

規制改革会議
IT・エネルギー・運輸TF
ヒアリング
ご説明資料

平成19年4月19日
国土交通省 航空局

目 次

- (1) 首都圏空港の容量拡大について
 - 羽田空港関係・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
 - 成田空港関係・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 10

- (2) 空港民営化について
 - ～ 成田国際空港株式会社の完全民営化関係・・・・・・・・ 13
 - 行政改革推進法に基づく空港整備特別会計に係る検討関係・・ 19

- (3) 航空自由化関係・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 25

- (4) 航空輸送事業者の競争力回復のための環境整備について
 - 外国人従業員を活用促進関係・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 33
 - 外資規制の見直しについて関係・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 36

羽田空港の発着枠の使用状況について

【昼間時間帯(6:00～23:00(特定時間帯を除く。))】

昼間時間帯については、就航希望が非常に多いため、発着枠の配分を行っており、国内旅客定期便及び羽田 - 金浦チャーターに810枠を配分し、全て使用されている。

【深夜早朝時間帯(23:00～6:00)】

アクセスなどの利用者の利便性や相手空港との関係から使い勝手の悪い深夜早朝時間帯については、発着枠の配分を行っておらず、国内定期便及び国際旅客チャーター便に、1日約20回使用されている。

なお、騒音問題の関係から地元大田区との協定等により発着回数に制約があるほか、羽田再拡張工事期間中は0:40～3:40の全面閉鎖等の滑走路の運用制限がなされている。

【特定時間帯(到着6:00～8:30及び出発20:30～23:00)】

昼間時間帯のうち6:00～8:30の時間帯は到着枠について、また、20:30～23:00は出発枠について、それぞれアクセスなどの利用者の利便性や相手空港との関係から他の昼間時間帯に比較して就航希望の少ない時間帯であることから、特定時間帯として、発着枠の配分を行っておらず、1日約30回使用されている。

羽田空港の発着枠の使用状況について

【公用機等枠】

公用機等枠は、VIP機、海上保安庁の航空機、航空局の飛行検査機、マスコミの航空機、回送運航の航空機等のための発着枠である。出発15回/日、到着15回/日のうち、1日単位で見ると、最高で86.7%が使用されており、平均使用率は、出発41.0%、到着53.7%、計47.4%である。

公用機等枠は、緊急事態や事件・事故の発生時などにも使用されるものであることから、各時間帯に確保される必要があるだけでなく、常に使用できるよう余裕をもった運用を行う必要がある。

仮に定期便が特定の時間帯の公用機等枠を使用することを認めた場合、公的機関やマスコミ等の業務に重大な支障をきたすばかりでなく、羽田の運航ダイヤの過密化が一層進み、遅延発生時の影響を吸収することが極めて困難になるおそれがある。

備考

- (1) 昼間時間帯、深夜早朝時間帯及び特定時間帯については、平成19年2月ダイヤを基に作成（羽田 - 金浦チャーターを含む。）。
- (2) 昼間時間帯の発着枠数は出発1枠・到着1枠で2枠分とカウント。
- (3) 6:00～8:30の発着枠及び20:30～23:00の到着枠は、昼間時間帯であり、発着枠の配分を行っている。
- (4) 公用機等枠の使用率については、平成18年実績。

到着29便 / 時間から30便 / 時間への枠拡大の経緯

東京国際空港の円滑な運用方策に関する勉強会(H16.3～H16年末)

平成16年3月、羽田空港の一層の円滑な運用を図る観点から、航空会社及び航空局関係者からなる勉強会を設置。

平成16年末までに滑走路占有時間等の実態調査を3期(5-6月、8月、11月)に分けて実施しながら、勉強会3回(4月、6月、9月)、作業部会5回(4月、6月、9月、10月、11月)を開催。滑走路占有時間等の短縮について以下のとおり検討。

手前1マイルの地点からの滑走路進入端までの所要時間

30秒 **27秒** (進入速度を一定値とし、所要時間を減少)

滑走路進入端を通過して滑走路縁を通過するまで(滑走路占有時間)

77秒 **76秒** (占有時間短縮の効果を実測で確認)

滑走路縁から着陸帯を通過するまで

15秒

到着1回当りの処理時間が(30 + 77 + 15=)122秒から(27 + 76 + 15=)

118秒に4秒間減少したことから、1時間(3600秒)あたりの処理数は、

$$3600 \div 122 = 29.5 \qquad 3600 \div 118 = 30.5$$

となり、1時間あたり1回の到着枠拡大の管制処理が可能となった。

到着29便 / 時間から30便 / 時間への枠拡大の経緯

関係自治体への対応(H17.3～H17.8)

平成17年3月から説明を行い、以下の対策等をとることにより、8月に理解を得ることができた。

* 騒音軽減のため飛行高度の見直し等、飛行方式の改善

* 騒音の常時監視装置の2カ所追加設置

* 電波障害の詳細な調査

* 機材の低騒音化のため、B747旧タイプ乗り入れ制限の前倒し実施することの検討

* 深夜早朝便が経路逸脱した場合の連絡徹底

等

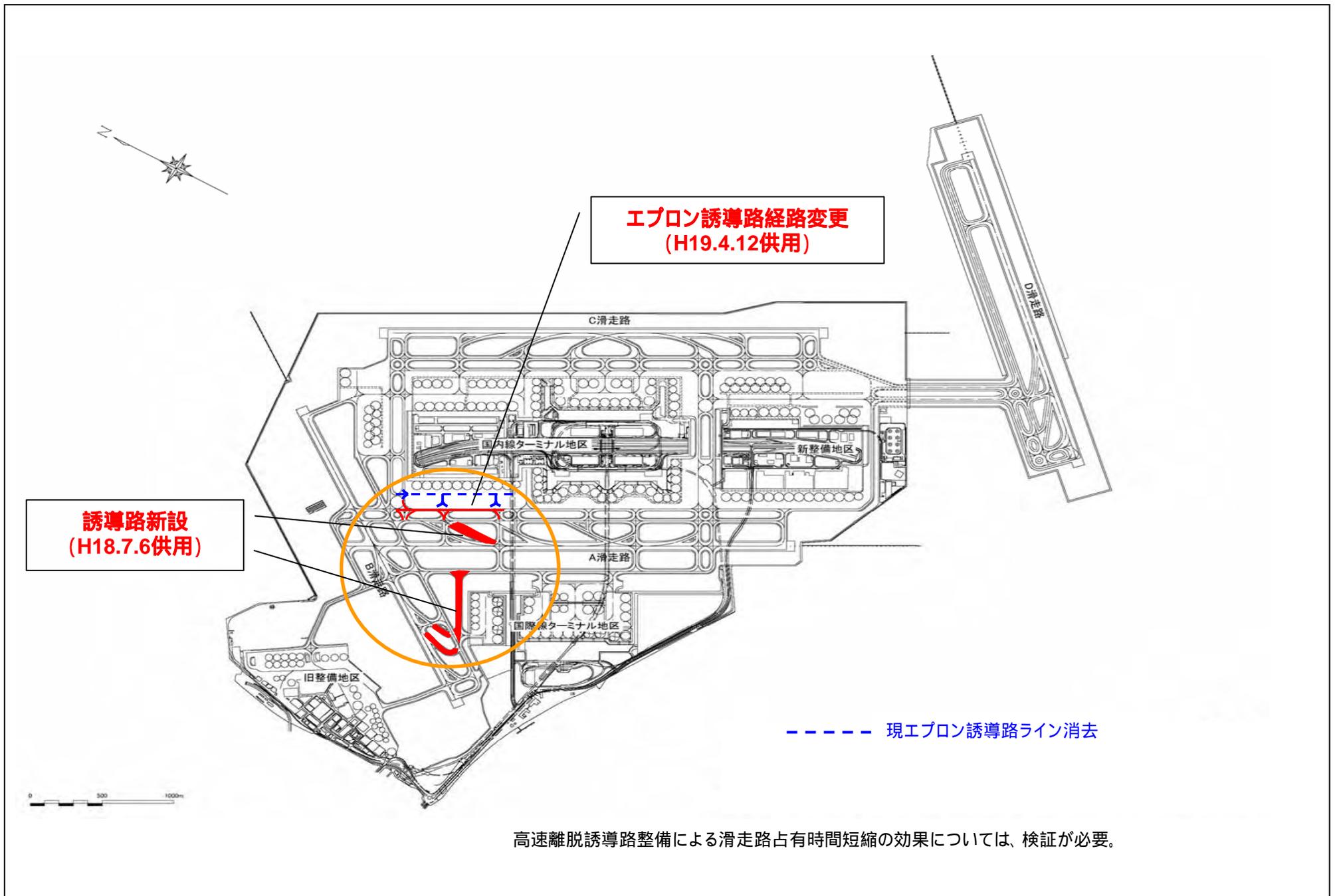
航空管制の安全に関する研究会(H17.6～H17.8)

航空トラブルが相次いだことを踏まえ、検討に万全を期すため平成17年6月、学識経験者からなる研究会を設置した。

平成17年8月までに現場視察や管制官・パイロットからのヒアリングを行う等4回の研究会(6/13、7/6、7/26、8/11)を開催、発着枠の見直しについて検討を行い、安全上の問題はないとした。

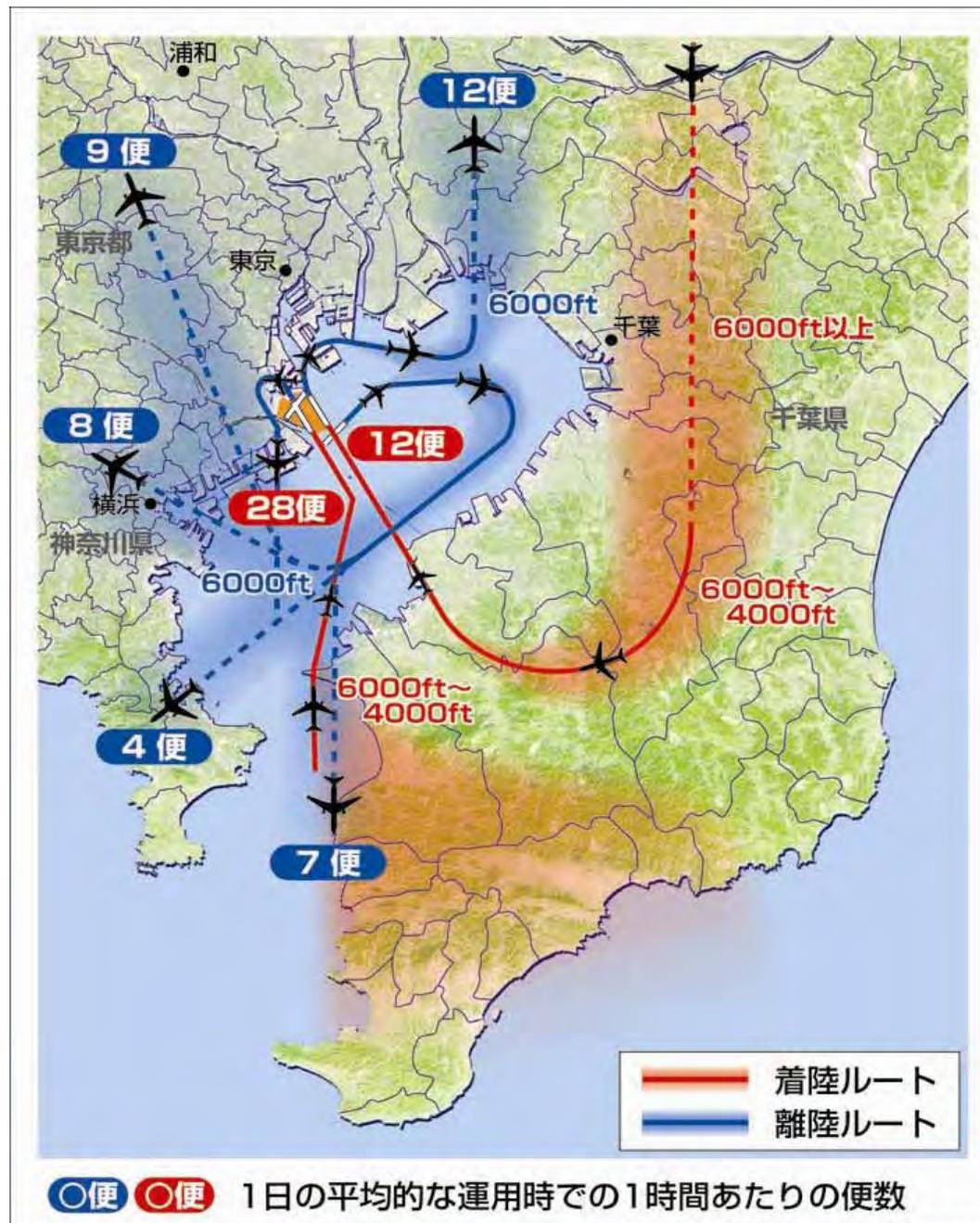
以上の対応により、平成17年10月からの増枠が実施された。

発着枠拡大に向けた滑走路占有時間短縮に係る取組み(高速離脱誘導路の整備)



