

アジア・ゲートウェイ構想について

平成19年3月27日

内閣総理大臣補佐官 根本 匠

アジア・ゲートウェイ構想の「最重要課題10」(ポイント)

5月の最終とりまとめに向けて、下記10項目について重点的に検討。

アジアとの交流のための「インフラ機能」の強化

1. 「アジア・オープンスカイ」に向けた航空政策の転換

～ アジア航空市場の自由化の推進(アジア・オープンスカイ)、羽田の更なる国際化、大都市圏国際空港の24時間化

2. 「貿易手続改革プログラム」の策定

～ 国際物流機能の強化に向けた通関制度等の改革

アジアや世界の人々を惹きつける「文化力」「知的創造力」の強化

3. アジア高度人材ネットワークのハブを目指した留学生政策の再構築

～ 新たな国家戦略策定に向けた関係者の力の結集

4. 世界に開かれた大学づくり

～ 大学国際化に向けた競争的な資金配分と評価の充実

5. 「日本文化産業戦略」の策定

～ 「戦略性」を重視した文化産業政策の体系化

6. 日本の魅力の海外発信

～ 総理表彰・顕彰制度の創設と「ジャパン・クリエイティブ・センター」(仮称)の設立

アジアの資金循環の中核となる「金融力」の強化

7. アジアの利用者にとって最も魅力的な金融資本市場の構築

～ アジアの金融ネットワークの一体化の推進

アジアと交流しアジアの活力を取り込む「地域力」の強化

8. グローバル化の中で成長する農業への変革

～ 企業家精神を核にした農業の活性化

9. アジア・ゲートウェイ構造改革特区(仮称)の創設

～ 特区制度を活用した地域のアジア交流の促進

アジアの地域協力を推進する「リーダーシップ」の強化

10. アジア共通課題に関する研究・協力の中核機能の強化

～ 環境・エネルギー等に関する国際フォーラム開催や研究ネットワーク等の構築

〔目指す国家像〕

アジアのどこからでも／どこにでも、スムーズにアクセスできる国

アジアと世界、世界とアジアのヒトやモノの流れの結節点になる国

アジアの人々が「行きたい、学びたい、働きたい」と思う国

世界の人々が「日本に行けばアジアが分かる」と思う国

アジアの人々が「日本に行けば世界に挑戦できる」と思う国

アジアや世界の資金(カネ)と情報が集まる国

多様性に富んだ地域が自ら「魅力」を発信しアジアと交流する国

アジアから信頼され、尊敬される、リーダーシップのある国

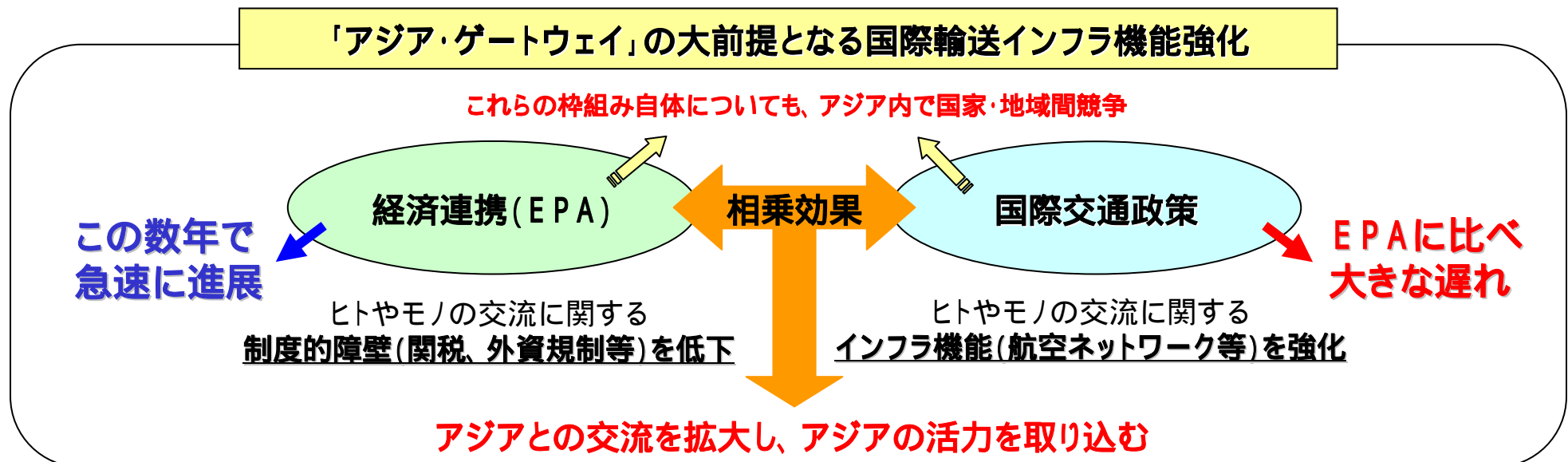
「アジア大交流時代」に向けた国際輸送インフラの機能強化の必要性

- アジアに拡がり深化する我が国企業の国際事業ネットワーク:
アジア域内の人流・物流の迅速化・効率化が、日本経済の生命線に
- アジア大交流時代の到来:
