

### (3) 運輸分野

国民生活の基盤をなす運輸分野については、安全・安心の要素を含めた質の向上と低コスト化を目的として、陸・海・空の様々な輸送モードについて幅広く規制改革に取り組み、需給調整規制の撤廃や運賃・料金の届出制への移行等、これまでも一定の成果をあげてきたところである。

しかしながら、急速な経済のグローバル化や本格的な人口減少・高齢化社会の到来など時代の変化に的確に対応するための運輸分野の規制の不断の見直しは、国際競争力強化による成長加速、安心と豊かさの実現、地方の活力・地域生活の向上等の観点から必要不可欠であるとともに、大きな国民的ニーズが潜在する分野でもあり、引き続き安全・安心に十分配慮しつつ、より一層の利用者利便の向上や事業活動の効率化・活性化を目指して、規制改革の更なる推進に向けた取組を行っていく必要がある。

## ① 航空分野における更なる規制改革 ～世界に開かれた日本の空の実現～

### 【問題意識】

航空分野に関する規制改革については、当会議の発足以来、最重点課題の一つとして取り組んできており、平成19年5月に「アジア・オープンスカイ構想と空港の効率的運営整備」、20年2月に「空港整備法及び航空法の一部を改正する法律案に関する見解」、20年5月には「世界に開かれた日本の空の実現を目指して」と題する意見書を公表し、当会議の問題意識と目指すべき方向性を広く世間に問い、また、国土交通省等関係機関からのヒアリングを精力的に重ねるとともに、それらを踏まえ当会議の重点事項推進委員会において国土交通省、東京都及び横浜市との公開討論を実施（平成20年10月30日）したところである。

国際航空政策は、上記意見書等に基づき一定の進展をみてきているが、一方で、新たな危惧や更なる論点の登場に直面していることも言を俟たない。我が国の国際競争力の向上を図るべく、今後航空市場の増大が特に見込まれるアジアを筆頭に、欧州、米国、豪州との充実した多様な航空ネットワークを構築する観点から、航空自由化を一層推進しつつ、首都圏空港の戦略的活用や空港のインフラ整備・運用の効率化、航空事業者の競争力向上に関わる環境整備等について、未来志向に基づき大胆かつスピード感のある改革を、世界にさきがけて実現する必要がある。本答申は、2010年の羽田空港の再拡張が間近に迫ってきている中、改めて当会議の見解について、世に問うものである。

### ア 首都圏空港の戦略的活用について

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、再拡張前後を問わず東京国際空港（以下「羽田空港」という。）の国際化の推進を図りつつ、成田国際空港（以下「成田空港」という。）の発着枠拡大や横田他首都圏二次空港の活用等による首都圏空港の容量拡大の在り方について引き続き検討する必要がある。これら施策により、2030年頃における首都圏の発着枠100万回（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。

#### （ア）羽田の更なる国際化の推進等

首都圏における国内航空交通の中心である羽田空港は、全国48空港との間に1日約400往復のネットワークが形成され、国内航空旅客の約6割（6,453万人：平成18年実績）が集中する世界屈指の大空港である。特に特定時間帯（6:00～8:30

の到着及び20:30～23:00の出発)を除く昼間時間帯(6:00～23:00)においては、就航希望が非常に多いため、国が発着枠の配分を行っており、国内旅客定期便及び国際チャーター便(羽田—ソウル金浦間及び羽田—上海虹橋間)に配分し、すべて使用されている状況にある。

これまでも羽田空港の一層の円滑な運用を図る観点から、関係自治体の理解を得て、安全性に関する検証等を行いながら、滑走路占有時間の短縮等により、発着枠拡大を行ってきたところであるが、新たに4本目の滑走路等を整備し、年間の発着能力を現在の29.6万回から40.7万回に増強して、発着容量の制約の解消、多様な路線網の形成及び多頻度化による利用者利便の向上を図るとともに、将来の国内航空需要に対応した発着枠を確保しつつ国際定期便の受入れを可能とする再拡張事業が実施されている。今後は、特に以下の点に留意しつつ、羽田空港の国際化の推進及び更なる有効活用について検討を進めるべきである。

#### **a 羽田空港再拡張後における国際化の推進(昼間時間帯における国際線発着回数の上積み、発着路線の在り方等)**

羽田空港の再拡張後は、4本の井桁配置の滑走路を同時に使用し、他の滑走路の間隙を縫って離着陸を行うという、従来とは異なる滑走路運用となり、再拡張による約11万回の増枠は、管制官及びパイロット双方の慣熟により安全を確保しつつ段階的に実施することされている。

この発着枠の増加分については、国内線の需要よりも国際線の需要の伸びが大きいことを勘案して、できるかぎり国際線への発着枠の配分に比重が置かれるべきである。したがって、昼間時間帯における国際線発着枠については、現在配分が決まっている3万回(一日約40便)から、最低限、倍増(6万回(一日約80便))となる措置を早期に行うべきである。

また、羽田の昼間時間帯における国際線の就航先については、「首都圏空港(成田・羽田)における国際航空機能拡充プラン」(平成20年5月20日国土交通省)において、「羽田にふさわしい近距離アジア・ビジネス路線として、ソウル、上海等の都市、更に、北京、台北、香港まで就航」との方針が示されており、従来と比較すると、一定の進歩があったといえる。

しかしながら、利用者利便のより一層の向上を図る観点からは、距離の基準により国際線の就航先を選定することは合理的ではない。したがって、今後、昼間時間帯における国際線発着枠の上積みを行うにあたっては、昼夜を問わず、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、「各路線毎の旅客数」など利用者全体の便益の大きさを基準に、国際線の就航先を検討すべきである。

併せて、国内線、国際線どちらを飛ばすかを航空会社が自由に選択できる発着枠である内際無差別枠の創設についても検討すべきである。

#### **b 羽田空港再拡張後における深夜早朝時間帯における滑走路運用の在り方**

騒音問題により成田空港が閉鎖されている深夜早朝時間帯（23:00～6:00）において、羽田発の長距離国際線が果たす役割は大きい。このような中、2010年の第4滑走路（D滑走路：2500m）の供用開始にあたっては、深夜早朝時間帯において、新たに使用滑走路に制限が設けられる予定である（北風時はC滑走路（3000m）を離陸用として使用不可）。この運用制限は、航空会社における長距離運航を阻害する恐れ（2500mでは、欧州や東海岸への就航は不可となる）があるため、このような制限を設けるべきではない。

上記制限を設ける理由としては、騒音問題と耐震性強化の工事等との関係があるとの反論が国土交通省よりされたところである（「中間とりまとめ」（平成20年7月2日規制改革会議））。

