資料３

羽田空港再拡張により増加する国内線の発着枠の配分の考え方

（たたき台）

平成２１年7月

Ⅰ．基本的な考え方

以下の３つの観点から発着枠の配分を行ってはどうか。

（1） 地方ネットワークの維持・充実＝「地方活性化枠」の創設
（2） 新規航空会社の経営基盤強化を通じた競争促進＝「新規優遇枠」の設定
（3） 小型機による新たな路線展開に向けた取組＝「小型機枠」の創設

Ⅱ．具体的な配分の考え方

具体的には、以下のような考え方で配分を検討してはどうか。

（1）地方ネットワークの維持・充実

➢ 「地方活性化枠」の創設

- 幹線（羽田－千歳・伊丹・福岡・那覇）以外の路線にのみ使用可能としてはどうか。
- 全日空、日本航空及び保有機材数が１２機を超える予定のスカイマークに対し、評価方式により「地方活性化枠」を配分することとしてはどうか。
  - ➢ スカイマークは、現時点の機材数は１１機であるが、再拡張時点において１２機を超える機材数となる計画である。スカイマークは「大手航空会社」として取り扱うべきか、引き続き「新規航空会社」として取り扱うべきか。
- 全日空及び日本航空が、平成１６年に合計２０便分の発着枠の回収を受けた際に、地方路線の維持・充実のために設定した権益外便が、今回の発着枠配分に際して維持が困難となることに鑑み、両社に対して一定規模の優先的な「地方活性化枠」の配分を行い、地方路線の便数の維持を図ることとしてはどうか。

➢ 「１便ルール」・「３便ルール」の継続

- 「１便ルール」及び「３便ルール」が地方路線の維持・充実に貢献している事実に鑑み、継続することとしてはどうか。

（2）新規航空会社の経営基盤強化を通じた競争促進

➢ 「新規優遇枠」の設定

- 新規航空会社の経営基盤の充実を通じた競争促進を図るため、路線限定を付さない「新規優遇枠」を設定することとしてはどうか。
- 保有機材数が１２機以下の航空会社（スカイネットアジア航空・スターフライヤー・北海道国際航空）に対して配分することとしてはどうか。
  - ➢ スカイマークを「新規航空会社」とするか、「大手航空会社」とするか（再掲）。
  - ➢ 保有機材数が最も少ないスターフライヤーに対し、経営基盤格差是正の観点からより多くの配分を行うとの考え方について、どのように考えるか。
- 平成１７年度から現在までの間に配分された「新規優遇枠」の使用に係る発着枠転用ルール（※）については、当該ルールが新規航空会社による地方路線の維持・充実に貢献している事実に鑑み、継続する。

  ※　平成１７年度以降現在までの間に配分された「新規優遇枠」については、羽田空港の着陸料が軽減されている路線（羽田－千歳、羽田－伊丹、羽田－福岡及び羽田－那覇の４路線以外の路線）にのみ転用可能。

（3） 小型機による新たな路線展開に向けた取組み

➢ 「小型機枠（１００席以下)」の創設

- 羽田空港への座席数６０席以下の小型機の乗り入れ制限を撤廃してはどうか。
- 小型機による新規路線の開設を促進するための枠として、「小型機枠（１００席以下)」を創設してはどうか。
- 当該枠の使用希望が具体化するまでの間は、暫定的に「地方活性化枠」として、希望する航空会社が活用可能としてはどうか。

（4）その他の論点

- 航空業界を取り巻く経営環境が厳しい中で、新規航空会社以外の航空会社に対しても路線限定を付さない発着枠を一定数配分するという考え方について、どのように考えるか。

III. 具体的な配分案の検討

例えば、以下のような配分とすることが考えられる。

- 「新規優遇枠（Y）」については、航空機１機当たりの一般的な稼働可能便数（１日３便）等を勘案しつつ、対象社に配分することとしてはどうか。
- 「小型機枠（Z）」については、現時点では計画が具体化してはいないが、羽田への小型機による新規路線を開拓するためのチャレンジ枠として、最小限の発着枠を確保することとしてはどうか。
- 「地方活性化枠（X）」については、配分対象３７便から、「新規優遇枠」及び「小型機枠」を除いた数としてはどうか。（X＝３７－Y－Z）

  - 「地方活性化枠」における地方路線の便数維持のための優先配分枠（α）をどのように配分すべきか。例えば、以下のような方法が考えられる。

    - ✧ 現在の権益外便の設定状況に応じて優先配分
      - ✓ 地方路線における設定数
      - ✓ 地方路線のうち、便数維持のため一定の配慮が必要と考えられる路線における設定数

    - ✧ 現在の権益外便の設定状況だけでなく、地方権益便の維持を含めた回収後における地方路線の便数維持努力に応じて優先配分

  - 上述の優先配分枠数を除いた発着枠（β＝X－α）について、評価方式により、対象社に配分してはどうか。
    - 評価項目、評価方式についての論点は、後述のIV参照。

IV. 評価方式の充実について

- 「評価方式」における評価項目の見直しを行い（別紙参照）、次回の発着枠配分時から適用する（今回の配分には適用しない）こととしてはどうか。
- 以下の事項については、今回の対応は見送り、検討を継続することとしてはどうか。
  - ✧ 環境への取組状況を評価する項目を追加するか否か。
  - ✧ コードシェア・乗継運賃の設定状況を評価項目に追加するか否か。
  - ✧ 安定的な発着枠の使用状況を評価項目に追加するか否か。
- 「評価方式」については、新規航空会社も対象とし、評価項目も大手航空会社と同じとするが、新規航空会社と大手航空会社では、機材数や経営基盤等に差があることに鑑み、評価は、新規航空会社間で行うこととしてはどうか。