

羽田空港発着枠に係る主な意見と論点

国土交通省 航空局
令和元年5月

1. ご議論いただきたい論点

ご議論いただきたい論点

政策枠の取扱い … 3頁

- ・ 際内乗継ぎ改善枠
- ・ 羽田発着枠政策コンテスト

1便・3便ルールを取扱い … 8頁

発着枠の回収 … 13頁

- ・ 対象事業者
- ・ 対象発着枠
- ・ 方法
- ・ 規模

新規参入会社の取扱い … 16頁

スロットオークション … 18頁

(次回以降ご議論)

発着枠の再配分

- ・ 配分基準（安全性の評価を含む。）
- ・ 破綻事業者の取扱い

2. 政策枠の取扱いについて

政策枠（際内乗継ぎ改善枠）について

- ・ 枠を設定した効果が出ているため、引き続き枠を設定するのが良いのではないか。
- ・ アウトバウンドの拡大のためには、東京とつながっていることが重要であるという視点も強調すべきではないか。
- ・ 4枠残すとしても、その配分にあたっては、現に運航している航空会社以外も手を挙げることにすべきではないか。

➡ **関空を經由したアジア各国を中心とする相互交流の拡大のために、アジア地域への玄関口としての重要度が高まる関空と首都圏とをつなぐ際内乗継ぎ改善枠は引き続き設定してはどうか。**

政策枠（羽田発着枠政策コンテスト枠）について

- ・地域と航空会社が連携して需要喚起の取組を行うことで路線維持・活性化に効果があることがわかり、コンテストを実施した甲斐があったと思われる。増枠するのが良いのではないかと。
- ・1便・3便ルール路線の発着枠（38枠）は既得権益化していることも考えられるため、対象の18路線について1便は維持し、残る20枠をコンテスト枠にすることも考えられるのではないかと。対象路線は例えば何万人以下のように旅客数実績を基準とする方法も考えられるのではないかと。
- ・当初の配分期間を3年に延長するのは良いが、それでも取組の成果を上げることは大変であるため、募集期間を2回に分けるなど、募集期間に準備が間に合わない自治体への配慮ができると良いのではないかと。
- ・地方への観光客誘致という観点から、対象は1便・3便ルール路線に限定しなくても良いのではないかと。
- ・1便・3便ルール路線の枠と、需要は旺盛だがさらに進んだ取組に挑戦したい路線の枠とに分けても良いのではないかと。
- ・ヒアリングを踏まえると対象路線を拡大してもよいかと考えるが、そうすると需要が旺盛な路線もコンテストに参加する可能性がある。こうした路線と路線維持が困難な路線とで同じ審査基準を適用してよいか、検討が必要。

地方・航空会社の基本的な考え方(羽田発着枠政策コンテスト)

- 地域航空ネットワークの拡充には、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等の取組を実施していくことが引き続き重要であり、政策コンテスト枠を通じた地方路線の活性化が必要と考える。(全国地域航空システム推進協議会)
- 航空会社と地域が一体となり地方送客を進めることが、航空会社単独での努力よりも有効であると示された。地域にとっても不可欠な便となっており、当該2路線の増便継続に向けて現行制度が継続されることが望ましいと考える。(ANA)
- 期間については、現行の2年では長期的な計画が立てにくく、一定の条件を付した上で、一般的な企業の中期計画の3年ないし、本検討委員会の評価期間である5年へ拡大することが妥当と考える。(ANA)
- 本制度の有用性は確認されており、現行の3枠から拡大されることも議論されるべき。また、1便・3便ルール対象路線以外もエントリーを可とする等、幅広く募集することにより、地域間競争がさらに促進され、発着枠が有効に活用される可能性がある。(ANA)
- 当制度は、地域における航空インフラに対して、自治体とエアラインが共通の目標に向かって緊張感をもって協力し、PDCAを回すことで路線を発展させる有効な制度であり、今後も継続していくことが望ましい。(JAL)
- 路線育成に向けた中期的な取組のし易さからは、発着枠の使用期間を5年間とすることが望ましい。ただし、自治体とエアラインの継続的な取組維持の観点から、自治体とエアラインは航空局に年次の取組の報告、中間レビューを実施し、当制度に基づく活動状況をモニターするとしてはどうか。(JAL)
- 既存の3路線の継続使用も想定し、さらなる自治体の参画機会を確保すべく、対象路線を若干増加させることも検討すべき。(JAL)

政策枠(羽田発着枠政策コンテスト枠)の論点整理

- ➡ **地域の主体的な取組による地方路線の更なる充実を目指し、政策コンテスト枠を増枠してはどうか。**
- ➡ **政策コンテスト枠の当初の配分期間については3年とし、その期間中の取組の効果検証を行い、2年間の延長を可能とすることとしてはどうか。**
- ➡ **提案対象路線については、現行の新規路線及び1便・3便ルール路線から拡大してはどうか。その際、少需要路線の維持・拡大が図られるような審査基準になるよう検討すべきではないか。**
- ➡ **羽田発着枠政策コンテストの公募について、自治体の準備期間を考慮した運用とすべきではないか。**

3. 1便・3便ルールを取扱いについて

1便・3便ルールについて（委員）

- ・設定時から路線需要・環境に変化が出ている。今回急にルールを変えることは難しいが、本ルールのあり方については5年後の検討課題とすべきではないか。
- ・1便・3便ルールにより路線維持に向けた自治体の自助努力が損なわれないよう留意すべき。
- ・1便・3便ルール路線については、目標を設定するなどして出口を見つけていき、将来的にコンテストへの参加を促していく必要があるのではないか。
- ・1便・3便ルールが適用される発着枠の多くをコンテスト枠に移すべきであるという意見があることを自治体に承知頂き、既得権ではないという緊張感を維持して頂きたい。
- ・1便・3便ルール路線の発着枠（38枠）は既得権益化していることも考えられるため、対象の18路線について1便は維持し、残る20枠をコンテスト枠にすることも考えられるのではないか。対象路線は例えば何万人以下のように旅客数実績を基準とする方法も考えられるのではないか。
- ・発着枠の回収対象を議論する上で、1便・3便ルールと地方枠の関係について整理してほしい。

1便・3便ルールについて（全国地域航空システム推進協議会）

- ・1便・3便ルールの対象路線は、一定の旅客需要があるものの、代替交通機関がない、または不便な条件不利地域に定着しており、ナショナルミニマムの位置付けとなる路線が多い状況。
- ・また、羽田便は、地方と首都圏間におけるビジネスや住民生活等の利用を担う重要な路線であるとともに、観光交流やインバウンドなど、交流人口の拡大のため、地方を支える必要不可欠な路線であり、当該路線が確保されることにより、地域経済の安定や地域の振興が図られている。
- ・そのため、廃止・減便されることで著しい不便が生じる少便数路線等に配慮された当該ルールの維持を希望。

➡ 1便・3便ルールについては、今回ルールを変えることは難しいが、路線維持に向けた自治体の自助努力が損なわれないよう、本ルールのあり方について引き続き検討すべきではないか。

地方枠、新規地方枠と1便・3便ルールについて

地方枠

羽田 = 新千歳、伊丹、福岡、那覇以外の路線
(国内地方路線) を運航する便に使用するための発着枠

新規地方枠

国内地方路線を運航する便に使用するための発着枠で、特定既存航空会社に優先的に配分されたもの

1便・3便ルール

配分された発着枠を使用して運航する便の総数が3便以下の路線については、当該発着枠の転用を制限することにより、少便数路線を維持しようとするルール

地方枠と1便・3便ルールの関係イメージ

(例) JALの場合

1便・3便路線を運航するために使用している発着枠
14枠

自由枠、地方枠に関わらず、
転用制限あり



※地方枠は主要4空港以外の路線に使用できるが、ここでは、少便数路線に使用したと仮定

1便・3便ルールの概要

1便ルール

【定義】

それぞれの航空会社内における発着枠の他路線への転用により減便される路線の当該転用後の便数が、当該路線を運航している全航空会社の便数の合計で1便未満になる場合に、当該発着枠を回収し、運航を希望する航空会社を募集することとする制度

(『東京国際空港の新B滑走路の供用に伴う新規発着枠の配分について(平成12年3月10日空事第80号)』)

【適用例】

平成14年11月、ANAが1便運航していた羽田＝山形線を廃止したため、国土交通省が、当該路線発着枠を使用して、羽田＝山形線を運航する航空会社を募集したところ、JASが運航することを申し出、平成15年4月より運航開始。以後、現在までJAS(平成16年4月以降はJAL)によって1便の運航が継続されている。

3便ルール

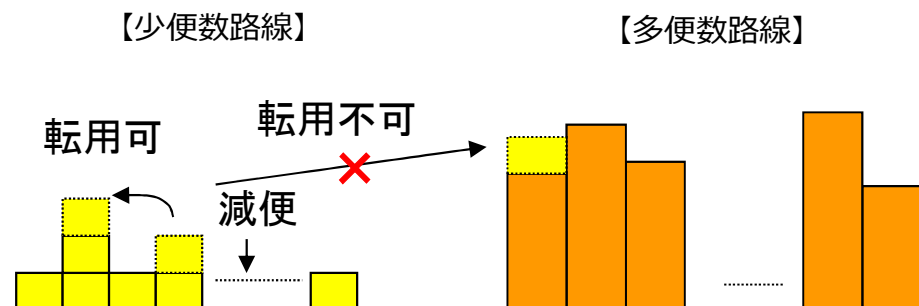
【定義】

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制度(『当面の羽田空港の望ましい利用のあり方に関する懇談会』報告(平成16年9月))

