

平成24年10月1日（月）

於：国土交通省11階特別会議室

第3回羽田発着枠配分基準検討小委員会

議事録

国土交通省航空局

【事務局】 ただいまから第3回羽田発着枠配分基準検討小委員会を開催いたします。ご出席の皆様方におかれましては、大変お忙しいところ、また、この時刻の大変忙しいところをお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

私、事務局を務めさせていただきます航空局航空事業課の久保田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、開会に当たりまして、吉田国土交通副大臣よりごあいさつを申し上げます。副大臣、よろしくお願いいたします。

【国土交通副大臣】 委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中、本日、ご出席いただきましてことを感謝申し上げます。第1回、第2回のこの委員会におきましては、事務局からの羽田発着枠を取り巻く状況、また、検討課題、そして2回目におきましては航空各社、そして地方公共団体等からのヒアリングをしていただいたところでございます。そして、本日、第3回はほんとうに大きな問題でございました新規航空会社の取り扱い、また、地方ネットワークのあり方といった主要なテーマを今日は本格的にご議論をしていただく、そういうふうにご考えているところでございます。

また、先日、実を言いますと視察をしてまいりました。今回、D滑走路ができることによりまして、羽田の騒音というものが千葉市内に南風という形で夏の間起こっているということでごございまして、私、先日、その現場へ行ってまいりました。関係自治体、千葉市の市長さんから大変厳しいご意見も出ておりましたが、地域の皆さんも含めて羽田の重要性はよくわかっている。重要性をよくわかっているから、自分たちのこの突然降ってわいたような騒音については、首都圏でこのことを持ってもらいたい。首都圏各地で持ってもらいたいという市町村のお話でしたが、私のほうから、いやいや、羽田はやっぱり国の玄関でありますから、国全体としてこの千葉の皆様方にご負担をいただいている部分については、どう対応するのかと考えなければならない。そういうふうにお話もさせていただいたところでございます。

さはさりながら、羽田空港の発着枠の拡大につきましては、首都圏の航空需要、地域活性化を望むために必要不可欠であります。それぞれの課題につきまして真摯かつ適切に取り組んでまいる所存でございます。過日、海外に出ますと、海外の方から必ず羽田の発着枠、今回は国内に向けての発着枠でございますが、羽田はもちろん、今申し上げましたように国際線、外に向かった海外公約の部分もでございます。それらを含めまして、本日、皆様方の貴重なご意見を賜りながら、羽田の貴重なこの発着枠が有効活用されるような配

分基準の取りまとめに向けてご議論をしていただければと存じる次第でございます。大変お疲れのところ、こうしてお集まりいただきまして、改めて感謝を申し上げますと同時に、活発なご意見、ご議論もお願い申し上げまして、担当副大臣としてのごあいさつとさせていただきます。本日はどうもありがとうございます。

【事務局】 副大臣、どうもありがとうございました。

なお、冒頭のカメラ撮りはここまでとさせていただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。

では、次にお手元にお配りしております資料の確認をさせていただきたいと思えます。1 ページ目の上に議事次第とございます。その次に配席図がございます。配席図の下には委員等名簿という形でございます。その後、資料1ということで羽田空港における騒音軽減に向けた取り組み状況、資料2-1として羽田空港発着枠に係る主な意見と論点、資料2-2がその参考資料でございます。そして、資料3としまして第2回小委員会追加質問に対する航空会社の回答となっております。皆さん、資料の不足等ございましたら、事務局のほうまでお申しつけくださいますでしょうか。よろしゅうございますか。

なお、資料2-2と資料3につきましては、前回の小委員会後に委員の皆様方から追加で質問等がございましたことにつきまして、事務局から、そして航空会社からの回答という形の部分がありますので、よろしくお願ひしたいと思えます。

なお、本日は全ての委員にご出席いただいているところでございます。柳川先生、少しおくれていらっしゃるということですが、確実に来ていただけると聞いてございます。また、国交省サイドにつきましては、室井国土交通大臣政務官においては別件がございますので、本日は欠席をさせていただいております。それから、9月11日に航空局の人事異動がございまして、航空局長、田村局長に交代しているところでございます。ご紹介をさせていただきます。

【航空局長】 田村でございます。よろしくお願い申し上げます。

【事務局】 それから、卓上のマイクの使用法でございますが、こちら、私が使っているのは調子悪いのですけれども、ボタンを押していただくとマイクに赤いランプがつかます。それでお話をいただければと思えます。終わりましたら、もう一度ボタンを押していただいて、電源を切っていただくようお願いいたします。これ、毎回ですが、マイクはお2人で1台となっております。ご不便をおかけしますが、よろしくお願い申し上げます。また、委員の皆様方のお手元には軽食を用意しておりますので、ご遠慮なく召し上が

っていただければと思います。

それでは、以後の進行につきまして、竹内委員長にお願いしたいと思います。竹内委員長、よろしくお願ひいたします。

【竹内委員長】 皆様、お忙しいところお出でくださりましてありがとうございました。では、早速、議事次第に従いまして議事に入ってまいりたいと思います。本日はごらんとおり、事務局からまず資料1に基づきまして羽田空港における騒音軽減に向けた取り組み状況について簡潔にご紹介いただいた後で、資料2-1、それから、2-2に基づいて、これが本日のメインテーマになります。羽田航空発着枠に係る主な意見と論点につきましてご説明をいただき、その後、意見交換をしたいと思います。よろしいでございましょうか。

では、最初にまず事務局から資料のご説明をお願いいたします。

【事務局】 それでは、資料のご説明をさせていただきたいと思います。まず、資料1でございます。これは冒頭、吉田副大臣からのご挨拶の中にもございましたが、羽田の増枠の裏には騒音問題というものがございます。千葉市を中心とした東京都以外の騒音問題というのがございますので、そのことにつきまして委員の皆様方にこういう問題があることもご承知おきいただきたく、簡潔に私のほうから説明をさせていただきたいと思います。

資料をめくっていただきまして1ページ目、羽田は22年10月にD滑走路を供用してから並行滑走路として2本の滑走路から同時に離着陸するというをしないとなかなか容量アップしないということで、この1ページ目は北風時、北風と申しますのは大体冬場でございます。こういったときには図で見いただきますと、交わる点が大体、木更津の上空あたりになります。こういったところに音が発生しているという実態でございます。これを改善すべく次の2ページ目、ルートの変更を行ったり、3ページ目、左側ですが、より海上の富津沖を通るようなルートを航行するというで、例えば海ほたるの上に夜間でもこの海上ルートが行けるように灯火を整備するような事業に現在着手しているところでございます。

それから、4ページ目ですが、南風時、これが大体夏場でございます。ここをごらんいただきますと、夏場、南風の好天時とございますが、東のほうから、北ないしは南から合流してくるという形でございます。これがちょうど千葉市の上空になります。その次、拡大図をごらんいただきますと、5ページ目でございます。点線で示しているところが当初22年10月にDランを運用したときに設定しているものであります。パイロットの皆

様方にご協力いただいて、非常に精度高くこれをやることによりまして、交わる点で非常に音がうるさく、これはちょうど住宅密集地の上となってございます。ということもありまして、この交わる点をずらすべく、現在、このブルーのライン、これはごらんいただくと東金道路の上、ゴルフ場の上となっております。

ただ、ここを交わる点とは申しまして、それぞれ分かれて入るところ、住宅地の上でございますので、まだまだ騒音の問題があるということで、その次のページをごらんいただきますと、特に今の南から入るところについては、高度の引き上げということで5,000フィートのところを7,000フィートまで上げて段階的に下ろしていく、こういうことを今年の8月23日から試行的に検証という形で行っているところでございます。これでもまだなかなか音の問題がございまして、航空局のほうからはその他の中長期的な取り組みについて検討を行うとともに、航空会社の皆様におかれても、より音の静かな運航方法はございませんかということについての知恵を求めると同時に、音のうるさい機材の早期退機等々のお願いもしているということでございまして、このようなことがあることをご承知おきいただければと思います。この件につきまして、担当課長の滝川課長、何か補足ございますでしょうか。よろしゅうございますか。

資料1の説明は以上とさせていただきます。

続きまして資料2-1、資料2-2につきまして簡単にご説明をさせていただきたいと思っております。資料2-1につきまして1ページをめくっていただきたいと思っております。これは第1回目、第2回目及び先生方が追加で質問いただいたところを主な意見と論点という形で事務局のほうで整理をさせていただいたものでございます。項目としましては全部で6項目という形で整理をさせていただいているところでございますので、私から簡単にご説明をさせていただきたいと思っております。

まず、1ページ目をめくっていただいて主な意見ということで、これも冒頭、副大臣の挨拶の中にございましたが、新規航空会社の扱いという問題でございます。これにつきましては、委員の皆様方から多数の意見をいただいておりますし、また、事業者、それから、全空協のヒアリングにおきましてご意見をいただいているところであります。競争促進がある程度達成されているんじゃないかとか、卒業が近い会社が多いのではないかと、定義を明確化する必要があるのではないかと、12機以下のところについては優先配分の継続が必要ではないかと等々のご意見をいただきました。論点としましては、この枠組みの中にございますが、既存4社につきまして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、それから、その会社の評価についてどう考えるべきか、大手と同等に評価すべきなのか、その評価項目の見直しが必要なものがあるのではないかという視点です。

また、従来の新規航空会社の基準、12機に満たない会社に対する配慮をどう考えるのか、それから、今回はそういうことは起こっていませんが、今後新たに参入してくるような新規会社があらわれた場合、どのように考えるのかということでもあります。この点につきましては、資料2-2のところで補足的に説明をさせていただきたいと思いますので、資料を、クリップを外していただきまして横に置いていただければと思います。まず、資料2-2、参考資料1ページ目をめくっていただきたいと思います。1ページ目となります。これまでの配分方法及び使用ルール、これも追加の質問ということでもいただいておりますので、簡単にまとめてございます。前回、平成22年10月にDランを供用したときに国内線で37便の増便を行いました。そのときにどういう配分をしたかということと使用ルールとの関係です。

