

4 IT・エネルギー・運輸

(1) 通信・放送分野

公共放送としてのNHKの在り方について

ア NHKのガバナンス強化【平成 19 年度措置】

視聴者に信頼されるNHKであり続けるために、「通信・放送の在り方に関する政府与党合意(平成 18 年 6 月 20 日)」（以下、「政府与党合意」と言う。）にある「経営委員会の抜本的な改革を行う」べく、経営委員会の監督権限の明確化、経営委員会の議決事項の見直し、監査委員会の設置、経営委員の一部常勤化、経営委員会の事務局の設置等ガバナンス強化に資する所要の制度整備を行う。

さらに、NHKにおいては自主的に、「NHK 3 か年経営計画」の初年度上半期を終えて」（平成 18 年 10 月 24 日）記載の、「視聴者のみなさまの声を番組や経営に反映する「ふれあいミーティング」「CS 向上活動」を推進」することは言うに及ばず、その効果を不断に検証し、現行の取組による効果が不十分と判断された場合は、視聴者の声がより良く反映される新たな方策を速やかに導入する。

(ITウ)

イ 保有チャンネル数の在り方の検討【平成 23 年までのデジタル放送への移行完了時まで措置】

「政府与党合意」において、「保有チャンネル(8波)の削減については、難視聴解消のためのチャンネル以外の衛星放送を対象に、削減後のチャンネルがこれまで以上に有効活用されるよう、十分詰めた検討を行う。」とされている。

この点を踏まえた上で、現在保有しているチャンネルのうち、特に衛星放送3波については、平成 23 年までに再編成を行う。(ITウ)

ウ 受信料で成り立つ公共放送の在り方の検討【平成 18 年度検討開始、結論を得たものから逐次実施】

受信料の公平負担の確保に向け、現在NHKは受信料未払い者に対する民事手続を具体的に進めている段階にあるが、全ての未払い・未契約者を対象とする場合、予算面等の観点から現実的ではない。したがって實際上、民事手続対象者を絞らざるを得ないが、「対象者の抽出」によって新たな不公平感が生じかねない。

一方、NHKは公平負担の徹底のために、BS デジタル放送において、B-CAS カードの機能を利用した「受信確認メッセージ」による周知を視聴者に促し

ている。本システムは、BSデジタル放送が受信可能な全ての視聴者に対して周知を行うことが可能であることから、公平負担の徹底を図るためには本システムの更なる有効活用が望ましい。

そこで、「受信確認メッセージ」の表示内容や表示位置・サイズの見直し、さらには、受信機設置・受信料支払状況の確認を適切に行うためのコールセンター等の充実等、本システムの効果をより高めるための見直しを行う。また、放送の完全デジタル化が完了した場合には、地上放送についても公平負担の徹底を図る観点から、何らかの「受信確認メッセージ」の実施可能性について検討する。(ITウ)

放送事業に関する規制の見直し

ア マスメディア集中排除原則の緩和【平成 19 年度措置】

民放の経営基盤を強化するため、「政府与党合意」に基づき、一定の範囲で複数の放送事業者を子会社とする放送持株会社を活用することを可能とするための制度整備等を行う。(ITウ)

イ 地域性の高い自主制作番組比率の向上【平成 18 年度検討・平成 19 年度結論】

マスメディア集中排除原則の緩和により経営基盤を強化しつつ、地域性を確保していくためには、現状約 12.8% (平成 15 年再免許時)にとどまっているローカル番組比率を向上させていく必要がある。特に、デジタル放送への移行により、比較的低廉なコストで地域の特色あるデータ放送が実現可能となること、インターネットと連携することで地域的な公共アプリケーションをデジタル放送インフラ上で実現できること等を地上デジタル放送のメリットとして生かしていくこととする。(ITウ)

ウ 放送事業者の放送番組の外部調達増大【平成 18 年度検討・平成 19 年度結論】

「政府与党合意」のとおり、放送事業者が外部調達の増大に努めることを期待する。また、「政府与党合意」において、その形成を進めるとされているコンテンツ取引市場に関しては、現在の検討を更に促進する。(ITウ)

