

## 羽田発着枠配分基準検討小委員会（第5回） 議事概要

1. 日 時 : 令和元年6月21日（金）16時～18時
2. 場 所 : 中央合同庁舎3号館 国土交通省11階特別会議室
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、航空ネットワーク部長、航空事業課長 他
4. 議事
  - (1) これまでの主な意見と論点について
  - (2) その他
5. 議事経過

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】（→以下は事務局の回答）

#### <1. スロットオークションについて>

- ・航空会社がお金を払うオークションだけでなくお金をもらうオークションもある。今すぐ導入するのは難しいと思うが、路線を限定して補助金入札を始めるといことも考えられるのではないか。入札価格の相場観は初めはないのが当たり前なので、オークションを行わない理由にはならない。海外の他モードの事例も参考に中長期的に検討すると良いのではないか。
- ・オークションの目的はスロットの効率的な利用と、収入の活用にある。オークション収入は利用者負担の低減に繋がる。権益とタイムスロットを切り分けて議論することは難しい面があり、着陸料の柔軟化という観点から考えていくことはできるのではないか。
- ・羽田でスロットオークションを行った場合、発着先の空港のスロットにも影響を及ぼすという点を考慮する必要がある。
- ・タイムスロットをオークションの対象とした場合、その組合せについて航

空会社に膨大な作業が課されることになるのか疑問である。

- ・スロットは誰のものでもなく、航空会社は使う機会を与えられているだけであるという認識を持つ必要がある。

## <2. 再配分について>

### ○再配分の基本的な考え方について

- ・既得権益化の防止という観点からは、回収はある程度の規模があってもいいのではないか。
- ・消費者に多様な選択肢を提供するとあるが、どの消費者を対象とするかによって変わるものである。競争が十分でない地方ネットワークの維持拡充と、幹線に更に新規事業者の参入を促すことによる運賃の選択肢拡大のどちらを目指すかは解がなく決めの問題であり、いずれにせよきちんと説明ができることが重要。  
→対外的に納得感があるような説明ができるよう整理したい。
- ・競争の観点から、配分後のコードシェアの状況やそれによる影響を確認することが必要ではないか。
- ・競争性が一定程度確保されている現状を踏まえると、ネットワークの維持に評価の重点を置くべきではないか。また、成田に参入することも可能であり、羽田に新たな会社を参入させて競争を促すのは、増枠時とするべきではないか。  
→競争促進の観点の評価も引き続き必要であると考え。また、需要が供給を上回っているため配分を行っている状況であり、増枠がなくても競争促進という観点から新規会社の参入の可能性がある状況を整備することは必要ではないかと考える。

### ○再配分する発着枠の属性について

- ・再配分する枠と新規参入会社に配分する枠は地方枠とすべきではないか。今後どのように枠を使っていくかを定めるに当たり過去のファクトを評価するという仕組みの中では、少なくとも地方のネットワークの充実に誘導するような枠が必要ではないか。
- ・新規参入会社用の枠は、新規会社が参入したいと思わせる程度の枠を用意すべき。新規参入が全く見込まれないようなものでは競争促進の観点から意味がない。
- ・既存ネットワークの毀損のおそれを考慮して回収は最小限にすべきである

ことを踏まえると、新規参入会社用の枠も最小限にすべきではないか。また、既参入の6社も互角となっていない状況で、新たな会社を加えることが最適なのか疑問である。

#### ○評価項目について

- ・ 運賃の低廉化は競争の結果であり、企業努力として評価すべき項目なのか疑問である。また、サービスの質の向上を評価項目としても良いと思うが、そうすると利用者が求めているようなサービスまで提供する懸念があり、基本的には事業者間の競争の中で自主的に行ってもらうべきものではないか。
- ・ 運賃水準が低いことだけでなく、多様な運賃設定も利用者利便に繋がると考えるが、何が利用者利便かは時代と共に変わっており明確化するの難しいだろう。
- ・ 幹線は競争原理が働いているため必ずしも運賃低廉化だけが目指すべきものではないと思われる。路線ごとに検証できるのならば、運賃水準の低廉化については、シングルトラックや大手2社のダブルトラック路線を対象に検証してはどうか。それが不可能であるならば、「運賃水準の低廉化の努力」の項目の重み付けを変える（下げる）といったことを、検討すべきではないか。
- ・ 競争が十分に行われていて、かつ、各社一定程度の水準を満たしている中で、各社平均を基準として相対評価することの適切性に疑問がある。
- ・ 安全の確保については、どの航空会社も最低限の基準は満たしているの  
で、 $+α$  の部分を加点にする等配点方法を工夫すべきではないか。  
→各社高い水準を満たしているにもかかわらず大きな点差がつくのは適切  
ではないので、配点方法を工夫したい。
- ・ 整備不良等により行政処分を受けると、厳しい場合には運航できなくな  
り、その点で、「1. (2) 安全の確保」と「4. その他」は行政処分の効  
果を二重に評価しているのではないか。
- ・ 欠航や遅延は安全の確保のためやむを得ないものであり、それが少ないこ  
とは安心の確保として評価されるべき事項である。現在の評価項目は、安  
全と安心を混同している感じがする。  
→欠航することによって安全が確保されるという点は同意。機材品質の向  
上が目的であるという観点から、評価項目の書きぶりについては検討し

たい。

- ・ 前回配分時の評価項目「1. (3) 全国的な航空ネットワークの形成・充実への貢献」はわかりやすい基準であると思う。今後を評価するには、地方路線の伸び率等の項目を入れておくといった工夫があっても良いのではないか。  
→ 前回配分時に、伸び率を評価するのは難しいという議論があり、ネットワーク維持のインセンティブを与えるための指標とした。
- ・ ネットワークという観点から羽田以外の路線を評価に入れるのは良いと思う。国土交通省では地域航空のあり方について研究会を立ち上げて2年間にわたって議論し、地域航空を重視していると認識しており、短距離で多頻度の運航を行う地方路線の評価は「路線」と「便数」で評価するのが妥当ではないか。  
→ 旅客キロと便数のどちらで評価するのが適当か、検討したい。
- ・ 前回配分時の評価項目「1. (3) 全国的な航空ネットワークの形成・充実への貢献」の各項目の設置趣旨如何。  
→ 多様なネットワークの形成の観点から評価するため、羽田と地方を結ぶ路線に加え、羽田以外の全体のネットワークも評価する必要があるという趣旨で設定している。それぞれの指標については過去の議論を踏まえている。
- ・ 「航空会社の効率的な経営の促進の観点」の項目について、事業者の生産性向上により利用者利便の向上に資する施策を展開することができるようになるなど、必ずしも関連性が低いとは言えないのではないか。
- ・ 「発着枠の効率的な使用の観点」の項目については、発着枠という国民の資源からいかに大きな価値を生み出すかという観点から無駄な指標ではないのではないか。
- ・ 全体的に公平性と効率性の項目が混同している印象を受ける。
- ・ 評価項目を設定、変更する目的と理由を形に残しておく必要があるだろう。

#### ○破綻事業者について

- ・破綻の影響を考慮するのはペナルティではなく、経営の健全性を維持するためのインセンティブである。また、政策の継続性の観点からも破綻の影響は評価項目として設定すべきではないか。
- ・運航停止していないのであれば利用者に迷惑を掛けていないので、破綻したことだけをもって評価対象とする必要はないのではないか。  
→前回の配分時に、経営の健全性を維持して運航している社とそうでない社とで差別化するという整理を行った。
- ・公的支援の有無を評価に勘案すべきではないか。

以上