

平成24年7月27日（金）

於：国土交通省11階特別会議室

第1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】 定刻になりましたので、ただいまから羽田発着枠配分基準検討小委員会を開催いたします。

ご出席の皆様方には大変お忙しいところを夕方のこの時間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と申します。何とぞよろしくお願いいたします。

では、初めにお手元にお配りしております資料のご確認をさせていただきたいと思えます。まず最初、議事次第がございます。その次に配席図がございます。その後ろに委員等名簿がついてございます。それから、資料1としまして2枚紙、そして分厚い資料で資料2というものがございます。お手元をご確認をいただきまして資料の不足等ございましたら、事務局までお申しつけいただければと思います。よろしゅうございますでしょうか。

では、次に本日ご出席をいただいております委員の皆様方のご紹介をさせていただきたいと思えます。恐縮でございますが、五十音順にご紹介をさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

向かって一番左から逢見委員でいらっしゃいます。

【逢見委員】 逢見です。よろしくお願い致します。

【事務局】 次いで加藤委員でいらっしゃいます。

【加藤委員】 加藤でございます。よろしくお願い致します。

【事務局】 続きまして、坂本委員でいらっしゃいます。

【坂本委員】 坂本です。よろしくどうぞ。

【事務局】 櫻内委員でいらっしゃいます。

【櫻内委員】 櫻内でございます。よろしくお願い致します。

【事務局】 竹内委員でいらっしゃいます。

【竹内委員】 竹内でございます。よろしくお願い致します。

【事務局】 花岡委員でいらっしゃいます。

【花岡委員】 花岡でございます。よろしくお願い致します。

【事務局】 丸山委員でいらっしゃいます。

【丸山委員】 丸山でございます。よろしくお願い致します。

【事務局】 廻委員でいらっしゃいます。

【廻委員】 よろしく致します。

【事務局】 矢ヶ崎委員でいらっしゃいます。

【矢ヶ崎委員】 矢ヶ崎です。よろしくお願いいたします。

【事務局】 柳川委員でいらっしゃいます。

【柳川委員】 よろしくよろしくお願いいたします。

【事務局】 国土交通省からは室井政務官にご出席いただいているところでございます。

【政務官】 室井でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 なお、吉田副大臣におかれては、公務のため本日は欠席となっております。

それから、航空局局長以下、航空局の出席者、そしてオブザーバーとしてご参加いただいている航空会社の皆様方のご紹介につきましては、時間の都合上、お手元の委員名簿と、それから、配席図にてかえさせていただきますので、何とぞよろしくお願いいたします。

それでは、開会に当たりまして、室井国土交通大臣政務官よりごあいさつを申し上げます。

政務官、よろしくお願いいたします。

【政務官】 ご指名をいただきました国土交通大臣政務官を務めております室井邦彦でございます。どうかよろしくお願いいたします。また、皆様方には、きょうはだれ一人欠席をすることもなく、また、この委員に就任をしていただきました。心から感謝と御礼を申し上げます。ありがとうございます。また、日ごろから国土交通省の、また、とりわけ航空局の政策、行政に対しましては大変ご理解をいただき、また、ご協力をいただいておりますことを高いところからではございますが、心から感謝と御礼を申し上げる次第であります。

きょうは第1回の羽田発着枠配分基準検討小委員会ということで、羽田空港につきましてはご承知のとおり4本目の滑走路の供用後も国土交通省の成長戦略の工程に従いまして、順次航空容量の拡大を今日まで進めてきたところであります。また、周辺自治体のご理解、さらにご協力をいただきながら、来年の平成25年3月31日から、夏のダイヤを目指しまして国内線を1日25便、年間約2万回増枠する予定でございます。羽田空港は我が国の基幹空港でもございます。そして、航空ネットワークの中核となる空港であります。その発着枠は国民の貴重な財産でもございます。この配分については十分な議論、検討を行うことが必要であり、本小委員会におきましては、発着枠の配分基準について新規航空会社の参入促進について、どう考えていくか。

また、縮小しつつある地方航空ネットワークの維持、さらに充実方策についてどう考え

ていくか。いろいろと多岐多様にわたる問題点がございしますが、きょうお集まりの専門家の皆様方の知恵を拝借しながら、きょうは限られた時間ではございますけれども、忌憚のないご意見を聞かせていただきながら、充実した検討委員会にさせていただきたい。このように思っております。今後とも皆様方のご指導を心からお願い申し上げます、一言のごあいさつにさせていただきたいと思います。どうかよろしくお願い申し上げます。

【事務局】 ありがとうございます。

続きまして、この小委員会のご議論を取りまとめていただく小委員会の委員長についてでございますが、航空分科会の運営規則におきましては、小委員会の委員長は航空分科会長が指名することとなっております。本小委員会におきましては、竹内委員が委員長に指名されておりますので、竹内委員に委員長をお願いしたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、ここで竹内委員長より一言ごあいさつをいただきたいと思います。竹内委員長、よろしくお願いいたします。

【竹内委員長】 分科会長よりご指名をいただきまして、このたび小委員長を務めさせていただきます東京女子大学の竹内でございます。とにかく羽田空港というのは非常に大事な空港で、国内における非常に中心的な役割を果たす空港でもありますし、また、世界全体のネットワークから見ても決して小さくない影響を持つところでございます。また、反面、非常に有名な混雑空港といえますか、人気の高い空港でもございます。そういう中で、限られた資源をできるだけ有効に、かつ公正に使うということが大事なことで考えております。

航空会社の皆様、いろいろ規模の大小、新しい、旧来の、いろいろございますけれども、そういう方々から公正に使っていただく、公平にその機会を使っていただくと同時に、先ほど政務官からごあいさつがありましたとおりで、国民の大切な資産、財産でありますから、それをできるだけ有効に使って国民全体の幸福に資するような、そういう望ましい配分のあり方を検討していきたいと考えております。

私、いろいろ至りませんが、皆さんのお力をちょうだいいたしまして、よりよい配分の基準をつくってまいりたいと思います。今後ともどうかよろしくお願いいたします。

【事務局】 竹内委員長、どうもありがとうございました。

恐縮ですが、冒頭のカメラ撮りはここまでとさせていただきたいと思いますので退席をよろしくお願いいたします。

それから、室井政務官におかれましては、この後、別のご公務があると伺ってございます。ここで政務官、ご退席となりますが、皆様方、どうぞよろしくお願いいたします。

【政務官】 どうぞよろしくお願い申し上げます。

(国土交通大臣政務官退席)

【事務局】 事務局からこの小委員会の運営につきまして何点かご報告をさせていただきたいと思います。この小委員会は、事前にご登録をいただきました報道関係者の皆様方に対して原則公開という形で運営をさせていただければと思っているところでございます。ただ、例えば公開によりまして当事者でありますとか、第三者の権利や利益、そして公共の利益を著しく害するというおそれがあるときは、まことに恐縮でございますが、非公開という場合がございますので、そのことを一言付言させていただきたいと思います。

それから、この卓上のマイクの使用方法でございます。このマイクにつきましては、お手元のトークというところのボタンを押していただくと、ここに赤いランプがつきます。それをご確認いただいております。お話をいただき終わりましたら、もう一度このトークのボタンを押していただきたいと思います。そうすると、この赤が消えるということでございますので、そういった運用でよろしく申し上げます。また、マイクはお2人で1台となっております。大変ご不便をおかけいたしますが、よろしくお願いしたいと思います。

なお、委員の皆様方にはお手元に簡単な軽食を用意しております。事務局の説明の合間などをご活用いただいて、ご遠慮なく召し上がっていただければと思っておりますので、よろしくお願い申し上げます。

それでは、以後の議事の進行は小委員会の委員長である竹内委員長にお願いしたいと思います。竹内委員長、どうぞよろしくお願いいたします。

【竹内委員長】 ありがとうございます。それでは、早速、議事次第に従いまして議事に入ってまいりたいと思います。本日は事務局から資料1に基づきまして、羽田発着枠配分基準検討小委員会の設置についての簡潔なご説明をちょうだいいたします。その後、引き続きまして資料の2に基づきまして、羽田空港発着枠の現状と検討課題についてご説明をいただくということにいたします。そして、その後、一括して羽田空港の発着枠の現状と課題について自由にご意見などをちょうだいいたしまして、今後の議論に資することにしたいと考えております。よろしいでしょうか。

では、その方法で参ります。では、最初に事務局から資料の説明をお願いいたします。

【事務局】 それでは、資料の説明ということで、まず資料1のところをごらんいただきたいと思います。2枚組になってございます。羽田発着枠配分基準検討小委員会の設置ということでございまして、趣旨のところにつきましては、政務官の冒頭ごあいさつの中でも触れておりましたが、羽田の国内線の発着枠は国民の貴重な財産でございまして、その配分については十分議論、検討を行う必要があるという趣旨でこの小委員会を設置することに至った次第でございまして。

今後の進め方のところ、3.でございましてけれども、本日もご議論いただいた後、第2回の小委員会を8月22日に予定してございます。その場におきましては、ヒアリングを実施するということで航空会社、本日もご出席いただいているオブザーバー6社と、それから、自治体の集団でございまして全国空港建設整備促進協議会から説明をいただきたいと考えてございます。第3回目以降につきましては、別途日程調整をさせていただきたいと思っております。

この小委員会におきまして、主な論点ということで、その次のページをごらんいただきたいと思っております。簡単にご説明します。大きく分けて政策的見地からのご検討をいただきたい事項ということと、それから、評価項目のあり方等に関します検討事項ということで分けてございます。まず、政策的見地からのご検討ということで、まず1点目、より広い政策的視点との関係、この点につきましては今回の国内の配分に直接関係するものという感じではないかもしれませんが、羽田というものの位置づけをどう考えるかということでございます。国際社会の中で日本は生きていくわけでございますが、その日本の経済社会活動の中でどう羽田を位置づけるかというところを広い視点からご議論いただきたいと考えております。

それから、2つ目、市場メカニズムと政策的配分のあり方でございます。これにつきましては観光をはじめとする地域活性化の観点も踏まえて意欲的な地域をどのように評価する形で配分を検討するのかという点をご議論いただくと同時に、後ほど資料でご説明いたしますが、スロットオークションといったような市場メカニズムを活用した配分方法を検討すべきではないかという視点でございまして。

