

(参考) アジア・ゲートウェイ構想について

目 次

| | |
|---------------------------|---|
| アジア・ゲートウェイ構想について | 1 |
| 大都市圏拠点空港とアジアとのネットワークの現状 | 2 |
| 地方空港と世界各地とのダイレクトネットワークの展開 | 3 |
| 大都市圏拠点空港の24時間化に向けた取り組み | 4 |

アジア・ゲートウェイ構想について

活力に満ちたオープンな経済社会の構築を推進

【安倍総理所信表明演説(平成18年9月29日)～抄～】

使い勝手も含めた日本の国際空港などの機能強化も早急に進め、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」を推進します。

構想のとりまとめに向けて

アジア・ゲートウェイ戦略会議

1. 会議の目的・ねらい

アジアなど海外の成長や活力を日本に取り込むことが重要な課題であり、世界に誇れる自然、歴史、文化、伝統をあらためて評価し、「美しい国、日本」の魅力を世界にアピールするとともに、新たな「創造と成長」を目指して、人・モノ・カネ・文化・情報の流れにおいて、オープンな経済社会を構築し、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。

2. 会議の構成

【行政】 内閣総理大臣（議長）、内閣官房長官、根本 匠 内閣
総理大臣補佐官（経済財政担当・議長代理）

【有識者】 伊藤 元重 （東京大学大学院経済学研究科教授）（座長）
氏家 純一 （野村ホールディングス株式会社取締役会長）
白石 隆 （政策研究大学院大学副学長）
中北 徹 （東洋大学経済学部教授）
中村 邦夫 （松下電器産業株式会社代表取締役会長）
深川 由紀子 （早稲田大学政治経済学術院教授）
宮田 亮平 （東京藝術大学長）（敬称略）

3. スケジュール

第1回：11月 8日（水）・・・会議の趣旨説明等
第2回：11月21日（火）・・・構想のイメージのたたき台
を提示等
第3回：12月19日（火）・・・有識者からのヒアリング等
第4回： 1月26日（金）・・・アジアの共通発展基盤の整
備等

その他、11月24日の経済財政諮問会議において、根本補佐官
より、アジア・ゲートウェイ構想の狙い及び検討課題例等につ
いて発表がなされた。

5月頃、取りまとめ（予定）

大都市圏拠点空港とアジアとのネットワークの現状

成田国際空港

モンゴル:2便

ウランバートル:2便

中国:291便

北京: 78便 上海: 99便
 広州: 35便 長春: 1便
 成都: 7便 大連: 22便
 杭州: 9便 瀋陽: 6便
 西安: 2便 深せん: 7便
 青島: 14便 アモイ: 11便

韓国:129便

ソウル:101便
 済州: 7便
 釜山: 21便

(香港):91便

香港:91便

タイ:92便

バンコク: 78便
 チェンマイ: 7便
 ブーケット: 7便

ベトナム:22便

ホーチミンシティ:16便
 ハノイ: 6便

(台湾):99便

台北:92便
 高雄: 7便

インド:10便

デリー: 6便
 ムンバイ: 4便

インドネシア:21便

デンパサール:14便
 ジャカルタ: 7便

フィリピン:34便

マニラ: 28便
 セブ島: 6便

スリランカ:3便

コロンボ:3便

シンガポール:62便

シンガポール:62便

マレーシア:23便

クアラルンプール:21便
 コタキナバル: 2便

関西国際空港

中国:182.5便

北京:35.5便 上海: 73便
 広州: 14便 大連: 13便
 杭州: 7便 深せん: 7便
 瀋陽: 5便 青島: 9便
 昆明: 3便 煙台: 2便
 南京: 2便 アモイ: 8便
 海口: 2便 ハルビン:2便

