

平成24年10月29日（月）

於：国土交通省11階特別会議室

第4回羽田発着枠配分基準検討小委員会

議事録

国土交通省航空局

【事務局】 定刻となりましたので、ただいまから第4回羽田発着枠配分基準検討小委員会を開催いたします。ご出席の皆様方におかれましては、夕方のこの大変お忙しい時間帯にお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

私、事務局を務めさせていただきます航空局航空事業課の久保田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

今回から先般の内閣改造に伴いご就任された長安豊国土交通副大臣、そして、若井康彦国土交通大臣政務官に本小委員会にご参加いただいておりますことを冒頭ご報告させていただきます。

それでは、開催に当たりまして、長安国土交通副大臣よりご挨拶を申し上げます。副大臣、よろしくお願いいたします。

【国土交通副大臣】 国土交通副大臣の長安豊でございます。委員の皆様におかれましては、大変ご多忙の中、今回の第4回羽田発着枠配分基準検討小委員会にご出席いただきましたことに厚く御礼申し上げる次第でございます。また、日ごろから国土交通省の航空行政の推進にご協力賜っておりますことにあわせて御礼申し上げたいと思う次第でございます。

羽田空港は我が国航空ネットワークの中核となる基幹空港であり、我が国の国内外における競争力の強化という観点から大変重要な空港であるとともに、また、その発着枠は国民にとっても貴重な財産であります。委員の皆様におかれましては、これまで3回にわたり、この羽田空港の発着枠の配分基準の策定に向けて多様な論点について大変活発にご議論をいただいたと聞いております。あわせて感謝申し上げたいと思います。

本日は、これまでの皆様のご議論を踏まえ、各論点に対する具体的な考え方や評価の方向につきまして、さらにご議論を深めていただきたいと考えております。委員の皆様におかれましては、羽田空港の貴重な発着枠が有効活用されるよう、配分基準の取りまとめに向け、本日も活発なご議論をよろしくお願いいたします。

【事務局】 副大臣、ありがとうございました。

なお、冒頭のカメラ撮りにつきましては、ここまでとさせていただきたいと思っておりますので、プレスの方、すみませんが、よろしくお願いいたします。

次に、お手元にお配りしております資料の確認をさせていただきたいと思っております。お手元にあります順番に上から議事次第、そして1枚めくっていただいて配席図、そして委員等名簿、資料1としまして、とりまとめに向けた論点整理、資料2としまして、スロット

配分の指標として適当な安全関係の指標の検討、資料3としまして、地方路線維持のための政策コンテストの導入イメージ(案)、そして資料4として、参考資料となっております。ご確認いただきまして、不足等ございましたらよろしく願いいたします。委員の皆様、よろしゅうございますでしょうか。ありがとうございます。

本日の委員会につきましては、柳川委員が少々遅れて来られるという話を聞いておりますが、全員ご出席いただいております。心から感謝申し上げます。ありがとうございます。

あと、事務的に卓上のマイクの使用方法につきまして簡単にご説明したいと思います。ボタンを押していただくとマイクの上のところに赤いランプが付きまします。それを確認いただいてからお話をいただければと思います。お話が終わりましたら、もう一度ボタンを押していただいて、電源を切っていただくようお願い申し上げます。また、マイクは委員お2人に1台となっております。大変ご不便をおかけしますが、よろしくお願い申し上げます。

なお、委員の皆様方のお手元には軽食をご用意しております。ご遠慮なく召し上がっていただければ幸いです。

それでは、以後の議事の進行は竹内委員長にお願いしたいと思います。竹内委員長、よろしくお願い申し上げます。

【竹内委員長】 皆さん、お忙しいところをお集まりくださいます、どうもありがとうございます。議事の内容に従いまして今後進行していきたいと思っております。

まず、本日は資料1に基づいて、とりまとめに向けた論点整理について簡潔にご説明をいただくということとともに資料2でスロット配分の指標として適当な安全関係の指標の検討、それから、資料3、地方路線維持のための政策コンテストの導入イメージ(案)についても、あわせて一括してご説明をいただいて、その後、意見交換に移りたいと考えております。そういうことでよろしいでしょうか。

では、最初に事務局から資料のご説明をお願いいたします。

【事務局】 では、資料1から3につきましてご説明させていただきます。簡潔にさせていただきますと思います。資料1につきまして、とりまとめに向けた論点整理ということで3回目までに先生の皆様方からご議論いただいたことを極力正確に反映するような形で論点整理をさせていただいているところでございます。1ページ目をめくっていただきたいと思っております。前回、6個の項目がありましたが、まず、そもそもの基本的な考え方に

つきまして、羽田の発着枠は国民の貴重な財産ということでございます。ですので、航空法にあります適切かつ合理的に使用は行われるべき、加えて航空会社の使用状況を適切に評価して回収・再配分ということを明記させていただいているところであります。

それから、論点1つ目、新規航空会社に対する発着枠配分の考え方及び評価の方向でございます。これにつきましては、これまで新規航空会社の参入促進の結果、競争促進に寄与して利用者利便の向上に貢献してきており、引き続き競争の促進を進めることは、利用者利便向上の観点から重要で、不断に競争状況を注視する必要がありますということであります。しかし、既存の新規航空会社に関しては、経営基盤が確立した、そしてまたネットワーク上、重要な地位を占めつつあるということから、各社間で、大手を含めて自立的競争が行われていることから、公平な競争促進の観点から大手同様に評価項目により評価を行うべきではないかという点を書かせてもらっています。ただ、この点につきましてはスケールメリット等の観点から保護育成が必要とされている12機というところに達する見込みのない会社には配慮が必要ではないかというご意見だったと思います。

それから、加えて将来、新規に参入しようとする会社があらわれる場合には、そのときにおける羽田の国内線の状況も勘案しながら、新規優遇枠の設定等について検討を行うべきというご意見ではなかったかと思えます。1つ目の資料、論点は以上でございます。

次のページをめくっていただきまして、多様な輸送網の形成に関する考え方及び評価の方向でございます。国内航空におきまして多様な輸送網の形成、これは利用者利便の観点から極めて重要であって、羽田の発着枠における評価項目を検討すべきということです。これにつきましては2つ目のポツですが、羽田空港自身のネットワークの貢献のみならず、全国ネットワークへの貢献も評価の対象として、これらの観点から、評価項目を今日的視点で見直すべきでしょう。この際に地方航空ネットワークの維持というのが非常に厳しい状況に置かれているということ、そしてまた、空港が概成し、実際の国内利用者数が減少局面に行っているということを考慮する必要があるという基本的な考え方のもとに、括弧の中ほどでございますけれども、羽田ネットワークについては需要の小さな路線へのさらなる配慮が必要ではないでしょうか。1便・3便ルールがありますが、これらの対象路線については高需要の路線への競争激化に伴って、さらに維持が困難となっており、こういった路線の維持のインセンティブとなるような評価項目の検討が必要ではないかという考えから、具体的には、こういった1便・3便路線を維持してきた企業努力の評価として1便・3便ルールの対象路線の便数を評価の対象としてはどうかという話でございます。

それから、2つ目、全国ネットワークにつきましては、これは冒頭申し上げましたとおり、単に拡大を求めるという視点から、ネットワークの規模そのものを評価する視点に改めるべきではないのかということで、具体的には非幹線の路線数規模、便数規模を評価の対象としてはどうかというご提案、議論がなされたかと思えます。また、最後のところがありますが、地方ネットワークの維持・充実については、地域がこれまで以上に主体的な役割を担うことも必要であるという点で、地域と航空会社のパートナーシップといったことも重視されるべきではないかというご議論だったと思えます。

それから、論点の3つ目以降です。3ページ目に移っていただきたいと思えます。まず、航空の安全に関する考え方及び評価の方向であります。これにつきましては資料の2というところをごらんいただきたいと思えます。前回、3回目の小委員会のときに次回に何らか、事務局として具体的な提案等ができれば、ご議論いただくためのたたき台としてご用意したいと申ししていたものであります。

資料2をごらんいただきたいと思えます。現状でございますけれども、航空安全につきましてはICAO条約等に国際標準があり、製造国である米国やヨーロッパといった国の基準と整合を図って安全規制に取り組んでおります。我が国の航空会社は世界的に見ても非常に低い事故発生率を維持しているということと、それから、事実として死亡事故を20年以上にわたって起こしておらず、高い安全レベルを維持しているという基本的な考え方のもと、より高い安全水準が実現されるように会社の取り組みを一層促進する手法を検討するというところで、ここには2つの案を掲げさせていただいています。

指標の1でございます。これにつきましては、その次のページのポンチ絵をごらんいただきたいと思えます。次のページの上の囲みのところがありますが、航空運送事業者は安全上の支障及ぼす事態、重大インシデント、墜落等の事故、安全トラブル等々発生したときには、航空法に基づいて報告をしなければならないとございます。これは下のポンチ絵を見ていただきますと、事案が発生してから一報し、要因の分析等を行い、この分析の結果、対策をとるという形になります。そこが不十分だと航空局との間で何度もフィードバックし、対策の策定まで終わると措置が完了するということになります。これについて、発生から措置完了までの一定期間内にどれだけ措置しましたかということを一つの指標にしてはどうかという考え方があります。

1ページ戻っていただきたいと思えます。指標の案2ということになります。これについては過去5年間以内に機材の品質に係る不具合に起因する欠航や15分以上の遅延の発

生率、それをとってはどうかという趣旨であります。1ページ目、一番下の括弧のところにあるとおり、日本の航空会社のこういった事故・事案の発生率は世界標準で見ると非常に低くなっており、そういった指標ではどうかということです。1点目は事案が発生したときの対応力、2点目は普段からの整備等々の視点ということであります。この点について、安全部のほうから何か補足的な説明等々ございますか。よろしゅうございますか。ということを考えてはいかがかというご提案でありまして、これに基づいてご議論いただければと思います。

