

第10回運輸TF 議事次第

1. 日時：平成20年11月4日（火）9:30～10:30
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国土交通省からヒアリング
4. 出席者：【規制改革会議】中条主査

【国土交通省】監理部総務課長	甲斐 正彰
監理部総務課企画室長	高田 陽介
監理部国際航空課長	奈良平 博史
監理部航空事業課長	篠原 康弘
空港部空港政策課課長補佐	山本 英貴
空港部首都圏空港課東京国際空港再拡張事業推進室長	河原畑 徹
空港部環境・地域振興課騒音防止技術室長	辻 康二
技術部航空機安全課航空機技術基準企画室長	成澤 浩一
技術部乗員課長	鏡 弘義

5. 議事：

○中条主査 それでは、今日は朝からお越しいただきまして、ありがとうございます。よろしく願いいたします。

早速ですけれども、前回、公開討論会をさせていただきましたけれども、そこで議論したこととは別途幾つか御議論させていただかなければいけないことがありまして、今日お願いをした次第です。

それでは、こちらから出しております質問についての、まずは御回答という形でお願いをしたいと思います。よろしく願いします。

○甲斐課長 航空局の総務課長の甲斐と申します。よろしく願いいたします。

それでは、まず、空港の管理・運営制度のあり方ということで御質問をいただいております。

まず、アの方でございますが、混雑空港における需要等に対応した弾力的な空港使用料の設定や、あるいは発着枠取引の導入についての検討ということでございます。

まず、混雑空港における需要等に対応した弾力的な空港使用料の設定方法という点でございますけれども、これも5月の議論の際にも私どもとしてはお話しさせていただきましたけれども、昨年の航空分科会の答申や、あるいは今年の3月の規制改革推進3か年計画、それから、6月にも骨太の方針で空港の適切な使用料体系のあり方について検討すると言われておりましたので、私どもとしてはそれをしっかり受け止めて検討をさせていただ

ているというところがございます。

私ども、空港使用料の体系のあり方を見直す際には、着陸料だけではなくて、停留料もありますとか、いろいろな使用料の取り方について、外国の例も見ながら進めているところでもあります。

特に留意しなければいけないなと思っております点は、重量比例と騒音比例で、今、国管理空港は算出しておりますけれども、他方で羽田の容量制限などに伴いまして、ネットワーク維持のための軽減措置なども取られているところでもあります。

さらに言いますれば、成田、中部、関空の3空港は、いろんな独自の軽減措置がとられているわけでありまして、また、地方管理空港も、自治体がそれぞれの政策的な着陸料を決めているということでもあります。

私どもとしては、国管理空港は26でございますけれども、地方管理の空港などを加えれば、全国に97の空港がございますので、そういった空港全体を視野に入れて考えていかなければいけないと思っております。

また、国管理空港について言いますれば、着陸料収入といったものが空港整備運営の財源として大変重要であるということもございます。それと、先ほど申し上げたような、今行っておりますネットワーク維持のための着陸料軽減措置といったものをどう考えるのか。これは羽田の再拡張によりまして、容量が拡大されて、国際線も導入されてくるということもあります。そういったものを勘案しながら、鋭意検討を進めていっているところでもあります。

時間帯別料金制度につきましては、今、例えば羽田につきまして申し上げますと、時間帯によるピークというのは余りなくて、ずっと混雑している状況でございますので、その中でどの時間帯を自由化するのかといった問題等も重要になってくると思います。

さらに、今、深夜時間帯では、実はチャーター便の割引を行っておりますので、大まかな時間帯別運賃みたいなものはできているわけですが、それを混雑といったような観点を入れて割引をしていかなければいかんという、割引だけじゃなくて、増収もしなければいけないということで、引き続き検討してまいりたいなど、いろいろな角度から検討を進めているところであるということをお理解いただければと思っております。

○中条主査 いろんな角度というのはどういう角度からというのをもう少し具体的に。

○甲斐課長 例えば、今、羽田で考えますれば、発着地を考慮して、高需要路線であれば、通常の着陸料を取っておりますけれども、地方空港であれば安くしているとか。それはネットワーク維持のために安くしているという問題がございます。

それから、これは航空政策審議会の航空分科会でも指摘を受けていますけれども、小型機が安いのではないかと問題もございます。そういった御批判もあります。あるいは、今の騒音比例の部分については、これは余り例がないということもありまして、これを重量部分と一緒にするといった問題とか、あるいは地球温暖化対策で、もうちょっとCO2削減の問題を着陸料に入れていくべきではないかという議論もございますので、いろんな

角度から検討していると。具体的に言いますとそういったことです。

○中条主査 例えばCO2の削減のためには、排出権取引制度を導入するとか、そういった具体策についての提案はまだ議論されていないんですか。

○甲斐課長 そこまでまだ私どもとしては。視野には入れておりますけれども、今、EUが排出権取引などの制度を始めようとしているとか、始めているとか、他方で、ICAOの中でそういった議論も行っておりますので、そういう国際的な議論に我々も参加しています。

