資料3
羽田発着枠配分基準
検討小委員会（第3回）

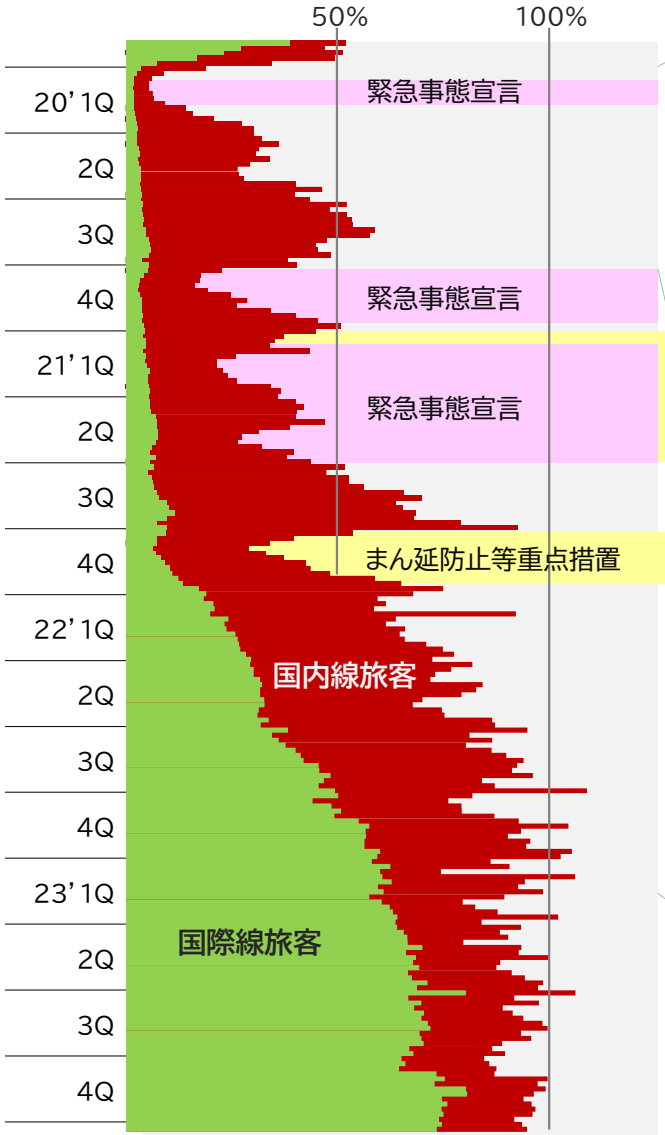
補足資料

国土交通省 航空局
令和6年5月

行動制限等の措置の経緯と、本邦社の航空旅客数の推移

国土交通省

○ 新型コロナウイルス感染症の感染拡大以後、**累次にわたり、政府による行動制限等が実施**されてきた。
○ 2023年5月8日、5類感染症に位置付けが変更され、**特措法に基づく措置は終了**した。



主要本邦航空会社の旅客数の推移
(週次・コロナ前比)

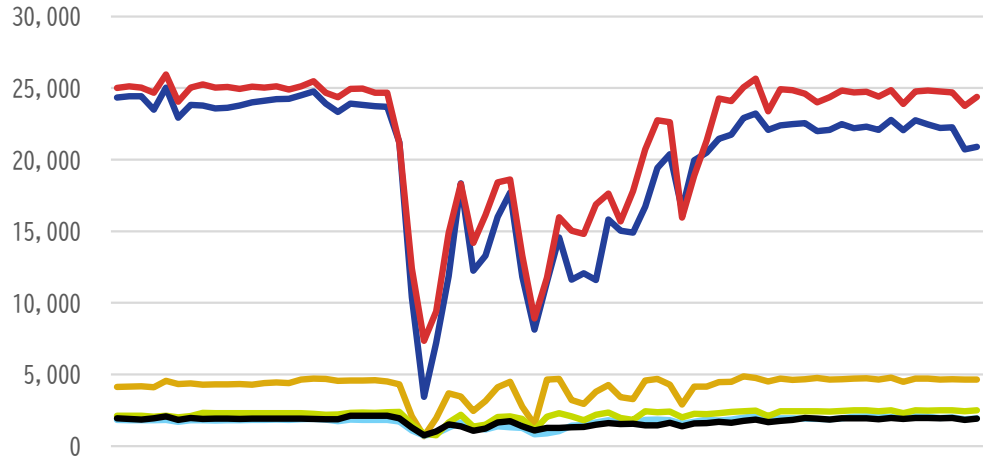
2020年2月25日	政府対策本部が「新型コロナウイルス対策の基本方針」を決定 ―「地域で患者数が継続的に増えている状況では、…広く外出自粛の協力を求める対応にシフトする。」
2月28日	北海道が独自の「緊急事態宣言」を決定
3月26日	東京都及び隣接4県が共同で不要不急の外出自粛を呼びかけ
4月7日	7都府県を対象に**緊急事態宣言**を決定 ―「対象区域に属する都道府県は、住民に対して、外出の自粛等について協力の要請を行う」(新型インフルエンザ等対策特別措置法45条1項)
4月16日	**緊急事態宣言**を全国に拡大(～5/31)
5月4日	「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」の変更 ―「住民に対して都道府県をまたいで人が移動することは極力避けるよう促す」
2021年1月7日	1都3県に**緊急事態宣言(2回目)**(～3/21)
4月5日	初めての**まん延防止等重点措置**を決定(～11/30)
4月25日	1都2府1県に**緊急事態宣言(3回目)**(～11/30)
2022年1月9日	2回目の**まん延防止等重点措置**を決定(～3/21)
2023年5月8日	新型コロナウイルス感染症の感染症法上の位置付けを「**5類感染症**」に変更

