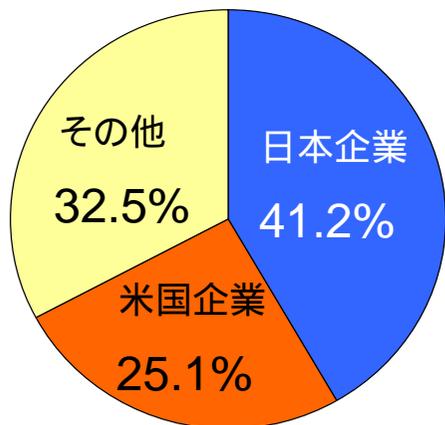
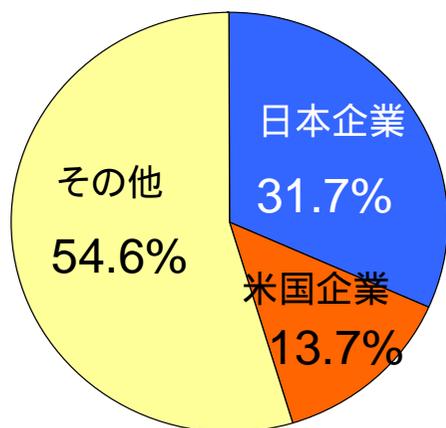


各国空港における国際航空便数シェアの比較

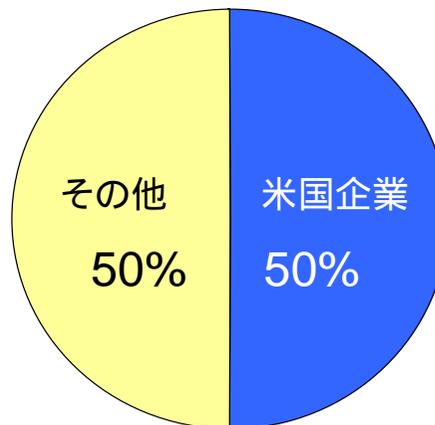
成 田



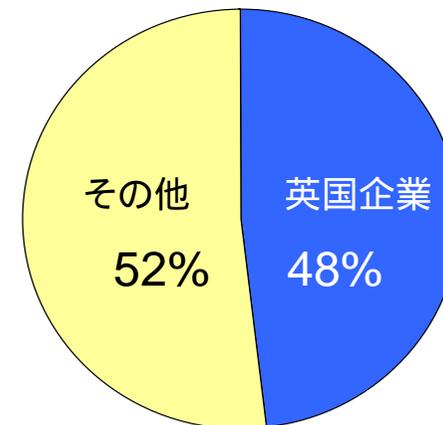
関 空



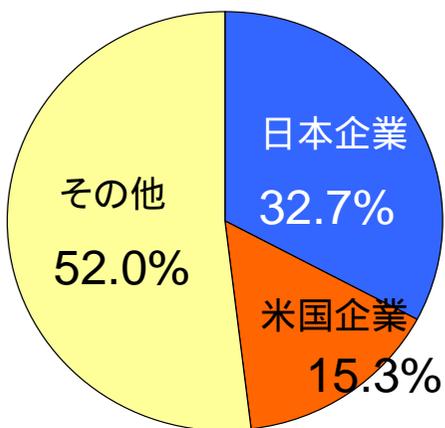
JFK



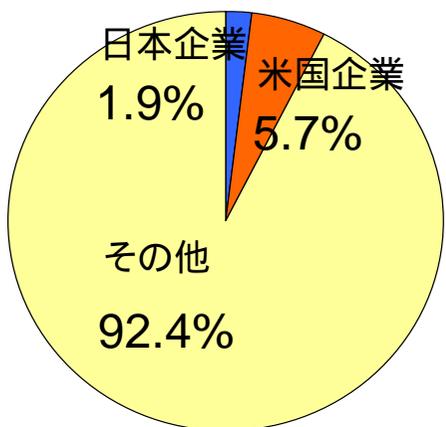
ヒースロー



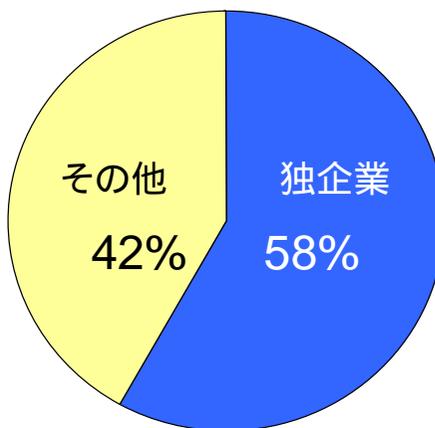
中 部



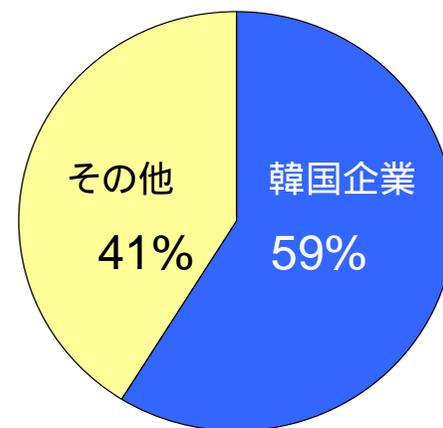
その他地方空港



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

岡山空港
 ソウル: 7便 上海: 7便

静岡空港(建設中)

高松空港
 ソウル: 3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

鹿児島空港
 ソウル: 3便 上海: 2便

宮崎空港
 ソウル: 3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