エ 地上デジタル放送網の整備【平成 23 年までのデジタル放送移行までに措置】

多チャンネル化、高画質化、高機能化等、視聴者の利便性や満足度が格段に向上することが期待され、また、周辺産業との融合等により、放送産業の更なる発展の可能性を有している地上放送のデジタル化については、平成 15 年放送局の

再免許に当たり、総務大臣が「2011年までにデジタル放送へ完全移行するよう、放送のデジタル化に積極的に取り組むよう務めること。」と要請していること、また、サービスの提供主体者がそのビジネスを展開する上で自ら必要な投資をすることが社会通念上合理的であるとの認識に立って、アナログ波の視聴者の利便が損なわれないよう、現在アナログ波でカバーされている放送地域と同等の範囲を、地上放送事業者自らがカバーするよう注視し、平成23年までに完全デジタル化を実現する。(I T ア)

オ 放送事業者の事業展開の自由度の拡大【平成19年度検討・結論】

地上放送のデジタル化への円滑な移行に向けて、独自の魅力ある番組を増やすため、アナログ放送とのサイマル放送比率を3分の2以上とする基準や一定割合以上はハイビジョン放送とする現行の基準の緩和を検討する。(I T ウ)

カ 地上・衛星デジタル放送のコンテンツの有効活用【平成19年度結論】

現在の地上・衛星デジタル放送では、全ての放送番組について、いわゆる「コピーワンス」ルールが課されており、録画視聴や再利用の制約となる場合があるという指摘がある。放送されるコンテンツの内容・性格は多種多様であり、著作・制作者の権利を厳格に保護する必要のある番組もあれば、柔軟な私的録画・再利用を認めることによってかえってその社会的価値を増す番組もあると考えられる。現在の我が国の、いわゆる「コピーワンス」ルールは、権利保護を重視するあまり、視聴者の柔軟な私的録画・再利用に制約を課しているという指摘がある。この点を検証しつつ、著作・制作者の権利保護とデジタル放送コンテンツの柔軟な私的録画視聴、再利用の両立の実現に向けたシステム・環境作りについて、既に政府内に、権利者、視聴者等にも開かれた検討の場が設置されたところであるが、引き続き、検討を推進する。その際、透明性向上、競争促進の観点から、現在の一定の枠組みにおける放送関連機器・システムの規格、運用決定プロセスを見直し、視聴者の声も反映されるよう、留意する。(I T ウ)

キ 衛星放送分野の活性化と普及促進【逐次実施、平成19年度までに一定の結論】

有料の多チャンネル専門放送を中心とするCSデジタル放送においては、委託放送事業者・衛星役務利用放送事業者(以下「衛星放送事業者」という。)衛星事業者に加え、プラットフォーム事業者の存在が視聴者の利便性向上やCSデジタル放送産業全体の発展に不可欠の存在として事業形成に寄与してきた。プラットフォーム事業者は、衛星放送事業者からの委託を受けて、受信者との契約や苦情対応を含む顧客管理業務を代行するほか、サービスのバンドル化・ワンストップ

ブ化等のサービスを展開しており、ビジネス展開上最も重要な情報の1つである視聴者の声・嗜好を直接確認することができる立場であることから、今後のCS放送の更なる普及促進を目指す上で非常に重要な存在となる。一方でCS放送発足時は複数のプラットフォーム事業者が存在したものの、数度にわたる合従連衡により、現在は実質的には1社みの事業展開となっている。その結果、CS放送事業が形成するそのビジネスモデル面、及び、特定の市場での独占的な立場であることの両面から、現在のプラットフォーム事業者は衛星放送事業者に対し、優越的な地位を有していると考えられる。

したがって、CSデジタル放送産業全体の活性化と普及促進及び視聴者保護の観点から、プラットフォーム事業の在り方について、(社)衛星放送協会内に設置された「プラットフォームの在り方に関する協議会」において見直されている「衛星放送に関するプラットフォーム業務に係るガイドライン」の運用状況を注視する一方で、プラットフォーム事業者の制度上の位置付けを明確化すること等を検討する。(ITウ)

