

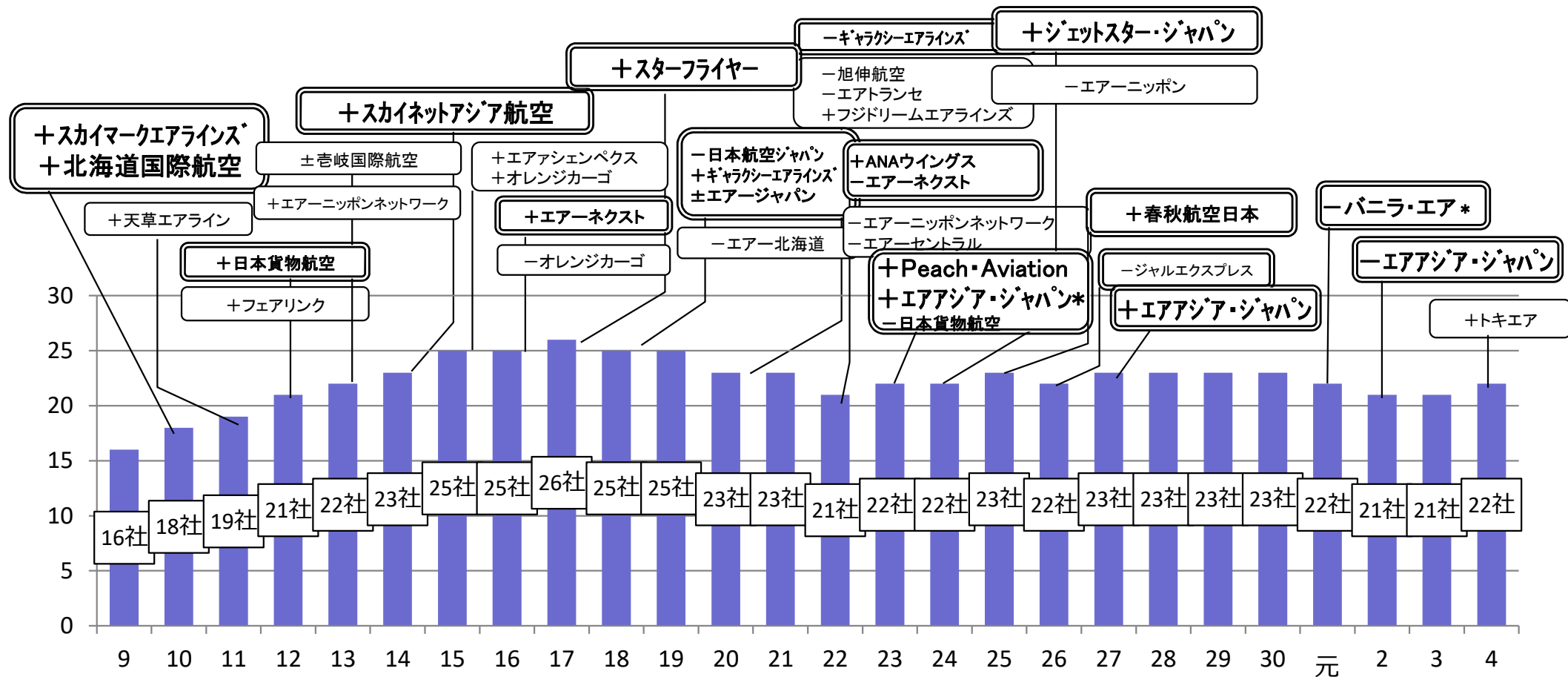
羽田発着枠の現状(参考資料)

国土交通省 航空局
令和6年3月

航空運送事業の現況等

- ・「国内定期事業者数の推移」
- ・「国内／国際航空旅客輸送の推移(空港別)」
- ・「国内／国際航空貨物取扱量の推移(空港別)」
- ・「国内線路線別旅客数順位」、「成田発着路線の競合状況」
- ・「羽田国際線発着枠の配分」、「羽田国際線就航地点」
- ・「全国の新幹線鉄道網の現状」、「新幹線の開通と羽田就航路線の推移」、「飛行場分布図」
- ・「首都圏空港の機能強化」

国内定期事業者数の推移

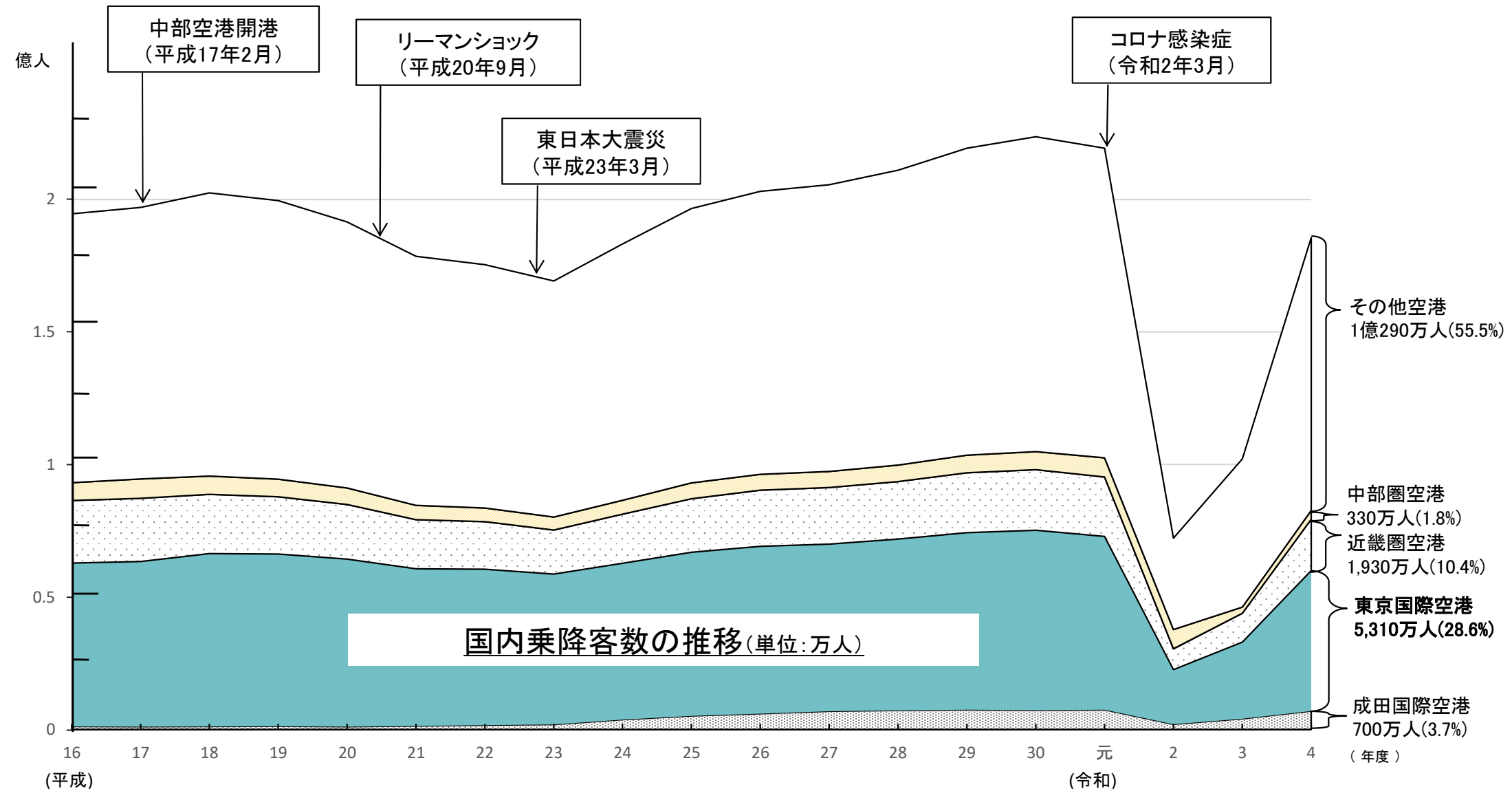


注1: 航空運送事業許可取得日ベースで作成しており、休止または廃止は削除
 注2: 太枠は特定本邦航空運送事業者(客席数が100席以上又は最大離陸重量が5万キログラムを超える航空機を使用)を指す
 注3: 奄岐国際航空は、平成14年1月より休止
 注4: オレンジカーゴは、平成16年3月より休止、平成16年4月廃止
 注5: エアアシエンペクス→エアトランセに社名変更(平成16年10月)。平成20年10月より休止
 注6: フェアリンク→アイベックスエアラインズに社名変更(平成16年10月)
 注7: エアー・ジャパンは国内事業を廃止(平成18年8月)
 注8: スカイマークエアラインズ→スカイマークに社名変更(平成18年10月)

注9: 日本航空・ジャパンは、日本航空インターナショナルと合併(平成18年10月)
 注10: エアー・ニッポンネットワークは、エアー・ネクスト、エアー・セントラルと合併し、ANAウイングスに社名を変更(平成22年10月)
 注11: 日本貨物航空は国内事業を廃止(平成23年10月)
 注12: エアー・ニッポンは全日本空輸と合併(平成24年4月)
 注13: 北海道国際航空→AIRDOに社名変更(平成24年10月)
 注14: エアアジア・ジャパン→バンニラエアに社名変更(平成25年11月)
 注15: ジャルエクスプレスは、日本航空と合併(平成26年10月)
 注16: スカイネットアジア航空→ソラシドエアに社名変更(平成27年12月)
 注17: バンニラ・エアはピーチ・アビエーションと合併(令和元年11月)
 注18: 春秋航空日本→スプリング・ジャパンに社名変更(令和3年10月)

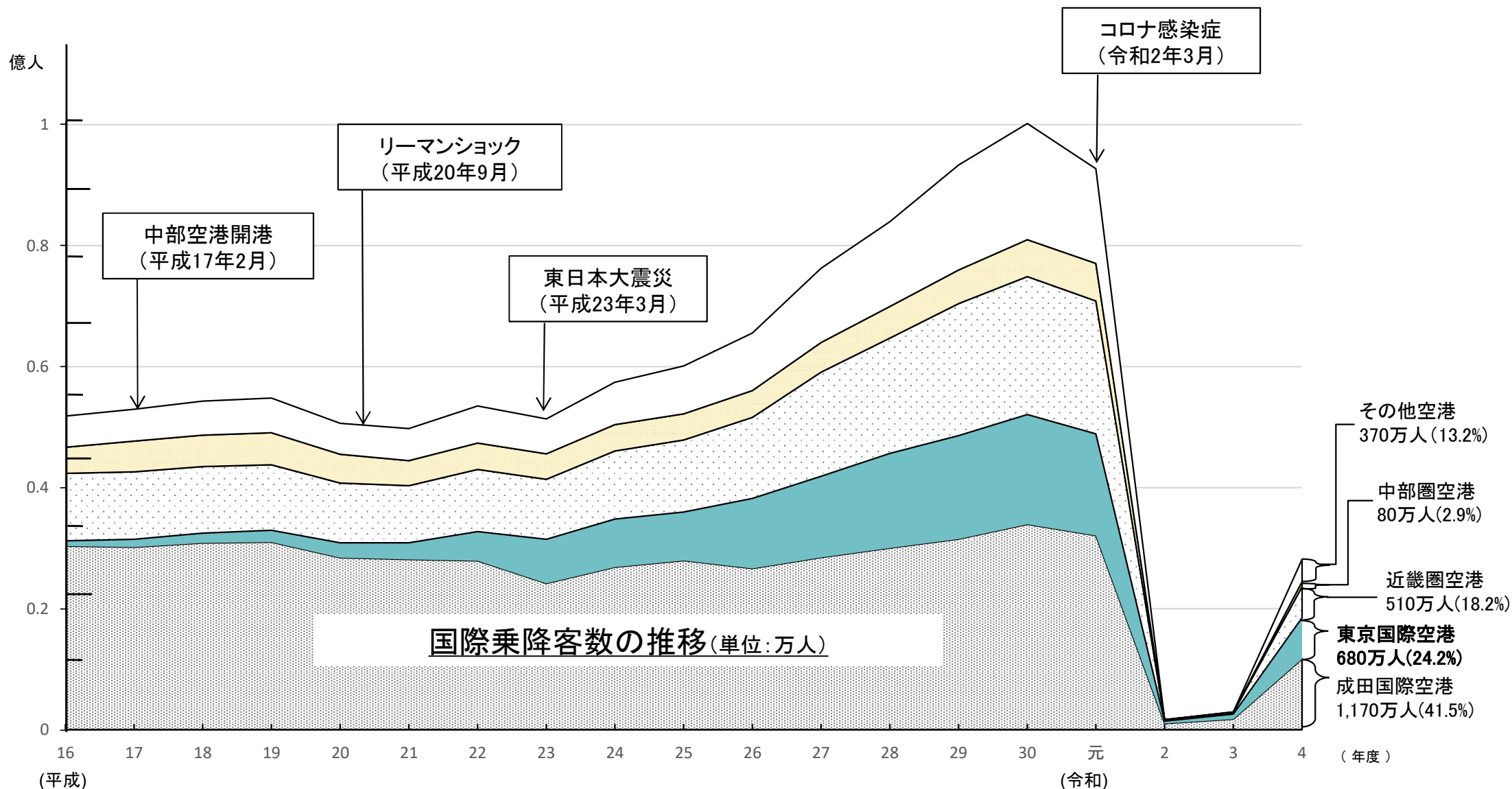
国内航空旅客輸送の推移

- 我が国の国内航空旅客数は、平成20年のリーマン・ショック等による世界的な景気後退、平成23年の東日本大震災の影響を受け減少傾向であったが、その後のLCC参入等により増加に転じた。
- **令和2年2月以降、新型コロナウイルス感染症の影響により旅客数は大幅に減少したが、令和3年度以降は再び増加に転じている。**



