

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：令和6年5月17日（金） 13：00～15：00
2. 場 所：中央合同庁舎3号館 国土交通省8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、加藤一誠、花岡伸也、樋口容子、矢ヶ崎紀子
[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）全国地域航空システム推進協議会からのヒアリング
（2）これまでの主な意見と論点について
（3）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】

<新型コロナウイルス感染症の影響について>

- ・2023～2027年度を新たな評価期間とすることが妥当。
- ・客観的な指標が設定できるのであればコロナ期間を評価すべきだが、ないのであれば新たな期間を設定することが妥当。5類移行以降を評価期間とする事務局案に賛同。
- ・コロナ期間の評価は難しいが、コロナ期間中の様々な準備・取組みは、2023年度以降の回復具合に反映されていると考えられることから、2023年度を評価に含めることが、コロナ期間の努力を評価することにもなるのではないか。
- ・前回の再配分で評価したのは2018年度までの5年間であった。今回の事務局案は2019年度も評価対象期間から除くということか。
- ・コロナ期間中の各社の努力を何らかの形でお聞きしたい。

<羽田空港発着路線におけるコードシェアについて>

- ・羽田におけるコードシェアを議論したことに意義がある。
- ・コードシェアの見直しは、特定既存航空会社の経営への影響が大きいと思われ、また、制限の50%を下げるとした場合、何%にするべきかという客観的な数値を具体的に出すのが難しい。
- ・コードシェアは、一般論としては、経営の手法であり、各企業が個社の経営判断で行うものだが、羽田発着枠には様々な条件、要因、配慮事項がかかっているため、もう少し実態をとらえたうえで特定既存航空会社の枠の取扱いのあり方を含めた議論を深めるべきではないか。
- ・コードシェアにより、実際に寡占化・運賃上昇が進んでいるのかという明確なデータがない中で議論が進むのは適切ではない。事務局がどのくらい影響を把握しているのか、その影響を見られる範囲の中で結論づけるべきではないか。
- ・将来的には、特定既存航空会社についての制限をかけずに各社の自由競争を促すことにより、利用者利便の向上につながるという方向性は一つあると思うが、大きな変化となることには留意が必要。
- ・コードシェアが運賃に影響しているという分析もある。利用者利便の向上のために各社間競争を促すのならば、コードシェアの影響について無視することはできない。
- ・競争を阻害することになっているかという観点で評価すべきであり、コードシェアが競争を促進しない方向に向いているならば、見直す必要があるのではないか。

<共同持株会社による経営統合について>

- ・経営統合が通達上の合併と同等であるかどうかは、検討の方向性に記載された事項を基準として実質的に考えていくということか。
- ・検討の方向性（案）3つ目の項目について、通達のような形で条件化することが大事ではないか。
- ・航空運送事業の要諦の一つとして、機材選定、機材調達時の資金調達のあり方などが非常に大きな要因であると考えており、これが分かれば、合併に相当するとは言いがたいのではないか。
- ・機材の調達まで踏み込むのはなかなかだと思うが、省力化・省人化等の経営の効率化を考えて、会社同士で按分しあうことは、経済の活性化、消費者利便の観点から必要な取組みであり、また、これらがどう競争に影響を与えるかを引き続き検証すべき。
- ・他の業界ではどのように判断しているのか、慎重に法律・事例に照らしみていくことが良いのではないか。

- ・ 経営統合の形を見るだけではなく総合的に見て競争制限的であるかどうかという観点から評価すべき。
- ・ 協業・協調の分野を拡大していくべきであり、その点をしっかりと評価していくべき。

< (1便・) 3便ルールについて >

(3便ルール対象路線の便数の計算方法について)

- ・ 3便ルールの対象路線について、期首又は期末を基準とするとその間の増便・減便が考慮されず不公平となることから、評価期間中、3便ルールの対象路線であった期間に応じて点数を按分する案がよい。
- ・ 3便ルールの対象路線であった期間に応じて按分するコスト（労力）が大きいのであれば、例えば、定期的にダイヤ改正のタイミングで見るなど、コストのバランスの中で一番リーズナブルな方法をとるのが良いのではないか。
- ・ 庄内、鳥取、佐賀は3. 5便あるが、3便ルールの対象としている。今後、権益外便を活用して4便となった場合であっても、3便ルールの対象とみるということか。

