

『アジア・ゲートウェイ構想（平成19年5月16日決定）』における航空政策のポイント

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。

具体的には:

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

羽田の更なる国際化、大都市圏国際空港の24時間化

◆関西国際空港、中部国際空港

・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・貨物分野双方について、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。

◆地方空港

・観光振興等を推進するため、自由化交渉を加速化。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、国際旅客チャーター便を促進。

◆首都圏空港

・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。

※まず、中国をはじめとするアジアの各国との自由化交渉を推進。

◆羽田再拡張前

- ・昼間: 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。
- ・深夜・早朝: 新たに特定時間帯を含め、欧米便を含む国際チャーター便を積極的に推進。
※特定時間帯; 20:30-23:00の出発、6:00-8:30の到着。協議を開始。

◆羽田再拡張後

- ・昼間: 供用開始時に3万回。
- ・深夜・早朝: 騒音問題等に配慮しつつ、貨物便も含めた国際定期便の就航(欧米便も可能)を推進。

◆首都圏空港の一体的運用、国際空港24時間化等

- ・成田・羽田の効率的・一体的運用を一層推進。
- ・羽田の昼間の国際線は、距離の基準だけでなく、需要や路線の重要性も合わせて判断。(これまで、国内線の最長距離を目安)
- ・首都圏空港(成田・羽田)の容量拡大に向けて、可能な限りの施策を検討。
- ・国際空港の深夜早朝利用を促進し、フル活用を推進。
- ・羽田ー関空ー海外の路線展開・乗継利便を改善。