

平成24年11月19日（月）

於：国土交通省11階特別会議室

## 第5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、ただいまから第5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、大変お忙しいところを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。

まず、最初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います。クリップにとめてございますが、一番表紙に議事次第、その次に配席図、その次に委員等名簿。そして、資料1としまして羽田発着枠配分基準検討小委員会取りまとめ（案）。そして、資料2として安全に関する指標の評価について。そして、その下、資料3としてスロット配分の評価における企業再生の取り扱いについて。そして、資料4が参考資料という形になってございます。委員の皆様方におかれましては、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をさせていただきたいと思いますが、いかがでございませうか。よろしゅうございませうでしょうか。ありがとうございます。

本日の小委員会につきましては、坂本委員はご欠席との連絡をいただいておりますが、ほか9名の委員の皆様方におかれましては、ご多忙のところご出席をいただき、感謝申し上げる次第でございます。

なお、国交省サイドにおきましては、長安副大臣、そして若井政務官においては、別件公務により欠席という形をさせていただいておりますので、ご了承のほどよろしくお願いいたします。

それから、事務的ですが、マイクの使い方、これは毎回申し上げて恐縮です。ボタンを押していただくとマイクに赤いランプがつかますので、お話をさせていただきたいと思います。終わりましたら、まことに恐縮でございますが、もう一度ボタンを押していただきまして、電源を切っていただくようお願いいたします。また、2人で1台という形で、ご不便をおかけしますが、よろしくお願いいたします。

また、委員の皆様方、お手元には軽食をご用意しておりますので、ご遠慮なくお召し上がりいただければと思います。

それでは、議事の進行を竹内委員長にお願いしたいと思いますが、冒頭のカメラ撮りにつきましては、本日はここまでということでマスコミの皆様方、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、以後の議事進行につきましては、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。皆様、お忙しいところ、また、今日は一段と寒くなりましたけれども、お越しくださいますありがとうございます。では、早速お手元にあります議事次第に従いまして議事進行を進めてまいりたいと思います。本日は、事務局からまず資料1に基づきまして羽田発着枠配分基準検討小委員会取りまとめ（案）につきまして、その後、資料2、安全に関する指標の評価について、資料3、スロット配分の評価における企業再生の取り扱いについて、これらを一括して、合わせてご説明をいただいで、その後いろいろご意見の交換、コメント、ご質問等をいただきたいと思いますが、そういうことでよろしいでしょうか。

では、そういうことにいたしまして、では、最初に事務局から資料のご説明を一括してお願いいたします。

【事務局】 それでは、資料1、2、3、まとめて簡潔にご説明をさせていただきたいと思えます。まず、資料1をごらんいただきたいと思えます。1ページ目のところ、「はじめに」でございます。これは小委員会の設置経緯等について記載したものでございます。中ほど2.のところに基本的考え方というところで大きく2つポツがございます。羽田はネットワーク中核となる基幹空港であって、競争力強化という観点からも重要な役割を担う空港で、4本目の処理、増設が22年10月に行われましたが、依然として極めて過密ということなので、航空法の規定等に基づいて貴重な財産である発着枠を適切、合理的な使用がなされるよう、同法に基づきまして管理を行うという考えをまず1つ目のポツに書かせていただいているところであります。

2つ目のポツですが、今後の発着枠の管理に当たりましては、今回の示される配分の基準、考え方を踏まえつつ、時宜にかなった評価基準に基づいて航空会社がどう使っているかという使用状況を適切に評価し、航空法の規定に基づいて5年ごとの許可に厳格に反映させるべき。基本的な考え方として2点押さえているところであります。

それから、3.、これは競争の促進ということで、いわゆる新規の航空会社の扱いということでもあります。1ページ目、考え方から2ページに移っていただきますと、新規の参入、それから、事業規模の拡大を促して大手以外の航空会社に対して優先的に発着枠の配分を従来行ってきました。その結果、スターフライヤー、AIR DO、スカイネットアジア航空、スカイマーク、これは以下、既存新規会社とまとめて言いたいと思えますが、競争の促進に確実に寄与し、利用者利便の向上に貢献しているという評価できるということです。

どういふ点かと申しますと、既存新規会社が参入した路線では、航空会社数が増加し、運賃の多様化、低廉化が行われ、新たな需要の喚起につながっている、また、既存新規会社は競争力のある運賃設定を行い、大手への牽制力も備えつつある、加えて、既存新規会社のコストは大手と比べても遜色ない水準、ある程度効率的な生産体制が構築されている、こういった状況から、その下のポツでありますけれども、既存新規会社に関しては、いずれも経営基盤が確立し、ネットワークにおいて重要な地位を占め、大手を含めた各社間での自立的競争が行われるようになってきているという考え方です。

評価の方向、真ん中ですが、こういった考え方によって既存新規会社については、大手と同様、各評価項目により評価を行い、配分を行うべき、ただしということで2つ目のポツですが、保護育成が必要とされた保有機材12機という基準に達する計画が増枠の時点でない会社については、政策の継続性の観点からも一定の配慮が必要という方向だと思っています。今後のあり方につきましては、利用者利便向上の点から競争の促進が引き続き重要なので、各社間で十分な競争が行われているか不断に注視していく必要があります。また、2つ目のポツのところについては、新規航空会社に優先配分されている関係で、コードシェア規制が行われていたわけですが、そういった経緯を踏まえて新規の扱いを変えるということで見直しを図る必要があるということでもあります。

それから、3つ目のポツ、「なお」ということで、これは将来、新規に参入しようとする会社があらわれるときには、そのときのもろもろの状況を勘案しながら、新規優遇枠の設定や配分時期等について、方策を検討すべきであるという形を将来のこととして残しております。

それから、3ページ目に移っていただいて4つ目のポツであります、これはネットワークの形成というところであります。まず、考え方につきまして4つに大きくまとめさせていただきます。1つ目のポツのところですけれども、多様な輸送網の形成は極めて重要で、評価項目をそういった形で検討すべきであるということです。2つ目ですが、そういった観点から、羽田ー地方のネットワークの貢献度合い、地方空港同士を結ぶ全国ネットワークの貢献度合いも従来評価の対象としてきており、こういったことについては、引き続き羽田からのネットワーク、全国ネットワークを評価の視点として維持すべきだということです。

3つ目ではありますが、これに修正が加わってしまして、日本の社会経済情勢や競争の進展を勘案すると、地方ネットワークを維持することが非常にさらに厳しい状況に置かれて

いること、また、空港の配置はほぼ終わっていること、それから、国内利用者は減少局面に行っていることにも考慮する必要があるということです。こういった点で最後のポツですが、従来の地方ネットワークの拡大という観点ではなくて、ネットワークを維持するためのインセンティブを付与するという観点から評価項目を見直す必要があるとしております。

まず、1点目、羽田のネットワークに関する評価の方向ですが、これを大きく2つのポツにまとめています。羽田につきましては、特に維持が困難と見込まれる少便数路線については、1便ルール、3便ルールという転用規制により維持を図ってきたわけですが、高需要路線の競争激化に伴って、こういった需要の小さな路線は維持が一層困難になっていますので、さらなる配慮が必要ということです。2つ目のポツですが、ヒアリングの結果、地方からも要請がございましたが、この1便・3便ルールは当面継続して運用することとしながら、こういった路線の確保がインセンティブになるような評価項目の検討が必要だということで、具体的にはということで2つの評価項目を入れていきます。

1つ目は従来からですが、幹線を除く羽田からの地方航空ネットワークを引き続き強化するということです。2つ目が需要の小さな3便以下を維持してきたという企業努力を評価し、1便ルール・3便ルールの対象路線の便数を評価の対象とすべきということでございます。

それから、2つ目の全国ネットワークにつきましては、冒頭の考え方で申しましたとおり、従来ネットワークの拡大ということの評価の対象としてきていました。これは具体的に言うと、低需要路線の便数、ナイトステイ空港の増加というところでありましたが、4ページ目、拡大を求めるという観点を現状のネットワーク規模そのものを評価する観点到改める必要があるのではないかとということです。具体的には、地方路線、これは幹線及び羽田路線以外の路線ということで、前回議論になりました離島を含んだ形ではありますが、その地方路線の数ということと、それから、旅客キロを評価の対象とすべきではないでしょうか。まず、地方路線の数はネットワークの面的な広がりを、地方路線の旅客キロについては、利用者ニーズに基づく輸送サービスを提供した実績を評価するということを主眼に置いた評価項目としてはどうかということになります。

それから、この項目の3つ目ですが、これも後ほどまた出てまいります、地域の主体的役割の期待ということです。今までネットワークは航空会社の企業努力に負うところが大きかったところがありますが、これまで以上に地域も主体的な役割を果たして、航空会

社とパートナーシップを結んでニーズに合った具体的な措置を講じていくことが期待されるということで、これは6.のほうにつながる考えとして入れています。

それから、5.安全のところでございます。安全につきましては、前回、4回目のときに資料を提示しまして、有意な差があるかどうかというところが評価として議論が残ったところでございます。これは資料2というところをご覧いただきたいと思っております。安全に関する指標の評価ということで、指標案1、2とございます。1につきましては、過去5年間に国に報告をした安全上の支障を及ぼす事態に対して90日以内に必要な再発防止策を策定した割合ということであります。90日というのは平均的に事態の措置が終了するのに要する日数で、どこをとるかというのは1つのメルクマールがあるのですが、90というのが平均的だということで採用させていただきました。それを見ますと、A社からF社、具体的には高いところで90%、低いところで46%ということで、比較的差が出ていると考えられます。

それから、指標の2ですが、これは過去5年間に機材品質に係る不具合に起因する欠航または15分を超える遅延の発生率ということであります。これにつきましても、各社コンマ以下であるのは事実であります。一番低いC社の0.23%から、高いE社の0.65%、平均すると0.5くらいです。そうすると、羽田は1日440便飛んでいますので、2便程度はこういった欠航ないしは遅延が発生しているということで、その数を減らしていただくインセンティブをつけてはどうかという発想でございます。ということ資料1に戻っていただきまして、5.の4ページの中から後半に書いてあるところであります。

考え方につきましては、安全は航空運送事業の大前提で、日本の航空会社は安全性レベルにおいて世界的に高い水準にあるが、より高い安全性が実現されるような取り組みをしていくということであります。評価の方向でございますが、現在は死亡事故という項目ですが、それを一層安全に対する取り組みを促すような評価項目を見直す必要があるとの考えのもとに、事態を未然に防止するという観点と、発生した際に再発防止を図るという観点、それを迅速に対応措置がとられるという観点でインセンティブが働くような、先ほども申しました2つの指標にしてはどうか。1点目の指標については90日という過去の平均的な期間をとってはどうかということでございます。

