

# 羽田発着枠配分基準検討小委員会 報告書（案）

## はじめに

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が、その発着枠は希少であり、配分に当たっては適切かつ合理的に、十分な議論に基づき策定した基準に則り行われるべきものである。

羽田空港については、2020年1月に混雑空港としての使用許可の更新時期が到来することから、その機会を捉え、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、その評価結果を混雑空港の使用許可に厳格に反映させる必要がある。

そのため、多様な論点について専門的・技術的見地から検討を行うことを目的として、交通政策審議会航空分科会の下に「羽田発着枠配分基準検討小委員会」を設置し、平成31年1月より7回にわたって議論を行ってきたところである。

本報告書は、その議論の結果をまとめ、羽田空港の国内線発着枠配分の見直しに関する基本的な考え方についてとりまとめたものである。

## 1 今般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

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が、同空港は依然として極めて過密な状況である。同空港については、従前より航空法第七十条の三に基づく混雑空港に指定し、その発着枠の使用に当たっては国土交通大臣の許可を必要としてきたところであるが、こうした現状に鑑みれば、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、引き続き管理される必要がある。

これまでも、従前の使用状況に配慮しつつ、競争の促進、多様な輸送網の形成等を通じて利用者利便の向上を図るため、羽田空港の増枠等の機会をとらえて、特定既存航空会社<sup>1</sup>に対して発着枠を優先的に配分するなどしてきた。その結果、特定既存航空会社はいずれも保有機材が12機以上となり、経営基盤を確立して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、

<sup>1</sup> 特定既存航空会社とは、スカイマーク（株）、（株）AIRDO、（株）ソラシドエア、（株）スターフライヤーの4社を指す。

1 政策的な優遇支援策なしでも各社間で自立的に競争が行われるようになって  
2 いると考えられる。他方で、将来、羽田空港に新規に参入しようとする航空会  
3 社（以下「新規参入会社」という。）が現れたとしても、現状では羽田空港の  
4 発着枠には制限があるため、同空港に参入することは困難である。

5  
6 また、今後 5 年間、人口動態や社会インフラ基盤が大きく変化する可能性  
7 は低いものの、2020 年の東京オリンピック・パラリンピック競技大会や 2025  
8 年の大阪・関西万博など世界的なイベントが続き、訪日外国人旅行者数の 2020  
9 年 4000 万人、さらには 2030 年 6000 万人の実現に向けた取組等により、特  
10 に海外からの旅行者が一層増加することが見込まれている。こうした訪日外  
11 国人旅行者の地方への誘客や、都市と地域の交流人口の拡大等を通じて、観光  
12 先進国や地方創生の実現に寄与するような地方航空ネットワークの充実を図  
13 っていく必要がある。

14  
15 以上のような観点を踏まえ、今般の混雑空港の使用許可の更新に当たっては、  
16 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  
17 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  
18 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  
19 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、  
20 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  
21 を行う必要がある。

## 22 23 24 **2 今般の発着枠回収のあり方について**

---

### 25 26 **(1) 基本的な考え方**

27 発着枠の回収・再配分は、発着枠の既得権益化を防止し、混雑空港におけ  
28 る航空会社間の一層の競争や新規参入を促進する効果がある。一方、増枠時  
29 における配分とは異なり、回収により一部路線における減便等、既存の航空  
30 ネットワークに影響を与え得るものでもある。このため、発着枠の回収に当  
31 たっては、従前の使用状況に配慮しつつ、競争促進のみならず多様な航空輸  
32 送網の形成や航空会社の経営に与える影響を十分考慮する必要がある。

33 発着枠の回収を巡ってはこれまで、1986 年 3 月に米国 3 空港で行われた  
34 約 5%の回収や、平成 17 年に実施した 40 枠の回収（うち 20 枠は新規航空  
35 会社（現在の特定既存航空会社）に新規優遇枠として追加配分し、20 枠は既  
36 存会社間の競争促進等のために回収され、評価方式により再配分）の事例が  
37 あるが、発着枠の回収の要否や、回収する際の規模については、その時々  
38 の必要性に応じて決定されているところである。

