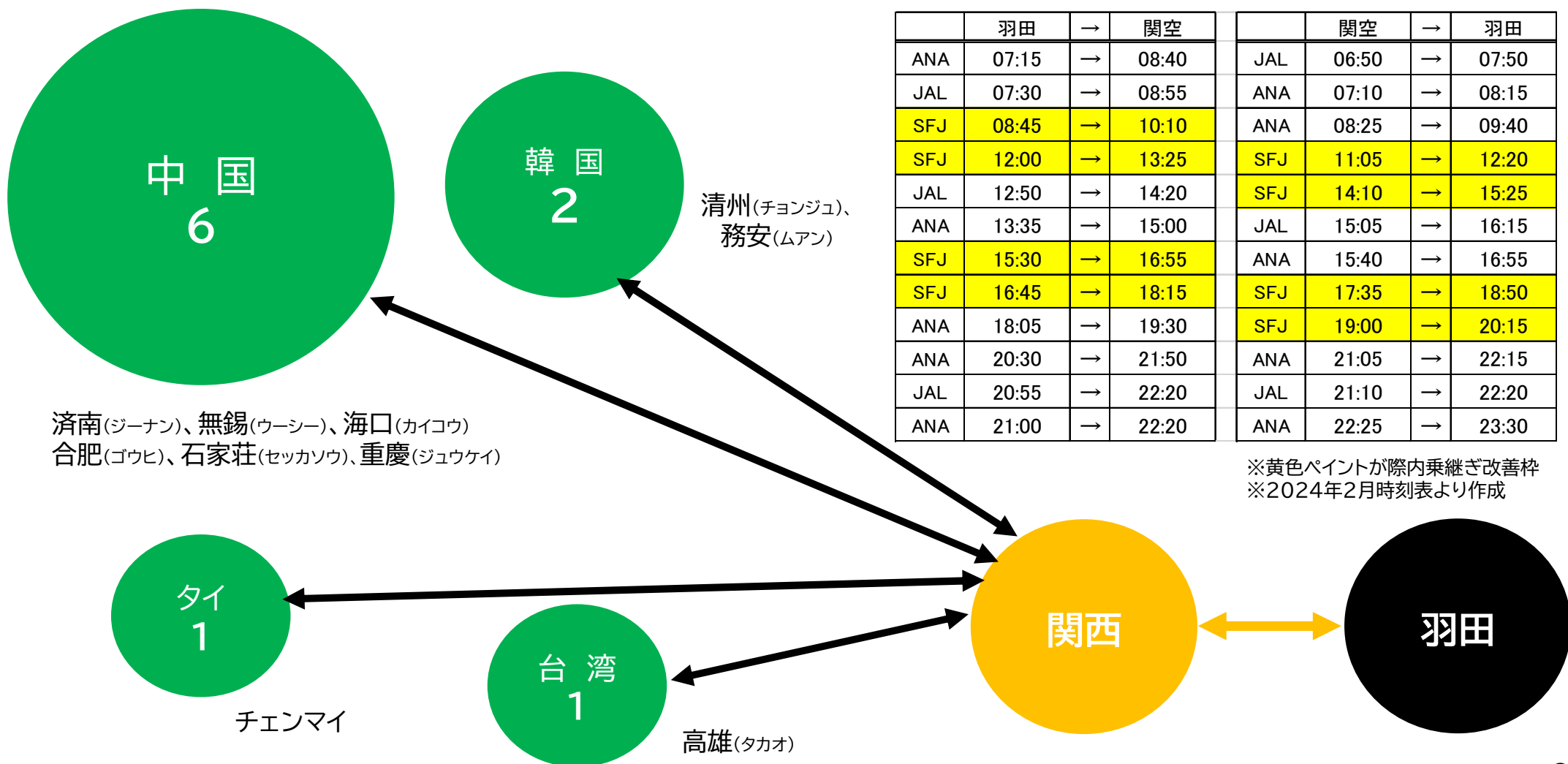
羽田空港における少便数路線(総便数3便以下の路線)をグループ化し、減便時には他の少便数路線にのみ転用することができることとする制度 (『当面の羽田空港の望ましい利用のあり方に関する懇談会』報告(平成16年9月))

【3便ルールが適用された事例】

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。

際内乗継ぎ改善枠(羽田＝関西)について

- 羽田－関西－海外の路線展開と乗り継ぎ利便の改善を推進するため、平成19年に増加した発着枠(10枠)のうち4枠については、関西国際空港路線を運航する便に使用するための発着枠として設定。
- 羽田、成田という首都圏空港から就航していない関西路線は10都市。



政策コンテスト枠について

概要

- 令和2年冬ダイヤ（2020/10/29）より、羽田の国内線発着枠のうち6路線について、政策コンテスト枠として配分。
- 政策コンテスト枠は、地域が航空会社とのパートナーシップを通じて実施する地方航空ネットワークの維持・充実のための提案内容を評価して、特別に1枠ずつ配分したもの。
- 令和5年3月に開催した「羽田発着枠コンテストの評価等に関する懇談会」において、有識者による中間評価を実施。
- いずれの対象路線についてもその取組に一定の効果があると認められたことから、発着枠の期間を令和7年（2025年）3月29日まで継続することとした。

配分対象路線

羽田 = 鳥取（ANA4便→5便）

- 実施主体：
鳥取県、ANA
- 事業内容例：
・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 等



羽田 = 山形（JAL1便→2便）

- 実施主体：
山形県、山形空港利用拡大推進協議会、JAL
- 事業内容例：
・**「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 等



羽田 = 三沢（JAL3便→4便）

- 実施主体：
青森県、三沢空港振興会、JAL
- 事業内容例：
・青森・三沢両空港のファンクラブ
「A-Wing」会員の空港ラウンジ無料化 等



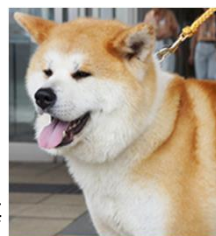
羽田 = 石見（ANA1便→2便）

- 実施主体：
島根県、萩・石見空港利用拡大促進協議会、ANA
- 事業内容例：
・元乃隅稻成神社などの絶景をめぐる
萩・石見空港発周遊バスの運行 等



羽田 = 大館能代（ANA2便→3便）

- 実施主体：
秋田県、大館能代空港利用促進協議会、ANA
- 事業内容例：
・**「秋田犬」**や教育分野など多様な資源を生かした交流機会の拡大 等



羽田 = 下地島（SKY 0便→1便）

- 実施主体：
宮古島市、沖縄県、下地島エアポートマネジメント(株)、SKY
- 事業内容例：
・**離島観光プロモーション**の強化 等



0. はじめに

1. 前回の発着枠配分

2. 発着枠の使用状況等

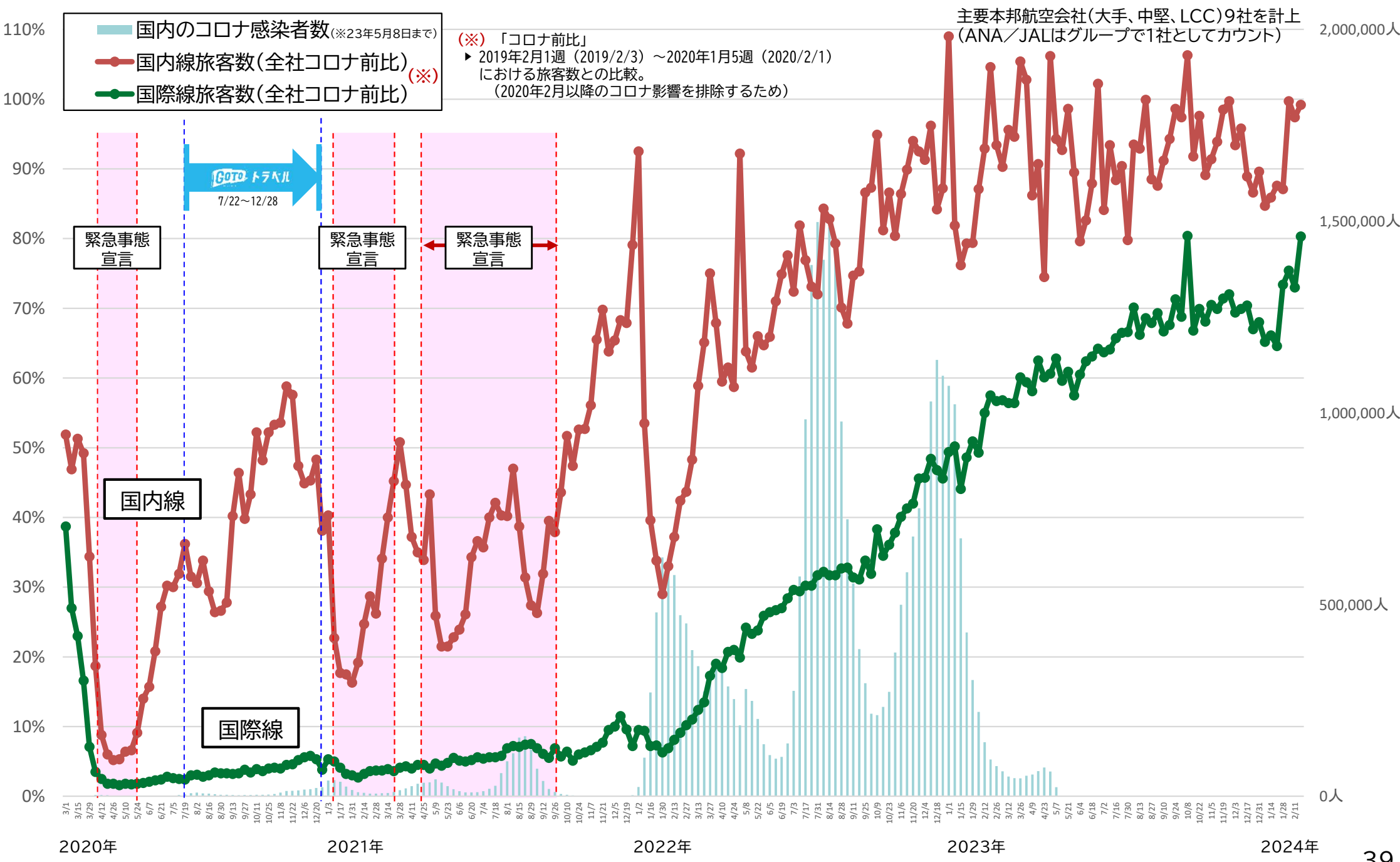
(1) 「競争促進」の観点から

(2) 「多様な輸送網の形成」の観点から

(3) 新型コロナウイルス感染症の影響

3. 航空を巡る環境の変化

本邦航空会社の国内線・国際線旅客数の推移(2月26日時点)