それから、評価項目のあり方に係る検討のほうについて言いますと、ネットワークのあり方につきましては、これも政務官のごあいさつの中にもありましたが、国内航空ネットワークが縮小しているという、そういった現状を踏まえてネットワークを維持・充実を促進するさらなる施策が必要ではないかという観点でございまして。そして、次、産業政策・競争

促進のあり方につきましては、航空会社の評価をどうすべきか、新規と言われている航空会社、引き続き優先配分すべきかどうか、大手と同様の評価方法で配分すべきかどうかというご議論でございます。

加えまして、航空会社を評価する際に、例えば環境面、エネルギー効率等、そういった視点、それから、航空機製造も含めた産業政策の視点というものを考えるべきか。また、過去の実績のみならず、今後の経営計画についても評価すべきではないかという視点でございます。そして、最後のくくりでございますが、安全の評価ということで航空会社の安全性の評価というものをもっと積極的に行うべきではないかという視点と考えているところでございます。

続きまして、資料2のところを簡単にご説明したいと思います。資料2につきましては、事務局のほうで精力的に作成した結果、100ページになってしまいました。これは30分ぐらいで説明するというところでございまして、かなりはしょるような形でありますけれども、簡単に簡潔にご説明申し上げたいと思います。

1ページ目をめくっていただきまして、これまでの発着枠配分の経緯についてでございます。1ページ目、2ページ目を少しごらんください。なぜこういった発着枠の検討があるかというところでありますが、航空分野における規制緩和の経緯であります。少し押さえておく必要があると思いますので、あえてご説明したいと思います。

航空につきましては、航空法が平成12年に改正になり、そこまではこの資料の上段にあるように需給調整規制を原則としながら、段階的な緩和が行われてきたわけです。12年に航空法の改正で需給調整規制が廃止され、事業ごとの許可制となったわけです。この下の欄の真ん中ほど、運航ダイヤというのがございます。運航ダイヤにつきましては、航空会社の自主的な判断にゆだねるということで、事前の届出制となっておりますが、一部例外がございまして、その下にございますとおり、混雑飛行場におきましては許可制となっております。混雑空港の中に羽田が入っているわけであります。

その考え方、次の3ページをごらんいただきたいと思います。許可制になった経緯につきましては、混雑空港につきましては自由な路線設定を認めますと、この上の括弧の中に書いてあるアンダーラインですが、その空港の発着枠の制限を超えて離着陸を行おうとするような航空機であふれて運航の安全上及び環境上の問題が生ずることになる。したがって、その発着枠の上限を超えないように国として発着総数の調整を行うという趣旨でございます。

対象となる混雑空港は省令で決まっております、羽田、伊丹、成田、関空の4つでございます、それぞれ5年間の許可の期間を設けてやっているわけでありまして、許可の際の基準でございます。一番下のところをごらんいただきたいのですけれども、運航の安全上適切なものであるということに加えて、赤字でございますが、競争の促進の観点、そして多様な輸送網を形成する観点から利用者利便に適合する輸送サービスを提供するものであることという要件でございます。加えまして一番下、従前の使用状況にも配慮するということが書かれてございまして、それが航空法第107条の3ということで、4ページ目でございますが、そういった規定になっているわけでございます。

恐縮ですが、5ページ目をごらんいただきたいと思っております。これが羽田の発着枠の配分の経緯でございます。平成9年に新C滑走路40便というのがありまして、このようなロットの有識者に集まっていただいて基準を決めますというのが平成12年7月、57便増えたとき、そして真ん中ほどにございます平成17年4月、回収、再配分ということで40便の回収、再配分したとき。そして直近でございますか、一番右側でございます。平成22年10月及び平成23年3月の37便増えたとき、こういった大きな塊のときにご議論いただいているという状態でございます。

そのたびごとのものにつきましては、次の6ページのところでございます。平成10年11月に懇談会の報告とございます。それぞれ12年2月、16年9月、そして平成21年7月という形でご議論いただいたものをベースに配分が行われているわけでありまして。それぞれの報告書につきましては7ページ目以下の資料で記載しておりますが、ここでの説明は時間の都合もございまして、省かせていただきたいと考えております。

ただ、1点だけ見ていただきたいのは、18ページのところでございます。これは直近の懇談会の報告をまとめるときの議論のたたき台になったものでございます。ここにしまして、第5回、具体的な配分の考え方ということで18ページのところ、上、(1)地方ネットワークの維持・充実、(2)新規航空会社の経営基盤強化を通じた競争促進という観点がありまして、その次の19ページをごらんいただきますと、小型機による新たな路線展開に向けた取り組みということがございます。加えて、その下、評価方式の充実ということがございます。

平成12年、16年は評価方式をしたわけですが、このときにも議論をされておりました、この中ではこのときの配分ではなく、次回の発着枠配分時から適用するような評価方式として、こういったことを議論してはどうかということで、次のページのところ、20

ページをごらんいただきたいのですが、議論がなされております。ただ、このときは結論が出ないような状態でこの懇談会が閉まっておりますので、こういった点も今回はご議論いただければと思っているところでもあります。例えば安全性の点をどう見るであるとか、それから、地方のネットワークというものをどう見るであるとか、そういった視点が前回の積み残しという形でなされているのかなと思っているところでもあります。

そういった過去の配分を通じまして、結果的に現状どうなっておりますかというのが23ページをごらんいただきたいと思えます。これが現在の羽田の発着枠のシェアというものを示しているわけでありまして、総発着枠数が440便ございますが、全日空グループが37.4%、そしてJALグループが41.3%、そしていわゆる新規と言われている4社を合わせて約21%というのが今の枠という形になってございます。

今回のご議論いただく分につきましては、26ページをごらんいただきたいと思えます。発着枠の増加の現状でございますが、今申しました440便というものが現状でございます。それが来年の3月を目標に465まで増加するということでもあります。これはごらんいただきますと、いわゆる1時間の発着回数の上限值が増加することによって生み出されるものでございます。ちなみに、さらに25年度中には最終形ということで今度は国際のほうに合計で42便というものが配られるというような見込みで今、航空局のほうで作業が進められているところでございます。

今までの経緯はこのあたりにしまして、次の項目、これまでの発着枠配分の評価につきましてご説明をしたいと思えます。28ページ目以下をごらんいただきたいと思えます。30ページをごらんいただきますと、まず1つの観点としまして、航空法の基準でございます競争促進を通じた利用者利便の増進、どのようになったかということでもあります。

まず、視点につきまして31ページ、どのような会社が新規として参入してきているかという状況です。31ページのところをごらんいただきますと、平成9年以降の日本における新規の航空会社がどのような形で入ってきたかということを書いてあるものであります。今回、オブザーバーで参加いただいている、いわゆる新規4社の方、平成10年にはスカイマーク、そしてAIR DO、平成14年にはスカイネットアジア、そして平成17年にはスターフライヤーが参入してきているという状態でございます。

このような会社がどのようなネットワークを形成しているかというところが次の33ページのところでございます。新規航空会社の羽田就航路線、平成16年と平成24年を比較したものでございます。平成16年のときは全部で9路線という形でございますが、2

4年になりますと全部で19路線という形で、このように線が増えていっているという状態でございます。さらに新規航空会社が羽田以外も含めてどうかというと、その次の34ページをごらんいただきたいと思います。平成16年、まさしく先ほどの羽田を中心とする部分とほぼ同一のものでありますが、24年になりますと羽田を中心としながらも、多様なネットワークが形成されていっているという状況が見て取れるのではないかと思います。

個別の路線ごとに新規航空会社の便数シェアがどういうものかというのは次の35ページをごらんいただきたいと思います。羽田の中で、全部で19路線ある中で申しますと、50%以上のシェアを占めている路線が北九州とそして神戸というところがございます。それから、30%から50%のところ、これは新規、1社だけではなく複数合わせている部分もございますけれども、北海道方面、そして九州方面を中心に9路線が対象となっているわけでありまして、30%未満のところにつきましては、一番下のところがございますが、4路線ということで、これも北海道、九州方面ではありますけれども、このようなシェアを今いわゆる新規航空会社は占めているということでありまして。

個別にどういった競争力になっているかということをご説明したいと思います。36ページをごらんいただきたいと思います。これは新規会社が50%以上シェアを占めているところということで、北九州路線を挙げてございます。旅客シェアのところがいったクロスになっているという状態が見て取れるかと思ひますし、また、運賃の推移につきましては、新規の会社が入ることによって従来の大手も価格帯の幅が広がっていくという形で、お客様の選択肢が増えるような状態になっているということが見て取れると思ひます。

では、30から50%のところはどうかというと、その次の37ページをごらんいただきたいと思ひます。札幌路線でございます。これにつきましても大手は右肩下がり、新規が右肩上がりになっております。運賃水準につきましても臨時としまして新規が入ることによって確実な刺激が行われているのではないのかなと考えております。30%未満のところを見ますと、39ページのところをごらんください。これは那覇路線でございます。まだまだ新規のシェアというものは小さいわけでありまして、伸びているという状態が見て取れるとともに、運賃の推移につきましても幅が他の路線と同様、広がっているし、新規が入ることによって刺激を受けているという状態が見て取れるかと思ひます。

それから、40ページのところ、新規が入ることによってスケールメリットの点、そし

で効率的な生産体制の点ですが、40ページのところをごらんいただきますと、スカイマークが平成24年、直近でいきますと今27機保有しております。AIR DO、スカイネットアジアも11機ずつで、来年3月には12機になる見込みということでありまして、スターフライヤーは7機という形でございますけれども、順調に機材数も伸びてきて事業も展開してきている。

ユニットコスト的な点で言うかどうかという点、41ページでございます。当然、16と23年、原油価格等々も違いますので一概に比較できない部分はありますが、確実に言えているのは、新規会社は事業規模の拡大に伴うスケールメリットを活かして、ユニットコストの低減が図られている状態というのが見て取れるかと思えます。

それから、新規について安定した収益体制があるのか、ないのかという点でございますが、非常に細かいのですが、42ページ、43ページというところでございます。スカイマーク、42ページでございますが、平成21年度以降は営業収支ベースで言いますと黒字が出ている状態でございますし、近年、急速な路線展開が図られている部分であります。また、43ページのところにはAIR DOとスカイネットアジアとスターフライヤーがございまして、それぞれ着実な経営がなされているというところが数字的なところからも拾えるのではないかと思います。