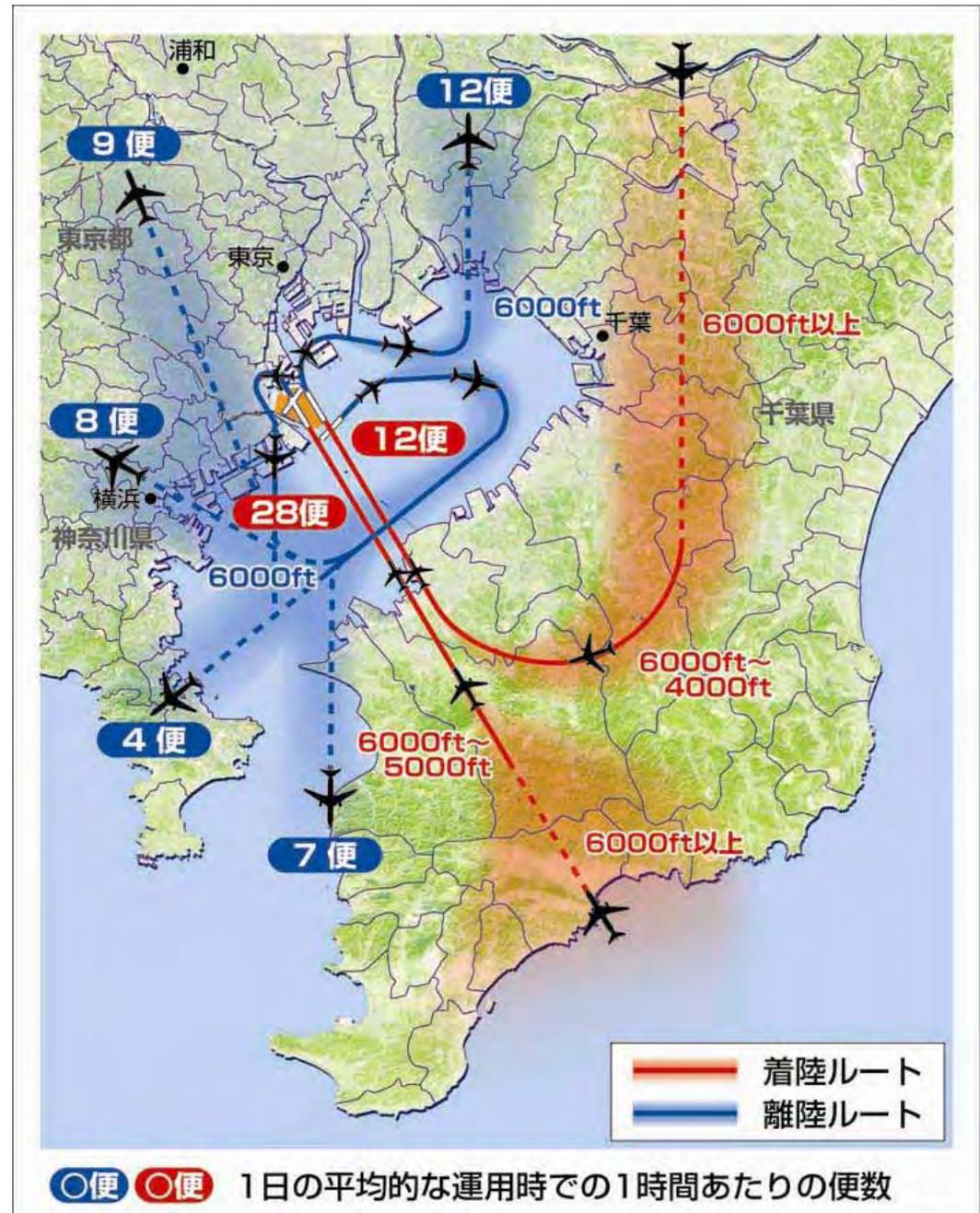
羽田空港再拡張後の代表的な飛行経路

再拡張後の北風好天時に
おける飛行経路
(6時から22時台)



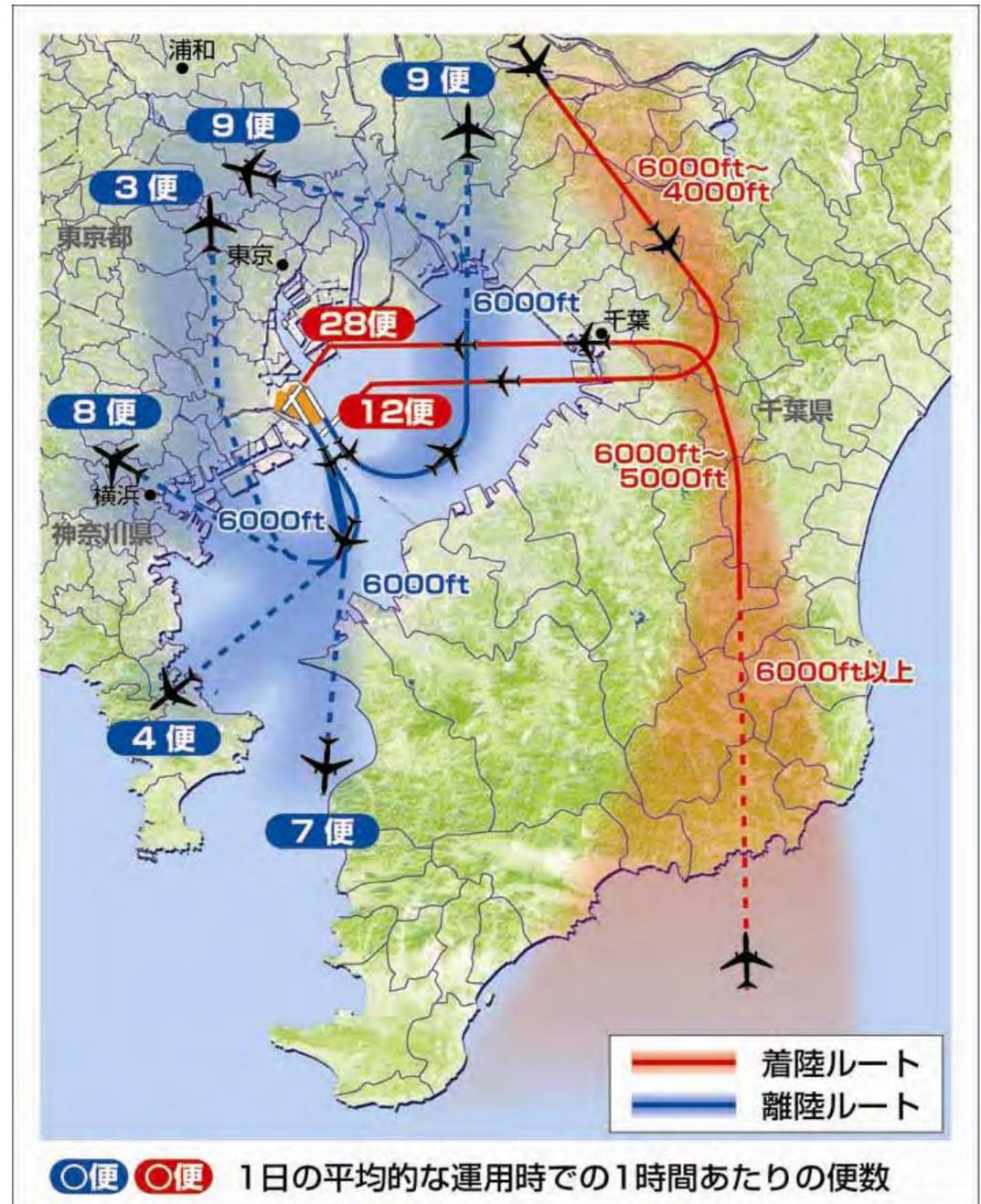
羽田空港再拡張後の代表的な飛行経路

再拡張後の北風好天時以外に
おける飛行経路
(6時から22時台)



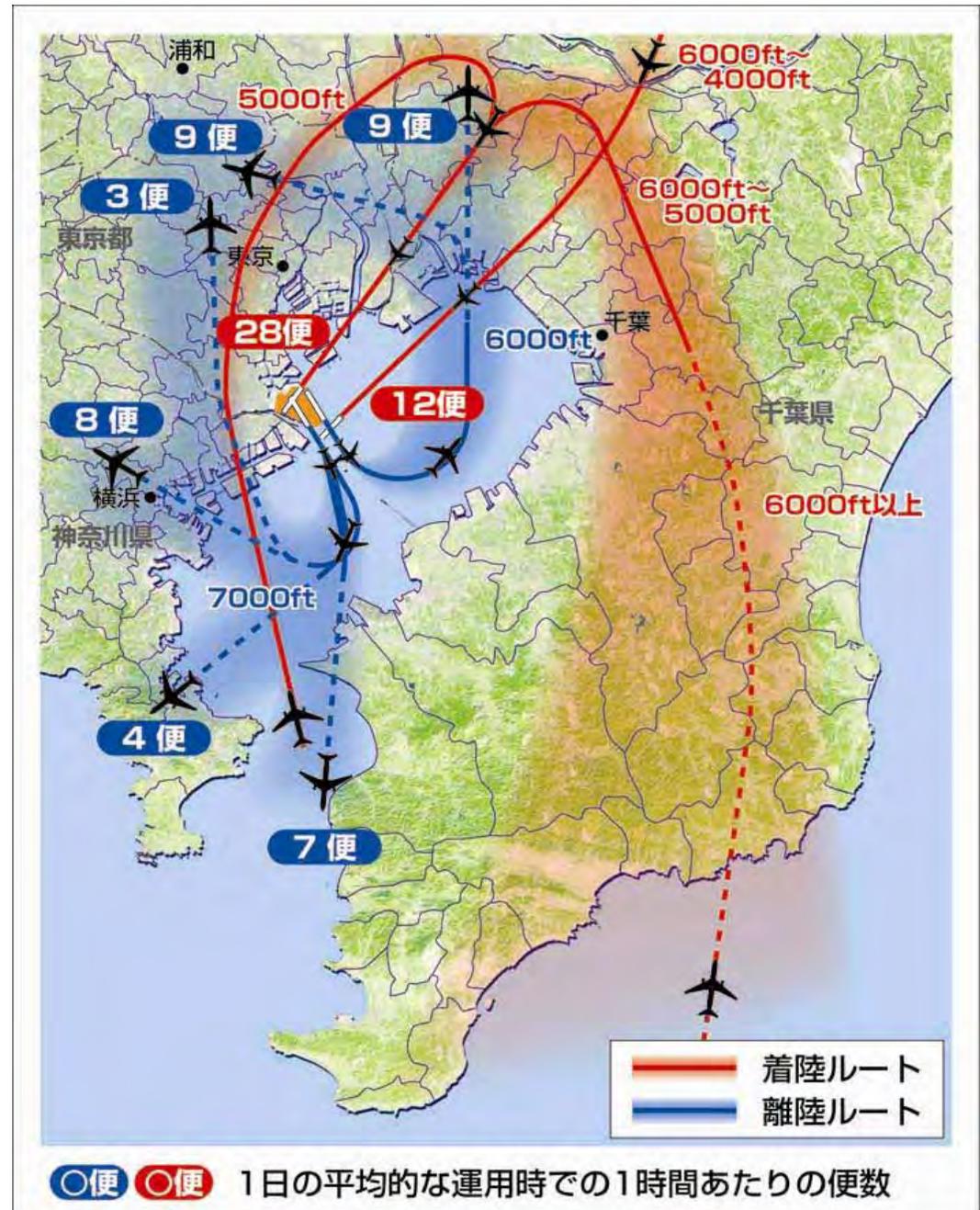
羽田空港再拡張後の代表的な飛行経路

再拡張後の南風好天時に
おける飛行経路
(6時から22時台)



