

羽田発着枠政策コンテストの 評価基準等に係る論点

国土交通省 航空局
平成25年7月

(地方路線維持のための政策コンテストの検討)

- 発着枠配分におけるスロットオークションの導入には、解決すべき課題がある一方、前述のように、地方航空ネットワークの充実に関しては地域の主体的な役割が期待されること、発着枠配分において競争性の要素を導入することは重要であること等にかんがみ、これらを実現する手法について検討を行った。その結果、既存の政策枠の活用状況を踏まえた上で、当該政策枠を活用し、地域が航空会社とのパートナーシップにより実施する地方航空ネットワークの充実のための取組みの提案に関してコンテストを実施し、優れた提案を評価して発着枠を付与する手段の導入を検討するべきとの結論に至った。
- これまでも各地域は航空路線の充実のため、地域の実情に応じた利用促進方策の実施や、地域と航空会社がりスクを分担して路線維持を行う仕組みの導入など、様々な役割を担ってきている。
- このような手段の導入は、地域による主体的・先進的な取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各地域の取組みの高度化を促すものであり、発着枠の配分における競争性導入及びその効率的使用に資するものである。実際の提案にあたっては観光等の地域活性化に向けた創意工夫に満ちた優れた取組みを期待したい。また、コンテストの実施に際しては、透明性を確保するとともに、地域による取組みの将来的な実効性の確保、新たな地域による優れた提案の可能性及び制度的枠組みに対する検証等の観点から、予め評価基準を定めた上で実施し、2～3年程度を目安として一定の時期を定めて、その取組みの実施状況を随時モニターするとともに、効果等を評価・分析の上、必要に応じて制度の見直し、再実施等を検討するべきである。

政策コンテストの考え方について

- エアラインを誘致するために地域と地域が競争する、地域が観光振興などいろいろとプランを練って、エアライン乗り入れの誘致競争をする、そういった競争性もあるのではないか。
- 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。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うか、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。
- せっかく政策枠というのがあるんですから、そこで地方と航空会社のコラボを審査するような仕組みを入れ、将来の実効性というのを評価していくというような方法もあるのではないか。
- 航空事業者だけではなくて地域、それから、関連産業と一緒にどういう知恵を振り絞って枠の活用をしていくのか。ベストプラクティスのつくり込みを念頭に置いたようなコンテストや企画提案のようなことをやっていけたら非常にメッセージ性のある取り組みになるのではないか。

対象路線や取組等について

- 幹線等の路線でこういう知恵を振り絞りましたというよりは、恐らくは旅客数が40万人以下程度の路線が企画提案の対象になるのではないか。
- 提案の内容に観光流動を振興させるといったところが非常に多くなってくると思いますが、そういうことを考えますと日に3便以上あったほうが知恵も絞りやすいのではないか。
- 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っており、そういった観点から、空港側が努力して航空会社と取り組んでいるということを何らか評価の視点に入れるというのは大切なこと。
- 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、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考えていただきたい。

目的

羽田発着枠配分基準検討小委員会（以下「小委員会」という。）における提言を踏まえ、航空会社の自助努力のみでは路線の維持・充実が困難な低需要路線について、地域と航空会社による路線充実に係る共同提案について評価を行い、優れた提案の路線に対して羽田空港国内線発着枠を配分することを通じて、

- ① 首都圏へのアクセシビリティ改善を通じた住民生活の利便性向上及び地域の活性化
- ② 路線充実に向けた地域の取組へのインセンティブの付与及び地域間競争の要素を通じた地域の取組の高度化
- ③ 航空会社の自助努力のみに頼らない、地域の主体的な取組みによる地方路線の充実に資するものとする。

対象発着枠

- 今回実施する政策コンテストの対象となる発着枠は、小委員会の提言を踏まえ、現在暫定的に使用されている「新規路線開設枠」、「国内地方路線枠」の政策枠3便分とする（以下「コンテスト枠」という。）。
- コンテスト枠は、政策コンテストにより選定された提案路線を運航予定の航空会社に対して、当該提案路線に使用することを条件として付与するものとし、平成26年夏ダイヤ（3月30日～）より使用出来るものとする。

