

第4回 IT・エネルギー・運輸 TF 議事概要

- 1．日時：平成19年5月21日（木） 9:30～11:30
- 2．場所：永田町合同庁舎1階 第1共用会議室
- 3．項目：運輸分野に関する国土交通省との公開討論
- 4．出席者：【規制改革会議】草刈議長、八田議長代理、中条主査、福井委員
【国土交通省】 航空局長 鈴木 久泰
航空局次長 本田 勝
- 5．議事：

草刈議長 それでは、定刻になりましたので「規制改革会議 重点事項推進委員会」の公開討論を開始させていただきます。

当会議としては、今月末を目途に、我々の会議の最初の答申をとりまとめることにしております。これに当たっては、各省庁と今、いろいろ話をしているんですが、意見の隔たりが大きい分野について、こういった形でいろいろ公開討論をさせていただいているということ、まず御理解をいただきたいと思っております。

本日は、航空分野の課題につきまして、国土交通省の鈴木航空局長ほか、幹部の皆様にお越しをいただき、朝早くから誠にありがとうございます。マスコミの方々にも公開をして、意見交換をさせていただくということでございます。大変、公務御多忙のところ御足労いただきまして、誠にありがとうございます。

それでは、局長から御紹介だけいただくことができればと思います。

鈴木航空局長 それでは、私どものメンバーを御紹介させていただきます。

まず、私の右手が、航空局次長の本田でございます。

その右が、国際航空課長の志村でございます。

その右が、技術部運航課長の高橋でございます。

左手が、総務課長の田村でございます。

その左が、飛行場部成田国際空港課長の羽尾でございます。

あと、担当補佐等が随行で参っております。よろしくお願いたします。

草刈議長 私どもの会議としては、いわゆるアジア・オープンスカイ構想というのが、つい最近までいろいろ議論をされており、空港の効率的運営整備といったことを、我々の立場としては、消費者利益の向上、航空会社の競争力強化という2点に向けた重要課題だととらえておまして、これまでも検討を重ねて、意見書の公表なども行ってきたところでございます。

今回の公開討論はこういった認識で、内際分離政策の転換と内際間の発着枠の配分方法、羽田空港における国際便の就航、国際航空運賃の自由化の問題、あるいは航空会社の競争力向上のための環境整備等々、外資規制の在り方といったようなことについて議論を行わせていただきたいと思います。

こちら側も、私の方から出席者を御紹介いたします。

八田議長代理でございます。

こちらが中条先生で、主査をやっていただいております。

この左隣が、この会議の委員の福井先生です。

前置きはそういうことでございますので、まず、こちら側の中条主査から 10 分ほど説明をさせていただきます、その後、国土交通省さんから 10 分ほど説明をいただき、その後ディスカッションという段取りでやりたいと思いますので、よろしく願いいたします。

中条主査 それでは、皆さんにお配りしている「規制改革会議重点事項推進委員会運輸分野公開討論の項目」という紙があると思いますが、もう皆さん要点はおわかりになっていると思いますし、マスコミの方々も要点はおわかりではあると思いますけれども、それに沿って、簡単に御説明いたします。

まず、羽田と成田については、羽田が国内線、成田が国際線という形で役割分担が決められておりますけれども、その役割分担はもうやめましょう。空港である以上、国際と国内の両方が存在しているのは当然であるし、それの方が乗り継ぎの点でも便利である。したがって、この内際分離政策をやめましょうというのが私たちの主張です。

しかしながら、やめるに当たっては、どちらの空港をだれが使いたいかということに、当然考えを及ばせなければいけないわけでありまして、そのためには、利用者の空港に対して持っている価値の大きさに応じて配分をしていきたいと思いますということです。

これは、価格メカニズムを活用した配分の方式ということになるわけで、端的に言えば、競争入札制度。より混雑している空港については、高い使用料を課す。あるいはより混雑している時間帯においては、高い使用料を課すという形で配分を効率的にしていきたいと思いますということが1つです。

そして、それをやることによって、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、羽田空港に国際便の就航を認めるべきである。

今、深夜、早朝に関しては、国際チャーター便が羽田は認められておりますけれども、更にこれを特定時間帯や昼間の時間帯でも、国際便が飛べるようにしましょうよ。飛べるようにするためには、この価格メカニズムでもって配分をすることによって、国際線に当然、枠が多く配分される結果になるであろうから、その枠を使いましょうよと。

全体の枠の数についても、2010年の第4滑走路の完成によって、発着枠が増えるということプラス、2010年以前からさまざまな公用機等枠の活用であるとか、あるいは飛行ルートの変更、着陸時間の縮小といったような努力でもって、1枠でも2枠でも枠を確保して、国際化をなるべく早く進めていこうということが2つ目であります。

その際に、仮に価格メカニズムを活用するという方法が、すぐには適用が難しいとした場合であっても、単に路線距離だけに応じて発着枠を配分するという、いわゆるペリメータ規制のような規制の仕方はとるべきでないというのが私たちの考え方です。

3つ目は、国際航空運賃の自由化ということです。

現在、国際航空運賃については、IATA運賃の3割程度までは自由に付けられる形になっておりますけれども、それより下げる運賃を付ける場合には、認可を求めなければいけない形になっております。その部分を自由にして、届出制にする。それによって、もっと多くの効率的なアジアのLCCが日本の空港に入ってくるのが可能になるであろう。

4番目は、航空会社が今、さまざまな形で経営改善を行っているわけでありましてけれども、その競争力を向上するに当たって、制約となっている規制を取り払いたしましようということで、ここでは特に2点ございます。

国際基準の相互認証によって、日本の航空会社が外国の航空会社を下請に使うって運航をするといった場合に、それがいちいち検査を受けなくても簡単にできるようにしましょうということ。

もう一つは、今、客室乗務員のチーフパーサーとアシスタントパーサー以外の客室乗務員はほかの会社の人でもいいけれども、チーフパーサーとアシスタントパーサーはパイロットと同じ会社の従業員でないとだめですよという規制があるわけです。この規制を廃止して、自由に客室乗務員はワングループとして、外国の子会社だとか会社に運航を委託するという形が簡単にできるようにしましょうということ。

最後が、外資規制の話であります。

航空会社かつ空港が完全に民営化されたことによって、空港会社となり、あるいはなりつつあるわけでありましてけれども、その際には、外資規制を撤廃するべきである。この外資規制というのは何のためにやっているかと言えば、安全上の問題、危機管理上の対応策という形でやっているわけでありましてけれども、そういった対応を、資本の構成によって対応を図るというのは効率的なやり方ではない。むしろ、資本の構成という点では、自由にしてやって、資金の調達が多様性といった点が拡大する。そちらの方のメリットを重視した方が望ましく、安全上の規制等については個々の状況ごとに直接的な規制で対応すべきであって、外資規制で対応すべきではないということ。

加えまして、成田空港を始め、民営化された空港の経営の自由度を高めるために、さまざまな経済的規制はなるべく緩くすると同時に、そういった空港の経営のトップとしては、民間人を起用すべきである。

これが私たちの議論の要点であります。

以上です。

草刈議長 どうもありがとうございました。

それでは、恐縮ですが、鈴木さんの方からお願いいたします。

鈴木航空局長 航空局長の鈴木でございます。本日は、お招きいただきましてありがとうございます。

まず、私どもの考え方を述べさせていただく前に、基本的な点を2点申し上げたいと思います。

1つは、去る5月16日にとりまとめられましたアジア・ゲートウェイ構想との関係でございます。

私どもは「アジア・ゲートウェイ構想」の航空関係部分抜粋の資料をお出ししておりますが、この抜粋の40ページの委員名簿をごらんいただきますとわかりますように、アジア・ゲートウェイ

戦略会議は、安倍総理が自ら議長になられてこのとりまとめをなされました。

41、42 ページに検討経緯がございますが、とりまとめ直前の5月10日の会議では、中条先生も規制改革会議を代表して意見を述べられ、私もそれに対して意見を述べさせていただきましたが、このやりとりも踏まえて、アジア・ゲートウェイ戦略会議で総理がおまとめになったのが、このアジア・ゲートウェイ構想でございます。

本日の項目の中に、この1番目と2番目は特に、アジア・ゲートウェイ構想でせつかくとりまとめられたものと若干矛盾するといえますか、異を唱えるお考えのようなものが含まれておりますので、そこのところはこれからよく議論をさせていただきたいなと思っております。

もう一つは、我が国の空港整備の困難性であります。

我が国は、御承知のように狭隘な国土で山がちでありますので、なかなか空港をつくる適地がないということで、ずっと巨額の資金と長年の年月をかけて空港整備を進めてまいりました。特に首都圏につきましては、羽田、成田は、やっと御承知のような状況で、今、若干の拡張工事をやっておりますけれども、まだまだ需要に追いつけないという情けない状況でございます。

更に、茨城県の百里基地の共用化の事業を進めておりますのと、横田も共用化の検討をしております。

ただ、この辺はやはり首都圏の需要の一翼を担う空港だと思いますが、首都圏全体をカバーできる空港ではありません。

それから、第3空港の議論も勉強を進めております。これも適地は東京湾の海上か九十九里ぐらいしかなかろうということで、幾つか滑走路の候補案のようなものも検討しておりますけれども、やはり東京湾の手前の方は、羽田と空域がバッティングして、せつかく滑走路をつくってもなかなかうまく飛ばせない。九十九里などは勿論ですが、遠くなってしまうとアクセスに問題が出てくるということで、第3空港もなかなか決め手になりません。

したがって、羽田、成田を最大限うまく使っていくというのが、今、我々に課せられた首都圏の需要に応える課題だろうと思っております。その点を踏まえて、私どもの考えを述べさせていただきます。

まず、討論項目の1番目、2番目のところでありまして、ここのところは、アジア・ゲートウェイの方でどういう議論をなされたかというのを御紹介しながらいきたいと思っております。

私どもの資料の7ページ「1.『最重要項目10』」とあります。これをござんいただきますとわかりますように、航空自由化というのが、まさに一丁目一番地で、これがゲートウェイ構想の目玉であります。いろいろ報道されましたように、最後の最後まで官邸と私ども国土交通省の考え方のすり合わせが行われまして、ようやくこういう形でまとまったものであります。

目指すところはそんなに変わらないわけでありまして。私どもは、総理御指示の航空自由化というのは最大限やろうということでやっておりましたが、やはり相手国との関係、地元の関係、いろいろ今までの経緯を考えますと、できることとできないことをやはり区別していく必要があり、その中で、我々国土交通省として最大限できることというのを申し述べさせていただいているところでもあります。

その中で、本文の方をごらんいただきますとわかりますように、8ページの下から2番目の に、首都圏の国際空港については、現在進めている再拡張事業の完成前でも、国際化を推進するとあります。

ただ、この意味は、具体的には、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。これは、23時～6時までの深夜早朝のチャーター便のお話であります。

それから、新たに特定時間帯ということで、その前後の半分だけ余裕がある時間帯があります。相手空港は夜間クローズするため、国内線が余り飛べないもので、深夜の出発便と早朝の到着便の時間帯については、国際チャーター便実現のための協議を開始するというので、両方ともチャーター便のお話であります。