羽田空港再拡張後の代表的な飛行経路

再拡張後の南風悪天時に
おける飛行経路
(6時から22時台)



成田空港の現状について

大規模な内陸空港

騒音対策が不可欠

- ・民家防音工事実績4298世帯
- ・移転補償戸数実績866世帯
- ・騒音対策費年額約50億円
- ・周辺対策交付金年額約40億円

空港建設以来の経緯もあり、発着回数増加は地元との協議が必要



発着枠拡大の推移

13.5万回/年

【～2002年】

- ・用地買収の問題から平行滑走路が未整備であり、A滑走路一本での運用であった。

20万回/年

【2002年～】

- ・暫定平行滑走路を整備し、供用滑走路を2本としたことにより、円卓会議の合意事項(1994年)を踏まえ、発着枠の拡大を地元の了解を得て実施。

発着枠の有効活用

満杯状態となっている発着枠の有効活用のため、以下の措置を講じている。

- ・前年同期における利用率が80%未満であった発着枠については航空会社から回収して再配分するルール(「use it or lose it」ルール)を適用。
- ・2006年冬期スケジュールでは、未使用の国内線枠を国際線枠に転用。

22万回/年

- ・北伸の完成する2010年に2万回増加することについて、延べ100回以上におよぶ説明会を開くなど、厳しい地元調整を1年かけて行い、昨年9月に了解を得たところ。
- ・地元了解の内容の騒音対策の拡充の実施等には、手続きに1年程度を要する見込み。

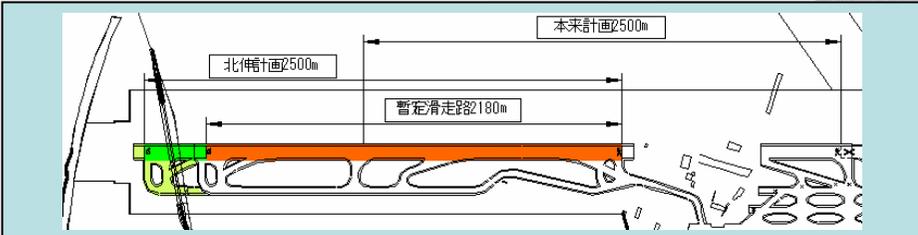
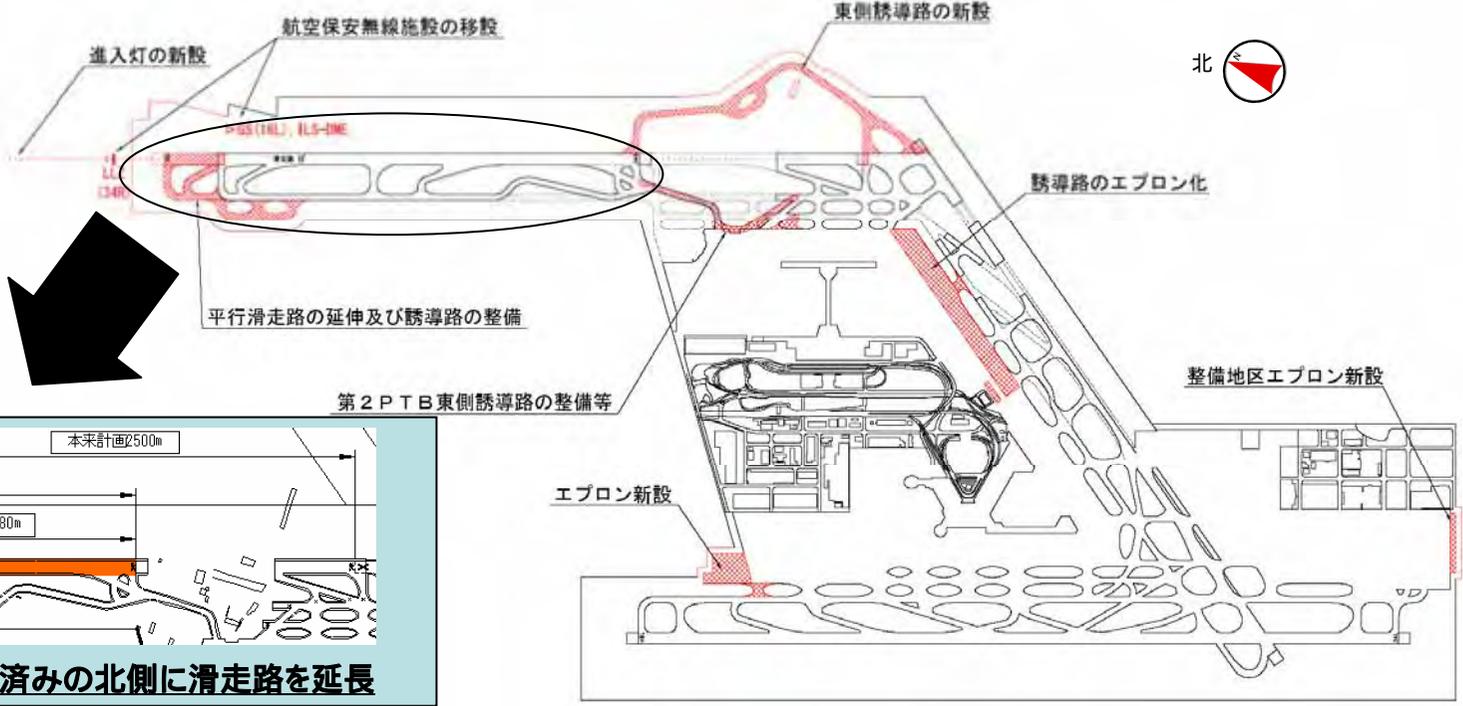
成田国際空港の整備

国際航空需要の増大に対処し、我が国の国際交流拠点としての機能を確保するため、2009年度末の完成を目指し北伸による平行滑走路の2,500m化の整備を推進、発着枠を22万回に拡大するとともに、エプロンの拡充や旅客ターミナルビル能力増強、物流施設の機能向上、環境対策・共生策等を推進する。

整備計画の概要

【スケジュール】

06年9月11日 許可
 9月15日 着工
 09年度末 供用開始予定



未買収地を避けて既に用地取得済みの北側に滑走路を延長

整備効果

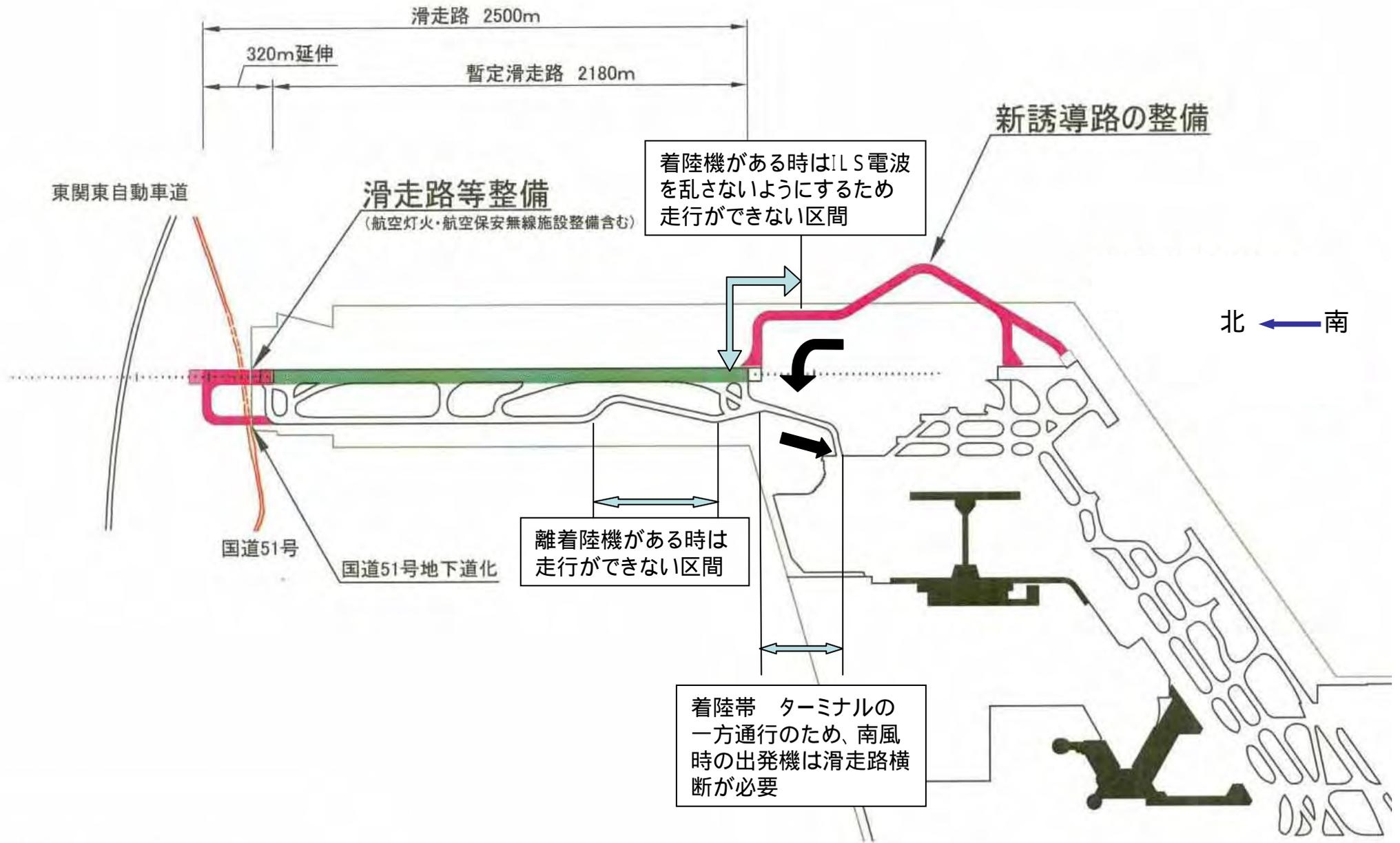
1. 平行滑走路の機材制約の緩和

	暫定平行滑走路(2180m)	2500m平行滑走路
ジャンボ機等の利用	利用不可	利用可能
離陸機の目的地	東南アジア周辺どまり	米国西海岸まで可能

2. 成田空港の発着可能回数の増大

	暫定平行滑走路(2180m)	2500m平行滑走路
年間発着可能回数	20万回	22万回

北側延伸による2500m平行滑走路施設計画



今後の国際拠点空港のあり方の検討について

1. 有識者からなる懇談会の開催の趣旨

- ・ 平成14年12月の行政改革に係る閣議決定(「道路関係四公団、国際拠点空港及び政策金融機関の改革について」)等において、成田国際空港、関西国際空港、中部国際空港の国際拠点空港については、完全民営化の方向が示された。
- ・ 今後、完全民営化に向けての検討を行うにあたっては、我が国の国際拠点空港のあり方や、これを踏まえた、純民間会社による国際拠点空港の適正な運営の確保のための方策のあり方について検討する必要がある。
- ・ このような状況を踏まえ、昨年10月から、有識者からなる懇談会(『今後の国際拠点空港のあり方に関する懇談会』)を開催し、7回にわたる議論を経て、3月27日の懇談会で報告がとりまとめられた。
- ・ なお、この報告は、交通政策審議会航空分科会に報告し、同分科会での審議を経て、6月頃を目途にとりまとめる予定の答申に反映されていく予定。