5ページ目に移っていただきまして一番上ですが、こういった評価は、安全に対する取り組みを一層促すことを目的とした設定であります。仮に順位が劣後するからといって世界的に見て安全性レベルが低いということを決して意味しないということに十分留意すべ

きという点をコメントしております。

それから、6.市場メカニズムに関する考え方であります。まず、考え方につきまして、航空会社の事業展開の自由度を高めながら、公共的価値もあわせて実現できる手法について検討という中で、市場メカニズムの導入可能性を検討したということ、この委員会でご議論いただいたわけですから。その過程で2つ目のポツですが、スロットオークションに関する検討を行いましたということでもあります。この結果、スロットオークションはすぐれた手法ではあるけれども、米国の例にあるようなところがあり、また、我が国への導入に当たっても発着枠の財産権的位置づけ等、解決すべき課題があるということから、諸外国における同制度の導入に係る動向も踏まえ、これらの課題の解決策を含め、引き続き検討を行うこととすべきということなんです。

これについては1ページ目の資料1の後ろから2枚目にスロットオークションの導入に係る課題の整理ということで、柳川先生のご指導をいただきまして取りまとめをしているところがありますので、こちらに資料という形でつけているところでもあります。説明は割愛させていただきます。

5ページ目に戻りまして、下のところですが、地方路線維持のための政策コンテストの検討ということでもあります。こちらにつきましては、地域の主体的役割が期待されるわけですけれども、その中に配分において競争性の要素を導入することが重要であるということなんです。これを実現する手法について検討を行った結果、既存の政策枠を活用して地域が航空会社とのパートナーシップによってネットワーク充実のための取り組みの提案を行い、それをコンテストとして実施し、すぐれた提案を評価して枠を付与するという方法を検討すべきとの結論に至ったということでもあります。これが1つ目のポツです。

2つ目のポツ、5ページの最後からですが、これまでも地域はいろいろな取り組みをされています。それを5ページ目から6ページ目に書いています。さまざまな方法をやっていますし、リスクを分担して路線維持を行って、さまざまな役割をされています。今回は、それをさらに伸ばすということで、このような手法の導入は主体的・先進的な取り組みへのインセンティブとなるだけでなく、地域間競争の要素を盛り込むことで、そういった地域の取り組みの高度化を促すものであるということなんです。そういうことによりまして枠配分における競争性導入、効率的使用に資するということでもあります。ただ、これについても一旦セットしてしまうと、そのままというのも問題がありますので、その将来的な実効性、それから、新たな提案ということを見る観点から、二、三年程度を目途として、そ

の実施状況を随時モニターして、その効果を評価・分析の上、必要に応じて制度の見直しと再実施等を検討するということを書かせていただいています。

それから、6ページ目、7.でございます。破綻事業者の扱いに関する考え方、評価の方向です。まず、考え方のところでありますが、破綻事業者であることのみをもって配分対象から前もって除外することは適切ではなく、あくまで評価項目に照らして影響の度合いを精査し、取り扱うべきだということです。すなわち、会社再建に向け活用した手法を勘案して、当該指標により影響が生じた項目と期間の取り扱いを検討する必要があるというものであります。この点につきましては、前回、4回目の小委員会で、丸山委員から、政府により支援を行うことを決定した破綻事業者に対しては、枠配分において不利な取り扱いをすべきではないというご意見が出ておりましたので、そのことを書かせていただいています。

この点、評価の方向につきましてですが、大きく2つございます。破綻事業者につきましては、公的支援等を活用して企業再生の手続に入った場合、そのような措置がとられなければ事業活動が停止、運航の継続が不可能だったと考えられるということで、企業再生期間は、本来、運航が行えなかった期間と考えることができ、これを航空法の規定に当てはめると、107条の3第4項、従前の使用状況に配慮しなければならないとございます。そういったことを踏まえると、評価期間にこのような期間が含まれていたことを適切に反映させ、具体的には、評価項目の点数から評価期間に占める企業再生期間を除いた期間の割合を乗じることにより控除するという方法ではどうかということであります。

それから、7ページ目でございます。8. 評価方法・評価項目等の見直しということでございます。以上の視点を踏まえ、別添2とございますが、これは詳しく説明したいと思えます。2つ目のポツですが、これについては今までは大手2社でありましたが、それを今回は6社という形になりますので、評価方法を2社から6社にするという意味における適切な見直しが必要ではないかということです。具体的には2社の場合は、従来、〇×方式でございましたが、これを6社間で点数の付与・案分を行う方式に改めるべきではないか、また、必要に応じて相対的な評価を6社で行い、他社と比較してすぐれた取り組みを行う事業者が評価されるよう、各項目の見直しを行うべきであるということです。

2つ目のポツであります。各評価項目の評価につきましては、航空法の趣旨に鑑み、項目によって配点の重みを変えるなど、ウエートづけを行うことが適切であるというものであります。これは現在、利用者利便に係るところについては、他の項目よりも倍という



形の取り扱いを平成12年の懇談会の結論でいただいていますので、そういう方法をやっているわけでありませう。

それから、3つ目のポツですが、これは前回、4回目の小委員会で議論になったところでありませう。枠の効率的使用という観点から、多頻度小型化のニーズとどう合わせるかということでありませう。これまでは発着枠の輸送人員の増加というものを求めていましたが、それを多頻度小型化の進展ということを踏まえて求めないこととし、その一方で、依然として発着枠は限られておりますので、効率的に使っていただく必要があるということから、1発着当たりの輸送人員が各社間平均を上回っている事業者を評価という形に変えてはどうかということでありませう。

資料1の最後のページ、別添2をごらんください。この中でかいつまんでご説明をしたいと思ひませう。現在の評価項目というのが一番左のところに並んでござひませう。大きく言ひて1.が利用者利便の向上の観点からの評価項目で、真ん中から下のところで2.航空会社の効率的な経営の促進の観点からの評価項目、その下、3.発着枠の効率的な使用の観点からの評価項目、4.その他という形になってござひませう。このうち、1については倍点という形でありませうして、1の各項目は倍という形になってひませう。

1の中、利用者利便ですが、運賃水準の低廉化の努力という点については、指標としては現在と同様なのですが、旅客キロ当たりの旅客収入は過去5年間で低下していること、要するに運賃水準が低下しているということですが、それを一番右のところでありませうが、過去5年間の変化率が各社間平均を下回っていることという形で案分してはどうかということでありませう。2つ目、(2)ですが、安全の確保です。これは過去5年間で死亡を伴う事故が発生していないことということでありませうましたが、それを右側のところ、先ほど資料2でご説明したように、機材の品質不具合に係る過去5年間の欠航や遅延と90日以内に再発防止策を策定した割合をコンバインした形ではどうかということでありませう。

それから、(3)ネットワークの点です。これは①全国規模のネットワークについては、低需要路線が5年間で増加、それから、ナイトステイ空港数が増加しているということでしたが、これをネットワークの量に改めるということ、右側のところでありませうが、離島を含んだ地方路線の路線数と旅客キロを基準としてはどうかということでありませう。それから、②ですが、羽田のネットワークにつきまひては、1つ目、現在は羽田の幹線以外の便数の割合が50%を超えていることとありませう。これについて、全社平均を上回っていることという形で相対評価としてありませう。そして、前回の配分の50%を超えている

かという指標はやめて、3便ルール対象路線の便数を各社の数値の割合で案分してはどうかということでございます。

加えて(4)で、これは新規の扱いのところでありませけれども、12機に増枠の時点で達する計画がない会社に対する配慮をしてはどうかということでございます。それから、2. 会社の効率的な経営の観点については、指標としては旅客キロ当たりの営業費用と従業員1人当たりの営業収益がそれぞれ低下、増加しているということ、各社平均を上回る、ないしは下回るというところで見てもどうかということでもあります。それから、3つ目の点、発着枠の効率的な使用の観点につきましては、1枠当たりの輸送人員の増加ということではなくて、純粋に1枠当たり輸送人員が各社間平均を上回っていることということの評価してはどうかということでございます。そして、4. その他ですが、行政処分については、引き続き同様の基準を設けてはどうかということでございます。

説明が長くなっており恐縮ですが、7ページ目に戻っていただきまして、9. 今後のあり方というところを簡単にご説明したいと思います。今後のあり方について、基本的な考え方のところと重複しているところもありますが、重要だと思われるので改めて記載したという次第でございます。

1つ目のポツにつきましては、羽田については過密な状態は当分継続すると考えられることから、中長期的に羽田の望ましい利活用がなされるよう、今回の基準の考え方が今後長く活用され、各航空会社の将来の運航や事業計画への指針となるよう、機能することを期待するということです。2つ目のポツは、冒頭の基本的考え方で述べましたが、更新時期を捉えて各航空会社の使用状況や取り組みをチェックし、適切に評価を行い、その結果は回収・再配分の仕組みを通じて混雑空港の使用許可に厳格に反映すべきであるということでもあります。それから、3つ目は、地方航空ネットワークの適切な規模・態様を含むあり方については、別途速やかに検討を期待ということを謳っております。

それから、8ページのところでございますが、1つ目のポツ、羽田は基幹空港であります。内外の経済活動を支える基礎インフラとしての役割を果たすものであり、ネットワークの維持を通じて国家安全保障、観光立国や災害に強い国土、国際戦略総合特区等の取り組みにも密接なかかわりを有しますので、このような高次かつ多様な視点からの検討を羽田空港の利活用に当たっては行うことが必要ということです。最後に地元地域の理解と協力に感謝し、騒音問題等の環境負荷の低減にも真摯に対応し、対策、現状について不断の検証・検討を行ってほしいというふうに結んでおります。

なお、破綻の扱いの6については、資料の3というところで考え方を整理しているところであります。資料3、1ページ目をめくっていただきますと、中ほどであります、5年間というものを、過去5年を評価して次の5年に反映するというのが航空法の趣旨でありますので、過去5年の間に企業再生のための事業活動期間については、その期間を通常ではなかったということから、評価期間から控除するという考え方をとるというところを論理的にまとめたものでございます。

以上、1回目から4回目までご議論いただいたところを極力忠実に反映した形をとっております。少し長くなりましたが、私からの説明は以上でございます。ありがとうございました。

【竹内委員長】      ありがとうございました。

事務局のほうで、これまでの4回にわたる議論をまとめていただいたものがお手元にある資料1及び2、3ということになります。あと、残されました時間を使いまして、委員の皆様による質疑、意見交換の時間に移りたいと思います。いつものとおり特に順番等決めませんので、ご自由にご発言のある方からお知らせいただければありがたいと思います。いかがでございましょうか。