恐縮です。資料1の3ページ目に戻っていただきたいと思います。3ページ目の下のほうであります、競争性・効率性に関する考え方、評価の方向ということであります。羽田の発着枠の稀少性を踏まえると市場メカニズムの導入可能性の検討が必要という認識の下で検討したスロットオークションにつきましては、これは柳川先生のご指導を多分に賜ったわけでありまして、極めてすぐれた手法であるということは論を待たないところであります、今回、来年3月の導入に当たって考えると、財産的な位置づけでありますとか等々、解決すべき課題があるので、これは今後さらに検討を進めるべきではないかということでございます。

競争性のところについては3つ目のポツであります、別の箇所でも申し上げましたが、地域の主体的役割が航空ネットワークを維持する上で今以上に期待されるわけでありまして、地域と航空会社のパートナーシップによって実施するすぐれた取り組みを評価するコンテストの実施について、競争性を高めることも検討すべきであるというご意見も今まで多々あったかと思えます。

これについては資料の3で導入イメージ(案)を用意しておりますので、簡単にご説明したいと思えます。ここにつきましてはスキームのイメージが真ん中にごございますが、自治体と航空会社がペアを組んでパートナーシップということで、路線を維持ないしは開設する取り組みを増やしていただくということであります。これを評価し、そういったところの評価の高いところに活用してもらってはいかがかということであります。

一番上のごとでございますが、そういった枠については今まで政策枠として既存のものが設定されておりますが、そういった活用状況を見まして当該、過去に設定した政策枠を再度こういった形で活用してはどうかという視点であります。この点は一旦活用されるとずっと固定されるという点も心配でありますので、このペーパーの一番下でございますけれども、二、三年後を目途にその実施状況とか効果を評価・分析して、制度の見直し・

再実施等を検討し、条件を満たさなくなった場合には、そういった枠は回収するということが必要ではないかということで、その点のご議論を深めていただければと思います。

それから、資料1、再び戻っていただきまして4ページ目でございます。破綻事業者の取り扱いに関する考え方及び評価の方法であります。今までのご議論をまとめますと、こういうことかと考えます。まず、破綻事業者という事実をもって配分対象から前もって除外するという考え方はとらず、あくまで評価項目に照らして影響の度合いを精査し、取り扱う必要があるということです。すなわち、会社再建に向け、活用した手法を勘案して、当該手法によって影響が生じた項目や期間の扱いを検討する必要があるのではないかというご議論だったかと思えます。この場合、例えば公的支援等がなければ、運航が停止され、評価が困難になっていたというようなことを勘案するというのも方法としてあり得ます。そういった支援を受けていた期間を評価の対象から控除するなどといった評価としての配慮を行ってはどうかということでもあります。

それから、4ページ目の下のところで、以上を踏まえて評価項目を見直すということがあります。今までは評価の対象が2社でありましたが、今度、既存の新規4社も含めた6社とするということになっていくと、その評価項目を、従来2社を前提にしたものから6社が対象となる項目を適切に見直す必要があるという考えとともに、今まで〇×といった形の点数づけでありましたけれども、6社となりますので相対評価が行えるような形に改めるべきというご意見だったかと思えます。評価項目は最後のところでありますが、多頻度小型化の進展を踏まえた効率的な枠の使用という観点について、まだご議論いただいていたかと思えますので、今回、あえてピックアップさせていただいたところであります。

次、5ページ目をごらんいただきたいと思えます。今後のあり方について総論的な結びということでご議論いただいたところを整理させていただいています。この羽田の利活用が中長期的に望ましい形になされるように航空会社の経営とか将来計画の指針になるように今回の評価項目を検討すべきだということ、回収・再配分を行うことによって、各社の取り組みをきちんとチェックする必要があるということ、それから、繰り返しになりますが、将来、新規で参入する会社が現れたときには、そのときの国内線の状況を勘案して新規枠の設定等、適切な検討を行うべきであるということです。それから、地方ネットワークを議論するに当たっては、そもそも何が望ましいかという議論をいただいたわけですが、今回、そこまで時間的な余裕もありませんことから、そういった規模、対応につ

いては別途検討してほしいということを入れさせていただいています。

加えて、下から2つ目ですが、羽田空港は国内の基幹空港であります。国内ネットワークの維持を通じて国家安全保障、そして防災や特区であるとか観光といった高次かつ多様な視点からの活用を図ることも必要でありますし、加えて騒音問題等の環境負荷の軽減にも真摯に対応すべきだといった議論だったかと考えております。

簡単ではございますが、6ページ目に項目の見直しのイメージをつけておりますが、これを含めてご議論いただければ幸いです。私からの説明は以上でございます。ありがとうございます。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

ただいまのご説明を受けまして、これから意見交換に移りたいと思っております。ただ、今回までの議論で既存の新規航空会社の取り扱いの問題、それからあと地方航空ネットワークの維持に対する考え方、それから、航空の安全にかかわる新たな、今日出されましたけれども、指標など非常に多くの問題、議論をする点があるということでありまして、これらのことは今後の航空会社の経営に大きな影響を与えるというものだと思います。

そういうこともありますので、皆さんの意見交換の前にまずはオブザーバーの方々の航空会社において関係する論点で何か特段のご意見があればこの場で伺って、その後に議論、意見交換に移りたいと思います。もしもご意見のある場合は挙手にてお知らせ願いたいのですけれども、何分あまり時間がございませんものですから、短い時間で恐縮ですが、簡潔に要点をお示しいただければありがたいと思います。何かございますでしょうか。

【AIRDO】 AIRDOでございます。3点ほど発言させていただきます。

まず、1点でございますが、今回の発着枠をいただきました暁には、北海道の翼として、いわゆる地方路線、非幹線のネットワークを充実していきたいと思っております。小さな会社ですけれども、北海道ではナンバーワンと言われるエアラインを目指してまいります。実績としてこれまで撤退した路線はございません。今後も就航地域に対して路線維持というコミットメントを果たしてまいります。

2点目は安全性に対する評価でございます。できれば安全実績を枠配分に反映していただきたい。いろいろICAOの勧告との兼ね合いは承知しておりますが、弊社は創業以来、航空事故はもとより重大インシデントもございません。また、行政処分、行政指導といったものも一切受けておりませんので、こういう事実をできれば評価していただきたい。ただし、この点についてはパーマネントということではなくて、将来、回収・再配分の対象

として構わないと考えております。

それから、3点目、大手との競争環境整備でございますが、2回目の会議のときに発言いたしました、いわゆる公的支援を受けました市場リーダーが発着枠配分により競争力を高めて、弊社のような小規模事業者にとって公平な競争環境が確保できないということ懸念しております。この点についてはANAさんとは別の観点から問題を提起するということを再度ご理解いただきたい。

以上でございます。ありがとうございます。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

ほかに、お願いします。

【スカイネットアジア航空】 スカイネットアジア航空でございます。1点だけ。いわゆるローカルネットワーク、とりわけ非幹線部分について、これまでの3回の議論の中では、主として離島ですとか、あるいは10万ないし40万以下の比較的小規模なところを中心に議論がされておりました。本日のとりまとめの中では、非幹線に対する一定の配慮ということはございますけれども、この10年間、国交省さんの政策によって我々の新規が入っていくことによって、いわゆる100万前後の高需要と言われているところでも、この5年間ぐらいで10%から15%、ひどいところでは3割ぐらいお客さんが減っている中で、こういう新しい会社が入ることによって何とか個別の努力で維持できている部分がございます。

これらの路線は内部補助によって支援をするのではなくて、それぞれの路線として単独で収支が図れるようにという努力をやってきますので、仮に6社が全て幹線によって利益を上げて、それによっていわゆるローカルのネットワークを維持するという形になってしまったら、この10年間の多様な企業を育成してきたという努力も無に帰すような部分もございますので、本日いろいろなご議論があると思っておりますけれども、いわゆるローカル路線をローカル路線として維持する努力というのをご評価いただければありがたいと思っております。

以上でございます。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

ほかには、お願いします。

【スカイマーク】 スカイマークでございます。2つだけ申し上げたいと思っております。繰り返しになりますが、スカイマークは羽田路線で収益を上げながら、それを地方、

地方のネットワークの維持、拡大に使ってきています。今後もそれを続けていきます。また来年、再来年もそういうことでネットワークを広げていこうと思っております。

それから、2番目ですけれども、これはこの前も少し申し上げたのですけれども、航空会社の親子関係のところもきれいに議論していただければありがたいなと思っております。といいますのは、子会社的な会社に羽田枠を配分した上でコードシェアで取り戻すという、こういうことが行われているのはいかがなものかなと考えます。実質、全然別会社ということではありますけれども、実際、社員向けの割引チケットなども共有していらっしゃる会社さんもございます。そういうところをぜひ見ていただいて、実質的に独立して日本の航空ネットワークを広げている会社ということで見ていただきたいなと思っております。

以上です。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

ほかには。

【スターフライヤー】 スターフライヤーでございます。先ほど事務局から論点整理ということで新規航空会社に対する発着枠配分の考え方ということでまとめていただきましたので、私ども大変この件につきましては理解しているということで、その中でスケールメリット等の観点から保護育成が必要とされてきた保有機材12機に満たない、現時点で達成する見込みのない航空会社ということで、私どもがこれに該当するわけなのですけれども、この政策については引き続きぜひ堅持していただきたい。また、こういうことを議論していただいたことについて感謝申し上げます。

