

羽田空港発着枠と 地方航空ネットワークの現状

国土交通省 航空局

平成25年7月

1. 羽田空港発着枠の現状

首都圏空港(羽田・成田)の年間発着枠の増加

	羽田空港 (うち国際線)	成田空港	首都圏空港全体
H22.10月まで (羽田D滑走路供用前)	30.3万回	22万回	52.3万回
H25.3.30 まで	39万回 (6万回)	25万回	64万回
現在 (H25.3.31 以降)	41万回 (6万回)	27万回	68万回
<div style="border: 2px solid green; border-radius: 15px; padding: 5px; display: inline-block;"> 以降、首都圏空港を含めたオープンスカイを実施 </div>			
最終形 (羽田:H25年度末 成田:H26年度中)	44.7万回 (9万回)	30万回	74.7万回

- * 1. いずれも年間当たりの回数である。
- * 2. 回数のカウントは、1離陸で1回、1着陸で1回のため、1離着陸で2回とのカウントである。
- * 3. 羽田空港の発着枠数の中には、深夜早朝の国際チャーター便等の運航に使われる枠数も含まれる。

羽田空港国内線発着枠の配分(平成25年3月)について

- 「国土交通省成長戦略」に基づき平成25年(2013年)夏期ダイヤ(平成25年3月31日～)より1日25便(年間約2万回)の羽田空港国内線の発着枠拡大を実施。
- 発着枠の配分基準※について専門的・技術的見地から検討を行うため、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、5回にわたり開催。
※羽田空港は航空法の混雑空港に指定されており、当該空港を使用して運航を行うには国土交通大臣の許可が必要。航空法上、当該許可は競争の促進、多様な輸送網の形成等の観点を踏まえた基準によって行うこととされている。
- 配分基準に基づき、羽田乗り入れ航空会社6社(日本航空、全日本空輸、スカイマーク、エアドゥ、スカイネットアジア航空(ソラシドエア)、スターフライヤー)への配分を実施。

スケジュール

- 24年7月27日: 第1回検討小委員会(羽田空港発着枠の現状と課題)
- 8月22日 : 第2回検討小委員会(航空会社6社及び全国空港建設整備促進協議会からのヒアリング)
- 10月1日 : 第3回検討小委員会(論点整理等)
- 10月29日 : 第4回検討小委員会(取りまとめに向けた論点整理)
- 11月19日 : 第5回検討小委員会(取りまとめ案)
- 11月28日 : 羽田発着枠配分基準検討小委員会報告書の公表
- 11月30日 : 航空会社への配分実施
- 12月～1月 : 航空会社における運航計画検討/スロット調整/増便/販売準備
- 25年1月22日: 運航計画の変更認可申請
- 1月31日 : 夏ダイヤ チケット販売開始
- 3月31日 : 夏ダイヤ 運航開始

小委員会委員等(委員長:竹内健蔵 東京女子大学教授)

- | | |
|--------|---------------------------|
| 逢見 直人 | 日本労働組合総連合会特別専門委員、UAゼンセン会長 |
| 加藤 一誠 | 日本大学経済学部教授 |
| 坂本 裕寿 | 読売新聞東京本社論説委員 |
| 櫻内 亮久 | 公益社団法人関西経済連合会理事 |
| 竹内 健蔵 | 東京女子大学現代教養学部国際社会学科教授 |
| 花岡 伸也 | 東京工業大学大学院理工学研究科准教授 |
| 丸山 和博 | 一般社団法人日本経済団体連合会運輸委員会物流部会長 |
| 廻 洋子 | 淑徳大学経営学部教授 |
| 矢ヶ崎 紀子 | 首都大学東京都市環境学研究科観光科学域特任准教授 |
| 柳川 範之 | 東京大学大学院経済学研究科教授 |

国土交通副大臣
国土交通大臣政務官

※羽田乗り入れ航空会社6社がオブザーバーとして参加

新規航空会社（エアドゥ・スカイマーク・スカイネットアジア・スターフライヤー）の取扱い

- 新規航空会社の参入による競争の促進という当初の目的は達成されつつあるため、新規航空会社に一律に優先配分を行う必要はない。大手航空会社と同様に評価方式により評価。
- ただし、保有機材12機以下の航空会社（スターフライヤー＝6機）について配慮。

地方航空ネットワークのあり方

- 地方航空ネットワークの維持・充実のため、低需要路線・少便数路線（「1便ルール・3便ルール」対象路線）等の維持への貢献を評価。
- これまで、地方航空ネットワークが5年間でどれだけ増加したかを評価してきたが、路線維持が困難になってきていることを踏まえ、地方航空ネットワークの規模自体を評価の対象とする。

安全面での評価

- 安全性の向上に向けインセンティブとなる評価項目（整備不良による欠航・遅延件数等）を設定。

破綻事業者

- 破綻事業者であることをもって、前もって配分対象から除外することは不適切。
- 破綻の影響は、経営状態に関わらない評価項目（「安全」「行政処分」）を除き、公的支援を受けていた期間を評価の対象から控除することで対応。

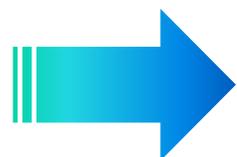
競争性の導入

- オークションの導入については、発着枠の法的な位置づけの問題など、引き続き検討が必要。
- 発着枠配分に競争性を高める視点は重要であり、まずは、各地域がスロット活用方策を競うコンテストを導入。※
※今回の増枠分とは別に、現在暫定使用されている政策枠(3枠)を活用して導入。

羽田スロット(権益便)の内訳(平成25年3月末)