そういうのを平成23年の決算ということでまとめたものが44ページのところでございます。44ページは平成23年度の決算を示してございます。4社合計で国内ということになりますが、総売上高は約1,650億という数字になってございます。47路線、155便が運航しているというところまで成長してきたわけでありまして。ちなみに、大手の経営状況はどうかというのが45、46というところでございます。46ページをごらんいただきたいと思えます。全日空グループ、そして日本航空グループの決算でございます。全日空グループ、売り上げ営業収入は23年1兆4,000億でございますが、内国内は6,500であります。JALグループにつきましては売り上げ1兆2,000億で国内は4,800億であります。先ほど新規4社、国内を主にと申しましたが、全日空に比較して4分の1のレベルまで4社合計で育っているし、JALと比較しますと3分の1のレベルまで成長してきているという問題であります。

その一方で、新規航空会社につきましては若干の制約がございます。47ページをごらんいただきたいと思えます。新規航空会社については競争促進を図りつつ、独立性を確保するためにコードシェアでございますとか、それから、大手会社による出資の制限、それ

から、役員等の制限ということがかかっていると同時に運賃の規制の面でも守られている部分があるというところでございます。

続きまして、航空法の2つ目の要点であります多様な輸送網の形成というところの説明をさせていただきたいと思っております。48ページ、49ページ以下をごらんいただきたいと思っております。49ページのところには視点がございしますが、ざっとご説明をしていきたいと思っております。50ページをごらんいただきたいと思っております。まず、羽田の路線というものがどのような位置づけになっているかというところでありまして、国内の航空旅客流動を見ますと、羽田空港への一極集中が顕著でございます。

左上の円グラフをごらんいただきますと、羽田を利用されている方が全体の67%というところでありまして、また、年間100万人以上の路線を展開しておりますのが、全部で19路線あるわけですが、うち16路線、ここに書いてあります路線が羽田のルートであります。このように羽田が圧倒的に一極集中という形が顕著です。ただ、その一方で、例えば新千歳は羽田以外に29路線に展開しております。また、一番左のほう、那覇をごらんいただきますと、25路線に展開しているということで、地域の拠点となる空港を中心としたネットワークの拡充も見られるというところでありまして。

羽田につきまして51ページをごらんいただきますと、路線数の推移ということでございますが、いわゆる羽田と幹線を結ぶところの数は変わりませんが、羽田と地方路線につきましては、着実に展開が図られているということが言えるわけでありまして。

さらに52ページをごらんいただきたいと思っております。羽田の発着路線の便数の変化であります。増便しているところと増便がないところと減便しているところになります。減便しているところは、わずかでありましてけれども、増便しているところにつきましては、これは幹線がかなり占めているということと、新幹線との競合路線、そして新規が参入した路線を中心に増便が図られているわけでありまして。増減なしのところをごらんいただきますと、これは後ほどご説明したいと思っておりますが、3便ルールの導入などによって需要の少ない路線の減便には一定の歯どめがかかけられているという状態でありまして。このような状況になっているわけでありまして。

以上が羽田の状況でありますけれども、では、全国の航空路線の状況はどうかというところ54ページをごらんいただきたいと思っております。54ページには地方路線を含めた全路線数の推移を書いてございます。今まで一番路線数が多かったのは平成9年に275路線でございました。それが現状、22年では217路線まで減少してきておりますが、中身を少

し分析しますと、少し違う見方が出てくると思います。羽田関係の路線は44から50に増えております。ローカルというものが258から200まで増えているのですが、この中には羽田と幹線以外の地方の部分も含まれておりますので、実数としましては羽田を除いたローカルローカルというのは、この13年の間に64路線がなくなったという状態でございます。

それは旅客数のところでも顕著に出ておりまして、資料の次のページ、55ページをごらんいただきたいと思います。これが航空旅客数の推移を書いておりますが、平成18年、ここに9,700万人というのが今まで国内のピークでございました。それが現状、22年では8,200万まで落ちておりますが、地方、ローカルローカルの路線の減少は約16%の減少になっている。一方、羽田の路線については全体でも10%の減少ということで、地方のローカルローカルの路線の展開が旅客数という意味においては大幅に減ってきているという状態が見て取れると思います。

各航空会社の路線及び便数はどうかというところは、資料の57ページをごらんいただきたいと思います。57につきましてはANAグループ、JALグループ、そしてスカイマーク、AIR DO、スカイネットアジア、スターフライヤーを幹線と、それから、幹線を除く羽田の地方路線、そして離島を除く地方ー地方路線、そして離島路線という形で平成19年と24年にどのような推移がなされたかということをごらんいただきたいのでございます。

例えば幹線で言いますと、JALグループ、便数は16から17、全日空グループは17、17、スカイマークは3から7という形になってございますが、例えば羽田以外のところが増えていってあるというようなところも見て取れますし、真ん中下のところ、地方ー地方のところを見ていただきますと、JALグループが81から33に減り、全日空グループも67から49に減り、その一方でスカイマークはゼロから11に伸びていっている。AIR DOがゼロから5、スカイネットアジアがゼロから4という形に増えていっているというところが見て取れるわけでありまして。ただ、低需要路線ということで年間10万人以下の路線も特記しておりますが、それぞれの特徴が出ているということで後でござんいただきたいと思います。

それから、今まで低需要路線につきまして実施してきた配分及びルールについてでございます。58ページをごらんいただきたいと思います。今までのスロット配分におきまして、低需要路線につきまして政策的に実施された配分の例でございます。平成9年の時点

におきまして少数便路線の頻度向上と、それから、新規空港路線の開設促進の観点から対象路線として、ここの①、②に掲げてある5空港が対象という形で枠が配分されてございます。また、平成12年7月には特定路線枠ということで、9年のときと似ておりますけれども、新規開設飛行場間の路線開設を促進する観点から2空港を対象とした枠がなされております。それから、1便ルールというのがございまして、これが真ん中でございます。これが平成12年7月の配分からでありますけれども、1便未満になる場合につきましては、当該発着枠を回収して運航を希望する航空会社を募集するという形になってございます。

実例としましては、平成14年11月に山形の便というところにおいて移動が行われているわけでありまして。加えまして、3便ルールというのが平成16年9月に導入されているわけでありまして。これにつきましては次の59ページをごらんいただきたいと思います。羽田空港におきまして少便数路線、3便以下をグループ化しまして、このグループにおける減便時は他の少便数路線にのみ転用することとするルールでございまして。現在は全部で19路線、うち全日空が12路線、日本航空が7路線でございましてけれども、こういった形で少便数路線の維持というのは図られているわけでございます。

ただ、そういった少便数路線がどのような状況になっているかについては60ページをごらんいただきたいと思います。紋別空港の例でございましてけれども、旅客利用数は減少しておりますし、利用率も減少してございます。その下、岩見路線につきましても途中2便から1便に減便したときにはロードファクター、利用率は上がりましたが、その後やはり利用率は落ちているということでありまして、そのような厳しい状況になっているということが見て取れると思います。

それから、前回、22年の配分のときの効果ということでございますが、それは61ページ、62ページのところにございます。61ページ、前回配分におきまして全日空グループ、JALグループに地方枠ということで9便プラス出発4、到着1、JALグループには地方枠7便に到着1便という形で配分がされたわけでございますが、それがこの下にありますような増便及び新規開設、JALにおきましては増便等の路線ということでネットワークの充実が図られるとともに、新規の航空会社、62ページをごらんいただきたいと思いますけれども、それぞれスカイマーク、AIR DO、スカイネットアジア、スターフライヤー、それぞれ新規開設ないしは増便ということでネットワークの充実が図られているわけでございます。

そういったスロットをトータルしたものが63ページのところにございまして、今までの配分で自由枠、地方路線限定枠、内際乗継改善枠、新規路線開設枠ということで、自由枠については390、地方路線については41プラス8発着、内際乗継改善枠については4枠、新規路線開設枠については1枠ということで440が配られているわけでございます。

この中で地方路線限定枠、これはその他2というところ、それから、際内の4、新規路線開設枠の状況につきましてご説明を簡単にしたいと思います。64ページのところをごらんいただきたいと思います。地方路線開設枠の使用状況でございますが、これは平成19年11月に増加した10便のうち、2便を活用しております。これは2便の発着枠に対して応募が3社ありましたので、各社均等になるように使用しているということで、暫定使用というような扱いに現状なっているわけでございます。

加えて65ページでございますが、際内乗継改善枠、これにつきましては同様、平成19年11月に羽田、関空、海外という形の乗り継ぎの改善を促進するというところから4便が設けられたものでありますが、スターフライヤーから応募があって4便の発着枠を使用しております。ここはダイヤ、黄色で書いてありますところがこの枠を使ったものでありますけれども、今まで設定がなかった時間帯に便が設定されるといった結果になっておりますので、この便を設定した趣旨と現状合致していると思っております。これも現状は暫定枠という形になります。

それから、66ページでございますけれども、これが前回のときに新しくつくった新規路線の開設でありますけれども、開設枠であります。地域が主体となって航空会社の協力を得つつ、小型機であれば成立する路線の新規路線の開設にパイロット的に取り組む枠として1便を設けたものであります。ただ、現状は申し出がございませんので、募集を継続しながらも希望するところに暫定的な使用という状態でありまして、毎月ごとにこういうような、下にあります23年、24年、こういった使用の状況になってございます。

それから、地方路線維持のための取り組み事例を幾つかご紹介したいと思います。67ページのところをごらんいただきたいと思います。国のほうにおきましても着陸料の軽減措置でありますとか、税制の特例などによりまして支援するとともに、今回の羽田の枠を使う政策が行われるわけであります。加えて利用促進ということで、地元自治体がかかなり強力な取り組みをされている事例を簡単に紹介したいと思います。

69ページをごらんいただきたいと思います。69ページは能登空港の取り組み例であ

ります。能登空港におきましては、この上の中ほどのところがございますが、搭乗率保証制度というものをとっております。一定の目標搭乗率を定め、その目標率をある一定以上、下回った場合は地元が航空会社に保証金を支払う。逆に上回った場合は航空会社が地元へ販売促進協力金を支払うという仕組みでございます。これによりまして羽田ー能登路線は1日2便というものを実現されているわけでありまして。

