

アジア・ゲートウェイ構想とその進捗状況について

鈴木久泰

SUZUKI, Hisayasu

国土交通省航空局長

1—はじめに

アジア・ゲートウェイ構想は、安部前総理の所信表明演説において、『ヒト・モノ・カネ・文化・情報の流れにおいて、日本がアジアと世界の架け橋となる「アジア・ゲートウェイ構想」を推進する』と位置づけられたことを踏まえ推進されたものであり、平成18年11月8日に発足したアジア・ゲートウェイ戦略会議の下で、計9回の会合が行われた結果、平成19年5月16日に取りまとめられている。

同構想においては、「航空は、人、モノ、カネの全ての交流の基礎となる重要な戦略インフラであり、そのネットワークの充実、日本がアジアと世界のゲートウェイとなっていく上で必須条件」との観点から、航空分野が、同構想実現の最大の焦点であると位置付けられ、航空について重点的な審議が行われた。

取りまとめ直前の第7回、第8回会合では、航空の自由化、大都市圏空港の国際化・24時間化に特化した審議が行われ、自分もヒアリングの場で国土交通省としての考え方を説明している。

また、経済財政諮問会議の場でも、2回にわたり冬柴大臣からアジア・ゲートウェイ構想に関する国土交通省の考え方をご説明頂いている。

その結果、実現可能な範囲で最大限の取り組みを行うという考え方の下、「航空自由化(アジア・オープンスカイ)に向けた航空政策の転換」を図ることとされたところである。

なお、アジア・ゲートウェイ構想に盛り込まれた航空自由化の具体策については、経済財政諮問会議から、実施時期を具体的に明記した航空自由化工程表を作成し、報告してほしいとの要請を受けており、国土交通省として、航空自由化工程表を作成した上で、これまで具体策の実現に向けて着実に取り組んできたところである(航空自由化工程表については、平成19年11月26日の経済財政諮問会議の場で報告を実施)。

今回は、アジア・ゲートウェイ構想で取りまとめられた内容とその後の進捗状況について、航空自由化に関連する事項を中心に説明することとしたい。

(なお、「」で引用しているのは、特に説明がない場合、アジア・ゲートウェイ構想における記述である。)

2—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

(1) 航空自由化(アジア・オープンスカイ)の考え方

「アジア各国との国際航空ネットワークの構築は、地域経済の活性化や消費者の利便性向上などの上で重要な課題である」ことから、「これまでの航空政策を大転換し、アメリカ流のいわゆるオープンスカイではない、国際的に遜色のない航空自由化(アジア・オープンスカイ)を、スピード感を持って戦略的に推進する」こととした。

これは、首都圏空港に容量制約が存在する日本がアメリカ流のオープンスカイをアジア各国に押し付けることは反発を招き、不適当であることから、以下に述べるような形でできる限りの航空自由化(アジア・オープンスカイ)を推進するというものである。

(2) 関西国際空港・中部国際空港

「関西国際空港・中部国際空港は、我が国を代表する国際拠点空港として、ふさわしい路線の開設や増便が実現できるよう、アジア各国との間で互いに、旅客分野、貨物分野の双方について、事業会社、乗入地点、便数の制約をなくす『航空自由化』を二国間交渉により推進する。併せて、国内空港とのネットワークの充実や機能分担等により、国際競争力の強化のための施策を推進する」こととした。

関空・中部については、相手国空港がオープンにするというのであれば関空・中部もオープンにするという意味において、相手国空港との間で「互いに」航空自由化を図るための交渉を推進することとしている。

また、国際競争力の強化のための施策としては、関空については、「連絡橋料金引き下げをはじめとするアクセスの改善、財務構造の抜本的改善を通じた国際競争力の強化、物流関連施設の整備等の検討」が、滑走路1本の中部については、「将来に向けて、完全24時間化を検討」が盛り込まれている。平成20年度政府予算案においては、関空二期島への物流関連施設の整備及び関空連絡橋料金引き下げに向けた同施設売却に係る費用が計上されている。

(3) 地方空港

我が国の地方空港においては、福岡＝上海間に就航している週7便を除き、全ての定期便が外国航空会社による運航となっているという実態を踏まえ、日本側から積極的に航空自由化を図ることとした。

具体的には、「地方空港についても、観光振興等を推進するため、既に始まっている自由化交渉を加速化するとともに、交渉妥結前でも、路線開設や増便等を暫定的に認める。安全の確認、CIQ、自衛隊等との調整を除き、実質的には届出化を図る。併せて、定期便の前段階である国際旅客チャーター便を積極的に促進する」こととした。

