

地方航空路線活性化プログラム及び着陸料の提案割引制度の評価等に関する懇談会
(第1回)
議事概要

日 時：平成26年4月30日(水) 16:00～18:00

場 所：合同庁舎2号館16階 国際会議室

委員の主なコメント：

○地方航空路線活性化プログラム

【提案対象路線の要件について】

- ・各要件については妥当と考えられるが、厳密な数値要件とせず、「概ね」や「程度」のような表現でよいのではないか。
- ・提案を多く求めるという観点からは、1つの要件を満たさない路線であっても対象として構わないのではないか。
- ・1万人未満について対象外とする明確な理由がなければ、本要件に基づき対象外としなくても良いのではないか。
- ・ダブルトラック路線は全て10万人を超えているのではないか。精査していただき10万人以下という要件だけで足りるのであれば、シングルトラック要件については不要と考えられるが、そのあたりの整理が必要ではないか。

【調査対象となる経費について】

- ・昨年の羽田発着枠コンテストで増便対象となった路線については対象外としてはどうか。

【選定基準について】

- ・「新規性」の評価項目は重点評価項目でなくても良いのではないか。
- ・「新規性」よりも「継続性」と「実効性」の方が重要であり、これらを重点的に評価してはどうか。
- ・「新規性」については課題に対する挑戦性を評価できるような基準としてはどうか。
- ・提案の波及効果の可能性として、例えば「移転可能性」などといった評価項目を検討してはどうか。
- ・「新規性」については、全国的にモデル性の高い提案もあれば、他地域で実施されたものをその地域で初めて実施するという提案もあり得る。それらをどのように評価するかについては工夫が必要ではないか。
- ・過去その地域における取組実績がある地域は取組に積極的であり、提案の実現可能性

は高い。「取組実績」と「継続性」はリンクするものであり、そのような一貫性、継続性のある地域の取組は重点的に評価しても良いのではないか。

- ・「実施体制」として、発着地双方の連携がある場合や課題に対して持続的に挑戦できる協議会の体制となっている場合は重点的に評価できるようにしてはどうか。

【取組経費の規模について】

- ・配分方法は基本は一律平均でよいと考えられるが、金額の増減については可能性には触れつつ、提案を見てから増減の是非を考えられるようにしてはどうか。
- ・金額の増減をつける場合、要件で差をつけるよりも、提案を促すという観点からは提案内容の評価によって差をつけてはどうか。
- ・提案内容によっては減額によるショックも大きいと考えられるため、一律平均の配分でよいのではないか。
- ・要件を満たさない場合の減額も良いが、減額しても提案評価が高ければ減額措置から復活できる可能性があるのではないか。
- ・3700万円を超えるような取り組みが出されてきた場合についての整理は必要ではないか。
- ・以上を踏まえて、事務局において配分方法を整理してはどうか。

【評価方法について】

- ・S～F ぐらいの5段階評価とし、さらに各提案に対し自由記述欄を設けてはどうか。
- ・細かい数字で評価するということはせずに、定性的な評価で構わない。最終的に全体の意図を反映するような形式の評価がよいのではないか。
- ・評価基準に基づく細かい部分とともに、定性的に特筆すべきような部分を評価で加味できるようにしてはどうか。また、対外的なメッセージとしてどこを重点的に評価しているかという点を明確にすべきではないか。

【取組に対する検証方法について】

- ・取組の検証方法として単に自己評価だけでは不十分ではないか。
- ・今回評価する取組内容について、2、3年目の検証方法について明確にしてはどうか。
- ・効率性の向上などの良かった面のみを評価するだけでなく、悪かった面を冷静に分析・反省し、将来に活かそうとしている姿勢があればそれも評価する必要があるのではないか。
- ・路線の維持という観点で言えば、搭乗率などの目標設定に対する達成度など効率性基準だけで検証するのは適切と言えないのではないか。取組のフォローにあたっては効率性以外の多様な要素も考慮して検証すべきではないか。
- ・金額が同額でなければ費用対効果という点で検証が図りづらいのではないか。事後的な評価の方法は詰めておいた方がよいのではないか。

○空港経営改革の推進に係る着陸料の提案割引制度

【提案主体】

- ・ 航空会社と地域との交渉状況等、評価・選定時における情報の取扱いには十分に留意することが必要。
- ・ 情報を秘することが必ずしも航空会社の意向とは限らない。情報の取扱いに当たっては当該航空会社の意向を確認することが必要。

【対象路線】

- ・ 活発なコンテストとなるよう、全体的に要件は緩やかにすべき。その観点から、直近1年間の運航頻度が概ね1日2便の路線や、季節運航・チャーター運航も対象に含めることが適当。
- ・ 既存路線のダブルトラック化（A社が運航する路線に新たにB社が就航することにより路線として増便になる場合）により競争促進、運賃低減等が図られる側面もあるが、競争の公正性を阻害するのでダブルトラック化の場合は対象外とすべき。

【空港経営改革】

- ・ 空港経営改革を応援する観点からは、（第1回の）資料4P9の評価項目は妥当。
- ・ 今後も本制度が継続することを前提とすれば、一体化合意をとりつけた地域を高く評価することが他の地域における一体化のインセンティブになる。
- ・ 一体化合意をとりつけた空港は、これまでの民間委託に向けた努力を評価する必要性もある。
- ・ これから空港経営改革を進めようという地域の意欲をプラスに評価する視点も必要。
- ・ 年間乗降客数が概ね100万人以下の空港については、これらの空港に就航する航空会社へのインセンティブが必要であり、「一体化合意」を評価項目としないことは適当。
- ・ 運営の民間委託後に本軽減措置は終了し、運営権者を拘束するものでないことは明確にしておくべき。

【評価方法】

- ・ 新規就航・増便を対象としており、提案件数は多くはないことが想定されるので、点数付けはせずに、委員の合議によるなど、簡便な方法をとることが現実的。
- ・ 評価項目は示しつつ、点数付けはせずに総合評価をするのがよいのではないか。

【その他】

- ・ 本制度の適用期間（3年間）の途中で運航を止めた場合のペナルティーが必要ではないか。
- ・ 冬ダイヤからの就航を念頭に置くと、新規就航・増便に向けた地域と航空会社の交渉のスケジュールが厳しいとの印象。

（以 上）