また、70ページをごらんいただきますと、新潟空港における取り組みということで、地元のほうでこの左側でございますが、商品造成に対する助成でありますとか、アクセス改善に対する助成等を行うということをやった結果、路線の就航状況につきましては、例えば新潟ー福岡のダブルトラック化でありますとか、一たん廃止された路線の復活ないしは新規就航というような効果が出ているというところでありまして。

加えて71ページをごらんいただきますと、北九州空港の取り組みということで、これは北九州空港利用促進協議会というところが貨物に対する助成の取り組みをやってございます。その結果、この右のところでありまして、揚子江快運という国際貨物定期便が就航するようになったり、国際貨物チャーター便が就航したり、そういった効果が出ているものであります。

それから、最後になりますが、考慮すべき周辺環境ということで若干申しておきたいと思っております。72ページのところでありますが、現在、本邦において、本邦のLCCが今年相次いで就航している、ないしはこれから就航する予定でございます。ピーチアビエーションが関空を中心に3月から運航を開始し、エアアジア・ジャパンが成田を中心に8月から運航を開始する予定でございます。また、ジェットスター・ジャパンは7月から成田を中心に運航を開始しているところでございます。

この航空会社が入ることによる効果、73ページをごらんいただきますと端的でございますけれども、相当幅広い旅客に選択肢が提示できるような形の運賃形成がなされていることが見て取れるかと思っております。

また、資料のほうで74、75というところにはオープンスカイの状況が書かれてございます。オープンスカイと申しますのは2国間で企業数や路線、便数に係る制限を撤廃するというところでございますが、2年前のアメリカをはじめとしまして、現在17地域、国とオープンスカイ協定、合意に至っているわけでありまして。国際の旅客数的に言うと、もう70%ぐらいがそんなところを占めるというわけでございます。

それから、最後でございます。78ページ以下、スロットオークションにつきましてはの

検討ということで資料を用意しましたので簡単にご説明したいと思います。この点につきましては、柳川先生にも大変ご指導いただいております。私の説明、非常に簡単でございますので、ぜひご意見のところで補足でご説明いただければ幸いです。

スロットオークションについては79ページをまずごらんいただきたいと思います。79ページ、一番下、平成22年5月に国土交通省の成長戦略におきまして、市場メカニズムの導入可能性を調査することを通じて、航空会社の事業展開の自由度を高めつつ、真に必要なネットワークの維持や競争環境の確保を通じた利用者利便の向上といった公共的価値も併せて実現できる手法について検討ということで、このスロットオークションの検討ということが盛り込まれたわけでありまして、これを踏まえて次、80ページ、81ページに海外の事例等を調査するというを行い、検討を行ったわけです。これにつきまして柳川先生の大変なご指導をいただいたわけでありまして。

海外事例につきましては、ニューヨーク周辺の3空港のオークションの事例、これは結果的にそのオークションが、スロットが政府の資産か否かという点で提訴を受けて、これは取り下げになったということで実現しておりませんが、英国での周波数オークションは例になるということでもあります。

それを踏まえて81ページのところに課題ということで、羽田の発着枠の配分方法にオークションメカニズムを活用する課題として整理したものがこのものであります。課題は6点ございますが、配分の対象及び入札パッケージの数、それから、価格の相場観、国際線の扱いをどうするか、それから、今ご説明いたしました政策的な配慮、地方路線、新規航空会社に対する配慮をどうするか。そして得られた収入をどう使うか、そして二次売買の取り扱いをどうするかといった点につきまして課題という形でまとめていただきました。

そして82ページのところをごらんいただきたいと思いますと思うのですが、導入例ということで柳川先生の指導もいただきながら、例えば幹線等の高需要路線のみならず、低需要のローカル線にも配慮したようなスロットオークションの制度ということができるかという1つのアイデアという形で事務局のほうとして提示をさせていただいているものでございます。

少し説明時間が長くなりましたが、私からの説明は以上とさせていただきます。よろしくお願いたします。

【竹内委員長】 ご説明、ありがとうございました。

では、これからは委員の方々の自由な議論の場にしたいと思っております。今回、1回

目ですから、まず皆さんと情報の共有とか、あるいは問題意識の共有ということもありますので、ぜひ皆様から、全員の方々からご意見をいただきたいと思っております。ただ、私のこれまでの会議の経験上、最初から自由にどうぞとやってしまうと、大抵最後のほうに時間がなくなってしまって、まだ発言して下さらない方々に意見を求めて、そのうち時間が過ぎてしまうというようなパターンが多々ございますから、今回は、第1ラウンドは皆様から順番にご意見、ご質問、あるいは論点の定義等、お願いをいたしたい。その後は自由に時間の許す限りと考えております。

そういたしますと、大抵右端か左端の委員の方々に大きなご迷惑をおかけするということが多くなってしまっていて非常に心苦しいのですけれども、たまたま今、事務局から柳川先生にぜひスロットのご説明をということもありましたので、それを理由にさせていただきまして、柳川先生から最初にしていただいて、あとはずっと左から右に順番にご意見をいただければと思います。突然のことで申しわけございませんけれども、ぜひご協力をお願いできればと思いますが、いかがでしょうか。よろしゅうございますか。

【柳川委員】 はい。

【竹内委員長】 では、お願いいたします。

【柳川委員】 ありがとうございます。最初ということで、なかなか最初に口火を切るのは大変なのですけれども、できるだけ向こうの端の方にご迷惑がかからないように手短かにさせていただきたいと思います。いろいろ今回の発着枠の配分に関しては、どういう基準でやればいいのか、難しい問題をいっぱい抱えているのだと思います。それで、先ほど政務官からのごあいさつにもありましたように、国民の大事な資産ですので、これをどういうふうによく使っていくかということがやはり非常に求められるわけなので、この点に関してオークションというか、市場メカニズムを使うことが必ずしもベストなものかどうか分からないのですけれども、やはり1つのやり方としてすぐれているのだろうと。

実際、先ほどご紹介いただいた79ページの導入の検討の経緯も、そういうことで平成10年ぐらいからいろいろ経緯が検討はされてきて、ただ、なかなか難しい問題があるのでということでやられてきまして、その22年の国土交通省の成長戦略には検討を行って、その先には、下線を引いていただいている後には、23年度中に手法を確立した上で25年度に予定されている増枠分というのが——今、検討の分ですね。これに関して市場メカニズムの導入に基づいて配分を行うと書いてありますので、23年度中に手法が確立しているかどうかというのは、ここのあたりがなかなか難しいところなのですけれども、やは

りこの成長戦略に従えば、今回の増枠分に関しても何か市場メカニズム的なことを考えたほうがいだろう、考えるべきだということになります。

経済学者としましては、こういうオークションのメカニズムというのは非常にすぐれた特質を持っていて、なかなか配分を決めるとどういう基準になるかって、これからご議論いただくわけですが、なかなか難しい部分があるので、こういう市場メカニズムを使いつつ、こういう配分をうまくやっていく。市場メカニズムの中でいろいろな、先ほどのような配慮をする部分に関しては取り入れていくということが1つ考えられるのではないかと、事務局のほうからご相談を受けましたので、例えば82ページの例が私なりに少し考えたアイデアベースの話ですが、また皆さんにご議論いただければと思いますが、幾つか手短かに説明しますのでディテールは説明できないのですが、1つは、いわゆるスロットといいますと、時間帯別のスロットの話がほんとうは出てきて、先ほど失敗したアメリカのラグーディアの例は時間帯別に枠を決めて、そこでそれぞれオークションするという話なのですが、今回はとてもそういうことをやるのは、数も多いですし、非常に既存の枠もありますので大変だということで、今、議論になっています発着枠、25とか言っている、その1枠、2枠の数に関してだけオークションを行う。時間帯配分に関しては別途検討していただくというような形で単純化するということ。

それから、幾つかの問題点があって、なかなか相場観がわからないのでということに関して言えば、いわゆる封印入札で紙に書いて箱に入れて、そうすると開けてみるとどの人が一番だったかで決まるというわけではなくて、競り上げですね。順番にだんだん価格が上がっていくような形で相場観を形成しつつできるのではないかと、それからもう一つ、非常に重要な点は、やはり地方路線、低需要のローカル路線に関してもかなり配慮する必要があるだろうということで、ここはアイデアベースの話なのですが、オークションである程度の高需要路線に関して上がってきたオークションの収入というのでしょうか、その金額を実は低需要のほうに回してはどうか。

そうすると、全体としてはとんとんになるということになるわけなのですが、そうすると、いわゆる低需要路線の支援という部分にもこの話が使えるということで、経済学的には低需要のほうもオークションをやって、これは逆オークションのような形で幾らの補助が必要かというようなことで最低の補助の人が落札をする。その結果、高需要路線のほうで幾ら出すと言ってきた部分をそちら側に回すという形にすると、あまりオークションでたくさん航空会社のほうが支払ってしまって、それが例えば経営を圧迫したりとい

うようなことがないように、むしろこういうローカルな、今ずっと前半のほうで議論されていますような低需要のローカル路線を積極的に支援しながら市場メカニズムを活用することができるのではないかとということで、入札使途でありますとか、地方路線に対する配慮でありますとか、そういうこともできる。

それから、細かい話ですけれども、二次売買みたいな問題点は、今のロットではなくて発着枠に関してオークションをやれば大きな問題はない。その二次売買の問題は考えなくてもいいということで、比較的、かなり簡易にできる。かつ地方のローカル路線にも考慮しつつ、市場メカニズムを導入できるという大きなメリットがあるのではないかとということで、こういう話を例示として提示をさせていただいたということでございます。そのほか、いろいろな政策的な配慮に関してもオークションの実際にどの程度やるかとか、あるいは各航空会社でどの程度、実はオークションで買えるかとか、そういうようなことに関して、ある程度制約を設けることでいろいろな工夫もできるだろうと考えておりますので、あまり長くなっても恐縮なので、時間、もし後で細かい説明が必要であれば補足いたしますけれども、そういうことを考えてはいかがかなと思っております。

