

第3回 IT・エネルギー・運輸/国際経済連携合同 TF 議事概要

1. 日時：平成 19 年 8 月 2 日（木） 16:00～17:00
2. 場所：永田町合同庁舎 1 階 第 3 共用会議室
3. 項目：今後の航空分野及び物流・港湾業務・輸出入業務に関する米国企業の要望・考え方
4. 出席者：

【規制改革会議】中条主査、有富主査、八田委員、松本（洋）委員、深川専門委員

【在日米国商工会議所 トランスポーターション・ロジスティックス委員会】

チャールズ・ダンカン共同委員長、タッド・ジョンソン副委員長、

ジェフリー・パーニアー委員、鈴木委員、東海委員、

松本（義）委員代理、安田マネージャー

5. 議事：

中条主査 それでは「規制改革会議 国際経済連携タスクフォース IT・エネルギー・運輸タスクフォース」の合同のヒアリングを開催させていただきます。

この会議の趣旨は、もともと私の方に ACCJ（在日米国商工会議所）の方から航空のことについてお話をしたいというお申し入れがありました。しかし、私一人で聞くよりは、たくさんの方で聞いた方が情報の共有化にもなります。それで、航空のことだけでなく、ACCJとしては、物流についてもいろいろとお話を私たちにされたいこともあるのではないかということで、そのお話も併せてお聞きしようということで、今日の会を設定させていただきました。

それでは、まず、最初に ACCJ の方から資料に沿って御説明をいただければと思います。

ダンカン共同委員長 まず、私の自己紹介ですけれども、コンチネンタル航空からまわっております、チャールズ・ダンカンと申します。本日は、中条先生のアレンジのおかげで、こういった機会を持って非常にありがたく思っております。ありがとうございます。

それで、こちらにいる本日のメンバー全員が ACCJ の航空及び物流政策に関してのメンバーです。

中条主査 こちらの紹介をするのを、先ほど忘れましたが、IT・エネルギー・運輸タスクフォースに航空も含まれており、私が主査で、そして八田委員です。

もう一つ、国際経済連携のタスクフォースがございます。こちらの方で物流等々を扱っ

ております。そちらの主査の有富委員、それから、専門委員の深川専門委員。よろしくお願ひいたします。

ダンカン共同委員長 こちらの方で、2名がACCJのボードメンバーです。規制改革という面でも、委員会のメンバーですので、皆さん方の御意見を聞くのを本当に楽しみにしております。

プレゼンテーションを早速始めたいと思います。その後、できるだけ時間を質疑応答の方に使っていきたいと思っております。

東海委員 では、まず初めに私の方から、ACCJについて御説明をさせていただきます。

ACCJは、1948年にアメリカ企業40社によって設立されまして、来年で60周年を迎えます。現在は、東京、大阪、名古屋の3か所に事務所があり、約1,400の企業で構成されている、日本で最大の外資系経済団体です。

ACCJのミッションといたしましては、お手元の資料にも示しましたように、日本とアメリカ両国のさらなる経済関係の発展、米国企業と会員活動の支援、日本における国際的なビジネス環境の強化を目的として活動いたしております。

具体的には、60以上ある業界別の委員会が政策提言を行っておりまして、外国人労働者の再入国許可証の延長や確定拠出年金の導入、それから、投資信託の回転売買への新規規制など、ACCJの提言が日本政府によって受け入れられたケースが数多くあります。

また、年間に500以上のイベントを開催しておりまして、政財界のみならず、アカデミズムからもさまざまな方をお招きして、セミナーやチャリティー等のCSR活動も行っております。

本日、会合に参加をお許しいただきました私どもは、先ほどダンカンの方から申し上げましたように、トランスポーター・ロジスティクス委員会に所属しているメンバーです。

この委員会は、運輸関連の37社が参加しておりまして、航空や物流政策に関する提言を行っております。

では、引き続いて、物流及び輸出入に関する要望と考え方の説明を松本（義）の方からさせていただきますので、お願いいたします。

松本（義）委員 それでは、私の方から国際と物流に関する考え方を説明させていただきます。日本の国際物流に関して規制改革で重要なことはと申しますと、1つは、航空分野におけるインフラ整備、もう一つは通関制度を見直すということをおもっております。コストを下げするために、いかに効率のよい制度を設けて、国際競争力の分野で強化すべき点が重要だと考えております。

そこで、これから日本の通関に特化した規制改革についての提案を幾つかさせていただきますので、お願いいたします。

一番目にエクスプレス貨物専用の法整備、これはどういうことかと申しますと、現在の

関税法というのは、昭和 29 年に施行され、その基本的な部分というのは、船便をベースにしてつくられております。毎年改正はされていますが、いまだに航空貨物も海上貨物も同じ法律の下で通関が進められています。

昨今、24 時間化、国際物流の多様化によって、今の関税法の中では、なかなか航空分野においては無理があるのではないかと考えています。

現に、アメリカ、中国、台湾などは、エクスプレス専用の通関制度があって、一般貨物とは分離されております。

次に、通関業者に対しての 2 段階申告ということですが、現在の関税法には簡易申告制度、これは平成 13 年度に導入されて、輸入者単位で、税関の承認を受けた者が引取申告と納税申告を分離できる制度ができ上がっています。これをコンプライアンスの優れた通関業者、インテグレーターにも導入することにより、今よりも迅速な貨物の引き取りが可能となり、輸入者のリードタイム短縮になってひいてはコストも削減につながると考えております。

続きまして、税関職員の派出の件ですが、現行の関税法 35 条に、一応税関職員の派遣という規定はされているものの、現実問題として、一民間企業に対して派遣をしていただくというのは非常に難しい。これにつきまして、コンプライアンスの優れた通関業者またはインテグレーターにも適用するように法整備を変えた方がいい。

