

## 羽田発着枠配分基準検討小委員会（第2回）議事概要

1. 日 時：令和6年4月16日（火）15：00～17：30
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、樋口容子  
[オブザーバー] ANA、JAL、SKY、ADO、SNJ、SFJ  
[事務局] 航空ネットワーク部長、航空事業課長、首都圏空港課長
4. 議事  
（1）各航空会社からのヒアリング  
（2）その他
5. 議事経過  
ヒアリング対象会社より意見を聴取した後、委員による質疑応答・意見交換がなされた。

### 【委員からの主なご意見】

#### <コロナ禍の影響の考え方について>

- ・ 平時・緊急時であっても評価の直前に評価基準を変えることについては慎重であるべき。各社の規模、路線の網羅性に幅がある中で、その努力を公平に評価できる基準を検討するべき。
- ・ 様々な評価期間の考え方がある中で、コロナ禍を一切考慮しないというのは問題ではないか。
- ・ 羽田発着枠の有効活用の観点から客観的な指標が設定できるのであれば、評価項目に入れるべきであり、今後、議論が必要。

#### <評価方法・評価指標について>

- ・ 航空会社同士の相対評価としている指標については、時代にそぐわないので、絶対評価に見直すべきではないか。
- ・ 運賃水準は、過去5年間の変化率が各社間平均を下回っていることをみる指標だが、運賃の変化率ではなく運賃水準自体を評価指標とするのは一つの考え方ではないか。

<経営統合、コードシェア等の協業について>

- ・コードシェアの廃止は、ドラスティックな提案。廃止により、コードシェアを行っている各社の路線計画や、長期的には機材の変更等、大きな影響があるのではないか。
- ・コードシェアの買取比率を回収対象の枠に反映させるという案は一つの考え方としてあるのではないか。
- ・コードシェアという協業の仕方は、異業種（グランドハンドリング）との協業とは若干性質が異なり、発着枠の配分において、これをどう勘案するかは、今後議論が必要。
- ・新規航空会社を優遇して羽田発着枠が配分されてきた基本的な趣旨は、競争原理の活用により羽田空港の有効活用、利用者利便の最大化をはかることにある。経営統合やコードシェアを枠の配分に当たって考慮するかどうかは、これらが競争に影響を与えるかどうかを検証して判断すべきではないか。

<その他>

- ・発着枠配分の考え方については、利用者利便の観点から考えるという足元を確認できたのは良かった。
- ・政策コンテスト枠の考え方を3便ルール対象路線にも広げていくなど、将来的な方向性は考えていく必要がある。
- ・脱炭素化の取り組みを評価項目の指標に入れるのは難しいが、航空業界全体で何らかの形で競争しつつ努力を評価する形が必要。
- ・長期的な視点では、脱炭素化と鉄道との競争は関連する。戦略として羽田からどこに国内線を飛ばすかを評価するうえでも、脱炭素化の取り組みの指標があっても良いのではないか。