しかし、騒音問題については、羽田空港は沖合展開事業を実施しC滑走路を沖合いに移動した経緯があり、第4滑走路工事前は、定例メンテナンスの時間以外は夜間のメイン滑走路であったこと、D滑走路が整備されたとしてもC滑走路を整備した趣旨をふまれば離陸滑走路としても使用することが期待されている。したがって、地域住民の理解を得ることを前提に、最大限の活用に向けて努力すべきである。

また、維持等補修工事は羽田だけでなくすべての空港で必要であるが、その場合極力運航便に支障のないように行うのが世界の常識であり、一定程度の制限はやむをえないが、3000mのC滑走路そのものを使用できないとする理由にはならない。これは、「首都圏空港（成田・羽田）における国際航空機能拡充プラン」において示された、深夜早朝に「欧米を含む世界の主要都市に就航」すとの方針と矛盾するものでもある。

したがって、羽田空港の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。

#### **c 羽田空港再拡張後における国際貨物専用便の運航可能時間帯の在り方**

2010年の再拡張以降、羽田空港において国際貨物専用便が就航可能となるが、運航可能時間帯について22時～7時に制限する運用案について緩和すべきである。

#### **d 羽田空港再拡張後における深夜・早朝時間帯の拡大等**

成田空港の離発着ができない深夜・早朝時間帯（23:00～6:00）に離発着する羽田の国際線については、昼間のような制限はなく、全世界向けの路線が可能であったが、ダイヤ設定等の制約から、開設できる路線に制限が生じていた。このような中、「アジア・ゲートウェイ構想」（平成19年5月16日アジア・ゲートウェイ戦略会議）に基づき、羽田空港では、特定時間帯における国際チャーター便の就航が可能となり、着実に就航実績が蓄積されてきているところである。

今後、深夜早朝時間帯に離発着する航空機が、ダイヤ設定等の制約を受けることなく、効率的な運航が可能となるよう、深夜・早朝時間帯の拡大や片道に関する昼間時間帯の離発着の解禁等について検討すべきである。

#### **e 羽田空港再拡張前後を問わず、更なる発着枠拡大に向けた検討**

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。一方で、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ことから、引き続き羽田空港の容量拡大について検討を行う必要がある。

具体的には、羽田空港を使用する必要のない公用機等の他空港への配分等を通じて、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。

以上の諸課題について、羽田空港再拡張前後を問わず引き続き検討を行い、容量拡大に向けて可能な限りの施策を講じることで、将来的に羽田空港の発着回数を50万回まで拡大することについて検討すべきである。

#### **(イ) 成田空港の発着枠拡大の検討**

成田空港は、昭和53年の開港以来国際航空交通における我が国の表玄関として重要な役割を果たしてきたが、現時点でその処理能力がほぼ限界に達しており、諸外国からの強い増便・新規乗入要請に対応できない状況となっている。

このような中、更に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べきである。併せて、滑走路別の配分の見直しや1日あたりの発着制限の解除等により本来の滑走路能力を最大限発揮し、発着回数の更なる増加に取り組むことで、現状の20万回の発着回数を将来的に40万回に拡大すべきであ

るが、まずは30万回への拡大に向けて、成田国際空港株式会社の取組を支援しつつ、検討を進めるべきである。

#### **(ウ) 横田他首都圏二次空港の活用等の検討**

現在、首都圏空港の拠点空港として定期航空便を受け入れているのは、羽田、成田の両空港に限定されている。このような中、二次空港の活用は、それぞれの地域の航空需要に対応し、首都圏の航空需要の一翼を担う役割を果たすものとして、全体の容量拡大に資するだけでなく、LCCの発展にとっても大きな役割を果たし、航空市場の競争の進展にも資するゆえに、その開発・整備を進めるべきである。

したがって、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。また、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。加えて、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ことで、将来的に首都圏二次空港群の活用により、最低でも10万回の発着枠の確保を目指すべきである。

### **イ 空港の管理・運営制度の在り方**

空港の整備・運営については、配置的側面からみたインフラ整備は概成したものと考えられることから、今後は、空港の民営化等も見据えた上で、既存ストックの有効活用による効率的・効果的な空港の管理・運営制度の在り方について検討を行う必要がある。

#### **(ア) 空港の完全民営化の推進及び空港会社等への規制の在り方**

空港をめぐる社会経済情勢の変化に伴い、空港政策の重要課題は整備から運営へシフトすべきであるとの認識の下に、第169回国会に空港整備法及び航空法の一部を改正する法律案（以下、「空港法案」という。）が提出され、平成20年6月11日に成立したところである。

当初の空港法案は、成田・中部・関西の3国際拠点空港以外の民営化を念頭に置いておらず、成田国際空港株式会社及び羽田空港のターミナルビル運営会社等について外資規制を導入すること等を内容とするものであったことから、当会議では空港法案は航空自由化の精神にもとるもの等として重大な懸念を有するに至った。このため、平成20年2月1日に、空港の性質によることなく全空港に民営化を可能とするスキームを導入すべきこと、国籍規制・外国人役員規制・外

国人議決権規制といった外資規制を導入すべきではないこと等を内容とする「空港整備法及び航空法の一部を改正する法律案に関する見解」を公表した。その後の調整を経て、成田空港の完全民営化の在り方及び羽田空港のターミナルビル運営会社等に対する規制の在り方に関しては、平成 20 年度中に政府において検討を行い必要な措置を講ずることとされ、これら論点を除いた形で空港法案は国会に提出され、成立したところである。

このような中、今後の空港の管理・運営制度の在り方について検討するにあたっては、以下の2つの視点が重要である。

まず第一に、完全民営化が予定されている成田・関西・中部の3空港については、航空需要及び関連需要を喚起していくため、多様化する利用者ニーズとサービスの連続性に配慮した、空港整備と周辺設備を一体的に運営できる組織かつ民間ならではの創意工夫を最大限発揮できる組織となり得るような環境整備を行うべきである。

第二に、空港会社等の経営の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、なるべく自由な資本構成を確保することが必要である。したがって、空港会社等における規制のあり方を検討するにあたっては、安全保障等の確保及び空港会社等として適切なサービス提供等が行われることの確保のための対応方法としては、資本規制は効果的ではないため、基本的には行為規制で対応すべきである。なお、仮に資本規制を導入するのであれば、内外無差別を前提とすべきであり、また、大口資本規制は、民間からの投資意欲の減退に繋がることから、特定の航空会社が特定空港を支配する場合や、競争関係にある複数空港を同一資本が支配する場合等、公正な競争を阻害する場合を除き、導入すべきではない。