その観点で申し上げますと、今回の羽田の発着枠、私ども現在、羽田の発着枠は14枠、先行する新規航空会社を含めまして全て二十数枠以上、大手に至っては160枠以上ということで相当な開きがございます。今回、この枠というのは、羽田の枠というのは我々にとっても最後のチャンスだということで、少なくとも私ども12機になるまでの路線拡大のチャンスを与えていただきたいということで、既にいろいろな形でお願い申し上げますけれども、最低でも10枠以上、そういったものをこういう今回の羽田の最後の枠、振り分けでお願いして、格差を解消していただきたいと思っております。ぜひよろしくお願い申し上げます。

【竹内委員長】 次、いかがでしょうか。よろしいですか。でしたら、各航空会社さんからご意見をいただいたということで、これをまた皆様、ご参考にしていただいて質疑、あるいは意見交換等に移りたいと思います。では、特に順番も定めませんし、ご意見がお

ありの方からとは思うのですけれども、今回は全ての論点を一括してということにしております。したがって、あまり特定の論点に偏ってしまうとほかがおろそかになってしまうということがございますので、なるべくバランスをとって各論点に幅広く見ていただいてご意見、ご質問等をいただければありがたいと思います。

それでは、どなたからでも結構ですから、挙手にてお知らせください。いかがでしょうか。

【丸山委員】 よろしいですか。

【竹内委員長】 はい。では、丸山委員。

【丸山委員】 まず、安全の指標というのを事務局のほうでご用意いただきましたので、この点について少し所見を述べさせていただきたいと思います。ご用意いただいた項目、指標案の1、指標案の2というのは、それぞれに意味のあるご提案だろうと思います。しかしながら、ご説明の中でもありましたように、世界的な水準と比べて日本の安全基準というのはかなり高い水準にあるということを前提にすると、この指標をベースに何らかの採点をすれば、順番はつくと思うのですけれども、それが本当に有意な差であるのかどうかということについては慎重にご判断をされるべきではないかと思っておりますので、それをぜひお願いしたいと思います。

それからもう一つ、地方路線の維持に対する貢献が評価されるべきだという議論が今までございましたし、恐らくそういうことにこれから具体的にどういう評価の基準とするのかという議論に進んでいくのであろうかと思っております。先ほどスカイマークさんも地方の路線を拡大することで、幹線で得られた利益を地方路線のネットワークをつくっていくことに活用して、地方の活性化に貢献していますという説明がございましたが、その意味では、恐らく全日空さんと日本航空さんが一番大きな貢献を今までもしてきておられると思います。つまり、両社は、離島を含めて実際に赤字路線を維持するという課題を抱えながら今まで経営をしておられると理解しております。この点について、具体的な状況は我々把握しておりませんので、もし事務局が把握しておられるのであれば事務局から、もし事務局で具体的な数字を把握しておられないようであれば、全日空さん、日本航空さんからアピールをされたらいかがかと思っております。

【竹内委員長】 しばらくまとめてからご意見でよろしいですかね。では、ほかにご意見いかがでしょうか。ご質問等含めまして。

それでは、櫻内さん、お願いします。

【櫻内委員】 今、丸山委員がおっしゃった2点目のところ、私も同じ質問でしたので省略させていただきまして、3点ぐらいあるのですが、意見とか質問とかごっちゃになっているかもしれませんが、論点4のところの破綻事業者の取り扱いなのですが、2つ目のポツでしょうか、会社再建に向け活用した手法、法的整理や公的支援等を勘案するという話になっているのですが、この「等」の中に経営の自助努力みたいな部分も恐らく入ってくるのだらうなと思うのですが、これを期間を評価の対象から控除するというときに、あわせて公的支援によって再建したという要素があれば、経営の自助努力によって再建をしたと、そう簡単にスパッと切り分けられないと思いますけれども、そういう要素もあると思いますので、これは評価の方向、今日は方向だけですが、具体的な設計するときには、もう少し細かい評価の基準というのが必要になってくるのではないかと。これは意見です。

それから、その下の評価方法、評価項目等の見直しですが、6社間で相対評価するという事ですので、丸バツ方式を改めてということですから、恐らく点数みたいなものをつけられるのだと思うのですが、これは国交省のほうで航空法に基づいて行うというふうになっていきますけれども、点数づけによっても客観性とか透明性ということがきちんと確保されるというところがポイントになるかと思っておりますので、その点のご配慮をよろしくお願いします。これも意見です。

それから、3点目は5ページの今後のあり方のところなのですが、ポツの下から3つ目なのですが、適切な地方航空ネットワークの規模、対応、これは非常に大きな問題であると。確かにそのとおりでありまして、別途検討することが期待されるということになっているわけですが、本来はこういった航空ネットワークの規模、対応ということについて、位置づけが明確にあって、その上での発着枠の割り当てというところで議論していくということが理想ではないかなと思いますので、別途検討ということでもありますけれども、なるべく早く検討に着手していただいて解決策を見出していくことを希望したいと思っております。

以上です。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

続きまして、ほかに皆様のほうからはいかがでしょうか。お願いします。

【逢見委員】 逢見です。幾つか気がついたことを申し上げたいと思います。まず、1つは論点2の多様な輸送網形成でございますが、これは大体今までの当委員会の議論を適

切に反映したものになっていると思います。羽田ネットワークについては、1便・3便ルール対象路線を評価の対象とする。これは現行のルールとして、私個人的には1便ルールというのは今後も維持しなければいけないルールなのかどうか若干疑問はあるのですが、現在あるルールを前提にすれば、1便・3便ルールということが評価の対象ということでよろしいのではないかと思います。それから、全国ネットワークについては、やはり非幹線、今回の配分枠の増枠は非幹線ということをメインに考えるということであれば、全国ネットワークもここが評価の対象になると思います。

それから、論点3の安全に関する部分については、I C A O 勧告に抵触しないということと、これまでの議論でインセンティブになるということ、事業会社にとってのインセンティブということと、それから、客観的なデータということで出された資料だと思いますが、この指標案1、2というのは、それぞれに意味があって、指標案1は対策を講じるということでのインセンティブになると思いますし、それから、2は定時発着に努める。特に天候要因ではなくて、それが機材の品質に係る不具合ということが原因だというものについてきちんと、そのことを評価するということだと理解しています。この指標もどちらか1つを選択するというのではなく、安全性の指標として2つを使うということもあり得るのではないかと思います。

また、指標案2は必ずしも安全だけの指標ということではなくて、サービスの質保証という視点にもなり得るのではないかと思います。現在の評価項目で利用者利便の向上という点で、3点の評価項目があるのですが、運賃の低廉化、安全確保、それから、全国的ネットワークというのがあるのですが、私はここにサービスの質保証という指標をもう一つ評価項目として増やしてもいいのではないかと考えておまして、そういうときにはこの定時発着率、特に機材品質の不具合を原因とする遅延、欠航、遅延というのは、そういう意味での指標になり得るのではないかと思いますので、そういう観点も加えてはどうかと思っています。

それから、競争性・効率性で政策コンテストを実施するということについては、ぜひこれに取り組んでいただきたいと思います。これ自体がやはり地域と航空会社とのパートナーシップを促進する、まさにインセンティブになり得るものだと思います。

それから、論点4で破綻事業者の取り扱いの問題がありまして、これは考え方としては大体こういうことだろうと理解できるのですが、いわば支援を受けていた期間を評価の対象から控除する等とありますけれども、これが具体的にどういうことになるのかというこ

とで、その事例が今回のJALのケースとして存在しているということを考えると、例えば6ページの評価項目の中で2ポツに経営指標として、過去5年間についての営業費用の低下、あるいは営業収益の増加というのは5年タームで見るということになっているわけですが、ちょうどその5年の評価タームの中に今回の破綻、再生というのがすっぽり入るわけです。

そうすると、その期間を控除するというときに、5年前と今というのを直線的に引いたときに、その期間が控除されたときに一体どういう評価の仕方になるのかというところがちょっとまだよく見えないというか、これを具体的なデータで詰めるということは、なかなかこの委員会ではできにくいのかもかもしれませんが、今回のケースに当てはめたときに、5年タームで評価して間を控除するというのがどう使われるのかがなかなかまだクリアにならないというのがございます。

評価項目、評価方法・項目の見直しで6社間の相対評価でいくということは、これによるしいと思います。多頻度小型化の問題は、これは利用者利便ということを考えてときに、少ない便数で座席数が多く提供されているということと、便数が多くて座席数は若干少ないというのとどっちがいいのかというのは、なかなか利便ということから考えると一概にどっちがいいと言い切れないところがございまして、そういう意味では1つの、それぞれの航空会社の経営のコンセプトなり、あるいは利用者に対する利便提供と、それから、経営合理性をマッチさせた考え方なのかなと思いますので、これをあんまり発着枠で評価項目に入れるということはどうかな、必要ないのではないかなと思っております。

以上、雑駁ですけれども、私からの意見でございます。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

ほかにはいかがでしょう。では、お願いします。

【花岡委員】 論点整理の順番でコメントしていきたいと思います。1については、もうある程度決着したということで、こちらは同意しますが、ただ、スターフライヤーさん、さっきコメントいただいた枠の増便数についてですけれども、もちろん今回、12機以下の状況で、ある程度の措置をするということが必要だと思うのですけれども、その一方でローコストキャリアが出てきて、羽田以外のところで地方ネットワークを一生懸命、頑張っているという状況がありますので、羽田の枠だけにこだわって枠数を希望するというのは、全国のネットワークを維持していくという観点からは問題ありかなと少し思いました。

論点整理の2番目です。羽田ネットワークについて、前回、私から1便・3便ルールをなくしたほうがいいのではないかという話を申し上げたのですけれども、今回、その1便・3便ルールの対象路線の便数をネットワークの評価の対象にする。つまり、独立したルールではなくて、最後のページにある評価基準の中に入れていくということをご提案されております。これは、この便数、地方路線を維持していくという観点でいいかなと思いますので、評価対象にしていくということ自体、私も賛成です。ただし、1便・3便ルールそのものがこれで廃止されるのかどうかということがよくわからないので、それについて後で事務局のほうからご意見をいただければと思います。1便・3便ルールがなくなった上で、今維持していることを評価するのかどうかということですね。それを確認したいと思います。