39 また、現状においても各社間で自立的に競争が行われるようになっている

1 と考えられることを踏まえれば、大きな課題がない限り最小限の回収にする  
2 ことが望ましい。

3 この点、平成 24 年 11 月に配分した 25 枠の増枠分については、将来の回  
4 収・再配分を前提として配分しており<sup>2</sup>、こうした経緯を踏まえると、この  
5 25 枠の範囲内で必要最小限の規模とすることが適当である。

## 7 (2) 回収の対象・方法

### 8 ① 対象航空会社

9 特定既存航空会社に関しては、平成 24 年報告書において、公正な競争を  
10 促進するという観点から、大手航空会社と同様の評価項目により評価を行  
11 い、発着枠の配分を実施することとされ、大手航空会社と特定既存航空会社  
12 の取扱いを同一としたところである。

13 こうした経緯を踏まえると、今回の発着枠の回収の対象となる航空会社  
14 は、現在羽田空港に就航している 6 社とすることが適当である。

### 16 ② 回収の対象となる発着枠

17 現在、羽田空港の国内線（混雑時間帯）の発着枠の総数は、自由枠（路線  
18 の限定のないもの。350 枠）、地方枠（幹線以外の路線を運航するもの。18  
19 枠）、新規優遇枠（特定既存航空会社に優先的に付与したもの。88 枠）等を  
20 含み、全部で 465 枠ある。

21 このうち、3 便以下の路線に使用されている発着枠（38 枠）は、他路線  
22 への転用に一定の制約を課すことで、現在運航している航空会社に対して  
23 その路線や便数の維持を促そうとする、いわゆる 1 便ルール・3 便ルールが  
24 適用されている。このため、地方路線の維持による多様な航空ネットワーク  
25 の確保を図る観点から、当該発着枠については回収の対象外とすることが  
26 適当である。なお、平成 17 年に実施した発着枠の回収においても、当該発  
27 着枠については回収の対象から除外したところである。

28 また、新規優遇枠については、航空会社の新規参入と事業規模の拡大を促  
29 し、競争促進を図るため、平成 21 年まで特定既存航空会社に対して優先的  
30 に配分してきたものである。この結果、特定既存航空会社はいずれも保有機  
31 材が 12 機以上となって経営基盤を確立し、我が国航空ネットワークにおい  
32 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自立的に競  
33 争が行われるようになってきていると考えられるところである。こうした状況  
34 を踏まえると、新規優遇枠を回収の対象に含めることも考えられるが、発着

---

<sup>2</sup>「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。以下「平成 24 年報告書」という。）では、「9. 今後のあり方」において、「混雑空港の使用の許可の更新時期等を捉え、（中略）時宜にかなった具体的な評価基準を検討し、それに基づき各航空会社の発着枠の使用状況や取組みをチェックし、適切に評価を行うこととすべきである。評価の結果は、回収・再配分等の仕組みを通じて、混雑空港の使用許可に厳格に反映すべきである。」としている。

1 枠の配分において大手航空会社と特定既存航空会社を同一の基準で評価す  
2 ることとしてから初めての回収であることを考慮し、今回については、当該  
3 発着枠は回収の対象から除外することが適当である。なお、当該発着枠につ  
4 いても既得権益化の防止の観点から、将来的には回収の対象とすることを  
5 検討すべきである。

6 以上のことから、今回の回収の対象となる発着枠は、自由枠及び地方枠の  
7 合計から 3 便以下路線に使用されている発着枠を控除した枠とすることが  
8 適当である。