○中条主査 もちろん私も存じ上げているところですけども、「平成19年以降検討・結論・措置」という形になっておりまして、何もこれは平成19年中とか平成19年度中に措置をしてくださいということではなくて、もう少し余裕を持って御検討くださいということで、19年以降という形で、昨年そのように決着を見ているところでもありますから、以降と言えば、平成50年でも以降ではありますけれども、もちろんそういうニュアンスではなくて、19年中とか19年度中という形で決められるのは困るという形でのニュアンスでありますので、まだ具体的な選択肢がそのどれに決めるかというところまでいかなくても、幾つか具体的に出てきて、それを議論しておられるという段階でない。一体いつになったら結論が出るのか。今おっしゃったように、そう簡単な話ではないということはよくわかりますし、今、私は、CO2のことだけについて例を挙げましたけれども、それだけではなくて、そのほかの観点からの議論もしなければいけないわけですけども、十分になされているんでしょうか。

○甲斐課長 私が先ほど申し上げたのが、すべてが先に延ばすための問題提起ととらえられているのであれば、私の説明の仕方がまずかったと思いますが、いろんな要素を考えながら鋭意検討を進めているので、我々としては鋭意進めているというところを強調したかったというところですが、それだけだと、何を進めているんだという話になりますから、具体的な例を挙げさせていただいたということでもあります。

○中条主査 時間帯別料金については、これはもう検討していただくということが決まっている話。で、その検討をされた結果といいますか、羽田に関しては、もちろん深夜早朝は割引ということはあるわけですけども、昼間に関しては終日混んでいると。混んでいるがゆえに、昼間については差を設けないという結論が出たということですか。

○甲斐課長 そういうことではございません。なかなか今、終日均一で出ていますので、それをどうやって分けていこう。それでも、航空会社にとって非常に価値が高い部分はあるかもしれませんので、そういった部分についてもいろいろ検討しているということでもあります。

○中条主査 もう少し具体的な検討を、例えば、時間帯別料金ということに関して言えば、まずは、せめて追加1機の離着陸するに当たって、追加的な社会的費用がどれぐらいになるのかと。こういったものは、そのままそれを計算して、そのまま当てはめると、非常に高いものになったり、非現実的なものになることがしばしばあるわけですから、それをそ

のままやれなんていう話を申し上げているわけではなくて、まずは、そういう計算から始めなければ、どうするかという議論ができないと思います。そういうところまできちんとやっていたらいいんですか。

○甲斐課長　そういう意味では、着陸料を取る場合には、当然そのコストに見合うものでなければいけませんので、そういうものを検討しながら進めているということを理解していただければと思います。具体的なものを申し上げる段階ではございませんけれども、そういうものも当然視野に入れて、先生がおっしゃったようなことも視野に入れてやっているということだと思います。

○中条主査　幾つか論点ぐらいは出ていないんですか。

○甲斐課長　いずれにしても、中身については、まだ外へ出すような段階ではございませんけれども、具体的なそういった御指摘を踏まえて、どういう制度にするかといったところも、今きちんと整理しているところでございますので。

○中条主査　空港の発着枠の配分を含めて、この議論は、御承知のとおり 1996 年ぐらいからずっと議論があるわけで、ですから、大体論点というのはほぼ整理されているでしょうし、混雑料金、時間帯別料金についても、基本的な考え方というのはもう浸透しているものですから、あとは議論を整理されて、それで具体的にどのような形で導入していくかということの御検討を是非いただきたい。ですので、「19 年以降、検討・結論・措置」となっておりますけれども、もう既に平成 20 年でありますので、もう少し具体的な御検討をいただけるとありがたいな。御検討をなさっている先生方は、基本的には経済学は御存じだと思われ、おのずと 1 つの方向性というのは、経済学を勉強していなくても、言うまでもなく、混雑時間帯というのは価値が高いわけですから、発着枠について余裕がないときには、そういった発着枠については高い価格を課すということは基本的な方針であると思います。それをそのまま課すか、少し軽減した形で課すかとか、そういった問題はあるかと思いますが、基本的な方向というのは、そんなに難しい話ではないと思いますので、是非御検討いただければと思います。

発着枠の取引制度についてはどうでしょうか。

○甲斐課長　これは、5 月のときも若干御説明を差し上げたかと思いますが、取引制度を導入することについては、他国の例なんかを私も勉強してみましたけれども、最近、アメリカあたりの事例を見ましても、なかなか評価が別れているところのようでございまして、規制緩和を促進する作用もあったということはもちろんあるかと思いますが、他方で、着陸料については、ある空港を見ると、寡占化が進んでハブスポーク化したという意味はあるかもしれませんが、独占的な寡占的な状態になったということですか、若干これも意見が分かれているようですけれども、価格を、料金を上げたような状況、上げる要因になったという状況もございまして。日本の中でいきなり取引を入れるということがどうかなということが、今言ったような懸念が生じる恐れがあるかといいますか、そういうことが考えられるのではないかと思います。

特に、私どもとしては、先ほどの着陸料でも、ネットワーク維持の着陸料軽減をやっていきますけれども、地方路線が何らかの痛手を受けるのではないかと心配もございまして、利用者負担も高くなるのではないかとか、そういった懸念がどうしてもありますので、混雑飛行場の発着枠の取引を自由に認めていくことについては、外国の例ももうちょっと見ながら相談、勉強していきたいなと思っているところでございます。

○中条主査 価値のあるものについては、それなりにコストがかかっているわけですから、それについて高い価格を支払うのは当然であるという、そのところの議論をきちんとまずは浸透させる必要があるのではないだろうか。

