

3. 関連する航空・空港政策 ～航空運送を取り巻く状況～





| | | |
|--------|--|--|
| 会社名 | ANAホールディングス (株) (スターアライアンス)  | 日本航空 (株) (ワンワールド)  |
| 主要株主 | <ul style="list-style-type: none"> ・日本マスタートラスト信託銀行(信託口) 4.4% ・日本トラスティ・サービス信託銀行(信託口) 3.3% ・名古屋鉄道 2.3% 他 (H30.3.31時点) | <ul style="list-style-type: none"> ・日本マスタートラスト信託銀行(信託口) 5.7% ・日本トラスティ・サービス信託銀行(信託口) 4.5% ・京セラ 2.1% 他 (H30.9.30時点) |
| 保有機材 | 大型機 50機 中型機 112機 小型機 79機 リージョナル機 24機 合計265機 (H30.11.1時点) | 大型機 40機 中型機 74機 小型機 66機 リージョナル機 56機 合計236機 (H30.11.1時点) |
| 免許日 | (国内) 昭和28年10月15日 (国際) 昭和61年 1月31日 | (国内) 昭和27年10月20日 (国際) 昭和28年 8月14日 |
| 運航路線 | (国内) 120路線 (国際) 86路線 (H30.11月時点) ※貨物専用路線を含む | (国内) 117路線 (国際) 54路線 (H30.11月時点) |
| グループ企業 | エアージャパン ANAウイングス バニラ・エア(※) ピーチ・アビエーション(※) | ジェイ・エア 日本エアコミューター(JAC) 日本トランスオーシャン航空(JTA) 琉球エアコミューター(RAC) 北海道エアシステム(HAC) ジェットスター・ジャパン(※) |



(※)印の航空会社はLCC(低コスト航空会社)で、上記の保有機材、運航路線には含まれない

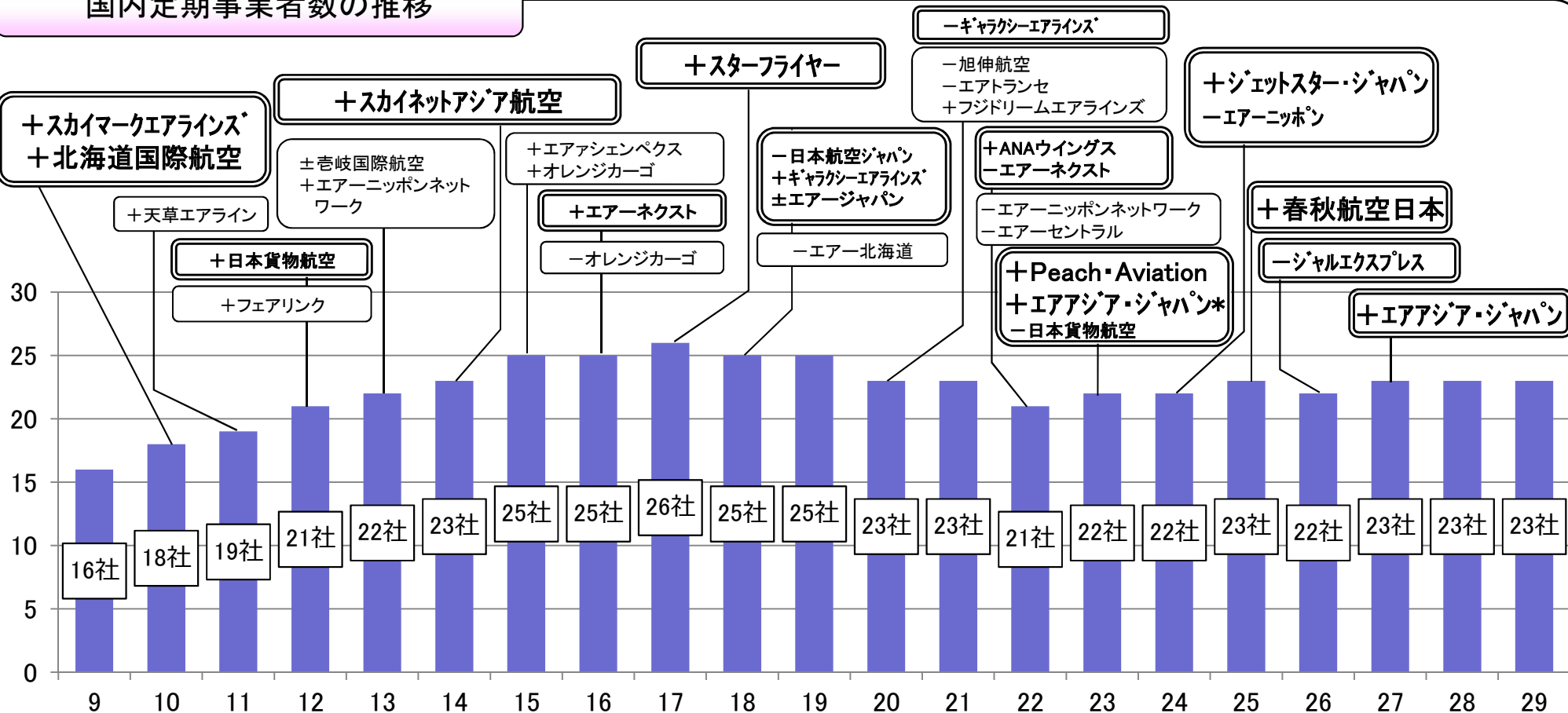
(2018.11月時点)

特定既存航空会社の概要

| 会社名 | スカイマーク(株) | (株)AIRDO | (株)ソラシドエア | (株)スターフライヤー |
|---------|---|---|---|---|
| 主要株主 | <ul style="list-style-type: none"> ・インテグラル 等 50.1% ・UDSエアライン投資事業有限責任組合 33.4% ・ANAホールディングス 16.5% (H30.3.31時点) | <ul style="list-style-type: none"> ・日本政策投資銀行 32.4% ・ANAホールディングス 13.6% ・双日 10.0% 他 (H30.3.31時点) | <ul style="list-style-type: none"> ・日本政策投資銀行 19.8% ・宮崎交通 17.0% ・ANAホールディングス 17.0%^他 (H30.3.31時点) | <ul style="list-style-type: none"> ・ANAホールディングス 17.9% ・TOTO 4.8% ・高橋 慧 4.0% 他 (H30.9.30時点) |
| 使用機材 | ボーイング737型機(177席) 27機 | ボーイング767型機 (286~289席) 4機 ボーイング737型機 (144席) 9機 | ボーイング737型機(174席) 12機 | エアバスA320型機(150席) 12機 |
| 運航開始 | 平成10年9月19日 | 平成10年12月20日 | 平成14年8月1日 | 平成18年3月16日 |
| 運航路線 | 羽田＝新千歳、神戸、福岡、 鹿児島、那覇 新千歳＝茨城、中部、神戸 神戸＝仙台、茨城、長崎、 鹿児島 福岡＝新千歳、茨城、那覇 鹿児島＝中部、奄美 那覇＝中部、神戸、茨城 国内 計20路線 | 羽田＝新千歳、旭川、女満別、 釧路、帯広、函館 新千歳＝仙台、神戸、中部 函館＝中部 国内 計10路線 | 羽田＝宮崎、熊本、長崎、 大分、鹿児島 中部＝鹿児島 那覇＝宮崎、鹿児島、神戸、 中部、新石垣 国内 計11路線 | 羽田＝北九州、関西、福岡、 山口宇部 福岡＝中部 那覇＝北九州 国内 計 6路線 中部＝桃園 北九州＝桃園 国際 計2路線 |
| 事業形態の特徴 | ANA・JALに次ぐ旅客数・売上げ 第3位の事業者  | 「北海道の翼」として北海道を拠点と するネットワークを構築  | 宮崎に本社を置き「九州・沖縄 の翼」として運航  | 福岡(北九州)に本社を置き福 岡を中心とするネットワークを構 築  |

規制緩和後、特定既存航空会社やLCCが参入。

国内定期事業者数の推移

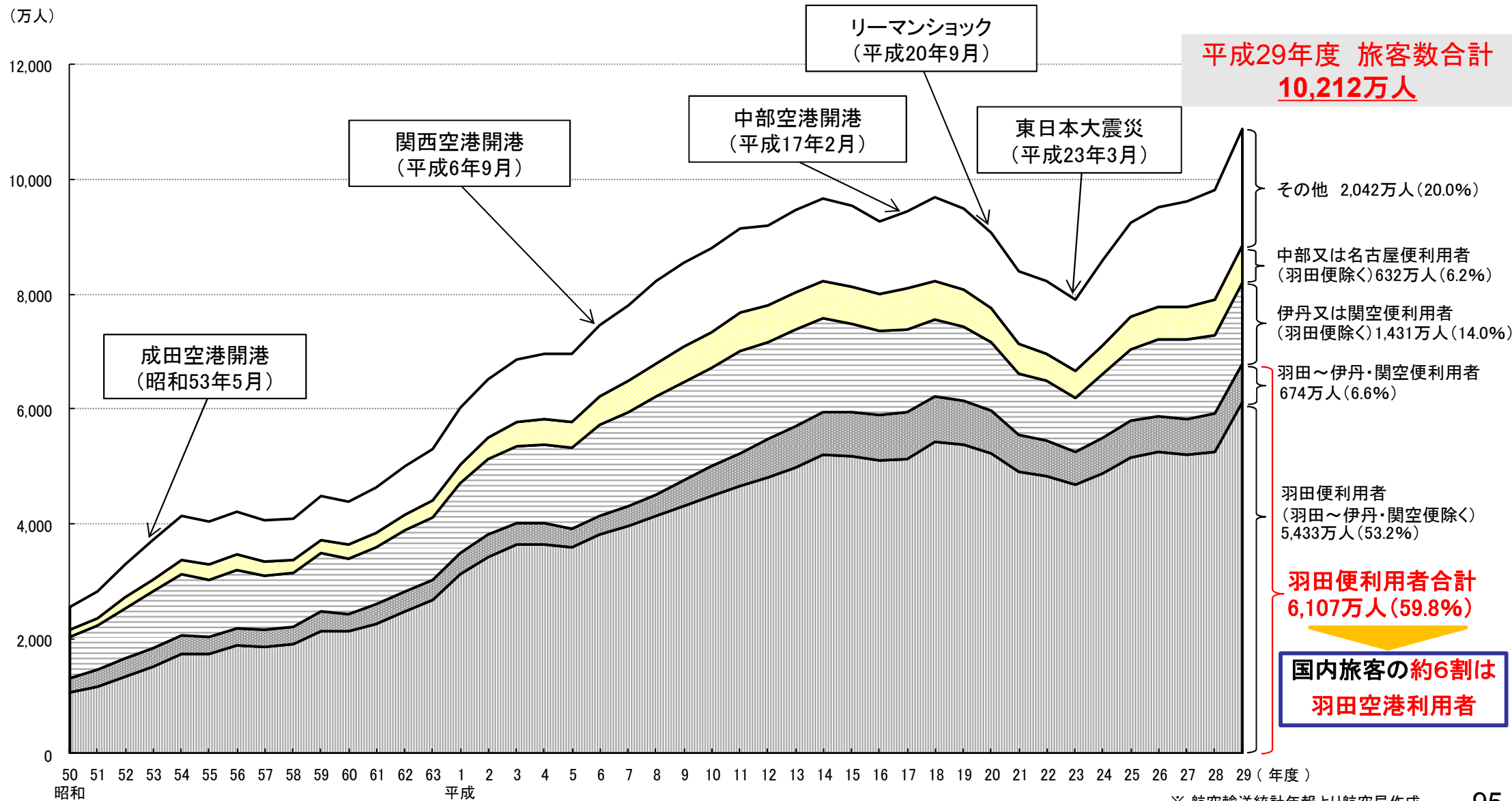


注1: 航空運送事業許可取得日ベースで作成しており、休止または廃止は削除
 注2: 太枠は特定本邦航空運送事業者(客席数が100席以上又は最大離陸重量が5万キログラムを超える航空機を使用)を指す
 注3: 奄岐国際航空は、平成14年1月より休止
 注4: オレンジカーゴは、平成16年3月より休止、平成16年4月廃止
 注5: エアアシエンペクス→エアトランセに社名変更(平成16年10月)。平成20年10月より休止
 注6: フェアリンク→アイベックスエアラインズに社名変更(平成16年10月)
 注7: エアー・ジャパンは国内事業を廃止(平成18年8月)
 注8: スカイマークエアラインズ→スカイマークに社名変更(平成18年10月)

注9: 日本航空・ジャパンは、日本航空・インターナショナルと合併(平成18年10月)
 注10: エアー・ニッポンネットワークは、エアー・ネクスト、エアー・セントラルと合併し、ANAウイングスに社名を変更(平成22年10月)
 注11: 日本貨物航空は国内事業を廃止(平成23年10月)
 注12: エアー・ニッポンは全日本空輸と合併(平成24年4月)
 注13: 北海道国際航空→AIRDOに社名変更(平成24年10月)
 注14: エアアジア・ジャパン*→バニラ・エアに社名変更(平成25年11月)
 注15: ジャルエクスプレスは、日本航空と合併(平成26年10月)
 注16: スカイネットアジア航空→ソラシドエアに社名変更(平成27年12月)

国内航空旅客輸送の動向

- 我が国の国内航空旅客数は、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年のリーマンショック以降の世界的な景気後退、平成23年の東日本大震災の影響を受け減少傾向であったが、近年ではLCC参入による需要増等により増加し、平成29年度に1億人を突破した。
- 平成29年度においては国内全体の利用者の約6割は羽田空港の利用者である。