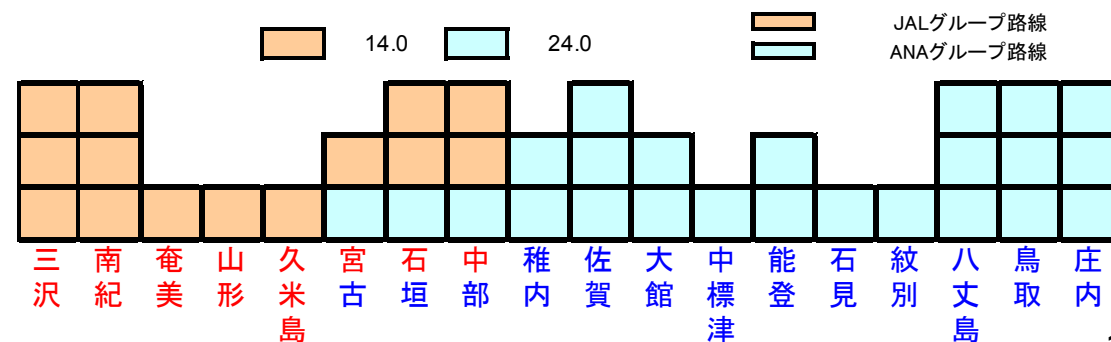
【適用例】

平成20年11月より、ANAが運航していた羽田＝大島を1便減便し、羽田＝佐賀(2便)を1便増便した。

<少便数路線内の転用、多便数路線への振替禁止イメージ図>



<3便以下路線(2019年2月時点)>



	配分		自由枠	地方枠	新規優遇枠		政策枠	
					新規自由枠	新規地方枠	際内乗継改善枠	政策コンテスト
JAL	184.5	39.8%	176	7.5				1
ANA*	171.5	37.0%	160	9.5				2
SKY	36	7.8%	4		24	8		
ADO	23	5.0%	2		17	4		
SNJ	25	5.4%	3		15	7		
SFJ	23	5.0%	5	1	9	4	4	
計	463		350	18	65	23	4	3

※ 平成26年4月(三宅撤退)、平成27年10月(大島撤退)にANAからそれぞれ1枠ずつ回収しているが、自由枠・地方枠の区別は明確にされていないため、地方枠を回収したと仮定。

4. 発着枠の回収について

発着枠の回収について

- ・回収枠数が多いほど航空会社に緊張感を持たせられるが、多すぎるとネットワークを毀損する恐れがある。また、現状では需給はある程度一致しており十分に競争できているのではないかと考えるため、大きな課題がない限り最小限の回収が良いのではないか。
- ・保有機材数が全社12機以上になっている点も踏まえれば、特定既存航空会社も回収対象とすべき。その際、定率法では回収が0枠となってしまう会社からも、少なくとも1枠は回収すべきではないか。
- ・特定既存航空会社から回収しないことと、一度回収し同数再配分するのとでは結果は同じでも意味合いが異なるという点を意識する必要がある。
- ・回収・再配分にあたり、地方枠や新規地方枠の取り扱いをどう考えるか整理が必要。

発着枠の回収の論点整理

- ➡ 回収の対象事業者は全社としてはどうか。
- ➡ 回収の方法は定率回収法とU/Lルールを併用してはどうか。
- ➡ 回収の対象枠は、自由枠及び地方枠の総数から1便・3便ルール路線を控除した自由枠としてはどうか。
- ➡ 新規優遇枠については今回は回収の対象枠とはしないものの、今後、発着枠を回収する場合には、既得権益化の防止の観点から、回収の対象枠とするかどうか検討すべきではないか。
- ➡ 回収の規模については、一定程度競争がなされている現状と、回収による既存ネットワークの毀損のおそれを考慮すると最小限にすべきではないか。
その場合、まずは5%程度の回収を軸とし、定率回収法では回収されない事業者については1枠を回収することで議論をしてはどうか。

5. 新規参入会社の取扱いについて

新規参入会社の取扱いについて

- ・ 新規就航する既存会社については、少なくとも既参入会社と同じ配分基準で考えるべき。 既参入会社は地方路線の維持に努めているのに対し、LCCは需要が少ない地方路線を飛ばないことから、特にLCCの新規参入については、ネットワークの観点からの考慮も必要ではないか。

➡ **新たに航空会社を設立しようとする者又は羽田空港に新規就航を希望する既存事業者に対して、配分可能な発着枠を設定してはどうか。**

➡ **新たに航空会社を設立しようとする者に対しては、経営基盤の確立に資するよう、新規就航を希望する既存事業者よりも優先的に発着枠を配分することとしてはどうか。**

➡ **羽田空港に就航している6社が公平な環境の下での競争促進及び多様な航空ネットワークの形成という観点から、各評価項目により評価され、発着枠の回収・再配分がされている状況を踏まえ、新規就航を希望する既存事業者についても基本的には同一の配分基準で考えるべきではないか。また、多様なネットワークの確保の観点から、さらに考慮すべき点はあるか。**

6. スロットオークションについて

スロットオークションについて

- スロットオークションは、タイムスロットを対象にすべきであるが、実施に当たっての課題が多い。
- 低需要路線において、補助金による入札、いわゆる逆スロットオークションというのも中長期的に考えてはどうか。
- オークションについては、黒字の路線を対象にオークションを行い、オークションで生じた収益を地方路線の維持に充てるという考え方もあるのではないか。
- 総合評価の一項目として価格を入れることは可能。他方、オークションによる収入と既存の着陸料収入との整合性が重要な論点。
- スロットオークションを行うとすれば、LCCにもスロットオークションへの参加権を与えることが必要。

羽田空港国内線発着枠の配分における市場メカニズムの導入可能性を検討する過程で、スロットオークションに関する検討を行った結果、我が国における具体的導入にあたっては、以下のとおり解決すべき課題があることがわかった。

今後、スロットオークションの導入に向けた議論を行う際は、諸外国における議論の動向や我が国航空市場の変化を踏まえ、以下の課題の解決方を検討する必要がある。

1. 発着枠の財産的位置づけ

入札収入が発着枠配分の対価となる場合、発着枠の財産権的な位置づけについて整理が必要である。なお、落札金を空港施設の使用料として位置づける場合、着陸料等の既存の使用料との関係の整理が必要であり、また、混雑料金として位置づける場合、法律上の根拠が必要である。また、入札収入の用途についても検討する必要がある。

2. 二次売買の取扱い

国費を投じて整備した羽田空港の発着枠について、航空会社による二次売買の可否や、二次売買を可とする場合の売却益の帰属等の整理が必要である。

3. 航空会社によるスロットの寡占や運賃転嫁

資金力のある航空会社によるスロットの独占・寡占や、オークションの入札コストが運賃へ転嫁されることにより利用者利便を損なうおそれがある。

4. 配分の対象及び入札パッケージの数

時間帯により事業者のニーズに強弱があるため、「タイムスロット」をオークション対象とすることが経済学上は適切だが、この場合、その組合せについて航空会社に膨大な作業が課される。

5. 入札価格の相場観

入札価格の相場観がないため、オークション実施前に入札価格の相場観を形成する必要がある。

6. 国際線の取扱い

羽田国際線については、政府間交渉を通じて、相手国に羽田発着枠の権益を認めることが自国の航空会社が希望する外国の空港の発着枠を獲得する前提となっているため、航空交渉で設定された権益の実行を担保するため、タイムスロットを確保しておく必要がある。

7. 地方路線や新規航空会社に対する配慮

地方路線や新規航空会社等に政策的配慮を行う場合には、オークションのプロセスで特別の配慮をする(地方路線に対する補助金入札の併用等)、オークションの対象外とするなどの検討が必要である。

ニューヨーク周辺空港でのDOTオークション案

経緯

- 米国運輸省(DOT)はニューヨーク3空港(JFK、ニューアーク、ラガーディア)における空港混雑緩和対策として、航空会社から一定のロットを回収し、オークションにより配分する案を公表(2008年)。
- しかし、航空会社や空港管理者が反対し、「空港のロットは政府の資産か否か」を主要論点として提訴。
- 連邦控訴裁判所は、航空会社や空港管理者の申請を認め、オークション実施の延期を命令。
- その後、オバマ民主党政権となり案の取下げを決定(2009年)。

主な関係者の意見

【空港管理者】

ロットオークションは運航遅延の解決策にはならず、運賃の引き上げを誘発すること、地方路線の存続が危ぶまれることから反対。

【航空事業者】

ロットはFAAの財産ではなく、FAAはオークションを実施するという法的権限がないものを施行しようとしており、ロットの財産管理を装った権限の逸脱行為であるとして反対。

【競争監視当局】

ラガーディア空港のロットオークション導入について、同案は混雑管理の効率性を改善するためには妥当であるとした。

【GAO(米会計検査院)】

FAAは、ロットはFAA所有の無形の「property」と主張するが、米議会が用いている「property」とは一般にいう「資産」のことであり、FAAの監督権限にロットの「所有権」があるという意味ではない。よって、FAAにはロットオークションを実施する法的権限はないとした。

DOTによるオークション案概要

- 各航空会社から、1時間を単位とする時間帯毎に一定数のロットを回収。
- オークションに参加する航空会社は、希望する時間帯の組合せをパッケージとして付け値と共に入札。2,000パッケージまで提示可能。
- 当局は、オークション対象ロット総数に収まる範囲で、各社の付け値の合計が最大となるような組合せを採用。
- 落札者は、同じ組合せを入札した参加者がいた場合はセカンドプライスを支払う。

<メリット>

- ・ 価値を高く評価する航空会社花落札することにより社会余剰増加。

<デメリット>

- ・ 航空会社は最大2,000に及ぶパッケージと付け値を検討する必要。
- ・ 価格水準がオークションが行われるまで未知数。入札パッケージ次第ではロットに余りが出る可能性。

1. 周波数割当制度の見直し

2

法律改正

○ 既存周波数の利用を促進するための規定の整備(別紙1-1)

- 5G等の新たなサービスの迅速な展開のため、既存周波数を有効活用することが必要。このため、5G等の電気通信業務用の周波数の割当て(開設計画の認定)にあたり、4G基地局の整備計画など既存周波数の活用計画も含めて審査することができるよう規定を整備。
- 既存周波数が有効利用されていない場合、5G等の開設計画の認定を取り消すことができる規定を追加。

