

論点整理

1. 今回の発着枠配分についての基本的な考え方

国内線と国際線への割振りについて

- 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べき。(ANA)
- 今回増枠数(37便/日)では必要な地方路線ネットワークの構築、増便には不十分であり、最終形(72便/日の内数)で最大限国内線に配分されることが必須。(JAL)
- 今回だけでは政策趣旨を全て実現することが困難なことも予想されることから、2013年の増枠における配分の基本方針についても、国内線における競争環境の確立と地方航空ネットワークの充実を充足したものとなることを要望。(SFJ)
- 羽田空港は国内線の拠点空港であるという大原則のもと、今回議論の対象となっている2.7万回はもとより、今後配分される羽田空港の発着枠は、まず国内線に配分すべき。(全空協)

多頻度小型化について

- 今回の増枠を原資とし、適切な多頻度運航化による利便性向上と需要喚起が必要。但し、小型化多頻度化(特に小型化)については、全ての路線に一律に適用されるものではないため、適合するマーケットはある程度限られると考える。(ANA)
- 多頻度小型化の推進により、利便性の向上、潜在需要の掘り起こし、地方間の路線網拡充が期待できる。(JAL)
- 運航の多頻度化などにより、地方航空ネットワークをいかに維持・拡充し、それを通じて、どう地方の活性化を図っていくかという視点が重要。(全空協)

1. 今回の発着枠配分についての基本的な考え方

これまでの考え方(新規航空会社の参入・拡大を通じた競争促進及び地方ネットワークの維持・形成)について

- 引き続き、新規航空会社の拡大等を通じた競争促進による利用者利便の向上ならびに地方航空ネットワークの維持・充実を図ることを基本的な考え方とし、議論を進めるべき。(A D O)
- 新規航空会社等の路線参入により新たな市場環境が創出され、地方路線の形成・維持に安定的に寄与するものであること等に重点を置き、配分されることが望ましい。(S N A)
- 競争促進に耐えうるまでは、新規航空会社の経営が安定する一定規模までの優先的配分が行われること、地方経済の発展・活性化のために、地方と首都圏の交流が維持・促進され、かつ、地方ネットワークの形成においても競争促進が十分図られるような配分であること、という基本的な政策趣旨を今回変更する要素はない。(S F J)

2. 地方ネットワークの維持・充実に向けた発着枠の配分のあり方

地方路線に優先配分を行うことの是非・方法

- 地方路線ネットワークの維持・拡充の観点から、前回回収分（20便）を従前使用社（大手）にまず戻し、地方路線の増便に充てるべき。（JAL）
- 増加する発着枠については、航空会社のニーズ、需要を踏まえたうえで、地方路線に優先的に配分することが適当。このため、地方路線にのみ使用できる「地方活性化枠」を設定することとし、その規模については、航空会社のニーズ、需要に見合うものとしてはどうか。発着枠が不足する場合は評価方式により配分することとするが、まずは、前回回収をした経緯に配慮し、回収された会社に対して、優先的に配分してはどうか。希望発着枠が増加発着枠数に満たない場合には、使用路線を限定しない発着枠として、評価方式により配分してはどうか。（全空協）
- 小型機（100席以下）により運航する路線を対象に一定の枠を配分し、現在、羽田路線が設定されてはいないが、今後小型機（100席以下）により新規に羽田空港と結ぶことを希望する地域の路線に配分することを優先する仕組みが必要。（全地航）
- 地方路線に需要ポテンシャルがあるのかどうかを十分検証することが必要であり、それなしに地方活性化を理由とした優先配分を行うことは、羽田資源の活用上適切とは言えない。（SFJ）

地方路線に優先配分を行うべきとの見解と、地方路線という理由だけで優先配分を行うべきではなく、需要について十分検証することが必要との見解があるが、どのように考えるべきか。地方路線に優先配分を行う場合には、どのような方法によるべきか。

地方路線に優先配分を行う場合の対象路線

- 今回の発着枠配分で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への対応に配慮することが望ましい。（ANA）
- 大手、新規を問わず、地方路線（幹線以外）に就航し、地方の活性化に協力する航空会社に増加発着枠を活用して欲しい。（全空協）