まず、37の増枠、左を見ていただきますと、上に16便とございます。まずは優先するものということで新規航空会社に16便を均等に1社4便ずつ、均等に優先配分をさせていただきます。これにつきましては使用の用途制限につきましては、うち1便は地方路線限定、残りは12枠という形になってございます。次いで増便37の下を見ていただきますと、16便が大手航空会社ということで評価方式によって配分を行っているところであります。この評価方式の大手16便につきましては、地方路線に限定という形になってございます。その他5便を政策枠ということで配分しておりまして、37便の中の5便につきましては、出発枠付与による路線維持という点、それから、到着枠の有効活用という点、そしてチャレンジ枠という点でそれぞれ配分をしております。これ以外に、国内地方路線枠、際内乗継改善枠というものが22年10月以前の配分のときに設けられたものであります。

一方、使用ルールについては一番右端をごらんいただきたいのですが、転用制限というのがかかってございます。まず、1便ルールでございますが、これは1便未満になる場合には、その枠を回収して希望する航空会社を募集するという制度でございます。ちなみに、6社、どんな状況で運航しているかと申しますと、この下の表のところのとおりでございます。それから、3便ルールというのが別途ございます。これにつきましては、3便以下の路線をグループ化しまして、減便時には他の少数3便以下の路線にのみ転用することが

できるという制度でございます。これにつきましても現在6社はどのような路線をやっているかということの数につきましては、下の表のとおりでございます。JALが11+季節運航便1、全日空が23という数字でございます。

それから、2ページ目をごらんいただきたいと思います。新規航空会社の定義及び検証であります。平成16年9月の前々回のスロット懇談会におきまして議論をいただき、まとめたものがこちらでございます。視点としましては、利用可能な航空会社の増加、運賃低廉、多様化、それから、需要の喚起ということ、それから、新規というのは大手に対して十分な牽制力を備えるということがあるのではないかと。どういう規模要件かということ、スケールメリット等を勘案して決めることが必要という視点で、それぞれ現在どのような状況かというのを下の(1)から(5)というところで効果検証を行っているところであります。

まず、1点目、利用可能な航空会社の増加でございますけれども、これについては地方路線でも新規の参入路線が拡大、それから、高需要路線は増加はしています。ただ、1社の参入は大きな変化が見られないというところは、次の3ページ目をごらんいただきたいと思います。3ページ目の左のほうはネットワークを平成16年と平成24年度ということを示しています。上の段は羽田路線です。下の段は全路線ということで、このような形で路線が、ネットワークが拡大しているということがよくわかるわけですが、羽田について見ますと右の部分であります。3社、4社のところは確実に増えてきていることが見受けられますが、1社のところについては大きな変化はないというのが実態でございます。

それから、2点目、運賃の低廉化につきまして、次、4ページ目をごらんいただきたいと思います。旅客1人を1キロ当たりの収入という形で運賃水準を同一単位において比較する指標としてイールドというのがございますが、その変化を経年で追ったものであります。上の段の赤の部分が、これが6社の平均ということでありまして、下のブルーのところは新規4社の平均という形であります。新規の会社のイールドは全体平均を下回る傾向にあるということが見て取れるかと思えます。

それから、3点目、需要の喚起という点です。それにつきましては5ページ目をごらんいただきたいと思います。平成10年を指標100として羽田＝札幌、那覇、熊本、それから、全路線、新規参入路線という形で整理した——北九州もございまして、それを整理したものであります。これをごらんいただきますと、全路線というのが赤の線であります。それを新規参入路線は上回っておりますし、那覇や熊本や札幌というところも上回ってい

ることがわかります。左上の部分、これは羽田＝北九でありますけれども、17年に新規参入を行って、需要が約7倍に増えているという形で顕著な増加が見受けられるところがあります。

加えて4つ目、大手の牽制力ですが、次の6ページ目をごらんいただきたいと思います。これは前回、1回目の資料の中でもご説明しましたが、まとめてみました。新規のシェアが50%以上のところ、これは北九であります。それから、30から50のところ、これは札幌や熊本であります。それから、30未満のところ、どこにつきましても新規が参入することによって大手の運賃幅が広がるということと低い傾向に広がっていくというような傾向が見て取れるわけでございます。

それから、5点目、スケールメリットの享受につきましては、次の7ページ目をごらんいただきたいと思います。ユニットコスト、右側のところですが、平成16年と平成23年、直近の状況の比較であります。ユニットコストと申しますのは、※にございますが、1座席当たり1キロメートルを運ぶときの費用であります。これは各社のコスト水準を同一単位で比較する指標ということで一般的に用いられているものですが、新規につきましては機材数の増加とともにコストの低減が図られているところであります。特に左側の表を見ていただきますと12機という基準があります。スカイマークは12をクリアになると急速に機数が伸びているという状況が見て取れるかと思えます。これが論点1のところ です。

論点2につきましてご説明をします。資料2-1の2ページ目をごらんいただきたいと思えます。地方ネットワークのあり方ということで、これにつきましては地域活性化の視点、そして地方路線維持の視点ということでございます。その中でローカル to ローカルの維持をどう考えるべきか、活性化という点に価値を置くべきではないかという点、それから、発着枠は国民の貴重な財産なので、航空ネットワークの交流の視点から需要は増加しているのではないか、いろいろなご意見をいただいております。また、地域の積極的な取り組みを応援すべきではないかという話をいただいております。1便・3便ルールの対象路線、これは必要不可欠なものなのだけれども赤字になってしまう、将来にわたって維持のインセンティブを効かすべき、等の意見をいただいているところであります。それを論点という形でまとめると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、ローカル路線、低需要路線のネットワークについての考える視点、インセンティブをどのように考えるべきか、また、評価の方法、これはフローにすべきなのか、

ストックで評価すべきなのかという点をいただいているところであります。

これで2-2のほうをもう一度見ていただきまして、これの資料の8ページ目以下を簡単に説明したいと思います。前回、航空会社のほうから説明をいただきましたが、そのときに10万、40万とかいろいろとありましたので、どう評価していいか、もう少し客観的にお願いしますという話があったかと思えます。これで8ページ目、9ページ目のところで、羽田路線についての旅客数を示したものであります。全50路線の中で、このブルーに塗ってあるのが、いわゆる幹線-幹線というところでありまして、40万という数字が29番以下でありまして、その次のページを見ていただきますと、大体3便ルールに該当するところが40万というような数字であります。また、10万人以下、これは航空局のほうで低需要路線と言っておりますが、それについてはおおむね1便ルールが適用されるようなところというふうにごらんいただければと思います。

これは羽田路線ですが、それを全路線、羽田以外のところで見ますと、次の10ページ、11ページでございます。羽田以外の路線は全てで182路線ありますが、うち40万以下のところは、この左の21番以下であります。全部で162路線は40万以下という数字でございます。さらに10万以下につきましては、この中ほどの58番以下であります。これが125路線でございます。こういった実際の数字という形であります。それを各社ごとに比較しますと12ページをごらんいただきたいと思えます。これは第1回目のときの資料の56ページのものでありますけれども、各社ごとに19年、24年につきまして幹線、それから、羽田地方路線、それから、離島を除いた地方-地方路線、離島路線につきましての比率、路線数と便数につきまして比較したものとなっておりますので、ごらんいただければと思います。

それから、論点のほうに再度戻っていただきまして、論点、3ページ目でございます。3ページ目、主な意見ということで安全面での評価ということでございます。この安全面の評価につきましては、しっかりと事業者が評価されるような評価項目を検討する必要があるのではないか、差がつかないようにしているのではないか、きちっと見直すべきではないのかといったご意見をいただいております。これにつきましては安全の評価項目についてどのように考えるべきかという視点でございます。

これにつきましては参考資料のほうでさらに補足をしたいと思えます。資料の13ページのところをごらんいただきたいと思えます。資料2-2の13ページでございます。安全に関する指標に関しましては、基本的な考え方としましてICAOにおけます安全に係

る情報の取り扱いというのがございます。来年の3月に勧告が予定されております。それが採択される見込みであります。結局、安全については情報をきちっと報告をしていただくことが必要なので、安全に係る情報は安全以外の目的のために利用してはならないというような勧告がなされてございます。

また、その一方で、安全といったときに航空事故や重大インシデントの発生源、この責任が誰なのか。航空会社なのか、メーカーなのか、それともその他の人なのかというところの難しいものもあるということで、今回は具体的な案までは提示できなかったのですが、方向としましては航空機事故等の事象の結果を指標に用いるというのではなく、その一方で、航空会社の不断の取り組み、安全については不断の取り組みが必要ですから、最後のところですが、安全性の向上に向けてインセンティブが働くような指標をスロット配分の指標として用いてはどうかという方向性につきまして、事務局としての考えを示しているところであります。

資料の14、15ページは、なかなか航空会社の責任ではないような事例というのがある。その紹介でございまして、この説明については割愛をさせていただきます。

それから、資料2-1に再び戻っていただきたいと思っております。3ページ目の安全のその次の項目です。競争性の導入でございまして、スロットオークションにつきましては、慎重なご意見もございましたし、また、考えられるのではないかという意見もございましたが、この点についてのご議論と、それから、やはり競争性というか、地域の発想というか、そんなものを組み合わせる発想というのがあるのではないかというご意見がございました。論点としましては、一番下のところでありまして、オークションについてはさまざまな課題が考えられます。実際にワークさせようと思うと法律上の手当が必要ではないかと考えておりますので、その意味で言うと、来年春の配分というよりは、さらに中長期的な問題としての整理が必要ではないかという視点でございまして、その一方で競争性ということの要素を入れることは重要であるという視点から、政策枠等の活用が考えられないかという論点の提示でございまして。

そして、次のページをごらんいただきたいと思っております。最後のページでございまして、主な意見としまして破綻事業者の問題をどのように考えるか、JALの経営再建問題をどう考えていくか避けられないのではないかと、適切に評価に反映すべきではないかというご意見等々があったわけでありまして、論点としまして破綻事業者に関する取り扱い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ということでありまして。

それで、最後、この下ですが、評価項目の見直し等でございます。これにつきましては、現行のルールが大ざっぱであって、もっと精緻なものとするべきというご意見がある一方で、ルールや評価内容は単純化すべきというご意見もございました。また、これを今回というか、要するに次の評価のときにも適用すべきではないのか、それから、過去からの貢献度合いというものをほんとうにそのまま残しておくのかというようなご意見もございました。論点としましては、評価項目を今日的視点で見直すべきではないのか、将来の経営の指針となるよう、また、今後の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のかという論点かと思えます。