以上でございます。

【竹内委員長】 ありがとうございます。ロットオークションの話以外では、先生、何かよろしいですか、コメント等。

【柳川委員】 はい。長くなるとあれなので、オークションを充実させることが重要だと思っておりますし、かつやはりもう一つは、こういう話に関しては国民がよりこの羽田をうまく利用できて、羽田を中心として航空産業が大きく、あるいは経済の成長につながっていくような形での配分が考えられればいいかなと思っております。

以上、総論的なコメントでございます。

【竹内委員長】 ありがとうございました。

では、申しわけございませんけれども、矢ヶ崎委員、お願いできますでしょうか。

【矢ヶ崎委員】 矢ヶ崎でございます。よろしく願いいたします。あいうえお順かと思っておっとり構えておりましたので、うまくまとめて申し上げられるかどうか心もとないところがございます。羽田の枠は先ほど来お話がありますように、私たち国民の財産でありますので、この枠の価値を高める形の利用というのがとても重要だと認識しております。その価値の高め方というのはいろいろな方法があると思っておりますし、今、柳川先生からのご説明がありましたオークションのやり方も1つ検討に値することなのかなと思うので

すが、私は観光のほうが専門でありますので、資料1の別紙の論点のペーパーにありますように、観光をはじめとする地域活性化の視点というものについて、この枠の活用をどういうふうにしていったらいいのかということで問題意識を立てながら議論に参加させていただけたらと思っております。

もう皆さんご承知のとおり、定住人口が少なくなって交流人口によって日本の国も活性化していくのだということになりますと、観光ということが脚光を浴びてくるわけですが、日本の大きな特徴として首都圏に世界に類を見ない巨大な観光マーケットがある。その巨大な首都圏マーケットに居住している方々に地方に行ってもらう。あるいは地方から来るというのがありますけれども、その交流を起こすという観点を考えますと、これまでも重要だった航空ネットワークは、今まで以上に地域活性化のインフラとして大変重要になってくると認識をしております。

観光振興にはデスティネーション・マーケティングという理論があるのですが、これは近場の流動が一番強いということでありまして、情報格差が基本になっております。このため、首都圏にいる人間たちに地方に行ってもらおうというのは、言うが易く、なかなか難しいものであります。距離に比例して移動させるのが難しくなるという理論なので、まさにそこを工夫しながら、どのように地方路線を張っていくのかということはとても重要なことだと思います。能登の事例にも資料を出していただきましたけれども、なかなか補助だけではクリアしていけないものも大変多いと思います。地方路線については、デスティネーションづくり、持続的に人が動くというような、そういった取り組みをしている地域も評価できたらいいのではないかなという観点で、これから議論に参加させていただけたらと思っております。よろしく願いいたします。

【竹内委員長】 ありがとうございました。

では、続きまして、廻委員、お願いいたします。

【廻委員】 私も矢ヶ崎さんよりは前に発言するとは思ったのですが、「め」なので後ろのほうだと思ったら前になってしまったのでちょっと慌てています。スロットは1つ30億ぐらいの価値があると伺っていますので、航空会社の人にとっては死活問題だということとはよくわかるのですが、我々委員はさまざまな観点から公正に見ていかなければなりません。従来の評価基準、要するに多様な輸送網をどうやって形成するのか、競争の促進をどのようにして担保するか、加えて環境や安全というものも基準になるのだと思います。

先ほど矢ヶ崎先生がおっしゃったような観光を含めた地域振興もどうやって評価の中に織り込んでいくか、ということも勘案しなくてはなりません。また、今までの競争の促進という概念があまりクリアーではなかったのですが、「競争」というものをどの程度で見るべきか、新規航空会社の定義については、何が新規なのか、競争というのはどういうのが公正な競争なのかということをいろいろ考えつつ、この議論に加わっていきたいと思います。

それから多様な輸送網に関しましても、どの程度まで多様な輸送網を今後キープしていくのか。少子化等の問題もあるわけで、その中で、離島のことは別ですけれども、ローカル・トゥ・ローカルというものをどこまで必要なものとしてこれからもキープしていかなければならないかということも、私には、今すぐにはわからない問題なのですが、考えていきたいと思います。1つ言えるのは、ある程度供給を減らしていくと、当然、需要というのは減ってきます、需要が減っていくと供給が減っていくという、こういう負のスパイラルに入っていくところがあるので、先ほど見せていただいた地方路線のグラフなどもそのようなのですが、やっぱり供給が減ると需要も減るんですね。その負のスパイラルをあるところで食い止めなければならないということも考える必要があります。

今、ここでこうすべきという意見はございませんが、今申し上げたような、多様なネットワークや、競争の促進について、今までわりと簡単に考えていたのですが、もう少しこの「多様」とか、「競争」とか、そういったことを詰めて今後の議論に参加していきたい、皆様にも教えていただきたいと思っております。

【竹内委員長】 ありがとうございました。

では、続きまして丸山委員、お願いいたします。

【丸山委員】 丸山でございます。経団連の物流部会長というのを数年間務めておりました、港湾の関係の審議にはかなり長いこと参加をさせていただいてきているのですが、この航空路線の審議というのは全く初めての経験でございまして、私が恐らく今回お集まりの委員の方々の中でも最も素人に近い委員なのではないかなと認識をしております。お話が参りましたときに何を言ってもだれかにはきっと恨まれる審議になるのではないかなというので、非常に気が重たい感じでここへ登場しているのですが、参った限りは可能な限りバランスのとれた結論が出せるように議論に加わらせていただきたいと考えております。

私は、地方の路線というのが難しい問題としてかなりクローズアップしてきているということ、先ほどのご説明の中でも伺いましたが、もともとつくるべきではない小さな空

港を日本中にたくさん作り過ぎたということが問題のものすごく大きな発端にあるのではないかなという問題意識を以前から持っておりまして、これは港湾でも同じことなのですが、港湾の場合は特に地方がかなり大きな権益というか、権限を持っておりますので、隣同士合わさった港をどんどんみんなでもって少しずつよくしようなどということを考えてお金を使ってしまうということが実際に起きてきてしまっていたわけです。

その間に港で言うと韓国、中国に非常に国際競争力のある港ができてしまって、ジャパン・パッシングという日本の港に大型の船がとまれないというような事態に立ち至って、今、それをどういうふうに引っ張り返していくかということも議論しているわけですが、航空会社というのも私は基本的に世界の中で国際競争にさらされているものだという認識を持っておりますので、国際競争力のあるナショナルフラッグというのをきちっと確保するというのも1つの大きな目標であろうと思っております。

先ほど新しい航空会社を含めた業績の今までの過去の推移というのがお示しされました。確かに新しい航空会社が黒字化しつつあるという状態までは来ているということだと思っておりますが、来月、各社のほうからプレゼンテーションをいただけるということですので、それをお伺いした上で、どういうバランスでもって配枠がされるべきかという議論が、可能な限り公平に議論ができることを努めたいと考えております。

以上です。

【竹内委員長】 ありがとうございました。

では、花岡委員。

【花岡委員】 花岡です。すみません、風邪を引いていて声の調子が悪いのですが、幾つかお話をしたいと思っております。3点か4点ぐらい、少し早口で話すかもしれませんが、1点目は今回、発着枠の調整の委員会をすることということで、4回目ぐらいに当たると思っておりますけれども、今まで発着枠についてルールを決めるのが、その発着枠を配分する直前にこのルールを決めて、それで評価して発着枠を与えていくという形だったのですが、これは発着枠を活用する航空会社にとっては、ルールが決まらないまま発着枠を運用してきた、それを最後にこの方法で決めるからこう評価しますと言われるのは、なかなかやりづらいなというふうに私は思っています。

そういうことで、今回の発着枠のこの委員会では、来年度の4月の配分の評価もすると同時に次の5年後に向けた評価についても、今回、そのルールを決めてしまって、よりよい航空ネットワークをつくるという大きな目標があるとして、それを実現するために5年

間、航空会社にとっても、その目標に従って頑張っていたらこうというような、インセンティブが働くようなルールをつくったほうがいいのではないか。今回、議論する回数は少ないように思うのですが、できれば次回も含めて、できるだけ航空会社の方がこれからの経営判断にも働けるような形で発着枠の配分方法を考えていければいいかなと思っています。それが1点目です。

2点目は、配分の変遷のところ、20ページですか、今、これまでの配分の変遷が書いてあります。今回、大きな議論になっておりますネットワークのあり方というところで、ローカル・トゥ・ローカルの話も入ってしまっていて、その評価をどうここに組み込んでいくかという話が恐らく具体的になると思います。これはある種、内部補助を期待するところとして、それは私も内部補助はある程度必要かなと思っていますが、これは全面的に否定するわけではないのですが、特によりよい航空ネットワークをつくっていくというところに貢献していくことを評価するということは、私も必要だと思います。

その一方で、ローカル・トゥ・ローカルはやはり赤字路線があったことで撤退してきたという、民間会社である航空会社としては、そういう判断をせざるを得ないということもあったのも事実だと思います。そういったところで、今回の発着枠とは離れてしまうのですが、やはり同時に考えていくべきことは、そのローカル・トゥ・ローカルを維持する方法をこの羽田の発着枠だけではなくて、ほかのところで考えていかななくてはならないかなというところがありまして、アメリカでやっているエッセンシャル・エアサービスとか、ヨーロッパでやっているパブリック・サービス・オブリゲーションのようなルール、これは自由化、アメリカも規制緩和をした時点で入れてありますし、ヨーロッパも統一市場をつくった時点で入れてありますので、そういった赤字路線をどう保護していくかというのは、これは今、LCCが入ってきて競争が激しくなった日本の航空市場で、このルールなしで赤字路線を維持していくというのは非常に厳しいと思います。

ですので、そういったところも今回の評価手法も含め、どちらかというところと離れてしまうのですが、何らかの形で維持して、例えば航空機燃料税が財務省との意見もあってなかなか撤廃できないということもあったと思うのですが、例えば航空機燃料税などは廃止できないのであれば、そういった航空機燃料税をEASとかPSOに活用していくといった方向も考えていったほうがいいのかなと。ちょっと外れてしまうのですが、やはりよい航空ネットワークをつくるという意味では、そういうのが必要かなと思います。