就航6社の運航回数・提供座席数の推移（月次）

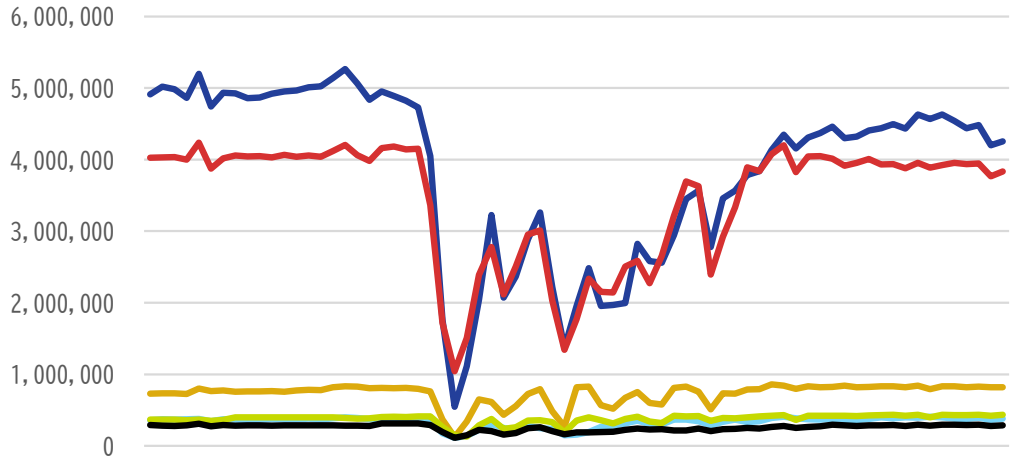
国土交通省

○ 就航6社の運航回数・提供座席数について、コロナ前の水準に戻り切れていない会社もある。

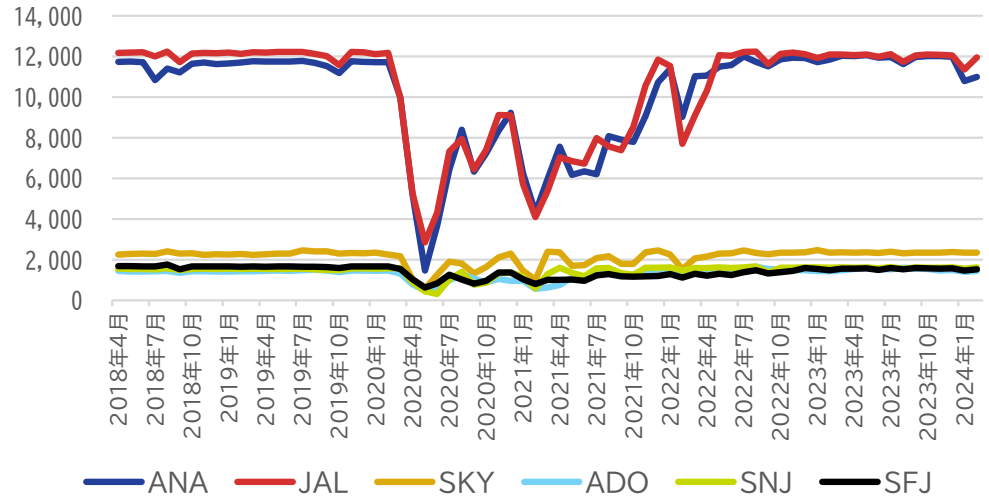
運航回数



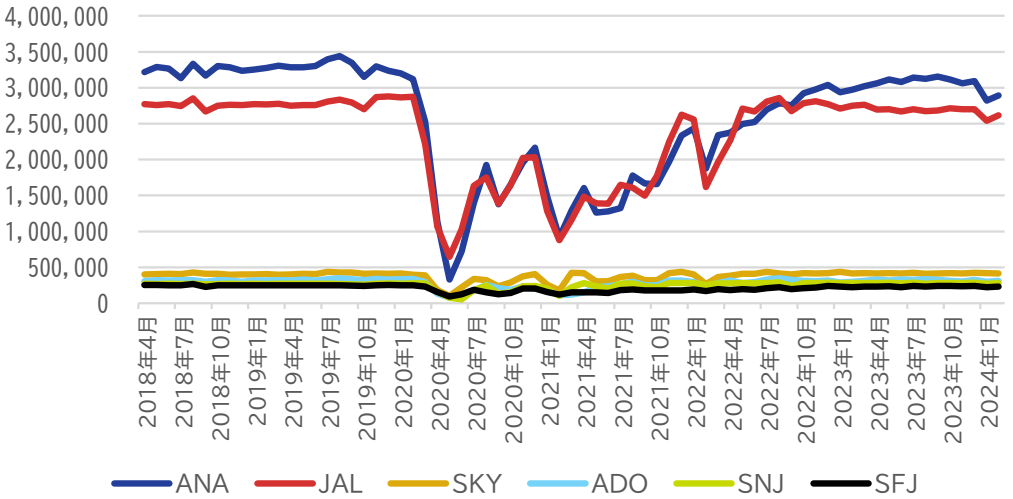
提供座席数



運航回数（羽田路線）



提供座席数（羽田路線）



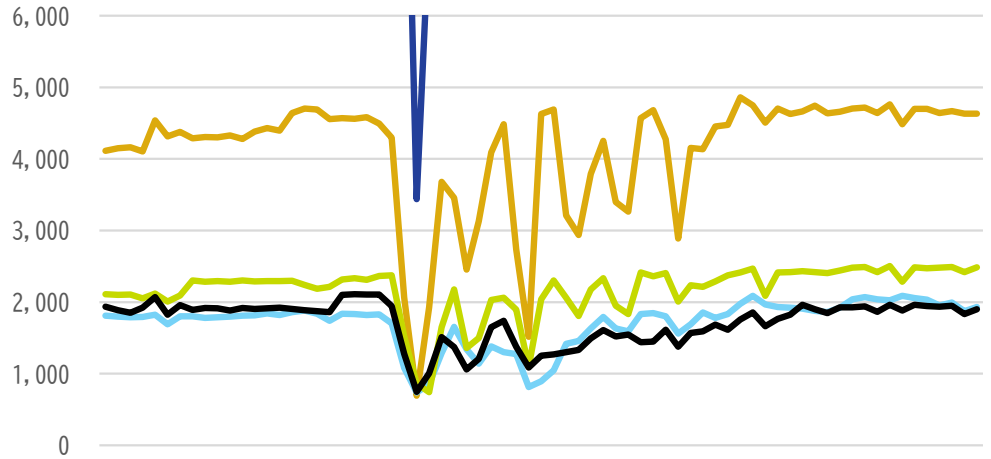
（注1）集計の都合上、JALグループの数値に琉球エアーコミューターの実績が含まれていない。（注2）1か月の日数の影響を除外するため30日相当分に換算している。
（出典）数字はいずれも航空局調べ