地方路線に優先配分を行う場合の対象路線をどうすべきか。

2. 地方ネットワークの維持・充実に向けた発着枠の配分のあり方

「1便ルール」・「3便ルール」についての取扱い

- 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いる。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。(ANA)
- 地方路線ネットワークの維持・拡充の観点から1便ルール・3便ルールを維持すべき。(JAL)
- 従来の1便ルール・3便ルールについても、地方航空ネットワークの維持を図る上で有効な方策であるとする。(ADO)
- 地方ネットワーク維持・充実の観点から1便ルール・3便ルールの継続が望ましい。(SNA)
- 地方経済の維持・活性化には、地方ネットワークの維持・形成は必要であり、従来の1便ルール・3便ルールを今後も基本的考え方とすることが妥当。(SFJ)
- 路線の維持、利用促進については、航空会社だけでなく、地元の努力と創意工夫が必要であり、そのような努力が反映される仕組みとして、3便ルールは機能している。また、最低限の全国的な航空ネットワークを維持するため、1便ルールは機能している。今後、このような制度は強化していくことが必要であるが、今回議論の対象となっている2.7万回では、それが難しいことも理解しており、少なくとも、これらのルールは維持すべき。(全空協)

1便ルール・3便ルールは引き続き維持するというだけでよい。

3. 権益外便についての取扱い

権益外便についての取扱い

- 権益外便は、実態として地方路線のネットワーク維持、及び、朝・夜運航ダイヤによる利便性向上に寄与しており、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。(ANA)
- (大手航空会社に20便を戻した後の) 残余17便については路線の制限を加えず、各社への配分枠数を決定すべき。配分に当たっては、権益外便が減便となることを考慮すべき。(JAL)
- 現在、権益外便として運航されている地方路線が、発着枠の増加を機に、運航されなくなるとは問題であり、引き続き運航が出来るよう配慮されるべき。(全空協)

権益外便の運航の継続についてどのように考えるべきか。権益外便の運航の継続に配慮する場合、どのような方法によるべきか。

4. 新規航空会社に対する発着枠の配分のあり方

新規優遇枠を設定することの是非

- 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、何らかの優遇措置は適当。
(ANA)
- 一層の競争促進を通じた更なる利用者利便の向上、ならびに、競争力を持った経営基盤強化に向け、引き続き、新規航空会社への優先的な配分を行うべき。(ADO)
- 適切な競争環境を継続する観点からも、新規航空会社への羽田発着枠の優先配分が引き続き必要。(SNA)
- いまだ競争環境は不十分であり、新規航空会社の自立化を促進することが今後も必要。
(SFJ)
- 現在スカイマークを除く新規航空会社においては実質的に独立している航空会社はなく、全て大手航空会社の傘下にある。よって、新規航空会社への配分枠という制度を改め、これからはグループ会社を含む大手2社およびスカイマークと大きく括り、配分を検討し「競争の促進」の体制を確保していただきたい。その際、スカイマークに20便分の配分を希望。
(SKY)
- そろそろ、新規航空会社であることのみをもって優先配分するという考え方を見直す必要がある。(全空協)

