

11 運輸

(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~

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

(ア) 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る。【平成22年度措置】(運輸イ a)

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】(運輸イ b)

(イ) 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。【平成21年度以降継続的検討】(運輸イ)

(ウ) 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。**【平成21年度以降検討】**(運輸イ c)

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。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み、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。

【平成21年度以降検討・結論】(運輸イ)

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。

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を傾注する。**【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。**【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る。**【平成21年度以降検討】**(運輸イ)

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。【平成21年度以降検討・結論】(運輸イ)

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(平成18年法律第47号)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、検討する。【平成21年度以降検討・結論】(運輸イ)

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。【平成21年度以降継続的实施】(運輸イ)

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。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。**【平成 21 年以降継続的实施】**(運輸イ a)

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。**【平成 21 年度以降継続的实施】**(運輸イ b)

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る。そのため、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。

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。**【平成 20 年以降検討、結論を得次第措置】**(運輸イ a)

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。**【平成 20 年以降検討】**(運輸イ b)

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。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、検討する。**【平成 21 年度目途に結論】**(運輸イ 22)

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、検討する。【平成 21 年度以降検討】(運輸イ 25)

(2) タクシー事業における諸問題について

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。【平成21年度検討】(運輸ア)

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。

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。

【平成21年度以降継続的検討】（運輸ア）

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、利用者に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。

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る。**【平成21年度検討】**（運輸ア）

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。**【平成21年度以降継続的实施】**（ 運輸ア ）

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組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。**【平成21年度措置】**（ 運輸ア21 ）

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る。**【平成21年度検討】**（ 運輸ア22 ）

（ 3 ） 離島航路の維持・活性化方策

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る。【平成 21 年度中措置】（ 運輸工 b）