通信事業における競争の促進

ア 市場構造等の監視【引き続き注視】

「規制改革・民間開放推進3か年計画(再改定)」(平成18年3月31日閣議決定)(以下、「3か年計画(再改定)」という。)においては「依然として東・西NTTが他事業者のサービス提供に不可欠な設備を保有している市場構造に変わりはなく、最近の動きがその構造によってどのような影響を受けるのかについては、NTTの中期経営戦略に基づく対応を含めて、なお注視する必要がある」とされている。また、18年3月末のNTTの平成18年度事業計画の認可に際して、次世代ネットワークの構築等NTTグループの中期経営戦略の具体化に当たって公正競争条件の確保という観点から条件が付されているところであり、公正な競争の促進に向けて引き続き注視し、必要に応じて適切な措置を講ずる。(ITイ)

イ 公正競争確保のための諸施策の徹底

「3か年計画(再改定)」においては「現行の接続会計がネットワーク構造の変化(IP網の比重の高まりや次世代ネットワークへの移行)に対応しているかの検証等を行い、必要に応じて見直し、措置等を講ずる」とされているが、高度で多様な通信サービスを低廉なコストで利用できる環境を確保するためには、「政府与党合意」にあるようにNTT東西会社のネットワークのオープン化など必要な公正競争ルールの整備等を図る必要がある。したがって、市場支配力の濫用を防

止する観点から、総務省が平成 18 年 9 月に策定した「新競争促進プログラム 2010」に従い、市場構造の変化に対応し得るドミナント規制の適正な運用や次世代網に係る接続ルールの整備等、早急な制度整備を行うとともに、NTT東西とNTTドコモの連携に係る公正競争要件を含め上記事項について速やかに結論を得て必要な措置を講ずる。【平成 18 年度検討開始、結論を得たものから逐次実施】
(ITイ)

通信・放送の融合に対応した制度の整備

ア インターネット配信の著作権法上の位置付け【引き続き検討、遅くとも平成 23 年までに一定の結論】

IPマルチキャスト放送は、国民が魅力あるコンテンツを自ら望む手段で享受できる有用な手段の 1 つであり、その普及が望まれている状況にある。こうした中、IPマルチキャスト放送による地上デジタル放送の同時再送信については、平成 18 年の臨時国会において、著作権法の一部を改正する法律が可決・成立し、著作権法上「有線放送」と同様の取扱いとすることが定められたところである。

したがって、IPマルチキャスト放送による「自主放送」についても事業の実態の推移や放送法制における位置付け等に留意しつつ引き続き検討し、遅くとも放送が完全デジタル化される平成 23 年 7 月までには一定の結論を得る。

また、IPマルチキャスト方式のみならず、放送法制上の「放送」全般の取扱いについても併せて検討し、一定の結論を得る。(ITウ)

イ 通信と放送の融合に対応した法体系の見直し【平成 22 年までに結論】

「政府与党合意」において「通信と放送に関する総合的な法体系について、基幹放送の概念の維持を前提に早急に検討に着手」とされていることを踏まえ、通信・放送の伝送機能に関する規律のあり方など融合時代に相応しい法体系の在り方について検討する。(ITウ)

(2) エネルギー分野

エネルギー分野については、エネルギー政策基本法（平成 14 年法律第 71 号）に定められているとおり、「安定供給の確保」、「環境への適合」を十分考慮した上で、エネルギー市場の制度改革を進めるとともに、我が国の実情に適合する形での市場原理の活用策を設計する姿勢が重要である。また、市場原理を活用する中で、安全の確保をおろそかにすることがあってはならず、国及び事業者は、それぞれの責務を果たすことにより、安全の確保を確実に行うことが必要である。

こうした考え方を踏まえて、以下の項目について検討する。

電気事業分野

ア 電気事業における自由化範囲の拡大

平成 17 年 4 月、全ての高圧需要家まで電気事業分野の小売自由化範囲が拡大されたことにより、新規事業者のビジネスチャンスは順次拡大している。こうした状況を踏まえ、電気事業分野における一層の競争促進を図るため、平成 19 年を目途に家庭用を含む小規模需要家までの全面自由化について検討を開始し、早期に結論を得る。**【平成 19 年度検討開始、早期に結論】**(エネ ア a)

