

平成25年7月29日（月）

於：国土交通省3号館4階特別会議室

## 第1回羽田発着枠政策コンテストの評価等に関する懇談会

### 議事録

国土交通省航空局

【事務局】 それでは、ただいまより、羽田発着枠政策コンテストの評価等に関する懇談会を開催させていただきたいと思います。ご出席の皆様方には大変お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平岡でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

初めに、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います。議事次第、配席図、委員等名簿、資料1、羽田発着枠政策コンテストの評価等に関する懇談会の開催等について、資料2、羽田空港発着枠と地方航空ネットワークの現状、資料3、羽田発着枠政策コンテストの評価基準等に係る論点となっております。

以上、ご確認いただきまして、資料の不足等ございましたら、事務局までお申し出ください。

次に、ご出席の委員をご紹介させていただきます。なお、50音順にご紹介させていただきますので、よろしくお願ひいたします。

竹内委員でいらっしゃいます。

【竹内委員】 竹内でございます。よろしくお願ひします。

【事務局】 花岡委員でいらっしゃいます。

【花岡委員】 花岡と申します。よろしくお願ひいたします。

【事務局】 廻委員でいらっしゃいます。

【廻委員】 廻でございます。よろしくお願ひいたします。

【事務局】 矢ヶ崎委員でいらっしゃいます。

【矢ヶ崎委員】 矢ヶ崎です。遅参いたしましたして、申しわけありませんでした。よろしくお願ひいたします。

【事務局】 なお、本日加藤委員、柳川につきましては、ご欠席とご連絡をいただいております。

国土交通省側出席者の紹介につきましては、時間の関係上、お手元の配席図にてかえさせていただきますので、あらかじめご了承ください。

それでは、開会に当たりまして、田村航空局長より一言ご挨拶申し上げます。

【航空局長】 おはようございます。お忙しいところお集まりをいただきまして、ありがとうございます。

本日は、第1回の羽田発着枠政策コンテストの評価等に関する懇談会ということでござ

います。昨年11月28日に、まさに今日座っておられます竹内委員長のもとで、今年の3月末から使用されます羽田の国内線の発着枠の配分につきましてご検討をいただいた、その報告書がまとめられたわけでございますけれども、その際にいろいろこの発着枠、スロットの配分につきまして、競争性の導入についてどう考えるのかといういろいろなご意見がございました。スロットオークションについての議論などもいろいろいただいたわけでございますけれども、これにつきましては、いろいろと解決すべき課題があるので、引き続き検討を加速するという形になっております。

一方で、政策コンテスト的な制度を導入して、その競争性というものを働かせるということにつきましても、その報告書の中でご提言をいただいたところでございます。その具体化として本日の懇談会があるわけでございますけれども、地方の航空ネットワークを充実させるということに関しまして、これまで、ともすれば、もちろん羽田の発着枠の配分につきまして、一定の配慮というものをその地域の航空ネットワークに対していろいろなルールの導入によってやってきたわけでございますけれども、どうしても航空会社の努力だけではなかなか頼れない状況というものに対応して、地域と航空会社が協力をしてその路線の充実を図っていくということについて、この政策コンテストが一つの役割を果たしていただければいいなと考えております。そういう意味で、懇談会で評価基準、あるいは実際のコンテストにおける各提案の評価というものをやっていただくということでございまして、ぜひ先生方のお知恵を拝借したいと思います。よろしくお願いを申し上げます。

**【事務局】** 続きまして、本日の議論を取りまとめていただく本懇談会の座長でございますけれども、事前にご相談させていただいた結果、竹内委員に座長をお願いしたいと思いますのですが、よろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

**【事務局】** それでは、竹内委員に座長をお願いしたいと思いますので、どうぞよろしくお願いをいたします。

ここで、竹内座長より、一言ご挨拶をいただきたいと思います。竹内座長、よろしくお願いをいたします。

**【竹内座長】** 東京女子大学の竹内でございます。ただいまご指名によりまして、今回の懇談会の委員長を務めさせていただきます。

先ほど局長からお話ございましたとおりで、私、羽田の新たな発着枠の配分のときの小委員長を務めさせていただいて、そのときに、これも局長からお話がありましたけど、

いろいろと、例えばスロットのオークションなどを検討いたしました。オークションについては、若干まだいろいろ見なきゃいけないところがあるので、まだ少し早いのではないかとということで、導入については見送られました。競争的な環境のもとにおいてその枠を配分していくという精神を具現化していくということについては、皆様ご了解、確認が得られたのではないかと考えております。

それを今回のこの懇談会で活かすことになりました。大きな都市にある、例えば千歳とか、福岡のような空港にどうしても航空会社は路線を張りがちになってしまう。一方で、枠というのは、国民の大事な資産でありますから、もちろん大都市への輸送、これも効果的なことで、もちろんそれはそれで評価されるべきことなんですけれども、逆に、地方に元気になってもらうことも大きなその資産の活かし方であると考えております。そういうことから、今回、地域、あるいは航空会社、あるいは関係各諸団体が切磋琢磨をしてよりよい提案をしてくだされれば、そういうところにこの貴重な資産を使うことはいいことではないかと思えますから、よりよい提案をしてくださったところに枠の配分ができるようにできるだけ尽力して、よりよいものに仕上げたいと思っております。皆様からのご協力をぜひお願いいたします。どうかよろしくお願いいたします。

**【事務局】** 竹内座長、ありがとうございます。

本日の懇談会につきましては、事前に登録された方に限り公開といたしております。

また、冒頭のカメラ撮りはここまでさせていただきますので、ご了承ください。

事務的な説明でございますけれども、卓上のマイクの使用方法ですが、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ので、赤いランプがつかましたら、お話をください。終わりましたら、もう一度ボタンを押して電源を切っていただくようお願いいたします。

それでは、以後の議事進行は竹内座長にお願いしたいと思います。竹内座長、よろしくお願いいたします。

**【竹内座長】** それでは、議事に入りたいと思います。お手元に議事次第ございますけれども、これに従いまして行います。まず、事務局から、資料1に基づきまして、本懇談会の開催等について、まず簡潔にご説明をいただきます。その次に、資料2になりますが、羽田空港発着枠と地方航空ネットワークの現状について、続いて、資料3、これに基づきまして、羽田発着枠政策コンテストの評価基準等に係る論点についてご説明を、全て一括していただくということです。で、それが終わりました後で、皆様のほうから自由にご意

見を頂戴していきたいと、意見交換したいと考えております。そんなことでよろしゅうございますか。

では、そのように進めさせていただきたいと思います。

では、初めに、事務局のほうから資料のご説明をお願いいたします。

**【事務局】** お手元の資料1からご説明させていただきたいと思います。

お手元の資料1、羽田発着枠政策コンテストの評価等に関する懇談会の開催等についてという1枚紙でございます。まず、この懇談会の趣旨でございますけれども、先生方、ご案内のとおりでございますけれども、航空市場における競争の激化、あるいは国内航空旅客の減少が進んでいるという状況にございまして、地方航空ネットワークの維持というのが非常に厳しい状況になっております。これにつきましては、これまで企業努力に依存してきたわけでございますけれども、これにも限界があるということでございまして、現在におきましては、地域がこれまで以上に主体的な役割を果たして、航空会社とのパートナーシップを通じて地方路線の充実・維持を図っていくということが大事であるということでございます。

このような状況におきまして、先般開催されました羽田発着枠配分基準検討小委員会におきまして、報告書の中で、既存の政策枠の活用状況を踏まえた上で当該政策枠を活用し、地域が航空会社とのパートナーシップにより実施する地方航空ネットワークの充実のための取り組みの提案に関してコンテストを実施し、すぐれた提案を評価して、発着枠を付与する手段の導入を検討すべきというご提言をいただいたところでございます。このご提言に基づきまして、今般、本懇談会を開催させていただいている次第でございます。

今後のスケジュールでございますけれども、今回の懇談会におきまして、評価基準についてご議論いただきまして、それを取りまとめさせていただき、基準案を策定させていただいた後、8月中どこかで、10月の中旬までにかけて、地方公共団体等からの提案の募集をさせていただきたいと思っております。地方公共団体等からなされた提案につきまして、また再度10月下旬から11月上旬にかけて、本懇談会において提案を評価させていただきたいと思っております。この提案につきましては、非公開でさせていただきたいと思っております。この提案の評価に基づきまして、11月中旬に国交省におきまして、政策コンテストの選定路線を決定、配分の実施という段取りを予定させていただいております。

続きまして、資料2でございます。資料2、羽田空港発着枠と地方航空ネットワークの

現状でございます。まず、1ページめくっていただきまして、羽田空港発着枠の現状でございます。

2ページ目でございますけれども、首都圏の空港の年間発着枠につきましては、これまでの努力の結果、増加が見込まれております。最終形につきましては、羽田空港44.7万回、成田空港30万回で合わせて首都圏では74.7万回の発着枠になるわけでございます。

次の3ページ、4ページ目でございますけれども、この中で羽田空港の国内線発着枠の配分につきましては、小委員会においてご議論いただいたところでございます。4ページ目、右下のところでございますけれども、この中で競争性の導入、発着枠配分に競争性を高める視点が重要であり、まずは各地域がスロット活用方策を競うコンテストを導入するというので、今回の懇談会に至っているところでございます。

5ページ目でございます。今回のコンテストの対象でございますが、地方路線限定枠2、それから、新規路線開設枠1、合わせまして3を、3便分を政策コンテストに活用するという予定としているところでございます。