全国ネットワークについては、2.のほうで非幹線の路線規模数及び便数規模ということで、これは並列に書いておりますが、私個人的には路線の規模数のほうが便数規模よりも非常に重要ななと思っています。ネットワークの維持という観点でいけば、1日1便であっても、その便数を維持していることが地方空港にとって非常に大きな事実でありまして、もちろん日帰りという意味では1日2便以上あることは大切なことなのですけれども、路線自身を維持することのほうがやはり大変でして、地方空港側から見ても、このこと自体が大切な羽田とのつながりになってきますので、私自身は路線規模数のほうをむしろ重点的に評価して、便数のほうは重みを軽くするか、あるいは評価の対象に入れなくてもいいのではないかなと思っています。

蛇足ですが、今ちょうどLCCの論文を書きながら、海外の研究をレビューしているところですが、ライアンエアーは1日1便しかない路線が全路線の7割あるそうです。私も驚いたのですけれども、彼らはそれだけ路線を撤退したり、入ったりしながら、ネットワークを広げています。エアアジアもかなり1便路線が多いのですが、その分、撤退も早いという問題はあるのですけれども、ネットワークを維持するという観点でいけば、その便があるかないかということが非常に重要ななと思っております。

論点整理の3番目で安全の件なのですが、2つ指標案をご提案いただいたのですけれども、指標案2のほうは前回、ICAOが提示した経営のインセンティブに使ってはいけないというのに抵触するのではないかなと思っているのですが、前回のICAOの文章が今ないのでわからないのですけれども、何となくこれがICAOの規定に抵触しそうな気がするので若干心配だということをコメントしておきます。これについても事務局からコメン

トかご意見をいただければと思います。

競争、効率性に関する考え方、評価の指標ということでコンテストの話が出てきました。資料3にあるのですけれども、これに私は賛成です。これも幾つかの論文で書いたことがありますけれども、空港と航空会社の協力体制というのが今まで以上に重要になってきている時代になりまして、これは世界的な潮流です。そういった観点から、空港側が努力して航空会社として取り組んでいるということを何らかし評価の視点に入れるというのは大切なことかなと思っております。講演をするときには「緩やかな上下一体化」という表現をしていますが、航空会社と空港がお互い協力関係にあることで路線を維持できたということであれば、それを評価に入れるという視点は非常に大切かなと思います。

論点整理4番目の破綻事業者については、これは数字の評価になるので、私がイメージしたのは、例えば先ほどの路線維持ということで何便を維持しているということがあって、その破綻期間中、例えば1年おきに路線が何便、何便ある。5年間あるうちの各1年を独立として考えて、法的整理期間中に数値がゼロになるとか、そういう意味なのかなと思ったのですけれども、もう少しできれば具体的なイメージ案を説明して頂ければと思います。先ほどご意見があったのは、営業費用とか営業収益の話でしたが、ここをゼロとして扱うのでしょうか。でも、この場合、低下していると言ったのは連続性があるんですよね。たしか前回の話では、路線ネットワークの維持は絶対値で評価していくので、ストックと表現されていましたが、その各年の平均値をとるということになると、ある年の評価値がなくなるのでしょうか。そういう形で評価していく予定なのかということ、事務局のほうからご説明をいただければと思います。

最後、発着枠の効率的な利用の観点からの評価について、多頻度小型化というところですが、多頻度小型化はむしろ評価すべきだと私は思っています。これはなぜかという、旅客側の視点からいけば、頻度が増えることは望ましいこととして、その1枠の便数の座席数が減ったということよりも、お客さんに対して便数が増えたことで路線の維持につながる、あるいは、今まで1便だったのが小型化によって2便になれば、そのほうがむしろ便利になるわけですね。ですので、この1便の座席数が減ったということ自体は全然問題はなく、多頻度小型化はむしろ望ましい傾向であって、今後もその傾向でいったほうが路線の維持にもつながりますし、サービス向上にもつながるということで、これはむしろ、気にすることはない。現状の傾向で気にすることはないのではないかと思います。

以上です。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

あと、お1人ぐらい伺ってから。では、加藤先生、お願いします。

【加藤委員】 日本大学の加藤です。今日、エアラインの方がおられるので1点だけ、スターフライヤーさんに質問で、12機という問題があるにしろ、コスト面から非常に効率的に運営されていて、外見的に見れば、今、花岡先生がおっしゃったみたいに、そこまでの配慮が要るのかなという気は若干するのですね。それで、1点質問というのは、例えば収益を上げるときに競争していないところでは高い運賃をつけて、競争しているところでは安い運賃をつける。そのような運賃形成はネットワーク的なキャリアと同様ということになりますが、そのようなことがあるのかどうか、お聞きしたい。

【スターフライヤー】 非常にお答えとしては難しい答えなんですね。というのは、私どもが運航している路線が北九州と福岡ということで、実は地域的に非常に近いところがございます。したがって、ご存じのように福岡の路線というのは、私どもも入れまして4社が羽田線を運航している。非常に競争の激しいところである。したがって、運賃も相当下がっています。一方で、北九州路線については過去は3社、今、現状2社になっていますけれども、やはり同じような競争をしているというところで、そんなに大きな差をつけて飛ばすということがまずできない。

先ほど幹線でもうけて云々という話がありましたけれども、私どもまだそういうような域に達しているような航空会社でもありませんし、今、質問の路線別に運賃、もうかるところは高い運賃でというようなことも、そんな簡単にできるような状況でないので、お答えとしましては、私どものお客様の需要動向を見ながら柔軟に運賃は設定していますけれども、必ずしももうかるところで高く取るということができないような易しい状況ではないということだけお伝えします。

【加藤委員】 続きを。

【竹内委員長】 はい。

【加藤委員】 そもそも論ですけれども、今回の結論というのは、メッセージになると思っています。すると、論点2のなかでも特にネットワークの点ですけれども、参考資料の12ページの表がよくできておりまして、今日の論点というのは、この路線の種類、あるいは低需要路線をどう評価するのかというところになると思います。

したがって、ネットワークを維持してほしいというメッセージを送るのであれば、地方とか、地方に加えて離島を当然評価すべきだと思っております。先ほど議論のありました

羽田と地方も、当然、考慮すべきだというのが私の意見です。いろいろウェイトづけをしたときに、誤ったメッセージを送って違うかたちでとられては今後のネットワーク形成に支障がでるのではないかと考えています。

また、ネットワークは利用者利便という項目で評価をしています。過去のスロット配分では、利用者利便のウェイトを高く見てきたという経緯もあり、今回も論点整理の6ページに書いてありますウェイトを置くほうが、航空政策のメッセージになるのではないかと考えております。

それから、もう1点ですけれども、資料の3のコンテストですけれども、これについてはもう少し枠を広げられるのであれば広げていただければと考えております。政策枠のなかでも今回の配分基準以外で残っているところがございますので、そういうところを考慮に入れていただければと考えています。

とりあえず、今のところこれぐらいにさせていただきます。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

委員、ほぼ半分ぐらいの方々からまずはご意見をちょうだいしたので、幾つかご質問もありましたから、それらについて、まず事務局からお答えをお願いします。あと、丸山委員のお話については、もしも事務局で無理だったらまたキャリアの方ということでしたから、まずは事務局からお答えをお願いいたします。

【事務局】 丸山委員からの維持していることについてどれだけコストを払っているのだという話なのですが、今、手元にありませんということと、それから、せっかくオプザーバーの会社が来られているので少しご意見を。

【竹内委員長】 では、今の点はお伺いしてよろしいですか。

【事務局】 はい。

【竹内委員長】 でしたら、航空会社の方々、今の丸山委員からのご質問について、お答え、いかがでしょうか。

【日本航空】 よろしいですか。

【竹内委員長】 では、日本航空、お願いします。

【日本航空】 日本航空でございます。1日目のときにも離島については若干触れさせていただきましたけれども、今、委員の皆さんのご意見から離島路線について、地方ネットワークとして評価をいただけるというのは大変ありがたいと考えております。離島路線というのは、弊社の場合で言えば31路線、1日80便飛んでおります。この離島路線を

キープしていくためには、当然のことがら補助をいただいている、補填をいただいているという部分は、これは事実としてはございます。しかしながら、補填につきましては各1島につき、1つの島については1路線のみという状況でございます。例えば与論島というのを例にとりますと、与論-奄美という路線については補填をいただいておりますが、1路線があるために与論-鹿児島というところの補填はいただいていないという状況でございます。

加えまして赤字の補填という額につきましては、航空会社が算出する赤字額というものと補填をいただける金額というものが違いがございます。結論から申し上げますと、我々が持っている赤字について十分に補填をいただいているという状況ではなく、幾つかの路線については赤字を持ちながら路線を運営させていただいているという状況でございます。ちなみに、具体的に申し上げますと、先ほど31路線、離島路線があると申し上げましたが、補填をいただいているのは6路線のみということで、25路線につきましては我がネットワークの中で維持をしていくという考え方のもとに離島路線を運航させていただいております。

ちなみに、皆様にご迷惑をおかけした破綻時におきまして、ローカルネットワークを一部撤退、それから、縮小させていただきましても、離島路線については1路線も撤退、縮小しておりません。我々の考え方といたしましては、内部補助的な考え方をとり得るわけではありませんけれども、赤字路線であるということも含めて、その地方のネットワークの中で、離島というのはとりわけ公共性の高い路線であると認識をしておりますので、航空会社として公共交通機関を担うものとして、そこを維持していくというのは我々の全体のネットワークの中で十分重要だと会社全体としては認識をしています。という事実でございます。