### 10 ③ 回収の方法

11 混雑空港の使用許可制度の創設に当たり、羽田空港の発着枠の配分ルー  
12 ルについて検討した際の議論や、前述の過去の回収の事例を踏まえ、回収の  
13 方法については、保有発着枠数の一定割合を回収する定率回収法と有効利  
14 用されていない発着枠を回収する効率性基準回収法とを併用することが適  
15 当である。このうち、効率性基準回収法については、IATA（国際航空運送  
16 協会）の Worldwide Slot Guidelines（WSG）に規定され、国際的に広く採  
17 用されている”Use It or Lose It Rule”（U/L ルール）を参考とし、期中の一  
18 定期間において発着枠が十分に使用されていないと認められる場合には、  
19 当該発着枠を回収することとする。

20 今回の発着枠の回収に際しては、現状、各社とも極めて高い使用状況にあ  
21 ることから、効率性基準回収法に基づいて回収される発着枠はなく、定率回  
22 収法に基づいて回収を行うこととなるが、将来的に、例えば安全上重大な問  
23 題の発生等により運航ができなくなる状況が生じた場合等においては、発  
24 着枠の有効活用を図る観点から、効率性基準回収法に基づいて発着枠が回  
25 収されることとなる。

### 27 ④ 回収の規模

28 効率性基準回収法では、実際の使用状況を踏まえて回収数が決まる一方、  
29 定率回収法では、回収割合の設定如何によって回収数が決まるため、その割  
30 合についてあらかじめ検討しておく必要がある。

31 この点について、先述のとおり、現状においても各社間で自立的に競争が  
32 行われるようになってきていると考えられる中で、発着枠の回収により、一部路  
33 線の減便等既存のネットワークに影響を与えるおそれがあることを考慮す  
34 れば、回収する発着枠数は必要最小限にすることが適当である。その際、混  
35 雑空港の使用許可制度の創設時には回収割合について 5～10%程度とする  
36 方向で議論されていることや、過去（1986 年）に米国において発着枠を回  
37 収した際には航空会社に与える影響が最小限となるよう 5%程度の回収にと  
38 どめたこと等を踏まえると、定率回収法を用いる場合、まずは 5%程度で実  
39 施することが適当である。

1 他方、この場合、羽田空港に就航する 6 社全社を回収の対象とするもの  
2 の、実際には大手航空会社 2 社しか発着枠が回収されないこととなつてし  
3 まうため、各社少なくとも 1 枠は回収されることが適当である。

### 4 5 6 **3 新規参入会社の取扱いについて**

---

#### 7 8 **(1) 基本的な考え方**

9 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、  
10 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  
11 図ることが求められている。

12 そのためには、提供するサービスやネットワークを多様化し、利用者にも多  
13 様な選択肢を与えること、また、新たな航空会社がいつでも参入できる環境  
14 を作り競争を促進することが重要である。

15 しかしながら、発着枠に制約がある羽田空港においては、既存航空会社の  
16 増便はもとより、新規に参入すること自体も困難な状況である。このため、  
17 新規参入会社に対して配分可能な発着枠（以下「新規参入枠」という。）を  
18 設定することとする。その際、航空運送事業の現状を十分に勘案して、新規  
19 参入会社の範囲や新規参入枠の数を検討することが必要である。

20 新規参入会社については、①羽田空港に新規就航を希望する既存航空会社  
21 と、②新たに航空会社を設立しようとする者が該当すると考えられる。この  
22 うち、前者に対しては、既に一定の競争環境の下で事業運営を行い、国内の  
23 航空ネットワークの一翼を担っている状況等に鑑み、当該航空会社の既存の  
24 ネットワークを維持した上で羽田路線を追加的に開設することができるだけ  
25 の生産体制を有していることを確認するとともに、羽田空港に就航してい  
26 る航空会社と基本的には同一の評価基準により評価を行い、発着枠を配分す  
27 ることが適当である。

28 一方、②の新たに航空会社を設立しようとする者に対しては、まだ運航実  
29 績がないため、羽田空港への参入の機会を与え、より一層競争を促進する観  
30 点から、新規就航を希望する既存航空会社よりも優先して発着枠を配分す  
31 ることとする。その際、後述の 3（4）により暫定的に使用する航空会社の事  
32 業計画への影響を考慮し、十分な時間的余裕を持って発着枠の配分を申し出  
33 るようにするとともに、発着枠の希少性に鑑み、新規参入会社が予定された  
34 期日内に合理的理由なく運航を開始できないことが見込まれる場合は、改め  
35 て配分の申請を求めることとすることが適当である。