2. 懇談会報告の概要

空港会社の完全民営化を進めるに当たっては、経営の自主性を確保し、創意工夫を発揮できるようにすることが必要であるが、国際拠点空港の公共的な役割や事業特性(独占、代替不可能)から、すべてを自由に委ねることについては、次のような課題や懸念がある。

このため、これを解決し、完全民営化が所期の効果を発揮できるようにするべきであり、今後、詳細な制度設計について検討していくこととされた。

- (1) 国際拠点空港政策を踏まえた空港機能の拡充
- (2) 適正な料金水準の確保
- (3) 適正な資本構成の確保
- (4) 環境対策等の適切な実施の確保 等

3. 懇談会の検討経緯と今後の進め方

平成18年10月24日 第1回開催 以降、関係者からのヒアリングを含め、月1回のペースで計7回開催。

平成19年3月27日 第7回開催 国際拠点空港のあり方に関する報告とりまとめ

平成19年4月 交通政策審議会航空分科会に報告(予定)

平成19年6月 交通政策審議会航空分科会とりまとめ(予定)

国際拠点空港の果たすべき機能等と今後の国際拠点空港政策の方向

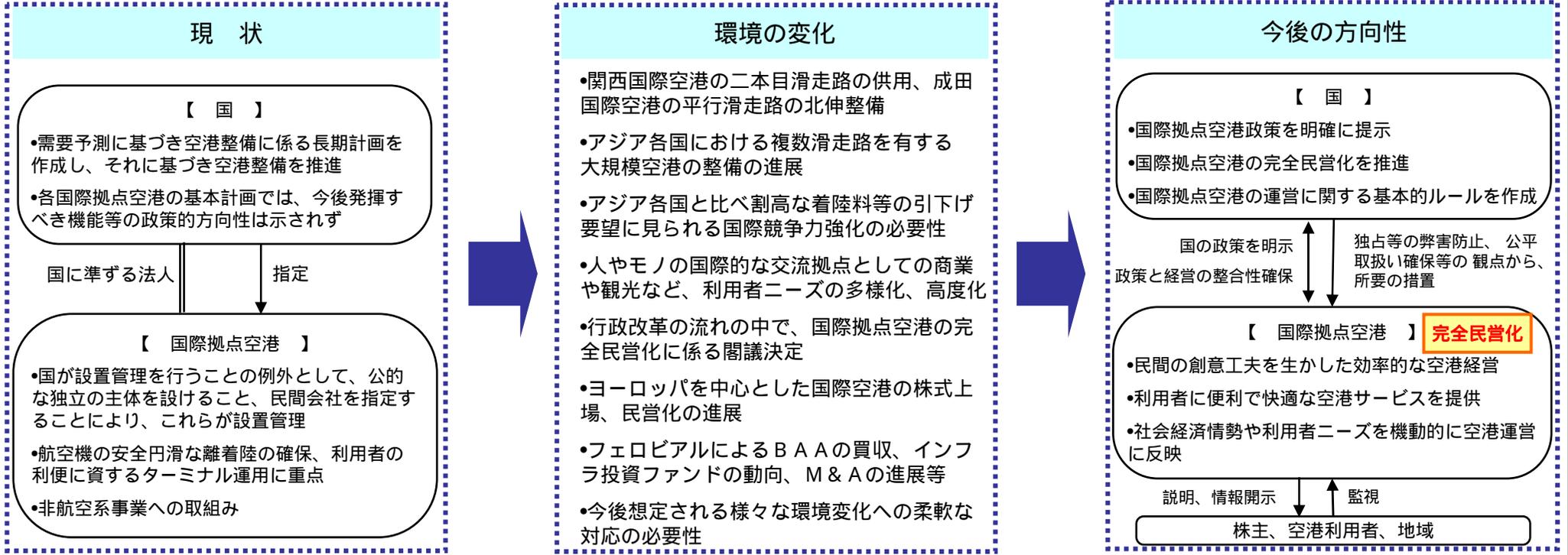
国際拠点空港の事業特性

- 安全や安心の確保、サービス水準の向上、事業の継続性や安定性が必要
- その整備に巨額の資金と長い回収期間を要し、現実的に他の施設による代替が不可能であるため、独占的な状態になりやすい
- インフラ整備の進捗、航空需要見込み等から、民間に経営を委ねる基盤が形成されつつある
- 騒音等の外部不経済、地域経済の活性化等から、地域との共生が重要

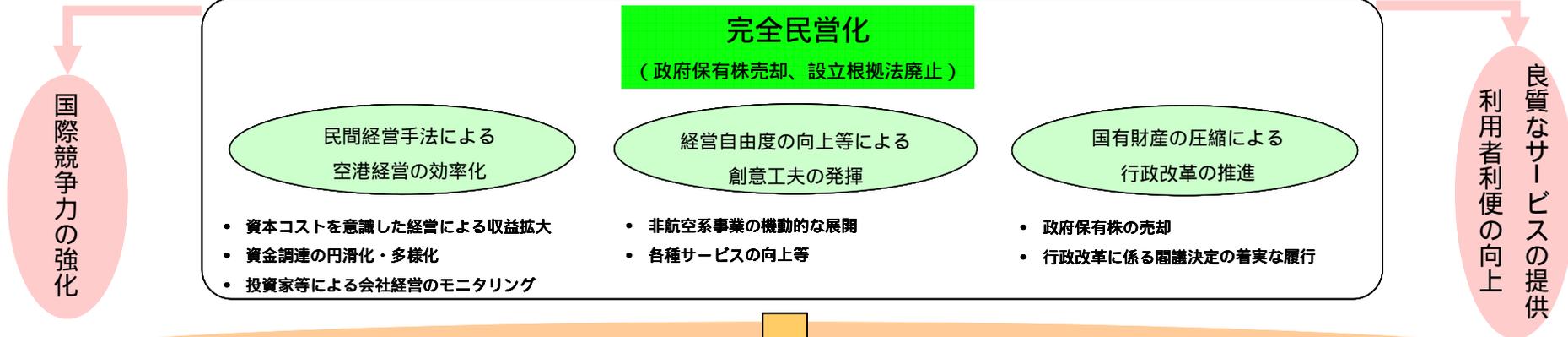
国際拠点空港の果たすべき機能

- 我が国の経済社会活動の活性化、国際競争力の強化に資する社会インフラ
- 増大し続ける国際航空需要に対応して適切に空港容量の拡大が図られた国際航空ネットワークの結節点
- コスト削減、非航空系収入の拡大等による空港使用料の低減等
- 公平かつ公正で、安全かつ良質なサービスの提供を通じた利用者利便の向上
- 騒音が地域に与える影響、地域経済に果たす役割を踏まえた地域との共生
- 我が国の空の玄関口として、我が国の魅力や文化の世界への発信

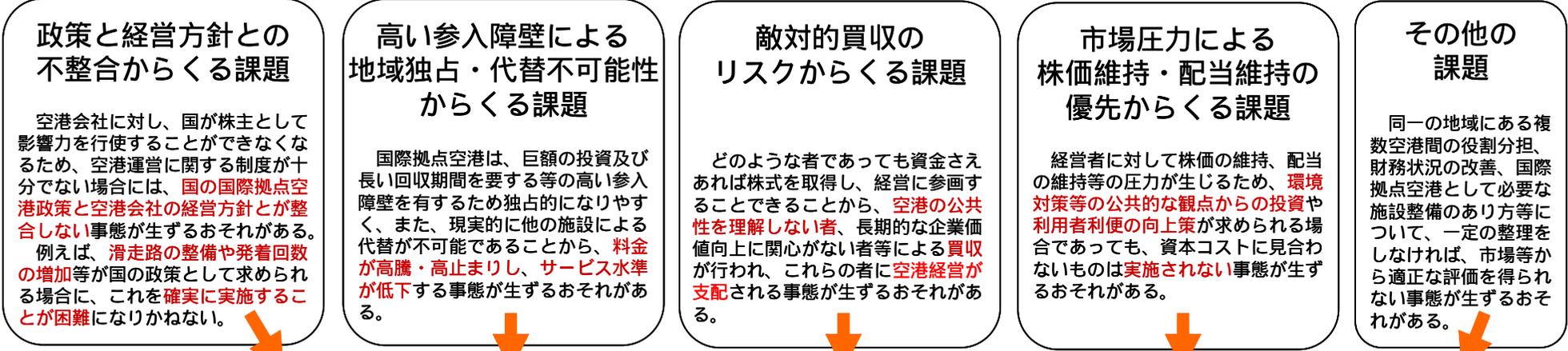
国際拠点空港政策の現状と環境の変化を踏まえた今後の方向性



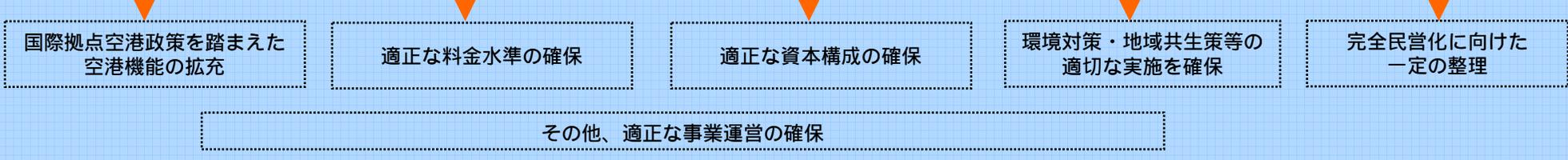
国際拠点空港の完全民営化を円滑に進めるに当たっての課題とその解決の方向



完全民営化を円滑に進めるために提起されている課題



これらの課題を解決するために、適切な措置を講ずる必要。



完全民営化を円滑に進めるに当たっての課題の具体的な解決策の方向

国際拠点空港政策を踏まえた 空港機能の拡充に向けて

- 国際拠点空港政策として**明確な将来像**を提示、空港会社の将来計画を明らかにし、**政策との整合性**を図り、利用者、周辺地域等にも明示
- 空港会社の**自主的な経営**としての投資判断を**尊重**しつつ、料金において投資を回収する等の方策により、公共的な見地から**必要**な投資を確保

< 解決策の例 >

【国】
国際拠点空港に関する基本的な指針を作成

適合性を確保する仕組み ↔ 社会経済情勢の変動等に応じ機動的に改定

【空港会社】

- 国の示した基本的な指針を踏まえた事業に関する基本的な計画を作成
- 利用者、地域等への明示

その他、 適正な事業運営の 確保に向けて

- 株主利益等のみが重視される弊害（安全、安心の軽視、サービスの低下等）を防止
- 経営の透明性、公開性を確保
- 事業の継続性、安定性を確保

適正な料金水準の確保に向けて

- 空港会社の**自主性**、**創意工夫**等により機動的な料金設定を確保
- 株主等からの利益向上圧力や独占による弊害を防止するため、弊害が懸念される料金について**必要最小限のルール**
- 非航空系事業**の料金は空港会社の創意工夫に委ねる。増収を利用者に**還元**する方策は**今後検討**
- 料金についての利用者の納得を得ること等のため、料金に関する**透明性**を確保