それから、少し加えさせていただきますと、2ページでございますが、まさにこの2ページの下のところ、全国ネットワークの評価のところでございますが、下の3つ目のポチ、地方航空ネットワークの維持・充実に関しては、地域が主体的な役割を担うことが必要であり、地域が航空会社のパートナーシップによって航空輸送サービスが確保されることが望ましいと書いてございますが、まさにこれが典型的な離島路線、離島と航空会社の関係の1つだとも思われますので、こういう離島路線について地方ネットワークの評価の中に入れていただけるのは大変ありがたいと、こういうふうに思います。

以上でございます。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

【全日本空輸】 丸山委員のご質問も離島も含めてというお話だと思っておりますので、エアラインからすると実際は全体の2割程度の黒字路線を以て、羽田空港における1便・3便を含めて、他の大多数の路線を維持しているのが実態でもございますので、そういう状況を含めて改めてお話をさせていただきますと、今、羽田空港では実は単独運航路線というのが全部で今23路線ありまして、弊社が今そのうちの14路線を運航しているという状況、これは当然のことながらダブルトラック路線ではないということに関して言えば、やはり需要とか収益が厳しい路線と考えております。その中で小需要路線という形で40万人未満路線のお話をさせていただければ、実際のところで全線のシェアで行きましたら、うち65%は今ANAグループのほうでやらせていただいているという実績もございます。

加えて3便、1便ルールのところで言いましたならば、全体としての合計便数で言いましたら、私どもがやはり全体の7割近くをやっているという状況があって、今回の中では新たな形で3便、1便に関して、先ほどお話がありましたけれども、3便ルール、1便ルール路線は、ほとんど40万未満というか、ほとんど10万未満の路線が多いという状況にありますので、結果としましては、幹線等、収益の上がった路線でそちらのほうの補填をしているというのがやはり実態かと思っております。赤字額等については、資料がないという形になろうかと思っております。

それから、離島路線のところに関しましては、これは前回の主張の繰り返しになってしまうのですけれども、国の補助金が交付されている、あるいは自治体が出資して、そもそもその路線自体を維持しようという形で第3セクターも含めてやられているのが離島路線だと思っておりますので、100%民間企業の経営の自由度で路線の改廃を検討、実施していくというのは、ほかの地方路線とやはりここは明らかに違うというふうに、改めてということになりますけれども思っておりますので、その中で言いましたならば、なかなか離島路線をほかの羽田から地方、あるいは地方と地方とを同様に含めていく路線としては少し異質かなというところもございます。改めてということで申し上げておきたいと思えます。

以上です。

【竹内委員長】 ありがとうございました。

丸山委員、今の点についてよろしゅうございますか。

【丸山委員】 お話ししていただける範囲に限られていると理解していますので、今の

ご説明で十分かと思えます。

【竹内委員長】 では、ほかのご質問等がありました。それは事務局のほうからお願いいたします。

【事務局】 では、安全につきまして幾つかご意見をいただいたかと思えます。安全につきまして指標を2つ、案ということで提案しておりますが、ご議論いただく上で2つ併用ということも十分あり得るのだろうと思っているところでございます。

それから、我が国航空会社のレベルが世界的に高い中、有意な差がつくのかということにつきましては、これは一応、データとしては押さえられるのでありますが、安全部のほうから説明してもらいます。

【航空事業安全室長】 丸山委員からご指摘のありましたデータとして有意差があるのかどうかという点でございますが、これは今現在、数値の精査をしておりますが、精査の結果どうなのかというのは、まだ正確には申し上げられませんが、論点4のところにございました評価方法というところで、ここできちんと反映をするというふうにしたいと思っておりますので、そのところで整理をするというふうに思っております。

それから、安全の観点、もう1点、花岡委員からですが、2のほうはI C A Oの勧告に抵触するのではないか、こういうご指摘がございまして、I C A Oの関係、安全に係る情報は安全以外の目的に利用してはならないというところの趣旨でございますが、これは適正な報告を阻害することを防ぐというところを主な狙いとしているところでございまして、今回の指標につきましては、欠航でありますとか、15分を超えます遅延というのは既に発生しておりますが、これについてはもう既に事案として発生し、対外的にもオープンになっているということでございまして、その部分の報告について適正な報告を阻害するというおそれはないかと思っております、I C A Oの勧告との関係でも特段問題はないのではないかと私どもとしては考えております。

以上でございます。

【事務局】 その他ご指摘いただいたところにつきまして、事務局からお話をさせていただきたいと思います。

ネットワークのところでは1便・3便ルールをこれからどうするんだというご議論があったかと思えます。事務局としましては、第2回小委員会での自治体からのヒアリングなどにもありましたが、地方のネットワークを維持する点で、この1便・3便ルールというものは重要な取り組みではないかと考えております。自治体のほうからこれらのルールは

継続すべきというご意見をいただいていたかと記憶しておりますので、これからも引き続き必要ではないかと思っております。ただ、その一方で、あるべき航空ネットワークの検討を早くやったほうがいいという話ですが、これも航空分科会の先生方のご指導を得て基本政策部会というものを先週から議論をスタートしているところでございます。その中でこの検討事項の1つとして、まさしくご議論をいただくという取り組みをやっておりますものですから、我々としては、極力早く検討したいと考えているところでございます。

それから、破綻事業者の扱いについてということでございます。これについてはもう少々細かく議論したほうがいいという話がございました。今回の論点整理をするに当たって、いろいろな角度でまとめたわけですが、これは一般ルールとしてつくろうと考えると、非常に細かく議論することによって非常に難しくなるという事実がございます。そういうことを前提として、今回、今までの議論の流れとしてこうだったかということを書かせていただいたものであります。具体的に例えば路線がどうだったかという点について言うと、もし公的資金ないしは法律上の枠組みがなければ運航できなかったと考えると、バーチャル的にゼロだということになると思います。ですから、ゼロという評価を本来だったらすべきではないかということで、運航しているところを除くというのは1つの考え方だろうと考えております。

それからもう一つは、航空法上、会社としての航空運送事業の許可が継続しているということも考慮しました。そういったもろもろの観点があるので、期間というのは1つの考え方ではないかということです。それからもう一つ、会社を再生させるに当たって、例えば会社更生法ですと更生計画をつくります。その更生計画の結果が例えば営業費用であるとか、営業収益であるとかに必然として効いてくる部分があり、それは効果としてプラスの面もあればマイナスの面もあります。ですので、経過を見るパターンと、それから、結果的な総量を見るパターン、評価項目は幾つか要素がありますので、そこを精緻に1つ1つやっていくという考え方もありますが、全体の考え方として、1つのアイデアとして、期間があるかということで、今回、まとめ案の議論のたたき台として用意したというものであります。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

【事務局】 とりあえず、以上です。

【竹内委員長】 はい。以上ですかね。委員の皆様、先ほどご発言いただいた皆様は、一応、そういうことでよろしいですか。何か漏れている質問等は。

【丸山委員】 よろしいですか。

【竹内委員長】 はい。

【丸山委員】 まず、安全についてですが、まだ未評価ということで、結果がどうなるかわからないというご説明と、それから、評価方法、評価項目などの見直しの中で盛り込んでいきたいというお話とあったと思います。私が申し上げているのは、評価をすることによって間違いなく順番がつくとは思いますが、それが本当に有意な差がないのであれば、評価項目の中に取り込まれるのはいかがなものかということです。評価をされたときに客観的な順位は、例えば6社で最下位であっても、世界的な水準からすれば十分に安全性を備えている状態であれば、それをもって順番が最下位だから減枠をするというのはフェアでないのではないかということです。

それから、破綻事業者の取り扱いについて、今、事務局からご説明があったのですが、私は何のお話をされているのか、もう一つよく中身が理解できないのですけれども。

【事務局】 すみません。

【丸山委員】 前回は申し上げましたけれども、もう少し大局的な観点からみますと、破綻をしたJALを救うべきだったか、救うべきでなかったかという、国としての判断が当然あったと思います。その結果、JALを救ったというのが事実としてあります。救ったことについては、私は正しかったと判断をしていますけれども、今回の配枠で救った企業の足を引っ張るようなルールにするのは論理的に決して正しいことではないということをもう一度申し上げたいと思います。その期間を細かく分けて評価するとか、しないとかというようなことよりも、もっと根底にある大きな思想の問題だと思います。

JALの株を持っていて、破綻したことによって紙くずになった株主というのは、恐らく数十万人いると思います。私の周りにもそういう人がおりますが、目の黒いうちは二度とJALに乗らないという人たちが非常に多くいる中で、JALは再建に向かって引き続き努力する必要がある状況だと思っています。こうした厳しい状況の中で、配枠で足を引っ張ることが、せっかく浮かび上がってきたJALにとって新たな重石になるような判断を本当にすべきかどうかという思想的な判断があるべきではないかなと思っております。この点について議論がありましたらよろしく願いいたします。

以上です。

【竹内委員長】 はい。

【花岡委員】 私のほうは1便・3便ルールを申し上げたのは、参考資料の5ページ目

にある今までのルールのところ、ここでも明確に書いてあるんですけども、配分方法と書いてある赤い枠と1便・3便ルールとが離れているわけですね。今回、既存、新規を平等に扱うとなった中で、実質的にこのルールは、いわゆる大手2社だけのルールになってしまっているということがあるので、それを維持していくことは問題かなということで申し上げました。

今回、評価対象に1便・3便ルールの便数を入れるというのであれば、それは将来、既存新規の4社がこれからこの1便・3便ルールに手を挙げてやりますといったことを評価するかどうか、それは未来の評価になってしまうんですけども、そういうのであれば平等に評価するという意味ではいいかなと思うんですけども、今のところ2社だけのルールになってしまっているという現状があるので、いっそのことやめたほうがいいのかと考えたわけです。別の形で地方路線を維持することを考えたほうがいいのかというのが私の意見です。

