

混雑飛行場における 発着枠の配分について

2007年7月3日

国土交通省航空局監理部航空事業課

国内航空分野における規制緩和の経緯

参入制度

運賃制度

航空法制定(1952年)

路線ごとの免許制による需給調整規制

- 3社で路線の棲み分け
 - JAL: 国際線・国内線(幹線)
 - ANA: 国内線(幹線・ローカル線)
 - JAS: 国内線(ローカル線)
- 1986年: 棲み分け廃止。ダブル・トリプルトラック化(※)
 - (※) 同一路線を2社又は3社が運航すること
 - (ダブル・トリプルトラック化基準の緩和)
- 1997年: ダブル・トリプルトラック化基準の廃止
 - 1998年に35年ぶりの新規参入
 - ⇒ スカイマーク(羽田＝福岡線)、北海道国際航空(羽田＝札幌線)

認可制

- 総括原価主義
 - 能率的な経営の下で、適正利潤を含む総費用と総収入が均衡するよう設定
- 1994年: 一部届出化
 - 5割以内の営業政策的割引運賃等について届出化
- 1996年: 幅運賃制度の導入
 - 標準原価から25%の幅内で普通運賃の設定を自由化

段階的に規制緩和

航空法改正(2000年)

需給調整規制廃止し、事業ごとの許可制に。

事業参入

- 需給調整規制の廃止
- 事業ごとの許可制
 - 路線ごとの需給調整を前提とした免許制から、安全面の審査を中心とした事業ごとの許可制に移行。

運航ダイヤ

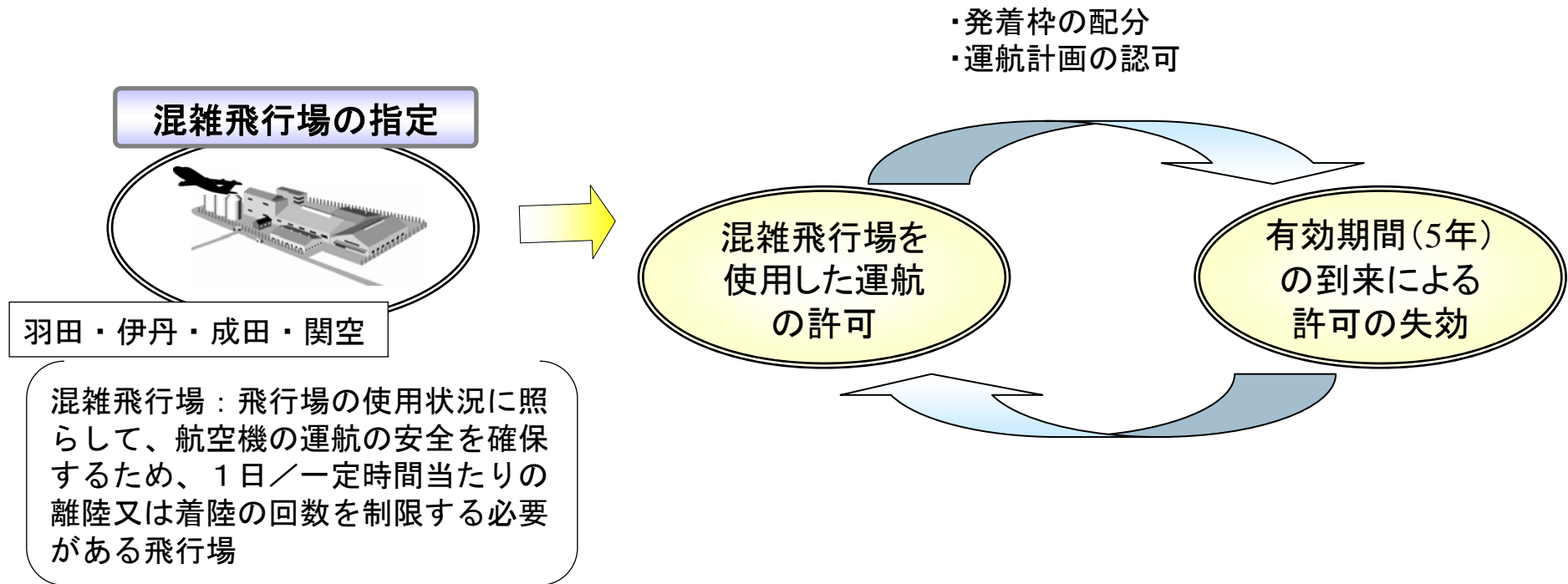
- 事前届出制
 - 路線の設定や増減便を、原則、航空会社の経営判断に委ねる。
- 混雑飛行場については許可制(変更する場合は認可)
 - 既得権益化を防止し、競争促進・国内航空ネットワークの維持・拡充の観点から5年毎に見直し

事前届出制(変更命令あり)

- 事前届出制
 - すべての運賃・料金について、原則、航空会社の経営判断に委ねる。
- 変更命令
 - 不当な運賃・料金については、国土交通大臣が変更命令。

現行制度

混雑飛行場を使用した運航の許可(航空法第107条の3)



混雑飛行場を使用した運航の許可及び運航計画の認可の基準

- 航空機の運航の安全上適切なものであること
- 「競争の促進」、「多様な輸送網の形成」等を通じた利用者の利便に適合する輸送サービスを提供するものであること
- 航空会社の当該混雑飛行場の「従前の使用状況」に配慮

