

第8回アジア・ゲートウェイ戦略会議 説明資料

平成19年5月10日
国土交通省航空局

航空交渉の基本的な進め方

- 航空交渉では、自国企業が相手国に乗り入れる権利と相手国企業が自国に乗り入れる権利を交換し、双方ともに路線・便数・企業数を拡大することで、両国間の人流や物流の活発化が図られる。
- 路線・便数の拡大や参入する企業による競争の拡大により、利用者から見た利便性の向上（選択肢の拡大やサービスの向上等）や、観光振興などの地域の活性化が図られていくこととなる。
- ただし、基本的には乗り入れる権利の交換であるため、自国の主要空港の一部に容量の制約がある場合、余裕のある他の主要空港を交渉のカードとして活用していく必要がある。

日中航空交渉の例

中国は、全体の旅客・貨物の輸送力とは別に、主要空港である北京・上海への外国企業による乗り入れ便数を、個別に制限している。

2001年 1月合意	全体の輸送力：旅客6割増、貨物5割増 日本側：北京20便、上海37便の増便 中国側：成田41便（暫定平行滑走路の供用開始（2002年）により可能になった）、関空・名古屋あわせて22便の増便
2003年 7月合意	全体の輸送力：旅客3割増、貨物3割増 日本側：上海20便の増便 中国側：関空30便の増便（成田は暫定平行滑走路も満杯になったため増便できず）
2005年 （3回に わたり交 渉）	（日本側が北京・上海の増便を要求したのに対し、中国側は関空・中部に加えて成田の増便も強く要望。日本側は、成田の国内線の発着枠のうち未使用分を国際線に転用することを検討。）
2006年 7月合意 （大臣間）	全体の輸送力：旅客2割増、貨物倍増 日本側：北京10便、上海15便の増便 中国側：成田14便、関西・中部あわせて65便の増便
2007年 3月～	更なる拡大に向けた交渉を開始（成田は国内線の未使用枠もなくなり追加増便ができないため、関空・中部が交渉のカード）

日・ロシア航空交渉の例

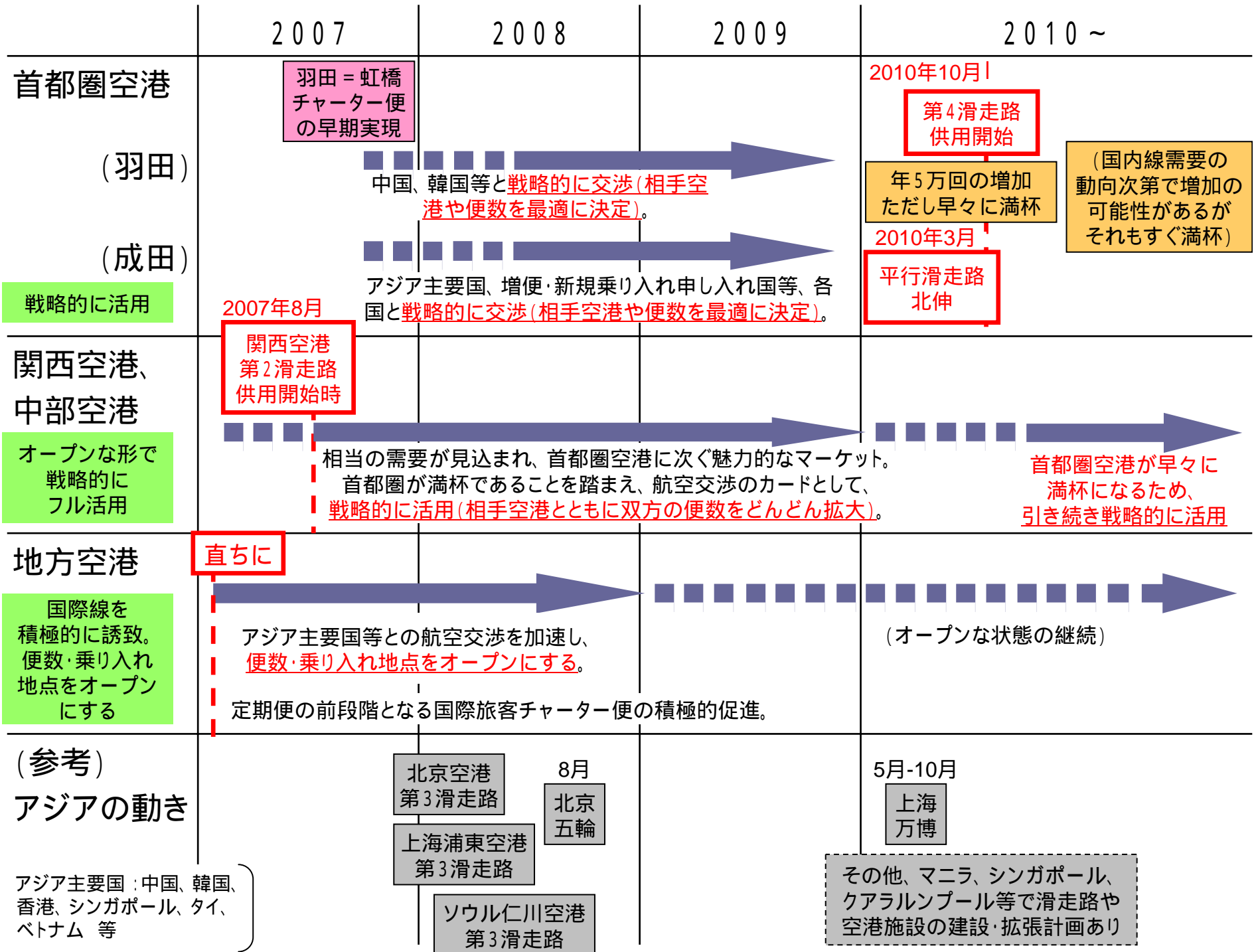
日欧間の路線は、シベリア上空経由が最短コース。一方、ロシアは、外国機によるシベリア上空通過便の便数・目的地・企業数等を厳しく制限。さらに、通過便からは高額な上空通過料を徴収している。