提案主体

- 地域が航空会社とのパートナーシップにより実施する取組を評価するとともに、提案の実現可能性を担保する観点から、提案にあたっては、地方公共団体又は当該地方公共団体が会員である協議会等の団体が、航空運送事業者と共同で提案するものとすべきか。または、地方公共団体等による単独での提案を認めるべきか。

提案対象路線

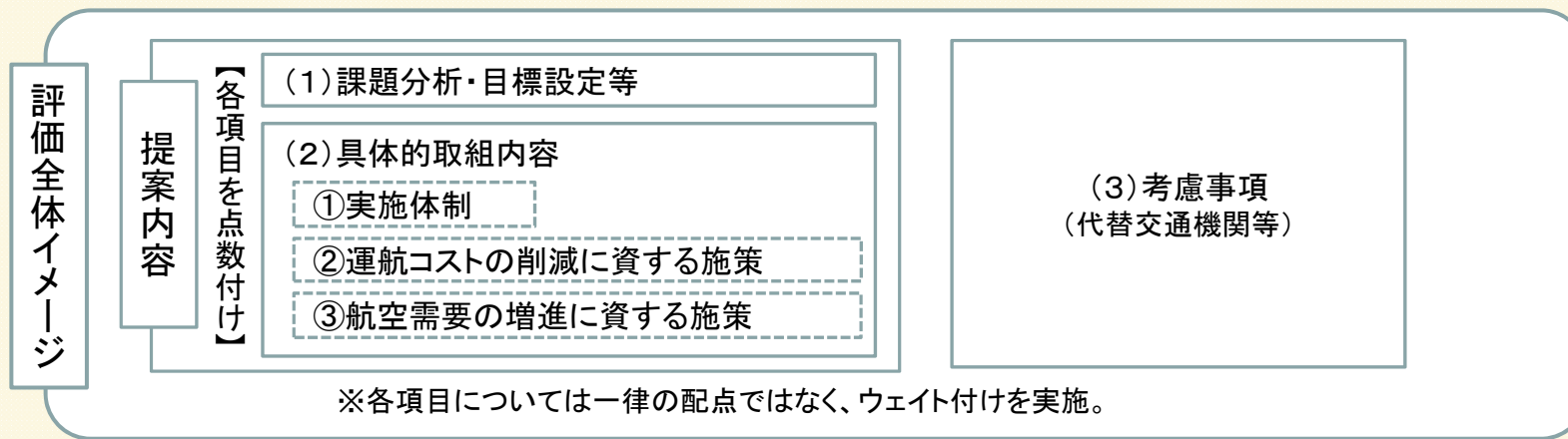
- 小需要路線の充実を図る観点から、1便・3便ルール対象路線の増便（又は新規開設）を対象とすべきか。または、市場における競争が十分でないと考えられるシングルトラック路線の増便（又は新規開設）を対象としつつ、1便・3便ルール対象路線の増便（又は新規開設）を優遇すべきか。それとも、対象路線を特に限定しないとすべきか。

コンテスト枠の使用期間等

- コンテスト枠の使用期間について、取組の効果を評価するためには一定の期間が必要があること、コンテスト方式による発着枠の配分方法を今回初めて導入することを勘案し、2年間（平成26年夏ダイヤ～平成27年冬ダイヤ）としてはどうか。
※平成28年以降の取扱いについては、平成27年夏ダイヤ途中までの成果を検証し、継続使用、コンテストの再実施等を判断。
- また、需要の季節変動等により、路線によってはコンテスト枠を通年で使用することが困難な場合が想定されるが、そのような路線・提案の取扱いをどう考えるべきか。
- 一方、より意欲のある地方公共団体等の取組を支援する観点から、提案可能なコンテスト枠の使用数を1便分に限らず、2便又は3便分を認めるべきか。

