

# 国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

## 羽田空港の新規発着枠(37便)の配分について

平成22年1月5日

羽田空港の容量拡大に伴う第1段階(2010年10月の供用開始から半年後までの間)における国内線発着枠2.7万回(=1日37便[1])の具体的な配分については、第2段階の増枠分の配分時期を目途に見直しを行うことを前提として、今回に限っての措置として、以下のとおり配分を行う。

### 1. 新規航空会社(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)

#### (1) 考え方

- ・新規航空会社は、既に先行している大手航空会社が多くが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) 具体的な配分

- ・幹線・地方路線の区別なく自由に使用できる発着枠を各社3便、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各社1便、合計各社4便分を配分。

### 2. 大手航空会社(日本航空、全日空)

#### (1) 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。

#### (2) 具体的な配分

- ・上記4路線維持のための4便分は、対象路線を運航している全日空に配分。
- ・大手航空会社に配分する、幹線以外の地方路線において自由に使用できる発着枠は合計16便とし、評価方式[2]により、日本航空7便、全日空9便とする。

※16便=37便-「新規航空会社分16便(4便×4社)」-「権益外便維持分4便」-「新規路線開設枠1便」

### 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[3]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。

\*参考1(発着枠数の推移)

	(現在)	(今回の配分)	(配分後)
日本航空	173	7+(1)	180+(1)
全日空	152	9+(5)	161+(5)
スカイマーク	28	4	32
エアドゥ	17	4	21
スカイネットアジア	18	4	22
スターフライヤー	9	4+(2)	13+(2)

※()枠は発着枠としては0.5便としてカウント

**\*参考2(新規航空会社への配分割合)**

今回の配分により、新規航空会社への配分割合が初めて20%を超えることとなる。


(新規航空会社への配分割合:18.1%→20.6%)

[1]1便には出発枠と到着枠の2つの枠(スロット)を必要とする。

[2]具体的には、全国的な航空ネットワークの形成・充実への貢献、運賃水準の低廉化の努力、安全の確保、及び効率的な経営の促進等の評価項目から構成。詳細については別紙のとおり。

[3]座席数100席未満の航空機。

**添付資料**

別紙(PDF ファイル60KB) 

**お問い合わせ先**

国土交通省航空局監理部航空事業課 金指

TEL:(03)5253-8111 (内線48502) 直通 (03)5253-8705



## 評価方式による評価の結果

評価項目	評価結果	
	JALグループ	ANAグループ
1. 利用者利便の向上の観点からの評価項目		
(1) 運賃水準の低廉化の努力		
旅客キロ当たり旅客収入が過去5年間で低下していること	×	×
(2) 安全の確保		
乗客の死亡を伴う事故が過去5年間で発生していないこと	◎	◎
(3) 全国的な航空ネットワークの形成・充実への貢献		
① 全国規模での航空ネットワークの形成・充実への貢献		
低需要路線の便数が過去5年間で増加していること	◎	◎
ナイトステイを実施している空港の数が過去5年間で増加していること	×	◎
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		
羽田空港の全路線便数に占める幹線以外の路線の便数の割合が50%を超えていること	◎	◎
前回到配分を受けた発着枠数に占める幹線以外の路線に使用している発着枠数の割合が50%を超えていること	-	-
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		
旅客キロ当たり営業費用が過去5年間で低下していること	×	×
従業員1人当たり営業収益が過去5年間で増加していること	○	×
3. 発着枠の効率的な使用の観点からの評価項目		
羽田空港の1発着枠当たりの輸送人員が過去5年間で増加していること	×	×
4. その他		
行政処分を過去5年間受けていないこと	×	×
点数合計(1.の観点の評価についてはこれを2倍にする。)	7	8
配分枠数(16枠を7:8で按分。小数点第一位は四捨五入。)	7	9