特定既存航空会社の経営状況①

(単位:億円)

| | | 平成16年度 | 平成17年度 | 平成18年度 | 平成19年度 | 平成20年度 | 平成21年度 | 平成22年度 | 平成23年度 | 平成24年度 | 平成25年度 | 平成26年度 | 平成27年度 | 平成28年度 | 平成29年度 | 平成30年度(見直し) | |
|------|---------------------------------|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------------|--------|--------|--------|-------------|--|
| 財務状況 | 営業収入 | 130 | 357 | 397 | 504 | 423 | 414 | 580 | 802 | 859 | 859 | 809 | 720 | 755 | 828 | -- | |
| | 営業損益 | 1 | ▲19 | ▲52 | 32 | ▲25 | 31 | 111 | 152 | 46 | ▲25 | ▲170 | 15 | 67 | 71 | -- | |
| | 当期損益 | 17 | ▲7 | ▲49 | 26 | ▲20 | 26 | 63 | 77 | 37 | ▲18 | ▲193 | ▲392 | 67 | 70 | -- | |
| | 累積損失 | -- | -- | ▲40 | ▲13 | ▲33 | -- | -- | -- | -- | -- | ▲25 | ▲417 | -- | -- | -- | |
| | 債務超過 | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | |
| 備考 | 11.1ゼロ(株)と合併により決算期終了後黒損を解消している。 | | | | | | | | | | | 民事再生法適用申請・認可 | | 民事再生 | 終結 | | |
| 事業展開 | 就航路線数 | 4 | 5 | 4 | 4 | 6 | 8 | 19 | 23 | 23 | 28 | 24 | 16 | 16 | 18 | 20 | |
| | 運航総便数 | 20 | 28 | 28 | 29 | 30 | 35 | 56 | 74 | 75 | 80 | 64 | 63 | 64 | 66 | 69 | |
| | 路線・便数 | ...羽田=福岡9便 → 10便 ...羽田=鹿児島4便 → 撤退 ...羽田=徳島4便 → 撤退 羽田=関空3便 → 4便 → 撤退 羽田=神戸7便 → 8便 → 5便 → 6便 → 5便 → 7便 → 8便 → 9便 → 7便 → 8便 → 4便 → 3便 → 5便 → 6便 → 撤退 羽田=旭川12便 → 撤退 福岡=那覇2便 → 3便 → 2便 → 4便 神戸=福岡2便 → 撤退 神戸=那覇2便 → 3便 → 1便 → 2便 羽田=中部1便 → 撤退 羽田=北九州1便 → 撤退 羽田=熊本3便 → 撤退 札幌=旭川13便 → 撤退 札幌=茨城1便 → 2便 → 1便 → 2便 → 2便 札幌=中部2便 → 1便 → 3便 → 2便 札幌=神戸1便 → 2便 → 3便 中部=茨城1便 → 撤退 神戸=長崎4便 → 3便 神戸=茨城1便 → 2便 → 3便 → 2便 神戸=熊本2便 → 撤退 神戸=鹿児島2便 → 1便 → 2便 → 2便 → 3便 中部=那覇2便 → 1便 → 2便 → 3便 成田=札幌2便 → 3便 → 2便 → 撤退 成田=旭川3便 → 2便 → 1便 → 撤退 成田=福岡2便 → 撤退 成田=神戸2便 → 撤退 成田=那覇2便 → 撤退 那覇=宮古5便 → 3便 → 2便 → 撤退 札幌=関西3便 → 撤退 関西=那覇3便 → 撤退 札幌=福岡1便 → 2便 成田=米子2便 → 撤退 成田=石垣1便 → 撤退 札幌=仙台3便 → 2便 → 撤退 福岡=仙台2便 → 撤退 那覇=石垣4便 → 2便 → 撤退 神戸=米子2便 → 1便 → 撤退 神戸=石垣1便 → 撤退 札幌=那覇1便 → 撤退 福岡=茨城1便 → 撤退 那覇=米子1便 → 撤退 神戸=仙台1便 → 撤退 神戸=仙台2便 → 撤退 茨城=那覇1便 → 撤退 中部=鹿児島2便 鹿児島=奄美2便 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | スカイマーク (SKY) | B737を15機導入したことによる新規路線展開 | | | | | | | | | | | | | | | |

(※1) SKYは平成10年9月から運航開始。
 (※2) 就航路線・運航便数は3月時点のもの。
 (※3) SKYの平成30年度通期見直しは未公表。

特定既存航空会社の経営状況②

(単位:億円)

| | | 平成16年度 | 平成17年度 | 平成18年度 | 平成19年度 | 平成20年度 | 平成21年度 | 平成22年度 | 平成23年度 | 平成24年度 | 平成25年度 | 平成26年度 | 平成27年度 | 平成28年度 | 平成29年度 | 平成30年度(見通し) | | |
|-----------------------|------|--|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------------|-----|--|
| AIR DO (ADO) | 財務状況 | 営業収入 | 223 | 296 | 299 | 296 | 321 | 349 | 382 | 432 | 452 | 494 | 490 | 473 | 490 | 474 | 435 | |
| | | 営業損益 | 16 | 19 | ▲4 | ▲2 | 6 | 4 | 17 | 35 | 17 | 7 | 22 | 19 | 19 | 25 | 12 | |
| | | 当期損益 | 18 | 23 | ▲7 | ▲8 | 3 | 5 | 10 | 22 | 6 | 1 | 6 | 8 | 6 | 11 | 3 | |
| | | 累積損失 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| | | 債務超過 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| | 備考 | 再生計画を1年前倒し達成 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 事業展開 | 就航路線数 | 3 | 4 | 4 | 4 | 5 | 9 | 9 | 10 | 10 | 13 | 13 | 12 | 12 | 11 | 10 | |
| | | 運航総便数 | 13 | 14 | 14 | 17 | 20 | 27 | 27 | 30 | 31 | 37 | 37 | 36 | 36 | 33 | 29 | |
| | | 路線・便数 | 羽田=札幌9便 | → 8便 | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 羽田=旭川3便 | → 2便 | | | | | | | | | | | | | | |
| 羽田=函館1便 | | | → 2便 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 羽田=女満別2便 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 札幌=仙台3便 | | | → 4便 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 札幌=福島2便 | | | → 撤退 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 札幌=新潟2便 | | | → 撤退 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 札幌=富山1便 | | | → 撤退 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 札幌=小松1便 | → 撤退 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 羽田=帯広3便 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 羽田=釧路2便 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 札幌=神戸2便 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 札幌=岡山1便 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 札幌=中部3便 | → 撤退 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 札幌=広島1便 | → 撤退 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 中部=函館1便 | → 撤退 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ソランドエア (SNJ) | 財務状況 | 営業収入 | 119 | 144 | 194 | 223 | 226 | 242 | 263 | 292 | 306 | 349 | 356 | 380 | 381 | 393 | 415 | |
| | | 営業損益 | ▲11 | ▲26 | ▲10 | 4 | 1 | 3 | 10 | 7 | 19 | 15 | 10 | 20 | 39 | 38 | 22 | |
| | | 当期損益 | ▲14 | ▲29 | ▲6 | 1 | 1 | 2 | 7 | 5 | 11 | 0 | 15 | 9 | 23 | 24 | 15 | |
| | | 累積損失 | ▲46 | ▲75 | ▲19 | ▲18 | ▲16 | ▲14 | ▲6 | ▲1 | - | - | - | - | - | - | - | |
| | | 債務超過 | - | ▲15 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| | 備考 | 6.26 産業再生機構 支援決定 17.4.28ANAとの業務提携及び株式の一部譲渡(14.99%)を決定 19.2.22宮交グランドサービス㈱へ株式譲渡がなされ、産業再生機構の支援終了、19.2.27増減表を行い、債務超過状態を解消。 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 事業展開 | 就航路線数 | 2 | 3 | 3 | 4 | 6 | 8 | 9 | 9 | 9 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 | 11 | |
| | | 運航総便数 | 12 | 18 | 18 | 18 | 21 | 23 | 26 | 27 | 27 | 31 | 31 | 34 | 34 | 34 | 37 | |
| | | 路線・便数 | 羽田=宮崎6便 | → 7便 | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 羽田=熊本6便 | → 4便 | | | | | | | | | | | | | | |
| 羽田=長崎6便 | | | → 4便 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 羽田=鹿児島3便 | | | → 4便 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 長崎=那覇1便 | | | → 撤退 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 鹿児島=那覇2便 | | | → 撤退 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 熊本=那覇1便 | | | → 撤退 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 宮崎=那覇1便 | | | → 撤退 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 羽田=大分3便 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 羽田=那覇3便 | → 4便 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 中部=那覇1便 | → 2便 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 那覇=石垣2便 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 中部=鹿児島2便 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| スター フライヤー (SFJ) | 財務状況 | 営業収入 | NA | 6 | 121 | 158 | 175 | 169 | 181 | 225 | 251 | 330 | 347 | 344 | 348 | 380 | 397 | |
| | | 営業損益 | NA | 0 | ▲24 | ▲8 | 0 | 5 | 15 | 11 | 0 | ▲30 | 2 | 20 | 30 | 28 | 12 | |
| | | 当期損益 | NA | ▲28 | ▲14 | ▲16 | ▲0 | 2 | 8 | 9 | 2 | ▲30 | 4 | 25 | 19 | 18 | 10 | |
| | | 累積損失 | NA | ▲28 | ▲42 | ▲58 | ▲58 | ▲55 | - | - | - | ▲9 | ▲5 | - | - | - | - | |
| | | 債務超過 | NA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| | 備考 | 12月に東証2部へ上場 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 事業展開 | 就航路線数 | | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 | 4 | 5 | 5 | 5 | 6 | 6 | |
| | | 運航総便数 | | 11 | 11 | 15 | 15 | 15 | 15 | 20 | 21 | 31 | 30 | 30 | 30 | 31 | 31 | |
| | | 路線・便数 | 羽田=北九州11便 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 羽田=関西4便 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 羽田=福岡5便 | | | → 12便 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 関西=福岡4便 | | | → 5便 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 関西=福岡4便 | | | → 撤退 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 羽田=山口宇都3便 | | | → 7便 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 福岡=中部3便 | | | → 8便 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 福岡=中部3便 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 那覇=北九州1便 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

(※1) ADOは平成10年12月から、SNJは平成14年8月から、SFJは平成18年3月からそれぞれ運航開始。

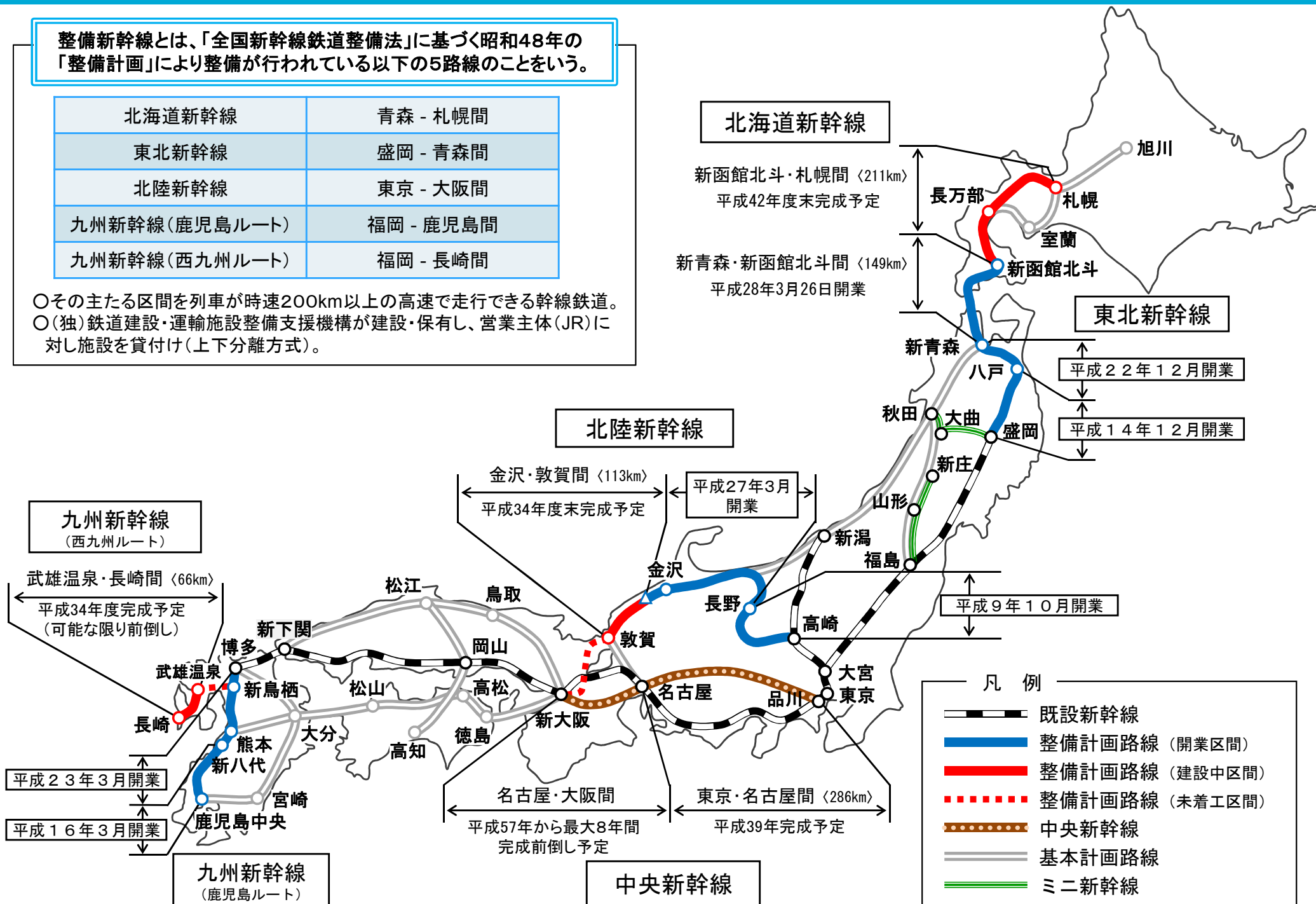
(※2) 就航路線・運航便数は3月時点のもの。

全国の新幹線鉄道網の現状

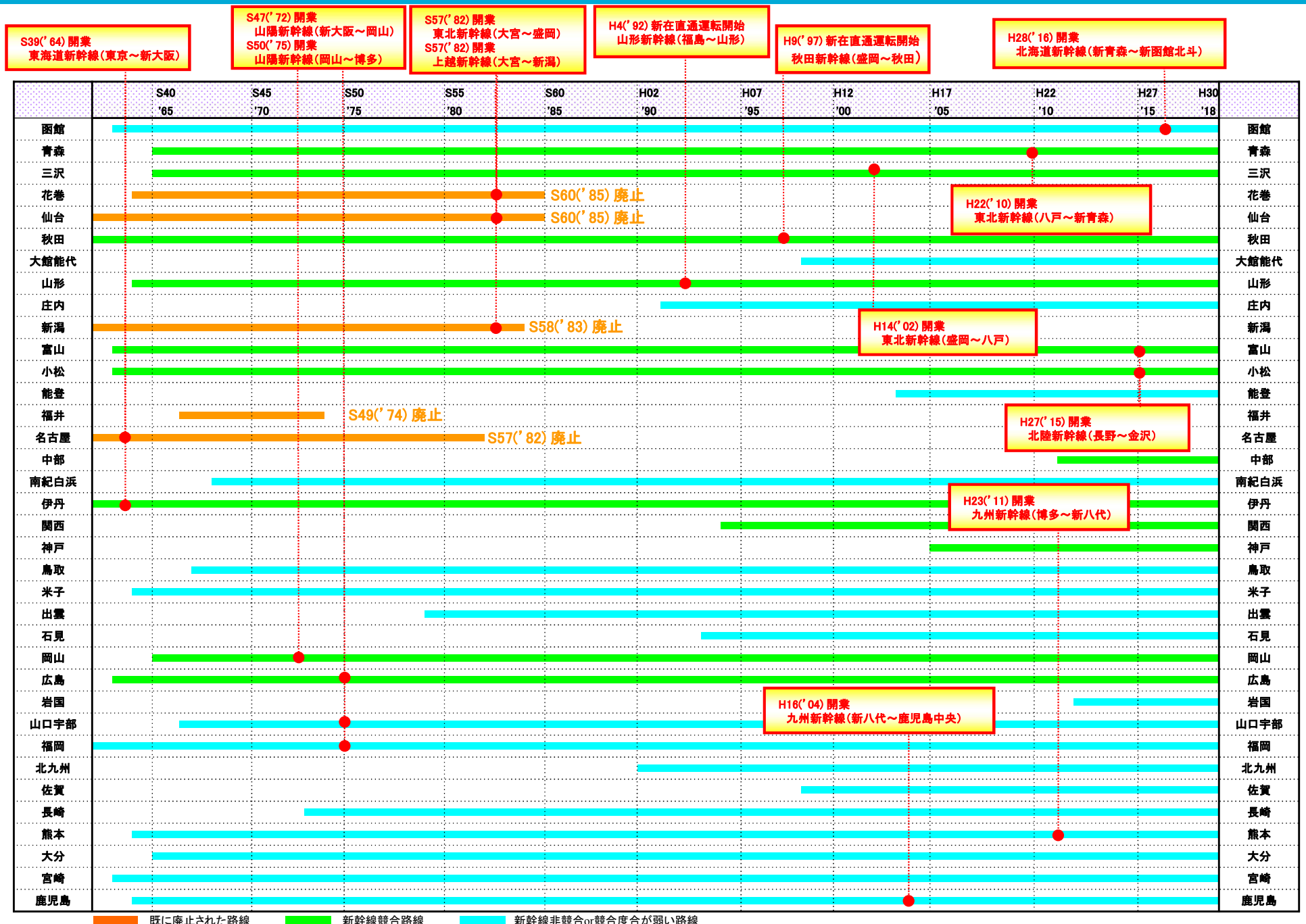
整備新幹線とは、「全国新幹線鉄道整備法」に基づく昭和48年の「整備計画」により整備が行われている以下の5路線のことをいう。