○ 経済的価値を踏まえた周波数の割当手続に関する規定の整備(別紙1-2)

- 5G等の電気通信業務用の周波数の割当て(開設計画の認定)にあたり、従来の比較審査項目(カバー率、MVNO促進等)に、周波数の経済的価値を踏まえて申請者が申し出る周波数の評価額を追加して、総合的に審査することができるよう規定を整備。
- 認定を受けた事業者は申し出た金額(特定基地局開設料)を国庫に納付することとし、特定基地局開設料の収入はSociety 5.0の実現に資する施策に充当。

予算措置

- 5G等の新たな電波利用ニーズに対応するため、既存無線システムとの高度な周波数共用を実現するための自律的(ダイナミック)な周波数共用・干渉回避技術の開発等を実施。(平成31年度電波利用料財源政府予算案 24.9億円)(別紙1-3)

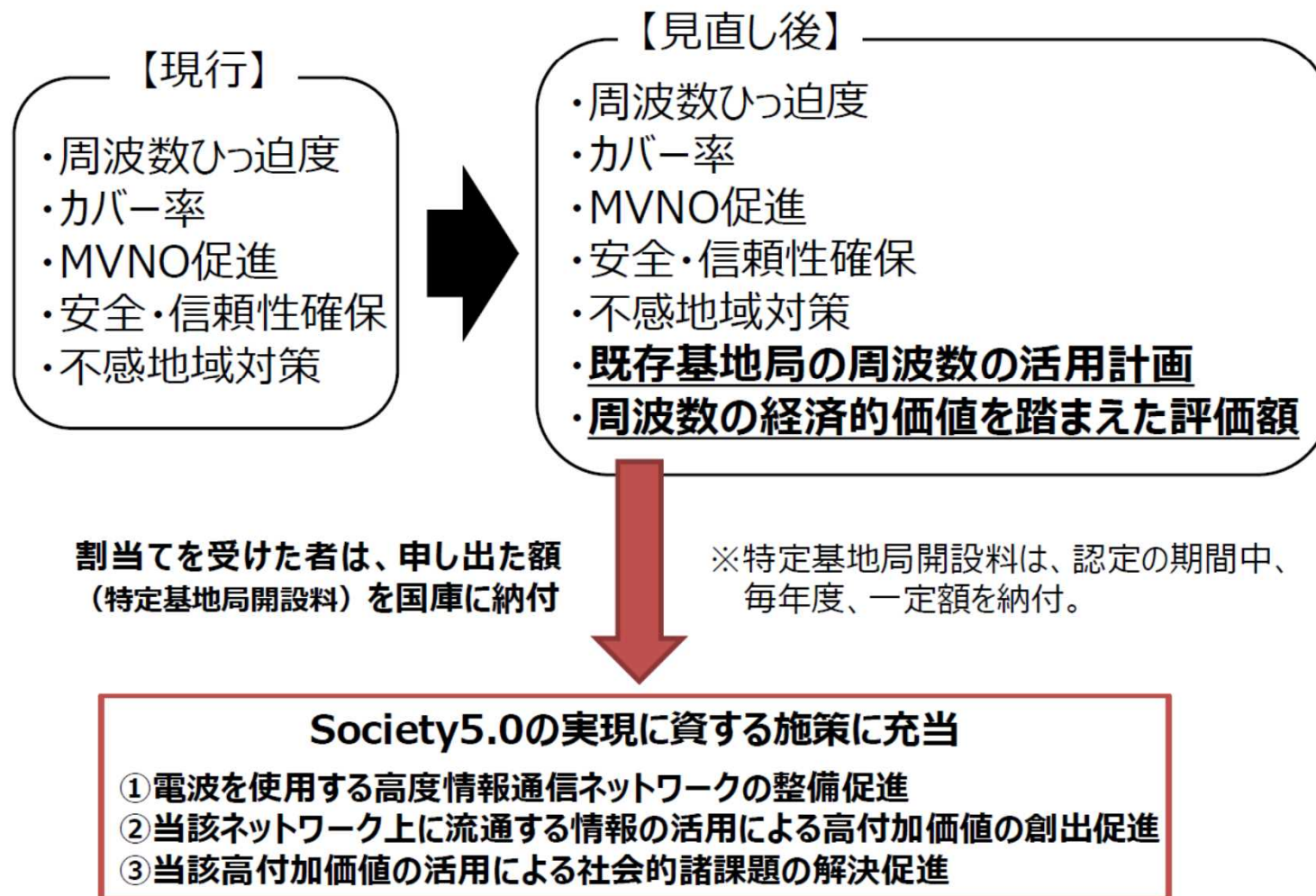
その他

- 諸外国における最近のオークション結果及び今後予定されているオークションの実施スキームについて整理。引き続き、諸外国の最新の動向を注視。(別紙1-4)
- 5Gの特定基地局の開設指針(周波数の割当方針)において、MVNOに関する評価項目の配点を重くする等の措置を実施し、携帯電話事業者(MNO)によるMVNOへのネットワーク提供を促進。(別紙1-5)

(別紙1-2)経済的価値を踏まえた周波数の割当手続に関する規定の整備


4

比較審査項目(例)



航空会社の基本的な考え方(スロットオークション)等

- 資金力がある社による寡占や、入札コストを運賃に転嫁せざるを得ず利用者利便を損なう点、また、運賃への転嫁により成田等の羽田空港の近隣空港発着の路線との競争環境がゆがむ点、相当な作業負担（コスト）がかかる点が懸念。（SFJ）
- 取引される枠が5年以上保有ができるか不明であり、事業規模格差を考えると、市場原理により希少な羽田枠を取引対象とできるか不明。また、地方枠も取引の対象として良いものか不明であり、懸念事項の多い検討内容と認識。（ADO）
- 発着枠取得コストの運賃への転嫁による利用者利便の低下等が考えられるため、導入には、着陸料、航空燃料税、出国税などと合わせた検討が必要。また、収益性の高い路線を運航する航空会社による寡占化が進み、地方路線の運休や減便、寡占による運賃高止まりのリスクを懸念。また、IATAのWSGからの逸脱により、タイムスロットの固定化による自由度喪失が考えられる。（JAL）
- 前回の議論からスロットオークションを押し進める要件が高まっているとは言えず、課題は依然として残っていることから、導入には慎重であるべき。（ANA）
- 従前に議論されたとおり整理・解決すべき課題が多く、導入には反対。また、スロットの財産的位置付けや入札価格の相場観等、詳細かつ納得感のある議論が必要である。（SKY）
- 導入に際しては引き続き解決すべき課題が多く、大手航空会社と特定既存航空会社の間には、依然として事業基盤に大きな乖離があり、健全かつ自立的競争の観点からも引き続き慎重な検討が必要。（SNJ）


オークションによる収入と着陸料収入との整合性をはじめとする発着枠の財産権的位置付け、資金力のある航空会社による発着枠の独占・寡占のおそれ、入札コストが運賃に転嫁されることによる利用者利便の毀損のおそれ等解決すべき課題は依然としてあり、欧米をはじめとする諸外国においてもスロットオークションの議論が進んでいない状況の中、慎重に検討すべきではないか。

7. 参考資料(第3回資料抜粋)

際内乗継ぎ改善枠(羽田＝関空)①

- アジア・ゲートウェイ構想において、「羽田－関空－海外の路線展開と乗り継ぎ利便の改善を推進する」とされたことを受け、平成19年に増加した発着枠（10枠）のうち4枠については、関西国際空港路線（以下「関空路線」という。）を運航する便に使用するための発着枠として設定。
- 当該発着枠の使用者の募集を行ったところ、スターフライヤーから応募があり、4便の発着枠を使用。