### (イ) 空港の民営化・独立採算化に向けた空港別収支の開示

社会資本整備事業特別会計空港整備勘定については、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 18 年法律第 47 号)において、「空港整備特別会計において経理されている事務及び事業については、将来において、独立行政法人その他の国以外の者に行わせることについて検討するものとする。」とされている。この既定方針にしたがって、既に完全民営化の方針が示されている3空港(成田・関西・中部空港)以外の空港についても、民営化と社会資本整備事業特別会計空港整備勘定の見直しによって、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べきである。

このような取組の第一歩として、空港の管理・運営の効率性の向上、説明責任

の履行を図る観点から、空港別収支の開示について、検討すべきである。

#### **(ウ) 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及び発着枠取引制度の導入についての検討**

混雑空港における発着枠の配分は競争入札によることが望ましいが、その導入にいたるまでの経過措置として、以下の点をまず検討すべきである。

第一に、我が国における空港の着陸料は、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、諸外国における事例を参考にしつつ、混雑料金制度など、需要等に対応した弾力的な料金設定を含めて、空港の適切な使用料体系の在り方について検討を行う必要がある。

第二に、市場原理の活用による航空会社間の発着枠取引制度の導入の在り方についても併せて検討を行う必要がある。

#### **(エ) C I Qのより一層の円滑化に向けた対応の検討**

平成19年11月より、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。地方空港における航空利用者(旅客)の利便性向上の観点から、C I Qの円滑化も重要な要素であることから、C I Q(税関、入管、検疫等)について、待ち時間短縮等サービス水準の向上が図られるように関係機関において相互に連携・支援を行うべきである。

### **ウ 航空自由化交渉の更なる推進及び航空運送事業の競争力向上に資する施策等**

オープンスカイ政策が世界的に拡大しつつある中、我が国においても、アジアを筆頭に、欧州、米国、豪州との航空自由化交渉の推進について、検討を行う必要がある。また、航空自由化の進展に伴い世界的規模での競争が進む中、本邦航空会社の競争力向上を図る観点から、グローバルな資源の活用を可能とするための環境整備について、引き続き推進する必要がある。さらに、航空運送事業における競争の確保を図る観点から、国際航空輸送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について、検討すべきである。

#### **(ア) アジアを筆頭に、欧州、米国、豪州との航空自由化交渉の更なる推進等**

かつては航空大国アメリカ固有の政策であったオープンスカイ政策が拡大しつつある中、シカゴ・バミューダ体制に基づく国際航空政策に大きな変化が現れてきており、自由化が先行した地域を中心に、既に多国間の協定も進展しつつある。

このような中、我が国においても、韓国、タイ、香港、マカオ、ベトナム、マ



レーシア及びシンガポールとの間において、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、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、一定の進捗が見られたところではある。

しかしながら、我が国の航空自由化は最初の扉が開いたに過ぎない。これに関して最も大きな問題点は、国際航空輸送の太宗を占める首都圏空港が航空自由化の範囲外であることである。この問題を解決するためには、前述した首都圏空港容量の拡大に努力することが必要であるが、より短期的には、空港容量の拡大をとまわずとも、首都圏空港において航空会社が需要に応じ自由に路線の組み換えができるような自由化を実現することが求められる。したがって、日本の首都圏空港における容量の制約の範囲内で、出来る限り自由な枠組みが設定できるよう、引き続き航空自由化交渉を推進すべきである。

このように、航空自由化については、あくまで首都圏空港関連路線を含めた完全航空自由化を目標としつつも、同時並行で引き続き現行の枠組みに基づきアジアの各国との自由化交渉を進め、さらに欧州・米国・豪州へと拡大するべく、航空自由化を更に推進・加速していく必要がある。

#### **(イ) 航空運送事業者の競争力向上に資する施策等の措置**

客室乗務員の在留資格の運用の明確化については、申請者の予見可能性を高めるとともに、在留資格の決定に係る運用の明確化及び透明性の向上を図る観点から、法務省より典型的な申請事例が公表されたところである。当該事例を踏まえつつ、外国人による客室乗務員としての在留資格の申請が促進され、本邦航空会社における外国人客室乗務員の活用が広がるよう、引き続き注視する必要がある。

また、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承認については、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べきである。現在、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べく、航空当局間における調整を経て、外交交渉が進められているところであり、次いで乗員の分野についても範囲を拡大することとされているところである。

一方、本邦航空会社にとっては、外国人の運航乗務員の活用を容易にすることが喫緊の課題となっていることから、外国人の運航乗務員の免許取得期間の短縮化等を図るべく、特に乗員分野について、速やかに交渉を開始し、取極の締結に向けてより一層努力すべきである。また、欧州等、アメリカ以外の国との間においても、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べく、交渉開始に向けて、検討を進めるべきである。

## **(ウ) 国際航空輸送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等**

我が国の航空会社が外国の航空会社と行う運賃協定等の運輸協定については、航空法（昭和27年法律第231号）において独占禁止法（私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和22年法律第54号））の適用除外とされている。当該規定は、IATA（国際航空運送協会）において、運賃等に関する調整が実施されている実態等を踏まえ導入されているものである。

しかしながら、航空産業が成熟化し、航空自由化が進展する中で、近時、EU、米国、豪州において、国際航空における航空会社間の運輸協定に関する競争法の適用除外を廃止する動きが出てくるなど、これら協定と競争法の間をめぐむ状況に大きな変化が生じてきている。

このような状況にかんがみると、我が国において国際航空における航空会社間の運輸協定に関する適用除外制度を維持することの意義は低下してきており、当該制度を維持することは我が国の航空会社が積極的な国際展開を図る上での障害となるおそれすらあるものと考えられる。したがって、同適用除外制度については、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。

一方で、国際航空輸送においては、アライアンス内での提携関係の深化が急激な勢いで進行しつつある。アライアンス間競争が世界的潮流となる中、アライアンス間の競争促進を通じた国際航空輸送市場の活性化は積極的に評価されるべきである。このような認識の下、アライアンス内での協同化の促進を認めつつ、アライアンス間競争をより一層促進するべく、国際航空輸送に対して独占禁止法を適正に運用していく必要がある。

## **(エ) 航空運送事業者に対する外資規制の緩和等**

実質的な外資参入が世界の趨勢となりつつある今日、外資規制について見直しを図り、利用者と航空会社にとって望ましい外資規制の在り方について検討を行うべきである。外資規制の緩和は、世界の資本市場からの幅広い大量な資金調達の可能性を開くとともに、財政的な危機の救済策や新たな経営のノウハウの移入、さらには低コストの委託先の選択肢を広げる点でも、本邦航空会社にとってむしろ有利となる側面があることを考慮すべきである。また、安全保障や危機管理への対応を資本構成規制という組織規制で担保することは効果的ではなく、航空会社への直接的な行為規制で対応すべきである。