ということで、事務局からの説明は以上とさせていただきます。少し長くなりまして申しわけございません。

【竹内委員長】 ご説明、ありがとうございます。

それでは、ただいまご説明いただきました資料、そのほかにも資料がございますから、それらを参考にさせていただいて質疑及び意見交換に移りたいと思います。基本的には自由にどなたからでもご意見を出していただきたいのですが、事務局のほうで大きく資料の2-1で論点①、②、③、④と4つに分けてくださいました。全部一括してやってしまいますと議論が錯綜して見落としてしまう点があったりすると困りますので、一応、大きくこれを2つに分けて、先ほどもありましたとおりで重要な点として新規航空会社をどう扱うのかという点、それから、地方の航空ネットワークをどうするかという点、まずこの①と②の論点に絞りまして、こちらで時間を使いまして皆さんからご意見をちょうだいする。その後、その後半に入って③、④の論点に移る。こういう段取りでいきたいと思えますから、よろしくご協力お願いいたします。

では、この論点の①、②、資料の2-1ですと1ページと2ページになりますけれども、この点につきまして皆様からいろいろご意見、コメント等、ご質問もあわせてちょうだいいたしたいと思えます。どなたからでも結構ですから挙手にてお知らせください。いかがでございましょうか。

では、加藤さん。

【加藤委員】 今日ぐらいからそろそろ意見を言ってもいいかと思っております。前回、①と②の論点を完全に分けたような形だったのですが、①と②の論点は裏表と申しますか、つながっております。例えば新規の参入企業は経営基盤が十分でないから幹線あるいは収益路線に入っている。だから、当然、ネットワークが張れていないというわけですね。参

入の目的はそもそも何だったかという、事務局にまとめていただいた資料から読み取れますように、運賃面、量の面、それからコストの面、目的を一定程度達していると思うんです。そうすると、新規の扱いを今までのようにしなくていいのではないかということになる。ただし、12という数字について政策的な継続性を考えるのであれば、それから遠いところに関しては若干の配慮が要るだろうけれども、恐らく皆と同じような評価軸でいいのではないかということになります。すると、ネットワークで考えていくということになろうかと思うんですね。

事務局が書いていただいたので少し言うておきますと、ストックか、フローかということですが、こういう形でネットワークが築かれてきて、内部補助という形でやっておられる。そうすると、評価の細分化ということもあわせて、12ページというのはネットワークをうまく分けていただいています。羽田と地方、地方と地方、離島という形で3種類で、しかも、その横に数字が並んでいます。これを使ってウエートをつけられるという仕組みです。以上のように、①と②は非常に関係していて、しかも、①をクリアにされるのであれば、もう②のほうで見ているのではないかと思っているのがここ数回の私の感想でございます。そのほかのことに関してはまた後ほど時間をいただければと思います。

【竹内委員長】 では、加藤委員からのご意見を1ついただいたところでございますが、ほかにはいかがでしょうか。今の点に関してでもいいですし、あるいはほかの論点でも結構ですが。

では、花岡さん。

【花岡委員】 花岡です。まず、新規航空会社について話をしたいと思います。コメントが今まで出ていまして、新規という呼び方自体に問題があるかという話もありますが、まず、新規航空会社という枠を優先配分するといってきた当時の国内航空マーケットの状況と、あと今の国内航空マーケットの状況がかなり違っているというのをまず認識しなくてはいけないかなという点です。当時はまだJASもありましたけれども、新規枠ができたときは3社の寡占と言われているような国内マーケットの状況で、そこにスカイマークとAIR DOが入ってきたというのが、新規枠を考える最初の動機だったと思うんです。

そのときにやはり寡占の状況から競争を促進するという意味で新規枠をつくったというのは非常に意義があったと私も思っておりますが、今は6社プラス今年から3社、LCCと言われている3社が入りまして、一応、全国展開するような航空会社が、今、国内でもう既に9社あるわけですね。9社が常に競争をしているような状況の中で、特に幹線では

4社路線以上の路線がもう出てきていますし、そういった中で新規枠というのは残しておくというのは、逆に競争環境を歪めてしまう可能性がありますので、今は新規枠というのを入れるマーケットの状況ではないと思います。

これはもう一つ、論点の中で新たに参入しようとする航空会社があらわれた場合というところも重要でして、LCCはビジネスモデルの観点から羽田は混雑航空なので入らないというような状況ではありますが、彼らが入らないという理由はないわけで、入りたいとったら、入ることを考えなくてはいけないわけですね。そういった中で例えばジェットスターなどは非常に速いスピードで機材を増やしておりまして、機材と経営基盤安定化の関係を考えますと、この論点の1ページ目の4番目にある経営基盤安定化と12機という関連性も今の航空の世界の需要のスピードから考えてもあまり関係なくなっているのかなというのがあります。そういったことを考えて新規航空会社については、今回、特別枠、優先配分として考える時期ではないと思います。

ただ、1点ですが、私が、1回目に多分申し上げたと思うのですけれども、将来に向けて使うという、この新しい評価の指標、将来に向けて使うという観点を考えると、今回、来年3月のための配分をする、評価をするわけで、最後の最後に評価の方法を変えてしまうと、それを考えて経営してきた会社にとっては若干不利益になる可能性があるので、若干発言が矛盾してしまうかもしれませんが、そういう意味で突然、ルールを変更するという点で若干問題は残っているかもしれないので、その点を今回限りで何か別の形で配慮するということは、1つ考えてもいいのかなと。ただ、ベースとしてはきちんと評価指標を考えて、全社、6社ともにその評価の基準を適用した上で、プラス突然、今回、ルールを変えるという点で機材計画というのは、突然変えられるものではありませんので、そこをどう配慮すべきかということを考えてみるべきだと思います。

以上です。

【竹内委員長】 ありがとうございました。

ほかにはいかがでしょうか。逢見さん、お願いします。

【逢見委員】 逢見です。まず、1番目の新規航空会社の扱いでございますが、今日配られた参考資料を見ましても、運賃の低廉化・多様化であるとか、あるいは需要喚起という点については、当初の政策目的はかなり達成されつつあるのではないかと考えておりますので、今後は、優先的に新規会社に配分してきたということについては見直してもいいのかなと思います。ただ、最後発の参入会社については、まだ12機に至っていないとい

うのがありますから、そこを突然ルールを変えるということは政策の継続性という点からもうまかないと思いますので、そこは配慮すべきだろうと思います。

もう一つ、地方ネットワークでありますけれども、ここは航空会社さんのヒアリング等からも、内部補填でもなかなか維持が厳しくなっているという状況を考えますと、やはりそれを努力しているということについて評価していくべきだと思います。論点1との共通点もありますけれども、今日配られた資料の、評価項目の見直しのところで、(3)の全国的な航空ネットワークの形成・充実への貢献の評価項目が、例えば国内全路線便数に占める低需要路線の割合、あるいは低需要路線の便数の過去5年間の増加ということで、これは既存の大手2社を前提にしてつくっている評価項目でありますけれども、新規の航空会社も同じような視点で航空ネットワークという点で見るとすると、この見方を少し変える必要がある。

それから、ストック、フローということ言えば、増加ということだけで評価するのではなくて、既存の路線規模を維持しているということについてもやはり評価すべき点があるのだらうと思います。そういう点で、この評価項目を、大手2社を前提にしたものから、新規参入会社も含めてネットワーク形成についての貢献度を見ていくこととしてはどうかと思います。今までの配分はどちらかというとな新規を参入させることによって乗客に対して価格や利便性、需要喚起ということだったのですけれども、今回はそこに加えて地方ネットワークという視点をより厚く加えるような配分の考え方ではどうかと思います。

今後、新規参入会社が出てきた場合、どう考えるかということなのではすけれども、羽田の増枠というのは、最初のときに説明があったかと思いましたが、いわばこれで完成形というふうにご考えておきまして、もし今後、新規航空会社が参入するという場合に増枠ということでご対処することになるのか、あるいは既存の枠を回収して再配分することになるのかというのがあると思いますし、この時点でまだそこについて予測することはできませんので、今回はあくまでも発着枠の増枠という枠の中での政策判断ということだと思いますので、今後の問題はまたちょっと状況が違うということを考えれば、必ずしも将来のことまで予測してルールを次の部分まで考えておくという必要はないのではないかと私は思っております。

以上です。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

そのほかには。

【廻委員】 ほぼ同じようになってしまっていて申しわけないのですが、やはりこの混雑空港の使い方を多様なネットワークの形成と、競争の促進という視点で見たと、競争の促進という側面はある程度実行できたように私も思います。新規の航空会社を幹線に参入させ、競争が図られたわけですが、多様なネットワークの形成のほうは、一概にそうとは言えません。地方路線はかなり厳しくなっていますから。

それですから、新規航空会社の扱いに関しては前のやり方は踏襲する必要はないのではないかと思います。新しい評価基準にのっとって新規会社も評価していいのではないかと思います。しかしながら、これはどの先生もおっしゃっていますが、何事もドラスティックな変更というのはあまりいい結果を及ぼしませんので、何かの形で考慮をする必要があるでしょう。特に12機に満たない企業もありますから、少しハンディをつけるなど、ある程度考慮するような細やかな評価システムをつくっていくことも考えられます。全部大手と同じ評価だということも、これもまたちょっと乱暴な感じもしますので。

それから、ローカルのネットワークの件なのですが、今後、人口減少の時代にあって航空ネットワークはどうあるべきなのか、理想的な日本の国内線のネットワークのあり方の議論がまずあるべきです。今後、人口減少があっても、ここまで路線は維持していかないと日本の経済、あるいは各地域が活性化されていかないね、というようなことを議論し、合意があればいいのですが、それがないために、ローカルネットワークについては、何を基準に議論してよいのか、私にはよく分かりません。私個人は、ある程度ネットワークを縮小してもしょうがないと思っはしておりますが。ただ、そういうことを話す時間が今ないですから、となるとやはり、今のネットワークを増やすというよりは維持というところにポイントを置いて評価していくことなのかなと思います。

