

世界に開かれた日本の空の実現を目指して
～首都圏空港の戦略的活用、空港の管理・運営制度の在り方等について～

平成 20 年 5 月 23 日
規 制 改 革 会 議

規制改革会議では、昨年 5 月に「アジア・オープンスカイ構想と空港の効率的運営整備」を、本年 2 月に「空港整備法及び航空法の一部を改正する法律案に関する見解」を世に問うたところである。国際航空政策は、これら意見書に基づき一定の進展をみているが、一方で、新たな危惧やさらなる論点の登場に直面していることも言を俟たない。本意見書は、このような問題意識の下、これまでの意見書を改定する形で提起するものである。

(1) 首都圏空港の戦略的活用について

首都圏の空港容量に制約のある我が国においては、増大する国際航空需要に対応し航空自由化を促進する観点から、以下の具体的施策により、2010 年における首都圏の発着枠 100 万回（内訳：羽田空港 50 万回、成田空港 40 万回、その他 10 万回）を目標とすべきである。

(ア) 羽田の更なる国際化の推進等

<再拡張（2010 年）前>

- 深夜早朝時間帯（23:00～6:00）及び特定時間帯（6:00～8:30 の到着枠及び 20:30～23:00 の出発枠）において、欧米便を含む特定チャーターについて、引き続き積極的に推進すべきである。併せて、深夜早朝における空港アクセスの改善についても検討を行うべきである。

<再拡張（2010 年）後>

- 再拡張後における発着枠の増加分の取扱いについては、国際線への発着枠の配分に比重を置き、昼間時間帯における国際線発着枠について 3 万回から可能な限りの上積みを行うべきである。
- 国際定期便の路線選定において勘案する需要や路線の重要性の判断基準の明確化に当たっては、欧州、米国、豪州も「羽田にふさわしい路線」に含まれると解釈した上で、利用者全体の便益の大きさを考慮すべきである。
- 深夜早朝時間帯における滑走路運用においては、羽田発の長距離国際線の運航を阻害することがないように配慮すべきである。
- 国際貨物専用便の運航可能時間帯については、22 時～7 時までに制限する運用案を更に緩和すべきである。

<再拡張前後共通>

- 現行の公用機等枠の一部を活用することや、滑走路占有時間の更なる短縮や飛行ルート・管制方式・誘導路・滑走路の改善や見直し等により、発着枠の拡大を図るべきである。併せて、政府は、関係自治体と調整の上、飛行ルートの拡大を可能とする決定を行うべきである。

(イ) 成田空港の発着枠拡大の検討

- 増大する国際航空需要に対応するため、国と成田国際空港株式会社は、地元との協議を進め、北伸による暫定平行滑走路の2,500m化の早期実現を図るとともに、発着回数の更なる増加に取り組むべきである。

(ウ) 横田他首都圏二次空港の活用等の検討

- 米軍基地である横田基地の軍民共用化については、引き続き日米両政府間の検討に一層の努力が傾注されるべきである。
- 共用化を進めている自衛隊基地である百里飛行場（茨城空港）の整備を進め、早期完成と完成後の有効活用のための創意あふれる策を認めるべきである。
- 首都圏のその他の飛行場の活用可能性についても検討を進めるべきである。

(2) 空港の管理・運営制度の在り方

(ア) 空港の民営化の推進及び協議会制度の在り方

- 全ての空港について民営化による空港整備・運営の効率化を図るべきである。
- 空港会社の経営の自由度を高めるために、経済上の規制を原則として撤廃すべきである。
- 民営化と空港整備特別会計の見直しによって、個々の空港の収支の透明性の向上と独立採算を促し、不必要に過大な投資の抑制と効率的な運営を求め、利用者負担の公平化と航空会社の不必要な負担の抑制に努める必要がある。
- 空港の管理・運営の効率性の向上、説明責任の履行といった観点から、空港別収支の開示制度の在り方についても検討すべきである。
- 今般新たに設置されることとなる空港に関する「協議会制度」については、ダイヤ調整や路線開設・廃止等自由な航空輸送事業の展開を阻害しないよう、透明性・公平性の観点から適正な運用を担保するための措置を講ずるべきである。

(イ) 混雑空港における需要等に対応した弾力的な空港使用料の設定方法及び発着枠取引制度の導入についての検討

混雑空港における発着枠の配分は競争入札によることが望ましいが、その導入にいたるまでの経過措置として、以下の点をまず検討すべきである。

- 着陸料における混雑料金制度など、需要等に対応した弾力的な料金設定を含めて、空港の適切な使用料体系の在り方について検討を行う必要がある。
- 市場原理の活用による航空会社間の発着枠取引制度の導入の在り方についても併せて検討を行う必要がある。

(ウ) 地方空港のC I Q不足等への対応の検討

- 地方空港のC I Q不足が円滑な空港の利用を阻害していることから、関係省庁の連携の下、機内での対応や航空会社への委託措置なども含めて検討すべきである。

(3) 航空運送事業の競争力向上に資する施策及び航空自由化交渉の更なる推進等

(ア) アジアを筆頭に、欧州、米国、豪州との航空自由化交渉の更なる推進等

- 航空自由化については、首都圏空港関連路線を含めた完全航空自由化を目標としつつ、より短期的には、空港容量の拡大をとまなわずとも、首都圏空港において航空会社が需要に応じ自由に路線の組み換えができるような自由化を促進すべきである。
- 同時並行で引き続き現行の枠組みに基づきアジアの各国との自由化交渉を進め、さらに欧州・米国・豪州へと拡大するべく、航空自由化を更に推進・加速していく必要がある。
- 航空自由化政策を進めるにあたっては、本邦航空会社からの委託運航やコードシェアなど自国航空会社の権益に配慮した範囲内での外国航空会社による国内運航の在り方についても併せて検討を行う必要がある。

(イ) 外国資源（機材、人材、資本）の活用等による航空運送事業者の競争力向上

- 航空安全の分野における二国間の枠組みを活用した相互認証については、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すべきである。
- 現在、アメリカとの間で耐空性の分野について取極を締結するべく交渉が進められているところであるが、免許取得期間の短縮化等を図るべく、特に乗員分野に関する取極の締結に向けて、より一層努力すべきである。
- アメリカ以外の国との間においても、アメリカとの取極をモデルケースとして、順次同様の枠組みを整備することを目指すべきである。
- 外国資本の活用を可能とし、本邦航空会社の競争力向上を図る観点から、現行の外資規制を緩和すべきである。
- 技術を有する外国人労働力の活用が可能なよう、航空会社の従業員の内留資格の運用の明確化等の施策を促進すべきである。

(ウ) 国際航空輸送に対する独占禁止法の弾力的な適用

- 国際航空における航空会社間の運輸協定に関する独占禁止法の適用除外制度については、連帯運送が可能となるよう配慮した上で、廃止すべきである。
- その一方で、アライアンス間競争をより一層促進する観点から、アライアンス内での協同化の促進を認める等の独占禁止法の弾力的な適用が行われる必要がある。

以 上