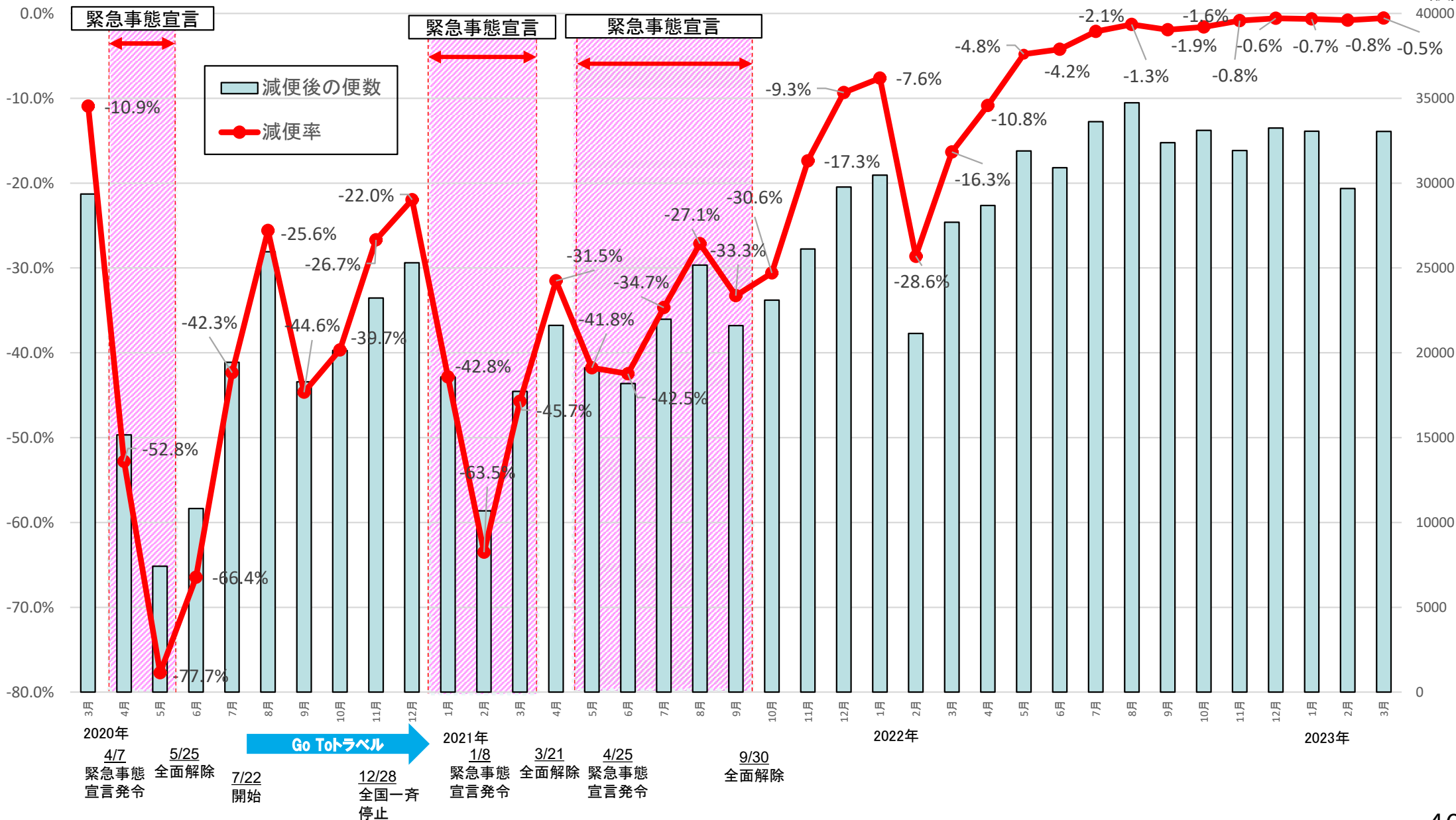
国内線の減便の状況について

国内線全路線

特定本邦航空会社10社を計上

(注) 減便とは、経済減便等による運休（運航計画の変更手続きを行っていない不可抗力等による当日の欠航を除く。）

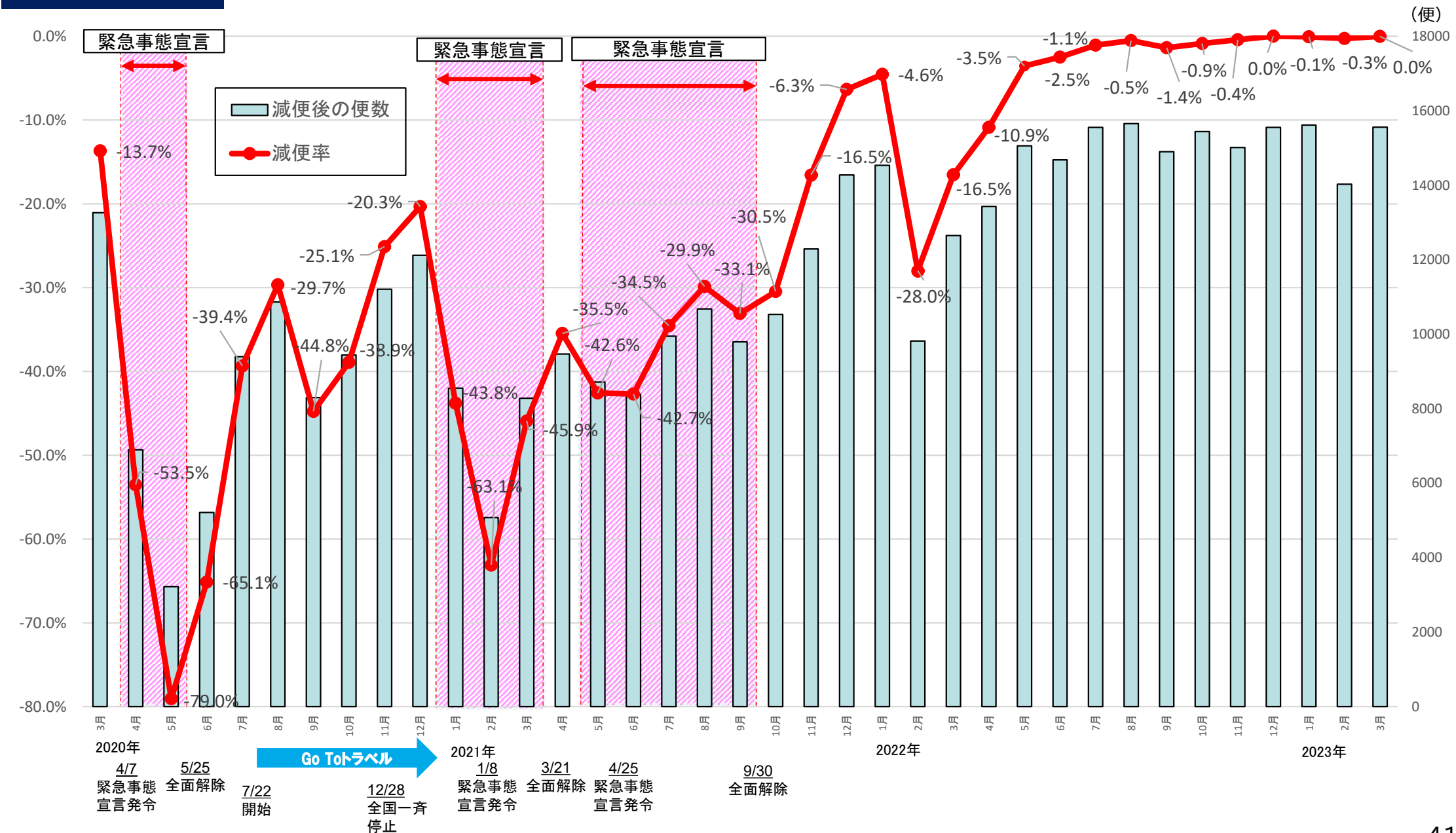
(便)