それから、資源に希少性があるってレントが発生している。その場合には、もしその希少性を投資によってさらに拡大することができるのであるならば、その投資資金を拡大するために高い価格をつけると。それは還元されるならばですね。そういうことは基本的な話ですから、価格が高くなるということについて、これを恐れていたら、空港別の料金制度とか時間帯別の料金制度は絶対できるわけがない。その点を皆さんに御理解いただくということを進めていかないと、有効な資源の配分という話は機能していかないと思うのです。規制緩和を進めるというよりも、むしろきちんとコストを支払っていただくということです。これは最終的に航空会社を通じて利用者にコストを支払ってもらうという視点から物事を考えていけば、かなりいろんなことが整理できるのではないかと思うんですが、どうでしょうか。

○甲斐課長 確かに市場性をもっと導入するべきであるということだと思っておりますけれども、一言で申し上げますと。その点については、我々もなるほどというところはございます。ただ、価値のある人には価値を払ってもらうということの整理ということが進んでいった場合の懸念といったものが払拭されないと、逆に言うとそういう制度が入れられないんじゃないかなと思っております。我々としてその点の懸念がまだ払拭されていないという状況でございますが、そういう制度をとっているところもございまして、先ほどの競争入札制度の話にいきますけれども、アメリカのジョン・F・ケネディ空港が誘導路を増やすときに、御存じのとおり、それを競売にかけるような話がございまして、投資資金をそういった形で確保するというのは非常に魅力的だなと私は個人的には思いましたけれども、他方で、いろんな反対の声も上がっているようでございまして、その辺の状況を見ながら、他国の例をもう少し参考にしつつ、検討していきたいと思っております。

○中条主査 今の既得権を失う人は当然反対するわけであって。

○甲斐課長 会計検査院あたりも異論を唱えているようでございますので。

○中条主査 競争入札ということだけでなく、ともかく時間帯別であったり、空港別であったり、資源の価値の高いところに高い価格を設定すること自体は、反対のしようがない話ですから、たまたまそれまで資源の価値が高いにもかかわらず低い料金で得をしていた人が反対をするのは、それは当たり前と言えば当たり前。それを気にしていたのでは、有効な空港資源を配分していくということにはできないと思いますので、その辺もぜひ

リーダーシップをとってこの点については議論を一步進めていただければと思います。

時間の関係もありますので、次の御説明をお願いできますでしょうか。

○甲斐課長 次の御質問は、地方空港のC I Q効率化等への対応の検討ということであり
ます。

これに関しまして、私どもC I Qとは、特に地方の空港の国際化が進み始めた 90 年代の初めぐらいから、二人三脚で実はいろいろな仕事をしております。基本的なスタンスは、地方におけるC I Q体制をぜひ拡充していただきたいということで、いろいろな情報提供を含めて以前から行っております。90年代当初、私も2001年2月に羽田に国際チャーターを導入したときに、C I Qに何度もお願いしましたがけれども、なかなかうまくいかなかったことがございます。そのころに比べますと、C I Q、当時、入国管理あたりは、かなり人数も少なかったですから、それに比べれば大分増えてきておりますし、そういったC I Q官庁の努力には一定の評価をしたいと思っております。

機内やチェックインカウンターでのC I Q業務の航空会社への代行措置の点については、可能性としてあると思っておりますが、最終的に法執行の部分についてどうなのかなということ、我々の考えでは、そういったあたりが問題であるかと思っております。いずれにしても、昔、非常にC I Qが足りないときに、何かお手伝いできないかということ、を相談したことが実はあるんですけども、そのときの感じでも、最後の公権力の行使といいますか、その部分についてまで民間というわけにいかないかなという話もありまして、我々としては、基本的にはC I Qの体制を強化していただくということで、2001年から、特に空港と港湾に関するC I Q T連絡調整会議を開催しております。その中で自治体などから寄せられた要望など情報を収集して、それをC I Qにもお流しするとか、我々として今後航空交渉においてこういうことをやるから、また国際便が増えますよ、体制よろしくといった話をしていくといったところを中心に考えていきたいなと思っております。

○中条主査 連絡調整会議で最近具体的に何か他省庁に要求をされたということはないのですか。

○甲斐課長 今年も開催しておりますけれども、アジアゲートウェイ構想ですね、進捗状況等で、例えば地方空港、こういうところを今度自由化しますよとか、あるいはそういった我々の今考えていること、あるいは交渉の結果等について説明をして、そういう意味では国際便が増えてくるわけですから、その対応をとってほしいということをお願いしているところであります。

○中条主査 その際に、例えば、ここは地方空港と書いてあります。例えば特定の空港に関して、この時間帯は非常にイミグレーションが混雑するから、そこのところこういう対応をしてくださいとか、そういう具体的な要請ということとか、あるいはこの空港は少ないので、出張じゃなくて常駐させてくれとか、そういう具体的な対応はお願いをされているのですか。

○奈良平課長 これは、おっしゃるような対応をしております、連絡調整会議だけではなくて、日々連絡をしています。この連絡調整会議は、むしろ彼らも体制の強化には、予算・定員の要求が要りますので、そういうタイミングに全体まとめてこんなことになっているよということであるんですけども、それだけではなくて、どこそこの空港でこんな状況にあるからということがあれば、それを担当省庁にお伝えして検討してくれませんかというようなことは日々の業務の中でやっております。

