

当面の羽田空港の望ましい利用のあり方について

平成16年9月7日

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

はじめに

国内航空については、利用者ニーズの多様化と航空産業の成長に合わせて、昭和60年代より段階的に規制緩和が図られてきた。そして、平成12年には、来るべき21世紀をにらみ、安全かつ良質で利便性の高い航空サービスの提供と我が国航空会社の競争力の強化を一層図るため、国内航空について参入に係る需給調整規制を廃止し、参入・撤退を原則自由化すること等を内容とする抜本的な規制緩和が行われた。同時に、羽田空港等の混雑飛行場の使用については、競争促進、多様な輸送網の形成等当該飛行場の適切かつ合理的な使用を図るため、5年ごとに、航空会社による従前の使用状況に配慮しつつ、発着枠の配分の見直しを行うこととされた。

混雑飛行場の中でも、羽田空港は、国内航空旅客の約6割が利用する国内最重要拠点空港であり、我が国の国内航空ネットワークの形成や国内航空市場の発展にとって、極めて重要な役割を担っている。同空港については、旺盛な航空需要を背景に、平成16年度より再拡張事業を実施し、平成21年に4本目の滑走路の供用開始が予定されており、これにより、空港処理能力は現行の1.4倍へと飛躍的に拡大し、発着枠の抜本的な増加が見込まれている。しかしながら、基本的に増枠が困難な再拡張までの間においても、旺盛な航空需要を背景に、羽田空港の希少な発着枠の合理的な使用を求める要請は益々高まっている。

本懇談会においては、国土交通省からの依頼により、現在の使用許可の有効期限が到来する平成17年2月から再拡張までの間の、当面の同空港の利用のあり方に関する諸課題に適切に対応することができるような方策について、本年2月から6回にわたり、公開の場において、以下のように検討を行ったところである。

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

競争促進を通じて利用者利便の向上を図るため、これまで羽田空港の発着枠の増加等の機会をとらえて、新規航空会社（大手航空会社グループに属する航空会社以外の航空会社をいう。以下同じ。）に優先的に発着枠の配分を行ってきた。この結果、新規航空会社の参入・拡大等を通じて、利用可能な航空会社の増加、運賃の低廉化・多様化、需要の喚起等、利用者利便の向上の果実が実っている。

一方で、平成14年にJALとJASの経営統合が行われ、結果として、大手航空会社は2大グループに再編され、航空市場の寡占が進行した。現在の新規航空会社の羽田路線におけるシェアは旅客数で4%弱、発着枠数（未使用の新規優遇枠8便分を含む。）で12%強に過ぎない。羽田空港の再拡張までの間において、新規航

空会社の増便意欲は引き続き旺盛であり、加えて新たに参入を目指す会社もある。

このため、今後とも、新規航空会社の参入・拡大を図り、大手航空会社との競争において十分な牽制力を備えることができる規模に近づくよう政策的配慮を行い、競争促進を通じて利用者利便の一層の向上を図ることが適当である。

また、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、新空港について1便分の政策枠を設定し、路線設定のインセンティブを与えるとともに、いわゆる1便ルール（減便の結果、1便未滿となる場合には、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）を設定して路線維持に努めてきた。この結果、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、ごく短期間の事例を除けば、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、羽田空港において、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きており、現行ルールのまま推移すると更なるネットワークの縮小が懸念される。

羽田空港は全国の旅客需要の6割が集中する我が国の最重要国内拠点空港であり、羽田空港における多様な路線網の維持・形成を図ることは、我が国全体の利用者利便に資するものである。したがって、従来の1便ルールによる対応に加えて、羽田空港において地方航空ネットワークの維持・形成をより確実なものとするための新たな方策を講ずることにより、バランスのとれたネットワークの維持・形成に努めることが必要である。

なお、国内航空の規制緩和により、路便の設定は基本的に航空会社の経営判断によるものとされていることに加え、航空会社間の競争が激化する中で、従来以上に収益性を重視した路便設定が求められていることに鑑みれば、地方航空ネットワークの維持・形成の努力を航空会社のみを求めることは必ずしも適当でない。すなわち、航空会社とともに、関係する地域においても、従来にも増して創意工夫による航空路線の維持・形成に向けた具体的な努力が求められる。したがって、今般、地方航空ネットワークの維持・充実策を講じるに当たっては、航空路線の維持・形成に向けた地元の努力が反映されるような仕組みを構築するよう留意する必要がある。

以上より、今回の発着枠の配分の見直しにおいては、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・形成を図ることを基本的考え方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

