

# 戦略的オープンスカイ交渉の 推進について

国土交通省航空局航空ネットワーク部航空ネットワーク企画課航空交渉室

## 1. オープンスカイとは

国際航空の分野においては、伝統的に、国際定期便の乗入れについて、参入可能な航空会社の数や路線、便数等に係る制限を2国間で政府同士が細かく取り決めることが一般的であり、日本もまた、長らくその例外ではありませんでした。

しかしながら、近年、国際航空に係る上記のような制限を2国間で相互に撤廃する航空自由化（オープンスカイ）が世界の趨勢となりつつあります。わが国にとっても、人口減少、少子高齢化等に直面する中、今後も持続的に成長していくためには、成長著しいアジアの活力を取り込むことが喫緊の課題であり、中でもわが国のヒト・モノ・カネのハブ機能を強化する手段として、わが国を中心とする国際航空ネットワークを拡充・強化することが非常に重要となっています。このため、わが国においてもオープンスカイの推進が求められるようになりました。

## 2. オープンスカイの効果

オープンスカイの推進が、具体的にどのような効果をもたらすのかを見てみましょう。

路線・便数・企業数に係る制限が撤廃されることは、格安航空会社（Low Cost Carrier, LCC）を含めた外国エアラインのわが国への新規参入や増便を促します。これにより、わが国の国際航空ネットワークの充実が図られ、インバウンド観光客の増加等、海外からの活力を取り込むことにつながります。

また、外国エアラインの乗入れの増大は、着陸料収入の増加や空港内商業施設の活性化を通じて空港の経営改善に大きく貢献し、わが国の空港の国際競争力を大きく向上させることにつながります。

さらに、本邦航空会社を含めた航空会社相互の競争が促進され、サービス水準の向上、運賃の低下等、利用者利便の向上が図られるほか、わが国の航空会社の自己改革努力を促し、世界と伍するだけの国際競争力を持った強い航空会社を生み出すことにつながります。

## 3. 従来型の「オープンスカイ」

わが国は、2007年8月の韓国との合意を皮切りに、香港、マカオ、ベトナム、タイ、マレーシア、シンガポール、スリランカおよびカナダの計9カ国・地域との間でオープンスカイを実現してきました。しかしながら、これらの国・地域との

間では、首都圏空港（羽田・成田）の厳しい容量制約等により、首都圏空港が対象から除かれているほか、「第3・第4の自由」（相手国との2国間輸送）の自由化のみを対象とし、「第5の自由」（いわゆる以遠権）については対象としない等、必ずしも十分なものとはいえない合意内容となっていました。

#### 4. 「新成長戦略」～首都圏空港の機能強化と徹底的なオープンスカイの推進～

しかしながら、平成22年5月にとりまとめられた「国土交通省成長戦略」において、「徹底的なオープンスカイの推進」が航空分野の最重要施策の一つとされ、具体的には、これまで除かれていた首都圏空港をオープンスカイの対象に含めるとともに、関空・中部等のわが国拠点空港の貨物ハブ化の観点から、「第5の自由」も対象にしてい