#### 36 37 **(2) 新規参入会社の範囲**

38 これまで新規参入会社については、羽田空港に未就航の航空会社に加え、  
39 羽田空港において配分を受けている発着枠数が 6 枠未満である航空会社と

1 し、6 枠までは優先的に発着枠を付与していた。これは、平成 12 年の規制  
2 緩和後、政策的に新規参入会社の育成を図っていたことによるものである。  
3 しかしながら、現在、羽田空港に就航している各社間で自立的に競争が行わ  
4 れるようになってきていると考えられること、また、成田国際空港や関西国際空  
5 港等、羽田空港以外の空港を基地として事業展開している新規の航空会社  
6 が多数出現していることを踏まえれば、羽田空港の希少な発着枠を活用し  
7 て新規参入会社を積極的に育成しなければならない必要性は低下している  
8 といえる。

9 そこで、新規参入会社については、国際的に受け入れられている IATA の  
10 WSG における新規参入会社の定義を参考とし、羽田空港において配分を受  
11 けている発着枠数が 3 枠未満である航空会社とすることが適当である。ただ  
12 し、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 3 枠以上  
13 である航空会社）が一定割合以上の出資をしている場合、又は役員の派遣や  
14 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  
15 ると認められる場合には、新規参入会社とはみなさないこととする。

### 16 17 (3) 新規参入枠の数

18 新規参入枠は、過去に新規参入会社に対して 1 社当たり 3 枠を配分して  
19 いたことや、現状羽田空港に新規に参入を希望する会社が具体的に現れて  
20 いないこと等を踏まえ、今般回収する発着枠から最小限度を充てることと  
21 する。

### 22 23 (4) 未使用の新規参入枠の取扱い等

24 新規参入会社が羽田空港への就航を希望した場合、すぐに運航開始が可  
25 能となるわけではない。このため、希少な羽田空港の発着枠の有効活用の観  
26 点から、新規参入会社が実際に運航を開始するまでの間は、他の航空会社が  
27 暫定的に新規参入枠を使用することを認めることが適当である。

28 また、新規参入枠の配分を受けた新規参入会社が、既存航空会社と合併す  
29 る場合や新規参入会社同士で合併する場合等には、配分を受けた新規参入  
30 枠を当該新規参入会社から回収することが適当である。

## 31 32 33 4 政策枠、1 便ルール・3 便ルールについて

---

### 34 35 (1) 際内乗り継ぎ改善枠

36 政策枠のうち、際内乗り継ぎ改善枠は、アジア・ゲートウェイ構想におい  
37 て「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」とされ  
38 たことを受け、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  
39 して平成 19 年に 4 枠設定したものである。

1       その後、羽田空港の国際化が進展し、羽田空港からも多くの国際路線が開  
2       設されるようになったものの、関西国際空港からも特に近距離アジア地域  
3       への路線が数多く開設され、東アジア、東南アジア地域への玄関口としての  
4       重要性が更に高まっている。

5       定住人口が減少傾向にある中で、経済の活力を維持・活性化するためには、  
6       交流人口の拡大が不可欠であり、そのためには、特にインバウンド旅客数と  
7       アウトバウンド旅客数の乖離が大きい東アジア地域を中心としたアジア各  
8       国との相互交流の拡大が重要である。このため、アジア地域への玄関口とし  
9       ての重要度が高まる関西国際空港と首都圏をつなぐ際内乗り継ぎ改善枠は、  
10      引き続き設定することが適当である。

## 11 12   (2) 羽田発着枠政策コンテスト

13      もう1つの政策枠である羽田発着枠政策コンテストは、地域と航空会社  
14      とのパートナーシップを通じて地域の実情にあった需要喚起策等の取組を  
15      促進するとともに、競争性導入に資するものとして、平成26年夏期スケジ  
16      ュールから3路線（羽田＝山形、鳥取、石見）に1枠ずつ配分している  
17      ところである。

