

とりまとめに向けた論点整理

国土交通省航空局

平成24年10月

今般の羽田空港発着枠配分に関する基本的考え方

羽田空港の発着枠は国民の貴重な財産



- ・発着枠の使用は適切かつ合理的に行われるべき
- ・今後とも航空会社の使用状況を適時適切に評価し、回収・再配分等の仕組みを通じて混雑空港使用許可に反映

新規航空会社に対する発着枠の配分の考え方及び評価の方向

- ・これまでの新規航空会社の参入促進の結果、
 - ・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
 - ・新規参入路線における競争力のある運賃設定
 - ・ユニットコスト水準の低下等効率的な生産体制の構築が進み、競争促進に寄与し、利用者利便の向上に貢献。
- ・引き続き競争の促進を進めることは利用者利便の向上の観点から重要。今後とも航空会社間の競争の状況について不断に注視する必要。
- ・既存の新規航空会社に関しては、経営基盤を確立し、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ることから、大手航空会社も含めた各社間での自立的競争が行われていると考えられる。従って、今後、公平な競争促進の観点から、大手航空会社同様、評価項目により評価を行うべき。
- ・ただし、これまでスケールメリット等の観点から保護育成が必要とされてきた保有機材12機に現時点で達成する見込みのない航空会社には配慮が必要。
- ・将来、新規に参入しようとする航空会社が現れる場合には、羽田空港国内線の状況等を勘案し、新規優遇枠の設定等適切な競争環境の確保を図るための方策について検討を行うべき。

多様な輸送網の形成に関する考え方及び評価の方向

- ・国内航空において多様な輸送網が形成されることは利用者利便の向上の観点から極めて重要。全国的な航空政策の重要課題と認識した上で羽田空港の発着枠配分における評価項目を検討すべき。
- ・これまでも評価項目において、羽田空港の航空ネットワークへの貢献のみならず、全国ネットワークへの貢献も評価の対象としてきており、引き続きこれら視点を維持した上で、評価項目を今日的視点で見直すべき。
- ・今後の我が国社会経済状況や国内航空におけるLCCも含めた競争の進展等を勘案すると、地方航空ネットワークの維持は更に厳しい状況に置かれると考えられる。また、配置的側面からの空港整備が概成し、国内航空利用者が平成18年度をピークに減少局面に入っていることを考慮する必要がある。

(羽田ネットワーク)

- ・羽田ネットワークに関して、需要の小さな路線へのさらなる配慮が必要な状況となっている。羽田空港では「1便・3便ルール」により維持を図ってきたが、羽田の高需要路線における競争激化に伴う収益性の悪化等により、これら需要の小さな路線の維持は一層困難となってきており、これらの路線の維持のインセンティブとなるような評価項目の検討が必要である。
- ・具体的には、需要の小さな3便以下の路線をこれまで維持してきた企業努力を評価するとともに、観光やビジネス等利用者利便の観点からは1日3便程度(朝・昼・夕)が維持されることが望ましいと考えられるため、「1便・3便ルール」対象路線の便数を評価の対象とすることとしてはどうか。

(全国ネットワーク)

- ・全国ネットワークに関しては、これまでネットワークの「拡大」を評価の対象としてきたところ。しかしながら、配置的側面からの空港整備が概成し、国内航空利用者が平成18年度をピークに減少局面に入っていることから、単に拡大を求める視点から、現状のネットワーク規模そのものを評価する視点に改める必要がある。
- ・具体的には、非幹線の路線数規模及び便数規模を評価の対象とすることとしてはどうか。
- ・地方航空ネットワークの維持・充実に関してはこれまで以上に地域が主体的な役割を担うことが必要であり、地域が航空会社とのパートナーシップにより航空輸送サービスが確保されることが望ましい。

航空の安全に関する考え方及び評価の方向

- ・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いて堅持されるべき重要な要素。我が国の航空会社の安全レベルは世界的に高い水準にあるが、より高い水準が実現されるよう航空会社は取り得る全ての対策を取るべきであり、行政は必要な政策を着実に実施するべきである。
- ・評価項目においても従来から安全に関する評価項目が設けられてきたところであるが、航空会社の安全に対する取組を一層促すよう適切に評価項目を見直す必要がある。
- ・具体的には、「安全においてより高い水準が実現されるよう、航空会社の安全に対する取組を一層促す指標を検討」してはどうか。