新規優遇枠を設定すべきとの見解と、新規航空会社という理由だけで優遇枠を設定するべきではないとの見解があるが、どのように考えるべきか。

4. 新規航空会社に対する発着枠の配分のあり方

新規優遇枠を設定する場合に考慮すべき事項及び規模

- これまでの新規航空会社の路線展開の実績からは、「地方ネットワークの充実」、「多様な輸送網の形成」には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。（ANA）
- 新規優遇枠は、羽田枠の希少性、新規優遇枠の意義等を踏まえた適切な使用がなされるべき。すなわち、発着枠を確実に使用しうるか、希少な発着枠が未使用となっていないか、地方への貢献は可能か、会社としての独自性を維持し、競争促進への寄与が可能か、という点を十分に見極めた上で、優遇枠数を検討すべき。（JAL）
- 新規航空会社への配分数については、今現在の羽田空港発着枠のシェア差縮小に向け、大手航空会社と新規航空会社で同数の配分を行うことが適当。（ADO）
- 過去に配分された新規優遇枠が適切に活用されているかを評価し、今回の配分に反映させるべき。また、各社の路線展開・機材計画等を含む事業計画を考慮して配分されることが望ましい。新規路線就航にあたっては新たな機材を導入することとなるため、この機材保有コストを補完するに相応しい路便数の確保が必要であり、機材稼働効率を最大限に図れる枠数の配分が望ましく、スカイネットアジア航空には3便分の配分は必要。（SNA）
- 新規航空会社を破綻させず、適正規模まで早期に育成する施策を、個々の成長度合、到達点を吟味しながら、有効に実行していただきたい。最も規模が小さく枠の付与が少ないスターフライヤーに対しては、今回は最低10便分の配分をお願いしたい。（SFJ）
- 今回の羽田国内増枠（37枠）のうち、新規優遇枠の規模検討にあたっては、同時期に増枠が予定されている羽田及び成田の国際枠についても考慮に入れるべき。（SFJ）

新規優遇枠を設定する場合には、どのような点を考慮して、どの程度の規模とすべきか。

4. 新規航空会社に対する発着枠の配分のあり方

新規優遇枠を設定する場合の新規航空会社の定義

- 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が、引き続き議論が必要。(ANA)
- 「保有12機以下の会社が新規優遇枠配分を受けられる」は妥当であり、今後も維持されるべき。保有12機を超えた会社は、「大手航空会社」と定義し、大手社間でコードシェアを実施する場合、等席交換のコードシェアに限定すべき。(JAL)
- これまでと同様、「保有機材が12機以下の新規航空会社」とすることが適切。(ADO)
- 従来の方針どおり、羽田発着便に係わる機材数が12機となるまでは新規航空会社とみなすべき。(SNA)
- 保有機材数が「12機以下」の新規航空会社への優先配分の継続は必要な環境にあるが、更に「保有機材数8機」以下の新規航空会社は、一人前の航空会社としての存立要件に達しておらず、これへの優先配分はスロット配分の本来的意義から考えても妥当であり、必要。(SFJ)

新規優遇枠を設定する場合の新規航空会社は、保有機材が12機以下ということによいか。

新規優遇枠を設定する場合の対象路線

- 新規航空会社についても、今後は、地方ネットワークの維持・拡充を通じた地方活性化への貢献や意志を重視して、配分すべき。その意味で、新規航空会社についても、まず優先的に配分するものとして地方活性化枠を設定し、活用の希望を募るべき。(全空協)
- 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。(ANA)
- 使用対象路線に条件を付すべきではないと考えるものの、一方で、希少な羽田空港発着枠の有効活用、地方航空ネットワークの充実・安定という観点を重視すべきとも考え、一定程度の条件を付すこともやむを得ないが、その条件は必要最小限のものとするべき。(ADO)
- 新規航空会社による各々のビジネスモデルに沿った成長を促進させる上で、使用路線の制約は望ましくない。(SNA)
- 使用対象路線に条件を付すべきではない。それならば、大手の「既得権」たる過去の配分枠もすべて路線限定付きに戻すべき。(SFJ)

新規優遇枠を設定する場合の対象路線に制約を課すべきか、対象路線は自由とすべきか。

5. 評価方式による配分（航空ネットワークに係る評価）

航空ネットワークに係る評価のあり方

- 「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。（ANA）
- 地方航空ネットワークの維持を図るとの観点を重視すれば、「過去における路線撤退の状況」を加えることも一案。また、羽田空港を活用しない路線についても、航空ネットワークの形成・充実に対する貢献度は同等であり、当該路線への参入・維持に関する評価項目として、「全路線便数に占める幹線以外の路線の便数の割合が50%を超えていること」を加えるべき。（ADO）
- 羽田空港からの地方路線並びにその先を結ぶ地方間路線を含めた航空ネットワーク形成・充実に対する貢献度は評価されるべきであり、その継続性についても評価基準に含まれることが必要。（SNA）
- 昨今の地方間路線の減便・廃止の流れを踏まえて、地方間路線の運航状況を評価してはどうか。また、地方間路線の新規開設に準じた取り組みとして、従来から地方間の直行便がない区間への乗り継ぎ割引運賃の設定についても、一定の評価をしてはどうか。なお、今後の航空会社の地方間路線に対する取り組みを促進させることが重要であることから、当該項目の適用については、次回の配分からとすることが適当。（全空協）
- 貢献度合いがよりきめ細やかに反映されるように改善すべきではないか。例えば、か×かの択一的な評価が適当なのか。（全空協）

