

第6回運輸TF議事概要（国土交通省ヒアリング）

1. 日 時：平成19年11月8日（木） 14:30～16:00
2. 場 所：永田町合同庁舎1階 第1共用会議室
3. 項 目：「今後の航空行政の展開について」
4. 出席者：【規制改革会議】中条主査

【国土交通省】航空局監理部

総務課長 田村 明比古

航空事業課長 篠原 康弘

航空局技術部

航空機安全課航空機技術基準企画官 川上 光男

5. 議 事：

○中条主査

それでは、第6回運輸TFとして、「航空分野における規制改革」について、一通り御説明いただきしたいと思いますので、問2からお願いします。

○田村総務課長 これはIATA（国際航空運送協会）に係るものではございますけれども、例のIATA割引運賃の7割引という下限規制の話でございます。これにつきまして、この前いろいろと御議論をいただきまして、「規制改革推進のための3か年計画」の中で、年度内にいろいろ検討・結論を得るような方向でやろうということになったわけでございますが、現実にそういうことで進んでおります。基本的に下限規制というものをなくす方向で、現在検討しております。原則として、その部分は自動認可にしておくという方向で検討していて、年度内に結論を得るといようなことで作業を進めているところでございます。

○中条主査 それは大変ありがとうございます。それでは、問4をお願いします。

○田村総務課長 問4につきましては、先生とかなりいろいろ御議論をさせていただいた上で、意見の相違のあった部分でございますけれども、そういう意味では大変申し訳ございません、数か月前と余り変わらないお答えになってしまうのでございますが、繰り返して一応説明させていただきますと、今のシカゴ体制の中では国家というものが領空に完全かつ排他的な主権というものを有しておいて、これを前提として国際民間航空条約というものができており、第1条にそういう規定があるわけでございます。この基本的な考え方に基きまして、外国航空機の国内有償運送、いわゆるカボタージュについては、シカゴ条約の第7条で自国の領域内のカボタージュというものを他の締約国の航空機に対してさせないという権利を有するということが規定されております。これを受けて、世界的にもほぼすべての国・地域において、そういう運送を留保していくという状況がございます。

このカボタージュの留保というものを受けて、我が国では議決権の3分の1未満ということでございますけれども、国によりましては米国のように4分の1未満というところがございますし、EUのように50%未満というところもございますが、外資規制等を導入しているというのが多くの国の状況であるということでございます。

私ども外資規制を緩和して、どういう不都合というものを想定し得るかということがございますけれども、緊急の場合でございますとか、有事に近いような状況で航空会社にいろいろな形で今まで御協力をいただいているというところがございます。例えば、インドネシアで暴動が起こって、邦人避難をするために我が国から臨時便を飛ばすというような場面でも、JAL（日本航空）、ANA（全日本空輸）に御協力をいただいたりしておりますし、逆に、ジャワの地震で救援物資を送るなどというときも、無償でJAL、ANA、NCA（日本貨物航空）というところにご協力をいただいたりと、いろいろなことがございます。そういうこともございますものですから、仮に我が国と敵対的な国あるいはテロの標的となる可能性の高い国というところから買収を受けた場合に、日本政府から要請を受けた場合の対応と申しますか、そういったものに不安があるということがございます。

こういったことを行為規制のみで担保するということであると、起こってしまったのは取り返しがつかないということもあり得ますので、不測の事態に航空会社が非協力的な対応をとったりとか、その他安全保障上不安なことがあるということがございまして、私どもとしては引き続き外資規制が必要であると考えております。これは全く前の繰り返しで申し訳ございませんけれども。

○中条主査 こちらも前の繰り返しになりますが、とりあえず一通りお話をすると、テロ対策等については別途の対応は可能ではないだろうかという話と、一応撤廃と私は言っておりますけれども、撤廃の前には緩和ということも当然あり得るわけで、その中でこれを緩和することによって日本の航空会社が救われる場合もあり得るだろうということです。日本ではなかなかお金が調達できなくても、外国からだったらお金が調達できると。御承知のとおり、スターフライヤーなどもむしろ外国がお金を出したいと言っているところです。ですから、そういう点で資金調達の幅を広げていくということを考えたときに、外資規制を緩和してやるということによってそれに対応することができるだろうということが一つ。

もう一つは、カボタージュと関係がある話ですけれども、日本の航空会社が外国の航空会社をサブコントラクト等々で、あるいはコードシェアリングで活用するという形で競争力を回復するという方法もあります。そのときに外資規制あるいはカボタージュ規制の部分が足かせにならないかと懸念しています。私は、どちらかというところそういう形で活用する方がうまくいくのだろうと思っているのです。