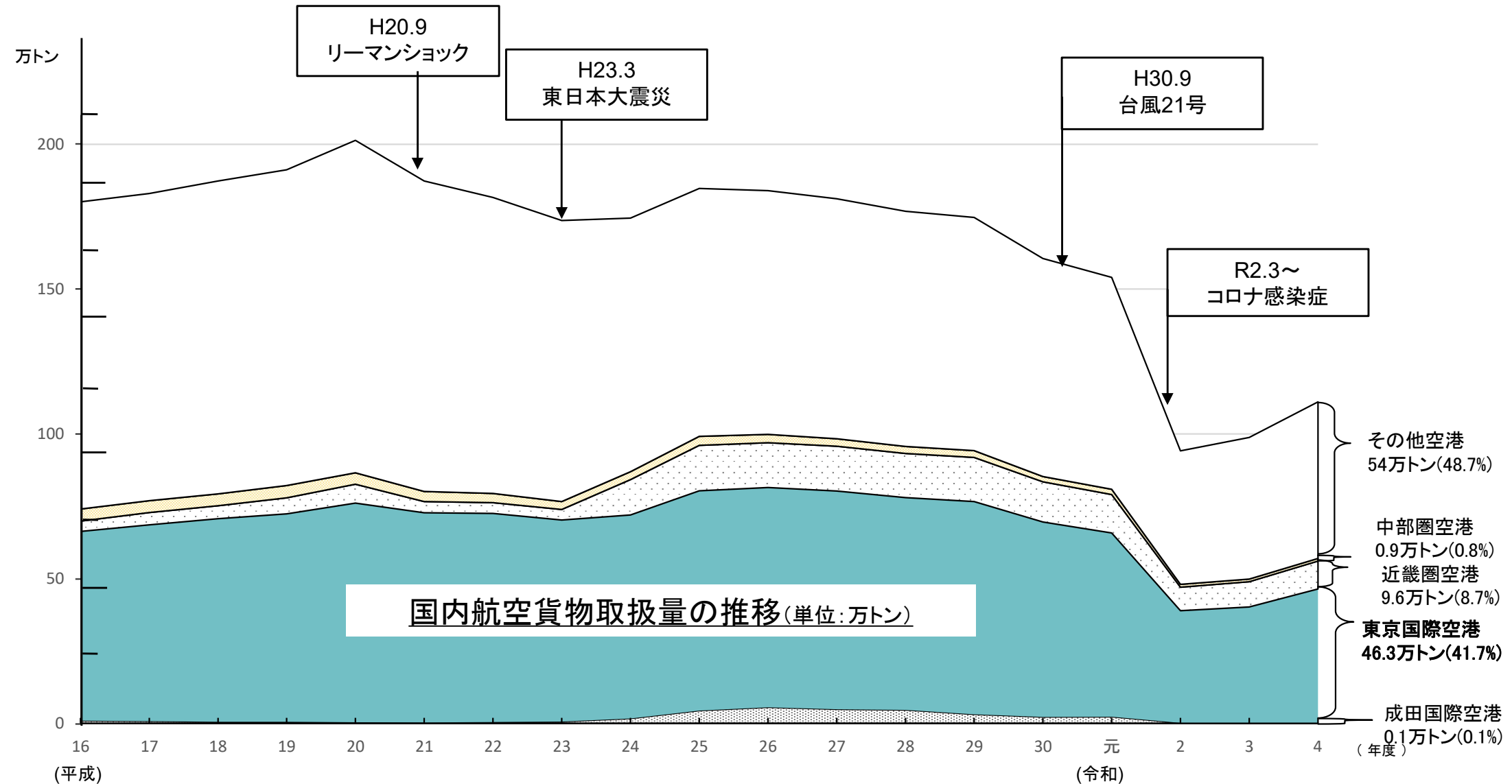
国際航空旅客輸送の推移

- 我が国の国際航空旅客数は、平成13年以降、米同時多発テロ、リーマンショック、東日本大震災の発生ごとに一時的な落ち込みが見られるが、近年においてはLCCの参入や訪日外国人旅行者の増加等により増大傾向にあり、平成30年度に1億人を突破した。
- **令和2年2月以降、新型コロナウイルス感染症の影響により旅客数は大幅に減少したが、令和3年度以降は再び増加に転じている。**



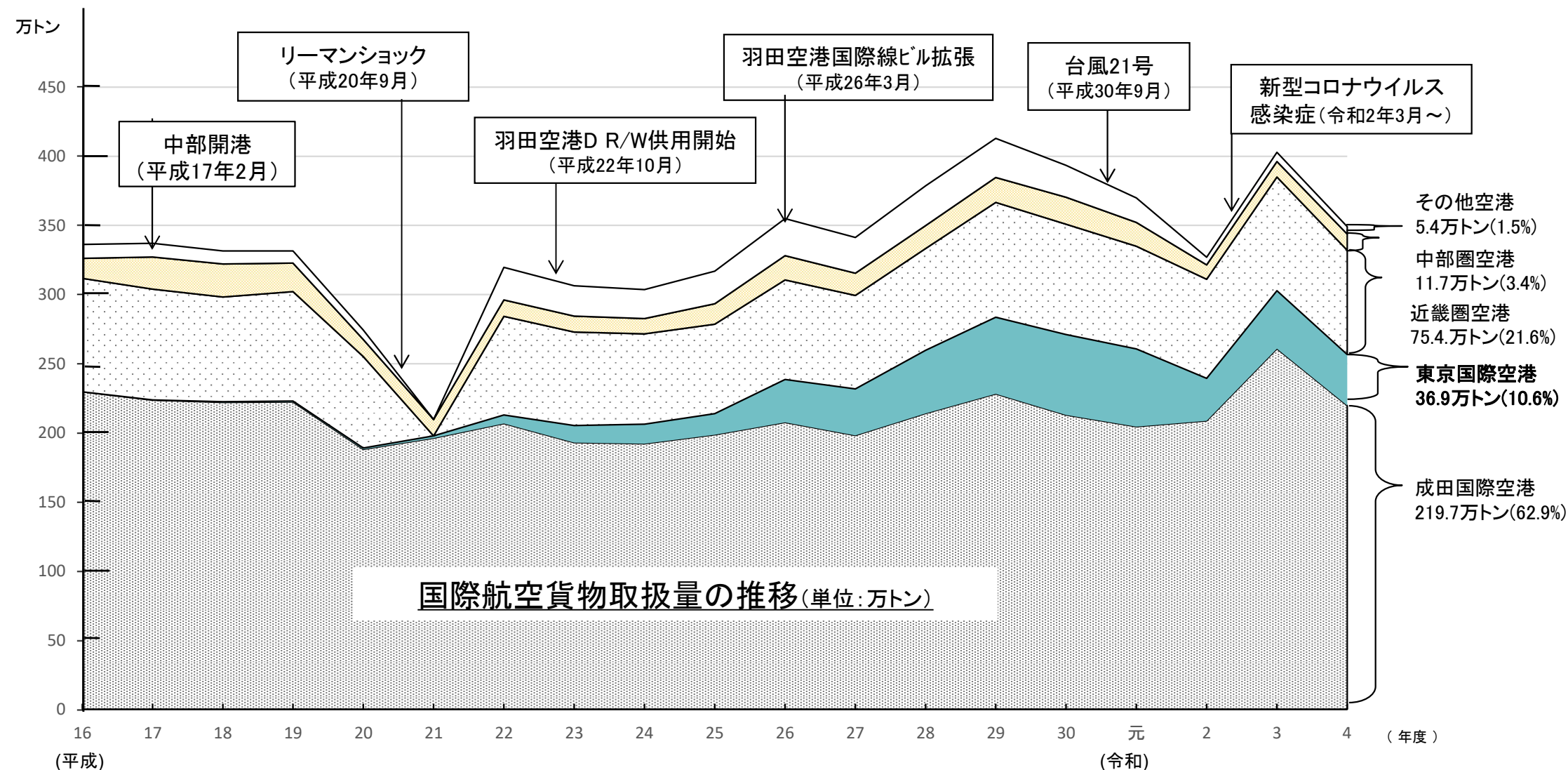
国内航空貨物輸送の推移

- 我が国の国内航空貨物取扱量は、機材小型化や路線撤退等に伴い平成20年度をピークに減少。羽田空港の航空貨物取扱量増加の影響等により回復に転じたものの、ここ数年は減少ぎみであり、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の流行の影響により大幅に減少。令和3年度からは貨物需要の高まりを受けて回復。



国際航空貨物取扱量の推移

- 我が国の国際航空貨物取扱量は、平成13年の米同時多発テロや平成20年のリーマン・ショックによる落ち込みから回復・増加し、平成29年度をピークに大規模自然災害の発生や米中貿易摩擦の影響、さらに新型コロナウイルス感染症の流行の影響により減少。令和3年度は貨物需要の高まりを受けて増加したが、令和4年度は海上物流の正常化や中国経済の停滞などを受け減少。



国内線路線別旅客数順位(令和4年度)

順位	路 線	旅客数	座席数	座席利用率(%)
1	羽田－札幌	7,626,310	10,997,879	69.3%
2	羽田－福岡	7,520,290	10,831,041	69.4%
3	羽田－那覇	5,838,959	7,577,693	77.1%
4	羽田－大阪	4,452,781	6,477,540	68.7%
5	羽田－鹿児島	2,067,723	3,169,016	65.2%
6	成田－札幌	1,823,323	2,554,999	71.4%
7	福岡－那覇	1,809,585	2,828,946	64.0%
8	羽田－熊本	1,603,152	2,624,499	61.1%
9	羽田－広島	1,479,556	2,638,926	56.1%
10	成田－福岡	1,397,881	1,774,502	78.8%
11	羽田－長崎	1,344,947	2,087,490	64.4%
12	中部－札幌	1,298,235	1,719,524	75.5%
13	関空－札幌	1,239,270	1,621,872	76.4%
14	羽田－松山	1,222,084	1,848,158	66.1%
15	中部－那覇	1,205,222	1,772,604	68.0%
16	関空－那覇	1,155,407	1,633,656	70.7%
17	羽田－宮崎	1,131,156	1,947,176	58.1%
18	大阪－札幌	1,077,959	1,328,106	81.2%
19	羽田－関空	1,075,706	1,584,852	67.9%
20	大阪－那覇	1,072,966	1,496,082	71.7%
21	羽田－高松	1,014,442	1,763,195	57.5%
22	羽田－大分	1,012,585	1,755,874	57.7%
23	羽田－函館	930,581	1,291,855	72.0%
24	那覇－石垣	891,692	1,849,549	48.2%
25	羽田－旭川	829,726	1,222,622	67.9%

順位	路 線	旅客数	座席数	座席利用率(%)
26	羽田－神戸	829,439	1,064,809	77.9%
27	羽田－北九州	815,129	1,356,249	60.1%
28	羽田－小松	812,389	1,328,005	61.2%
29	中部－福岡	810,920	1,351,194	60.0%
30	成田－関空	799,984	995,816	80.3%
31	那覇－宮古	784,848	1,536,896	51.1%
32	羽田－高知	784,052	1,282,145	61.2%
33	羽田－徳島	761,256	1,471,947	51.7%
34	羽田－岡山	747,658	1,304,375	57.3%
35	成田－那覇	703,647	885,040	79.5%
36	羽田－山口宇部	684,277	1,208,000	56.6%
37	大阪－仙台	678,969	1,186,929	57.2%
38	福岡－札幌	657,648	824,638	79.7%
39	仙台－札幌	633,048	1,128,385	56.1%
40	羽田－秋田	597,493	1,105,470	54.0%
41	那覇－神戸	594,413	896,461	66.3%
42	大阪－福岡	548,627	757,512	72.4%
43	羽田－石垣	541,471	729,585	74.2%
44	羽田－帯広	532,216	888,121	59.9%
45	札幌－神戸	520,639	711,607	73.2%
46	大阪－鹿児島	516,044	1,062,096	48.6%
47	大阪－宮崎	490,788	876,407	56.0%
48	羽田－出雲	484,118	771,659	62.7%
49	大阪－松山	452,795	712,689	63.5%
50	羽田－青森	442,338	713,642	62.0%

※上位50位以内の路線を記載。旅客数・座席数・座席利用率は、国土交通省「航空輸送サービスに係る情報公開」により作成。

※特定本邦航空運送事業者10社を対象(チャーター便を除く)。

・・・羽田路線

成田発着路線の競合状況

- 羽田発着路線だけでなく、成田発着路線も設定されている空港は、国内21空港。
- 首都圏と国内各地を結ぶ路線には、Peach・Aviation(APJ)、ジェットスター・ジャパン(JJP)、スプリング・ジャパン(SJO)といったLCC各社も参入している状況。

【参考】羽田路線の競合状況(再掲)

路線	旅客数	ANA	JAL	APJ	JJP	SJO
新千歳	1,822,759	2	1	8	7.4	2
福岡	1,397,881		1	5	8.2	
関西	799,984			3	4.6	
那覇	703,647	1		3	3	
高松	218,163				2	
松山	217,262				2	
長崎	209,749			1	1	
大分	199,208			1	1.3	
熊本	194,149				2	
石垣	193,287			2		
広島	155,052					2
宮崎	136,824				1	
大阪	114,398	1	1			
中部	113,503	3	2			
鹿児島	101,457				1	
高知	96,609				1	
奄美	87,094			1		
下地島	67,170					
女満別	51,030			1		
釧路	38,526					
佐賀	18,880					0.2

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
関西	1,075,568	5	3				4
那覇	5,839,562	13	12	6		3	
高松	1,014,574	6	7				
松山	1,222,100	6	6				
長崎	1,345,102	4	6			3.9	
大分	1,012,763	4	6			4	
熊本	1,603,149	5	8			5	
石垣	541,634	2	2				
広島	1,479,716	9	8				
宮崎	1,131,295	5	6			5.9	
大阪	4,452,084	15	15				
中部	183,573	1	2				
鹿児島	2,067,879	6	8	4		4	
高知	784,102	5	5				
奄美	91,709		1				
下地島	107,257			1			
女満別	379,324		3		2		
釧路	418,878	1	3		2		
佐賀	321,107	5					

※ 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。
 ※ 釧路は夏ダイヤ期間及び年末年始期間のみAPJが運航、下地島は夏ダイヤ期間のみJJPが運航。

(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

羽田国際線発着枠の配分(2020年夏ダイヤ以降)

- 2020年夏期ダイヤ(2020年3月29日～)から拡大される羽田空港の昼間時間帯の国際線発着枠(年間約3.9万回)について、訪日外国人旅行者の受入拡大や我が国の国際競争力の強化を図る観点から、国別配分数(1日50便分)を決定。
- これを踏まえて、提携関係にある現地航空会社とのコードシェア等を通じて、多様な地域から訪日外国人旅行者の誘客を図る等の観点から、本邦航空会社に下記のとおり配分。

