

第4回羽田発着枠配分基準検討小委員会 議事概要

日 時 :平成24年10月29日(月)18時~20時

場 所 :3号館11階特別会議室

主なご意見:

○多様な輸送網の形成について

- ・今のルールを前提とするならば、1便・3便ルール路線を評価するのは良いこと。
- ・離島路線は、他の低需要路線と同じ評価軸に入れるべきではないのではないか。
- ・地方路線を維持すべきというなら、地方＝地方路線や、離島路線も評価すべきではないか。
- ・今後ネットワークが縮小していく中で、どれだけネットワークを維持しているかという規模の観点から評価するのは妥当であり、小規模路線を3便で評価するのも、適切。

○航空の安全について

- ・安全の指標は、高い安全レベルにある中、評価をしても有意な差が出るのか留意が必要。
- ・安全指標は両案ともに意義があり、両方採用することも考えるべき。
- ・安全の報告期間については、その平均値が一つの目安になる。

○破綻事業者の取扱について

- ・破綻事業者については、具体的評価の設計をするときはより細かい整理が必要。
- ・破綻については大局的な視点からも考えるべき。政府として、救った会社の足を引っ張るようなことをするのはどうか。
- ・JALではなく、破綻に対してどう考えるかということ。期間については更生手続等の期間が目安になる。破綻による評価への影響はある程度しっかり示すべき。
- ・破綻の評価については、その影響の精緻なプロセスを示して欲しい。その上で反映し難いということなら、期間で控除してしまっても仕方ない。

○競争性・効率性について

- ・政策コンテストの導入は賛成。空港と航空会社の連携は世界的な潮流であり、これを評価の視点に入れるのは重要。
- ・総合評価を行うというのは難しい。評価に当たっては客観性・透明性を担保すべきであり、その意味ではオークションは良い手法。
- ・コンテストはメッセージ性のある取組。総合評価を行うのは難しいがチャレンジする価値がある。
- ・確かにコンテストで実際に評価するのは難しいが、完璧な基準というところも困難。多少曖昧で

も良いのでは。競争性や地域の連携という要素は重要であり、何らかの形で導入して欲しい。

○評価方法・評価項目等の見直し

- 国交省が配点をする際は、客観性、透明性に対する配慮が必要。
- 多頻度小型化については、大きい機材でたくさん運ぶべきなのか、小さくしても便数を維持すべきなのか、どちらが良いのか言い切れない。
- 路線維持、利用者利便の観点から、多頻度小型化はむしろ望ましい傾向。
- 過去、利用者利便の評価項目はウェイトを重くしてきたが、今回もそうすべき。
- 今後、航空の状況は大きく変わるかもしれないので、評価項目変更の可能性は残しておくべき。