

羽田発着枠配分基準検討小委員会（第3回）議事概要

1. 日 時 : 平成31年4月26日（金）16時～18時
2. 場 所 : 中央合同庁舎2号館 国土交通省第2会議室A・B
3. 出席者（50音順、敬称略）
 - [委員長] 竹内健蔵
 - [委員] 安藤和代、大橋弘、加藤一誠、花岡伸也、矢ヶ崎紀子
 - [オブザーバー] ANA、JAL、SKY、ADO、SNJ、SFJ
 - [事務局] 航空局長、次長、航空ネットワーク部長、航空事業課長 他
4. 議事
 - (1) 全国地域航空システム推進協議会からのヒアリング
 - (2) 航空会社（ANA、JAL）からのヒアリング
 - (3) これまでの主な意見と論点について
 - (4) その他
5. 議事経過

ヒアリング対象者より意見聴取、事務局より資料に基づき説明を行った上で、委員による質疑応答・意見交換がなされた。

【主なご意見】

<際内乗継ぎ改善枠について>

- ・ 枠を設定した効果が出ているため、引き続き枠を設定するのが良いのではないか。
- ・ アウトバウンドの拡大のためには、東京とつながっていることが重要であるという視点も強調すべきではないか。
- ・ 4枠残すとしても、その配分にあたっては、現に運航している航空会社以外も手を挙げるができるようにすべきではないか。
- ・ 枠の設定後オープンスカイが進んでいる中、関空以外の空港を対象とする必要はないのか。

<羽田発着枠政策コンテスト枠について>

- ・地域と航空会社が連携して需要喚起の取組を行うことで路線維持・活性化に効果があることがわかり、コンテストを実施した甲斐があったと思われる。増枠するのが良いのではないか。
- ・1便・3便ルール路線の発着枠（38枠）は既得権益化していることも考えられるため、対象の18路線について1便は維持し、残る20枠をコンテスト枠にすることも考えられるのではないか。対象路線は例えば何万人以下のように旅客数実績を基準とする方法も考えられるのではないか。
- ・当初の配分期間を3年に延長するのは良いが、それでも期間内に取組の成果を上げるための事前準備は大変であるため、募集期間を2回に分けるなど、募集期間に準備が間に合わない自治体への配慮ができるのではないか。
- ・地方への観光客誘致という観点から、対象は1便・3便ルール路線に限定しなくても良いのではないか。
- ・1便・3便ルール路線の枠と、需要は旺盛だがさらに進んだ取組に挑戦したい路線の枠とに分けても良いのではないか。
- ・ヒアリングを踏まえると対象路線を拡大してもよいかと考えるが、そうすると需要が旺盛な路線もコンテストに参加する可能性がある。こうした路線と路線維持が困難な路線とで同じ審査基準を適用してよいか、検討が必要。
- ・政策枠の先進的な取組事例を横展開していくという視点も必要ではないか。それが1便・3便ルールを5年先に見直すとした場合にも、役立つのではないか。
- ・5年間で終了した場合、最終年における自治体の取組意欲がなくなるのではないか。

<1便・3便ルールについて>

- ・設定時から路線需要・環境に変化が出ている。今回急にルールを変えることは難しいが、本ルールのあり方については5年後の検討課題とすべきではないか。
- ・1便・3便ルールにより路線維持に向けた自治体の自助努力が損なわれないよう留意すべき。
- ・1便・3便ルール路線については、目標を設定するなどして出口を見つけ、将来的にコンテストへの参加を促していく必要があるのではない

か。

- ・ 1便・3便ルールが適用される発着枠の多くをコンテスト枠に移すべきであるという意見があることを自治体に承知頂き、既得権ではないという緊張感を維持して頂きたい。

<発着枠の回収について>

- ・ 回収枠数が多いほど航空会社に緊張感を持たせられるが、多すぎるとネットワークを毀損する恐れがある。また、現状では需給はある程度一致しており十分に競争できているのではないかと考えるため、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。
- ・ 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、特定既存航空会社も回収対象とすべき。その際、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。
- ・ 特定既存航空会社から回収しないことと、一度回収し同数再配分するのでは結果は同じでも意味合いが異なるという点を意識する必要がある。
- ・ 回収・再配分にあたり、地方枠や新規地方枠の取り扱いをどう考えるか整理が必要。
- ・ 発着枠の回収対象を議論する上で、1便・3便ルールと地方枠の関係について整理してほしい。

<新規参入会社の取扱いについて>

- ・ 新規就航する既存会社については、少なくとも既参入会社と同じ配分基準で考えるべき。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ではないか。

以上