続きまして、6ページ目、2. 地方航空ネットワークの現状等でございます。1ページめくっていただきます、7ページ目でございます。我が国の人口でございますけれども、特に地方において人口減少率が顕著になっているところでございます。8ページ目、さらに、地方においては高齢化も進捗しているところでございます。9ページ目、三大都市圏以外の地方圏では、特に地域別のGDPの減少が強く見られており、地方経済は深刻化しているという状況でございます。

このような状況を受けまして、10ページ目でございますけれども、国内航空旅客輸送は減少傾向にあるという状況でございます。詳細に見ますと、11ページ、路線数につきましても、ローカル路線、減少の傾向にございます。それから、12ページ目でございます。旅客数につきましても、減少傾向にあるということでございまして、ピーク時の約16%減という形になっております。13ページでございます。国内航空ネットワークの推移でございますけれども、過去6年、新規路線開設54に対しまして、廃止路線が102ということで、倍以上の路線が廃止されているという状況になっております。

続きまして、14ページ、15ページ目でございますが、羽田路線の輸送実績、便数を上から順に並べたものでございます。とりわけ小委員会の中でも指摘されましたとおり、40万人以下のところにつきましては、なかなか厳しい状況にございます。国土交通省といたしましても、これらの地方路線維持のため、いわゆる3便ルールであるとか、1便ル

ールというものを設けまして、これらの地方路線につきまして保護を図ってきているところでございます。さらに、それに加えて、17ページ目でございますけれども、国といたしまして、航空ネットワーク維持振興のための支援措置を図っており、地方路線における着陸料の軽減であるとか、あるいは航空機燃料税を3割引き下げをするといったような措置を講じているところでございます。

18ページ目でございます。さらに、地方におきましては、さまざまな形で路線の維持・発展のための措置を講じているところでございます。例えば体制につきまして、広域的な推進体制の構築ということで、航空だけにとどまらず、観光部門も含めた広域的な連携措置をとっているであるとか、あるいはコスト面におきましては、着陸料の軽減、ターミナル等の施設使用料の軽減、ナイトステイに関する経費の補助、搭乗率保証制度の導入といった例が見られるところでございます。また、レベニューの向上策といたしましては、空港利用者の航空運賃等に関する補助であるとか、商品造成に関する補助、新規チャーター便の導入に関する補助等を行っているところでございます。

続きまして、資料3のご説明をさせていただきたいと思っております。

**【航空局長】** 平岡さん、すいません。この5ページのところ、もうちょっと丁寧に、何で3枠出ているのかというのを説明してください。

**【事務局】** 5ページ目のところでございます。ここのその他のところに掲げられております、羽田のスロットの今の権益の内訳でございますけれども、それぞれ自由枠、地方路線限定枠、内際乗継改善枠、新規路線開設枠ということで、政策目的に従いまして、それぞれの枠が設けられておるところでございますが、このうちの地方路線限定枠のうち2つ、それから、新規路線開設枠1つにつきましては、もともとのその目的に従って募集をしたわけですが、この募集に応ずる航空会社がないという形で、ただいまのところ、これを暫定使用するというので、目的外使用をさせていただいているところでございます。したがって、この地方路線限定枠2と新規路線開設枠1につきましては、もともとのその目的に従った使用が現在なされていないという状況でございますので、ここの2と1と合わせまして3便分を今回の政策コンテストに活用してはどうかということで、この3便分を今回の議論の対象とさせていただきたいという趣旨でございます。

よろしいでしょうか。

それでは、資料3、羽田発着枠政策コンテストの評価基準等に係る論点につきまして、ご説明をさせていただきたいと思っております。この資料3が本日ご議論をいただく中心のもの

となつてまいります。

まず、1 ページ目でございますけれども、繰り返しになりますが、羽田発着枠配分基準検討小委員会の報告書の関連部分の抜粋でございます。地方路線維持のための政策コンテストの検討と題しまして、この中で、地域の主体的な役割、それから、競争性の要素導入といった観点から、地域が航空会社とのパートナーシップをもって実施する航空ネットワーク充実のための取り組みの提案、これにつきましてコンテストを実施し、提案を評価して発着枠を付与する手段の導入を検討すべきというご提言をいただいております。その一番下の段のところでございますけれども、その際には、創意工夫に満ちあふれた取り組みを期待し、そういった提案を評価するため、あらかじめ評価基準を定めた上でこれを評価し、二、三年程度を目安として配分を行うという形になっております。

それから、2 ページ目でございます。小委員会における政策コンテストに係る主な委員発言の概要ということでございます。政策コンテストの考え方につきましては、委員先生方より、いろいろとそのプランを練って、エアライン乗り入れの誘致競争をしてはどうか。地方と航空会社のコラボを審査するという仕組みを入れてはどうか。航空会社が乗り入れるように地域が努力するという競争をぜひやっていただきたい。航空会社だけでなく、地域、それから、関連産業と一緒に知恵を絞っていく仕組みはどうかといったご提言をいただいております。

また、対象路線や取り組み等につきましても、おそらく旅客数が40万人以下程度の路線が企画提案の対象になるのではないかと。あるいはその空港と航空会社の協力体制というのが今まで以上に重要になるのではないかと。日に3便以上あったほうが観光流動を振興させるといった点からも知恵を絞るやすいのではないかと。あるいは季節変動を平準化するような取り組みを評価してはどうかといったようなご発言をいただいているところでございます。

1枚おめくりください。3 ページ目でございますが、今回の政策コンテストの目的と対象発着枠につきまして、まとめさせていただいた紙でございます。今回の政策コンテストの目的でございますけれども、首都圏へのアクセス改善を通じた住民生活の利便性向上及び地域の活性化。それから、インセンティブの付与、地域間の競争を通じて取り組みを高度化していくこと。さらに、航空会社の自助努力のみに頼らない、地域の主体的な取り組みによる地方路線の充実を図ってはどうかということでございます。対象発着枠につきましては、先ほどご説明させていただきましたとおり、新規路線開設枠、国内地方路線枠の



政策枠3便分を対象といたしております。できますれば、この3便分につきましてコンテストを実施し、平成26年夏ダイヤ、来年の3月30日より使用できる形にしたいと思っているところでございます。

以下、4ページ目以降、いろんなさまざまな論点がございます。事務局のほうで用意させていただいた論点でございます。まず、評価基準の前提となるところでございますけれども、政策コンテストに係る主な論点①という形でまとめさせていただいております。

1つは、その提案主体でございます。提案をする主体でございますけれども、地方公共団体または地方公共団体が会員である協議会等の団体が、航空運送事業者と共同で提案するものとすべきか。あるいは地方公共団体等による単独での提案を認めるべきかどうかということで、提案主体をどういった形で設定するかという論点でございます。

2番目の論点でございますが、提案対象路線でございます。小需要路線の充実を図るといった観点から、1便・3便ルール対象路線の増便、あるいはその新規開設を対象とすべきか。あるいはその市場における競争が十分でないと考えられるシングルトラック路線の増便または新規開設を対象としつつ、その中で1便・3便ルール対象路線の増便であるとか、あるいは新規開設の提案を優遇すべきかどうかと、それとも、対象路線を特に限定しないとすべきかどうかということで、提案の対象となる路線についての考え方の論点でございます。

3つ目がコンテスト枠の使用期間等でございます。コンテスト枠の使用期間につきましては、先ほどの報告書の中では2年から3年を目安という形で書いてございましたけれども、これにつきまして2年間としてはどうかという形で考えて、最初でございますので、なるべく短い時期で一旦区切って、その評価をしてはどうかという趣旨でございます。さらに、この際に、例えば夏のみ需要があるところ、ここに限って政策枠を使用したいといったような、季節限定の提案につきまして、これをどう取り扱うかという論点がございます。これにつきまして、それも対象にする、対象にしないであるとか、あるいは対象にする場合であっても、評価を通常1年間通年運用する提案と同じように取り扱っていかどうかという論点がございます。

それから、3番目の丸でございますけれども、提案可能なコンテスト枠の使用を1便分に限るのか、あるいは1便分に限らず、2便、3便という提案も認めるべきかどうかといった問題点がございます。

それから、5ページ目でございます。政策コンテストに関する主な論点②となっている

紙でございます。まず、その評価の全体像でございますけれども、3つの区分に分けてはどうかと考えております。1つは、フレームの設定ということで、課題分析であるとか、目標設定について評価をいただくと。2つ目が取り組み内容自体、実施体制、それから、コストの削減、需要増進策といった観点から評価をしてはどうか。それから、3つ目といったしましては、これは後ほど詳細に説明させていただきますけれども、例えば代替交通機関が充実しているような場合、あるいは充実していないような地域があるといったときに、同じに取り扱っていかどうかといったような観点からの評価の3つの観点に分けて評価を行ってはどうかということでございます。

なお、その各項目につきましては、一律の配点でなく、ある程度ウエートづけをして実施してはどうかというふうに考えております。

まず、そのうちの課題分析・目標設定等の評価基準でございますけれども、これに係る論点でございます。1番目でございますけれども、コンテストに達成する目的が、路線の活用促進にとどまらず、地域全体の活性化につながるようなものであるかどうかといった点を評価基準にしてはどうか。さらに、これまでの取り組みの評価等々を踏まえつつ、現状について具体的かつ定量的な分析が行われているかどうか。それから、現状分析を踏まえ、課題が具体的、整合的に設定されているかどうか。さらに、具体的、実現可能な目標設定がなされているかどうか。その目標に達成に向けて具体的かつ整合的な工程表が作成されているかどうかといったような点を評価してはどうかということで、評価基準の考え方として掲げさせていただいております。