では、花岡委員、お願いします。

【花岡委員】      最初に単純な質問からさせていただきたいのですけれども、別添2の評価指標、安全のところは資料2を見るといろいろな数値があるのを結局、順位づけして等差配分するとしているのですが、ほかの指標についても例えば全国規模の航空ネットワーク、路線数とか旅客キロという数字が出てきて、それに順位をつけて、それを等差配分していくのか、また別の方法で点数をつけるのか。点数のつけ方が今のところ安全ぐらいいかわからないのですけれども、ほかの項目はどうやって評価するのかというのを教えていただければと思います。

【事務局】      資料1の別添2のところをもう1回ごらんいただきたいと思います。まず、安全のところは相対的な部分と資料2のほうにあります、5年間の平均値ないしは、数が各社平均を上回るか下回るかという基準がございます。それから、1.の(1)旅客キロ当たりの旅客収入が低下しているというところをとってはどうかということでもあります。それから、同じような視点で言いますと、1.の(3)の②羽田のネットワークの形成の1点目、羽田路線に占める非幹線割合が全社平均を上回っているかどうか、加えて2.航空会社の効率的な経営の促進の観点というところで、旅客キロ当たりの営業費用の低下、従業

員1人当たりの営業収入の増加というものを過去5年の各社の変化率の平均を下回る、ないしは上回るということ……。

【花岡委員】 すみません、それはもう重々承知しているんですけども、その結果として何点という点数はどういうつけ方をするのかというのを伺っているのです。

【事務局】 すみません。点数につきましては、相対的なものなので、この1の利用者利便の各項目については、倍点ということになります。ですから、例えば1の(1)が一—倍点の中でどうつけるかということですね。

【花岡委員】 要するに各社が何位かについて、1位が5点とかつけるのか、それとも数字そのものを使うのかとか。

【事務局】 平均を上回るか、下回るかについて言うと、平均を上回ったところの会社数をその項目の点数で割るという形になります。項目の点数を平均を上回った会社数で割る。

【花岡委員】 それそのものが点数になってしまうんですか。

【事務局】 そのものが点数になります。

【花岡委員】 そのものが点数になるんですね。

【事務局】 はい。それから、この路線数とかというものについては、客観的に路線数と出てきますので、それぞれの会社の路線数が出てまいります。それをその項目の点数で案分するという形になります。例えばネットワークの1の(3)の①の地方路線数、これは各社全て、例えば20だとします。20路線あるとすると、全部一緒の点数になってくるので、この点数が6社で3点という配点だと、3割る6なので0.5ずつという形になります。

【花岡委員】 その今おっしゃった3という配点のことを私は知りたかったのです。それがよくわからないところです。

【事務局】 配点につきましては、これは相対的なものなので、例えば1.のところの各点については、6社ありますので、6社各2点で12点ずつという考え方でやったりとかです。

【花岡委員】 ああ、そうですか。なるほど。

【事務局】 あと、そうすると2.のところは、これは6点とか、そういう形になっていきます。それが相対評価ですので、規模感としまして要するに2点であってもいいし、1点でもいい。そこは相対なんです。

【花岡委員】 もちろん、そうですね。わかりました。

【事務局】 幾らでもつけ方があるかと思います。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。では、逢見委員、お願いします。

【逢見委員】 もう少しクリアにしたいところがあって、6ページの7.の破綻事業者の取り扱いのところなのですが、「企業再建に向け活用した手法を勘案し、当該手法により影響が生じた項目と期間の取り扱いを検討する」。要するにこういう法的整理や公的支援を使った手法で影響が生じた項目と期間ということなのですが、その下の6ページの評価の方法では期間のことは書いてあるのですけれども、項目が、何が影響が生じた項目に該当するのかというのは書いていないような気がするんですね。そこは全てということではないのだらうと思うんです。多分、別添2の全項目ではなくて、影響が生じた項目とそうでない項目があるのかなと思うんですけれども、そこはどうなんでしょうか。

【事務局】 その考え方について言いますと、運航していた結果、要するに各項目の結果として出てきている数字になってまいります。それが運航していない期間ということになると、全てにわたって影響はあると考えるのが適当ではないかと思います。例えば安全について考えたときに、じゃあ、その対象期間が3年だったら3年だけでいいのか。3年であるところの基礎点が同じ数であった、要するに5年やっているところと同じ数字であっていいのかという議論がありますので、そこはこの事業をやっている5年の間のうちの対象期間ということで、各評価項目を除していくという考え方をとるのが一般的ではないかと考え、そのような記述をしているということでございます。

【逢見委員】 よろしいですか。

【竹内委員長】 はい。

【逢見委員】 そこは解せないというか、例えば経営指標などについては公的資金などが入ることによって大きく影響を受けるということはあると思うのですけれども、ネットワークを維持、形成しているという点については、現に飛ばし続けてきたわけですから、便数を減らしたところもあります。しかし、維持してきたところもあって、それは現実に飛ばしてきた、維持してきたことで評価すればいいのではないかと。そこは影響を受けた期間の対象からは必ず必要があるのかなと思っておりまして、何か全部に引っかかるような解釈とは違う理解を私はしております。これは意見なのですけれども。

【竹内委員長】 よろしいですか。何か。

【航空ネットワーク部長】 今の点でございますけれども、私どもの考え方は、すごくドライに申し上げますと、公的資金の注入がなければ、この会社が運航を自力では継続できなかったということで、自力でこのネットワークを張っていたわけではないという考え方に立って、この全ての評価項目が破綻事業者については控除の対象になると考えて整理をしてはどうかと考えております。

【竹内委員長】 ということは、基本的には、だから、この別添2の全ての項目について控除するというお考えでいいかどうかというのが今の議論だと思いますけれども、今の点ではどうでしょうか、何か。

【丸山委員】 少し質問をよろしいですか。

【竹内委員長】 はい。では、丸山委員、お願いします。

【丸山委員】 今の点に絡んでですが、具体的にどういうことになるのかというイメージを皆さんで共有していただく必要があるのではないかと思います。全ての評価項目が控除の対象になるという話はわかりましたけれども、5年間のうちのどの期間を破綻扱いの対象とされるのかを教えていただけませんかでしょうか。

【事務局】 今回、破綻した事業者のケースで言いますと、平成22年1月19日に会社更生法の適用申請を行い、企業再生支援機構への支援申し込みを行ったところでスタートがはっきりしております。それから、公的資金が入っていたまでの間がその対象期間であると考えているところであります。ですから、上場までの間ということになっていきます。今回の対象期間が平成24年3月31日までということですので、5年間の対象が。そうすると、それまでの間は公的資金が入っていた形になりますので、それが対象期間という形になるわけでありまして。

【丸山委員】 具体的に何%になるのでしょうか。

【事務局】 そうなりますと、延べで802日、約……。

【航空ネットワーク部長】 補足をいたしますと、評価の期間がまず平成19年度から23年度までの5年間になります。これは数字で言いますと1,826日間でございます。企業再生にかかった期間というのが平成22年1月19日から再上場の24年9月19日でございますが、この評価期間で言いますと24年3月31日で切れますので、この期間で言いますと802日間になります。したがって、1,826分の802というのが破綻の影響を受けた期間ということで、ここを控除することになります。ここを計算いたしますと、控除する期間が0.44になりますので、逆に言いますと、有効な係数というのは

0.56、トータルの項目の総点数に0.56かけたものが日本航空についての評価の点数になると考えてございます。

【竹内委員長】 よろしゅうございますでしょうか。ほか、今の点。

【柳川委員】 今の点で確認。

【竹内委員長】 はい。では、柳川委員。

【柳川委員】 今の点、確認ですけれども、控除というのは、そうすると0.56だから44でしたっけ。

【航空ネットワーク部長】 44を。

【柳川委員】 0.44は全くないものとするということですか。

【航空ネットワーク部長】 そうです。はい。

【柳川委員】 そうすると、全くこの間、飛んでなかったのと同じ評価をするということになりますね。

【航空ネットワーク部長】 はい。

【竹内委員長】 そういう理解だということですよ。そういう判断。

では、逢見委員。

【逢見委員】 そうすると、要するに破綻して全く飛ばなかった事業者があつて、それから、努力してずっと破綻期間であっても飛ばし続けてきた事業者があつた時に、安全管理、運航管理もしっかりやってきたということが全く評価されないということになってしまうんです。実際、現場で飛ばし続けてきた努力というのを全く無視するというのは、評価の手法としては適正ではないと思います。要するに飛ばしてきたという努力を無にするような評価結果になってしまうのではないかと私は思うので、私はそこは異議ありということを申し上げておきたいと思います。

【竹内委員長】 その点は大事なところだと思うのですが——では、加藤委員。

【加藤委員】 多分、今の話というのは、本来だったら厳密に考えると破綻のときがありますから、破綻までのときと破綻後を区別する必要があります。それぞれ改悪部分と改善部分の両方を考慮するのが一番いいわけではないかと思うわけですね。前回もそういう話をしたと思うんですけれども、それはできないわけですね。数字的がないということですね。近似的に荒削りな手法を採らざるを得ないと考えてよろしいのですかね。また、これは今回の増枠に関してのみの基準として入れてきたという認識でいいのですか。

【事務局】 はい。

【柳川委員】 よろしいですか。

【竹内委員長】 はい。柳川委員、お願いします。

【柳川委員】 私も先ほど意見がありましたように、ここは全く飛んでなかったと同じの判断をするというのは少しきつい話なのではないかなという気がします。この間、委員会でいろいろなご議論がありましたけれども、私が理解している限りだと、そこまでの評価をするべきだという意見はあまりなかったような気がしています。ですから、この間は少し違う扱いをして、例えばウエートを下げるとか、そういうような対応はあり得るのかなと思いますけれども、ゼロにするというのは、全く飛ばしていないことと同じになりますので、そこはここの全体の議論からすると少しきつ過ぎるのではないかなという気がします。

それからもう一つ、少し大きな問題点は、これが今後に与える影響でして、これが1つはこうなってくると公的支援や企業再建法制、いわゆる破綻法制を利用するということがかかり難しくなってしまうのではないかな。要するにそこで公的支援を受けたり、あるいは法的整理を使ってしまうと全く次の配分が受けられなくなって、かなり減らされるということになると、逆に公的支援の受けるのを躊躇するとか、破綻法制を使うのを躊躇するというマイナスが出てしまうところを少しどう考えるかということは、ここまで判断するのであればきちっと書き込んでおくべきではないかなと思います。