続きまして、税関の申告先官署の自由化。輸出入申告に関しましては、貨物がある場所を管轄している税関官署に対して申告がされることとされております。このような取扱いは、税関が必要に応じて行う検査の効率性を実施することができるためだと考えておりますけれども、しかしながら、現在では、航空貨物の進展等に伴う物流の 24 時間化を背景として、執務時間外における行政需要が高い官署においては、限られた職員の中で執務時間外に恒常的に職員を配置し、業務を効率的に処理するための体制を整えつつあります。

時間外においては、一部の貨物を蔵置する場所を管轄する官署以外の近隣官署への申告も認めておりますけれども、今後、物流の 24 時間化がますます進展していくことが予想される中、輸出入申告のほとんどが N A C C S を利用して行われることを踏まえれば、税関官署の自由化をすることにより、さらなる通関に関するスピードアップができると考えております。

続きまして、臨時開庁及び N A C C S の使用料の軽減の提案でございます。臨時開庁につきましては、今までも断続的に見直されてきましたけれども、平成 15 年度には 7,800 円だったところが、現在では N A C C S で申告する部分に関しましては、特区であれば、1 時間当たり 1,900 円まで下がってきています。また、本年 6 月には特定輸入者及び特定の輸出者の申告に関しては、更に半額という制度ができ上がりました。

実際に言いましても、ほとんどの輸出入申告が N A C C S で行われており、その申告の約 80% ぐらいが審査区分 1、即日許可ということになり、税関職員がその時点で実際に書類を見て審査するということは、ほとんどありません。このような N A C C S 使用料で区

分1になる、許可になるようなものに関しては無料化をしても問題ないのではないかと考えております。

N A C C Sの使用料金に関しましては、先日、日経新聞で財務省からの報道がありましたように、2008年10月より輸出入申告の関連するN A C C Sの手数料に関しては、一応、無料化をするという方針を固められたようなので、これに関しては我々は歓迎いたします。

続きまして、市場原理の公平性の観点から見たら、国際スピード郵便（E M S）、国際郵便貨物の件に関して、我々として、同じ通関手続を取るのが適当ではないかということで述べさせていただきます。

平成19年度の関税改正によって、課税価格が20万を超える分に関してのみ、申告納税をする方式に決まりました。これは、施行は2年後、ということで猶予を与えられています。

それと同時に、郵便貨物に関しても、今まで付加課税科目、賦課課税申告の対象で、臨時開庁の対象とはならなかったんですけれども、これも今後臨時開庁の対象として、認めていくという方向で決められています。

昨今、国際エクスプレスの貨物とE M S（国際スピード貨物：国際スピード郵便のこと）のサービスの内容に関しましては、極めて相違点が小さくて、ほぼ同じといっても過言ではないと思います。また、先般、郵政公社の新聞発表によりますと、中国とのE M Sのサービスの強化、現行は運べる制限が30kgなんですけれども、今後、それを50kgまで上げるといふようなことを聞いております。

運送料に関して言えば、例えば中国、北京向けの貨物に関して、民間のエクスプレスの約3分の1程度でE M Sが提供できております。この資料は、平成19年度関税改正検討委員会に基づく資料、関税外為審議会の分科会の中から持ってきた資料なんですけれども、料金は3分の1ほどで済んでおります。

なぜこのような低価なサービスが提供できるかといいますと、そこに通関に関するコストと、保税貨物を管理するコストがないためです。民間は通関に関わるコストと、貨物管理をするコストの法律のコンプライアンスを守るために莫大な費用を費しております。同じルール、規制の中での競争に関しては、我々は非常に歓迎しますけれども、しかしながら、現行のルールは、どう見ても余りにもアンフェアとしか言いようがないということです。

また、国際郵便貨物のセキュリティーの点から見ますと、我々、民間が行う輸出申告に関しては、その貨物ごとにN A C C Sで1件ずつ申告を行っております。税関はC I S、カスタムス・インテリジェント・データベース・システム、日本語でいいますと、通関情報総合判定システムにより、申告時にN A C C S内でリスク判定を行っています。今後、C - T P A TやA E O等、財務省が推進していく方向性にある中、郵便貨物はその申告自体がない。N A C C Sを使っていないということに関して、セキュリティーの面においても非常に問題があるではないかということは提言したいと思います。そのためにも、郵便

貨物においても、我々民間と同様の規制を行うことを要望したいと思います。

以上、物流の輸出入に関する要望は、私の方で終わらせていただきます。

続きまして、航空分野に関する考え方についての要望を鈴木の方からさせていただきます。

鈴木委員 鈴木と申します。幾つか整理した論点がございまして、順次説明しますのでお聞きいただければと思います。

昨日の新聞に掲載されていましたが、日韓関係で航空の自由化をするという記事です。量的な制限、本数の制限等が取り払われるということです。ここからお話するのは、それなりの訳があります、現在、インチョンの国際空港から日本の地方国際空港に1週間、22地点、118便を韓国企業は運行しています。これは、すべて日本の国際拠点空港が国内空港と連結していない理由によるものと考えられます。例えば伊丹と関空、羽田と成田というように、国際と国内が分業体制で進んでいますので、地方都市の国際拠点空港の活用というものは、インチョンをハブとして、日本の地方国際空港を利用しているという状況に直面していることとなります。このことは、日本のアジアゲートウェイ政策と申しますが、このまま行けば、相変わらず、日本の国際拠点空港としての使命を果たすことなく進んでしまうという現状があります。そこへ来て、日韓の航空自由化、それに引き続いて今度は恐らく中国とも航空自由化をやるということになれば、中国企業も日本の地方都市により自由に参入出来ますので、日本の国際拠点空港の利便性というものは、少しも向上しない。アジアの空港の利便性は日本の地方都市と連結することによって、ネットワーク化して進化していくという現状があります。