委員の意見

- 関空の便数増加や羽田の国際化の進展等を踏まえ、その必要性について議論すべき。
- 設定当時と現在とで、利用者利便の観点からは変わらないと理解。

航空会社の意見

- 関空発着のみの国際路線が14路線あることや、訪日運賃の利用が他路線よりも高いことなどから、際内乗継ぎ改善枠の継続設定等を要望。

状況変化等

- 関空の東アジア、東南アジア地域への玄関口としての重要性が更に高まっている。
- 特に東アジアとのインバウンド、アウトバウンド数の不均衡是正の必要性。

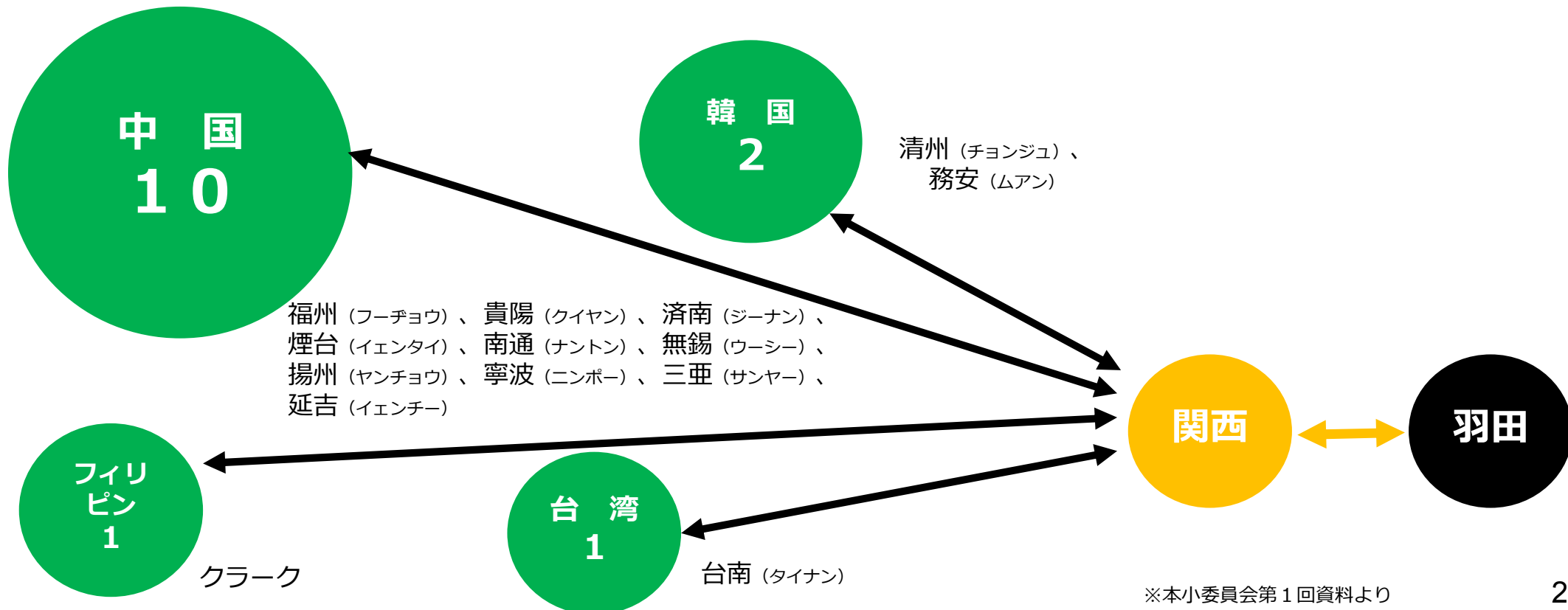
際内乗継ぎ改善枠(羽田＝関空)②

首都圏空港及び関空の国際線就航都市数

	2007(H19)年夏期当初	2012(H24)年夏期当初	2019(H31)年2月当初
羽田	2 (2)	5 (5)	31 (14)
成田	82 (31)	85 (32)	104 (44)
関空	56 (29)	54 (33)	69 (54)

(注) () 内は東アジア、東南アジアの都市数

関空のみの国際線就航都市数



アジア各国・地域とのインバウンド、アウトバウンド比較 (2018年)

(単位: 万人)

	インバウンド	アウトバウンド		インバウンド	アウトバウンド
韓国	754	295	フィリピン	51	53
中国	838	270	タイ	113	123
台湾	476	197	マレーシア	47	13
香港	221	116	シンガポール	44	69
ベトナム	39	83	インドネシア	40	35

(出典) 各国政府観光局等

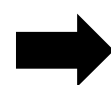
第8回日中韓観光大臣会合蘇州共同声明

(2018年10月27日)

1. (4) 3国は共に適切な措置を講じ、観光国際協力を強化することで、一日も早く2020年の3国間の交流人口規模3,000万人の目標を達成するよう努力する。

日韓観光大臣会合合意文 (2018年10月27日)

1. 日韓両国は、両国間の相互交流が「バランスよく増加」できるように努力する。



関空を経由したアジア各国を中心とする相互交流の拡大のために、引き続き設定してはどうか。

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（2013.11.6）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（2014夏ダイヤから2015冬ダイヤ）で1枠ずつ配分。
- 2016.3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（2015.12.10）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、2018.3に延長期間の期限を迎えることから、有識者懇談会（2017.9.13）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2019.3に延長期間の期限を迎えることから、有識者懇談会（2018.9）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					
	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度
旅客数 (2013年比)	28,527	74,687	83,771	84,478	87,357	81,011	315,153	326,492	348,726	353,541	368,415	327,024	70,934	105,199	115,784	112,355	133,960	116,804
	—	(261.8%)	(293.6%)	(296.1%)	(306.2%)	—	—	(103.5%)	(110.7%)	(112.2%)	(116.9%)	—	—	(148.3%)	(163.2%)	(158.4%)	(188.9%)	—
	30,828	79,004	88,061	88,832	91,319	86,547	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	(256.3%)	(285.7%)	(288.2%)	(296.2%)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
座席利用率	56.3%	71.9%	79.8%	81.7%	83.1%	75.9%	64.2%	55.1%	58.6%	59.6%	63.0%	64.3%	58.2%	49.8%	52.2%	46.8%	56.8%	57.7%
目標	—	78,000	78,000	87,000	87,500	100,000	—	310,000	350,000	360,000	370,000	380,000	—	120,000	127,000	127,000	134,000	140,000
	—	70%	70%	78.4%	78.9%	72.1%	—	51.6%	60%	61%	62%	63%	—	57.5%	56.7%	52.3%	55.3%	57.8%

※1 羽田＝山形路線については、旅客数欄の上段は有償搭乗者のみの数値、下段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。2018年度は2018年4月～2019年1月の実績。羽田＝山形路線は無償搭乗者も含んだ数値、羽田＝鳥取路線、羽田＝石見路線は有償搭乗者のみの数値をもとに座席利用率や目標を算出している。

※2 羽田＝山形路線については、2018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、2015年10月25日に機材を大型化（B737→A320）。

羽田発着枠政策コンテストにおける取組(羽田＝山形路線)

1. 実施主体等

山形県、山形空港利用拡大推進協議会、日本航空(株)

当該取組に係る山形県の予算規模：2018年度 20,750千円

2. 取組の内容

■ 航空会社との連携

- ・ 昼1往復から朝夕2往復運航とし日帰り需要の喚起
- ・ 新幹線運賃並みの割引料金の設定、早朝化した羽田発第1便の割引運賃の設定
- ・ 航空会社と地域が収支を折半する「路線収支共有制度」を導入
- ・ 新型機材の導入 [ERJ170(76席)→ERJ190(95席)]

■ 安定したビジネス利用の確保

- ・ 「山形空港サポーターズクラブ」によるビジネス客の囲い込み
- ・ 空港シャトル、ワンコインライナー等の二次交通の充実による利便性向上

■ 観光需要の拡大

- ・ 旅行会社へのセールス活動、旅行商品の造成支援
- ・ 羽田乗継による海外インバウンド誘客(シンガポール、タイ等)
- ・ 観光アウトバウンドを主目的にした「おいしい山形空港旅くらぶ」の運営
- ・ 空港と主要観光地を結ぶ予約制乗合タクシー「観光ライナー」等の運行

■ 二次交通の充実

- ・ 空港シャトル、空港ライナー、ワンコインライナー、観光ライナーの運行
- ・ 多言語対応のWeb予約システムの導入

■ 空港の機能・受入体制の強化

- ・ 広く親しまれるよう愛称を公募し、「おいしい山形空港」に決定
- ・ 観光・二次交通等の案内を行う総合案内所の設置、ビルテナント職員の外国語研修会の実施
- ・ 夏・冬期の「おいしいプレゼントキャンペーン」による到着客への地元特産品プレゼント
- ・ 空港レストランのリニューアル、県産木材による空港の木質化

【参考】羽田＝山形便の時刻表

	羽田	→	山形		山形	→	羽田
JAL	07:15	→	08:20	JAL	08:50	→	09:55
JAL	17:40	→	18:45	JAL	19:20	→	20:25

※2018年12月時刻表より作成。※使用機材はERJ190(95席)

おいしい山形空港 サポーターズクラブ

入会金・年会費無料

おいしい山形空港サポーターズクラブは、企業やビジネスパーソンの方々に、山形空港(羽田発着)を利用する際の利便性を高め、観光需要の喚起や、地元産品の消費促進を目的として、山形県と日本航空(株)が共同で運営しています。

会員特典

- ・ 山形空港(羽田発着)の無料利用
- ・ 山形空港(羽田発着)の優先搭乗
- ・ 山形空港(羽田発着)の優先チェックイン
- ・ 山形空港(羽田発着)の優先セキュリティチェック
- ・ 山形空港(羽田発着)の優先搭乗



サポーターズクラブ専用ラウンジ

サポーターズクラブ

おいしい山形空港

二次交通の充実

- 山形市：山形駅、山形駅前、山形駅前西口、山形駅前東口、山形駅前南口、山形駅前北口、山形駅前西口、山形駅前東口、山形駅前南口、山形駅前北口
- 東根市：東根駅前、東根駅前西口、東根駅前東口、東根駅前南口、東根駅前北口
- 天童市：天童駅前、天童駅前西口、天童駅前東口、天童駅前南口、天童駅前北口
- 村山市：村山駅前、村山駅前西口、村山駅前東口、村山駅前南口、村山駅前北口
- 葛西町：葛西駅前、葛西駅前西口、葛西駅前東口、葛西駅前南口、葛西駅前北口
- 湯沢町：湯沢駅前、湯沢駅前西口、湯沢駅前東口、湯沢駅前南口、湯沢駅前北口
- 大曲町：大曲駅前、大曲駅前西口、大曲駅前東口、大曲駅前南口、大曲駅前北口
- 尾花町：尾花駅前、尾花駅前西口、尾花駅前東口、尾花駅前南口、尾花駅前北口
- 山形市：山形駅前、山形駅前西口、山形駅前東口、山形駅前南口、山形駅前北口

おいしい山形空港

おいしいプレゼントキャンペーン

おいしい山形空港ご利用のお客様に山形の味をお届け。

キャンペーン期間：2018年6月15日(金)～6月31日(金)

おいしいプレゼントキャンペーン

3. 取組の目標と成果

旅客数	目標	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度
	成果	-	30,828人	72,000人	78,000人	87,000人	87,500人
(参考)搭乗率		56.3%	71.9%	79.8%	81.7%	83.1%	75.9%※2

※1 2018.3.25から機材変更 E170(76席)→E190(95席)
 ※2 2018.4月～2019.1月までの実績
 ※ 数値は全て無償搭乗者数も含む数値

羽田発着枠政策コンテストにおける取組(羽田＝鳥取路線)

1. 実施主体等

鳥取県、全日本空輸(株)

