

オープンスカイ ～羽田空港の国際化～

世界の航空旅客が拡大する中で、米国と欧州連合(EU)が「航空自由化(オープンスカイ)」で合意した。また、アジアのハブ空港を目指し、中国や韓国などで大規模な国際拠点空港が整備されている。基盤整備等が遅れている日本では、羽田空港の4本目の滑走路に本格着工したところであり、早期完成・定期便運航による国際化が期待される。

1 航空の自由化(オープンスカイ)

昭和19年、52か国が米国のシカゴに集まり、シカゴ条約(国際民間航空条約)が採択された。その中で、領空主権が規定されており、航空会社が定期航空運送を行うには、関係する国から許可をとることが必要となった。

昭和21年、米国と英国とが二国間協定を作成し、後に世界各国が結んだ航空協定のモデルとなった。その後、米国での国内航空の経済規制の廃止、EUの域内航空の自由化があり、近年では、米国が新しい国際航空政策を策定し、航空会社と空港が直接交渉できる「オープンスカイ協定」と呼ばれる二国間航空協定を推進・締結している(図1)。

図1 オープンスカイの概要
《従来》



二国間の政府が、運賃や便数等を制限

《オープンスカイ》



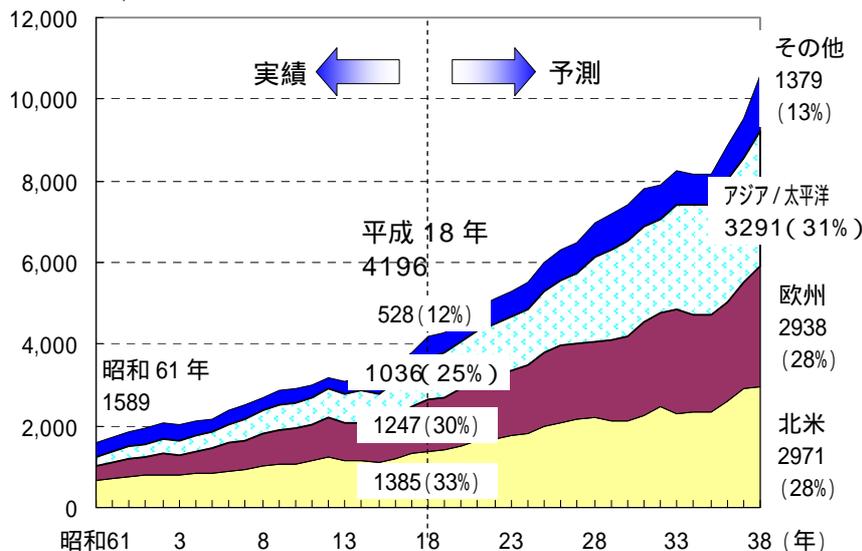
航空会社が自国・相手国の政府を通さずに、乗り入れたい海外の空港側と直接交渉できる

2 日本の航空自由化の乗り遅れ

図2 世界の航空旅客予測

有償旅客キロ
(10億人キロ)