	自由枠	地方路線限定枠	内際乗継改善枠	新規路線開設枠	合計
JAL	176	7+①	0	0	183+①
ANA	160	9+①+ ④:40万人未満路線(経過措置)	0	0	169+⑤
SKY	28	8	0	0	36
ADO	19	4	0	0	23
SNA	18	7	0	0	25
SFJ	14	4+②	4	0	22+②
その他	0	2	0	1	3
合計	415	41+⑧	4	1	465

※赤字は暫定、○は0.5便でカウント

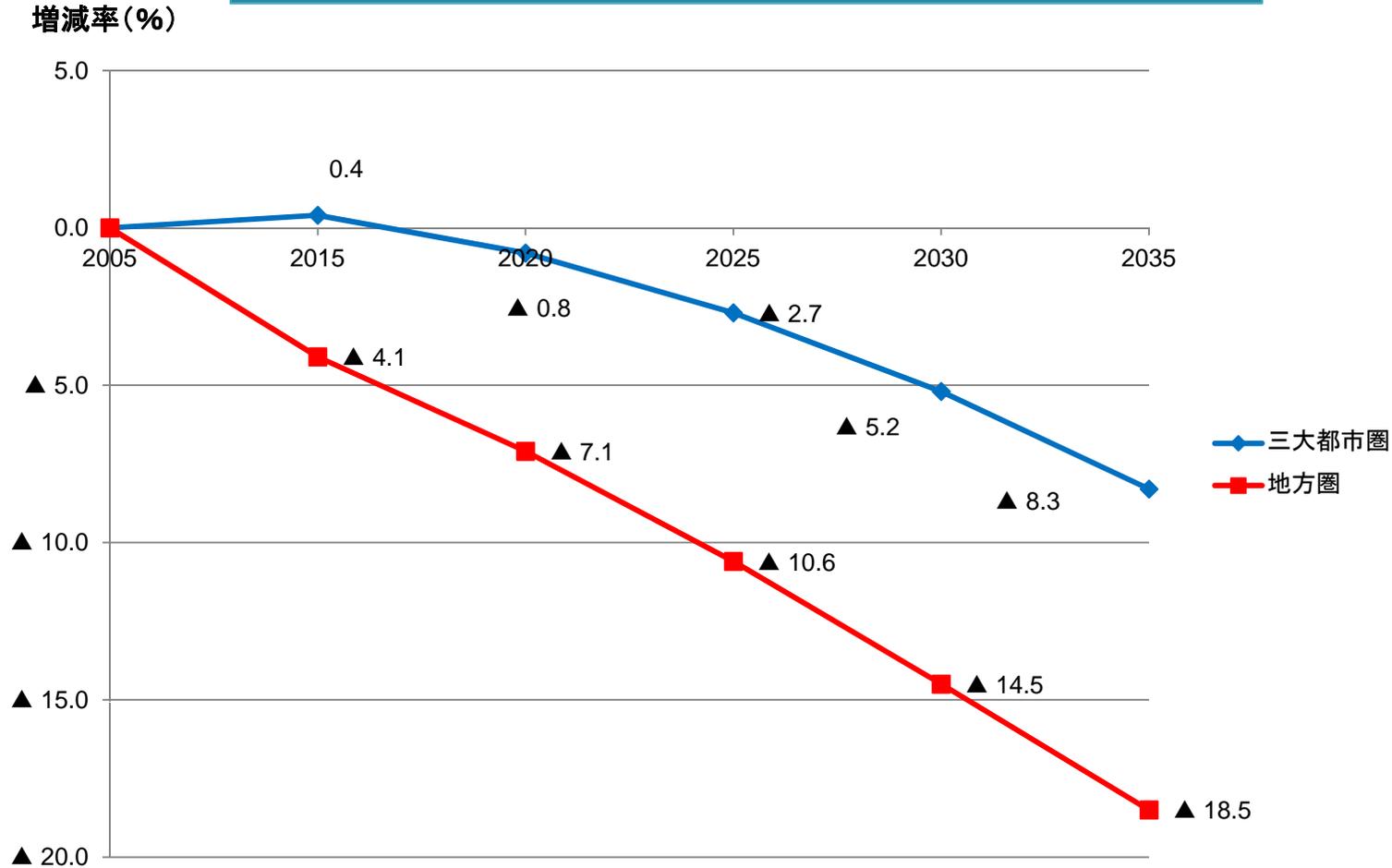


政策枠として暫定使用されている「地方路線限定枠」、「新規路線開設枠」の計3便分を政策コンテストに活用

2. 地方航空ネットワークの現状等

- 人口減少は、特に地方において顕著。

三大都市圏と地方圏の人口増減率（推計）



出所: 総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所

「日本の都道府県別将来推計人口(平成19年5月推計)」により国土交通省作成

三大都市圏: 東京圏(埼玉・千葉・東京・神奈川)名古屋圏(岐阜・愛知・三重)関西圏(京都・大阪・兵庫・奈良)

