

アジア・ゲートウェイ構想

(航空関係部分抜粋)

アジア・ゲートウェイ戦略会議
平成 19 年 5 月 16 日

1. 「最重要項目10」

アジア・ゲートウェイ戦略会議としては、「はじめに」で述べた観点に立ち、下記の10の項目（「最重要項目10」）をアジア・ゲートウェイ構想の実現に向けて取り組むべき最重要項目とする。

1. 「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

～ 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

2. 「貿易手続改革プログラム」の着実な実施

～ 国際物流機能の強化に向けた通関制度等の改革

3. アジア高度人材ネットワークのハブを目指した留学生政策の再構築

～ 新たな国家戦略策定に向けた関係者の力の結集

4. 世界に開かれた大学づくり

～ 大学国際化に向けた競争的な資金配分と評価の充実

5. アジアの利用者にとって最も魅力的な金融資本市場の構築

～ アジアの金融ネットワークの一体化

6. グローバル化の中で成長する農業への変革

～ 企業家精神を核にした農業の活性化

7. アジア・ゲートウェイ構造改革特区(仮称)の創設

～ 特区制度を活用した地域のアジア交流の促進

8. 「日本文化産業戦略」に基づく政策の推進

～ 文化産業を育む感性豊かな土壌の充実と戦略的な発信

9. 日本の魅力の海外発信

～ 総理表彰・顕彰制度の創設と「ジャパン・クリエイティブ・センター」(仮称)の設立

10. アジア共通課題に関する協力・研究の中核機能の強化

～ 環境・エネルギー等に関する国際フォーラム開催や研究ネットワーク等の構築

1. 「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 ～ 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

＜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＞

- 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。
- 具体的には、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。
- 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、C I Q、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。
- 首都圏空港については当面、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。
- 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する。（アジアを優先）

＜羽田の更なる国際化、大都市圏国際空港の 24 時間化＞

- 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。
- 具体的には、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、新たに特定時間帯（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。

- 加えて、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張、C I Q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。
- また、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3万回増加)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。
- 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、貨物便も含めた国際定期便の就航(欧米便も可能)を推進する。
- 併せて、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。

2. 重点7分野

次の7つの分野が、アジア・ゲートウェイ構想の重点分野（「重点7分野」）である。この重点7分野は、アジア・ゲートウェイ構想として特に推進すべき政策分野であり、このうち特に重要なものが「最重要項目10」である。

(1) 人流・物流ビッグバン

～ 利用者の視点に立った航空・港湾・貿易手続の大改革

(2) 国際人材受入・育成戦略

～ 日本をアジアの高度人材ネットワークのハブに

(3) 日本とアジアの金融資本市場の機能強化

～ 日本の国際金融センター化、アジアの金融資本市場の育成

(4) 「国内市場型」産業の競争力強化

～ グローバル化に対応した「攻め」の農業・サービス業等の改革

(5) アジアの活力を取り込む地域戦略

～ 地域とアジアの大交流時代への道を切り開く

(6) 日本の魅力の向上・発信

～ 日本文化産業戦略を軸に、感性豊かなクリエイティブ・ジャパンに

(7) アジアの共通発展基盤の整備

～ 世界の成長を支える「開かれたアジア」の維持・発展

(1) 人流・物流ビッグバン

～ 利用者の視点に立った航空・港湾・貿易手続の大改革

【現状認識】

- アジア大交流時代の到来 ～ 人口減少をアジアとの交流人口拡大で補う
- 海に囲まれた日本にとって、航空・海運はグローバル化時代の生命線
- 急成長するアジア市場の中で、人流・物流サービスの国際競争が激化

【基本理念】

- 利用者の視点で「使い方」「使い勝手」を重視し、既存施設をフル活用
- オープンな姿勢で、視野を国内からアジア・ワイドに
- 日本全国をアジアのゲートウェイに ～ 地方空港の国際化を推進

【政策】

- 関西国際空港・中部国際空港の早朝深夜活用の推進と国際競争力の強化
 - ・関西国際空港、中部国際空港については、地理的・経済的にアジアに近く、24時間運用をいかしてフルに活用することが重要。関西国際空港については、本年8月に2本目の滑走路供用により日本初の完全24時間空港となるものの、アジア諸国との競争を踏まえ、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等を通じた国際競争力の強化、物流関連施設の整備等を検討し、フル活用を図っていく。また、中部国際空港については、滑走路1本のため、週3日深夜に維持管理で閉鎖しており、深夜の国際貨物便の推進のため、将来に向けて、完全24時間化を検討し、フル活用を図る。
- 地方とアジアとの国際航空ネットワークの拡充
 - ・地方空港への国際チャーター便の乗り入れを積極的に推進する。そのため、チャータールールを規制緩和し、併せてC I Q体制の確保を図る。
- 羽田空港への国際線チャーター便の積極推進
 - ・再拡張中も、暫定国際ターミナルの拡張等のほか、量的にも、どの時間帯でも対応ができるC I Qの体制確保と旅客の利便向上（セカンダリ審査等）を推進。
- 成田空港の国際拠点空港としての機能向上
 - ・国際線基幹の成田空港の滑走路延長と羽田空港とのアクセス改善。
 - ・都心から成田空港へのアクセス時間を国際的に遜色のない水準まで大幅に短縮（50分台→30分台）する新しいアクセス鉄道を整備（平成22年度）。
 - ・貨物施設の整備・再配置、羽田空港との連携等により、物流の効率化・円滑化を推進。
- 関西国際空港・中部国際空港の旅客利便の向上、深夜早朝の活用と迅速で便利な国際物流の実現
 - ・国際旅客の利便向上のための様々な取組を、特区の活用も視野に推進。
 - ・日中間の貨物の翌朝配送を可能とする等24時間運用空港のメリットを活かす深夜貨物便の取組について、インタクト輸送等も活用しつつ推進。