就航6社の運航回数・提供座席数の推移（月次）

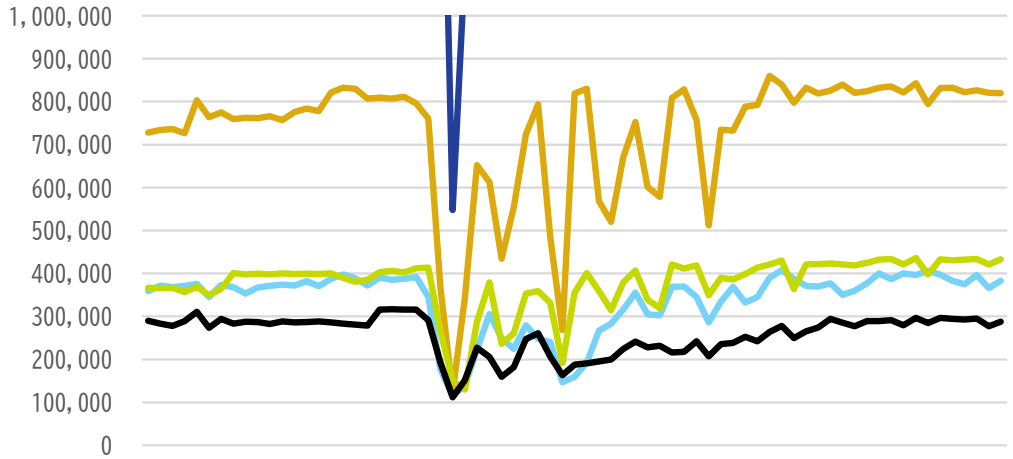
国土交通省

○ 特定既存航空会社の推移を確認するため、前頁のグラフを拡大して再掲表示したもの。

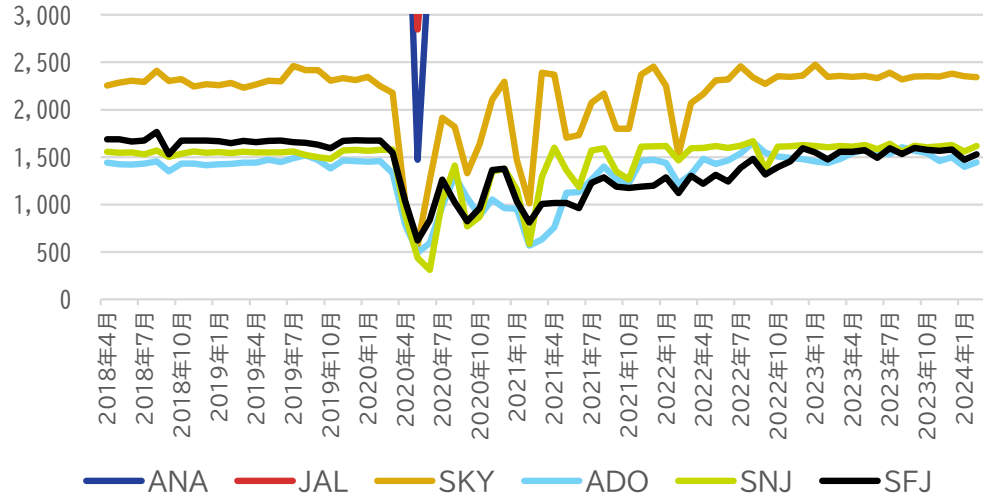
運航回数



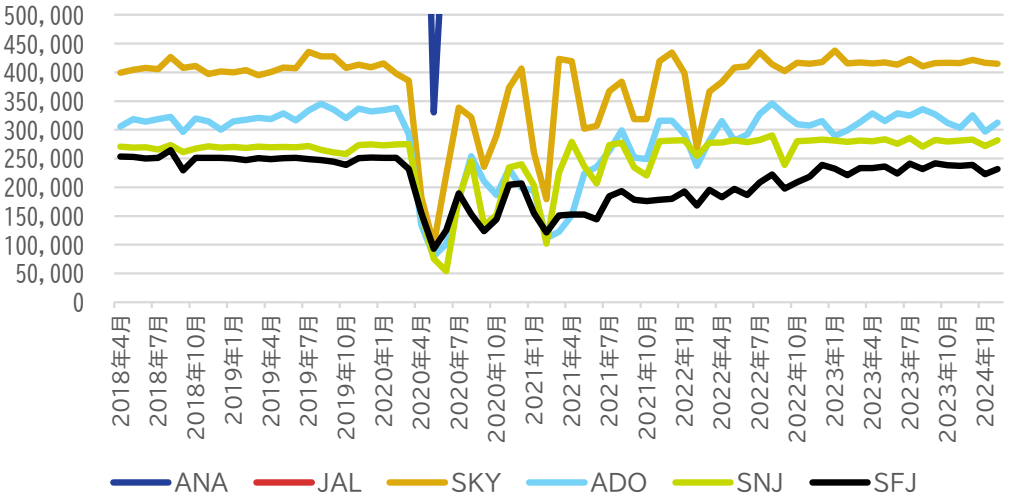
提供座席数



運航回数（羽田路線）



提供座席数（羽田路線）



（注1）集計の都合上、JALグループの数値に琉球エアーコミューターの実績が含まれていない。（注2）1か月の日数の影響を除外するため30日相当分に換算している。
（出典）数字はいずれも航空局調べ