地方圏: 三大都市圏以外

■ 高齢化についても、地方圏においてより進行している状況。

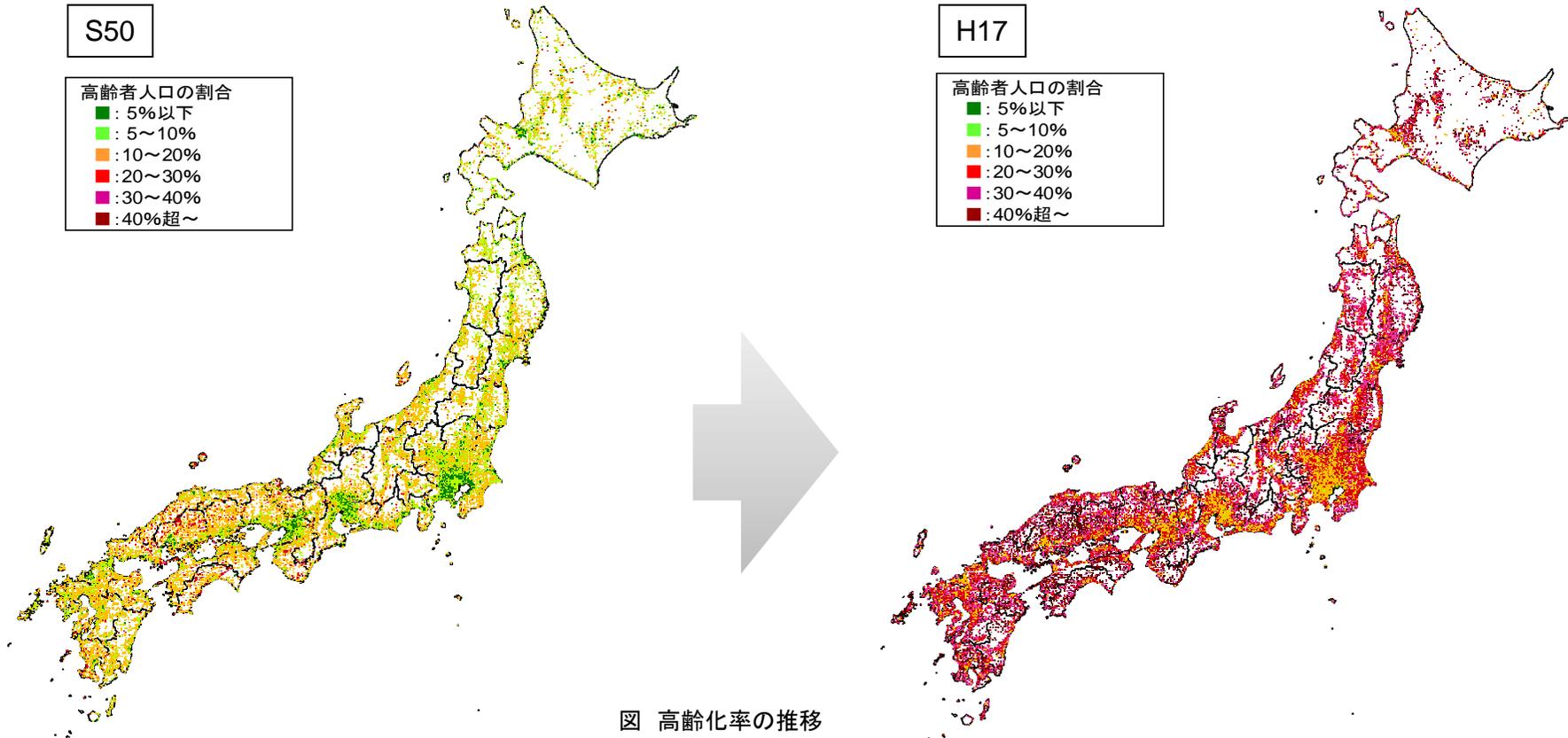


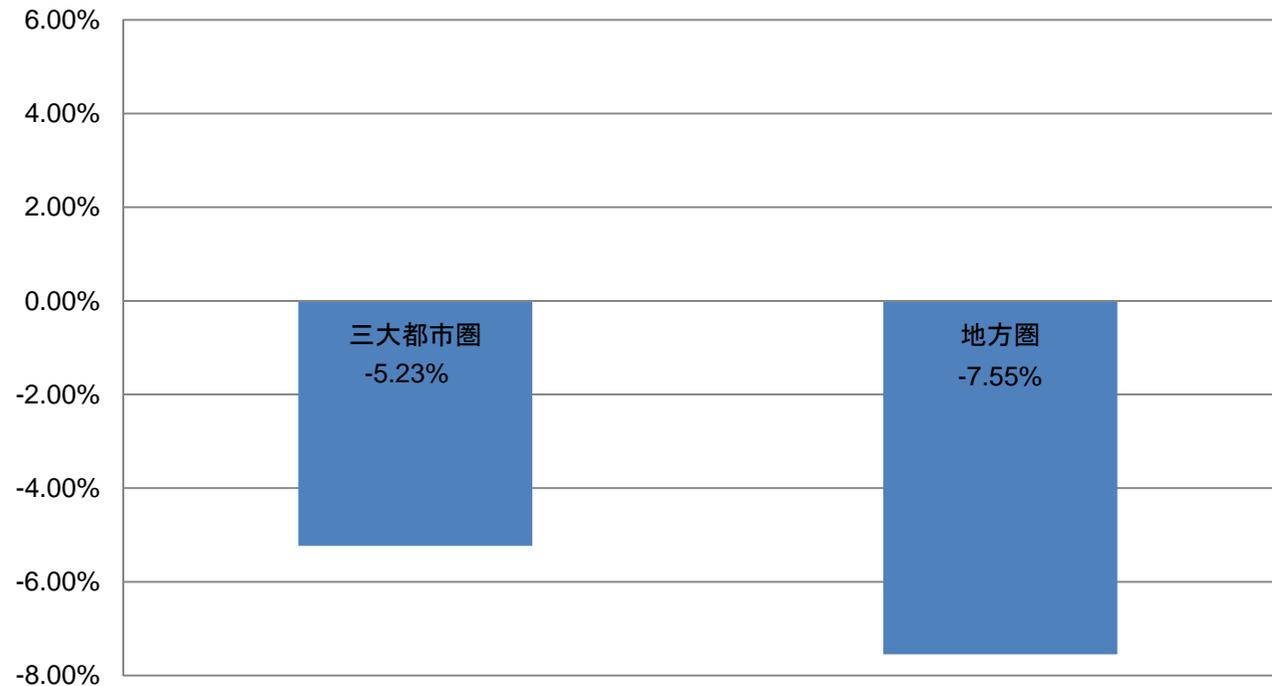
表 圏域別の高齢化率の推移

	S50	H17	差(H17-S50)
全国	7.9%	20.1%	12.2%
都市圏内	7.4%	19.2%	11.8%
都市圏外	11.2%	27.7%	16.5%