○中条主査 その中で、例えば今、機内での対応とか、航空会社の委託措置とか、そういったものを具体的に要請はしておられるということですか。

○奈良平課長 これは、前回のこの場での議論でもこういうお話があったと思うんですけども、当然先生の方から規制改革会議に呼ばれて、こういうことを言われているというのはもちろんお伝えして、このことそのものについて、検討をお願いはしますが、なかなか私どもだけで検討し切れないところもあります。先生、前回の会議でもそうおっしゃっていたと思うんですけども、そういう要素もありますので、お伝えはもちろんしてございます。

○中条主査 要するに、こういう話は、国交省さんの話というよりは、他省庁、特に財務省さんや法務省さんの話ですから、しかし、どこかから声を上げていかないと、なかなか変わるものも変わらない。関税の24時間化、それから、関税の手数料の無料化というのもの、やはりどこかから声が上がって行って、それで最終的に関税局オーケーという形になったわけですので、その点は、国交省さんにそれをやってくださいと言うのか、こっちから直接やるのかという話もちろんありますけれども、これは連携してこれからも進めていきたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

○甲斐課長 その次の御質問は、航空運送事業の競争力向上といった観点からの施策や、あるいは航空自由化交渉の進展ということでございます。

まず、航空自由化の交渉につきましては、まさにここにありますように、先生がおっしゃったような方向で、今、航空自由化交渉を行っております。これは、アジアゲートウェイ構想に基づく航空自由化交渉でございますが、相手国の企業の日本の首都圏空港乗入れというものはもちろん制約されているわけではありますが、その便数の範囲内では、相手方の企業にも我々の国内の都市についての自由は認めているということでありまして、また、日本側の企業による首都圏空港からの乗入れについては、原則として自由化できるような交渉を続けております。例えば、7月のマレーシアとの交渉では、相手国への首都圏空港への乗入れ制限がないという形で、需要に応じて自由に路線の組換えが可能であるということでございます。

韓国やシンガポールなども枠はありますが、かなり余裕がありますので、その範囲内で自由な取組みができるようになっておりますし、ほかにもタイ、マカオといった制限なしの国がございます。そういった方向で今後は自由化交渉の中で、今の枠組みの中でも自由にできるような形を進めていきたいと思っております。

○中条主査 この点に関しては、さらに加速をしていく必要があるということを書いておられますけれども、じゃ、何と比べて早いんだというふうに、指標というのがないので、しかも相手のあることですから、そうそう簡単にいく話ではないということ。それはわかっておりますので、これは鋭意努力をいただきたいということと、それから、首都圏空港においても需要に応じて自由に路線の組換え、これも臨機応変に対応していただけるということでもありますので、ここは是非今後ともよろしくお願いしたいと思います。

それでは、その次についてよろしいですか。

○甲斐課長 外国資源（機材、人材、資本）の活用による航空運送事業者の競争力向上ということでございますが、この件につきましては、規制改革3か年計画に盛り込まれておりますように、当初、今、最優先で取り組むべきものといいますのは、米国との取決めの枠組み全体を規定しております本体協定、外交レベルのもの。それで、今まさにやっておりますのが耐空性、機材の分野におけます実施取決め。これは航空当局間レベルの締結であります。現在、この実施取決めにつきましては、耐空性、機材の分野におきまして、国土交通省の航空局と米国の連邦航空局（F A A）との間で協議を進めておりますけれども、技術的な協議はほぼ終了しております。したがって、あとは本体協定でございますが、ここは外交ルートを通じて協議を進めている状況でございますので、その協定の締結される時期というのは、今のところ未定でございますが、できるだけ早期に締結をしたいということで、外務省と連携しながら対応しているところであります。

航空従事者の乗員分野の問題でございますけれども、耐空性に関する実施取決めが締結された後、速やかに乗員ライセンスに関する実施取決めといったものを締結したいという意向を既に米国側にも伝達をしておりますので、この点につきましては、担当者レベルではございますけれども、前向きな回答を得ているところであります。

具体的な検討の段階におきまして、安全性を担保する相互認証でありますことと、両国のライセンス制度の差異について、詳細に確認しながら、追加要件の設定等について米国当局と調整をしていきたいと考えているところであります。

○中条主査 これについては前から、まずは耐空性についてアメリカとの間で進めていただいているということで、さらに乗員の免許についても、今、アメリカとの間では進みつつあると考えてよろしゅうございますね。

○甲斐課長 そうですね。まず、今の実施取決めの機材部分を先行してやっていますから、他方で、それが終わったら、次は乗員だよと、こういう話を米国側にも話をしているところで、向こうからも、担当レベルでございますけれども、前向きな回答を得ているということでございますので、我々としては、これは動き出すものだと考えているところでございます。

○中条主査 わかりました。

耐空性に関しては、ほかの国についてはいかがですか。今後の見通しについては。

○成澤室長 米国が終わりましたら、E Uの下部機関であり航空の安全性を担当しており

まずEASAとも協議をすべくいろいろ準備を整えているところでございます。ただ、具体的にいつまでという話は、まだこの場では申し上げることはできませんけれども、担当者レベルではそれぞれ連絡を取り合っているところでございます。

○中条主査 今のは耐空性の話ですか。

○成澤室長 耐空性でございます。

○中条主査 さらにそれが進めば、その次に乗員という話。

○成澤室長 EASAに対して、乗員ライセンスについても相互認証をしましょうという話はまだしておりませんが、日本とEASAの双方においてメリットがあれば、後々はそういう方向に持っていきたいと思います。