1. 発着枠の国別配分数

国名	配分数(1日当たり)	
	本邦企業	相手国企業
米国	12便分	12便分
中国※1	4便分	4便分
※2 ロシア	2便分	2便分
豪州	2便分	2便分
インド※3	1便分	1便分
イタリア	1便分	1便分
トルコ	1便分	1便分
フィンランド	1便分	1便分
スカンジナビア※4	1便分	1便分
合計	25便分	25便分

- ※1 中国とは、羽田発着枠配分のほか、成田・北京・上海に係る輸送力制限を大幅に緩和することを確認。
- ※2 下線は今般の増枠による羽田空港 昼間時間帯 新規就航国。
- ※3 インドは、これに加え深夜早朝枠1便分ずつを両国企業にそれぞれ配分。
- ※4 デンマーク、スウェーデン、ノルウェーの3ヶ国で1便分を配分。

2. 本邦航空会社への配分の企業別配分数

国名	配分数(1日当たり)	
	全日本空輸	日本航空
米国	6便分	6便分
中国	2便分	2便分
ロシア	1便分	1便分
豪州	1便分	1便分
インド	0.5便分※1	0.5便分※1
イタリア	1便分	—
トルコ	1便分	—
フィンランド	—	1便分
スカンジナビア	1便分	—
合計	13.5便分	11.5便分

- ※1 深夜早朝枠と組み合わせて1便を運航。

2023冬ダイヤにおける羽田就航地点一覧

<本邦航空会社>

<外国航空会社>

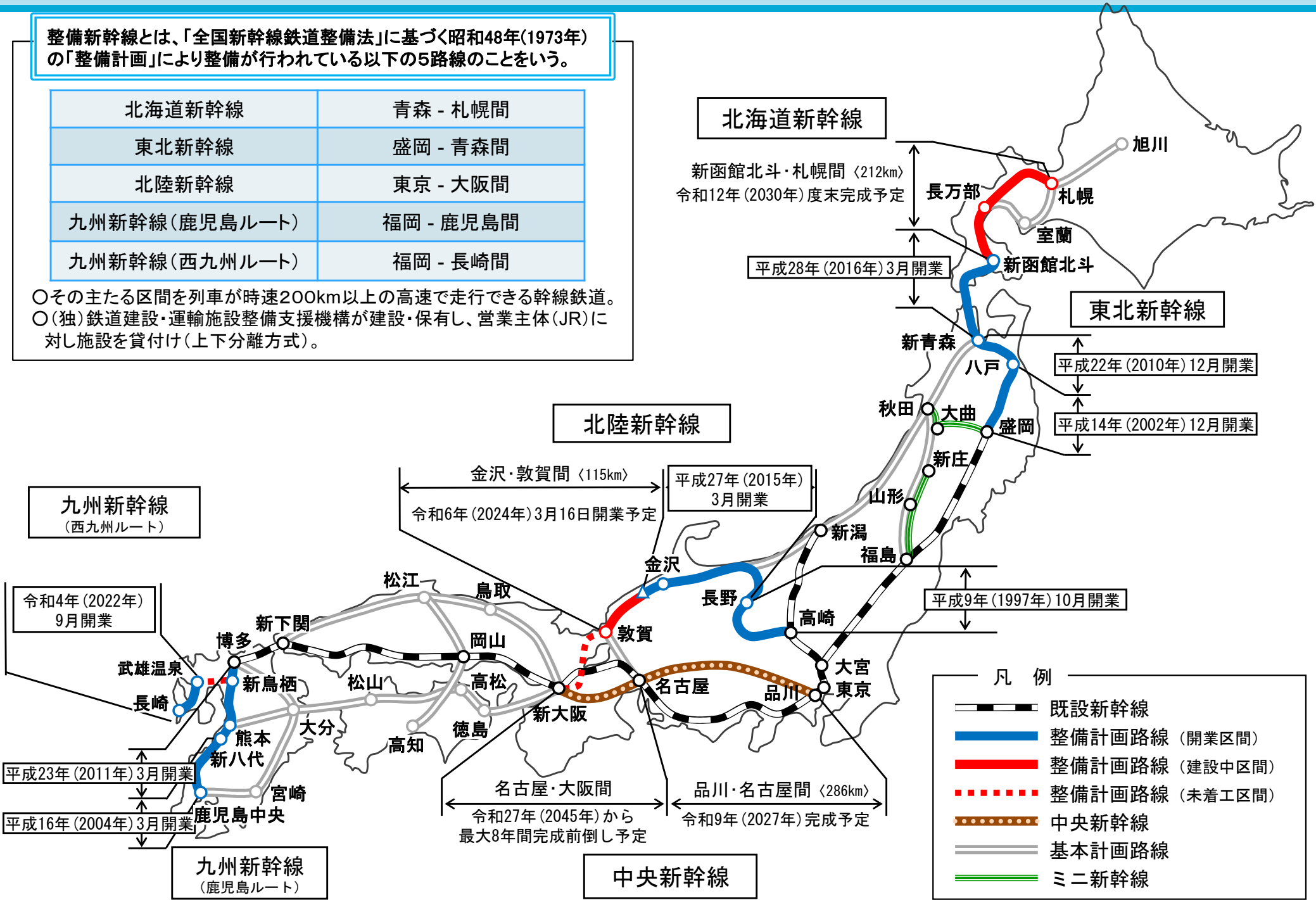
国名	運航企業	就航地点	国名	運航企業	就航地点
米国	ANA	サンフランシスコ	台湾	ANA	台北(松山)
	ANA	シアトル		JAL	台北(松山)
	ANA	シカゴ		ピーチアビエーション	台北
	ANA	ニューヨーク	韓国	ANA	金浦
	ANA	ヒューストン		JAL	金浦
	ANA	ホノルル		ピーチアビエーション	仁川
	ANA	ロサンゼルス	インド	ANA	デリー
	ANA	ワシントン		JAL	デリー
	JAL	サンフランシスコ	シンガポール	ANA	シンガポール
	JAL	シカゴ		JAL	シンガポール
	JAL	ダラス	タイ	ANA	バンコク
	JAL	ニューヨーク		JAL	バンコク
	JAL	ホノルル	ベトナム	ANA	ホーチミン
	JAL	ロサンゼルス		JAL	ホーチミン
中国	ANA	広州	マレーシア	ANA	クアラルンプール
		上海	フィリピン	ANA	マニラ
		上海(虹橋)		JAL	マニラ
		深セン	インドネシア	ANA	ジャカルタ
		青島	イギリス	ANA	ロンドン
		北京		JAL	ロンドン
	JAL	広州	フランス	ANA	パリ
		上海		JAL	パリ
		上海(虹橋)	ドイツ	ANA	フランクフルト
		大連		ANA	ミュンヘン
		北京	フィンランド	JAL	ヘルシンキ
	ピーチアビエーション	上海	カナダ	ANA	バンクーバー
香港	ANA	香港	オーストラリア	ANA	シドニー
	JAL	香港		JAL	シドニー

国名	運航企業	就航地点	国名	運航企業	就航地点
米国	アメリカン航空	ダラス	香港	キャセイパシフィック航空	香港
		ロサンゼルス		香港エクスプレス	香港
	デルタ航空	アトランタ	台湾	エバー航空	台北(松山)
		シアトル		タイガーエア台湾	台北
		デトロイト		チャイナエアライン	台北(松山)
		ホノルル	韓国	アシアナ航空	金浦
		ミネアポリス			仁川
		ロサンゼルス		大韓航空	金浦
	ハワイアン航空	コナ			仁川
		ホノルル	インド	ヴィスタラ	デリー
	ユナイテッド航空	サンフランシスコ	シンガポール	シンガポール航空	シンガポール
		シカゴ	タイ	タイ国際航空	バンコク
		ニューアーク	ベトナム	ベトナムジェットエア	ホーチミン
		ロサンゼルス		ベトナム航空	ハノイ
		ワシントン	マレーシア	エアアジアX	クアラルンプール
中国	春秋航空	上海	フィリピン	フィリピン航空	マニラ
	上海吉祥航空	上海	インドネシア	ガルーダ・インドネシア航空	ジャカルタ
	上海航空	上海	イギリス	ブリティッシュエアウェイズ	ロンドン
		上海(虹橋)	フランス	エールフランス	パリ
	中国国際航空	北京	イタリア	ITA	ローマ
	中国東方航空	上海	ドイツ	ルフトハンザ	フランクフルト
		上海(虹橋)			ミュンヘン
		北京(大興)	フィンランド	フィンエア	ヘルシンキ
	中国南方航空	広州	カナダ	エア・カナダ	トロント
		北京(大興)	デンマーク	スカンジナビア航空	コペンハーゲン
	天津航空	天津	トルコ	ターキッシュエアラインズ	イスタンブール
豪州	ヴァージンオーストラリア	ケアンズ	UAE	エミレーツ航空	ドバイ
	カンタス航空	シドニー	カタール	カタール航空	ドーハ

整備新幹線とは、「全国新幹線鉄道整備法」に基づく昭和48年(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。

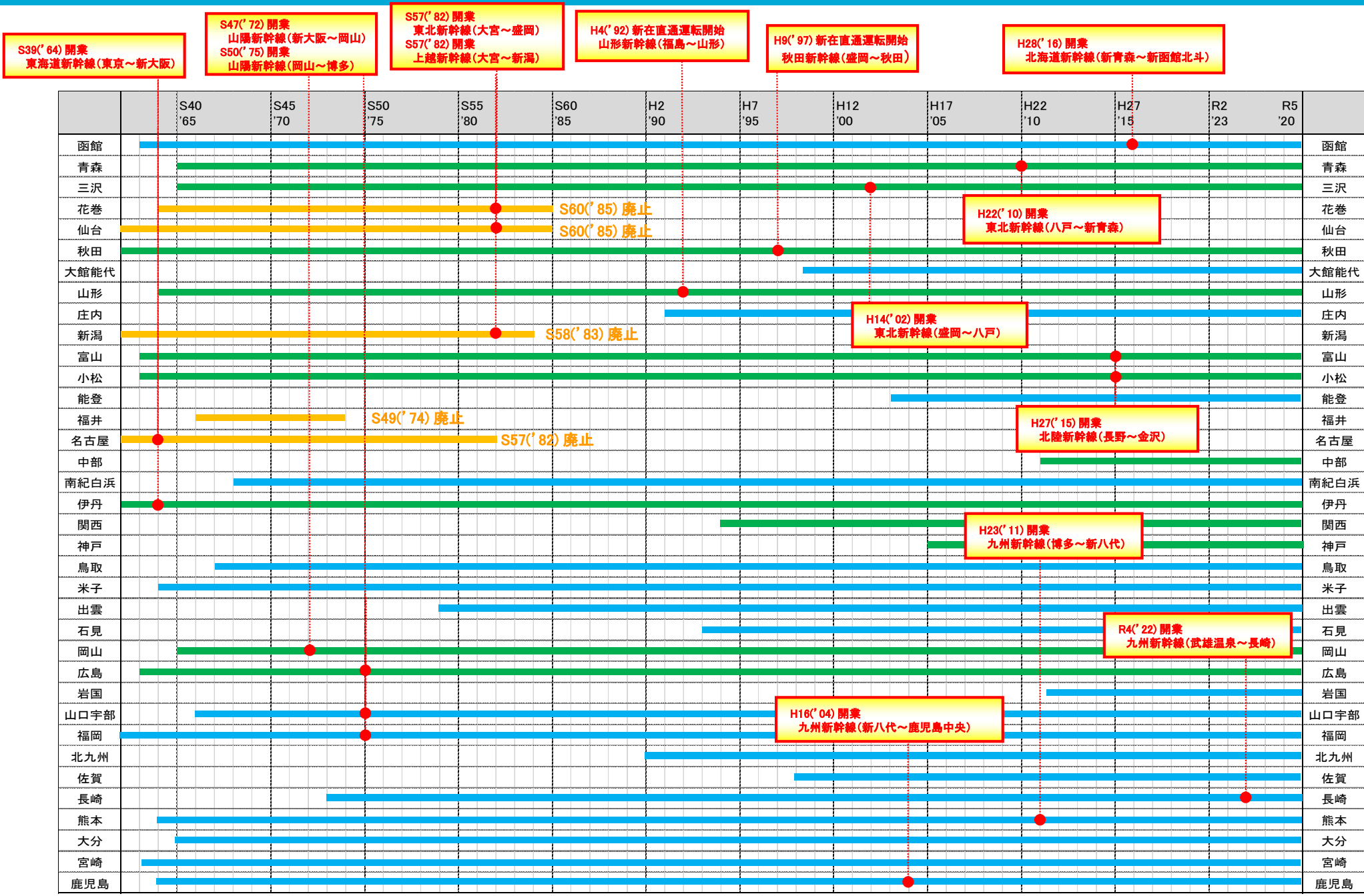
北海道新幹線	青森 - 札幌間
東北新幹線	盛岡 - 青森間
北陸新幹線	東京 - 大阪間
九州新幹線(鹿児島ルート)	福岡 - 鹿児島間
九州新幹線(西九州ルート)	福岡 - 長崎間

- 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)。



新幹線の開通と羽田就航路線の推移

(函館以外の北海道・沖縄・四国・離島路線を除く)