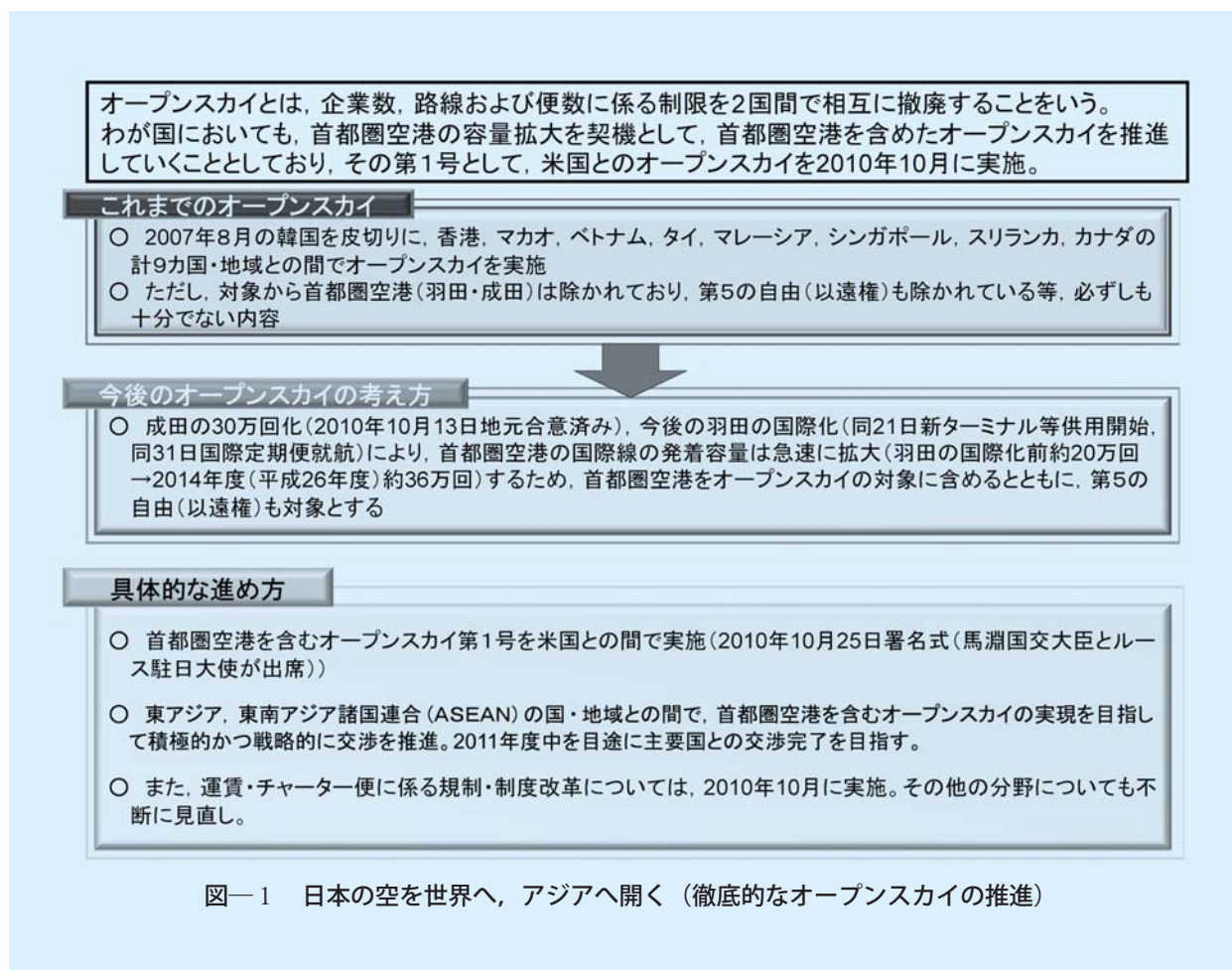
く等の方針が打ち出されました。

その後同年6月に閣議決定された政府の「新成長戦略」にも、「国を開く」施策の一環として、「首都圏空港を含めた徹底的なオープンスカイの推進」が盛り込まれました。

また、名実ともにオープンスカイを実現するためには、わが国最大のボトルネックであった首都圏空港の容量拡大・国際航空機能の拡充を一体的に進めていくことが不可欠となりますが、これについても上記「新成長戦略」に、「羽田の24時間国際拠点空港化等首都圏空港の強化」が盛り込まれました。

こうしてわが国は、国際競争力強化に重要な役割を果たすオープンスカイと、その前提となる首都圏空港の機能強化を、車の両輪として強力に押し進めていくこととなり、このことは、わが国の航空政策にとっての一大転換点となりました。