| | |
|---------------|-----------|
| 北海道新幹線 | 青森 - 札幌間 |
| 東北新幹線 | 盛岡 - 青森間 |
| 北陸新幹線 | 東京 - 大阪間 |
| 九州新幹線(鹿児島ルート) | 福岡 - 鹿児島間 |
| 九州新幹線(西九州ルート) | 福岡 - 長崎間 |

- その主たる区間を列車が時速200km以上の高速で走行できる幹線鉄道。
- (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が建設・保有し、営業主体(JR)に対し施設を貸付け(上下分離方式)。



新幹線の開通と羽田就航路線の推移 (函館以外の北海道・沖縄・四国・離島路線を除く)

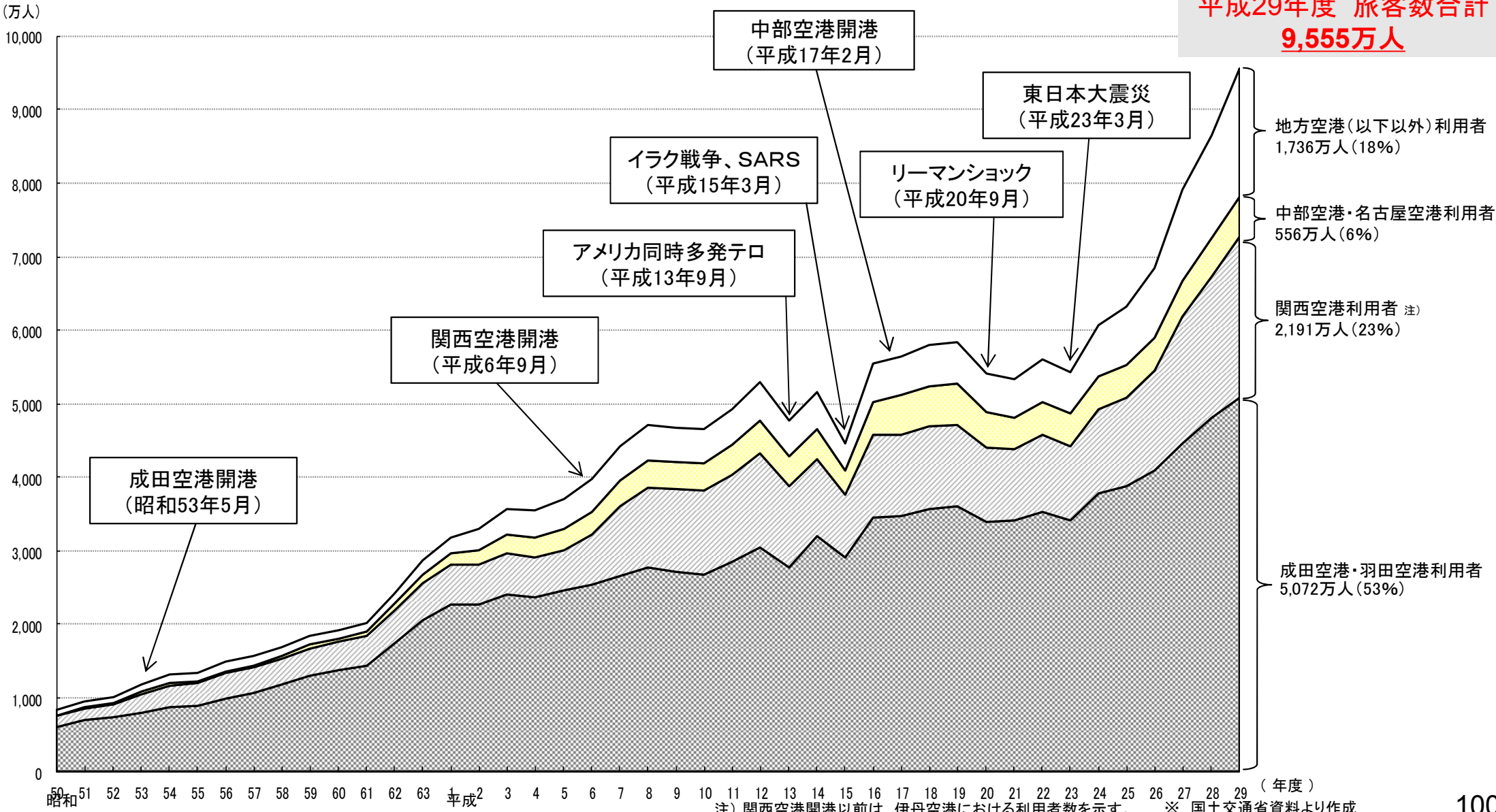


■ 既に廃止された路線
 ■ 新幹線競合路線
 ■ 新幹線非競合or競合度が弱い路線

(注1) 途中の運休等は表記に反映していない。
 (注2) 「新幹線競合路線」とは、東京駅から新幹線等を利用して、目的とする空港近郊の都市までの移動に要する時間が4時間未満の路線を指す。

- 我が国の国際航空旅客数は、平成13年以降、米同時多発テロ、リーマンショック、東日本大震災の発生ごとに一時的な落ち込みが見られるが、近年においては**LCCの参入や訪日外国人旅行者の増加等により増大傾向**にある。
- 平成29年度においては、首都圏空港(羽田空港と成田空港)の利用者数が全体の5割を占める一方、地方空港における利用者数も増加している。

平成29年度 旅客数合計
9,555万人



羽田空港の機能強化

- 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の円滑な開催、さらにはその先を見据え、首都圏の国際競争力の強化、増加する訪日外国人旅行者の受け入れ、地方創生等の観点から羽田空港の機能強化は必要不可欠。
- 飛行経路の見直し等により、2020年までに国際線増便(年間発着枠約4万回拡大)を実現するため、必要な航空保安施設や誘導路等の施設整備、騒音・落下物対策等を着実に進めるとともに、引き続き説明会を開催するなど、丁寧な情報提供を行う。

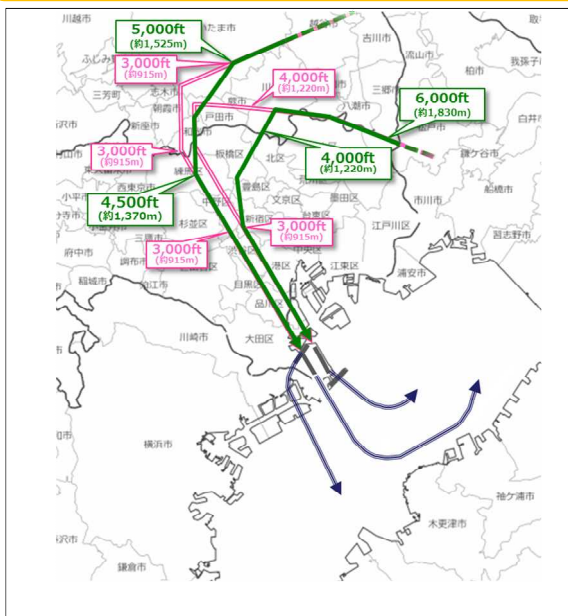
羽田空港の更なる機能強化が必要不可欠



国際競争力の強化
外国人旅行者の受け入れ

飛行経路の見直し等で、**2020年までに**
1日当たり**国際線約80便→約130便(約50便増)**に拡大

羽田空港の飛行経路見直し案(南風時)



- 南風運用の割合
運用全体の約4割(年間平均)
- 南風時新経路の運用時間帯
15:00~19:00
(切替時間を含むため、
実質3時間程度の運用)

凡例

- 到着経路(悪天時)
- 到着経路(好天時)
- 出発経路

※経路の破線は
約6,000ft以上を想定

経済波及効果(年間) 約**6,500**億円、
税収増加 約**530**億円、雇用増加 約**5**万人

機能強化に関する整備

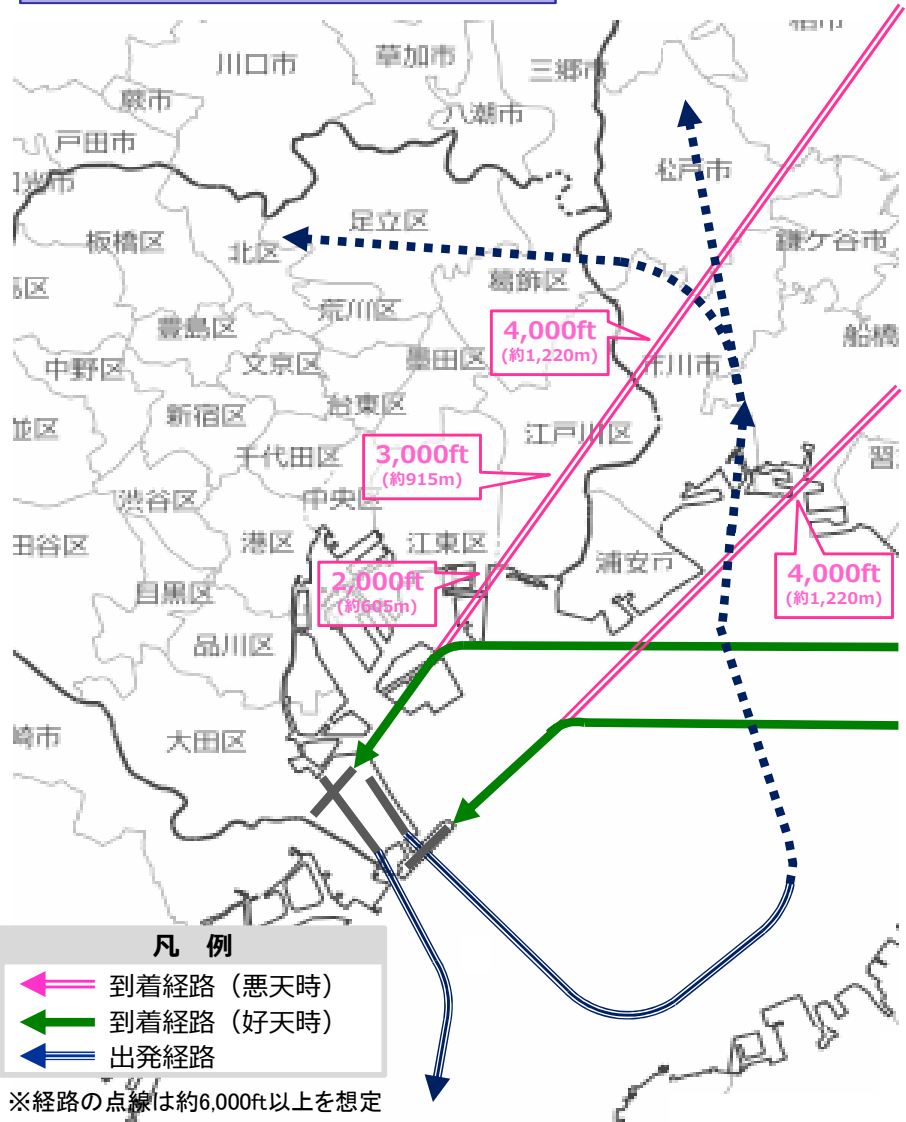
- ①航空保安施設整備 ②誘導路新設
- ③進入灯整備 ④C I Q施設整備 等