「空港会社等への外資規制のあり方」については、国土交通省内において検討が進められているところであるが、「資本規制については、内外無差別性を検討の前提とする」との一定の方向性が示されたところ（第4回空港インフラへの規制

のあり方に関する研究会（平成20年10月9日）である。内外無差別性については、基本的には、航空会社においても空港会社等と同じく、前提となり得るものである。したがって、外国資本の活用を可能とし、本邦航空会社の競争力向上を図る観点から、現行の外資規制の緩和について検討を行うべきである。

また、航空自由化政策を進めるにあたって、従来の交渉では選択肢としてはほとんどかえりみられなかった、本邦航空会社からの委託運航やコードシェアなど自国航空会社の権益に配慮した範囲内の外国航空会社による国内運航の在り方についても併せて検討すべきである。

## 【具体的施策】

### ア 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

##### a 羽田空港再拡張後における国際化の推進（昼間時間帯における国際線発着回数 の3万回からの上積み、発着路線の在り方等）

羽田空港の再拡張にあたって増加する発着枠については、2010年の新滑走路等の供用開始当初に、羽田は昼間約3万回、深夜早朝約3万回（合計約6万回）の国際定期便を実現すべきである。【平成22年度措置】

2010年以降の方向性については、国内線需要に適切に対応しつつ、国内・国際双方の需要の伸びを勘案し、昼間は、羽田のアクセス利便性をいかにする路線を中心に国際線の増加を推進し、深夜早朝は世界の主要都市への就航により、首都圏全体の国際航空機能の24時間化を実現すべきである。

**【平成22年度以降、安全性を確保した上で行われる段階的な増枠の動向及び国内・国際双方の需要の伸びを勘案し、必要に応じて検討】**

##### b 羽田空港再拡張後における深夜早朝時間帯における滑走路運用の在り方

騒音問題により成田空港が閉鎖されている深夜早朝時間帯（23:00～6:00）において、羽田発の長距離国際線が果たす役割は大きい。このような中、2010年の第4滑走路（D滑走路：2500m）の供用開始にあたっては、深夜早朝時間帯においても、新たな滑走路運用方法（北風時は、D滑走路（2500m）を離陸専用、C滑走路（3000m）を着陸専用とする）が実施されることとなる。この運用方法は、騒音問題による周辺環境への配慮から地元自治体との調整及び羽田再拡張事業における環境影響評価の結果に基づき設定されるものである。この運用方法により、航空会社における長距離運航を制約する恐れがあるが、当該制約をなるべく小さくするべく、リレー時間帯の活用を行う等により、長距離運航が確保されるように努めるべきである。【平成21年度以降継続的検討】

##### c 羽田空港再拡張前後を問わず、更なる発着枠拡大に向けた検討

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。一方で、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ことから、引き続き羽田空港の容量拡大について検討を行う必要がある。

再拡張後の羽田空港においては、年間の発着容量を40.7万回に増加すること

としており、管制官及びパイロット双方の慣熟により安全を確認しながら段階的に実現するとともに、その後の更なる容量拡大については、管制、機材、環境、施設等あらゆる角度から可能な限りの空港容量拡大施策を検討するべきである。**【平成 21 年度以降検討】**

#### **(イ) 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、北伸による暫定平行滑走路の 2,500m 化の早期実現を図るべきである。併せて、滑走路別の配分の見直しや 1 日あたりの発着制限の解除等あらゆる角度から、可能な限りの施策を検討することにより本来の滑走路能力を最大限発揮し、発着回数の更なる増加に取り組むべきであり、まずは発着回数 30 万回への拡大に向けた成田国際空港株式会社の取組を支援するとともに、地元の理解と協力を得つつ、検討を進めるべきである。**【平成 21 年度以降検討・結論】**

#### **(ウ) 横田他首都圏二次空港の活用等の検討**

現在、首都圏空港の拠点空港として定期航空便を受け入れているのは、羽田、成田の両空港に限定されている。このような中、二次空港の活用は、それぞれの地域の航空需要に対応し、首都圏の航空需要の一翼を担う役割を果たすものとして、全体の容量拡大に資するだけでなく、LCC の発展にとっても大きな役割を果たし、航空市場の競争の進展にも資するゆえに、その開発・整備を進めるべきである。

したがって、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。**【平成 21 年度以降検討】**

また、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。**【平成 21 年度以降検討】**

加えて、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ことで、将来的に首都圏二次空港群も含め、首都圏の航空需要に対応できるようあらゆる角度から可能な限りの空港容量拡大施策を検討すべきである。**【平成 21 年度以降検討】**

### **イ 空港の管理・運営制度の在り方**

#### **(ア) 空港の完全民営化の推進**

完全民営化が予定されている成田・関西・中部の 3 国際拠点空港については、

国際競争力の強化を図り、航空需要の喚起と空港運営の効率化の促進をしていくため、民間ならではの創意工夫を最大限発揮できるよう環境整備を行うべきである。**【平成 21 年度以降検討・結論】**

#### **(イ) 空港の民営化・独立採算化に向けた空港別収支の開示**

成田・関西・中部空港の3空港は既に完全民営化の方針が示されているところであるが、それ以外の空港についても、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の考え方も踏まえつつ、社会資本整備事業特別会計空港整備勘定の見直しによって、個々の空港の収支の透明性の向上を促し、適切な投資及び効率的な運営を推進すべきである。

このような取組の第一歩として、空港の管理・運営の効率性の向上、説明責任の履行を図る観点から、空港別収支の開示について、検討すべきである。**【平成 21 年度以降検討・結論】**

#### **(ウ) C I Qのより一層の円滑化に向けた対応の検討**

平成 19 年 11 月より、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。地方空港における航空利用者(旅客)の利便性向上の観点から、C I Qの円滑化も重要な要素であることから、C I Q(税関、入管、検疫等)について、待ち時間短縮等サービス水準の向上が図られるように関係機関において相互に連携・支援を行うべきである。**【平成 21 年度以降継続的実施】**

### **ウ 航空自由化交渉の更なる推進及び航空運送事業の競争力向上に資する施策等**

#### **(ア) アジアを筆頭に、欧州、米国、豪州との航空自由化交渉の更なる推進等**

かつては航空大国アメリカ固有の政策であったオープンスカイ政策が世界的に拡大し、国際航空政策に大きな変化が現れつつある中、我が国においても、韓国、タイ、香港、マカオ、ベトナム、マレーシア及びシンガポールとの間において、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、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たところであるが、我が国の航空自由化は最初の扉が開いたに過ぎない。