6ページ目でございます。6ページ目は、具体的な取り組み内容に係る評価基準の考え方でございますが、まず、その実施体制、体制面における評価基準を設定してはどうかということでございます。ここについては3つ掲げさせていただいております。まず、1つは、多様な関係者ときっちり連携できるような体制がとられているかどうかといった点でございます。2番目に、持続的かつ具体的な推進体制が確保できているかどうか。しっかりと組織体制になっているかどうかということでございます。3番目は、インバウンド・アウトバウンドの双方を意識した十分な要員体制が確保されているかどうかといった点でございます。これは地元のほうからの、例えば地元のほうで仮に一生懸命需要を喚起する体制が整っていたとしても、帰り側の便のほうのががらがらであっては意味がないのではないかと問題意識から掲載させていただいているものでございます。

次に、具体的施策に関する評価基準でございます。これにつきまして、コストの削減策

と需要増進策と2つの側面がございます。そのいずれにも共通する観点といたしまして、3つ掲げさせていただいております。1つは、先進的なものであるかどうか、先進的な取り組みであるかどうか。2番目は、持続的な施策となっているかどうか。3番目は、航空会社と地域が互いにリスクを共有するような仕組みとなっているかどうかといった点でございます。さらに、そのコスト削減の面につきましては、具体的に運航コスト低減に資する施策となっているかどうか。需要増進策につきましては、観光・ビジネス・インバウンド・アウトバウンド等のターゲットごとに効果的な施策となっているかどうか。具体的に直接利用者の増加に結びつくというような内容になっているかどうか。3番目に、これは小委員会の先生からの指摘でもございましたけれども、需要平準化の視点が盛り込まれているかどうかといった点を評価基準としてはどうかと掲げさせていただいております。

続きまして、7ページ目でございます。これは3番目の箱になるわけでございますけれども、評価に当たって考慮すべき事項という点でございます。ここには3つの視点を掲げさせていただいております。まず、効率性の観点ということで、利用者利便の観点から考慮すべきかどうかという論点でございます。ここに掲げさせていただいておりますけれども、現在の路線規模を踏まえつつ、旅行商品の造成等の観点から、より利用者利便性が高まると考えられると増便等について優先して評価すべきか否かという点でございます。これにつきましては、具体的に、例えば括弧で書いてございますとおり、0便から1便、1便から2便、2便から3便、3便から4便といったような提案がそれぞれあったといたします。その場合に諸条件が全部一緒であったときに、これらの増便を全て同列に扱ってよいのかどうかといった問題意識でございます。例えば0便から1便につきましては、路線創設という意味はございますけれども、日帰りができないので、旅行商品の造成といった観点からすれば、1便から2便、2便から3便といった点は、これまで旅行商品の造成ができなかったところができるようになるといった点がございますので、これらを全て同列に扱っていいかどうか。あるいは3便から4便につきましては、既にある程度利便性がある中で、さらにその利便性の向上を図るといったような増便でございますので、全てを一律に扱っていいかどうかといった利便性の観点からの論点でございます。

2番目の論点は公平性の観点でございます。るる書いてございますけれども、端的に申し上げますと、諸条件が同じであったときに、一方は、新幹線の便が非常に便利であるようなところ、もう一方の提案は、新幹線がないところ、新幹線があるところと新幹線がないところで、ほかの諸条件が同じような場合に同じに扱っていいかどうかといった論点で

ございます。

3つ目でございますが、3つ目は、経由便を使用しても十分なアクセスを確保できない空港について優先して評価すべきか否かと書いてございますが、端的に申しまして、近くにハブ空港がある。そのハブ空港から多数の便が東京に出ているようなところからの提案がまずあり、それとは別に、そういったハブ空港が近くにないところから提案があった場合に、諸条件が同じであったときに、全くのこの2つの提案を同じに扱っていかどうかという論点でございます。

最後に、提案の評価手法につきましていろいろ書いてございますけれども、8ページをごらんいただいたほうがわかりやすいかと思えます。これはもう全くのイメージでございますので、そのようなものとして捉えていただきたいと思えますが、仮に1.(1)政策コンテストへの応募の目的・趣旨のところの配点が5点だったと思えます。それで、その提案につきまして、評価基準が2つございます。その2つにつきまして、評価を1から5点で配点をするとした場合に、それぞれ3点、4点というふうに評価がなされた場合には、満点であれば10点でございますので、配点のうち10分の7を取得したということでございまして、5掛ける10分の7で、そのところのその得点は3.5になるということを説明させていただいているものでございます。このような形で評価をいたしまして、足し上げて、最高のところから順に実際の配分は行っていくというようなイメージとなっております。

駆け足で申しわけございませんでしたが、私からの資料の説明は以上にさせていただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

**【竹内座長】** ありがとうございます。

では、これからは残りの時間を使いまして、今ご説明いただいた、とりわけその評価基準等に関する論点につきまして、いろいろ事務局で整理していただきましたので、これについて幅広くご意見、あるいはご質問等ございましたら、それでも結構ですし、いただいて、評価基準等に対する考え方を整理していきたいと考えております。特にここからここまでとかいうことは今回は区切りませんので、皆様、お気のつく限り自由にご発言をしていただきたいと思いますし、どなたからでも構いませんからお知らせください。いかがでございましょうか。

お願いします。

**【廻委員】** ご説明ありがとうございます。基本的なことで質問があります。今回の政

策コンテストの基本的な考え方についてです。今回説明されたことに様々な視点が盛り込まれていますが、例えば飛行機の便数がとても少ない地域の住民の利便性を向上させる、すなわち不便をしている人たちを助けるといったような視点を入れるのか、あるいはそうではなくて、スロットという非常に公共性の強い財産を活用して一番経済的な効果をあげることができるのはどれか、と判断するのか。今回の説明では、両方入っているもので、それによって考え方も違ってくると思うんですね。そこのところはどうなのでしょう。昨年の小委員会から取りあえず見送ったスロットのオークションという考え方が、今回の政策コンテストを生み出しているの、経済効果を優先するべきなのかなとも思うんですが。今回の資料を見るとちょっと、何というんでしょう。住民の利便性とか、まあ利便性は大事ですけども、そういうところが比較的と前に出てきています。この辺をどのように考えたらよいのかお伺いしたいのですが。

【竹内座長】 今のご質問という形だと思うんですけども、事務局で何かそれについてはございますか。

【事務局】 政策コンテストの目的にも掲げさせていただいておりますけれども、ある意味、そこは二兎を追うような形になっているかと思います。せっかくの公共財的なものでございますので、できるだけ効果があるような形で使っていただきたいというその観点もありますれば、使っていただく場合には、十分にその地域住民に利便性があるであるとか、地域の活性化に資するであるとか、いわゆる公平性的な観点もここでは欠かせないものであると考えております。その意味におきまして、ある意味で、そこは二兎を追っている部分がございますけれども、その場合におきまして、その評価に当たって、例えばどちらを重点的に配分すべきかどうかといった点につきまして、もしご意見がございましたら、その点、ご意見を賜りたいと思っております。

【廻委員】 確かに地域の活性化を図るときに、需要がこれだけ伸びて、経済効果があれば、結果的には地元住民にいいことはあるとは思いますが。そういう経済効率からの視点で見ると、2便、3便あるところに便数が増えたほうが効率はいいと思います。例えば便数0から1便になったということだと、あんまりビジネス上の効果は出ないのではないかと思います。地元住民にすれば、うちにも飛行機が飛んできたというよさはあるでしょうけれど。ですから、見方によってその判断基準も違ってくると思うんです。

私は、個人的には、実現可能性と持続性ということを考えていかなければならないと思います。地域にとって経済的な効果が続いていくようにしないと。公共交通だから、飛行

機も乗り入れていない空港だと住民がかawaiiそうだから、という視点が入ってしまうと、またコンテストの意味合いが違ってしまいうように思えますし、配点の仕方も違ってきてしまうと思うんですね。私は、やはり継続性と、事業としての妥当性というんですか、実現可能性というところに力を入れていったほうが、この政策コンテストの意味合いはあるんじゃないかなと思うのですが。ほかの先生たちのご意見も伺わせていただいてから判断します。

【竹内座長】      ありがとうございます。

私が最初から意見を言っているのかどうかかわからないですけども、ついつい東京から地方に観光客として行って、そこでいろいろお金を使って何かして、また帰ってきてもらうということばかり考えてしまいがちになります。しかし、逆に地方の人が東京にやってくる、そこでいろいろ利便性を活用してまた地方に帰ってきていただくということもあります。そっちの方向も評価の対象にしてもいいのだろうけども、ただ、今、廻委員のおっしゃったのは、両方の方向を全く同じように扱うものでもないのかなという、多分そういうご意見であったと思うんですね。

0便から1便なんていうのは、時間のある観光客の場合は行って泊まればいいんですけども、仕事上では、なるべく早く用事終わって帰りたいという人がもしいるならば、0便から1便というのは結構つらいものかなという気もします。今のご指摘は、要するに双方向のときにそれらをどう評価するか、あるいはそこへどういうウエートをつけるかという、その点のご指摘ではなかったと思います。その点につきましてでもよろしいですし、ほかの点でもよろしいですけど、いかがでしょうか。