外国の航空会社に聞いてみると、日本の国内で商売をするのは余り得策ではないと考えている。私も、これを仮に100%OKにしたからといって、国内で外国の航空会社、例えば、シンガポール航空が東京－札幌を何便も飛ばすなどということは恐らくあり得ないだろう

と思います。例えば、英語圏の国が相互に入りますね、オーストラリアとニュージーランドみたいな、あるいはアメリカとカナダみたいなところというのは、マーケットもほぼ同じですから入りやすいのだと思うのです。言語的にもほぼ同じであると。例えば、シンガポールのタイガー・エアウェイズがオーストラリア国内をやったりとか、バージン・アトランティック航空がオーストラリア国内をやったりというのは多分うまくいくと思いますが、恐らく外国の航空会社が日本の国内という特殊なマーケットをやった場合にうまくいくかという、私は必ずしもうまくいかないと思うし、多分余りやらないと思うのですよね。せいぜい例えばシンガポール航空がシンガポールー成田の1便を札幌まで伸ばすとか、そのときに今だとクローズドドアじゃないとだめだという形になってはいますが、その間だけのお客さんも扱ってもいいよというような、その程度かなと思うのですよね。むしろ、それよりも日本の航空会社がサブコントラクトで外国の航空会社を使うとか、あるいはコードシェアで国内をやるというやり方で活用する方が可能性は強いのだろうと思っています。

そういう意味で、昔の外資規制の考え方というのは、とにかく外国から入ってくるのは困るよねということだけれども、むしろ外国の資源を活用するという方を活かした方がいいのかなという考えを持っているということだけ申し上げさせていただければと思います。

では、次をお願い致します。

○田村総務課長 この前、問5～15までは一通り御説明させていただきましたので、次は問16になります。いわゆるFAA（連邦航空局）等との相互認証の問題でございます。現状を申し上げますと、相当精力的にアメリカ側と調整を行っているところでございまして、私どもの希望といたしましては、まず、アメリカとの間では年内にいわゆるBASA、BASAというのはBilateral Aviation Safety Agreementの略でございますけれども、航空安全協定と訳しておりますが、これを締結すべく協議をしておるところでございます。

このBASAというのは大きく分けると二段構成になってはいて、1つが、いわゆる外交レベルの本体協定というものがございまして、これは政府間で交わします。その下に、航空当局間レベルのいわゆる実施取り決めというものがある、もう少し実務的な細かい取り決めをつくるということで、我が航空局とアメリカ側のFAAとの考え方というのは、ほぼ一致を見ているという感じになっております。あとは、いろいろ国内手続的なことや相手国の事情もありますので、今、一生懸命やっているという段階でございます。

付言いたしますと、大きな親協定の下に実施取り決めをつくるわけでございますけれども、最初に実施する分野、協力をしていく分野といたしまして、日米で合意ができておりますのは、耐空性の分野ということになります。

○中条主査 耐空性の分野というのは、今おっしゃった中で親協定の。

○田村総務課長 親協定もそうなのですが、下の実施取り決めの部分において、どの分野でどういうやり方をするかということにつきましての詳細を規定します。耐空性はすぐ実施したいのですが、乗員の分野等につきましても、耐空性の合意ができた後、

速やかに日米間で作業を進めてまいりたいと考えておるところでございます。

○中条主査 そうしますと、耐空性に関しては鋭意協議中であるという理解でよろしいですね。それが合意に達すれば、速やかに乗務員についても協議を進めていきたいということで理解してよろしいですか。

○田村総務課長 おっしゃるとおりです。

○中条主査 F A Aとの間は割とやりやすいのだろうと思うのですが、他の国については今後の見通しとか、あるいは現状についてはどのように検討していらっしゃるのですか。

○川上航空機安全課企画官 アメリカとの協定というのが一つのモデルになると考えておりますので、まずアメリカを優先して、それ以降他の国とも協議を進めていきたいと考えております。

○中条主査 アメリカとの間で何かひな形ができれば、他は割と先進国だとやりやすいと考えてよろしいですか。

○川上航空機安全課企画官 我々はそう考えております。

○中条主査 他の先進国も基本的に、そうF A Aと大きく変わる話ではないと考えてよろしいですか。

○川上航空機安全課企画官 基本的にこういった航空安全の証明に関しては、もともとシカゴ条約で国際標準が定められておりますので、我々が実施したいと考えている国は、ほぼ我々と同じような制度とか体制を持っています。逆に外国も、日本はもうアメリカとそういう合意に達したのだということで、その後の話が円滑に行くのではないかと考えています。