それからあと、ローカル to ローカルまでこの評価に入れるのかというのはなかなか難しいところなのですが、今、私は基本的にはあまりいろいろなものを混ぜるのが好きではないのですが、ただ、今の状況で言いますとやっぱり同じように、一気に変えるのもなかなか難しいところもありますから、現状を見るという意味では、そういう意味でローカル to ローカルも評価の中に入れていっておかしくはないのかなと思います。ただ、ある時期を見てやはり理想的な、ここまでのネットワーク、これは航空に限られませんけれども、鉄道であれ、バスであれ全部同じだと思うのですが、このぐらいのものが最低限必要だ。それ以上、何でもかんでも増やしていくということは今後はないのだという話し合いをきちっとするようなチャンスをまた別に設けていただければと思います。今のところは、現状

のローカル to ローカル、現状維持するかどうかという視点で考えるということ、すなわちストックで見るという方向でよろしいかと思います。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

では、柳川先生。

【柳川委員】 何人かの先生方のご意見と重なる部分があるのですけれども、まず、新規航空会社の取り扱いに関しては、このルールとしての新規航空会社をどういうふうに扱うのかという話と、現状で見たときに今の今まで新規と扱われていた航空会社を新規の枠として評価するのかどうかという話は分けて考えたほうがいいのだと思うんですね。そうしないと、これから参入する企業が出てきた場合とか、あるいは今後のルールに当たってどう考えたらいいのかというところがあいまいになってきますので、もちろん今回は今回だけだから、この会議は今回のことだけ考えるという話であれば、そこはあまり区別する必要はないのかもしれませんが、やはり将来的なことを考えると、その2つを少し概念的には整理をしておいたほうがいいのだろうと思うんですね。

そうしますと、皆さんご指摘になったように、今の既存4社に関しては、ある程度新規航空会社とは呼べない程度の、ある程度卒業した程度に行っているというところで新規としての枠を使うという話はなくて考えてもいいのではないかという議論が出てくるのだと思います。ただ、12機に満たないところは、その点からすると少し配慮が必要だということになるかと思います。そういうふうに関現の今の格差をどうするかという話を超えて新規枠を新規航空会社に対してどういう基準を適用するのかということは、多分、できるだけ今の名前とは切り離れた形でほんとうは考えるべきポイントなのだろうと思います。その観点は恐らく2つの考え方があり得て、今はもう大分入ったのだから、これだけ、全体が何社か入っていることが重要であってというふうに考えるか、全体が何社か入っていたかではなくて、新規で入っていくときに参入障壁が大きいので羽田の枠に関してもある程度特別扱いをするのだという2種類の考え方があるのだと思います。

ただ、いずれの考え方に立ったとしても、今後ある程度新規の枠に対して少しサポートをするということは、この段階では考えられるのではないかと思いますけれども、そこを今のように優先的に枠を配分するという形でやるのか、もう少し弱い形でやるのかという形で考えると、私はもう少し弱い、これだけN社が増えていますので、これは何人かの先生がおっしゃったことですが、全体の数が増えていますので、今までとは少し違った形で、もう少し弱い形での新規の、今後入ってくる分も含めての新規の枠ということで

考えていくのが妥当ではないかなと思っております。

それから、地方のネットワークのあり方ですけれども、これは全体にかかわることでもあるのですけれども、ある程度やっぱり新しく配る枠に関してどれだけ有効活用してくれるかという話ですので、できるだけこれからこの地方ネットワークに対してどういう貢献をしてくれるかということで見ていくほうが、今までというのも大事なのですけれども、これからどう使うかということで評価をして、前回お話しした話ですけれども、ある程度その評価に、言ったことに関してきちっとそれだけのことができたどうかでもって次の回収、再配分のところで考えるというメカニズムをできるだけ入れていったほうがいいのではないかなと思います。

それからもう一つは、地方の話は活性化の意味で重要な話なのですけれども、これが何か基準がない中、際限なくどのくらいたくさんやったかで、できるだけたくさんやった会社に優先権を与えますという話になると、際限のない競争になってしまって、ある意味で採算度外視で、とにかくライバルよりもたくさんネットワークを張ることが大事だということになってしまうと、やや本末転倒的な話になってしまうので、ほんとうにある程度全体のことを考えて使ってくれるかという基準ですね。

先ほどお話があったように、ほんとうはそのどの程度のネットワークかということで、ここでほんとうはやらないといけないのだと思うのですけれども、それができないのだとすると、やはりその種の大まかな感覚を持ったときに、これからここをどの程度使ってくれるのが一番適切な使い方なのかということを経済の側の声もできるだけ吸収しながら考えていくという、将来的にどの程度のものかというのをある程度ここできちっとできないにしても評価に入れながら、そこをつくっていくということが、なかなか難しいことなのですけれども、やる必要のある作業ではないかなと思っております。

【竹内委員長】 よろしいですか。ほかにはいかがですか。加藤さん、どうぞ。

【加藤委員】 地方のことに入ってきましたのであわせて意見を申し上げます。私、当初は地方自治体にオークションを入れるといいと思った理由は、地方だったら議会が一応モニターをしてくれる。地方の空港関連支出を調べると、たとえば利用促進費などは地方自治体ごとにどこに入っているかなかなかわからないんです。それで、透明化されるシステムがいいと思ったのですが、もし法的制約があるというのであれば、せっかく政策枠というのがあるんですから、そこで地方と航空会社のコラボを審査するような仕組みを入れ、柳川先生がおっしゃったような将来の実効性というのを評価していくというような方法も

あるのではないかと考えております。それから、将来のことに関しては、また回収というインセンティブを入れれば良いと考えております。

以上です。

【竹内委員長】 では、丸山先生。

【丸山委員】 まず、新規の会社の扱いについては、ほとんどの先生方がおっしゃってくださった意見に私も賛成で、前回まで行われていた特別な配慮が必要な状態にはないと認識しています。ただ、何人かの先生がおっしゃっておられるように12機に満たない会社に対して、さらに何らかの恩恵を与えて、健全な会社に育成していくという努力が引き続いて必要かもしれないというふうに考えています。

それから、地方のネットワークに対する貢献度合いを何らかの指標にして配分すべきという考え方について基本的に賛成です。一方、数字のみを今回ベースにして単純に判断するという点については、慎重に検討する必要があると存じます。具体的には、JALさんにサポートティブな議論になるかもしれないが、破綻を迎えた後、業績回復に向けた努力の中で、赤字路線をかなり切ってきておられると認識しています。そうした業績改善のために血のにじむような努力をしてこられている中の手法の一環としての、赤字路線からの撤退と考えております。従って、破綻そのものが、今回の配枠にマイナスに働くような形でのルールづくりにならないように、その扱いを慎重に対応すべきではないかなと私は感じています。

それから、グランドデザインを本来持って地方路線をどこまで確保するかという、廻先生がおっしゃってくださった意見に私も全く賛成です。本来、国交省さんのほうで空路、それから、陸路、合わせてどういうネットワークを国の中に敷き詰めていって効率的なお金の使い方をするのかというような全体的なグランドデザインがやはり本来あるべきです。その考えに則って皆さんが議論をするような場があるべきではないかなと感じています。それから、前回、政策枠をとっておられますが、これは事務局である、国土交通省さんに対する質問なのですけれども、今回も何らかの形で政策枠というのを残したいと考えておられるのかどうかということをお伺いしたいと思います。

以上です。

【竹内委員長】 今、1点お尋ねがあったので、そこだけ今お答えいただけますか。

【事務局】 政策枠につきましては、資料の2-2の1ページのところで、現在、既に政策枠としまして、出発枠付与による路線維持、それから、到着枠の有効活用とあります

が、チャレンジ枠というのが1便ございます。それから、地方路線枠というのが2便ございます。それから、際内乗継改善枠というのが4便ございます。それもどう見直すのかなという視点があつていいかなと思っております。私個人、事務局としましては、地方にどのような、要するにコンペであるとか、そういった点の中でこれ、全部には適用できないものではないかと思うので、それをやってみる枠という形の政策枠というものはあり得ると思つていまして、その点をご議論いただきたいと思つている次第でございます。

【竹内委員長】 ですから、初めから決まっているものではなくて、もう少し柔軟に、そういう枠を与える中でも検討していいということですね。

ほかに。では、矢ヶ崎さん。

【矢ヶ崎委員】 ありがとうございます。論点の最初のほうの新規航空会社への扱いについては、ほかの先生方と私も異論ございません。ただ、12機に満たないところがありますので、そこについては若干の配慮を検討していく必要があると思つております。

地方ネットワークのほうに話が随分移ってきてしまつていると思つたので、少し意見を述べさせていただきます。そもそも羽田の枠の活用ということ、これに尽きるわけで、この場合やはり過去にどうであったかということにあまりとらわれてしまうと、これは昔の経営学の反省であります。バックミラーを見ながら運転するというような状況になるべく陥らないためにはどういうふうにしたらいいのかを考える必要があると思つております。活用というのは、今後どうしたいかということと、それから、今後どうしたいかを実現するためには今どういうリソースを持っているのか、この2点について数値的に難しくても見ていくことが必要なのではないかなと思つております。

国が関与する産業育成といった観点を考えますと、ベストプラクティスをつくり込んでいく視点も必要かなと思つております。航空事業者さんだけではなくて、地域もしかり、それから、周辺の産業もしかり、これらを巻き込んだ形で、どのようないい枠の活用の仕方というもののベストプラクティスがつくっていけるのかを一生懸命、知恵を出して考えていって、そして、そのベストプラクティスを他の方々もいい意味でまねていったり、参考にしていったりしながら、競争というものの方向性をイメージしていくといったような段取りを考えていかれるのもいいのではないかなと思つた。

以上です。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

ほかに。坂本委員。

【坂本委員】 諸先生方の意見等ほぼ出尽くしていると思いますけれども、確認をした
いのは、今回のスロット懇談会の目的というのは、この25便という枠をどうこの6社に
配分するかということに尽きると思います。そのための問題点とか、論拠をどう整理して
いくかということになろうかと思えます。この新規航空会社の問題というのは、前はこ
れで16枠をとって、残りを大手2社で分けるという形をとったわけです。したがって、
この見直しをするということは、前回の評価項目に沿った大手2社を含めた配分方法が大
きく変わるという意味合いを持っているのかなと理解をしています。