18      特に地方路線の維持拡充については、航空会社の企業努力のみならず、地  
19      方自治体と航空会社が連携して需要喚起等に取り組むことが重要であり、地  
20      域の主体的な取組を促進し、今後一層の増加が見込まれる訪日外国人旅行者  
21      を地方に送客するなど地域の交流人口を拡大するためにも、羽田発着枠政策  
22      コンテスト枠を現状より数枠程度増やすことが適当である。

23      また、地方自治体と航空会社が連携して地方路線の維持拡充に努めること  
24      は需要の多寡に関わらず重要であるため、羽田発着枠政策コンテストの対象  
25      路線を現状の新規路線及び1便ルール・3便ルール路線から拡大するととも  
26      に、路線の維持拡充に向けた各地域の取組をよりの確に評価し中期的な計画  
27      に基づく取組を実現できるよう、当初の配分期間を3年に延長し、その期間  
28      中の取組の効果検証を行った上で更に2年間の延長を可能とすることが適  
29      当である。

30      その際、コンテストの対象路線拡大に当たっては、少便数路線の維持拡充  
31      が図られるような審査基準になるよう検討するほか、コンテストを実施する  
32      際には、応募しようとする地方自治体の準備期間にも配慮しつつ、発着枠の  
33      有効活用を図ることが必要である。また、羽田発着枠政策コンテストのこれ  
34      までの取組内容や成果については、各地域での需要喚起等の取組に資するよ  
35      う整理して横展開を促すことも重要である。

## 36 37   (3) 1便ルール・3便ルール

38      1便ルールと3便ルールは、羽田空港に発着している少便数路線（総便数  
39      3便以下の路線）の路線維持を目的とし、当該路線に使用されている発着枠

1 の転用を制限する制度であり、現在、18 路線 38 便が対象となっている。

2 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、  
3 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  
4 として厳しい状況にある。

5 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  
6 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  
7 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ます。

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

## 11 12 13 **5 発着枠の再分配について**

---

### 14 15 **(1) 基本的な考え方**

16 発着枠の再分配に当たっては、平成 24 年報告書を受けて策定された評価  
17 項目等を基礎とし、今日的な視点から見直しを行った上で各航空会社の発  
18 着枠の使用状況や取組を適切に評価し、実施する必要がある。

19 また、羽田空港と各地域を結ぶ路線は、各地域の社会経済活動に重要な役  
20 割を担っていることは論をまたない。今後、羽田空港の国際線発着枠が拡大  
21 されることにより一層の増加が見込まれる訪日外国人旅行者を地方に送客  
22 することは、地域における観光振興をはじめ地方創生の観点から重要である。  
23 こうした中で、今般の回収により地方路線を中心とする既存ネットワークに  
24 影響を与えるおそれがあること、また、ともすれば幹線に集中しがちなネッ  
25 トワークに多様性を持たせることが利用者利便の向上にも資することから、  
26 より地方ネットワークの維持拡充に配慮した形で再分配を行う必要がある。  
27 以上を踏まえ、今般再配分する発着枠については、地方枠とすることが適当  
28 である。

### 29 30 **(2) 評価項目の見直し**

31 現行の評価項目は、「利用者利便の向上の観点からの評価項目」、「航空会  
32 社の効率的な経営の促進の観点からの評価項目」、「発着枠の効率的な使用  
33 の観点からの評価項目」、「その他」の 4 つから構成されている。これまでの  
34 評価項目の見直しの経過を踏まえつつ、時宜にかなった具体的な評価項目  
35 を検討した結果、以下及び別添のような見直しを行うことが適当である。