注) 高齢者人口とは、65歳以上人口。
 注) 都市圏は、「都市・地域レポート2005」により設定された85都市圏を用い、平成18年度末の市町村合併により、既に都市圏に編入された区域を合わせて都市圏と整理した。

- 経済面においても、三大都市圏以外の地方圏で特に地域別GDPの減少が見られ、地方経済は深刻化。

地域別GDPの推移（99年→09年の成長率）



データ : 内閣府HP「県民経済計算」

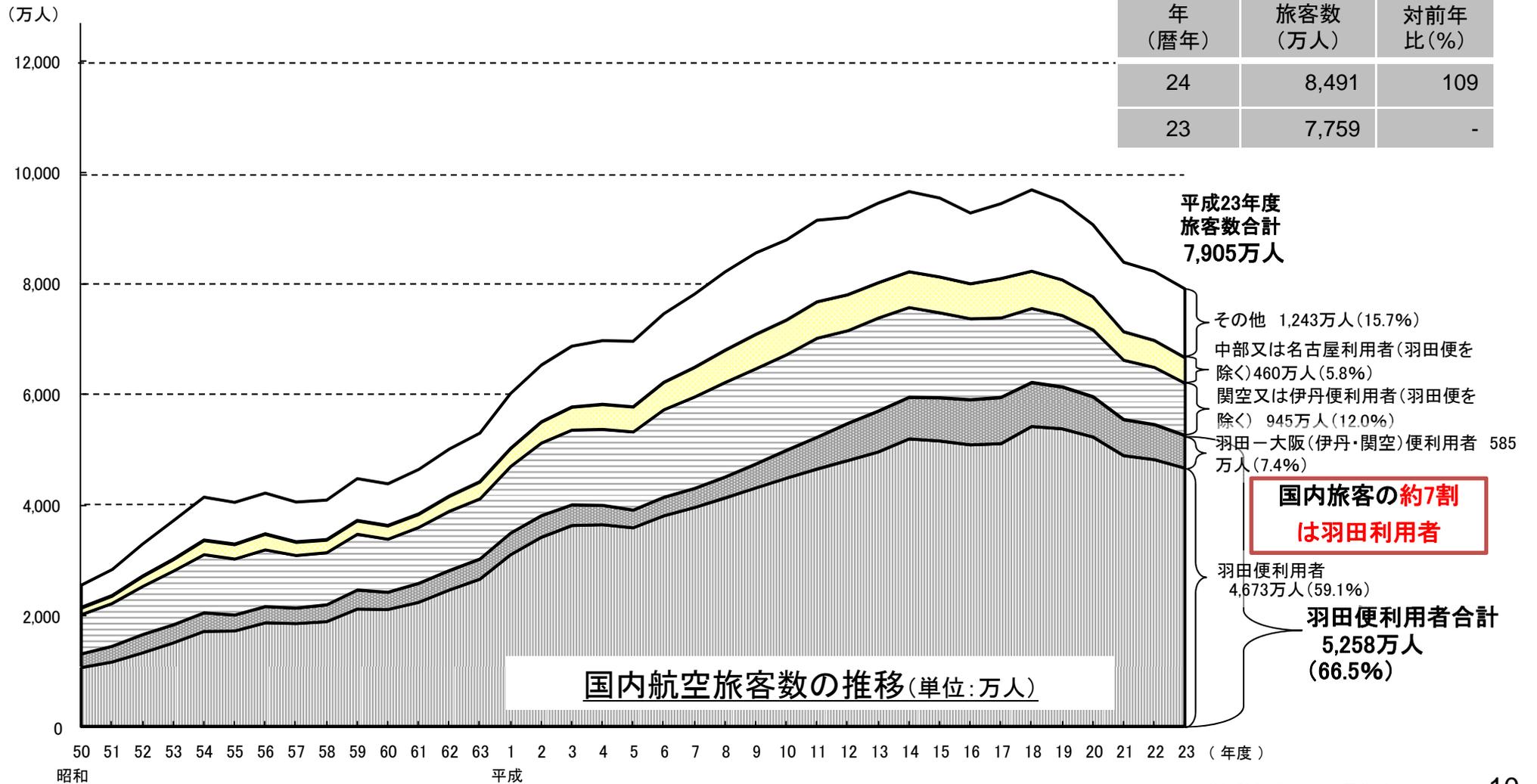
三大都市圏 : 東京圏(埼玉・千葉・東京・神奈川)名古屋圏(岐阜・愛知・三重)関西圏(京都・大阪・兵庫・奈良)

地方圏 : 三大都市圏以外

国内航空旅客数は増加傾向にあったが、燃油価格高騰の影響により平成19年度より減少に転じ、平成20年秋のリーマンショック以降の世界的な景気後退、平成23年3月の東日本大震災の影響を受けさらに減少している。また、国内全体の利用者の約7割は羽田空港の利用者である。