それからもう一つは、これは「等を活用して企業再生の手続に入った場合」とありますので、この「等」の扱いとかが少し問題になってくるわけですが、じゃあ、私的整理、あるいは再建放棄を受けて企業再生に入った場合は違うのかというところが問題になります。ですから、企業再生のやり方によって大きく判断が変わってくるとなると、ここも少し先ほどのようなディスインセンティブとか何かからすると難しい話かなと思います。逆に言えば、今までは法的整理でなければあまりこういう判断をしてこなかったと思いますので、そこの整合性のあたりも整理をしておかないと、少し報告書としては不十分な感じがいたします。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

今のところは、お2人の委員からは完全な控除というのはやり過ぎではないかというご意見ですけれども、何かそれに対して、いや、そうではないとか、あるいはそうだというようなご意見。

では、櫻内先生。



【櫻内委員】 今、座長の問題提起についての意見ではないのですけれども、この破綻事業者のところなのですけれども、これは今月に公的支援に関する競争政策検討小委員会というのが発足していますよね。この委員会というのは、この名称のとおり公的支援によって航空会社間の競争の影響について、来年3月を目途に分析、評価するという委員会になっていますけれども、この競争政策に関する小委員会の議論と今ここで決めようとしている羽田小委員会のこういった破綻事業者の検討事項といいたいまいしょうか、評価項目、これの扱いというのはどういうふうを考え、整理されているのかを教えてくださいたいと思います。

【竹内委員長】 では、お願いできますか。

【事務局】 公的支援と競争政策についての検討小委員会は、まさしく交通政策審議会の航空分科会の中に今月8日から議論を開始していただいているところであります。その中においては公的支援、JALに対して公的支援等を行った、その中身のレビューをするとともに、今後こういう事態が起こったときに公的支援と競争環境の際に何らかの条件等々をつけたほうがいいのかであるとか、それを他国の例、それから、産業再生の手法などの観点から議論いただくという形になっているわけでありまして。

まさしくJALに着目した形で、その支援についてのレビューを行うということです。今後、こういう事態が発生したときに競争環境を確保するためにどのような条件をつけていくのかという指針に参考になるような、そういったことを取りまとめていただくような形になっているということでございます。今回の配分については、まさしく公的支援をするときの条件付けをその別の委員会で議論していただくこととなりますので、その意味で今回とは全くフェーズが、私としては違うのではないかと考えているところでございます。

【竹内委員長】 いかがですか。

【櫻内委員】 フェーズが違うというのは、どういう意味なんですか。次回のそういう枠配分のときから、この公的支援の小委員会の結果を踏まえて適応するかしないかを考えるという意味なのでしょう。そもそも別物だという意味なのでしょう。

【事務局】 もう一つの小委員会のほうは、公的支援を受ける際に競争環境を確保するのに当たってどのようなことを考慮したほうがいいのかというのを競争法の観点、そして企業再生の観点から議論いただくという内容になっているわけでありまして。

【竹内委員長】 というご説明ですが、よろしいでしょうか。

【航空局長】 すみません、今のご質問ですけれども、この競争政策の小委員会という

のは何を求められているかと申しますと、再生に対して公的支援をとるときに、その条件付けがされなかったじゃないかと、こういうご指摘がある。他方で、外国にはそういうことに関してガイドラインなどを設けている例もあるということで、その小委員会については、このガイドラインを含めて、競争政策の小委員会というのは過去にこの当該日本航空に対して行った公的支援、その過程でいろいろな措置をとったことの影響というものを評価、分析をして、そして今後同じような事例が生じたときにどういうふうに考えたらいいいのか、競争環境の整備というのをどういうふうに考えたらいのかということを議論していただくというものでございます。という意味では、今回は当面、発着枠をどういうふうに配分するかというときに、過去にどういう使用状況だったかということの評価ということでございますので、多少、趣旨が異なっているということでございます。

【竹内委員長】 よろしゅうございますか。今のご説明にあるような状況にもあるということも、皆さん、お考え、頭に入れていただいて今の議論になるのだと思いますけれども、先ほどから出ている委員の方々のご意見に関連して、何かご発言はございますでしょうか。

では、矢ヶ崎委員、お願いします。

【矢ヶ崎委員】 すみません、確認をいま一度させていただければと思います。期間を控除するという考え方、私自身は賛成でありまして、よいと思っております。恐らく自分を律するという意味での自律的な経営ができていた期間ということだと解釈いたしますので、それは非常に説明力もあることではないかと思いますが、別添2の全ての評価項目に0.56を乗じるということになるということと理解は正しいでしょうか。

といたしますのも、私が勘違いしていたらぜひご指摘をいただきたいと思うのですが、過去5年間というような文言のある項目について適用されるのかなとイメージを持ちやすいなと思っております。過去5年間という期間が評価項目の見直し、一番右のセルに入っていないものについては、結局、今、でき上がっているものについて判断するという数字になってくると、そこには破綻という状況になりながらも努力をして、今ここまで持ってきたということが織り込まれてくるのかなという気もしております。長々申し上げましたが、全ての項目に乗じられるのか、過去5年といったようなところなのかについて、いま一度確認させてください。

【航空ネットワーク部長】 ご質問、ありがとうございます。私どもの説明も不十分だったと反省しておりますけれども、まず、この評価方式そのものが過去5年間、今回で

言いますと平成19年度から23年度までの間の各航空会社のネットワーク行動についての評価をしましょうということで、5年間の行動がまず評価対象になります。全てが5年間についての数値であるということを前提として、その5年間の姿を見るときに自力で運営していなかった期間は評価の対象とすべきではないだろうということで、今回は控除するという考え方を示しております。

これは確かに先生方からのご指摘があるように、発着枠を使っていなかったから取り上げるという局面でこういう議論をいたしますと、大変ハードな議論かと存じますけれども、今回は新たに増える発着枠を誰にどれだけ渡しましょうかと、こういう議論のときに過去5年間の行動を評価して、誰により多く与えたほうがいいのでしょうかということであるならば、この評価の指標として控除するということはあり得るのではないかとというのが、また皆様にも一定の共通のご理解があったのかなと思って事務局が整理したものでございます。

【竹内委員長】        というような事務局のご理解のもとにこういう案文が出てきたということですが、いや、実はそういう趣旨ではなかったということもあるのかもしれませんが。この点、いかがですか。ほかには、この点についてのご意見はございますでしょうか。多分、今、矢ヶ崎委員のおっしゃったことは、項目によってはちょっと違うこともあるのではないかとというようなことだったと思うのですが、それについては事務局側は、一応、全部一貫してというようなお立場だということだと私自身は整理をしたところではありますけれども、いかがでしょうか。

やっぱりそのまま控除したほうがいいのかというご意見の方はいらっしゃいますか。今のところは、ちょっとそれはというご意見が数名の方からあったところですが、これはなかなか判断が難しいところですね。どうしましょうか。特にご発言がないということで、今のところは、そのままというのでは努力は反映されないものになっているのではないかとご意見が出てきていて、そうではないという意見がまだ出ていないという状況になっています。難しいところですが、ほかにはご意見はありませんか。よろしいですか。

【櫻内委員】        また確認みたいになるかもわからないですが、そうすると、この6ページの破綻事業者の考え方の1.の下の方にありますけれども、会社再建に向け活用した手法を勘案し、当該手法により影響が生じた項目と期間の取り扱いを検討する必要があるということですから、全項目にということであれば、別の言い方をしますと会社再建

に向け活用した手法で、こういう手法であれば全項目に影響は生じないんだというような手法というのは、どういう手法を想定されているかというところについてお尋ねしたいと思いますが。

【航空ネットワーク部長】 今の点につきましては、まず、今回のこの破綻企業の取り扱いの基本が自力で事業活動を継続できたかどうかというところにメルクマールがあるということだと思っております、今回のケースで言えば、会社更生法、公的資金の投入によりまして経営が維持された、運航が継続されたということですので、このケースについて言えば、やはりそれは自力では継続できていなかったという整理になると思っております。

それ以外のケースが今後出てきた場合に、どのようなものがこれに該当するかというのは、申し上げたような運航の継続が自力で維持できていたのかどうかというところをメルクマールにしながら、手法、具体的に判断がされていく、当てはめがされていくものではないかと考えております。現在のところは1つの具体の例しか目の前にございませんので、今回はこういう評価をしても当たるのであろうと、こういうふうと考えております。

【櫻内委員】 ということは、今後、ケース・バイ・ケースで判断していくというふう

に解釈してよろしいでしょうか。

【航空ネットワーク部長】 そうですね。事業の継続性ということを自力でやったかどうかということがメルクマールになるのではないかと報告書のコンセプトではまとめさせていただいたつもりでございます。

【加藤委員】 いいですか。

【竹内委員長】 はい。

【加藤委員】 では、少し確認をさせてください。この資料の別添2に項目としては入っていないわけですね。だから、今回の増枠のみについて、これを当てはめるということだから、新たに項目としては入れていないということですね。

【事務局】 はい。

【加藤委員】 ということでよろしいですね。

【事務局】 はい。

【加藤委員】 次の時、新たに回収などがあるときにはまた別の判断をするという考え方でよろしいのでしょうか。

【事務局】 はい。

【竹内委員長】 そうなった場合に、例えば7ページの9の今後のあり方のところで、1つ目の黒丸のところの4行目かな、「今回の評価基準の考え方が今後長く活用され」とは書いてはありますが、ここはそういう意味では少し考え方を見直さなければいけないということになるのでしょうか。今回の場合はこういうことだということであれば。

【航空ネットワーク部長】 このところは、まず評価基準の考え方の部分は長く活用されることが必要だろうと、これまでもご議論があったように、あまり評価の座標軸がずれてはいけないということで、基本的な考え方は長く活用されつつ、どこかに書いてございますが、必要に応じて項目については時宜を得たような形で見直しを行いながら適用していきましょと、こういうことがよろしいかと思っております。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

いろいろご確認いただいたりとか、ご質問することもおありかと思えますけれども、今の点は、ほかにはいかがでしょうか。

では、逢見委員。

【逢見委員】 私はまだ納得できない点があります。1つは、法的整理についてですが、会社更生法が改正され、和議法から民事再生法になって、この十数年で法的整理の手法が大分変わってきている。この趣旨は、より使いやすくしようと。どうしようもなくなって申し立てられても全く再生の見込みがないという状況よりは、できるだけ法的手法を使って再生させようという趣旨から、法改正がなされてきております。それから、再生手法も多様な手法が取り入れられております。「法的整理や公的支援等」とありますが、「等」の中もいろいろあるわけです。事業譲渡や、債権放棄、あるいは人員削減を入れる場合もあります。その中で法的整理と公的支援と取り入れると、こういう評価のときに、全く飛ばなかったと同じ扱いにされるということであれば、法的な手法をより使ってもらおうとして法改正がなされてきた経緯から言うと、それに逆行することになるのではないかと思います。