3点目は、ルールの単純化が必要かなと思っただけで、さっきの1点目と似ているのですけれども、これからどんどんまた新幹線ができていくという話と、それでLCCも入ってくる。今回、LCCが全く対象外になっているような形なのですが、もし3社が羽田に入りたいといたらどうするのかということも、あまりあり得ないと思うのですけれども、入ったらどうするのかということも一応考えておかなければいけないので、特に5年後を評価するという意味では、その対策というか、全く検討しないわけにはいかないと思います。そういったところで航空市場、どんどん変わっていくので、なるべくルールは単純に評価できないかなと思っただけです。

今回、すごく分厚い資料をつくっていただいて、これまでの経緯もよく勉強できたりしましたし、今までいろいろな委員の先生方を含めて議論をしてきたのですけれども、ルールを複雑にすればするほど対応が大変になってきますし、例えば3便ルールなどは、3便ルールに該当するような路線を運航してしまうと、そこから逃れられないようになって、いわゆる新規の方は運航したくないですよ。入ってしまったらやらなくてはならない。多分、3便ルールは大手2社がやっているというものの名残というか、それがあからこそできたルールなので、そういったルールをやめていくとか、できるだけ単純化した形で評価ができるようなものを入れていけばいいかなと思います。

4点目、ちょっと長引いてしまうかな。オークションがあるのですけれども、オークションは若干難しいのがあるかなと思っただけで、1つは発着枠のタイムスロットですね。時間配分、時間で発着枠の価値はどんどん変わりますので、ピーク時間帯とオフピーク時間帯は違いますので、そのタイムスロットを今回議論する場ではないので、やっぱりオークションを入れるためにはタイムスロットを考える形でいかないと、市場メカニズムが効率的だと言っている、その効率的だというところがなかなか生かせないのかなというのがあります。ほかにも発着枠、オークションの問題はあると思うのですが、そこが一番の課題かなと思っただけです。

以上です。

【竹内委員長】 もしもほかにあれば、また次の第2ラウンドでお願いしたいと思います。

では、続きまして櫻内委員、お願いいたします。

【櫻内委員】 私どもは経済団体でございますので、主に経済の活性化とか、あるいは産業の振興という観点で大きく3点、ご意見を申し上げたいと思います。

ご議論いただきたい論点の中で、特に政策的見地というようなところがかかわりがあるのかなと思っているのですが、1点目は大震災と申しますか、首都直下型の地震が非常に危ないと言われていると申します。それから、それだけではなくて東海・東南海・南海と3連動の地震も危ないというようなことで、いわゆる国土のセキュリティをどのようにバックアップしていくかというようなことが今非常に大きな課題となっているということでもあります。今月の19日なのですが、内閣府中央防災会議の部会でこの首都直下地震の対策ということで、政府の中核機能を維持する。これは首都圏内だけではなくて首都圏外にもその代替拠点を置くべきであるという中間報告がされています。

その具体的には代替拠点、これは例示されているのですが、札幌、仙台、名古屋、大阪、福岡、この5都市が、まあ、「福岡など」となっていたのですが、5都市が例示されています。こういった代替機能を果たすためには、公共インフラも当然整備する必要がありますので、この空港につきましても首都圏空港を補完するという観点から、有事の際のバックアップだけではなくて、平時の際の空港ネットワークのあり方ということを検討していく必要があるのではないかということでございます。これが第1点です。

2点目は観光の観点であります。観光のことで申し上げましたら、政府は将来的に年間3,000万人の海外からの外国人旅行者の受け入れを実現するということを目標に掲げていまして、そのために4年後、2016年までに1,800万人にすることが当面の目標になっています。ただ、足元が、2011年で数字を見ますと620万人ということですので、目標の3分の1にとどまっているということでもあります。私ども関経連でも観光立国ということを目指していろいろ取り組んでおります。こういう経済連合会、西日本、具体的には中部から西、九州までなのですが、関経連も含めまして6つの経済連合会がありまして、この経済連合会でまとまってアジア、特に中国からの観光客誘致に取り組んでいます。そのために観光地のご協力も得まして、広域観光ルート、西日本を中心とした広域観光ルートを今企画しつつあります。

観光ということと言いますと、首都圏とか、箱根とか富士山といった、こういう観光スポットというのは、いわゆるゴールデンルートを言われていまして非常に人気が高いのですが、日本の魅力というのはゴールデンルート以外にもある。まだまだ知られていないという地域がたくさんあるというのが実情ではないかと思えます。こういった隠れた地域というようなところにも海外からの観光客を呼び込む。そのための航空ネットワークの充実を図っていく。そのための羽田と各地域の空港ネットワークを見直していくという視点が

あるのではないかということが2点目であります。

3点目が成長戦略の観点であります。今、成長戦略を実現するということで具体的な方策の1つとしまして、国際戦略総合特区があります。特区制度は従来、規制緩和、あるいは規制の撤廃、規制だけが政策の手法でありましたのですが、この国際戦略総合特区は規制だけではなくて税制とか、財政とか金融とかいった総合的な政策パッケージで産業の国際競争力強化を図っていこうということでありまして、全国で今7つの地域が指定されております。関西では京阪神を中心にグリーン、これは新Aなどを含みますが、グリーンとライフ、ライフビジネスというのは医療産業分野なのでありますけれども、この2つの分野でイノベーションを起こしていくという総合特区が昨年12月に指定されていまして、こういった産業の国際競争力を強化していくというためには、当然、物流インフラの強化ということが必要になってまいりますので、国内外の人、物の流れを促進していく。そういう観点での羽田と各地域の航空ネットワークの充実を図っていく、このような視点もあるのではないかとということで、以上3点申し上げます。

【竹内委員長】 ありがとうございました。

では、続きまして坂本委員、お願いいたします。

【坂本委員】 読売新聞の坂本です。よろしくどうぞお願いいたします。今回の委員の方の中で、私はメディアの人間でありまして、その取材活動を通じてさまざまな航空の問題、課題といたしまししょうか、そういったものがあると思います。今回の羽田のスロットに関しても、今回の直近のさまざまな問題ですとか、そういったものを反映せざるを得ないと考えています。繰り返し出ておりますけれども、国民の資産なんだから有効活用するというのは当然であります。そのためには今議論も出ておりましたけれども、観光、地域振興、飛行機、路線をどう飛ばすかということは、それを使って乗る人がどういうふうになんかそれを享受できるかということに尽きると思います。

したがって、そういったマクロの視点、経済振興といたしますか、成長戦略、そういったものも当然あるかと思えます。国民の利便性を増すということが最大のテーマであろうかなと思えます。そうすると、そのときに事業者の方が競争を促進していただくということで料金が下がるですとか、サービス内容が上がるですとか、新しい路線ができるとか、そういったことで利便性向上につながるようなものというのが1つの切り口になろうかなと思えます。それで、マクロの話だけしていても仕方ないのでありまして、今回はこの25便をどう割り振るかということになると思えます。各先生からご指摘がありましたけれ

ども、私が拝見していてもこれまでの評価基準ですとか、配分ルールというのは極めて大きっぱであります。はっきり言ってしまえば、あまり差をつけないようにしてあるのかなと考えざるを得ないようなものであります。

例えば例示をしますと、一番関心があると思われる安全面だと思えます。高速のバスの事故などもありましたけれども、これに関して大手の評価項目を見ますと、過去5年間に死亡事故がないというふうになっているわけです。これだと、そんなのは25年間、事故はないわけですから当たり前なわけです。これは安全をはかるという項目の基準にはなっていないと言わざるを得ないと思えます。したがって、その他の項目もありますけれども、もう一度きちんと見直す。そう見直すことによって、例えば安全ですと死亡事故には至らないまでもインシデントですとか、イレギュラー運航の数とか、そういったところで航空会社を評価する視点が出てこようかと思えます。そういったものであらかじめ評価項目、ルールを決めて、それに合致した、あるいはそういう努力をした事業者に対してはインセンティブが働くような仕組みづくりというものが必要になろうかなと思えます。

これに関連しますけれども、やはり透明性の高いものということが必要かなと思えます。当委員会でもどこまでの具体的なルールができ上がるのかは、つまびらかにはなっていませんけれども、少なくとも今までの現行ルールよりももう少し点数化できるような精緻なものができたらいいのではないかというふうに今、現時点では思っています。もう2つあります。今回、羽田の発着ですけれども、先ほどご指摘がありましたLCCの本格参入というのは大きな課題といたしますか、動きだと思えます。羽田と成田の一体運用ということも政策課題に上がっているわけですから、この成田の状況、あるいはLCCの状況というのも横目で見ながら議論を展開すべきではないのかなと考えます。

第1回目ですので、全体的な問題意識を申し上げましたけれども、もう1点、日本航空の経営問題があると思えます。これは世情いろいろ言われておりますけれども、この前回のスロットの配分から今回までの間に起きた航空政策上、あるいは航空行政上、極めて大きな問題であると思えます。LCCの本格参入とともに、この問題をどう考えていくのかということは避けて通れないと指摘をしたいと思えます。

以上です。

【竹内委員長】 ありがとうございました。

では、加藤委員、お願いいたします。

【加藤委員】 加藤でございます。まず、柳川先生の話聞いていて、経済学者はオー

クシオンという美がありますから、つついそっちのほうに行くのかなという気はしておりました。実はこれ、オークション、過去も検討されていて、それで採用されなかったという経緯があるので、そこを少しもう一度振り返る必要があるかなという気はしています。

それで、改めましてこの20ページの過去の評価を見ますと、実はそのオークションというのは、何をしたいかという、最近、市場とか効率というのは嫌われているんですけども、平たく言えば国民の幸せを一番高くする、こういうことですから、それと同じようなこの基準の項目が入っていて、例えば1番の利用者利便の向上と書いてあって、この(1)というのは恐らくそういうことですし、効率性。それから、2番の効率的な経営の促進というの、これは恐らくそういうこと。それから、3番の発着枠の効率的な使用というのもそういうこと。

それ以外のところというのは、実は案外、効率性で判断できないものを並べてある。これを並べかえると結構美しくなって、効率性で判断できるものを効率性で判断できないものと、これを公平とか公正と言うのでしょうかけれども、最近などはステレオタイプで言うのがはやっていますから、多分、そういうふうに見れば結構、過去の評価を評価するというのも結構大事な作業かなと思っておりました。既存の政策というの、そういう意味では見ておく必要があるなと思いました。