今後、他のアジア各国との間でも、同様の航空自由化に合意できるよう努めるべきである。また、欧米等との間でも、様々な課題はあるが、欧米等の動向を見極めつつ、自由化に向けて交渉を行うべきである。**【平成 21 年以降継続的実施】**

また、国際航空輸送の太宗を占める首都圏空港の航空自由化も範囲の対象とす

るためには、前述した首都圏空港容量の拡大に努力することが必要であるが、より短期的には、成田空港については、空港容量の拡大をとまなわずとも、相手国によっては、相互主義の観点から、相手国の首都圏空港への乗り入れ便数等について制約をかけるよう主張してくる場合があるものの、我が国としては、原則として、成田空港において航空会社が需要に応じ自由に路線の組み換えができるような自由化の実現が可能となるよう交渉を進めているところであり、引き続き、このような交渉を進めるべきである。【平成 21 年度以降継続的实施】

#### (イ) 航空運送事業者の競争力向上のための環境整備

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承認については、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べきである。現在、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べく交渉が進められているところである。

一方、本邦航空運送事業者にとっては、外国人も含め、運航乗務員を安定的に確保することが喫緊の課題となっており、外国人の運航乗務員における免許取得期間の短縮化等の副次的効果も期待できることから、乗員分野に関する枠組みの整備に向けて、速やかに検討を進めるべきである。【平成 20 年以降検討、結論を得次第措置】

また、欧州等、相互承認のニーズが存在するアメリカ以外の国との間においても、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べく、交渉開始に向けて、検討を進めるべきである。【平成 20 年以降検討】

#### (ウ) 国際航空輸送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等

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、連帯運送が可能となるよう配慮した上で、検討し、結論を得るべきである。その際、国際航空輸送においては、アライアンス内での提携関係の深化が進行し、アライアンス間競争が世界的潮流となる中、アライアンス間の競争促進を通じた国際航空輸送市場の活性化は積極的に評価されるべきである。このような認識の下、アライアンス内での協同化の促進を認めつつ、アライアンス間競争をより一層促進するべく、検討すべきである。【平成 21 年度目途に結論】

#### (エ) 航空運送事業者に対する外資規制の緩和等

航空自由化政策を進めるにあたって、従来の交渉では選択肢としてはほとんど

かえりみられなかった、本邦航空会社からの委託運航やコードシェアなど自国航空会社の権益に配慮した範囲内での外国航空会社による国内運航の是非について、検討すべきである。**【平成 21 年度以降検討】**



## ② タクシー事業における諸問題について

### 【問題意識】

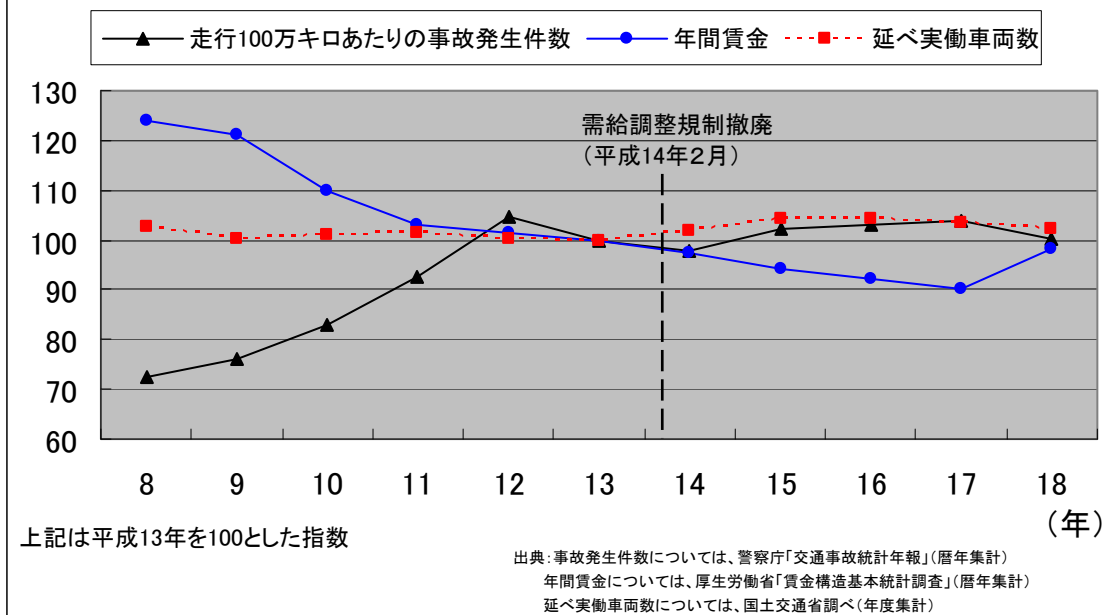
タクシー事業については、平成14年2月に改正道路運送法が施行され、需給調整規制の廃止を柱とする規制緩和が行われた結果、新たな雇用を創出するとともに、待ち時間の短縮や多様な運賃・サービスの導入等、消費者利益の向上に貢献してきた。

一方で、長期的な需要の減少傾向の中、規制緩和によってタクシー車両が増加していることが、運転者の賃金の著しい低下傾向や、それに伴う過労運転や安全性・サービスの質の低下等を招いているとの指摘もある中、国土交通省交通政策審議会における「タクシー事業を巡る諸問題に関する検討ワーキンググループ」（以下「WG」という。）において、平成20年12月に「タクシー事業を巡る諸問題への対策について」と題する答申（以下「WG答申」という。）がとりまとめられ、今後、必要な場合には道路運送法改正等の措置を講じる予定とされている。また、平成20年7月11日に通達の改正（「特定特別監視地域等において試行的に実施する増車抑制対策等の措置について」（国自旅第208号））が行われたところである。

「WG答申」は、タクシー事業における参入・増車要件の引き上げ等、規制緩和の流れに逆行する内容を含んでおり、こうした規制強化はこれまでの規制緩和によってもたらされた消費者利益を害する恐れがあることから、当会議としては重大な懸念を持っているところである。国土交通省における先般の動きに対して、平成20年7月に「タクシー事業における諸問題に関する見解」（平成20年7月31日規制改革会議）と題する意見書を公表し、また、国土交通省及びタクシー事業者からのヒアリングを精力的に重ねるとともに、それらを踏まえ当会議の重点事項推進委員会において国土交通省、業界団体、労働組合及びタクシー事業者との公開討論を実施（平成20年9月29日）したところである。