評価の全体像

- 提案路線における増便等に向けた (1) 課題分析・目標設定等、(2) 取組内容（実施体制、供給サイド（コストの削減）・需要サイド（需要の増進）への施策）を評価・点数付けするとともに、羽田路線の当該地域における重要性や発着枠の効率使用等の観点から、(3) 代替交通機関の影響等について考慮し、調整してはどうか。



課題分析・目標設定等の評価基準

課題分析・目標設定等の評価に当たっては、以下の点を主に評価してはどうか。

- コンテストにより達成する目的が、路線の活用促進に留まらず 地域全体の活性化に繋がるものか。
- これまでの取組の評価、社会経済状況の変化、今後の需要見込み等、当該路線の現状について具体的かつ定量的な分析が行われているか。また、現状分析を踏まえ、増便等に向けた課題が具体的かつ整合的に設定されているか。
- 課題分析に基づき、具体的かつ実現可能な目標設定（インバウンド・アウトバウンド別／観光・ビジネス別旅客数、ロードファクター、達成時期等）がされているか。
- 目標達成に向け、取組全体の具体的かつ整合的な工程表が作成されているか。

実施体制に関する評価基準

実施体制の評価に当たっては、以下の点を主に評価してはどうか。

- 地方公共団体が主体的に取り組みつつ、地域企業、経済団体、NPO等多様かつ広域的な関係者と連携する体制が取れているか。
- 持続的かつ具体的な推進体制（組織体制・役割分担等）が確保できているか。
- 地元のみならず首都圏にも十分な人員を配置するなど、インバウンド・アウトバウンドの双方を意識した十分な要員体制が確保されているか。

具体的施策に関する評価基準

具体的施策の評価に当たっては、以下の点を主に評価してはどうか。

【共通の観点】

- 他地域における良例となるような先進性を有しているか。
- 過去の実績も踏まえ、実現可能かつ目標達成後も見据えた持続的な施策が想定されているか。
- 航空会社と地域が互いにリスクを共有するような仕組み（搭乗率保証等）が想定されているか。

【運航コストの削減に資する施策に関して】

- 具体的に運航コスト低減に資する施策（施設使用料の低減、ナイトステイ費用の助成等）が行われるか。

【航空需要の増進に資する施策に関して】

- 観光・ビジネス、インバウンド・アウトバウンド等のターゲット毎に効果的な施策が行われるか。
- 具体的に利用者の増加に結びつくと考えられる施策（観光商品の造成・広告、運賃助成、企業利用への働きかけ、空港アクセスの改善等）が行われるか。
- 高需要期における対策だけでなく閑散期対策など需要平準化の視点が盛り込まれているか。

評価に当たって考慮すべき事項

実施体制等提案内容の評価に加え、以下のような提案路線の特性等について考慮し、評価を調整してはどうか。

【効率性の観点】

- 現在の路線規模を踏まえつつ、旅行商品の造成等の観点から、より利用者利便性が高まると考えられる増便等について優先して評価すべきか否か。

(0→1便、1→2便、2→3便、3→4便等、同列に扱って良いのか。)

【公平性の観点】

- 地域における航空便の重要性を勘案するため、当該地域と東京間の旅客流動における航空と他交通機関との機関分担率を考慮し、航空の占める割合の高い地域を優先して評価すべきか否か。

(また、将来的な幹線交通網の変化(新幹線の開通等)を評価に考慮すべきか否か。)

- 羽田空港とのアクセスについて、経路便を使用しても十分なアクセスを確保出来ない空港について優先して評価すべきか否か。

提案の評価手法について

- 評価に当たっては、各項目について評価基準毎に評価(3を基準、5を最も高い評価とし、1~5で評価)を実施した上で、当該項目の評価割合に当該項目の配点を乗ずることによってはどうか。