当該取組に係る鳥取県の予算規模：2018年度 98,190千円

【参考】羽田＝鳥取便の時刻表

	羽田	→	鳥取		鳥取	→	羽田
ANA	06:45	→	08:05	ANA	07:05	→	08:15
ANA	09:30	→	10:50	ANA	08:40	→	09:55
ANA	13:05	→	14:25	ANA	11:30	→	12:45
ANA	16:40	→	18:00	ANA	15:05	→	16:20
ANA	19:15	→	20:35	ANA	18:40	→	19:55

※2018年12月時刻表より作成。※使用機材はB737(166席) A320(166席)

2. 取組の内容

■首都圏からの観光誘客の強化

- 新たなターゲットに向けた誘客対策
 - ANAとの共同キャンペーン「ANA鳥取多美」を通じて、女子旅をターゲットにした情報発信を展開
- 他空港とIN/OUTを組み合わせた山陰周遊観光の促進
 - 県内2空港を利用することで“鳥取”を満喫できる周遊観光PRや空港レンタカー助成の実施

■海外インバウンド旅客利用の促進

- ANAグループと連携した欧米豪のFIT※向けインバウンド誘客事業『Odyssey Japan』の実施
- ANA海外支店と連携した羽田乗継による団体ツアー誘客、FAMツア※-の開催 など

■移住促進や子育て支援による定住人口増加に向けた取組

- 移住目的や子どもの航空便利用に対する航空運賃助成制度「エアサポート支援事業」の実施

■「空の駅」化による空港機能の強化及び持続的な賑わい創出

- 空港の愛称化による認知度向上
 - 「鳥取砂丘コナン空港」への愛称化(2015.3)を契機に、コナン装飾や空港内のなぞ解きラリー等の充実
- 空港の機能強化(空港リニューアル・コンセッションによる民営化)
 - “鳥取らしい”食やお土産を提供する空港内店舗と連携した誘客キャンペーンや旅行商品造成
 - 「空港コンシェルジュ(案内人)」の配置、空港から主要観光地への直行バスの運行

※FITとは海外個人旅行者(Foreign Independent Tour)、FAMツアーとは海外旅行事業者等の現地視察ツアー(Familiarization Trip)の略。

ANAと連携したプロモーション「ANA鳥取」



県内2空港を利用した山陰周遊PR(じゃらんサイト)



3. 取組の目標と成果

		2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度
旅客数	目標	—	310,000	350,000	360,000	370,000	380,000
	成果	315,453	326,492	348,726	353,541	368,415	327,024
(参考)搭乗率		64.2%	55.1%	58.6%	59.6%	63.0%	64.3%

※ 2018年度は2018.4月～2019.1月までの実績値
 ※ 数値は全て有償搭乗者のみの数値

羽田発着枠政策コンテストにおける取組(羽田＝石見路線)

1. 実施主体等

島根県、萩・石見空港利用拡大促進協議会、全日本空輸(株)

当該取組に係る島根県の予算規模：2018年度 280,248千円

【参考】羽田＝石見便の時刻表

	羽田	→	石見		石見	→	羽田
ANA	10:35	→	12:20	ANA	13:00	→	14:25
ANA	15:30	→	17:15	ANA	17:50	→	19:20

※2018年12月時刻表より作成。※使用機材はB737(166席) A320(166席)

2. 取組の内容

■イン需要の維持・拡大

(1) 首都圏からの誘客促進

- 元乃隅稻成神社、角島大橋などの絶景スポットをめぐる萩・石見空港発周遊バスの運行
- 萩・石見空港キャンペーンの展開(レンタカー助成、乗り合いタクシー運行、特典クーポン付与)
- 萩・石見空港利用者を対象とした、空港滑走路を活用した記念撮影会の実施

(2) 圏域の魅力発信の強化

- 石見神楽や紙すき体験を含むモニターツアーの実施及び雑誌・Web上でのレポート掲載
- 旅の情報誌「ことりっぷ(萩・津和野の旅)」の小冊子を作成し、都内の書店にて配布
- インフルエンサーを招へいし、インスタグラムで石見の食、体験コンテンツ等をPR

(3) インバウンドへの取組

- 石見神楽を鑑賞、体験するインバウンド向けモニターツアーの実施及びツアー商品の造成

(4) 県及び地元自治体の政策との連携推進

- 地元市町が取り組む「経済・教育分野」における都市間交流の活性化
- 企業誘致視察ツアー、製品の販路拡大のためのプロガー等の招請、関係人口の創出など各種施策による利用促進

■アウト需要の維持・拡大

(1) 個人利用の促進

- 街頭啓発やCATV等によるPR、イベント開催などの機運醸成のほか、地元発募集型旅行の実施

(2) 企業・団体利用の促進

- サポーター企業の新規登録の促進、修学旅行への支援、圏域企業と首都圏企業との交流拡大

萩・石見空港キャンペーン

空港滑走路での記念撮影会



日本海絶景めぐりバス

ことりっぷ(萩・津和野の旅)



3. 取組の目標と成果

		2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度
旅客数	目標	—	120,000	127,000	127,000	134,000	140,000
	成果	70,934	105,199	115,784	112,355	133,960	116,804※1
(参考)搭乗率		58.2%	49.8%	52.2%	46.8%	56.8%	57.7%

※ 2018年度は2018.4月～2019.1月までの実績値
 ※ 数値は全て有償搭乗者のみの数値

羽田発着枠政策コンテストの現状

2012(H24)年度から1便以上増便した羽田＝ローカル路線の有償旅客数増加率順位表

順位	路線名	便数 (2012年度→2017年度)	2012年度	2017年度	増減	増減率
1	新石垣	2便→4便	126,759人	515,542人	+388,783人	306.7%
2	宮古	1便→2便	72,044人	264,431人	+192,387人	267.0%
3	山形	1便→2便	25,661人	87,357人	+61,696人	240.4%
4	石見	1便→2便	62,480人	133,960人	+71,480人	114.4%
5	佐賀	4便→5便	294,129人	433,239人	+139,110人	47.3%
6	鳥取	4便→5便	287,602人	368,415人	+80,813人	28.1%
7	徳島	10便→11便	800,848人	1,002,155人	+201,307人	25.1%
8	高知	9便→10便	825,675人	973,814人	+148,139人	17.9%
9	山口宇部	9便→10便	780,258人	912,425人	+132,167人	16.9%
10	釧路	5便→6便	449,776人	515,116人	+65,340人	14.5%
11	高松	12便→13便	1,159,470人	1,263,260人	+103,790人	9.0%
12	鹿児島	22便→23便	2,210,933人	2,399,650人	+188,717人	8.5%
13	大分	13便→14便	1,123,488人	1,203,971人	+80,483人	7.2%

※便数は、各年6月時刻表より作成
 ※有償旅客数は、航空輸送統計年報より作成

自治体・団体等からの羽田便拡充・羽田便維持等に係る要望 (2013年度～2019年3月現在)

	件数	主な要望者※1
2013年度	6件	香川県知事、佐賀県知事、東京都※2、宮崎市、庄内空港利用振興協議会、兵庫県
2014年度	10件	兵庫県(5件)、地域経済懇談会(宮古島)、東京都※2、石川県加賀地区開発協議会、航空乗継利用促進協議会、全国地域航空システム推進協議会
2015年度	10件	富山県、兵庫県(2件)、但馬自治会、遠軽地区総合開発期成会、山口県、八丈町、石川県加賀地区総合開発促進協議会、航空乗継利用促進協議会、全国地域航空システム推進協議会
2016年度	9件	遠軽総合開発期成会(2件)、兵庫県市議会、兵庫県理事、ひがし北海道5空港利用促進協議会、豊中市、庄内開発協議会、全国地域航空システム推進協議会(2件)
2017年度	7件	但馬自治会、兵庫県、加賀地区開発促進協議会、佐賀県、航空乗継利用促進協議会、全国地域航空システム推進協議会(2件)
2018年度	10件	庄内開発協議会、加賀地区・能登地区開発促進会(2件)、佐賀県、大館能代空港利用促進協議会、兵庫県、航空乗継利用促進協議会、全国地域航空システム推進協議会(2件)、旭川市

※1羽田発着枠政策コンテストに既に参加している山形空港、石見空港、鳥取空港関係の要望は除く。※2離島航路維持に係る要望。

羽田発着枠政策コンテストに係る今後の検討事項

1. 政策コンテスト枠の増便

政策コンテスト枠を獲得した3路線はいずれも少需要路線であるが、地域が主体的になって地方路線の充実に資する取組を多数行い、有償旅客数を大きく増加させている。地域の主体的な取組による地方路線のさらなる充実を目指し、増枠してはどうか。

2. 配分期間の延長

政策コンテスト枠の配分期間は当初2年であり、その期間中に取組の効果検証を行い延長の可否を決定しなければならないため、検証対象の取組の実施期間は**実質1年程度の短期間**となっている。そこで、政策コンテスト枠の当初の配分期間については3年とし、その期間中の取組の効果検証を行い、2年間の延長を可能とすることとしてはどうか。

3. 提案対象路線の拡大

コンテスト枠提案対象路線は、新規路線及び1便・3便ルール路線に限定していたところだが、1便・3便ルール路線を持つ自治体のみならず、多数の自治体・団体等から羽田路線拡充、維持等の要望が寄せられている。地域の主体的な取組による地方路線の充実というコンテストの趣旨を踏まえると、1便・3便ルール路線に限定しなくてもよいのではないか。

1便・3便ルールの概要

1便ルール

【定義】

それぞれの航空会社内における発着枠の他路線への転用により減便される路線の当該転用後の便数が、当該路線を運航している全航空会社の便数の合計で1便未満になる場合に、当該発着枠を回収し、運航を希望する航空会社を募集することとする制度

(『東京国際空港の新B滑走路の供用に伴う新規発着枠の配分について(平成12年3月10日空事第80号)』)