国内線羽田路線の減便の状況について

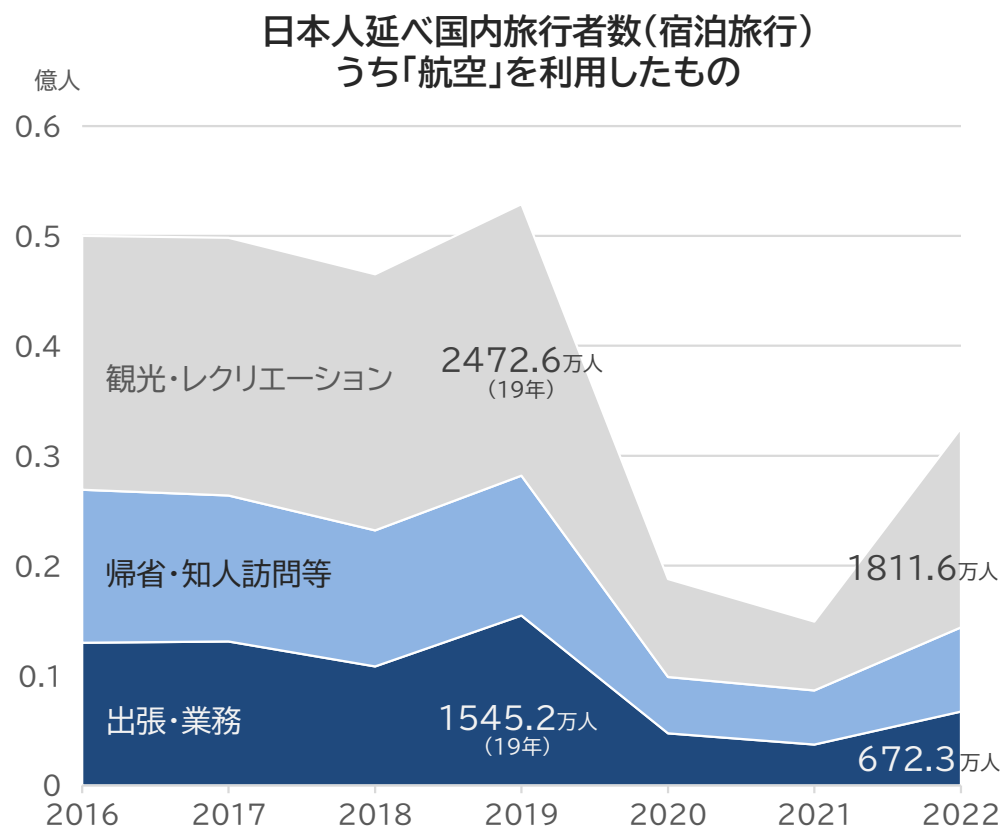
国内線羽田路線

ANA、JAL、SKY、ADO、SNJ、SFJを計上

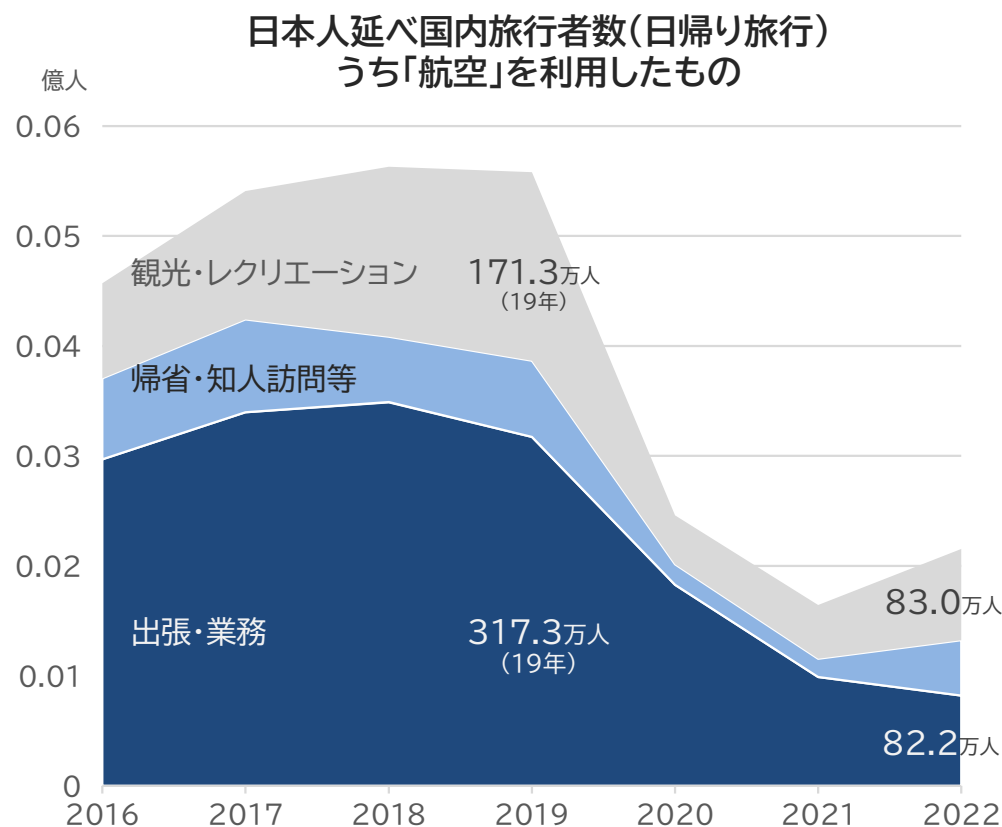


出張・業務目的の旅行の動向

- 出張・業務のために航空機を利用する日本人国内延べ旅行者数は、コロナ禍において大幅に減少。
- 「観光・レクリエーション」目的に比べ、「出張・業務」目的の旅行者数の回復が遅れている。

