

第5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7月21日(火) 14時～16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、舩山龍二、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

配分の考え方(たたき台)についての意見交換

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>

(地方ネットワークの維持・充実について)

今回の配分において地方ネットワークの拡充を通じた地方活性化を図るという観点から、「地方活性化枠」の創設については高く評価したい。一方で、配分対象となる37便から「新規優遇枠」と「小型機枠」を除いた残りを「地方活性化枠」とする考え方は、地方ネットワークの維持・充実を1丁目1番地に位置づけるという今回の配分の考え方からすると順序が逆であり、まず地方活性化のために何枠必要かということについて最優先に考えるべきではないか。

「地方活性化枠」の中で羽田-関西空港路線を幹線以外と扱うことについては、唐突感、違和感がある。

スカイマークを「大手航空会社」として評価対象とした場合に、他の大手航空会社と

経営規模やネットワークが大きく異なることから、適当な評価ができるのか。

航空政策上12機以下を「新規航空会社」として育成を図ってきたという経緯を踏まえ、今回のタイミングでスカイマークを「大手航空会社」として評価対象としたほうが良いのではないか。

前回の回収の経緯や、地方路線維持のために権益外便（「自助努力便」）の運航継続を図るといった観点から、日本航空・全日空に対して一定の優先配分を行うことは妥当性がある。

航空会社の行動に対する評価に基づいて発着枠を配分する観点からは、特定の政策目的に基づく優先配分は最小限にとどめるべきであり、権益外便の維持を図るためであれば、権益外便維持のための必要最小限の枠を手当てした上で、当該権益外便の運航をやめた場合には発着枠を回収する等の措置が必要ではないか。

日本航空・全日空に対する優先配分については、前回回収を受けたという原因にさかのぼって考えるのではなく、現在運航している権益外便の維持を図る必要があるという実態を前提に考えるべき。また、権益外便の維持のためには、出発枠と到着枠をセットで付与する必要はなく、出発枠のみを手当てすることで足りることから、到着枠は配分せずに留保し、権益外便の運航の有無にかかわらず希望する航空会社に使用させることにより、より多くの便を飛ばすことが可能になるのではないか。

日本航空・全日空に対する優先配分について、前回回収したものを戻すという論理は時計の針を逆に戻すことであり、市民の目からはわかりにくい。前に進んでいくためには、地方ネットワークの維持を通じた地方活性化を図る観点から、権益外便の利便性が高いことを踏まえて権益外便を維持するために優先配分を行うといった積極的な理由付けが必要。

「地方活性化枠」については、特定の航空会社・特定の地方路線に固定した配分を行うのではなく、やる気のある航空会社とやる気のある地方が弾力的に使用できるような配分ができないか。

（新規航空会社の経営基盤強化を通じた競争促進について）

17年度以降に配分された「新規優遇枠」の使用に転用制限を設けていたにもかかわらず、今回の「新規優遇枠」の使用に路線限定を付さないことは、今回の地方ネットワークの拡充という全体のテーマの中でどう整合するのか。オールオアナッシングではなく、一定数のみ幹線への使用を認める等により、地方ネットワークの拡充を懇談会の意思として示すことはできないか。

(小型機による新たな路線展開に向けた取り組みについて)

「小型機枠」の創設については、羽田路線のない地方空港にも活性化のチャンスを与えるものであり、運航する航空会社のニーズを踏まえつつ、最小限の発着枠を確保するという考え方については理解できないわけではない。

(評価方式の充実について)

「乗継割引運賃」の設定は航空ネットワークの拡充と新規需要の喚起に効果があり、地方ネットワークの維持・拡充のポイントだと考えている。評価項目に加えることについての課題を整理し、早期に評価項目に加えていただきたい。

もう少し実効性のある評価を行う観点から、単なる ×ではなく、航空会社の貢献度合いをよりきめ細やかに評価するための評価方法の改善について、工夫をすべきではないか。

小型化・多頻度化を推進する観点から、1発着当たりの輸送人員の増加を削除するだけでなく、より積極的に、例えば幹線以外の路線における1発着当たりの輸送人員の減少を評価する等の評価項目の追加を検討できないか。

環境への取り組み状況を評価する項目について、数値指標を設けることが困難であっても、定性的な評価項目を設けることにより、航空会社の努力の方向性を示すことは意義があるのではないか。

発着枠の使用状況を評価する項目を追加すべきではないか。

速報のため事後修正の可能性有り。