今回のJALに関して言えば、プレパッケージ型で法的整理を申し立てているわけです。申し立てた時点で既にある程度スポンサーがどうなるとか、そういうことについて見通しを立てた上で申し立てをしているから、運航について支障があるという形にはならないようにしているわけです。せっかくそうやって国民の足に不便が及ばないようにしようとしていることに対して、結果としてそれを全く評価しないということになるのはどうなのかと。期間を控除するという考え方はいいのですが、私は全項目がそれで控除されるという

ことについては納得いかないし、今後、こういう再生手法を使うということが、当該の事業者にとってためらいになってしまっていて、かえって傷口を深くするようなことが起こり得るのではないかということ懸念いたします。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

ほかにはどうでしょうか。今のところは、例えば0.56、数字のことをあまり言う、ひとり歩きして危険ですけれども、その数字を適用する項目と適用しない項目があるのではないかというのが1つの考え方で、あと1つは、全ての項目にわたって、0.56ではなくて、例えば0.8か何か知りませんが、何かそういうふうにある程度の頑張ってきたところは数値で評価をしてあげようという形にする考え方もあるのかもしれませんが。それは私の勝手な整理なので、間違っていたりとか不適切であれば指摘していただきたいのですが、そういうアイデアがあるのではないかと思います。ほかには何かこの点で、こうやればというご意見はありますでしょうか。

【花岡委員】 今、項目の話と、あと先ほど加藤委員からの質問の答えとして、技術的にその評価の難しさという話があったと思うのですが、数字として示された0.56を、評価項目は11項目あるのですけれども、この11項目を独立で考えていけば、それぞれに0.56掛ければいいので、技術的にはそれほど難しくないのかなと思いました。それで、すごく難しいのは、項目選びのときに、路線を運航した実績に対して支援がなければ運航できなかったのかもしれないという判断です。

じゃあ、どの項目が該当するのだというところですが、経営だけではなくて、確かにネットワークの維持も支援がなければできなかったかもしれないという解釈はできなくはないので、そこまで広げていくと多くの項目が当てはまってしまう。そうだとすると、例えば今この中で言うと安全の確保の2番目、1.の(2)と、あと4ですね。行政処分、これは公的支援と別物だと思うのですけれども、これは運航するか、していないかということにほぼ関係がないことです。運航していなければ事故も起きなかったという話もあるかもしれませんが、それ以外のところは何らかの形で経営とか、ネットワークというのは、支援の関係が全く無関係かというところも難しいところもあるかもしれません。いずれにしても、一括でと考える前に、どこまでが支援の影響があるのかということを考えて、その項目別に先ほどの重みをかけていくという形でも技術的に可能ではないかと思います。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

項目別にそこはもう一つ精査をしていくということが必要なのではないかというお考え

なのだと思います。あるいは先ほど事務局からまとめてくださったように、一律で控除でいいのではないかということを支持されるようなご意見ありませんか。1つの方法としては、もう少し項目別に考えてみたらいかがかというご提案が、今、ほかの委員の方々もそういうことがあったと思いますけれども、そういう形で見直すという方向が可能であるかどうか、いかがでしょうか。一応、政治的ないろいろな条件もありますので、その点は我々わからないものですから、いかがでしょうか。

【航空ネットワーク部長】 これまでのご議論を踏まえて私ども整理したつもりではございましたけれども、今、幾つか大変重要なご指摘をいただいておりますので、もう一度受けとめて、どういうふうな精査ができるのか、できないのかということも含めて、もう一度皆様に個々にご相談をさせていただければと思います。ただ、例えば安全の確保につきましても、結局、その期間、安全を守るためのいろいろな取り組みというものが自力でできたのかということにはなろうかとも思います。

一方、行政処分は、これは受けたか、受けていないかという問題ですから、これは入っているとも言い、入っていないとも言えますので、これはある程度除外してよろしいと思うのですが、そのようにまさに花岡先生もおっしゃっていただいたように、全てのものがある意味では支えられていると見ればみんな支えられているし、支えられていないと言い出すと、みんな支えられていないということにもなるかと思っておりますので、このあたり共通して整理するならば一律同じではないかというのが事務局の考え方ではございます。引き続き個別にご相談をさせていただければと思います。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

こう一堂に会してというチャンスがなかなか、物理的な制約がありますけれども、ただ、委員の方々それぞれご発言された方、されない方、お考えをお持ちだと思うので、もう一度ご確認いただいて、そこで詰めていただくという形でここは引き取らせていただければと思います。今の点、それでよろしゅうございますか。

柳川委員。

【柳川委員】 今の具体的に数字をとというのは、座長に少しご検討いただければいいと思うんです。ただ、報告書としてはやっぱり先ほどからご議論いただいて、私も少し発言したように、これが今回はこういう判断にしても、これが将来的な先ほどの事業再生であるとかの、こういう法的整理のディスインセンティブになってしまっただけではやっぱりまずいのだと思うので、あまり細かく書くと、ほんとうにすごくいろいろなことがあるので書け

ないと思いますけれども、やっぱりディスインセンティブにならないように今後配慮する必要はあるとか、何か検討は必要だとか、何かそういう文言は少し入れられる範囲で検討していただければと思います。

【竹内委員長】      ありがとうございます。

まさに今回の文章上の表現でもそうですし、また、今後検討していくにあたって、ディスインセンティブが引き起こされないような形でのあり方ですね。その点についてもまた各委員ごとにお考えいただいて、ご相談いただければありがたいと思います。

【航空ネットワーク部長】      報告書にもしっかりその形が残るように整理をしたいと思います。またご相談させてください。

【竹内委員長】      ありがとうございます。

では、この場については、差し当たりよろしゅうございますか。もし時間があと残りましたら、何かあればまたということにいたしまして、そのほかの点でもいろいろ議論すべき点があると思うので、ほかの点、お出しいただければと思います。いかがでしょうか。

【花岡委員】      最初に質問させていただいた評点の件なのですが、各項目、持ち点があって、順位をつけていくという話ですが、実は若干問題があるなと思っているのは、例えば1の(3)の①のネットワークのところ、路線数とか旅客キロで、例えば路線数がどれぐらいあったら何点がつくというのだったらまだいいのですけれども、路線数、一番多いから、その1位のキャリアが何点、路線数2番のキャリアが何点とやっていくと、路線数を増やしても既に1位のところは全く点数が増えないわけですよ。ですので、どういう形で路線数がインセンティブとなっているのかという点が気になります。路線数の絶対値が何らかの形で持ち点となるように、例えば100便あったら、それが5点とか、50便だったらそれが比例する形になるのかとか、そのようなイメージがつかないんですけども、どうなっているのでしょうか。

【事務局】      路線数につきましては、先生がおっしゃる形で絶対数があって、それを案分するという形ですので、例えばA社が20あり、B社が10あり、C社が10あるとしますと、合計この点が4点だとすると、A社には2点行き、B社には1点行き、C社には1点行く。そういう形になりますので、これは絶対数を案分する形になるので、路線を増やす努力がそのまま点数に反映されるということになります。

【花岡委員】      わかりました。ありがとうございます。確かにそうなのですが、便差で4点のうちの2点、1点、1点と配分するとやっぱり路線数は丸まってしまいますよね。



【事務局】 そこは小数点以下という形で整数になるわけではありませんので。

【花岡委員】 ああ、そうですか。

【事務局】 はい。そこまで厳密にやっぺいこうと。

【花岡委員】 そこまで厳密にやるということですね。わかりました。

【事務局】 ですから、差はつきます。

【花岡委員】 はい。わかりました。今回の評価項目では、絶対値で評価するものと、あと各社平均を上回っているか、下回っているかという項目との2つ分かれていて、上回っているか、下回っているかというのは、そんなに差がつかないと思うんですね。これは平均なので、平均の上は3社、平均の下は3社みたいな結果が通常だと思いますから、差がつきにくいと思います。平均で評価するのは、11項目のうちの6項目あります。

絶対値で貢献できるのは、この全国規模ネットワークというところなので、そう考えると、ここの項目が全体の評価に結構効いてくるかなという気がして、今おっしゃった形で路線数そのものが点数に反映されるのであれば、まだインセンティブがあると思うのです。けれども、全体的に平均の上か下かというのは、努力の反映はされてきますけれども、あまり差がつかない形になっているので、今後の課題としては平均を上回っているか、下回っているかという評価よりは、むしろネットワークでやっているように路線数、旅客キロとか、何か絶対値でランクづけをしていって、それをそのまま全体の重みの中に配分していったほうが航空会社の努力のインセンティブになるかなと思いました。これはコメントです。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

今の点で私もわからなくなってしまったのですけれども、この項目の中では、その順位に応じて順位で点数がつくということは、そういう項目はないという理解でよろしいんですか。

【事務局】 安全のところは順位に応じた点数だと考えております。

【竹内委員長】 つくと。はい。わかりました。

ほかには。柳川委員、お願いします。

【柳川委員】 たびたびすみません。こういうふうには6社の相対評価をして、何か点をつけていかなければいけない以上、今のような点の振り方をしていかなければいけないのはそのとおりだと思うのですけれども、一応、経済学者なので、本来あるべきところからすると、一応、コメントだけを申し上げさせていただきますと、やっぱりそういう

ところで相対評価をして点をつけて、それを各項目ごとにウエートを多少は変えるにしても足し合わせていくということに関しては、やっぱり評価の仕方としては限界はあるのだろうと思うんですね。これはかなり今のような、どういうふうな形で順位なのか、絶対値なのかで随分変わってきますし、そのときにもどんな形で点数を割るかによって随分違ってきます。

そういう意味では、ここは何といても、こういう形で評価をする以上は、ここの点数のつけ方ということにかなりいろいろ左右されてしまって、そこはこれが正しいというものがなくて、かなりいろいろなやり方があり得るといことの話なのだろうと思います。ですから、なかなかこういうことで、いろいろ我々、どういうことを評価すべきかとか、どういうふうに評価すべきかという議論をしてきたわけですが、結局、最後はやっぱり、こういう話の難しさは、ここで点をつけるという、つけ方によって随分左右されてしまうというところの限界はあるということだけは、これはどう変えてくれということではないのですけれども、そういう限界があるということは、一応、一言指摘させていただきたいと思います。

【竹内委員長】      ありがとうございます。

確かに最後はいつもそういうところになるだろうなと私も思っていたんです。非常に難しいところですが、少なくともこれで何か全てが万全にできたということではなくて、そういう謙虚さはある程度持ち合わせておかなければいけないので、そういうところについて考えておくということは、どこかにちゃんと書いておいたほうがいいかもしれません。必ずしも今回の評価が完全無欠の、今後、未来永劫間違いない方法ですなんてことはまずあり得ませんので、そこは謙虚に考えていただくということが大事かと思います。そういうことで、よりいい方法があれば、もちろんそれは今の場でもお答えいただければありがたいですけれども。

