

# 羽田発着枠政策コンテストの概要

## コンテスト概要

- 地方航空ネットワークの維持・充実には、企業努力のみではなく、地域と航空会社とのパートナーシップを通じてニーズにあった需要喚起策等の取組を実施していくことが重要。
- このような取組を促進するため、羽田の政策枠3枠を活用して「羽田発着枠政策コンテスト」を実施。
- 増便を希望する地域とパートナーたる航空会社の今後の取組について、有識者懇談会（H25.11.6）による評価を実施し、優秀と考えられた3路線（羽田＝山形、鳥取、石見）に、2年間の期間限定（H26夏ダイヤからH27冬ダイヤ）で1枠ずつ配分。
- H28.3に延長期間の期限を迎えるにあたって、各路線毎の目標に向けたこれまでの取組を有識者懇談会（H27.12.10）において評価（A…大変優れている、B…一定の効果が認められる、C…大幅な改善を要する、D…成果が期待できない）し、羽田＝山形路線は3年（A評価）、羽田＝鳥取路線は2年（B評価）、羽田＝石見路線は2年（B評価）、それぞれ延長することとなった。
- 羽田＝鳥取路線、羽田＝石見路線は、H30.3に延長期間の期限を迎えることから、有識者懇談会（H29.9.13）を開催し、両路線ともに2年間延長（B評価）することとなった。
- 羽田＝山形路線はH31.3に延長期間の期限を迎えることから、有識者懇談会（H30.9）を開催し、1年間延長することとなった。

## 有識者懇談会委員

- |        |                         |         |                    |
|--------|-------------------------|---------|--------------------|
| ○加藤 一誠 | 慶應義塾大学商学部教授             | ○廻 洋子   | 敬愛大学国際学部教授         |
| ○竹内 健蔵 | 東京女子大学現代教養学部国際社会学科教授    | ○矢ヶ崎 紀子 | 東洋大学国際地域学部国際観光学科教授 |
| ○花岡 伸也 | 東京工業大学環境・社会理工学院融合理工学系教授 | ○柳川 範之  | 東京大学大学院経済学研究科教授    |

## 各路線の実績※1

	羽田＝山形（JAL 1→2便）※2						羽田＝鳥取（ANA 4→5便）						羽田＝石見（ANA 1→2便）※3					
	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度
旅客数 （25年比）	30,828	79,004 (256.3%)	88,061 (285.7%)	88,832 (288.2%)	91,319 (296.2%)	34,759	315,153	326,492 (103.5%)	348,726 (110.7%)	353,541 (112.2%)	368,415 (116.9%)	123,309	70,934	105,199 (148.3%)	115,784 (163.2%)	112,355 (158.4%)	133,960 (188.9%)	42,381
座席 利用率	56.3%	71.9%	79.8%	81.7%	83.1%	76.1%	64.2%	55.1%	58.6%	59.6%	63.0%	60.4%	58.2%	49.8%	52.2%	46.8%	56.8%	53.9%
目標	—	78,000 70%	78,000 70%	87,000 78.4%	87,500 78.9%	100,000 72.1%	—	310,000 51.6%	350,000 60%	360,000 61%	370,000 62%	380,000 63%	—	120,000 57.5%	127,000 56.7%	127,000 52.3%	134,000 55.3%	140,000 57.8%

※1 羽田＝山形路線については無償搭乗者も含んだ数値、羽田＝鳥取路線及び羽田＝石見路線については有償搭乗者のみの数値。30年度は、4月～7月の実績。

※2 羽田＝山形路線については、平成30年3月25日に機材を大型化（ERJ170→ERJ190）。

※3 羽田＝石見路線については、平成27年10月25日に機材を大型化（B737→A320）。