新規航空会社への発着枠の追加配分の必要性・規模

従来のように、純増した発着枠を新規航空会社に優先配分する場合には、より多くの新規参入路線で参入企業数の増加による競争促進が図られ利用者利便が増進される一方、他路線へ直接的にマイナスの影響が及ぶおそれはない。

しかしながら、増枠がない中で、新規航空会社への発着枠を増加させるためには、大手航空会社からその分回収する必要がある、その結果、大手航空会社は減便・路線撤退等を余儀なくされ、回収分相当の大手航空会社のネットワークの縮小を伴う。このため、増枠による場合と異なり、回収による新規航空会社への追加配分による利用者利便の増進効果は、全体として一定程度減じられることとなる。

その意味では、今般の再配分においては、新規優遇枠は、基本的に増枠により手当てされた事業拡大実績を下回る追加配分となっても止むを得ないとの考え方があり得る。

他方で、近時、新規航空会社が資本増強等により経営基盤の強化を図ってきている状況を踏まえると、大手航空会社に対する十分な牽制力を有する航空会社の早期育成を重視する立場からは、少なくとも、従来の事業拡大規模を下回ることは、新規航空会社の事業拡大に制約を加えることとなるおそれがあるため適当ではないとの考えもある。

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。

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。

新規優遇枠の使用のあり方

従来、新規航空会社が発着枠の使用を希望する場合には、原則として運航のための準備の進捗した航空会社から申出のあった順に配分する考え方をとってきた。

新規航空会社に発着枠を優先配分するのは、新規航空会社の参入によって、競争促進が図られ、これを通じて選択肢の増大、運賃の低廉化・多様化等、利用者利便の向上が図られるためであり、このことは、新規航空会社同士の競争についても当てはまると言える。仮に、新規優遇枠を、申出順で使用するのではなく、予め配分数を割り当てることとした場合には、結果としてより競争制限的な配分方法となり、意欲の高い航空会社の事業拡大を制限することにつながりかねず、競争促進の趣旨に反する。したがって、新規航空会社に対する配分は、引き続き、申出順を原則とすることが適当である。

ただし、新規航空会社用の発着枠が希少となった場合において、一定期間内に申出が競合する等の場合には、単純に申出順を貫くと、発着枠の確保が不確実な状況の中での機材・乗員の準備を強いることとなったり、逆に事業計画の過度の前倒しを促したりすることとなったりするなど、不合理な結果を招くこととなる。このような事態を避けるため、新規航空会社用の発着枠が希少となった場合にお

いては、時間的余裕を持って、競合する発着枠の使用希望を調整することができるよう、行政において透明性の高いルールを策定することを求めたい。

優先配分を行う新規航空会社の範囲

従来、新規優遇枠については、羽田空港において配分を受けている発着枠数が1日6便未満である航空会社への配分を優先しつつ、6便以上を有する航空会社に対しても、更なる競争促進を図る観点から、上限を設けることなく優先配分を行ってきた。

これにより、既存の新規航空各社は、最大17便を運航するまでに成長してきたが、未だ新規航空会社が大手航空会社と伍して戦うことができるだけの牽制力を備えるに至っているとは言い難い状況にある。競争促進を図る観点からは、いずれの既存新規航空会社についても、少なくとも今以上に事業拡大を図る可能性を確保する必要があると考えるが、他方、発着枠が有限である以上、どの程度の事業規模になるまで発着枠を優先的に配分をする必要があるかについて一定の上限を設けることも必要である。

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。

今後新規に羽田空港に参入する航空会社の取扱い

羽田空港の新規優遇枠の配分を受けることのできる新規航空会社は、現在3社あるが、競争促進の観点からは、可能な限り、今後、新たに設立される新規航空

会社にも羽田空港に参入する機会を付与することが望まれる。現に、これから航空運送事業の許可を取得し、平成17年度に開港される新北九州空港の開港にあわせて羽田空港に参入する準備を行っている会社があるが、平成17年度までに必要な発着枠が留保されていない限り、参入は事実上不可能となってしまうおそれがある。

また、従来、新規航空会社のうち羽田空港における便数が6便未満の航空会社については、6便以上の航空会社よりも優先的に新規優遇枠を使用できることとしてきたところである。

したがって、今後、新規に参入する会社のために、新規優遇枠のうち1社相当分の6便分程度を留保することが適当と考えるが、一定期間経過後も使用されない事態が生じる場合には、羽田空港の発着枠の希少性に鑑み、当該発着枠は、既存の新規航空会社も使用できることとすることが適当である。

なお、今後、新規に参入する会社が予め留保された発着枠を使用してもなお新規優遇枠に残余の発着枠がある場合には、当該発着枠の配分を受けた航空会社が、既存の新規航空会社と同様の条件の下で7便目以降の配分を受けることを排除する必要はないものとする。