【柳川委員】      追加で教えてください。忘れたことですが、安全のところなのですけれども、安全のところを相対評価で順位でという話があったんですけれども、これは今のところはそれでいいのだと思うんです。ただ、これは将来的な話でいくと安全の項目に関しては、すごくここで大きな問題を起こした会社があったとすると、そこは非常に大きく点が下がるというほうが安全は非常に重要なんだとすると、1つの考え方としてあると思うので、これは今回ではなくて将来にわたって何かやるときには、少し安全の項目は、問題がすごく起きたときには、問題を起こしてもランクが5位か6位になるだけだとあま

り影響が出なくなってしまうので、そこは大きな問題を起こしたときにはガクッと点が下がるようなことを少し入れ込んでおくということも将来的には必要かなと感じました。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

大体、順位でつけるときというのは、そういう問題が出てくるのは今回に限らずよくある話ですから、あくまでより安全で、よりよいサービスとインセンティブという趣旨をもう一度頭に入れておいた上で見ていくということをやっていただければと思いますね。ありがとうございます。

ほかにはいかがでしょうか。櫻内委員。

【櫻内委員】 これも質問なのですが、7ページの評価項目の見直しのところで、ウエートづけの話が真ん中あたりに書いてある。項目ごとによって配点の重みを変え、ウエートづけを行う。先ほどご説明を聞き漏らしたかもしれませんが、別添2のこの評価項目、現行の場合ですと利用者利便の向上の観点から、ここが倍点になっていますが、これは今後も倍点するということでしたっけ、事実関係を教えてください。

【事務局】 平成12年のときの議論で、利用者利便のところは他の項目に加えて倍にしましょうという議論になって、それから要するに評価方法で行っているというのが実態であります。ですので、今回もこの考え方のままでしたら、利用者利便のところは倍点という形になります。ただ、今まで4回議論をいただいている中で、もっと評価したほうが良いという話もあったかと思ひまして、そういったことを踏まえてここでは評価づけという形を入れたという趣旨でございます。

【櫻内委員】 今回も生きているということですか。

【事務局】 はい。基本は生きていると考えているところですので、別添2のところに利用者利便の向上の観点からの評価項目（倍点）というふうに書かせていただいているということでございます。

【櫻内委員】 わかりました。

【竹内委員長】 矢ヶ崎さん、お願いします。

【矢ヶ崎委員】 倍点をつけること自体、そういう仕立ては非常に良いと思うのですが、今回の見直し案では倍点の対象項目がすごく多くて、今回の重点は何なのだろうというのがなかなか見えづらくなってくるというところがあるのかなと思いますので、1.の利用者利便の向上の観点からの評価項目、これ全部が倍点でいいのかどうか、ほかの先生方のご意見も伺ってみたいなと思っております。今回、ネットワークというところを重要視する

のであれば、そのところに重点を置くという考え方もあるのかなと今思っておりますが。

【竹内委員長】 これは各委員の方々のご意見ということなのですから、いかがでしょうか。

【矢ヶ崎委員】 すみません。

【竹内委員長】 いえいえ、大事な議論ではないかと思えます。確かにこの全体の項目のうち、倍点するほうが過半数になっているということですよ。だから、そういう形でいいのだろうかという1つのご提議だと思えますけれども、皆様どうお考えでしょう。一応、これは事務局としては、かつての検討でそういう形でやっていくということがあったので踏襲したということですから、この場で変えることには別に何の問題もないと思えます。そのためには皆さんのご意見をいただかないとなりません、いかがでしょうか。

【花岡委員】 項目の数だけでいきますと、今回、全部で11項目あって、1が7つあるんですね。7つのうちの4つがネットワークに関するものなので、今の矢ヶ崎委員の話でいきますと、この4つを倍点するというのも1つの方法かなとは思いました。単純ですけども、(3)の1、2で4つ項目がありますので、これがネットワークを評価しているとすれば、この4つに対して倍点するという考え方もあると思えます。

【竹内委員長】 今、そういうご提案がありましたけれども、あるいはほかにはいかがですか。

逢見委員、お願いします。

【逢見委員】 私もこれまでの議論の経過から言って、この全体の流れとしてはやっぱりネットワーク形成、あるいは充実をより評価しようということだったのではないかなと思いますので、倍点するとすれば、そこに重点を置くべきだと。つまり、別添2で言えば、1.(3)の①、②とか、そういうところの項目ではないかと思っています。

確認したい点がネットワークに関してあるのですけれども、引き続きよろしいですか。

【竹内委員長】 はい。

【逢見委員】 4ページの上から4行目、二重括弧になっているのですが、地方路線を評価するという中に、地方路線というのは幹線と羽田路線以外の路線は除いたものが地方路線で、その中にまた括弧して離島路線を含むとあるのですが、これは離島路線がどちらに入るのか。離島路線にも2つあるわけです。羽田から離島へ行く路線と、それから、ローカルから離島へ行く路線があるんですね。この離島路線というのは何を指しているんですか。

【事務局】 これはローカルから離島に行く分を含むという形でございます。

【逢見委員】 ローカルから離島へ行く分を含む。

【事務局】 はい。

【逢見委員】 そうすると、羽田から離島へ行くやつは除く。

【事務局】 はい。

【逢見委員】 わかりました。

【竹内委員長】 そこは少し修正、文言をやったほうが、誤解を招くのだったら、そのほうがいいかもしれませんけどね。

【加藤委員】 今のウエートのところですけども、もちろんネットワークは非常に重要だと思っているんです。だから、倍にするというのも政策の継続性とか、これまでの議論から妥当ですけども、もう一つ、最初に競争の促進による利用者利便というのがあったんです。だから、利用者利便という項目で入れるとすれば、このウエートを倍にしても齟齬はないと思います。もっともここは議論が分かれるところで、ネットワークだけで評価するというご判断もあると思いますが、利用者利便の中におけるネットワークの整備という意味で考えてのことですから、1. を含めてもいいと思います。

【竹内委員長】 廻委員、お願いします。

【廻委員】 今のお話のところだと、私はやはり競争の促進とネットワークと両面を見たほうがいいのかということ、前回と同じように1のところは全部入れたほうがいいのではないかなと思います。

【竹内委員長】 加藤委員のおっしゃったやつは。

【加藤委員】 1. です。

【竹内委員長】 1. の全部。だから、従来と変わらないということですね。

【加藤委員】 はい。全部。(1)ではなくて1. です。

【竹内委員長】 というご意見と、1. の(3)のみでいいのではないかということですね。ほか、この点、どうでしょうか。

これは私が聞いてしまっているのかどうか分からないのですけれども、1. の(4)なんですね。新規航空会社に関する話で、これは点数というのはどうつけるのでしょうか。計画がないことということで何点とか、ここはわからないんですけれども。

【事務局】 この点については(4)に配点された点数が、計画がない会社に対してつけられるという形になります。

【竹内委員長】　　そうですか。はい。わかりました。例えばそれが利便性ということに該当するかどうか。言いかえれば、これも倍にしたほうがいいのかどうか。最初の問題意識では、7つというのはかなり多い、倍が多いというのは、多分、矢ヶ崎先生、そういうところをお考えになったと思います。とすると、逆に言うとどこを落としていくかということで見てもいいのかもしれませんが、あるいは落とさないというご意見もあっていいのですけれども、私は4がわからなかったので、お尋ねも兼ねて少し発言しました。

ほか、何かご意見はないでしょうか。これもなかなか考え出すと切りがないことなので大変なんです、一応、今のうちに意見を出していただければ、それで後日またそれぞれ委員で考えていただくということもありますので、今のうちに何かお知恵があればお出しいただきたいと思います。特にはお知恵は出てきませんか。ないですか。よろしいですか。でしたら、今のところ2つご意見が出ていて、1つが従来どおり全部でいいのではないかと、だから、11のうち7、花岡先生が整理してくださいましたが、それでいいのではないかと、というのとネットワークを重視するということではないかというようなご意見が今のところ出ております。

あと、ご発言のない先生方、委員の方々もおありだと思いますが、まだ思案されているのかもしれないので、考えがまとまった段階でということではよろしいでしょうか。今の段階ではですね。特にここでは明確には決められないようですから、この点については少しまた委員ごとにご検討いただくという形で大丈夫ですか。いろいろ事務局に宿題ばかり押しつけて申しわけないですけども。でしたら、そこはもう少し検討して、委員の方々にもお考えをまとめていただければと思います。

ほかにはまだあるかと思いますが、いかがでしょうか。ほかにお気づきの点ございますか。では、加藤委員、お願いします。

【加藤委員】　　全然違う話になるのですが、5ページの地方路線維持のための政策コンテストでございますが、これは政策枠というところに導入するのですが、具体的にはどこまでをお考えでしょうか。これは初めての試みですので、トライ・アンド・エラーが必要かもしれないのですけれども、そういうのを含めてお考えを確認させていただければ。

【事務局】　　従来の政策枠の活用という観点から申しますと、平成22年10月に設けた新規路線開設枠というものと、それから、平成19年11月に設けた国内地方路線枠、これが今は暫定使用の状態になっていますので、この枠を活用してはどうかというのが事務局の提案でございます。

【航空ネットワーク部長】 今日の資料4の参考資料の2ページ目にこれまでの発着枠の配分経緯がございます。その内訳と一番右側に書いたもの手前のところに37便とあって、その一番下に1と黄色い囲いがございますが、これは100席未満の小型機で路線を引きたいという航空会社、地域があれば使えますという枠なのですが、ここはまだ今のところ応募がございませんで、暫定使用をされております。それからもう一つ前の平成19年11月の、これは真ん中あたりに国内地方路線枠というのがございまして、幹線以外でこの路線を使っていいということで2枠用意してございますが、これも希望する航空会社が暫定使用している。こういう暫定使用している枠が合計で3つございますので、これをコンテスト枠という形でコンテストの対象にしてはどうかと考えてございます。

【加藤委員】 それ以外は今のところは考えていないということですね。

【航空ネットワーク部長】 今のところ、対象になり得る枠がありません。

【加藤委員】 3つということですね。

【航空ネットワーク部長】 はい。

【竹内委員長】 それでよろしいですか。ほかにはお気づきの点、ご意見、ご質問等いかがでしょうか。

柳川さん、お願いします。

【柳川委員】 ちょうど皆さん5ページを開いていただいているので、その上のスロットオークションのところなのですが、別添1につけていただいたように課題等を整理していただいたのは非常にありがたいことだと思っておりますが、精緻に検討していくと課題は幾つか出てきているわけで、一番大きいのは発着枠の財産権的な位置づけということで、そこにはやっぱり方法的な手当てが少し必要だということで、今回は導入を見送ったわけですが、ここの先ほどから少しお話しさせていただいたように、現状の評価の仕方というのはかなり自由度があるというか、裁量性がどうしても働いてしまいますので、すごく厳密な形でのスロットオークションがいいかどうかは別にして、こういう考え方を入れていかないと、なかなか今後、何社も増えてきたときに配分するというのは非常に難しくなるのではないかと思います。