○中条主査 アメリカと同じような形で進めていくと。

○成澤室長 そういう形になると思います。

○中条主査 アメリカについて、わりとモデル的なものができ上がると、EASAの方との交渉というのはわりとやりやすくなると考えてよろしいですか。

○成澤室長 1つのモデルケースがあると、相互認証のための交渉もやりやすくなると思います。ただ、スケジュールにつきましては、まだ明言することはできませんが。

○中条主査 具体的に技術的な話は特に何も問題ないですね。

○成澤室長 先ほど総務課長から御説明ありましたように、技術的な問題というのは、航空局とFAA（連邦航空局）の間でほぼ取りまとまっているところでございます。

○甲斐課長 いずれにしても、これは条約のレベルではございませんので、中身が整えば閣議決定でできる話でございますから、そう時間がかかるものとは思っていないところですが、そういう状況だということを御理解いただければと思います。

○中条主査 では、これは鋭意進めていただくというようなことを期待するというところでよろしゅうございますね。

外国資源の、今、機材、人材という話でお話をしたんですが、資本に関しては、御承知のとおり、空港に関しては、内外無差別にしていこうというような方向でどうもいきそうな感じでありますけれども、航空会社についての外資の規制については、ここはどのようになお考えになっていらっしゃいますか。

○甲斐課長 航空会社の場合は、特に空港よりもシカゴ条約上に言います領空主権の問題が出てくるかなと思っているところでありまして、外国との間で見ても、なかなかカボタージュをお互いに認め合うような状況になっていないということもあります。直接的に何かあったときに、航空会社といったものが頼りになる部分もあります。安全保障的な観点です。そういう意味で、外資を活用して競争力の強化を図るという点については、非常に同感するところでございますけれども、他方でそういった外資規制という問題についても、過去いろんな議論をしながら進めてきているわけでございますから、それを一気に緩和をするということが適当かどうかといった点について、いろいろ議論をしていかなければいかんと思っているところであります。そういう意味では、内閣府の方でも一般的

な外資規制の問題の議論も俎上に乗っておるようでございますから、そういった中でもいろいろ議論をさせていただいて、ここでももちろん先生とも議論させていただきたいなと思っているとおりでございますね。

○中条主査 議論するぐらいならいいということですかね。

○甲斐課長 ええ。議論はもちろんさせていただければと思います。

○中条主査 去年は議論をする必要もないというお答えだったので、大分柔軟になってきたのかなど。外資規制の話は、航空会社にしても、空港にしても、基本的な部分は多分同じで、私も全く規制が必要はないと思っているわけではないわけですが、領空主権というか、基本的には安全性、セキュリティ、セーフティに関わる点について、当然当該国が介入をする。その介入のする仕方として、資本の規制というやり方がいいのかどうかという、そのところは空港の場合も同じですし、航空会社も同じであるだろうと。

もちろん空港は空の上を飛ぶわけではなく、航空会社は空の上を飛びますので、領空の上を飛びますので、その違いがあるにせよ、その場合にきちんとセキュリティが資本規制をやれば確保できるかという、そういうわけでは恐らくないだろう。これは別途行為規制がきちんと必要であろう。

それから、邦人の救出等々については、きちんと契約を前もってしておけばいいことありますし、ですから、そういう点で対応できる部分というのはかなりあるのではないだろうか。

むしろ、大事な話は、外国の資本を活用することによって、本邦航空会社にとってもいろいろなことができるでしょうということで、これは先ほど航空自由化交渉の更なる推進というところでも少し御質問したところなんですけれども、例えば本邦の航空会社が委託運航、あるいはコードシェア、これをやることによって、外国の航空会社を活用するのは国際線では行われているわけですが、これを国内線でも行う。そういうことをやることによって、より効率的な外国の航空会社をうまく日本の航空会社が活用することによって生産性を改善していく。

それから、もちろん航空会社の外資規制の話というのはカボタージュの話と表裏一体ですから、そんなことを認めたら、外国の安いLCCが、エアアジアが日本の国内に入ってきて大変じゃないかという単純な議論をされる方が結構いるんですけども、私は余りそういうふうには思っていない。日本の国内でビジネスをやるというのは、外国にとっては非常に大変な話ですから、外国の航空会社からヒアリングしても、なかなか国内は、とこの足を踏むところがあるわけですから、そうそう国内の競争が、残念ながらというか、これによって非常に活発になるということは余り期待できない。むしろしかし、それをうまく下請だとか、あるいはコードシェアリングで活用することによって、日本の航空会社にとって便益があるのではないかと考えているんですけども、そういった点も含めて、是非ここは御議論をしていただきたいところでもあります。

空港の外資規制の話についても、去年の段階では、諸外国みんな、空港、外資規制をや

っているからという形で、外資規制なんか当たり前だという議論で始まったわけですがけれども、航空会社の外資規制も確かに今のところはどちらかといえば外資規制をやっているところの方がもちろんメジャーであるわけです。しかし、だんだんこれを緩和していく国も少しずつ出てきている。そういう中で、是非この議論、御検討いただきたいなと思っております。