その点で申し上げますと、もうさまざま意見が出ておりますけれども、私もこの資料に
ありますとおり、種々の競争環境ですとか、あるいは運賃の低廉化ですとか、こういった
ものを見る限りは、もう新規4社トータルに優先配分をするということは、今回はなくて
もいいのかなと思えます。ただ、出ておりますように12機ルールを変えないというところ
では、該当する社もあるでしょうから、その配分は言うまでもないということだろう
と思えます。

地方ネットワークですけれども、これは新規の優先配分をやめるということになります
と、もちろんまだ決まったわけではありませんが、そういう考えを進めていけば、この評
価項目に沿って新興会社も含めた形で評価をするということになろうかと思えます。その
際に地方ネットワークはどうあるべきか、どう評価するポイントになるかというところ
にあるわけです。現在の評価項目を見ますと、これは大きく利便性の向上ですとか、ある
いはエアラインの経営効率化ですとか、そういった観点の中の1つの項目になっています。

したがって、路線をたくさん張るとか、そういったものだけではなくて、ここが1つの
エアラインの経営判断ですとか、そういったものを色濃く反映していることになろうか
と思えます。したがって、考えなければならないのは、この評価項目、論点の最後にかぶ
りますけれども、評価項目を考えていくときにどういう点を考えなければならないのかとい
うところかなと思えます。そこに出てくるのが、地方ネットワークが1つあろうかと思
います。その際、現在の評価項目は大きく見直さざるを得ないということになろうかと思
いますけれども、論点で提示されているフローとストックの問題、この5年間でどれほどア
ップしたかということは論点にもありますけれども、現状どれだけ便を飛ばしているか
という増減率ではなくて、1つのストックということがヒントになる。これは大事な考え方
だろうと思えます。

それから、ヒアリングでも前回の会合でも出ましたけれども、では、羽田発着、羽田か

らの地方便、あるいは全国規模の地方便をどう評価するのかということになろうかと思えます。私の考えとしては、今回の資料にもありますとおり、40万、10万というのはありますけれども、大事なことは羽田の貴重な発着を生かすということであり、これは日に1便しか飛んでいないというような低需要路線というのを増やすということは、もちろん大事ではありますが、生活維持路線であるということになると思えます。40万で線を引くか、あるいは3便で引くかはわかりませんが、少なくとも1日に朝、昼、夜あたりを飛んでいなければ観光面、あるいはビジネス面に資するということにはならないと考えます。

したがって、そういう利用者利便というところから地方ネットワークを考えるのであれば、そういったあたりもポイントになろうかなと思う次第であります。この考えを広げますと、この論点整理の資料にもありますけれども、やはり離島路線というところは別枠で考えるべきではないかと思えます。ここは極めて生活路線ということでもありますし、ここを一緒に考えてローカルの路線網となるのはちょっと性格が違うのかなということがあろうかと思えます。

以上です。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

【櫻内委員】 大体皆さんと同じようなことになるのかもしれませんが、まず論点①、新規航空会社の取り扱いにつきましては、これまで示していただいたデータとかプレゼンの機会におきましては、新規航空会社4社については競争促進の目的というのはある程度達成されたと考えてもいいのではないかなと思えます。ただ、この基準に満たないエアライン、これに対する配慮というのはい定の配慮は必要ではないかと思えます。その他の論点、新たに参入しようとするエアラインがある場合どうするかということはあるわけですが、そもそもはこの論点1を詰めるに当たっては、本来はこの論点2の地方ネットワークのあり方、ここには地方ネットワークだけではなくて、1回目の委員会で示された産業政策とのかかわりというようなことももう少し大きな視点で問題提起されたかと思えますので、そこの観点をまず明確にした上で、その上で新規航空会社をどう扱うか、本来はそういうふうに考えていくべきではないかなと思えます。

そういう意味では、論点2の政策的視点ということで考慮すべきは、1つは1回目の委員会で事務局からご説明いただいているのですが、国交省の成長戦略というのがあります。それから、7月末に閣議決定されています日本再生戦略、この観点もやはり考慮すべきで

はないかと思えます。この戦略はグリーンとかライフ、それから、農林、漁業、中小企業、こういった活力を向上していこう、そのために予算を重点化していこうということをやっているわけでありますから、この羽田枠の配分に当たりましては、この再生戦略の考え方に沿った地域の取り組みといったところに着目すべきであると考えております。

以上です。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

一通りご意見を皆さんからお出しいただいたと思えます。私も若干言わせてもらえればありがたいと思えます。全会一致と言うと言い過ぎかもしれませんが、ほとんど皆さん新規航空会社だからという理由だけでの時期ではないのではないかという点では意見の一致を見たのではないかと思えます。ですから、これまではヒヨコのような状態だったのが、もう一人前なんだよというように扱っていてもいいのではないか。ただ、若干12機のお話がありまして、そこは配慮しましょうということがありました。

そこで思うのは、一人前なんだからとは言うものの、既存の2社といきなり同じ土俵に立って、さあ、やれというのも結構酷な話で、先ほど廻委員がおっしゃったように激変というのちょっと問題であって、例えば一人前なんだから、地方もちゃんとしっかりやってよなんていきなり言われても、それもまたきつい話だと思います。いかにそのソフトランディングをやるかというところが今後まだ議論をする余地があるのではないかという印象を持ちました。

それから、今、目に見えない、今後あらわれるであろう航空会社に対してどういうように考えるかという点も大事だと思います。私、そこで今特にアイデアがあるわけではないですけども、少なくともここで枠が決められた、ある一定の期限までを切って決められたという以上は、それは最後まで守るべきであって、途中で状況が変わったから、これからこの枠は召し上げなんてことになる、これは当然、既存の企業の経営戦略を阻害する、ゆがめることになってしまいます。そういうことがないように新規の航空会社が出てくる時の扱いについては、そこは考えた上でしなくてはいけないのかなという気がいたしました。

それから、地方の場合につきましても、皆さんと私はおおむね同じような考え方です。委員からもお話が出てきましたとおりで、いかに航空会社が頑張っても地方が頑張らなければしょうがないので、いかに地方の努力を組み入れた評価をするかというところをやはり考えていくことが大事ではないかと思えますし、ローカル to ローカルの話も何らかの

理由で枠を配分した結果、ローカル to ローカルが細ってしまうようなことがないような、そういうような配慮をすることが必要ではないか。そういう点は、今後まだ議論を要するところではないかという印象を持ちました。

私の感想めいたお話でしたけれども、とりあえず皆さんのご意見が出ましたので、もしも事務局のほうから、今の点についての何かコメント、ご回答、あるいはこの点はもっと議論してほしいなという点がありましたらお伺いしたいのですが、今までの段階でいかがでしょうか。

【事務局】 事務局としましては、この点について十分ご議論いただいたと考えておりますので、特段、この点をもっと深くというようなものではなく、総論、それから、深いところを議論していただいたように思っております。ありがとうございます。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

それでは、一応、前半の論点については、とりあえず皆さんから出していただいたので、もしも後で時間が余りましたら、またここに帰っていただいて思い出した点とか、言い忘れた点がございましたら、ご指摘いただければと思います。

では、とりあえず後半といたしまして論点の③と④が残っております。資料2-1ですと3ページと4ページです。今度は残りのこの点につきまして重点的に同じようにご議論いただきたいと思います。これもどなたからでも結構ですから、積極的にご意見等お出しいただきたいと思います。いかがでございましょうか。

では、丸山委員、お願いします。

【丸山委員】 まず、安全についての評価で、これは資料の2-2の13ページでしょうか、国土交通省の事務局の方に対する質問なのですが、一番下の行で、一方で、安全の確保については、各航空会社の不断の取り組みが重要であるため、安全性の向上に向けインセンティブが働くような指標をスロット配分の指標として用いてはどうか。全く異議のないところですが、これは具体的なアイデアが何かあるんですか。どういう指標をつくれれば将来に向けたインセンティブが働くような指標になるのかというアイデアがあれば教えていただきたいと思うのですが。

【事務局】 アイディアとしては、現在、これは担当部、安全部というところと一緒に我々が今検討しているところであります。ただ、この場でまだ案という形で出せる状態まで、実は今日の午前中も議論をした部分なのですが、そこまで至りませんでしたので、今回は方向性ということのご議論をいただきたいなと。次回までには案を示せるような形で

準備をしたいなと思っているところでございます。

【丸山委員】 わかりました。この資料の上のほうに書かれている安全にかかわる情報を安全以外の目的のために利用してはならない。これはここに書かれているとおりだと思います。1回目の議論のときだったでしょうか、ある航空会社さんが、うちは些細な安全に関する情報でも全部レポートしているので、それをもって安全の指標の評価にしてもらったら困るというご発言があったやに記憶しておりますけれども、全くそれはおっしゃるとおりだと思います。ここに書かれているとおりだと思いますので、安全に関する具体的、ほんとうに意味のある有意差を指し示すような指標があれば、それを事務局からお示しになるべきだと思いますし、この一番下に書かれているような、将来に向けてインセンティブになるような指標を示されるというのはほんとうにいいことだと思いますので、ぜひご検討いただけたらありがたいなと思います。よろしくお願いします。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

ほかには。では、加藤委員。

【加藤委員】 私ばかりで申しわけありません。

【竹内委員長】 いえいえ。

【加藤委員】 競争性の導入のところでオークションですけれども、先ほどの繰り返しになるんですけれども、本来は自治体によるオークションがいいと思ったのですが、2次取引が認められないなら、整合的にならないというのが最終結論です。そうするとそれにかかわるもので何か競争らしきことをするという形で提案をしていただきます。そこは基本的な枠と違うところ、先ほども申しましたけれども、政策枠で評価するというのは非常に妥当かなと思っているところです。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