このようなところが、日本の包括的な視野に立った空港政策の全体像がなかなか見えてこないという我々の主張です。御理解いただければ幸いです。

第2点としてですが、空港費用の問題です、先に添付してありますチャートを見ていただきたいと思います。

一番最後に添付してありますが、空港費用を比べる場合、費用については、様々な意見がありますが、即ち、何と何を含むのかという論点ではありますが、全体的に計算、試算しますと、関空が一番高く、アジアにおいてはシンガポールが一番安いことです。これを旅客単価当たりで比べますと、関空が一人当たり84ドル、シンガポールが29ドル相当ですので、関空は約3倍のコストを持っているということになります。航空機性能は非常に発展しておりまして、長距離運行が可能になっております、日本を經由してアジアに行くというような運航形態も重要でありますけれども、例えば米国から上海、インチョンに直接飛べるような飛行機も製造されてます。この様な新しい環境の中で、日本を通過する国際便は増加し、日本の国際拠点としてのネットワークの拡張は妨げられ、地理的な利便性が評価されにくい時代が迫っていると思えるのです。日本が歴史的に果たしてきたアジアのゲートウェイとしての地位が衰退していくシナリオが、ここにあると思います。

1日も早く空港費用の是正をしない限りにおいては、国際間における空港の競争力の強

化は、絵に描いた餅みたいになってしまいますので、この辺については、深い御理解をいただきたいと思います。

その次です、なぜ、こんなに高い空港費用が付くのかという説明をしたいと思います。

成田空港ですけれども、世界標準では、滑走路1つが、年間20万回の離発着するというのが基本的な姿です。成田のA滑走路では13万5,000回、B滑走路では6万5,000回、AとBを合わせて20万回ですから、ちょうど50%の利用で運用しているという事です、世界標準から見ると、その程度しか使用していないという事実です。スロットがあるとか、ないとかということではなくて、50%の利用率をしているということです。これを解決して、より多くの航空機の離発着を認めるようにすれば、単純に言って、コストが半分になるというシナリオが書けると、我々は主張しているわけです。

それから、非常に残念なことですけれども、B滑走路の延長建設の計画の際、南進か北進の論議の中で、当初190億の予算で計画した事業が、330億で南に進んだわけです。6万5,000回の発着回数ですので、これは到底投下資本を回収できるような事業形態になっていないということです。

では、それはどこで調整しているかということになれば、それは高額な空港費用で調整しているとしか結論が出ないわけです。この辺をもう少し明確な形で投資効果を説明して頂きたく考えております

成田空港は政府が100%所有している空港ですが、これを民営化したというか、どうかは大きな疑問ですけれども、実際に経営監督制度もないように思われます。国連の下部機関であるICAOでは、空港自体が自然的にモノポリーといいますか、独占になりますので、それをどのような形でもって経営監督するかという指針を発表しておりますので、この点についても勉強して、空港自体が自然的に寡占状態になる、ないしは独占状態になるのを、どのような形で経営監督していくかというような一つのシステムづくりが大切なことだろうとACCJとしては主張しております。

次に羽田空港の国際化の問題ですが、近ごろ様々に論議されておりますが、現在、国際便が羽田 金浦間で運行されております。それから、これをチャーター便というのは、本来の意味とは違うと思います。極めてスケジュール化された便が毎日8便運行されているのです。チャーターの運用時間についても、最近に発表された運用時間は、朝の6時から8時半までが到着、夜の8時半から23時が出発とした方向性によって規制をしております。

これは、外国社の立場からみますと、要は参入しないで結構ですと言われていたような運用規則です。羽田に基地をもつ航空機は、このような時間帯でもチャータービジネスの市場に参入することが可能ですけれども、外国機は到着しても国内だけの営業権を持っておりませんので、着いてから12時間、羽田に飛行機を駐機して、20時30分からの出発までの不効率な待機を迫られるわけです。よって、十分に活用できるのは日本企業であり、活用できないのは外国企業であり、この運用制度のもたらす弊害は競争がなく、市場発展が阻害された形態のみが残ってしまうことです。最終的にはお客さんは、商品を選ぶ選択肢

を非常に少なくされます。いち早く解決して、機会均等、平等な参加の機会を与えてほしいというのがACCJの立場です。

そのほかに、日本では遅れに遅れているビジネスジェットという商品があります。タイガーウッズが宮崎に自分の飛行機で乗り入れる、あのスタイルのビジネスです、これは、ほとんど利用されておりません。日本でこのビジネスをしますと、費用が非常にかかり過ぎる。日本では維持費用として耐空検査を毎年やることを義務づけられ450万円かかります。米国、カナダでは、整備基準に従っておれば耐空試験は免除されております。

日本で羽田が一番理想的なビジネスジェットの到着空港だと思えますけれども、これも23時から朝6時、現実的には今日は、第4滑走路を建設しておりますので、0時40分から朝の3時40分までは閉鎖ということで、実際的にはなかなか使用できない。日本においてもビジネスジェットは、これからの重要なビジネスツールとして発展していく機会がありますが、障害、障壁が多過ぎて、なかなか十分に活用されていないのが現実です。

以上、まとめたとところでございますけれども、この辺を土台にして、いろいろな御質問を受け、また答えていきたいと思えます。よろしく願いいたします。

中条主査 ありがとうございます。まず、規制改革会議の意見表明は、読んでいただいておりますね。航空に関しては、私たちの考え方は理解していただいていると思えますので、後で御質問等々があって結構だと思えますけれども、ここで御提案なさっていらっしゃることは、規制改革会議と一緒に国土交通省に言っていただければ、私たちとしてもありがたい。私たちは、今おっしゃったことをやっていこうと思っているところです。