当会議のタクシー分野における問題意識等の詳細はこれらを参照されたいが、ここで要点をあらためて示しておく。タクシー車両が増加したことに伴い、タクシー運転者の待遇が悪化し、過労運転による安全性・サービスの質の低下等を招いているとの指摘があるが、統計データを見る限り、その見解には疑問がある。

## タクシー車両数の推移と事故件数・賃金との関係



賃金の減少や事故率の上昇傾向は、規制緩和と必ずしもリンクしておらず、特に法改正のなされた平成14年以降では、賃金の減少と事故率の上昇傾向は緩やかか、横ばい傾向にある。ヒアリングの場で、国土交通省から、「タクシー事業における諸問題については、規制緩和は主たる原因ではないと考えている」との見解が示されたが、それにも関わらず、参入・増車抑制によりこれら諸問題を改善しようとの考え方は効果的な対応とは言えず、疑問があるといわざるを得ない。事故への対応は、台数規制ではなく、悪質な事故を発生させた運転手や会社に対する行為規制で対応すべきである。一方、タクシー運転手の労働条件改善は基本的にはタクシー事業者の経営課題として、また、より広い社会政策を通じて実現されるべきものである。

このような中、WG答申においては、「供給過剰の進行によりタクシー運転手の賃金が低下傾向にあるといったように、特定の指標が一定期間を通じて悪化している地域を優先的に指定し、そうした地域の問題の深刻化に歯止めをかけ、その改善を図る。」とされているところであるが、特定の指標を選定するにあたっては、タクシーにおける諸問題との間の因果関係を明確に示す指標のみが対象とされるべきであり、因果関係が立証されていない場合は、当該指標は用いるべきではない。そして、いずれの地域においても、優良な事業者による新規参入・増車を不当に阻害しないよう、厳に配慮すべきである。

規制緩和により参入が自由になったことにより、顧客獲得と優良な運転手の確保を進め経営改善を実現したタクシー事業者の実例もあり、当会議がヒアリングを行った

事業者も含めて、そのような事業者からは、規制強化については反対の意が表明されてきたところである。しかしながら、こうした事業者の声を聞く機会を設けることなく、WGの議論が進められており、今回のWG答申はタクシー事業者の総意を反映したものとは言いがたい。参入・増車抑制は、経営努力をしてこなかった事業者を利する一方で、優れた事業者の創意工夫を不当に制約する恐れがある。

また、規制緩和は、高齢者の雇用確保等の観点も含めて、雇用機会の創出にも貢献してきたところであるが、今回の規制強化はそのような雇用拡大の抑制にも繋がる恐れがある。現下の急激な経済危機による雇用不安の増大が懸念される中、タクシー事業における雇用機会の縮小をもたらす規制強化は、あるべき姿から逆行しており、問題があると言わざるを得ない。

以上より、タクシー事業において生じている諸問題については、前述したような、より個別的で効果的な対応策を行うべきであり、タクシー事業における優良事業者の新規参入等を阻害することになる、最低車両数規制の強化をはじめとする参入・増車規制は導入すべきではない。

また、平成20年7月に行われた通達の改正において、特定特別監視地域において新規参入を行う際に必要となる、最低車両数の引き上げが行われたが（従来：20台→改正後：政令市は40台、30万都市は30台）、本通達も早急に見直されるべきである。今回の引き上げの措置の主旨としては、適切な事業運営のための体制・設備の確保を行うにあたり必要な車両規模を設定する必要があるとのことであるが、1台のタクシーにより個人経営を行っている個人タクシー、車両台数の少ない中小事業者においても、適正な事業運営を行っている運転手、経営者は存在するところであり、車両規模を確保すれば適正な事業運営が担保されるとの見解には疑問がある。車両数の大小と適切な事業運営が行われているか否かを関連付けるのであれば、具体的な実証分析等を行い、その因果関係を明確にした上で検討を行うべきであるが、そのような分析が行われていない。

最低車両台数の引き上げは、大資本を有する事業者のみの参入を可能とし、事業者の新規参入を不当に阻害するものである。適正な事業運営の確保は行為規制によって対応すべきであり、最低車両数の引き上げは見直すべきである。

また、本通達については、増車見合わせ勧告・減車勧告といった行政指導に服従しないこと等を、本来、増車行為とは無関係に課されるべき処分の加重要因としていることは、行政手続法上の行政指導の一般原則における差別的取扱いの禁止（同法第32条第2項）に抵触すること及び裁量権行使の際に考慮すべきでない事項を考慮すること、すなわち他事考慮となることが考えられ、違法である可能性がある。以上を踏まえ、本通達全体の見直しを早急に行う必要がある。

次に、タクシー運賃に関する規制緩和が、多様な運賃・サービス等、消費者利益の

向上につながった面がある点を踏まえ、タクシー運賃の上限規制の緩和や営業区域規制の緩和等、タクシー事業に関する一層の規制緩和を検討・推進すべきである。

タクシー運賃については、平成9年の規制緩和の結果、ゾーン運賃制（上限運賃から上限運賃を約10%下回る下限運賃までは自動認可）が導入され、ゾーンの下限運賃を下回る下限割れ運賃についても個別に審査の上、認められることとなった。その結果、多様な運賃・サービス等が提供され、消費者利益の向上につながってきた。しかし、WG答申においては、下限割れ運賃について審査を厳正化する方向性が示されたところである。

まず、運賃上限規制については、当該規制の改廃を行うと、法外な運賃を請求するタクシー事業者が出現する可能性があるとの指摘があるが、透明性が確保された料金表示の徹底等について、行政が通達で義務付ける等の対策によって、消費者保護は担保され得るものである。したがって、タクシー事業者の創意工夫を活かせる環境整備を図る観点から、消費者への明瞭な運賃・料金表示をおこなったうえで、同じ事業者において車種やサービスの違いによる事業者独自の運賃・料金体系を認めるなど、より高度なサービスの提供が可能となるよう運賃の上限規制の緩和について検討すべきである。

また、下限割れ運賃の審査にあたっては、下限割れ運賃が、真に公正な競争を阻害するかどうかについて、慎重な検討が必要である。審査を不当に厳しくすることは、優良な事業者の創意工夫による多様な運賃設定が認められなくなる恐れがあり、健全な競争を抑制するとともに、消費者にとっての選択の幅を狭めることから、問題がある。以上より、自動認可運賃の幅等の規制については、その拡大も含めて、より一層の緩和をすべきである。

併せて、タクシー事業の更なる発展を目指す観点から、自由な競争の中で経営努力が促され、消費者利益に的確に反映されるとともに、タクシー事業者の経営の変革を促し、タクシー市場の構造を変える方策等について、例えばタクシーの需要喚起に資する施策、タクシー事業経営の活性化、効率化に資する施策及び利用者がタクシーを選択しやすい環境の創出に資する施策等についても検討を行っていく必要がある。