イ 卸電力取引所の活性化

平成 17 年 4 月に創設された卸電力取引市場については、取引量が全電力販売量の 1 % 以下であったことや、取引商品メニューが限定されていることなどを踏まえ、市場参加者からは、更なる利便性の向上を求める声も寄せられている。

このため、市場監視機能をより強化するとともに、多くの発電設備を保有する一般電気事業者や卸発電事業者に対する玉出しの増加や義務化、利用者ニーズを十分踏まえた商品メニューの多様化、取引所への参加者の拡大などといった取引活性化に向けた対応を検討し、早期に結論を得る。**【平成 19 年度検討開始、早期に結論】**(エネ ア a)

また、取引所におけるインバランス精算(電力の需要と供給の不一致に対する精算)に関して、取引所に参加する売り手と買い手とを結びつける方式を廃止し、発電者が、小売事業者を介さずとも直接取引できる制度へと改めることを検討し、結論を得る。**【平成 19 年度中に結論】**(エネ ア b)

ウ 託送制度等の見直し

インバランス精算制度については、一般電気事業者と P P S がイコールフットイングになっていないのではないかと、料金設定が需給逼迫時に節約と増産のインセンティブを与えるものになっていないのではないかと等の指摘があることも踏まえ、インバランス精算制度の更なる改善について検討し、結論を得る。**【平成 19 年度中に結論】**(エネ ア b)

さらに、全国規模における競争を促すことにより、東京 中部、中国 九州間など、既にごく限られた時間で容量不足が顕在化している連系線や、一層の広域流通の拡大による将来的な連系線容量の不足が生じる可能性もあることから、電力系統利用協議会の機能強化を念頭に置きつつ、流通設備形成を促す方策などについて検討し、早期に結論を得る。**【平成 19 年度検討開始、早期に結論】**(エネ ア c)

エ 託送部門の一層の中立性、透明性の確保

託送部門に対しては、前回の制度改正により、会計分離や行為規制が課されることとなった。一方で、2005年度の送配電部門収支によれば、託送部門における超過利潤が一般電気事業者の合計で約2,000億円に達するなど、一部関係者からその制度の問題点が指摘されている。このため、託送部門の会計分離を徹底するなど、制度の見直しすることを検討し、結論を得る。【平成19年度中に結論】（エネ ア）

オ 原子力発電に係る規制・運用の見直し等

安全を維持しつつ、より効率的な原子力発電所の運営を図る観点から、欧米等の知見も参考にしつつ、引き続き、科学的・合理的な安全規制の在り方について検討を行う。【平成19年度以降引き続き実施】（エネ ア a）

原子力発電所の新設については、PPSなどの新規参入事業者の出資等による共同開発についても排除されないよう注視する。【平成19年度以降実施】（エネ ア b）

また、安全面の取組に関しては、現状、国の審査等に基づき、地方公共団体においても判断が行われている。国は地方公共団体と各レベルにおける真摯な取組を行うこととして、きめ細かい広聴・広報を進める。【逐次措置】（エネ ア c）

カ 環境問題への対応等【逐次措置】

京都議定書発効を踏まえた地球温暖化対策への対応は、エネルギー産業においても喫緊の課題である。このため、新エネルギーの開発や原子力発電を着実に推進するとともに、風力・太陽光などCO₂を排出しない電源について、経済性・供給安定性を踏まえつつ、普及促進を図る。また、費用対効果の高い対策として京都メカニズムの活用（CDMクレジット等）を促進する。

一方で、小資源国の我が国にとって、電源の多様化はエネルギー・セキュリティ上有意義な施策である。

このため、官公庁による入札を通じた環境対策への取組については、公正な競争の確保やエネルギーの安定的な供給等のその他の施策との調和を確保する。（エネ ア）

ガス事業分野

ア ガス事業における自由化範囲の拡大

平成 19 年 4 月から、ガス事業分野の小売自由化範囲が 10 万 m^3 以上の需要家まで、拡大する予定であり、10 万 m^3 未満の家庭用を含む需要家までの拡大については、自由化範囲の拡大の検証等を踏まえ、時機を逸することなく結論を得る。

