

「航空自由化工程表2008」

＜首都圏空港(成田・羽田)における国際航空機能の拡充＞

項目	実施状況	今後の工程(2010年まで)	今後の工程(2010年以降)
【首都圏空港の国際線の増加】 2010年に、羽田は昼間約3万回、深夜早朝約3万回(合計約6万回)、成田は約2万回の合計約8万回の国際定期便を実現する。	【航空当局間協議の開催状況】 ○ドイツ、ベトナム、インド、マレーシア、オーストリア、韓国、カタール、アラブ首長国連邦、フィンランド、スカンジナビア三国、シンガポール、フランス、米国、中国、イギリス、フィリピン(計16か国・地域)	【首都圏空港の国際線の増加】 ○2010年に、羽田は昼間約3万回、深夜早朝約3万回(合計約6万回)、成田は約2万回の合計約8万回の国際定期便を実現するため、2009年夏までを目途に、所要の交渉を積極的に推進。	【羽田の国際航空機能の強化】 ○羽田は、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活かせ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。
【羽田の昼間の国際線の就航】 昼間に、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、さらに、北京、台北、香港まで就航していくこととする。	【韓国との合意】 ○2008年8月に韓国との間で、2010年以降の羽田の昼間における国際定期便の就航について合意。	【羽田の昼間の交渉の推進】 ○羽田の昼間において、羽田にふさわしい香港までの近距離アジア・ビジネス路線の就航を実現するため、2009年夏までを目途に、所要の交渉を積極的に推進。	
【羽田の深夜早朝の国際線の就航】 羽田において、深夜早朝(23時～翌6時)に加え、6時台・22時台についても、成田と羽田の国際航空機能をリレーするための時間帯(リレー時間帯)として国際線の就航を可能とすることにより、欧米をはじめとした世界の主要都市への就航を実現する。	【マレーシア、韓国、シンガポール、フランス及びイギリスとの合意】 ○2008年7月にマレーシア、8月に韓国、9月にシンガポール、10月にフランス、11月にイギリスとの間で、2010年以降の羽田の深夜早朝における国際定期便の就航について合意。	【羽田の深夜早朝の交渉の推進】 ○羽田の深夜早朝において、欧米をはじめとした世界の主要都市への就航を実現するため、2009年夏までを目途に、所要の交渉を積極的に推進。	

<p>【成田の国際線の増加】 滑走路延伸を踏まえた長距離路線の充実、需要の伸びの著しいアジア諸国との国際ネットワークの拡充、高需要路線のデイリー化等により、豊富な国際線ネットワークを更に強化する。</p>	<p>【関係各国との合意】 ○2008年4月にドイツ、5月にベトナム、6月にインド、8月にオーストリア及びカタール、9月にフィンランド、スカンジナビア三国及びシンガポール、12月にアラブ首長国連邦との間で、2010年以降の成田における増便について合意。これにより、チェンナイ(インド)、ドーハ(カタール)、ストックホルム(スウェーデン)、ドバイ及びアブダビ(アラブ首長国連邦)との間で、新規路線の開設が実現。</p>	<p>【成田の交渉の推進】 ○成田の持つ豊富な国際線ネットワークを更に強化するため、2009年夏までを目途に、所要の交渉を積極的に推進。</p>	<p>【成田の国際航空機能の強化】 ○成田空港の更なる発着枠の増加の可能性については、成田空港会社において検討が進められているが、国としても、地元の理解と協力を得ながら、こうした発着枠の増加に向けた会社の取り組みを支援するとともに、成田空港の持つ豊富な国際線ネットワークの更なる強化等に努力。</p>
<p>【首都圏空港の容量拡大】 首都圏全体で、2010年以降、約17万回の発着枠の増加により年間発着枠約70万回を実現し、さらに、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。</p>		<p>【供用開始当初における容量拡大】 ○2010年に、羽田は昼間約3万回、深夜早朝約4万回、成田は約2万回の空港容量の拡大を確保。</p>	<p>【首都圏空港の容量拡大】 ○空港運用の慣熟を踏まえて、航空輸送の安全を確保した上で、段階的に増枠し、首都圏全体で約17万回の発着枠の増加により年間発着枠約70万回の早期実現に向けて努力。さらに、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。</p>
<p>【羽田の再拡張前における国際チャーター便の推進】 昼間の国際臨時チャーター便、深夜早朝時間帯及び特定時間帯の国際チャーター便を推進する。</p>	<p>【国際チャーター便の運航状況】 ○昼間は、2003年11月からの羽田＝ソウル金浦チャーター便、2007年9月からの羽田＝上海虹橋チャーター便に加え、2008年8月に北京五輪臨時チャーター便を運航。また、特定時間帯を利用して、2008年4月から全日空、7月から日本航空が、香港とのチャーター便を毎日運航。</p>	<p>【国際チャーター便の推進】 ○昼間における羽田空港と北京を結ぶチャーター便の実現に向けて、引き続き、中国側との調整を推進。また、引き続き、深夜早朝時間帯及び特定時間帯における国際チャーター便を推進。</p>	