鈴木委員 ACCJがある諮問機関に参加したく申し込みましたが認められませんでした

中条主査 ACCJからもこういう御意見があったということで、若干違ったところもありますが、基本的には、私たちは同じような考えをしておりますから、そのように伝えたいと思えます。

それから、物流に関しては、この中の幾つか、これは「あじさい」に出していらっしゃるね。「あじさい」というのは、規制改革集中要望受付月間という形で、いろいろなところから規制改革要望を集めているのがあって、ACCJからも規制改革要望を出していただいています。

今日も御要望をお聞きしましたので、これについて私たちとしても検討して必要なものについては対応を考えていくということになると思えます。以上が基本のお返事ということになります。

ちょっと内容について質問なんですが、ここでエクスプレス貨物とおっしゃっているのは、日本語でいうと、宅配便を指していると考えてよろしいですか。

松本（義）委員 そうです。明確な定義はないんですけれども、書類、小荷物。

中条主査 それについて、国際的なエクスプレス貨物便について法整備をしてほしいということですね。

松本（義）委員 そうです。インテグレーターといいますか、自ら自社機を保有して、

地上もドア・ツー・ドアで一貫して輸送を行うという企業に関して、特別な法整備を取っていただきたい。

中条主査 そういうたぐいのサービスについてということですね。

松本（義）委員 貨物に対してということですか。

中条主査 それは、どういう法整備？要するに、そのようなものについては自由にしていく、いわゆる輸出入貨物の網の目から外していくという考えも勿論あると思うんですが、新たな法律をつくってほしいということなんでしょうか。

松本（義）委員 そうですね。実際、アメリカの例をちょっと言いますと、アメリカの場合、200 ドル以下の部分に関しては、1 件ずつ申告というのが不要になっておりまして、アメリカ政府から認定を受けたエクスプレス会社がマニフェストを出す、当然、品目の中にはそこから除外されるものもあるんですけども、そういう部分に関しては、申告をしなくてもマニフェストだけで貨物の引き取りができる。

日本の場合、それに近いのが、少額免税という制度がありまして、1 万円以下のある一定の貨物は除外されているんですけども、その分に関しては、簡易にマニフェストで通関というのを認めてもらっているんですけども、それは、エクスプレスであろうが、一般の貨物に対して、一応対応されている。それを今後、財務省の方に我々は前から3 万円までいただきたいと言っているんですけども、なかなかそこはうんと言ってくれないんですけども、そういう形です。

その次に関しましては、ツーステップデklarationという制度がありまして、これは、下で述べました2 段階の申告なんですけれども、そういうふうにはアメリカのエクスプレス専用の通関制度というのは、一般とは、また別につくられている。日本の場合は、今、一緒にされていないですけども、そういうちょっと進展したものを日本の財務省の方にもつくっていただきたいという趣旨でございます。

中条主査 その点は、また詳しく教えていただきたいと思います。

それから、一番最後の国際スピード郵便EMSに民間のエクスプレス貨物と同じ通関手続を適用してほしいという要望ですが、EMSはエクスプレス・メール・サービスのことでですね。

松本（義）委員 そうです。

中条主査 エクスプレス・メール・サービスはどういう意味で使っていらっしゃいますか。

松本（義）委員 今、EMSの貨物の通関制度というのは、関税法上で賦課課税方式といいまして、税額の決定の方法が専ら税関の処分によって決まる。民間が輸入する場合は、1 件ずつ申告納税方式がございますので、NACCSを通じて税金を計算して、1 件ずつ申告する。実態としましては、郵便貨物というのは、郵便局の指定のところに入ってきましたら、ばらばらと貨物が出てきまして、税関職員の方が、貨物を見る。それで1 万円を超えている分については、課税をする場合に、税関の方が1 件ずつ計算をする。そこが大

きな違いでございまして、今後、20万円を超える分に関しては申告納税を適用します。それでもアンフェアではないですかと、同じような貨物の形態できて、サービスの同じような部分に関して、一番言いたいのは、そこに申告をする行為だとか、貨物を管理する行為に関して、民間企業は、その法律を守るために莫大なコストがかかっている。一時郵便貨物に関しては、税関職員の方が税金まで計算をしてくれるという点で、全くそこに関するコストがかからない。そこが問題ですよということです。

東海委員 中条先生は、EMSの定義のことを聞いておられるのでしょうか。

中条主査 そうです。EMSは何を差してEMSとおっしゃっているのかということです。

東海委員 郵便局の方でEMSと称するサービスを出しております。

中条主査 ユナイテッド・ステイツ・ポスタルサービスのですか。

東海委員 いえ、日本のです。

中条主査 日本のEMSと同じようにしてほしい、そういう意味ですか、わかりました。

有富委員 中条先生、ACCJがおっしゃっているEMSというのは、日本郵政公社が売っているエクスプレス商品です。

中条主査 特定のサービスですか。

有富委員 特定の商品の名前です。

中条主査 わかりました。

有富委員 つまりあちらのご主張は、UPSやFEDEXが売っているエクスプレスとEMSは、お客様から見たらまったく同じサービスなのに、片方の通関だけをものすごく優遇しているのは、イコール・フットィングではないという意味ですね。

中条主査 よくわかりました。了解です。

それ以外のことについて、まさに私たちが議論している項目で重複しているところがたくさんありますので、こういったことについても、ACCJの御要望もありということで、私たちも検討はしていきたいと思っております。

ほかの委員の方から御質問等がございましたら、どうぞ。

八田委員 私は、八田と申します。日本では、空港を国際線用と国内線用と分けたために、ハブとしての役割を果たしている空港はないと御指摘になりました。これは、国内線と国際線は一緒の飛行場でやれという御指摘だと思います。すなわち、羽田をもっと国際化しなければだめだということも言っていらっしゃるように思うんです。具体的にどういうふうにしるという御提案があれば、お聞かせ願えませんか。