(4) 首都圏空港

首都圏空港については、2010年10月供用予定の羽田再拡張、2010年3月供用予定の成田北伸後の段階でも容量制約が解消しないと見込まれることから、「当面、戦略的に活用するとともに、将来の容量拡大等をにらみ、さらに自由化について検討する」こととした。

(5) その後の進捗状況

平成19年8月2日に、日韓航空当局間協議において、我が国の首都圏空港関連路線を除き、日韓相互に、乗入地点及び便数の制限を廃止し、航空自由化を実現することで合意した。また、11月29日には、日タイ航空当局間協議において、同様の航空自由化を実現することで合意した。

また、日中、日香港間の航空当局間協議において、日本側から同様の航空自由化を提案し、引き続き協議することとなっている。

地方空港に関しては、平成19年11月2日に、自由化交渉の妥結前でも、具体的な要望があれば、暫定的に、外国航空会社による地方空港への乗り入れを認める方針を通知するとともに、5月と9月の2回にわたりチャータールールを緩和し、運航要件の緩和等により、国際旅客チャーター便の実現を容易にした。

3—羽田の更なる国際化、大都市圏国際空港の24時間化

(1) 基本的な考え方

「大都市圏国際空港は、国内航空ネットワークを海外に繋げる重要な結節点。現在は低調な深夜早朝利用を促進し(24時間化)、国際空港として、最大限有効活用する。首都圏の国際空港については、現在進めている再拡張事業の完成前でも国際化を推進する。」というのを基本的な考え方とした上で、以下の事項を推進することとした。

(2) 羽田空港(再拡張前)

① 24時間化の推進

「首都圏で唯一、深夜早朝利用可能な羽田空港において、欧米便を含む国際チャーター便を積極的に推進するとともに、新たな特定時間帯(余裕のある20:30-23:00の出発、6:00-8:30の到着の時間帯)についても、国際チャーター便実現のための協議を開始する。併せて、深夜早朝のアクセスの改善等、24時間フル活用に向けての可能な限りの施策を推進する。」こととした。

このうち、特定時間帯の国際チャーター便については、地元自治体との協議を経て、平成19年6月12日に運航が可能となった旨を通知し、7月以降特定時間帯のチャーター便が就航している。また、5月と9月の2回にわたるチャータールールの緩和により、国際旅客チャーター便の実施を容易にするるとともに、深夜早朝時間帯のアクセスについては、8月から検討委員会を設置し、改善方策について検討を開始している。

② 昼間時間帯の国際化

羽田の昼間時間帯については、「昼間の発着枠についても拡大等を図り、上海虹橋とのチャーター便、北京オリンピック期間中の国際臨時チャーター便等を実現する。併せて、暫定国際線ターミナルの拡充、CIQ体制の強化、羽田－関空－海外の路線展開と乗り継ぎ利便の改善を推進する。」こととした。

昼間の発着枠の拡大については、平成19年7月11日に、9月から1日10便増加することを決定し、このうち、上海虹橋チャーター便に4便分を確保するとともに、羽田－関空線に4便分を使用することとし、羽田－関空－海外の乗り継ぎ利便を改善した(9月14日からスターフライヤーが羽田－関空線に就航)。

また、同年6月25日に、日中間で、上海虹橋とのチャーター便を双方1日2便ずつ、合計4便で開始することで合意し、9月29日(日中国交正常化35周年の記念日)から、羽田－上海虹橋チャーター便を1日4便で運航開始した。当日は第1便に搭乗して冬柴大臣とともに訪中したが、翌日に臨時閣議が設定されたため、日帰り出張を身をもって体験することとなった。

更に、同年12月9日に、日中の大臣間の会談において、冬柴大臣より、羽田と北京南苑空港(軍民共用の国内空港)を結ぶチャーター便を北京五輪前に就航させることを提案し、双方の航空当局が検討を開始するとともに、日中首脳会談で取り上げるにふさわしい案件であると一致した。もしこれが実現すれば、アジア・ゲートウェイ構想の五輪期間中の臨時チャーター便を上回る成果が得られることとなる。

また、羽田の暫定国際ターミナルについても、上海虹橋のチャーター便の就航に間に合うよう、同年9月末までに拡張工事を概成させ、10月25日に工事が完了したところである。

(3) 羽田空港(再拡張後)

羽田空港は国内線の基幹空港としてきたが、再拡張後は国際定期便を運航させることとしていることから、その国際化のあり方について、様々な議論が行われた。

国土交通省としては、これまでの地元自治体との話し合いの経緯を踏まえる必要があり、その上で、羽田空港については、再拡張後は、将来の国内航空需要に対応した発着枠を確保しつつ、成田空港の国際空港機能を補完することが適当であるとの考え方を説明した。