平成38年
世界合計 10579



財団法人日本航空機開発協会が発表した「世界の航空旅客予測」を見ると、平成18年の4兆2千億人キロから、20年後には、2.5倍の10兆5千億人キロに達する。

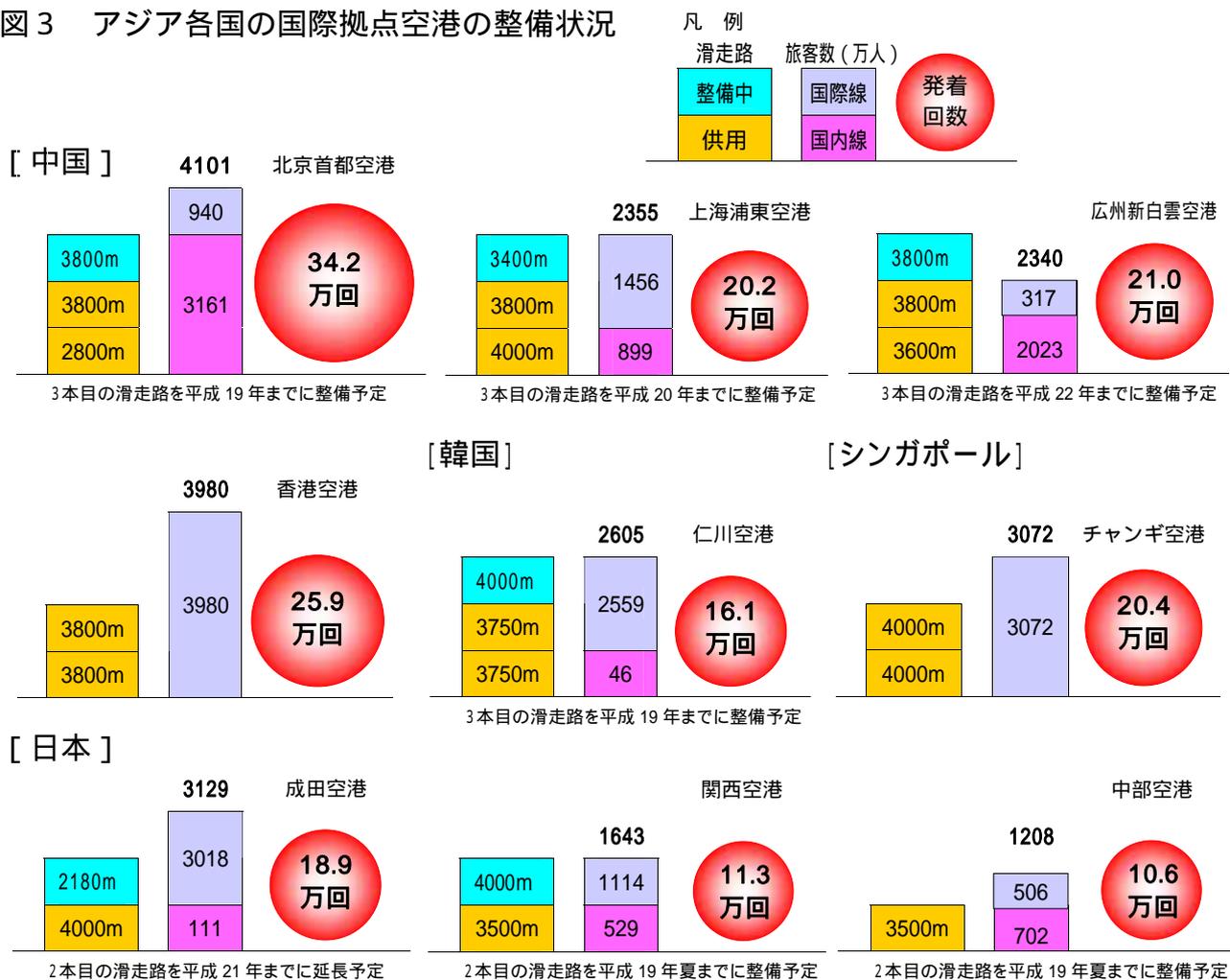
特に、アジア/太平洋地域の市場シェアは、中国や東南アジアの経済発展を背景に急成長し、北米や欧州を上回り世界最大になると予測している(図2)。

注)「人キロ」とは、旅客数に距離を乗じた累計で、輸送の規模を示す。
出所：財団法人日本航空機開発協会

アジア/太平洋地域では、アジアのハブ空港¹となるため、大規模な国際拠点空港を整備している。中国では北京首都空港や上海浦東空港、韓国は仁川空港などが滑走路を増設している。状況を比較すると、日本は滑走路・発着回数ともに遅れをとっている（図3）。

¹ハブ空港：各地からの航空路が集中し、乗客や貨物を目的地に中継する機能をもった、その地域の拠点となる空港

図3 アジア各国の国際拠点空港の整備状況



注) 発着回数及び旅客数については平成17年のACI (IATA・カドニア・インターナショナル) データ

出所: 週刊東洋経済、国土交通省資料より作成

欧米間、早くも運賃競争、新興が参入

今年3月、米国と欧州連合 (EU) がオープンスカイ協定を結んだことで、早くも航空会社の運賃競争が激化している。

カナダ系の新興企業ズームエアラインズは6月からロンドン郊外のガトウィック空港とニューヨークのJFK空港を結ぶ路線を就航する。運賃は129ポンド (約3万円) からとする。単純比較は難しいが、「大手航空会社に比べて最大7割安い」(同社) という。

(NNA・EUニュース 平成19年5月4日より)

COLUMN



格安運賃をうたったズームエアラインズ

3 アジア・ゲートウェイ構想

アジア・ゲートウェイ戦略会議では、平成19年5月16日、アジアの成長と活力を日本に取り込み、新たな「創造と成長」を実現することなどを目的とする「アジア・ゲートウェイ構想」をまとめた。

最重要項目の一つとして、国際的に遜色のない「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掲げている。

具体策として、関西や中部両国際空港では、路線の開設・増便ができるよう航空自由化を行う。また、羽田空港は、深夜・早朝の活用、国際チャーター便の就航を進め、再拡張事業の完成前の国際化を図る（図4）。

6月19日に発表した「経済財政改革の基本方針2007（骨太の方針）」には、アジア・ゲートウェイ構想をグローバル化改革のポイントとして位置づけ、航空自由化工程表を策定し、着実に実施することとした。