じゃあ、お願いします。

【花岡委員】      私は、資料2の5ページに書いてある、政策枠が使われてないというところから、今回の3枠をどうするかということで問題を認識しておりまして、その意味では0便から1便、つまり新規就航が大事だと思っています。提案主体が航空会社と共同というのは非常に重要で、このようなコンテストをやって航空会社がほんとうに運航したい、運航できるという路線がどこまで出てくるかというのを興味として持っています。そこまでやってもいい提案が出てこなかったら、もう新規の地方路線は難しいという判断もできます。その意味で、航空会社と地方の関係者がどれだけ協力していい提案が出てくるのかその中身を見てみたいですし、このコンテストによる政策枠の使い方の意味があると思います。

持続可能性という観点からいけば、政策コンテストをやらなくても、実際はいつも目的外使用ということで3枠は使われているわけです。つまり、羽田に枠があれば、航空会社は使いたい便があるわけですし、そういう意味では、何もしなければ、発着枠そのものの持続可能性は問題ないと思います。そうではなく、このコンテストによって、地方等の取り組みの中で航空会社も頑張ってみようと、地方と一緒に協力してやってみようというのが出てくるのを期待したいと私自身は思っています。

【竹内座長】 はい。ありがとうございました。

ほかにいかがでしょうか。では、矢ヶ崎さん。

【矢ヶ崎委員】 矢ヶ崎です。

今、廻先生にご指摘いただいたことは、私も一番の問題意識として持っておりまして、どちらに今回重点を置くかということが決まれば、後々の議論はしやすいなと思っております。

先生方がご指摘になされたこととかぶらないように申し上げますと、この政策枠を3枠配分した後にはどのようなメッセージを世の中に発信していくと、今回の取り組みが一番意義があるのかということも考えることも重要ななと思っています。そのためには、やってみましたけれども、いろいろ協力もあつたんですけれども、やっぱりだめでしたというのはおそらくあり得ないことだと思います。地域、産業界、航空会社、いろいろほかにも主体があるかもしれませんが、そういうところが強みを持ち寄って連携すると何か起きるんだということだと思います。限られた枠けれども、航空の世界でもやっぱり地域活性化ができるんだというメッセージを発信していくことが一番重要であって、そのためには、書類上のきれいごとではなくて、ちゃんとその路線が維持されていく、地域が潤った、何かしらメリットがあつたという効果が出ないと、納得できないのではないかと思います。そういうベストプラクティス的な成功事例、良例ができていくと、そこから学んで次にどういう手段でやっていけば、ほかの便にも考えが波及していくか、やり方が工夫していけるかということも考えるよすがになるということも、この政策枠のすごいメリットといいたいでしょうか、影響になるんだと思います。

そういうことを考えますと、便数が0便から1便、1便から2便、2便から3便に増えていくことには、それぞれ増え方の意味があると思いますので、0便から1便が重要なのか、そうではなくて1便から2便が重要なのかというのは、今まだこの段階ではなかなか判断できないのですけれども、やはり、提案される目的と成果、手法を見て、1便から2

便がいいのか、0便から1便がいいのかというところの納得性で見ていきたいと思います。議論が進んでからもう少し考えが深まるかもしれませんが、大枠で大事だと思いましたが、コメントさせていただきました。

【竹内座長】 ありがとうございます。要するに、便数が増えるのは、同列とか、比重をつけるという前に、内容によってそれは違うんじゃないかという、そういうご意見であったかと思います。

一通りは今、ご意見いただきましたけれども、別にそれ以外でもいろいろあるでしょうから、具体的な内容まで踏み込んでいかがでしょうか。

【矢ヶ崎委員】 細かいことなんですけど、すいません。先の発言と一緒に申し上げればよかったです。

1つ確認させていただきたいことがあります。近くに羽田にばんばん飛んでいるようなハブ空港がある場合、それは同列に扱っていいのかという問題意識が7ページですよ。評価に当たって考慮すべき事項の公平性の観点の中でご説明されたと思うんですけども、近くにある空港として、ハブはもちろん検討すべき事項として挙がってくると思うんですが、似たような規模の空港ですとか、提案が上がってきた空港より若干規模が大きいものがある、そこが近接していて、エリアとして見たら、かなり羽田には飛んでいるよねというようなところについては、どういうふうを考えていったらいいでしょうか。

【竹内座長】 今のご質問ですけど、いかがでしょう。

【事務局】 そこは具体的な提案にもよるかとも思うんですけども、ここでの問題意識といたしましては、経路便の利用による、もともとはアクセスが十分になされているところと経路便すらないところと、同じように取り扱っていいかどうかという論点でございましたけれども、先生からいただいた論点も十分にあり得ることかなと思います。

【矢ヶ崎委員】 ありがとうございます。

【竹内座長】 はい。じゃあ、廻委員。

【廻委員】 それでは、政策コンテストに関する主な論点というところで、一個ずつちょっと見ていきたいんですけども、4ページですが、地方公共団体または当該地方公共団体が会員である協議会等の団体が、航空運送事業者と共同で提案すると、これを前提にしたほうが私はいいと思います。地方公共団体による単独での提案は、あまり実現可能性が低くなってしまうので、いい方法ではないと思うんです。

それから、提案対象路線ですけども、これは1便でも、さまざまな条件があるんです



けれども、結果的に効果が大きいところがいいと。0便から1便でも効果が大きければそれはそれでということで、経済的な効果が、社会的な効果も含めますけど、効果が大きいところであれば、あるということで判断すればよろしいのではないかと思いますけれども、ただ、シングルトラックの増は、なかなか難しいかなという気はしますけど。

それから、あと、コンテスト枠の使用期間等についてですけど、継続性が大切です。私は、社会実験はあまり好まないのですが、社会実験のようにならないようにしてほしいです。地方公共交通活性化の時もそうだったんですけど、社会実験の予算が切れると、もう何もしないという事例ばかりです。社会実験のときだけではなく、これが先に続いていくことが大切です。もちろん期間は2年間でよいですが、後ろにも書いてありましたが、この先へ継続していく、継続性の可能性というのを、どう図るかは難しいですけども、考えたいと思います。

そういう意味で、通年で使用しないというのは外していいんじゃないかと私は思います。通年で使用すると。クリームスキミングって、いいとこだけ取りって、あとは戻して、それを0.5で掛けるというのもどうかと。私はやっぱり通年で使用するべきじゃないかと思えます。

それから、ここの一番下、より意欲ある公共団体等の取り組みを支援する観点から、提案可能なコンテスト枠の使用数を1便に限らず、2便、3便を認めるべきか。これは認めるべきかどうかは、出てみたその施策を見て、よければ認めてもいいのではないかと思います。だめだと最初に決めてしまうことはないと思います。ただ、国がすることですから、一箇所に集中させることで、批判にさらされることも考えられますので、可能かどうかはわかりませんが。

それから、あと、ここのインバウンド・アウトバウンドというのは、別に海外のインバウンド・アウトバウンドじゃなく、国内ですよ、羽田に行く、羽田から来るということです。これは当然そうですよね。これは、でも、インとアウトが埋まらないとロードファクターが上がらないので、当然のことになってくるんじゃないかと思えます。

それから、先進性を有しているかというのがあるんですけど、先進性ってそんなに必要なのかなという感じもしまして、地域の観光その他での活性化で航空会社が来て潤っていくというのは、あんまり……、何というのでしょうか。そんなすごく先進性を求めるようなものなのかなというのがちょっと、どういうことが先進性なのか、意味があれなので、後でお答えいただきたいんですけども。

それから、この後ろのターゲットごとに効果的な施策とか、閑散期の視点とか、閑散期は非常に大事な点だと思いますけども、ターゲットごとの効果的な施策、その他いろんな、具体的に利用者の増加に結びつくと考えられる施策、これは当然ですけども、このことが目的ではないと。こういうことで私たちを納得させるかということであると。これは書いてあってもいいと思うんですけど。

それから、最後の評価に当たって考慮すべき事項のより利用者利便性が高まる、とあります。こここのところをどういう判断するかなんですけど、利便性を前にだすと、パブリックなトランスポーテーションなんだというところに視点が寄ってしまうので、ちょっと違うような感じがします。

それから、経路便を使用しても十分なアクセスを確保できない空港について優先してって、これは優先はする必要ないのかなという気が私はしております。

以上です。

**【竹内座長】** ありがとうございます。若干ご質問が含まれていたようですが、そちらを先にお答えいただけますか。

**【事務局】** 先進性についてのご質問ございました。そここのところにつきましては、意味といたしまして、他地域における良例となるようなものであるかどうかといったところに力点があるというふうにご理解いただければと思います。私どもといたしましても、そのほかの地方路線の維持の例になるような波及効果があるようなものをできるだけ出していただきたいという趣旨でございますので、先進性というところに力点があるというよりも、他地域における良例となり得るかどうかといった点でご評価をいただければと思います。

**【廻委員】** わかりました。ありがとうございます。

**【竹内座長】** はい。廻委員、いろいろ今、ご意見出てまいりましたけど、そのことに關しましていかがでしょうか。何かございますか。あるいはそこに限定しないほうがよろしいでしょうか。花岡委員、お願いします。

**【花岡委員】** 別でいいですか。

廻委員もおっしゃったので、個別の話をします。それだけでなく全体的な内容の話もありますが、まずは、この評価方法の重要な点は、透明性があることです。プロポーザルを提出してくる側がどう努力すれば採択されるのかというのがわかるような評価指標にすべきと思っています。透明性という意味で、この評価指標をこのまま使って、それ以上の裁

量はないことをしっかり示すことができれば、問題はないと思います。つまり、この評価点以外のことで評価はしないことにすれば大丈夫だと思います。

ただ、一方で、先ほど廻委員もおっしゃっていましたように、先進性というのはどこをどう努力すれば先進性になるのかとか、提案してくる側が何をすればよいかよくわからないような評価基準は入れないほうがいいのかと思っています。具体的に何がそうなのかというのは難しいのですが、全体としては大切かなと思いました。

