

羽田発着枠配分基準検討小委員会（第2回） 議事概要

1. 日 時 : 平成31年3月12日（火）10時～12時
2. 場 所 : 中央合同庁舎3号館 国土交通省11階特別会議室
3. 出席者（50音順、敬称略）
 - [委員長] 竹内健蔵
 - [委 員] 安藤和代、大橋弘、加藤一誠、矢ヶ崎紀子
 - [オブザーバー] ANA、JAL、SKY、ADO、SNJ、SFJ
 - [ヒアリング対象会社] オブザーバー6社
 - [事務局] 航空ネットワーク部長、航空事業課長 他
4. 議事
航空会社からのヒアリング
5. 議事経過
ヒアリング対象会社より意見を聴取した後、委員による質疑応答・意見交換がなされた。

【主なご意見】

＜基本的考え方＞

- ・羽田発着枠は、その希少性ゆえに、公益・国益に資するような利用の仕方を検討すべきであり、利用目的に照らして効率的に利用されているかどうか議論することが必要。
- ・競争促進は、発着枠利用における前提条件として不可欠であり、競争促進により消費者の多様な選択肢を確保することが必要である。その上で観光立国や地方創生を目指すべきではないか。

＜発着枠の回収について＞

- ・抑制的な回収を希望する方針は、どの会社もおおむね共通しているが、回収対象から除外すべきものについての考え方を教えて欲しい。
- ・一部の特定既存航空会社から、回収対象から新規優先枠を除いてほしいとの意見があったが、新規優先枠を回収対象から除外しない方が、特定既存

航空会社に対し配分される枠が増えることもあるのではないかと。

<評価方法・評価基準について>

- ・ 運賃を評価基準に入れる場合、航空会社が運賃水準について約束し、それが実施されているか監視する必要があるが、実行性が課題ではないか。
- ・ 会社の顧客満足度調査は、結果がサンプルに依存しやすく、調査主体が民間企業でもあり、客観的な指標とは言い難く、評価基準にするのは適当ではないのではないかと。
- ・ 会社が過去に事業破綻したといった事象ではなく、評価時に設定した目的の達成状況を評価する方が、評価制度として妥当ではないかと。

<際内乗り継ぎ改善枠について>

- ・ 際内乗り継ぎ改善枠の設定当時から関西空港を取り巻く状況は変化したものの、海外から関空を経由し首都圏に向かうインバウンド旅客の送客、首都圏から関空を経由し海外に向かうアウトバウンド旅客の送客の両方に使われている枠であり、設定当時から引き続き今も利用者利便向上に資するものと理解。

<1便・3便ルールについて>

- ・ 1便・3便ルールは、少便数路線の維持に対して配慮したものであるが、一方で自治体の自助努力が促されないという弊害があると聞いている。それを踏まえ羽田発着枠政策コンテストが導入されたが、現場を知っている航空会社の立場からの意見を知りたい。

<訪日外国人誘客について>

- ・ 今後5年間で、訪日外国人を地方に誘客することが国としてさらに重要になるという認識は、どの航空会社も共通して持っている。
- ・ 訪日外国人を地方に誘客し、国内を周遊してもらう上で、最も普及している手段はJAPAN RAIL PASSであるが、これとは異なる航空の利便性も考慮にいった上で、空を使っても周遊させる取組が望ましい。

<スロットオークションについて>

- ・ オークションについては、黒字の路線を対象にオークションを行い、オークションで生じた収益を地方路線の維持に充てるという考え方もあるので

はないか。

以上