以上です。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

今、追加でありましたが、事務局、よろしいですか。何かありましたら。

【事務局】 1便・3便ルールの対象路線を、今回、評価するという点についてですが、今後もこの評価基準というのは続いていくことになりますので、航空会社が今後こういう取り組みをするということは、次回以降、評価されていくということになるかと考えております。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

では、まだご発言されていない委員の方々、まだ半数ばかりおりますから、そちらの委員の方をなるべく優先でご意見等伺いたいと思います。いかがでしょうか。

それでは、柳川先生が先だったかな。

【柳川委員】 既に幾つかの先生方から出された論点と重なる部分があるんですけども、まず、論点整理の1のところ、いわゆる新規というのは考え方を変えてというところは、このとおりで結構なのだと思うんですけども、具体的に細かいところに落としてきたときに、今の1便・3便ルールもそうですし、それから、前回ストックというようなお話も出てきていましたけれども、この何年かの中で大手2社とその他4社の部分では実際さまざまな規模も違ったわけですから、その部分をどういうふうな形で相対評価をするのかというのはかなり難しい問題だと思うんですね。なので、そのあたりのところはな

なかなか難しいのですけれども、もう少し何か詰められるのであれば詰めていただいたほうがいいのかという気がしました。というのが1点目です。

2点目は、地方の話は、これももう何度か出ていますけれども、あるべきネットワークの姿がまずないというのはまさにそのとおりでして、やや心配になるのは、結局のところ、ある種の地方にどれだけ貢献したかでもって順位がついて枠が決まるということになると、どうしてもライバルの会社よりも1つでも貢献をするという形になっていって、経済学というところのチキンゲームと言うのですけれども、どんどん相手より少しでも多くということになって、結果的に本来あるべき姿よりもかなり過大になってしまったり、あるいは歪んだ形になってしまうというおそれがありますので、このあたりのことをどう考えていくのかというのは非常に重要なポイントだろうという気がいたします。現状でいきますと、その地方のネットワークのあり方についてきちっと詰めるということ。

それから、この参考資料でしたっけ、資料で出していただいたそのコンテストの話が少しアイデアとして出ているわけですが、こういうような形で地方の路線に関して空港と航空会社のほうがコンソーシアムのような形でつくっていくというのは何人かの先生がご指摘になったように1つのあり方だと思うのですけれども、難しいのは、このところで結局、今のものでも、ある種の総合評価を最後、資料3のところですね。総合評価をしなければいけなくなって、じゃあ、この評価基準、どんなウエートでやるのか、どういうポイントをとるのかというような、また、例えば今やったのと、あるいはそれ以上に難しい配点やら採点のポイントが出てくるわけなので、やはりこういう総合評価というものの作り方が結構1つの鍵になるなということと同時に、やはりこういうものの難しさというのを改めて感じる次第です。

そうすると、やはりこの問題というのは幾つかのポイントがあって、1つ大事なことは、今日のご議論の中でも出ているのですけれども、結局、今回の配り方が実質的にこの先の配分のルール、今後の基準をかなり決めてしまうということにあるわけなんですよ。そこは少し無理があって、今回、配るのは今までの経緯からして、こういうふうな形で配るという配り方のルールの話と、じゃあ、この先の基準はどうするのかというのは、少し切り離せる自由度を持たないと、この先どういうふうな形でということにどうしてもいろいろ、先ほどの1便・3便ルールの話もそうですし、それから、破綻の話もそうかもしれません。それから、小型化の話もそうですね。今までとこれからは違うかもしれません。そういう意味で、今後の基準というのをもう少し別個に、ここでもう日がありません

から、何か改めて決めましょうということにはできないかもしれませんが、今後の基準というのを少しまた別途考えるというぐらいのことは書いていただいているのかなと思います。

それに関連すると、その1ページに出てきている回収・再配分の仕組みをとるところがやっぱり重要だと思うのですが、じゃあ、回収のルールはどうするのかというのが重要になってくるので、これもここには今のところ何もルールがないわけなんですけれども、今後の基準と回収のルールというのはセットで少しきちとしたものをつくらないと、また次のときになって恐らく航空会社さん側はどういうふうな基準で評価されるのだろうか。どういう基準で回収されてしまうんだらうというのはかなり不安があるんだと思うんですね。そうするとなかなか暗中模索のところでやって、またこういうふうに事後的に評価せざるを得ないという問題が出てきますので、そこはかなり曖昧さがどうしても残ってしまうのだらうと思います。

それから、今のような総合評価を続けていくとすると、そこにもやっぱり曖昧さが残ってしまうので、もう少し客観性、透明性の高いルールにしていかないと、なかなか競争を自主的にしようと思っても難しいのだらうと思います。それでいくと何度もいろいろ申し上げて恐縮ですが、やっぱりオークションというのは1つの魅力的な仕組みで、金銭で評価するので、ほかの要素はどうなのだというのは確かにあるのですが、やはり金銭があまり高騰しないような形で金銭の基準でやるということには、そういう曖昧さを残さない1つのメリットがありますので、これは3ページのところに今後検討を進めるべき、これらの解決を図りつつ今後検討を進めるべきであると書いていただいているのですが、恐らくこれに似たような文言は昔からずっと書かれてきたので、もう少し可能であれば、少し前向きな、あるいは強いメッセージの文言にしていいただければなと思っています。

以上でございます。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

次は、お二方、どちらですか。矢ヶ崎委員。

【矢ヶ崎委員】 廻先生、お先に失礼いたします。今回の資料1の論点整理については、私はおおむねこういうことかなと思っています。安全に対する考え方は、先ほど指標案の1と2はorではなくてandもありということでありましたので、ぜひここは両にらみでも考えていただけると大変ありがたいなと思っております。

それから、出てきた結果に有意性があるのか、差異があるのかは、恐らく指標1、指標2、それぞれに出てくるn、母数とも関係してくると思います。それが十分あって有意差があれば、使っていける指標にもなるのかなと思っています。ただ、今回は全体を通して相対評価をするという思想が貫かれていると思いますので、そのところはなるべく押さえたいだけのようにしていただくと、評価項目全体の統一性というところもとれていくのかなとも感じた次第であります。

それから、同じ3ページのところの下にありますコンテストを政策枠としてやることはメッセージ性の高いものであって、こういうやり方もあるのかという、ある意味、目からうろこになるようなことも期待されると思います。総合的な評価指標をつくっていくのは非常に難しいのですが、でも、それはあえてチャレンジするのだろうなと考えますと、資料3のスキームイメージの評価基準については、予算金額に対する評価のウエートが高すぎるのかなと思っています。

もちろんお金を出していただくことも大変結構なことなのですが、これまでの事例から見て、搭乗補助をするといったタイプが多いのではないかなと思います。こうなりますと、お金ありきということが先になってしまって、持続的に需要を創造していくとか、マーケティングに取り組むとかといった、このコンテストが目指す競争力の向上に資する要素が薄くなってしまうと懸念します。単に話題性を呼ぶとか、単に地方に配分するとかではなくて、競争力の向上に資する評価基準づくりにチャレンジしていくのかなと思っています。

破綻事業者につきましては、まず破綻事業者であることをもって除外しないということは重要だと思います。一方、細かく詰めていくと大変難しいところがあると思います。特に、期間の評価といったものをどういうふうにするのか、ぜひ事務局でしっかり詰めていただいて、この方向で考えていただきたいなと思っています。

それと、最後にもう一つだけ、発着枠の有効な使用の観点から多頻度小型化の進展をどう考えるかですが、生産規模の大きさと多頻度小型化の進展というのは、一見、相反するよう見えますけれども、各事業者に経営努力を頂いたうえで、多頻度で小型化を目指すべきだと思っています。

もしこれでも差がつかないことになれば、需要に見合った供給を出しているかというのは稼働率で見ていくというふうに進んでいくということになると思うのですが、そこまで見るのは難しいかもしれないですね。ただ、ぜひこういう方向も重要だということ

を落とさないようにしていただけたらと思います。

以上です。

【竹内委員長】 では、廻委員、お願いします。

【廻委員】 ほぼ出尽くしておりますので、1番目から言いますが、最初の新規航空に関しては、私は皆様の意見とほぼ同じでございますので、これは飛ばさせていただきます。

それから、多様な輸送網、論点2でございますけれども、ここの路線数、規模及び便数規模を評価の対象とすることはどうかというのがございましたけれども、先ほど花岡先生から路線のほう的大事だということで、便数は省いていいのではないかという話が出たのですが、私は路線数、規模のほうが便数よりは重要さはあると思うのですが、やはり便数カットできないなと思っております。

地方ネットワークの維持・充実に関してのコンテストでございますけれども、柳川先生がおっしゃったようにこのコンテストは実際には評価はなかなか難しいところもありますし、そもそも政策評価というのは少し曖昧なところがありまして、それをきっちり数値で出すことは出すのですが、完璧なきちんとした、かっちり誰でもわかる評価基準でとなると、コンテストというのは存在し得ない面もありますので、多少の曖昧さはあっても仕方がないのかなと現実的に私は思っております。

ただ、地域間競争の要素を盛り込むということはぜひやっていただきたいと思いき、空港だけではなくて、空港と例えば観光協会とか、地域の住民とか全てを含んだその県や市等の地域と航空会社の連携といいますか、航空会社が乗り入れるように地域が努力するという競争は、これからぜひやっていただきたいと思っておりますので、何らかの形でこの政策コンテストは導入していただきたいと思っております。少し問題点はあるのかもしれませんが。