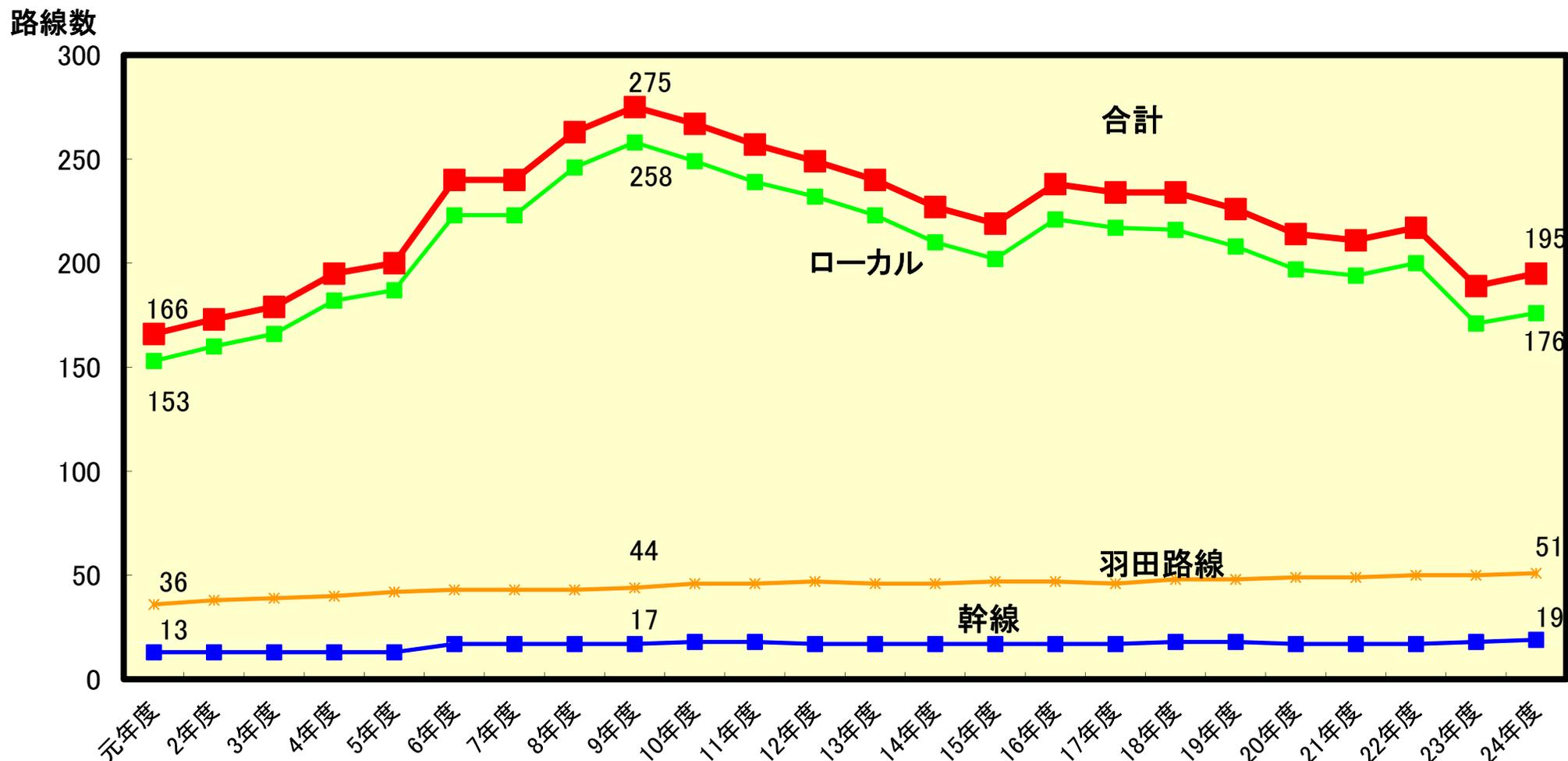
<24年(速報値)>

年(暦年)	旅客数(万人)	対前年比(%)
24	8,491	109
23	7,759	-



※ 航空輸送統計年報より航空局作成

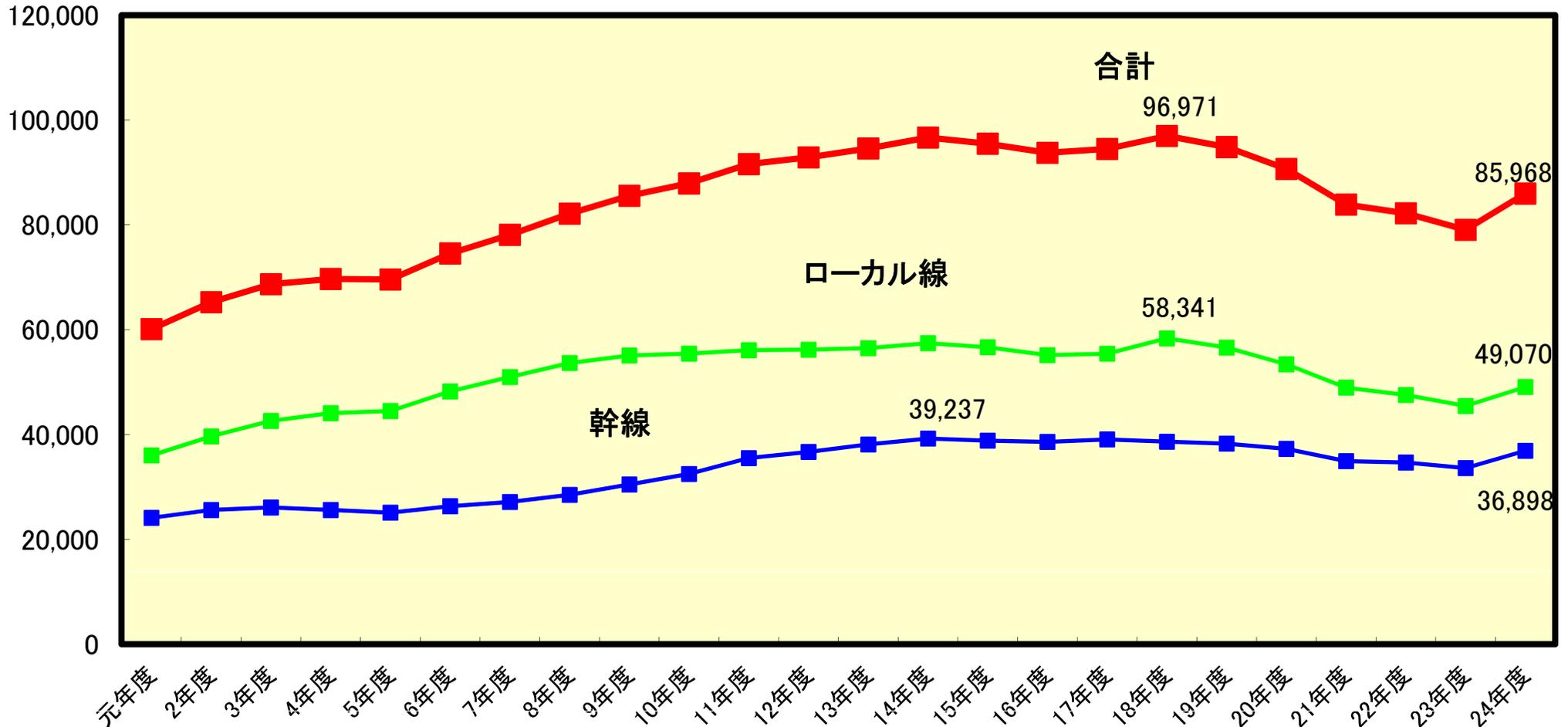
地方航空路線の路線数も、ここ数年は、景気後退等の影響を受けて、減少傾向が続いている。



(注) 1. 数字は、以下の航空会社(13社)の合計。(日本航空、全日本空輸、日本エアシステム、日本トランスオーシャン航空、ANAウイングス、日本エアコミューター、ジャルエクスプレス、スカイマークエアラインズ、北海道国際航空、スカイネットアジア航空、Peach Aviation、エアアジアジャパン及びジェットスター・ジャパン)

地方航空路線の需要は、幹線に比べて減少が大きく、ピーク時(平成18年度)の約16%減。

旅客数(単位:千人)



(注) ①幹線とは、新千歳、羽田、成田、伊丹、関西、福岡及び那覇の各空港を相互に結ぶ路線をいう。
 ②定期便による実績

路線別の輸送実績及び便数（羽田路線）①

路線	旅客数	JAL	ANA	JTA	SKY	ADO	SNA	SFJ	計
1 羽田 - 新千歳	8,681,515	18	18		9	11			56
2 羽田 - 福岡	7,564,462	17	19		11			10	57
3 羽田 - 那覇	5,021,071	14	9		5				28
4 羽田 - 伊丹	4,985,346	15	15						30
5 羽田 - 鹿児島	2,210,933	8	6		4.1		5		23.1
6 羽田 - 熊本	1,907,936	8	5		3		5		21
7 羽田 - 広島	1,820,452	8	8						16
8 羽田 - 小松	1,571,638	6	6						12
9 羽田 - 松山	1,429,580	6	6						12
10 羽田 - 長崎	1,415,715	6	4				4		14
11 羽田 - 宮崎	1,324,575	6	5				7		18