9ページ一番最初の は、2010年までのお話です。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、今の金浦チャーター便と同じように、お互いの国内空港同士を結ぶ例外的なチャーター便であります。北京オリンピック期間中の臨時チャーター便を実現する。併せて、暫定ターミナル拡張とか、C I Q体制の強化とか、羽田 - 関空 - 海外の路線展開と乗り継ぎ利便の改善を推進する。羽田 - 関空は国内線で行って、関空で国際線に乗り継いで中国とか中東、ドバイのようなどころへ行く路線のお話であります。

こういふことで、2010年までは、羽田には定期便は入れられないので、チャーター便などで精一杯活用しようということになります。

2010年以降は、再拡張事業により国際化に積極的に対応するわけでありまして、増大する枠は、成田2万回、羽田3万回を戦略的・一体的に活用する。羽田については、昼間は国際旅客定期便を3万回就航させる。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、航空交渉で確定する。

深夜・早朝についても、貨物便を含めた国際定期便の就航を推進する。これは、2010年以降、羽田、成田のプロジェクトが完成した後の話でございます。

そういうことで、アジア・ゲートウェイ構想では整理がなされておりますので、この規制改革会議の方のお考えの1番目の内際分離政策の転換は、もともと議論の土台からひっくり返そうという話でありますので、全くかけ離れた議論だろうと思っております。

そもそも、羽田については昔、国際線も飛んでおったわけでありまして、とても対応できないということで、新しく成田を国際空港として作りまして、成田に国際線に移した経緯があります。

台湾だけは中国と同居できないということで一部残っておりましたが、これも成田に移りまして、今、羽田に国際定期便は一切入っておりません。それを今度、羽田の第4滑走路ができて、年間発着回数が11万回に大幅に増加するという点を踏まえまして、国内線に8万回取った余裕の残りの3万回を国際線に回そうということで、この話が決まったわけあります。

これについては、4都県とそれぞれの政令市の8都県市と、15年6月に国土交通大臣の間で合意をいたしまして、このプロジェクトが進められたという経緯もございまして、この地元とは、東京都、神奈川県、横浜市、川崎市からは無利子貸付を受けて、第4滑走路の整備事業に御協力をいただい

ていまして、羽田の着陸機の騒音というのは、千葉県の方に降ってまいりますので、そこら辺の調整も十分やった上で、あるいは千葉は成田を抱えておりますので、成田と羽田の役割分担というのは非常に敏感であります。その調整を十分やった上でそういうことになったわけでありまして。

そもそも、国内線を利用される方のことを考えますと、東京、横浜の方が成田から北海道、九州に行っていただくわけにはいきませんし、北海道、九州から東京に来られる方も同じ話であります。したがって、まず羽田は国内線を受けなければならないということが、基本的な考え方です。

これは、8都府県との合意でも、羽田が国内基幹空港、成田が国際基幹空港ということにされておるわけでありまして。

したがって、内際分離政策を改めるという考えは、私どもは全くございません。

それから、2010年までに国際定期便を入れるということは考えておりません。

ペリメータにつきましては、先ほど述べましたように、あくまで国内線の最長距離というのは1つの目安でありますので、それだけでなく、路線の重要性等も勘案しながらやっていきたいということで、このアジア・ゲートウェイ構想に乗ってしっかりやっていきたいと思っております。

競争入札制度のお話がありましたが、これも、これだけ苦労して、しかも二度とできない空港を整備したわけでありまして。その発着枠をいかに最適に使っていくかということから申し上げますと、とても競争入札をして、金の力に任せて勝ったものが取っていくというやり方は取りえないと思っております。もしそういうことになると、ローカル線、特に離島路線、あるいは成田と小さい国との路線などはもうからず、直ちに廃止されてしまうという懸念もございまして、そういうやり方は適切でないと思っておりますし、世界的にもそういう競争入札などでこういう大事な発着枠を決めておる例はないと承知しております。

混雑料金制度につきましては、世界的にやっている例がないわけではありません。ただ、深夜の騒音問題を配慮して、そこをものすごく高くしたりとかという例もあるようでありまして、そういうのを少し勉強しながら、混雑料金だけではなくて、着陸料全体の在り方というのは、私どもはこれから十分勉強し、検討してまいりたいと思っております。

国際航空運賃の点でございますが、これにつきましては、我が方も航空法で決めておるだけではなくて、日本は今、55か国と航空協定を結んでおりますが、この航空協定の中で相互に認可をするというやり方を決めております。

この航空協定は、国会で批准をされておる協定であります。したがって、我が国だけではなく、2国間の問題であるということも、まず御理解いただきたいと思っております。

中条先生からお話がありました、3割まではいいよと言っているルールであります。これは、認可をしている中で、我が方がこれをなるべく柔軟に認可をしようということによっておる運用でありまして、IATAの正規の割引運賃の一番安いものから7割引まではフリーパスで認可しよう。それをもっと下回るようなものについては、個別に審査しようというやり方でありまして。

それから、正規の割引運賃ですから、もともとの普通運賃から比べると、7割引どころか8割前後ディスカウントした水準であります。それを下回るものについても別に認めていないわけではないということでありまして、最近、オーストラリアのLCCが入ってまいりましたが、75%引きと

いうので認めてございます。

そういう運用をしておるわけでありまして、根っこのところの認可というのは、2国間の協定で決まっておるはずでありますので、そのところは御理解いただければと思います。

航空会社の競争力向上のための問題でございますが、相互認証につきましては、今でも一部やっております。特に航空機の耐空性の証明といいますが、車の車検のようなものでありますけれども、航空機が安全に飛べるかどうかの証明につきましては、アメリカを始め、航空機の製造国との間でそういうやり方をとっております。

ただ、これはシカゴ条約という国際民間航空条約という航空の基本条約がありますが、これで各国は自らの国の航空機や乗員に対して、シカゴ条約の安全規則に則って審査をし、耐空証明だとかパイロットのライセンスを発給する義務を負っております。それぞれ自分の国の航空機、あるいはそれに乗る乗務員については、自分できちっと安全性の証明をなささいということになります。それで各国が証明をすれば、それぞれの国の航空機が世界を自由に飛び回れるということになります。要は、責任を持つ体制であります。

したがって、相互認証というのは進めておりますが、その証明はあくまで我が国でやらなければいかぬ。その審査の大部分を省略できるという制度でございます。

アメリカについては、その航空機の安全性だけの問題ではなくて、これから整備の問題とか乗員の問題とかも含めて、もっと広範囲に相互認証を広げようということで、BASAと言っておりますが、航空安全協定を結ぼうということで今、鋭意協議を行っております。まだ最終的にはまとまっておりませんが、協議はしております。

そういう形で、アメリカ以外も含めまして、我が国と同等以上の安全水準を有する先進国との間では、こういう相互認証の取組みは進めてまいりたいと思っております。

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いかぬという運客一体の問題ではありますが、客室乗務員というのは、単なるサービス要員ではなくて、保安要員でございます。ハイジャックだとか、非常時の脱出の問題だとか、乱気流だとか、いろんな問題に遭遇したときに、パイロットは閉ざされた操縦室の中にとどまって、航空機をなるべく安全に運航するところに可能な限り専念する必要があります。したがって、そこから客室の方と連絡をとって、客室の方はうまくお客さんを誘導したり、あるいは落ち着かせたりということをやらなければならないわけでありまして、

この客室の責任者がやはりパイロット、機長といかにうまく連携がとれるかという大事な問題でありますので、そのところは私どもは慎重にならざるを得ない問題でございます。

外資規制につきましては、そもそもまずエアラインの外資規制であります。シカゴ条約の第1条で、各国は領空主権を認められております。これに基づきまして、シカゴ条約の7条でカボタージュと言っている、外国航空機の国内輸送、運送を各国は認めないという権利を有しております。

実際にも、EUの域内とか、あるいはオーストラリアとニュージーランドのような兄弟国は除いて、このカボタージュを認めている例はございません。

したがって、このカボタージュを認めていない等の関係で、国内のエアラインが外資に支配されてしまったのでは、カボタージュを認めない意味がないので、各国ともこの外資規制を導入し

ているわけでありまして、我が国は3分の1未満でありますけれども、アメリカはもっと厳しい25%未満という基準を設けております。

これをもし仮に認めるとすると、やはり競争入札のところと同じように、もうからないとやらないとか、外資に我が国の国内ネットワークが蹂躪されてしまうおそれがありますので、とても認められるものではないと考えております。

国際拠点空港の運営会社、成田、関空、中部の完全民営化の関係でございますが、これにつきましては、まだこれから制度設計をする段階でございます。私どもは、有識者による懇談会をこの間まで開催しておりまして、このとりまとめをいただきまして、航空分科会にこれを報告して、航空分科会で今、議論を進めております。その航空分科会のとりまとめを受けまして、実際の制度設計をしていきたいと思っておりますので、その段階での御議論かと思っておりますけれども、これもやはり二度とできない国際拠点空港を外資の手に入れられていいのかという大変重大な問題でありますので、しっかりと議論してまいりたいと思っております。

以上でございます。

草刈議長 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまから意見交換をさせていただきたいと思っております。こちら側から何かあれば、どうぞ。

中条主査 まず、内際分離政策の転換です。

これは、航空局としては、全く認められないと、それをゲートウェイ会議の答申を基にしてお話しになっていきますけれども、ゲートウェイ会議では、2010年になったら、国際線は3万回とか、あるいは北京や上海に飛ばすとか、国際線を飛ばすということについて書いてあるわけでありまして、これは明らかに内際分離をやめると読むのが普通であろうと私は考えます。

昔の台湾線のような、ごく一部のものが飛んでいるようなケースは例外的と考えられるでしょうけれども、しかしながら、このゲートウェイで書かれていることは、基本的に羽田も国際便を飛ばすということでありまして、内際分離政策を改めないとおっしゃらない方がいいのではないかと。そういうことをおっしゃっていくと、後々困ることになりはしないかということが、まず第1点であります。

枠の配分方法について、競争入札は望ましくないけど、時間帯は考えてもよいというお話でありました。それは前より少し一歩進んだお考えであると思っております。私たちは、その点は大変歓迎いたします。

しかしながら、競争入札はだめで、時間帯料金がいいというのは、経済的な議論からすれば、非常に矛盾した議論である。経済学を当然のことながら、公務員試験のときに勉強されたと思えますけれども、価値の高いところに資源が配分されるというのが望ましいわけでありまして。その幾つかの方法の1つが競争入札であり、時間帯別料金であるわけです。全く同じ考え方に基づいた議論でありますから、片方を否定して、片方はいいというのはおかしくないでしょうか。

ただし、その片方だけでもこれから検討していくということであるならば、例えばロンドンのヒースローだとか、BAAの空港なども時間帯別料金は採用しておりますから、そういうことを検討

していただくというのは、確かにありがたいと思います。

とりあえず、そこまで申し上げたいと思います。

鈴木航空局長 まず、内際分離の問題であります。アジア・ゲートウェイ会議でも、羽田、成田の役割分担というのは散々議論をされました。私どもとしては、まず、羽田と成田がこれまで背負ってきた重い歴史のお話も御説明しましたし、平成 15 年の 8 都県市との合意で、あくまで成田は国際線の基幹空港、羽田は国内線の基幹空港という位置づけの下で、羽田の方が 11 万回も増えて、国内線だけでは余裕ができるので、3 万回だけ国際線をお手伝いしましょう。成田を補完しましょうということで決まった経緯も御説明いたしました。