それでは、逢見委員。

【逢見委員】 安全面でございますけれども、参考資料で示されたICAOの勧告ということ、こういうのが出るのだというのは初めて知ったのですが、こういうことであれば、安全情報そのものをほかの目的のために使わないということは守らなければいけないと思います。ただ、行政処分を受けたという事実は、これはこのICAOの勧告に抵触するものではないと思いますので、そういう部分はこれまでどおり評価の中に入れていいのではないかと思います。

それから、インセンティブが働くような指標というのは、今、国交省さんで研究中とい

うことなので、考え方としては、私もそういう安全性を向上するために日々それぞれの航空会社が、特に労使でこういう問題に取り組んでいくというのが、毎日の運航の安全につながっていると思っておりますので、こういうようなものがインセンティブとして働くということは、現場で働いている人たちにとっても非常に重要な励みになると思っておりますので、ぜひそういうものを提示していただきたいと思っております。

それから、今日配られた資料3で各航空会社がいろいろな工夫を地域とされているという事例を見て、既にいろいろな取り組み事例があることについて大変勉強になりましたし、今後についても各社さんとも大体その地域との連携ということについて、積極的な考えをお持ちでございますので、それを政策枠という形になるだろうと思っておりますが、オークションというよりコンテストと言ったほうがいいのかと思っておりますけれども、予算でも特別枠をつくって政策コンテストをやったというのがありますので、そういうものも参考にしながら、いろいろな地域と航空会社との連携をアイデアとして出して、こういうものをやりたいというのを出してもらって、それをコンテストで評価するというようなことをやってはどうかなと思っております。

論点④は、この後になるんですか。

【竹内委員長】 いや、一緒に構いません。どうぞ。

【逢見委員】 一括ですか。

【竹内委員長】 はい。

【逢見委員】 論点④で破綻事業者の問題が出ていますけれども、基本的にはJALの問題をどう考えるかということだと思いますが、これは事業再生の手法として会社更生法がプレパッケージ的に使われたということであって、運航に支障を来さないという形をとっているものでありますので、更生法を申し立てたからということを利用して、今回の発着枠の問題に扱いを変えるということではないと思っております。ただ、評価項目への影響をどう考えるべきかというのは、多少考える必要があるかと思っております。

例えば評価項目で参考資料の16ページでいくと、2.の効率的な経営という中で、例えば旅客キロ当たり営業費用が過去5年間低下しているとか、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という評価項目がありますが、公的支援を受けたことによってV字回復しているということがこういう数値に結果として出てきたときに、これを複数社で比較するときそこに、同じに扱っていいのかどうかという問題があって、ちょっと評価の際に検討すべき点はあるのだろうと思っております。

それから、評価項目の見直しは既に私も幾つか発言させていただいていますが、次にも評価をする時期があるとする、そのときにやはり過去何年か、5年とか6年とかどういうふうに各社がこの評価項目の中でやってきたかということが提示されて、それも踏まえた上で議論に入るといようなことが行われるべきだろうと思いますので、ぜひ将来の経営の評価の際にも現行のものがまずデータとして存在して、それを踏まえた上で次の議論に入れるということをお願いしておきたいと思います。

以上です。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

次、ほかに。では、櫻内委員。

【櫻内委員】 恐らく論点④の評価項目の見直し等の中に入るのではないかなと思っ
ているのですが、ぜひご検討いただきたい視点として、防災・減災の取り組みという視点
をご検討いただけないかなと思います。先ほど申し上げました日本再生戦略の中で、まず再
生の前に東日本大震災からの復興という課題が掲げられています。この中には防災・減災
の取り組みを強化していくということが掲げられているわけでありまして、折しも社会資
本整備重点計画、これは8月31日に閣議決定されておりまして、平成24年から28年
までの重点計画であります、この重点項目の第1番目の災害リスクの低減ということが
掲げられております。

これを考えるときにやはりエアラインの果たす役割というのが重要ではないかなと思っ
ています。中央防災会議では首都直下型地震でありますとか、東海、東南海、南海地震、
これにどう対応するかということが、対策がまとめられつつあるのですが、災害時に空港
やエアラインがどのような役割を果たすべきかということが非常に重要だと思いますが、
国交省のBCPでは既に策定されていまして、空港については最低限の緊急輸送基盤整備
の確保ということで明確に位置づけられております。

一方、このエアラインの果たす役割ということを考えるときに、前回、2回目のプレゼ
ンでもエアラインから東日本大震災の対応が紹介されておりましたけれども、そういうよ
うなエアラインの自主的、自発的な取り組みということには非常に敬意を表するわけですが、
本来は災害対応システムとしてエアラインの位置づけをBCPで明らかにしておく必要
があるのではないかなと思います。

災害発生時には現場対応力が重要ということになるのかもしれないのですが、空港会社
が指定公共機関になっているようにエアライン、特に大手のエアラインを指定公共機関に

指定するとか、さらには災害時における救援、支援協定の締結を行うために国交省と地方自治体と航空各社との間でBCPの整合性を検討していくとか、そういったことを行う必要があるのではないかなと思っております。そういう意味で、スロット枠の配分に当たっては、ぜひともエアラインが果たす災害対応の役割、この視点を考慮いただければと思っております。

【竹内委員長】 新しい観点、災害、防災の点がございました。ほかにはいかがですか。では、柳川さん。

【柳川委員】 安全性の評価に関しては、事務局のご提示いただいたとおりのことだと思いますので、インセンティブが働くような指標をとというのが具体的に出てくるのを待ちたいということだろうと思います。それから、競争性の導入ですけれども、オークション、最初に第1回のときに少しだけお話をして以来、皆さんからもさまざまなご意見をいただきましたけれども、こういうような稀少なものをどうやって分けていくかというところにおいて、やはりオークションを何らかの形で使っていくというのは、メカニズムとしては必要不可欠なことなのだろうと思います。その際にいろいろな考慮しなければいけない点だとか、総合的な評価をしなければいけない点も当然メカニズムの中にはいろいろな形が入るわけですけれども、最終的にはオークションでやっていく。

それは必ずしもそこから税収を上げることが目的の場合もありますが、そこが主目的というよりは、できるだけ望ましい形で、稀少なものをできるだけいい形で使ってもらうにはどうしたらいいかということ判断する上でオークションというのがすぐれたメカニズムであることは間違いないところなのだろうと思いますので、法的な面でそういうことを実行するのに課題があるということでしたら、できるだけそういう課題を報告書なりできちっと明記していただいて、次にこういうようなことがあるときには、そういうメカニズムができるだけ導入できるような形での整理をしていただければと思います。

それから、それができないということであっても、この競争性の導入というところで書いていただいているところですが、オークションとは少し違うメカニズムになるのかもしれませんが、ある程度当事者が、先ほどコンテストという話がありましたが、オークションというとなかなか、いろいろな皆さん、わりと特定のイメージを描きがちなので、もしかするとコンテストという言葉、中身はあまり変わらないのかもしれませんが、コンテストという言葉を使っていたほうが誤解がむしろないのかもしれないなと思いましたが、そういうようなコンテスト的なことでここでの競争性の導入、これから

いかに有効に使っていただけるかということを経うという面は重要だと思いますので、政策枠の活用でそういうことが考えられるのであれば、特に先ほどから上がっていますような地方のネットワークをどういうふうにより有効に使っていくかという観点で考慮していただく余地は十分にあるのだと思います。

それから、破綻事業者の扱いのところですけども、ここも本来はそもそも破綻、何をもちて破綻とするか、あるいはどういう基準でもって破綻事業者として取り扱いを変えるかというあたりは、総合的な議論ができると、本来、事業再生とかのあり方も含めてより深い議論ができるのかと思います。ただし、議論が、時間が限られていますので、ここをそういうような抜本的なところでなかなかやっていく余地は、この委員会に残されていないのではないかと思いますので、ここは何人かの方から既にご指摘がありましたけれども、既存の評価枠の中で反映させていくということが現実的な対応ではないかなと思います。

それから、評価額の見直しのところは、これは何度か申し上げていることですけども、やはりこれからこの何年かでどういうふうにするのかというところを提示していただいて、そこをできるだけ評価するという観点が重要だと思います。もちろん、それだけで決めるとなると、先ほどからご議論が出ているようにドラスティックな変更になりますので、じゃあ、今まで導入してきたのは何だったんだという話にもなりかねないので、それだけとは言いませんが、やはり本来的にはこれから配るものをどの人に配るかという、どれだけうまく使ってくれますかという、そこのお約束でもって評価をするということが適切だと思いますので、そういう点をぜひ入れていただいて、それで、それが守れなければ、言ったことを守らなければ回収、再配分のときにそれを使うという形が一番素直な配分の仕方ではないかと思いますし、その回収、再配分のときには先ほどから強調させていただいたようなオークションのようなメカニズムをコンテストでも言い方は構わないのですが、そういうメカニズムを使って再配分をするという形が考えられるのではないかと思います。

【竹内委員長】 では、廻さん。

【廻委員】 安全に関しましては、事務局側のご提示を待ちたいと思います。ただ、安全の評価の項目のボリュームがどのぐらいになるのかを知りたいと思います。指標としてどのぐらいのシェアを持つのでしょうか。ICAOの言うように、確かに安全を担保にとるといろいろ問題が出てくとも思いますので、なるだけ安全に対する取り組みをうまく進めるようなインセンティブが働くような方法というのを待ちたいと思います。

それで、オークションに関しましては、まあ、オークションというどうしても買いた

多くの逆のイメージが強いですね。どんどんお金の積み上げ競争みたいなイメージがあるのですが、競争性というのは、いつもエアライン同士の競争性になるのですけれども、例えばこのエアラインを誘致するためにこの地域とこの地域が競争する、地域が観光振興などいろいろとプランを練って、エアライン乗り入れの誘致競争をする、そういった競争性もあるのではないかと思います。そういったところにこの政策枠を活用していってみてはどうでしょうか。必ずしもエアライン同士の競争だけではなくて、地域同士の競争も含めて政策枠を活用するということも、考えられないでしょうか。