ガスの平均販売単価はここ数年低下傾向にあるものの、国際的な比較においては割高感が否めない状況にあることや、内々価格差が存在することから、需要家の選択肢が実効的に確保される方策等、必要な措置を講ずる。

10 万 m^3 未満の小規模需要家までの全面自由化の在り方等に関する検討については、平成 19 年度の 10 万 m^3 以上までの自由化範囲の拡大を受けて、速やかにその実施状況の十分な評価を行い、全面自由化の在り方等について、その課題を明らかにする。【平成 19 年度評価開始】(エネ イ)

イ 託送制度等の見直し

ガス事業分野における競争を促進するためには、託送供給制度の充実・強化が不可欠である。このためガス導管網の整備とその有効利用の促進について、引き続き効果的な措置を講ずる。

1 時間同時同量制度については、平成 19 年度から拡大される 10~50 万 m^3 の範囲の需要家を対象に簡易な同時同量制度の導入が予定されているが、当該措置が適正な運用となるよう注視する。それ以外の範囲の需要家への託送供給についての簡易な同時同量制度については、19 年度からの制度導入の実施状況の評価を踏まえ、検討する。【必要に応じ逐次措置】(エネ イ a, b)

また、託送料金については、制度の運用実績を踏まえ、適正な算定方法の在り方等について、引き続き検討する等、一層の透明性の確保に努める。その際、託送料金に算定される気化・圧送コストなどの取扱いについても、19 年度からの簡易な同時同量制度の影響、気化・圧送設備の運用・取扱いの実態等に関する検証を行い、必要に応じ適宜措置する。【逐次措置】(エネ イ c)

さらに、新規導管を設置する場合の利益阻害性判断基準については、19 年度からの自由化範囲拡大の十分な評価を踏まえつつ、既存導管網の効率的な運用という観点も踏まえ、引き続き検討する。【逐次措置】(エネ イ d)

また、保安責任についても平成 19 年度から比較的小規模な需要家まで対象が拡大されるが、大口ガス事業への参入を円滑化する視点からも、保安業務の受託に係る一般ガス事業者の対応をフォローアップし、実質的な参入障害が生じている場合には、適正取引ガイドラインに位置付けることも含め、適切な対応を検討する。【逐次検討開始】(エネ イ e)

(3) 運輸分野

内航海運暫定措置事業【逐次実施】

内航海運暫定措置事業（以下「暫定措置事業」という。）については、交付金を先に交付し、後から納付金で収支を相償わせるという事業構造であり、収入と支出のタイムラグによる不足分を借入金によって補っていることから、暫定措置事業の収支が相償い終了するまでには相当程度の期間を要するものと考えられる。

したがって、できるだけ早期に暫定措置事業が終了するよう努めるべく、毎年度ごとの暫定措置事業の資金管理計画を明確にさせ、これを公表させるとともに、国としても着実な債務の償還が図られ、本件業務に係る政府保証額が前年度以下となるように監督する。（ 運輸工 ）

航空自由化（アジア・オープンスカイ）による戦略的な国際航空ネットワークの構築

ア 航空自由化交渉の推進【平成19年以降継続的实施】

アジア各国との国際航空ネットワークの構築は、地域経済の活性化や消費者の利便性向上等に資する重要な課題であり、「アジア・ゲートウェイ構想」（平成19年5月16日アジア・ゲートウェイ戦略会議）では、「これまでの航空政策を大転換し、アメリカ流のいわゆるオープンスカイではない、国際的に遜色のない航空自由化（アジア・オープンスカイ）を、スピード感を持って戦略的に推進する。」、「まず、中国をはじめとするアジアの各国との自由化交渉を推進する。（アジアを優先）」とされたところである。したがって、当該方針を踏まえた着実な施策の推進を図る。（ 運輸イ ）