< 解決策の例 >

航空系事業に関する料金

- 適正な料金水準の確保のための一定のルール

非航空系事業に関する料金

- 空港会社の創意工夫に委ねる
- 料金引下げ、旅客ターミナル施設の拡充等につながる仕組みについては、その必要性を含め検討
- 料金設定の基礎情報等を明示する等の透明化措置

適正な資本構成の確保に向けて

- 空港の公共性を理解しない者、長期的な企業価値の向上に関心がない者等による**敵対的買収を防御**
- 我が国の航空主権の確保等の**国家的見地**からの懸念を**解消**
- 空港経営の**中立性**を確保

< 解決策の例 >

以下につき一定のルールを定めること等の検討

- 外資による保有
- 一株主による大量保有
- 拒否権付株式の発行

株式の流動性の低下、経営者に対する市場圧力の低下等に留意。

環境対策・地域共生策等の 適切な実施に向けて

- 公共的な見地から必要となる環境対策・地域共生策等について、空港会社の役割を踏まえて、その**実施を確保**
- 成田空港における航空機騒音防止法等以上の措置について整理し、適切な対策を実施
- 環境対策・地域共生策等の内容について、**地元への情報提供や意見交換**が重要
- 地域の観光の活性化**等の役割を地域との連携の下に果たすことへの期待
- 海上に設置されている関西空港、中部空港については、**成田空港との違い**に留意

< 解決策の例 >

環境対策・地域共生策等が適切に実施される方策として、例えば

- 環境対策・地域共生策等の実施を義務付け
- 環境対策・地域共生策等の実施が空港会社の事業経営の指針に位置づけられることを確保

等を検討

運輸事業やインフラ事業における措置を参考に、適正な事業運営確保のための措置

会社法等で求められる以上の空港運営情報の開示のあり方を検討

< 成田空港の課題について一定の整理 >

- 羽田空港との役割分担
- 内陸空港として、環境対策の適切な実施
- 公園から特殊会社になる際の地元との合意事項等の取扱い
- 平行滑走路2500m化以後の空港整備方針

< 関西空港の課題について一定の整理 >

- 国際拠点空港として必要な施設のあり方（二期施設整備）
- 施設整備のタイミングと資金調達方法
- 多額の債務残高がある財務状況の改善
- 関西、伊丹、神戸の三空港の役割分担

< 中部空港の課題について一定の整理 >

- 国際拠点空港として必要な施設のあり方
- 県営名古屋空港との関係

世界の主要空港に関する制度

国名	英国	フランス	ドイツ	オランダ	中国	シンガポール	日本
空港名	ヒースロー	シャルル・ド・ゴール	フラホーフト	アムステルダム	香港	チャンギ	成田
空港運営主体	BAA	パリ空港公団	フラホーフト	スキポール	Airport Authority Hong Kong	The Civil Aviation Authority of Singapore	成田国際空港株式会社
主要株主	エアロビアル等 (93.28%)	フランス政府(68.3%)	ハッセン州(31.65%) フランクフルト市(20.12%) ルフトハンザ航空(9.99%) ドイツ連邦政府(6.6%)	オランダ政府(75.8%) アムステルダム市(21.8%) ロッテルダム市(2.4%)	香港行政当局 (100%)	株式会社ではない	国(100%)
上場の有無	1987年上場 2006年上場廃止	2006年上場	2001年上場	未上場 (06年6月株式公開のため航空法を改正)	未上場 (03年8月株式公開の方針を表明)	株式会社ではない	未上場
料金等に関する制度	プライスカップ制	プライスカップ制	値上げ率の上限認可制(総括原価方式)	上限認可制	認可制	規制当局が決定	事前届出+変更命令
資本に関する制度	なし ・一の主体による株式保有を15%に制限(2004年廃止) ・英国政府が黄金株を保有(2003年消却)	仏政府による50%以上の株式保有義務あり	・少なくとも2011年までは州及び市は保有株式を売却しない予定 ・連邦政府は07年3月までに持分株式を売却予定	・航空法改正により、オランダ政府による50%以上の株式保有義務あり ・会社の定款により株式譲渡制限あり。アムステルダム市の反対のため定款変更できず(4/5必要)	なし	株式会社ではない	なし

空港名の欄の数字は、04年国際線旅客数ランキング。 各空港運営主体のHP等に基づき、航空局にて作成。 一部調査中の事項あり。

世界の主要空港に関する制度

国名	タイ	韓国	米国	デンマーク	イタリア	豪州
空港名	バンコク	仁川	JFK	コペンハーゲン	フィウミチーノ	シドニー
空港運営主体	Airports of Thailand Public Co Ltd	仁川国際空港公社	New York & New Jersey Port Authority	Copenhagen Airports A/S	ローマ空港株式会社	Sydney Airports Corporation Ltd
主要株主	タイ政府(70%)	韓国政府(100%)	株式会社ではない	マッコーリ(53.4%) デンマーク政府(39.2%) 外国投資家(5.5%) 国内投資家(1.9%)	レオナルドグループ(51%) マッコーリ(45%)	マッコーリ(64%) フェビアル(21%) ホッチェフ空港建設(10%) オックスフォード年金基金(5%)
上場の有無	2004年上場	未上場	株式会社ではない	1994年上場	1997年上場 2000年上場廃止	未上場
料金等に関する制度	プライスカップの枠内で、規制当局が価格を決定	届出制	着陸料: 差別的である等、航空会社から不服があった場合は、連邦航空局が調査し、改善を勧告 旅客施設使用料: 認可制	空港運営主体と利用者とが合意できない場合のみ、規制当局が価格を決定。	料金値上げ率の上限認可制	監視 + 報告書公表制 (2002年まではプライスカップ制)
資本に関する制度	・タイ政府による株式保有義務あり ・外資については、一の主体による5%以上の株式保有を制限	・法令上定款で定めれば外国資本による株式の保有を制限可能 ・一の主体による15%以上の株式保有を制限 (公企業民営化法)	空港等のインフラを外国資本が購入しようとする場合は財務省の承認が必要	なし (政府以外の者については、一の主体による株式保有を10%に制限(2004年廃止))	なし	・外国資本による株式保有を制限(49%以下) ・航空会社による5%以上の株式保有を制限 ・豪州内の主要空港間の15%以上の株式持合を制限

法令等における特別会計改革に関する位置づけ

簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律（平成十八年法律第四十七号）
（抄）

（道路整備特別会計等の見直し）

第二十条 道路整備特別会計、治水特別会計、港湾整備特別会計、空港整備特別会計及び都市開発資金融通特別会計は、平成二十年度までに統合するものとする。この場合において、これらの特別会計において経理されていた事務及び事業については、その合理化及び効率化を図るものとする。

2 空港整備特別会計において経理されている事務及び事業については、将来において、独立行政法人その他の国以外の者に行わせることについて検討するものとする。

3 （略）

4 空港整備特別会計法（昭和四十五年法律第二十五号）附則第十一項の規定による措置（ ）については、第一項の統合の後においても、空港の整備に係る歳出及び借入金を抑制するよう努めつつ、これを実施するものとし、将来において、空港の整備の進捗状況を踏まえ、その廃止について検討するものとする。

（注） 空港整備特別会計法附則第十一項の規定による措置とは、航空機燃料税の十三分の十一を一般会計から空港整備特別会計へ繰り入れる措置を指す。

（ ） 特別会計に関する法律（平成十九年法律第二十三号）において、個別の特別会計の改革を具体的に盛り込むとともに、特別会計法に定められた財政法の例外規定等を整理。

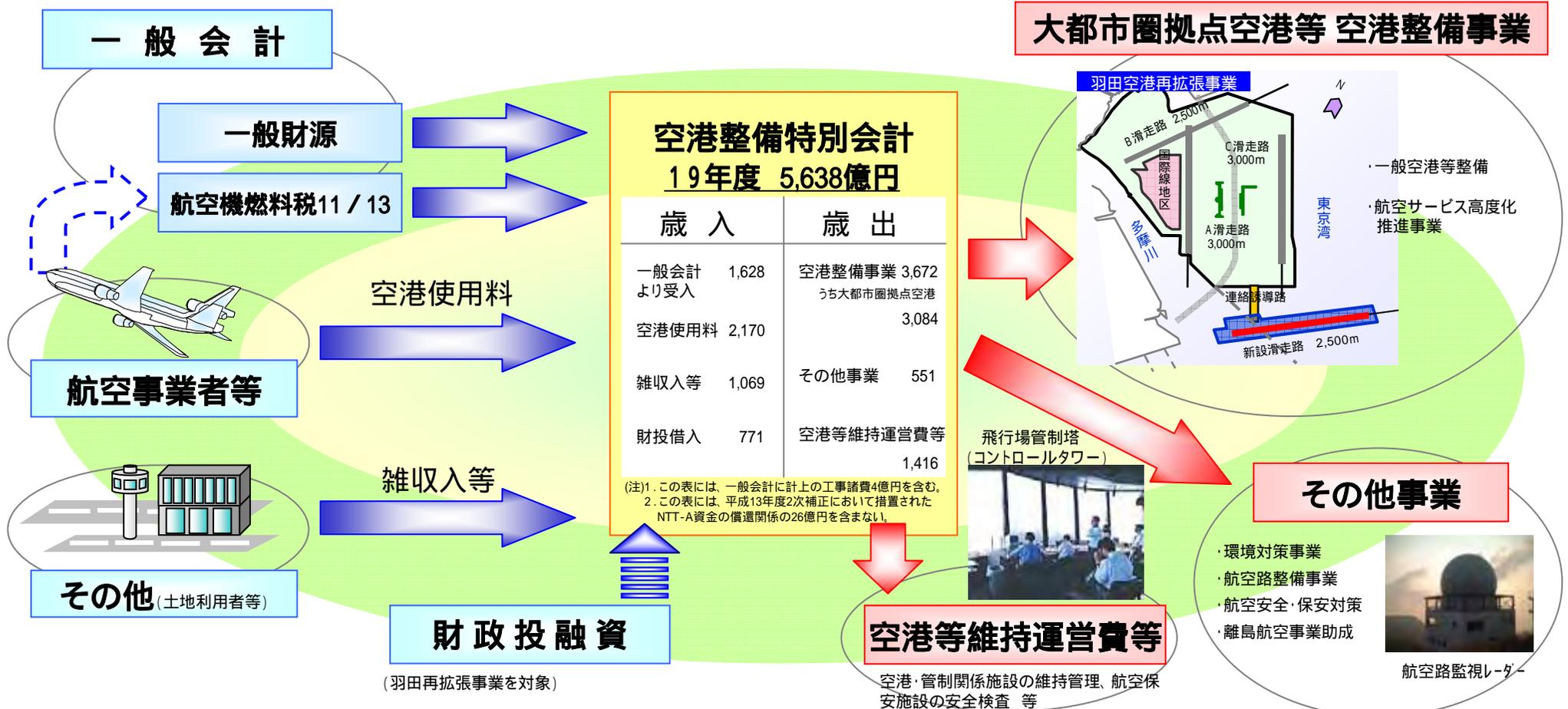
空港整備特別会計の概要

《役割》

航空輸送需要の増大に対処して空港・航空保安施設整備等の促進と維持運営の円滑化を図るとともに、受益と負担の関係を明確にしつつ所要の財源を確保するため、歳入歳出を一般会計と区分して管理し、経理内容を明確にするため設けられたもの。