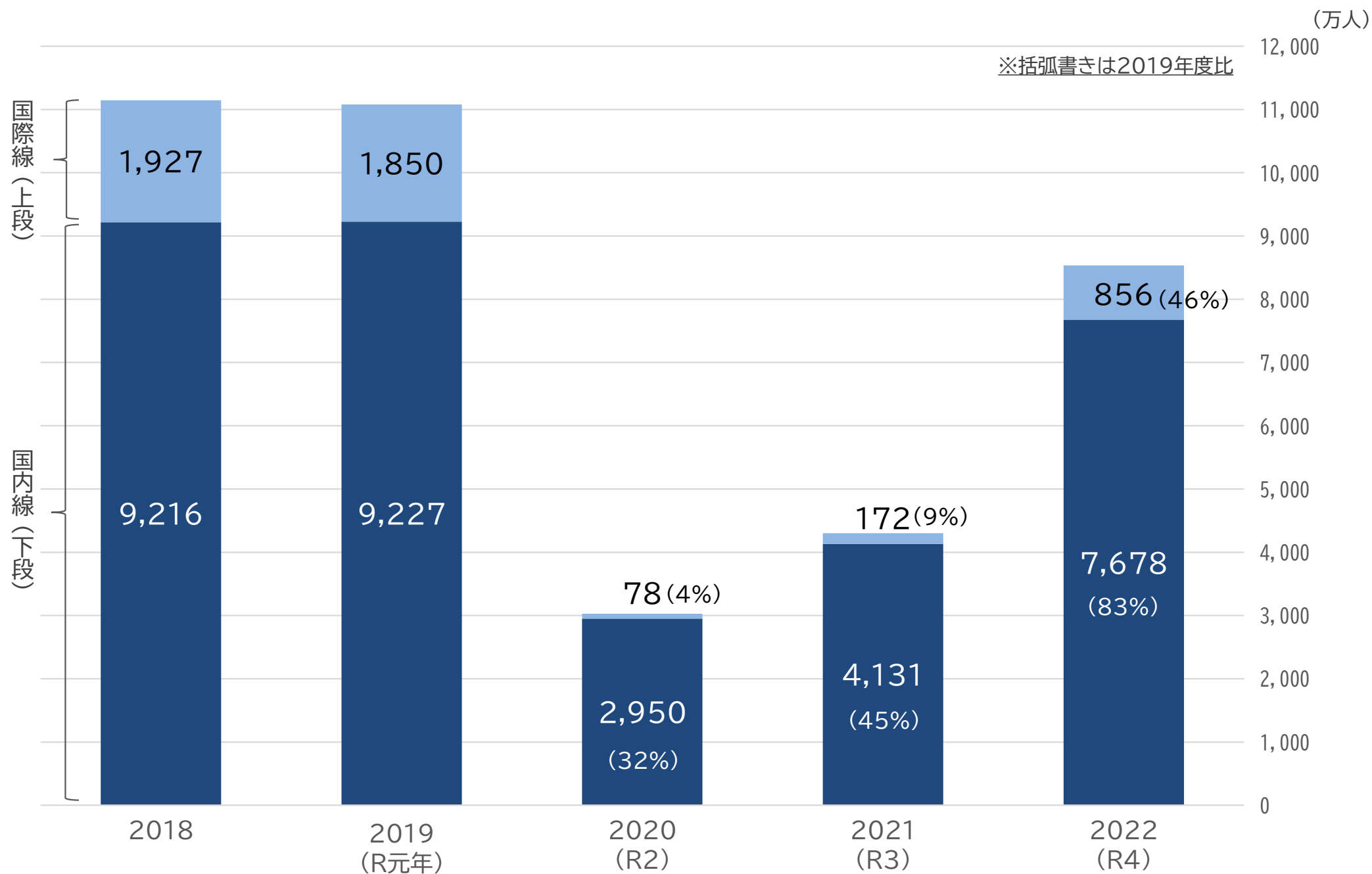


「出張・業務」目的の延べ旅行者数は、19年比56.5%減少
「観光・レクリエーション」目的では19年比26.7%減少



「出張・業務」目的の延べ旅行者数は、19年比74.1%減少
「観光・レクリエーション」目的では、19年比51.5%減少

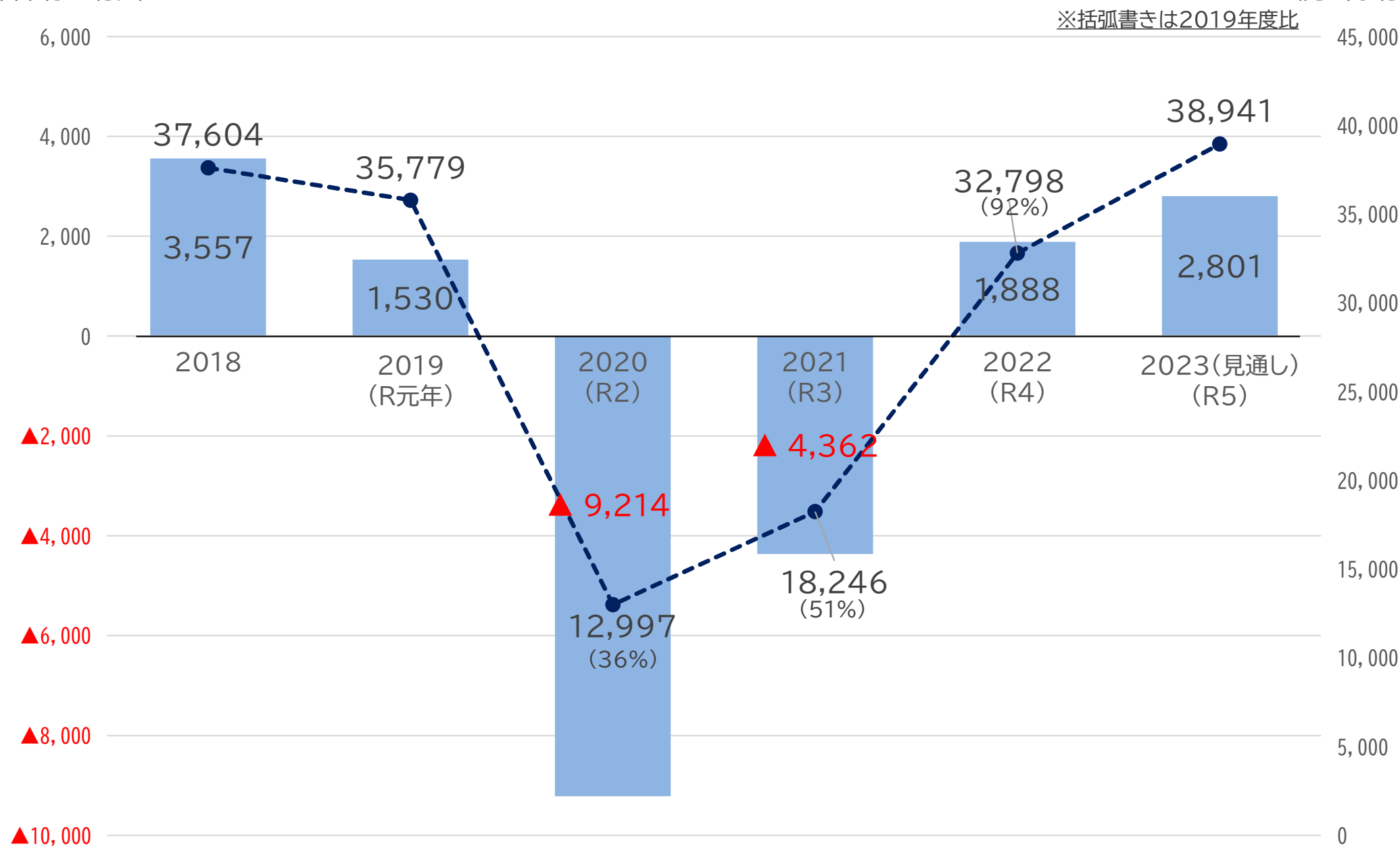
就航6社の旅客数の推移



就航6社の損益状況(営業利益/EBIT)の推移

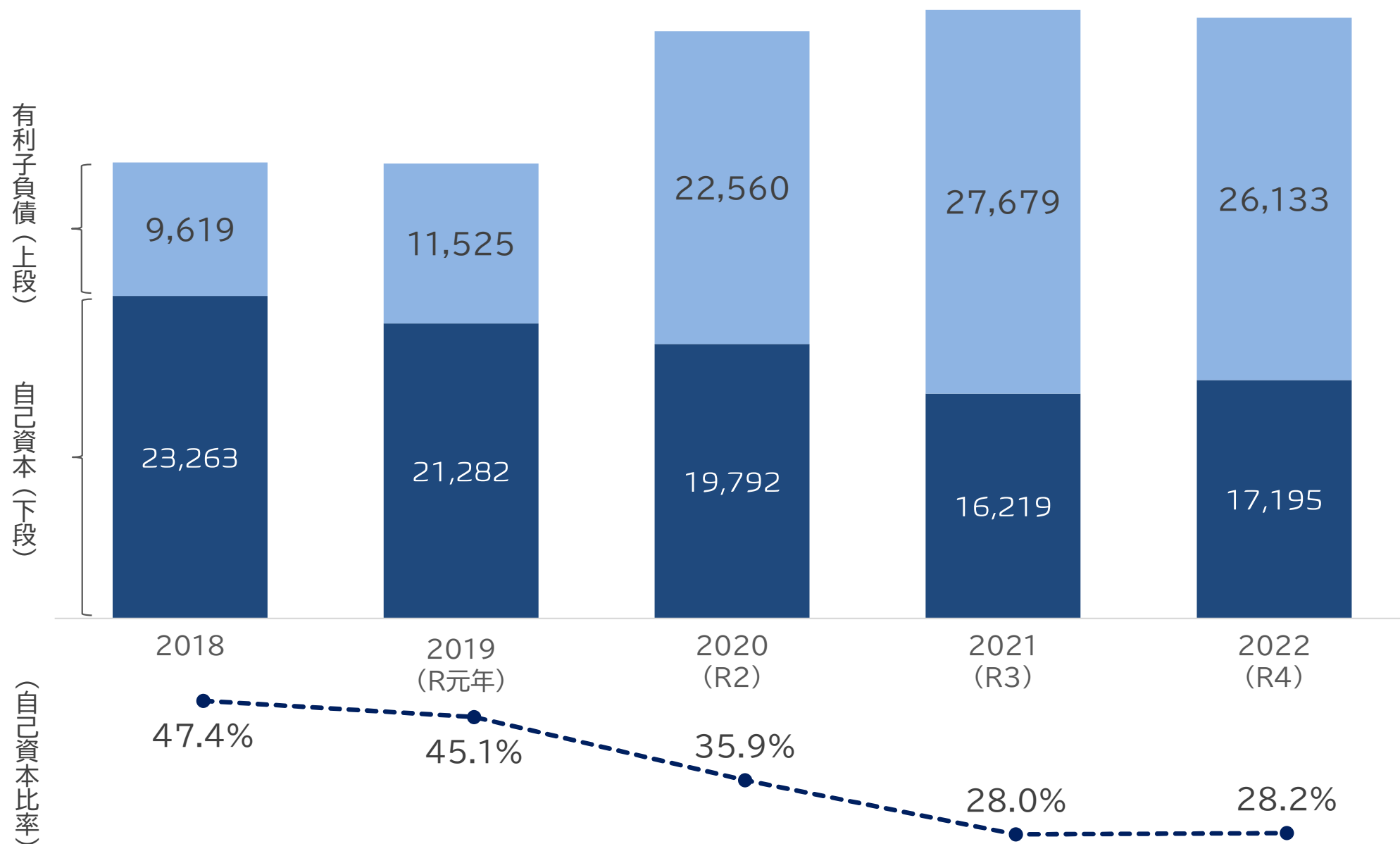
(営業利益:億円)

(売上高:億円)



就航6社の財務状況の推移

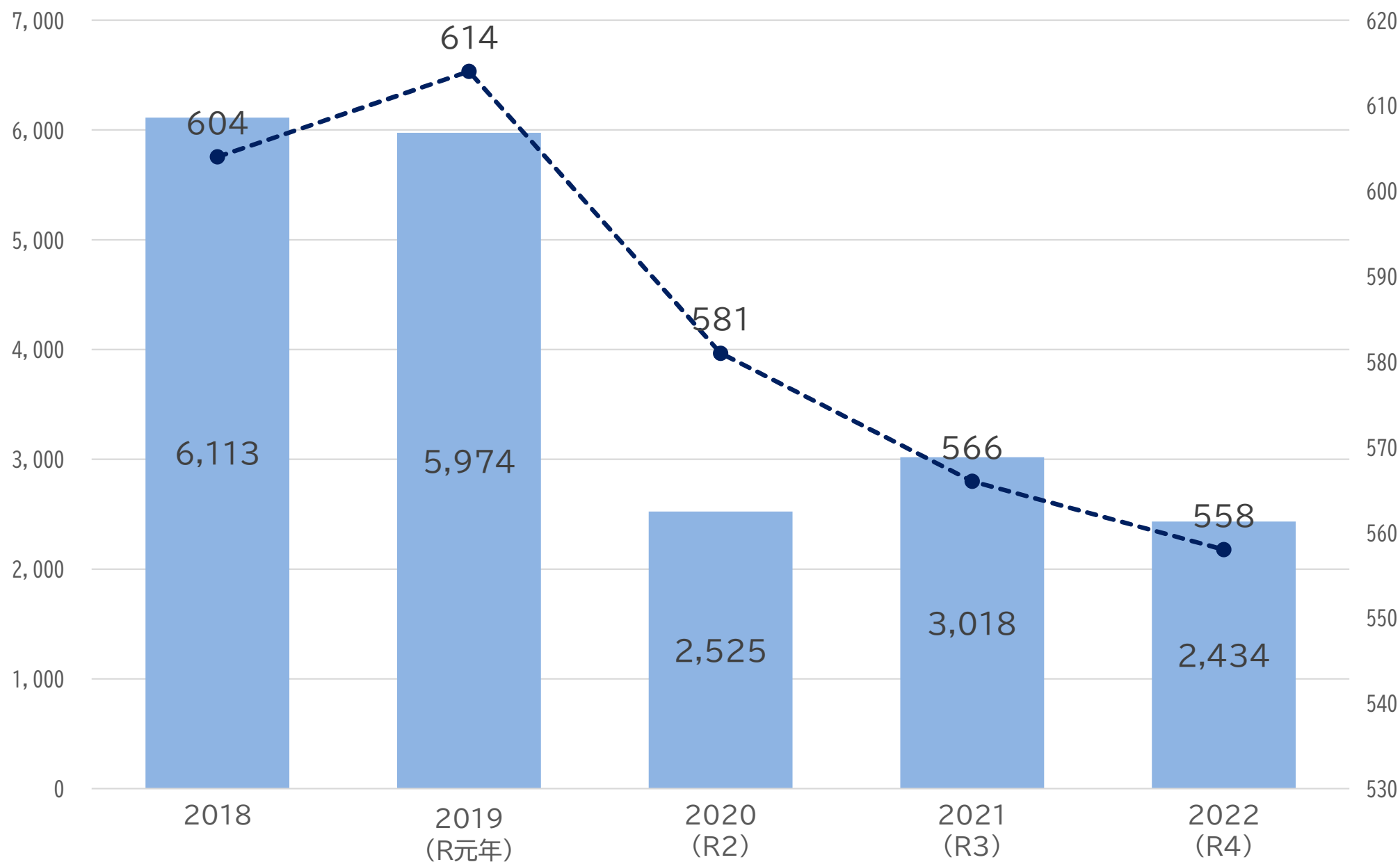
(単位：億円)



就航6社の設備投資・機材数の推移

(設備投資額:億円)

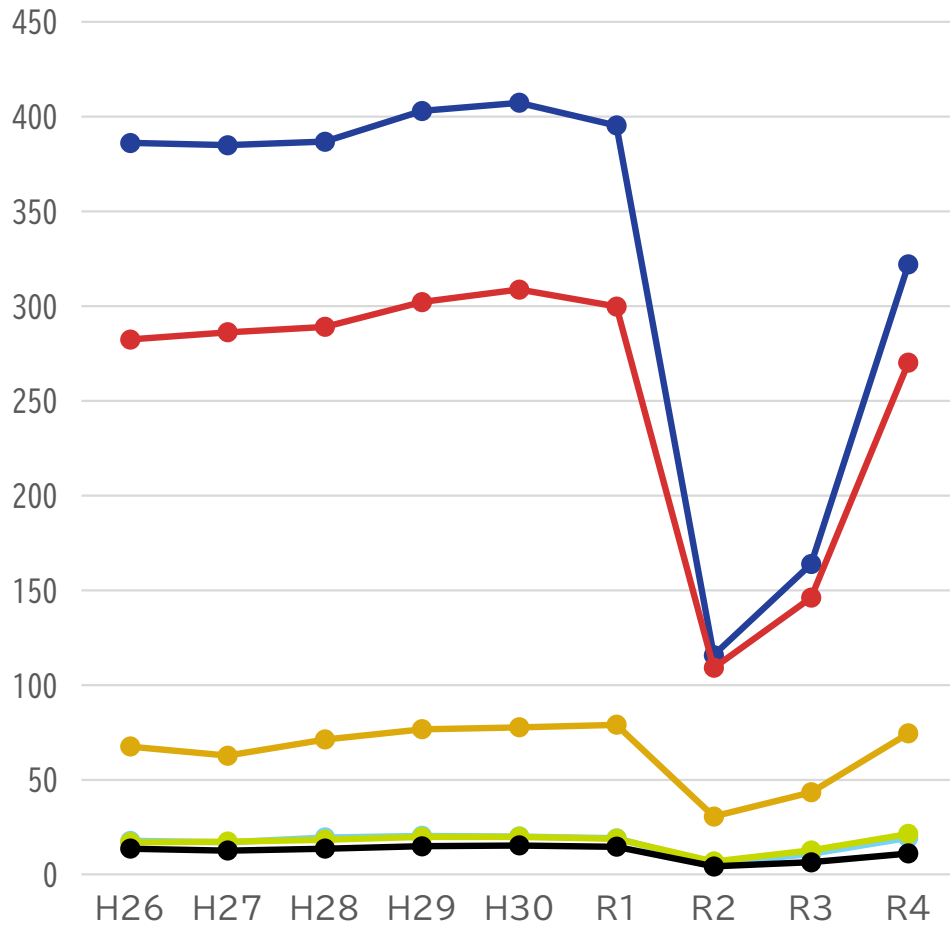
(機材数)