国内線における共同運航(コードシェア)の実施状況

国土交通省

○ 国内線では、11社(運航9社・販売2社)が、104路線(のべ118路線)においてコードシェアを実施。
○ 羽田発着路線では、4社(運航3社・販売1社)が、16路線(のべ16路線)においてコードシェアを実施。

販売＼運航	日本エアコミューター JAC	AIRDO ADO	ソラシドエア SNJ	スターフライヤー SFJ	ジェットスター・ジャパン JJP	フジドリームエアラインズ FDA	アイベックスエアラインズ IBX	オリエンタルエアブリッジ ORC	天草エアライン AHX
全日本空輸 ANA	14路線	11路線（6路線）	14路線（6路線）	5路線（4路線）	—	—	13路線	10路線	2路線
日本航空 JAL	—（共同引受）	—	—	—	17路線	24路線	—	5路線	3路線

※ ()内は羽田路線の数

複数のコードシェアが実施されている路線

新千歳＝仙台（ANA販売/IBX・ADO運航）
中部＝福岡　（ANA販売/IBX・SFJ・ORC運航、JAL販売/JJP運航）
中部＝沖縄　（ANA販売/SNJ運航、JAL販売/JJP運航）
中部＝宮崎　（ANA販売/SNJ運航、ANA販売/ORC運航）
福岡＝新潟　（ANA販売/IBX運航、JAL販売/FDA運航）
長崎＝壱岐、福江、対馬、福岡＝対馬、福江　（ANA・JAL販売/ORC運航）
熊本＝天草、福岡＝天草　（ANA・JAL販売/AHX運航）

コードシェアが実施されている羽田発着路線

新千歳、旭川、函館、女満別、帯広、釧路
（ANA販売/ADO運航）
宮崎、熊本、長崎、鹿児島、大分、沖縄
（ANA販売/SNJ運航）
福岡、北九州、関西、山口宇部
（ANA販売/SFJ運航）

リージョナルプラスウィングスの設立

国土交通省

○ AIRDOとソラシドエアは、2022年10月に、共同持株会社「リージョナルプラスウイングス」を設立。

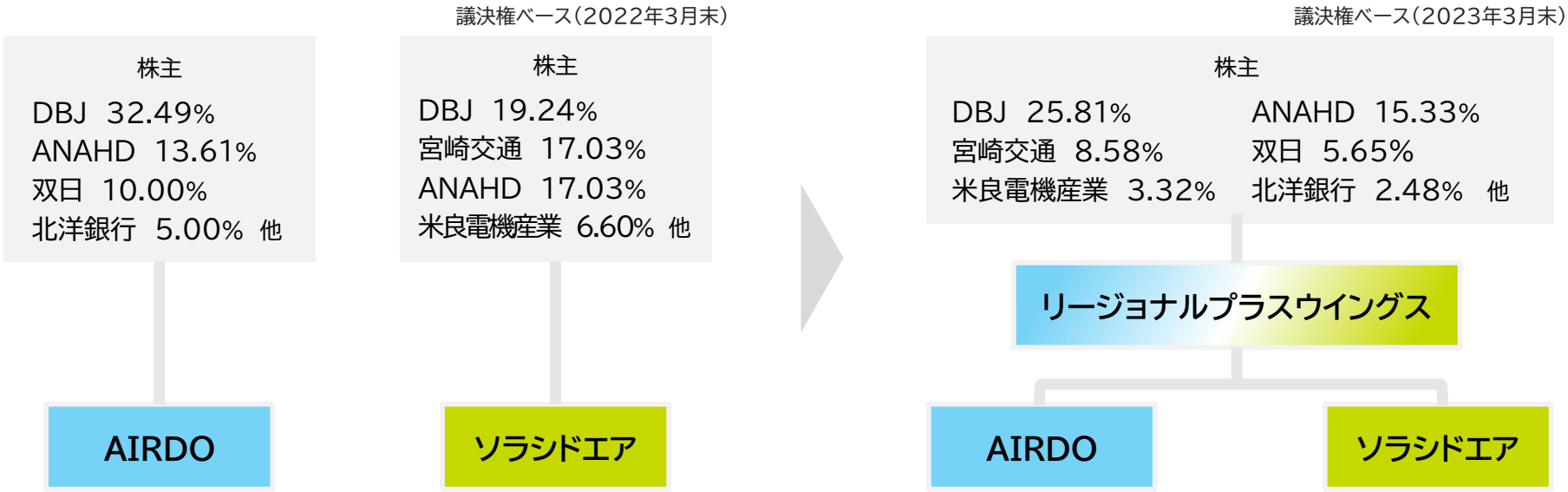
共同持株会社設立の基本方針（2022年5月公表）

○ 両社は、共同持株会社設立後も、「北海道の翼」「九州・沖縄の翼」として、それぞれが航空運送事業許可および固有のブランドを有する地域に根差した航空会社として、引き続き地域社会とともに持続的な発展を目指します。

○ 両社は、可能な限りの業務共通化や知見共有等によるさらなる費用削減と、新たな価値を共創することによる収益拡大に向けた取り組みの推進を目指します。

○ 共同持株会社を通じた新たな組織体制の構築による経営基盤の一層の強化と、地方路線の安定した航空ネットワークの堅持により、お客様への一層の付加価値の提供および持続的な成長を目指します。

共同持株会社の設立スキーム



通達における「合併」の考え方

国土交通省

○ 競争促進のために配分したという趣旨に鑑み、特定既存航空会社が、他の航空会社と合併等した場合や、合併等と同程度の事例とみなされる場合には、その特定既存優遇枠を回収することとしている。

「東京国際空港の国内線発着枠の利用について」(平成22年3月23日国空事第1138号)(局長通達)(抄)