次に、論点の①から④までの間で、幾つか重要だと思う点を申し上げます。提案主体については、私も廻委員と同じ意見で、やっぱり航空会社と地方公共団体の共同の提案にすべきです。最初に私が申し上げた意見と同じですけど、結局航空会社が運航するかどうかという判断がかなり重要だと思っています。次は、通年の利用の話です。これはもう少し柔軟に考えてもいいのかなと思っています。例えばシーズンによって需要のピーク・オフピークが違う地域があるとして、違う地域が、2の地域が共同提案するというようなことも許してもいいんじゃないかと思っています。それによって1枠を2つの地域で使っていくこともあっていいのかなと思っています。その提案をどう点数で評価していくかについては、難しくなってしまうかもしれませんが、どういう提案が出てくるのかを楽しみにしているので、できるだけ柔軟なものにして、オフピークとピークを互いに埋められるような提案が出てきたら、それは評価できるような形にしていけるのがいいと思います。

残りの部分については、いろんな視点をカバーされているので問題ないと思います。ですけれども、最後の論点④で、0便から1便だけでなく、デイリー未満をどうするかも考える必要があります。国内線は最低でも1日1便みたいな感じで考えられておりますけれども、先ほどの地域性と同じですけども、1日1便未満でも、航空会社が羽田をハブとしていけば、機材繰りの関係で頑張れば、週3便とか4便の路線を組み合わせでデイリーにするということも可能かもしれません。国際線ではデイリー未満は普通にありますので、これを提案に含めてもいいんじゃないかと思っています。

難しいのは経路便の話でして、先ほどから幾つかお話が出てきますけれども、今の旅客流動で北海道と沖縄の場合は、直行便があるところと、千歳経由と那覇経由で羽田に来るといふ、両方の流れがあります。そこは旅客の利便性のアクセスという言い方をしていますけれども、航空便の利便性という観点では、経路便がある路線は少しその重みを下げるとか、そういった形で評価に入れてもいいのかなと思います。この点は、航空以外の機関分担率にも関係してきます。航空が新幹線に負けてしまっている路線で、便数を増やせば勝

てるところと、もうぎりぎりで便数を増やしても厳しいところというのは、プロポーザルを見てしまえばわかるかもしれませんが、それらを同じ重みで評価するのか、あるいは内容で評価するのかは、継続性という意味で重要になってきますので、何らかの観点で評価指標に入れておくべきだと思います。

以上です。

【竹内座長】 途中出てきた花岡委員のご質問で確認なんですけども、閑散期対策がピーク・オフピークの組み合わせとおっしゃったところです。提案主体というのは、例えばですけど、北海道と九州が、夏の北海道と冬の九州の温泉とかって、その2つの空港、あるいは地方公共団体が一緒になって申請をするということもあってもいいんじゃないかというご意見でよろしいですか。

【花岡委員】 はい、そうです。

【竹内座長】 はい。ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。じゃあ、廻委員。

【廻委員】 一言。それなら、私もいいと思う。

【花岡委員】 わかりました。

【竹内座長】 ありがとうございます。

矢ヶ崎委員、お願いします。

【矢ヶ崎委員】 全部にコメントするというこのようですので、私もさせていただけたらと思います。

4ページ目から、先生方と同じ意見のところもあわせて申し上げたいと思います。提案主体は共同提案がやはりいいと私も思っております。共同じゃないと知恵と実際にやる力は出てこないだろうと思っております。

提案の対象路線でありますけれども、これは今の、1便・3便ルール対象路線の増便、または新規開設を対象とするという、そういうところでいいかなと思っております。

次の枠の通年でということについて、今、先生方からもいろいろご指摘がありましたが、私も、枠の共同利用といった工夫がなされるのであれば、通年利用ということは積極的に評価するべきだと思っております。枠の共同利用のところまで見込んでおかないと、夏だけを認めるかどうかの議論と、住民の利便性を高めることや需要の平準化をすることが矛盾します。夏だけなどの扱いをする場合には需要の平準化への工夫がある提案になっているかが重要ですし、通年使用という形がやっぱりいいのではないかと思っております。

それから、提案可能なコンテストの枠なんですけれども、今、ここで優劣をつけるというよりは、提案の内容を見てからというふうにしたいと思います。どんな提案が出てくるか、まだよくわかっておりませんので、大変いい3枠の提案と、あと全然だめみたいなどころもあるかもしれませんし、それは出てきたところを見て、目標との整合で見ていけばよいかなと思っております。

5ページについては、よくおまとめですので、全くこのとおりだと思っております。

6ページの論点の③の最初の四角枠についてもそのとおりだと思っております。その下の四角のところも、先進性というのは良例という意味だというふうに先ほどの発言でも申し上げました。

最後の論点④の7ページのところについて、一つ確認なんですけど、上の枠の中の効率性の観点の中で、より利用者利便性が高まると考えられるという記述がありますが、この利用者というのは、その前に旅行商品の造成等の観点からとありますので、旅行者の利用、利便性という読み方をしたのですが、地域の方も旅行商品を利用するとしたら利用者なんですけれども、そういうことでよろしいのでしょうか。

**【事務局】** はい。そのように考えております。

**【矢ヶ崎委員】** はい、わかりました。

同じところに書いてあります0便から1便、1便から2便ですが、これらを同列に扱ってよいのかというのは、目標対比で効率的かどうかという観点で見ればよいかなと思います。

航空の占める割合の高い地域は優先すべきだと思いますし、経路便というのものなるべくそういう十分なアクセスが確保できないところは見てあげたほうがよいかなと思います。

あとは、ちょっと先ほど質問で申し上げました、似たような空港が近くにあるエリアで、そして、その空港間に移動アクセスがある程度確保されているというような場合については、提案の内容によると思いますが、何等かの対応が必要かどうかは、意識はしておくべきかなと思っております。以上です。

**【竹内座長】** ありがとうございます。

ほかにはいかがでしょうか。いろいろ出てきてますけど、具体的なお話でもよろしいですし。

今ごろちょっと聞くのはどうかという気もしたんですが、お尋ねしたい点が事務局のほうにありまして、今は枠を暫定使用されていますよね。それは自由枠で今、どこに飛ばし

でもいいというふうになっているのでしたっけ。

【事務局】 幹線を除く地方路線ということで。

【竹内座長】 地方路線に限定ですか。

【事務局】 はい。

【竹内座長】 危惧したのは、どこの航空会社がそれを使っているかまでは別に構わないんですけども、もしもそこがそこそこもうかっている路線であるならば、その航空会社はほかの提案に対して非協力的になるんじゃないかって、その心配、そんなことは杞憂なんですか。それは大丈夫ですか。

【事務局】 もともと暫定使用というのは、本来的な目的に使用されるまでの間ということでございますので、あくまでもそういう前提のもとに各航空会社において使用しているわけでございますので、あくまでもその前提条件の範囲内でしか使用できないので、前提条件が今回の懇談会によりまして、3枠分、コンテスト枠として使用するということになれば、そこはもう一旦ある意味、精算されるといいたいまいしょうか、本来の枠に使われますので、本来の枠のほうが優先使用だということは各航空会社とも理解をしているところでございます。

【竹内座長】 ありがとうございます。

いかがでしょう。ほかに皆さんのほうから。

私も何点かあるんですけども、1つは、かなり具体的な話になってしまいますが、募集要項といたしますか、そこにおいては記載する表現を気をつけないと、提案を誘導してしまうようなことになると危ないなという気がしています。これから慎重に作文しなくてはいけないことですが、例えば論点の③なんかであるように、一番最初ですかね、地方公共団体が主体的に取り組むつつというのがあって、多様かつ広域的な関係者との連携する体制がとれているかというときに、あ、それじゃあ、いっぱい団体の名前を載っけさえすれば評価が高くなるんだというように、そんな単純なことではないかもしれませんが、何か名前だけ貸すとか、そんな形で一応格好だけつけておいて、というようなことでも困ると思います。あるいはその下にある、例えばリスクを共有するような仕組みのところでは、搭乗率保証等とありますけれども、これも例示するのはいいんですけど、ひょっとして、あ、これがなきゃ評価が低いんだなどと思われてしまうと、これまたまずいという気がします。こうしたことになってしまうと、先進性というものがなくなってしまって、クリエイティブな発想がなくなってしまいますから、こういう例えを書くときにもかなり気をつ

けて書かないといけないのではないかというようなことを少しお話を伺いながら考えたところでは。

それから、それじゃあ、もうついでに全部言っちゃいますけど、コンテスト枠の使用期間等で2年間、私も2年間でも特に問題はないと思うんですけども、評価で難しいのは、その2年間の間に、例えばある地域において大河ドラマが決まっていますとか、あるいは何か、何とかかんとかの100周年がこのときにありますとかいうような、そういう特殊なイベントがこの時期にたまたまあって、それによってかなりの集客が期待されるというようなときに、そういうようなものを評価するとしてしまったら、それは不公平になるのではないのかなとも思います。確かにそうしたイベントがあれば、その間は路線はかなり活発になるんでしょうけど、その後はおそらくきっとまたどんと落ち込むはずですから、そういうことについては考慮をしないといけないといえますか、そういう特殊なイベントを使ってどうこうするというようなことだと、あんまり意味がないような気がしますので、何かそのようなところを少し書いておく必要があるのではないかと思います。そうすることがいいか悪いかも、皆さんのご意見がもしあれば伺いたいところなんですけれども、そういう特殊要因をどう評価するのかという点も問題ではないのかという気がしました。