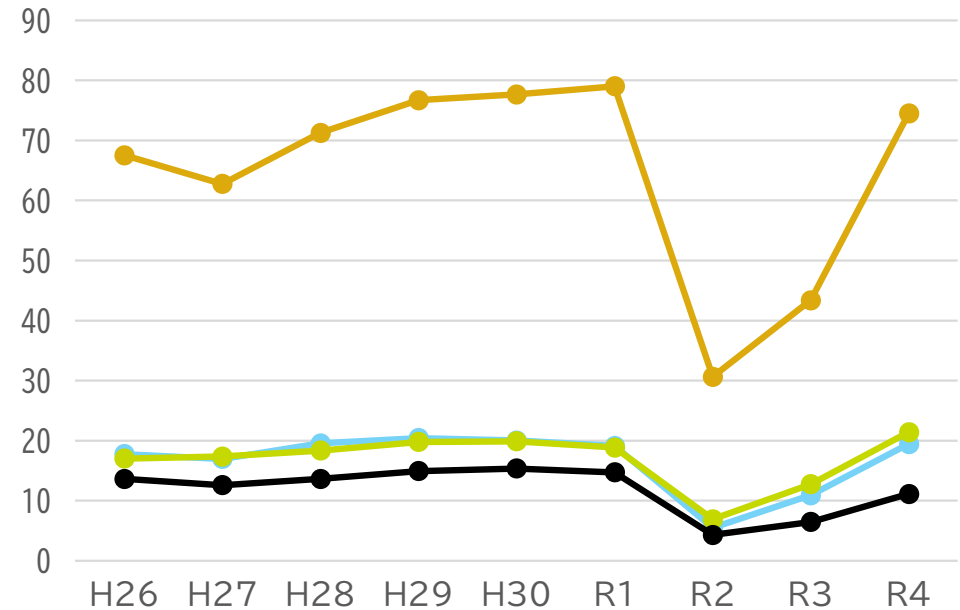
コロナ禍における就航6社の国内線旅客キロの推移

- 各社の旅客キロは、2020(令和2)年度には、2019(令和元)年度比で約29～39%にまで減少。
- 2020年度における就航6社の旅客キロの合計は、前年度比約33%にまで減少。

就航6社の旅客キロ(億人キロ)



うち特定既存航空会社4社の旅客キロ(億人キロ)



| (千人キロ) | R1 | R2 | R3 | R4 | R2/R1 |
|------------|------------|------------|------------|------------|-------|
| ANA | 39,527,766 | 11,575,938 | 16,385,150 | 32,194,353 | 29.3% |
| JAL | 29,977,062 | 10,909,902 | 14,610,869 | 27,009,362 | 36.4% |
| SKY | 7,902,176 | 3,063,029 | 4,339,196 | 7,450,098 | 38.8% |
| ADO | 1,912,861 | 547,830 | 1,091,309 | 1,942,134 | 28.6% |
| SNJ | 1,884,740 | 691,091 | 1,273,769 | 2,141,536 | 36.7% |
| SFJ | 1,470,779 | 430,387 | 645,590 | 1,110,723 | 29.3% |

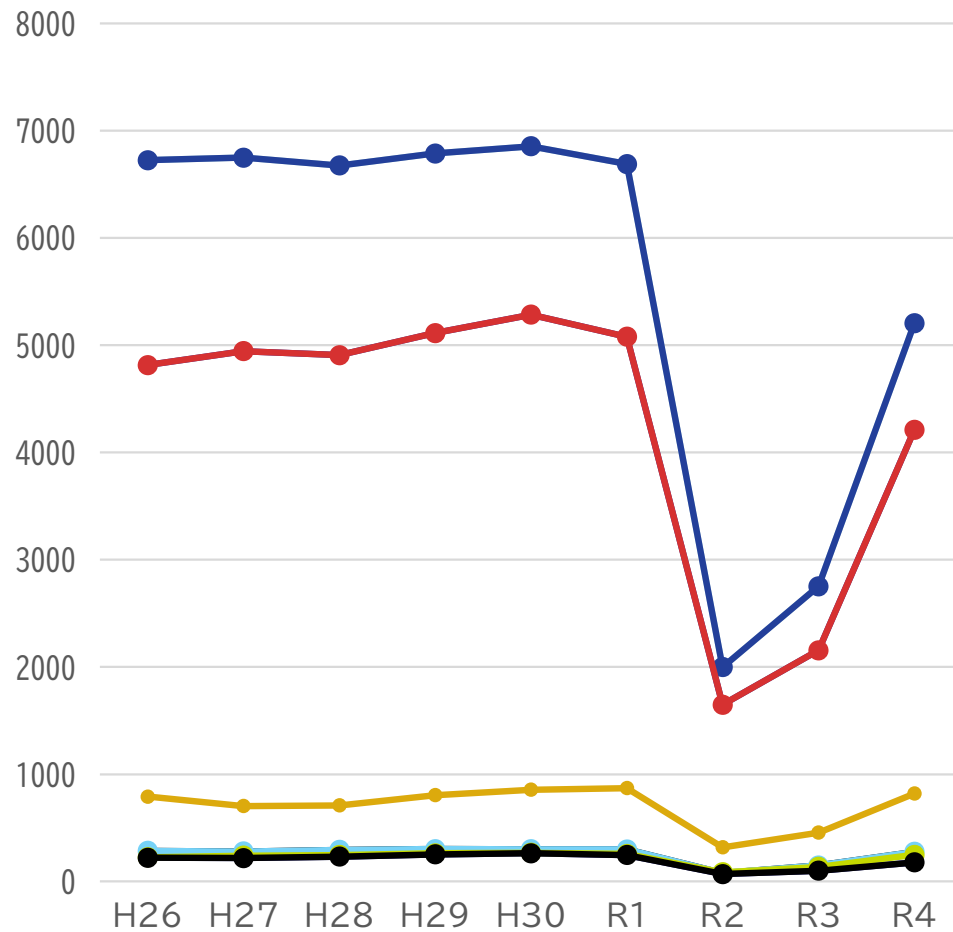
(出典)航空局「航空輸送サービスに係る情報公開」

コロナ禍における就航6社の国内線旅客収入の推移

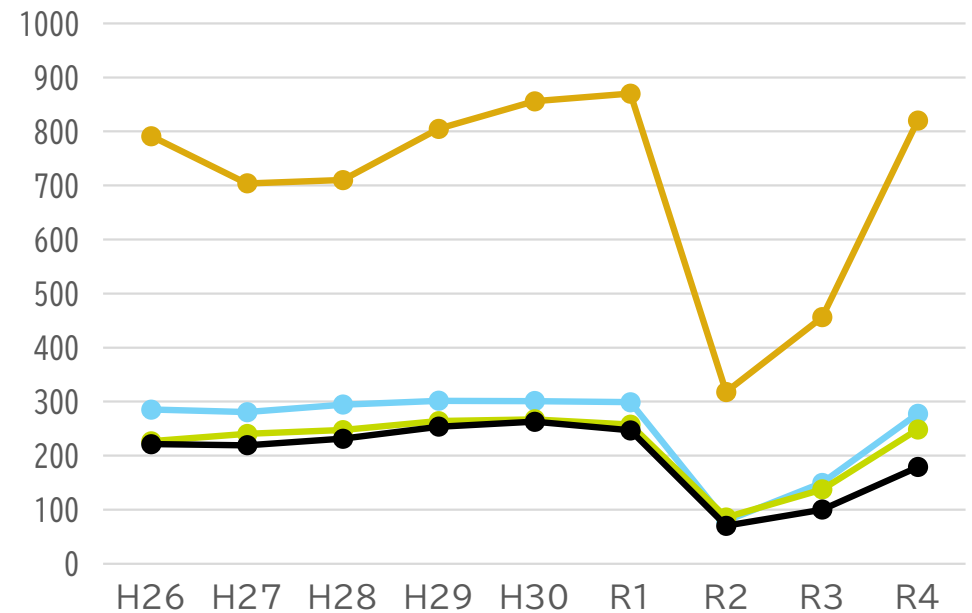
評価項目 1.(1) 運賃水準の低廉化の努力 関係

- 各社の旅客収入は、2020(令和2)年度には、2019(令和元)年度比で約27~37%にまで減少。
- 2020年度における就航6社の旅客収入の合計は、前年度比約31%にまで減少。

就航6社の旅客収入(億円)



うち特定既存航空会社4社の旅客収入(億円)



| (百万円) | R1 | R2 | R3 | R4 | R2/R1 |
|-------|---------|---------|---------|---------|-------|
| ANA | 668,911 | 199,954 | 275,305 | 520,428 | 29.9% |
| JAL | 507,921 | 164,766 | 215,574 | 421,042 | 32.4% |
| SKY | 87,005 | 31,803 | 45,620 | 82,020 | 36.6% |
| ADO | 29,875 | 7,951 | 14,968 | 27,766 | 26.6% |
| SNJ | 25,755 | 8,575 | 13,756 | 24,869 | 33.3% |
| SFJ | 24,680 | 7,010 | 10,011 | 17,881 | 28.4% |