12 羽田 - 高松	1,159,470	6	6						12
13 羽田 - 大分	1,123,488	6	4				4		14
14 羽田 - 北九州	1,109,138	5						12	17
15 羽田 - 関西	1,050,126	2	4					5	11
16 羽田 - 函館	1,034,678	3	3			2			8
17 羽田 - 岡山	910,577	5	5						10
18 羽田 - 高知	825,675	5	5						10
19 羽田 - 徳島	800,848	6	4						10
20 羽田 - 神戸	794,587		3		5				8
21 羽田 - 山口宇部	780,258	4	5						9
22 羽田 - 富山	761,203		6						6
23 羽田 - 秋田	760,173	4	5						9
24 羽田 - 旭川	707,310	4				3			7
25 羽田 - 帯広	504,467	4				3			7
26 羽田 - 出雲	497,462	5							5
27 羽田 - 青森	485,398	6							6
28 羽田 - 釧路	449,776	3	2			2			7
29 羽田 - 女満別	417,032	3				2			5
30 羽田 - 米子	414,810		5						5
31 羽田 - 庄内	334,276		4						4

40万人

【850万人】 新千歳空港

所在地

北海道千歳市、苫小牧市
 ・周辺人口 218万人
 (2000年比5%増 ↗)
 ・地域総生産(石狩)75,068億円



羽田路線

56便/日 (H25.6ダイヤ)

旅客

1,768万人※
 (1日あたり4.8万人)

※H24年度速報値

主な機材

B777-300 (500席)

※内装イメージ



【40万人】 女満別空港

所在地

北海道網走郡大空町
 ・周辺人口 7万人
 (2000年比4%減 ↘)
 ・地域総生産(オホーツク)10,662億円



羽田路線

5便/日
 (H25.6ダイヤ)