それからあと、安全に関しては、私も先ほど丸山委員がおっしゃったように、ほんとうに差が出るのかなというのがよくわからないので、まあ、結果を見てからということで。

破綻事業者の件なのでございますけれども、これ自体、最初のポチに書いてあることはそのとおりだと思います。項目と期間の取り扱いなのですが、これは概念的にはわかるのですが、具体的にどういうプロシージャーになるのかがちょっとピンと来ないところがありまして、例えば評価項目においてはどれが該当するのか、あるいはそれがどの期間というのを具体的にもう少しご説明いただければと思います。

多頻度小型化の進展との関係ということですが、これも多頻度小型化とさらりと言うと

そのとおりなのですけれども、多頻度といっても1回増えただけとか、小型化ってすごく小さくなって50席になってしまう。まあ、それはないとは思いますがけれども、要するに多頻度の頃合い、小型化の具合、席数の減り方とか、そういった具体的なことを考えないと具体性がないかなという感じが少しいたします。

今後のあり方ということなのですが、今回のこの評価の仕方というのは、過去を評価するのか、将来に向けてなのかという、まあ、両方あるということで、過去を見つつも、指標を見ながら将来を考える。評価項目を見ると将来のあり方がそこからおのずと出てくるということなのだそうですが、それが簡単にできるかなという、先ほど柳川先生がおっしゃったように少し分けた部分もあるのかなと。完璧に過去のこととこれから先のことと同じふうな指標でいくのかなという気もします。まあ、時代の変わりも早いですから、大きくいろいろなことが変わっていったときに、それで頑固に評価項目を見直さないのか、その辺がよくわからないので、回収・再配分の時期とか、回収・再配分に関してのもう少し詳しいことを教えていただければと思います。

以上でございます。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

坂本委員、いかがですか。

【坂本委員】 今回の論点整理ですけれども、今回のスロット懇談会というのは、これまでの評価項目に応じて配分されていた発着枠をどうするかということだと思います。過去の前回から時間もたっているということで、前回も積み残しの議論があったと思います。今回はこの論点整理を見る限り、おおむね私は妥当な内容だと思います。というのは、それぞれ問題がある項目に関して新しい案を出している。見直す。キーワードはやはり今日的な視点ということだと思います。これはネットワークのところで使っておりますけれども、その他の項目についても今日的な視点で見直すということが極めて大事なのかなと思います。

したがって、まず1つ目の新興エアラインについては、これも成長してきたということで、これまでの優先配分をなくして相対評価をするという新しい動きになったわけです。もちろん、具体的な評価についてはかなり困難なところがあると思いますが、この方向性はやはり各先生から意見が出ていますけれども、この方向かなと思います。

それから、地域ネットワークに関しても前回までストックとフローの議論がありました。これも拡大志向の中でどれだけ増やしていったかということではなく、これからどんどん

縮小する中でどれだけ維持しているかという規模の観点、これも今日的な支援であると思
います。これも妥当かなと思います。前回、申し上げましたけれども、やはり3便という
ところが1つのポイントなのかなと思います。

それから、安全性に関して、これは私、冒頭、1回目のときに申し上げたのですけれど
も、過去5年間に死亡事故がないということ、これは極めて前回までの評価項目がいか
今日的ではなかったかということ象徴しているような項目だろうということで、その点
の見直しというのを問題提起したわけです。これに関しましてはICAOのルールという
ことがあるということが途中で出てまいりましたので、今回、示されている案、報告徴求
の期間ですけれども、これは一定期間というふうになっていますけれども、報告書ベース
でどこまでわかりませんけれども、現状の平均的な報告期間などを考慮して、できれば
具体的な数字、何日以内、何十日以内ということが盛り込めればそちらのほうが望ましい
かなと思います。

そして、遅延率も各先生方から意見がありますけれども、これも併用して、どちらか1
つではなくて、併用していくべきではないかと、そういうふうに考えます。

それから、破綻事業者の取り扱いですけれども、これも今日的な視点ということに関し
ては、私も以前会合でも申し上げました。気をつけなければならないのは、これはあくま
でも破綻事業者に対する評価の考え方というものをどう整理していくかということ、事務
局からも若干ご説明がありましたけれども、一般的なルールということになろうかと思
います。たまたま今回は日本航空がその対象になっておりますけれども、この項目を決めた
後、あまりこういう想像はしたくありませんけれども、経営破綻をするエアラインが出な
いとも限らない。そのときに1つのルール、評価項目としての手当てを講じていこうとい
うことであろうと思います。

したがって、破綻事業者だからといって除外をしないということは、配分の資格がない
というような意見ではないということだと思います。そうしますと、各項目に関してこの
論点整理で出ておりますように、一定程度のところを勘案する。規模、それから、期間と
いうことが出ていますけれども、更生手続の期間というのが有力な目安になろうかと思
います。ですから、この方向は、私は妥当だなと思います。ただ、1つ留意したいのは、こ
の論点のまとめ方ですと、破綻事業者に関しては精査した上で必要な措置を講じるとい
うような趣旨の文言になっております。そうすると、考慮したけれども、結果的に何の結果
も出ない。どう減じたかわからない。さっき事務局からもプラス・マイナスあるというお

話はありましたけれども、現在の項目でも行政処分をしているかどうかというのはきちっとあるわけです。破綻事業者の取り扱いというのは、この行政処分ということよりも重い意味を持つと思います。

したがって、ここでは報告書のベースでもある程度、ここでは控除する。要因を控除するという言葉がありますけれども、そこをきちんと示すべきで、より具体的なケースが示せばそれでもいいのですが、その方向性は示すべきではないかと思います。懸念されるのは、その影響の度合いに照らして精査、取り扱う必要があるということで、これは極めて国交省の裁量にゆだねられるということになりますと、透明性、あるいは客観性といったことが非常に欠けるというふうになろうかと思えます。したがって、そこに関してはきちっとした歯止めということかどうか分かりませんが、方向性を打ち出すべきだと思います。ですから、整理して考えなければならないのは、この破綻事業者の取り扱いというのは決して日本航空の足を引っ張る議論ではないということだと思います。たまたま今回は日本航空が該当していますけれども、それ以外のエアラインだって対象になることもある。一般ルールとして決めなければいけない。そういう観点のほうが重要かと思えます。

それから、最後に今回の評価項目の1つの項目をとって1つのエアラインに対して大きな影響が出るということではなかろうと思えます。つまり、多くの項目を評点づけするなり、評価をするわけです。その総合的なものが発着枠の配分ということになろうかと思えますので、この評価項目の中で、それから先は行政の裁量権のところになろうかと思えますが、この項目の中でウエートづけをする。つまり、地域ネットワークへの貢献ですとか、あるいは安全性ですとか、そういった評価のウエートといいますか、ここまでは大事だ、具体的にはこの評点は2倍、3倍にするとか、そういうものが示せたら、そういったものも考えていただけないかなと思えます。

以上です。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

私も少しお話しさせていただければと思います。2点ばかり。1点目です。先ほどから皆様のご意見を伺っていると、安全の関係で指標の案が2つ、併用でいいのではないかというお話がありました。それから、この2つの項目について、ほんとうに有意に差がつくのだろうかというご懸念もあったと思います。そこで私が知りたいのは、この指標案の1と2というこのデータというのは、強い正の相関があるのだろうかということが知りた

と思います。多分、負の相関はなさそうなんですけれども、かなり強い正の相関があれば2つを併用すればかなり有意な差がつきそうな気がするんですね。もし負の相関だと、お互いに打ち消し合ってしまうから2つ一緒にするとあんまり差がつかないことになるし、相関があまりないときにもあまり有意差がつきにくいかなと思いましたので、もしもそういうデータをお持ちであればということでお尋ねしたいと思います。

それからもうあと1点は、これはお願いというのか、1つの提案みたいなものです。今回論点を適切に整理して下さって、今日も皆さん議論がしやすくよかったと思うのですが、最後のところで今後のあり方についてということが書いてあると同時に、この今後のあり方の前にある各論点の中で、例えばスロットの話もそうでしたけれども、今後こういう検討も進めなければいけないねというのも入っているわけですね。両方が何か一緒になってしまっていて、よくわかりにくいところがあるわけですよ。ですから、それらを整理して出すということが今後のためにも必要ではないかということで、もしできればそうしていただきたいというお願いです。

私からも余計なことを申し上げましたけれども、あわせまして後半、委員の方々からのコメント等につきまして、事務局からいかがでしょうか。

【航空事業安全室長】 航空局の航空事業安全室長です。今お尋ねのあった安全の指標案の1と2で正の相関があるかというお尋ねなのですが、もちろんどういう評価の仕方をするかによっても若干変わってくると思いますが、今、手元に生の数字が実はあるのですが、必ずしも正の相関はありません。わりとまだらな感じであろうかと思えます。事実関係としてそういうことだけご報告したいと思えます。

【事務局】 では、事務局から、竹内委員長からご指摘いただきました、いろいろと混ぜているという話は、ぜひ次回の資料の中できちっと整理して議論いただくようにしたいと思えます。

それから、今回の評価項目を今後どういう形で使うかにつきましても、実際問題として今回だけというわけにはいかないとは考えております。今まで配分について、12年、16年と議論していて、今回とありますので、坂本委員がおっしゃったように今日的視点での見直しというのは常にそのときにかかってくるのだらうと思っているところでございます。一定の方向というものがあって、ただ特に航空の分野は変化が激しゅうございますので、その時々に見直すべき問題だと私どもは考えているところであります。次回の資料の中で反映していきたいと思えます。

それから、破綻事業者の扱いについて、私の説明があやふやだったような気がしております。まして反省ですが、一般的なルールということを考えております。ペナルティーをかけるのではなくて、今回の配分が過去何年間にわたっての実績をどう評価しますかということですので、その実績の評価に向かって冷静に議論することなのだろうと思っております。そういった意味で期間というのが1つの考え方としてあるのではないかと考えております。そういう意味で期間というものが1つの考え方としてあるのではないかと考えております。そういう意味で期間というものが1つの考え方としてあるのではないかと考えております。そういう意味で期間というものが1つの考え方としてあるのではないかと考えております。