それから、論点④、7ページですかね。先ほどからわりと新幹線の話なんか出てきていました。もちろん私は、それは賛成で、分担率を考慮することは必要だと考えています。しかしそれ以外、たとえば高速道とか、あるいは高速バスというようなものの利便性がどうなっているのかという点も見なければいけないのではないかと思います。特に新幹線にこだわる必要はなくて、代替手段がどれだけ充実しているかということは、やはり新幹線に限らず考えていきたいと私は思っています。

と同時に、その代替的な話と同じように、今度、補完的な話もあって、一旦空港には着いたものの、そこから先、何でしょうね、団体のお客さんなら観光バスをチャーターしてどっつと行っちゃうんでしょうけども、個人のお客さんなんかは空港に着いてから足がないとか、あるいはタクシーでしか行けないという場合があるかもしれません。で、もう何千円も取られちゃうということではなくて、例えば乗り合いタクシーを十分に用意して、利便性を高めていますよって、そういう、要するに着いた後のアクセスという観点もやはり評価してあげるべきではないかと考えております。

それから、これは若干質問も含む話なんですけども、今後、持続可能性について、それが今後もうまく続いていくかどうかを考えるためには、その2年なら2年終わった後のパ

パフォーマンスがどうであるか、これを測定しなくてはいけないということが問題になるわけですが、そのときに一番簡単にデータをとりやすいのは、もちろんどれだけお客さんが乗ったかとか、その路線、どれだけの収入が上がったかとか、そのあたりの話はわりと搭乗率なり、輸送人員なんかは把握しやすいと思うんです。しかし、それだけをもって地域が活性化したと言っていいのかどうかという点に疑問があって、例えば極端な話ですから、実際そうかどうかわかりませんが、非常に搭乗率は悪いんだけど、ものすごいお金持ちが乗っていて、で、そこに着いたらいっぱいお金使うという人がいるとか、逆にいっぱいお客さんは乗るんだけど、地域にお金を落とさないまま、すごく節約旅行して帰っちゃうとかということなどがあるかもしれない。となると、必ずしもお客さんの乗った人数だけでもないのかなという気もするわけですよ。

だから、そういうときにそういうほかのパフォーマンスを見るときは指標として、輸送した輸送人員数だけでいいのかどうか。あるいはほかにデータがあるといっても、そういうことをとることができるのかどうかというところですね。例えば地域でのどれだけの経済活動に貢献があったのかというようなところを調べることは可能でしょうか。まず、ちょっとそのご質問をしたいんですけど。

**【事務局】** 提案を行う際に、ある程度その目標を設定するという形になりますので、まずは、その目標との関係でその目標が達成されているかどうかというのが一つのそのメルクマールになろうかと思います。その目標の中には、旅客数であるとか、収入であるとか、搭乗率も含まれれば、あるいはその地域への観光収入の増加であるとか、そういったことを地域としてしっかり統計的に取り上げる体制ができていれば、そういった先生、ご指摘のような視点からも評価が可能ではないかと思っております。

**【竹内座長】** ということは、あれですね。それぞれの提案での目標設定にそれは依存するということですね。

**【事務局】** はい。

**【竹内座長】** はい。わかりました。ありがとうございます。

いろいろ、今、具体的なご意見も含めて出ていますけども、それ以外でも、それに関連してもいかがでしょうか。じゃあ、廻委員、お願いします。

**【廻委員】** こういうコンテストをやるときに、先ほど花岡先生おっしゃいましたように、やっぱり透明性というのがすごく大事なんですが、その透明性と同時に、シンプルなほうがいいと思うんですね。さまざまな要因を入れれば入れるほど、何だかわからなくな



ってくるので、目標をわりと絞ってわかりやすくすることが大事だと思います。それには、私は、今回は何人来るようになったか。どれだけ経済効果があったか。要するに、スロットという非常に高い価値のあるものを使って、大げさに言うと費用対効果じゃないですけども、このぐらいのことをやるとこういう効果がありますよ、ということで判断することで良いのではないかと思います。需要予測は大体鉛筆をなめながら書いてしまうということもありますから、その予測が正しいかどうかは分かりませんが、そこは、ああ、こういう対策も打っているな、こういう対策も打っているな、こういう対策も打っているな、じゃあ、言っていることはまあまあいけるんじゃないのというような形でチェックしていくほうが良いのではないのでしょうか。確かにさまざま条件はあると思います。例えば新幹線があるとか、あるいは隣にハブ空港があるとか、既にその地域を舞台にしたテレビドラマが決まっているとか、考え出すときりがありませんから、そういうことはもう考慮しないという割り切りも必要だと思います。そういうことはもうカウントせず、結果の予測だけ見る、としていいのではないのでしょうか。

評価しているときには無かった条件が、後に出てくる可能性もあるかもしれません。多くの要因を入れていけばいくほど、複雑になってきてしまいます。しかも、途中で状況が変わったときに、また、その結果自体が怪しいものになってきてしまいます。さまざまなハンディがあると思うんですけども、逆の場合もありますから、それは考慮しなくていいんじゃないかと私には思えます。だからといって、皆さんがそれは考慮すべきだったら、それに従いますけど。

**【竹内座長】** はい。ありがとうございます。

どこまで基準を簡単にするか、そのほうがかえって見やすいというのか、やりやすいということもあるということでしょうね。

矢ヶ崎さん、お願いします。

**【矢ヶ崎委員】** すみません。今の廻委員のご指摘にもちょっと関係するかもしれませんが。私も、やっぱり目標の設定の仕方がとても重要だと思っております。明確でかつ説得性のある形で目標設定できていなければ、全然スタートラインに乗ってないんじゃないかというところがありますし、それが提案する主体間で合意されていなければなかなか難しいだろうと思います。

ただ、2年間で成果を出せるかということを見ると、まず、具体的にはちゃんと人が乗っているのかということと、それから、地域にどれぐらいお金を落しているのかです。

測定の仕方は簡便なものから精緻なものまでありますので、それはしっかりやっていただく。ただ、2年間で、〇億円の経済効果が出ましたというところまでは多分難しいと思います。今までほとんど何も手がつけられていなかったところに、観光の消費を立てていくというのが一番最初のステップだと思いますが、それにしても、商品造成に半年ぐらいかかってやっていくわけですし、簡単なオートメーションの商品造成するわけじゃなくて、地域と一緒に、うちの地域のどこを売れば一番売れるだろうみたいな強み探しからやっていくとすると、通常の商品造成よりも時間がかかるように思います。

せめて5年ぐらいのシナリオは立てていただいて、そのうちの2年間でどこまで進捗したのか、そして、その先の3年間ぐらいきちっと経済効果を刈り取っていくために、まだ経済効果にはなっていない、貨幣価値にはなっていないような資産をどれぐらいつくれたのが重要だと思います。例えば、顧客の名簿であるとか、一緒にやる事業者が随分東京にも増えたとか、地域をエンパワーメントする力が見える格好で、先々のシナリオができてくるというところが、すごく理想的だなとは思っています。

2年後の評価のときにも、ここは全然利益が上らなかったからだめではなくて、その先を見た形での評価をしたいと思います。3年目、4年目、5年目でドライブがかかって成果を刈り取っていけるような力がついていくのであれば、継続ということもあるのではないかというのを考えたらいいかなとは思っております。

そういうところをしっかりと見ていくためにも、共同提案者同士が本当に連携しているのかについて、最初のところからある程度つかんでおきたいと思っております。資料1で10月の下旬まで提案の募集をいたしまして、その後は非公開の評価の段階に入っていくんですけども、提案者から私たちがプレゼンテーションを受けるとか、紙に書いてあることを事務局の皆さんがほんとうにそうなのかと裏とりをしてくださるなどして、ほんとうにちゃんと連携してやれるんだろうかという手応えを私たちに伝えていただくと有難いです。そういうことをお考えだと思いますので、教えていただければと思います。

【竹内座長】 今の点はいかがですか。

【事務局】 評価に当たりましては、先生方がきっちり評価できるような工夫を、先生方のご意見も伺いながらしていきたいと思っております。

【竹内座長】 よろしいでしょうか、矢ヶ崎委員。

ほかにはいかがでしょうか。

結構今までのご意見を伺っていると、透明性があって、客観性があるということが大事

なことだというご指摘があると同時に、逆に、これは出てきてみないとわからないところもあって、あんまり点数とかをあらかじめ決めるのもどうかというところもあって、出てきたものを主観的に見なきゃいけないところもある。ある意味で、点数付けとは逆の方向の話も出てきているので、なかなかこれは難しいなど、今、お話を伺いながら感じているところです。事務局のほうとしては、そういう点で、ほかに何かここはもうちょっと聞きたい点というのはございますか。

【事務局】 評価の全体像のところ、各項目については一律の配点ではなく、ウェイトづけを実施してはどうかという記載をさせていただいております、とりわけ(1)、(2)、(3)いろいろございますけれども、ここはほかの項目よりも重く見るべきではないかといったようなご意見がございましたら、頂戴したいと思っております。

【竹内座長】 比重に関する点ですね。いろいろ出てきています。皆さんからご意見頂戴した中でも、ここはもう少し重く見てあげるべきではないかというような、比重にかかわるご意見等ありましたら、ありがたいんですけど、いかがでしょうか。

先ほど皆さんのお話を伺う限りは、代替交通機関のところは見えてあげるべきだねというようなことはありました。やっぱりそういうところはほかよりも重いというご意見、ご理解でよろしいのでしょうかね。