【適用例】

平成14年11月、ANAが1便運航していた羽田＝山形線を廃止したため、国土交通省が、当該路線発着枠を使用して、羽田＝山形線を運航する航空会社を募集したところ、JASが運航することを申し出、平成15年4月より運航開始。以後、現在までJAS(平成16年4月以降はJAL)によって1便の運航が継続されている。

3便ルール

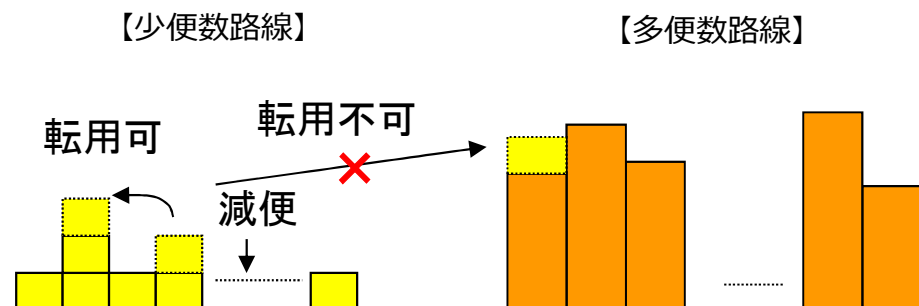
【定義】

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制度(『当面の羽田空港の望ましい利用のあり方に関する懇談会』報告(平成16年9月))

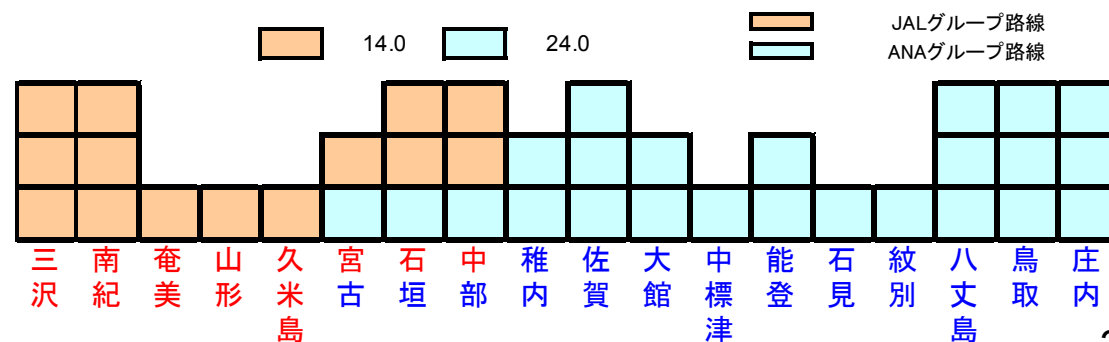
【適用例】

平成20年11月より、ANAが運航していた羽田＝大島を1便減便し、羽田＝佐賀(2便)を1便増便した。

<少便数路線内の転用、多便数路線への振替禁止イメージ図>



<3便以下路線(2019年2月時点)>



東京国際(羽田)空港の権益時間帯及び権益外時間帯

時間帯	昼間時間帯																											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24				
到着	深夜早朝時間帯					特定時間帯			混雑時間帯																リレー時間帯			
出発	深夜早朝時間帯					リレー時間帯		混雑時間帯																特定時間帯			リレー時間帯	

混雑時間帯 . . . 「権益時間帯」。権益として発着枠を配分。

特定時間帯 **深夜早朝時間帯** . . . 「権益外時間帯」。配分対象外で航空会社が希望すれば使用可能。

リレー時間帯 . . . 成田と羽田の国際航空機能をリレーするための時間帯（6:00～6:55及び22:00～22:55）。

1便・3便ルール対象路線の旅客状況①

- 羽田路線においては、三宅島、大島路線の撤退はあるものの、全体的に旅客数が増加し、座席利用率は改善傾向。1便・3便ルール対象路線も同様の傾向にあるが、旅客数は他路線と比べて少ない状況。

対象路線	2017 (H29)		2017 (H29)		便数	備考
	旅客数	対2012 (H24)	座席利用率	対2012 (H24)		
新石垣	516	406.7%	76.2%	+6.6%	4	成田＝新石垣 (VNL1便)
佐賀	433	147.3%	69.1%	+10.1%	5	成田＝佐賀 (SJO1便)
鳥取	368	128.1%	63.0%	+3.4%	5	政策コンテスト
庄内	367	109.9%	63.7%	+4.7%	4	
宮古	264	367.0%	80.6%	+14.9%	2	
中部	247	－	71.7%	－	3	2013年3月から路線開設、成田＝中部 (ANA2便、JAL2便)
八丈島	183	99.6%	54.5%	▲1.7%	3	
三沢	170	79.7%	68.3%	+7.4%	3	2017年5月11日から7月4日まで滑走路閉鎖
能登	157	105.8%	65.5%	+4.8%	2	
石見	134	214.4%	56.8%	+5.6%	2	政策コンテスト
大館能代	130	134.7%	57.3%	+12.9%	2	
南紀白浜	120	120.1%	64.4%	+8.3%	3	
稚内	114	113.0%	62.3%	+4.2%	2	
山形	87	340.4%	79.4%	+14.0%	2	政策コンテスト
奄美	86	108.5%	72.7%	+0.9%	1	成田＝奄美 (VNL1便)
中標津	82	98.1%	59.9%	+1.6%	1	
紋別	68	163.4%	57.8%	+11.5%	1	
久米島	11	109.0%	67.8%	+6.3%	1	

※上表の旅客数及び利用率は「航空輸送統計年報」より「年度」にて作成。旅客数の単位は「千人」。

※「便数」は2017年6月時点の往復1便カウントで作成。なお、久米島は7月後半～8月のみ権益内便を1往復/日の運航。また、三沢路線は三沢空港滑走路閉鎖解消後の便数を計上。

※「備考」の便数は2019年4月時点のものであり、往復1便カウント。VNLはバニラエア、SJOは春秋航空日本を指す。

1便・3便ルール対象路線の旅客状況②

対象路線	2017 (H29) 旅客数	2017 (H29) 座席利用率	便数
新千歳	9,045	75.2%	54
福岡	8,539	76.3%	54
那覇	5,796	77.3%	30
大阪	5,451	75.7%	30
鹿児島	2,400	67.4%	23
熊本	1,974	68.9%	18
広島	1,893	68.4%	17
長崎	1,732	70.4%	14
松山	1,552	70.9%	12
宮崎	1,430	63.1%	18
関西	1,290	68.5%	13
高松	1,263	67.2%	13
北九州	1,213	66.6%	16
大分	1,204	65.2%	14
神戸	1,068	80.5%	9
小松	1,010	68.7%	10
岡山	1,008	67.5%	10
徳島	1,002	60.5%	11
函館	998	70.1%	8

対象路線	2017 (H29) 旅客数	2017 (H29) 座席利用率	便数
高知	974	70.2%	10
旭川	926	70.4%	7
山口宇部	912	65.9%	10
秋田	830	64.7%	9
帯広	605	65.4%	7
出雲	579	77.9%	5
米子	543	67.7%	5
青森	542	72.7%	6
新石垣	516	76.2%	4
釧路	515	68.5%	6
女満別	491	71.1%	5
佐賀	433	69.1%	5
岩国	406	67.0%	5
鳥取	368	63.0%	5
庄内	367	63.7%	4
富山	343	61.8%	4
宮古	264	80.6%	2
中部	247	71.7%	3
八丈島	183	54.5%	3

対象路線	2017 (H29) 旅客数	2017 (H29) 座席利用率	便数
三沢	170	68.3%	3
能登	157	65.5%	2
石見	134	56.8%	2
大館能代	130	57.3%	2
南紀白浜	120	64.4%	3
稚内	114	62.3%	2
山形	87	79.4%	2
奄美	86	72.7%	1
中標津	82	59.9%	1
紋別	68	57.8%	1
久米島	11	67.8%	1

※新石垣空港をはじめとする行にペイントしている路線は、1便・3便ルール対象路線。
 ※左表の旅客数及び利用率は「航空輸送統計年報」より「年度」にて作成。旅客数の単位は「千人」。
 ※便数は2017年6月時点の往復1便カウントで作成。久米島は7月後半～8月のみ権益内便を1往復/日の運航。また、青森路線は三沢空港滑走路閉鎖中に補航便があったが、三沢空港滑走路閉鎖解消後の便数を計上しており、三沢路線も解消後の便数を計上。

➡ **1便・3便ルール対象路線については依然として需要が小さいものの、多様なネットワークの形成、地方創生、観光振興等の観点から重要であり、当該ルールの必要性はあるのではないか。一方、当該ルールにより、路線維持に向けた地域の自助努力が促されないのではないかとの意見についてどう考えるか。**