1985年 以降	シベリア上空通過便の便数を段階的に拡大（1985年に週7便 1997年に週92便）。
1997年 以降	日本側はシベリア上空通過便の便数・企業数の増加を要望したが、ロシア側が拒否。
2005年 4月～	ロシア側から、新規貨物企業の日本乗り入れ要望を受け、交渉を開始。 当初は成田乗り入れの要望であったが、成田が満杯であることを説明したところ、中部乗り入れに要望を変更。
2005年 7月合意	ロシア側：新規貨物企業の中部乗り入れ（週4便） 日本側：シベリア上空通過便の週16便の増便（計108便）、新規貨物企業（日本貨物航空）の追加

オープンスカイ政策について

- オープンスカイ政策とは、二国間の航空の路線、便数及び企業数について、相互に自由化し、無制限に認めること。オープンスカイ政策を標榜する国は、相手国に対して自由化を要求するのと引き替えに、自国の側も、相手国の航空会社による乗り入れを自由化。
- 日本については、首都圏の空港容量に制約があるため、相手国の航空会社による自由な乗り入れを認めることは物理的に不可能。首都圏への乗り入れを制限したままで、オープンスカイ政策を標榜して相手国の自由化を要求しても、中国をはじめとするアジア各国から反発をまねくだけ。
- 以下のように、オープンスカイ協定が様々な事情により結ばれている事例があるが、アジアの主要国同士でオープンスカイが広がっているという状況ではなく、二国間の航空交渉でお互いの交流拡大を進めるやり方が主流。

主なオープンスカイ協定	背景・事情
オーストラリア ニュージーランド (1996年)	オセアニア域内の隣国同士。
米国 アジア諸国 (1997～98年の間に、シンガポール、韓国、マレーシア等)	国内市場がないか小さいため、シンガポール航空、大韓航空、アジアナ航空、マレーシア航空等が国際線に活路を求めていたことや、チャンギ空港、仁川空港、クアラルンプール空港等の拠点空港の容量に制約がないこと等。
中国山東省 韓国 (2006年)	山東省は儒教の聖地であり、儒教国である韓国と民族的・地理的に緊密な地域。
米国 EU (2007年)	EU委員会が、EU域内各国の航空交渉権を一本化したかったことや、加盟27カ国全体(70航空会社以上)で見ると米国1国と十分に渡り合えると判断したこと等。 なお、EU27カ国とのオープンスカイ協定の締結には、米国以外の各国は消極的。
カンボジア・ラオス・ミャンマー・ベトナム (2003年)	ASEAN域内のうち特に密接な関係を有する4カ国間。
ASEAN域内	EUのようにASEAN域内で、2015年までに、段階的に航空自由化を進める協定案への署名を目指している。



(アジア主要国：中国、韓国、
 香港、シンガポール、タイ、
 ベトナム 等)