1. 定義
本通達における用語の定義は、次のとおりとする。
(1) (略)
(2)「既存航空会社」とは、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項の許可を受けている航空会社であって、新規参入航空会社に該当しないものをいう。
(3)「大手航空会社」とは、JALグループ及びANAグループに属する航空会社をいう。この場合において、既存航空会社、既存航空会社の子会社及び次のいずれかに該当する航空会社(①又は②と同等程度の関与があるとみなされる航空会社を含む。)は、同じ航空会社グループに属するものとして扱う。
① 既存航空会社、既存航空会社の子会社及び既存航空会社の持株会社又はこれらの者のいずれかが議決権の20%以上を実質的に所有している会社
② 既存航空会社、既存航空会社の子会社及び既存航空会社の持株会社の社員(他の会社に出向中の者を含む。)が全役員数の4分の1を超えている会社
(4)「特定既存航空会社」とは、既存航空会社のうち、大手航空会社に該当しないものをいう。
(5)～(11) (略)

3. 特定既存優遇枠の配分等について
(1)～(4) (略)
(5)特定既存優遇枠は、競争促進を図る観点から特定既存航空会社に配分することとしたものであることに鑑み、特定既存優遇枠の配分を受けた特定既存航空会社が他の航空会社と合併した場合等においては、次のとおり取り扱う。
① 特定既存航空会社が、大手航空会社と合併し又は大手航空会社に対して国内定期航空運送事業の全部又は羽田空港路線に係る部分を譲渡する場合は、当該特定既存航空会社に配分された特定既存優遇枠は回収する。
② 特定既存航空会社が、他の特定既存航空会社と合併し又は他の特定既存航空会社に対して国内定期航空運送事業の全部若しくは羽田空港路線に係る部分を譲渡する場合であって、当該合併又は当該譲渡の結果、当該合併後に存続することとなる航空会社又は当該事業の譲渡を受けた航空会社の保有機材数が12機を超えることとなるときは、12機を超える部分に係る航空機の運航に必要となる特定既存優遇枠は回収する。
③ 特定既存航空会社が羽田空港を使用した国内定期航空運送事業から撤退する場合は、当該特定既存航空会社に配分された当該特定既存優遇枠は回収する。
④ 上記①、②又は③以外の場合であっても、特定既存優遇枠の配分後に、特定既存航空会社が1.(3)①又は②に該当することとなった場合など、上記①、②又は③と同程度の事例とみなされるときは、上記①、②又は③に準じて取り扱うものとする。

1便ルール・3便ルールを導入した経緯

国土交通省

○ 地方航空ネットワークの維持・形成のため、平成12年に1便ルールを、平成16年に3便ルールを設定。

『当面の羽田空港の望ましい利用のあり方について』(当面の羽田空港の望ましいあり方に関する懇談会報告(平成16年9月))(抄)

1. 今般の発着枠の配分の見直しに関する基本的考え方について

(1)基本的考え方

・・・(前略)・・・平成12年の規制緩和により、路線の設定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り利用者利便の向上を図ることを原則としてきた。このため、羽田空港におけるミニマムのネットワークの維持・形成のための措置については最小限のものにとどめるとの考えをとり、・・・(中略)・・・いわゆる1便ルール(減便の結果、1便未満となる場合には、当該発着枠を国が回収し、当該路線を運航する航空会社を募集するルール)を設定し路線維持に努めてきた。・・・(後略)・・・

2. 発着枠の配分の見直しについて

(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

羽田空港においては、1便ルールの存在により、ごく短期間の事例を除けば、従来より羽田空港との間で開設されていた航空路線については最低1便分の発着枠は確保されており、羽田路線において撤退が行われた路線はない。

しかしながら、全体として見れば、規制緩和の進展による競争の激化、大手航空会社の経営状況等を背景に、徐々に、幹線等の多便数路線へのシフトが進行している。発着枠の制約がある状況の下では、相対的に需要の小さい少便数路線は、それ自体は相応の収益性が見込める場合であっても、より収益性の高い幹線等の路線と同じ土俵で発着枠の獲得を競う限りにおいて、常に減便のリスクに晒されており、大手航空会社から発着枠を回収した場合には、更にこのリスクが高まるおそれがある。

他方、羽田空港は、国内航空旅客の約6割が利用する基幹空港であることに鑑みると、少便数路線の維持方策を講じることは、同空港をめぐる多様な輸送網の維持・形成につながり、我が国全体の利用者利便の向上に資するものである。

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。

1便ルール・3便ルールに関する議論

国土交通省

○ 前々回の小委員会では、少需要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が検討され、**平成24年から、新たな評価項目として「3便ルール対象路線の便数」を追加**。

○ 前回の小委員会では、**本ルールのあり方については引き続き検討することが必要である**とされた。

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）（抄）

4. 多様な輸送網の形成に関する考え方及び評価の方向性

（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。

（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ていることから、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、羽田空港からの少便数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。

