

運輸分野（航空）公開討論 論点について

平成20年10月30日

規制改革会議

【公開討論の主な論点】

1. 2010年の羽田空港の再拡張にあたっては、昼間時間帯における国際定期便発着枠3万回からの可能な限りの上積みを行い、また「羽田にふさわしい路線」として欧州・米国・豪州も加えることで、羽田の更なる国際化を推進することを求める。
2. 首都圏の空港容量に制約のある我が国において、増大する国際航空需要に対応し航空自由化を促進する観点から、2030年頃における首都圏の発着枠100万回程度（内訳：羽田空港50万回、成田空港40万回、その他10万回）を目標とすることを求める。
3. 成田空港等の完全民営化に際しては、空港会社の経営自由度の向上と創意工夫等の発揮の観点から、完全民営化が所期の効果を発揮できるよう配慮すべきであり、資本規制等は導入しないことを求める。
4. 空港民営化と空港整備特別会計の見直しによって、個々の空港の収支の透明性の向上と独立採算を促し、空港の管理・運営の効率性の向上、説明責任の履行といった観点から、空港別収支の開示制度を構築することを求める。

「航空分野」公開討論 論点項目（詳細版）

（1）首都圏空港の戦略的活用について

（ア）羽田の更なる国際化の推進等（再拡張（2010年）後）

再拡張（2010年）後における羽田空港については、利用者のさらなる利便性の向上の観点から、国際化の一層の推進を図っていく必要がある。

- 再拡張後における発着枠の増加分の取扱いについては、国際線への発着枠の配分に比重を置き、昼間時間帯における国際線発着枠について3万回から可能な限りの上積みを行うべきである。
- 国際定期便の路線選定において勘案する需要や路線の重要性の判断基準の明確化に当たっては、欧州、米国、豪州も「羽田にふさわしい路線」に含まれると解釈した上で、利用者全体の便益の大きさを考慮すべきである。
- 深夜早朝時間帯における滑走路運用においては、羽田発の長距離国際線の運航を阻害することがないように配慮すべきである。
- 国際貨物専用便の運航可能時間帯については、22時～7時までに制限する運用案を更に緩和すべきである。

（イ）首都圏空港のキャパシティ拡大に向けて

首都圏の空港容量に制約のある我が国においては、増大する国際航空需要に対応し航空自由化を促進する観点から、以下の具体的施策により、2030年頃における首都圏の発着枠100万回程度（内訳：羽田空港50万回、成田空港40万回、その他10万回）を目標とすべきである。

① 羽田空港の発着枠拡大の検討

- 現行の公用機等枠の一部を活用することや、滑走路占有時間の更なる短縮や飛行ルート・管制方式・誘導路・滑走路の改善や見直し等により、発着枠の拡大を図るべきである。併せて、政府は、関係自治体と調整の上、飛行ルートの拡大を可能とする決定を行うべきである。

② 成田空港の発着枠拡大の検討

- 増大する国際航空需要に対応するため、国と成田国際空港株式会社は、地元との協議を進め、北伸による暫定平行滑走路の2,500m化の早期実現を図るとともに、発着回数の更なる増加に取り組むべきである。

③ 横田他首都圏二次空港の活用等の検討

- 米軍基地である横田基地の軍民共用化については、引き続き日米両政府間の検討に一層の努力が傾注されるべきである。
- 共用化を進めている自衛隊基地である百里飛行場（茨城空港）の整備を進め、早期完成と完成後の有効活用のための創意あふれる策が提案・実現されるよう、空港運営者や自治体に働きかけるべきである。
- 首都圏のその他の飛行場の活用可能性についても検討を進めるべきである。

(2) 空港の管理・運営制度の在り方

(ア) 空港会社等への規制の在り方

- 成田空港等の完全民営化に際しては、空港会社の経営自由度の向上と創意工夫等の発揮の観点から、完全民営化が所期の効果を発揮できるよう配慮すべきであり、資本規制等は導入すべきではない。

(イ) 空港整備特別会計の見直し等の在り方

- 民営化と空港整備特別会計の見直しによって、個々の空港の収支の透明性の向上と独立採算を促し、不必要に過大な投資の抑制と効率的な運営を求め、利用者負担の公平化と航空会社の不必要な負担の抑制に努める必要がある。
- 空港の管理・運営の効率性の向上、説明責任の履行といった観点から、空港別収支の開示制度の在り方についても検討すべきである。

以 上