したがって、内際分離の考え方を根底から変えたということではなくて、あくまで内際分離しながら、羽田の余裕枠を使って、一部成田のお手伝いをする。その際に、両空港を対立概念と考えるのではなくて、一体的に運用してなるべくうまく使っていきたいということをやったわけでありまして、内際分離政策の転換は一切しておりません。

それから、今の時間帯料金の話でありますけれども、ヒースローなどは、多分騒音問題の関係だと思っておりますが、深夜をものすごく高くしております。昼間の時間帯の倍以上に設定しているのではないかと思います。そういう例でありますので、私どもは別に時間帯料金を取り入れると言っているわけではなくて、いろんな諸外国の事例も勉強しながら、着陸料全体の体系の在り方については、今後とも十分検討してまいりたいということでございます。

競争入札については、これとは全然別個の概念でありますので、私は法学部出でありまして、経済学はさほど詳しくはありませんが、経済学の問題というよりは、我が国の大事な拠点空港をどういうふうによく使っていくかという大事な問題でありますので、その観点から議論していきたいと思っております。

草刈議長 どうぞ。

八田議長代理 時間帯別に料金を取るときには、いろんな理由があると思うんです。

1 つは、先ほどおっしゃったように、迷惑料で、万やむを得ないならそこを使ってもいいけれども、その代わり、それはきちんと高い料金を払えよということを促す場合があります。

もう一つは、先ほどから中条先生が議論していらっしゃるように、非常に混み合っているときと空きのときがあったら、混み合っているところは、本当に高い着陸料を払っても乗りたいという、非常に切実な人たちに使わせてあげよう。空いているところは、固定費はほとんど取らなくてもいいから、実際にかかる費用ぐらいのもので自由にお使いくださいという考え方だと思うんです。

今、羽田の場合も、地方空港から早朝、深夜に乗り入れているところについては、たしか割引があるんだと思うんですが、時間帯割引は、チャーター便については、今、どういうふうに行っておりますでしょうか。

鈴木航空局長 羽田の着陸料の体系は、地方空港については、時間帯ということではなくて、やはりローカル線をなるべく運営しやすくするという配慮から、時間帯に関わらず、全体を割り引いております。

国際線については、時間帯割引ということはやっておりません。きちんと高いお金を取っています。

八田議長代理 そうすると、地方、国際関係なく、時間帯料金は今は導入していないということですね。

鈴木航空局長 はい。

八田議長代理 そうすると、深夜、早朝について大幅な時間帯割引をすると、そもそも今、自由であるチャーター便が増える可能性があるし、地方便についても、むしろローカルだからという割引をするのではなくて、できるだけ昼間の時間帯、使いたい人に使ってもらおうということが大切ですから、ローカルの割引をなくすことによって、全然来れなくなったら困りますから、そりかわり深夜や早朝にはどうぞお使いくださいという手段があるんじゃないかと思うんですが、それはどうでしょうか。

鈴木航空局長 今、羽田は御承知のように国内線は満杯でございますので、そういう着陸料の割引や何かで時間帯を誘導するという状況でもございません。

したがって、私どもがやっておるのは、地方路線も、割と太い路線とだんだんローカル線になってくるランクがありまして、その段階に応じて、10分の9とか、一番下は2分の1とかの段階を付けて割引をしておる状況でございます。

おっしゃるように、これからD滑走路が完成して、国内線もある程度枠に余裕ができる段階になってくれば、いろんなやり方は可能かと思っておりますので、そこを目指して、我々もいろいろ勉強していきたいと思っております。

八田議長代理 最後に付け加えると、今、申し上げたのは国内線のことだけお話ししたように聞こえたかもしれないけれども、昼間、今度北京の便を増やすわけですけれども、これから例えば仮に成田を基幹的な国際空港のままに当分の間とするとしても、羽田からハワイ、グアムに行きたい人もものすごく多いと思うんです。そうすると、そういうスペースをつくり出すためには、地方空港の大幅割引だとか、重量が軽い場合には割引するとか、そういうことはなくして、そのかわりに、行き場がなければ困るわけですから、そこを深夜、早朝にうんと安くして行ってもらおうということが考えられるのではないかと思うんですが、そういうことを含めた着陸料体系の考え方の見直しということを御検討いただけないだろうかと思っております。

鈴木航空局長 先ほど来申し上げますように、まず第一に、羽田は国内基幹空港であります。地方のお客様が羽田に来るのを、優先的に受け入れなければいかぬと思っております。それを、どこか深夜、早朝などに追いやって、国際線をそのすき間に入れるという考えは、我々は毛頭ございません。国内線を受け入れた上で、余裕があれば、近距離の国際線を近い方から順番に受け入れていこうということが今の考え方です。

それも、羽田にふさわしい路線というのをこのゲートウェイ会議でも入れましたが、近いからといって全部受け入れるということではなくて、羽田にふさわしい路線を十分選んでいって、その中で決めていこうという考え方です。

八田議長代理 最後に、日本中の地方から来た人たちが羽田に来て、そこからハワイやグアムに

行ければ、こんなに便利なことはないんです。地方の人にとって、これは非常に重要なことであって、本当に小さな離島だとかの人が今、非常に優遇されているわけですが、そういうところを夜間とかに使っていただくという方法があるだろうということで、決してこの国際便を昼飛ばすということは、地方にとって困ることではなくて、地方の大半の人にとって一番待ち望んでいることだと思うんです。

鈴木航空局長 地方空港というのは、夜中は開いておりません。運用時間というのは限られておりまして、大空港のように夜中全部開けるだけの余力がございません。

ですから、本当の昼間の時間帯に限られた 11.5 時間とか 10 時間という中で飛ばさざるを得ないという状況がございます。それと、東京に結ぶ権利を奪うのかというのは、我々はとても述べるべきだとは思いません。

中条主査 そんなことは言っていないです。

今のは、要するに地方空港が夜中に飛ばせなどという話をしていてはなくて、航空行政をやっておられる方には釈迦に説法だと思いますけれども、空港というのは、なるべく便利にした方がいいに決まっているわけです。そして、空港というのは、国際と国内が一体化しているということが、利用者にとっては大変便利なわけです。地方から来た人が、羽田に着いて国際線に乗り換える。あるいは成田に着いて国内線に乗り換えるということが基本の形であります。

日本の場合には、大昔、国際線というのは長距離でしかなかった。乗り継ぐ人も余りいなかった。だから、今のような形で分けることが、30 年前にはそれでも仕方がなかりょうという状況であったわけですが、今やまさに国際線を羽田に入れるということをゲートウェイ会議も、あるいは航空局さんも認めておられるように、一体化をして活用していくことが重要なはずである。成田にも国内線が増えても構わないし、それは利用者の選択を背景にして、エアラインが選択していくべきものだと思うわけです。

それともう一つ、私には非常に疑問があるのは、羽田に国際線を認める、あるいは逆に成田にも国内線をもっと使えるようにするというのを、なぜ地元の自治体が反対されるのかということです。

航空の輸送量が増えたら、騒音が大変になるから、それは地元としては協議をしたい。騒音対策をきちんとやってほしい。国内であろうが、国際であろうが回数が増えることについては、文句をおっしゃるということはわかります。

そうであるならば、地元としても、騒音が増えることはあるかもしれないけれども、しかし、地域の活性化、首都圏の活性化ということを考えたら、その辺のところは騒音対策も更にやりますから、発着枠を増やしてくださいという交渉をやることは、合理的な行動ではないかと私は思うわけです。

その点はいかがでしょうか。

鈴木航空局長 成田に国内線を入れていないわけではなくて、国際線の乗り継ぎ便というものを、今、入れております。年間の回数で 1 万 2,000 ~ 1 万 3,000 回入っていると思いますが、ただ、これは悲しいかな、やはり国際線を乗り継ぐお客さんが主体の路線でありまして、東京や横浜のお

客さんが成田から国内線を使うわけではないわけでありませう。

したがいまして、成田の方が国際線を中心にやっていくしかない。羽田は国内線を中心にやっていく中で、羽田の余裕ある分を3万回、とりあえずお手伝いできるようになったということでありまして、ゲートウェイ構想の9ページのところをごらんいただきますと、下から2番目の「国際旅客定期便を3万回就航させる」。これが基本的な考え方で、それを国内線の最長距離を一つの目安と言っていたんですが、その基準だけではなくて、路線の重要性も判断して、羽田にふさわしい路線を近いところから検討する。これがもう一つの考え方でありませう。やはり羽田は近い空港でありますから、遠いところのお客さんを羽田から飛ばして、近いところのお客さんを成田から飛ばせませうので、近い順に検討するというのがこの考え方でありませうので、それについて私どもはやっていきたいということでございます。

それから、成田・羽田のアクセスの改善というのも大事な話でありませうので、9ページの下から3番目の「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」という記述があります。

その後ろの方の26ページに重点7分野の方の各論の記述でありませうが、下から2番目の「成田空港の国際拠点空港としての機能向上」という中で、都心から成田空港へのアクセス時間を50分台から30分台にする新しいアクセス鉄道を整備するといったようなことで、具体的にアクセス改善を図る。

両空港、そういう形で、なるべくうまく連携させながら一体的に活用していこうということが基本的な考え方でございます。

草刈議長 今のお話ですが、一体的に活用されるということがまさに一番大事なポイントだと思うんです。成田というのは非常に行きにくいところだというのは認識としてありますね。だけれども、それが50分から30分になってしまうと、言ってみれば羽田と余り変わらないではないかということにも当然なるわけですね。

そうすると、そこで国際と国内を、いろいろ御事情はおありでしょうが、しかし、それを内際分離とかなんとかという、随分、昔からのいろんないきさつがあつてのことだというのはわかるんですけども、それを余り固定的にお考えになるのはいかがなものか。それよりも、やはり利用者の便宜性ということは航空業というものの国際競争力ということに大いにつながってくるわけですね。ですから、そういう話を主として考えると、内際分離政策というのが余り強調されるのがどうもよくわからないというのが普通の人の考えではないかと思ひませう。

鈴木航空局長 すみませう「30分台」と書いてありますが、悲しいかな、今、成田に向けて新しい鉄道の整備を、北総鉄道のもっと先の方を延伸する工事をやっておりますが、最後は京成線につながってくるんですが、成田から日暮里まで最速の列車で36分になるということでありまして、都心まではもう少し時間がかかります。やはり羽田と成田は圧倒的な利便性の差がございます。

したがって、乗り継ぎ便以外の国内線を成田に持っていくということは適当ではないと考えておりますので、国内線はあくまで羽田で受けなければいかぬ。国内線の余力があつたら国際線をお手伝いしようというのが私どもの考え方でありませうので、これはアジア・ゲートウェイ構想の方でも、そ