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）

4. 政策枠、1便ルール・3便ルールについて

（3）1便ルール・3便ルール

近年の国内航空需要の堅調な推移のもと、少便数路線についても、旅客数、搭乗率は改善傾向にあるものの、羽田空港に発着する全路線で見ると依然として厳しい状況にある。

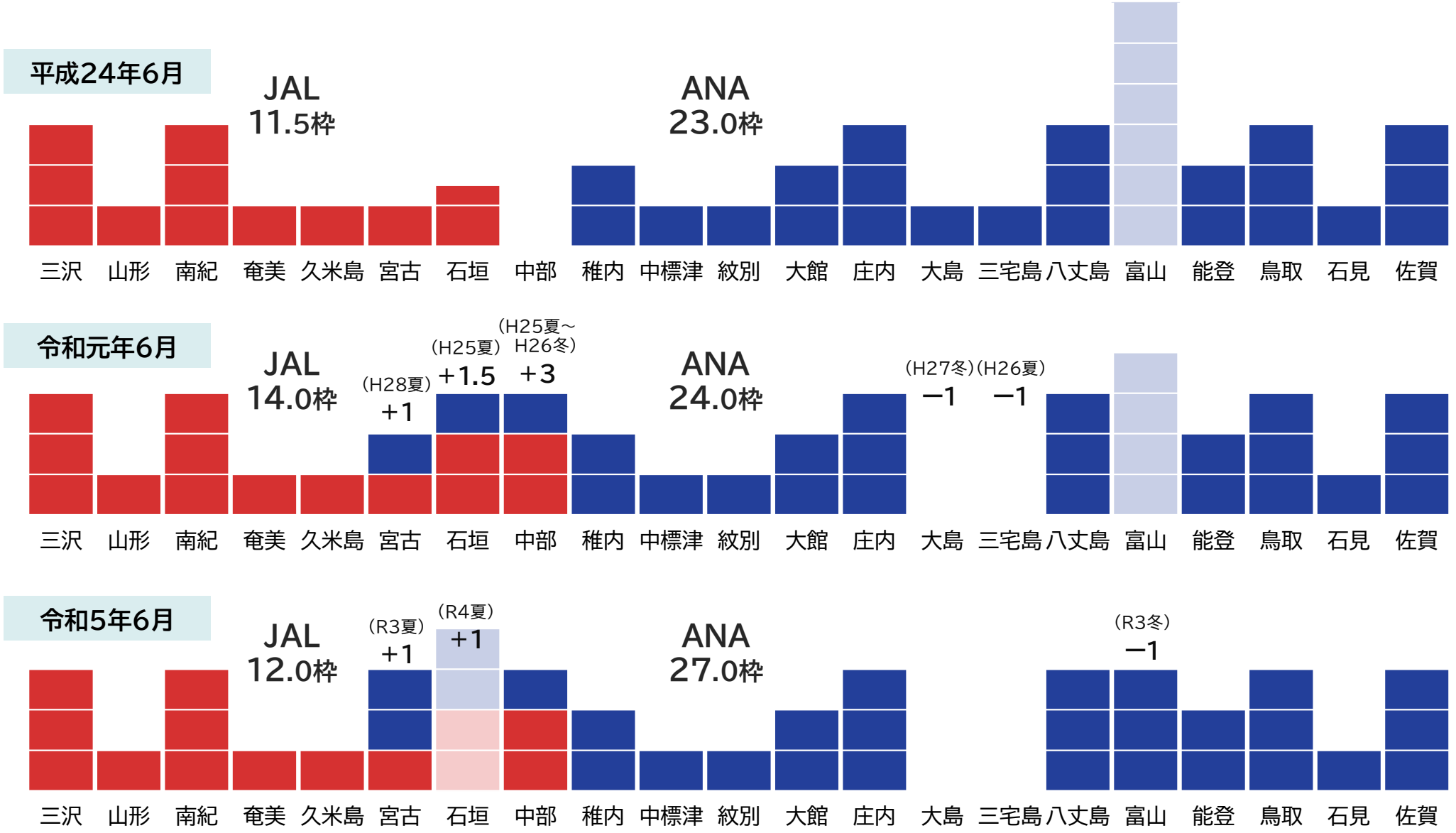
羽田空港と各地域を結ぶ航空路線は、各地域にとって重要な交通基盤であるとともに、地方創生や観光振興等を通じた交流人口の拡大にも不可欠なものであり、少便数路線の維持は引き続き必要であると考える。

一方、こうしたルールの存在により、**路線維持に向けた地方自治体の取組が十分に行われていないのではないか**という指摘もあり、**本ルールのあり方については引き続き検討することが必要**である。

3便ルール対象路線の変遷

国土交通省

○ 令和元年と令和5年を比べると、期間中の増減便により、石垣が対象から外れ、富山が対象となった。

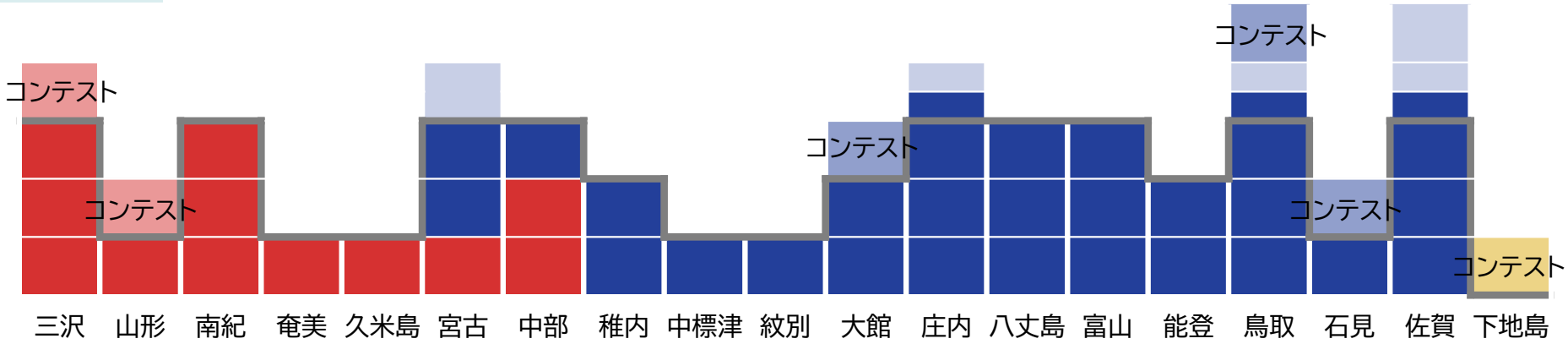


3便ルールにおける便数カウント

国土交通省

○ 現在、**権益外便**や**政策コンテスト枠等で運航する便**は、3便ルールの便数のカウント対象外。

令和5年6月



○権益内便で①又は②に該当する便

①地方枠のうち出発0.5枠又は到着0.5枠(注)の配分を受けて運航する便　・・・庄内0.5、鳥取0.5、佐賀0.5

②政策コンテスト枠の配分を受けて運航する便　・・・三沢、山形、大館、鳥取、石見、下地島

○権益外便　・・・　宮古1、庄内0.5、鳥取0.5、佐賀0.5＋1

参考：羽田空港の容量拡大に伴う第1段階の発着枠配分（2010年10月～）における出発枠/到着枠の配分について

・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こと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付与。