<全体工程表(想定)>

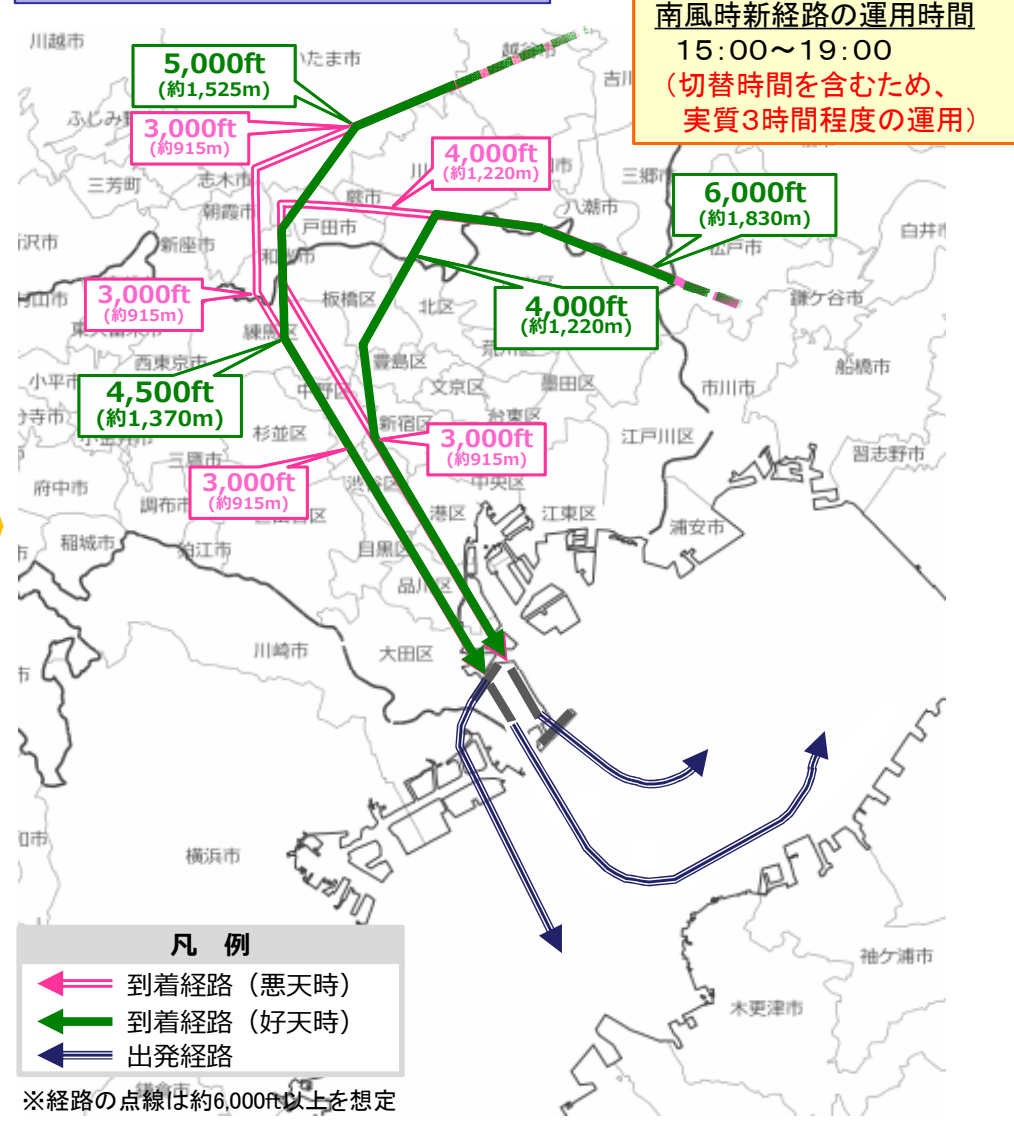
| | 平成28年度 | 平成29年度 | 平成30年度 | 平成31年度 | 平成32年度 |
|-------|--------|------------------|--------|--------|--------|
| 調査・設計 | | | | | オリパラ |
| 工事 | | 総事業費:約400億円(3カ年) | | | オリパラ |

現行飛行経路
(離陸・着陸合計:80回/時)



※経路の点線は約6,000ft以上を想定

新飛行経路案(南風時)
(離陸・着陸合計:90回/時)



※経路の点線は約6,000ft以上を想定

南風運用の割合
約4割(年間平均)

南風時新経路の運用時間
15:00~19:00
(切替時間を含むため、
実質3時間程度の運用)

凡例

- 到着経路 (悪天時)
- 到着経路 (好天時)
- 出発経路

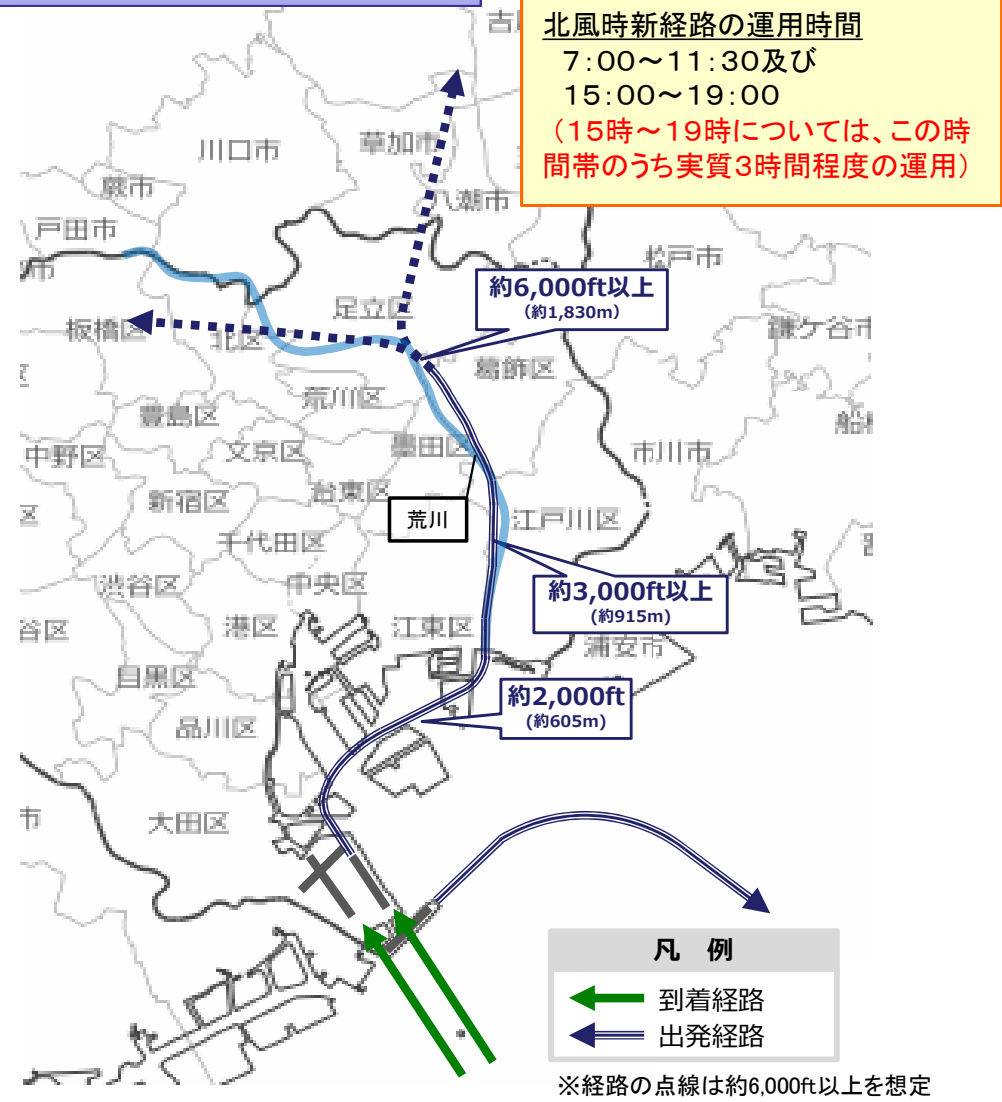
凡例

- 到着経路 (悪天時)
- 到着経路 (好天時)
- 出発経路

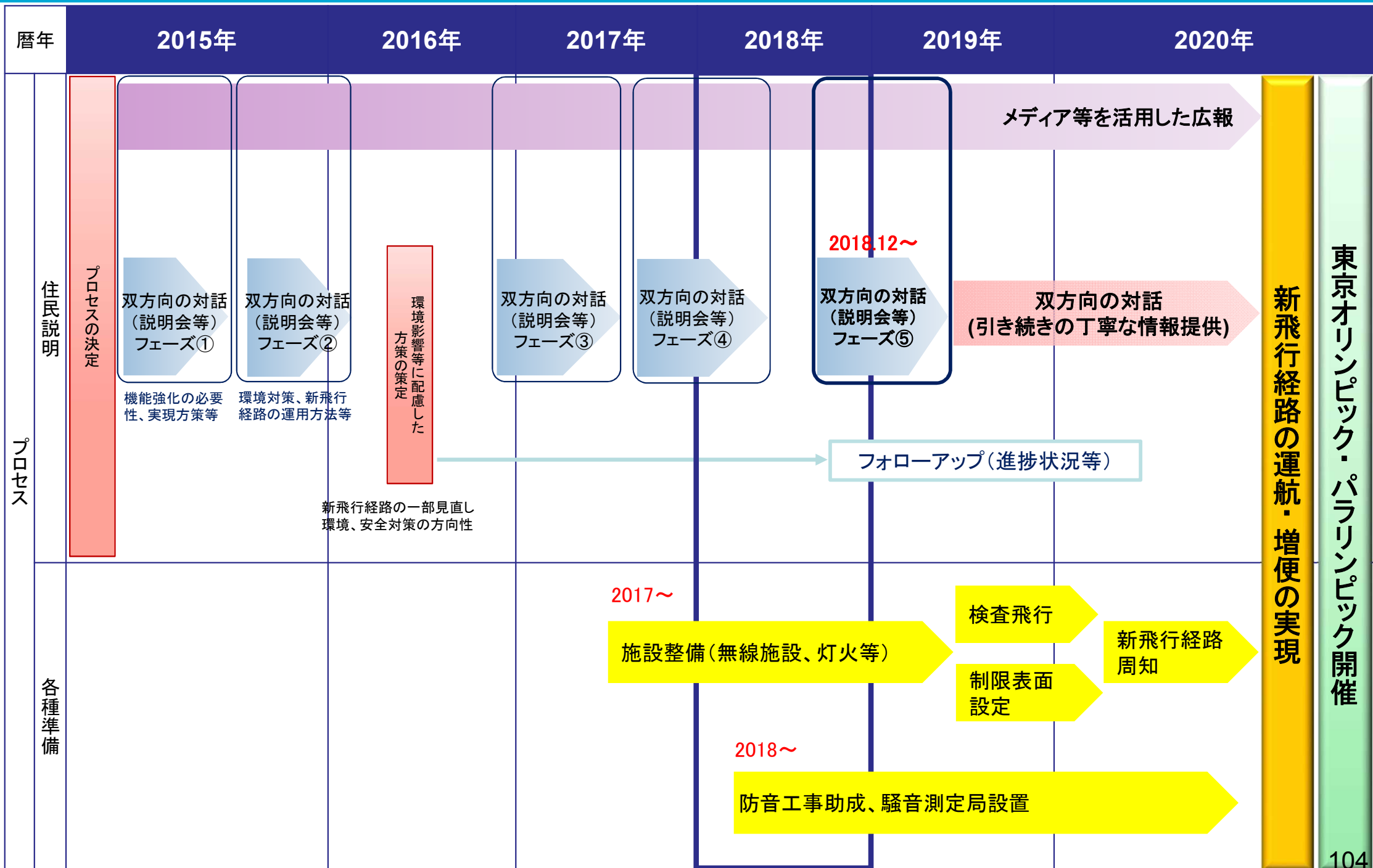
現行飛行経路
(離陸・着陸合計: 80回/時)



新飛行経路案(北風時)
(離陸・着陸合計: 90回/時)

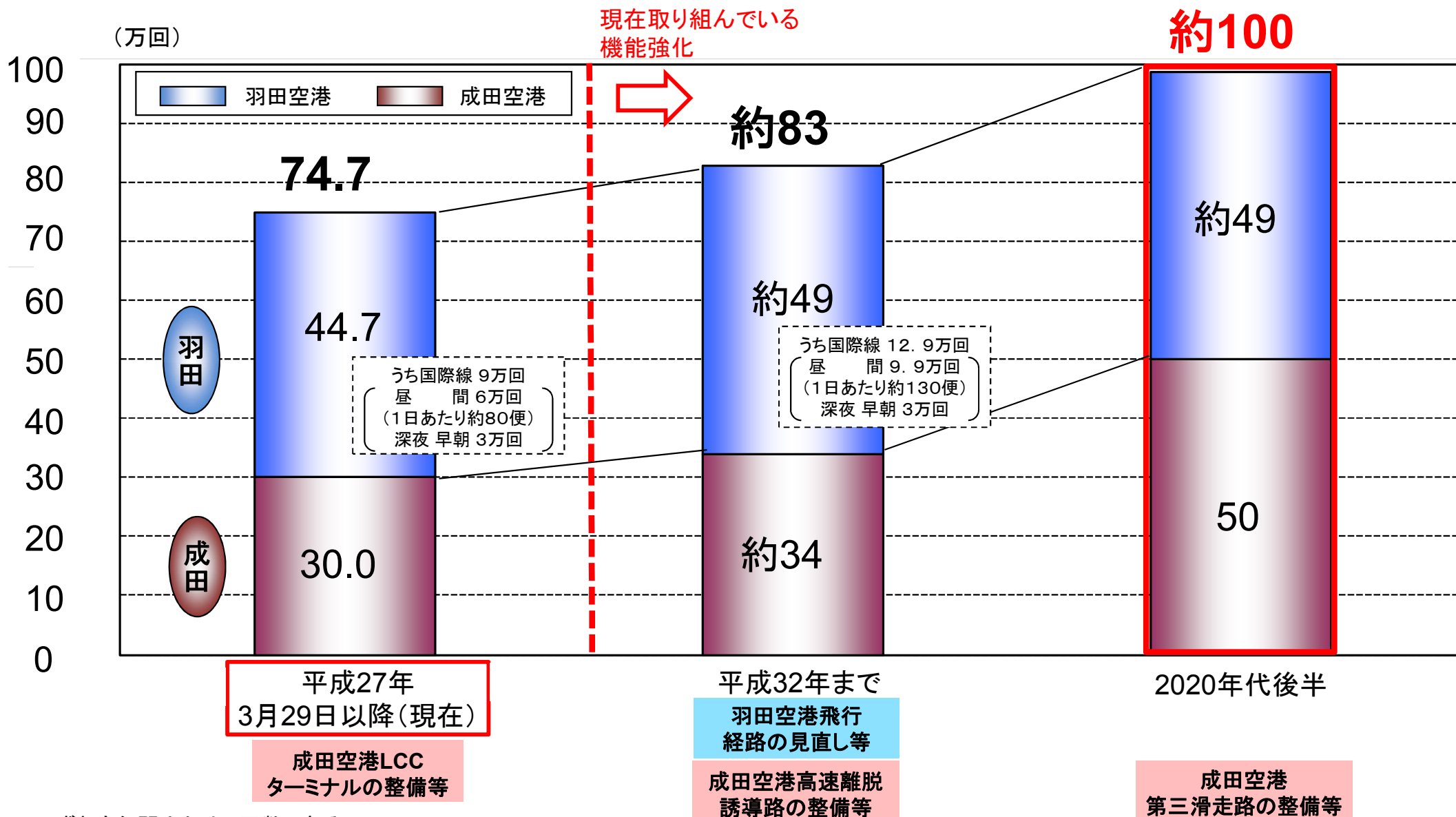


羽田空港機能強化に向けたプロセス



首都圏空港(羽田・成田)の空港処理能力の増加について

○ 羽田空港の飛行経路見直し、成田空港の第三滑走路の整備等により、ニューヨーク、ロンドンに匹敵する世界最高水準である約100万回を目指す。



* 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。

落下物対策総合パッケージ（概要）

- 有識者や実務者等の関係者が一堂に会した「落下物防止等に係る総合対策推進会議」において平成30年3月にとりまとめた「**落下物対策の強化策**」を踏まえ、**落下物対策を充実・強化**
- 今後も、関係者が一丸となって、**更なる追加対策の検討等を進める**