鈴木委員 羽田の問題は、2010年に新しい第4滑走路が共用される予定です。それで工事も進んでおります。その後の諸問題として、スロットの配分、路線規制等です。正確に言いますと、1,947kmのあの規制問題は決着したのか、それとも言葉を変えて、合理的でマーケットに合ったような路線を考えますと言い直したのか、実際的にはどういう内容

なのかという論点については、航空局は説明していないのです。ですから、まだ、やはり1,947kmの規制の中で考えておられるような気もしますし、そのような仮定から判断しますと、羽田の国際化というのは、一部企業、一部地域においてのみを対象にしており、全世界的なネットワーク構築は考えていないのか、どうなのか。その辺のことについては、なかなか正体が見えてこないのが、今日の現実と思います。

東海委員 今、鈴木の方から旅客機の方についての説明があったので、ちょっと貨物の方も少々情報を付け加えさせていただきますと、貨物は夜11時から朝6時の時間帯しか飛んではいけないというふうに言われているんです。旅客の場合は、距離の制限だけであって、何時から何時は飛んでいいとか、飛んではいけないという話は出ていないんですが、貨物に関しては、国際はどの距離を飛んでも構わない代わりに、11pmから6amしかだめだというふうに言われているんです。

ところが、我々UPS、FEDEXというインテグレーターは、世界中飛行機をつないでグローバルにものを動かしているものですから、そういう制約を付けられてしまうと、現在、飛ばしている飛行機のネットワークにマッチしないということが起きてきまして、日本のお客様に対して、我々が本来コミットできるサービスが提供できないということも懸念しております。

鈴木委員 付け加えますと、羽田における貨物便というのは、UPSとかFEDEXさんのみならず、一般的な航空貨物、いわゆる企業間輸送の部分も果たさなければいけない、そのようなサービスもあると思うんです。日本企業がアジア一体に生産拠点を展開しております、そして日本からも様々な商品、部品が輸出入されております。これをサプライチェーン・マネジメントという形で総称することもできると思いますが、世界の空港で、貨物便の時間をこの様に規制をしている空港を我々は知りません。

中条主査 そういうところがあるか、ないかは今日の議論ではないと思うのですが、私たちの考え方は、貨物と旅客を区別しているわけでは全くないです。

当然のことながら、貨物であろうが、旅客であろうが、あるいはどこへ飛ぶ飛行機であろうが、基本的に同じに扱う。羽田を使いたいのであるならば、羽田のスロット発着枠をほしいと思う人が、それに対して高い価値を支払う。ですから、私たちは競争入札ということを行っているわけですが、それでもって配分をしていくべきである。ですから、貨物機であろうが、旅客機であろうが、それを区別しているわけではない。私たちの考えはそうです。

ダンカン共同委員長 私たちは、全体的には同じ基盤に立って物事を考えているんだと思うんです。ロンドンとかニューヨークとかパリのケースと比較しながら考えてもらえばいいと思います。ニューヨークであればJFKもあればニューアークもあると思うんですが、ニューヨーク、マンハッタンにいる人から見れば、どちらに行ってもかかる距離は同じなんです。どちらに行っても、国内線も国際線もあるという状況に照らし合わせながら、選択するんだと思います。

今、羽田にばかり焦点を当たっているかと思うんですけれども、成田空港についても着目すべきだと思うんです。さまざまな地方プロジェクトとして北九州空港、神戸空港や静岡空港とかを現在進めていますけれども、その投資額を成田に持ってきて、もっと成田までのアクセスを改善したらどうか？例えば東京駅から成田まで20～30分で行けるような、新幹線をつくるとか、そういった手配とか進め方というのは、可能だと思うんです。ですので、ニューヨークのケースと同じように、ニューヨークに在住の方たちは、2つの空港の使用の可能性があり、どちらも地理的には同じ距離となったときに、両社に差はないわけです。だから、もう少し成田と羽田を一体として活用・改善を進めていく必要がどうしてもあると思うんです。

あと、成田・羽田までの24時間の電車のアクセスという面もあると思うんです。現在、成田の一番最初の出発は8時50分なんです。諸外国の他の空港では、最初の出発は朝5時半とか6時となっていることから考えると、成田はそのキャパシティをフルに活用していないのではないかと思います。これは、交通アクセスの不便であることが一つの要因だと思います。その改善が1つ必要だと思います。

あと、鈴木さんもおっしゃられていたと思うんですけれども、国際線のチャーター便ですね。今の現状だと、時間帯に制限があるので、どうしてもその間、さまざまな航空会社が飛行機を飛行場に置いて、待たなければいけない。

それというのは、消費者の点から見ても十分なサービスを受けられていないということだと思うんです。出発と到着によってスロットを分けているというのも、ほかの空港ではそういうことはないと思います。スロットが100あったら、その100の中でうまく到着便と出発便を使い分けているというか、効率的に数を回しているというのが、ほとんどの他の空港の状況だと思います。

八田委員 さっきの質問の続きですけれども、皆さんの要求というのは、羽田に関しては、新しい滑走路について完全に透明な国際化をやってほしい、そういう要求だと考えていいんですか。

鈴木委員 4本目の滑走路ができますが、それを有効に使っていただきたいと思えますね。第4滑走路が国際線で、今までの3本の滑走路は国内線と、そのように分けて運用しますと、規制の上に規制を重ねるようになる、自由な、いわゆる羽田の能力を100%吸い出すような形にはならないと思えます。

八田委員 ということは、第4滑走路ができるのを機会に全面的に国際化してほしいということですか。

鈴木委員 その流れの中で、どのような形で国際化を成し遂げるかということが大きな問題であると思えます。今の、いわゆる航空局の流れとは、我々は意見を異にしているところなんです。