競争性・効率性に関する考え方及び評価の方向

- ・羽田空港の発着枠の希少性を踏まえると、発着枠に最も高い価値を見いだす者に使用させる市場メカニズムの導入可能性を検討し、競争性を向上させることも必要である。
- ・市場メカニズムの導入可能性を検討する過程で検討したスロットオークションは、市場メカニズムを機能させる上で優れた手法であるが、我が国における具体的導入にあたってはスロットの財産権的位置付けやオークション収入の取扱等、解決すべき課題があるため、これらの解決を図りつつ今後を検討を進めるべきである。
- ・地方航空ネットワークの維持・拡充に関して地域の主体的役割が期待されることも踏まえ、当面、地域が航空会社とのパートナーシップにより実施する優れた取組を評価し発着枠を付与するコンテストの実施により競争性を高めることを検討すべきである。

破綻事業者の取扱いに関する考え方及び評価の方向

- ・破綻事業者であることをもって配分対象から前もって除外するということではなく、あくまで評価項目に照らして影響の度合いを精査し、取り扱う必要がある。
- ・すなわち、会社再建に向け活用した手法(法的整理や公的支援等)を勘案し、当該手法により影響が生じた項目と期間の取扱いを検討する必要がある。
- ・この場合、例えば法的整理や公的支援が無ければ運航が停止され評価が困難となっていたことを勘案した上で、これら支援を受けていた期間を評価の対象から控除する等、評価に際して配慮することとしてはどうか。

評価方法・評価項目等の見直し

- ・上記各視点を踏まえ、評価項目を見直すこととする。(方向性は別添のとおり。)
- ・評価項目による評価の対象は既存新規会社4社も含めた6社とする。これまでの評価項目は大手航空会社を念頭に置いたものであるため、既存新規会社を加えた6社を評価の対象とする今回の配分においては評価項目を適切に見直すことが必要である。具体的には、2社の評価を前提としたこれまでの〇×方式による評価を改め、6社間で相対評価が行えるよう改める。
- ・発着枠の効率的な使用の観点からの評価について、近年における多頻度小型化の進展との関係をどう考えるべきか。

今後のあり方について

- ・航空を巡る状況が日々変化中、中長期的に望ましい羽田空港の利活用がなされるよう、航空会社の経営及び将来の計画への指針となるよう機能することを期待。
- ・航空法に規定された混雑空港の使用の許可の更新時期等を捉え、今回策定した評価項目を活用して各航空会社の取組をチェックすることとする。
- ・航空会社の使用状況を適時適切に評価し、回収・再配分等の仕組みを通じて混雑空港使用許可に反映。
- ・将来、新規に参入しようとする航空会社が現れる場合には、羽田空港国内線の状況等を勘案し、新規優遇枠の設定等適切な競争環境の確保を図るための方策について検討を行うべき。
- ・適切な地方航空ネットワークの規模・態様については、航空の需要・流動状況、社会経済状況、他の高速交通体系との整合性等も踏まえ、別途検討することが期待される。その場合、利用者利便の確保、地域活性化、観光への寄与、競争性の確保という観点を持ちながら行われることが重要。
- ・また、羽田空港は、国内基幹空港であり、国内ネットワークの維持を通じて、国家安全保障や日本再生戦略において示された観光、防災、総合特区等の高次かつ多様な視点からも活用を図ることが必要。
- ・地元理解に敬意を表しつつ、騒音問題等の環境負荷低減にも真摯に対応。

従来の評価項目	見直しのイメージ
1. 利用者利便の向上の観点からの評価項目(他の項目の2倍)	
(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	各社間相対評価の導入。
(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	各社の安全への取組を評価。
(3) 全国的な航空ネットワークの形成・充実への貢献	
① 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	現況のネットワーク規模による評価。
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	
② 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	各社間相対評価の導入。
前回に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	【使用せず】 前回配分で航空会社毎に枠の用途制限が異なるため使用せず。
	【新規】 少便数路線の維持に対する評価。
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	各社間相対評価の導入。
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	各社間相対評価の導入。
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	【要検討】 多頻度小型化の進展との関係はどう考えるべきか。
4. その他	
行政処分を過去5年間受けていないこと	【変更無し】
	【新規】 新規航空会社への配慮。