・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。

羽田空港における国内線権益外便について

国土交通省

○ 権益外時間帯は、発着枠配分の対象外であり、航空会社が希望すれば使用可能。

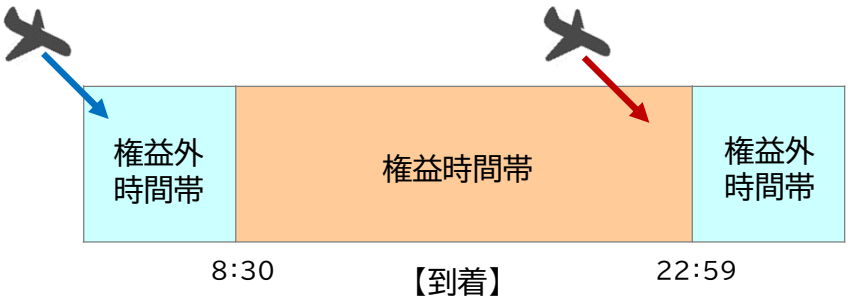
東京国際空港の権益時間帯

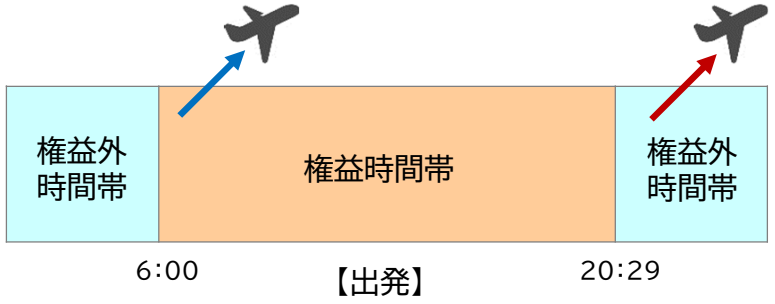
時間帯	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
到着		深夜早朝時間帯				特定時間帯								混雑時間帯										
出発		深夜早朝時間帯									混雑時間帯										特定時間帯			

混雑時間帯 ・・・・・・「国内線の権益時間帯」。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」。国内線の配分対象外で航空会社が希望すれば使用可能。

権益外便のイメージ図





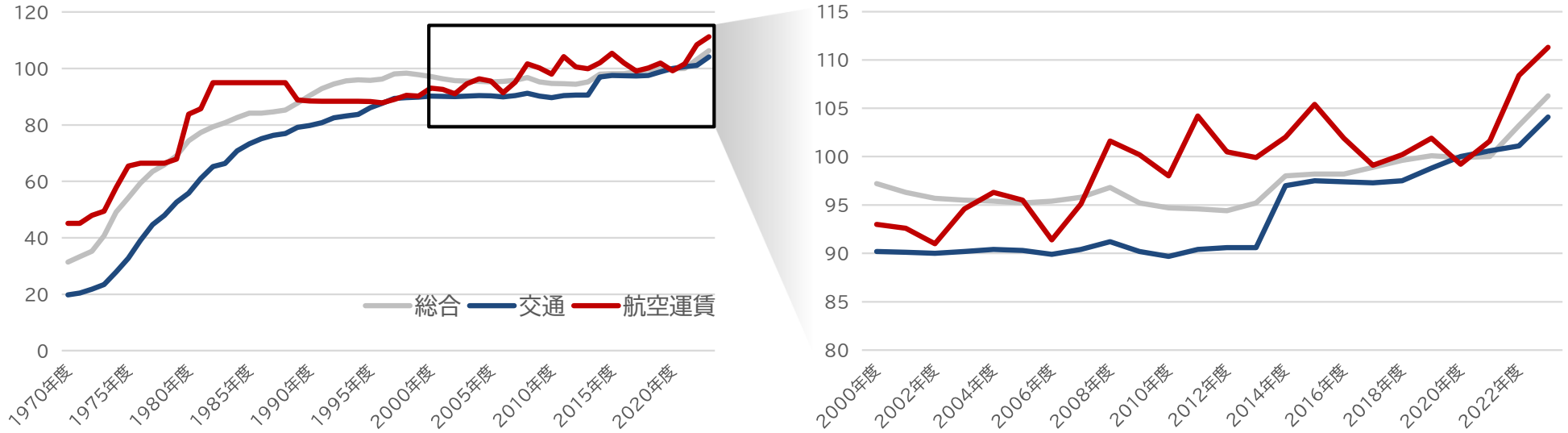
消費者物価指数の動き

国土交通省

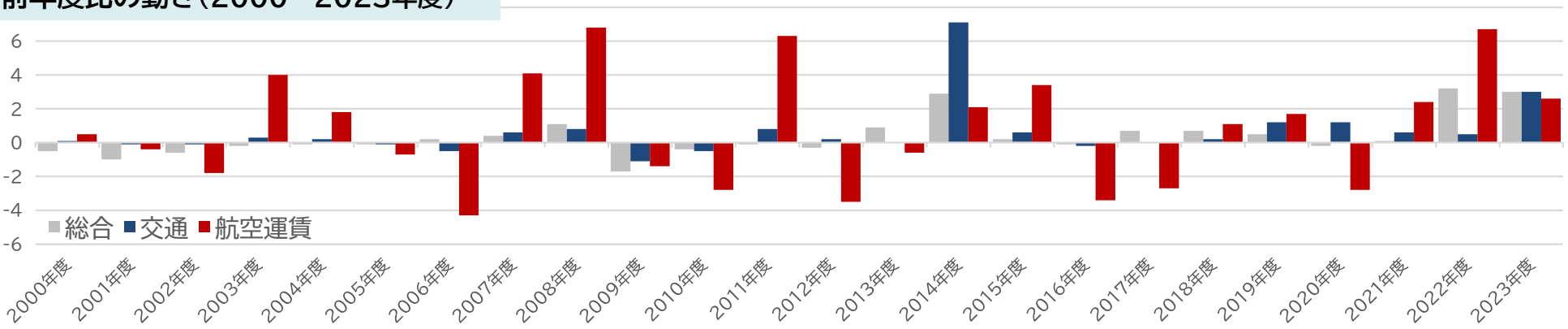
○ 2023年度の消費者物価指数の総合指数は、2020年を100として106．3。前年度比3．0%上昇。
また、航空運賃は、2020年を100として111．3。前年度比2．6%上昇。