それから、政策コンテストの話につきまして、確かに総合評価は難しいということでございます。私どももそういう認識でありまして、資料3のところをもう1回ごらんいただきますと、対象枠数を超えて提案があった場合の評価とありますが、これは透明性であるとか客観性を確保する意味からも、有識者委員会等において、例えばどういうケースを募集対象とするか等を、募集する前に決めておかないといけないわけです。また、その際にどういう視点で評価するのかということも、廻委員がおっしゃったようにファジーな部分がどうしても総合評価には残ってくるのは否めないと思っておりますけれども、ぜひご議論いただきたいということで、このイメージ（案）の中に盛り込ませていたということをご紹介させていただきます。

私からは以上でございます。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

お時間、10分かそこらはまだあるかなと思いますので、ぜひこれだけはという、まだ一、二名は大丈夫。では、花岡さん、お願いします。

【花岡委員】 今、安全の話があったので1つコメントですけれども、安全については相対評価を無理にしなくてもいいのかなと議論して思い始めました。というのは、みんな安全について頑張っていれば、それについてちょっとの差を相対評価にして差をつけてしまうのは余りにも意味がないというか、評価の視点として矛盾しているのでは、同点もありというか、そういった柔軟な姿勢で考えて、安全について努力すれば皆同じような点数になるということも、むしろ考えていったほうがいいかなと思います。

あとは、スカイマークさんに質問したいのですけれども、先ほどもコードシェアの問題についてお話しされていまして、第2回的时候にもコードシェアのことをお話しされたのですけれども、具体的にコードシェアを評価に入れる場合に何か具体的な、コードシェアに対して評価するような案というのは考えておられますか。

【スカイマーク】 今すぐはないですけれども、すぐ考えて案は出します。

【花岡委員】 わかりました。

【スカイマーク】 いずれにしても、そういう状況があるということだけご理解いただきたいということだけです。

【花岡委員】 わかりました。はい。

【竹内委員長】 よろしいですか。

【花岡委員】 はい。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

もうあとお一方か、お二方。では、櫻内さん。その次、お願いします。

【櫻内委員】 資料3のこの政策コンテストの導入イメージ(案)、これはイメージですので見方の問題なのかもしれないのですが、地方はエアラインと地方の基礎自治体であったり、あるいは都道府県であったりといったところが連携してプランニングして、それを国に申請して国が認めるというふうになっていますけれども、そういう観点で具体的な制度、提案内容というところを見ますと運航費の補助から始まって空港アクセス等の施策ということがあるわけですが、こういうことをやろうと思うと地方、地域だけではできなくて、国による協力といいますか、国もある程度成長戦略、あるいは日本再生戦略の観点で施策を実行していく。国の協力ということも必要になってくるかと思しますので、実際のプランニングを実行するに当たっては地域だけではなくて、国と地域がパートナーシップの関係で、国も何らかの協力をするといったような取り組みをしていただければと、これは希望であります。

【竹内委員長】 では、逢見委員、お願いします。

【逢見委員】 離島路線のところ少し言い落としましたので一言申し上げますけれども、私は離島路線というのは低需要路線と同一視して考えるべきではないと思います。離島路線というのは生活路線でありますし、他の交通手段の代替ということからいっても、鉄道や自動車という代替手段はないわけで、唯一船しかないわけですよ。そういう離島路線を維持するというのは、国民の税金をそこに入れるということは根拠があると思います。もちろん、湯水のごとく入れるということではできませんので、当然、事業者たる航空会社にも一定の努力をお願いしなければいけないわけですが、しかし、他の低需要路線とは性質が違うということから考えれば、これを同じ評価軸の中に入れて考えるというのは、今回のスロットの枠配分の中に入れて入れるという性格のものではないと私は思っています。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

ほかにいかがですか。

【加藤委員】 いいですか。

【竹内委員長】 はい。では、加藤さん。

【加藤委員】 僕、1点さっき申し上げていなかった。期間の問題、破綻事業者の期間の問題ですが、期間という形でもう少し精緻な議論をして、例えば破綻期間の前と後はどうだったという、そういうふうには縦の量と横の幅と精緻な議論をしていただいた上で、それでも無理だったら、それはバサッでいいのですが、そのいろいろな可能性というのを検討した上でこういうふうになったという道筋といいますか、そこを出していただければ。でないとやっぱりこういう話になって、皆さん意見が分かれているみたいですので、そのところちょっと、そういうプロセスを言っていただければと思います。もし出されるのであればということです。

【竹内委員長】 はい。ほかにはいかがでしょうか。それでは、今、最後また数名の委員からご意見が出ましたけれども、何か事務局のほうからお答えはありますか。

【事務局】 資料をつくらせていただいて、またご説明したいと思います。特にコンテストの話、それから、破綻の話をもう少々詰めていくということが今日の流れだったと思いますので、そこら辺はきちっとご説明をさせていただければと思っております。

以上です。

【竹内委員長】 終わりですか。じゃあ、廻委員。

【廻委員】 先ほどスカイマークさんのほうから、冒頭に親会社、子会社の関係、コードシェアの関係について勘案すべきだというご意見があったと思うのですが、事務局のほうのそれに対するお考えはどうなのでしょう。私は勘案しなくていいと思っているのですが、すみません、ごめんなさい。

【竹内委員長】 何かその点については、お考えありますか。

【事務局】 コードシェアにつきましては、確かに新規という扱いの中で一定の便数までは何%にしましょうという規制がかかっておりますが、それは新規優先配分されているという実態に応じたものだと考えています。ここはさらに議論していただく必要があるかと思っておりますが、新規という扱い、要するに優先配分から外れていくということは、必然的にそういった部分は考慮しなくていいという考え方もあると考えています。その点につきましても、今日ご指摘いただいたので改めて資料を整理していきたいと思っております。

以上です。

【竹内委員長】 今の点もやっぱり、やり方、捉え方によって違ってくるということはあるので、いろいろなデータを見てみてからでないといけないところもあると思いますから、その点、事務局に期待をして、データ等で整理していただければと思います。

ほぼ残り時間が少なくなってまいりまして、私自身がそんなにまとめをするほどの能力もないのですけれども、皆様、例えば全会一致でこの論点はやめましょうというような、そういう点はなかったかなと思います。ただ、中には若干、異なる意見、あるいは微妙な温度差があるところもありましたから、その点はやはり先ほど加藤委員もおっしゃってくださったように、いろいろな整理した上でない議論できない点もあると思いますから、そういうところは少し事務局のほうで整理していただきたいと思います。先ほどいみじくも丸山委員がおっしゃったように、あんまり客観的な評価をしなければいけないというところばかりに目を奪われていると大局的な考え方を失うということになってしまうのは、これは本末転倒なことですし、あるいは坂本委員がおっしゃったように、いわゆる今日的な視点といいますか、そういう点を失ってしまうのもまずいことですから、あくまでも基本的な思想があって、それを基礎として客観的に考えるということが重要だと思います。安全もそうでしたね。

それに、インセンティブを持たせなければ意味がないんだということもありました。こうしたさまざまな点の考え方を整理した上で、次回までに事務局で整理をしていただきたいと思います。それから、ほかにおっしゃりたかったことがあった場合には、これまた事務局のほうに別にメール等でもよろしいですね。事務局にお寄せいただければと思います。以上、事務局のほうにぜひ整理をお願いして次回の資料に反映していただければありがたいと思います。

では、これにて本日の議事を終了となりますので、進行を事務局にお返しいたします。

【事務局】 委員の皆様方におかれましては、活発にご議論いただきまして、まことにありがとうございます。本日、ご議論いただいたご意見につきましては、次回の会議における資料に反映させていただきたいと考えておりますし、また、今、委員長がおっしゃったように事務局のほうにアクセスしていただいてご意見をいただくということも可能でございますので、そういった方法を含めて何卒よろしくお願ひしたいと考えております。

次回の日程等についてご案内をさせていただきます。事前に委員の皆様方にご確認をさせていただきましたが、来月19日の月曜日です。また夕刻であります、18時—20

時という時間で皆様方、最大限ご出席いただける時間だと聞いております。そのときにこれまでのご意見を踏まえた、この小委員会としての意見集約案と申しますか、取りまとめ案についてぜひご議論いただきたいと考えております。事務局として準備をしたいと考えておりますので、またご相談に伺いたいと思います。よろしくお願いいたします。

本日の議事概要、それから、議事録につきましては、整理をし、委員の皆様のご了解を事前に得た上で、後日、国土交通省のホームページに掲載することとしておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、最後ということで若井国土交通大臣政務官から閉会のご挨拶を申し上げたいと思います。若井政務官、よろしくお願いいたします。

【国土交通大臣政務官】 10月より国土交通大臣政務官を務めております若井康彦でございます。委員の皆様におかれましては、本日は長時間にわたりまして、また、18時からという大変遅い時間に活発なご議論を賜りましたことを心から感謝申し上げます。

今日は第4回ということで、とりまとめに向けた論点整理、その観点から羽田空港発着枠の配分における多様な考え方や評価の方向についてご議論を深めていただきました。羽田空港は我が国航空ネットワークの中核となる基幹空港でありまして、利便性の向上はもとより、我が国の国内外における競争力の強化という観点から大変重要な空港でありますとともに、その発着枠は国民の皆様の貴重な財産であります。この貴重な発着枠が今後さらに有効活用されるような配分基準の取りまとめに向けまして、引き続き委員の皆様のご協力をお願い申し上げます。本日は、どうもありがとうございました。

【事務局】 若井政務官、大変ありがとうございました。

それでは、これもちまして第4回小委員会は終了させていただきます。委員の皆様方におかれましては、長時間にわたりまして熱心なご議論、どうもありがとうございました。

— 了 —