私もあまり仕組みを複雑にするのは好きではないので、政策枠とか、何となくはっきりしないものがあるというのは、あまり好まないのですが、実際のところ、政策枠をばっさりカットすることは難しいです。予算を組むときでも緊急の場合の予備費等、ちょっとしたバッファーの部分というのは必ず現実には必要なので、政策枠はある程度はあったほうが現実的なのかなとも思います。いろいろ後で思いつくこともありますし、新規航空会社が入ってくるということもあるでしょうから。それからあと、そのオークションに関しては、航空会社が乗り入れたらどうにかなると思っている地域が少なくないのですが、そのような考えを捨てていただいて、航空会社を呼ぶにはどうしたらいいかと知恵を出していただくということに使えたらいいなと思います。

それからあと、破綻企業のことなのですが、これは、私は今回のこの発着枠の配分の考え方の基本は、どの企業に対してどのように配分するかということではなくて、貴重な発着枠をどのように使えば、国にとって、あるいは消費者にとって、ユーザーにとっていいのかという発想で考えるべきだと思います。そういう意味では破綻したかどうかではなくて、評価項目に沿って同じように粛々と評価していくべきだと思っております。今、潰れている企業なら別ですけれども。その破綻の問題は、ここの発着枠の問題とは別のところで議論すべきという気が私はしております。言いたい気持ちはわかる面もありますが、ここは冷静に評価すべきだと思います。

先ほどどなたか先生がおっしゃいましたように、多少評価項目のところに影響は出てくるのかもしれませんが、その評価項目を粛々と見るということになるのではないかと思います。要するに国民にとって、国にとってどういうやり方が一番いいのかということであって、A社、B社、C社の戦いを助長するようなことに、どちらに加担するかといったことにはしたくありません。やはり限られた羽田という非常に大事な資産をどのようにすればベストの有効活用ができるかということではないかと思います。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

ほかに。

【加藤委員】 いいですか。

【竹内委員長】 では、加藤さん。

【加藤委員】 何回も繰り返し申しわけないです。この4のことで絡んで破綻の話ですけども、基本的には全てネットワークに集約されていると思っております、ネットワークのウェイトを高くすれば実質的に評価しているような気がします。

もう一つ、これは結論ではないのですが、最近の空港とか航空を見ていまして経済的な効率性というのと経営の効率性が混同されていて、例えば独占にして、そこで高い値段をつけて量を少なくすれば経営的に一番うまくいく。でも、それは経済学でいう効率性、厚生は大きくない。これが配分基準の中に1つ入っているわけです。航空会社の経営の観点です。この基準は競争した上でも経営が健全という意味で入れてこられたと思うんですけども、経営的に効率的だからと言って利用者のためになっているかどうかはわからない。我々は少なくとも経済的な効率性のほうを重視して議論をしているということを忘れないほうがいいのではないかと思っております。結論ではないのですが、そう思っています。

【竹内委員長】 はい。というご指摘ですね。

では、花岡さん。

【花岡委員】 論点③と④についてはオークションのところと評価項目のところを話したいと思うのですが、まず、オークションについては委員と言っているところの意見、私のコメントが結構多いんですけども、オークションをやる前の市場の効率性を生かす、市場の活力を生かすという意味では、先にすべきものはむしろ2次売買かなと思っています。セカンダリー・トレーディングですね。先ほど加藤委員が2次売買もやっていないからおっしゃっていましたが、2次売買だけをやっているのはロンドンでやっております、1枠20億円とか30億円とか言われていますけれども、それだけの価値がヒースロー空港にはあるということですね。

なので、もし始めるのであれば、実はこの委員会は、発着枠を厳密に決めているわけではなくて、発着枠の総量だけを配分されているだけで、実際の時間帯別の発着枠というのはエアライン同士の話し合いで決まっているわけですし、この委員会でどんなルールをつくっても、そこまでは立ち入れないですよ。そのエアライン同士の話し合いでは、たしかグランドファーザールールが効いていて、かつて持っている時間帯枠は同じエアライ

ンが運航するという形で運用されていると思います。これも世界的に同じなのでそうなっていると思いますけれども、エアライン同士で2次売買をやるのであれば、そこで貴重な枠をエアラインが使うということになりますので、まず初めにやるのだったらセカンダリー・トレーディング、2次売買からやるべきかなと思います。

論点④の評価項目なのですが、これは先ほどの論点②の地方の路線と、さっきからずっと考えていたんですけれども、関係してくる話で、私も廻委員と同じ意見で、なるべくシンプルなるルールがいいかなと思ってまして、今少し思うのは、新規優遇をなくすというのであれば、この1便ルール、3便ルールは今回なくしてもいいかなと思っています。1便ルール、3便ルールというのは、まさに大手2社だけのためにあったルールなので、これをなくして政策枠は残してやっていく形にする。あとは、この資料2-2の1ページ目にありますように、前回、大手の16便も全部地方路線限定に配分されていますので、ここに配分する枠を広めにとり、どこの路線をそもそも枠として必要かというところを、ある程度決めてしまえば1便ルールと3便ルールはもはや要らないのではないかなと。

ただ、このときに問題になるのは、評価項目のところローカル to ローカル、羽田ローカルだけではなくて、ローカル to ローカルをどう考慮するかというところでした、ここは非常に悩ましいのですが、地方空港にとって羽田空港直行便がほんとうに必要かというところですね。これは路線別の需要が資料2-2の8ページと9ページに出ていますが、例えば9ページに出ている1便ルールの空港というのは、北海道の空港であったり、沖縄の空港であったりするわけで、例えば那覇乗り継ぎとか、千歳乗り継ぎで行けば羽田にも行けるルートがほとんどなんですね。もちろん大島とか三宅島とかは直行便で、これは離島路線になるとは思いますけれども、そのほかは乗り継ぎ便で羽田につながる。

さらに羽田を中心として全国につながっていくという意味で、アメリカなどはこういう形でハブ・アンド・スポークを徹底して全国の航空ネットワークをつくっているわけで、その羽田の直行便の価値というのは、確かに地方空港にとって高いとは思いますが、乗り継ぎによって利便性を確保するという考え方ももちろんあるので、そこをどうとらえるか。私もはっきりとしたことは言えないので答えがないのが難しいところではあるのですが、そういう意味ではローカル to ローカル、地方路線の評価も入れておく形にしてスポークで羽田につながるようにしていくというようなことで努力する部分を何らかの形で評価していくほうが、もしかしたらいいのかなと。今考えたところなのであまり自信がない意見ではありますが、評価指標をなるべく簡単にしていくという中で、そういった

ところが論点になるかなというふうに思いました。

以上です。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

あとご発言、坂本委員と矢ヶ崎委員、いかがですか。どちらが先がよろしいですか。では、坂本委員から。

【坂本委員】 第2ラウンドの論点なのですけれども、やはり大きなのは評価項目の見直しということ、前段申し上げましたけれども、今回のスロットの配分方法を大きく見直すということに関して、全部共通項があると思います。つまり、まず、安全面ですけれども、これは従来、前回は指摘申し上げましたけれども、過去5年間で死亡を伴う事故が発生していないというのが安全確保ということで入っています。今回、ICAOルールということで安全面の具体的な事故数ですとか、そういったものは難しいというお話であります。これは理解できますが、やはり安全という切り口というのを忘れてしまうと、評価項目をこういうふうに決めて、そして配分をするということがある以上は、重要なことは、その事業者のエアラインに対して経営ですとか、あるいは運航に緊張感を持ってもらう。

それに頑張るという言葉は語弊がありますけれども、効率的な運航、あるいは経営をやっておられるところには、その分よりよい発着もできるというようなことが大事なのかな。それがある種、パラダイムシフトなのかなと思います。これまではJALとANAの大手2社に対してのこの配分というのは、ほとんど差がつかないようにできているわけですね。これは国交省も酒を飲んで話すと認めるわけですよ。ただ、そういった形から見直すというときに、その緊張感といったものというのは大事だと思います。安全性ということ、安全の取り組みをどういうふうにインセンティブを持たせるかというのは、定量的に判断するのは非常に難しいと思いますけれども、ぜひ入れていただきたいなと思います。

オークションですが、これもやはりスロットを配分するということが極めて行政の裁量的な話になっています。ここにある種の市場原理を導入するということですから、これは大きなパラダイムシフトだと思います。であれば、もちろん航空法ですとか財政法の諸法令の改正も伴うかもしれませんし、あるいは議論が大きく、長期的な議論が必要になるかもしれませんので、今回は検討課題ということでもいいと思いますが、いずれ本格的に航空局も向き合っていくべきではないかと感じます。

それから、破綻事業者の扱いですけれども、これはそもそも行政的な裁量という形で配分は決まっていますけれども、それでも制度としては過去5年間のその実績、あるいは評

価をもとに配分をするということが制度の趣旨かなと思います。当然、経営に関する指標もあるわけです。そうしますと、行政指導を受けていないことということですか、経営の効率化がどうですということがある中で、やはり経営破綻というのはかなり重い経営のミスだと言っていいと思います。もちろん、プレパッケージで政府も公認して再生をしたわけです。もちろん、日本航空の方々の今回の業績回復に際してのご努力というものは、まさに我々も評価しなければならない面が多々あると思います。しかしながら、今申し上げたような制度の趣旨から言えば、破綻事業者に対するものに対する評価というのは、何らかの形で盛り込まざるを得ないと思います。

先ほど委員の先生からご発言がありましたけれども、法的整理であるとか、破綻事業者であるという項目を1つ立てるとということよりも、その経営再建を果たしたということは非常に重要なすばらしいことです。この更生手続があった期間、これまでの評価項目の中で経営の指標ですとか、あるいはネットワークの縮減ですとか、更生手続に伴うものというのもあろうかと思います。こうしたところに評価する場合、何らかのポイントを、これは紙というよりも点数を減じるということになるのでしょうか、よくわかりませんが、これも、一定の何らかのもの、反映させるツール、こういった手段が必要になろうかなと、そういうふうに思います。

以上です。

【竹内委員長】 では、矢ヶ崎委員、お願いします。

【矢ヶ崎委員】 ありがとうございます。安全面につきましては、皆様からのご意見がありますとおり、この項目、とても重要だと思っておりますので、次回のご提案をお待ちしたいと思っております。