以上を踏まえて、以下の具体的施策を講ずるべきである。

## 【具体的施策】

### ア 安全上、違法・不適切な事業者の排除のための行為規制の強化

車両や運転者の管理、運行管理の面において、安全上、違法・不適切な取扱いを行っている悪質な事業者については、市場からの排除を徹底する必要がある。それにより、タクシーに対する利用者の信頼が確保され、安心してタクシーを利用することができるようになるとともに、公正な競争条件の整備にも資することになる。

事後チェックの強化に際しては、事業者に対する厳格な行政処分の実施が不可欠である中、規制緩和以降、順次処分の強化を図ってきたところであり、例えば、悪質性の高い事案について直ちに事業停止処分を行うなどの厳格化措置が講じられてきた。今後も、監査体制の改善や、必要に応じ、処分の厳格化を図る方向で検討を行うとともに、ペナルティとしての処分の実効性の向上や実質的に違法行為に相当する行為の捕捉等、より一層効果的な処分の実施を図るべきである。【平成21年度検討】

### イ 運賃規制の在り方について

タクシー運賃については、平成9年の規制緩和の結果、ゾーン運賃制が導入され、ゾーンの下限運賃を下回る下限割れ運賃についても個別に審査の上、認められてきた結果、多様な運賃・サービス等が提供され、消費者利益の向上につながってきた。

タクシー運賃の上限を定め、そこから適正な水準の幅を設定して、不当な競争を引き起こすおそれがないと考えられる幅に収まる運賃体系は自動認可とするとともに、こうした考え方にに基づき設定される幅の下限を下回る運賃は個別に認可することとし、不当な競争を引き起こすおそれがないかをチェックするという形で、現行の仕組みは運用されている。

ここで、下限規制については、どのような場合に道路運送法（昭和26年法律第183号）に規定する「不当な競争を引き起こすこととなるおそれ」があるかの定義については、不当に競争を阻害することのないよう配慮しつつ、ガイドライン等の形で明確化すべきである。また、ゾーン運賃幅（自動認可運賃の幅）の拡大等、運賃の下限に関する規制の緩和の是非についても、検討すべきである。

また、運賃の上限の決定は、消費者の利益に直結し、また、極めて関心の高い事項であり、運賃改定手続については、引き続き透明性の確保に努める必要がある。併せて、運賃の上限規制の緩和に関する是非についても、検討すべきである。

一方、利用者が選択可能な状況の中での多様な運賃の存在は、利用者利便にかなうものであることから、多様な運賃・料金体系について事業者・消費者双方に対して周知徹底を図るとともに、多様な運賃に係る利用者の選択性の向上を図ることが

必要である。

また、運賃改定手続きにおけるいわゆる70%ルール（運賃ブロック内の法人全車両数の7割を超える申請があった場合に手続きを開始する枠組み）についても、事業者間での同調的な運賃引き上げ等を誘発しかねないとの指摘もあることから、中長期的に、これに代わりうる、競争を阻害しない方法についても検討を行う必要がある。**【平成21年度以降継続的検討】**

## ウ 利用者がタクシーを選択しやすい環境の創出

タクシー事業は、特に流し営業や乗り場営業においては、利用者によるサービスの選択可能性が小さく、利用者を選択されるためのサービスの向上というインセンティブが事業者に起きづらいとの見方もある。

しかしながら、利用者がタクシーを選択しうる環境整備は、ITの活用、評価制度の充実、乗り場の差別化などを行うことにより、流し営業や乗り場営業においても決して不可能ではなく、利用者の選択を通じて事業者のサービス向上を促し、不良事業者の市場からの退出を迫るといった健全な市場メカニズムは、タクシー産業においても可能な限り機能させることが望ましい。事業者や運転者に関する公正な評価制度を確立し、利用者が瞬時に評価情報を識別できるようにすれば、利用者はそれをもとにタクシーを選択することも可能となり、悪質事業者等の退出促進に資することも期待される。

また、消費者保護の観点からも、運賃をはじめとするタクシー事業者による利用者への各種情報提供をさらに充実させる措置について検討する必要がある。

したがって、利用者がタクシーを選択しやすい環境の創出を図る観点から、事業者におけるIT等最新の技術の活用、ランク制度の導入・充実や同制度を活用した乗り場の差別化、運賃に関する情報・苦情処理情報・行政処分に関する情報開示の充実等を促す方策の在り方について検討すべきである。**【平成21年度検討】**

## エ 営業区域規制の緩和について

タクシー事業における新規参入については、営業区域ごとに参入を認める許可制によっているが、営業区域そのものについては、従来から拡大・統合等の見直しが行われてきたところであり、現在においては全国で644の区域によって構成されている。

営業区域については、運転手に対する適切な運行管理の実施、地理的な知識を含めた運転手の質の担保の観点等において、一定の区域管理を行う意義があるとされてきたところである。一方で、現状においても依然として地域によっては、営業区域が必要以上に細分化されていることから、事業者の効率的な事業運営を阻害して

いるとの指摘もある。

したがって、事業者の効率的かつ柔軟な営業活動を可能にするため、地域の交通流動等を踏まえた上で、営業区域の拡大・統合を逐次進めるべきである。【平成21年度以降継続的实施】

#### オ タクシーの需要喚起に資する施策について

タクシー事業の長期的な輸送人員の減少は、自家用車の普及、都市部での鉄道（地下鉄）・バスの整備、人口減少など複合的な要因が重なっている面もあるが、そうした中でも、事業者等の創意工夫次第により、積極的に新たな需要の開拓を目指すことが必要である。特に、タクシーは、その機動性・柔軟性を活かせば、まだまだ多くの需要があると見られ、高齢化の進展や子育て支援へのニーズの高まりなど近年の我が国の社会環境に照らせば、よりその可能性は高まっているといえる。

このような中で、事業者は、需要喚起に向けて観光タクシーや福祉タクシー、子育て支援輸送をはじめとする利用者のニーズにあったサービスの充実、積極的な情報提供に向けた取り組みを実施すべきであり、計画的に行う需要喚起の取組に対しては、国としても地域公共交通活性化・再生総合事業等の活用に基づき、支援を行うべきである。【平成21年度措置】

#### カ タクシー事業経営の活性化、効率化に資する施策

タクシー事業経営の更なる発展を目指す観点から、例えば福祉輸送分野における協業化の推進等、経営の活性化、効率化のため、必要な道路運送法上の特例について検討すべきである。【平成21年度検討】