その結果、アジア・ゲートウェイ構想において、「羽田空港については、昼間は、供用開始時に国際旅客定期便を3万回就航させる。路線については、これまでの距離の基準だけでなく、需要や路線の重要性も判断し、羽田にふさわしい路線を、近いところから検討し、今後の航空交渉で確定する。併せて、深夜・早朝についても、騒音問題等に配慮しつつ、貨物便も含めて国際定期便の就航(欧米便も可能)を推進する。」こととなった。

具体的な路線等については、2008年以降に予定されている各国との航空交渉で確定することとなるが、成田の平行滑走路の北伸工事後に増える2万回とあわせ、次に述べるように、貴重な発着枠を戦略的・一体的に活用することとしている。

(4) 首都圏空港

首都圏空港に関しては、「2010年に、再拡張事業等により、国際化に積極的に対応する。増大する成田空港(年2万回

増加)・羽田空港(年3万回の国際線)の発着枠については、両空港のアクセス改善等を図りつつ、国内輸送と国際輸送を円滑に繋げ、戦略的・一体的に活用し、国際ネットワークを拡充する。」、「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。」こととした。国土交通省としては、成田・羽田の戦略的・一体的活用や更なる容量拡大等の課題について、今後積極的に取り組んでいきたいと考えている。

4—おわりに

アジア・ゲートウェイ構想の取りまとめに当たっては、一部の報道では抵抗勢力と呼ばれたりもしながら、様々な関係者と多岐にわたる議論を行ってきたが、そのような議論の過程で、航空行政の取るべき方向性が整理され、明確になったという側面もあると考えている。

また、実現可能な最大限のラインで取りまとめられたことが、その後の着実な実現につながっているものと考えており、我々はこの構想の実行勢力として、今後もどんどん成果をあげていきたいと考えている。

このようなアジア・ゲートウェイ構想の主な内容は、平成19年6月21日に取りまとめられた交通政策審議会航空分科会答申にも盛り込まれ、今後の航空政策の方向性を位置づけることともなったが、これらに沿って、引き続き利用者の視点に立った航空行政を展開していきたいと考えている。

航空自由化の推進

● アジア各国との航空自由化の推進

8月2日に、空港容量に制約のある我が国の首都圏関連路線を除き、日韓相互に、乗り入れ地点及び便数の制限を廃止し、航空自由化を実現することで合意。これを受け、8月8日にアジアナ航空が、静岡空港開港時に週7便のソウル便就航を表明。これに続き、11月29日に、タイとの間で、日韓間と同様の航空自由化を実現することで合意。

また、6月27日～29日の日中航空当局間協議、10月24日～26日の日・香港航空当局間協議において、日本側より、アジア・ゲートウェイ構想に基づく航空自由化を提案し、引き続き協議することとなった。

● 地方空港の乗り入れ自由化

11月2日に、自由化交渉の妥結前でも暫定的に、地方空港への乗り入れを認める方針を、外国航空会社に対して通知。

羽田空港の国際化の推進

● 羽田=上海虹橋チャーター便の就航

9月29日(日中国交正常化35周年の記念日)から、1日4便で運航開始。あわせて暫定国際ターミナルの改修・拡張工事を行った。

● 羽田=北京南苑チャーター便の就航について検討を開始

12月9日に、日中の大臣間の会談において、日本側より、北京五輪前の就航を提案し、双方の航空当局が検討を開始することで一致。

● 特定時間帯(20時半～23時の出発、6時～8時半の到着)の国際チャーター便の実現

6月12日に、特定時間帯に国際旅客チャーター便が運航できる旨を航空会社に通知。7月27日以降、日本航空がウランバートル便、成都便などを9本、全日空が成都便を2本、合計11便のチャーター便を運航。

● 昼間時間帯(6時～23時)の発着枠の拡大

9月1日から、高速離脱誘導路の整備等により、羽田空港の発着枠を1日10便増加。

このうち、上海虹橋チャーター便に4便、羽田-関空-海外の乗り継ぎ改善に4便を使用。



(虹橋チャーター便就航記念行事の様子)

その他

● シベリア上空通過料の段階的撤廃

6月23日に、日・ロシア航空当局間で、シベリア上空通過料について、EU航空企業と同様に、段階的に撤廃することで合意。また、日本企業のシベリア上空通過便数枠についても、週108便から週140便に大幅拡大することで合意。

■図—1 アジア・ゲートウェイ構想の進捗状況について

この号の目次へ <http://www.jterc.or.jp/kenkyusyo/product/tpsr/bn/no39.html>