それから、競争性の導入ですけれども、オークションという手法自体は市場メカニズムに緊張感を持たせるために切り捨ててはいけない手法だと思っておりますが、まだ少し我が国においては先の課題なのかなと思っております。その反面、委員の皆さんからもご指摘がありましたように、どのように活用するのかというようなことを提案させていく。先ほど私も申し上げましたが、航空事業者さんだけではなくて地域、それから、関連産業と一緒にどういう知恵を振り絞って枠の活用をしていくのかということについては、ベストプラクティスの作り込みを念頭に置いたようなコンテストでもいいですし、企画提案のようなことをやっていけたら非常にメッセージ性のある取り組みになるのではないかなと考えております。

その際に資料2-2の8ページ、9ページをつらつら眺めておられますと、かなりの旅客数が既にあります幹線等の路線でこういう知恵を振り絞りましたというよりは、恐らくは40万とかそのあたりの路線、それ以下の路線、そして生活路線は別に考えたほうがいいと思いますので、そのあたりが企画提案の対象路線かなということは思います。

ただ、40万以上のところ、100万未満のところでも最近需要が落ちているようなところがあれば、それもやっぱり知恵を絞っていただく対象にはなるのかなとは考えておりますが、何もないところから知恵を絞れというのは難しいと思いますし、恐らく提案の内容に観光流動を振興させるといったところが非常に多くなってくるとは思いますが、そういうことを考えますと日に3便以上ぐらいあったほうが知恵も絞りやすいのではないかなと漠然と考えておりました。滞在時間と観光消費は連動して伸びていきますので、お昼の便はあったほうがいいのかなとか、つらつら考えておりました、このところの議論が少し深まってくるときには、ぜひ今申し上げたことをはじめとした観光的な観点を少しよく検討していただけたら大変ありがたいと思います。

それから、次の破綻事業者についての論点でありますけれども、私自身はこの評価項目の中で、今、この破綻事業者というものがどれぐらいの評価をされるのかを一たんシミュレートした後で考えてみるのもいいかなとも思っております。織り込まれるものなのか、もう全然そうではないものなのか。ただ、破綻ということには5年間、リニアに連続した経営環境があったということではなくて、断絶した状況での経営状況だということがありますので、そこをどういうふうにか考えるのかということは基本的にあると思っておりますが、まずは今のこの評価項目の中でどれほど織り込めるのかということ一度見ていただく必要があるかなと思っております。

関連して評価項目の見直しは、やはり今日的視点で見直したほうがよいと思いますし、今のものは大手2社さんの相対評価というところが非常に多くなっているのではないかなと思っております。

最後ですけれども、評価項目の中でウエートをつけていくのかどうかというところについても少し議論が必要かなというふうにも思っております。

雑駁ですが、以上でございます。

【竹内委員長】 ありがとうございました。

【丸山委員】 よろしいですか。

【竹内委員長】 では、丸山委員。

【丸山委員】 論点④についてまだ意見を申し上げておりませんので、もう一言つけ加えさせていただきたいと思います。まず、破綻業者に対する取り扱いをどのように考えるべきかということについて各先生方からご意見がありました。私は先ほども少し触れましたけれども、具体的にはJALの破綻そのものに関して、今回の配枠でマイナスの評価をするというのは反対です。

JALが破綻をしたことには、いろいろな理由があると思いますが、1つの要因はやはりナショナルフラッグキャリアとして政府の要請によって、私は前にも申し上げましたけれども、地方-地方の路線、つまり本来あるべきグランドデザインからは不要であったのではないかと思うような、雨後の竹の子のような空港をつなぐために路線を持って、その負担が足を引っ張ったということも間違いない事実だと思います。私は全日空さんとJALさんという2つのナショナルフラッグキャリアが、日本の産業を牽引する企業として、健全な形でさらに育てていただきたいと期待をしておりますので、今回の配枠で特別にマイナスの加点をJALに与えるべきではないと思っております。

前回のヒアリングで全日空さんからかなり厳しい指摘があったことが、マスコミにおもしろおかしく取り上げられて、一般の人に間違った情報を与えてしまっているのではないかと危惧しております。先ほども申しましたけれども、JALが今回の史上最高益をあげるまでになった血のにじむような努力というのはやはりきちっと評価されるべきだと思いますし、今回の配枠について、破綻そのものに対して特段のマイナス点をつけるべきでないということをご希望したいと思っております。

以上です。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

いろいろご意見をいただいたところで、私も少しだけ触れさせていただければと思います。まず、安全については、これまで行われてきたのは、結局、ネガティブ評価だったんですね。それをICAOに抵触しない限り、ポジティブ評価に置きかえるという工夫も必要なかなと思いました。

それからあと、競争性、オークションの話ですけれども、オークション、私はやってみてもいいような気もするんです。ただ、やってみようと言って簡単にできるものではなくて、資料にありました担保権の設定とか、売買、2次何とかなど詰める点は沢山あります。ですから、この場で、今から担保権の設定をどうしましょうかと、こんな議論は当然できないわけです。だからといって、オークションについての議論をこのまま終わらせてしま

うと、まずいわけですから、ここではきちんと別のところで議論をして、やろうと思えばすぐにもできるような形にはしておく必要があると思います。オークションの制度設計をしっかりとしておくということは別の機会にやっておくべきではないかと思います。

あと、いろいろ複数のご意見が出てきました。いわゆるコンペのような形ですね。これはなかなかおもしろいアイデアだと思います。それはオークションにかわる競争の原理でもあるわけですから、そこも考えてもらっていいと思います。ただ、いわゆる典型的なオークションとコンペの議論は別にして、きちんと整理しておかないといけないのではないかと思います。オークションについてはこのままいつも先送りになってしまっても、これは上位の会議でやりましようとなっているわけですから、無視はできないことですから、そこは考えていただきたい。

それから、破綻事業者のお話は、大方の皆さんのご意見は、これは単なる私の主観かもしれませんが、破綻事業者であるということだけをもって何かもうだめだということではなかったというふうに私は理解をしております。私はこの委員会のミッションは、今後、羽田を効率的にかつまた公正に利用するときに、そういうことをしてくれる事業者であるかどうかを見るのが一番の目的だと思います。もしもそれを見たときに、あ、この事業者は非常に合理的に、かつ効率的に利用してくれませんかということになったとき、その事業者が結果的に破綻事業者であったと、そういうふうなものであるのだと思います。もともと破綻事業者ということが原因になって、だからだめだということではないと思うんですね。

ですから、そこはちょっと履き違えないようにして、我々は羽田をどうしたいのかを考えるべきだと思います。そのときにたまたまうまくいかない事業者が結果的に破綻事業者であるかもしれない。あるいは逆に、うまくやってくれそうもない事業者だけれども、結果的には過去に破綻していない事業者であるということもあると思うので、そこを間違えないようにしないと本末転倒になってしまう点は気をつけなければいけない、というような印象を私は皆さんのご意見を伺って思いました。

それから、評価項目につきましてはやはり単純化したほうがいいというご意見もありました。ただ、単純化という点で危険なのは、余りにも何か単純にし過ぎると今度は恣意性が入ってしまうということもあって、客観性が失われてしまう。客観性を保つ一つの方法として点数化があって、ここでは点数化できるような精緻なものとするべきではないかという整理をされていますけれども、私は必ずしも点数化することが精緻化とも限らなくて、

点数化することでかえって単純にできることもあると思うんですね。だから、何か比重を1.5とか2とか、これをやり出すと切りがないわけですが、そういうことの議論ではなくて、単純化ができて、なおかつ客観性が担保でき、そういう工夫ができないかということをご意見をいろいろ承りながら感じました。私の個人的な感想ですから、皆さんの意見を集約しているものではない点はお許し願いたいのですが、そのように思いました。

お時間もそろそろ迫ってはいるところではございますけれども、一応、第2ラウンドのほう、論点③と④は皆さんから議論していただいたことで、一応、事務局では、そのことに関して何かコメント等ございますか。

【事務局】 ごさいません。

【竹内委員長】 わかりました。特にないというジェスチャーだったようですから、これで一応、全て皆さんにご発言いただいたところで、もうお時間がないのですけれども、絶対これだけは言うておきたいということは皆さんございますか。よろしいですか。でしたら、一応、皆さんからご意見は全て出尽くしたようですから、活発なご議論、いろいろありがとうございました。まだほかにもいろいろ意見がありましたら、まだそちらに受け付けるって可能ですよね。ですから、何か今日お忘れの点があれば、またメール等で事務局のほうにお寄せいただければと思います。

では、お時間ですから、本日の議論は以上とさせていただきますので、いろいろまた議論が、整理が大変だと思いますけれども、事務局のほうで整理をしていただいて、また次回の議論に資するようにまとめていただければありがたいと思います。

では、以上で議事を終了いたしますので、進行は事務局のほうにお返しいたします。

【事務局】 委員の皆様方におかれましては、活発にご議論いただきましてまことにありがとうございます。本日、皆様からいただいたご意見、論点については方向性として大体一致の方向もありますし、また、いろいろなご議論をいただいた論点もあると思っております。それからまた、今回、少し事務局として用意できなかった部分もあると考えておりますので、そういった点をきちっと整理をさせていただきますして、次回の会議における資料に反映したいと思います。その過程におきまして、また精力的に我々ご相談に伺いたいと思いますので、お時間の許す限りご対応のほう、よろしく願いしたいと考えております。

次回の会議につきまして、事前に委員の皆様方にご都合を伺ったところ、今月末、10月29日、月曜日、また夕刻、この18時－20時でございますけれども、その回という

ふうに今予定をしてございます。今日いただきました意見、きちんと整理しますので、議論をさらに深めていただきますようお願いするとともに、取りまとめに向けた方向性につきましてもご議論をぜひいただきたいと考えておりますので、何とぞよろしくお願ひしたいと思ひます。

なお、本日の議事概要につきて、それから、議事録につきて、委員の皆様方のご了解を得た上で、後日、ホームページに掲載したいと考えております。

それでは、副大臣、何か最後にございますか。

【国土交通副大臣】 いや、別に。

【事務局】 よろしゅうございますか。

【国土交通副大臣】 はい。貴重なご意見、ありがとうございます。

【事務局】 それでは、以上をもちまして本日の小委員会を終了ということにしたいと思ひます。長時間にわたりまして、どうもありがとうございました。

— 了 —