ですので、もう少しこの書きぶりをできるだけ、これだと課題の解決方法を含め、引き続き検討を行うこととすべきであると書いてあるので、これだとなかなかすぐにはやらなくてもいいという感じに見える気がするので、できればもう少し早急に何か成果が得られるようとか、この課題の解決が、少なくとも課題の解決方策を、早急に解決方策を検討

できるようにすべきであるというふうに少し文言を変えていただければと思います。

それから、個人的にはこの諸外国における同制度の導入の動向を踏まえてというのは、現実としては重要なのはわかるのですけれども、これはあくまでも個人的な感想としては、外国がやっていないものはやれないというのはなかなか、あんまり個人的には好きではないので、そういうようなことではなく日本としてやるべきかどうかというところで、できれば判断を今後検討していただければと思います。

【竹内委員長】      ありがとうございます。

もう少し前向きな姿勢を書いていただけないかということですね。今の点、特に皆さんご異論がなければ、そういう形でやっていただければと思います。ありがとうございます。

ほかにはいかがですか。櫻内委員、お願いします。

【櫻内委員】      この委員会の最初といいますか、1回目のときにご議論いただきたい論点案というのが1枚物で示されました。そこでは地域活性化の観点とか、産業政策のあり方というような観点で問題提起といいますか、論点としてこういうことをやってほしいというのが示されたのですけれども、今回、その取りまとめ案を拝見していますと、最後の9番ですか、7ページ、今後のあり方というところに例えば3ポツのところの地域活性化、観光への寄与とか、次の8ページの最初のポツのところに産業政策とかというようなことが書いてあって、必要であるとか、重要であるというようなことのメッセージとしては読み取れるのですけれども、評価項目には反映されていない。

先ほどの政策コンテストというのは、まさにそういう考え方で反映されるものだと思うのですが、枠そのものに限界がありますから、本来、意図していたところの一番重要なことが、今後のあり方のところに書かれているのですが、評価項目に反映されていないというところをどう見るか。6社間でせつかく相対評価するわけですから、ぜひともこの9番の今後のあり方に記載されているところを相対評価されるときに念頭に置いていただいて、評価していただきたいなと思います。

【竹内委員長】      今、そういうご意見が出ましたけれども。

【事務局】      ご意見、ありがとうございます。まさしく政策コンテストとかもイメージしながらやっている部分はあるのですが、これは9.は今後のあり方ということで、今後の方針を縛っていく形になりますので、ぜひそういう観点を込めて評価の中に入れていきたいと考えます。

【竹内委員長】      恐らくもちろん、こういうことをなるべく取り入れてやっていく、今



回もそれで考えてきたけれども、ただ、それは今後も継続していかなければいけない点もあるし、また、ここで積み残した課題などもある。さっきのスロットの話なども入るのでしようけれども、そういうのも含めて、今後の展望といいますか、将来の議論のための材料を整理しておこうという場所ではないかと思えます。ただ、今、櫻内委員がおっしゃったような、極力それを反映するという点では、お願いをしたいと思えます。

あと、ついでながら言いますと、ここで私も少し触れましたけれども、「今後、長く活用され」とあるとおり、あまりこれが急激に、5年おきにコロコロ変わると企業としての長期的な経営戦略がゆがんでしまうことがあるので、そういう点も考えて、私はこの「長く活用され」というところは、念頭に書いていただければありがたいなと思っております。

また自分のことを言ってしまったけれども、ほかはいかがでございましょうか。逢見委員、お願いします。

【逢見委員】 ちょうど「今後長く活用され」というものに委員長が触れたので、その点について発言します。基本的にはここで示された考え方が今後長く活用されることが望ましいと思っているのですが、ただ、離島路線のところ、前回は私は低需要路線と生活路線と同じと考えるべきではないということをお願いしたのですけれども、過去の評価として離島路線をどう維持してきたかということが評価に入るのはいいのですが、この考え方が長く活用されるということになると、離島路線を航空会社が内部補助によって維持していくことが、それも今後ずっとそういう考え方でやってほしいというメッセージになってしまうのではないかと、私は、そこは生活路線については公的補助を考えるべきだと思っておりますので、そこまで縛るものではないということをお願いしておきたいと思えます。

【竹内委員長】 今の点。

【事務局】 9.の今後のあり方のところで、今、逢見委員がおっしゃった地方航空ネットワークのあり方について、別の場で検討しなさいという話をいただいている、それについてこの9.の2つ目のポツなのですけれども、評価基準の考え方を踏まえつつ、時宜にかなった具体的な評価基準を検討するという中で調整を図っていくということだと思います。と申しますのは、今、私ども地方航空ネットワーク、どのような形でやるかというのは成案を今持っておりませんので、それを踏まえてからそれは考えていき、修正していくという考えになろうかと考えております。

【竹内委員長】 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。

では、花岡委員、お願いします。

【花岡委員】 私も実は同じようなことを申し上げようと思っていたのですが、1回目に申し上げたのですけれども、地方航空ネットワーク、低需要路線と離島も分けずに考えて、離島を分けてもいいのですけれども分けずに考えて、今、地方路線が激減しそうな状況です。今回のまとめにも、3ページ目に維持すること自体がさらに厳しい状況に置かれていると文言を入れていただきましたが、これを維持するスキームをこの羽田の発着枠の内部補助で考えていくというのは、もう非常に厳しいことは間違いない状況であります。評価指標に入れていくこと自体はいいのですが、これを内部補助でというような意識でネットワークを維持するという形では、これから今後5年おきに評価していくときに、地方航空のネットワークの維持にはもうつながらないような気がしており、それぐらい厳しい状況にあると思っています。

ですので、指標にはぜひ入れていただきたいことは確かなのですけれども、今後のあり方としては、やはり地方航空ネットワークの維持ということについては、これも第1回に申し上げましたけれども、例えば航燃税を目的税化して、それを地方航空ネットワークの維持に使うとか、新しい枠組みをぜひ今すぐにでも考えていただきたいと思います。内部補助というのは幹線でもうかってということなのですから、幹線の競争もどんどん激しくなって、競争促進だけをしていって、そうではない路線を維持するスキームをきちんと評価する意思を持たないと、ほんとうに地方路線は壊滅状態になってしまうかもしれませんので、それをぜひ今後十分考えていただきたいと思います。

【竹内委員長】 では、引き続き柳川委員。

【柳川委員】 今の点、まさにかなり重なる部分があるのですけれども、内部補助がなかなか難しくなっている点、それから、維持がなかなか難しいだけでなく、これが長く考え方が使われるという話でいくと、ますます維持とは違う考え方が必要で、それから、場合によると盛り上がる場所はもっと伸ばしていいのかもしれないし、いろいろな考え方が出て、発想していかざるを得なくて、それが7ページの9.のところにあるのだと思うんですね。

それはこれで結構なのですけれども、ただ、その3ページの4.のところの考え方のところでくると、そこは考え方の最後の丸ポチのところは、現在のネットワークを維持するためのインセンティブを付与するという感じに見えてしまって、ここのこれだけを、これは今回の評価のときにはそれを使いますよという話なんですけれども、これだけが、ここが

ずっと維持されるかのように見えてしまうので、3ページの4のところの記述ぶりと7ページの今後のあり方のところを少し整合性がとれるようにしていただければと思います。

【竹内委員長】　そこは検討させていただいて、修正していただくということでお願いします。

【航空ネットワーク部長】　はい。

【竹内委員長】　ありがとうございます。

そのほか、お気づきの点、いかがでしょうか。丸山委員、お願いします。

【丸山委員】　もう時間が少なくなってきていますので、議長にお願いをしたいのは、大体様子が見えてきたと思いますので、今日はオブザーバーとして参加している各社に要望事項を一言ずつ言っていただいたらどうかと提案したいのですがいかがでしょうか。

【竹内委員長】　そうですか。ほかの委員の方々も構いませんか。そういうことでしたら、事務局のほう、それについて別によろしいですね。でしたら、あまり時間がないので簡潔にお話しただければありがたいと思いますけれども、順番はどうでしょうか。別にこれはあまり関係ないことだと思いますけれども、それでは、順番にこっちから行きますか。私から見て右側から左に向かって、すみません、お願いいたします。

【スターフライヤー】　スターフライヤーとしましては、前回のときもご説明しましたとおり、私ども一番後に参入した組みで、現状、規模もまだ12機にはるかに満たない。また、路線数も現在国内線、3路線しか持っていないということで、今議論された離島とか、そういったところについても、今の現状では何もできないというところですので、そういう中で、今回の羽田の枠が事実上、最後の枠になるというところですので、我々としては先行する各社さんとこの時点で格差を解消していただきたいということで、最大限の枠をお願いしたいということです。

【竹内委員長】　ありがとうございます。

では、今、スターフライヤーさんですね。次は日本航空さん、お願いします。

【日本航空】　弊社の破綻に伴いまして、皆さんにご議論いただきましてありがとうございました。弊社としては、まな板のコイということでございますので、これに対して特別な意見はありません。ほんとうにありがとうございました。しかしながら、先生方、皆様、ご議論をいただきましたとおり、項目の中には皆様のご支援いただいた部分以外の部分というのは確かにあると我々も思っております。特にネットワークの部分、維持をしてまいりましたネットワークの部分、それから安全の部分、最後に行政処分の部分につきま

しては、我々も該当することがない、もしくはそこが軽いのではないかという意見は持っておりますので、引き続き個々のご意見を言っていただく際に十分にご議論いただきたいと、こういうふうに思いますのでよろしくお願いいたします。

以上です。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

では、次、スカイネットアジア航空さん。

【スカイネットアジア航空】 スカイネットアジア航空の高橋でございます。いろいろな多方面からご議論いただきましたのですが、今日の最後の部分で、いわゆる幹線の内部補助ではなかなかもうそれほど長続きしないのではないかと。そういう中で地方路線をどうやって維持するかというお話がございましたが、我々はおくれて入ってきたエアラインとして、幹線にはなかなか入りにくい状況の中で、いわゆる非幹線だけでも何とか維持できないかということで、この10年間チャレンジをしてきて、小さいながらも幹線の内部補助に頼らないで何とか個別路線を維持していくという方針でやってきてまいりましたので、何とかその方向が、小さい規模ですけれども、見えてきたと思いますので、その辺について引き続き温かい視線で見ただけいただければと希望しているところでございます。ありがとうございました。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