イ 関西空港及び中部空港のオープンかつ戦略的な形でのフル活用【平成19年以降継続的实施】

関西空港及び中部空港にあっては、24時間運用を行っていること、空港容量に制約がないこと、地理的・経済的にアジアに近いことなどの特性を活かしつつ、オープンかつ戦略的な形でのフル活用を図る必要がある。かかる観点から、アジア・ゲートウェイ構想では、「関西空港及び中部空港は、我が国を代表する国際拠点空港として、ふさわしい路線の開設や増便が実現できるよう、アジア各国との間で互いに、旅客分野、貨物分野の双方について、事業会社、乗入地点、便数の制約をなくす「航空自由化」を二国間交渉により推進する。併せて、国内空港とのネットワークの充実や機能分担等により、国際競争力の強化のための施策を推

進する。」とされたところである。したがって、当該方針を踏まえた着実な施策の推進を図る。(運輸イ)

ウ 地方空港における国際定期便等の就航促進【平成19年以降継続的实施】

地方空港についても、観光振興等を推進する観点から、アジア・ゲートウェイ構想では、「既に始まっている自由化交渉を加速化するとともに、交渉妥結前でも、路線開設や増便等を暫定的に認める。安全の確認、C I Q、自衛隊等との調整を除き、実質的には届出化を図る。併せて、定期便の前段階である国際旅客チャーター便を積極的に推進する。」とされたところである。したがって、当該方針を踏まえた着実な施策の推進を図る。(運輸イ)

エ 国際航空運賃の自由化【平成19年度検討・結論】

国際航空運賃について、L C C (Low Cost Carrier) の参入をより容易にし、利用者利便の向上と航空会社の競争を促進する観点から、I A T A 割引運賃の7割引の水準に設定されている下限規制を見直し、原則として自動認可とする。(運輸イ)

羽田の更なる国際化、大都市圏国際空港の24時間化等

ア 羽田空港の積極的活用

(ア) 再拡張前の羽田空港の国際化の推進【平成19年以降段階的实施】

首都圏で唯一、深夜早朝利用可能な羽田空港において、再拡張前から国際化を推進する観点から、アジア・ゲートウェイ構想では、「首都圏で唯一、深夜早朝利用可能な羽田空港において、欧米便を含む国際チャーター便を積極的に推進するとともに、新たに特定時間帯についても、国際チャーター便実現のための協議を開始する。併せて、深夜早朝のアクセスの改善等、24時間フル活用に向けての可能な限りの施策を推進する。加えて、昼間の発着枠についても拡大等を図り、上海虹橋とのチャーター便、北京オリンピック期間中の国際臨時チャーター便等を実現する。併せて、暫定国際線ターミナルの拡張、C I Q体制の強化、羽田 - 関空 - 海外の路線展開と乗り継ぎ便の改善を推進する。」とされたところである。したがって、当該方針を踏まえた着実な施策の推進を図る。(運輸イ a)

(イ) 羽田空港の容量拡大について【平成19年検討】

羽田空港における航空需要の増大に対応するため、第4滑走路の供用開始前後を問わず、高速離脱誘導路の整備による航空機の滑走路占有時間短縮等を通じた発着枠拡大に向けた措置を早急に講ずる。(運輸イ b)

(ウ)再拡張後の羽田空港の国際化の推進【平成19年以降検討、一部平成22年以降も引き続き検討】

2010年における再拡張後の羽田空港の国際化推進の観点から、アジア・ゲートウェイ構想では、「また、2010年に、再拡張事業等により、国際化に積極的に対応する。増大する成田空港(年2万回増加)・羽田空港(年3万回増加)の発着枠については、両空港のアクセス改善等を図りつつ、国内輸送と国際輸送を円滑に繋げ、戦略的・一体的に活用し、国際ネットワークを拡充する。」、「羽田空港については、昼間は、供用開始時に国際旅客定期便を3万回就航させる。路線については、これまでの距離の基準だけでなく、需要や路線の重要性も判断し、羽田にふさわしい路線を、近いところから検討し、今後の航空交渉で確定する。併せて、深夜・早朝についても、騒音問題等に配慮しつつ、貨物便も含めた国際定期便の就航(欧米便も可能)を推進する。」とされたところである。したがって、当該方針を踏まえた着実な施策の推進を図る。(運輸イ c)