○中条主査 耐空性に関しては、アメリカと大体合意するだろうという見込みはいつ頃の見込みですか。

○田村総務課長 ほとんど最後の段階に来てはおります。

○中条主査 わかりました。そうすると、基本的にこれで細かいところが合意できて成立した場合、アメリカの航空機を使って日本の航空会社が運航するということには、特段の審査はなしにできるような形になると考えてよろしいですか。

○川上航空機安全課企画官 基本的に航空安全協定のメリットといいますのは、例えば、日本の航空会社がボーイングの機体を使っていますけれども、F A Aが機体の安全性の証明を出しますと、私どもの方ではF A Aが行った評価結果を最大限に利用して、日本の審査は簡略化してやりますということです。

○中条主査 気になるところは、簡略化してという部分がほとんど自動的に考えてよろしいですね。

○川上航空機安全課企画官 はい。

○中条主査 わかりました。ここは安心いたしました。 それでは、次をお願いします。

○田村総務課長 問 17、いわゆる運客一体化条件の緩和ということでございます。これに

関しましても、この前の3か年計画の中で、平成19年以降そこを緩和する方向で検討するというようになっておりました。そういう意味では、私ども極めて端的に申し上げますと、そういう方向で今、検討を進めておまして、できれば年度内に結論を得たいと考えております。

ただ、何で運客一体化条件を課してきたかというところで、機長と客室乗務員の間の指揮命令系統というものが我々の懸念であったわけでございますので、そこを担保する、運客一体に代わる実効性担保手段というものを制度設計して、結論を出したいということでございまして、今その具体的なやり方みたいなものをいろいろ検討しているところでございます。

○中条主査 わかりました。その代わりになるものが、かえってきつい方向に行かないように是非御検討いただきたいと思っております。これについては、また進行状況など機会がありましたら教えていただいてもよろしゅうございますか。お願いいたします。

それでは、その次をお願いいたします。

○田村総務課長 問18でございます。9月28日付で全日空が提出いたしました福岡―新潟線の路線廃止の運航計画変更届というものでございますが、ここで私どもが地元と引き続き協議をしてくれという内容の行政指導をさせていただいたわけでございますけれども、この行政指導についての私どもの考え方ということでございます。

私どもが考えていますことは、航空法上運航計画の届出あるいは変更届出というものにつきましては、航空運送事業者の自由な意思に基づいて行うことができるように措置されております。これが前提でございます。その上で、路線の廃止に係る運航計画の変更につきましては、利用者の利便に多大な影響を与えるということがありますものですから、届出期間というものを法定して、利用者利便の確保のための措置を講じるために、必要な期間を確保することとしているところでございます。

そういう意味で、この趣旨にかんがみて私どもといたしましては、路線を廃止する場合には、できるだけ航空運送事業者と関係自治体等との間で十分な相談を行っていただくのが望ましいと考えているわけでございます。

新潟―福岡線につきましては、全日空と地元の関係者との間で現在も協議が継続中でありまして、双方ともそういう意味では協議を継続する意思はお持ちであるということがございます。他方で、廃止届出は先程申し上げました法定の届出期間が6か月前となっておりますものですから、6か月前までに提出する必要があったということでありまして、国土交通省に廃止届出を出さなければいけないという御事情が全日空にはおありになったということでございます。一方で、地元との間での協議継続の意思というものはお持ちであったということでございますものですから、引き続きよく協議してくださいねということをお願いいたします。

今回の要請というのは、そういう意味では冒頭申し上げましたように、航空路線の廃止が航空運送事業者の判断により決定されるということをお前提とした上で、協議の継続をお

願いしたということをごさいます、そういう意味で決して萎縮をさせる効果を持っているというようなものではないと考えておる次第でございます。

○中条主査 でも、私が航空会社だったら、やはりそう言われたら考え直さなければいけないかなと思ってしまいますからね。せつかく 2000 年に大騒ぎしてというか、こちらも苦勞し、そちらも努力されてとりあえず需給調整規制撤廃ということをやったわけですから、ある意味では文書でお出しになったので大変透明性が高いと言えるかもしれないですけども、やはり事業者というのはそういうところには敏感ですから、ここは是非お氣をつけたい、その辺のところを考えて行動していただきたいと思います。ただ、それが文書で出さないで口頭でとなると、今度は逆に不透明な形になってしまいますし、そこはなかなか難しいところではあると思いますが、そういうものに対してある程度抵抗できるだけの、ある程度言える航空会社と言えない航空会社も一方であるわけですから、やはり私は萎縮効果と言うのかどうかは別として、かなり大きな影響を与える可能性があるので、これはお氣をつけたいなと思う次第であります。

