

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

平成24年10月

主な意見<新規航空会社の扱い>

- 新規航空会社による競争促進はある程度達成されてきている。新規をサポートするならどのようなサポートをすべきか整理する必要。(委員)
- 新規航空会社の12機という基準を変えない場合、卒業が近い会社が多く、新規優遇を考え直す必要もあるのでは。今までの新規の優遇は平等に分けていたが、新規に配慮しつつ、配分に濃淡が出るようにすべきではないか。(委員)
- 新規航空会社が小規模事業者と混同されており、定義を明確化する必要。(委員)
- 新規航空会社の経営基盤安定化及び早期自立化のため、12機以下の新規会社への優先配分の継続が必要。(航空会社)
- 実質、新規航空会社を卒業した会社もあり、運用途中での体系・枠組みの変更は公平性を損なう。(航空会社)
- これまでの優遇により、競争促進等の目的は達せられたと認識。新規への優遇配分を前提とせず、評価に基づく配分をすべき。(航空会社)
- 大手と新規を同時評価する場合、評価方法に留意が必要。例えば羽田の幹線以外比率の増加といった「過去からの改善度合い」を評価する項目については、原則比較評価の対象外とすべき。(航空会社)
- 新規航空会社についても、地方航空ネットワークの維持・拡充を通じた地方活性化への貢献や意思を重視して配分すべき。(全空協)



論点

- これまでの新規航空会社への優先配分により、既存4社については、競争促進の目的はある程度達成されたとの見方があるが、今後どうあるべきか。
- 新規航空会社の評価についてどう考えるべきか。(大手同様地方航空ネットワーク等を評価するべきか、その場合評価項目に見直しが必要なものがあるのではないか。)
- これまでの新規航空会社の基準(12機)に満たない航空会社に対する配慮をどう考えるか。
- 今後、新たに参入しようとする航空会社が現れた場合、どのように考えるべきか。

主な意見＜地方ネットワークのあり方＞

＜地域活性化・観光＞

- 地域活性化に資する配分をすべきであり、ローカルtoローカルの維持についても考えていかなければならない。(委員)
- 観光の観点からも羽田のネットワークを考える必要。(委員)
- 地方ネットワークは大きな論点だが、生活の維持なのか、地域の活性化なのかで異なる。特に地域の活性化という点に価値を置くべきではないか。(委員)
- 羽田の発着枠は国民の貴重な財産。今後は定住人口が減少し、交流人口で活性化するしかない。羽田ネットワークは交流の視点から重要性が増している。(委員)
- 国際戦略総合特区等との関連でも、物流・人流を促進するため、羽田と各地域の航空ネットワークを充実していくべきではないか。(委員)

＜地方路線の維持＞

- ローカルtoローカルの路線減少をくい止める必要があり、この前提で航空会社のネットワークをいかに評価し、路線を維持できるか考える必要。(委員)
- 地方路線維持については補助だけでなく、地域の積極的な取組を応援すべきではないか。(委員)
- 供給が減ると需要が減り、需要が減ると供給が減るという負のスパイラルを食い止めることを考える必要。(委員)
- 少子化の中、どの程度地方路線を維持すべきなのかも考える必要。(委員)
- 「1便・3便ルール」の対象路線は、ナショナルミニマムの観点から必要不可欠な路線である一方、多くは赤字。対象路線を自助努力で運航する航空会社に対し将来にわたって維持のインセンティブを働かせることが必要。(航空会社)
- 地方活性化枠の設定や、低需要路線の維持・確保を評価するような項目等を追加してはどうか。(全空協)

論点

- 地方路線ネットワークの維持・充実のあり方についてどのように考えるべきか。
- 維持の厳しいローカル＝ローカル路線や低需要路線のネットワークについてどのように考えるべきか。評価項目での重視等、維持するためのインセンティブを考えるべきか。
- 少子化や定住人口の減少が進む中、地方路線ネットワークをどのように評価すべきか（増加分（フロー）で評価すべきか、現状の規模（ストック）で評価すべきか。）

主な意見<安全面での評価>

- 安全面等でしっかりと事業者が評価される評価項目を検討する必要。(委員)
- 今の安全の項目は最低レベルのもの。死亡にならなくても、その手前のものは起きており、ブレイクダウンして考えていくべき。エアラインがどう努力しているかを評価出来ればよい。(委員)
- これまでの配分ルールは大雑把であり、差が付かないようになっている。例えば安全で死亡事故がないというのは当たり前であり、きちんと見直すべき。重大インシデントや、イレギュラー運航など、様々な視点があり得る。(委員)
- 安全について、重大インシデントや行政処分、定時出発率等様々な項目を出して貰っているが、各社共通して比較出来ると良い。(委員)
- 安全上支障を及ぼす事態の発生率、安全確保に関する行政処分等について、事業規模を勘案した上で評価してはどうか。(全空協)

論点

- **安全の評価項目についてどのように考えるべきか。**

主な意見<競争性の導入>

- オークションについては、外国でも事例がなく、慎重に判断する必要。(委員)
- オークションの目的である効率性の観点はずでに現行の評価項目に入っている。(委員)
- オークションは難しいと考えている。スロットは時間帯により価値が全く異なり、タイムスロットを対象としないと、市場メカニズムが効率的だという点を生かせない。また、発着枠は誰のものか、という議論もある。(委員)
- 今まで時間帯別配分はしておらず、同様に考えるとオークションにおいても発着枠単位で考えることが妥当。(委員)
- 航空会社のコスト増により、運賃の高騰や地方路線から高収益路線へのシフト等がおこり利用者利便を損なう可能性。(航空会社)
- 導入する場合、事前に、発着枠を資産化するため、担保権設定・賃貸借・売買が可能となるよう、法制化が必要。(航空会社)
- 効率性の観点でオークションは優れた手法の一つ。そのようなメカニズムを使いつつも、地方へ配慮したものが出来ないか。(委員)
- 地方自治体による政策枠への申し込みに市場メカニズムを組み合わせる、という発想もありうるのではないか。(委員)

論点

- **オークションに関しては様々な課題が考えられ、さらなる整理が必要ではないか。**
- **一方、競争性の要素は重要であり、政策枠等の活用が考えられないか。**

主な意見<破綻事業者>

- JALの経営再建問題をどう考えていくかは避けられないのではないか。(委員)
- 破綻事業者については、事業者に期待された責務を全うできなかったものとして、適切に評価に反映すべきではないか。(航空会社)

論点

- 破綻事業者に関する取扱をどのように考えるべきか。
- 評価項目への影響をどう考えるべきか。

主な意見<評価項目の見直し等>

- 現行のルールは大ざっぱであり、少なくとも現行ルールよりももう少し点数化できるような精緻なものとするべきではないか。(委員)
- 航空市場はどんどん変化していくので、なるべくルールや評価内容を単純化すべきではないか。(委員)
- 航空会社にとって、将来の経営の指針やインセンティブとなるような配分基準となるよう、検討すべきではないか。また、次の発着枠配分評価のときにもそれを適用するべきではないか。(委員)
- 大手と新規を同時評価する場合、評価方法に留意が必要。例えば羽田の幹線以外比率の増加といった「過去からの改善度合い」を評価する項目については、原則比較評価の対象外とすべき。(航空会社)
- 低需要路線の維持・確保を評価するような項目等を追加してはどうか。(全空協)

論点

- 評価項目を今日的視点で見直すべきではないか。
- 将来の経営の指針となるよう、また、今後、航空法に基づく混雑空港使用許可の更新の際に活用できるよう、評価項目を定めるべきではないか。