

羽田発着枠配分基準検討小委員会（第6回）議事概要

1. 日 時 : 令和元年7月19日（金）15時～17時
2. 場 所 : 中央合同庁舎3号館 国土交通省11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、大橋弘、加藤一誠、花岡伸也、矢ヶ崎紀子
 - [オブザーバー] ANA、JAL、SKY、ADO、SNJ、SFJ
 - [事務局] 航空局長、航空ネットワーク部長、航空事業課長 他
4. 議事
 - (1) とりまとめに向けた論点整理について
 - (2) その他
5. 議事経過
 - 事務局より資料に基づき説明を行った上で、委員による質疑応答・意見交換がなされた。

【主なご意見】（→以下は事務局の回答）

<今般の羽田国内線発着枠配分の見直しに関する基本的な考え方について>

- ・ 今回の評価項目の見直しの前提として、前回の見直し時からの社会情勢の変化等をしっかりと報告書に記載しておくべき。

<今後の新規参入会社の取扱いについて>

- ・ 新規参入しようとした会社が実際に運航するまでどれくらい準備期間を要したか、先般の中部空港の事例ではどうだったか。
 - 必要な機長、整備士、整備体制等の確保に時間を要することから、事業許可を受けてから、実際に運航を開始するまで2年程度かかった。羽田空港の場合、実際に新規参入会社が運航を開始するまでは他の航空会社が暫定使用することとなると考えている。
- ・ 新規参入会社が発着枠を付与されてから運航開始するまでの期間を定めておく必要があるのではないか。

- ・羽田空港の希少なスロットを利用するため、新規参入会社には一定の実運航経験を求めてはどうか。
- ・実運航経験を求める場合は、海外で運航実績がある会社が日本に会社を設立した場合にも該当するかなど、今後、その基準を整理しておくべき。
- ・LCCであろうと、FSCであろうと航空会社の種別で差をつけることなく、新規参入の余地は残しておく必要がある。
- ・競争促進の観点からは、すぐにでも現実感をもって新規参入会社が参入できるような環境づくりが重要。
- ・参入の圧力があることにより、既存の航空会社がサービスの向上や運賃の観点で経営努力を促進することが重要。
- ・新規参入会社を「3便未満」とする趣旨を確認しておきたい。
 - 従前は、新規航空会社を育成するため新規優遇枠を設けて、6便までは優先的に付与していたが、現在はLCCなどが成田や関空で事業展開しており、必ずしも羽田空港の枠を使って新規を育成しなければならないという状況ではない。こうした中、IATAの国際ルールでは、新規参入者を当該空港における配分が1日5発着未満としていることも踏まえ、3便未満の航空会社としてはどうかと考えている。
- ・新規参入会社とは、全くの未経験者の場合、既存の航空会社が一部を分割して別会社とする場合、資本参加した場合など、いろいろなケースがあるため、最終的な報告書で丁寧に説明すべき。

<政策枠、1便・3便ルールについて>

- ・際内乗継改善枠を運航する航空会社はどのように決めるのか。
 - 基本的には、航空会社の希望を聞いた上で決めることとなると考えるが、今後検討したい。
- ・1便・3便ルールの見直しはこの委員会でやるのか、それとも国交省側で検討するのか。
 - 今後の検討事項として、委員会から国交省側に問題提起していただいたという認識。どう検討するかはこれから考えていきたい。

<発着枠の再配分について>

○評価項目等の見直し

- ・評価項目の見直しを行い、平均を超えた航空会社には加点をすることになっているが、会社の努力を採点に的確に反映するのであれば、1位に3

点、2位に2点、3位に1点とするなど差をつけた方が良いのではないか。
→評価すべき内容に応じて考えるべきものであると考えるが、例えば、「安全の確保」については、各社高水準で並んでいることから、一定水準を超えていれば加点する方が適切ではないか。また、該当する会社の数に応じて配分される点数が大きく左右されてしまう項目については、自分が努力していても相手との関係で得点が変わってしまうため、例えば平均を超える会社にはすべて一定の点数を配分するなど、各社の努力が適確に反映されるようにすべきではないかと考えている。

- ・数値が平均の上下でちらばり具合が大きい場合には、努力の度合いを評価しやすい。ちらばり具合が小さい場合には、それが努力の差なのか、誤差なのか判断しづらいのではないか。その際には、平均と実際の数値を見て判断するというのも理論的にはあり得ると思う。
- ・大幅に評価項目を変えるべきではないという点について賛成。他方、報告書をまとめる際には、引き続き検討を要する事項についても整理しておいて欲しい。
- ・「羽田空港の1運航当たりの輸送人員が羽田空港平均を上回っていること」について、「各社間平均を基準として評価」に見直すとあるが、事後の基準変更には慎重であるべき、1つの枠でなるべく多くの利用者を運ぶということは意味がある、と考えるため、見直しについてももう少し検討が必要ではないか。

<スロットオークションに関する考え方>

- ・スロットオークションは、今後の検討事項として残しておくという整理でよい。また、この委員会の中で電波の事例を紹介していたことから、諸外国の動向だけではなく、他産業の動向も参考にしていくべき。

○その他の課題

- ・コードシェアにより、競争にどのような影響を与えているか長期的に確認しておくべき。

以上