(転用制限の緩和について)

- ・ 高齢化や人口減少の進行なども考えながら1便・3便ルールのあり方を考えていくことが大事であり、路線が本当に必要で、今後も必要になるということをしかりと考えて進めていくと良いのではないか。
- ・ 例えば能登のように災害の被害を受け、これから復旧・復興しないといけな路線については制限を緩和するべきではないのではないか。
- ・ 地方路線維持の趣旨・目的は理解しているが、転用制限があることによりネットワーク形成のマイナス面に働き、新たに地方路線に就航するというチャレンジが出来なくなっているという可能性はないか。部分的に転用制限を緩和するということが、具体的に何を指しているのか改めて事務局に伺いたい。
- ・ 事務局の提案については、その実現可能性について航空会社の意見を伺ったうえでチャレンジするのは良いこと。
- ・ 地域が1便確保、3便確保しようとする努力が反映できるようなシステム、インセンティブを作ることが大事であり、事務局の提案は一つの方法ではないか。
- ・ 地域における路線維持に向けた努力がなければ持続可能性がなかなか難しく、また、観光・インバウンドという開発しがいのあるマーケットをモノにする観点からも、地域の皆様と主体的に取り組むという方向性を羽田の全体の枠にもう少し取り入れたい。

<運賃低廉化の指標について>

- ・ 運賃低廉化については、資材価格等、運航に伴う費用に直接間接に影響を与える要因によって、運賃が変化する可能性を考慮し、「運賃の最大限の抑制」とすることが評価軸として考えられるのではないか。
- ・ 消費者物価指数の総合指数を使用し、絶対値ではなく変化率で見るのが良いのではないか。
- ・ 物価上昇局面では運賃の低廉化はなかなか厳しい。運賃の最大限の抑制という考え方に賛同。
- ・ 非幹線については「最大限の抑制」の考え方で評価しつつ、幹線については、価格を第三者が統制するより、市場原理の中で決まっていくこととするのもリーズナブルなのではないか。
- ・ しっかりと安全・安心を重視したうえで、運賃低廉化につなげていくための工夫をしているかを見ていきたい。
- ・ 物価変動を踏まえるにしても、新たな指標を使っただけで、現行の変化率の各社間平均よりも上か下かだけで点数をつけることはやめた方が良いのではないか。各社の努力の差が点数の差にあらわれにくい。
- ・ キャンセルポリシーや運賃に付随する様々な料金等、各社のサービスにも物価と関係するものとそうでないものがあると思うので、物価だけがすべてというのはどうなのかと思う。

<羽田発着枠政策コンテストについて>

- ・ 1便・3便ルールで既得権益化している路線があるのであれば、需要増加につながる路線に1枠でも振っていくことが政策の流れとして妥当であり、羽田発着枠政策コンテスト枠は増やす方向が良いのではないか。
- ・ 政策コンテスト枠は、どんどん実施すべき。地域に一生懸命頑張ってください、Win-winな関係となる政策コンテストが実施できればよい。
- ・ 政策コンテストは、良い効果を出しているので、1便・3便ルールの転用制限の緩和とあわせて、うまく活用していければ良いのではないか。
- ・ 政策コンテストは良好な施策であるが、どの程度の幅が良いかどうかは、地元のニーズと航空会社のマンパワーを照らして考えていくべきではないか。
- ・ 地域の頑張りや航空会社との間の共同の取り組みが固定化するのは危ないと思っており、他の航空会社が入り込めない形になってしまうと、競争制限的になってしまうため、特定の航空会社とだけ結びついたものにならないよう、長期的に考えて他社が参入したくなるような制度とすることが大事。

<その他>

- ・ある程度は、数値だけで表せないところをどう加味して評価していくかを考えていく必要がある。例えば、道路建設はB/Cの数値にプラスして他の事情を考慮して判断している。数値に表れてこない事情を、なるべく客観的に盛り込むという姿勢を、今後の長期的な課題として考えてほしい。
- ・補助金入札、スロットオークションについて、今回は議論できなかったが、長期的な観点として引き続きの検討が必要ではないか。