その後、平成22年10月13日に、成田空港の発着



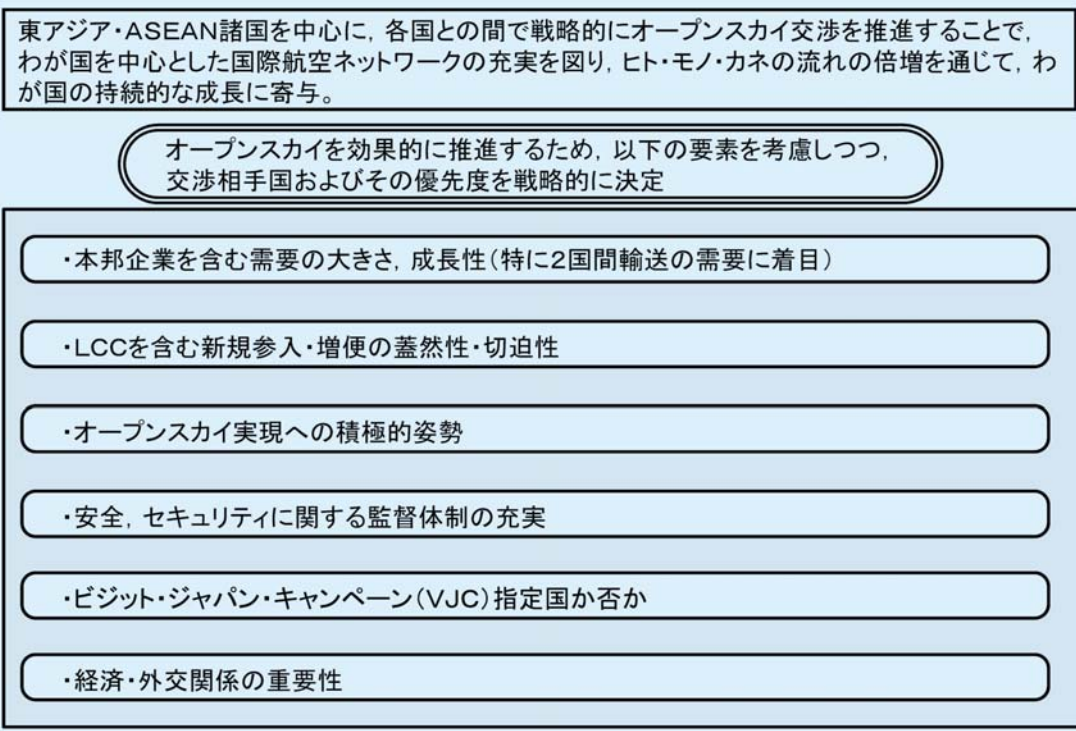
回数30万回化について地元合意が得られ、また羽田空港においては10月21日にD滑走路および新国際線ターミナルの供用が開始され、31日には32年ぶりに本格的に国際定期便が就航しました。これらにより、今後、首都圏空港の国際線発着容量は、羽田空港の再拡張前の年間約20万回から、2014年には年間約36万回へと急速に拡大することが見込まれるようになりました。

これを受けて、総理からも、首都圏空港の今後の容量拡大スケジュール等を踏まえ、東アジアやASEANの国・地域を最優先にして、首都圏空港を含めたオープンスカイを積極的かつ戦略的に推進していくよう指示がありました。そして、10月25日には首都圏空港を含むオープンスカイ第1号を米国との間で実施するに至りました（図一1）。

## 5. 戦略的オープンスカイ交渉の推進～具体的な進め方～

米国とのオープンスカイ実現後、「新成長戦略」に基づいた新ラウンドの交渉に当たって、平成22年12月、当時の馬淵国土交通大臣から、戦略的オープンスカイ交渉の基本方針が打ち出されました。

- ① 平成22年10月の成田空港の発着容量の拡大に関する地元合意および羽田空港の国際化を踏まえ、首都圏空港を含めたオープンスカイの実現に向けた各国との交渉を開始
- ② 具体の交渉相手国・地域および優先度については、
  - 1) 需要の大きさ
  - 2) LCCを含む新規参入・増便の蓋然性・切迫性