既に廃止された路線 新幹線競合路線 新幹線非競合or競合度が弱い路線

(注1) 途中の運休等は表記に反映していない。

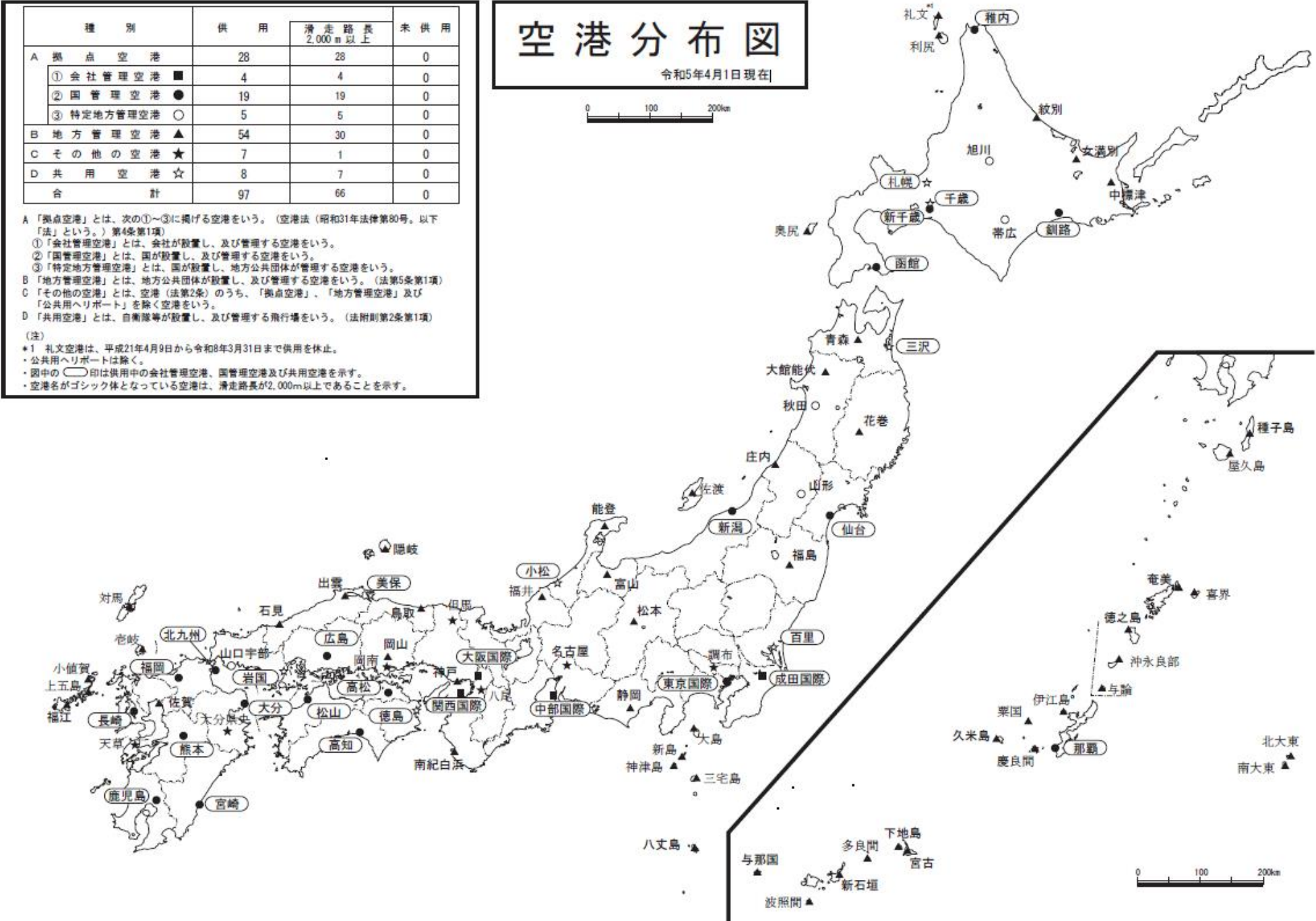
(注2) 「新幹線競合路線」とは、東京駅から新幹線等を利用して、目的とする空港近郊の都市までの移動に要する時間が4時間未満の路線を指す。

種 別	供 用	滑 走 路 長	未 供 用
		2,000 m 以上	
A 拠点 空 港	28	28	0
① 会 社 管 理 空 港 ■	4	4	0
② 国 管 理 空 港 ●	19	19	0
③ 特 定 地 方 管 理 空 港 ○	5	5	0
B 地 方 管 理 空 港 ▲	54	30	0
C そ の 他 の 空 港 ★	7	1	0
D 共 用 空 港 ☆	8	7	0
合 計	97	66	0

A 「拠点空港」とは、次の①～③に掲げる空港をいう。（空港法（昭和31年法律第80号。以下「法」という。）第4条第1項）
①「会社管理空港」とは、会社が設置し、及び管理する空港をいう。
②「国管理空港」とは、国が設置し、及び管理する空港をいう。
③「特定地方管理空港」とは、国が設置し、地方公共団体が管理する空港をいう。
B 「地方管理空港」とは、地方公共団体が設置し、及び管理する空港をいう。（法第5条第1項）
C 「その他の空港」とは、空港（法第2条）のうち、「拠点空港」、「地方管理空港」及び「公共用ヘリポート」を除く空港をいう。
D 「共用空港」とは、自衛隊等が設置し、及び管理する飛行場をいう。（法附則第2条第1項）

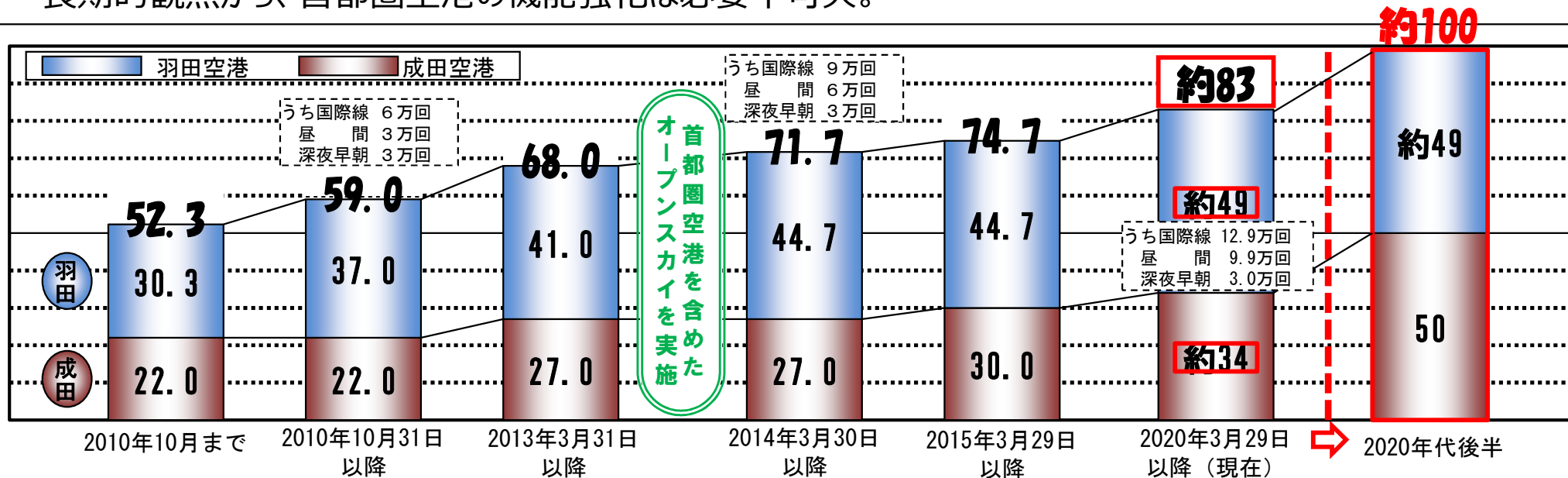
（注）
*1 礼文空港は、平成21年4月9日から令和8年3月31日まで供用を休止。
・公共用ヘリポートは除く。
・図中の○印は供用中の会社管理空港、国管理空港及び共用空港を示す。
・空港名がゴシック体となっている空港は、滑走路長が2,000m以上であることを示す。

空 港 分 布 図
令和5年4月1日現在



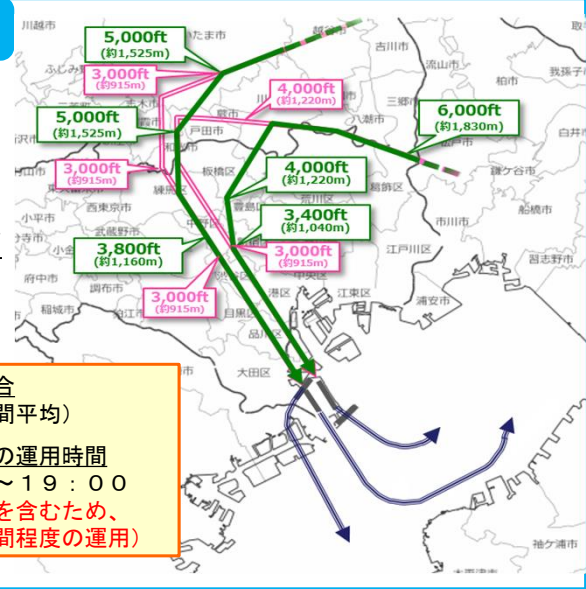
首都圏空港の機能強化について

- 羽田空港・成田空港は旺盛な航空需要に対応するため、これまで段階的に増枠を実施。
- 2030年訪日外国人旅行者数6,000万人の政府目標の達成や、我が国の国際競争力の強化等の中長期的観点から、首都圏空港の機能強化は必要不可欠。



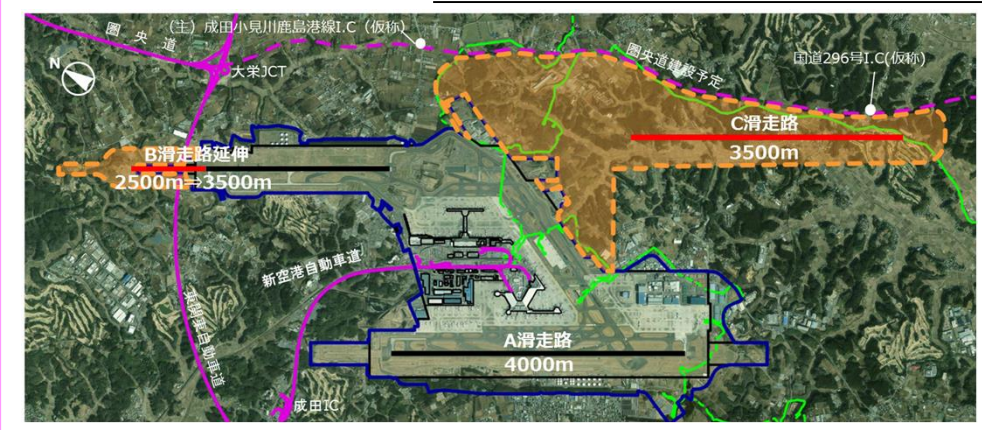
羽田空港機能強化

2020年3月29日から新飛行経路の運用を開始し、**国際線の年間発着容量を約4万回拡大。**



成田空港機能強化

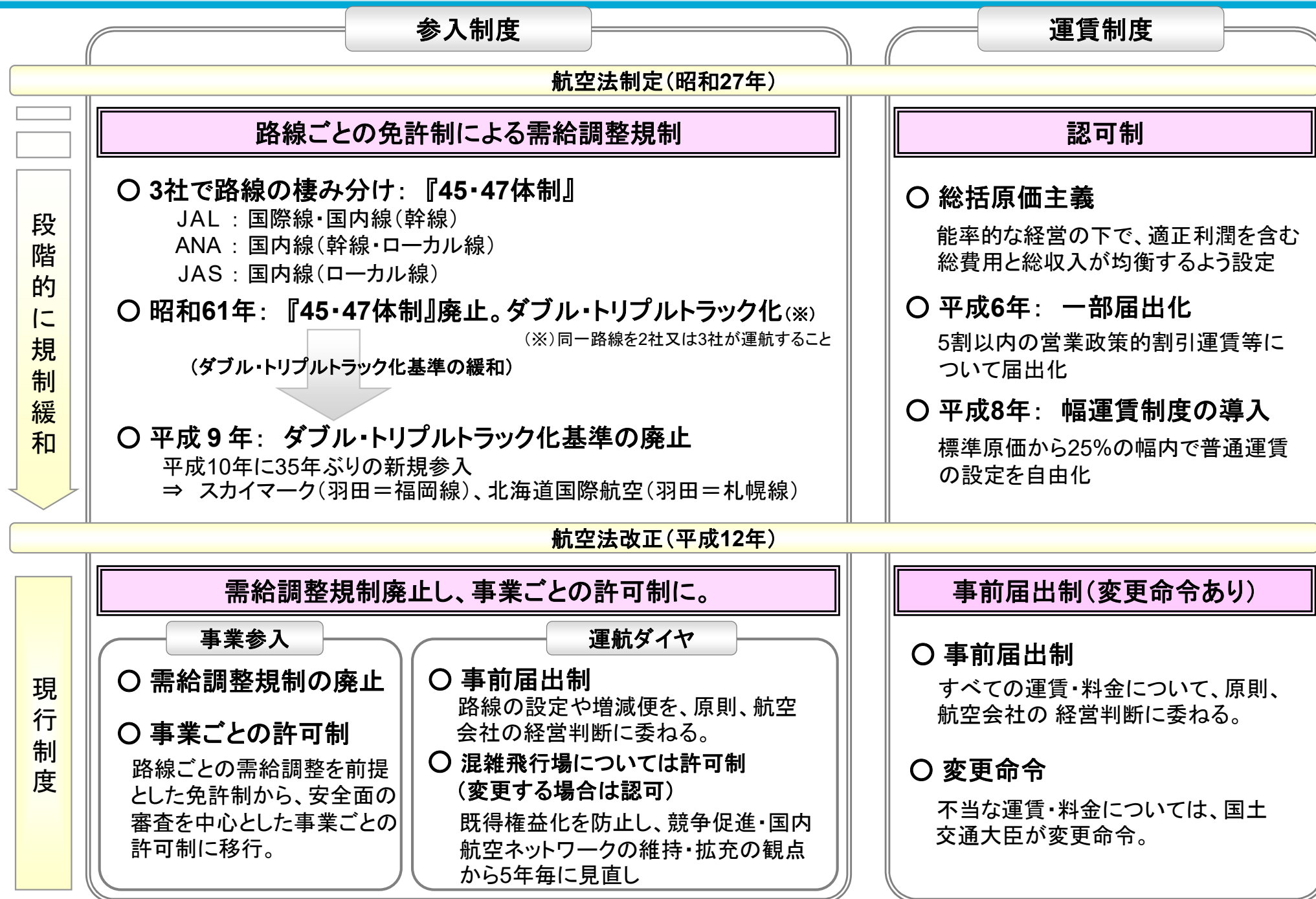
2028年度末目途の完成に向け、**C滑走路の新設等**の機能強化を進める。これにより、**年間発着容量50万回化を実現。**