新規優遇枠の暫定使用

羽田空港の発着枠は、航空運送事業を行う上で極めて貴重な事業資源であり、できる限りの有効活用が図られるべきである。したがって、新規航空会社が運航を開始するまでの間は、大手航空会社が、回収対象となる発着枠を従前どおり使用することを認めることが適当である。

また、従来、大手航空会社が新規優遇枠を暫定使用する際には、使用対象路線等について一定の条件を付すこととしてきた。しかしながら、今般、追加配分される新規優遇枠の原資は、大手航空会社より回収した発着枠であるため、大手航空会社は、自らの発着枠数が減少する中で便数調整を柔軟に行う必要がある。このような点に鑑みると、大手航空会社が今次見直しに係る新規優遇枠を暫定使用する際には、使用対象路線等について特段の条件を付さないこと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

「3便ルール」の導入

羽田空港においては、1便ルールが存在により、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。「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。

なお、航空会社の運航する路線や便数は常に変わり得るものであり、「3便ルール」により少便数路線の維持・充実を図る政策的必要性は、現在でも既に生じていることに加え、後述のとおり、本ルールは、少便数路線を現在運航している航空会社が引き続き運航することを前提として適用を開始するものであって、発着枠の回収を伴うものではないことから、現在の混雑飛行場の使用許可の期限が切

れる平成17年2月を待つことなく、可及的速やかに本ルール適用を開始することが必要である。

新規開設空港の取扱い

平成9年及び平成12年に羽田空港の発着枠を配分した際、新規開設空港には、羽田空港と結ぶ路線への就航を促すために、各路線について、政策的に1便分の発着枠が設けられてきた。

平成17年2月以降に羽田空港と結ぶ路線の開設が想定される新規開設空港としては、平成17年度開港予定の神戸空港があるが、同空港については、既に複数便での乗入れを表明している会社があるなど羽田路線の開設が十分に見込まれる都市部に位置する空港であり、1便分の発着枠を設けてあえて新規開設空港への就航を促す必要性に乏しいと考える。

したがって、今回の配分においては、新規開設空港に対して特別な政策的取扱いをしないことが適当である。

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) 評価方式による大手航空会社の発着枠の見直し

発着枠の見直しの制度は、既得権の見直しにその趣旨があることから、規制緩和以降過去5年の大手航空会社の行動を利用者利便等の観点から再度検証、評価し、一定規模の発着枠について、配分の見直しを行うことが望ましい。

航空会社の行動あるいはその結果を数値化したものを一定の評価基準に照らし客観的に評価し、評価結果に応じて発着枠の配分を行うという、評価方式による配分方法については、平成12年に羽田空港の発着枠を配分する際に採用されている。その際に使用された評価基準については、利用者利便の向上の観点を中心とした評価項目から成っており、現在も政策目的として有用なものであることから、基本的には、今回の配分の見直しにおいても、平成12年の評価基準を採用することが適当である。

他方、現行の評価基準が策定された平成12年以降に起こった航空産業を巡る状況の変化を踏まえ、個々の評価項目が現在においてもなお適切であるかどうかについて検証する必要がある。

評価項目のうち、「国内全路線便数に占める低需要路線の便数の割合が平均を上回っていること」は、評価対象となる航空会社の平均値との差を評価するものとなっている。大手航空会社がJAL・ANA・JASの3社体制のときには、3社間の運航実績により、比較的均衡のとれた評価結果となることが期待されたが、平成14年のJALとJASの経営統合により、評価対象である大手航空会社が2グループに再編されたことから、国内全路線便数に占める低需要路線の便数の割合における実際の差以上に評価結果が大きな点数差となって現れる可能性があり、かえってバランスを失する結果となるおそれがある。したがって、当該基準については、大手航空会社が2グループに再編された実態に適合しておらず、不適切であると考えられる。しかし、その他の項目については、なお有用な評価項目であり、かつ、特段の問題も認められないことから、これらを今回の評価基準として採用することが適当である(別紙)。

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らる。

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。

4. その他

(1) 配分の見直しの実施時期

羽田空港の使用の許可は、いったん平成17年1月31日に期限を迎えることとなっているため、この許可の更新は、平成17年2月1日の時点で必要となる。

しかしながら、発着枠の配分の見直し自体の実施を平成17年2月とすると、既に作成・公表されている平成16年度の各航空会社の事業計画の大幅な修正が必要となるおそれがあり、安定的な事業運営を確保する観点からは、実施時期を、新年度の始まる平成17年4月とすることが望ましいとの意見がある。加えて、実施時期を4月とした場合も、現時点で未使用の新規優遇枠が8便分あるため新規航空会社の事業展開を著しく制約するおそれは小さく、また、3便ルールの適用を速やかに開始することにより、地方航空ネットワークの維持・形成に無用の支障を及ぼすこともない。