羽田 ⇄ 女満別		女満別 ⇄ 羽田	
発時刻	着時刻	発時刻	着時刻
06:55	⇄ 08:40	09:25	⇄ 11:20
11:15	⇄ 13:00	13:45	⇄ 15:40
12:30	⇄ 14:15	15:00	⇄ 16:55
16:15	⇄ 17:55	18:25	⇄ 20:20
17:55	⇄ 19:40	20:25	⇄ 22:20

旅客

72万人※
 (1日あたり2,000人)

※H24年度速報値

主な機材

B767-300 (250席)

※内装イメージ



路線別の輸送実績及び便数（羽田路線）②

路線	旅客数	JAL	ANA	JTA	SKY	ADO	SNA	SFJ	計
32 羽田 - 佐賀	294,129		4						4
33 羽田 - 鳥取	287,602		4						4
34 羽田 - 三沢	213,929	3							3
35 羽田 - 八丈島	184,133		3						3
36 羽田 - 能登	148,376		2						2
37 羽田 - 石垣	126,759		1	2					3
38 羽田 - 稚内	100,518		2						2
39 羽田 - 南紀白浜	100,155	3							3
40 羽田 - 岩国	97,852		4						4
41 羽田 - 大館能代	96,501		2						2
42 羽田 - 中標津	83,305		1						1
43 羽田 - 奄美大島	79,574	1							1
44 羽田 - 宮古	72,044			1					1
45 羽田 - 石見	62,480		1						1
46 羽田 - 紋別	41,618		1						1
47 羽田 - 山形	25,661	1							1
48 羽田 - 大島	9,637		1						1
49 羽田 - 三宅島	5,994		1						1
50 羽田 - 中部	211	1							1
51 羽田 - 久米島	10,158	①							①

10万人

低需要路線

1便ルール

- ※ 水色セルは幹線（羽田と新千歳、伊丹、関西、福岡、那覇を結ぶ路線）
- ※ 黄色セルは3便ルール適用路線
(庄内、佐賀、鳥取は権益外便が1便含まれており、4便であるが3便ルールの対象)
- ※ オレンジセルは1便ルール適用路線
(出典) 旅客数: 航空輸送統計年報(平成24年度)参照
便数: 平成25年6月ダイヤ(久米島は季節運航のため運航月の便数)

【10万人】 大館能代

所在地

秋田県北秋田市
 ・周辺人口 17万人
 (2000年比10%減 ↓)
 ・地域総生産(北秋田)
 3,757億円



羽田路線

2便/日
(H25.6ダイヤ)

羽田 ⇨ 大館能代		大館能代 ⇨ 羽田	
発	着	発	着
08:55	⇨ 10:05	10:40	⇨ 11:55
15:55	⇨ 17:05	17:45	⇨ 19:00

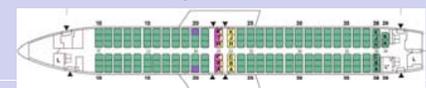
旅客

11万人※
(1日あたり300人)

※H24年度速報値

主な機材

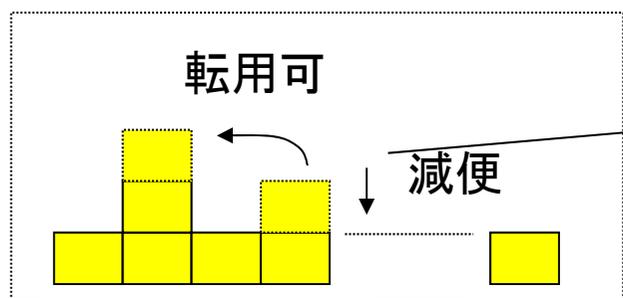
B737-800(150席)



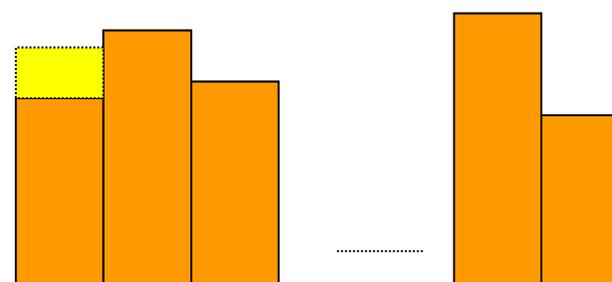
※内装イメージ

羽田空港における少便数路線(総便数3便以下の路線)をグループ化し、減便時には他の少便数路線にのみ転用することができることとするルール(3便ルール)を平成16年9月から導入している。