の実態を十分説明して承認されているところでございます。

したがいまして、それに真っ向から基本の原則をひっくり返すようなお話をされるというのはいかなるものかと私どもが申し上げているところでございます。

中条主査 基本の原則はもうひっくり返っているんだから、それに合わせましょうというのが私たちの考え方です。

航空局長は、ロンドンのスタンステッド空港は御存じだと思います。スタンステッドは短い距離のLCCが随分たくさん、何百も路線を張っております。スタンステッドという空港はヒースローなどに比べてかなり都心から遠い空港なわけですが。距離が短い路線であっても、遠い空港というのは、そこがすいていればそれを使おうという航空会社はどんどん出てくるわけです。

ですから、それはエアラインと利用者の負担の考え方の問題であって、それに任せていくべきであって、人為的に遠い空港だったら、近い路線は飛ばないだろうとか、あるいは近い路線については近い空港を配分しなければいけないとか、そういうことを人為的に決めていくものではないんです。私たちの行動というのは、消費者というのはいろいろな要因を考えながら選択していくわけですから、必ずしも人為的に配分したやり方というのがいいということは決してないわけです。それぞれの選択に任せていくべきもの。これが基本の考え方だと私は思います。

一説によると、成田が衰亡してしまうと困る。羽田に国際線が来てしまう。したがって、千葉県に対して申し訳がないから、羽田に国際線を増やすということは考えない。そういうお考えがあると聞いておりますが、それは事実でしょうか。

鈴木航空局長 全くそんな考えはございません。先ほど来、申し上げますように、平成15年6月の8都県市との合意で、成田は国際線の基幹空港、羽田は国内線の基幹空港ということをもまず基本的な考えとして位置づけました。再拡張後に羽田に国際定期便の就航を図るということにしたわけでありまして。

その考え方も、将来の需要予測をいたしまして、その時点での需要予測で羽田の国内線は8万回取っておけばいい。11万引く8万の3万回は国際線に回せるということで、羽田に近距離の国際線を入れましょうということで地元と合意したわけでありまして、これは何も私どもだけの考えではございません。

それから、エアラインが選ぶかといいますと、今でも成田に国内線を入れてもいいわけでありまして、本当に乗り継ぎのために必要な便しか成田には張らないという状況でありまして、エアラインに聞いていただいても、まず国内線は羽田に張るということになると思います。新規のエアラインもまさにそうでありまして、どうしても羽田に入りたいということで、我々は新規については発着枠を優先的に配分するというようなことで競争が行われるように新規の振興みたいなことを図っておるところでございます。

中条主査 エアラインに聞けば、羽田の国際線に入りたいと多分答えると思います。

周辺自治体との協議ということですが、そうすると、周辺自治体は国際線と国内線では騒音が違うとでも考えて内際の配分ということを考えているのでしょうか。羽田から10万回国際線が飛ぶというのと、10万回国内線が飛ぶというのとでは騒音のレベルが違うということですか。

鈴木航空局長 国際線の機材は燃料をいっぱい積んでおりますので、重たいので騒音レベルが非常に高いというのはございますが、騒音の問題ではなくて、伝統的に羽田と成田をそれだけに使ってきて、それを今回、若干、変更するという事についてどう考えるかという問題でありまして、あくまで国内線の余裕のところ、羽田は成田の補てんをするという形でまとまったところでもあります。

中条主査 そうすると、それは地元の自治体が考え違いをしているということですね。

鈴木航空局長 地元の自治体だけではなくて、私どもも含めてそういうことで決めたわけでありまして、その経緯はちゃんとアジア・ゲートウェイ戦略会議でも説明をして、ゲートウェイ構想でもこういうとりまとめになっておるわけでありまして、それをまた一から議論し直すのかというのが、私どもが申し上げているゲートウェイ構想との関係でございます。

草刈議長 その8都府県市合意というもので、それは事実関係としてはそうなんだと思います。ただ、どうもよくわからないのは、要するに行政との合意ですけれども、一体、利用者というのはどこへ行ってしまっているわけですか。利用者の人たちとの話というのは全然聞いていないで勝手に決めてしまっているのか、おかしいではないかと普通はそう思いますね。今、そんなことをやっている官庁はないと思います。

鈴木航空局長 利用者との関係においても、先ほど申し上げましたように、東京・横浜の方が成田から北海道や九州に行かれますか。北海道や九州の方が成田から東京に来られますか。

中条主査 それは利用者の選択です。

鈴木航空局長 そういうところを我々は考えて、やはり羽田で国内線を受けなければいけない。

中条主査 それは航空局が考えることではなくて、マーケットが決めることです。

鈴木航空局長 マーケットではなくて、そこは限られた発着枠をどう配分するかという問題ですから、そこは責任を持って我々が考えます。

八田議長代理 結局、乗客のことを考えていらっしゃるというのがお立場ですね。既に、どこからどういう飛行機を飛ばすかというのは、最終的には乗客の利益になるように決めるんだ。それはお立場ですね。それはわかりました。

そのことに関して言えば、昨年、岡本亮介さんという経済学者が書いた論文がありまして、それは仮に成田の国際便を大部分、羽田に移して、その代わり羽田のスペースがなくなるから、地方線を全部成田に移して、更に、今おっしゃった札幌便とか那覇便のような非常に頻度の多いものを幾らか間引きして向こうに移す。乗客は着陸料を全く変えることによって、学生などは成田まで行って北海道や那覇に行くということにしたときの費用便益をやっているんです。

今、私が言ったことと非常に似た設定で、多少、もう一つの空港というようなことも考えていますからあれですけれども、それでも大変な便益の効果がある。これは基本的には接続時間の削減が行われて、地方の人にとって国際便に乗るのが非常に便利になる。その想定の下で、これは仮に競争入札で恐らくそういうふうになるんでしょうが、その想定の下では、要するに2つのタイプの人が出て、安く成田から札幌に行く人と、それから、相当なお金を払っても羽田から行くビジネスマンのような人が現れる。だから、恐らく乗客の観点から見たら、費用便益の観点で非常に優れたも

のだということになると思いますが、例えばそういう案を御検討になるということはあるんでしょうか。

鈴木航空局長 あり得ません。御存じのように、羽田とか成田は混雑空港でありまして、今でもむちゃくちゃ混雑していますが、新しく2万回と3万回、それぞれ国際線が増えてもすぐいっぱいになってしまいます。成田も40か国ぐらい新しく乗り入れたいという国が待っていますし、それから、今、乗り入れている会社でも増便したいという意向であります。羽田についても、まだまだ増便意欲があるわけであります。

ですから、新しくできる3万回というのは大変貴重なわけでございます。それを経済学の実験場みたいなことで使う気は我々はありません。それぞれの役割分担をきちんとして、お客さんにとっても最適な使い方ができるように考えていきたいと思っております。

八田議長代理 乗客の利益をお考えになるというのは、いろんな方法を御検討になるべきだと思うんですけども、今、そうっていないことの明らかな理由は、やはり着陸料に関して、地方線が羽田に着くことに対して大変な優遇が与えられている。それから、軽い飛行機に対しては優遇が与えられている。そういうようなことが入り組んでなっているわけで、本当に乗客全体のことを考えたらいろんなシナリオがあると思うので、そういうところを是非御検討いただきたいと思うんです。

鈴木航空局長 大変な優遇とおっしゃいましたが、一番優遇されているところでも着陸料を半分にしているというところがございます。それから、小さい飛行機は、定期便では60席以下の飛行機は羽田は御遠慮願っております。これは限られた発着枠の効率的な使用という観点で、やはりそれなりに大きな、お客さんを運ぶ航空機に限らせていただいております。

八田議長代理 重量の割引があるでしょう。飛行機の重量によって着陸料が決まっているでしょう。

鈴木航空局長 割引はありますが、60席以上のものしか入れておりません。

中条主査 それは150席の機材と、300席の機材では、150席と300席の重量によって小さい方が安いという話であって、60席以下の規制緩和の話とは違う話です。

私が、さっきマーケットが決めるべきだと言ったということは利用者の選択で決めるべきだということであって、行政というのは、もし完全に利用者の選択だけに任せておくことができない場合には、なるべく利用者の選択の結果に近いところを設計していくということが必要なんです。そのために、八田先生がおっしゃったように、いろんなやり方があるわけで、それを伝統的に内際分離が決まっているからといって、その先のことを考えないという発想は私は余りにも硬直的過ぎるのではないかと。余りにも利用者のことを考えていないのではないかと思いますので、是非、その点はまだ少し踏み込んで検討していただきたいと思っております。

草刈議長 ちょっと別の観点から議論したいんですけれども、羽田における距離の問題です。

それで、いろいろ書いてありますが、まず2010年以前のところ、いわゆる特定時間帯、それから、深夜のところでは欧米便を含む国際チャーター便を積極的に推進する。それから、昼間では北京の国際チャーター便というものも実現していきましようということが書いてあります。

それから、2010年以降は更に大きく飛躍して、これまでの距離の基準だけではなくて、重要な路線の重要性も判断しと明確に書いてあるわけです。だから、いわゆるペリメータ規制とかというようなお話もあるようですが、ここのところはチャーター便だからいいんだという御説明をいただいたわけですが、要するに距離についての、距離一本やりという考え方はしないんだという理解が十分できる書き方になっているんです。

鈴木航空局長 これもいろいろ経緯がある話でありまして、少し丁寧にそこを御説明させていただきます。

まず2010年までは、羽田・成田が完成するまではチャーター便でうまいこと羽田を使っている。深夜は特に成田が閉まっている時間帯でありまして、今でもヨーロッパのワールドカップのときなどは弾丸チャーターみたいなことで、ほとんど泊まらずに向こうに行ったようなチャーター便もありましたが、そんなことでやってございます。それをしっかりやっているとということでありますし、昼間につきましてはソウル金浦とのチャーター便が大変好評なので、上海虹橋との間で同じようなチャーター便をやろう。それから、北京オリンピック期間中は2週間ぐらいのイベントですので、その間に臨時チャーター便を飛ばせばいいのではないかとということであります。

2010年以降なんですが、ここが一番議論になるところですが、8都県市との合意では羽田発着の国内線の距離を一つの目安とするということで、一番長い羽田・石垣が1,947キロというのが書いてございます。そのころは、需要予測をしていくと、どうも決めた当時、2.1万回ぐらいが国内線の最長距離の内側にあった。それがだんだん増えていくと、多分、3万回ぐらいで満杯になってしまうだろうというような感じで決めておったようであります。

ただ、この新しいゲートウェイ構想の考え方は、国内線の最長距離というだけではなくて、その中で路線の重要性も判断して、羽田にふさわしい路線を近いところから順に検討する。だから、その内側全部当選ということではなくて、ふさわしい路線を選んでいく。しかも、相手との交渉で、当然、向こうからも取るものを取りながら決めていくということで、そうすると、3万回の中で、全部当選ではないということであれば余裕が出てくるかもしれない。

そうすると、1,947キロのすぐ外側にあるのが次点が北京で、次々点が台北なんですけれども、そういうものの繰上げ当選の可能性もあるかもしれないという議論でありまして、そこはこれから具体的に相手との交渉の話もありますので、私どもが一方的に、これがいい悪いと決めるような話でもないわけでありまして、そこは交渉しながら決めていくということでございます。