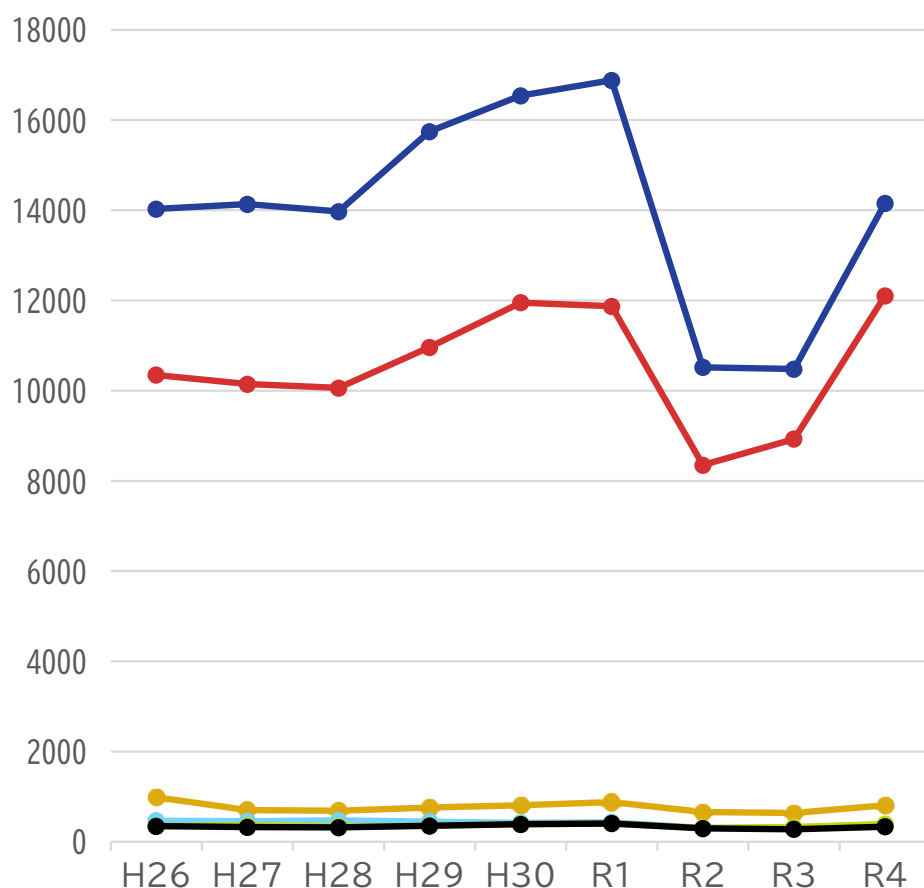
(出典)航空局「航空輸送サービスに係る情報公開」

コロナ禍における営業費用の推移

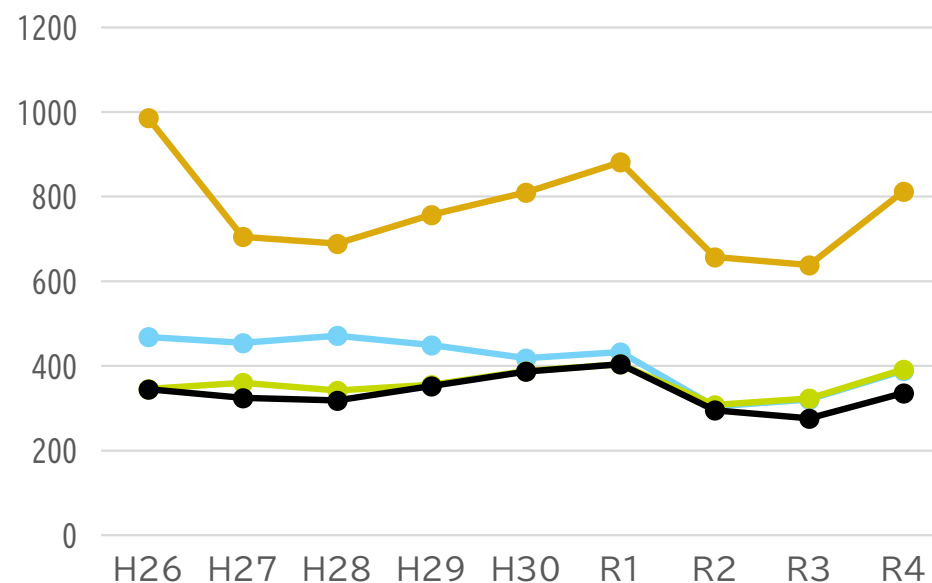
評価項目 2.航空会社の効率的な経営の促進の観点からの評価項目 関係

○ 2020(令和2)年度の各社の営業費用は、旅客収入・旅客キロが2019(令和元)年度比で3~4割程度にまで落ち込んだにもかかわらず、前年度比約62~76%にまでしか減少していない。

就航6社の営業費用(億円)



うち特定既存航空会社4社の営業費用(億円)



| (百万円) | R1 | R2 | R3 | R4 | R2/R1 |
|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------|
| ANA | 1,688,187 | 1,051,908 | 1,048,028 | 1,415,285 | 62.3% |
| JAL | 1,187,109 | 835,195 | 892,750 | 1,210,339 | 70.4% |
| SKY | 88,144 | 65,739 | 63,841 | 81,206 | 74.6% |
| ADO | 43,269 | 30,409 | 32,048 | 38,892 | 70.3% |
| SNJ | 40,424 | 30,764 | 32,332 | 39,162 | 76.1% |
| SFJ | 40,413 | 29,533 | 27,596 | 33,592 | 73.1% |

(出典)各社の有価証券報告書等

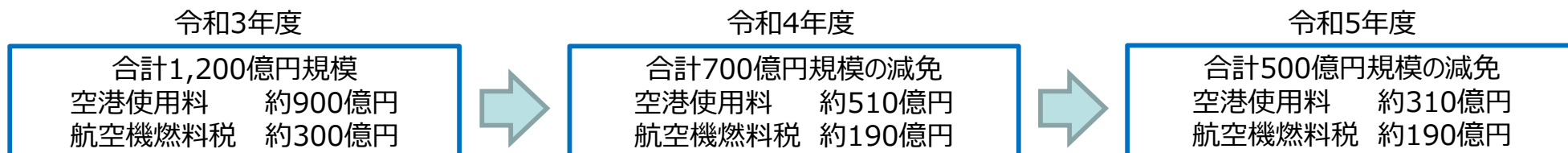
- 航空ネットワークは、公共交通として社会経済活動を支える、ポストコロナの成長戦略の実現に必要不可欠な「空のインフラシステム」。
- コロナから航空旅客需要は回復しつつあるものの、事業環境の構造的な変化により、特に地方路線の収支が厳しい状況となっていること等を踏まえ、航空ネットワーク維持・活性化のため、令和6年度の空港使用料と航空機燃料税について、**290億円規模**の軽減を実施。

(1) 令和6年度の空港使用料・航空機燃料税の軽減

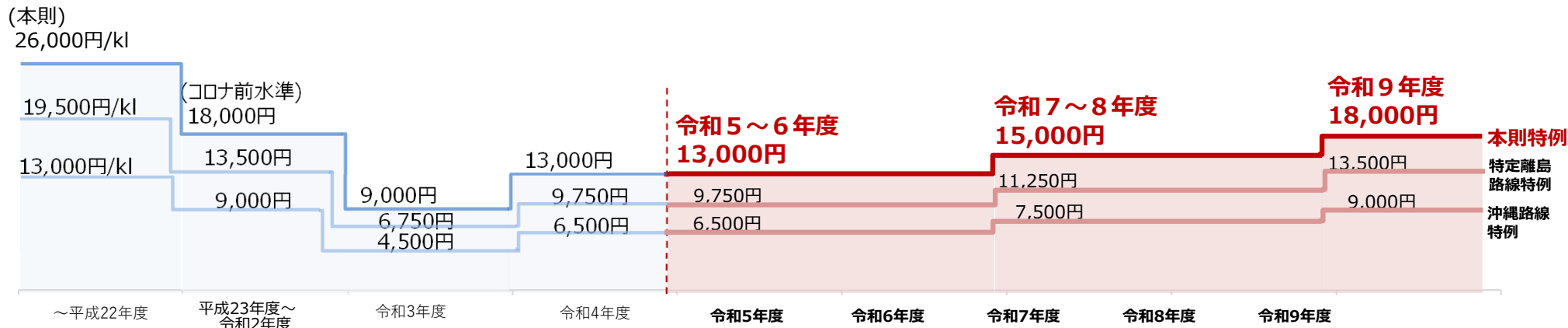
合計290億円規模の軽減
 空港使用料 約100億円
 航空機燃料税 約190億円

※航燃税は、いずれもコロナ前18,000円/kからの軽減額

(参考：R3～R5のコロナ特例)

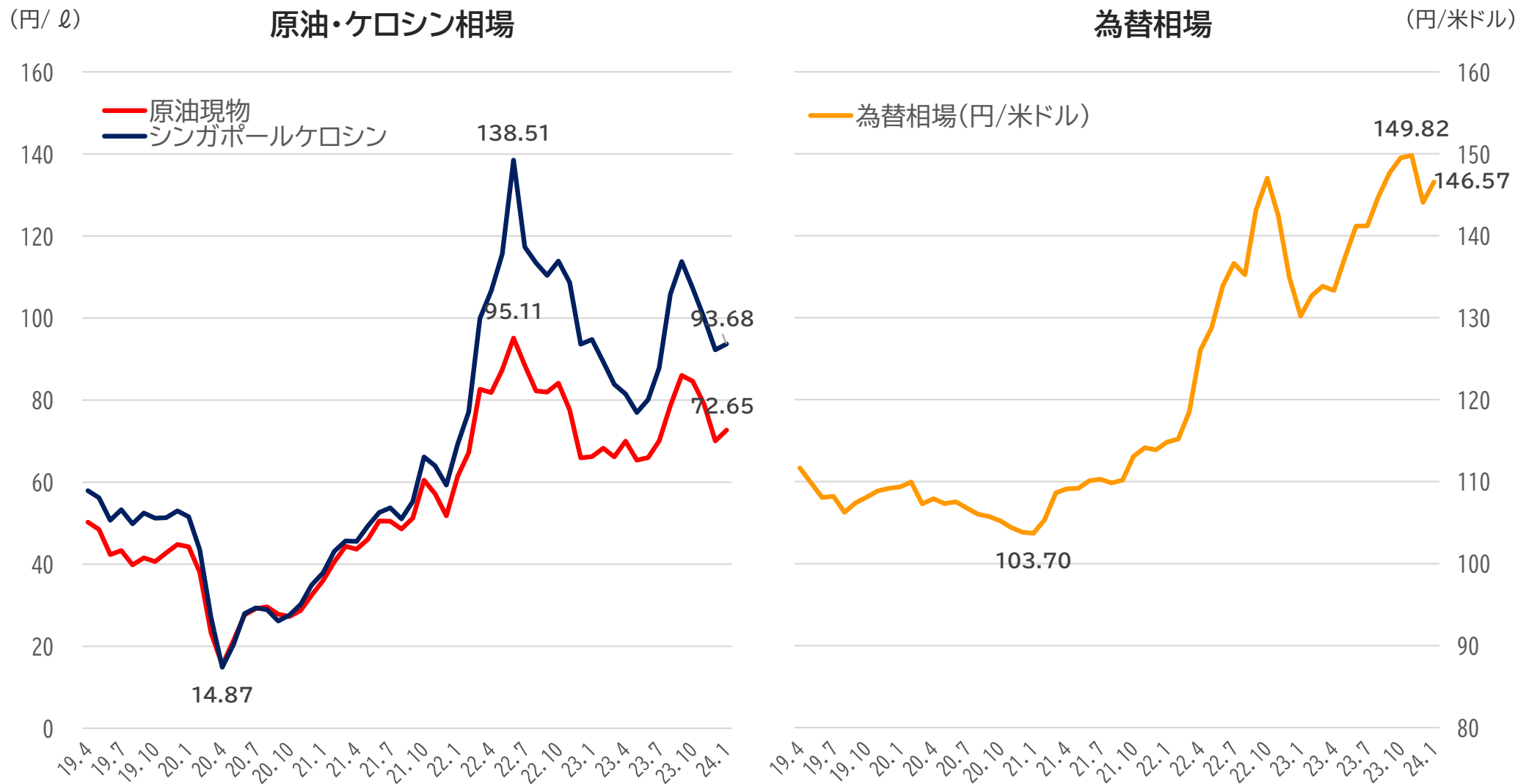


(2) 令和6年度以降の航空機燃料税の軽減



航空機燃料相場・為替相場の動向

- 航空機燃料高騰やドル高円安が、各社の航空運送事業に厳しい影響を及ぼしている。
- 国では、航空機燃料を含む燃料油価格の激変緩和措置を講じている。(「燃料油価格激変緩和補助金」)