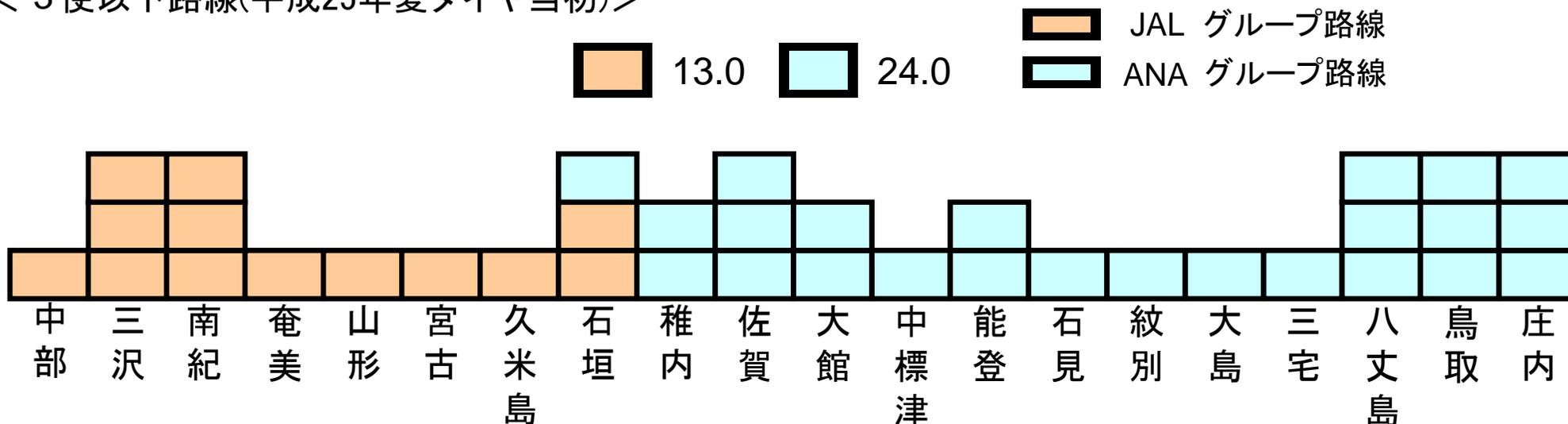
<少便数路線>



<多便数路線>



< 3便以下路線(平成25年夏ダイヤ当初)>



※庄内、佐賀、鳥取は、上記の便のほか、権益外便により1便運航している。

1. ネットワーク維持のための地方路線に係る着陸料軽減

■ 景気後退の長期化によって未だ低迷する航空需要に鑑み、地方航空ネットワークの維持を図るという政策目的により資するよう見直しを行った上で、平成25年度においても継続。

<見直しのポイント>

- ・従来の着陸料の軽減措置については、幹線路線を除き平成25年度も継続。
- ・地方と羽田、地方と地方を結ぶ路線の着陸料の割引率を深掘り。
- ・主に地方路線やLCCに使われている機材(100t以下)に着目した着陸料の引き下げ。

本則単価(国内線)

～ 25t : 950円 → **850円** 100t～200t : 1,650円
 25t～100t : 1,380円 → **1,330円** 200t～ : 1,800円

※那覇・離島路線を除く		到着空港		
		羽田	福岡、新千歳	羽田、福岡、新千歳を除く国管理・共用空港
出発空港	羽田、伊丹、福岡、新千歳	本則	6/10 → 本則	6/10 → 1/2
	関空、広島、高松、松山、北九州、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、小松	3/4		
	釧路、函館、高知、米子(美保)、岩国、徳島	3/5 → 1/2		
	旭川、帯広、秋田、山口宇部、女満別、青森、庄内、富山、神戸、鳥取、出雲、岡山、佐賀	1/2 → 2/5		
	稚内、紋別、中標津、三沢、大館能代、山形、能登、南紀白浜、石見	1/3 → 1/5		
その他				

2. 那覇路線、離島路線に係る着陸料、航行援助施設利用料及び航空機燃料税の軽減

- 那覇空港発着の国内路線及び国際貨物便について、平成26年3月31日までの間、機材の種別等に応じて着陸料及び航行援助施設利用料を1/6～1/16に軽減。
- 離島発の国内路線について、機材の種別等に応じて着陸料及び航行援助施設利用料を1/6～1/16に軽減。
- 沖縄路線及び離島路線に係る航空機燃料税を引き下げ(軽減額は3. 参照)

3. 航空機燃料税の引き下げ

■ 我が国航空企業の国際競争力強化のため、平成23年度税制改正において、平成23年度から25年度までの3年間、航空機燃料税を引き下げ。

	改正前	改正後
本則	26,000円/キロリットル	18,000円/キロリットル
沖縄路線	13,000円/キロリットル	9,000円/キロリットル
離島路線	19,500円/キロリットル	13,500円/キロリットル

4. その他の軽減措置

- 国際旅客チャーター便促進に係る着陸料軽減(平成26年3月31日までの間、1/2) ※羽田を除く
- 国際線に係る着陸料軽減(当分の間、7/10) ※羽田を除く
- 羽田空港発着の深夜早朝便に係る着陸料軽減(当分の間、1/2) ※伊丹路線、国際線は除く
- 羽田空港着の深夜早朝国際貨物便に係る着陸料軽減(平成26年3月31日までの間、1/2)

概要

各空港においては、(1)多様かつ広域的な関係者と連携する体制による、(2)運航コストの削減のための施策、(3)観光・ビジネス等航空需要の開拓に向けた施策等、利用促進に向けた様々な取組が行われているところ。

取組内容

(1)多様かつ広域的な関係者と連携する実施体制

- ✓継続的かつ持続的な推進体制
- ✓自治体が主体的に取り組む体制
- ✓地元のみならず首都圏での体制

(2)航空ネットワーク維持・増進を図る運航コストの削減のための施策

- ✓航空会社の運航コスト低減に資する施策
- ✓航空会社と地域が互いにリスクを共有する仕組み

(3)観光・ビジネス等航空需要の増進に向けた施策

- ✓観光・ビジネス、インバウンド等ターゲット毎の施策
- ✓観光商品の造成・広告、企業利用への働きかけ

【施策例】

- ①首都圏等におけるセールス体制の構築
- ②自治体の長自らによるトップセールス
- ③観光・航空関連部署以外も含めた広域的な推進体制の構築

【施策例】

- ①着陸料・停留料等に関する減免・補助
- ②保安検査費・X線検査機器等の購入費に関する補助
- ③空港ターミナルビル施設使用料に関する減免・補助
- ④ナイトステイに関する経費の補助
- ⑤搭乗率保証制度の導入

【施策例】

- ①空港利用者(個人・団体等)の航空運賃等に関する補助
- ②観光ツアー等の企画・商品造成・商品広告に関する補助
- ③新規定期便の誘致、新規チャーター便の導入に関する補助等