(エ)貨物施設の充実【平成19年以降検討・結論】

国際航空貨物にかかわる施設を中心に、現行貨物の積卸し、蔵置及び検査に関する施設の充実を図る。(運輸イ d)

(オ)羽田空港第4滑走路供用(2010年)に際しての発着枠配分について【引き続き調査・検討】

2010年に第4滑走路の供用が予定されている羽田空港の発着枠配分については、「規制改革・民間開放推進3か年計画(再改定)」「平成18年3月31日閣議決定)において、「可能な限り早期に第4滑走路を供用した際の競争促進の為の発着枠の配分に関するルールの策定に着手する。その際、ルールについては定量的で誰にもわかりやすいものとするとともに、事業者が経営計画等を策定する際の指針となるよう当該ルールは将来の配分に当たって普遍的に適用できるものとなるようにする。また、新規参入者の定義と扱いについて見直し、有効競争の促進を図る。」とされ、検討が開始されているところである。

羽田空港第4滑走路供用開始により、多様な航空ネットワークの形成・充実、航空市場の競争促進が真に図られるよう、発着枠の配分が、適切になされる必

要がある。このため、第4滑走路供用開始に際しての発着枠配分についての検討を引き続き行った上で、外部有識者等を含めた具体的な検討の場を、平成20年中に立ち上げる。(運輸イ f)

イ 成田空港の発着枠の有効活用【平成19年以降継続的实施】

成田空港については、前年同期における利用率が80%未満であった発着枠について航空会社から回収して再配分するルール(「use it or lose it」ルール)を厳格に適用する等、発着枠の有効活用を引き続き行う。(運輸イ)

ウ 首都圏空港の容量拡大【平成19年以降検討】

アジア・ゲートウェイ構想では、「首都圏空港(成田空港・羽田空港)の容量拡大に向けて、可能な限りの施策を検討する。」とされたところである。したがって、当該方針を踏まえ、検討する。(運輸イ)

エ 混雑料金制度などの検討【平成19年以降検討・結論】

空港の使用料については、混雑料金制度など、需要等に対応した弾力的な料金設定について検討する。(運輸イ)

国際拠点空港の完全民営化等の推進

ア 成田、関西、中部空港の完全民営化【平成19年以降検討】

空港会社の経営自由度の向上と自主性・創意工夫等の発揮の観点から国の関与を必要最小限にし、なるべく自由な料金設定や資本構成を確保することが必要である。一方、国際拠点空港の公共的な役割や、独占性・代替不可能性といった事業特性から、全てを自由に委ねることについては課題や懸念がある。これらの点に対応するため、料金規制、外資規制、経営体制等のあり方について検討し、完全民営化が所期の効果を発揮できるようにするための措置を講じた上で、成田、関西、中部各空港の完全民営化を達成する。(運輸イ)

イ 空港整備特別会計の見直し等による空港整備・運営の透明性・効率性の向上【平成19年以降検討】

空港整備特別会計については、簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律(平成18年法律第47号)において、「空港整備特別会計において経理されている事務及び事業については、将来において、独立行政法人その他の国以外の者に行わせることについて検討するものとする。」とされている。この

既定方針にしたがって、その他の空港についても空港整備特別会計において経理される事務及び事業の見直しを図る。(運輸イ)

航空会社の競争力向上のための環境整備

第一に、機材、従業員について、F A A (米国連邦航空局) 等との相互認証を行い、それにより安全性が担保される範囲で我が国における審査を省略し、外国資源の活用が容易になるよう措置する。**【平成 19 年以降検討】**(運輸イ a)

第二に、他の航空会社の従業員の活用を容易にするため、運航の安全確保を前提としつつ、現行の運客一体化条件 (客室乗務員の責任者と運航乗務員が同一会社でなければならないとする規則) に代わりうる、機長の指揮命令の実効性の担保手段を検討する。**【平成 19 年以降検討】**(運輸イ b)

第三に、従業員の在留資格の運用の明確化について、検討する。**【平成 19 年検討・結論】**(運輸イ c)