八田委員 繰り返しですけれども、第4滑走路の国際化をやるようとしている。そのやり方をトランスペアレントにしてほしいという議論ではなくて、これを機会に全部をトラン

スペアレントの形で国際化してほしい、そういう要求であるとおっしゃるわけですね。

鈴木委員 私の個人的な意見としては、そういうことでございます。

八田委員 商工会議所としての意見はどうなんですか。

ジョンソン副委員長 羽田空港は、国際化という方向に進んでいると思います。その方向性にあると認識している中で、やはり透明化というのを図っていかなければならない。不公平が生じないように。

八田委員 それは、わかりますが、別に第4滑走路にこだわっているわけではないということですね。

中条主査 というのは、ジョンソンさんは、そっちの方に向かっているとおっしゃったけれども、私たちは、必ずしもそうは思っていない。

八田委員 第4滑走路だけの国際化と全面的な国際化では、は全く違うと思います。ポリティカル・フィージビリティは全く違うと思います。

中条主査

私たちは、今の状態でももっと国際化をすべきだと考えています。今の状態でも、もっと発着枠は増やせるはずであると考えています。

鈴木委員 第4滑走路ができる前ですか？

中条主査 できる前です。できたらなおさら。国交省は国際線を3万回羽田で使わせると言っています。

私たちは、もっとたくさん国際線に振り向けてもいいはずだと考えているということです。かつ、国交省は、さっき鈴木さんがおっしゃったような、1,974kmというペリメーター規制を基本的に守っていきこうとしている。けれども、私たちは、そんな距離の規制など関係なしに、ドバイであろうが、ムンバイであろうが、もっと遠いところに羽田から飛ばせるべきだと考えているということです。そこで国交省と私たちとは大分考え方は違います。

ダンカン共同委員長 心配なのは、政府が勝者と敗者を選べる状態にはしたくないわけですが、でも、今そういう状況になってしまっていると、私は考えます。金浦まで羽田から8便飛んでいるわけです。

成田からインチョンまで飛んでいる航空会社にとっては、需要が下がっているという状況なんです。それから、羽田に比べてチケット、エアフェアの代金も彼らにとってみれば、下がっているわけです。

ですので、懸念としては、約1日で40ぐらいの国際便、20が日本の航空会社、ほかの20はその他の外国の航空会社に割り振られるわけですね。数としては、やはり十分ではないと思うんです。公正さとか差別とかいう話にも広がってしまうと思うんです。

中条主査 私たちは、ウィナーとルーザーはどうやって決めるかということ、発着枠は競争入札でビディングで決めるべき。理想的にはね。ただし、国交省はそうではなくて、例えば距離だとか、そういったもので決めると言っているわけです。

東海委員 先生の競争入札の点について、ちょっと御質問させていただいてよろしいですか。一般に入札制度を導入しますと、資金的に力のある国が入札するということになりがちですね。その場合、やはり資金的に余裕がある国ということになりますと、先進諸国に限られてしまって、いわゆる途上国と言われる国は、入れないという状況が生まれてくるかとも思うんですけども、その点については、先生はどのようにお考えでいらっしゃいますか。

中条主査 競争入札は何でやるかという、そのスロットから得られるであろうリターンを考えて入札をするわけです。

そうすると、その枠を得てリターンが得られるということがわかっていれば、当然のことながら資金を貸してくれるところが出てくるでしょう。ですから、決して資金力が小さいから難しいということにはならないでしょう。

ただし、これはおっしゃるように、国際的な入札の場合に、非常にレスデベロッパな発展途上国の中でも、ほとんど信用力もないようなところは、これはお金を借りられないかもしれないですね。そういうところの問題というのは、ある程度考えなければいけないかもしれないです。

ただ、私たち周辺の発展しているアジアの国々ということ、あるいはアメリカだとか、あるいはEUだとかという国のエアラインということ想定した場合には、競争入札で、資金がないからだめだということにはならないだろうと考えています。

八田委員 しかも、入札をすると時間帯によって全く違った料金になりますから、安い料金になる真夜中に着くということもあるでしょうし、羽田が全部いっぱい有的时候には、成田に来てもいいでしょうし、関空に来てもいいんじゃないでしょうか。

東海委員 入札という条件に関しては、日本のエアラインも外国のエアラインも条件は全く同じということですか。

八田委員 はい。

東海委員 では、結果的に日本のエアラインのアロケーションが非常に少なくなって、極端な話、アメリカのエアラインが非常に資金力があってドミネートするような形も構わないというか、そういう状態も想定されてなんですね。

中条主査 はい。

八田委員 勿論、これは日本の航空会社についても当てはまることだと思いますが、航空協定というのがありますからね。航空協定もひどい協定だと思いますけれども、その枠の中入札しなければならないという制約はあると思います。

東海委員 よくわかりました。ありがとうございます。

バーニャー委員 そうすると、モノポリー、独占状態にはならないんですかね。最初から参入するバリア、障壁がもともと高くなってしまふ。入るだけでも難しい状態にはならないんですかね。

中条主査 例えば全く新規参入の航空会社に対して、新規参入しやすいように、優先的

に枠を配分するかどうかという点は、1つ議論のあるところだと思います。

八田委員 私は、バリアがあるとは全く思わない。入札をして、ちゃんと払う航空会社が使えば、それでいいと思います。

〇鈴木委員 中条先生、それでは日本の航空会社で数社は財務的に苦境にある現状があります。再建をより困難にする懸念を持つ訳ですが？

〇中条主査 ですので、一度倒産して再生した方が、私はいいと思います。それで、ノースウエストさんやコンチネンタルさんが資金を供給して、救済するということもあっていいかもしれない