草刈議長 ちょっと確認しますけれども、要するにオープン前のところで言うといわゆるチャーター便。チャーター便にも、さっきおっしゃった金浦のチャーター便とか、これもまたいろいろ形があるわけです。中身はともかく、チャーター便という形で、特定時間帯と深夜についてはそういうものは許容していきましょう。たとえ、石垣島の距離を超えたものもそういうことも十分可能ですということになって、そこで、既に需要という意味では非常に重要なポイントだと私は思って、恐らくそういうことはいろいろ議論されたんだと思うんです。

しかし、需要というのは御存じのとおり、時代によってがらがら変わっていきます。昔は欧米だったかもしれないけれども、今はアジアが一番大きい。だからアジア・ゲートウェイという話にな

るので、そうすると、やはり一つのポイントは、いわゆる中国と、インドと、それから、中東の辺りのところが非常に大事なポイントになってくるんだと思うんです。そうなってくると、やはり、今、オープンの前はそういう限られた時間帯かもしれないけれども、オープンの後は「路線の重要性も判断し」と書いてあるわけで、勿論、相手があることだというのはわかりますが、それが可能であった場合にはそういうことも含めて十分検討されるという理解をしていいわけですね。

鈴木航空局長 あくまで近いところから検討しておりますので、おおむねでいいんですが、3万回の中で近いところから順番に決めていって、それがどこまで行けるかという議論でありますので、昼間はインドとか中東とかまではなかなか行かないのではないかと思います。

ただ、夜は、そういう距離の制限なしで、欧米も含めて、貨物便を含めて、深夜の時間帯は受け入れようというのがこの考え方でございます。

中条主査 言うまでもないことですが、1,000キロの路線距離で50万人乗っている路線と、500キロで近いところなんだけれども1万人しか乗っていないという路線を2つ考えたとして、1,000キロで50万人乗っている人は、成田が羽田になることによって便益を受ける人がものすごく多いわけです。500キロで1万人しか乗っていない路線の場合には、仮に成田に移ったとしても大して損失は大きくないわけです。ですから、旅客の需要に対応するという話は、まさに利用者の便益に対応するという話になるわけです。

そのときに、それでは、先ほど申し上げたような価格メカニズムを使うというやり方を、もし、それを取るのもう少し先の話だとしても、それでは順番に考えていくというときに、近いところから順番に並べていくということ自体は私は別に構わないと思います。近いところから並べていって、やはりここの中で路線の需要の大きさを考えたら、ここが1番だ、ここが2番だということは付けることができるわけで、それは別に遠いところから順番に表を並べていくということだっ構わないわけです。近いところから検討しということは、近いところから順番に並べていって検討していって、しかし、その中で遠いところであっても需要が多いところ、大事だと思われるところ、これから発展性が高いところであるならば、当然、それを選ぶということになるわけですから、そうすると結果的には、これから重要な役割を果たす、例えば中東だとか、インドだとかそういった点は当然候補に挙がってきてしかるべきではないですか。

鈴木航空局長 このアジア・ゲートウェイ構想のとりまとめのところを聞いていただきたいんですが、近いところが検討しというのは、先ほど来、申し上げていますように、1,947キロのもともとの距離が一つの目安でありましたので、その内側が全部当選ということではなくて、その中で近い方から順番に決めていって、それでおつりが来たら、余裕があったら少し外側にも広がっていくという考え方でありまして、北京とか台北とか、次点とか次々点のものがその次に来る。更にその外側ということで、検討の順番としても近いところからということでもあります。中東とかインドはなかなか届かないと思います。

それは、羽田というのはやはり都心に近い空港でありますから、国際線の中でもやはり近い路線を羽田に入れる、遠い路線は成田から入っていただくというような考え方があります。

草刈議長 いずれにしても、この近いところからというのは随分苦心の作文だと私は読んだんで

すけれども、それはともかくとして、おっしゃるように、中のものを優先しておっしゃいましたが、それはそれとして、ただ、需要とかなんとかの関係で、外側のものも従来のような考え方ではなくて、そういうもので非常に重要性の高いものを選択していくというところはあり得るということですか。

鈴木航空局長 外側を検討することについても、近い方から行くという話でございます。

草刈議長 それは論理的におかしいのではないですか。

鈴木航空局長 要するに、近いところからというのはそういうことです。

草刈議長 近いといっても、それでは近ければいいといって、何にも需要のないところへ行ってみてもしょうがないです。

鈴木航空局長 だから、近いところでも余り重要でないところは飛ばないということです。

草刈議長 要するに、外側も検討の対象に入りますということは事実だということですね。

それでは、時間的にあれですから、航空運賃の自由化の話を議論させていただきたいと思います。よろしくをお願いします。

中条主査 先ほど、局長がおっしゃいましたように、確かに弾力的になっているということはそのとおりだと思うんです。であるならば、最後の3割のところだって手続なしにして届出制にすればお役所の方も楽になるし、入ってくる航空会社も楽になる。

何か競争政策上、問題になるような価格づけは、私はほとんどないと思います。上限規制の場合ではなくて下限規制の場合にはそういう問題はほとんどないと思います。それは公正取引委員会がきちんと対応できる話であるわけですから、届出制にしてしまうことに何でためらいを持たれるのかという点をお聞きしたいと思います。

鈴木航空局長 まず、先ほど申し上げましたように、認可制というのは航空法だけではなくて55か国と結んでいる2国間の協定で決まっておりますので、相手と一緒にやっておる話であります。したがって、届出制にはできないということを御理解いただきたいと思います。

それから、運用の中で一番安い割引運賃の更に7割引まではフリーパスにしましょう、その先だけ不当な競争を引き起こすおそれがないかということを見ましょうということで、それも別に全部蹴飛ばしているわけではなくて、ジェットスターなどは75%引きというものも認めておるわけありますので、そのところは最大限、柔軟な運用も私どもはしているつもりでございます。

中条主査 後の方の話は、それは何も航空局がおやりになる必要はなくて、普通の財の場合にだってそういった不公正な競争が起こり得る可能性は決してないわけではない。私は不当廉売というのは、それをなぜ規制するのかという点について私は余り意味を重く置いておりませんが、しかし、それにしてもそういうことについて問題があるのであれば、一般的にほかの財について公正取引委員会が関与して対応しているのと同じようにすればいい話であって、何も航空局でやる必要はないでしょう。それを航空局でおやりになるという形になると、これは二重規制になってしまう。

それから、前者の方は、だからこそ航空協定でその点を交渉しましょうという話なわけです。それは手続論の問題であって、航空協定でそう決まっているからできないという話ではない。それは

どうやってやるかということについて、私たちは何も注文をつけている訳ではありませんで、そのようにするために必要なことをやっていただきたいと言っているわけですから、当然、航空協定について検討していただきたいということになります。

鈴木航空局長 世界中の航空協定でも、2国間で認可をするというやり方をしているのでありまして、ほかのやり方を取っている国もありますが、そういうことでやっておりますので、私どもはそれに従ってやっておるということでもあります。

中条主査 それは違うので、航空協定そのものを両国認可のダブル・アプルーバルから、ダブル・ディスアプルーバルに変えればいいわけですから、それはお互いの間にダブル・ディスアプルーバルでなくても完全にお互いに運賃は自由だという航空協定を結ぶことはできるわけで、それがここでゲートウェイが言っているオープンスカイなわけです。それをやってくださいということなんです。

鈴木航空局長 我々はやはり、航空協定できちっとダブル・アプルーバルでやるやり方が基本だろうと思っております、特に今、地方空港などで先方から片乗入れということで、一方的に相手の会社が乗り入れているというような事例もあります。これについて、私どもがやはりきちっと見ていく必要はあるだろうと思っております。

ただ、そのやり方として、今、なるべく柔軟にやってもよからうということで、そういう下限の方についてはそういう柔軟なやり方をしておる。上の方はちゃんと見ております。

中条主査 ということは、ダブル・アプルーバルだということは自由化協定とはみなされないと考えてよろしいですね。ダブル・アプルーバルが自由化協定だと考える学者も国もほとんどいないと思います。したがって、ゲートウェイで言われているオープンスカイはやる気がないんだと考えてよろしいですか。

鈴木航空局長 ゲートウェイ構想では、運賃のところまで踏み込んだ議論はなされておられません。路線とか、企業数とか、便数とかそういうものの自由化が議論になっておるわけでありまして。

運賃のところは、これからまさに、こちらの規制改革会議と御議論させていただくべき話かなと思っておりますが、私どもが冒頭、アジア・ゲートウェイとの関係で申し上げたのは、そういう部分以外の、基本的にゲートウェイ構想で決められたお話について規制改革会議でまた議論がなされるのはいかがなものかということをお願いしたわけでありまして。

中条主査 そうであるならば、運賃に関しても自由化という定義と矛盾しないことを当然やらなければいけないと考えてよろしいですね。

鈴木航空局長 ゲートウェイ構想の方は、ネットワークをどんどん増やしていこうということで、8ページの上から3番目の にありますが「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」というような記述がありますが、まさにそういう点をゲートウェイ構想の方で議論されたと思っております。

中条主査 ですから、ゲートウェイとしてはそうおっしゃっているわけで、ゲートウェイとして一番大きなくくりの考え方はオープンスカイ、航空自由化である。航空自由化についてゲートウ

エイでおっしゃっていないこと、漏れている部分もあるわけで、運賃に関しても、当然、自由化すべき。自由化ということを行うのであるならば、運賃・価格の自由化というものも入らなければ、これは定義的におかしな話でしょう。それで国際航空運賃の自由化ということを考えれば、今の下限規制もなしで当然ですねと考えるのが論理的な物の考え方だと私は思うということです。

鈴木航空局長 私どもが申し上げているのは、8ページでゲートウェイの方で決められたのは「事業会社、乗入地点、便数の制約をなくす『航空自由化』」とおっしゃっていますので、運賃のところはまさにこの規制改革会議の方で、これとは別に御議論されてしかるべき問題だと思いますが、今まで1番目と2番目の論点について議論されたようなお話はゲートウェイ会議の方で一応の決着を見ておられる話ではないかと思っておるわけでありませう。

中条主査 わかりました。私たちは別に決着は見ているとは思っていない。規制改革会議として、また改めて議論をさせていただいているわけであって、その主張として国際航空運賃を自由化しましょうと申し上げているということです。

草刈議長 どうも、この辺は全く平行線になってしまったので、これ以上議論してもしようがないと思います。

次に、航空会社の競争力向上のための環境整備というようなところに入りたいと思います。お願いします。

中条主査 まず、基準認証については、それを積極的に進めていくというお話でしたので、それは期待したいと思うんですけども、先ほど気になったのが、向こうが認めても、こちらは審査をするというおっしゃり方でしたので、それでは相互認証ではないのではないかと思います。この点は更に御検討いただければと思います。

運客一体化の件ですけれども、我々が理解できないのは、どうしてチーフパーサーとアシスタントパーサーがパイロットと同じ会社の人間の場合には意思疎通がうまくできて、違う会社の人だと意思疎通がうまくできないのかというのが、どうしても私たちは、パイロットでもないし、客室乗務員でもないの、わからないところなわけですね。