図一2 戦略的オープンスカイ交渉の推進

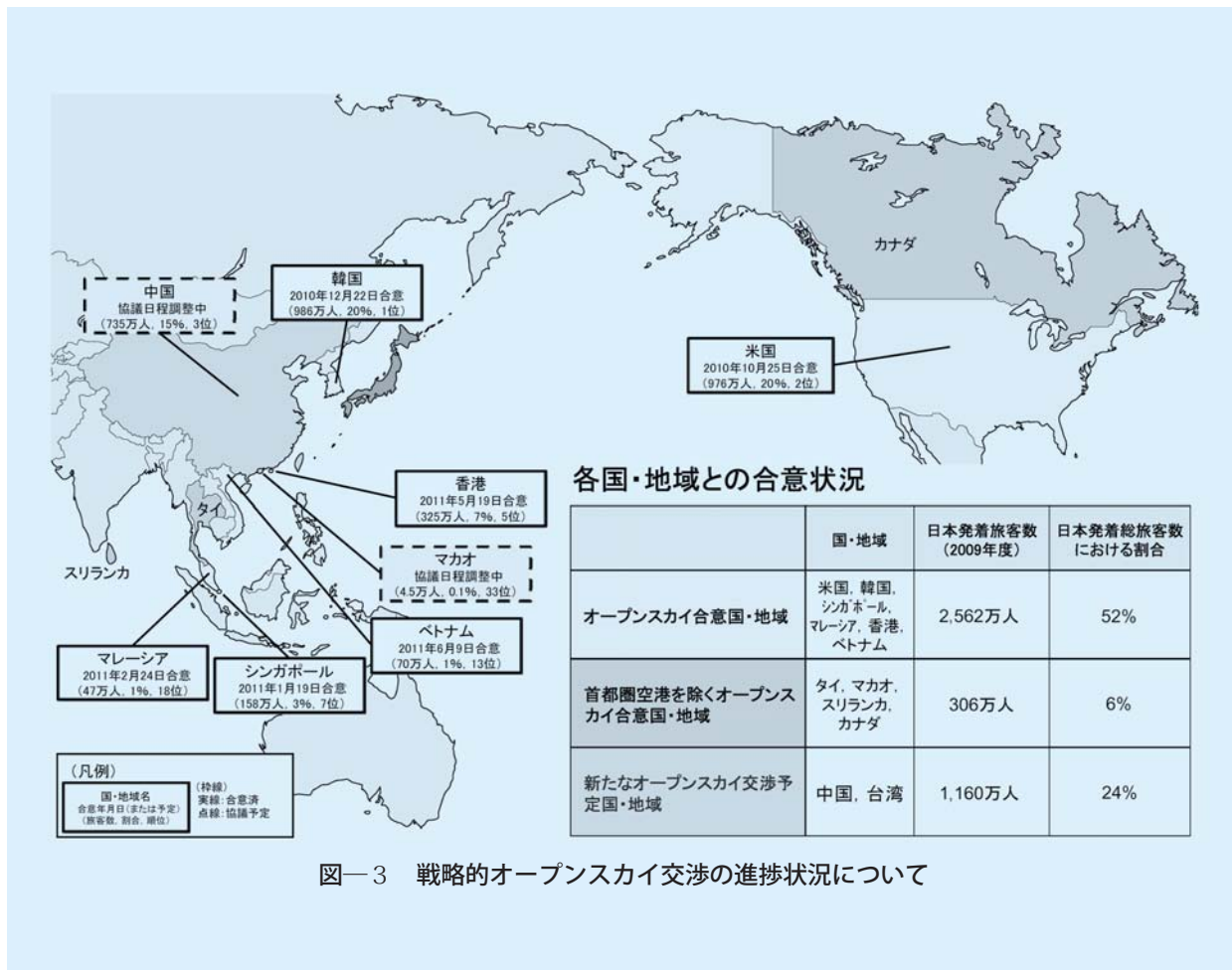


図-3 戦略的オープンスカイ交渉の進捗状況について

- 3) オープンスカイ実現への積極的姿勢
  - 4) 安全・セキュリティに関する監督体制の充実
- といった要素を考慮して戦略的に決定

③ 東アジア・ASEANの主要国との間では、平成23年度中の合意を目指す（図-2）

これを受け、わが国は各国・地域との間で交渉をスタートさせ、平成23年6月10日現在、以下の国・地域との間で、首都圏空港を含めたオープンスカイに合意しています。

- 2010年10月 米国
- 12月 韓国
- 2011年1月 シンガポール
- 2月 マレーシア
- 5月 香港
- 6月 ベトナム

わが国を発着する国際航空旅客数に占める割合

で見ると、これまでに首都圏空港を含めたオープンスカイが実現している上記6カ国で50%強、首都圏空港を含めないオープンスカイが実現している国までを含めると約60%をカバーするに至っています（図-3）。

## 6. 今後のオープンスカイ交渉

平成23年3月11日に発生した東日本大震災は、わが国の航空需要にも大きな打撃を与えました。オープンスカイ交渉についても、一時これを見合わせざるを得ない状況が続いていましたが、5月の香港との交渉を皮切りに、東アジア・ASEANに重点を置いたオープンスカイ交渉を再開しており、当初の予定どおり、主要国との間では平成23年度中の合意を目指して交渉を推進していくこととしています。