《事業の概要》

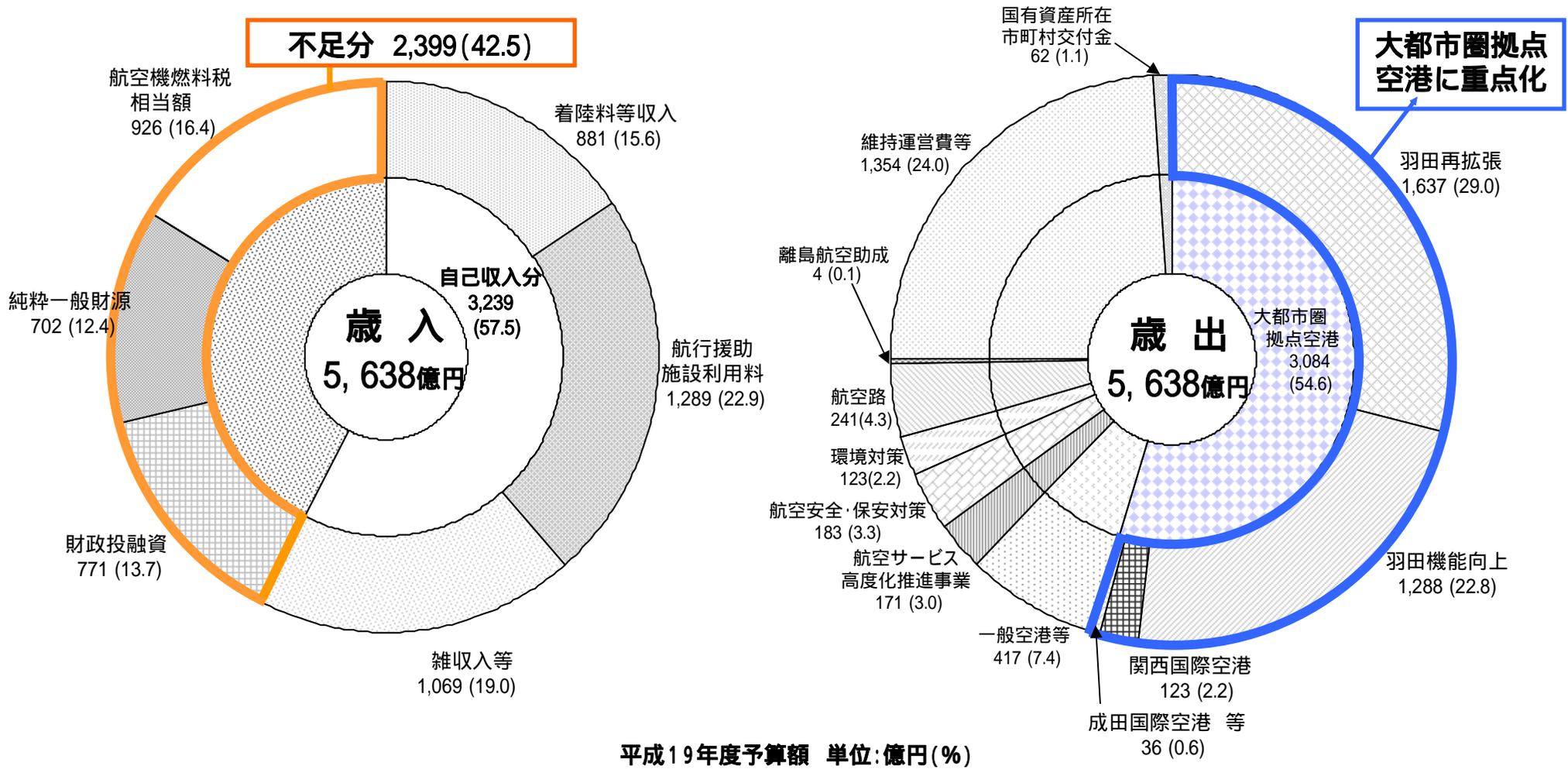
一般会計からの繰入金（一般財源、航空機燃料税収入の11/13相当額）、航空事業者等から徴収する空港使用料、財政融資資金からの借入金等を財源として、大都市圏拠点空港を中心とした空港整備事業、空港周辺の環境対策事業、航空管制施設等の新設・改良工事等の航空路整備事業、空港等の維持運営事業等を実施。



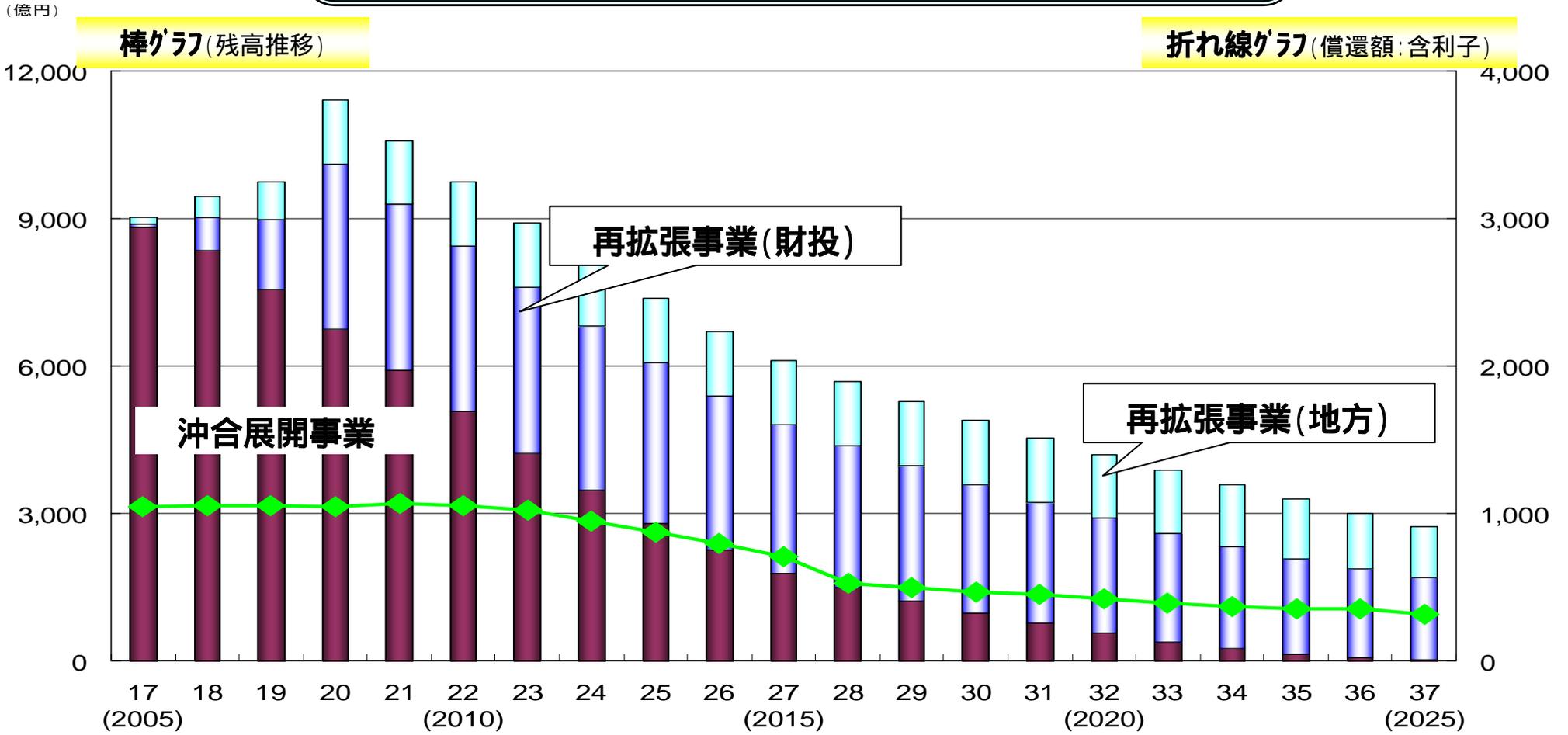
空港整備特別会計の歳入・歳出規模（平成19年度予算額）

（ 歳 入 ）

（ 歳 出 ）



羽田空港に係る財投借入金の償還金について



年 度	H17年度末	H22年度末見込	H27年度末見込	H37年度末見込
借入残高 (内財投借入分)	9,016億円 (8,881億円)	約9,700億円 (約8,400億円)	約6,100億円 (約4,800億円)	約2,700億円 (約1,700億円)
償還額 (内財投借入分)	1,049億円 (1,049億円)	約1,050億円 (約1,050億円)	約700億円 (約700億円)	約310億円 (約230億円)

17年度は決算額、18年度は予算額、19年度は予算額。20年度以降は見込額をベースに試算。平成10年以降の借入については金利見直し時に一定の金利上昇を勘案して試算。

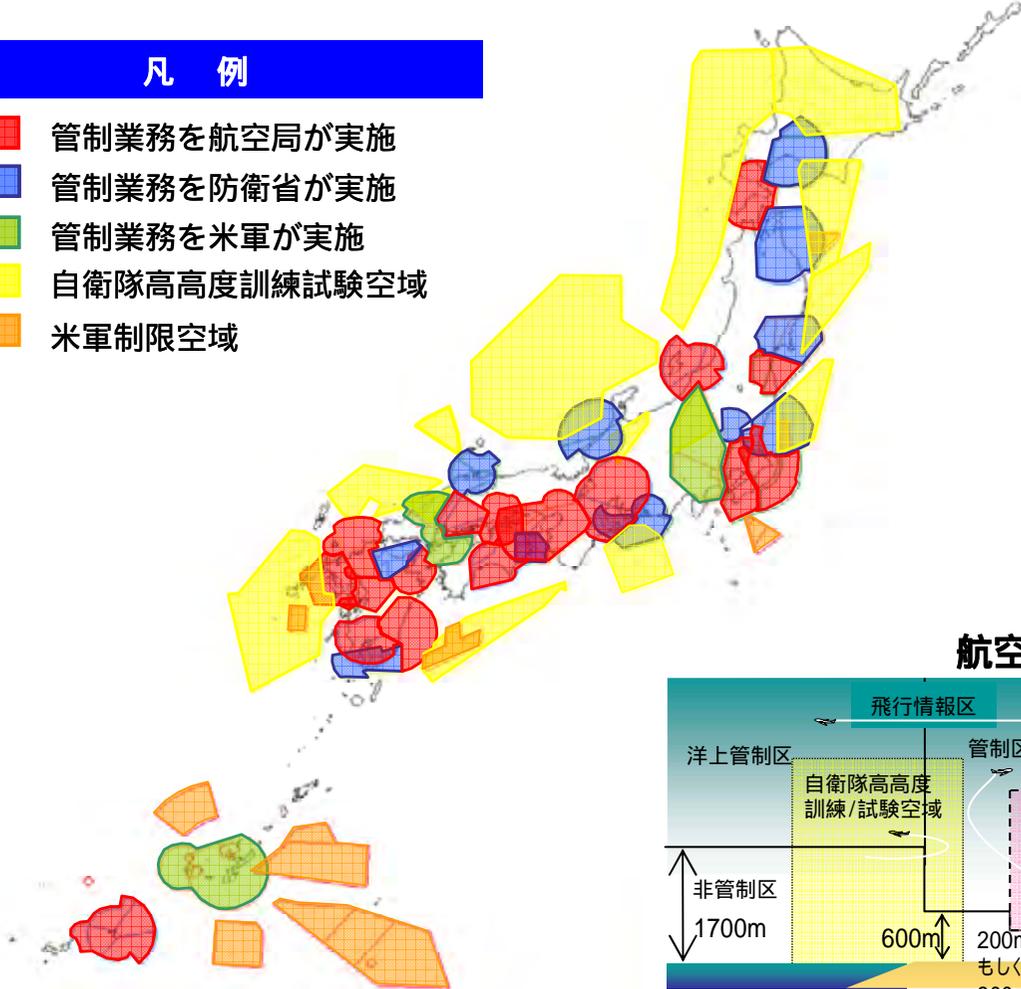
我が国における管制業務

航空路については、航空局が管制業務を実施。
 飛行場及びその周辺空域については、航空局、防衛省、米軍が実施。
 この他、自衛隊と米軍の訓練空域が存在。

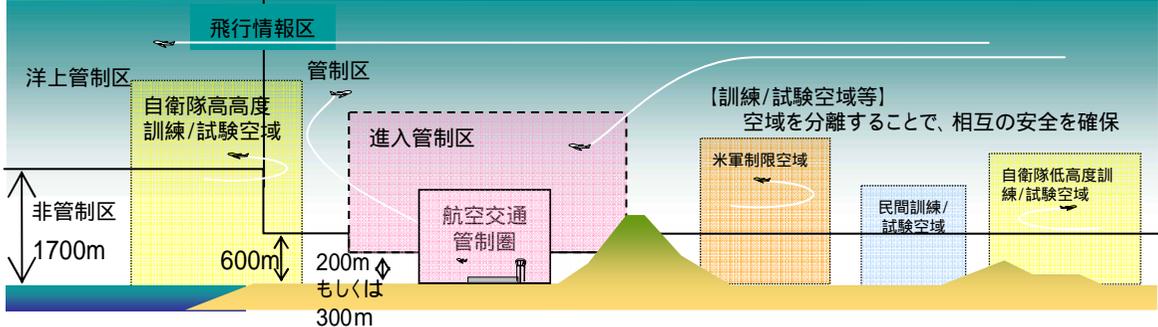
→ このような複雑な空域の状況の中で、独立行政法人化等を行っている主要国の例はない。