〇八田委員 特定の航空会社を守るために飛行場の使い方を定めるのは、おかしな話ですね。政治的な理由で特定の航空会社を守る必要があるのなら、全然別な守り方があります。例えば、そういう会社に対して、補助金をだすことです。そうすると、飛行場の有効な使い方を妨げずに航空会社を守るということはできると思います。ですから、航空会社を守りたいならば、別な方法を使えば良い。

鈴木委員 それは、例えば成田にしても羽田にしても、世界に広がる広域なネットワークを拡張し、魅力ある空港づくりに、ご提案が寄与する場面があるでしょうか？

中条主査 魅力ある航空路づくりをしてくれるのが、日本の航空会社でなければいけないという理由はありますか。

鈴木委員 どうしても様々な国が参加する形にはならなくて、資金力の豊かな航空会社がいいところ取りをして始まっていくという懸念を持つわけです。

中条主査 それは幻想ですね。それは古い考え方だと私は思います。今やLCCのあの勢いを見てくださいよ。ノースウエストさんもコンチネンタルさんもみんな伝統的な航空会社だけれども、今やそんな勢いはないじゃないですか。日本航空もそうですね。今や世界の航空のマーケットはどんどん変わってきている。LCCは3割から4割のシェアを占めるような形になってきているじゃないですか。ですから、さっき私は新規参入の航空会社に対して、スロットを優遇するかどうかというところは議論がありますねといいましたけれども、八田先生はそんな必要は全くないとおっしゃった。まさに新規参入の航空会社でも元気なところは、十分に発着枠を勝ち取るだけの資金力は持っています。ですから、私は、その辺は余り心配していない。

ダンカン共同委員長 もし、そういう需要があるのであれば、滑走路の数を増やしてあげるとも思うんですね。

中条主査 おっしゃるとおりです。

ダンカン共同委員長 ヒューストン空港は4本の滑走路があります。ガラスで7つ。ですので、滑走路の増加というのも十分考える余地があるところだと思います。

中条主査 おっしゃるとおりです。ですので、さっきダンカンさんは、成田をもっと便利にしるとおっしゃったけれども、私は成田も羽田も便利にする余地は十分あると思って

います。羽田に関しては、今、2010年で約41万回の計画ですが、発着枠を更に増やす可能性は十分あると思っています。

例えば着陸のときの間隔を短くする。これは、もう皆さん御承知だと思いますけれども、例えばニューヨークの空港と成田空港あるいは羽田空港での発着の時間を見てみると、日本は非常に遅いです。もっと早く飛行機が滑走路からリタイアできるようになれば、もっと間隔が短くなるわけです。

ですから、そういう点で、今、空港が効率的には使われていない。もっと発着枠を増やす可能性は十分にあると思います。それは、羽田についても成田についても両方そうです。

東海委員 先生、その件に関してちょっと御質問させていただきたいのが、成田も羽田も横田空域というものがございまして、それを避けるような形でしか飛ぶことができなくて、またその特定の空域に関して、飛行機が何機以上入ってはいけないというフローコントロールと呼ばれるものがあって、それを待たなければいけないので、弊社の飛行機なども、関空で通常の出発時間に出発が許されずに、1時間遅れる、1時間半遅れるということもあるんです。

もっと円滑に、短いインターバルで離発着をしていくようなことにすると、当然横田空域の問題も手を付けざるを得ないと思うんですが、今回の規制改革会議のレポートでは、特に横田区域のことについては言及されていなかったように思うんですが、それは、先生としては、今後どのようにお考えになられていますか。

中条主査 これは空域の問題と、もう一つは横田基地そのものについての軍民共用、これについて当然のことながら国交省、東京都としては米国と話し合ってもらいたいという考えです。

東海委員 それは、御提言にも今後盛り込んで行かれる御予定ですか。

中条主査 空域の問題について検討していく必要があるとするならば、その話も入ってくると思います。

ただ、今のところ、今、たまたま横田基地の持っている空域の話が出ましたけれども、それだけではなくて、例えば東京都の上空を飛行機が飛ぶことができるようにならないと、羽田の容量を拡大するということは難しいという部分がありますし、それから、千葉県の上空をもっとたくさん飛べるようにするには、騒音上の規制をもっと緩和してくれないと増やすということとはできないということもありますし、そういった付随することというのは、これから対応していかなければいけない。

ただ、それは、私たちの役割ではなくて、本当は、これは国交省にやってくださいというのが、私たちの役割ということになります。

東海委員 声高に言っただけだと、我々としても大変心強く思います。

八田委員 一番いいのは、ACCJが横田を軍民共用を推進する、その代わり首都圏の飛行場全体を国際化すると、そう言ったらどうですか。

鈴木委員 横田があって、羽田があって成田があって、百里基地があって、静岡が首都

圏航空として共用される事になります。

八田委員 だけれども、横田は中央線の人には物すごく便利ですよ。羽田まで行くとか、成田まで行くのは大変ですからね。あれは本当に役に立つ。

中条主査 少し時間が過ぎてしまいましたけれども、ほかにございますか。

どうぞ。

有富委員 7月29日の日経新聞の朝刊に「輸入貨物、米すべて放射線検査、議会で法案可決」という記事が載っていました。これは、セキュリティの問題だから進んでいってしまうだろうと思うんですけれども、記事の最後に、「米商工会議所は物流を阻んで『世界の貿易に深刻な影響を与える』と批判している」と書いてあります。この辺に関して、コメントがあったら教えてもらえませんか。

東海委員 我々の委員会では、その話は話し合ったことはございませんので、アメリカ商工会議所、在日ではなくてアメリカ商工会議所のコメントだと思います。

ジョンソン副委員会 ただ、アメリカの方で、どういうふうに批判しているというか、反論しているのかというのは、こちらの方で確認しまして、折り返し御連絡したいと思えます。