それで、オークションというか、それが僕、ちょっと思いつきというか、深い検討をしていないのですが、1つ考えているのは、今までは航空会社がスロットを買うということを考えて——買うというか、もらうということを考えているわけですが、例えば地方の自治体が、きょう最初ですの思いつきですけども、地方の自治体が枠を買うという、そこでオークションのようなものが入れないかなという、すなわちそこにインセンティブをつけると地方自治体は、先ほど観光の話も出ていますけれども、当然、議会、ファーストベストではないにしろ、議会のモニターが効いて、ある程度価値をつけ出しますよね。そうすると、彼らが必要を増やすインセンティブもできるから、何かそういう制度が1つできないのかなと。

もちろん、ここは柳川先生、共通で、全部をオークションするわけではないですから、全部そういうことをするわけではないのですが、一部、そういう方式ができないかなというようなことを今考えていてちょっとまとまりがないのですが、それから、花岡先生の意見の中で、次の5年後に向けたというのはほんとうにそうで、今言ったら後出しじゃんけんになるので、だから、先に決めておいてインセンティブを出してやれとい

う発想というのは、僕、今、非常になるほどというふうに思いました。

以上です。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

では、お待たせしました。逢見委員から最後、お願いいたします。

【逢見委員】 逢見です。労働団体から出ておりますけれども、何か過去のこのスロットの委員会には労働団体から出たことがなかったそうございまして、今回、そういうことで選任いただいたことについては感謝申し上げたいと思います。航空関係に携わっている組合員もおりまして、そういうところからいろいろ話も聞くこともあるし、それから、羽田の見学もして整備工場なども見せていただいて、安全の確保、定時運航ということについて現場で非常に努力しているということを知る機会がございました。

そういう点で考えると安全の確保というのが、20ページを見ると、評価項目が乗客の死亡を伴う事故が過去5年間で発生していないということになっているわけです。これはある意味で最低レベルといえますか、当然、達成しなければいけないことであって、死亡事故に至らないまでも、その手前の事故というものも起こっているわけですから、この基準、評価項目をもう少しブレークダウンして、死亡事故というのがA級の評価項目であるとする、B、Cとか、そういう形で、安全のためにどれだけ航空会社が努力しているかということについての評価は必要なのではないかと考えております。

それから、地域の活性化に資する配分であるべきだろうと思っております、そういう意味でこれまでローカル路線の減便などが行われてきたということについて、これを企業の自由な裁量でできるという部分もあるのでしょうかけれども、しかし、そのことによって地域に大きな疲弊を招くということになれば、そこをどうカバーするか。補助金でカバーするという点についても限界があるとすれば、赤字でありながら、やらなければならない路線について黒字の部分でカバーしながら、全体としてそうしたものが維持できるということ言えば、今回は羽田との発着枠の問題ですけれども、ローカル・トゥ・ローカルを維持するという点についても、考えていかなければいけない。そういうこともこの発着枠の中に入れて考えるべきなのだろうと思っております。

それから、オークションが論点になっておりますけれども、オークションという市場メカニズムを活用するという部分については、先ほどの説明ですとアメリカのニューヨーク周辺の空港での事例、それも取り下げたということであって、それ以外の事例がないようでありますので、そうすると諸外国において、そのオークションというのがとられていな

い、あるいはアメリカでなぜそういうことが取りやめになったのかということも慎重に判断する上で考えていかなければいけないのだろうと思います。羽田空港は国民の財産であるということですので、そういう国民の財産が公平に配分されるという視点、その中でどういう政策的観点を入れていくかということが重要だと思っておりますので、これからの議論の中でそういう観点からもいろいろ私自身も参画していき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した。

一応、皆様に順番にお話をさせていただいて、こういうやり方をとったのは、私も何か言えるかなということ pensando、そうさせていただいたこともちょっとあります。簡単に私から述べさせてください。1つはやっぱり、羽田の話になると地方と、あと幹線の話になってしまいますけれども、もう少し大きな視点でやはり日本の中の羽田だけではなくて、アジアの中の羽田、それから、世界の中の羽田という視点で見ていくという観点も大事かなと思っています。あまり近視眼的な狭いところではなくて、大きくネットワークの中でどうとらえていくかという視点は持つていくべきではないかというのが1点です。

それから、2点目は、最初のうちの配分、この過去の歴史がありました中では新規航空で入ってきた会社は、もちろん新規ですから新しかったのですけれども、次第にその新規航空会社という定義があいまいになって、もうそろそろ、大分時間もたったことがありますし、そもそも小規模イコール新規という、何かそういう2つの違った次元が何となく渾然一体となって新規と言っているところがあったので、その辺の定義を明確にした上で議論をしていかないと混乱してしまうのではないかということが2点目です。

それから、3点目は理屈の話ですけれども、理論上、私は経済学の間人なものですから理論上は競争による良好な市場のパフォーマンスの達成というのは、別に目に見える競争だけではなくて、潜在的な競争があれば十分なわけですね。したがって、羽田のときもついつい目に見えるのは、実際、今、運賃が幾らだということで実際の競争ばかり目が行ってしまいますけれども、いかにして潜在的な競争の参入の可能性といいますか、そういうものを確保するか。そういう視点からの枠の考え方も大事なのではないかということをおもいました。

以上3点、私から追加ですけれども、それで一応、皆様、全員からご意見をいただきましたので、一括して事務局からお答え等、何かございましたらお願いいたします。

【事務局】 ありがとうございます。

幾つか私のほうからお答えしたいと思います。評価項目につきまして、お話、かなりあったと思います。精緻なものにすべき、それから、次回も適用できるものにすべき、その中には努力した事業者にインセンティブが働くように、例えば安全の問題でありますとかということが出ました。事務局としてもそういう気持ちでありますので、ぜひそこは議論を深めていただければありがたいと思っていますところでございます。

それから、ネットワークの維持の方法につきましてということで、そのネットワークというものをどういうふうに、どの程度とらえるのかということ、負のスパイラルになっている現状をどうとめるのかということ。それから、加えて、この羽田のスロットということ以外にもいろいろと考えるべきではないかということ、そういったところも考えていく必要があると思っております。

それから、市場メカニズムにつきましてもご議論いただいておりますが、これは議論を深めるということで、私どもとしましては、きょういただいた意見ももう1回整理させていただいて、どのようなことができるのかを考えていきたいと思っております。

それから、本邦LCCの話でありますけれども、今、資料の47ページのところを少しごらんいただきたいのですが、新規航空会社に係る制度というところで、実は出資等の制限というのがかかってございます。現在の本邦のLCC3社については、大手がこの20%以上を持っているということで、一つのグループとして考えることになると思います。ただ、海外のLCCの事例を見ますと、なかなかスロットに自由がきかないようなメイン空港については、拠点にしていけないようです。例えばヒースローはいつも入っていないようです。

いずれにしましても、いただいたご意見は整理していきたいと思っておりますし、また、観光の視点が大事だということ、それから、竹内先生のご指摘のありました、今回の配分ということだけでなく、世界の羽田だという視点から、今後、羽田をどう活用していくのかということも、まさしくこの羽田をどう使うかという、航空行政にとっても非常に大事な課題でありますので、そういった視点もご議論をいただきたいと思っております。

すみませんが、とりあえず事務局としましては、以上でございます。

【竹内委員長】 ありがとうございました。

では、残り、というのも、お時間も15分弱しかありませんけれども、第2ラウンドで、あとは皆様ご自由に、お時間で急かしてしまったこともあるかもしれません。まだ言い残したこと、さまざまあると思いますから、ぜひご自由に挙手にてお知らせください。お願

いします。

【柳川委員】 最初にしゃべりましたので、皆さんからいろいろオークション等に関してご意見をいただきましたので、補足等も含めて少しお話をさせていただければと思います。

私、竹内先生がおっしゃったような、大きなネットワークの中で羽田を考えていかなければいけない。国際的なことも含めてですね。こういうことが非常に重要だと思うんです。ですからこそ、それからもう一つ、花岡先生をはじめ、何人かの方が言っていた、透明性があるってきっちりと事業者のインセンティブになるようなルールを今から決めておく必要があるということも非常に重要なことだと思うんです。ただし、この種のことをやることはすごく難しいことだと思うんです。5年後、世界全体のアジアの中のチームを含めて、どういう形でネットワークを張っていくかということもなかなか難しいですし、では、そのときにどういうルールで配分を決めるかということも今からシンプルなルールで、透明性があるって、5年後の世界も見渡せるルールが我々につくれるかということ、これはなかなか難しく、だからこそ、今までのこの懇談会でも随分ルールに関してはもめてきたんだと思うんです。

そういうふうにと考えると、私は、オークションはある種、競争させるという面もあるのですけれども、オークションを少し入れたほうがいいのではないかなと思う理由は、そういうところに関して、将来、我々がきちっとルールを決め切れない部分がありますので、その部分に関してはやっぱりオークション的なメカニズムでもって配分が決まるということを決めておけば、ある種そこがそういう将来の変化に対して柔軟に対応できるという面も出てくるのだらうと思っております。だから、もちろん透明性、安全性のルール、安全性も評価していないルールを考えつつも、少しそういうようなオークション的なものを入れておくというのも柔軟性を確保する上で重要ではないかなと思います。

それから、花岡先生からご指摘があったように、確かにほんとうは発着枠を決めてもタイムスロット、どこがなるかで価値が違うので、それは問題なんですね。ですから、ほんとうはオークションもタイムスロットごとにやりたいのですけれども、それをやろうとすると非常に事業者の方々がいろいろなことを考えなければいけないので、相当複雑なオークションを考えなければいけないということになります。なので、では、そういうある意味で次善の策として発着枠に関してはオークションをやるというふうにならうか今考えているわけです。ですから、一方で言うと、要するにタイムスロットごとに、どの時間帯になるかで

発着枠に価値が大きく変わるといことで、じゃあ、オークションが問題だといのであれば、実はこの配分に関してもそういうことになるわけですね。

配分3とか4とか、オークションでなく配分を決めたとしても、実はその3つももらいました、4つももらいましたといっても、それが実はどのタイムスロットになるかで全然価値が違ってしまいうわけですから、もしほんとうにタイムスロットの問題をシリアスに考えるのであれば、オークションでなく、我々が数を決めるにしても、じゃあ、この2個はどこのタイムスロットかといことを決めないといけないといことになってしまいうんですね。結局、この発着枠の議論は、ずっとそういうことはあるんだけれども、幾つといことで決めてきたとい経緯からすると、オークションに関しても問題は——問題といか、厳密にはあれなのですけれども、発着枠の数でやればどうかなと思っているといことのでございます。