【竹内座長】 じゃあ、おおむねそういう形で、それは一つご意見としてありましたということですね。ほかに、これは重く見たほうが良いというようなことがあれば伺いたいです。とにかくその点に関していかがでしょうか。

【廻委員】 評価基準ははっきりいろいろ出ているんですが、提案項目というのはここにあるだけなんですね。だけというか。例えば期待される効果とか、そういうのはどこにあるのですか。プレゼンするときに、これによる増便することによって期待される効果はこんなことかというのはどこにあるのか。

【事務局】 その点につきましては目標設定。

【廻委員】 あ、目標設定のところ、わかりました。すいません。この期待される効果のところは、旅客数と利用率、ロードファクターだけになるのかな。要するに、例えばこれによって地域の旅館が潤うとか、そういうのは、別に経済効果までじゃなくても、そういうことは言わなくていい。

【竹内座長】 8ページのところですよね、今、ごらんになっているのは。

【廻委員】 ええ、8ページ。

例えば、場合によってはですよ、航空会社の方が後ろにいっぱいいらっしゃるのですが、飛行機に乗ってでかけ、数時間滞在しただけで、すぐ帰京してしまうということもありまから。その場合は、何ら地元に落ちないということもあるので……。

**【事務局】** もともとのその目的が地域への波及効果ということでございますので、よりそういった形での目標がきちり立てられ、フォローアップされる体制ができていのであれば、むしろその目標設定のところの評点を高くしていただくということになるかと思えます。ここにあくまでも掲げていますのは、そのロードファクターであるとか、旅客数であるとかというのは例示でございますので、より詳しく、より波及効果も含めてやっているのであれば、それは目標設定としてすぐれているといった一定評価になるかと思えますので、そこはその配点のところでご評価いただく内容かなと考えております。

**【竹内座長】** じゃあ、花岡委員、お願いします。

**【花岡委員】** 確認として8ページですけど、そうすると、配点のところの四角の数で5点満点と考えていくと、60点満点と考えてよろしいですか。例えば(1)が4つあって20点で、次が配点のところ5項目あるのでは25点で、3の考慮すべき事項が3つあるから15点で60点ですけど、そういう配点でよろしいでしょうか。

**【事務局】** すいません。配点につきましては、まだ特にこちらのほうで考えているわけではございません。

**【花岡委員】** そうですか。

**【事務局】** 仮にここは、ここが5点だったらということで、仮の表記でございますので、むしろこの部分の中で、例えばこういう点はほかの項目よりは重く配点したほうがいいんじゃないというご意見がいただければ、全ての項目について均等配分ということではなく、あらかじめある程度メリハリをつけた配点の形にさせていただきたいと思っております。

それで、その観点では、冒頭、廻先生のほうからは、実現可能性とか、持続性が大事だといったようなご意見をいただいておりますけれども、続きまして、先生方からもほかのご意見もございましたらいただければ幸いです。

**【花岡委員】** 今日は欠席の委員の先生もいらっしゃいますけども、8月に公募を出すわけですね。そのとき配点方法を決めるプロセスはどうなるのでしょうか。今、どこまで重みをつければいいのか、なかなか判断が難しいなと考えていたのですが、そこはどうなるのでしょうか。今日、話をして、事務局のほうでまたまとめて……。

【事務局】 本日いただいた意見をもとに、実際にその公募の際には評価基準案というものが必要になると思いますので、評価基準案を別途作成させていただきまして、座長にご了解をいただいた後、委員の皆様にも別途個別にお諮りをさせていただいて、ファイナライズをするというようなプロセスを今のところ考えておるところでございます。

【花岡委員】 わかりました。今日いろいろ話を聞いていて、竹内委員長がおっしゃったように、評価方法がやはり難しいと私自身も思い始めています。というのは、今回初めての試みでもあるので、どういうプロポーザルが出てくるのかよくわからないと、正直、私も思っています。いろんなプロポーザルを受け入れる形で、かつ透明性を維持するのは確かに矛盾しますが、でも、両方維持していったほうがいいのかなどと思いついて、目標の設定がプロポーザルによって違った場合でも、その目標自体がしっかりしていれば、それでいいと思うんですよね。ですので、最初に廻委員がおっしゃっていた意見に対して事務局のお答えとして二兎を追うとおっしゃっていたんですけど、私はそれでいいと思っています。いろんな目標が複数出てきた中で、目標達成に向けて内容がしっかりしていれば、そういう提案を認めていけるようなものにしていくべきで、最初からプロポーザルの範囲を狭めたくはないと思っています。

通常、評価指標は、私も実は個人的には少ないほうがシンプルでいいかなと思っているんですけど、今回は、プロポーザルの内容を絞ってしまうのはあまりよくないと思いついて、幅広にまずはやってみて、そこで透明性を維持するのは確かに難しいのですが、そういった形のものにしたいなと思っていますので、少し考える時間が欲しいというのが正直なところです。

【竹内座長】 はい。ほかにはいかがでしょうか。配点は1から5までで、それは後でウエートをつけるという方法なわけですね。どこを重点とか、そういう意味ではなくて、全部1から5で、後で1.2とか、0.8とか、そういうことですよ、掛けるということ。

【事務局】 はい。

【竹内座長】 ですね。

ほかには、ウエートに関しましては、ここを重く見てあげるべきではないかというようなところはいかがでしょうか。あるいは先ほどの花岡委員おっしゃってくださったように、なかなか透明性、客観性等は、出てきてみないとわからないというところがありますものですから、なかなかちょっと言いにくいところであるとは思いますが。

先ほどちょっと議論に出かかったところでした。で、結局、皆さんのご意見だと、提案が出てこないとわからないという1つの典型は、多分その0便から1便、1便から2便というところだったと思うんですね。0便から1便というところはなかなか難しいんじゃないかというご意見もあったと同時に、でも、やっぱりそれは出てきたものでいいものがあるれば、それは見てあげるべきじゃないかというご意見もあったと思うんですけれども、皆さんのご意見だと、これも今、どうこう重みつけるよりは、出てきたものでよかったら、それでいいじゃないかというご意見でしょうか。

【花岡委員】 そうですね。

【竹内座長】 あ、そうですか。はい。

【廻委員】 地域によって重みがね。

【竹内座長】 では、その地域によってということで、特にここはあからじめの優先というのはつけないということですね。はい。

ほかには、ウェイトづけという点では、これを重く、あるいは逆に重くじゃなくて、これは軽くというのか、もういいじゃないかというのものもあるのかもしれませんが。あるいは軽くしたほうがいいんじゃないかというのものもあるかもしれませんが。

【廻委員】 どれがというのではなくて、この項目自体をもう一回見なきゃいけないところがあるんですが、簡単に言うと、要するに、期待される結果がどのくらいかということと、それがほんとうに具体的にやっつけていけるのか、その取り組みがどうなっているのかということがやっぱり配点が多いべきであって、あとのさまざまなことは調整の部分ですから、配点は低いんじゃないかと。最後の考慮すべきこととか、そういうのは配点が低くなるのかなど。

この1と2の中でも、いわゆる本筋に関係したところの配点を多くする。例えば課題分析というのも大事ですけど、課題分析よりか、やっぱり(3)の増便等後の目標設定とか、目標設定というか、目標を設定するというよりは、このぐらいが期待できると、これだけやったらこれだけ期待できて、これだけの成果が生まれるんだということを言い切って、その対策をちゃんととれるかというところが私はポイントだと思うんです。そこに配点を厚くするというじゃないでしょうか。

というのは、いろんな課題分析とか、工程表というのは、プロの人に頼めばそれなりのものは出てくるんですけど、何か総研とかに頼めばですね。ですけど、やっぱり我々はこれだけあればこれだけ運ぶんだと。それで、こういう観光的な効果を地域に落とすんだと

というのは、地元の人たちの勢いというか、意気込み、これだけを約束しますという、そこが大事だと思うので、そこを点数は高くしたほうがいいんじゃないかと。それは、まあ、言っているだけということもあるかもしれませんが、もしプレゼンテーションを具体的にみることができるのであれば、それは何となくその辺は、そういうことも、その勢いというのも大事ですけれども。それが絵に描いた餅ではなくて、ちゃんとしたエビデンスがあって言っているのかということとちゃんと見るということかと思うんです。

あとのことはいろんな分析とか、そういうのはどうせそういうプロの人がつくるでしょうから、そんなに大きくななくてもいいのかな。

【竹内座長】 要するに出発点ですね。個別の話や自動進行のところはもうあんまり重く見る必要はなくて、最初にまずどういう理念、目的を打ち出すかというところは少し重く見てあげましょうということですね。しかも、その重く見るというのは、そのときには口で言っているだけではなくて、どれだけの裏づけがあって、で、どれだけの信念なのか、数値の裏付けもあるのかと。そういうところを見て、そこを重くしてあげましょうというご提案だと思うんですけれども、そういうお考えというのはどうでしょう。ほかの委員の方、よろしいでしょうか。特には異議はございませんか。

【花岡委員】 はい。

【竹内座長】 ああ、そうですか。

【花岡委員】 今回、航空会社と共同提案になれば、航空会社が入る時点で実現可能性は十分に絞れてくると思うので、プレゼンを見れば確かにわかるかもしれませんが、問題なく絞れてくるだろうという気はしています。