発着枠配分の経緯

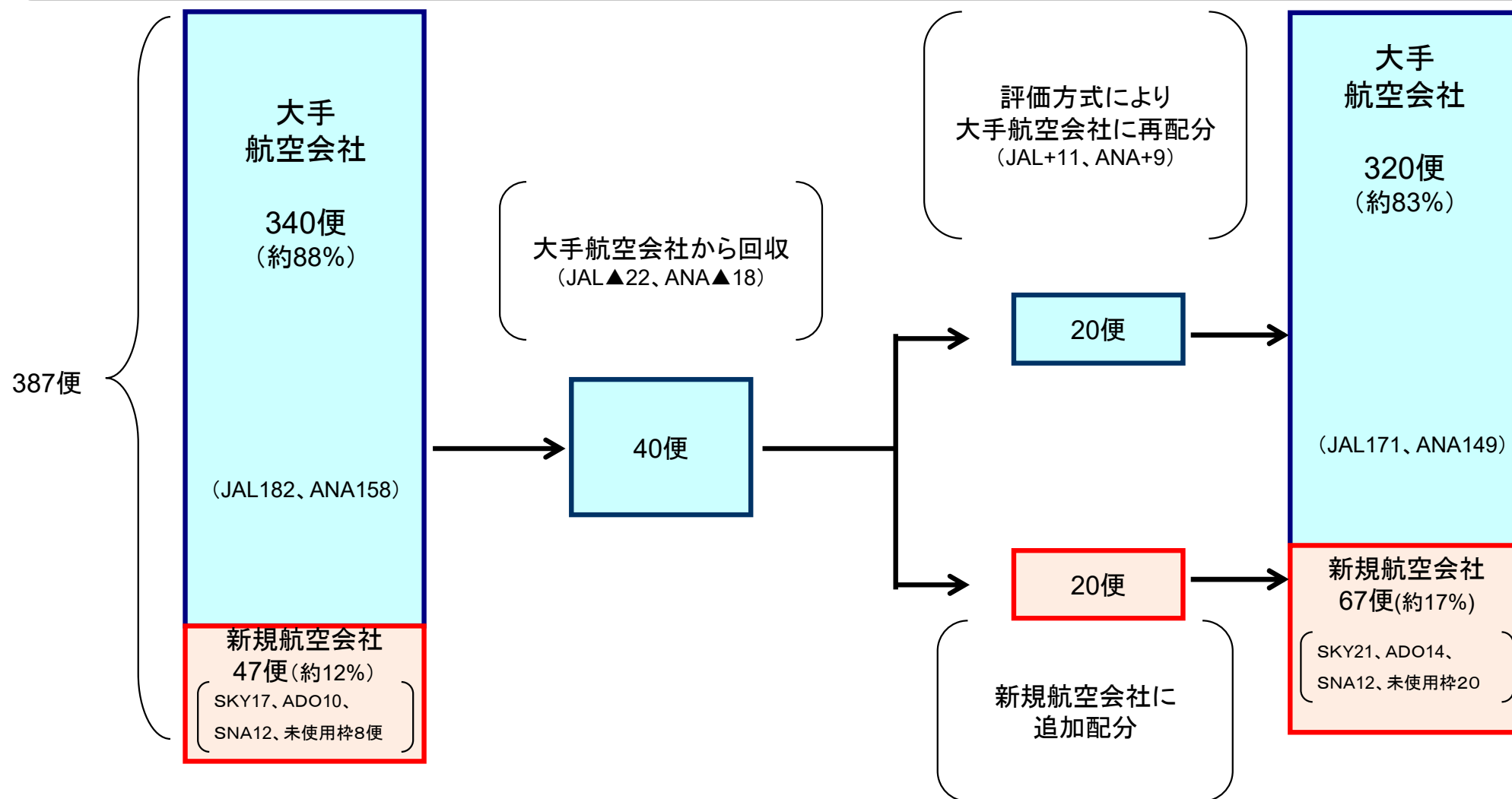
- ・ 規制緩和の経緯
- ・ 発着枠配分の結果

国内航空分野における規制緩和の経緯



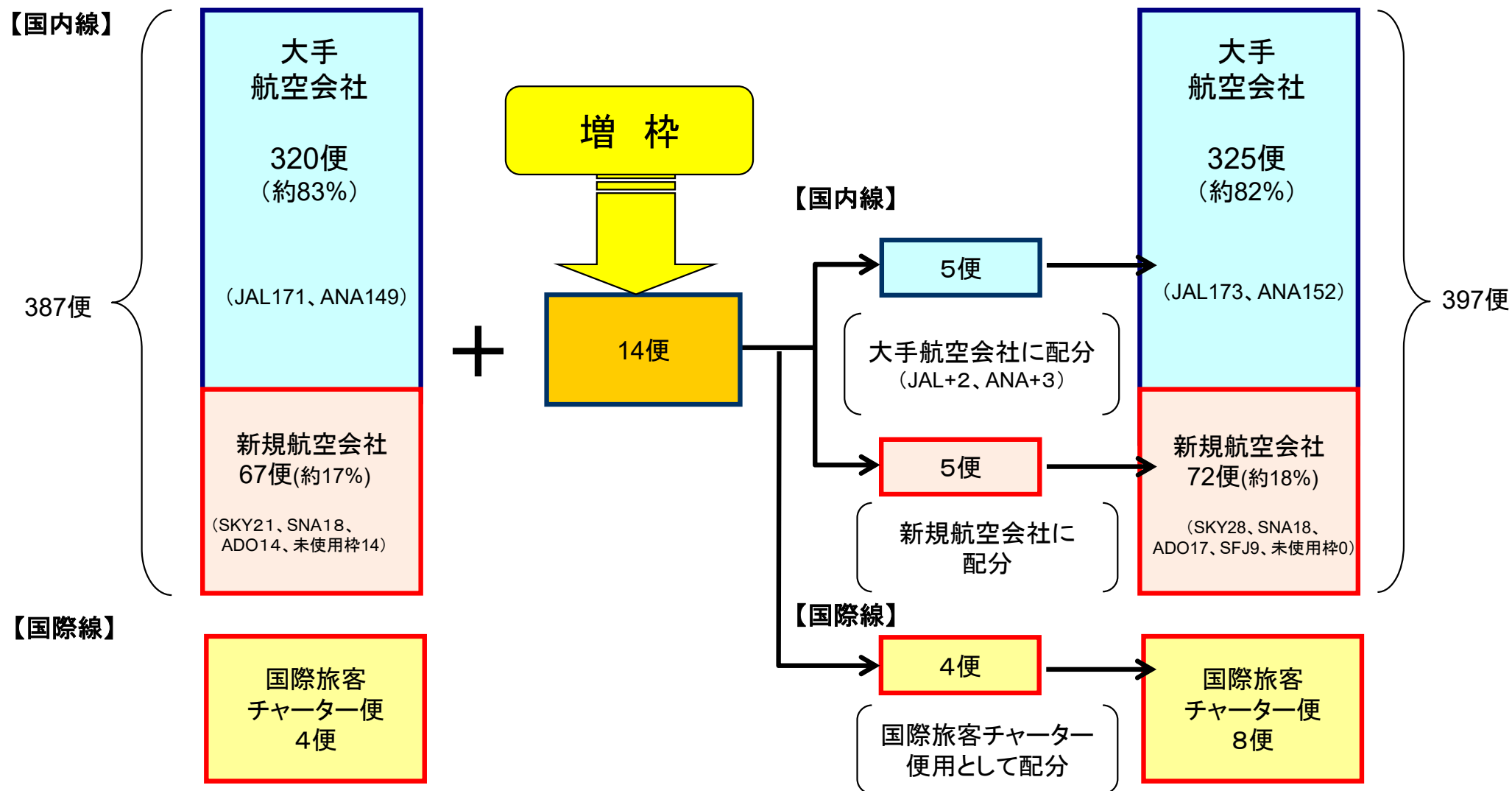
羽田空港発着枠の配分(平成17年4月)

1. 大手航空会社から40便を回収
2. より一層の競争促進を図るため、特定既存航空会社(当時は「新規航空会社」)に20便を追加配分
3. 大手航空会社の過去5年間の行動を評価し、その結果にしたがって、20便を大手航空会社に再配分



羽田空港発着枠の配分(平成17年12月)

- 管制運用の見直しに伴い、14便を増枠
- 暫定的に公用機等枠を使用していた羽田＝金浦国際旅客チャーター便に4便を配分
- 「競争の促進」と「多様な輸送網の形成」を確保していく観点から、新規航空会社及び大手航空会社に対して、それぞれ5便ずつを配分

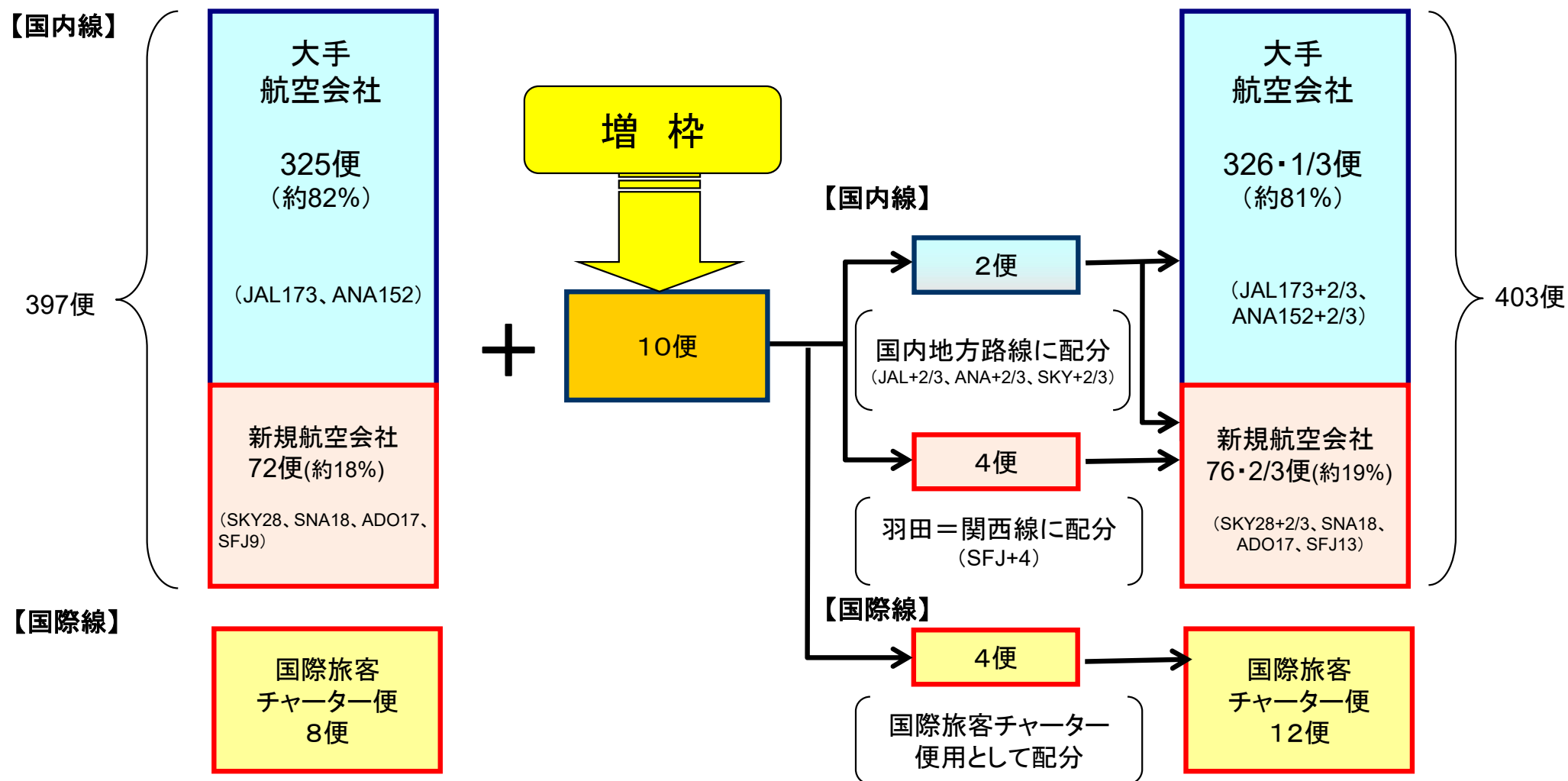


羽田空港発着枠の配分(平成19年11月)

○高速離脱誘導路の整備等に伴い、10便を増枠

○増枠分は航空会社に配分せず、航空局が留保し、以下の用途について暫定使用。

- ・羽田＝虹橋国際旅客チャーター便に4便を配分
- ・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ため、羽田＝関西線に4便を配分(SFJ)
- ・航空ネットワークの更なる充実を図る観点から、国内地方路線に2便を配分(JAL、ANA、SKYに均等配分)