【例】

項目1(10点):評価基準①=3、評価基準②=2 → $(3+2) / 10 \times 10 = 5$ 点

項目2(30点):評価基準①=4、評価基準②=3、評価基準③=5

→ $(4+3+5) / 15 \times 30 = 24$ 点

提案項目・評価基準のイメージ(案)

提案内容項目		評価基準	評価(1~5)	配点	得点 (評価計/評価最大値×配点)	
1 分析・増便等に向けた課題	(1) 政策コンテストへの応募の目的・趣旨	・コンテスト枠を使用して増便又は新規開設を行うことにより達成したい政策目的が具体的かつ明確か。	(例)3	(例)5	3.5	
		・目的が、当該路線の活用促進に留まらず、地域全体の活性化に繋がるものか。	(例)4			
	(2) 増便等に向けた課題分析	・これまでの取組の評価、過去からの社会経済状況の変化、今後の需要見込み等、当該路線の現状について具体的かつ定量的な分析が行われているか。				
		・現状分析を踏まえ、増便等に向けた課題が具体的かつ整合的に設定されているか。				
(3) 増便等後の目標設定(旅客数・利用率等)	・課題分析に基づき、具体的かつ実現可能な目標設定(インバウンド・アウトバウンド別/観光・ビジネス別旅客数、ロードファクター、達成時期等)がされているか。					
(4) 目標達成に向けた全体の工程表	・目標達成に向け、取組全体の具体的かつ整合的な工程表が作成されているか。					
		1. 計				
2 増便等に向けた具体的取組	(1) 実施に向けた具体的体制	・地方公共団体が主体的に取り組みつつ、地域企業、経済団体、NPO等多様かつ広域的な関係者と連携する体制が取れているか。				
		・持続的かつ具体的な推進体制(組織体制・役割分担等)が確保できているか。				
		・地元のみならず首都圏にも十分な人員を配置するなど、インバウンド・アウトバウンドの双方を意識した十分な要員体制が確保されているか。				
	(2) 運航コストの削減のための施策	① ●●●の削減 ・施策内容、予算見込み、スケジュール、目標 等	・具体的に航空会社の運航コスト低減に資する取組が行われるか。			
		② ...	・航空会社と地域が互いにリスクを共有するような仕組みが行われるか。			
		③ ...	・他地域における良例となるような先進性を有しているか。			
	(3) 観光・ビジネス等需要の開拓に向けた施策	① ××への助成 ・施策内容、予算見込み、スケジュール、目標 等	・過去の実績も踏まえ、実現可能かつ目標達成後も見据えた持続的な提案となっているか。			
			・観光・ビジネス、インバウンド・アウトバウンド等のターゲット毎に効果的な施策が行われるか。			
			・航空会社と地域が互いにリスクを共有するような仕組みが行われるか。			
・具体的に利用者の増加に効果的と考えられる施策(観光商品の造成・広告、運賃助成、企業利用の促進、空港アクセスの改善 等)が行われるか。						
・高需要期だけでなく閑散期対策など需要平準化の視点が盛り込まれているか。						
・他地域における良例となるような先進性を有しているか。						
	・過去の実績も踏まえ、実現可能かつ目標達成後も見据えた持続的な提案となっているか。					
		2. 計				
		1. 2. 計				
3 き 事 項 考 慮 す べ	(1) 路線規模と増便等による利便性の向上【効率性】	・現在の路線規模を踏まえ、利用者利便性がより高まると考えられる増便等について考慮				
	(2) 他交通機関との代替性【公平性】	・当該地域と東京間の旅客流動における航空便の重要性(他交通機関との機関分担率)の考慮				
	(3) 経由便による代替性【公平性】	・羽田直行便以外の経由便による羽田空港へのアクセス可能性の考慮				
		3. 計				
		合計点				

※評価にあたっては、3を標準点とし、5を最も高い評価、1を最も低い評価とする。

※コンテスト枠を季節運航することを認める場合は、合計点×(運航日数/365)として評価を調整してはどうか。