例えば総合警備保障という会社にソニーという会社が警備を委託して、総合警備保障の警備の責任者というのが当然いるわけで、その人が契約上の責任を負う。同時にソニーの方の担当者も、それについてどういうことをやるか、きちんと契約をして責任関係をはっきりしておくという形の契約関係というのは、普通の産業では常に行われているわけですね。ですから、なぜ航空輸送の場合にそういうことができないのか。子会社であるならば、そういった意思疎通だってより一層十分できることが可能であろうと思います。

むしろ客室乗務員の保安係としての責任ということを重視するのであるならば、チーフパーサーとアシスタントパーサーは同じ会社で、それ以外の客室乗務員は別の会社であるよりも、客室乗務員の行動の一体化という点では、客室乗務員全員が同じ会社であるという形の方がむしろ効果があると考えているんですが、いかがでしょうか。

鈴木航空局長 まず、相互認証の方をもう一回よく御説明しますが、大幅に審査は省略されるんですが、シカゴ条約で各国が自分のところの航空機なり、それに乗る乗員についてはちゃんと耐空

証明を出したり、ライセンスを出したりしなさいと決められているわけです。それを持っているからこそ、シカゴ条約の締約国の間ではみんな自由に国際線を飛ばせられるわけであります。ですから、私どもが全くそこを放棄するわけにはいかない。シカゴ条約でそういうふう決められている国際的なルールであるということをお聞きいただきたいと思ひます。

その上で、なるべく相互認証を進めていきたいと思ひますが、したがって、相互認証をやった上で、中身は大幅に審査を省略するけれども、最後のところは日本国政府が責任を持って、この飛行機は大丈夫です、このパイロットは大丈夫ですというのを出さなければいかぬ。そのときに、例えばパイロットの話であれば、技量などは当然アメリカでちゃんと訓練を受けてくれば大丈夫だということになった場合に、最終的に日本の、例えば航空法規、英語でいいんですが、それを知っているかどうかとか、あるいは日本の山がちの地形だとか、気象条件だとか、最終的に日本の特殊性みたいなところはありますから、そのところは知っているかどうかということ、例えばシミュレーターの中でチェックさせてもらうとか、そういうことは残るかもしれないのでありまして、相互認証というのは全部、100%相手に委ねるということではないということだけは御理解いただきたいと思ひます。ただ、そういうふうな、なるべく審査を省略できるような努力をこれからやっていきたいということであります。

それから、運客一体のところは、まさに例えば以前ハイジャックのときに、全日空のcockpitに入られてしまつて、パイロットが刺されて、ハイジャッカーが自分で操縦して、あわや墜落寸前まで行ったことがありました。そのときに、たまたま別のクルーが同乗していたもので、そこへ飛び込んで、ハイジャッカーを取り押さえて、代わりに操縦して事なきを得たというのがありましたけれども、刺されたパイロットは亡くなってしまったんですが、それ以来、cockpitというのは絶対開けてはいかぬことになっています。それから、簡単に破られないようにものすごくドアが強化されました。したがって、例えばハイジャックのときなどはパイロットは立ててもらわなければいかぬ、操縦に専念しなければいかぬ。そのときに、客室の方の責任者と機内の電話で連絡を取り合いながら、客室の様子を把握したり、適切に指示を出したりするという状況があります。

そういうときに、やはりある程度、気脈の通じた相手でなくていいのか。総合警備保障でいいのかという問題でありまして、普通の警備会社の議論と、この客室の議論とを一緒にしてはいただきたくないと思ひております。

草刈議長 安全も最大の使命であるというのはよくわかるんですが、一方、御存じのとおり、日本の航空会社というのはまだまだいるんな意味で脆弱な部分がある。コストという面では非常に脆弱である。だから、安全というものを担保した上で合理化していくとか、そういうコストを抑えていかなければいけないという命題があるわけです。その中の一つが、やはり要員の問題というのがあるわけです。

したがって、そこで安全を担保しながらどうやって経済合理性を併せて追求できるかというテーマだと私は思ひています。別の例を挙げると、客船というのがありまして、私の会社が運航の責任を持っています。

客船の場合には、船長さんは日本人で、誤解がないように言っておきますけれども、外国の会社

ではなくて、日本の国籍の会社で、だから、これはそれなりに制限はあります。それで、船長さんは日本人でなければならないということになっていて、これはしょうがない。一方、パーサーとかそういうものに当たる人間というのは、100%子会社をつくって、そこが集めてきた人をしっかりチェックをして、それで契約をして乗せているわけです。客船などは大したことはないというけれども、私どもが一番怖いのはまずテロです。それから、飛行機と別の問題がありまして、例えば赤痢がはってしまったとか、そういうことがあるんです。だから、これはやはり危機管理というものが非常に大事。

ですから、そういう形で、要は運航している飛行機会社が責任を持ってちゃんとできるような体制づくりをしてあれば、それは何も同じ航空会社の人でなくて良いのではないかと。例えばこういう会社でこういうのをやりたいけれども、それでいいでしょうという話をそちらにしたときに、勿論、犯罪の担保が大事だけれども、そういう担保が可能であるという認識をそちらでされるのなら、それはやはりフレキシブルに考えてあげないといかぬのではないかと。当然、私は思うんです。

鈴木航空局長 エアラインは、やはり非常事態に対する備えというのは常に、今、安全最優先でありますので、必死になってやっていますので、客室の乗務員もちゃんと年に1回、非常脱出訓練みたいなものを、ドアからシュートを出しておりていくお客さんをちゃんと誘導する訓練みたいなものをちゃんとやっておるわけでありまして、そういう安全性の、危機感といいますか、今、おっしゃったようなそのところはものすごく気を使っております。したがって、私どもとしては、警備会社と一緒にしてほしくないということを申し上げたわけでありまして。

草刈議長 警備会社ではなくて、さっきの客船の例で言うと、警備会社と契約しているわけではないです。それはそういうマーケットがあるならそれが信用できなくて危ないところだったら、市場が判断すればよいと思います。

だけれども、ちゃんとクレディビリティがある、ちゃんと信頼できれば。客船の場合、客室乗務員の大層はフィリピン人ですけれども、それを束ねるのは、大体、クロアチア人などです。それは日本人に比べるとコストははるかに安いわけですから、そういうやり方もあるだろうし、いろんな知恵を働かせる余地はあると思うので、そのところを封じてしまうというのは、航空局としては余りにも硬直的ではないかという感じがするんです。

要するに、やり方を考えた場合に、死んでも同じ会社でなければだめというのはいかかなものかということをお願いしているわけで、もっと検討の余地は十分あるのではないかとということです。

鈴木航空局長 おっしゃるように、いろいろ議論はさせていただきたいと思いますが、ただ、パイロットが閉ざされたコックピットの中において、それとうまく客室と連携を取らなければいけないという、ほかにない特殊性は御理解いただきたいと思います。

中条主査 その特殊性は勿論わかりますけれども、だからといって同じ会社のスチュワーズだったら気脈が通じるかということ、私は全然違うと思います。

例えば、日本航空のパイロットで、日本航空のスチュワーズがチーフパーサーである場合と、JALウェイズのスチュワーズがチーフパーサーである場合で、コックピットとチーフパーサーとの間の気脈の通じやすさは差があるということとはほとんどない。

局長は御存じだと思いますけれども、航空会社にスチュワーデスとパイロットは一体何人いると思っておられるんですか。機長とチーフパーサーとの間の関係というのは、たまに一緒に乗務をしたということがあって、そこで知り合うぐらいの話ですね。それは私は全然勘違いだと思います。

鈴木航空局長 その仲間意識ということではなくて、ちゃんとした連絡のやり方とか体制の問題でございます。

例えばJALとJASが統合して、安全トラブルがいろいろ起きた原因として、お互いの言葉遣いからして同じものを呼ぶのに違っていたとか、そういうような話もあります。ですから、そういうものを含めて、気脈という言い方はラフだったかもしれませんが、その連携がどういったらよく取れるかというところをよく議論しないと、これは簡単に何でも結構ですというわけにはいかぬという意味です。

草刈議長 何でも結構ですということではなくて、要するに安全の担保ができるということで、例えば訓練とか研修とかそういうことをしっかりやっているかどうかという判断をそちらでされて、それでOKならばよろしいではないですかと申し上げているわけです。

鈴木航空局長 そちら辺は、少しきめ細かい議論をこれからさせていただきたいと思います。

草刈議長 ですから、死んでもだめだと言わないでいただきたいと思います。

鈴木航空局長 ここは重要な問題なので、とりあえず連携をどう取るかというところをよく議論させていただきたいと思います。

草刈議長 それでは、まだ少し時間がありますので、最後の外資規制のところを10~15分程度議論をさせていただければと思いますので、中条さんから質問をお願いします。

中条主査 先ほども申し上げたとおりですけれども、先ほどの局長のお答えですと、要するに外資参入を認めてしまうと、外国の航空会社の国内運航を認めてしまう結果になってしまうということですね。

この点については、まず1点は、外資参入は認めるけれどもカポタージュは認めないという規制の在り方というのは当然あり得るので、そういう選択肢は当然あり得ます。そこは検討の余地があるでしょう。これは具体的にどうかという話は別にしまして、そういうことはあるでしょう。これは技術論的な話です。

それはそれとして、カポタージュを認めないために外資規制をするということは、運送権を問題になさっているんですね。すなわち、外国の航空会社が日本で営業をするということによって、日本の航空会社が被害をこうむる、損をするという点が理由なんですねということをまず確かめたいんです。

鈴木航空局長 そうではなくて、国際的にも、このカポタージュというのはみんな留保しているわけで、先ほど申し上げましたように、カポタージュを相互に認め合っているのはEUの域内と、オーストラリア、ニュージーランドだけであります。アメリカですら、頑張ってカポタージュはだめだと言っておるわけであります。そのカポタージュをせっかく留保していても、外国資本の参入を認めてしまったら、極端に言えば外国100%の子会社を日本で作られて運送されてしまったのでは、カポタージュを留保している意味がないわけであります。そのところを申し上げます。

それで各国とも外資規制をやっておる。

ただ、程度はいろいろ差があって、日本は3分の1で、アメリカが25%未満で一番厳しいですが、49%とか、50%未満というようなことでやっている国もございます。

中条主査 ですから、目的は外国の資本に日本の航空会社が乗っ取られてしまったりとか、外国の航空会社が日本の国内で営業をやることによって日本の航空会社のお客さんが取られてしまう。そういう競争は望ましくないという前提があるということですね。それをお聞きしているんです。

鈴木航空局長 取られてしまうというよりは、もともとカポタージュというのは領空主権に基づく考え方で、自分のところの空は自分のところの手でやりましょうというのが各国の常識であります。

中条主査 それは違うと思います。今だってクローズド・ドアでは認めておられるわけではないですか。例えば今、実際にあるかどうかはわかりませんが、関空発成田経由ロンドン行きという類の便で、乗せる方は関空からだけ。関空～成田はお客さんは扱いません。逆にロンドンから飛んできたお客さんが、関空でおられるのはOKです。ただし成田から乗ったお客さんは関空ではおろしません。そういうのは認めておられるわけで、それは結局のところ、お客さんを取られるか取られないかという運送権の問題ではないですか。