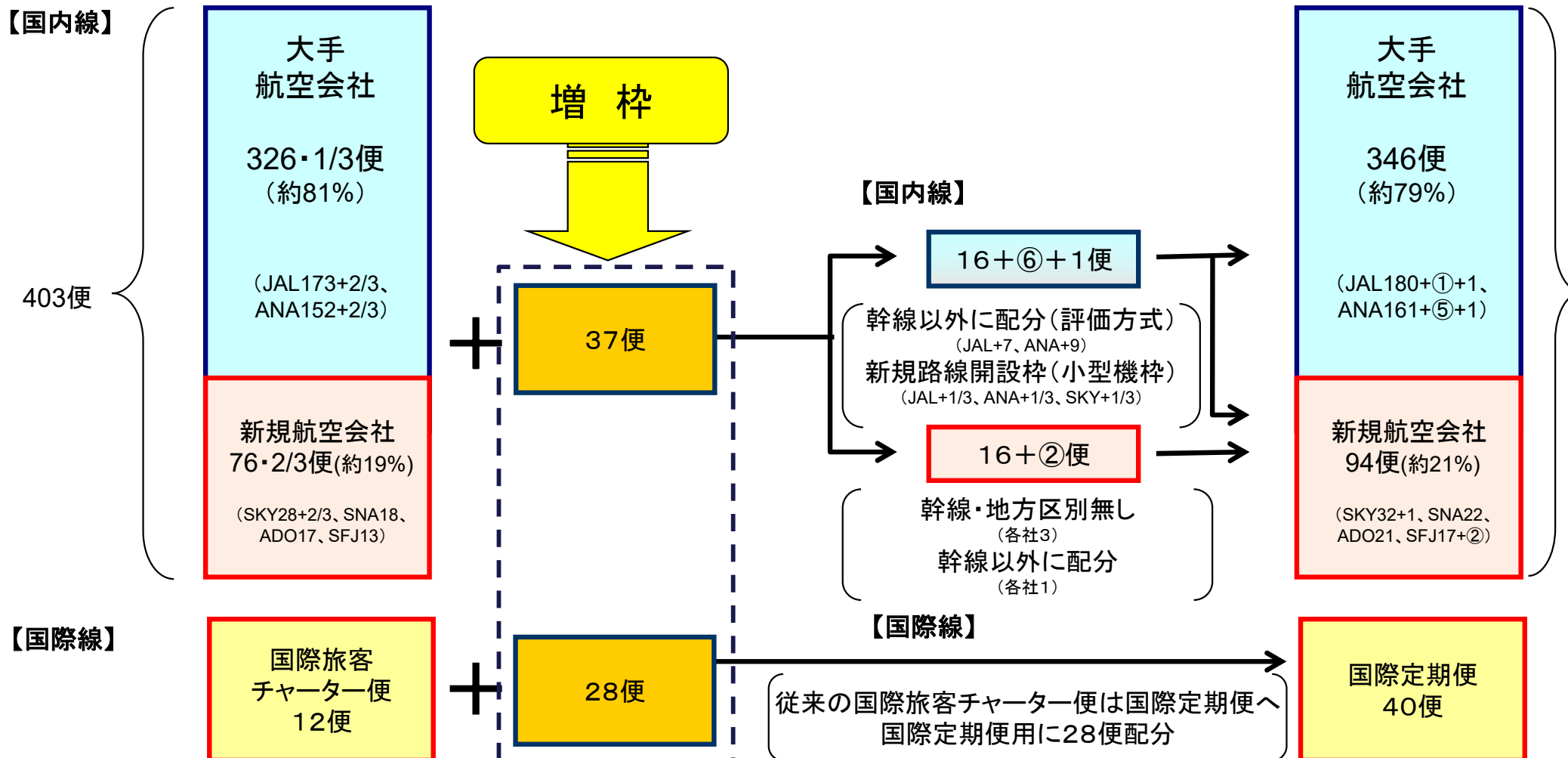


羽田空港発着枠の配分(平成22年10月&平成23年3月)

○羽田空港の容量拡大に伴う第1段階、国内線37便を増枠

○第2段階の増枠分の配分次期に見直しを行う前提で、以下のとおり配分。

- ・国際定期便へ28便を配分
- ・地域が主体となって、航空会社と協力を得つつ、小型機であれば成立する路線の開設のため新規路線開設枠1便を配分(JAL、ANA、SKY暫定使用)
- ・航空ネットワークの更なる充実を図る観点から、幹線以外の地方路線で自由に使用できる20便を配分(全社)
- ・幹線・地方路線の区別なく自由に使用できる発着枠を12便分配分(新規各3便)



羽田空港発着枠の配分(平成25年3月 & 平成26年3月)

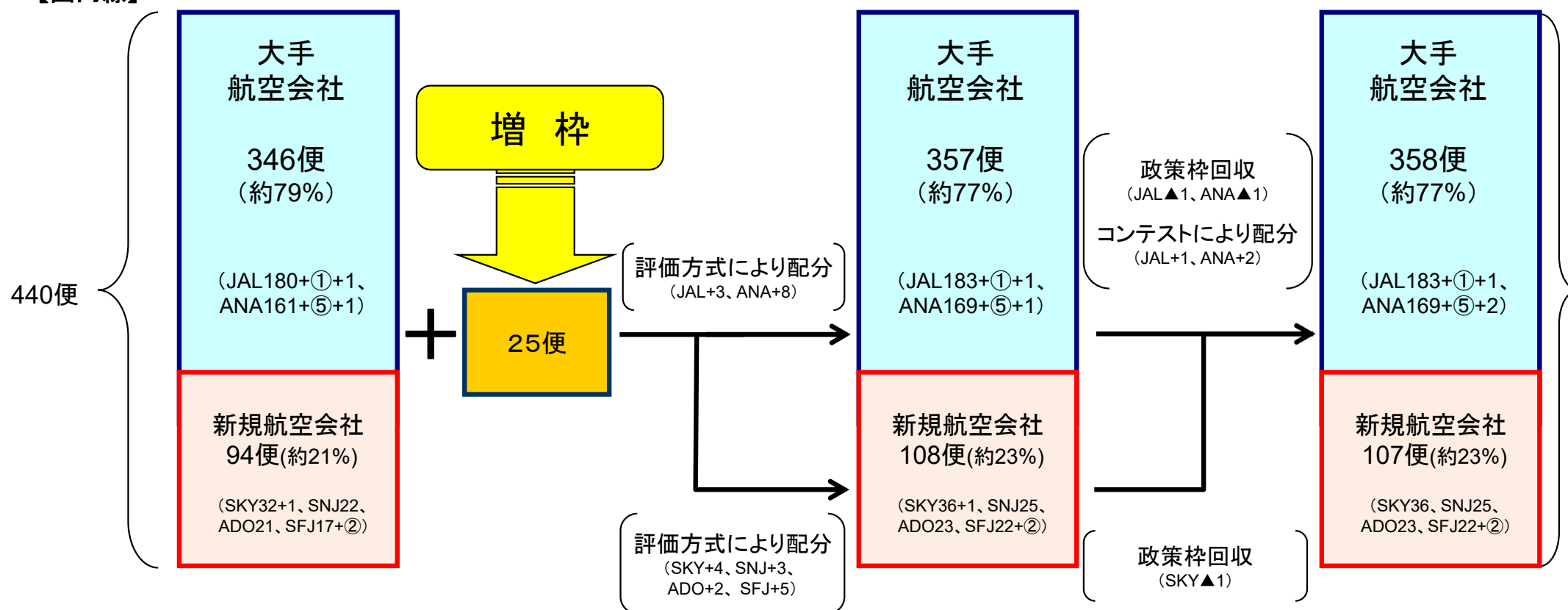
○平成25年3月に羽田空港の容量拡大に伴う第2段階、国内線25便を増枠。

- ・幹線・地方路線の区別なく自由に使用できる発着枠を25便分配分。
(うち、JAL3便、ANA8便、SKY4便、ADO2便、SNJ3便、SFJ5便)

○平成26年3月に政策枠を3便を活用し、羽田発着枠政策コンテストを実施。

- ・政策枠である国内地方路線枠2便と新規路線開設枠1便の計3便を原資に、羽田発着枠政策コンテストを実施。
- ・コンテストの結果、羽田＝山形、鳥取、石見の3路線が対象。

【国内線】



過去の小委員会報告

- ・ 平成10年11月「スロット配分方式検討懇談会」報告(抄)
- ・ 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(抄)
- ・ 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(抄)
- ・ 羽田空港の容量拡大に伴う第1段階の発着枠の配分(2010年10月～)について
- ・ 羽田空港発着枠の配分基準検討懇談会(第5回)(抄)
- ・ 平成24年11月「羽田発着枠配分基準検討小委員会」報告(抄)

平成10年11月「スロット配分方式検討懇談会」報告(抄)

2. スロット配分に関する諸課題について

(1) スロットの回収について

混雑空港におけるスロットの配分に当たっては、まず配分の対象となるスロットを確定する必要がある。この場合、滑走路新設等に伴い増加したスロットのみを配分していくだけでは、既存のスロットの既得権益化を進めることになってしまう。このため、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である。

本懇談会においては、そのための基本的な仕組みとして以下のような回収ルールについて検討を行ったが、実際に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が必要である。

① 回収方法

次のア及びイに掲げる方法を組み合わせる。

ア. 定率回収法

既存航空会社から同一の割合(既存スロットの5～10%)でスロットを回収する。

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スロットを回収する。(例: use it or lose it – rule)

② 回収頻度(配分されるスロットの有効期限)

(略)

(2) 新規航空会社等へのスロット配分について

混雑空港を巡る状況を踏まえれば、希少性があり、かつ公共的な財産であるスロットの適正な配分と有効な利用を確保することによって、利用者利便の向上を図っていくことが求められる。

このような性格を有するスロットの配分に当たっては、新規航空会社の参入、ミニマムのネットワークの維持・形成等の利用者利便の向上に配慮した航空輸送サービスに対応する路線については、評価方式、競争入札制等による配分に先立ってスロットを配分することが適当である。

(3) 配分されるスロットと路線設定の関係

平成11年度の需給調整規制の廃止に伴い、国内航空運送事業制度については、従来の路線毎の免許制から事業毎の許可制に移行することとなることから、評価方式、競争入札制等により配分されたスロットを使用していかなる路線を設定するかは、航空会社の経営判断に委ねられることとなる。

ただし、ミニマムのネットワークの維持・形成等のために配分されたスロットについては、当該スロットの配分の趣旨が当該路線の性格や役割に着目して利用者全体の利便の向上を図るためであることに鑑み、当該スロットの使用と路線設定を一体的に運用していくことが適当である。

2. 新規航空会社枠の取扱いについて

(1) 基本的考え方

新規航空会社枠(新規航空会社の参入の確保のための発着枠)の取扱いについては、以下の基本的考え方に基づき整理することが適当である。

- ① 発着枠に制約がある羽田空港においては、新規航空会社の参入が困難であるという状況を踏まえ、競争の促進を通じた利用者利便の向上を図る観点から、新規航空会社に対し一定の範囲で発着枠を優先的に配分することが必要である。
- ② 一方で、希少性があり、かつ公共的な財産である羽田空港の発着枠については、その適正な配分と有効な利用を確保することにより利用者利便の向上を図ることが求められていることから、新規航空会社に対し発着枠の優先的な配分を行う際には、新規航空会社の範囲、新規航空会社枠の数等について、以下の点を十分に勘案することが必要である。
 - 1) 新規航空会社に対し発着枠を優先的に配分することは、運航実績の乏しい、あるいは皆無である航空会社に対して、一定の発着枠を無条件に配分する仕組みであること。
 - 2) 新規航空会社は優先的に配分を受けた発着枠を使用して、ひとつの路線(例えば、最も収益性の高い路線)だけを運航することが可能であること。

(2) 新規航空会社の範囲

- ① 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
- ② ただし、上記①に該当する航空会社であっても、既存航空会社(羽田空港において配分を受けている発着枠数が1日6便以上である航空会社)が一定割合以上を出資している場合、又は役員の派遣や重複などにより既存航空会社が一定割合以上の出資と同等程度関与していると認められる場合には、新規航空会社枠の配分の対象としないことが適当である。

(3) 新規航空会社枠の数

- ① 上記(2)①1)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)①2)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。

(4) 未使用の新規航空会社枠の取扱い等

- ① 羽田空港の発着枠の有効活用の観点から、上記(2)①2)の航空会社が新規航空会社枠を使用して運航を開始するまでの間は、他の航空会社が暫定的に当該枠を使用することを認めることが適当である。この場合において、当該枠の使用を希望する航空会社が複数あるときは、これらの航空会社に対して原則として均等に使用を認めることが適当である。
- ② 上記①により他の航空会社に対して未使用の新規航空会社枠の使用を認める際には、全国的な航空ネットワークの中心となっている羽田空港について利用者利便の向上を図る観点から、多様な航空ネットワークの形成又はその充実に資するよう当該枠を使用することを条件とすることが適当である。
- ③ 新規航空会社枠の配分を受けた新規航空会社が、既存航空会社と合併する場合、新規航空会社同士で合併する場合等には、配分を受けた新規航空会社枠を当該新規航空会社から回収することが適当である。

3. 特定路線枠の取扱いについて

(1) 基本的考え方

特定路線枠(ミニマムのネットワークの維持・形成のために当該発着枠を使用する路線を特定して配分する発着枠)の取扱いについては、以下の基本的考え方にに基づき整理することが適当である。

- ① 国内航空分野においては、本年2月1日からの改正航空法の施行により、需給調整規制が廃止され、運航ダイヤに係る規制が認可制から届出制に規制緩和されたことから、配分された発着枠を使用していかなる路線を運航するかについては航空会社の経営判断に委ね、航空会社の創意工夫による航空輸送サービスの一層の向上を図り、利用者利便を確保することとされている。
- ② 一方で、全国的な航空ネットワークの中心となっている羽田空港については、ミニマムのネットワークの維持・形成の観点から、特別な政策的対応が必要な路線については、例外的に、最小限の発着枠を確保しておくことが必要である。ただし、この場合においても、上記①の考え方に加え、特定路線枠の配分が評価方式による発着枠の配分に先立って行われることを踏まえ、当該路線の範囲はできる限り限定することが適当である。

(2) 特定路線枠の範囲

特定路線枠の範囲は、羽田空港新C滑走路の供用開始に伴う新規発着枠の配分後、同空港について発着枠の配分の必要性が次に具体化する時点(平成17年2月1日)までに供用される新規開設飛行場との間の路線について、1日1便とすることが適当である。

(3) 特定路線枠の運航を希望する航空会社の募集等

- ① いかなる路線を運航するかについては航空会社の経営判断に委ねられるものであることから、特定路線枠の配分に当たっては、当該枠を使用して当該路線の運航を希望する航空会社を募集することが適当である。
- ② 運航を希望する航空会社が複数ある場合には、これらの航空会社のうち最も利用者利便の向上に資する運航形態による運航を計画する航空会社に対して配分を行うことが適当である。
- ③ 運航を希望する航空会社が直ちには現れない場合は、運航を希望する航空会社の募集を羽田空港について発着枠の配分の必要性が次に具体化する時点(平成17年2月1日)まで継続し、当該時点において、当該特定路線枠の必要性について見直しを行うことが適当である。
- ④ 特定路線枠の運航に対するインセンティブの付与の観点から、特定路線枠の配分を受けた航空会社について、当該新規開設飛行場の供用までの間、暫定的に当該枠を使用して他路線を運航することを認めることが適当である。

4. 評価方式の方法について

(1) 基本的考え方

航空会社評価枠(航空会社の事業活動について一定の評価項目を設定し、当該評価項目による評価を基に配分する発着枠)の配分に当たって採用する評価方式の方法については、以下の基本的考え方に基づき整理することが適当である。

① 基本方針

羽田空港の発着枠については、客観性及び透明性のある方法により、これを適正に配分し、その有効な利用を確保するとともに、これにより、航空会社間の競争を一層促進し、利用者利便の向上を図っていく必要がある。このため、評価方式は、利用者利便を増進し、かつ効率的な航空会社に発着枠が配分できるような客観性及び透明性のあるものであることが必要である。