図4 アジア・ゲートウェイ構想

「最重要項目10」のうち、「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の一部を抜粋

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

関西国際空港・中部国際空港は、アジア各国との間で互いに乗入地点や便数などの制約をなくす「航空自由化」を二国間交渉で推進する。

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。

羽田の更なる国際化、大都市圏国際空港の24時間化

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。

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。

出所：内閣府「アジア・ゲートウェイ構想」より作成

10月上旬にも日中シャトル便就航へ 羽田 - 上海間

中国訪問中の冬柴国土交通相は6月25日、北京で楊国慶中国民用航総局副局長と会談し、羽田空港と上海の虹橋国際空港をチャーター便で結ぶ「日中シャトル便」を早ければ10月8日前後にも就航させることで合意した。

会談では、両国の航空会社が毎日2便ずつ計4便を運行することでも合意。また来年8月の北京五輪期間中に羽田 - 北京間で臨時チャーター便を運行する方向で準備を進めることを決めた。東京都心と上海市中心部の所要時間は、現行の成田 - 上海浦東国際空港の便より2時間以上短縮され、最短で4時間半となるという。（産経新聞 平成19年6月25日より）

COLUMN



日中シャトル便に合意した中国民用航空総局の楊国慶副局長（右）と握手を交わす冬柴国交相（左） 北京市内

4 羽田空港の再拡張事業

羽田空港の4本目の滑走路は、平成19年3月に約1年遅れて本格着工した。新設滑走路は、平成22年10月末の供用開始を目指すこととなった(図5)。滑走路整備事業費については、総額6700億円のうち、約2割の1300億円を自治体(都:1000億円、神奈川・横浜・川崎の3団体:300億円)が無利子貸付で支援している。再拡張後の発着容量は、40.7万回/年となり1.4倍に増加する。

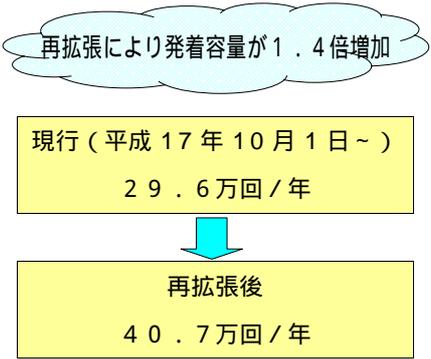


図5 羽田空港の再拡張概略図



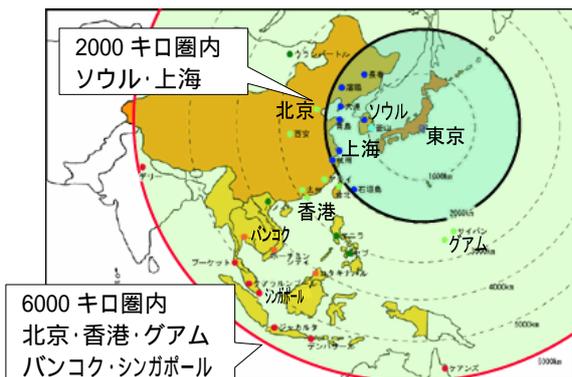
出所:国土交通省

都では、平成19年6月、「平成20年度国の施策及び予算に対する東京都の提案要求」において、羽田空港の再拡張と国際化の推進を関連重点事業の一つとしている。羽田空港再拡張事業の早期完成、関連する道路ネットワークなど広域的な社会資本整備の推進、再拡張後の羽田空港を十二分に活用した国際定期便の就航などをあげている。

また、同年3月には、羽田空港移転問題協議会(国土交通省・東京都・大田区)で羽田空港の跡地の範囲・面積(53ha)を合意しており、19年度中に跡地利用計画をとりまとめる予定である。

再拡張の羽田 「国際線は半径2000キロ以内!？」

COLUMN



国交省は、成田は国際線、羽田は国内線との方針を堅持し、羽田の国際線は近距離路線とし、その範囲も半径約2000キロ圏内を目安としている。

これに反対の声が強いのは横浜市。首都圏の企業(430社)の74%が東南アジア諸国連合(ASEAN)を含む東アジアの主要都市や欧米への利用を希望しているという独自のアンケート結果を公表した。

(読売新聞 平成18年12月26日より)

5 国際化に向けた航空政策の推進

アジア近隣諸国が、国際拠点空港を整備し競争が激しくなる中で、日本の存在を示すためには、危機感を持ってアジア・ゲートウェイ構想を推進することが重要である。

しかし、航空自由化が進む中で、首都圏の空港は、容量や利用時間が限られており、諸外国の要望を満たせていない状況である。羽田空港では、ようやく再拡張に本格着工したところであり、早期完成・定期便運航による国際化が期待される。