未然防止策の徹底

「落下物防止対策基準」の策定

本邦航空会社及び日本に乗り入れる外国航空会社に、落下物防止対策を義務付け



あらゆるチャネルを通じた未然防止策の徹底

- ① **対策事例をまとめた「落下物防止対策集」を作成**
- ② **対策集を活用**しつつ、外国当局・外国航空会社の理解も得て、「落下物防止対策基準」の遵守を含めた**未然防止策を航空会社に徹底**



駐機中の機体チェックの強化

- ① 外国航空機に対する検査の強化
 - － 今後検査回数を増加する際に、成田、羽田を重点化
- ② 空港管理者による新たなチェック体制の構築

事案発生時の対応強化

情報収集・分析の強化

- ① 全国の空港事務所等に対し、落下物情報の報告について再度徹底（警察にも協力依頼）
- ② 氷塊や部品の衝突実験により、衝撃度や破損状況等のデータを収集し、落下物認定等へ活用を検討
- ③ 氷塊付着状況調査の拡充等による落下物発生状況の分析強化
- ④ 外航社を含めた部品欠落の報告制度の拡充

航空会社に対する処分等の検討

落下物の原因者である航空会社（本邦社及び外航社）に対して処分等を行う方針。具体的な内容や手続きを検討中。

補償等の充実

- ① 救済制度（**原因航空機**を複数に推定可能な場合、その数に応じて**按分補償する制度**）の全国展開、及び**加入の義務付け**の検討。また、速やかな被害者救済を実現するため、**空港運営者等による補償費の立替え**。
- ② 落下物による被害等に対し、**空港の運営者等から、被害の程度に応じた見舞金の給付**

【参考】落下物防止対策基準の策定

- 平成30年9月に、落下物防止対策基準を制定・公布
- 年度内に、本邦及び日本に乗り入れる外国航空会社に適用することにより、ハード・ソフト一体となった対策を義務付け

基準の位置付け

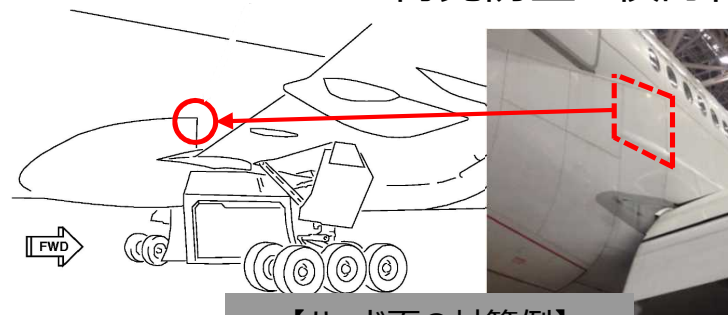
- 航空会社は、航空法に基づき、事業計画を提出
→国は、提出された計画を審査し、基準に適合する場合には、事業許可を与える
→航空会社には事業計画を遵守する義務
- 事業計画の記載事項に落下物防止対策を追加するよう、関連法令を平成30年8月に改正
→航空会社は、事業計画に基づき、落下物防止対策基準に適合する対策の実施が義務付けられる
- 落下物防止対策は国際基準にもなく、世界的に類を見ない我が国独自の基準

基準の適用対象

本邦航空会社及び日本に乗り入れる外国航空会社

基準の内容

- 落下物防止対策として、ハード・ソフトの双方の観点から対策を新たに義務付け
【ハード面】機体の改修等
【ソフト面】整備・点検の実施、教育訓練、部品脱落・氷塊落下が発生した場合の原因究明・再発防止の検討体制の構築等



【ハード面の対策例】
機体の改修



【ソフト面の対策例】
整備・点検の実施

基準の適用スケジュール

- 本邦航空会社：平成31年1月15日より適用
- 外国航空会社：平成31年3月15日より適用

※準備の整った会社から、事前審査を開始

オープンスカイ交渉の進捗について

我が国との往来の増加が見込まれる国・地域へのオープンスカイ※を拡大し、国際航空ネットワークの一層の拡充を目指す。

※オープンスカイとは、企業数、路線及び便数に係る制限を二国間で相互に撤廃すること。

オープンスカイ推進の背景

- 海外の需要の取り込み
- 世界的な航空自由化への対応

オープンスカイ交渉の進捗状況

■ 首都圏空港を含めたオープンスカイの推進

首都圏空港の容量拡大を踏まえ、首都圏空港を含めたオープンスカイを推進。現在、33ヶ国・地域と合意。

- 成田空港について、二国間輸送を自由化。
- 首都圏空港を除く空港において、二国間輸送の自由化に加え、相手国で旅客・貨物を積み込み、原則、第三国へ輸送(以遠輸送)を自由化

(参考) 首都圏空港の容量拡大

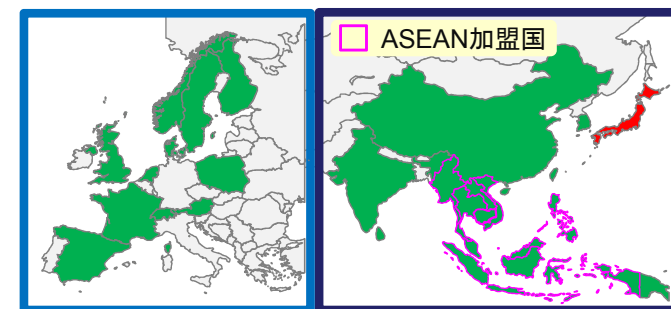
○成田空港

平成22年10月 年間発着枠30万回化について地元合意
平成27年3月 年間発着枠30万回化

○羽田空港

平成22年10月 羽田空港再国際化 (昼間3万回、深夜早朝3万回)
平成26年3月 国際線発着枠拡大 (昼間6万回、深夜早朝3万回)

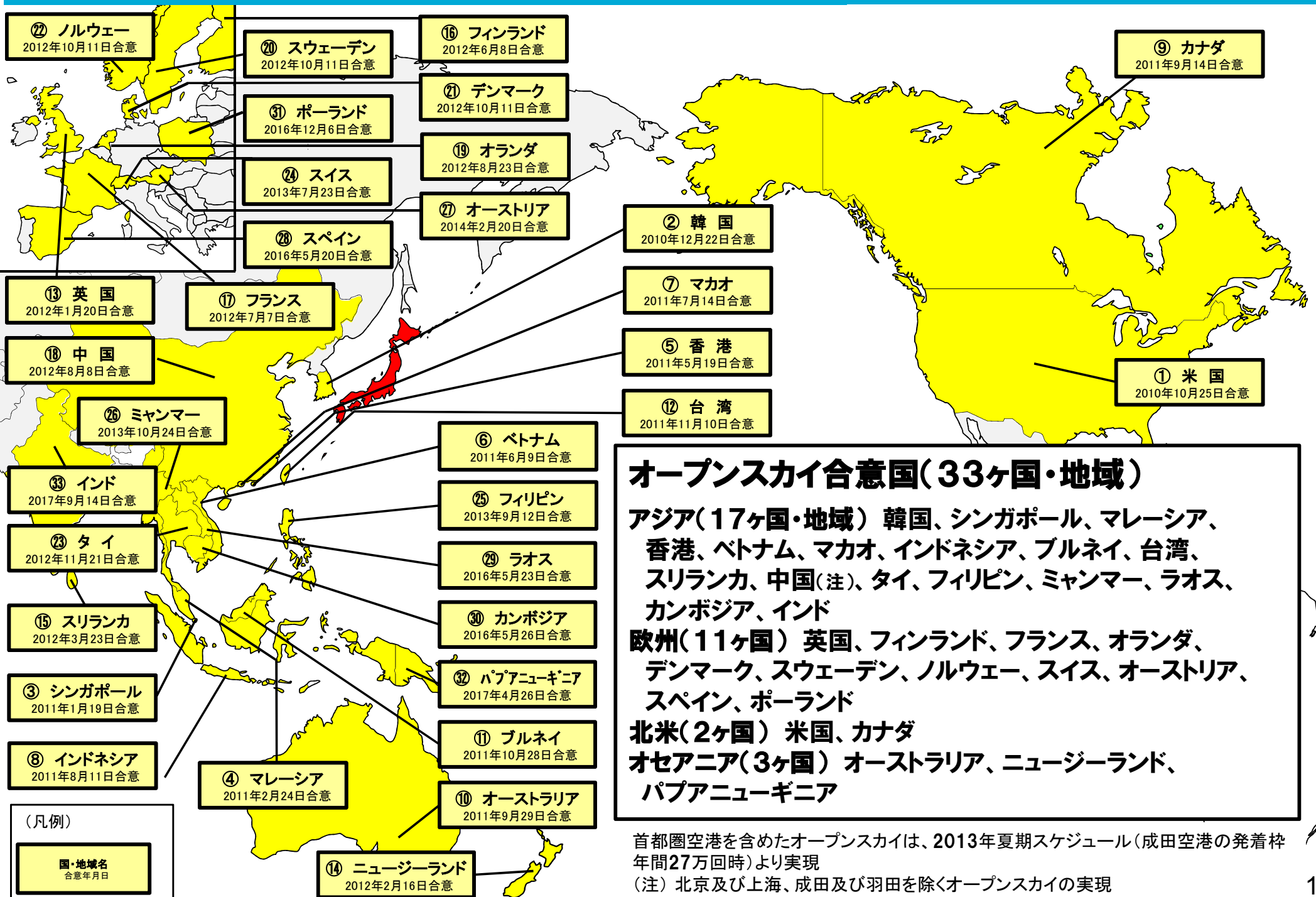
オープンスカイ合意国 (平成31年1月時点)



33ヶ国・地域と合意

日本発着旅客数 (平成29年度) 7,899万人
日本発着総旅客数における割合 92%

オープンスカイ交渉の進捗状況について



2018冬期羽田発着国際線

昼間時間帯 (06:00~23:00)

| 国名・地域名 | | 都市名 (空港名) | 便数 | 本邦 | 外航 |
|---------|--------|-----------|-----|-----|-----|
| 東アジア | 韓国 | ソウル (金浦) | 12 | 6 | 6 |
| | 中国 | 北京 | 8 | 4 | 4 |
| | | 上海 (虹橋) | 4 | 2 | 2 |
| | | 上海 (浦東) | 4 | 2 | 2 |
| | | 広州 | 4 | 2 | 2 |
| | 台湾 | 台北 (松山) | 8 | 4 | 4 |
| | 香港 | 香港 | 4 | 2 | 2 |
| 東南アジア | タイ | バンコク | 3 | 2 | 1 |
| | シンガポール | シンガポール | 4 | 2 | 2 |
| | フィリピン | マニラ | 2 | 1 | 1 |
| | ベトナム | ハノイ | 2 | 1 | 1 |
| | インドネシア | ジャカルタ | 2 | 1 | 1 |
| 欧州 | 英国 | ロンドン | 3 | 2 | 1 |
| | フランス | パリ | 4 | 2 | 2 |
| | ドイツ | フランクフルト | 2 | 1 | 1 |
| | | ミュンヘン | 2 | 1 | 1 |
| 北米 | 米国 | ロサンゼルス | 2 | | 2 |
| | | サンフランシスコ | 2 | 1 | 1 |
| | | シカゴ | 1 | 1 | |
| | | ニューヨーク | 2 | 2 | |
| | | ミネアポリス | 1 | | 1 |
| | | ホノルル | 2 | 1 | 1 |
| | | バンクーバー | 1 | 1 | |
| | カナダ | トロント | 1 | | 1 |
| 14ヶ国・地域 | | 23都市 | 80便 | 41便 | 39便 |

深夜早朝時間帯 (22:00~7:00)

| 国名・地域名 | | 都市名 (空港名) | 便数 | 本邦 | 外航 |
|---------|----------|------------|-----|-----|-----|
| 東アジア | 韓国 | ソウル (金浦) | 3 | 1 | 2 |
| | 中国 | 上海 (浦東)、天津 | 4 | 2 | 2 |
| | 香港 | 香港 | 4 | 1 | 3 |
| | 台湾 | 台北 (桃園) | 2 | 1 | 1 |
| 東南アジア | タイ | バンコク | 4 | 3 | 1 |
| | シンガポール | シンガポール | 4 | 2 | 2 |
| | フィリピン | マニラ | 2 | 1 | 1 |
| | ベトナム | ホーチミン | 1 | 1 | |
| | インドネシア | ジャカルタ | 1 | 1 | |
| | マレーシア | クアラルンプール | 2 | 1 | 1 |
| 欧州 | 英国 | ロンドン | 1 | 1 | |
| | ドイツ | フランクフルト | 1 | 1 | |
| | オーストリア | ウィーン | 1 | 1 | |
| 北米 | 米国 | ロサンゼルス | 1 | 1 | |
| | | ホノルル、コナ | 1 | | 1 |
| オセアニア | オーストラリア | シドニー | 2 | 1 | 1 |
| 中東 | アラブ首長国連邦 | ドバイ | 1 | | 1 |
| | カタール | ドーハ | 1 | | 1 |
| 17ヶ国・地域 | | 20都市 | 36便 | 19便 | 17便 |

我が国への外航LCC（低コスト航空会社）の就航状況

定期便 (20社)

(2018.11)

| 国・地域 | 航空会社 | 乗入年月日 | 日本就航路線 | 備考 |
|---------|------------------------|------------|--|--|
| 韓国 | 济州航空 | 09年 3月20日 | 成田 関西 福岡 新千歳 中部 那覇 松山 旭川 鹿児島 | |
| | エアプサン | 10年 3月29日 | 成田 関西 福岡 新千歳 中部 | アジアナ航空46%出資 |
| | ジンエアー | 11年 7月15日 | 成田 関西 福岡 新千歳 北九州 那覇 | 大韓航空100%出資 |
| | イースター航空 | 11年 5月 5日 | 成田 関西 福岡 那覇 鹿児島 新千歳 宮崎 茨城 | |
| | ティーウェイ航空 | 11年12月20日 | 成田 関西 福岡 新千歳 中部 那覇 大分 熊本 佐賀 北九州 | |
| | エアソウル | 16年10月 7日 | 成田 関西 福岡 静岡 那覇 高松 長崎 広島 米子 熊本 山口宇部 | アジアナ航空100%出資 |
| 中国 | 春秋航空 | 12年 6月23日 | 羽田 関西 新千歳 中部 高松 佐賀 茨城 | |
| | 中国聯合航空 | 18年8月15日 | 福岡 | |
| 香港 | 香港エクスプレス航空 (香港快運航空) | 13年11月 8日 | 成田 羽田 関西 福岡 中部 高松 広島 熊本 鹿児島 石垣 | |
| 台湾 | タイガーエア台湾 | 15年 4月 2日 | 成田 羽田 関西 福岡 中部 小松 那覇 岡山 仙台 函館 旭川 花巻 茨城 佐賀 | |
| シンガポール | ジェットスター・アジア航空 | 10年 7月 5日 | 関西 那覇 | カンタスグループ49%出資 |
| | スクート・タイガーエア | 12年10月29日 | 成田 関西 新千歳 | シンガポール航空100%出資 17年7月25日にスクートから社名変更 |
| マレーシア | エアアジアX | 10年12月 9日 | 羽田 関西 新千歳 | エアアジア16%出資 |
| フィリピン | セブパシフィック航空 | 08年11月20日 | 成田 関西 福岡 中部 | |
| タイ | タイエアアジアX | 14年 9月 1日 | 成田 関西 新千歳 中部 | エアアジアX49%出資 |
| | ノックスクート | 18年6月 1日 | 成田 関西 | ノックエアー (タイ) とスクート・タイガー エア (シンガポール) のJV |
| | タイ ライオンエアー | 18年12月7日 | 成田 中部 関西 | ライオングループ49%出資 中部は2019年1月16日(水)、 関西は2019年3月2日(土)に就航予定 |
| インドネシア | インドネシアエアアジアX | 17年 5月 25日 | 成田 | エアアジアX49%出資 |
| ベトナム | ジェットスター・パシフィック | 17年9月 1日 | 関西 | ベトナム航空30% カンタスグループ70%出資 |
| オーストラリア | ジェットスター航空 | 07年 3月25日 | 成田 関西 | カンタスグループ100%出資 |

