

**アジアオープンスカイ構想と空港の効率的運営整備  
～消費者利益の向上と航空会社の競争力強化に向けて～  
(概要)**

平成19年5月7日  
規制改革会議

**1. 日本主導のアジア版オープンスカイ政策の導入**

オープンスカイ政策が世界の潮流となる中、我が国が旧来の二国間協定を基軸とする航空政策に固執すれば、消費者利便を損なうばかりか本邦航空会社の競争力低下につながるおそれがある。

したがって、競争条件のイコールフットイングを図り、二国間の路線への自由参入、以遠権の自由な交換、航空運賃の自由化などの手段を用い、まずは、日中オープンスカイをはじめ、日韓、日印、日アセアンなどのアジア諸国との間での自由化を実現すべきである。

また、利用者と航空会社にとって望ましい外資規制の在り方についても検討すべきである。

なお、首都圏空港に制約がある中で自由化航空協定を進める際には、関西空港、中部空港をはじめとする地方空港の完全開放(地方からのオープンスカイ) 自国・他国航空会社を含めた首都圏発着枠の配分に関する透明なルールの設定などの施策を講じる必要がある。

**2. 必要な首都圏の空港容量の拡大**

我が国が極東アジアの経済のハブとして国際経済競争に生き残っていくためには、また、航空自由化をすすめるためには、羽田・成田の内際分離策の転換を図るとともに、首都圏空港容量の拡大に向けた取組が不可欠である。

羽田・成田の発着枠の配分方法については、競争入札方式など価格メカニズムを通じて利用者ニーズの高い路線順に発着枠を配分する方式を採用すべきであり、路線距離だけによる硬直的なペリメータ規制は採用すべきではない。当面は、国内線の需要よりも国際線の需要の伸びが大きいことを勘案して、羽田については、国際便への枠の配分に比重が置かれるべきである。

羽田空港における昼間時間帯の現行発着枠については、 現行の公用機枠

の一部活用、発着間隔、飛行ルート、管制方式、誘導路と滑走路の改善や見直し等により、2010年の第4滑走路共用開始に伴う発着枠とは別にその拡大を図るべきである。

また特定時間帯（6時～8時30分の到着、20時30分～23時の出発）及び深夜早朝時間帯（23時～6時）においては、首都圏空港の24時間化を推進する観点から、国際定期便ないしはプログラムチャーター便（現在の羽田-金浦型のチャーター便）の就航を実現すべきである。

さらに成田空港の空港容量の拡大や横田基地の軍民共用化などの二次空港の活用策についても検討すべきである。

以上の措置により、羽田とたとえば上海虹橋・北京・香港・ホノルル・ムンバイなどを結ぶ定期的な国際便をできれば年内、遅くとも2年以内に実現すべきである。

### 3. 外国資源の活用を阻む措置の撤廃による航空会社の競争力確保

航空会社の経営資源を有効活用する観点から、機材、運航乗務員にかかる国際基準等の相互認証、チーフパーサーやアシスタントパーサーといった客室乗務員の責任者と運航乗務員が同一会社でなければならぬとする規制等を見直すべきである。

### 4. 空港整備制度の改革及び民営化による利用者便益の改善

完全民営化の方向が示されている成田、関西、中部の3空港については、空港経営の自由度を高め、民間ならではの創意工夫を最大限発揮できる組織となりうるよう環境整備を行うべきである。具体的には、第一に、経営者は天下りでなく、民間人を起用すべきである。第二に、経済上の規制は最低限にとどめるべきであり、外国資本を積極的に受入れることが可能となるよう外資規制は設けるべきではない。

### 5. 情報開示の徹底と政策形成の透明化

航空自由化4か年計画を策定し、上記にかかる航空政策の一大転換の道筋を広く国民に示すべきである。

以上