

9 運輸

(1) 世界に開かれた日本の空の実現

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

ア 航空自由化交渉の推進【平成 19 年以降継続的实施】

平成 19 年 8 月に日本・韓国航空当局間協議が開催され、空港容量に制約のある我が国の首都圏空港関連路線を除き、日韓相互に、乗入地点、便数の制約をなくす航空自由化が実現し、これに続き、11 月にはタイとの間での日韓間と同様の航空自由化に合意した。また、平成 19 年 11 月には外国航空会社による地方空港への路線開設、増便等の自由化が実現し、航空当局間の交渉妥結を待つことなく、迅速な就航が可能となったところである。

規制改革会議としては、航空自由化に向けた関係者の努力を多とするところであるが、航空自由化は最初の扉が開いたに過ぎず、今後韓国・タイ以外の国との間においても、航空自由化を順次推進・加速していく必要がある。

したがって、日韓及び日タイ間の航空自由化をモデルケースとして、同様の航空自由化を更に推進する。（ 運輸イ ）

イ 国際航空運賃の自由化【平成 19 年度検討・結論・措置】

国際航空運賃について、利用者利便の向上と航空会社の競争を促進する観点から、IATA 割引運賃の 7 割引の水準に設定されている下限規制を見直し、原則として自動認可とするよう結論を得た上で、措置する。（ 運輸イ ）

ウ 国際航空における航空会社間の運輸協定に関する独占禁止法の適用除外制度の見直し【平成 20 年検討開始】

国際航空における航空会社間の運輸協定に関する独占禁止法の適用除外制度の在り方について検討する。（ 運輸イ ）

羽田の更なる国際化、大都市圏国際空港の 24 時間化等

ア 羽田空港の容量拡大【平成 20 年以降検討】

「経済財政改革の基本方針 2007」（平成 19 年 6 月 19 日閣議決定）においては「首都圏空港（成田空港・羽田空港）の容量拡大に向けて、可能な限りの施策を

検討する」と取りまとめられているところである。

羽田空港の発着枠に関しては、高速離脱誘導路の整備等に伴い、平成 19 年 9 月から 1 日当たり 10 便増加されることとなったところである。規制改革会議としては、容量拡大に向けた関係者の努力を多とするところであるが、首都圏の空の玄関の一翼を担う羽田空港に対する乗入需要が依然として旺盛である。

したがって、引き続き、容量拡大に向けて、可能な限りの施策を検討する。(運輸イ c)

イ 空港使用料の在り方の検討【平成 19 年以降検討・結論・措置】

空港使用料の在り方に関しては、「今後の空港及び航空保安施設の整備及び運営に関する方針について」(平成 19 年 6 月 21 日交通政策審議会航空分科会答申)において、「我が国の着陸料は、機材の最大離陸重量と騒音値に応じた料金を徴収する体系となっているが、諸外国では、基本料金制を導入している空港が少なからず存在すること、混雑度やコストに応じた時間帯毎の料金を設定している空港が存在すること、一律に騒音値に着目した着陸料体系を採っている国や空港は稀であること、航空機に着目した着陸料に加え、旅客単位で各種の料金や税を徴収しているケースも多いこと、等を勘案しつつ、空港の適切な使用料体系のあり方について、今後検討を進める必要がある」とされている。

このような状況を勘案し、「規制改革推進のための第 1 次答申」において、「空港の使用料については、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する」とされていることを踏まえ、空港の適切な使用料体系の在り方について、検討を進め、結論を得た上で措置する。(運輸イ)

国際拠点空港の完全民営化等の推進

ア 成田、関西、中部空港の完全民営化【平成 19 年以降検討・結論】

空港会社の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国の関与を必要最小限にし、なるべく自由な料金設定や資本構成を確保することが必要である。一方、国際拠点空港の公共的な役割や、独占性・代替不可能性といった事業特性から、全てを自由に委ねることについては課題や懸念がある。これらの点に対応するため、料金規制、外資規制、経営体制等のあり方について検討し、完全民営化が所期の効果を発揮できるようにするための措置を講じた上で、成田、関西、中部各空港の完全民営化を達成する。(運輸イ)