韓国:91便

ソウル:63便
 済州: 7便
 釜山: 21便

ネパール:2便

カトマンズ:2便

(香港):38便

香港:38便

タイ:38.5便

バンコク: 35便
 ブーケット:3.5便

ベトナム:10便

ホーチミンシティ:7便
 ハノイ: 3便

(台湾):46便

台北:46便

インド:6便

デリー: 3便
 ムンバイ:3便

インドネシア:13便

デンパサール:10便
 ジャカルタ: 3便

フィリピン:12便

マニラ: 12便

シンガポール:24便

シンガポール:24便

マレーシア:16便

クアラルンプール:14便
 コタキナバル: 2便

中部国際空港

中国:110便

北京: 16便 上海:42便
 広州: 9便 大連: 7便
 重慶: 7便 西安: 7便
 深せん: 7便 天津: 9便
 長春: 2便 青島: 4便

韓国:61便

ソウル:42便
 済州: 5便
 釜山: 14便

(香港):17便

香港:17便

(台湾):44便

台北:40便
 高雄: 4便

タイ:14便

バンコク: 14便

フィリピン:11便

マニラ: 11便

ベトナム:3便

ホーチミンシティ:3便

シンガポール:7便

シンガポール:7便

マレーシア:4便

クアラルンプール:4便

注) 2006年冬ダイヤベースの定期旅客便

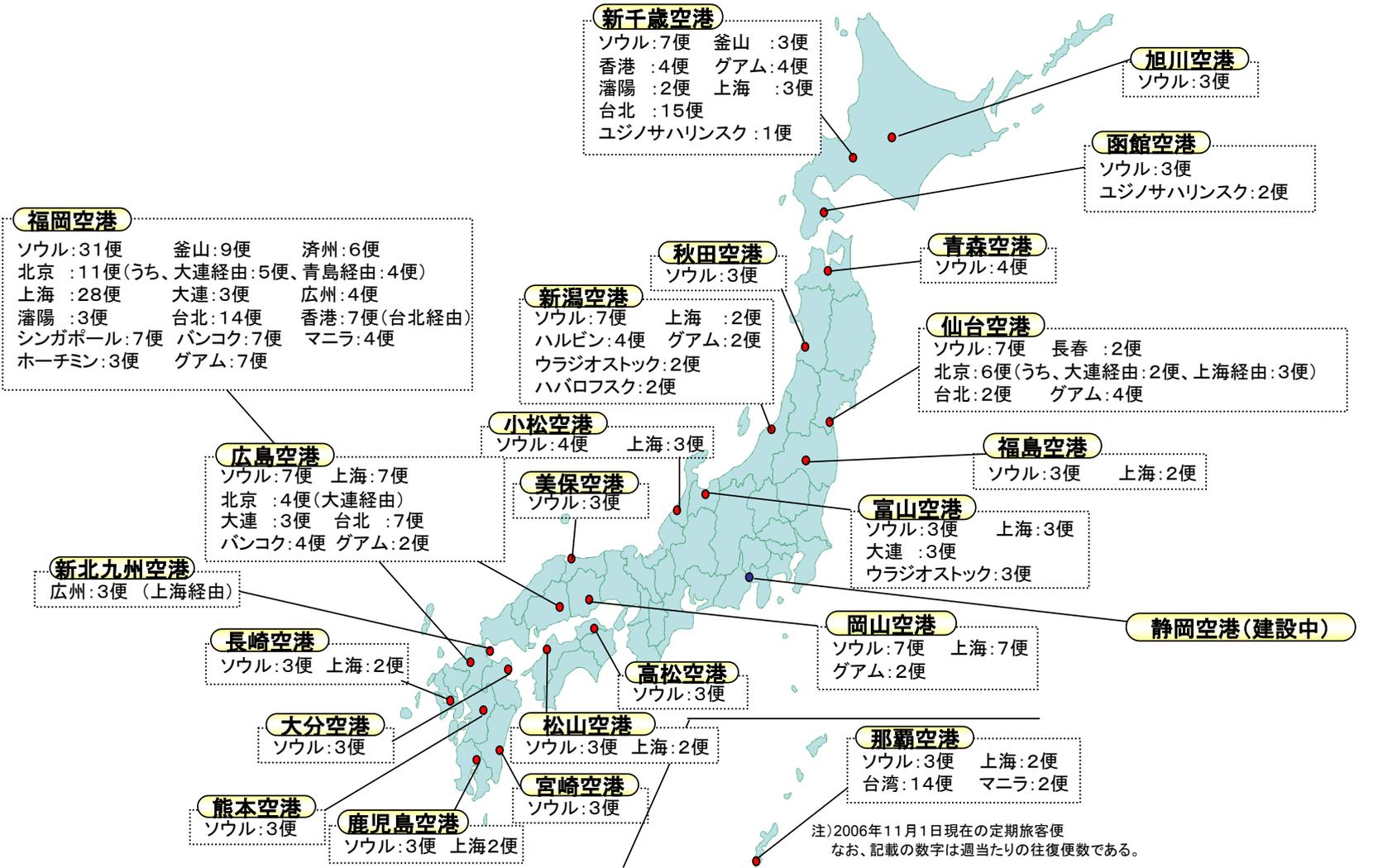
なお、記載の数字は過当たりの往復便数であり、経由の場合、経由地も1便として計上

羽田空港

羽田空港からの国際定期旅客便はないが、羽田-金浦(ソウル)間において、8便/日のチャーター便を運航。

地方空港と世界各地とのダイレクトネットワークの展開

地方空港においては、それぞれの特性や航空需要に応じて世界各地とのネットワークを拡充。



注)2006年11月1日現在の定期旅客便
なお、記載の数字は過当たりの往復便数である。

大都市圏拠点空港の24時間化に向けた取り組み

現状

成田空港 朝6時～夜23時の運用中（22時台については、10便以下とする等の騒音対策上の制限あり。）

羽田空港 24時間運用中（ただし、2009年末までの再拡張事業の工事期間中は、深夜早朝時間帯に運用制限を実施。）
深夜早朝時間帯（23時～6時）においては、騒音問題等に配慮しつつ、需要に応じて国内定期便、
国際旅客チャーター便を就航。

関西空港 24時間運用中（1本で運用）（週3日の深夜メンテナンス時間を設定）

中部空港 24時間運用中（1本で運用）（平成19年夏ダイヤより、週3日の深夜メンテナンス時間を設定）

今後の動向

2007年8月 関西空港の2本目の滑走路供用（我が国初の完全24時間運用を開始）
（深夜のメンテナンスを交互に実施）

2009年末 羽田空港の4本目の滑走路の供用（本格的な24時間運用を開始）
深夜早朝時間帯において、貨物便を含めた国際定期便の就航を図る

2009年度末 成田空港の平行滑走路の2,500m化

積極的に
利用を促進

2010年度以降は、羽田空港と成田空港を一体的に運用することにより、
首都圏における24時間化を推進するとともに、今後の航空需要に対応