

## 羽田空港発着枠の配分について

全国空港建設整備促進協議会

### 1 基本的な考え方

今回の国内線約 2 万回の増枠の配分にあたっては、国内航空ネットワークが縮小する中、国内各地域間の交流促進や震災後に落ち込んだ日本経済の復興等の観点から重要性を増している地方航空ネットワークをいかに維持・拡充し、それを通じてどのように地方活性化を図っていくかという視点が特に重要。

また、地方航空ネットワークが、維持・拡充されることは、経済・交流等が広範かつ多層的に活性化することにつながり、ひいては、日本全体の発展に寄与するものと考えられる。

### 2 地方航空ネットワークの維持・充実策

今回の国内線約 2 万回の増枠は、地方航空ネットワークを維持・充実し、地方活性化を図るうえで大きな機会であり、多くの自治体が、地方路線の新規開設や維持・拡充を強く期待している。このため、今回の増枠については、新規・大手を問わず、航空会社のニーズ、需要を踏まえたうえで、地方路線（幹線以外）に優先的に配分すべき。

また、貴重な発着枠を活用して充実されたネットワークを有効に機能させるため、航空会社と地方の双方におけるネットワークの維持・充実への取り組みを促進させるべき。

このような観点から、次のような手法を提案する。

#### (1) 地方活性化枠の設定

地方路線にのみ使用できる発着枠（地方活性化枠）を、まず設定することとし、その規模については、航空会社のニーズ、需要を踏まえたうえで、それに見合うものとする。

#### (2) 評価項目の充実

前回の評価方式を今回も採用することとした上で、昨今の厳しい航空情勢の中で、低需要路線（利用者数が年間 10 万人以下の路線）を維持・確保している航空会社について評価する項目を追加してはどうか。次に、地方間路線の減便・廃止の流れを踏まえて、地方間を直接結ぶ路線の運航についても評価する項目を新たに追加してはどうか。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利便性の高い乗り継ぎ割引運賃の設定等についても、一定の評価をしてはどうか。さらに、

航空輸送の安全を確保する観点から、安全上支障を及ぼす事態の発生率、輸送の安全の確保に関する行政処分や行政指導の状況なども航空会社の事業規模を勘案した上で評価に追加してはどうか。

(3) 少便数路線の維持・活性化

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、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便ルールも機能しているので、今後もこれらのルールは継続すべき。

(4) 小型機の乗り入れ

現在設けられている、小型航空機を対象とした「新規路線開設枠」については、国土の多様な発展に向けて、交流人口の増大による地域活性化に資するものであるため、今後も維持・拡充すべき。

### 3 新規航空会社の取り扱い

新規航空会社に対する優先配分は、その事業規模の拡大に併せて、過去10年以上に渡って実施。その結果、競争促進を通じた運賃の低廉効果など、利用者利便の向上に既に一定の成果が得られたものと理解しており、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段階に来ていると思量。

新規航空会社についても、今後は、地方航空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、その配分については、前述の評価方式を適用すべき。