航空ネットワークに係る評価について、どのように見直すべきか。

5. 評価方式による配分 (安全の確保に係る評価)

安全の確保に係る評価のあり方

- 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。(ANA)
- 「航空事故、重大インシデントのうち航空会社の責めに帰すべきものの発生の状況」「運航の安全を確保するため国土交通省航空局から受けた行政指導の状況」を追加し、これらを含めた「安全の確保」に係る評価項目の評価点の全評価点に占める割合が現状より大きくなるよう検討すべき。(ADO)
- 新規航空会社は成長過程にあるため、発生事象に対する改善措置やその実施状況の評価についても考慮されるべき。(SNA)
- 重大インシデントの過去5年間の発生状況等の評価基準を追加することが適当。(SFJ)

安全の確保に係る評価について、どのように見直すべきか。

5. 評価方式による配分（新規航空会社に対する評価）

新規航空会社に対する評価のあり方

- 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。（ANA）
- 地方活性化と競争促進、利用者利便向上の観点から 発着枠を確実に使用しうるか、希少な発着枠が未使用となっていないか、地方への貢献は可能か、会社としての独自性を維持し、競争促進への寄与が可能か、という点を含んだ新規会社を対象とした評価基準を確立することが必要ではないか。（JAL）
- 新規航空会社に対する配分についても、新規航空会社への発着枠の優先配分を前提として、大手航空会社と同様の評価方式を導入することが必要。また、新規航空会社において、希少性・公共性の高い羽田空港発着枠を十分に活用できているかという観点から、その活用状況を評価項目として追加することは必要。その際の評価項目として、「配分済みの発着枠について未使用期間が発生する場合の取扱い（平成12年6月20日付け空事171号）」に基づく申し出の状況」「安定的な輸送サービスを提供するため国土交通省航空局から受けた行政指導の状況」を新設すべき。（ADO）
- 評価指標が明確に設定されることが前提であり、また大手と新規の間には予備機保有数など生産体制に係る格差があるため、大手航空会社の評価基準とは一律に評価されるべきではない。（SNA）
- 配分スロットの有効的な活用という観点から、運航予定便数に対する欠航便数の割合（欠航率）を適用することが適当。また、公共交通機関という社会的責務という観点から、運航便数に対する定時出発便数の割合（定時出発率）を適用することも検討することが適当。（SFJ）

新規航空会社に対する配分についても評価方式を導入することについてどのように考えるべきか。

新規航空会社に対する配分について評価方式を導入する場合には、どのような評価基準によるべきか。

6.60席以下の小型機の乗入れの可否

60席以下の小型機の乗入れの可否

- 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、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。(ANA)
- 今回、国内線における発着枠の増加は限定されたものであることから、小型機の乗り入れを認めた場合、羽田空港の1発着あたりの供給量が減少し、輸送効率の低下を招くこととなるため、これまで通り、小型機に対する制限は継続すべき。(ADO)
- 発着枠が不足する状況では、希少な発着枠の適切かつ合理的な使用を図るという観点からも、より有益に活用すべき。このため、現在の制限を維持することが適当。(SFJ)
- 貴重な羽田空港発着枠有効活用の観点から、離島路線等の生活需要の高い路線に限っての検討が望ましい。(SNA)
- 小型機による羽田乗り入れについては、航空会社のニーズや地域での需要創出の努力を評価し、個別の路線ごとに判断してはどうか。(全空協)
- 地域の発展のため、羽田空港への乗り入れや羽田路線の強化を希望する需要の小さな地域に対し、羽田発着枠の大幅な増加が図られる再拡張後においては、小型機による羽田就航を可能としていただきたい。(全地航)
- 小型機の手速、旋回能力、低騒音性等の特性を生かし、小型機のみが使用する新たな経路、方式を検討し、再拡張後の40.7万回の枠の外に、別途加算できるような検討が必要。(全地航)

60席以下の小型機の乗入れについては見解が分かれているが、どのように考えるべきか。