

るかと思うが、消費者にとっては、安全で利便性の高い運航の実現が最も重要であるため、活用に向けてはその観点から効率的に進めていただきたい。

- リモートでの整備業務の実施について方針が示されたが、DX の活用により、整備の効率化・高度化が進めば、場合によっては整備の考え方を抜本的に見直す機会になる。DX の更なる活用を見据え、広がりのある形で取組を進めるべき。

<競争環境のあり方について>

- 羽田発着枠の配分先や配分数が決定した直後に、略奪的な運賃の設定や競争制限的な行為が行われて次期の配分までそのままの状態が続いてしまう可能性もあり得る。そのような場合の対応策についても検討しつつ、継続的に競争環境のモニタリングを行うことが必要ではないか。

<航空輸送サービス等に関する論点について>

- 航空行政のもとで競争環境を整備するべきであり、そのための体制づくりが必要。運賃の状況については、実勢運賃で把握する必要がある、今後のデータ基盤の一つとしても重要であることから、航空会社にもモニタリングに協力いただきたい。
- 競争緩和的な措置により減便が発生すると、不当な値上げが行われる可能性もあるため、略奪的運賃の観点だけではなく不当な値上げでないかという観点においても運賃の監視が必要。
- 機内持込手荷物の制限の厳格化は定時性向上に効果的だと考えるため、厳しく実施して欲しい。実施にあたっては、利用者の利便性確保の観点から予約時や空港での徹底的な案内が必要。
- 曜日運航や期間減便は、航空会社にとってメリットがあるのであれば進めてほしい。航空は他の公共交通機関と違い予約制なので、運休日があることの影響は限定的であると考ええる。

<とりまとめに向けた骨子（案）について>

- 「5. さらなる需要獲得やサービス向上に向けた方策（1）インバウンド旅客の積極的な取込み」については、需要の確実な獲得という趣旨を踏まえて、表現を工夫していただきたい。
- この会議では、単なる協調・協業ではなく、ネットワークの維持や利用者利便の確保の観点における協調・協業の議論をしているため、とりまとめにおいてもその観点が抜け落ちないように留意いただきたい。