

# とりまとめに向けた論点整理

---

国土交通省 航空局  
令和元年7月

## 今般の羽田国内線発着枠配分の見直しに関する基本的な考え方について

- ・羽田空港の発着枠は希少であり、適切かつ合理的な使用がなされるよう管理する必要。
- ・観光先進国の実現、地方創生の推進の観点も重要。
- ・一方、羽田空港への新規参入は困難であり、競争の促進に一定の制約がある状況。

- ➡
- ・ 各航空会社の発着枠の使用状況や取組みをチェックし、適切に評価を行い、その評価結果は、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。
  - ・ インバウンド旅客の地方誘客を促進する観点から再配分を実施すべき。
  - ・ 羽田空港に新規に参入しようとする航空会社（新規参入会社）のために配分することが可能な発着枠を確保してはどうか。

# 論点整理②～今回の発着枠回収のあり方について～

## (1) 回収の基本的な考え方

- ・発着枠の回収、再配分はスロットの既得権益化を防止し、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効果があるものの、一部路線における減便等既存の航空ネットワークに与える影響等にも考慮し、従前の使用状況に配慮して行うべき。
- ・現状でも相当程度競争がなされていると考えられるため、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。

➡ **将来の回収、再配分を前提として平成24年11月に配分した25枠の範囲内で必要最小限の規模とすることが適当ではないか。**

## (2) 回収の対象

(対象事業者)

- ・特定既存航空会社に関しては、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や、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、回収対象とすることが適当ではないか。

(回収の対象となる発着枠)

- ・地方路線の維持による多様なネットワークの確保の観点から、1便・3便ルール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適当ではないか。
- ・大手航空会社と特定既存航空会社を同一の基準で評価することとしてから初めての回収、再配分であることを踏まえ、新規優遇枠については、今回は回収の対象外とすることが適当ではないか。なお、既得権益化の防止の観点から、将来的には回収の対象とすることを検討すべきではないか。

➡ **回収の対象は、羽田空港に就航している6社について、自由枠及び地方枠の総数から1便・3便ルール路線に使用されている発着枠を控除した自由枠とすることが適当ではないか。**

### (3) 回収の方法・回収の規模

#### (回収の方法)

- ・混雑空港の使用許可制度の創設時において、回収方法については、定率回収法（5～10%）と効率性基準回収法を組み合わせることを基本として議論。
- ・過去の回収では保有枠数に応じて回収していたこと、また、米国においても過去に定率回収法（5%程度）によるスロット回収を実施。
- ・IATAのWSGでは、効率性基準回収法であるUse It or Lose It（U/Lルール）が規定され、国際的に広く採用。

#### (回収の規模)

- ・現状でも相当程度競争がなされていると考えられるため、大きな課題がない限り最小限の回収で良いのではないか。
- ・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。



- ・**定率回収法と効率性基準回収法を組み合わせ、回収を実施し、効率性基準回収法については、期中の一定期間において発着枠が使用されない場合に発着枠を回収することとしてはどうか。**
- ・**定率回収法を用いる場合、5%程度の回収率とすることが適当ではないか。**
- ・**羽田空港に就航する6社全社から少なくとも1枠は回収することが適当ではないか。**

## 今後の新規参入会社の取扱いについて

## (1) 考え方

- ・ ネットワークの多様性、航空会社の多様性という観点で利用者に多様な選択肢を与えることが、利用者の利便性を確保することにつながるという視点が重要。
- ・ 競争促進のためには、新規会社がいつ入ってくるかわからないという環境を作っておくことが重要。
- ・ 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。

- ➡
- ・ 羽田空港に新規就航を希望する既存事業者に対しては、当該事業者の既存のネットワークを維持した上で羽田路線を追加的に開設することができるだけの生産体制を有していることを確認するとともに、羽田空港に就航している航空会社と基本的には同一の評価基準により評価を行い、発着枠を配分することが適当ではないか。
  - ・ 新たに航空会社を設立しようとする者の取扱いはどうすべきか。優先的に発着枠を配分すべきか、あるいは、発着枠の効率的な活用の観点から、一定程度の実運航経験を求めるべきか。