② 評価項目設定の観点について

この場合において、上記①の基本方針に則り、1)の利用者利便の向上の観点から設定する評価項目について、例えば、他の評価項目に比べ2倍の評価点を与える等、相当の重点を置くことが適当である。

なお、この点については、設定される評価項目は航空政策自体の反映であることに鑑みれば、規制緩和の趣旨を踏まえ、評価項目の設定に当たっては、航空会社の意思決定の余地を不当に狭めることのないよう配慮することが必要であるとの意見があった。

1) 利用者利便の向上

2) 航空会社の効率的な経営の促進

3) 発着枠の効率的な使用の促進

③ 航空会社の将来的な取り組みに対するインセンティブについて

航空法第107条の3第1項の規定による混雑飛行場を使用して運航を行うことの許可の有効期間は5年間とされており、今般の航空会社評価枠の配分に当たって採用する評価方式は、今後5年毎に実施する混雑飛行場の発着枠の回収・再配分の際の評価方式の基本となる。このことに鑑みれば、上記②のそれぞれの観点から設定する具体的な評価項目は、過去の一時点についてのみ評価を行うのではなく、例えば、直近の5年間における経年的な変化の状況(過去における航空会社の努力)についても評価を行うことにより、航空会社の将来的な取り組みに対するインセンティブを付与できるようなものとすることが適当である。

④ 評価の対象とする各航空会社の事業活動に係る実績値の取扱いについて

評価項目による評価の対象とする各航空会社の事業活動に係る実績値の取扱いについては、以下の点を勘案することが必要である。

1) 今後、航空会社間の競争が進み、路線毎の需要の動向等に対応して、子会社への路線の移管、業務の受委託、分社化など航空会社グループを単位とした経営効率化の動きが一層活発化していくことが考えられることから、全国的な航空ネットワークの形成・充実、航空会社の経営効率化等の取り組みについては、各航空会社グループを単位として評価を行うことが適当であること。

2) 評価方式の客観性及び透明性の確保の観点から、評価項目による評価の対象とする各航空会社の事業活動に係る実績値は、有価証券報告書、航空輸送統計年報等により原則公開されている実績値とすることが適当であること。

⑤ 数値化手法について

評価項目による各航空会社の評価結果を実際の発着枠の配分に結び付ける算定式の役割を果たす数値化手法については、評価方式の客観性及び透明性の確保の観点から、評価結果における有意な差についてできる限り簡明な方式により数値化が行える手法(例えば、各評価項目毎に合理的な一定の基準を設定し、当該基準をクリアした項目の数によって評価する方式)とすることが適当である。

2. 発着枠の配分の見直しについて

(1) 新規航空会社の参入・拡大を通じた競争促進のあり方

① 新規航空会社への発着枠の追加配分の必要性・規模 (略)

このように、大手航空会社から回収して新規航空会社へ追加配分する規模については、様々な議論があったが、本懇談会としては、新規航空会社の参入・拡大を通じた競争促進を図るという今般の見直しに関する基本的考え方をより具現化するとの観点から、新規航空会社の過去の事業拡大実績を踏まえつつ、新規航空会社に対して可能な限り多くの可能性を付与するとの考え方によることが適当であるとの結論に至った。

すなわち、過去の事業拡大実績から想定され得る範囲で、新規航空会社が意欲的に事業展開を行おうとするケースに応えられるよう、現在未使用となっている既存の新規優遇枠8便分に加えて20便分程度を追加配分することを提言する。これにより、羽田空港の国内線発着枠に占める新規優遇枠の割合が約12%から約17%にまで拡大することとなり、その結果、大手航空会社に対する牽制力が増し、これまで以上に競争が促進され、利用者利便の向上に資することを期待するものである。

② 新規優遇枠を使用して行う対象路線

従来、新規航空会社に優先配分された発着枠の使用に当たっては、航空会社が経営判断により自由に路線展開を図ることを通じて利用者利便の向上を図ることとし、使用対象路線について特段の制約を付すことなく配分してきた。

新規航空会社においては、当初、幹線を中心に路線の設定を行ったが、昨今では、非幹線路線にも進出しており、今後の事業拡大についても、羽田空港発着路線については幹線に集中的に経営資源を投下する意向はないことを表明している。加えて、新規航空会社はいずれも安定した収益体制を未だ構築できておらず、経営基盤の確立が課題となっているが、参入路線の選択は、経営基盤を固めるに当たっての重要な構成要素となっている。

このような新規航空会社の従来の路線展開と今後の計画及び経営状況、路線展開は基本的に航空会社の経営判断とすることとした規制緩和の趣旨等に鑑みれば、新規航空会社が新規優遇枠を使用するに当たっては、今後とも、使用対象路線を限定する等の条件を付す必要はないと考える。

④ 優先配分を行う新規航空会社の範囲 (略)

初期投資がかさむという航空運送事業の特性を踏まえれば、ある程度の運航便数規模にならなければ、スケールメリットを十分に享受し、効率的な生産体制を確保することは困難である。また、保有機材総数の少ない新規航空会社にとっては、整備期間中の代替機材(整備予備機)の保有に係る負担が相対的に過大となるため、整備期間中は計画的に欠航させているのが現状であり、定期便を時刻表どおりに運航するという最低限のサービス水準において、大手航空会社と同様の土俵に立てる状況にない。

上記のような生産体制面・サービス面でのスケールメリットを享受できる機数については、機材の種類・機齢、路線展開等により異なり得るが、「12機程度で効率的な体制を築くことができる。」との新規航空会社からの主張、既存の新規航空会社の旺盛な事業拡大意欲、再拡張前における羽田空港の総発着枠数等を総合的に勘案すると、今回の配分の見直しにより確保することとした新規優遇枠の配分を受けることのできる航空会社は、再拡張までの間の当面のルールとして、保有機材数が12機以下の新規航空会社とすることが適当である。

(2) 地方航空ネットワークの維持・形成のあり方

①「3便ルール」の導入

(略)

このため、羽田空港については、地方ネットワーク維持・形成のための新たな方策として、少便数路線の維持・形成のため、一定の少便数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することを提言する。

この場合、新たにグループ化されるべき少便数路線については、様々な考え方がありうるものの、3便以下の路線とすることが適当であると考える。「3便以下」は1日均等(朝・昼・晩)にダイヤを設定することができる最低限の便数であるという意味で分かりやすい基準であり、また、対象路線を固定しているわけではないため、例えば、現在4便以上の路線が減便により3便以下になる場合も当該路線を本ルールの対象とすることができるなど、中立性に優れている。

このような「3便ルール」の導入により、発着枠の増加がない中でも、今以上にネットワークが縮小することを防止することができる一方で、少便数路線の中でも有望な路線については、維持・充実を図ることができるようになり、特に、その際には、需要規模が同等程度の路線間での競争となるため、各地方路線の維持・形成に向けた地元の努力が活かされやすくなる。

また、「3便ルール」を導入する場合も、従来の1便ルールは引き続き有効なものとして、基本的には、これを存続させることが適当である。

(略)

③ 小型機(座席数が60席以下の航空機)の乗り入れ

羽田空港における小型航空機(座席数が60席以下の航空機)による国内定期航空便の受入れについては、羽田空港の発着容量に制約がないならば、航空利用者の多様なニーズへの的確な対応を図る観点から応じることが望ましい。特に、地方路線の中には、ジェット機を就航させるだけの需要が見込めないために羽田路線の維持が困難となっているものもあると考えるが、小型航空機を使用して需要に見合った適正規模の供給をすることができるようになれば、1席当たりのコストは高くなるものの、路線が維持されやすくなるという利点がある。

しかしながら、小型航空機の乗り入れを認める場合には、羽田空港の1発着枠当たりの供給量を大幅に減少させることとなる。羽田空港については、平成21年の再拡張までの間は増枠が困難な状況にある一方で、今後、旅客需要の堅調な伸びが見込まれ、その発着枠の希少性が益々高まることが予想されていることから、現時点で発着枠利用の効率性を低下させるような措置を講じることは適当ではない。

したがって、小型航空機の羽田空港への乗り入れについては、引き続き、これを認めないこととせざるを得ないが、他方、羽田空港の再拡張後においては、発着枠の大幅な増加が見込まれることから、多様なニーズによりきめ細かく対応できるようにするため、一定の範囲で小型航空機の乗り入れについて検討することが望まれる。

3. 回収のあり方について

(1)回収の規模

今般、上記1. に従って配分の見直しを行うためには、新規航空会社に追加配分する発着枠20便分程度に、評価方式により再配分するための一定規模の発着枠(X便)を加えた規模の発着枠(20+X)便分が必要となる。

他方、改正航空法により発着枠の配分の見直しに係る制度が導入され、配分された発着枠が後日見直しの対象となり得る前提で発着枠が配分されたのは、平成12年の新B滑走路供用開始時に配分された57便分の発着枠である。このうち、大手航空会社に配分された40便分については、特定の政策目的や路線限定を付すことなく、評価方式により各航空会社の評価に応じて配分された自由枠である。

これらのことを総合的に勘案すると、今回の発着枠の配分の見直しに当たっては、平成12年に配分された自由枠の規模に相当する40便分程度を回収することが適当であると考える。

(2)回収の対象・方法

現在、羽田空港の発着枠の総数は、387便であるが、このうち、340便分を大手航空会社が、47便分(未使用の8便分を含む。)を新規航空会社が使用している。

今回の発着枠の配分の見直しにより、新規航空会社には20便分程度を追加配分することとなるが、この発着枠は、既存の新規優遇枠47便分の発着枠を新規航空会社が使用することを前提に、これに追加して配分するものである。したがって、既存の新規優遇枠については、回収する実質的意義に乏しく、回収の対象外とすることが適当である。

また、現在3便以下路線に使用されている発着枠については、今般、3便ルールにより新たな政策目的の実現を目指すこととなった点を重視し、これらの路線を運航する会社を改めて募集することが適当であり、その原資を確保するためにも大手航空会社の発着枠すべてを回収の対象とすべきであるとの意見があった。これに対し、ネットワーク維持の視点をより明確にする観点から、各少便数路線を現在運航する航空会社が引き続き運航することとし、そのため、3便以下路線に使用されている発着枠は回収の対象外とすべきであるとの意見もあった。

いずれの意見も一定の合理性を持つものではあるが、後者の意見については、少便数路線間に限られるものの、路線や便数の変更は航空会社の経営判断によることとなるため、その範囲内で航空会社の経営の自由度が確保されるという点で、優れている。また、そもそも、3便ルールの趣旨が、3便以下の路線に係る発着枠の他路線への転用に一定の制約を課すことによって、現在、各3便以下路線を運航している航空会社に対し、その路線・便数の維持を促そうとするものであることに鑑みると、現在3便以下路線に使用されている発着枠については、回収の対象外とすることが、政策として一貫性があると考える。

したがって、今回は、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を回収の対象とすることとし、また、回収するに当たっては、公平性を保つ観点から、回収対象となる大手航空会社の発着枠からその保有枠数に応じて定率で回収することが適当である。

1. 特定既存航空会社(スカイマーク、エアドゥ、スカイネットアジア、スターフライヤー)

(考え方)

- ・特定既存航空会社には、既に先行している大手航空会社が多く発着枠を確保している中、競争条件の公平性を確保するため、羽田の発着枠を優先的に配分。
- ・多様な航空ネットワーク形成のため、幹線(札幌・伊丹・福岡・那覇)以外の地方路線に展開するための発着枠も配分。

2. 大手航空会社(日本航空、全日空)

(考え方)

- ・幹線については、既に多数の便が就航していることから、大手航空会社には、幹線以外の地方路線において自由に使用できる発着枠を配分。
- ・現在、航空会社と地域とが主体的に協力し、工夫を行って維持している路線のうち、再拡張後は維持が困難となるが見込まれる年間旅客数40万人未満の4路線に限り、経過的な措置として、当該路線を維持するために必要となる出発枠のみを付与。

3. 地域主体の新規路線開設枠

- ・地域が主体となって、航空会社の協力を得つつ、小型機(座席数100席未満の航空機)であれば成立する路線等の新規路線の開設にパイロット事業として取り組むための枠として1便分を希望する航空会社に配分。

4. 到着枠4枠の配分

- ・(2)で、大手航空会社に対して権益外便維持分として4回分の出発枠のみを配分した結果として発生する4回分の到着枠について、当該枠を有効に活用できると考えられる日本航空に1枠、全日空に1枠、スターフライヤーに2枠を、それぞれ配分。

羽田空港発着枠の配分基準検討懇談会(第5回)(抄)①

Ⅱ. 具体的な配分の考え方

(1) 地方ネットワークの維持・充実

➤「地方活性化枠」の創設

- 幹線(羽田－千歳・伊丹・福岡・那覇)以外の路線にのみ使用可能としてはどうか。
- 全日空、日本航空及び保有機材数が12機を超える予定のスカイマークに対し、評価方式により「地方活性化枠」を配分することとしてはどうか。
 - スカイマークは、現時点の機材数は11機であるが、再拡張時点において12機を超える機材数となる計画である。スカイマークは「大手航空会社」として取り扱うべきか、引き続き「新規航空会社」として取り扱うべきか。
- 全日空及び日本航空が、平成16年に合計20便分の発着枠の回収を受けた際に、地方路線の維持・充実のために設定した権益外便が、今回の発着枠配分に際して維持が困難となることに鑑み、両社に対して一定規模の優先的な「地方活性化枠」の配分を行い、地方路線の便数の維持を図ることとしてはどうか。

➤「1便ルール」・「3便ルール」の継続

- 「1便ルール」及び「3便ルール」が地方路線の維持・充実に貢献している事実を鑑み、継続することとしてはどうか。

(2) 新規航空会社の経営基盤強化を通じた競争促進

➤「新規優遇枠」の設定

- 新規航空会社の経営基盤の充実を通じた競争促進を図るため、路線限定を付さない「新規優遇枠」を設定することとしてはどうか。
- 保有機材数が12機以下の航空会社(スカイネットアジア航空・スターフライヤー・北海道国際航空)に対して配分することとしてはどうか。
 - スカイマークを「新規航空会社」とするか、「大手航空会社」とするか(再掲)。
 - 保有機材数が最も少ないスターフライヤーに対し、経営基盤格差是正の観点からより多くの配分を行うとの考え方について、どのように考えるか。
- 平成17年度から現在までの間に配分された「新規優遇枠」の使用に係る発着枠転用ルール(※)については、当該ルールが新規航空会社による地方路線の維持・充実に貢献している事実を鑑み、継続する。
 - ※ 平成17年度以降現在までの間に配分された「新規優遇枠」については、羽田空港の着陸料が軽減されている路線(羽田－千歳、羽田－伊丹、羽田－福岡及び羽田－那覇の4路線以外の路線)にのみ転用可能。