御承知のとおり、オーストラリアのような、英語で入っていけばビジネスができるという国の場合には、外資規制を緩和してカポタージュを認めてしまえば、どんどんシンガポールの航空会社だとか、ヴァージン・ブルーだとか、そんなところが入ってくるわけですがけれども、そしてビジネスの環境としてもそれほど変わらないところですがけれども、日本の場合、果たしてどれぐらい、オーストラリアのような状況になるかどうかと、そういった点も考慮しながら検討していく必要があるのではないかなと思っております。

私は、日本の航空会社が子会社LCCを外国の資源を使って日本の国内で作るというのは、かなり日本の国内の航空の競争を進展させていく上では望ましいのかなと思っておりますけれども、そんなことができるような環境を整備していくためにも、外資規制の議論というのは始めなければいけないかなと思っております。もちろんすぐに外資規制を撤廃しろなどということはオッケーになるわけがないと思っておりますけれども、是非御検討を省内でもしていただけるとありがたいなと思っております。

それでは、また後で御意見等々ありましたら、御議論させていただくことにしまして、次の国際航空輸送の独禁法の件についてお願いできますでしょうか。

○甲斐課長 航空法におきましては、独禁法の関係で申し上げますと、国際的な航空輸送ネットワークの形成とか、あるいは利用者利便の促進に資するという制度で、国際的に一般化されていったということもありまして、航空会社間の運輸協定については独禁法適用除外になっていたわけでありまして、

私どもとしては、今でも有効に機能していると考えているところでありましてけれども、昨今の国際航空をめぐる環境の変化等もありまして、規制改革推進3か年計画でもこの制度のあり方について検討をするということになっておりますので、前回でもお約束しましたとおり、今、航空局内で検討のための有識者懇談会を設置して、関係者からのヒアリング等を順次行っており、今年度中に一定の結論を得る方向で検討をするという方向でございます。

この場合、海外における適用除外制度を見直ししたところもございますので、そういったところのその後の市場の状況でありますとか、アジアにおきましては、依然としてIATA運賃等も適用されておるようでして、対応状況も含めて差があるようですから、温度差が世界中にありますから、そういった情報も含めて、しっかりとした議論を行いたいと思っております。

公正取引委員会の方も昨年12月に我が省に対しましていろんな抜本的な見直しを求めているということがございます。そういったものも踏まえて、今、そういった懇談会の場

で議論をしているということを御報告したいと思っております。

○中条主査 私たちの考え方は、経済財政諮問会議と同じで、基本的には競争でやってくださいよねと。しかし、一方でアライアンスが今、レガシーなキャリアにとっては非常に重要な経営戦略の一つになっていると。かつ、アライアンスの中でコードシェアリング等々をやっていくことは、消費者にとっても便利な部分があるわけですね。ここで、アライアンスの中でも、今、ともかく価格協定というか、収入のプールとかそんなことをやると、これは一応独禁法違反という話になるという。しかし、むしろアライアンスの中ではそういったことを認めていって、一方でアライアンス間の競争の方をより有効に機能するというふうに考えた方が現実的ではないだろうか。そういうニュアンスの考え方を私自身は持っているわけですね。

というのも、これも御承知のとおり、航空会社というのは外資規制がすべての国でなくなれば、自由に合併ができるわけですがけれども、しかし、そういう状況ではないがゆえに、代替的な手段としてアライアンスという形をとっている。

そうすると、合併してしまえば、もちろん1つの航空会社となって、1つの運賃になるわけですがけれども、アライアンスである限りにおいては、運賃協定をやれば、当然独禁法違反という話になりますよね。これはやはり企業の行動としても、そこから便益を受ける消費者にとっても余りいい話では実はないわけですね。

ただ一方で、アライアンスが1個になってしまっていて独占的な状況になると、これは困るわけですから、アライアンス間の今あるような3つのアライアンスが競争していくというやり方を機能していくように枠組みは作っていってやると。ただ、そういう考え方というのは、多分公正取引委員会はなかなか好まないだろうと思うんですね。

それから、連帯運送の話についても、連帯運送はないと困るわけですがけれども、そこをどこまで可能にするかという、これまでに独禁法の適用除外を廃止した国でもいろんな工夫があって、何とか恐らくできるんだらうと思いますけれども、文言として連帯運送が可能となるよう配慮した上で廃止すべきであるという文言にすると、公正取引委員会としては困るという話になります。要するに、それはむしろ原則としては廃止であって、廃止した上で、そういった連帯運送等、特殊な場合には、これは何らかの形で認めるという方向じゃないと困るというのが恐らく公正取引委員会の考え方ですね。

そこで、どちらかといえば、国交省さんと公正取引委員会とでむしろ議論をしていただくという方がいいことなのかもしれません。規制改革会議としては、実態として連帯運送が可能になるようになればいいので、それが法律の条文に書かれようが、適用除外ということで後でそういう形で外されようが、そこは全然問題はないと考えているところがございます。

ですので、多分連帯運送の考え方については、恐らく規制改革会議と国交省さんとは意見の相違は余りないのだと思います。

アライアンスについての見方というのは、国交省さんはどのように考えていらっしゃる

ますか。

○甲斐課長 アライアンスは、自分が足りないところを補ってくれる。お互い補い合いながら国際的なネットワークが作れるということで評価しておりますし、利用者から見ても、マイレージがたまっていくという過程で、いろんな特典がくるという利用者サービスにも資しているのかなと思います。

