

議事経過

事務局より資料に基づいて説明を行った後、意見交換がなされた。

< 主要な意見の概要 >

(地方ネットワークの維持・充実に向けた発着枠の配分のあり方)

今回の配分では、地方をどう活性化させるかが最も重要。このため、「地方活性化枠」を設定し、大手航空会社・新規航空会社を問わず、地方ネットワークの拡充に充てるべき。その際、前回の回収・再配分により地方ネットワーク全体に大きな影響があったことを考慮する必要。

1便ルールについて、直行便の季節運航化等の柔軟な運用について認めるべきとの意見があるが、1便ルールは最低限のネットワークを維持するための方策であり、季節変動を考慮すべき性格のものではないのではないか。

地方路線の中でも、利用者数、搭乗率等に大きな差があり、ひと括りに「地方路線」として配分を行った場合、偏った使い方がなされてしまうのではないかと。

具体的な議論を進めるためには、どの空港にどのくらいのニーズがあるのか、シミュレーションを行う必要があるのではないかと。

「地方活性化枠」を設定するというやり方もあるかもしれないが、機材の小型化を推進することを基本的考え方に位置づけることにより、地方ネットワークの維持を通じて地方活性化を図っていくというやり方もあるのではないかと。

空港法の立法趣旨として、国際競争力の強化と地域経済の活性化が掲げられているように、発着枠の配分に当たっても、両者を分けて考えるのではなく、羽田の国際化を通じて地方の活性化を図っていくという観点が必要ではないかと。

羽田空港の国際線と国内線の割振りについては、国内線のニーズについて、単に利用者数だけでなく、多頻度小型化による利用者利便の向上や、ネットワークの充実についても考慮すべき。

(権益外便の取扱い)

権益外便は、国、地方、航空会社の工夫・努力により導入が進んできたものであり、引き続き権益外便の機能を確保する方策が必要ではないかと。

権益外便については、利用者利便の観点から評価を行った上で、その取扱いについて検討すべき。評価の結果重要ということであれば、配分の中で重視していくというやり方なのではないかと。

(新規航空会社に対する発着枠の配分のあり方)

新規航空会社にも地方の活性化に貢献していただきたい。「地方活性化枠」の中で新規航空会社にも枠を設定し、航空会社の意思が反映される仕組みを作ってはどうか。

新規航空会社が地方路線へ参入する場合には、大手航空会社との競合になるため、3～5便程度のまとまった単位で参入することが必要。

新規航空会社は経営基盤が脆弱。経営基盤強化のためには幹線を中心とした枠が必要。

(その他)

増加する発着枠については、利用者、国民に対してわかりやすい配分を行うことが大前提であり、そのためにも評価方式による配分をベースに考えていくことが適当。

羽田再拡張による増枠全体に通じる一貫した考え方が現れるようにしたい。今回の懇談会で新たな評価項目を示して、次回の再拡張第二段階の増枠の配分に反映させることにより、その間の航空会社の努力を評価できるようにすることが重要。新規航空会社に対しても評価方式を導入し、努力する指針として示すことが重要。

(速報のため事後修正の可能性あり。)