【竹内座長】 はい。ありがとうございます。

そのほかは、重みづけの点ではここは重くみた……。はい、矢ヶ崎委員。

【矢ヶ崎委員】 すいません。今のご発言を踏まえてちょっと考えていたんですけれども、8ページについては、私は、項目的には多少整理が必要であっても、網羅されておりますし、何をすればいいかのメッセージも伝わってくるかなとは思っておりました。ただ、課題分析とかは項目に落とすまでもなく、目標の裏にしっかり組み込まれても構いませんので、そこはほかの先生方のご意見のままというふうに思っております。

2. の増便等に向けた具体的取り組みのところは、これから文言はもう一度ほかの先生のご意見も踏まえて改善されると思うんですけれども、ここにメッセージがもう少しはっきり見える形の言葉が入ってくるといいなと思っております。私のつたない理解で言うと、

ここでのメッセージは2つで、1つは、実際みんなでしっかりやるんだということと、もう一つは、持続可能なんだ、2年間が終わってもその先もちゃんとやるんだということだと思ふんです。

みんなで一生懸命やるんだというところは（1）に具体的体制ということで3つ項目が立っておりますので、これでカバーされるのかなと思います。間違っていたらすいません。

（3）の①の枠の上から2つ目にあるリスク共有の話も、実施体制のところにもっていったらわかりやすいかなと思っております。あと、運航コストの削減と需要の開拓というのは、これは将来にわたってしっかりやるべきコスト削減と需要開拓、成長の分野ですから、ここに、持続可能な取り組みのためにみたいなタイトルがついて、あとは、最初に成長がきて、次にコスト削減がくる順番で整理されると、このあたりはしっかりやらなきゃいけないんだというメッセージになっていくと思っております。

【竹内座長】 はい。そうですね。具体的にその8ページの表の作り方についてのご意見だったと思います。今のご意見を参考にさせていただければと思います。

ほかにはいかがでしょうか。

私が、これ、重みをつけるということではなくて、考慮に入れるということであるのかなと思ったのは、過去の実績というのをどう評価するのか。つまり、特に航空に限る必要はないのですが、うちでは以前こういう企画をやってこんなに成功して、それで今、これだけ多くのお客さん来ていますよと。そういうノウハウがうちの自治体とか、あるいは協議会ですかね、そういうところがありますよと。このノウハウを今度は航空に使いたいですよというような、アピールをしたいというのはあると思ふんですね。そういうことについて、別に項目を立てるのか、あるいはそれはもういろんなところにちりばめて言ってもらふことによって、それでアピールしてもらふという形でもいいのかもしれませんが、何かそういうところというのはどうでしょうね。過去の実績をアピールするということもあっていいのかどうかというのは。

【事務局】 事務局といたしましては、一応その先生ご指摘の点は、過去の実績を踏まえ実現可能であるかどうかという……。

【竹内座長】 そこに入るわけですか。

【事務局】 そういう視点で評価の項目として一応掲げさせていただいております。

【竹内座長】 わかりました。じゃあ、そういうところで反映できるわけですね。

ほかにはいかがでしょうか。あるいは事務局のほうから、まだここはもうちょっと議論



してくださいねみたいなどころがあれば、それでもいいですし、お時間、あと、ちょっとね、10分ぐらいしかありませんけど、いかがでしょうか。

特にはございませんか。残りの時間、まだ少しございますから、あと、ご自由にいろいろご意見いただきたいんですけども、お願いします。

【廻委員】 項目はこれでよろしい。別に過不足なく入っていると思うんですね。あとは、もうほんとうに重みの問題なので、それで、ちょっとお時間をいただいて考えたいと思います。今すぐはなかなか難しいです。いろいろ皆さんのご意見を伺いましたので。ちょっとプラスしたり、表現を変えたりしなきゃならない部分は当然あると思うんですが、基本的にはこれでよいと思うんですが、どういう重み付けにするかという問題には、ちょっとお時間をください。

【花岡委員】 じゃあ、ちょっと1つだけ。

【竹内座長】 じゃあ、花岡委員、どうぞ。

【花岡委員】 簡単なところですけど、論点①ですが、1便分に限らず、2便または3便分を認めるべきだと思います。プロポーザルによっては1便だけでなく2便がないと、この目標は達成できないと言われる可能性もあるので、プロポーザルに何便を要求するのかを具体的に書いていただくこともいいのではないかと思います。

【竹内座長】 確かにそうですね。そこを曖昧に書かれてしまったら、これは2つの企画を採択していいかどうかってわかんなくなっちゃいますから、そこら必ず明示してもらおうという、うちでは、枠はこれだけ欲しいということは必ず書いてもらうということは大事だと思いますね。ありがとうございます。

そことも関連しますが、そうなると、論点①の提案対象路線のところでも、事務局からのご提示がありましたけど、これもやっぱり出てこないとわからないということでもよろしいんですかね。ここも特にこういうことをすべきであると、限定するべきであるということではなくて、やはり皆さんから出てきたものを見てということになるんでしょうか。客観的、透明性というのはなかなか難しいなど、考えれば考えるほど、思ってきているところですけども、はい。じゃあ、ここは特にそういう意味では限定をしないということでもよろしいですね。

【廻委員】 すいません。あと、1つだけ教えていただきたいんですけど、よろしいですか。機材の限定というのはあるんですか。

【竹内座長】 それはいかがですか。

【事務局】 特に想定しておりません。

【廻委員】 機材については、ここに書くわけですか。エアラインと一緒にの提案なので、どの程度の機材を入れるということは言うんですか。とても小さい機材でロードファクター80とかいってもねえ。

【事務局】 はい。そこはできるだけ具体的に書いていただければと思います。

【竹内座長】 ですから、おそらくあれでしょうね、計画の実現可能性とか、その見通しとかいうときに、なるべく客観的なデータを明示するというほうが説得力が増すでしょうから、おそらくそういう戦略をとる限りは、そのあたりもきっちり書かれるんじゃないでしょうかね。また、そういうことが曖昧としているような、そんな書き方をされると、多分評価が低くなっちゃうんじゃないかという気もしますけどね。はい、ありがとうございます。

ほかはいかがでしょうか。

大体比重の話もある程度お話しいただいたと思うんですけども、とにかく何が出てくるかわからないというのがまず一番困るところだし、また、どれだけ出てくるかもわからないということもあって、とにかく最初の試みで非常に辛いところでもあります。事務局としても整理がお困りになるところで、なかなか明確なお話ができずに申しわけないんですけども、ただ、全体的に考えると、あまり限定的にすることはないだろうということは、皆さんご意見であったので、基本的にはあまり細かい枠をはめないでということだったと思います。

それから、あとは、そういうことに関連して、先ほどから出てきているように、出てきたものを見て、で、それでいい・悪いは判断できるのであるから、あらかじめあまり厳格なチェック項目をつけることもないんじゃないかというご意見だったというようにも記憶しております。

あと、さっき重みの点も幾つか出てきました。そのあたりも反映していただいて、あとは、書きぶりの話であったりとか、それから、項目の枠の、先ほど1のほうへ変えるというお話も矢ヶ崎委員からございましたけど、その辺も含めての整理をしていただくということではないかと思います。

ほかにはいかがでしょうか。これだけはどういうようなことがあればお受けいたしますけど、ございませんでしょうか。あるいは事務局のほうはこれでよろしいですか。それともまだもうちょっとこのところを聞きたいというのがあれば、よろしいですか。

特にならなければ、議論も一応出尽くしたようでもありますし、お時間もそんなにあるわけでもございませんから、今回の議論はここまでとさせていただきたいと思います。いろいろ多様な意見が出て、ほんとうに事務局、大変だと思いますけれども、今回出た意見につきましては、整理していただいて、政策コンテストの評価基準に反映させていくということにいたしたいと思います。

それで、公募に向けた今後の進め方ですね。先ほども若干議論の中で出てきたところではありますけど、改めまして、事務局のほうにおいてお考えがありましたら、お聞かせをいただきたいと思います。いかがでしょう。

**【事務局】** 本日いただいたご意見を踏まえまして、事務局におきまして、早急に政策コンテストの評価基準案を作成させていただきたいと思います。評価基準案につきましては、まず、座長にご了解をいただいた後、委員の皆様にも別途個別にお諮りをさせていただいた上で、最終的に評価基準としてファイナライズをさせていただきたいと思っております。これに基づきましてコンテストの公募を開始させていただくと、こういう段取りで考えております。

この進め方につきましては、よろしければ、座長にご一任という形にさせていただければと考えておりますけれども、いかがでございましょうか。

**【竹内座長】** 事務局のほうから、今、ご提案ありまして、そういう進め方ということなので、皆さんには、いろいろ今日出たご意見を受けて事務局のほうからまたご説明があると思いますけれども、公募開始までの進め方につきましては、じゃあ、私にご一任でよろしいでございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

**【竹内座長】** ありがとうございます。はい。では、事務局のほうにおかれましては、早急に評価基準案を作成していただいて、また、各委員とも意思疎通を図りながらやっていただきたいと思います。

では、以上で本日の議事を終了ということにいたしたいと思います。

では、進行を事務局のほうにお返しいたします。

**【事務局】** 委員皆様におかれましては、活発にご議論いただきまして、ありがとうございました。政策コンテストの公募に向けた今後の進め方につきましては、先ほど座長ご一任という形になりましたので、本日皆様よりいただきましたご意見を反映させた評価基準案を作成し、また、座長ともご相談の上、皆様にお諮りしたいと思っております。

なお、本日の議事概要につきましては、皆様のご了解を得ました後に、後日ホームページに掲載させていただきたいと思っております。

それでは、本日の羽田発着枠政策コンテストの評価等に関する懇談会は、これにて終了させていただきます。どうもありがとうございました。

— 了 —