今後ともこういう形で行動されることはあり得るのでしょうか。それはケースによって異なるということでしょうか。

○田村総務課長 今回一度に 7 路線やめるという話が出てきたわけですけども、他のところは地元と割合うまく折り合いがついていっておりますので、そういうことであれば何も私どもも申し上げる必要もございません。一方新潟の件は若干特殊といいますか、余り十分な協議ができていない段階で届出を出さざるを得なかったという事情があったということでございますので、決して何でもかんでもあんなことをやるつもりは私どももないわけでございます。

○篠原航空事業課長 今、申し上げたように、7つの路線の廃止届が今回出てきたのですが、そのうちの新潟ー福岡だけは一日 2 便あって、全日空だけしか飛んでいなくて、更に年間 13 万人の利用があるということで地元も心配をされて、一度協議したのですが、まだ協議が続いている中で 6 か月前という期間が来てしまったので、廃止届を出さないと全日空としては 4 月 1 日に廃止できない。だけれども、地元も協議を続けたいということなので、協議は続けてくださいね、ということをお願いしたのです。規制緩和以降、今までいろいろ廃止の事例を私どもも見てきましたけれども、今回はかなり大きな廃止だということで、更によく地元と議論してくださいという趣旨で紙を出させていただいたということですので、今後こういうことを頻繁にやるということは全くあり得ないのですが、事情によって地元との話し合いをしっかりとっていく必要がある路線はケース・バイ・ケースかなとは思っています。ただ、非常に抑制的にやろうと思っています。

○中条主査 私の考え自体は、地元と話し合いをする必要があるのかなど。それは航空会社にとって、マーケットとして地元というのは大事な部分ですから、そこをやめてしまったら、その後全く未来永劫飛ばないのだったら放っておいてもいいかもしれないけれども、そういうわけにはいかないわけで、それは企業的な見地から考えて、ある程度きちんと協

議をしておかなければいけないとか、あるいは代替策を用意するとか、それぞれの企業が考える話で、そこにお役所が出ていくというのはどうなのかというところに疑問があるわけですね。出ていき方としては2つあるわけで、もっと協議しなさいよという言い方もあれば、さっさとやめなさいという言い方もあるわけで、新しい航空法の考え方からすれば、むしろさっさとやめなさいなのですよ、私の見方としては。需給調整規制がなくなったわけですから、そこでむしろ航空会社に協議しなさいというよりは、地元に対してそういうことを言うなど。これが法律の精神であるというのが、本来お役所としてはおやりになる方向なのかなど。私の考え方からするとそういうことなのです。もし、そうでないのだったら、需給調整規制というのは撤廃すべきじゃないですよ。

○篠原航空事業課長 その点だけなのですが、6か月前という期間をあえて法定しているというところが、まさに代替の交通手段はあるのかとか、そういうところをよく検証しろという期間だと理解しています。例えば、鉄道ですともっと影響が大きいので1年前に届出なさいという法律になっているのですよ。やはり、この期間はそのためにある期間ということで、まさに自由な退出をする上でも、ある程度利用者の理解を得る期間が必要ということだと思うので、そのラインに沿っていると私どもは思っているのです。

○中条主査 そこは、お気持ちはわかるのですけれども、そのときに透明性のある形で協議をするのだったら何らかの明確な基準がないと、こういうときは介入する、こういうときは介入しないという話になっていないと非常に不透明になってしまうと思います。今、御説明があったように、確かに13万人のお客さんがいるのであるならば、例えばアイベックスとかそういったところと交渉して代わりに飛ばないかと、機材をCRJなどにダウンサイジングしてやったらどうかとか、そんなやり方が素人考えですけれども浮かぶわけですから、そういうところについて当然協議をした方が私はいいと思います。しかし、自由に参入もできるけれども、退出もできるということが法の精神だということは是非御理解いただきたいということです。

これで一応一通りですか。そうすると、割といいお返事をいただけたところもありますので、そこは進めていくという形で是非よろしく願いいたします。

国際航空運賃の下限規制の見直しのところですが、これは省内で検討されて、その方向ということですか。それとも懇談会だとか審議会というところでの議論ということですか。

○篠原航空事業課長 省内で関係者と議論しながら、大体方向性を出しつつあります。

○中条主査 わかりました。それでは、今後ともまだ案文折衝等々あるかと思っておりますけれども、よろしくお付き合いをいただきますようお願いいたします。

どうもありがとうございました。