### ③ 離島航路の維持・活性化方策

#### 【問題意識】

離島航路は、全国に約 300 航路存在し、海に囲まれた離島住民の唯一の交通手段として、また生活物資の輸送手段として、日々の生活に重要な役割を果たしている。

その一方、離島航路の輸送人員は、離島の人口減少、本土より急速な高齢化の進行等に直面し、輸送人員の減少傾向に歯止めがかからない状態にある。

また、近年では、燃料油価格の高騰の影響で航路事業者の経営の悪化が進んでおり、民営・三セクの事業者（注）の 7 割弱が債務超過に達するなど深刻な経営状況に陥っている。こうした状況により、船舶の老朽化が進捗し、安全性の確保に懸念が生じるとともに、燃費効率のよい船舶への代替が進まないという悪循環に陥っている。

これに対して、国と地方自治体は、離島航路整備法（昭和 27 年法律第 226 号）に基づいてその赤字欠損に対処してきたところであるが、離島市町村の財政力は全国と比べて低く、地方自治体の財政制約が大きくなるなか、また、国の財政も過去のような発展を求められない状況にあるなか、今後も国や地方自治体の助成のもと、離島航路を維持・改善していくためには、短期的には、離島航路のサービス水準の維持・向上を効率的に図る方策を検討することが必要であり、また、長期的には、公共施設等を本土側に集約するなどにより、離島航路の維持・改善も図りつつ、島全体としての行政コストの削減を行うといった、総合的な取組を促進していくことも必要となってきた。

以下、この短期的な問題点に限定して、離島航路補助制度についての当会議の意見を述べる。

現行、離島航路補助制度は、輸送需要が著しく低い航路で定員 12 名以下の「海上タクシー」のような不定期運航を行う場合や、地勢や生活圈等の事情により、同一島内に複数の航路が存在する場合は補助対象とはなっておらず、地域のニーズや創意工夫に十分に対応した制度設計とはなっていない。

また、標準収支率に満たない航路等に対するペナルティ制度は設けられているものの、ペナルティ制度の対象とならない航路については、経営努力をしても欠損補助が減額されるのみで事業者にとってはメリットがなく、経営努力へのインセンティブが働かない制度となっている。

したがって、離島航路の維持・活性化という観点から、地域や事業者の創意工夫が十分に活かされる補助制度の実現に向けて、離島航路補助制度の改革を進めるべきである。

具体的には、以下の施策に加え、国の補助金の交付にあたり、既存の民営のまま



は航路の安定的な維持と効率化が難しいと考えられる民営航路において、入札制による事業者選定を始めとした補助金の更なる効率的な活用に向けた方策について検討を進めるべきである。

(注) 離島航路補助対象航路を運航する民営・三セク事業者

## 【具体的施策】

離島航路の維持・改善を図るため行われてきた国の補助金の交付について、事業者の経営努力を促進する観点から、民営航路における公設民営化や公営航路等における入札制による民間航路事業者への委託制度の導入を推進するとともに、事業者の合理化・増収に対するインセンティブ制度などを導入すべきである。【平成 21 年度中措置】

#### ④ 道路空間を活用した駐車需要マネジメントの推進

##### 【問題意識】

都市内交通の円滑化が喫緊の課題となる中、放置駐車取締り関係事務の民間委託等を内容とする新たな駐車対策法制が、平成 18 年 6 月に施行され、違法駐車台数の減少、交通渋滞の減少等大きな効果をあげている。

しかしながら、都市内交通の円滑化に資する施策は、単に規制を強化すればそれでよいというものではなく、道路空間の有効活用という視点から策定すべきものであり、それを達成するうえで、市場原理を活用することが有益である。すなわち、路上駐車に対する需要が存在するという現実を前提とした上で、路上駐車施設の積極的整備と、これら施設の利用料金を路上駐車をしようとするドライバーの需要価値を反映したものに設定するという、需要と供給両面からの対策が求められる。

道路空間における駐車需要を有効に吸収するためのインフラとしては、道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）に基づくパーキング・メーター及びパーキング・チケット発給設備及び駐車場法（昭和 32 年法律第 106 号）に基づく路上駐車場が既に存在しているが、上記の考え方に沿えば、これらを有効に活用して、民間のコイン式パーキングにおいて実施されているように、需要を勘案して単位時間当たりの駐車料金を異ならせるという駐車需要マネジメントを、駐車可能な道路空間を活用して実施することも有効な方策である。

このような中、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、平成 20 年 10 月、警察庁より都道府県警察に対して通知がなされたところである。

さらに、上記とあわせて、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こと、並びに、道路空間は、自動車交通、公共交通、歩行・自転車、緑化、荷さばきや駐車の用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、について「全国街路主管課長会議」

（平成 20 年 4 月）等において、国土交通省より地方公共団体への周知が行われたところである。これらはいずれも当会議の「規制改革推進のための第 2 次答申」（平成

19年12月25日規制改革会議)の結果を反映した施策である。

以上を踏まえつつ、都市内交通の円滑化を一層図るとともに、道路空間を活用した駐車需要マネジメントを推進するという観点から、当会議としても引き続き注視し、必要な提言を行っていく。

## ⑤ 内航海運の活性化について

### 【問題意識】

内航海運は、輸送効率性が高く環境保全の面でも優れた輸送特性を有しており、国内貨物輸送の約4割、とりわけ我が国の経済・国民生活を支える産業基礎物資（鉄鋼、石油、セメント等）の輸送の約8割を担う、我が国における基幹的な物流産業である。

一方で、内航海運における産業基礎物資キャリアは、少数の元請オペレーターの傘下でその他のオペレーターやオーナーが事業活動を営むという重層的な下請構造となっており、中小零細事業者がその大部分を占めている。従来は、こうした中小オーナーが、それぞれ輸送に必要な船員の雇用及び教育並びに船舶の建造、保守管理等を行うことで必要な輸送能力を確保し、内航海運を支えてきた。

しかしながら、現在、船員の高齢化、若年船員の確保の困難化といった問題が深刻化しており、中小オーナーにあっては、優良な船員の確保が喫緊の課題となっている。また、運賃・用船料が長期にわたって低迷する中、内部留保の縮小、ファイナンス能力の不足、船価の高騰、船台確保の困難化等のため、船舶の代替建造を行うことも難しくなっている。

このような中、内航海運が、低廉かつ安全、安定な良質の輸送サービスを提供するという、産業界における本来の使命を引き続き果たしていくことを確保する観点から、暫定措置事業の効率化に関する方策を検討するなど、その構造改革に取り組み、内航海運の活性化に資する諸政策について検討を進める必要がある。