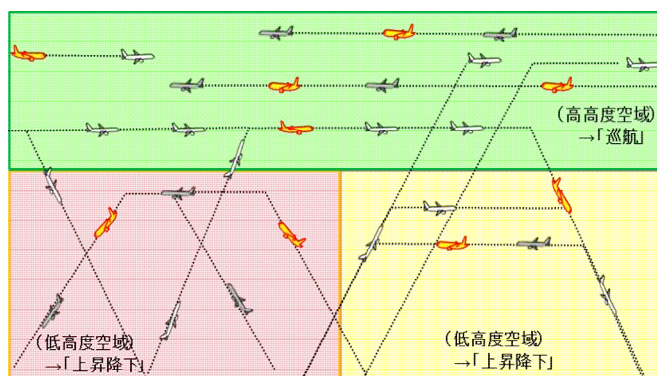
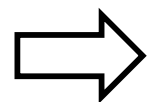
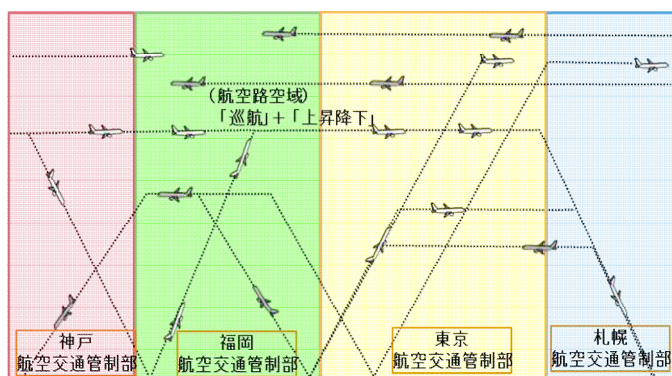
※出資比率は経営許可申請時点

国内管制空域の抜本的再編による管制処理容量の拡大

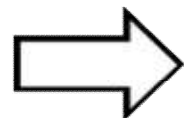
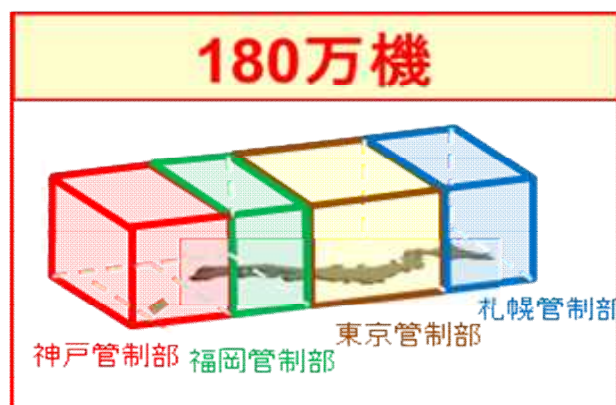
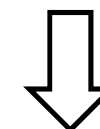
概要

観光ビジョンにおける2030年の訪日外国人旅行者数目標6,000万人の達成に向け、航空交通量の増加に対応するため、国内管制空域の抜本的再編(上下分離)を段階的に実施する。

施策イメージ



- 国内管制空域を、
- 巡航機が中心となる「高高度」
- 近距離及び空港周辺の上昇降下機に専念する「低高度」に上下分離。



管制処理の効率性向上等を図ることで管制取扱可能機数の増加を図る。

現行体制

2025年(H37)4月～

航空イノベーションの推進

- インバウンドの増大をはじめとする航空需要の増大、空港間競争の激化、セキュリティを巡る脅威、生産年齢人口減少に伴う人手不足等、我が国航空輸送を巡る課題が顕在化する中、利用者目線で世界最高水準の旅客サービスを実現する必要がある。
- 先端技術・システムの活用等により、ストレスフリーで快適な旅行環境に向けた空港での諸手続や動線の円滑化・高度化等 (FAST TRAVEL) 及び地上支援業務の省力化・自動化について官民連携して取り組み、航空イノベーションを推進する。

FAST TRAVEL

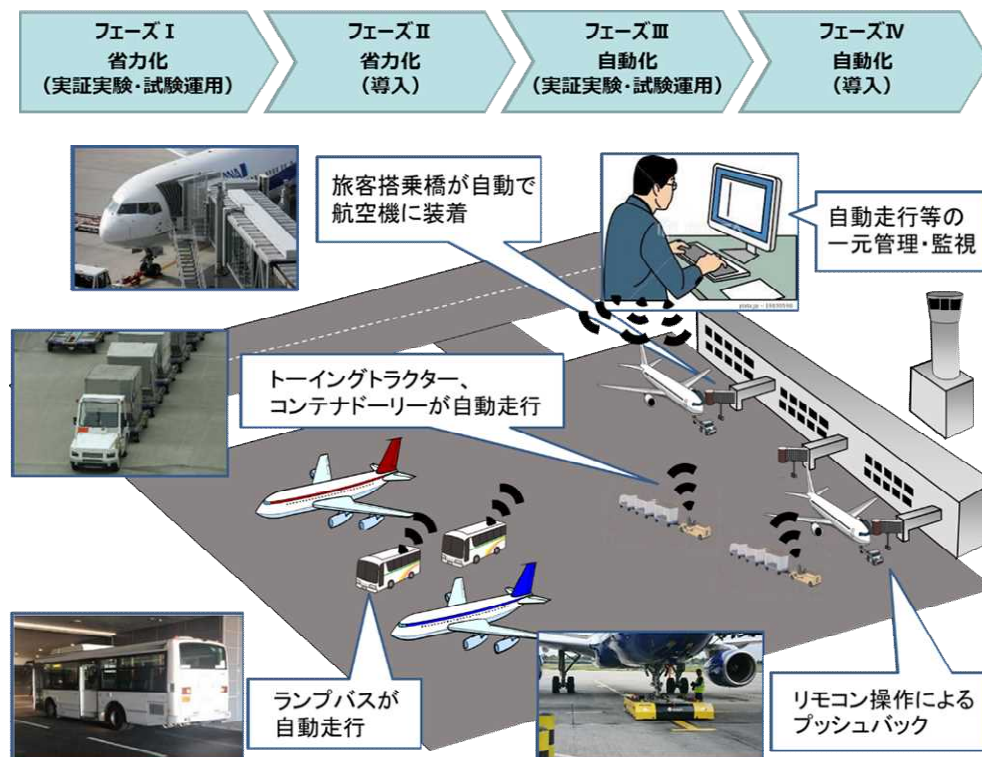
- 国際線旅客の8割超のシェアを占める三大都市圏空港や、訪日外国人旅客の受入を促進すべき地方空港のモデルとなる空港を中心に、各国際空港における旅客手続きの各段階・動線に最先端の技術・システムを導入。
- 併せて、関係者の連携体制を構築し、旅客動線横断的に効率化や高度化を追求。



(出典) 成田空港株式会社、法務省HP

地上支援業務の省力化・自動化

- 東京オリンピック・パラリンピックが開催される2020年までにフェーズⅡの達成を目指してイノベーションを推進。
- 官民連携して実証実験を実施。
- 「航空イノベーション推進官民連絡会」において、進捗状況をフォローアップ。



羽田空港におけるビジネスジェットの利便性向上の取り組み

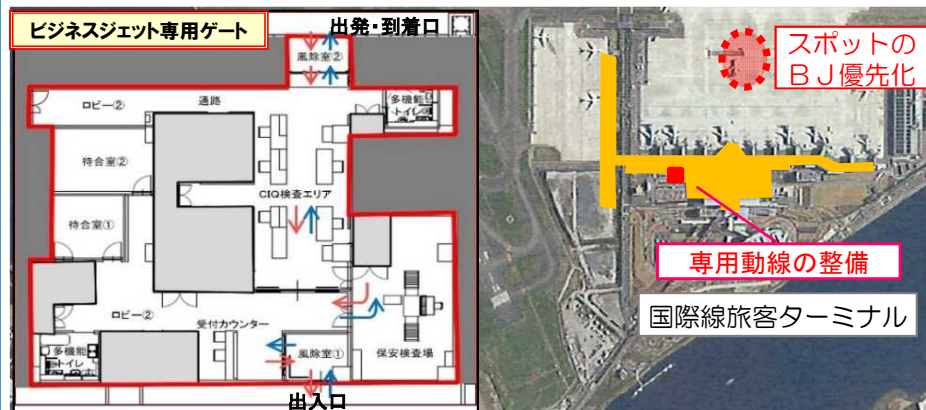
- ビジネスジェットとは、企業・団体又は個人が商用目的で利用する航空運送のことであり、欧米を中心としてグローバルな企業活動の重要なビジネスツールとなっている。
- ビジネスジェットの普及に向けて、羽田空港においては、これまで、専用動線の確保などの受け入れ環境の整備や、発着枠や調整時の優先順位の引き上げなど発着制限の緩和に取り組んでいる。

受け入れ環境の整備

- 2014年9月からビジネスジェット専用動線の供用を開始し、国際線旅客ターミナル前の1スポットをビジネスジェット優先化。これにより、空港内所要時間が最大で約40分程度であったところ、最短で約5分程度に短縮。また、2016年7月には待合室を1室増設。
- CIQ施設等も備えた24時間運営の専用動線でプライバシーを確保しながら短時間での出入国が可能。

専用動線の概要

- 供用開始: 2014年9月
- 運用時間: 24時間
- 設備概要: 受付カウンター、ロビー、待合室(2室)、保安検査場、CIQ検査場、専用車寄せ等

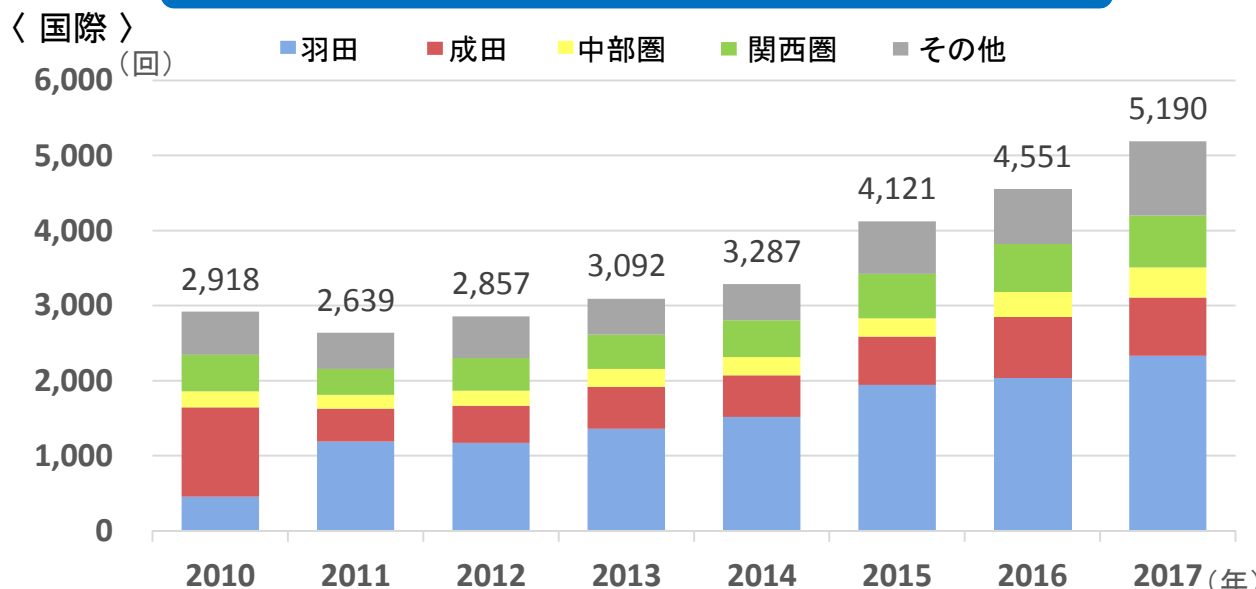


ビジネスジェットに関する発着制限の緩和

- 昼間時間帯(6時台~22時台)に設けられた公用機等枠*30回(出発15回、到着15回)の発着回数のうち、ジェネラルアビエーションの発着上限を変更 [2016年4月]
- 公用機等枠内の発着調整において、他の航空機と発着枠の申請が競合した場合において、ジェネラルアビエーションの優先順位を引き上げ [2016年4月]

*ビジネスジェット等のいわゆるジェネラルアビエーションは、定期便とは異なる公用機等の発着枠(公用機等枠)で運航。

(参考) 日本におけるビジネスジェットの発着回数



出典) 運航記録データより航空局集計

注) 中部圏: 中部、県営名古屋空港
関西圏: 関西、大阪、八尾、神戸空港

背景・趣旨

航空は我が国の経済産業活動や国民生活を支える基盤であり、地方航空路線が地方創生、観光立国に果たす役割は大きく、その維持・活性化が期待される。

しかしながら、地域航空を取り巻く課題は多く、例えば地域航空会社※にあっては、脆弱な経営基盤、少数機材運営による高コスト構造、機材故障時等の欠航、特定の大手航空会社との連携に伴う限定された事業展開といった課題があり、また、大手航空会社にあっては、100席以上の大型機のような使用機材のミスマッチ、大規模需要路線の競争激化に伴う内部補助の限界といった課題がある。

さらに、旧型小型機の製造終了等に伴う機材更新やその結果としての必然的な供給増、パイロット等の人材確保の難航等、今後も様々な課題が生じることが懸念されている。

上記のような課題を踏まえれば、地方航空路線を持続可能なものとするため、従来の取組を超えた地域航空のあり方を模索する必要がある。このため、持続可能な地域航空のあり方に関する研究会を設置する。

(※地域航空会社とは主に30～70席程度の小型機により、離島その他の地方航空路線の運航に従事する会社)

委員名簿(○は座長)