3. 航空を巡る環境の変化

0. はじめに

1. 前回の発着枠配分

2. 発着枠の使用状況等

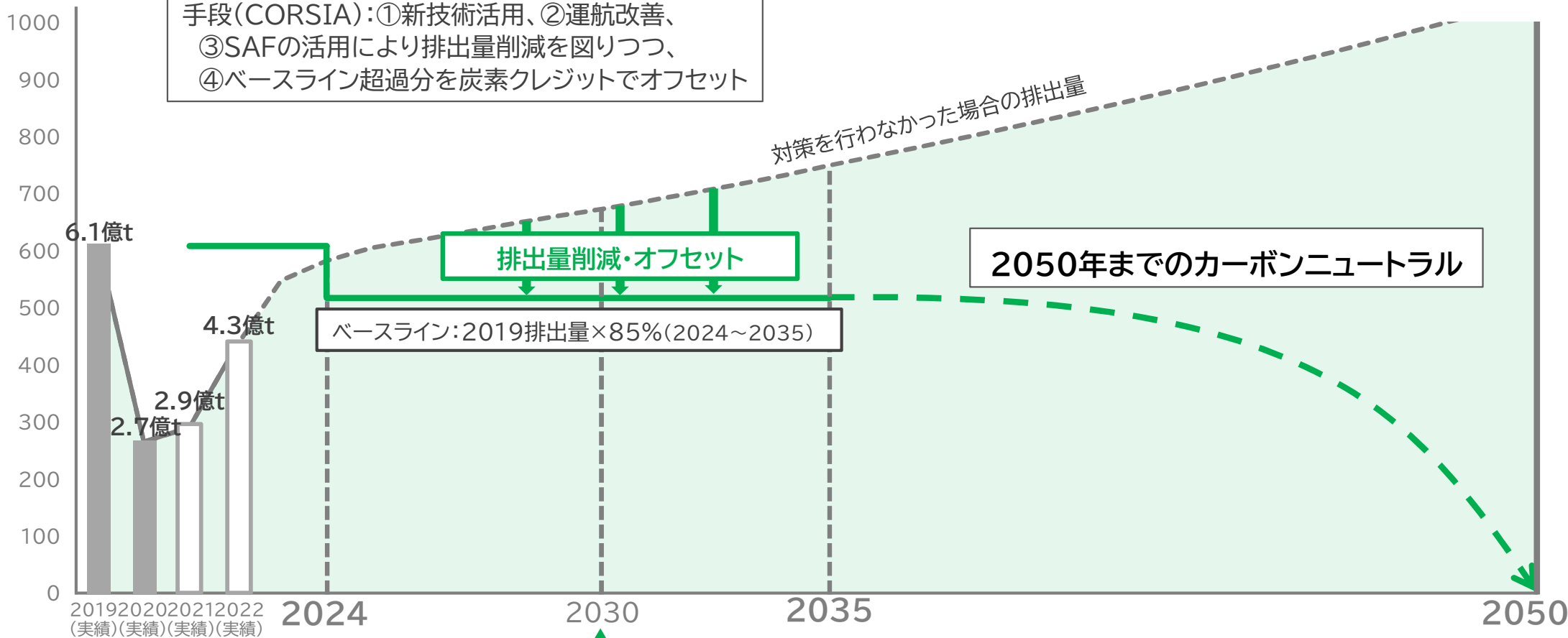
- (1) 「競争促進」の観点から
- (2) 「多様な輸送網の形成」の観点から
- (3) 新型コロナウイルス感染症の影響

3. 航空を巡る環境の変化

国際航空の脱炭素目標 ~ICAOにおける枠組み~

- 第39回ICAO総会(2016年)において、**2035年までのCORSLIA(Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation)**を採択。
- 第41回ICAO総会(2022年)において、**2050年までのカーボンニュートラルを目指す脱炭素化長期目標(LTAG)**を採択するとともに、CORSLIAのオフセット量算定基準となるベースラインを変更(※)することを決定。

国際航空
全体からの
CO2排出量
[100万t]



SAFの利用によりジェット燃料使用と比較してCO2排出量を5%削減(CAAF/3 2023)

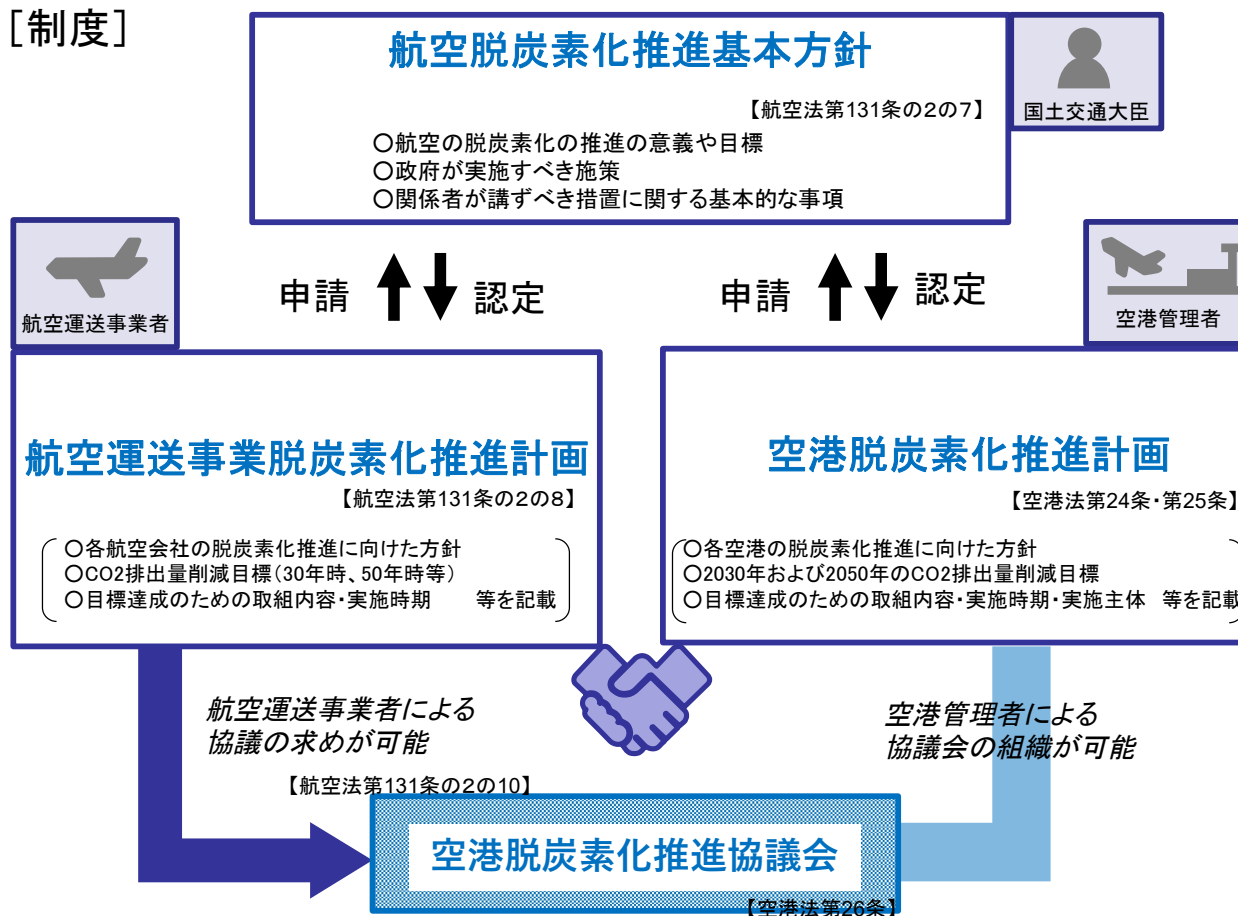
航空脱炭素化推進の制度的枠組み

- 令和3年度、2050年を見据えた航空分野の脱炭素化を推進するためのロードマップを作成。
- 各事業者や各空港が取組を進め、適切に説明責任を果たしていくことができるようにするための制度的枠組みを導入。

➔ 航空法・空港法等の改正（両法の目的規定に脱炭素化の推進を位置付け）

[令和4年6月10日公布、令和4年12月1日施行]

[制度]



[主な取組内容]

航空機運航分野

- 機材・装備品等への新技術の導入
- 管制の高度化による運航方式の改善
- 持続可能な航空燃料(SAF)の導入促進

空港分野

- 空港施設・空港車両からのCO2排出削減
- 再生可能エネルギーの導入促進
- 地上航空機・空港アクセス等からのCO2排出削減

空港毎に、空港管理者、航空運送事業者、ターミナルビル事業者、給油事業者、のほか、空港脱炭素化推進事業を実施すると見込まれる者、地方自治体等で構成

日本のSAF導入促進に向けた取組み

■ 持続可能な航空燃料(SAF)導入促進に向けた官民協議会

開催状況

- 第1回2022年 4月
- 第2回2022年11月
- 第3回2023年 5月
- 第4回2024年 1月



第4回持続可能な航空燃料(SAF)導入促進に向けた官民協議会より

SAF官民協議会



■ 国内におけるSAF需給見込み



■ 規制

供給事業者

- ✓ エネルギー供給構造高度化法にて、SAFの供給目標量を設定 (予定)

エアライン

- ✓ 航空脱炭素化推進基本方針にて、SAFの利用目標量を設定
- 2030年燃料使用量10%置換え**

■ 支援

GX移行債を活用した

- ✓ 大規模なSAF製造設備の構築に係る設備投資支援 (約3,400億円)
- ✓ 「戦略分野国内生産促進税制」により、SAFの国内生産・販売量に応じて、1L当たり30円の税制控除

■ CORSIA適格燃料登録・認証支援

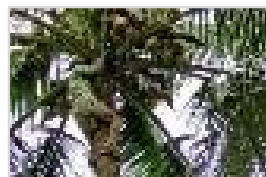
①パイロット事業者の支援

| | | |
|-------------|-------------------------|------------------|
| 出光興産 | ENEOS | 日揮ホールディングス・コスモ石油 |
| 日本グリーン電力開発 | Biomaterial in Tokyo・三友 | |
| レポインターナショナル | 日本製紙・GEI・住商 | 積水BR |

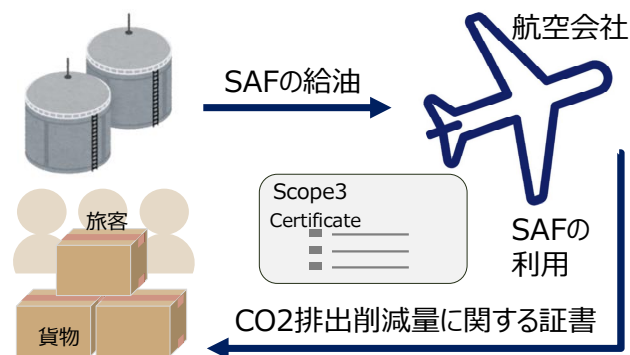
②ガイドライン作成



③ICAOのFTGへの参画・リストへの追加



■ SAFによるCO2排出削減の可視化



■ 輸入ニートSAFの国内初ブレンド



■ 空港におけるSAFの受け入れに必要な施設・設備の導入支援



空港業務(グラハン・保安検査)に関する現状

- 訪日外国人旅行者の日本への入国は、**基本的には空路（令和4年：100%）**であるところ、**航空機の運航に不可欠な空港業務**（保安検査・グラハン）は、厳しい労働環境等により、**コロナ前から人手不足が懸念**されていた。
- その後、コロナによって航空需要が激減したことで、コロナ禍によって**「脆弱な業界」というイメージが定着**。また、以前から懸念されていた、厳しい労働環境等の根本的課題は解決していないこともあり、**若者等から敬遠**されて、離職者の増加、採用競争力の低下という課題に直面している。
- 地方空港等においても国際線を円滑に復便していくためには、これまで以上に**人材確保・育成、生産性向上を推進**していくことが必要。

人手不足の現状

【グラウンドハンドリング作業員】

- ・コロナの影響で、一時は作業員数が**約1～2割減少**。
- ・コロナ前から人手不足が懸念されていた**ランプ部門だけでなく、旅客部門の人手不足も顕著**になっている。