#### 36 37 ○ 安全の確保

38 「安全の確保」に関する評価項目については、ICAO（国際民間航空機  
39 関）において、「安全に関する情報は安全以外の目的のために利用しては



1 ならない」との勧告が規定されていることを踏まえ、平成 24 年に、①過  
2 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  
3 の発生率、及び②過去 5 年間に義務報告した安全上の支障を及ぼす事態  
4 に対して 90 日以内に必要な再発防止策を策定した割合を評価項目とする  
5 見直しを行ったものである。

6 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  
7 遅延の発生率については、現状の運航実績ではいずれの会社も極めて低  
8 く抑えられており、発着枠の配分数に影響を与えるほど有意な差が認め  
9 られない。しかしながら、機材品質の向上は安全運航には必要不可欠なも  
10 のであることに鑑み、当該欠航・遅延が一定の割合内に収まっている場合  
11 には、プラスの評価をすることとする。その際、機材品質に係る不具合に  
12 起因して欠航すること自体は、安全の確保の面からは適切であり、評価に  
13 あたっては、無理な運航を助長させないような配慮が必要である。  
14 なお、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  
15 いて堅持されるべき要素であることは変わらない。今回の回収・再配分の  
16 仕組みの見直しにより、仮に、評価期間中に大きな安全上の事案を発生さ  
17 せた場合には、行政処分を受けることで評価に差が生じることに加え、運  
18 航の一部停止により U/L ルールが適用され発着枠が回収されることがあ  
19 り得ることから、その事案の重大性に応じた差別化が図られるものと考え  
20 える。

21  
22 ○ 全国的な航空ネットワークの形成・充実への貢献

23 「全国的な航空ネットワークの形成・充実への貢献」に関する評価項目  
24 については、現行の基準では、ネットワークの面的広がりを評価するため  
25 に地方路線（幹線及び羽田路線以外の路線（離島路線を含む））の数とし、  
26 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ために  
27 旅客キロとしている。

28 他方、ネットワークの形成・充実への貢献を評価するにあたっては、路  
29 線数や旅客キロだけでなく、便数といったものも考えられる。この点、平  
30 成 29 年に有人国境離島法が施行され離島における地域社会の維持が重要  
31 となっていること、また、国土交通省において地域航空を持続可能なもの  
32 とするべく検討を進めていること等、昨今の状況変化を踏まえ、短距離輸  
33 送でかつ少需要であっても多頻度運航により利用者利便を確保している  
34 ことをより重視すべく、「旅客キロ」を「便数」に変更することとする。

35  
36 ○ その他

37 「新規航空会社の競争環境整備による競争の促進」に関する評価項目  
38 については、特定既存航空会社の保有機材がいずれも 12 機以上となっ  
39 ていることから使用しないこととするほか、「発着枠の効率的な使用の観点

1 からの評価項目」については、他の評価項目と同様に、各社間平均で比較  
2 して評価することとするなど、評価項目の見直しを行うこととする。

### 3 4 (3) 配点方法

5 「5 (2) その他」で述べたとおり、特定航空会社の保有機材がいずれも  
6 12機以上に達し、「新規航空会社の競争環境整備による競争の促進」の評価  
7 項目を使用しないこととなるため、全体の配点方法についても各社間の競  
8 争を促進する観点から見直しを行う必要がある。

9 現在の配点方法は、6社間で項目ごとの合計点を按分して付与する方式が  
10 中心であるため、各評価項目において該当する航空会社数に応じて配分され  
11 る点数が大きく左右され、その結果、各評価項目の重みがそれによって変化  
12 し得る。そこで、各評価項目の重みを一定に保ち、評価項目全体における各  
13 社の自助努力がより適確に評価に反映されるよう、評価項目に該当する航空  
14 会社に一定の点数を配分する方式に変更することが適当である。

### 15 16 (4) 破綻事業者の取扱い

17 破綻事業者の取扱いについては、当該破綻事業者が運航停止していない  
18 のであれば、破綻を評価に含めるか否かについて議論すべきといった指摘  
19 もあったものの、混雑空港の使用許可に当たっては、「従前の使用状況に配  
20 慮」しなければならないとされていることから、評価期間に破綻していた事  
21 実を反映させる必要がある。