## (2) 新規参入会社の範囲

- ・これまで、新規参入会社は羽田空港において配分を受けている発着枠数が6便未満の航空会社としていたが、羽田空港の発着枠を活用して新規参入会社を積極的に育成しなければならない必要性は低下。
- ・IATAのWSGにおいて、新規参入者は、当該空港における配分が1日5発着（2.5便）未満の航空会社と定義。

➡ **新規参入会社は、羽田空港における発着枠数が3便未満の航空会社とすることが適当ではないか。**

## (3) 新規参入枠の数

- ・過去、新規参入会社には1社当たり3便を限度に配分していたことや、現時点で羽田空港に新規参入を希望する事業者がいらないこと等を踏まえて、新規参入枠を設定してはどうか。
- ・羽田空港の発着枠の有効活用の観点から、新規参入会社が新規参入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はないか。

# 論点整理④～政策枠、1便ルール・3便ルールについて～

## 政策枠、1便ルール・3便ルールについて

### (1) 際内乗継改善枠

- ・訪日外国人旅行者数の目標達成に向けては、相互交流の拡大が重要であり、特にインバウンドとアウトバウンドの乖離が大きい東アジア地域を中心としたアジア各国との相互交流の拡大のために、関西国際空港と首都圏とをつなぐ際内乗継改善枠は、引き続き設定することが適当ではないか。

### (2) 羽田発着枠政策コンテスト

- ・地域による主体的な取組を促進し、地方の交流人口を拡大するため、羽田発着枠政策コンテスト枠を数枠増やすことが適当ではないか。
- ・地方自治体と航空会社が連携して地方路線の維持拡充に努めることは需要の多寡に関わらず重要であるため、対象路線を現状の新規路線及び1便・3便ルール路線から拡大してはどうか。
- ・取組をよりの確に評価できるよう、当初の配分期間を3年に延長し、その期間中の取組の効果検証を行った上で更に2年間の延長を可能とすることが適当ではないか。
- ・対象路線の拡大に当たっては少便数路線の維持・拡大が図られるような審査基準になるよう検討することや、公募にあたり地方自治体の準備期間を考慮することが必要ではないか。

### (3) 1便ルール・3便ルール

- ・羽田空港と各地域とを結ぶ航空路線は、各地域にとって重要な交通基盤であり、地方創生や交流人口の拡大にも不可欠なものであるため、1便ルール・3便ルールは維持することが適当ではないか。
- ・ただし、本ルールの存在により、路線維持に向けた地方自治体の取組が十分に行われていないのではないかという指摘もあり、本ルールのあり方について引き続き検討することが必要ではないか



# 論点整理⑤～発着枠の再配分について～

## 発着枠の再配分について

### (1) 基本的な考え方

- ・ 今後、羽田空港の国際線発着枠の拡大により首都圏を訪れる外国人旅行客の一層の増加が見込まれることから、こうした旅客を地方に送客することは地方創生の観点から重要
- ・ 一方、地方路線の中には、就航会社が限定的な路線もあり、より競争を促進させていくことが適当
- ・ 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ことが必要

➡ **競争の促進、多様な輸送網の形成という観点から、今般再配分する発着枠は地方枠とすることが適当ではないか。**

### (2) 評価項目等の見直し（見直しのイメージは別添のとおり）

#### （安全の確保）

- ・ 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。
- ・ 現在の評価項目では、評価における有意な差がなく、また、「安全の確保」というよりもむしろ「安心の確保」を評価する指標と考えられる。
- ・ 各社高い水準を満たしているにもかかわらず大きな点差がつくのは適切ではないのではないかと。

#### （全国的な航空ネットワークの形成・充実への貢献）

- ・ 地域航空の重要性や短距離を多頻度で運航する航空会社の負担を考えると、「旅客キロ」ではなく「便数」で評価することが適当ではないかと。

#### （全体）

- ・ 評価すべき内容に応じて評価の基準や配点を見直すべきではないかと。
- ・ 該当者の数によって配点が大きく左右されるやり方を改め、各社の努力をより適確に反映できる方式とすべきではないかと。