したがって、今回の配分の見直し結果については、平成17年4月以降の運航計画に反映させることが望ましい。

(2) 羽田空港の再拡張までの間の増枠

平成21年に予定されている羽田空港の再拡張が完成すれば、羽田空港の発着枠は、現在の約1.4倍に拡大し、抜本的な発着枠の増大が期待される。しかしながら、新規航空会社の旺盛な規模拡大の意欲やネットワークの充実を求める声を勧案すれば、羽田空港の再拡張までの間においても、引き続き、あらゆる可能性を探りつつ、現在の3本の滑走路の有効活用による増枠に努めていくことが必要である。もとより、安全の確保が最重要であることは理解した上で、本懇談会として、当局に対し、羽田空港の発着枠の増加に向けた真摯な努力を促すものである。

仮に、再拡張までの間において増枠が可能となった場合には、航空法第107条の3の規定の趣旨を踏まえ、競争促進と多様なネットワークの形成に主眼を置きつつ、観光立国の推進、都市・地域の再生等その時点における社会的・経済的ニーズにきめ細かく対応した配分を行うことが重要である。

おわりに

以上が、再拡張までの間の当面の羽田空港の望ましい利用のあり方についての本懇談会において行われた議論の整理である。

今回は、現時点で羽田空港における増枠の可能性を見込めないという制約の下での議論を余儀なくされたため、同空港をめぐる多種多様なニーズのすべてに到底応えることはできなかった。

しかしながら、そうした前例のない制約の下での困難な議論ではあったが、広く関係者の理解と協力を得て、「新規航空会社の参入・拡大を通じた競争促進」及び「地方航空ネットワークの維持・形成」という二本柱の政策目標について、考え得る範囲では均衡のとれた結論を得ることができたものと考えている。

本懇談会としては、本懇談会における様々な議論を十分に踏まえつつ、国土交通省に対し、来春の発着枠の配分の見直しを円滑に実施するよう求めるとともに、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つ合理的に使用することを求めるものである。

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の形成が図られ、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。

評価基準

1．利用者利便の向上の観点からの評価項目
(1) 運賃水準の低廉化の努力
旅客キロ当たり旅客収入が過去5年間で低下していること
(2) 安全の確保
乗客の死亡を伴う事故が過去5年間で発生していないこと
(3) 全国的な航空ネットワークの形成・充実への貢献
全国規模での航空ネットワークの形成・充実への貢献
低需要路線の便数が過去5年間で増加していること
ナイトステイを実施している空港の数が過去5年間で増加していること
羽田空港と地方の空港との間の路線の形成・充実への貢献
羽田空港の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
前回は配分を受けた発着枠数()に占める幹線以外の路線に使用している発着枠数の割合が50%を超えていること
2．航空会社の効率的な経営の促進の観点からの評価項目
旅客キロ当たり営業費用が過去5年間で低下していること
従業員1人当たり営業収益が過去5年間で増加していること
3．発着枠の効率的な使用の観点からの評価項目
羽田空港の1発着枠当たりの輸送人員が過去5年間で増加していること
4．その他
行政処分を過去5年間受けていないこと

()平成12年2月以降、新B滑走路共用の際の発着枠の配分に加え、JAL・JAS統合の際の発着枠の返上等、各航空会社の保有する発着枠数に増減があったという事情に照らし、本評価項目の合目的な適用として、平成12年2月以降に純増した発着枠数とする。

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 名簿

(敬称略)

座長 杉山 武彦 一橋大学副学長

座長代理 山内 弘隆 一橋大学大学院商学研究科教授

メンバー 佐藤友美子 サントリー(株)不易流行研究所部長

” 島田 精一 日本ユニシス(株)代表取締役社長

” 谷本 正憲 全国空港建設整備促進協議会会長(石川県知事)

” 福井 康子 都市経済研究所主任研究員

” 松田 英三 読売新聞論説委員

” 屋井 鉄雄 東京工業大学大学院総合理工学研究科教授

” 山本 隆司 東京大学大学院法学政治学研究科教授

(以上9名)

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 検討経過

- 平成16年 2月20日(金) 第1回会合
・航空事業の現状と課題の整理
- 3月25日(金) 第2回会合
・関係者からの意見聴取
- 5月14日(金) 第3回会合
・意見交換
- 6月18日(金) 第4回会合
・意見交換
- 8月6日(金) 第5回会合
・報告書案たたき台の検討
- 9月7日(火) 第6回会合
・報告書案の審議