イ 空港の整備及び運営に関する制度の在り方の見直し【平成 19 年以降検討・結

論】

今後の空港の整備及び運営に関する制度の在り方に関しては、「今後の空港及び航空保安施設の整備及び運営に関する方針について」において、「空港の運営については、公的主体が自らの所有する施設を公物として管理するという点にこれまではウエイトが置かれており、空港機能の一翼を担う関係事業者との連携が十分に図られていないことや、内外の航空路線の誘致や利用の推進など空港全体のマネジメントが求められてきていること等が課題としてあげられる。加えて、我が国の空港全体、あるいは個別空港について、中長期的な整備や利活用のあり方を関係者が一体となって検討していく取組も必ずしも十分ではない状況にある」とされている。

したがって、空港を国際航空路線に必要な飛行場（第一種空港）、主要な国内航空路線に必要な飛行場（第二種空港）、地方的な航空運送を確保するため必要な飛行場（第三種空港）の三類型に区分し、それぞれについてその性質に応じた設置管理ルールを定めている従来の方式の見直しを含め、空港の整備面以外に、空港の運営面も重視した形で、空港の適正な運営を確保するための仕組みを導入する。
(運輸イ)

航空会社の競争力向上のための環境整備

ア 相互認証の推進

外国資源の活用を容易にするため、航空安全の分野における二国間の枠組みを活用した相互認証を行い、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する。

具体的には、アメリカとの間で耐空性の分野について取極を締結することを目指し、次いで乗員の分野について拡大する。【平成 19 年以降検討、結論を得次第措置】(運輸イ a)

また、アメリカ以外との国の間においても、アメリカとの取極をモデルケースとして、順次同様の枠組みを整備することを目指す。【平成 19 年以降検討】(運輸イ b)

イ 運客一体化条件の見直し【平成 19 年度検討・結論・措置】

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て、機長の指揮命令の実効性の担保手段を明確化した上で、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）を見直す。
(運輸イ)

(2) 道路空間を活用した駐車需要マネジメントの推進

路上における短時間駐車の高いと認められる道路の部分について、当該部分における駐車秩序を確保する必要があるときは、時間制限駐車区間規制を実施して、パーキング・メーター又はパーキング・チケット発給設備を整備するとともに、よりきめ細かな駐車時間の設定に努めるよう、都道府県公安委員会に促す。【平成20年中措置】(運輸ア)

また、弾力的な料金システムの適用により道路空間の有効活用を図るため、現在地方公共団体の条例により設定されている路上駐車場の駐車料金については、付近の路外駐車場の駐車料金に比して著しく均衡を失しないように、立地条件、利用時間帯等による需要の差異を勘案して設定するよう、地方公共団体に促す。【平成20年中措置】(運輸ア a)

さらに、道路空間は、自動車交通、公共交通、歩行・自転車、緑化、荷さばきや駐車のための空間として利用することが考えられるため、路上駐車場については、駐停車利用を含めた道路空間の種々な利用形態の総合的な検討を行った上で、路外駐車場との役割分担を駐車場整備計画の中で検討することが望ましいことを地方公共団体に示す。【平成20年中措置】(運輸ア b)

(3) 地域における交通ネットワークの維持・活性化

乗合バスの維持・活性化方策

乗合バスについて、効率的で利便性の高いサービスを地域住民に提供できるよう、有効な対応策・改善策の導入について、更に検討を加え、措置する。【平成20年中検討・結論・措置】(運輸ア)

離島航路の維持・活性化方策

離島航路について、現行制度が地域住民の生活上必要な船舶輸送の確保方策として十分なものであるかどうか、規制緩和の効果と補助制度の在り方も含め、検証を実施する。【平成20年中措置】(運輸工)