(3) 小型機による新たな路線展開に向けた取り組み

➤「小型機枠(100席以下)」の創設

- 羽田空港への座席数60席以下の小型機の乗り入れ制限を撤廃してはどうか。
- 小型機による新規路線の開設を促進するための枠として、「小型機枠(100席以下)」を創設してはどうか。
- 当該枠の使用希望が具体化するまでの間は、暫定的に「地方活性化枠」として、希望する航空会社が活用可能としてはどうか。

IV. 評価方式の充実について

- 「評価方式」における評価項目の見直しを行い(別紙参照)、次回の発着枠配分時から適用する(今回の配分には適用しない)こととしてはどうか。
- 以下の事項については、今回の対応は見送り、検討を継続することとしてはどうか。
 - ◇環境への取組状況を評価する項目を追加するか否か。
 - ◇コードシェア・乗継運賃の設定状況を評価項目に追加するか否か。
 - ◇安定的な発着枠の使用状況を評価項目に追加するか否か。
- 「評価方式」については、新規航空会社も対象とし、評価項目も大手航空会社と同じとするが、新規航空会社と大手航空会社では、機材数や経営基盤等に差があることに鑑み、評価は、新規航空会社間で行うこととしてはどうか。

2. 今般の羽田空港発着枠配分に関する基本的考え方

- ・羽田空港は我が国航空ネットワークの中核となる基幹空港であるとともに、我が国の競争力の強化という観点からも重要な役割を担う空港である。その上、同空港は、4本目の滑走路の整備により処理能力の増強が図られたが、その使用状況は依然として極めて過密である。同空港については、従来から航空法第百七条の三の混雑空港に指定し、その発着枠の使用を国土交通大臣の許可にかからしめてきたところであるが、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、引き続き同法に基づく管理を行う必要がある。
- ・今後の発着枠の管理に当たっては、発着枠の増加の有無に関わらず、今回示される配分の基準、考え方を踏まえつつ、時宜にかなった評価基準に基づき、航空会社による発着枠の使用状況を適切に評価し、航空法第百七条の三に基づく許可(5年毎)に厳格に反映させるべきである。

3. 競争の促進に関する考え方及び評価の方向

(考え方)

- ・従来、羽田空港については、航空会社の新規参入及び事業規模の拡大を促し、競争促進を図るため、大手航空会社以外の会社に対して優先的に発着枠の配分を行ってきた。その結果、現在羽田に就航しているスターフライヤー、AIRDO、スカイネットアジア航空、スカイマークの4社(以下「既存新規会社」と言う。)に関しては、以下の点から競争の促進に寄与し、利用者利便の向上に貢献していると評価できる。
 - 既存新規会社が参入した路線においては、利用者にとって利用可能な航空会社が増加するとともに、運賃の低廉化・多様化、新たな需要の喚起につながっている。
 - 既存新規会社各社が競争力のある運賃設定を行い、シェアを伸ばすに従い、大手航空会社への牽制力も備えつつある。
 - 既存新規会社のユニットコスト水準は大手航空会社と比して遜色ない水準に達しており、ある程度効率的な生産体制が構築されつつある。
- ・こうした状況から、既存新規会社に関しては、いずれも経営基盤を確立し、我が国航空ネットワークにおいて重要な地位を占めつつあり、大手航空会社も含めた各社間での自立的競争が行われるようになってきていると考えられる。

(評価の方向)

- ・上記の考え方に従って、既存新規会社に関しては、今後、公平な環境の下での競争を促進するという観点から、大手航空会社同様、後述するような地方路線ネットワークの現況等各評価項目により評価を行い、発着枠の配分を行うべきである。
- ・ただし、これまでスケールメリット等の観点からの保護育成が必要とされてきた保有機材12機という基準に増枠の時点で達する計画が無い既存新規会社については、参入促進及び規模拡大を通じた事業者間の競争促進による利用者利便の向上という政策の継続性の観点からも一定の配慮が必要である。

4. 多様な輸送網の形成に関する考え方及び評価の方向

(考え方)

- ・国内航空において多様な輸送網が形成されることは、利用者利便の向上、航空の発展にとって極めて重要であり、航空政策の最重要課題の一つであるとの認識に立ち、そうした輸送網の中核をなす羽田空港の発着枠配分に当たっての評価項目を検討すべきである。
- ・これまでも評価項目において、羽田空港と地方空港との間のネットワークへの貢献度合いのみならず、地方空港同士を結ぶ全国ネットワークへの貢献度合いも評価の対象としてきているが、羽田空港が国内航空に果たしている役割の大きさにかんがみ、多様な輸送網を形成するという観点から、引き続き羽田からのネットワーク及び全国ネットワークを評価の視点として維持すべきである。
- ・また、今後の我が国の社会経済状況や国内航空におけるLCCも含めた競争の進展等を勘案すると、地方航空ネットワークを維持すること自体が更に厳しい状況に置かれると考えられる。また、空港が全国にほぼ配置されたこと、国内航空利用者が平成18年度をピークに減少局面に入っていることを考慮する必要がある。
- ・このため、従来の地方航空ネットワークの拡大という観点ではなく、現在のネットワークを維持するためのインセンティブを付与するという観点から、評価項目を見直す必要がある。

(羽田空港ネットワークに関する評価の方向)

- ・羽田空港においては、従来、特に維持が困難と見込まれる少便数路線に対しては、1便ルール及び3便ルールという転用規制により維持を図ってきた。しかしながら、羽田空港の高需要路線における競争激化に伴う航空会社の収益性の悪化等により、これら需要の小さな路線の維持は一層困難となってきたことから、さらなる配慮が必要な状況となっている。
- ・地方からの要請も踏まえ、現行の1便ルール及び3便ルールは当面継続して運用することとしつつ、羽田空港からの少数便路線の維持及び利用者利便の確保のインセンティブとなる評価項目の検討が必要である。具体的には、幹線を除く羽田空港からの地方航空ネットワークを引き続き評価するとともに、需要の小さな3便以下の路線をこれまで維持してきた企業努力を評価し、1便ルール及び3便ルール対象路線の便数を評価の対象とすべきである。

(全国ネットワークに関する評価の方向)

- ・全国ネットワークに関してはこれまで、ネットワークを拡大させていることを評価の対象としてきた。すなわち、「低需要路線の便数」及び「ナイトステイ空港」がそれぞれ過去5年間で増加していることを求めてきた。しかしながら、上述のとおり、空港が全国にほぼ配置されたこと、国内航空利用者が平成18年度をピークに減少局面に入っていることから、拡大を求める観点を、現状のネットワーク規模そのものを評価する観点到改める必要がある。具体的には、地方路線(幹線及び羽田路線以外の路線(離島路線を含む))の数及び旅客キロを評価の対象とすべきである。前者はネットワークの面的広がり、後者は利用者のニーズに基づく輸送サービスを提供した実績を評価することを主眼とするものである。

5. 航空の安全の確保に関する考え方及び評価の方向

(考え方)

- ・安全の確保は航空運送事業の大前提であり、今後とも航空会社において堅持されるべき要素である。我が国の航空会社の安全性のレベルは世界的に高い水準にあるが、より高い安全性が実現されるよう、航空会社は取組みのさらなる強化を図るべきであり、行政は必要な政策を着実に実施していくべきである。

(評価の方向)

- ・従来、安全の確保に関する評価項目が設けられてきたところであるが、航空会社の安全に対する取組みを一層促すよう適切に評価項目を見直す必要がある。その評価に当たっては、安全上支障を及ぼす事態を未然に防止するため、機材品質を向上させること、また安全上支障を及ぼす事態が発生した際の再発防止のため、迅速な対応措置がとられること等にインセンティブが働くよう、複数の観点から評価を行うべきである。具体的には、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、及び過去5年間に国に報告することが義務付けられている安全上の支障を及ぼす事態に対して一定期間内に必要な再発防止策を策定した割合を評価の対象とすべきである。また、後者の評価項目における「一定期間」については、過去、再発防止策の策定による措置完了に要した平均的な期間を目安として、90日以内とすることが適当である。
- ・なお、上記評価項目は、既に世界的に高いレベルの安全性を有する我が国の航空会社に対して、その安全に対する取組みを一層促すことを目的として設定するものであり、本項目の評価において順位が劣後することが、必ずしも当該航空会社の安全性レベルの水準が世界的に見て低いことを意味しない点に十分留意すべきである。
- ・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が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。

6. 市場メカニズムに関する考え方

(考え方)

- ・羽田空港の発着枠配分においては、国土交通省成長戦略で示されたように、航空会社の事業展開の自由度を高めつつ、真に必要なネットワークの維持や競争環境の確保を通じた利用者利便の向上といった公共的価値も併せて実現できる手法について検討することも必要である。そのため、国民の貴重な財産である羽田空港発着枠に対して最も高い価値を見いだす者に使用させる市場メカニズムの導入可能性等を検討し、発着枠配分における競争性を向上させることが重要である。
- ・市場メカニズムの導入可能性を検討する過程で、スロットオークションに関する検討を行った。その結果、スロットオークションは市場メカニズムを機能させる上で優れた手法であるが、米国では、米国運輸省によるオークション案について、航空会社等が提訴した結果、裁判所により実施延期が決定され、最終的に案を取り下げた事例が最近生じている。また、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(詳細は別添1参照)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。

(地方路線維持のための政策コンテストの検討)

- ・発着枠配分におけるスロットオークションの導入には、解決すべき課題がある一方、前述のように、地方航空ネットワークの充実に関しては地域の主体的な役割が期待されること、発着枠配分において競争性の要素を導入することは重要であること等にかんがみ、これらを実現する手法について検討を行った。その結果、既存の政策枠の活用状況を踏まえた上で、当該政策枠を活用し、地域が航空会社とのパートナーシップにより実施する地方航空ネットワークの充実のための取組みの提案に関してコンテストを実施し、優れた提案を評価して発着枠を付与する手段の導入を検討すべきとの結論に至った。
- ・これまでも各地域は航空路線の充実のため、地域の実情に応じた利用促進方策の実施や、地域と航空会社がリスクを分担して路線維持を行う仕組みの導入など、様々な役割を担ってきている。
- ・このような手段の導入は、地域による主体的・先進的な取組みへのインセンティブとなるだけでなく、地域間競争の要素を盛り込むことで各地域の取組みの高度化を促すものであり、発着枠の配分における競争性導入及びその効率的使用に資するものである。実際の提案にあたっては観光等の地域活性化に向けた創意工夫に満ちた優れた取組みを期待したい。また、コンテストの実施に際しては、透明性を確保するとともに、地域による取組みの将来的な実効性の確保、新たな地域による優れた提案の可能性及び制度的枠組みに対する検証等の観点から、予め評価基準を定めた上で実施し、2～3年程度を目安として一定の時期を定めて、その取組みの実施状況を随時モニターするとともに、効果等を評価・分析の上、必要に応じて制度の見直し、再実施等を検討するべきである。

7. 破綻事業者の取扱いに関する考え方及び評価の方向

(考え方)

- ・破綻事業者であっても、航空法に基づき混雑空港である羽田空港の使用許可を受けて航空輸送サービスを提供し、利用者利便の確保に貢献していること、今後の企業再建に向けてのインセンティブを損なわないようにする点にも留意する必要があることから、単に破綻事業者であることをもって配分対象から前もって除外するということは適切ではなく、あくまで評価項目に照らして影響の度合いを精査し、取り扱うべきである。すなわち、会社再建に向け活用した手法(法的整理や公的支援等)を勘案し、当該手法により影響が生じた項目と期間の取扱いを検討する必要がある。
- ・なお、本項目については、一部委員から、政府により支援を行うことを決定した破綻事業者に対し、発着枠配分において不利な取扱いをすべきではないという意見があった。

(評価の方向)

- ・破綻事業者が、公的支援や企業再建法制等を活用して企業再生の手续に入った場合、そのような措置がとられなければ事業活動が停止され運航の継続が不可能な状態であったと考えられる。すなわち、当該企業再生期間は本来運航が行えなかった期間と考えることができる。
- ・航空法において、混雑空港の使用許可に当たっては、「従前の使用状況に配慮」しなければならないと定められていることを踏まえると、評価期間にそのような期間が含まれていたことを適切に反映させる必要がある。従って、法令の遵守等、経営状態に関わらず行われる企業活動に関する評価項目(「安全の確保」及び「行政処分」)を除き、企業再生期間を評価期間から控除することが適当である。具体的に は、対象となる評価項目の点数から、評価期間に占める企業再生期間を除いた期間の割合を乗じることにより控除することとすべきである。

8. 評価方法・評価項目等の見直し

- ・上記各視点を踏まえ、別添2の通り評価項目を見直すことが適当である。
- ・3. に基づき、評価項目による評価の対象は大手航空会社2社に既存新規会社4社を加えた6社とするが、これまでの評価項目は大手航空会社を念頭に置いたものであるため、既存新規会社を加えた6社を評価の対象とする今回の配分においては、評価方法を適切に見直すことが必要である。具体的には、2社の評価を前提としたこれまでの○×方式による評価を改め、6社間で点数の付与・按分を行う方式に改めるべきである。また、必要に応じ6社間で相対的な評価を行い、他社と比較して優れた取組みを行う事業者が評価されるよう各項目の見直しを行うべきである。
- ・各評価項目の評価に関し、安全、競争の促進、多様な輸送網の形成等利用者利便の向上等の航空法の混雑空港使用許可の趣旨に鑑み、従前同様「利用者利便の向上の観点からの評価項目」を2倍にするウェイト付けを行うことが適切である。なお、今回はネットワークを重視した評価項目の見直しを行っている。
- ・近年、利用者の需要やニーズ等を踏まえた経営上の判断から、運航の多頻度化、機材の小型化が進展しつつある。このような変化に対応するため、一発着枠当たりの輸送人員の増加は求めないこととすべきである。他方で、需要が多く発着枠が限られた羽田空港を効率的に使用する観点からは依然として重要であることから、羽田空港の一運航当たりの輸送人員が羽田空港平均を上回っている事業者を評価することとすべきである。