東京国際空港(羽田)の国内定期便に係る発着枠配分の経緯

〇とは、配分方法の検討実施時期を指す

H12.2 規制緩和 H14.10 JJ統合 H17.2 混雑空港運航許可の更新 H22.2 混雑空港運航許可の更新 H27.2 混雑空港運航許可の更新

区分	H9.7 新C滑走路 供用 +40便	H12.7 新B滑走路 供用 +57便	H14.4 中華航空 成田移転 +4便	H14.10 JJ統合に 伴う返還 +12便	H15.7 滑走路占有時間 の短縮 +10便	H17.4 回収・ 再配分 +4便	H17.12 管制運用の 見直し +10便	H19.11 高速離脱誘導路 の整備等 +6便	H22.10 H23.3 羽田再拡張 第1段階 +37便	H25.3 羽田再拡張 第2段階 +25便	H26.3 羽田政策 コンテスト
新規航空会社	新規航空会社枠 6(+6) 計 6	新規航空会社枠 21(+15) 計 21	新規航空会社枠 25(+4) 計 25	新規航空会社枠 25 競争促進枠 12(+12) 計 37	新規航空会社枠 25 競争促進枠 12 新規優遇枠 10(+10) 計 47	新規優遇枠 47 新規優遇枠 20(+20) 計 67	新規優遇枠 72(+5) 計 72	新規優遇枠 72 計 72	新規優遇枠 72 新規優遇枠 88(+16) 地方枠(※5) 1(+1) 計 89	新規優遇枠 88 配分 14(+14) 地方枠 1 計 103	新規優遇枠 88 配分 14 地方枠 1 計 103
大手航空会社	配分済枠 276 配分 +28 計 304	配分 344(+40) 計 344	配分 344 計 344	回収 332(JAL△12) 配分 332 計 332	回収 △40 (ANA△18、JAL△22) 再配分 20 (ANA+9、JAL+11) 振替 8 計 320	配分 325(+5) 計 325	配分 325 計 325	配分 325 地方枠(※5) 19(+19) 計 344	配分 336(+11) 地方枠 19 計 355	配分 336 地方枠 19 計 355	
政策枠	政策枠(※1) 6(+6) 計 6	政策枠 6 特定路線枠(※2) 2(+2) 計 8	政策枠 6 特定路線枠 2 計 8	政策枠 6 特定路線枠 2 計 8	政策枠 6 特定路線枠 2 計 8	計 0	計 0	際内乗継改善枠 (※3) 4(+4) 国内地方路線枠 (※4) 2(+2) 計 6	際内乗継改善枠 4 国内地方路線枠 2 新規路線開設枠 (※6) 1(+1) 計 7	際内乗継改善枠 4 国内地方路線枠 2 新規路線開設枠 1 計 7	際内乗継改善枠 4 羽田政策コン テスト枠(※7) 3 計 7
発着枠計	計 316	計 373	計 377	計 377	計 387	計 387	計 397	計 403	計 440	計 465	計 465

※1: 1便路線(稚内等)及び新空港路線(佐賀、大館能代)へ配分。
 ※2: 新空港路線(能登、新紋別)へ配分。
 ※3: 羽田=関西限定の暫定使用であり、SFJが使用中。
 ※4: 航空ネットワークの更なる充実を図るべく、国内地方路線の運航のため暫定的に配分。

※5: 羽田再拡張(第1段階)の配分では、うち4便について、出発枠4枠をANA、到着枠4枠のうち1枠をANA、1枠をJAL、2枠をSFJに配分(1枠0.5便として計上)。
 ※6: 地域が主体となり、航空会社の協力を得て、小型機であれば成立する路線等の新規開設のための枠。
 ※7: 「羽田発着枠政策コンテスト」を通じて配分対象として選定された路線であり、当該路線に係る提案を地方公共団体等と共同提案した航空会社に対して使用を認める枠。

	配分		自由枠	地方枠	新規優遇枠		政策枠	
					新規自由枠	新規地方枠	際内乗継改善枠	政策コンテスト
JAL	184.5	39.8%	176	7.5				1
ANA*	171.5	37.0%	160	9.5				2
SKY	36	7.8%	4		24	8		
ADO	23	5.0%	2		17	4		
SNJ	25	5.4%	3		15	7		
SFJ	23	5.0%	5	1	9	4	4	
計	463		350	18	65	23	4	3

※ 平成26年4月(三宅撤退)、平成27年10月(大島撤退)にANAからそれぞれ1枠ずつ回収しているが、自由枠・地方枠の区別は明確にされていないため、地方枠を回収したと仮定。

平成10年11月 「スロット配分方式検討懇談会」報告(客観性及び透明性のある発着枠の配分ルールについて検討)

【考え方】

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。

回収

以下の方法を組み合わせることを基本とし、実際の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。

- ア 定率回収法: 既存の航空会社から同一の割合(既存スロットの5~10%)で回収。
- 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回収。(例: use it or lose it - rule)

配分

スロット配分の実施に当たり、評価方式の具体化及び競争入札制の実現可能性について検討を行い、その検討結果を総合すると、まず評価方式を優先的に採用していくことが適当。

- ① 新規航空会社の参入、ミニマム・ネットワークの維持・形成等に対する発着枠の配分は、他の配分に先立って行うこと。
 - ② ①による配分以外の発着枠の配分のルールとしては、まず評価方式を優先的に採用すること。
- ※ 実際の個々の配分毎に適用されるべき具体的なルールについては、配分の時点における混雑空港の状況、社会経済情勢、利用者ニーズの変化、さらには諸外国の発着枠配分を巡る状況の変化等を踏まえて、検討を行うこと。

平成16年9月 「当面の羽田空港の望ましい利用のあり方に関する懇談会」報告(混雑空港使用許可(5年間)の更新時の回収・再配分に関して検討)

【考え方】

今回の発着枠の配分の見直しにおいては、新規航空会社の参入・拡大を通じた競争促進及び地方ネットワークの維持・形成を図ることを基本的考え方とすることが適当。

回収

- 平成12年に配分された自由枠の規模に相当する40便程度を回収。
- 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から、保有枠数に応じて定率で回収。

配分

新規優遇枠: 新規航空会社に20便程度
※ 保有機材数が12機以下の新規航空会社に配分

3便ルール: 少便数路線(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できることとするルールを導入

評価方式(基本的に平成12年の評価基準を採用)

- ①利用者利便の向上(運賃低廉化の努力、安全の確保、全国的な航空ネットワークの形成・充実に貢献)
- ②効率的な経営の促進
- ③発着枠の効率的な使用の促進
- ④その他(航空運送事業の的確な遂行)

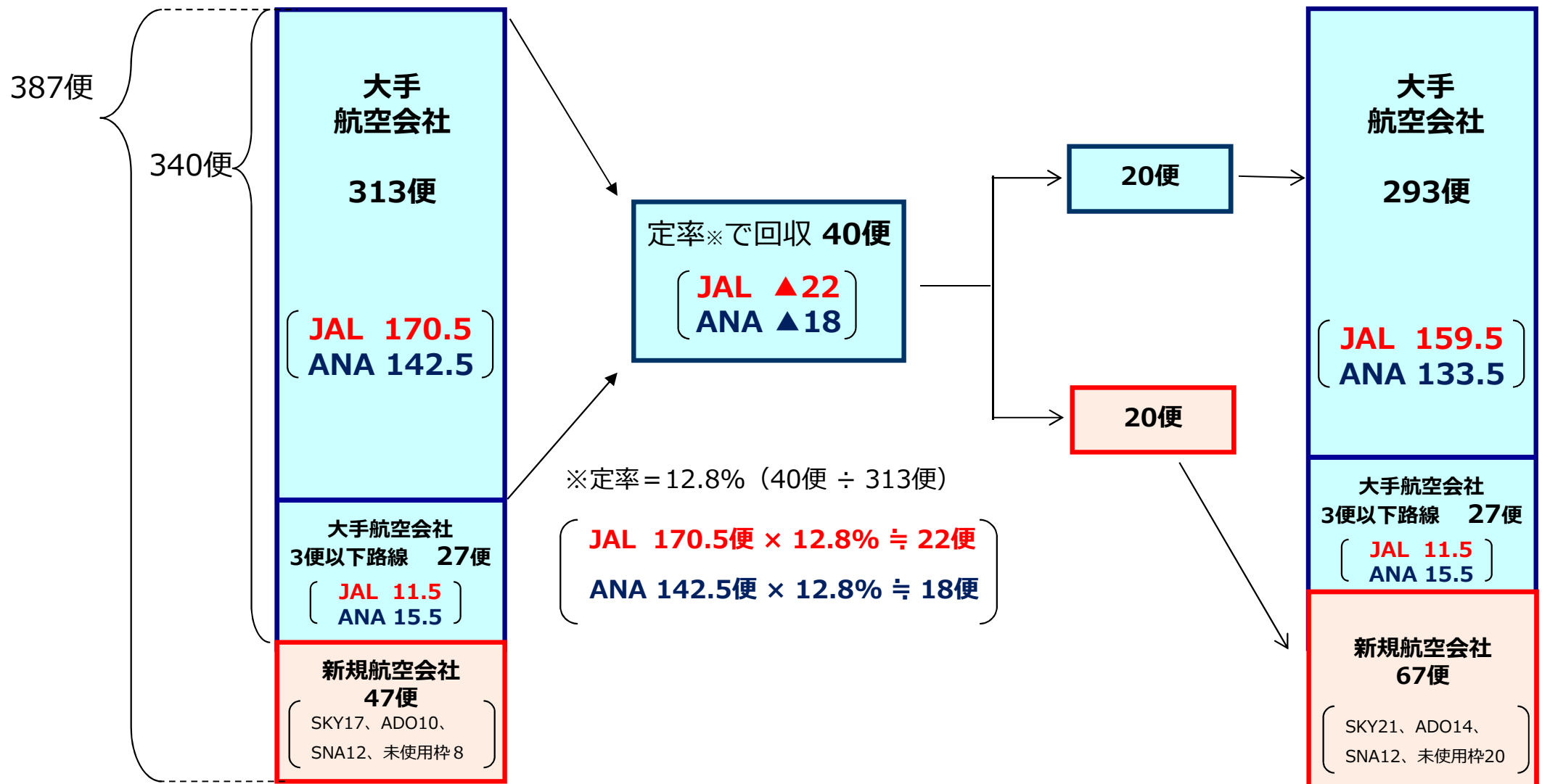
平成24年11月 「羽田発着枠配分基準検討小委員会」報告(増枠分の配分に関して多様な論点について専門的・技術的見地から検討)

【考え方】

羽田空港の現状にかんがみれば、国民の貴重な財産である同空港の発着枠は、適切かつ合理的な使用がなされるよう、引き続き航空法に基づく管理を行うことが必要。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、今回策定した評価基準の考え方を踏まえつつ、時宜にかなった具体的な評価基準を検討し、それに基づき各航空会社の発着枠の使用状況や取組みをチェックし、適切に評価を行うこととすべき。評価の結果は、回収・再配分等の仕組みを通じて、混雑空港の使用許可に厳格に反映すべき。

羽田空港発着枠の回収(平成17年4月)