凡例

- 管制業務を航空局が実施
- 管制業務を防衛省が実施
- 管制業務を米軍が実施
- 自衛隊高高度訓練試験空域
- 米軍制限空域



航空管制サービスエリア(空域区分)

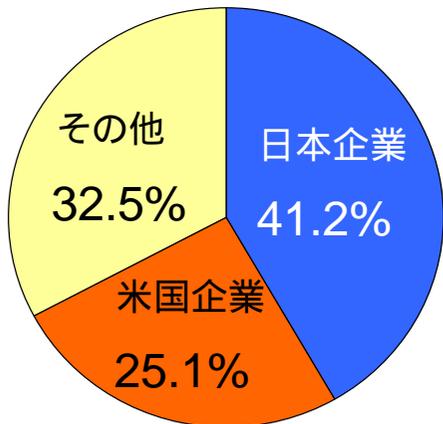


主要国における民間航空管制業務の実施主体

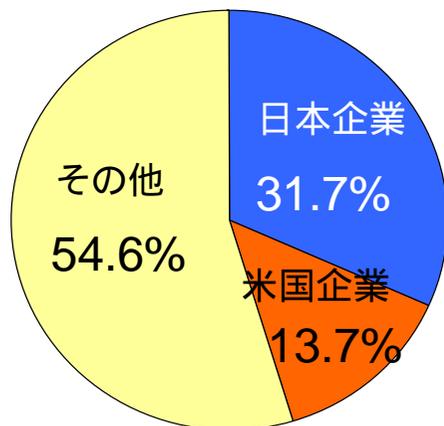
国名	実施主体名	実施主体の性格	職員数	担当区域	軍との関係
日本	国土交通省航空局	政府の一機関	4,652人	約700万km ²	在日米軍、自衛隊、航空局がそれぞれに空域を確保し、管制業務を実施。相互の調整は、現場も含め各レベルで実施。
アメリカ	FAA (Federal Aviation Administration・連邦航空局)	政府の一機関	36,290人	約6,550万km ²	軍・民が、それぞれに空域を確保し、管制業務を実施。相互の調整は、現場も含め各レベルで実施。
フランス	DGAC (Direction Generale del Aviation Circle・航空総局)	政府の一機関	8,300人	約116万Km ²	軍・民が、それぞれに空域を確保し、管制業務を実施。相互の調整は、現場も含め各レベルで実施。
ドイツ	DFS (Deutsche Flug Sicherung・ドイツ航空管制機関)	国が全額出資する法人(法律上は民間の出資可能)	5,370人	約39万km ²	DFSが軍・民の管制業務を一元的に実施。 在独米軍は1994年に大半が撤退。
イギリス	NATS (National Air Traffic Services)	国が出資する法人(国が49%、英国の航空会社が42%出資)	5,000人	約310万km ²	NATSが軍・民の管制業務を一元的に実施。

各国空港における国際航空便数シェアの比較

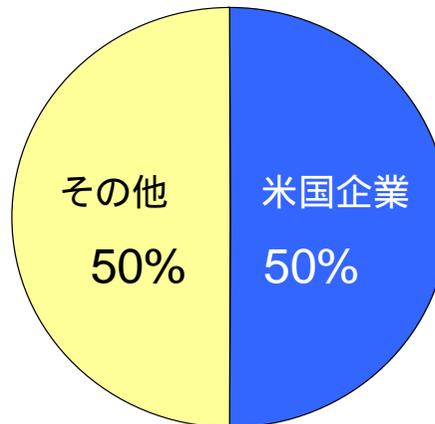
成 田



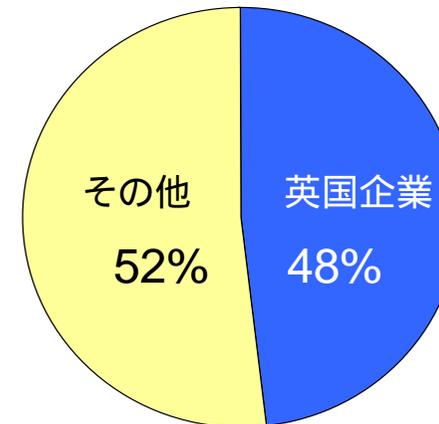
関 空



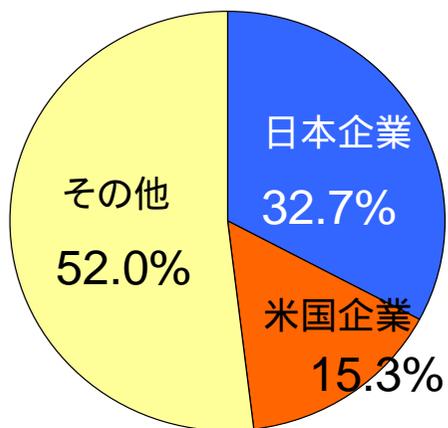
JFK



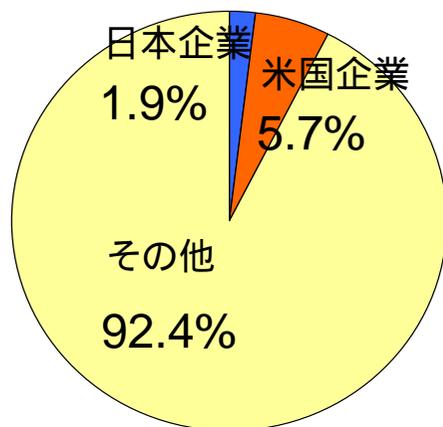
ヒースロー



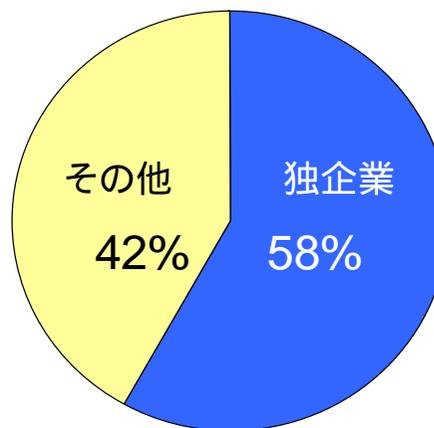
中 部



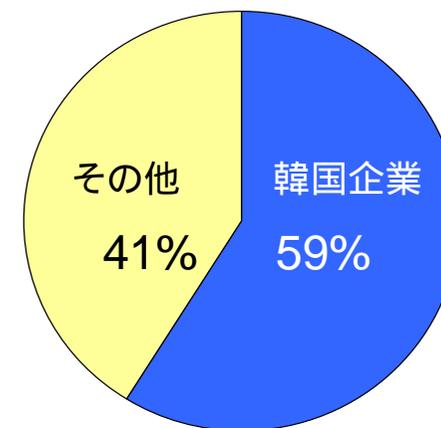
その他地方空港



フランクフルト



仁 川



日本国内空港のデータについては2007年4月現在
諸外国空港のデータについては2000年10月現在

空港・港湾の改革及び航空自由化について

(冬柴臨時議員提出資料)

(本体資料)

- ・アジアとのオープンかつ戦略的な航空ネットワークの構築について
- ・空港の24時間化について

国土交通省 航空局

アジアとのオープンかつ戦略的な航空ネットワークの構築について

- ・アジアとのオープンな航空ネットワークを構築するため、全国的な視野に立って首都圏空港(成田空港、羽田空港)を戦略的に活用するとともに、関西空港、中部空港及び地方空港もフル活用することが大切。
- ・アメリカ型の「オープンスカイ」ではなく、我が国独自の「オープンネットワーク」として、アジアとのオープンかつ戦略的な航空ネットワークを構築。

1. 首都圏については、成田空港の北伸、羽田空港の再拡張の整備を急いだ上で一体的に運用し、増加する発着枠を活用し、戦略的な航空ネットワークを構築。
 - (1) 羽田空港の当面の有効活用策
 - ・羽田 - 上海虹橋チャーター便の早期実現、深夜早朝時間帯における国際旅客チャーター便の促進
 - (2) 成田北伸・羽田再拡張後における首都圏空港の有効活用策
 - ・成田は国際線、羽田は国内線の基幹空港という基本的な考え方の下、国際線について羽田が成田を補完し、両空港を車の両輪として一体的に運用。
 - ・成田において増加する2万回、羽田の近距離国際線3万回の国際線の発着枠を戦略的に活用。ただし、発着枠は早々に満杯になる。
 - ・羽田については、国内線の発着枠を十分に確保することが必要であることから、国際線に回せる回数は、供用開始時に約3万回であり、近距離国際路線を就航。羽田からの国内線の最長距離を一つの目安として、羽田にふさわしい路線を今後の航空交渉によって確定。
2. 空港容量に制約がなく、地理的・経済的にもアジアに近い関西空港と中部空港をオープンな形でフル活用。
 - ・アジア各国との航空交渉を通じて、航空会社が路線や便数を柔軟に設定できる枠組みの構築に努め、アジアの各都市との間の路線の開設や便数の多頻度化を推進。
3. 地方空港において、オープンな形で、定期路線の開設・増便を推進するとともに、チャーター便を振興。
 - ・地方空港においても、国際化に熱心に取り組んでおり、相手国の要望に応じて、外国航空会社の受入れを促進。

・ 空港の24時間化について

我が国の国際競争力の強化を図るため、大都市圏拠点空港の24時間化を積極的に推進

首都圏

< 現状 >

成田空港 朝6時～夜23時の運用 (22時台については、10便以下とする等の騒音対策上の制限あり。)

羽田空港 24時間運用中 (ただし、2010年10月までの再拡張事業の工事期間中は深夜早朝時間帯に運用制限を実施)
・ 0:40～3:40の3時間は3本の滑走路の全面閉鎖、20:45～7:45はC滑走路の運用制限(北向き離陸のみ可)を行う予定。
・ 深夜早朝時間帯(23時～6時)においては、騒音問題等に配慮しつつ、需要に応じて国内定期便、国際旅客チャーター便を就航。

