

# 今後の航空行政の展開に関する規制改革会議の見解

平成 19 年 5 月 21 日  
規 制 改 革 会 議

## 1. 内際分離政策の転換と内際間の発着枠の配分方法について

(1) 各発着枠の利用に対してより価値を高く置く利用者・航空会社がその使用権を得ることができるようにする観点から、羽田空港を国内線の基幹空港、成田空港を国際線の基幹空港と位置づける、伝統的な内際分離政策を改めるべきではないか。

国内線は羽田空港、国際線は成田空港とする内際分離政策は、国際線に占める長距離の路線のウェイトの低下により、現状では不合理な規制となっている。

内際分離政策を転換し、羽田空港における国際線就航を認めることにより、利用者・航空会社の選択肢を拡大するとともに、両空港が競争できる環境を整備すべきである。

(2) その際、両空港における発着枠の、国内と国際への配分方法については、公正かつ透明な競争入札制度あるいは混雑料金制度などの価格メカニズムを機能させる方法を採用すべきではないか。

両空港において現在なされている既得権による発着枠の配分は合理的ではない。

公正かつ透明な競争入札制度あるいは混雑料金制度などの価格メカニズムを機能させる方法を採用することにより、各発着枠の利用に対してより価値を高く置く利用者・航空会社がその使用権を得ることを可能とすべきである。

## 2. 羽田空港における国際便就航について

(1) 2010年の第4滑走路の供用開始を待つことなく、かつ、時間帯を制限することなく、羽田空港における国際便の就航を認めるべきではないか。

現在、羽田空港における国際便は、深夜早朝時間帯における国際旅客チャーター便と昼間時間帯における羽田空港 - 金浦空港間のプログラム・チャーター便のみで、極めて限定的な形で国際便の就航がなされているに過ぎない。

2010年の羽田空港第4滑走路の供用開始に伴う国際定期便の就航も、1日平均80便程度に過ぎず、旺盛な首都圏の国際線需要に対応できる数量ではない。

我が国が極東アジアにおける経済のハブとして国際経済競争に生き残っていくためには、首都圏空港機能の拡大による利用効率の大幅な改善が必須であり、時間帯に制約のない形で羽田空港における国際便の就航を一刻も早く実現すべきである。

(2) 羽田空港における国際便就航に際しては、1. の価格メカニズムが採用されるまでの間も、社会的便益の最大化を図る観点から、当面は、路線距離のみによることなく、時間距離、旅客ニーズ等を勘案して、便益の大きい路線に枠を配分し得る客観的な基準を策定すべきではないか。

羽田空港における国際便就航に際して、国土交通省は国内便の最大距離である1,947km(羽田=石垣間)をひとつの目安として近距離国際路線に限定する方式を検討している(いわゆるペリメータ規制)。

路線距離のみに応じたペリメータ規制は硬直的な配分方法であり、これを採用することは不適當である。

社会的便益の最大化を図る観点から、時間距離、旅客ニーズ等を

勘案して、便益の大きい路線に枠を配分し得る客観的な基準を策定すべきである。

### 3．国際航空運賃の自由化について

利用者利便の向上や航空会社の競争促進の観点から、現在二国間協定等に基づき認可制となっている国際航空運賃について、国内航空運賃と同様に届出制に移行すべきではないか。

保護主義的な二国間航空協定等に基づく認可制の航空運賃は、航空会社の創意工夫による運賃の設定を阻害している。  
国際航空運賃を国内航空運賃と同様に届出制に移行することにより、運賃の下限規制に阻まれているLCC（Low Cost Carrier）の参入を促進し、利用者利便の向上と航空会社の競争を促進し、航空市場の活性化を図るべきである。

### 4．航空会社の競争力向上のための環境整備について

(1) 機材、従業員についての国際基準やF A A（米国連邦航空局）等との相互認証を行い、それが実現した後には日本独自の審査や認可を排除し、外国資源の活用が容易になるよう措置すべきではないか。

航空機材や従業員については、日本独自の審査や認可が設けられており、外国資源の自由な活用を阻害している。  
まず、航空機材や従業員についての国際基準やF A A等との相互認証を導入するとともに、それが実現した暁には日本独自の審査や認可を撤廃し、航空会社間の機材の運用や従業員の活用を現在以上に可能となる基盤整備を図るべきである。

(2)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ぬとする規則を廃止し、外国航空会社の従業員の活用を自由にすべきではないか。

チーフパーサーやアシスタントパーサーといった客室乗務員の責任者とパイロットなどの運航乗務員が同一会社でなければならぬという規制（いわゆる運客一体化条件）により、外国資源の自由な活用を阻害している。

運客一体化条件を廃止し、外国航空会社の従業員の活用を自由により、航空会社の競争力を向上させるべきである。

## 5. 外資規制等について

(1)本邦航空会社に対する外資規制について見直しを図り、利用者と航空会社にとって望ましい外資規制のあり方について検討すべきではないか。

現在、本邦航空会社における外国資本の割合は1 / 3未済に制限されており、世界の資本市場からの幅広い大量の資金調達や新たな経営ノウハウの移入等が制約されている。

安全保障や危機管理への対応を資本構成規制により担保することは効果的ではなく、むしろ航空会社に対する直接的な行為規制によるべきであり、外資規制を維持する必要性は認められない。よって、本邦航空会社に対する外資規制を撤廃すべきである。

(2)成田空港をはじめとする国際拠点空港の完全民営化に当たっては、

空港会社に対する外資規制を設けるべきではなく、外資規制の目的とされる安全保障や危機管理への対応は直接的な行為規制によるべきではないか。

成田空港をはじめとする国際拠点空港の完全民営化に当たり外資規制を導入することは、世界の資本市場からの幅広い大量の資金調達や新たな経営ノウハウの移入等を制約するため問題。

空港の安全保障や危機管理への対応は、資本構成規制により担保する必要性は認められず、空港会社に対する直接的な行為規制によるべきである。

空港会社の経営自由度を高めるために、空港会社に対するその他の経済上の規制についても最小化すべきではないか。

国際拠点空港の完全民営化に当たっては、民間経営手法による空港経営の効率化や経営自由度の向上などを図るため、政府の関与を最小化することが必要である。

そのためには、非航空系事業は当然のこと、航空系事業も含め、競争原理に委ねるべきであり、経済的規制は原則として設けるべきではない。

以 上