注：所属・役職は最終とりまとめ時点でのもの

| | | |
|----------|--------------------------|------------|
| 奥 直子 | 日本政策投資銀行企業金融第6部課長 | (五十音順、敬称略) |
| 加藤 一誠 | 慶応義塾大学商学部教授 | |
| ○竹内 健蔵 | 東京女子大学現代教養学部国際社会学科教授 | |
| 花岡 伸也 | 東京工業大学環境・社会理工学院融合理工学系准教授 | |
| 矢ヶ崎紀子 | 東洋大学国際観光学部国際観光学科准教授 | |
| 李家 賢一 | 東京大学大学院工学系研究科教授 | |
| (オブザーバー) | | |
| 松井 康一 | 全国地域航空システム推進協議会事務局長 | |

最終とりまとめのポイント

- ・ 地域航空を担う組織のあり方自体を見直すことが必要であり、その形態としては、一社化(合併)又は持株会社の設立による経営統合の形態を模索していくべき。
- ・ 国において、可及的速やかに関係当事者からなる実務的な協議の場を設け、各課題解決のための具体的手法等について検討を進め、平成30年末までに、具体的な組織形態について一定の結論を得ることを目指すべき。

これまでの開催経緯

- 平成28年6月9日 第1回 (現状と課題整理)
- 7月28日 第2回～平成29年1月26日 第5回 (航空会社/地方自治体ヒアリング)
- 平成29年3月2日 第6回 (論点整理について)
- 4月5日 第7回 (航空会社等との意見交換)
- 5月25日 第8回 (論点の再整理について)
- 6月2日 第9回 (中間とりまとめ案について)
- 6月12日 中間とりまとめ公表
- 7月20日 第10回・8月25日 第11回 (航空会社ヒアリング)
- 10月27日 第12回 (論点整理について)
- 平成30年2月20日 第13回 (協業効果試算について)
- 3月27日 第14回 (最終とりまとめ案について)
- 3月29日 最終とりまとめ公表

○検討結果報告書(平成30年12月18日公表)のポイント

経営統合の可否に係る検討結果

- ・ 安全・技術の観点からは、一定の準備は必要ではあるものの、それが経営統合の障害とはならないことが確認された。
- ・ 機材や規程の統一化を進めることで、運航・整備業務の効率化が図られることが確認された。
- ・ 系列を超えたコードシェアについては、収益性向上のため極めて重要であり、関係者で前向きに検討を進めるとの共通認識が得られた。
- ・ 一方、経営統合するには、地元自治体や既存株主との関係を整理する必要があるうえ、経営統合による経営改善の具現化には、機材や規程の統一等の長期にわたる準備期間等が必要となることから、早期の実現は困難。
- ・ そのため、早期に協業の深化が実現可能な取組として、まずは九州地域を対象として、「有限責任事業組合」制度を活用した共同事業の開始を目指すとの試みが提案され、協議会構成員全ての賛同を得た。

【参考】有限責任事業組合(LLP)制度の特徴

- 出資者が出資額までしか事業上の責任を負わない有限責任制。
- 意思決定は原則として出資者全員の同意のもと行われる。
- 出資者全員が業務執行に参加する。
- 従って、小規模な地域航空会社にとっても参加しやすい仕組みとなっており、共同事業にあたっての公平性・透明性も確保できる。

組織のあり方の方向性

- (1)九州地域における系列を超えた航空会社間の協業をより一層促進するため、平成31年度中に大手航空2社(ANA・JAL)及び地域航空3社(天草エアライン・オリエンタルエアブリッジ・日本エアコミューター)を構成員とする有限責任事業組合を設立することを目指し、経営改善効果の試算や運営ルールづくりを開始することに合意した。
- (2)北海道地域については、九州地域における取組の成果を踏まえ、必要に応じ同様の取組について検討する。
- (3)持株会社の設立等による経営統合については継続課題とし、組合設立後3年を経過した時点で組合の取組結果についての総括検証を行う。

【参考】実務者協議会の構成員

全日本空輸株式会社
 日本航空株式会社
 天草エアライン株式会社
 ANAウイングス株式会社
 オリエンタルエアブリッジ株式会社
 日本エアコミューター株式会社
 株式会社北海道エアシステム
 国土交通省航空局



【LLPの役割】

地域航空各社の独自性は確保しつつも、離島・生活路線維持のために、従来の枠組みを超えた

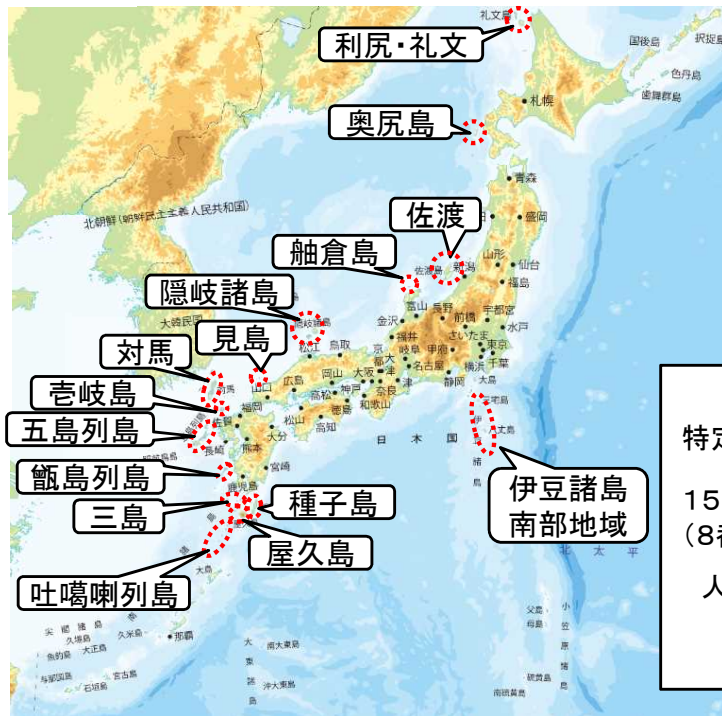
①地域航空会社間の協業・業務効率化、②大手二社による協力を促進することにより、持続可能な地域航空を目指す。そのための各種取り組みについて、構成会社の相互の合意形成と推進を行う。

- 航空技術・安全基盤の確立, 拡充と協業拡大
- 大手双方とのコードシェアを中心とした営業販売強化
- 各種調達面での大手スケールメリットの活用による効率化
- 間接業務共用化等による効率化
- 現業人員の融通等の実現に向けた検討推進 ..etc

特定有人国境離島地域社会維持推進交付金

事業概要・目的

- 近隣諸国の海洋活動が活発化している状況に鑑み、平成29年4月に施行した有人国境離島法に基づく施策を推進するため、特定有人国境離島地域の地域社会の維持を支援するための**交付金制度を創設**。



特定有人国境離島地域
15地域・71島
(8都道県・29市町村)
人口 269,307人
(H27国勢調査)

事業イメージ・具体例

①運賃低廉化

- 離島住民向けの航路・航空路の運賃を、JR運賃並、新幹線運賃並に引き下げ
 - 老朽船舶更新のための旅客運賃引上げを抑制
- 交付率 5.5/10

②物資の費用負担の軽減

- 農水産物(生鮮)全般の移出に係る輸送コストを低廉化
 - これらの原材料等の移入に係る輸送コストを低廉化
- 交付率 6/10

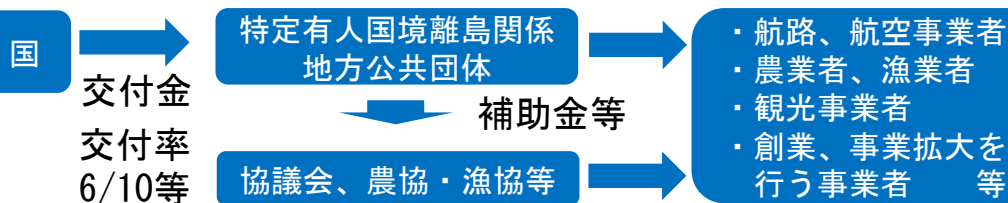
③雇用機会の拡充

- 民間事業者等による創業・事業拡大等のための設備投資資金、運転資金への支援(重要な取組は最長5年支援)
- 交付率 5/10

④滞在型観光の促進

- 「もう一泊」してもらうための旅行商品等の開発、企画、宣伝、実証、販売促進により、旅行者の実質負担を軽減
- 交付率 5.5/10

資金の流れ



主な成果

- 平成29年度、特定有人国境離島地域において、
- ・人口減が抑制(社会減が過去4年の水準と比較して半減)
 - ・新規雇用者数が増加(新たに464人の雇用を創出)
 - ・観光客等交流人口が拡大(各地域の観光関連指標が改善)

4. 過去の懇談会報告

平成10年11月「スロット配分方式検討懇談会」報告(抄)

2. スロット配分に関する諸課題について

(1) スロットの回収について

混雑空港におけるスロットの配分に当たっては、まず配分の対象となるスロットを確定する必要がある。この場合、滑走路新設等に伴い増加したスロットのみを配分していくだけでは、既存のスロットの既得権益化を進めることになってしまう。このため、スロットの既得権益化を防止し、空港容量に制約のある混雑空港における航空会社間の一層の競争や新規航空会社の参入を促進する観点から、スロットの流動化（回収・再配分）を実施することが必要である。

本懇談会においては、そのための基本的な仕組みとして以下のような回収ルールについて検討を行ったが、実際にスロットの回収ルールを策定するに当たっては、各混雑空港毎の状況を十分に勘案することが必要である。

① 回収方法

次のア及びイに掲げる方法を組み合わせる。

ア. 定率回収法

既存航空会社から同一の割合（既存スロットの5～10%）でスロットを回収する。

イ. 効率性基準回収法

回収に係る何らかの効率性基準を作成し、これに基づき既存航空会社からスロットを回収する。（例：use it or lose it – rule）

② 回収頻度（配分されるスロットの有効期限）

（略）

(2) 新規航空会社等へのスロット配分について

混雑空港を巡る状況を踏まえれば、希少性があり、かつ公共的な財産であるスロットの適正な配分と有効な利用を確保することによって、利用者利便の向上を図っていくことが求められる。

このような性格を有するスロットの配分に当たっては、新規航空会社の参入、ミニマムのネットワークの維持・形成等の利用者利便の向上に配慮した航空輸送サービスに対応する路線については、評価方式、競争入札制等による配分に先立ってスロットを配分することが適当である。

(3) 配分されるスロットと路線設定の関係

平成11年度の需給調整規制の廃止に伴い、国内航空運送事業制度については、従来の路線毎の免許制から事業毎の許可制に移行することとなることから、評価方式、競争入札制等により配分されたスロットを使用していかなる路線を設定するかは、航空会社の経営判断に委ねられることとなる。

ただし、ミニマムのネットワークの維持・形成等のために配分されたスロットについては、当該スロットの配分の趣旨が当該路線の性格や役割に着目して利用者全体の利便の向上を図るためであることに鑑み、当該スロットの使用と路線設定を一体的に運用していくことが適当である。

2. 新規航空会社枠の取扱いについて

(1) 基本的考え方

新規航空会社枠（新規航空会社の参入の確保のための発着枠）の取扱いについては、以下の基本的考え方に基づき整理することが適当である。

- ① 発着枠に制約がある羽田空港においては、新規航空会社の参入が困難であるという状況を踏まえ、競争の促進を通じた利用者利便の向上を図る観点から、新規航空会社に対し一定の範囲で発着枠を優先的に配分することが必要である。
- ② 一方で、希少性があり、かつ公共的な財産である羽田空港の発着枠については、その適正な配分と有効な利用を確保することにより利用者利便の向上を図ることが求められていることから、新規航空会社に対し発着枠の優先的な配分を行う際には、新規航空会社の範囲、新規航空会社枠の数等について、以下の点を十分に勘案することが必要である。
 - 1) 新規航空会社に対し発着枠を優先的に配分することは、運航実績の乏しい、あるいは皆無である航空会社に対して、一定の発着枠を無条件に配分する仕組みであること。
 - 2) 新規航空会社は優先的に配分を受けた発着枠を使用して、ひとつの路線（例えば、最も収益性の高い路線）だけを運航することが可能であること。

(2) 新規航空会社の範囲

- ① 新規航空会社枠の配分の対象とする新規航空会社は、複数の機材による運航の確保の必要性、米国の事例等を勘案し、以下のとおりとすることが適当である。
 - 1) 羽田空港において配分を受けている発着枠数が1日6便（12枠）未満である航空会社
 - 2) 羽田空港を使用して運航を行うことについて、航空法第107条の3第1項の許可を受けようとする航空会社
- ② ただし、上記①に該当する航空会社であっても、既存航空会社（羽田空港において配分を受けている発着枠数が1日6便以上である航空会社）が一定割合以上を出資している場合、又は役員の派遣や重複などにより既存航空会社が一定割合以上の出資と同等程度関していると認められる場合には、新規航空会社枠の配分の対象としないことが適当である。

(3) 新規航空会社枠の数

- ① 上記（2）①1）の航空会社に対して配分する新規航空会社枠の数は、当該航空会社が羽田空港において配分を受けている発着枠数が1日6便に達するまでの発着枠数とすることが適当である。
- ② 上記（2）①2）の航空会社に対して配分するために留保しておく新規航空会社枠の数は、航空機1機当たりの一般的な稼働可能便数（1日3便）、新規航空会社の設立の動向等を勘案して、例えば、9便（=3便×3社分）程度とすることが適当である。

(4) 未使用の新規航空会社枠の取扱い等

- ① 羽田空港の発着枠の有効活用の観点から、上記（2）①2）の航空会社が新規航空会社枠を使用して運航を開始するまでの間は、他の航空会社が暫定的に当該枠を使用することを認めることが適当である。この場合において、当該枠の使用を希望する航空会社が複数あるときは、これらの航空会社に対して原則として均等に使用を認めることが適当である。
- ② 上記①により他の航空会社に対して未使用の新規航空会社枠の使用を認める際には、全国的な航空ネットワークの中心となっている羽田空港について利用者利便の向上を図る観点から、多様な航空ネットワークの形成又はその充実に資するよう当該枠を使用することを条件とすることが適当である。
- ③ 新規航空会社枠の配分を受けた新規航空会社が、既存航空会社と合併する場合、新規航空会社同士で合併する場合等には、配分を受けた新規航空会社枠を当該新規航空会社から回収することが適当である。

3. 特定路線枠の取扱いについて

(1) 基本的考え方

特定路線枠(ミニマムのネットワークの維持・形成のために当該発着枠を使用する路線を特定して配分する発着枠)の取扱いについては、以下の基本的考え方に基づき整理することが適当である。

- ① 国内航空分野においては、本年2月1日からの改正航空法の施行により、需給調整規制が廃止され、運航ダイヤに係る規制が認可制から届出制に規制緩和されたことから、配分された発着枠を使用していかなる路線を運航するかについては航空会社の経営判断に委ね、航空会社の創意工夫による航空輸送サービスの一層の向上を図り、利用者利便を確保することとされている。
- ② 一方で、全国的な航空ネットワークの中心となっている羽田空港については、ミニマムのネットワークの維持・形成の観点から、特別な政策的対応が必要な路線については、例外的に、最小限の発着枠を確保しておくことが必要である。ただし、この場合においても、上記①の考え方に加え、特定路線枠の配分が評価方式による発着枠の配分に先立って行われることを踏まえ、当該路線の範囲はできる限り限定することが適当である。