<航空自由化の推進>

項目	実施状況	今後の工程(2010年まで)	今後の工程(2010年以降)
<p>【アジア各国との航空自由化】 2007年8月以降、韓国、タイ、マカオ、香港及びベトナムとの間で合意したことに続き、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。</p> <p>【関空・中部の国際競争力の強化】 関西空港・中部空港について、アジア各国との間で航空自由化を推進し、国際競争力の強化を行い、あわせて、24時間化を推進する。</p>	<p>【アジア各国との航空自由化】 ○2007年8月以降、韓国、タイ、マカオ、香港及びベトナムとの間で合意したことに続き、2008年7月にマレーシア、9月にシンガポールとの間で、アジア・ゲートウェイ構想に基づき、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、互いに路線及び便数の制約をなくす航空自由化に合意。</p> <p>【中国との協議】 ○中国との間では、これまで日本側からアジア・ゲートウェイ構想に基づく航空自由化を提案しており、継続協議となっている。</p> <p>【国際チャーター便の活用促進】 ○インバウンド・アウトバウンド双方の国際観光を推進するため、次のとおり、国際チャーター便について新たな施策を実施。 ①個人型の旅行等の様々な需要を取り込むことにより国際チャーター便の運航を成立しやすくするとともに、アジア・ゲートウェイ構想に基づく航空自由化に合意した路線で国際定期便の就航に向けた市場開拓を促進するため、国際チャーター便の座席のみの直接販売を拡大。</p>	<p>【主要なアジア各国との航空自由化】 ○主要なアジア各国との間で、アジア・ゲートウェイ構想に基づく航空自由化の合意に向けて、2010年末までを目途に、所要の交渉を積極的に推進。</p>	

②旅行会社がコスト面や機材調達可能性も考慮した上で、幅広い航空会社から運航機材を調達できるようにするため、第三国の航空会社を利用した国際チャーター便について、申請時における厳格な確認や関係航空会社への照会等の手続をなくし迅速に対応。

③成田空港においても、観光を中心としたレジャー需要により弾力的に対応するため、国際定期便が就航している路線での国際チャーター便の運航を実現。

【関西国際空港】

- 物流施設の二期島への展開や、連絡橋道路の通行料金引き下げをはじめとするアクセス改善を推進。
- 国際拠点空港にふさわしい路線の開設・増便の実現に向けて、航空自由化のための航空交渉を推進。
これにより、2008年12月より韓国航空企業による関空以遠グアム・サイパン線が就航する等、路線の開設・増便が実現。さらに、シンガポール航空企業による関空以遠米国線(旅客便)の新設、カタール航空企業による関空貨物便の新設等の更なる増便が可能となるよう、関係各国との間で合意済み。
- 深夜貨物便を活用した国際物流効率化のためのモデル事業や、ビジット・ジャパン・キャンペーン等外国人観光客誘致のための取り組み等を推進。