では、全日本空輸さん。

【全日本空輸】 議論、ありがとうございます。弊社のほうで主張いたしました羽田空港の多様なネットワークに関しまして、今回、きちんと評価していただける。とりわけ3便以下の路便を評価していただいているということについては感謝を申し上げたいと思っております。加えて新規航空会社の取り扱いについても、私どもそういうお話をさせていただいて、今回もそういう扱いになっていると感謝もしております。それから、破綻事業者の取り扱いについては、これは弊社のほうで少し問題提起させていただいたという中で、今回の中でも破綻期間の取り扱いということで、こういう形でご議論していただいたということは、この先にもつながる。この先の指標になる議論だと思っておりますので、そちらについても感謝申し上げたいと思います。ありがとうございました。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

では、AIRDOさん。

【AIRDO】 発言の機会を与えていただきまして、ありがとうございます。2ペー

ジ目の下から2ポツにコードシェア比率規制について見直しを図る必要があると明記していただきまして、ありがとうございます。積極的な対応を期待しております。

【竹内委員長】 では、最後にスカイマークさん、お願いします。

【スカイマーク】 スカイマークから、5回にわたって大変練られた議論をしていただいたなと思います。感謝しております。ありがとうございました。ただ、この議論と、それから、出てきた数字が乖離があると困りますので、そこの今後の政策と、それから、航空事業にどれだけ役に立つかという、そこをぜひバランスをとって見ていただければありがたいなと。公平な結論を出していただければありがたいなと思っております。よろしくをお願いします。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

それぞれ各社さんからご意見をいただいたところでございますけれども、そろそろ時間も怪しくなってきましたけれども、まだこれだけは言っておきたいというようなご意見がございますでしょうか。

では、矢ヶ崎委員、お願いします。

【矢ヶ崎委員】 文言を修正云々ということではありませんので、事務局の皆さん、ご安心ください。自分が観光分野の有識者として入っているなということを今思い出しまして、ぜひ2つだけコメントを申し上げたいと思っております。

1つは5ページの政策コンテストのところなのですけれども、これからすぐれた提案とは何なのかということについてご検討を重ねていかれると思いますので、そのときにはぜひ搭乗率の補助といった手法だけではなくて、需要創造、あるいは観光需要の特徴である季節変動を平準化するような——いや、すごく難しいことなんです。難しいことなのですが、そういった努力を地域ぐるみで創意工夫のもとに行っていこうという提案を評価できるようなことをお考えいただきたいと思います。また、それを評価する方も有識者の検討会だというふうに前回お聞きはしておりますが、多様な方が入っていただいていたの総合評価ができるようにしていただければ大変観光の分野としてはありがたいかなと思っております。

最後なのですが、7ページの評価方法・評価項目等の見直しの中に多頻度小型化という言葉が出ておりました。これはぜひ観光の観点から言うとセットで考え続けていただきたいなと思っております。といいますのは、単に小型化してしまうだけで供給量が減ってしまいますと、まだまだ個人旅行が増えてきているとは言っても、団体旅行が地方に行っ

いる割合が多いものですから、その団体旅行がある程度のキャパがないとさばけないということになる、供給量減は地方にダイレクトに効いてきてしまうのです。要するに旅行の需要の構造転換がまだうまくいっていない地方にはダイレクトに効いてしまうということもありますので、今、この記載していただいているとおりでぜひお考えをそのまま進めていただければ、旅行商品の組み立ての観点からありがたいと思います。

以上です。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

ほかには。では、加藤委員。

【加藤委員】 1点だけ。地方路線のコンテストですが、この仕組みの1つのメリットは透明性ということにあると思うんですね。だから、どこかに透明性という言葉を入れ込んでいただきたいと希望を述べておきます。

以上です。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

ほか。柳川委員。

【柳川委員】 細かい文言と言えは文言なのですけれども、2ページの最後のところで、将来、新規に参入しようとする航空会社があらわれる場合という話が書かれていて、これで素直に読むと、あらわれる場合には方策について検討を行うというふうに書かれていて、これはあらわれてからこういうルールを検討するという事になっていると、結局、入るほうはなかなか、入ろうとすると何か検討が行われという少し遅いので、これは後の回収・再配分とも絡むのですけれども、結局、どういうルールになっているかでもって入るか、入らないかは決めるので、文言の話はできれば少しそういうふうに修正していただきたいというのと、これは文言以上に多分なかなか難しい問題で、どうやってルールを決めておくのかということも相当今回以上に大変な話なのだろうなと思いますが、少しその辺の検討は今後のあり方の9ページも含めて、ぜひいろいろ検討していただければと思います。

【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か。ありがとうございます。そろそろお時間になってきたところですが、いろいろご意見が出まして、確かに今ありました文言の修正の話もありましたし、少しここを書き加えるかどうかという、この言葉を入れるとか、そういうのもありました。そういうところは各委員ごと、また後でお気づきの点もあるかもしれません。

あと、若干大きいところだと先ほどありました破綻事業者に関しては、整理しておきますと、全ての項目ということではないのではないのかなというのがありましたから、そこをもう一度、各委員の方々のご意見をいただきながら検討をするということと、あとは技術に配点の話で、倍にする、しない。ここも項目をもう少し見てみましょうと、そういう2つのご意見については、皆さん、それ自体に対する、どうもそういう対立等はなく、皆さん大体見解の一致がありますから、そこをもう一つ、各委員、整理をしていただいて、またご意見など伺って、そのところを整理してお出しいただくということが、まあ、大変な宿題ですけども、それをお願いしたいというところかと思います。そのほかは、多様なご意見を出していただいてほんとうありがたいと思います。これでまたより一層よい報告書になるのではないかと私も期待しております。

では、今のような大体の議論を深めまして、今後どう進めていっていいかということになると思うのですが、今後の進め方につきまして、まず事務局のほうからお考えがありましたら、お願いしたいと思います。いかがでしょうか。

【事務局】 本日は、各般にわたるご意見をいただきまして、ありがとうございます。ご意見を踏まえましたが、修正等々については、事務局におきまして早急にその関係する委員の皆様方と個別に調整をしていきたいと考えてございます。実は修正した取りまとめ案について、本来でしたら第6回という形を開いたほうが良いとは思いますが、その一方で、6回目の日程調整をやっていると来年3月からの増便に間に合わないというような状況にもありますので、極力事務局のほうにおいて委員の皆様と個別に調整したものを最終的な形として委員長に報告し、委員長のご判断という形にさせていただければと思っておりますけれども、そのような考え方ではいかがかと考えます。

以上でございます。

【竹内委員長】 ありがとうございます。

今、事務局からありましたとおりで、とにかくこの議論は期限が切られているということがあり、ほんとうはもっときちんと回数を重ねたいところでもありますけれども、物理的な制約だけは、いかんともしがたいところがございます。ただ、事務局のほうから各委員ごとに、もう一度きちんとご意見をいただいて、ちゃんと精査して取りまとめいただけるということでございますから、それ以降のことにつきましては私にご一任いただくということでよろしいでございますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【竹内委員長】 ありがとうございます。では、そういう形で今後は進めていくということにいたしたいと思います。事務局のほうとしては大変だと思えますけれども、早急に修正案につきまして、各委員と調整を図っていただくということをお願いしたいと思います。

では、以上をもちまして本日の議事は終了ということになりますので、進行を事務局のほう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、今回を含めまして5回にわたりまして大変活発にご議論いただきまして、それからまた事前の説明等々でも多大な時間を費やしていただいたことにつきまして、心から御礼申し上げる次第でございます。今後の取りまとめにつきまして、今、委員長ご一任という形にはなりましたが、個別の先生方と調整を十分行った上で対応したいと考えておりますので、その上で委員長にご相談し、最終的な報告書という形で発表させていただきたいと思えます。まだまだおつき合いのほど、よろしくをお願いしたいと考えております。

それから、本日の議事概要、議事録につきましては、皆様方のご了解を得た上で、後日、国土交通省のホームページに掲載したいと考えておりますので、よろしくをお願いいたします。

それでは、第5回を締めるに当たりまして、最後、航空局長の田村よりご挨拶を申し上げます。田村局長、よろしくお願いいたします。

【航空局長】 5回にわたりまして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した。非常に過密な使用状況でございます羽田空港の我が国の国内外のネットワークにおける位置づけというのは非常に大きいものですから、わずか1日当たり25便ではございますけれども、これをできるだけ客観的かつ合理的に、しかも、十分ご議論をいただいた上で評価基準というものを設定しようということで、非常に多様な、重要なお指摘もいただきました。本来ならば、これは最も客観的といいますか、透明なやり方として、先ほどからもご議論いただいておりますように、オークションのようなことというのはあるわけでございますけれども、いろいろご議論いただいている過程でも克服しなければならない課題というものがいろいろあります。

そうしますと、当面、配分というものを客観的かつ合理的にするということでいろいろな、多様な評価項目というものを設定せざるを得ないということでございます。先ほど地方航空ネットワークのご指摘もいただきましたけれども、確かに羽田における幹線等の運



航といいますか、それがその地方航空ネットワークの維持に、ある意味内部補助的に使われてきたというこれまでの経緯というのがございます。しかしながら、この取りまとめの中でも、その企業の努力にも限界があるという記述もさせていただいておりますけれども、かなり状況が変わってきているということでございますので、この地方航空ネットワークのあり方については、先般、立ち上げさせていただきました交通政策審議会の航空分科会基本政策部会の中でもしっかりとご議論をいただいて、なるべく速やかに方向性というものを出していただきたいと思いますと思っております。

それから、今回の場合、非常に難しかったのは破綻事業者の取り扱いということでございます。今後のことを考えますと、企業再生のメカニズムというものが使いやすい状態にならなければいけないという1つの政策的な要請というものはある。他方で、この25便を6事業者にどういうふうに配分していくかというときに、自力で両足で立ってきた事業者との公平性ということもある程度考えなければいけないということで、非常に難しい論点でございますけれども、今日いろいろなご議論もいただきましたので、そういったことも含めまして取りまとめの案に反映させていただければと思います。いずれにいたしましても、今ご指摘をいただきましたことを含めまして、よりよい取りまとめ案にして先生方にまたご相談をさせていただければと思いますので、本日はどうもありがとうございました。

【事務局】      ありがとうございました。

では、以上をもちまして、今回の小委員会はこれにて終了させていただきます。長時間にわたりまして大変ありがとうございました。

— 了 —