有富委員 よろしくお願ひします。

中条主査 しばしば政府とビジネスマンは考えることが違う 笑。

松本（洋）委員 さっきのビディングの件で、ほかの国あるいはインチョン空港とか、そういうところというのは、全部ビディングをしているわけではないんです。ちょっと勉強不足で知らないんですけれどもね。

東海委員 ニューヨークのラガーディア空港だけが、そういう話が出ておりますが。

松本（洋）委員 ヒースローとか、そういうところでもビディングではなくて、枠みたいのは、やはり国が調整して渡すということをしているわけですね。

東海委員 その調整というのは、国はどれくらい関与しているかというのは、ちょっと残念ながら、私ども不勉強で存じ上げないんですが、いわゆるビディングという形を取っているところというのは世界標準ではなくて、今、我々が聞いている範囲では、ラガーディアだけが、それを導入しようかという話が出ていると聞いております。

中条主査 国際航空では、基本的に航空協定で入ってくることを認めたら、それが優先なんです。ですから、その上で余った分を国内というのが慣例であるわけです。

東海委員 ラガーディアからの国内線の部分について、ビッドの話をしているそうです。

松本（洋）委員 何でラガーディアだけ、そういうことになっているんですか。

ダンカン共同委員長 これについては、2つの空港に関して少し話したいと思えます。

まず、ニューヨークのラガーディアは、国内線だけなんですけれども、アメリカ政府は、ピークタイムプライシングについて検討をしているのです。いつの時間が一番ピークタイムなのかというのを、今、調査しているところです。それに基づいて、別に何を決定したというわけではないんですが、そういったことを積極的に調査し話し合っているというの

を聞いております。

また、ロンドンのヒースローでは、活発なセカンダリーマーケット、つまりある航空会社からほかの航空会社にスロットを販売するというような市場があるんです。そういった、今、2つだけが例として挙げられる部分かと思います。

八田委員 イギリスでは、スロットを売ることを政府が許しているということですね。

ダンカン共同委員長 そうですね。イギリスの当局では販売を許可しています。

それがイギリスの財源になるわけではないんですけれども、そういう販売許可はしている。

松本（洋）委員 ほかに入札システムを導入している空港はありませんか。

鈴木委員 現時点では、行われているところを我々は知っておりません。上海の浦東空港ですとか、非常に混雑の激しい空港がアジアにあります。そのような形でスロットを運用している空港を聞いたことがありません。

松本（洋）委員 それは、やはりモノポリーを生じてしまう可能性がある。強い利益の上がっているところだけがどんどん取っていってしまう可能性があるということですかね。

鈴木委員 国際線においては、特にアジアにおける国際線は、まだまだ二国間協定の下に国際線の線を引いておりますので、締結国としての国の責任が先に出て、スロットを価格でビディングして決めるというプロセスにはなっていないです。

中条主査 スロットが十分あるからね。

鈴木委員 仁川空港では、まだまだ外国機の枠はずっと余っております。

ダンカン共同委員長 アメリカと日本の政府同士が話していると思うんですけれども、シカゴのスロットが非常に少ない、足りない状態なんです。それで、アメリカは国際線が来たときに、そのスロットが限られているために、国内線のスロットの数を制限して国際線に振るという方針なんです。

日本政府は必ずしもそういった答えを聞きたかったわけではない、と私は思います。特に、現状の成田・羽田の状況を勘案すると。いずれにせよ、シカゴの場合は、国内線と国際線があった場合、スロットがどうしても限られている場合は、国際線の方が先に優先されますよという原則のポリシーが適用されています。

八田委員 しかし、同じスロットに2つの国際線が入りたいというときには、どういうふうに決めるんですか。

ダンカン共同委員長 5分ぐらいの間隔で両方入れるような形になると思います。スケジュールどおりランディングするというのが現実的に多分ないと思いますので、結果として、どちらも許可するというのが現実です。

シカゴは滑走路が7本しかないんです。すごくスロットも限られている。また、シカゴについては、当日の風の強さ等によっても、発着回数が影響を受けてしまう、という状況もまたあるかと思います。

八田委員 ドメスティックフライトをわざわざどけてスロットをつくるんだから、やは

リソースが限られているわけですね。それをどこにアロケートするかを政府が決めるのか、それとも競売で決めるのか、ということです。

中条主査 今までは、航空協定の中で、それは決まっていたわけですね。ですから、インターナショナル・フライトの中で航空協定をどこかと結んで、そのときに、こちらは何便、向こうは何便、それで決まってきたわけです。

八田委員 しかし、時間帯は決めていないでしょう。

中条主査 時間は決めていないですけれども、何便と決まっているから、その中でどういうふうに乗るかというのは、お互いに話し合っただけで決める。けれども、これからオープンスカイがどんどん進んできたなら、その便数の制限がお互いがない航空協定を結んだときに、どうやって、その間で配分するかという問題が多分出てくると思います。

ダンカン共同委員長 1948年シカゴ協定は締結以来、全く何ももって変わっていないということなんですけれども、現状として、エアフランスもKLMも変わってきていて、マルチナショナルなビジネスに育っていった。

そうすると、二国間協定というのが、これ以上維持されていても、効果が見込めないと思うんです。トヨタがアメリカで車を製造して、アメリカ人に対して販売しているのに対して、どうして航空業界だけが同じことをできないのかという質問になると思うんです。

中条主査 そのとおりですね。規制改革会議は、多分アメリカのオープンスカイの航空政策よりもラディカルな考え方を持っています。是非ACCJにもいろいろとこれからも提案をしていただいて、生かせるものは生かしていきたいと思っておりますので、どうぞ、よろしくお願いいたします。

ありがとうございました。