【関西国際空港】

- 引き続き、国際拠点空港にふさわしい路線の開設・増便の実現に向けた航空交渉や、需要拡大、利用促進に向けた取り組み等、関西国際空港の国際競争力強化のための施策を推進。

【関西国際空港】

- 左記の取り組みを継続。

	<p>【中部国際空港】</p> <p>○国際拠点空港にふさわしい路線の開設・増便の実現に向けて、航空自由化のための航空交渉を推進。</p> <p>これにより、2008年5月に米国貨物企業による中部新規乗り入れが実現する等、路線の開設・増便が実現。さらに、シンガポール航空企業による中部以遠米国線(旅客便)の新設、フィリピン航空企業による中部乗り入れ・増便等の更なる増便が可能となるよう、関係各国との間で合意済み。</p> <p>○国と地域が連携し、物流振興に向けた課題の整理、具体策構築等のための調査を実施。また、ビジット・ジャパン・キャンペーン等外国人観光客誘致のための取り組みを推進。</p>	<p>【中部国際空港】</p> <p>○引き続き、国際拠点空港にふさわしい路線の開設・増便の実現に向けた航空交渉や、需要拡大、利用促進に向けた取り組み、完全24時間化の検討等、中部国際空港の国際競争力強化のための施策を推進。</p>	<p>【中部国際空港】</p> <p>○左記の取り組みを継続。</p>
<p>【欧米等との航空自由化】</p> <p>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。</p>		<p>【欧米等】</p> <p>○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。</p>	<p>【欧米等】</p> <p>○左記の取り組みを継続。</p>

<その他>

項目	実施状況	今後の工程(2010年まで)	今後の工程(2010年以降)
<p>【時間帯別料金制度等の検討】 時間帯別料金制度を始め貴重な発着枠を有効活用できる仕組みについて十分検討する。</p>	<p>○空港整備・運営の財源として着陸料等が重要な地位を占めていること等を勘案しつつ、時間帯別料金制度を含め、空港の適切な使用料体系のあり方について検討中。なお、現在は世界の諸空港における着陸料体系等に関する情報収集等を行っているところ。</p>	<p>○空港の適切な使用料体系のあり方について検討を進め、結論が得られ次第、措置する。</p>	<p>○左記の取り組みを継続。</p>
<p>【空港アクセス改善】 成田新高速鉄道の整備や接続する鉄道を活用し、両空港間のアクセス改善を図る。</p>	<p>○都心から成田空港へのアクセス時間を大幅に短縮(50分台→30分台)する新しいアクセス鉄道(成田新高速鉄道)の整備を推進中。</p>	<p>○成田・羽田両空港間のアクセスを50分台、都心と両空港へのアクセスを30分台の実現を目指し、成田新高速鉄道(2010年度完成予定)等の既存ストックを最大限活用することを前提に、首都圏空港として相応しいアクセス改善のための調査・検討を実施。</p>	<p>○左記の取り組みを継続。</p>
<p>【空港別の収支の開示の検討】 国が管理する空港については、平成20年度内を目途に共通的な経費の取扱い等技術的な課題を整理し、早期に空港別の収支の開示を検討する。地方公共団体が管理する空港についても、国における検討を踏まえ、空港別の収支の開示を検討するよう要請する。</p>	<p>○国が管理する空港については、空港の運営のために用いられる経費と、航空交通管制のために用いられる経費に共通する部分の取扱い等技術的な課題について、解決に向けた整理を開始。</p>	<p>○国が管理する空港については、早期に空港別の収支の開示を検討。</p> <p>○国における検討を踏まえ、地方公共団体が管理する空港についても、空港別の収支の開示を検討するよう要請。</p>	<p>○左記の取り組みを継続。</p>