1. 発着枠全体 (387便) から新規優遇枠 (47便)、3便以下路線 (27便) を除外 … 大手航空会社の313便が対象
2. 新規航空会社用に20便、大手航空会社の競争用に20便の計40便を回収することとし、保有枠数で按分して回収。



米国及びIATAにおけるスロット回収の事例

1. 米国におけるスロット回収

(1) 目的

FAA（連邦航空局）は、全ての混雑空港においてスロットの自由な売買を認める“Buy-Sell”ルールの実施にあたり、ナショナル空港、オヘア空港、ラガーディア空港の3空港において、1986年3月にスロットの回収を実施。

(2) 回収の方法

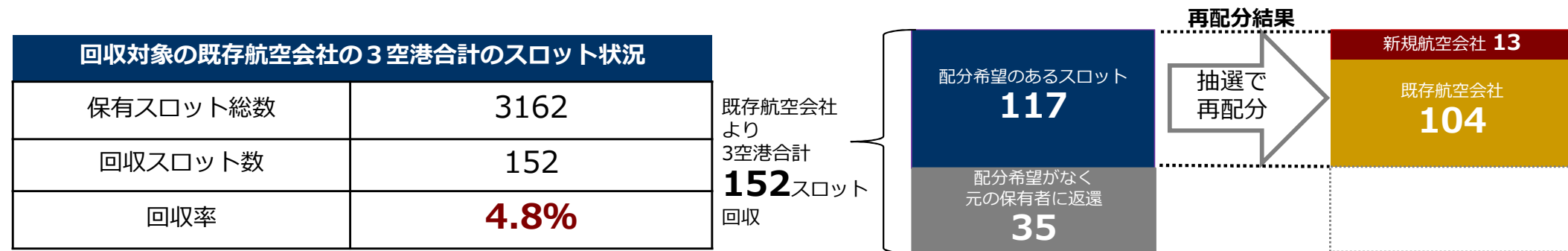
回収対象：上記3空港において8スロットを超えてスロットを保有する既存航空会社

回収数の目安：既存航空会社が各空港で保有するスロットの5%程度※

※各空港の保有スロットの5%程度の回収ならば航空会社に与える影響は最小限にとどまるが、10%回収すると航空会社の経営に影響を与えかねず、過剰である」という当局の見解による。

(3) 再配分方法

新規航空会社及び上記3空港において保有するスロットが8スロット未満の既存航空会社に対し、抽選により再配分を実施。



2. WSG※によるスロット回収

※Worldwide Slot Guidelines …IATA（国際航空運送協会）の定める、発着枠調整基準をはじめとする航空会社、調整者、ファシリテーターが従うべき規程。

○回収方法

運航実績が80%未満の場合、ヒストリック（翌期の同時期同時間帯におけるスロットの優先配分権利）が付与されず、当該スロットは調整者のもとに回収される。（U/Lルール）

○再配分方法

- ・回収したスロットのうち50%を新規参入者に配分。
- ・配分後余ったスロットは追加的基準（運航期間、サービス及び市場の種類、競合、カーフェュー、公用等）を考慮し、各社に配分。

地方・航空会社の基本的な考え方(回収・再配分)

- 羽田空港と都市部を結ぶ幹線路線を持つことにより、地方路線の維持が可能となるような点も踏まえた回収及び再配分の検討。(→多様なネットワークの構築)。(全国地域航空システム推進協議会)
- 羽田路線のみで考えるのではなく、これまでの地方間路線の維持や、政府が掲げる観光ビジョンへの貢献も踏まえ、本邦キャリアによる地方からの国際線維持・拡大という点も考慮した配分が必要。(SFJ)
- 発着枠の使用状況を確認し、効率的な経済活動や競争環境の有無を踏まえ、利用者利便の向上を図ることが必要。(ADO)
- 2020年からの5年間の羽田に期待される役割(競争促進・多様なネットワーク、訪日外国人の地域への誘客による観光立国、地方創生の実現)を考慮すべき。増枠を伴わない中での回収は、各社の現行ネットワーク毀損が懸念されるため、従前の使用状況に鑑み最小限とすべき。(JAL)
- 羽田空港の重点課題(地方路線維持、訪日旅客対応、発着枠有効活用)に引き続き取り組むため、回収自体を極めて抑制的に実施すべき。これまでの回収再配分の目的は一定程度達成されており、回収を検討する場合は意義・必要性を再定義することが必要。(ANA)
- 将来の環境変化(インバウンドの拡大、地方創生、少子高齢化・低成長)を踏まえた利用のあり方を議論すべき。大手航空会社と特定既存航空会社の間には、依然として事業基盤に大きな乖離があるため、特定既存航空会社への配慮が必要。(SKY)
- 事業基盤の前提となる羽田空港の発着枠数が大きく変動すると経営に著しい影響を受けるため、配分基準の概念は普遍的なものであるべき。大手航空会社と特定既存航空会社の間には、依然として事業基盤に大きな乖離があるため、特定既存航空会社への配慮が必要。(SNJ)

対象事業者

- ・ 全社を対象 (**SFJ、ADO、ANA、SNJ**)
- ・ 国際：増枠、国内：現状維持となり、羽田空港における競争環境確保及び需要喚起の観点から大手航空会社を対象 (**SKY**)

対象発着枠、回収方式、回収規模

- ・ 地方枠、新規優遇枠、政策枠を除く自由枠 (**SFJ、ADO**)
- ・ 新規優遇枠は除外 (**SKY、SNJ**)
- ・ 1便・3便ルール適用路線は除外 (**ANA**)
- ・ 定率（5%）で17.5枠程度が妥当 (**SFJ**)
- ・ 定率回収 (**ADO**)
- ・ 上限値の設定が必要（5～10%等） (**SNJ**)
- ・ 地方路線維持の評価を回収比率に盛り込むなど、単純な保有枠数按分とならない仕組みが必要 (**ANA**)
- ・ 規模感として政策枠の見直し（7枠）、あるいはこれに加え最小限の回収により、最大でも前回増枠規模に留めるべき (**JAL**)
- ・ 20～25枠程度。各社一律（率・数）の回収については反対 (**SKY**)

＜基本的な考え方＞

- ・ 回収・再配分は、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必要ではないか。
- ・ 新規航空会社の参入に必要な発着枠がない現状を踏まえると、こうした発着枠を用意することが必要ではないか。
- ・ 回収・再配分により、一部路線が縮小するおそれがあるなどのマイナスの影響も考慮する必要があるのではないか。

＜対象事業者＞

- ➡ 対象事業者を全社とするか大手航空会社とするかで分かれているが、特定既存航空会社については、既に大手航空会社と同様の評価項目により評価を行い発着枠の配分を受けていることから、全社を対象とするのが適当ではないか。

＜回収方法＞

- ➡ 回収方法については、定率回収法の意見が多いが、そのような方針でよいか。また、効率性基準回収法としてWSGで採用されているU/Lルールも併せて適用してはどうか。（現状では対象となる事業者は存在しない）

回収ルールについて②

<回収対象枠>

➡ 少便数路線の維持に必要な1便・3便ルール適用に用いる発着枠については、平成16年度の回収時と同様に除外することとしてどうか。

➡ 新規優遇枠については、回収対象から除外すべきとの意見があるが、特定既存航空会社は大手航空会社と同様の評価項目により評価を行い発着枠の配分を受けることとなっており、かつ、全社保有機材12機以上になっていることを踏まえ、どう考えるか。

<回収規模>

➡ 回収規模については、既存のネットワークを毀損するおそれ等があるため最小限にしてはどうか。例えば、定率回収法であるとする5%程度とすることでどうか。その場合、全社を回収対象とするものの、実際には回収がなされない事業者についてどう考えるか。

新規参入会社の取扱いについて①

委員からの指摘事項（再掲）

- ・複数の航空会社が就航している路線については、運賃が下がるなど利用者の利便性が向上しており、こうした路線の増加が望ましい。
- ・羽田空港への新規参入について議論することが必要。

羽田発着枠配分基準検討小委員会報告書（平成24年11月28日）

3. 競争の促進に関する考え方及び評価の方法

（今後のあり方）

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、当該会社の業務態様、羽田空港の使用に係る要望、羽田空港国内線の状況、我が国の社会経済の状況等を総合的に勘案し、新規優遇枠の設定や枠配分の時期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である。

羽田空港の新規発着枠の配分について（平成9年3月6日）

- ・配分便数
第1段階増枠時（H9.7.1）20便、第2段階増枠時（H10.4.1）20便 計40便
- ・新規航空会社への配分
 - ①1社3便分を限度とし、新規会社用枠数の総数は6便分とする。
 - ②先に参入した新規会社は、既存航空会社に優先し、暫定枠の使用を認められる。

羽田空港の新規発着枠の配分方式について（平成12年2月）

・新規航空会社の範囲

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

・新規航空会社枠の数

- ① 上記1)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)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。

WSG（Worldwide Slot Guidelines）

- ・新規参入者：5発着枠未満の発着枠を有する航空会社
- ・U/Lルールにより回収された発着枠等の50%を新規参入者に優先的に配分
 - ※羽田空港の場合、全便とも80%以上の運航実績のため、U/Lルールにより回収される発着枠がない

新規参入会社の取扱いについて③

➡ 新たに航空会社を設立しようとする者又は羽田空港に新規就航を希望する既存事業者に対して配分可能な発着枠を設定することについてどう考えるか。仮に設定する場合、発着枠数はどの程度とするのが適当か。

➡ 新たに航空会社を設立しようとする者に対しては、経営基盤の確立に資するよう、新規就航を希望する既存事業者よりも優先的に発着枠を配分することとしてはどうか。

➡ 羽田空港に就航している6社が公平な環境の下での競争促進及び多様な航空ネットワークの形成という観点から、各評価項目により評価され、発着枠の回収・再配分がされている状況を踏まえ、新規就航を希望する既存事業者についてどのように取扱うべきか。