

# アジアにおける航空自由化について

航空交渉において、自由化に向けて、航空協定上の「便数」「事業者」「空港」の制限をなくすことを目指すかどうか。

地方空港においては、その姿を目指した、航空交渉を早速開始。

特に、首都圏の空港（成田・羽田）が満杯の中で、アジアとのネットワーク強化のために、関西空港・中部空港を含め、国際的な航空自由化により、フル活用することが必要ではないか。

国際航空は外交という枠を脱し、その自由化について、経済交流などを含めた幅広い視点での取組が必要ではないか。

	航空政策の転換	スピード感	外交上の戦略性
国土交通省の 考え方 (関空・中部)	<p><u>オープンな形で戦略的にフル活用</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 我が国の国際航空ネットワークの拡充(例えば、相手国の主要空港の開放)に向けて、関空・中部をオープンな形で戦略的にフル活用。</li> <li>▶ 路線の廃止は、会社の裁量。運賃値上げは、国際ルルに基づきチェック。</li> </ul>	<p><u>市場変化に即応した機動的な便数増加等の実施</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 内外の航空企業の希望に機動的に応じて、お互いが納得する形で、積極的に増便や新規路線の開設を行っているところ。</li> </ul>	<p><u>幅広い視点で、経済交流や国際交流の拡大に向けて、我が国とアジア諸国との国際航空ネットワークをオープンな形で戦略的に拡充</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 関空・中部を我が国の国際拠点空港として、24時間フル活用。</li> <li>▶ 我が国の外交方針(例えば、対中国は「戦略的互惠」)も踏まえつつ、国が、航空事業者、空港、地域等の代表者として交渉し、お互いが納得する形で合意。最終的には国会承認を経て、航空協定(=条約)は発効。</li> </ul>
アジア・ゲートウェイ 構想 中間論点整理	<p><u>戦略的な自由化を推進</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ <u>航空協定を改定し、関空・中部等について、便数、路線、空港についての制限を撤廃。</u></li> <li>▶ 航空会社の<u>自由な判断で路線の改廃や運賃を決定。</u></li> </ul>	<p><u>市場変化に即応した機動的な便数増加等が可能</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 自由化した空港では、<u>政府間交渉を経ずに、機動的な増便・減便等が可能。</u></li> </ul>	<p><u>幅広い視点で、経済連携と合わせたアジアの航空の自由化に戦略的に対応</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ <u>地域が主体的に交渉を行い、経済の活性化、国際交流の促進に向けて、空港をフル活用すべきではないか。</u></li> <li>▶ <u>航空自由化により、日本をアジア航空ネットワークの中心にし、経済交流等との連携し、アジアとの交流を強化。</u></li> <li>▶ 韓国・中国中心のネットワーク形成や米欧のアジア市場進出に對抗。</li> </ul>
国交省案に ついての補足	<p>便数、路線等は、二国間交渉で決定。協定に基づき、邦社に配分。</p>	<p>協定を超える増便や新規路線の開設は、両国が交渉のテーブルに着き、協定の改定が必要。</p>	<p>国際的な航空の自由化が進む中で、経済的な交流が進展しても、お互いの国が航空交渉をし、合意しなければ、航空ネットワークは拡充しない。</p>