< 2010年以降の取組 >

2010年3月 成田空港の平行滑走路の2,500m化(20万回 22万回)
2010年10月 羽田空港の4本目の滑走路の供用(29.6万回 40.7万回)

昼間時間帯において、近距離国際線3万回を就航させるとともに、
深夜早朝時間帯において、騒音問題等に配慮しつつ、貨物便を含めた国際定期便を就航

発着回数の増加は、管制の安全確保等を図りつつ段階的に実施

2010年10月以降は、成田空港と羽田空港を一体的に運用
することにより、首都圏における24時間化を推進

関西圏

関西空港

24時間運用中(1本で運用)
(週3日の深夜メンテナンス時間を設定)

2007年8月 関西空港の2本目の滑走路供用
(我が国初の完全24時間運用を開始)
(深夜のメンテナンスを交互に実施)

積極的に
利用を促進

中部圏

中部空港

24時間運用中(1本で運用) (平成19年夏ダイヤより、週3日の深夜メンテナンス時間を設定)

空港・港湾の改革及び航空自由化について

(冬柴臨時議員提出資料)

(参考資料)

1. 関空、中部、地方空港とアジアとの間のオープンなネットワークの展開
2. 成田・羽田の一体的運用による首都圏の国際航空需要への対応
3. オープンスカイ政策について

1. 関西、中部、地方空港とアジアとの間のオープンなネットワークの展開

**関西国際空港において
週479便のアジア便が就航
就航都市数: 32都市**

新千歳空港
ソウル: 7便 香港: 4便
瀋陽: 2便 上海: 3便
台北: 9便
ユジノサハリンスク: 1便

**地方空港22空港において
週367便のアジア便が就航
就航都市数: 22都市**

福岡空港

ソウル: 32便 釜山: 9便 濟州: 5便
北京: 9便 大連: 8便 成都: 7便
上海: 28便 広州: 4便 瀋陽: 3便
青島: 4便 台北: 21便 香港: 7便
シンガポール: 7便 バンコク: 7便
クアラルンプール: 3便 マニラ: 4便
ホーチミン: 3便

函館空港

ユジノサハリンスク: 2便

秋田空港

ソウル: 3便

青森空港

ソウル: 3便

新潟空港

ソウル: 7便 上海: 2便
ハルビン: 4便
ウラジオストック: 2便
ハバロフスク: 2便

仙台空港

ソウル: 7便 北京: 6便
大連: 3便 上海: 3便
長春: 2便 台北: 4便

**中部国際空港
において週271便
のアジア便が就航
就航都市数: 21都市**

小松空港

ソウル: 4便 上海: 3便

福島空港

ソウル: 5便 上海: 2便

広島空港

ソウル: 7便 北京: 4便
大連: 7便 上海: 5便
台北: 7便 バンコク: 3便

美保空港

ソウル: 3便

富山空港

ソウル: 3便 上海: 3便
大連: 3便
ウラジオストック: 3便

新北九州空港

広州: 3便 上海: 3便

長崎空港

ソウル: 2便 上海: 2便

静岡空港(建設中)

高松空港

ソウル: 3便

岡山空港

ソウル: 7便 上海: 7便

大分空港

ソウル: 2便

松山空港

ソウル: 3便 上海: 2便

那覇空港

ソウル: 5便 上海: 2便
台北: 14便 マニラ: 2便

熊本空港

ソウル: 3便

宮崎空港

ソウル: 3便

鹿児島空港

ソウル: 3便 上海: 2便

注) 2006年4月1日現在の定期旅客便
関西、中部については2006年冬ダイヤベースの定期旅客便
なお、記載の数字は週当たりの往復便数であり、経由の場合は経由地も1便として計上

2 . 成田・羽田の一体的運用による首都圏の国際航空需要への対応

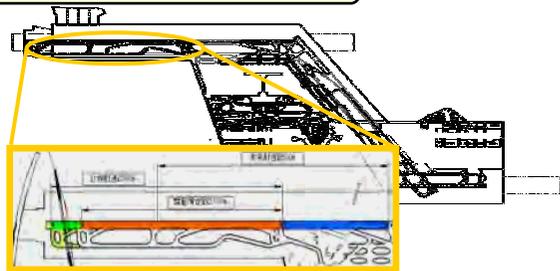
首都圏における旺盛な国際航空需要に対応し、我が国及び首都圏の国際競争力を維持・強化していくため、2010年10月以降、国際線の基幹空港である成田空港と、近距離国際線についてこれを補完する羽田空港とを一体的に運用

現 状

首都圏に対する旺盛な国際航空需要にもかかわらず、空港制約の問題から、特に近年急速に需要が拡大するアジア諸国とのネットワーク拡大の要請に応えることが困難

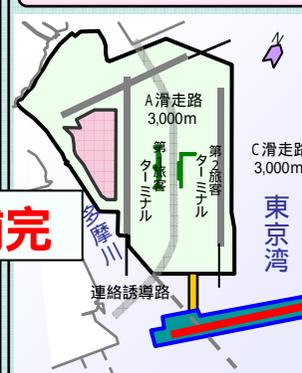
2010年10月以降

成田空港B滑走路の北伸



北伸による平行滑走路の2,500m化の推進により、発着回数が2万回増加(20万回 22万回)

羽田空港の再拡張事業



新滑走路の整備により、年間発着能力が29.6万回から40.7万回に増加

このうち、将来の国内航空需要への発着枠を確保した上で、年間約3万回の近距離国際線(羽田からの国内線の最長距離を一つの目安として、羽田にふさわしい路線を今後の航空交渉によって確定)を就航。深夜早朝時間帯において、国際定期便を就航。

補完

我が国及び首都圏の国際競争力を維持・強化していくため、2010年10月以降、

・首都圏において新たに提供される約5万回の国際線発着枠を一体的にとらえ、貴重な資源として、**戦略的に活用**

・「成田は国際線の、羽田は国内線の基幹空港である」との基本的考え方は維持しつつ、**首都圏における拠点空港として密接不可分な両空港を車の両輪として一体的に運用**

3 . 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。
- このため、首都圏については、成田空港の北伸、羽田空港の再拡張の整備を急いだ上で、増加する発着枠を戦略的に活用。空港容量に制約のない関西空港、中部空港及び地方空港については、航空会社が需要に応じて路線や便数を柔軟に設定できる枠組みの構築に努め、アジア各国とのオープンな航空ネットワークを構築していく。

法令における試験の免除に係る規定

航空法施行規則（昭和二十七年運輸省
令第五十六号）（抄）

（試験の免除）

第五十条 国土交通大臣は、国際民間航空条約の締約国たる外国の政府が授与した航空業務の技能に係る資格証書を有する者については、申請により、学科試験（別表第三に掲げる国内航空法規に係るものを除く。）及び実地試験の全部又は一部を行わないで技能証明、技能証明の限定の変更、航空英語能力証明又は計器飛行証明を行うことができる。

2 国土交通大臣は、国際民間航空条約の締約国たる外国の政府であつて、第四十六条の規定による試験と同等又はそれ以上の試験を行うと国土交通大臣が認めるものが授与した航空業務の技能に係る資格証書を有する者については、申請により、試験の全部を行わないで技能証明、技能証明の限定の変更、航空英語能力証明又は計器飛行証明を行うことができる。

我が国の航空従事者技能証明制度等の概要

我が国における航空従事者等に係る資格制度は、ICAO附属書第1(国際基準)に忠実に準拠して制度設計されている。

資格名	業務内容	資格要件等	根拠法令
【航空機乗組員】			
定期運送用操縦士	エアラインの運航する航空機の操縦を行う。	年齢、知識、技能、経験及び医学適性	航空法第26条、第29条、第31条及び別表
事業用操縦士	報酬を受けて無償の運航を行う航空機の操縦を行う。	年齢、知識、技能、経験及び医学適性	航空法第26条、第29条、第31条及び別表
自家用操縦士	報酬を受けずに無償の運航を行う航空機の操縦を行う。	年齢、知識、技能、経験及び医学適性	航空法第26条、第29条、第31条及び別表
一等航空士	航空機に乗り組んでその位置及び針路の測定並びに航法上の資料の算出を行う。	年齢、知識、技能、経験及び医学適性	航空法第26条、第29条、第31条及び別表
二等航空士	航空機に乗り組んで天測による以外の方法で航空機の位置及び針路の測定並びに航法上の資料の算出を行う。	年齢、知識、技能、経験及び医学適性	航空法第26条、第29条、第31条及び別表
航空機関士	航空機に乗り組んで発動機及び機体の取扱(操縦装置の操作以外)を行う。	年齢、知識、技能、経験及び医学適性	航空法第26条、第29条、第31条及び別表
航空通信士	航空機に乗り組んで無線設備の操作を行う。	年齢、知識、無線従事者免許(総務省所掌)及び医学適性	航空法第26条、第29条、第31条及び別表
【整備士】			
一等航空整備士	整備をした航空機について耐空性基準への適合を確認する。	年齢、知識、技能、経験	航空法第26条、第29条及び別表
二等航空整備士	整備をした航空機(整備に高度の知識及び能力を有するもの以外)について耐空性基準への適合を確認する。	年齢、知識、技能、経験	航空法第26条、第29条及び別表
一等航空運航整備士	保守・軽微な修理をした航空機について耐空性基準への適合を確認する。	年齢、知識、技能、経験	航空法第26条、第29条及び別表
二等航空運航整備士	保守・軽微な修理をした航空機(整備に高度の知識及び能力を有するもの以外)について耐空性基準への適合を確認する。	年齢、知識、技能、経験	航空法第26条、第29条及び別表
航空工場整備士	整備又は改造をした航空機について耐空性基準への適合を確認する。	年齢、知識、技能、経験	航空法第26条、第29条及び別表
【運航管理者】			
運航管理者	エアラインの運航する航空機の出発及び飛行計画の変更を承認する。	年齢、知識、技能、経験	航空法第77条及び第78条

上記資格要件のうち、知識及び技能については、学科試験及び実地試験によりそれぞれ確認している。

我が国における外国人航空従事者等の受け入れについて

外国ライセンスの受け入れに関するICAO附属書第1(国際基準)の規定

他の締約国が発行したライセンスを有効とする場合、同等のものとして受け入れるための適切な認可によりその有効性を確認しなければならない。(第1.2.2.1項)

我が国は...

外国人
航空従事者等

申請

試験の一部免除等の措置 (航空法規則第50条第1項)

相手国のライセンスで確認できる能力と重複する部分については、試験の一部免除等を行い、相手国のライセンスで確認できない能力については、試験等により航空輸送の安全を確保するために最低限必要な確認を行う。

試験合格

我が国の技能証明等
を発行(受け入れ)

具体的には...

- ・試験は日本語のほか、**英語でも実施**
- ・平成19年度は定期運送用操縦士の英語の試験の実施回数を年3回から**年6回に増加**

確認のため実施する試験

操縦士

我が国において技能証明等を取得する際に行われる我が国の航空法規(以下「航空法規」という。)の科目に係る学科試験及び一部の実地試験(実地試験については事業用操縦士及び定期運送用操縦士の場合に限り実施する。)

整備士

航空法規の科目に係る学科試験及び一部の実地試験

運航管理者

航空法規の科目に係る学科試験及び一部の実地試験

国際民間航空条約

国際民間航空条約（昭和二十八年十月
八日条約第二十一号）抄

第一条

（主権）

締約国は、各国がその領域上の空間において完全且つ排他的な主権を有することを承認する。

第七条

（国内営業）

各締約国は、他の締約国の航空機に対し、有償又は貸切で自国の領域内の他の地点に向けて運送される旅客、郵便物及び貨物をその領域内において積み込む許可を与えない権利を有する。各締約国は、他の国又は他の国の航空企業に対して排他的な基礎の上にそのような特権を特に与える取極をしないこと及び他の国からそのような排他的な特権を獲得しないことを約束する。