ただ、アライアンス同士を競争させる、あるいはアライアンス内の競争をどう担保するのか。競争がなくてもいいのかもしれませんが、そういう考え方については、まだ一定の方向性が出ているわけではないと思っております。そういうものは今回のこの議論の中で、アライアンスの位置付けみたいなものも多分議論しなければいかんと思いますし、先ほどおっしゃったように、公正取引委員会の方にも来ていただいて、いろいろな意見を言っていて議論するというふうに考えておりますので、今後一定の整理をすべく考えていきたいと思っているところであります。

○中条主査 法制度としてそういうようなことを制定するのは難しい話だと思うのです。ですから、恐らく運用の中で対応していくということだと思うのですが、今申し上げたような考え方を持っておりますので、その辺も是非公正取引委員会と、または内部で御議論を。懇談会でもこういう議論をしていただきたいと思います。ちなみに、このような議論は余り懇談会の中では出てきておりませんか。

○篠原課長 まさに議論が始まったところで、先週、日本のエアラインから御意見を伺って、是非アライアンスが必要だとか、一方で、アライアンスと言いながらも、またがると、違うアライアンスだと連帯運輸がしにくくなるので、アライアンスをそのまま全部認めていいんだろうかという議論もあります。アライアンスをめぐるいろんな議論があります。

それから、来週は、今度は外国のエアラインの意見を聞いたり、旅行業界の意見を聞いたりしますので、これからまさに深まっていく、そんな状況でございます。

○中条主査 わかりました。

それから、1点、実は前回、公開討論会でお尋ねしようと思って、御議論させていただこうと思っていましたら、羽田の発着枠の話が非常に盛り上がり過ぎてしましまして、時間がなかったのですけれども、何がお尋ねしたいかという点、早朝深夜の時間帯における滑走路の運用のあり方という点について、D滑走路、4本目の滑走路ができた場合に、D滑走路を2010年以降、第4滑走路を北風時は使うと。そのときに長距離の運航が2,500メートルですから、どうしても制限されてしまうということがありますね。これは、南風的时候はCを使って、3,000メートルだとオクケーなんですけど、例えば、パリと羽田便というのはどこを使う予定になっていますか。

○甲斐課長 パリー羽田便の深夜早朝、この間、実は日仏の交渉が行われまして、一応日仏企業が羽田の就航が可能になりました。これは、いわゆるリレー時間帯といいまして、22時台、6時台を使うことにしております。これはリレー時間帯で、例の冬柴プランの

中にも入っておりますが、この時間帯は実は深夜早朝の時間帯ではないので、3,000メートルの滑走路の使用が可能です。

○中条主査 リレー時間は可能であると。

○甲斐課長 はい。3,000メートルが使えますので、滑走路の問題は、その時間帯に使うのであれば、ないと。

○中条主査 問題はない。ここから離れた場合ですね。

○甲斐課長 23時～6時の間は、これは環境アセスで騒音影響評価をやっておりまして、自治体ともそういうことで了解を取り合っておりますので、北風時のC滑走路の利用はなかなか難しいんですけれども、それ以外の時間帯であれば、リレー時間帯に限って、欧米の就航も一応可能ということで考えておりますので、使えるかなと。2,500でも787が入ってくれば、もうちょっと足が長くなりますから、フルでは飛べないかもしれませんが、可能になる可能性がございますが。

○中条主査 何でCが使えないのかという理由は、騒音ですか。

○甲斐課長 そうです。北風時に真北に飛んでいきますと陸地にかかるということです。Dだと海の中だけで騒音がおさまるという問題です。ですから、片方は南風のときは3,000飛べるんですけれども、北のときに2,500しか飛べないわけですから、運用としては、少ない、短い方の滑走路に合わせざるを得ないという苦しい事情でございます。

○中条主査 何でCが使えないのかという、その意味がよくわからない。

○甲斐課長 真北に飛びますと陸地にかかりますから、どうしても騒音が陸地にかかってしまう。

○中条主査 だけど、それは今までだってそうなんでしょう。

○甲斐課長 昼間と夜と、環境アセスを変えている。

○中条主査 だけど、今はDはないわけで、そのときに深夜の……。

○辻室長 では、私からお答えします。

現在、深夜早朝時間帯、基本的にチャーターベースで飛んでおりますので、国際チャーター便として飛んでおり、ですから、実際にデイリー運航もやっておりません。そういったことで、たまに飛ぶのでというイメージでございますけれども、再拡張後は国際定期便となりますので、毎日何十便も陸地側を飛ぶと、相当な騒音影響範囲が広がってしまうということで、先ほども出ましたけれども、環境アセス上、夜間はCとDの滑走路の使い分けをしているということでございます。

○中条主査 要するにそこが便数が何便以上になると、環境上、一定値を超えるからだめだという規制になっているんですか。

○辻室長 環境基準を超えるとすると、これは完全な規制でございますけれども、環境基準を満たしているからいいかということ、深夜でございますので、住民の方々の感情等も考慮しますと、基準を満たせばいいだろうということでもないという事情もございます。

○中条主査 だけど、そうしたら、基準は何のためにあるかわからないですね。20 便も 30 便も飛ぶのかというと、飛んでくれば、せっかく夜間使えますから、ありがたいんですけども、そんなに飛ぶんですかね。

○河原畑室長 発着回数としましては、今、深夜早朝の発着回数は 1 日 60 便で設定しておりますけれども、再拡張後は 112 回ということになっておりますので、それを前提とした環境アセスを行って、騒音が及ぶ範囲を決めておりますので。

