

羽田発着枠配分基準検討小委員会（第4回）議事概要

1. 日 時 : 令和元年5月17日（金）16時～18時
2. 場 所 : 中央合同庁舎2号館 国土交通省第2会議室A・B
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、次長、航空ネットワーク部長、航空事業課長 他
4. 議事
 - (1) これまでの主な意見と論点について
 - (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）

<総論>

- ・ 少需要路線であるコンテスト枠と1便・3便ルール路線についてまず考えた上で、自由枠と地方枠から1便・3便ルール路線を除いたものについて考えるという立て付けはよいのではないか。少需要路線は政策的観点から議論すべきものであり、競争路線とは切り離して考えるべき。

<羽田発着枠政策コンテスト枠について>

- ・ コンテスト枠の増枠や、対象路線を1便・3便ルール路線から拡大することに賛成である。別の場での議論になると思うが、対象路線や審査基準についてしっかり詰めていく必要がある。
- ・ コンテストの公募に当たってどのようなポイントに留意すべきか提示することで、よりコンテストの目的に合致した提案を得られるのではないか。

<発着枠の回収について>

- ・新規優遇枠について、今回は回収の対象とせず今後発着枠の回収を行う際の検討事項とすると、次回も議論が先送りになってしまう懸念はないか。
→新規航空会社の育成という観点から設定した枠であり、今回回収するのは早すぎるのではないか。次回議論する際に状況を見て判断することになる。
- ・回収率について、5%程度を軸に議論とされており、これは決めの問題ではあると思うが、その考え方を教えてほしい。
→1986年の米国での事例や、それを踏まえた平成10年の航空局での検討結果を踏まえ、最小限の回収率ということで5%程度を軸としている。

<競争促進>

- ・ネットワークの多様性、航空会社の多様性という点で利用者に多様な選択肢を与えることで、利用者の利便性を確保するという視点が重要。また、羽田のスロットは需要超過で競争が起きにくい状態だが、国の資産であるスロットが、競争性が確保された状態できちんと使われているか監視することが重要。
こうした利便性と競争性確保の観点から、新規航空会社の参入を促すことは重要ではないか。
- ・航空は複数トラックになるほど価格は下がるものの、空港容量に制約があると、一時的に新規参入者がいたとしても大手による運賃対抗が行われたりするため、慎重に考える必要がある。

<新規参入会社の取扱いについて>

- ・新規参入しても採算がとれずすぐ撤退してしまうと困るが、一方行政として特定の企業の経営をどこまで応援すべきかが論点になる。競争環境を確保するためには、新規会社がいつ入ってくるかわからないという環境を作っておくことが重要ではないか。
- ・既存事業者が羽田への新規就航を希望する際に、多様なネットワークという観点からどのように評価するか整理が必要ではないか。クリームスキミングにならないような基準にする必要があるのではないか。
- ・羽田の発着枠を配分したとしても例えば収益性が高いであろう福岡空港はスロットに空きがなく運航できないところであるが、新規参入会社がどの

路線に入ってくるか具体的に考えているか。

→路線の決定については、航空会社の判断になる。

- ・新たに航空会社を設立するには時間がかかるが、その間新規参入会社のための枠の扱いはどうするのか。

→新規会社が参入するまでは暫定的に使用することを検討している。

<スロットオークションについて>

- ・今回オークションを導入することは難しいと思うが、既得権益化を防止するためにも実施しようと思えばいつでもできるということを示しておくことが重要であり、そのためには議論を一步進めておく必要があるのではないか。前提がどのように変わったら議論が進められるのかという点など、議論できる部分は掘り下げておく必要があるのではないか。欧米をはじめとする諸外国においてオークションの議論が進んでいないことは日本で検討を行わない理由にはならない。検討を進める際には、オークションを何の目的で実施するのかということも合わせて国民に発信していくべきではないか。
- ・スロット効率化のための政策の一つとして、オークションは選択肢として常に持つておくことが大切ではないか。一部のスロットだけでも試行的な形で検討の俎上に載せられないか、考え続ける姿勢が重要ではないか。
- ・平成 24 年の配分時はオークションの検討結果を踏まえてコンテストを実施しており、政策的には改善している上、運賃転嫁の有無は、路線ごとの運賃データがないためモニターしようがないなど、前回議論から事情変更のない点もある。これまで積み上げた議論を見返しておくべきではないか。
- ・新規参入促進の観点から先着優先ではなく自由競争を取り入れオークションを実施することも一つの選択肢であるという考え方がある一方で、オークションは先着企業である大手に有利だという意見もある。議論を進める際、導入の目的を明確にしておくことが重要ではないか。

<その他>

- ・羽田空港の国際線が増便される予定であり、インバウンドを羽田から全国に送客することが重要な課題。今後、国内線発着枠の再配分を検討するに当たっては、そうした課題も視野に入れて議論すべき。
- ・様々な議論があるが、制度設計をする国土交通省の職員のキャパシティに

も限界があるという点や、国民に対する説明責任という観点からわかりやすく透明性のある制度にすべきという点に留意が必要。

以上