22 このため、平成24年報告書と同様の整理で取り扱うこととし、その際、  
23 評価期間から控除すべき企業再生期間の設定については、会社再建に活用  
24 した手法(法的整理や公的支援等)に応じたものとするのが適当である。  
25 なお、これは、次の評価に向けて、経営の健全性を維持するためのインセン  
26 ティブとしての意味合いを持たせるものであり、ペナルティではないこと  
27 に留意すべきである。

## 28 29 30 **6 スロットオークションに関する考え方**

---

31  
32 スロットオークションについては、これまでも数度検討されており、我が国  
33 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  
34 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  
35 解決すべき課題が多くあることが指摘されている。さらに、配分対象となるの  
36 は発着枠であり、スロットオークションで対象とすべきタイムスロットは別  
37 途国際的なルールに則って調整されることを踏まえると、スロットオークシ  
38 ョンを導入することは、現時点では困難であるとの認識である。

39 一方、今回議論する中において、発着枠を効率的に使用させる方策の1つと

1 してスロットオークションという選択肢は常に検討しておくことが重要である  
2 ることや、収益性の低い路線をオークション対象とするいわゆる逆オークショ  
3 ンについて、他の交通機関の事例等も調べて長期的に検討することが重要であ  
4 る等の意見があった。

5 このため、羽田空港を取り巻く環境変化等を踏まえながら、諸外国や他産業  
6 における同様の制度の導入に係る動向も参考にしつつ、引き続き検討を深化さ  
7 せることが適当である。

## 10 7 その他

---

11  
12 航空を巡る状況が日々変化する中、羽田空港は我が国航空ネットワークに  
13 おいて今後とも中心的な役割を果たし、その過密な使用状況も当分の間継続す  
14 るものと考えられる。こうした中、今回の議論において、コードシェアが運賃  
15 に与える影響や、欧米各国で議論されているコモンオーナーシップが企業間競  
16 争に与える影響等について注視していくべきとの指摘がなされた。

17 今後も羽田空港の発着枠配分の見直し等により引き続き競争促進と多様な  
18 航空ネットワークの形成を図ることが必要であるが、上記の指摘のとおり、そ  
19 の結果競争促進がなされているのか等を行政側が把握していくことが求めら  
20 れる。このため、今後どのような情報を航空会社に求めていくべきかを検討す  
21 ることが必要である。

## 24 おわりに

25  
26 以上が、羽田空港の国内線発着枠配分の見直しについて、本小委員会におい  
27 て行われた議論の整理である。

28 今回の議論では、同空港における競争環境の状況やこれまでの経緯等も踏ま  
29 えつつ、広く関係者の理解と協力を得て、訪日外国人旅行者の地方への誘客等  
30 に資する地方航空ネットワークの維持拡充や、新規参入が可能となる環境整備  
31 による競争促進を図るなど、考え得る範囲で均衡のとれた結論を得ることがで  
32 きたものと考えている。

33 一方で、今回は、羽田空港における国内線発着枠の増加が見込めない中での  
34 議論であったため、将来の検討に委ねた点もあったところであり、特に、今後  
35 10年、15年先を見据えた首都圏空港全体のあるべき姿については、社会情勢  
36 の変化や技術革新などを勘案しつつ、今後、多様な視点からの検討を行うこと  
37 が必要である。

38 本小委員会としては、これまでの様々な議論を十分に踏まえつつ、国土交通  
39 省に対し、来春の発着枠配分の見直しを円滑に実施するよう求めるとともに、

1 各航空会社に対しては、希少性・公共性の高い羽田空港の発着枠をより適切か  
2 つ合理的に使用することを求めるものである。

3 これにより、国内航空分野における航空会社間の競争が一層促進されると  
4 ともに、羽田空港をめぐるバランスのとれた国内航空ネットワークが形成され  
5 ることで、利用者利便の更なる向上が図られることを期待している。

6

7

以 上