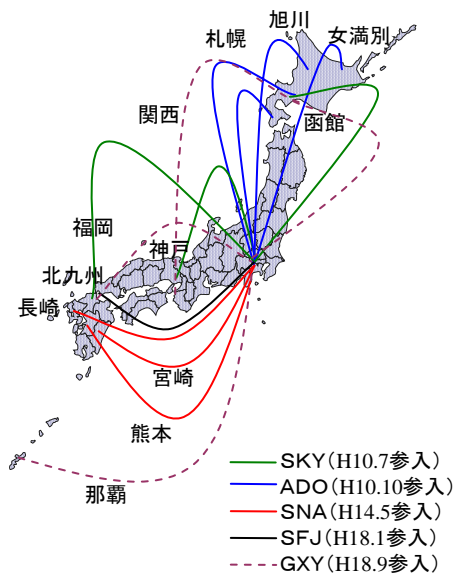
競争の促進

○「競争の促進」を図るため、羽田空港においては、新規航空会社に対して発着枠を優先的に配分している。

- ・発着枠が増加した場合、その一部を新規航空会社に優先的に配分。
- ・大手航空会社から発着枠の一部を回収し、新規航空会社に配分。

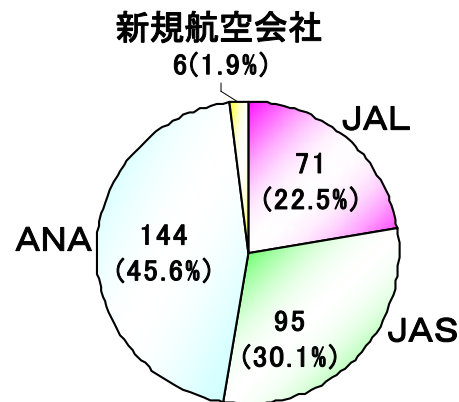
新規参入路線数の増加

(2007年6月1日現在。羽田空港発着の路線)



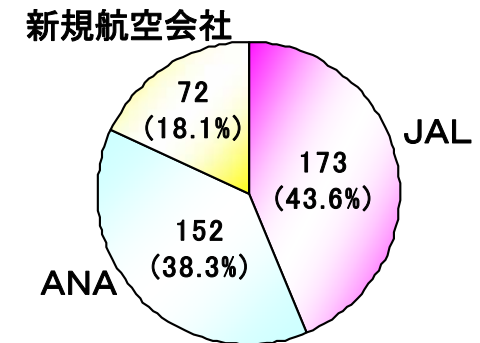
発着枠数の変化

2000年2月1日現在



【総発着枠数:316】

2007年6月1日現在



【総発着枠数:397】

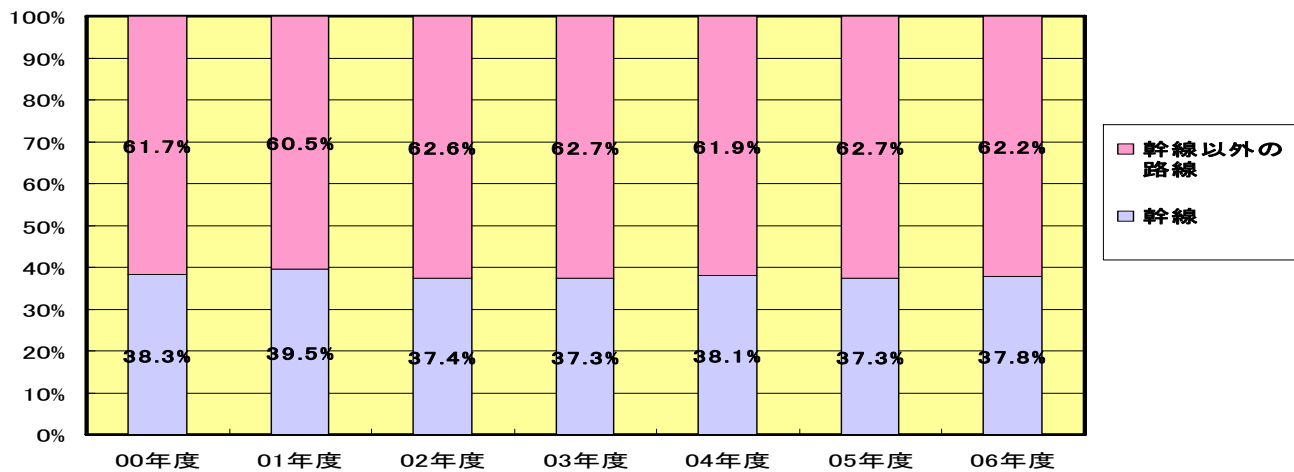
多様な輸送網の形成

○「多様な輸送網の形成」を図るため、羽田空港においては、全国的な航空ネットワークの形成・充実に対する貢献度のより高い航空会社に対して、より多くの発着枠を配分する仕組みを導入している。

- ・大手航空会社に対する発着枠の配分に当たっては、航空会社の事業活動の評価を実施し、その結果にしたがって配分。
- ・評価項目として、全国的な航空ネットワークの形成・充実への貢献に関する項目を設定。

全国的な航空ネットワークの形成・充実への貢献に関する評価項目	
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 前回は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

幹線及び幹線以外の路線の便数の変化



(注) 幹線とは、羽田と新千歳、伊丹、関西、福岡及び那覇を結ぶ路線のこと

羽田空港の国内定期便の発着枠の配分の経緯