# (別添)評価項目の見直しのイメージ

従来の評価項目	見直しのイメージ
<b>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)</b>	
<b>(1) 運賃水準の低廉化の努力</b> 旅客キロあたり旅客収入の過去5年間の変化率が各社間平均を下回っていること	
<b>(2) 安全の確保</b> 以下の指標毎の各社間順位点の合計 ・過去5年間の機材品質に係る不具合に起因する欠航又は15分を超える遅延の発生率 ・過去5年間に義務報告した安全上の支障を及ぼす事態に対して90日以内に必要な再発防止策を策定した割合	○「過去5年間の機材品質に係る不具合に起因する欠航又は15分を超える遅延の発生率」 ・一定の割合を超えた場合に評価 ・各社高い水準を満たしているにも関わらず大きな点差がつくのは適切ではないため、配点方法を工夫 ・機材品質の向上が目的であるという観点から、書きぶりを検討
<b>(3) 全国的な航空ネットワークの形成・充実への貢献</b> <b>① 全国規模での航空ネットワークの形成・充実への貢献</b>	
以下の指標の各社数値の合計値に占める各社数値の割合 ・地方路線(幹線及び羽田路線以外の路線(離島路線を含む))の路線数 以下の指標の各社数値の合計値に占める各社数値の割合 ・地方路線(幹線及び羽田路線以外の路線(離島路線を含む))の旅客キロ	「旅客キロ」ではなく「便数」を評価
<b>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</b> 羽田路線の全路線便数に占める幹線以外の路線の便数の割合が各社間平均を上回っていること 以下の指標の各社数値の合計値に占める各社数値の割合 ・3便ルール対象路線の便数	
<b>(4) 新規航空会社の競争環境整備による競争の促進</b> 保有機材数が12機に増枠の時点で達する計画が無いこと	削除
<b>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</b>	
旅客キロあたり営業費用の過去5年間の変化率が各社間平均を下回っていること	
従業員一人あたり営業収益の過去5年間の変化率が各社間平均を上回っていること	
<b>3. 発着枠の効率的な使用の観点からの評価項目</b>	
羽田空港の1運航当たりの輸送人員が羽田空港平均を上回っていること	各社間平均を基準として評価
<b>4. その他</b>	
行政処分を過去5年間受けていないこと	

### (3) 破綻事業者の取扱い

- ・ 運航停止していないのであれば破綻を評価に含めるべきではないのではないかという指摘もあるが、他方で、混雑空港の使用許可にあたっては「従前の使用状況に配慮」しなければならないため、評価期間に破綻していたことを反映させる必要があるのではないか。
- ・ 今回の破綻事業者は公的支援は受けていないことから、破綻の影響があった期間の設定にあたってはその点を考慮すべきではないか。
- ・ 経営の健全性を維持するためのインセンティブであり、ペナルティではないことに留意すべき。

➡ 平成24年の配分時と同様の整理で取り扱うこととし、その際、会社再建に活用した手法を勘案した期間設定としてはどうか。

## スロットオークションに関する考え方

- ・スロットオークションについては、これまでも数度検討されており、我が国における具体的導入に当たっては、発着枠の財産権的位置付けやオークション収入の取扱い、資金力のある航空会社による発着枠の独占・寡占のおそれ等解決すべき課題が多い。
- ・平成24年の配分時はオークションの検討結果を踏まえてコンテストを実施しており、政策的には改善している上、運賃転嫁の有無は、路線ごとの運賃データがなくモニターしようがないなど、前回議論から事情変更のない点もある。
- ・配分対象となるのは発着枠（運輸権益）であり、タイムスロットは別途国際的なルールに則って調整されることを踏まえると、スロットオークションの導入は現時点では困難。
- ・スロット効率化のための政策の一つとして、オークションは選択肢として常に持つておくことが大切ではないか。一部のスロットだけでも試行的な形で検討の俎上に載せられないか、考え続ける姿勢が重要ではないか。
- ・航空会社がお金を払うオークションだけでなく、お金をもらうオークションもあり、路線を限定して補助金入札を始めることも考えられるのではないか。

**➡ 羽田空港を取り巻く環境変化等を踏まえながら、諸外国における動向も参考にしつつ、引き続き検討する。**

## その他の課題

- ・競争性の確保の観点から、発着枠の配分後のコードシェアの状況やその影響を確認することが必要ではないか。
- ・コモンオーナーシップにより企業間競争が阻害される恐れがないか注視する必要があるのではないか。
- ・10年、15年先の社会経済情勢の変化を踏まえて首都圏空港のありかたを考えた上で、羽田空港の発着枠のあり方についても検討する必要があるのではないか。