

平成21年4月21日
全日本空輸株式会社

羽田空港発着枠の配分基準検討懇談会 ～当社の基本的な考え方～

1. 基本的な考え方について

(1) 羽田空港のあり方について

- ・ 首都圏の航空需要予測などを踏まえた上で、国内線と国際線へ発着枠をバランス良く配分し、羽田空港のハブ機能を強化するべきである。
- ・ 羽田空港のハブ機能強化による乗継利便性（国内線 国内線、国内線 国際線）の向上により、新幹線との差別化等も図りつつ、航空ネットワーク全体としての需要の底上げを図るとともに、羽田空港の国際競争力の向上を図る。
- ・ 乗継利便性向上の結果として、地方～地方、地方～海外といった新たな乗り継ぎ需要の喚起により、地方路線の搭乗率が向上し、地方ネットワークの安定維持・拡大につながるものとする。

(2) 国内線の利便性向上のあり方について

- ・ 今回の増枠を原資とした適切な多頻度運航化により、更なる国内線の旅客利便の向上と需要の喚起を図ることが必要である。
- ・ 一方で、小型機ほど1座席あたりコストが上がる為、現状、中・大型機による運航で利用率が高位にある路線は、多頻度化とともに機材の小型化を行うことで、収益性が低下する可能性があり、経済合理性の観点に基づく、地方ネットワークの継続性・安定性を損なう可能性がある。
- ・ また、機材の小型化により、朝・夕の高需要時間帯や、団体旅行需要への対応が出来ず、旅客の利便性が低下する恐れがある。
- ・ よって、一律に小型化・多頻度化を行うのではなく、路線毎の需要規模や特性にあった機材・便数設計を行うことが重要である。

2. 今回の発着枠配分のあり方について

(1) 地方路線への配慮と権益外便の取り扱いについて

- ・ 今回の発着枠配分では、近年の対応が比較的手薄であった“需要が中規模程度の地方路線”の対応に配慮することが望ましい。（概ね年間の利用旅客数が30万人～100万人程度の路線）
- ・ 「権益外便」は、近年の発着枠配分における「新規航空会社の優遇」、「大手航空会社からの発着枠の回収」といった施策により、維持が困難となりつつあった“需要が中規模程度の地方路線”の便数・利便性を確保するために、国の協力を受け、地方自治体と大手航空会社が努力・工夫をした結果である。
- ・ また権益外便は、ナイトステイ便による朝・夜運航のダイヤ設定となるため、旅客利便の向上にも寄与している。
- ・ よって、地方ネットワークを維持、充実させるという観点からも、地方と大手航空会社の努力の結果である「権益外便」の運航実態に配慮し、再拡張後に運航が継続できない可能性のある便については、現在の運航会社にあらかじめ発着枠を担保し、運航継続を図る仕組みの構築が必要である。

(2) ネットワーク維持・充実策について

- ・ 現行の「1便ルール」「3便ルール」は、少便数路線の維持に有効に機能しており、現時点で、これ以外の方策の必要性は低いと考える。(但し、地方路線の「権益外便」維持のための方策を除く)
- ・ 但し「1便ルール」等の運用については、直行便の季節運航化や、利便性確保を前提とした経由便化など、路線の維持を図る上では、一定度の柔軟な運用について認めるべきである。
- ・ 「全国的なネットワークの形成・充実の貢献」に係る評価項目の充実の検討においては、地方ネットワークの利便性維持のための「コードシェア便」の確保や、「乗り継ぎ割引運賃」の設定等の企業努力を考慮することが適当である。

(3) 新規航空会社への配分について

- ・ 競争による旅客利便の向上や、経営基盤の強化という側面から、引き続き、何らかの優遇措置を行うことは適当である。
- ・ 但し、これまでの新規航空会社の路線展開の実績からは、優遇措置が「地方ネットワークの充実」、「多様な輸送網の形成」に寄与していない可能性もあるため、これまでの優遇策の妥当性について、実績を評価した上で、今後の措置(優遇枠数、付帯条件など)について議論することが必要である。また同様の趣旨から、既存の「平成17年度以降に配分した新規優遇枠の転用ルール」の維持・改善を前提とすることは妥当である。

3. その他

(1) 新規航空会社の規模について

- ・ これまでの懇談会での議論も考慮すれば、現時点で「保有機数12機程度の規模まで」が妥当であると考え、引き続き議論が必要である。

(2) 小型機の取り扱いについて

- ・ 羽田空港の1発着あたりの供給量を大幅に減少させることから、60席以下の小型機については、引き続き乗り入れを認めないことが望ましいと考えるが、例えば「特定時間帯」「深夜早朝時間帯」の利用については柔軟に対応するなど、ニーズを踏まえつつ検討することが適当である。

(3) 評価について

「安全の確保」にかかわる評価項目について

- ・ 「安全の確保」に係わる項目については航空運送事業サービスの基盤に係わる項目であることから、その評価項目の充実について異論はないが、項目の定義や評価運用については、客観性と透明性が確保されることが必要である。

新規航空会社への評価方式の導入について

- ・ 新規航空会社に対しても、企業努力を促し、利用者利便性を向上する観点から、評価体制を導入することが望ましい。但し、“大手航空会社とは別の評価体系”とし、「配分スロットの活用状況」や、「安定的な輸送サービスの提供」に係わる評価項目(会社都合による欠航率等)を追加することが適当である。

以上