それから、加藤先生にもご指摘いただいたので、どうい形でオークションをやるかといことに関してはいろいろ工夫の余地もありますし、安全性を重視しているところに関しては、ある程度そこで融合しましょう、あるいは観光を重視しているところには融合しましょうといことも考えられるのだと思います。アメリカの事例に関しては、もし必要があれば詳細にご説明しますけれども、かなり調査をしましたので、実はラガーディアの失敗は、羽田の話と非常に状況が違いまして、タイムスロットをやろうとしたとい面が1つ失敗の原因と、もう一つはラガーディアの場合は混雑空港でおくれがいっぱい出たので、発着スロットの数をオークションによって減らそうとしたんですね。そうすると、結局、オークションそのものよりも、減らされてしまいうことに関しての問題が起きたので、それでもめて実現しなかつた。今回の羽田の場合、実は我々、非常に幸いにも増えますので、増える分をどう分けるかといことに関しては、ある程度できる。

ただ、ラガーディアに関して、結果的にはいろいろなことがあつて実現しませんでしたけれども、そこでかなりの議論が蓄積されて、経済学者なり実務家を含めてどういふうにオークションをやればいかとい知見は得られていますので、それから形態、周波数帯オークションに関して知見が得られていますので、実際にオークションをやる、実務的な対応に関しては大分知見が得られていると思いますので、そういうものを今回、取り入れていこうといことで対応ができるのではないかといふうに思っております。

以上でございます。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

そのほか、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。お願いします。

【丸山委員】 少しプリミティブな質問で大変恐縮なのですが、今回、25便の国内定期便の増枠ということで審議をすることになっているところからスタートしているのですけれども、その後に42便の国際定期便のまた増枠がある。今回の25便という数字が国内定期便に振り分けられて、次の42便が国際定期便に振り分けられるという、その最初の律則みたいなものが何かあるのであれば、まず教えていただきたいというふうに疑問に思っていたのですけれども。

【事務局】 事務局のほうから。平成22年5月に国土交通省成長戦略というのをつくっていただいたわけですが、そのときに羽田の増枠のうち、3万回は国際に振り分けるという話になったわけでありまして。3万回というのがここで言うところの42便というところでありまして。羽田は今回、その国際の分を含めて事実上の増加が5万回の発着枠が増加いたしますので、そうすると差し引き2万回というところが国内という形に今回整理。今回のその2万回分について、厳密に言うと25便×360は1万9,000ぐらいになるのですけれども、いろいろと数の出し入れがありまして、結果的な数字として25という数字が出てきているというところがございます。ですから、国際の3万というのは国土交通省の成長戦略、今から2年前にできたもの、それに基づくということがございます。

【竹内委員長】 今のご回答でよろしゅうございますか。

【丸山委員】 あんまり納得はしていませんが、理由はよくわかりました。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

ほかはいかがでしょうか。お願いします。

【坂本委員】 初回なので確認をしておきたいのですけれども、この懇談会、委員会の運びなのですけれども、今週、吉田副大臣が記者会見で慎重に検討していただくというようなことをおっしゃっています。来年の夏ダイヤなのですから、それは目標にはしているが慎重にということ、何度も何度も慎重にというお答えなのですが、実際に夏ダイヤを目指していくときに、この後、ご説明があるのかもしれませんが、いつごろまでにどんな形で結論を得て、どういう形でいつごろになるのかという大まかなタイムスケジュールを教えていただきたいと思います。

【竹内委員長】 よろしいですか。お答え、今。

【事務局】 はい。2013サマーダイヤということで、2013年の3月末からのダイヤに間に合う、それを目標としまして今回配分というものをご議論いただき、配分基準の作成をご議論いただきたいと思います。副大臣が申しあげましたのは、国民の財産ですので、拙速に議論するのではなくて、十分な検討をするという趣旨で申しあげたというところであります。特段、おくらせてやるというわけではなく、十分議論するという点でございます。

そうなりますと、端的に申しますと国内のダイヤにつきましては、2カ月前から売り出しを開始します。ということになりますと、1月末には売り出しを開始することになるので、その準備期間なども考えると年内のしかるべき時期という形であります。ただし、私ども事務局のほうでいついつまでをお尻というのをこの初回に言うよりも、きょうもいろいろなご議論とをいただきましたので、そういった議論を十分尽くしていただくということが必要だと思っております。そういった意味から、いつまでというのは、この後、次回以降の議論の中でおのずと出てくると私としては思っているところでございます。

【竹内委員長】 よろしゅうございますでしょうか。ほかには。まだあとお一方ぐらい大丈夫かなと思うのですけれども、いかがですか。では、花岡先生。

【花岡委員】 花岡です。先ほど少し早口でしゃべってしまったのですが、オークションの件について柳川委員からまた追加のご説明がありましたので、おっしゃりたいことはすごくよく理解できました。ただ、今でも少し問題があるかなと思っているのは正直ありまして、81ページに二次売買の話があるのですけれども、二次売買は実際ロンドンで、ヒースローで実現してしまっていて、かなり前からイギリスのヒースロー空港では二次売買が行われているということで、この二次売買のほうがかもししたら効率的かもしれないという話も考えられますので、市場原理を取り入れるという場合に幾つかのオプションの中で、オークションにこだわらずに考えていく。それを実現したという意味では、オークションはまだ世界的に例はないのですけれども、二次売買は例がありますので、どちらがいいかという形で議論はしていければいいのかなと思います。

あと、先ほどから出ています羽田の発着枠が国民の財産ということなのですが、アメリカの——私はあんまり詳しくは勉強していませんけれども、ちょうどそのアメリカで問題になったときに、ある勉強会に参加してしまっていて、そのときに問題になったのが、発着枠はだれのものかという議論で、ここでは航空会社が政府のものであるということに反対したという議論はあったのですけれども、例えばセカンダリー・トレーディングを認める

ということになると、その発着枠が民間の財産だというふう判断にもなるわけですね。あるいはもう一つの議論としては、空港が民間委託、羽田空港はまだなっていませんけれども、した場合に空港が所有者なのか、国が所有者なのか、その所有権の問題も実は出てきますので、そこから議論をしなくてはいけないということになります。ですので、議論すべき点はやはりかなりいっぱいあって、なかなか単純ではないというところが、皆さんご承知だと思いますが、そこら辺は考えていかななくてはいけないかなと思います。

ルールについては、20ページのルールというのはかなりわかりやすい。まあ、もう少し詰めていく必要があるというのは私も賛同しますが、20ページのルール以外にも政策枠というのがあって、その政策枠について、58ページにある政策枠ですね。このところを先ほどからの繰り返しになりますが、羽田の発着枠の評価というところと並行して別に枠があるわけですね。そこが私が言った複雑かなと思っているところですので、こういったところを先ほど申し上げましたアメリカのEASとか、ヨーロッパのPSO、両方とも逆オークションで、手を挙げる人がいなければ利益率、例えばたしか5%だと思うのですが、利益率5%程度の補助金入札で、逆オークションで入ったところに運航してもらうというシステムが既に事例もありますので、そういった形でやっていくかということで、その政策枠というものの扱いがかなり複雑になっているなという印象を受けていまして、これがある一定の効果を発揮しているのはそのとおりだと思いますが、難しいかなと。その意味で単純化したほうがいいかなと申し上げました。

あと最後、先ほど柳川委員がおっしゃった5年後を見ていくのは難しい、それはそうなので、実はさっき言わなかったのですが、その5年に1回というサイクルがいいのかという話もありまして、航空業界の国際的な動きはほんとうに速くて、よく私、LCCのことを書いてくれているいろいろなことを言われて、書くタイミングで内容がどんどん変わってってしまうんですね。1年前に書いたことと今年書いたことと、非常に情勢が変わっているということもありまして、それだけではないのですが、5年に1回発着枠をやるというサイクルではなくて、短くするというのも検討するに値するかなと思っています。

以上です。

【竹内委員長】 ありがとうございました。

ご質問については、先ほどお答えいただいたと思いますけれども、ほかにもご意見等ございましたら、事務局のほうからは何か、あるいはいろいろご意見が出ましたので確認し

たいこととか何かあればと思いますけれども、いかがですか、よろしいですか。

【事務局】 はい。

【竹内委員長】 はい。わかりました。ほぼ予定されていたお時間に近づいてきております。まだまだ非常に大事な問題でございますから、議論を尽くすことが必要なのですが、とりあえずきょうはここまでということにしておきまして、本日出た意見、さまざま多様にありましたが、事務局でまた整理をしていただいて、次回以降、これを皆さんの論点としてまたご議論を重ねていただきたいと思います。その点、なかなか事務局のほうとしてはお骨折りと思いますけれども、よろしく願いいたします。

では、以上をもちまして、本日の議事は終了といたします。進行を事務局のほうにお返しいたします。

【事務局】 事務局のほうからです。委員の皆様方におかれましては、本日は活発なご議論を賜りましてまことにありがとうございます。本日ちょうだいいたしましたご意見につきましては、整理させていただく部分、それから資料化する部分、お答えする部分等々ございます。いずれにしましても、今後、論点整理等々というふうな場がございますので、その中に反映をさせていただきたいと考えておりますので、よろしく願います。資料のつくり込みなどでまた個別にご相談もさせていただければと思っております。

それから、次回の会議につきましては、先ほど資料1の中でご説明いたしました、8月22日、水曜日、同じ時間帯を予定しております。次回は本日のオブザーバーとしてご出席いただいている航空会社6社、そして全国空港建設整備促進協議会、これは自治体の集まりでございますけれども、そちらからのヒアリングということを予定しておりますので、何とぞよろしく願いいたします。

本日の議事概要につきましては、事務局のほうで整理いたします。その後、委員の皆様方のご了解を得ました後にホームページで公開、掲載ということをさせていただきたいと考えてございます。

それでは、本日の小委員会、これにて終了とさせていただきたいと思っております。長時間にわたりまして大変ありがとうございました。

— 了 —