

## 第 4 回 羽田空港発着枠の配分基準検討懇談会 議事概要

### 1. 開催日時

平成 21 年 6 月 25 日（木） 10 時～12 時

### 2. 場所

中央合同庁舎 3 号館 11 階特別会議室

### 3. 出席者

<委員>（50 音順、敬称略）

佐藤友美子、谷本正憲、田村亨、村上英樹、森脇勝、屋井鉄雄（座長代理）、山内弘隆（座長）

<オブザーバー>

淡路均（ADO）、伊東正孝（SNA）、岡田晃（ANA）、佐藤学（JAL）、西久保慎一（SKY）、武藤康史（SFJ）

<国土交通省>

前田航空局長 他

### 4. 主な議事

意見交換

### 5. 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>

#### （評価方式による配分について）

○全国的な航空ネットワークの形成・充実への貢献度合いをよりきめ細やかに反映すべき。地方間路線の運航状況や、従来から地方間の直行便がない区間への乗り継ぎ割引運賃の設定状況を評価する新たな項目を加えてはどうか。

○環境面における航空会社の努力を評価するため、例えばCO2等に関わる項目を入れるべき。

○羽田空港の効率的な運用を図るため、着陸や離陸に要する時間等、管制に関わる評価項目を入れるべき。

○多頻度化・小型化の方向を評価する項目ができるとうい。

○新規航空会社に対する評価について、評価項目自体は大手航空会社と同一の項目で評価することで、日本の航空ネットワークに貢献する航空会社として新規航空会社についても大手航空会社と同じ方向で努力していただく、ということが望ましいのではないかと。

○競争促進を目的とした前回の回収・再配分の結果、競争の促進された路線とそうでない路線との格差が開いてしまった。この状況を是正するためにどのような評価項目が適切かを考えるべき。

○需要に見合った効率的な機材の配置がなされているかどうかを評価する観点から、ロード・ファクターを評価項目に加えてはどうか。

#### (60席以下の小型機の乗り入れについて)

○今回の増枠を機に、一律に乗り入れ制限を設けるということではなく、航空会社のニーズや地域の需要創出の努力等を踏まえ、個別に判断することとしてはどうか。

○今回の37枠の中でやるべきかどうかは検討する必要があるが、地域活性化の芽を摘まないよう、トライアルとして乗り入れを認めてはどうか。

○前回の報告において「再拡張後においては、発着枠の大幅な増加が見込まれることから、一定の範囲で小型航空機の乗り入れについて検討することが望まれる」とまとめられており、これを踏まえた判断が必要。乗り入れの認め方はいろいろあると思うが、積極的な方向で考えるべき。

○乗り入れを認めただけで、実際に飛び始めるかは疑問。飛行機の大きさにはこだわらず、当該路線に適した機材で飛ばすことを認めるようなチャレンジ枠を設ける必要があるのではないかと。

#### (全般)

○前回の回収・再配分によって競争促進は実現したが、路線撤退等の課題が出てきた。今回は地方が元気になるような、意欲のある地方を応援してあげるような枠配分を実現すべき。また、権益外便は早朝や深夜に飛んでおり、ビジネス客などからすればとても使いやすい。これまで需要がないと思っていた時間帯の需要が顕在化したということであり、大事にすべき。

○地方活性化枠の対象路線については、少便数路線や未就航路線を含め、全ての地方路線を含めるべき。権益外便の役割の重要性については共通の理解が得られていると考

えるが、航空会社の自助努力によって実現した便であることから、「自助努力便」という名称が適当ではないか。いずれにしても、前回の回収により地方航空ネットワークへの影響が生じたことについては、今回の配分の際には当然勘案すべき。

○国土形成計画に基づく広域地方計画の策定が進んでおり、空港法の改正を含め、航空政策についても、地域が自らの選択により方向性を決めることのできる環境が整いつつある。こうした中で、今回の増枠を、国際化が進む羽田と地方を結んだり、あるいは航空自由化により地方と海外を直接結んだりすることで、空港を核とした地域の活性化を図る機会としてとらえて配分を考えることが重要。

○便数シェアが20%以上になれば弾力性が1を超えて採算性がよくなる。シェア40%超程度が一番効率的であるため、40%超の路線においてはそれ以上増便する必要はなく、他の路線で増便したほうがよい。また、新規航空会社が退出した後は参入する前よりも運賃が上昇しており、航空会社が利潤を失う一方で、消費者の利潤にもならない、ということが往々にして起こりうる結果となっている。

○前回の回収分について、何らかの手当が必要だが、異例のことであったから元に戻すというだけでは説明にならないので、権益外便の維持のために必要な配分を行う、という説明がつけられるかどうかということではないか。

○地方活性化枠の創設により地方路線の充実を図る方法は一つの考え方だが、航空会社が自由に路線を飛ばせる枠を多く保有している中で、果たして意味を持ちうるのだろうか。しかしながら、航空会社に路線の選択の自由を認めることにより、適正な競争を確保するという観点は必要としても、多頻度化・小型化を評価する項目を加えることだけで、地方路線の充実が実現できるのかも疑問。また、幹線についてもいくらか必要、という議論についてどう考えるか。さらに、羽田未就航の路線について、今回の増枠に期待して努力してきた地方に報いることができるよう、政策的な枠を設定すべきとも考える。事務局からどのような知恵が出てくるか期待したい。

○権益外便については、出発と到着の1便差を設けることで維持することも不可能ではないのではないかと。枠自体を広げるような努力を一層して欲しい。

○再拡張による増枠の配分は段階的に行われることから、全体としての配分の一貫性には留意しつつも、各段階の配分においては、戦略性を持った配分を行うことを考えてもよいのではないかと。

以上