○中条主査 そうすると、最初からだめという話ではないということですね。

○奈良平課長 騒音の問題が 1 つと、もう一つは、C ランは、2010 年の D ラン開港時に耐震工事をやっているんです。直ちに使えないんですね。それがもう一つの問題としてあります。

○中条主査 そういう工事は空港というのは必要に応じてやっていかなければいけないですから、それは短期的な問題ですよ。もちろん工事をやっているときに使わせろということを行うつもりは全くないんですけども、当然メンテナンスというのは常にやらなければいけない話なので、メンテナンス中はだめですよという話はわかりますが、それは短期的な問題ですよ。

○甲斐課長 先生おっしゃったように、絶対だめという話じゃないんです。ただ、深夜の羽田のチャーター便から始まっていますけれども、地元と色々な話をしながら進めてきている問題もございまして、そういう意味では、我々も地元の自治体の理解を得ながら進めていく必要があるというところがございますので、そういう中で運用をやっていくことを当初は決めたということをお理解いただいた方がいいかなと。

○中条主査 それは、一応便数で決まっているということですか。

○甲斐課長 恐らく便数を前提にした騒音値で、このぐらいの騒音が出ますよということをお数字として出して、それを地元と話をしているということでもあります。

○中条主査 じゃ、一応そういう約束になっていると。

○河原畑室長 地元にはそういう説明をして御理解を得ております。

○中条主査 それを出していただいて、そういう協定が地元となされているのであるならば、それを変えていくということをやらなければいけないわけですから、もしそこを何か文書で協定されたものがあれば。

○甲斐課長 どういった話になっているかというあたりを御説明をするようにしたいと思います。

○中条主査 わかりました。それは後ほど事務局の方にその資料をいただければと思います。

環境は大事なことでありますけれども、環境、環境とばかり言っていると、きちんとした基準があるのであれば、それを守っている限りにおいて、ビジネス活動ができないということになれば、これは困る話になりますから、そこは担当の方は大変だと思うんです。

けれども、明確な基準で行動していくべきだというのが我々の方の考え方でありますので、そこのところは御理解をいただければと思います。

一応一通り御回答いただきまして、私どもの考え方と方向が余り違わないというか、ほぼ同じ方向で行く話が、航空自由化交渉の更なる推進。これは国交省さんの方でもさらに進めていかれるということだと思います。

この点について1つだけ確認をしたいんですが、恐らく航空交渉というのは、やりやすい国、そうでない国、いろいろあるかと思うんですけども、これはその点を考えながら、あるいはこちらの方の要求というか、需要も考えながら対応していかれるということで考えてよろしゅうございますね。

そういう点で、必ずしもアジアだけではなくて、より便利になるのであるならば、ヨーロッパが先ということもあり得るわけだから、例えばパリー羽田便みたいな交渉もなされたのだと理解をしておりますが、それでよろしゅうございますか。

○甲斐課長 自由化交渉という意味でなくて、羽田の深夜早朝帯に、リレー時間帯も含めて欧米便を飛ばすということについて、我々としても基本的にはそのとおりだと思っておりますので、そういう機会に応じて、交渉に応じてやっていくということだと思います。

○中条主査 これはですから、当然、あの便がわりと人気があるという話がありますけれども、当然そうすると、ほかの国も入りたいと言ってくる可能性があり得ますよね。それは鋭意検討していくということで考えてよろしゅうございますね。

それから、地方空港のC I Q効率化、これはどちらかといえば他省庁が基本にかぎを握っている話であるということですね。

それから、空港の管理運営制度のあり方、混雑料金等々については、まだまだ議論をさせていただかなければいけない部分があるかと思えます。

それから、外国資源の活用の中で、機材、人材、この部分については、特にアメリカと進んでいるところでありますし、さらにはヨーロッパの方に向けて期待をしていいということで考えてよろしゅうございますね。

外国資本の緩和については、これからまだまだ議論をしていかなければいけないとは思いますが、少しお考えが柔軟になってきたなど見ておりますが、引き続き議論をさせていただけたらと思います。

○甲斐課長 先ほどちょっと申し上げたかったのは、今の仕組みといたしますか、外資規制というのは3分の1未満と言っていますけれども、アメリカも25%未満、EUも50%未満、多くの国において外資規制を設けられている。我々としては、今の現行の規制を維持することについては適切ではないかと思っておりますけれども、いろんな議論をさせていただくということについては異論はございませんということでございます。

○中条主査 独禁法の関係は、どちらかといえば公正取引委員会と協議をするという話で、我々も公正取引委員会とまた協議をいたしますけれども、国交省さんとしても御議論をいただければということですね。

それで、最後の議論については、具体的な協定内容について御説明を改めていただくということでお願いをしたいと思います。

○甲斐課長 どういった話かというのを概括的な御説明にならざるを得ないかもしれませんが、いずれにしても、何らかの御説明を差し上げたいと思っています。

○中条主査 それでは、予定の時間よりもかなり早いんですけども、簡潔にお答えをいただきましたので、またこれをもとにして、さらに進めていきたいと思っています。

それでは、年末答申に向けて、これからまたいろいろお時間をいただかなければいけないことになるとは思いますけれども、なにとぞよろしく御協力を賜ればと思います。どうぞよろしくお願いいたします。どうもありがとうございました。