（出典）総務省「消費者物価指数」

消費者物価指数（2020年基準）の動き



前年度比の動き（2000～2023年度）

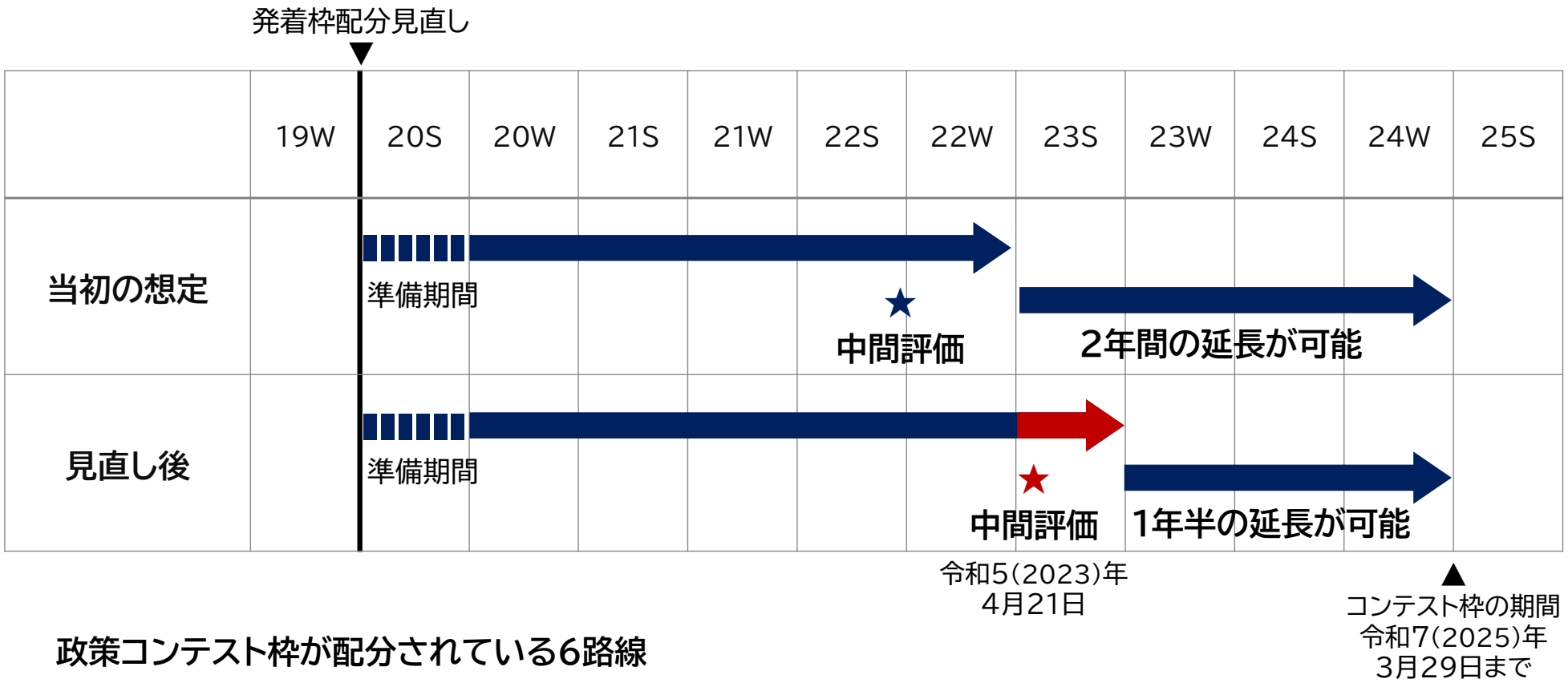


羽田発着枠政策コンテストの検証時期

国土交通省

○ 政策コンテスト枠は、当初3年間(＝22年冬ダイヤまで)を配分し、2022年中に取組みの中間評価を行ったうえで、その後原則2年間の継続使用(＝24年冬ダイヤまで)を検討する仕組みとされた。

○ コロナ禍の影響を踏まえ、中間評価を想定より半年ほど遅らせて実施。当該評価の結果を踏まえて、現行の6路線におけるコンテスト枠の使用期間は24年冬ダイヤまで継続とされた。



政策コンテスト枠が配分されている6路線

鳥取空港、石見空港、山形空港、大館能代空港、三沢空港、下地島空港

脱炭素化基本方針に基づく計画の策定状況時期

国土交通省

○ 羽田就航6社のうち、2社が大臣認定を取得済み、1社は24年中に大臣認定の申請を予定。
○ 空港脱炭素化推進計画については32空港で策定・認定済み。25空港で協議会が設置済み。

航空運送事業脱炭素化推進計画

ANA	認定取得済み （令和６年１月２６日）
JAL	認定取得済み （令和６年１月２６日）
SKY	策定予定 （令和７年中）
ADO	—
SNJ	—
SFJ	—

空港脱炭素化推進計画

	会社	国	地方	計
推進計画策定・認定	■	—	▲	5
推進計画作成（4月公表）	—	●	—	27
協議会設置	—	—	▲	25