鈴木航空局長 運送権とおっしゃられますけれども、シカゴ条約でも上空通過が第1の自由と、それから、テクニカルランディングという、給油のために降りる第2の自由というのは保障されております。

中条主査 それは保障されていますから、だから結局のところ問題になっているのは運送権であります。運送権というのはおわかりになりますね。第1の自由から第幾つまでの自由の中である運送権、トラフィック・ライトです。ですから、これは別にお客さんを乗せないでも、上空通過だとか技術的なテクニカルランディングは当然、どこの国でも認められている話であって、運送権についてだけが第3の自由以降、2国間航空協定でもって決めていこうというのがシカゴ・バミューダ体制であったわけです。

鈴木航空局長 それは国際線のお話ですが、国内線のところは第7条でカポタージュは留保できるということになっております。

中条主査 だから、カポタージュを留保できると言っているのは、領空通過をしたりしてはいけないとか、テクニカルランディングをしたりしてはいけないという話ではなくて、カポタージュというのはお客さんを運んではいけないということです。国内において、外国の航空会社がお客さんや貨物を運んではいけないというのがカポタージュです。

鈴木航空局長 それはシカゴ条約7条でちゃんと、各締約国は他の締約国の航空便に対し、有償または貸切りで自国の領域内の他の地点に向けて運送される旅客・郵便物・貨物をその領域内で積み込む許可を与えない権利を有すると書いてあります。

中条主査 そうです。有償または貸切りにおいてと書いてあるのは、要するに輸送権・運送権ということです。それをやってはいけないという形になっているわけです。

でも、それをなぜ認めていないかという、外国の航空会社が入ってきて、自国の航空会社のお

客さんを取っていくという競争の形は望ましくないということがそこにあるわけです。ほかの財であるならば、それは自由にユーザーが入ってきて競争しているわけです。航空の場合にはカポタージュを認めないという話というのは何かというと、自国航空会社を保護するためではないですか。

鈴木航空局長 航空会社の保護ではなくて、シカゴ条約第1条で、締約国各国はその領域上の空間において完全かつ排他的な主権を有することを承認するというのがまずありまして、この領空主権の考え方に基づいて、自国の空は自分のところで守るということです。

中条主査 領空主権の話だったら、第1の自由、第2の自由は、ロシアみたいな国は別として、基本的にシカゴ条約はOKというのを認めているではないですか。それは違います。もう少し勉強された方がいいと思います。

カポタージュの話というのは運送権です。お客さんや貨物を運ぶ権利です。それは認めません。だから、結局のところ、それは輸入品を認めないという話と同じです。

本田航空局次長 この点は、何度も先生と議論させていただいたと思うんですが、有償運送という意味で、まさに営業行為の制限であると同時に、これは日本船舶に関しての規制も同じですけども、日本を航行する航空機については、原則、我が国の国籍を持っている必要があって、これは航空法の規制にございますが、したがって、外国航空機を本邦内の各地間において航空の用に供することについては原則禁止された上で、許可制度の下で解除されていることがございます。

したがって、これは単に営業だけの規制ではなくて、我が国の領空をどういう人間が自由に使用するかについての根本的な主権に基づく規制を、これは日本船舶規制と全く同じですが、導入させていただいておりますので、その是非についても御議論があると思いますが、今の制度について言いますと、単なる営業権だけではないということで御説明しておきます。

中条主査 ですから、カポタージュとおっしゃるから営業権だと私は申し上げたんです。

それは勿論のことながら、領空通過権などとは当然のことながら、一応、シカゴ条約で原則認められているわけであって、実際に日本のFIRに入れば、それに対して許可をもらわなければ飛行機は飛べないわけであって、そういう規制はあっていいという話で、それは当然です。

ただ、お客さんを運ぶということについての問題が、今、議論になっていて、カポタージュのときには、お客さんや貨物を運ぶ権利を有するかどうかという点が問題になるわけではないですか。その点について考えたときに、お客さんや貨物を運んでくれるのだったらいいわけで、競争がどんどん、外国の航空会社が日本国内で運航するなり、あるいは日本の航空会社が外国の効率的な航空会社を下請にして運航するなり、そういうことがどんどん自由にできれば航空市場の活性化になるし、競争も促進されるし、消費者も便利でしょう。

そういうことを考えたときに、なぜそれをノーとおっしゃるかといえば、日本の航空会社が積み取り比率を少なくしてしまう可能性がある。結局、そのところではないんですか。そういう確認をさせていただいているということです。

本田航空局次長 したがって、くどいようですけども、基本的に外国国籍の航空機の自由な国内市場というのは、原則、制限がされています。その際に、当然の帰結として、その目的が有償運送である場合も、当然、包含されるわけであって、そうした今の制度自体が単に営業活動の規制だ

けでは済んでいないということを申し上げたかったんです。

中条主査 そこは勿論わかります。

本田航空局次長 したがって、営業の部分だけをもし開放してしまいますと、根本にあります外国国籍の航空機の我が国における自由使用を論理的には認めていかないとおかしいという話になりますので、先生がおっしゃるような営業規制だけの問題でとどまらないと思います。それを私もは領空主権だと申し上げております。

中条主査 それに関して、私たちが申し上げているのはその点、すなわちセーフティーだとかセキュリティーという点に関してのことであるならば、外資規制を制限して、日本の航空会社だとか、日本の空港会社だとか、そういったところの外資規制を制限したことでそれは守れるんですかということをお願いしたいんです。それはむしろ、もっと別の方法を取らないと効率的な対応方法にはならないです。単に資本構成で、イギリスのBAAが成田空港の株を8割持っているということが仮にあったとしても、それでもって成田空港のセキュリティーやセーフティーが脅かされるという話にはならないです。

逆に言えば、日本の資本だけで成田空港が形成されているとしても、それでもってセーフティーやセキュリティーが保てるということにはならないです。私はむしろ、BAAのような非常に世界の中で定評を得ている空港運営会社がやった方が、例えばセキュリティーの点などであるならば、むしろイギリスの会社の方がそういう点については長じているかもしれない。むしろ効率的であるかもしれない。けれども、そういうこととは別に、安全規制や危機管理体制についてはきちんと国が規制をされるべきだと私は思うわけです。けれども、それを資本構成でもって規制したからといって、その効果が上がるとはとても思えないということなんです。

本田航空局次長 我々が想定しておりますケースの中で、やはりセキュリティー、あるいは災害も含めた非常事態という場合、いわば万が一に備えるという意味においては、先生のおっしゃる行為規制だけで十分かどうかという不安を我々は持っておりますし、したがって、そもそも外国航空機についての原則的な規制、そこから論理的に導き出される、我が国で有償運送する航空運送事業者に対しての外資規制というものも、これだけで100%かと言われると必ずしもそうではないかもしれませんが、やはりその規制プラスによっていざという場合に対処していくという重要な問題だと思いますし、これは何度も申し上げておりましたが、これは世界的に有効性をみんな認識した上で採用されている方法だと思っております。単に日本独自でやっているわけではありません。

現に、例えば米国においては、日本よりもはるかに厳しい外資規制が行われておるわけで、今、この時点で日本だけが、そこについては、この制度の有効性がないとまで判断はできないと考えております。

中条主査 多分、それは世界的に、伝統的にそうだったので、20年前だってシカゴ・バミューダ体制が世界の趨勢だった。それが変わってきたわけですから、世界の趨勢がそうだという議論は論理的な根拠にはならない。アメリカだって、今、カボタージュに関してもいろんな議論をやっているわけではないですか。だから、それはこれから変わっていくわけであって、先進国の一つとして日本がほかの国がこうしたからということだけで受け身で考えていくというのはすごく私たちは

恥ずかしいと思っているので、それはもう少し、一歩先を考えて議論した方がいいです。そういったことが1つ。

もう一つ、外資規制をしたことによって、よりセキュリティー、セーフティー上の危機管理という点で対応ができるとおっしゃるんですけども、それでは、その外資規制をやることによって得られるセキュリティー、セーフティー上のプラスの効果は一体何があるかということ考えた場合に、ほとんど私は何も無いだろうと思うわけです。

要するに、アメリカの飛行機だからスパイが乗るけれども、日本の飛行機だからスパイは乗らないということはありませんか。今、この時代にそんな形でアナログ的なスパイ活動などないわけですし、テロリストは、アメリカの飛行機であろうが、日本の飛行機であろうが、当然のことながら、それは関係なしに目的を達成するために選ぶでしょうし、余り関係のない話だ。

むしろ、それよりも外資規制が目的としているのは、経済的な部分についての外国の権益を日本に持ち込まないというところを守るといふことにあるのであって、それであるならば、むしろ、今は時代は逆であって、外国の資本を日本に持ち込むことによって、航空会社の資本調達多様性というものを広げる。そして、さまざまな形の経営のノウハウ、私たちが気がつかないような世界の優秀な経営のノウハウを日本に持ち込むという形の方のメリットが大きいのではないか。そのように私たちは考えるわけです。

草刈議長 ちょっと専門的なお話になってきていますので、八田先生、何かございますか。

八田議長代理 中条さんの応援なんですけれども、空港に対して外資を入れるというのはナショナル・セキュリティーの観点から問題だという御議論で、突き詰めて、本当に何なのかというのが中条さんの御議論だと思うんですが、アメリカで1970年代に日本のトヨタだとか日産がどんどん進出しまして工場をつくっていった。あるいはアメリカの自動車会社の工場を買い取ったというときに、これは向こうの自動車会社にとって困ったことだったわけなので、最後の切り札としてナショナル・セキュリティーを脅かす。これは軍事上の観点から、自動車産業というのは非常に重要だ。それを日本の会社に乗っ取られたらどうなるんだという議論が盛んだったんです。

そのときに、ミルトン・フリードマンという例の規制改革の言い出しっぺみたいな人なんですけれども、ミルトン・フリードマンがやったのは、何でそんなにナショナル・セキュリティーを気にするんだ。国内にある限り、本当に日本と戦争をするなら、そのときには全部国有化してしまえばそれで済む話ではないかと言ったことがあるんです。要するに、本当に物すごい危機的な状況のことを考えるなら、いつでも、本当の危機に対応するということではできるわけで、結局、そういう議論でもって、ナショナル・セキュリティーなどということは言わずに、どんどん自由化してしまおうということ、アメリカの企業の不利益にもかかわらずやり遂げたわけです。その結果、やはりアメリカの国民は物すごい利益を得たと思います。それと同じようなことが、この空港に対する資本参加に対してもできないかというのが中条さんの御質問だと思います。

鈴木航空局長 冒頭に申し上げましたように、空港についてはこれからやる話でありまして、今、やっているわけではありません。成田、関空、中部を完全民営化するという方向は閣議で決められておりまして、それに従って、私どもはどのような形で制度設計をしていったらいいかというのを、

今、航空分科会の中で御議論いただきながらやろうというところであります。

ただ、申し上げたいのは、世界の各国で、むしろ大事な玄関口でありますから、国際空港について、ある程度、政府で株を持つべきではないかという規制をしいているところもあります。それに対して、我々は閣議決定の線に沿って全部 100%、成田は政府が 100% 持っておるわけで、それを全部、民間に開放しよう。上場して民営化しようということでやっておりますが、その際に、それでは外資に、アメリカや中国の会社に我が国の大事な玄関口を支配されてしまっているのかというところはよくよく考えないと、簡単にそういう経済学の御議論だけで済む話ではないのではないかと考えておる次第であります。