(2) 特定路線枠の範囲

特定路線枠の範囲は、羽田空港新C滑走路の供用開始に伴う新規発着枠の配分後、同空港について発着枠の配分の必要性が次に具体化する時点(平成17年2月1日)までに供用される新規開設飛行場との間の路線について、1日1便とすることが適当である。

(3) 特定路線枠の運航を希望する航空会社の募集等

- ① いかなる路線を運航するかについては航空会社の経営判断に委ねられるものであることから、特定路線枠の配分に当たっては、当該枠を使用して当該路線の運航を希望する航空会社を募集することが適当である。
- ② 運航を希望する航空会社が複数ある場合には、これらの航空会社のうち最も利用者利便の向上に資する運航形態による運航を計画する航空会社に対して配分を行うことが適当である。
- ③ 運航を希望する航空会社が直ちには現れない場合は、運航を希望する航空会社の募集を羽田空港について発着枠の配分の必要性が次に具体化する時点(平成17年2月1日)まで継続し、当該時点において、当該特定路線枠の必要性について見直しを行うことが適当である。
- ④ 特定路線枠の運航に対するインセンティブの付与の観点から、特定路線枠の配分を受けた航空会社について、当該新規開設飛行場の供用までの間、暫定的に当該枠を使用して他路線を運航することを認めることが適当である。

4. 評価方式の方法について

(1) 基本的考え方

航空会社評価枠(航空会社の事業活動について一定の評価項目を設定し、当該評価項目による評価を基に配分する発着枠)の配分に当たって採用する評価方式の方法については、以下の基本的考え方に基づき整理することが適当である。

① 基本方針

羽田空港の発着枠については、客観性及び透明性のある方法により、これを適正に配分し、その有効な利用を確保するとともに、これにより、航空会社間の競争を一層促進し、利用者利便の向上を図っていく必要がある。このため、評価方式は、利用者利便を増進し、かつ効率的な航空会社に発着枠が配分できるような客観性及び透明性のあるものであることが必要である。

② 評価項目設定の観点について

この場合において、上記①の基本方針に則り、1)の利用者利便の向上の観点から設定する評価項目について、例えば、他の評価項目に比べ2倍の評価点を与える等、相当の重点を置くことが適当である。

なお、この点については、設定される評価項目は航空政策自体の反映であることに鑑みれば、規制緩和の趣旨を踏まえ、評価項目の設定に当たっては、航空会社の意思決定の余地を不当に狭めることのないよう配慮することが必要であるとの意見があった。

- 1) 利用者利便の向上
- 2) 航空会社の効率的な経営の促進
- 3) 発着枠の効率的な使用の促進

③ 航空会社の将来的な取り組みに対するインセンティブについて

航空法第107条の3第1項の規定による混雑飛行場を使用して運航を行うことの許可の有効期間は5年間とされており、今般の航空会社評価枠の配分に当たって採用する評価方式は、今後5年毎に実施する混雑飛行場の発着枠の回収・再配分の際の評価方式の基本となる。このことに鑑みれば、上記②のそれぞれの観点から設定する具体的な評価項目は、過去の一時点についてのみ評価を行うのではなく、例えば、直近の5年間における経年的な変化の状況(過去における航空会社の努力)についても評価を行うことにより、航空会社の将来的な取り組みに対するインセンティブを付与できるようなものとすることが適当である。

④ 評価の対象とする各航空会社の事業活動に係る実績値の取扱いについて

評価項目による評価の対象とする各航空会社の事業活動に係る実績値の取扱いについては、以下の点を勘案することが必要である。

- 1) 今後、航空会社間の競争が進み、路線毎の需要の動向等に対応して、子会社への路線の移管、業務の受委託、分社化など航空会社グループを単位とした経営効率化の動きが一層活発化していくことが考えられることから、全国的な航空ネットワークの形成・充実、航空会社の経営効率化等の取り組みについては、各航空会社グループを単位として評価を行うことが適当であること。
- 2) 評価方式の客観性及び透明性の確保の観点から、評価項目による評価の対象とする各航空会社の事業活動に係る実績値は、有価証券報告書、航空輸送統計年報等により原則公開されている実績値とすることが適当であること。

⑤ 数値化手法について

評価項目による各航空会社の評価結果を実際の発着枠の配分に結び付ける算定式の役割を果たす数値化手法については、評価方式の客観性及び透明性の確保の観点から、評価結果における有意な差についてできる限り簡明な方式により数値化が行える手法(例えば、各評価項目毎に合理的な一定の基準を設定し、当該基準をクリアした項目の数によって評価する方式)とすることが適当である。

2. 発着枠の配分の見直しについて

(1) 新規航空会社の参入・拡大を通じた競争促進のあり方

① 新規航空会社への発着枠の追加配分の必要性・規模 (略)

このように、大手航空会社から回収して新規航空会社へ追加配分する規模については、様々な議論があったが、本懇談会としては、新規航空会社の参入・拡大を通じた競争促進を図るという今般の見直しに関する基本的考え方をより具現化するとの観点から、新規航空会社の過去の事業拡大実績を踏まえつつ、新規航空会社に対して可能な限り多くの可能性を付与するとの考え方によることが適当であるとの結論に至った。

すなわち、過去の事業拡大実績から想定され得る範囲で、新規航空会社が意欲的に事業展開を行おうとするケースに応えられるよう、現在未使用となっている既存の新規優遇枠8便分に加えて20便分程度を追加配分することを提言する。これにより、羽田空港の国内線発着枠に占める新規優遇枠の割合が約12%から約17%にまで拡大することとなり、その結果、大手航空会社に対する牽制力が増し、これまで以上に競争が促進され、利用者利便の向上に資することを期待するものである。

② 新規優遇枠を使用して行う対象路線

従来、新規航空会社に優先配分された発着枠の使用に当たっては、航空会社が経営判断により自由に路線展開を図ることを通じて利用者利便の向上を図ることとし、使用対象路線について特段の制約を付すことなく配分してきた。

新規航空会社においては、当初、幹線を中心に路線の設定を行ったが、昨今では、非幹線路線にも進出しており、今後の事業拡大についても、羽田空港発着路線については幹線に集中的に経営資源を投下する意向はないことを表明している。加えて、新規航空会社はいずれも安定した収益体制を未だ構築できておらず、経営基盤の確立が課題となっているが、参入路線の選択は、経営基盤を固めるに当たっての重要な構成要素となっている。

このような新規航空会社の従来の路線展開と今後の計画及び経営状況、路線展開は基本的に航空会社の経営判断とすることとした規制緩和の趣旨等に鑑みれば、新規航空会社が新規優遇枠を使用するに当たっては、今後とも、使用対象路線を限定する等の条件を付す必要はないと考える。

④ 優先配分を行う新規航空会社の範囲 (略)

初期投資がかさむという航空運送事業の特性を踏まえれば、ある程度の運航便数規模にならなければ、スケールメリットを十分に享受し、効率的な生産体制を確保することは困難である。また、保有機材総数の少ない新規航空会社にとっては、整備期間中の代替機材(整備予備機)の保有に係る負担が相対的に過大となるため、整備期間中は計画的に欠航させているのが現状であり、定期便を時刻表どおりに運航するという最低限のサービス水準において、大手航空会社と同様の土俵に立てる状況にない。

上記のような生産体制面・サービス面でのスケールメリットを享受できる機数については、機材の種類・機齢、路線展開等により異なり得るが、「12機程度で効率的な体制を築くことができる。」との新規航空会社からの主張、既存の新規航空会社の旺盛な事業拡大意欲、再拡張前における羽田空港の総発着枠数等を総合的に勘案すると、今回の配分の見直しにより確保することとした新規優遇枠の配分を受けることのできる航空会社は、再拡張までの間の当面のルールとして、保有機材数が12機以下の新規航空会社とすることが適当である。

(2) 地方航空ネットワークの維持・形成のあり方

①「3便ルール」の導入

(略)

このため、羽田空港については、地方ネットワーク維持・形成のための新たな方策として、少便数路線の維持・形成のため、一定の少便数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できることとするルールを導入することを提言する。

この場合、新たにグループ化されるべき少便数路線については、様々な考え方がありうるものの、3便以下の路線とすることが適当であると考えられる。「3便以下」は1日均等(朝・昼・晩)にダイヤを設定することができる最低限の便数であるという意味で分かりやすい基準であり、また、対象路線を固定しているわけではないため、例えば、現在4便以上の路線が減便により3便以下になる場合も当該路線を本ルールの対象とすることができるなど、中立性に優れている。

このような「3便ルール」の導入により、発着枠の増加がない中でも、今以上にネットワークが縮小することを防止することができる一方で、少便数路線の中でも有望な路線については、維持・充実を図ることができるようになり、特に、その際には、需要規模が同等程度の路線間での競争となるため、各地方路線の維持・形成に向けた地元の努力が活かされやすくなる。

また、「3便ルール」を導入する場合も、従来の1便ルールは引き続き有効なものとして、基本的には、これを存続させることが適当である。

(略)

③ 小型機(座席数が60席以下の航空機)の乗り入れ

羽田空港における小型航空機(座席数が60席以下の航空機)による国内定期航空便の受入れについては、羽田空港の発着容量に制約がないならば、航空利用者の多様なニーズへの的確な対応を図る観点から応じることが望ましい。特に、地方路線の中には、ジェット機を就航させるだけの需要が見込めないために羽田路線の維持が困難となっているものもあると考えるが、小型航空機を使用して需要に見合った適正規模の供給をすることができるようになれば、1席当たりのコストは高くなるものの、路線が維持されやすくなるという利点がある。

しかしながら、小型航空機の乗り入れを認める場合には、羽田空港の1発着枠当たりの供給量を大幅に減少させることとなる。羽田空港については、平成21年の再拡張までの間は増枠が困難な状況にある一方で、今後、旅客需要の堅調な伸びが見込まれ、その発着枠の希少性が益々高まることが予想されていることから、現時点で発着枠利用の効率性を低下させるような措置を講じることは適当ではない。

したがって、小型航空機の羽田空港への乗り入れについては、引き続き、これを認めないこととせざるを得ないが、他方、羽田空港の再拡張後においては、発着枠の大幅な増加が見込まれることから、多様なニーズによりきめ細かく対応できるようにするため、一定の範囲で小型航空機の乗り入れについて検討することが望まれる。

3. 回収のあり方について

(1) 回収の規模

今般、上記1. に従って配分の見直しを行うためには、新規航空会社に追加配分する発着枠20便分程度に、評価方式により再配分するための一定規模の発着枠(X便)を加えた規模の発着枠(20+X)便分が必要となる。

他方、改正航空法により発着枠の配分の見直しに係る制度が導入され、配分された発着枠が後日見直しの対象となり得る前提で発着枠が配分されたのは、平成12年の新B滑走路供用開始時に配分された57便分の発着枠である。このうち、大手航空会社に配分された40便分については、特定の政策目的や路線限定を付すことなく、評価方式により各航空会社の評価に応じて配分された自由枠である。

これらのことを総合的に勘案すると、今回の発着枠の配分の見直しに当たっては、平成12年に配分された自由枠の規模に相当する40便分程度を回収することが適当であると考える。

(2) 回収の対象・方法

現在、羽田空港の発着枠の総数は、387便であるが、このうち、340便分を大手航空会社が、47便分(未使用の8便分を含む。)を新規航空会社が使用している。

今回の発着枠の配分の見直しにより、新規航空会社には20便分程度を追加配分することとなるが、この発着枠は、既存の新規優遇枠47便分の発着枠を新規航空会社が使用することを前提に、これに追加して配分するものである。したがって、既存の新規優遇枠については、回収する実質的意義に乏しく、回収の対象外とすることが適当である。

また、現在3便以下路線に使用されている発着枠については、今般、3便ルールにより新たな政策目的の実現を目指すこととなった点を重視し、これらの路線を運航する会社を改めて募集することが適当であり、その原資を確保するためにも大手航空会社の発着枠すべてを回収の対象とすべきであるとの意見があった。これに対し、ネットワーク維持の視点をより明確にする観点から、各少便数路線を現在運航する航空会社が引き続き運航することとし、そのため、3便以下路線に使用されている発着枠は回収の対象外とすべきであるとの意見もあった。

いずれの意見も一定の合理性を持つものではあるが、後者の意見については、少便数路線間に限られるものの、路線や便数の変更は航空会社の経営判断によることとなるため、その範囲内で航空会社の経営の自由度が確保されるという点で、優れている。また、そもそも、3便ルールの趣旨が、3便以下の路線に係る発着枠の他路線への転用に一定の制約を課すことによって、現在、各3便以下路線を運航している航空会社に対し、その路線・便数の維持を促そうとするものであることに鑑みると、現在3便以下路線に使用されている発着枠については、回収の対象外とすることが、政策として一貫性があると考える。

したがって、今回は、大手航空会社の発着枠のうち、3便以下路線に使用されている発着枠を除いたものを回収の対象とすることとし、また、回収するに当たっては、公平性を保つ観点から、回収対象となる大手航空会社の発着枠からその保有枠数に応じて定率で回収することが適当である。

1. 特定既存航空会社（スカイマーク、エアドゥ、スカイネットアジア、スターフライヤー）

(考え方)

- ・特定既存航空会社には、既に先行している大手航空会社が多く発着枠を確保している中、競争条件の公平性を確保するため、羽田の発着枠を優先的に配分。
- ・多様な航空ネットワーク形成のため、幹線（札幌・伊丹・福岡・那覇）以外の地方路線に展開するための発着枠も配分。

2. 大手航空会社（日本航空、全日空）

(考え方)

- ・幹線については、既に多数の便が就航していることから、大手航空会社には、幹線以外の地方路線において自由に使用できる発着枠を配分。
- ・現在、航空会社と地域とが主体的に協力し、工夫を行って維持している路線のうち、再拡張後は維持が困難となることが見込まれる年間旅客数40万人未満の4路線に限り、経過的な措置として、当該路線を維持するために必要となる出発枠のみを付与。

3. 地域主体の新規路線開設枠

- ・地域が主体となって、航空会社の協力を得つつ、小型機（座席数100席未満の航空機）であれば成立する路線等の新規路線の開設にパイロット事業として取り組むための枠として1便分を希望する航空会社に配分。

4. 到着枠4枠の配分

- ・（2）で、大手航空会社に対して権益外便維持分として4回分の出発枠のみを配分した結果として発生する4回分の到着枠について、当該枠を有効に活用できると考えられる日本航空に1枠、全日空に1枠、スターフライヤーに2枠を、それぞれ配分。

II. 具体的な配分の考え方

(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り組み

➤「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。

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。