【保安検査員】

- ・コロナの影響で、一時は検査員数が**約2割減少**。

【参考】グラウンドハンドリング業務の例



(航空機を駐機場に誘導)



(フロア清掃)



(航空機への燃料給油)

旅客ターミナル



(手荷物の預り等)



(受託手荷物の仕分け作業)



(手荷物のコンテナへの搭載)

貨物ターミナル

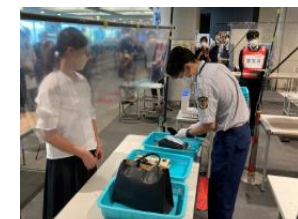


(航空機までの貨物の搬送)



(貨物室への積み降ろし)

【参考】保安検査業務の例



(手荷物検査)



(金属探知機による検査)

持続的な発展に向けた空港業務のあり方検討会

検討会の趣旨・目的

- 空港業務（グラハン・保安検査）については、航空機の離発着に不可欠な業務であるが、コロナ前から人員が減少するなど、人手不足等の問題に直面。
- このため、空港業務全体を対象とした初の有識者会議である「持続的な発展に向けた空港業務のあり方検討会」を設置。空港業務の持続的発展に向けた関係者一丸となった取組を進めていくための指針として、「空港業務の持続的発展に向けたビジョン（仮称）」の策定に向けた検討を実施。

委員

（有識者等）（◎：座長、敬称略、五十音順）

- ◎ 加藤 一誠 慶應義塾大学商学部教授
- 西藤 真一 桃山学院大学経営学部教授
- 首藤 若菜 立教大学経済学部経済政策学科教授
- 手塚 広一郎 日本大学経済学部長
- 平井 彩 三浦法律事務所パートナー

（業界関係者）

- 空港グランドハンドリング協会 執行理事
- 公益社団法人 日本航空技術協会 常務理事事務局長
- 一般社団法人 全国警備業協会 航空保安検討部会委員

（国土交通省）

- 航空局 航空ネットワーク部長
- 航空局 安全部長

開催スケジュール

- 第1回（令和5年2月24日）
＜空港業務(グラハン・保安検査)の現状説明＞
- 第2回（令和5年3月10日）＜実態ヒアリング①＞
【対象】全日本空輸(株)、日本航空(株)、鴻池運輸(株)、スイスポートジャパン(株)
- 第3回（令和5年3月29日）＜実態ヒアリング②＞
【対象】航空連合、(株)セノン、(株)にしけい
- 第4回（令和5年4月4日）＜実態ヒアリング③＞
【対象】福岡国際空港(株)、広島国際空港(株)、学校法人日本航空学園、丸紅(株)
- 第5回（令和5年4月11日）＜実態ヒアリング④＞
【対象】新潟航空サービス(株)、とさでん交通(株)、(公社)日本航空技術協会
(一社)全国空港給油事業協会、全日本空輸(株)・日本航空(株)
- 第6回（令和5年5月11日）
＜中間とりまとめ骨子に盛り込むべき事項について＞
- 第7回（令和5年6月1日）
＜中間とりまとめ(案)について＞
- 「中間とりまとめ」公表（令和5年6月9日）
- 第8回（令和5年10月5日）
＜中間とりまとめを踏まえた取組状況等について＞

- 令和5年8月25日に空ハン協を設立し、課題解決に向けたアクションを検討、実行している。
- 設立総会後に多くの事業者から入会申し込みや問い合わせがあった。積極的に組織拡大を図り、多くの事業者を代表する組織として、問題解決力を高めていく。

空ハン協 概要



1. 名称

空港グランドハンドリング協会【令和5年8月25日 設立】
(英語名: Airport Ground Handling Association/AGHA)

2. 目的

会員事業者が連携し業界共通課題の解決に取り組み、事業者の経営基盤の強化につなげ、空港ハンドリング業界の持続的発展および日本経済の発展に資することを目的とする

3. 主な事業内容

- 1) 業界の共通課題の定義とその解決に向けた事業
- 2) 会員企業の事業基盤強化のための事業
- 3) 働く人にとって魅力ある業界づくりのための事業
- 4) その他、本会の目的を達成するために必要な事業

4. 会長・会員事業者

代表理事・会長：小山田 亜希子 (ANAエアポートサービス(株) 代表取締役社長)

会員事業者 : 75社 (ANAグループ13社、JALグループ16社、
鴻池グループ9社、鈴与グループ5社 等)

※令和6年2月1日時点

空ハン協としての課題への対応状況 (短期施策)

① グラハンの業界団体の設立と実効性のある運営

- 令和5年8月25日に「空港グランドハンドリング協会」の設立総会を開催した。
- 32社のメディアが設立総会と記者会見を取材し、協会として、設立の趣旨と空港ハンドリング人材不足の課題と政策的対応の必要性について積極的にアピールを行った。



② 空港業務の社会的意義等に関する情報発信の強化

- 空ハン協ホームページ等を開設。
- メディアの報道やホームページ等での発信により、事業者から入会の問い合わせやグラハン関連専門学校等からの連絡が多数寄せられており、意見交換等を積極的に実施している。
- 時間外労働に関する実態調査を実施、協会ホームページにて結果公表

③ カスタマーハラスメント対策の推進 (啓蒙活動の推進等)

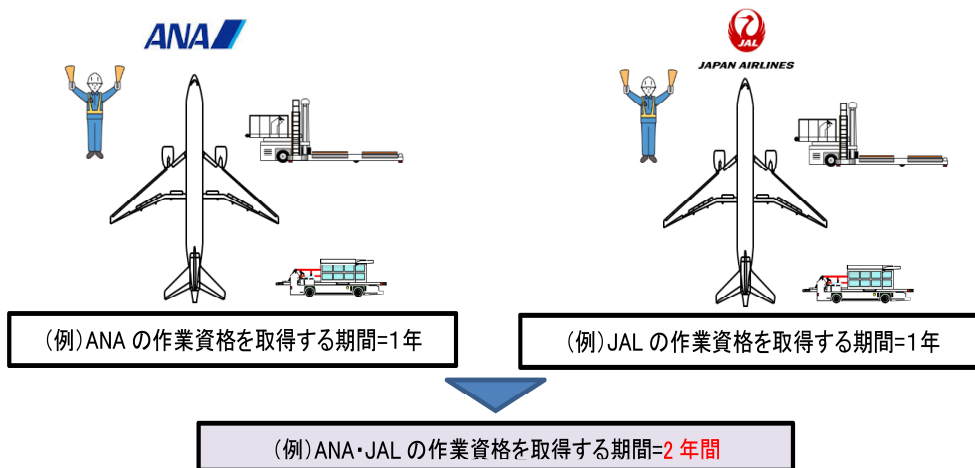
- 会員各社の実態調査を実施。
- 実態調査を踏まえ、会員向けのカスタマーハラスメント対策研修会を実施。

○ ANA,JALにおいては、地方空港のグラハン事業者の効率的な人員体制を整える取組の一環として、昨年、国土交通省より公表した「空港業務の持続的発展に向けたビジョン」を踏まえ、両社が同一グラハン事業者に委託するランプハンドリング作業について、必要となる各社ごとの一部の作業資格を相互承認する仕組みを検討中。（2024年4月より開始予定）

【作業資格の相互承認スキームイメージ】

◆現状

同じ作業内容でも、ANA 資格、JAL 資格の訓練が必要であり、両社の作業に従事できる資格者の養成には時間がかかっており、訓練時間の確保などが課題に挙げられています。



◆今後

ANA・JAL どちらかの作業資格取得に向けた訓練を実施することで、どちらの作業資格も取得することができるため、訓練期間をこれまでよりも大幅に短縮することができるようになります。



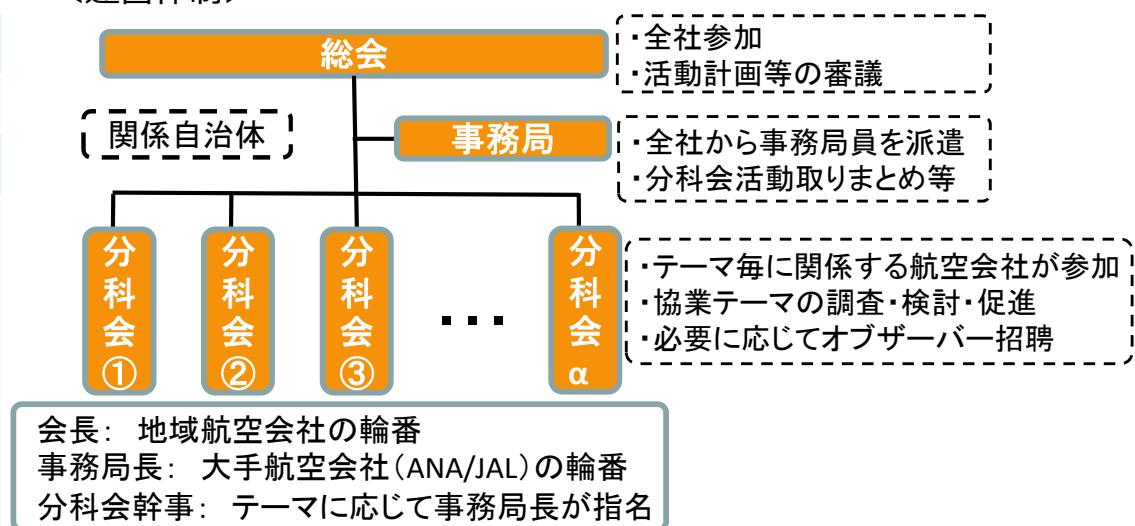
【参考】

■委託先グラウンドハンドリング事業者が同じ空港
利尻、根室中標津、函館、秋田、仙台、新潟、岡山、徳島、高知、鹿児島

EASアライアンスの概要

| | |
|------|--|
| 名称 | 地域航空サービスアライアンス協議会 |
| 設立日 | 令和5年10月25日 |
| 設立期間 | 令和10年3月31日まで |
| 会員 | <ul style="list-style-type: none"> ・天草エアライン(AMX) ・オリエンタルエアブリッジ(ORC) ・日本エアコミューター(JAC) ・全日本空輸(ANA) ・日本航空(JAL) <p>その他協業可能な新会員(航空会社)加入可</p> |

<運営体制>



EASアライアンスにおける主な協業の取組(想定)

系列を超えたコードシェアによる販売力強化を継続

- ・地域航空3社が大手2社の販売網を活用

同一機種(ATR機)運航の利点を生かした協業を拡大

- ・シミュレータ、予備部品等の共同利用
- ・技術的ノウハウの共有化、情報交換の促進
- ・空港ハンドリング分野での協業
- ・乗員・整備士の応援体制の構築に向けた検討
- ・欠航回避のための安定的な機材運用の検討
- ・機体重整備における協力

系列を超えたコードシェアの例(熊本空港における出発案内表示)



地域航空3社が運航する同一機種航空機(ATR機)



関係航空会社による新たな共同プロモーション促進、整備士等の採用合同説明会開催など