草刈議長 航空分科会で議論していただくのはいいんですけども、やはり、是非それらにお願いしたいのは、利用者の人もちゃんと入れて、その人の声を聞いてもらわないと。審議会というのはえてして予め決まった方向性でやってしまうことが多いので、それはきちっとやっていただかないとつまらない結論になってしまうので、それだけをお願いしたいと思います。

鈴木航空局長 今まで半年間、有識者懇談会を開きまして、そこでは利用者の御意見も十分聞いたり、あるいはマスコミの方とかいろいろ中立な方もメンバーになっていただいて、議論をしております。

草刈議長 有識者にもいろいろありますね。御存じのとおりで、要するにこちら側の意見ばかりサポートする有識者が本当に有識者か。色があるという有色者というところもたくさんあるので、そうではなくてニュートラルに、フェアな議論をしていただきたいということを申し上げておきたいと思います。

カポタージュの議論も平行線になってしまいましたので、余り時間がございませんが、どうぞ。

福井委員 外資規制ですが、よその国でアメリカ側に割り込むというお話がございましたが、もっと高いところもあるわけですね。

鈴木航空局長 EU は 50% 未満、オーストラリアも 49% 以下と考えております。

福井委員 日本は 33% ということで、必ずしも日本の 3 分の 1 未満というのが世界的な、完全なスタンダードというわけではございませんね。

鈴木航空局長 はい。ただ、アメリカは一番きつい 25% 未満ということでございます。

福井委員 そうしますと、さっき本田次長もいみじくもおっしゃったように、この外資規制だけで安全とか保安が保たれるというわけではなくて、勿論、外資規制もその一つとして全く意味がないとまでは言えないかもしれませんが、多分、ほかとのいろいろ複合作戦だと思うんです。

とすれば、その外資規制が、今の 3 分の 1 と決めていることがどの程度、保安とか安全に寄与しているのかという、そこをもうちょっと確かめた方がいいのではないかなと思うんです。諸外国の例も見ながら、外資規制がどれぐらいテロとかスパイ行為とかを防ぐのに役立っているのかという点は、諸外国の経験も見て、もうちょっと確かめた方がいいかもしれない。この数値が本当にこのままでいいのかどうかというのは、今の段階では決め手はないと思うのです。

そこはやはり、行為規制と複合せたら、もっとこれは上げてもいいのではないかな、などという議論になり得ると思うんですが、いかがでしょうか。

草刈議長 どちらからでもどうぞ。

本田航空局次長 絶えず勉強はさせていただきたいと思いますが、3分の1を4分の1にすべきなのか、3分の1を2分の1にすべきなのか、どちらの選択肢もあると思うので、そこは常に勉強させていただきたいと思います。

福井委員 前回の会議のときに、話題になったと思うんですけども、何か数字を決めると、ゼロか1になるわけです。それを超えると全然だめで、それ以下なら野放し。でも多分、安全度の問題はもっと連続性のあるもので、どこかで不連続になるというわけでもないと思いますから、目安にすぎないと思われます。それよりは、やはり行為に着目した保安とか安全とか、あるいは端的なテロの防止ということに着目した、具体策の方をできるだけ徹底するというのを組み合わせれば、外資規制という組織規制はもうちょっと緩められる、というのがおのずと常識的な判断だと思います。そういう可能性も広く検討していただければと思います。

鈴木航空局長 3分の1というのは、やはり商法の特別決議に対する拒否権を防ぐという意味でそれ以下に抑え込んでいるということでありますので、割と重要なポイントだと考えております。

福井委員 特別決議をしてテロをやるような外資が出てくるとも必ずしも言えないと思うんです。目安としてはわからぬでもないんですけども、本当に唯一無二の基準かということ、もうちょっといろんな考え方があるだろうと思います。

草刈議長 どうぞ。

中条主査 ですから、3分の1という数字にこだわることはないだろう。外資規制の3分の1と、弁護士さんの数の3,000人と、羽田の3万回というのは規制改革会議としては絶対に突破するつもりでこれから考えていきたいと思っています。

草刈議長 すみません、残り時間がないので簡潔にお願いします。

福井委員 前に戻るんですが、若干、御質問と御確認です。

配分方法について、需要の強さも決めるという方向でお考えというのは大変進歩だと思うんですが、それと過疎地とか離島との関係を気になされているという印象を強く持ちました。それはバランスを取る、要するに需要の強さは大前提だけれども、だからといって弱小路線が切り捨てられていいわけではない、という御主張とお見受けしたんですが、それは、両方のバランスを取って航空政策をやっていくという理解でよろしいのでしょうか。

鈴木航空局長 さっき御説明したのは、あくまで3万回の近距離定期便を2010年以降入れる。その考え方として、従来は国内線の最長距離ばかりが議論になっていました。それは我々の一つの目安で、それでばかり決めるわけではないですということをずっと申し上げていたんですが、そのところをとことん議論した結果、需要とか路線の重要性も勘案して羽田にふさわしい場所に行きましょう。それで、羽田でだめだという場合は成田に行ってもらおうというやり方はあるわけでありませぬ。

福井委員 勿論、このゲートウェイ会議の結論はそうなんですが、更にその先の配分についての考え方にも関わると思うんです。国内と国際を分けるとか、どの空港にどういう配分法則をあてはめるのか、などです。

鈴木航空局長 国内と国際の考え方は、これで決着がついていまして、それは2010年以降、羽田のD滑走路の供用開始時に3万回の定期便を入れるということでありまして。あとは、羽田と成田でちゃんと国際と国内で住み分けるということでもあります。

もう一つ、説明をしていないのは、供用開始時に3万回というのは、その後、国内線で8万回を取ってあるわけですが、本当に8万回国内線で使うかどうかはやってみないとわかりません。だから、実際に飛ばしてみても、国内線でまだ少し余裕が出るようだったら、その分は3万回に1万回とかを上積みする可能性はあるということです。

福井委員 そこは柔軟な可能性が残っていると思うんですが、だからこそ、数字が独り歩きするというよりは、数字自体何かの目的を達成するための一つの道具ですから、実質的な判断が重要だと思います。3万回とか8万回という数字はあるんですけども、恐らく、国内にしる、国際にせよ、需要の強さを配分の非常に大きなメルクマールにされていることは大進歩だと思います。

そうであれば、需要の強さを見るときに、対立する要素として何を見るかということ、多分、繰り返しおっしゃっていたのは弱小路線だということだと理解しますが、そこについての何らかのルール化・基準化をする議論が、今回のこの議論を除いたとしても、中長期的な方向として重要ではないだろうか。こういうことを御指摘申し上げておきたかったのです。

鈴木航空局長 需要の強さというのは、今の3万回のところで出てくるわけでありまして、国内線は羽田で目いっぱい受けるということは変わっておりません。

福井委員 配分を決めるときのおよそ一般則としても、考え方における需要の強さというのは無視できるメルクマールではないですね。

鈴木航空局長 配分といいますか、国際・国内の振り分けは羽田は国内線ということで変わっていないということでもあります。

福井委員 そこは微妙だと思うんです。

草刈議長 その辺はまだ全然あれですね。

福井委員 決まったわけではないです。

もう一つは、8都府市の自治体との協定ですけれども、冒頭にも議論になりましたが、もう一回確認しておきたかったのは、地方公共団体の利害は基本的に空港の発着に伴う一種の外部不経済、すなわち騒音とか何らかの環境問題といった、そういう観点からの参加であるという理解でよろしいですか。

鈴木航空局長 それだけではなくて、これも冒頭申し上げたように、東京都と神奈川県と横浜市、川崎市は、この羽田のD滑走路の工事に対して1,300億円の無利子貸付を拠出している。そういう、一緒に進めておるプロジェクトの共同主体という意味でのものです。

福井委員 スポンサーという意味ですね。それはわかるんですが、回数を決めるときの非常に重要な論点に関する地元の利害は騒音対策ということにならざるを得ないのではないのでしょうか。

貸し付けている主体というのは、スポンサーの意味だったらそれはそれでわかるんですけども、冒頭も随分議論がありましたように、自治体の言わば迷惑施設としての空港に対する関与と、それから、ユーザーとしての国民がどの自治体に立地する、どの空港を、どれぐらいの頻度で、あ

るいはどれぐらいの値段で使いたいのか、という利害とは必ずしも一致するものではありません。地元の利害はそういう外部性のコントロールに限定していただいて、国民的利害なり利用者の利害については、やはり国がエンドユーザーの意向をよく踏まえて、自治体の外部性は外部性内部化対策として適切に処理したうえで、その他の空港の本質的なサービスに関する決定はやはり国民経済的判断でやっていただく必要があるはずで、1回決めたからそのまま自治体の外部性関与を未来永劫そのとおりにするというのではなくて、8都府県市合意についても、状況が変われば、例えば環境水準とか技術水準が変われば、それに応じた見直しもあり得るはずであるという理解をしているのですが、そういう理解でよろしいでしょうかという確認です。

鈴木航空局長 未来永劫変わらないものだとは申しませんが、この8都府県市の合意を基に、アジア・ゲートウェイ戦略会議で総理が議長としてこの構想をおまとめになったので、それと異なるような議論をされるのはいかがなものかというところは御理解いただきたいと思います。

福井委員 差し当たり、その会議でそう決まったということはおっしゃるとおりです。

鈴木航空局長 総理が議長として、いろんな議論を踏まえてやられたわけで、規制改革会議も総理の諮問機関であらせられるわけですから、それと異なる議論をされるのはいかがなものかということです。

中条主査 異なる議論はしていません。

福井委員 今後の事情変化に応じた対策を議論するということはまた別問題です。ですから、これはゲートウェイ会議の結論を踏まえ、さらにその先の展望という議論も今日は含まれているわけで、議論を封殺するわけにはいかないはずで、今回の決着は大前提です。

鈴木航空局長 総理がこういって進めてほしいということでおっしゃっているわけです。

草刈議長

お言葉ですが、私どもは総理が決められたことだけれども、さっきからいろいろ申し上げているように、文章の読み方がいろいろあるわけで、その辺の事のお尋ねをしているわけです。それに対して極めてクリアーに前から議論されているんですけれども、本当にそうかなという疑問も若干あるということをおっしゃっているわけです。

1つだけ申し上げておきますが、ゲートウェイ会議は最終報告で済みなんですね。だけれども、我々の会議というのはあと2年半ぐらい続くんです。したがって、この問題については、やはりずっと長いスパンで議論をしなければいけない立場にあります。立場が違いますので、これでおしまいだからがたがた言うと言われても困るわけで、そこは理解してもらいたいと思います。

今日は本当に長いことお座りいただいて、いろいろお話をいただきまして、大変感謝をしております。勿論、考え方はいろいろ違って、平行線の部分はありますけれども、今後ともいろいろと議論させていただきたいと思いますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

何かございますか。よろしいですか。

鈴木航空局長 結構です。

草刈議長 本当にお疲れ様でした。ありがとうございました。

それでは、今日はこれで終わりにします。どうもありがとうございました。

