

○ ……本日のヒアリングにおける回答項目（他は 8 日）

質 問 事 項

1. 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関係

○ 問 1. 規制改革推進のための第 1 次答申（平成 19 年 5 月 30 日規制改革会議。以下「第 1 次答申」という。）以降の航空自由化交渉の推進状況（日本・韓国航空当局間協議等を含む。）及び今後の計画についてご説明下さい。

問 2. I A T A 割引運賃の 7 割引の水準に設定されている国際航空運賃の下限規制の見直しに関する検討状況についてご説明下さい。

問 3. 航空法（昭和 27 年法律第 231 号）では国際航空協定に関する独占禁止法の適用除外制度が規定されています。航空自由化が進展し、国際航空協定をめぐる状況が大きく変化している中で、日本において当該制度を維持する合理的な理由は見出しがたいため、当該制度を撤廃すべきものと考えますが、貴省のご見解をご説明下さい。

問 4. 本邦航空事業者に対する外資規制は、世界の資本市場からの幅広い資金調達の道を閉ざすなど経営の足枷となっているものと考えます。本邦航空事業者に対する外資規制を設ける理由及び外資規制を撤廃した場合に想定されるデメリットについて、具体的に説明下さい。

2. 首都圏の空港容量の拡大と羽田の更なる国際化、大都市圏国際空港の 24 時間化等関係

○ 問 5. 第 1 次答申以降の羽田空港の積極的活用の推進状況（上海虹橋とのプログラムチャーター便就航を含む。）及び今後の計画についてご説明下さい。

○ 問 6. これまで貴省は、いわゆる 8 都県市会議との合意事項に基づき、羽田空港第 4 滑走路供用開始後の国際線発回数がおおむね 3 万回程度になるとのご説明をされてきています。一方、当会議が横浜市及び東京都からヒアリングしたところ、これら自治体は、3 万回というのは上限を画する数値ではなく、合意時点における状況説明に過ぎないとの認識を有していました。いわゆる 8 都県市会議との合意事項における「おおむね 3 万回程度」の解釈について、貴省のご見解をご説明下さい。

問 7. 規制改革推進のための3か年計画（平成19年6月22日閣議決定。以下「3か年計画」という。）策定に至る貴省とのやり取りにおいて、羽田空港再拡張後の国際定期便就航路線の「選定に当たって勘案する需要や路線の重要性の判断基準について、適切なものとなるよう、引き続き検討することとしたい」というご回答をいただいています。当該判断基準（とりわけ路線の重要性）の検討状況についてご説明下さい。

問 8. 3か年計画策定に至る貴省とのやり取りにおいて、「羽田空港における航空需要の増大に対応するため、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こととしているが、それ以外の手段も含め今後とも容量拡大に向けて可能な限りの施策を検討することとしている」とのご回答をいただいています。本年9月1日から実施された羽田空港の増枠についてご説明いただくとともに、今後の容量拡大に向けた検討の方向性についてご説明下さい。

問 9. 羽田空港における昼間時間帯については、公用機等枠の開放、管制方法や飛行ルート工夫等を通じた発着枠拡大に向けた措置が可能ではないかと考えますが、貴省のご見解をご説明下さい。

問 10. 成田空港においても管制方法や発着滑走路の配分方法の見直しなどにより、現行発着枠の容量拡大を図ることが可能と考えますが、貴省のご見解をご説明下さい。

問 11. 横田基地の軍民共用化や百里飛行場等の自衛隊基地による首都圏二次空港の活用に関する今後の展望について、ご説明下さい。

問 12. 空港使用料に関し、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、検討状況及び今後の計画についてご説明下さい。

3. 空港整備制度の改革及び民営化による利用者便益の改善と負担の不公平の解消関係

問 13. 新聞報道（10月8日付東京新聞朝刊3面、10月12日付日本経済新聞朝刊5面等）によると、貴省は空港整備法を廃止し、新法案を来年の通常国会に提出する方針を固めたとあります。内容に関しては、空港種別の見直し、外資規制、大株主規制、黄金株等の導入、着陸料の上限設定等の方針も報道されており、当会議では重大な関心を持っているところです。つきましては、これら報道の事実関係を含め、法案概要をご説明下さい。

問 1 4. 3 か年計画においては、成田空港、関西空港、中部空港の完全民営化に向け、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、料金規制、外資規制、経営体制等の在り方について検討することとされています。これらの検討状況及び今後の計画についてご説明下さい。

問 1 5. 3 か年計画においては、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 1 8 年法律第 4 7 号）で示された方針に基づき、成田空港、関西空港、中部空港以外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こととされています。これらの検討状況及び今後の計画についてご説明下さい。

4. 航空輸送事業者の競争力回復のための環境整備関係

問 1 6. 3 か年計画においては、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こととされています。これらの検討状況及び今後の計画についてご説明下さい。

問 1 7. 3 か年計画においては、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こととされています。これらの検討状況及び今後の計画についてご説明下さい。

5. その他

問 1 8. 9 月 2 8 日付けで全日空が提出した福岡－新潟線の路線廃止運航計画変更届に対し、貴省は地元との協議継続等を内容とする行政指導を同社に対し実施しました。当該行政指導は、本来航空会社の自由意思に委ねられるべき事項に対する介入であり、今後の航空会社の同種事案に対する萎縮効果を与えるものとして、当会議としては非常に懸念しているところです。つきましては、このような行政指導を行った理由及び当会議の懸念に対する貴省のお考えをご説明下さい。

問 19、8月22日に当会議が実施した大韓航空からのヒアリングにおいて、新千歳空港、那覇空港等地方空港の国際線ターミナルのキャパシティ不足とそれに伴う混雑が問題であるとの意見が出されています。事実関係を含め、本件に関する貴省のお考えをご説明下さい。

以 上