- ・深夜の利用促進のため、関西国際空港の物流施設の2期島への展開や中部国際空港島・前島の物流施設の整備に加え、特区の活用も視野に改善。

○陸海空のシームレスなネットワーク整備の促進

- ・空港、港湾へのアクセス道路網の整備を推進。特に、拠点的な空港・港湾に10分でアクセスできる道路の整備（今後概ね10年間で3空港、13港湾整備で9割達成）を加速。
- ・国際標準コンテナ車（最大積載時の車両総重量が44t、車高が4.1m）の通行支障区間（47箇所）の解消を加速（今後概ね10年間で解消）するとともに、環状道路等の高規格幹線道路等の整備を推進し、国際物流基幹ネットワーク（約34,000km）を構築。
- ・スーパー中樞港湾において、世界水準の港湾物流サービスの実現を目指し、スケールメリットを活かしつつ、官民が連携して、ハードとソフトが一体となった総合的な施策を推進。
- ・臨海部に、コンテナターミナル等と一体的に機能する高度で大規模な物流拠点（ロジスティクスセンター）の形成を促し、物流の効率化・シームレス化を推進。
- ・港湾の夜間活用、周辺道路の混雑緩和等港湾物流の高度化に資する支援施設（検疫等の夜間検査支援施設、共同デポ等）の整備を推進
- ・国際港湾の競争力強化のため、スーパー中樞港湾について、「入港から引取りまでを1日に短縮、港湾コストを釜山港・高雄港並みに低減」を目指す工程表を作成

○アジア全体の切れ目ない（シームレスな）物流圏の構築

- ・アジア全体を視野に入れた企業のサプライチェーン構築にあたってのボトルネック解消のため、アセアンの広域物流網の整備や貿易手続の電子化（アセアン・シングルウィンドウの構築）、インドの港湾・鉄道等のインフラ整備（「デリー・ムンバイ間産業大動脈構想」等）、人材育成（「アジア人船員国際共同養成プログラム」等）等への支援を推進。
- ・東アジアとの高速国際一貫輸送の展開のため、鉄道貨物輸送力の増強等を通じ、Sea&Rail、Sea&Roadサービスを促進。

アジア・ゲートウェイ戦略会議 委員名簿

議長	安倍 晋三	内閣総理大臣
	塩崎 恭久	内閣官房長官
議長代理	根本 匠	内閣総理大臣補佐官（経済財政担当）
座長	伊藤 元重	東京大学大学院経済学研究科教授
	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
座長代理	中北 徹	東洋大学大学院経済学研究科長・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 由起子	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

アジア・ゲートウェイ戦略会議 検討経緯

〔会議〕

第1回会合 平成18年11月8日（水）

第2回会合 平成18年11月21日（火）

- ・アジア・ゲートウェイ構想における日本の役割
- ・人材育成・活用、社会・組織文化の変革
 - 一橋大学 石倉洋子教授からヒアリング
- ・アジア・ゲートウェイ構想の基本的考え方

第3回会合 平成18年12月19日（火）

- ・人流・物流インフラ機能の強化と関連制度の改革
 - ボストン・コンサルティング・グループ 御立尚資日本代表からヒアリング
- ・アジア・ゲートウェイ構想の基本的考え方

第4回会合 平成19年1月26日（金）

- ・アジアの共通発展基盤の整備
 - 慶應義塾大学 国分良成教授からヒアリング

第5回会合 平成19年2月23日（金）

- ・伊藤隆敏 経済財政諮問会議グローバル化改革専門調査会会長からの発表
- ・日本とアジアの金融資本市場の機能強化
 - 慶應義塾大学 池尾和人教授からヒアリング
 - アジア開発銀行研究所 河合正弘所長からヒアリング
 - RPテック 倉都康行代表取締役からヒアリング
 - みずほ総合研究所 中島厚志チーフエコノミストからヒアリング
 - 慶應義塾大学 吉野直行教授からヒアリング
- ・「国内市場型」産業の競争力強化

第6回会合 平成19年3月22日（木）

- ・アジアの活力を取り込む地域戦略
- ・日本の魅力の向上・発信

- 東京大学 浜野保樹教授からヒアリング
- ・アジア・ゲートウェイ構想の中間論点整理（案）

第7回会合 平成19年4月25日（水）

- ・航空の自由化、大都市圏空港の国際化・24時間化
 - （社）関西経済連合会 秋山喜久会長からヒアリング
 - 国土交通省 鈴木久泰航空局長からヒアリング
- ・その他の最重要課題等についての意見交換

第8回会合 平成19年5月10日（木）

- ・航空の自由化、大都市圏空港の国際化・24時間化
 - 経済財政諮問会議 伊藤隆敏議員からヒアリング
 - 規制改革会議 中条潮委員からヒアリング
 - 国土交通省 鈴木久泰航空局長からヒアリング
- ・アジア・ゲートウェイ構想のとりまとめに向けた意見交換

第9回会合 平成19年5月16日（水）

- ・アジア・ゲートウェイ構想のとりまとめ