アジアとの交流拡大によって、地方も含め、人口減少下でも成長のチャンス拡大



- 日本はこれまで、経済連携協定(EPA)を柱に貿易・投資の自由化を推進。アジア域内の「国境の垣根」は大きく低下の方向へ。
- しかしながら、ヒトやモノが物理的に「国境の垣根」を超えるためには、航空や海運の国際輸送インフラが必須(陸路では海外にアクセスできない日本は尚更)。

脆弱な日本の国際輸送インフラ機能を強化し、EPAとの相乗効果を最大限に引き出すことが急務。



「アジア・オープンスカイ」に向けた航空政策の転換

1. 世界で進む国際航空市場の自由化(オープンスカイ)

- 「オープンスカイ協定」の考え方の基本は、「政府による需給調整から自由化へ」。もはや「アメリカ固有の政策」ではなく、世界中に拡大。
- 欧米で進む国際航空市場の自由化
 - ・米は77カ国・地域とオープンスカイ協定締結、EUは域内の完全自由化実現(97年)
 - ・本年2月には、米・EU間でオープンスカイ協定に暫定合意(EUは3月に承認)、来年3月末から発効予定。

世界の6割を占める大西洋航空市場の自由化 (更なる拡大を模索)
- アジア域内でも進む国際航空市場の自由化
 - ・ASEAN域内(2010年市場統合予定)、ASEAN・インド(交渉開始)、韓国・中国(一部で大幅増便等を実施) など
- 自由化が先行した地域を中心に、既に航空会社間での連携が進展。航空会社の競争力強化、メガキャリアへの再編、航空ネットワークの充実等が加速。

(参考)「従来型の二国間協定」: 路線や輸送量(便数)を原則全て二国間で合意。輸送量は原則均等(1:1)。

「オープンスカイ協定」: 路線や輸送量制限の撤廃を二国間で合意。輸送量の事前配分なし。

EUは、オープンスカイを更に深化させ、域内航空市場を多国間で完全自由化。地域全体で交流拠点としての競争力を高める戦略。



- 日本が従来型の硬直的な二国間協定を基軸とする航空政策に固執する結果、日本を抜きにアジアの国際航空市場の自由化、ネットワーク強化が進めば、アジアのゲートウェイとして豊富で多様な航空ネットワークを確保していくことが困難になる可能性。
- まずは、アジア域内の航空市場自由化を主導的・計画的に進める方向(「アジア・オープンスカイ」)へ、これまでの航空政策を転換し、「官による需給コントロール(航空交渉による配分)」から「民による自由競争(自由化による便数拡大)」へと舵をきり、「日本を開ける交渉」から、「アジアと繋がる自由化」へ。

「アジア・オープンスカイ」に向けた航空政策の転換

2. 「アジア・オープンスカイ」により期待される効果

(1) 余力のある空港(関空・中部や地方空港)で、アジアとの新規国際便就航

市場メカニズムを機能させ、国内外の航空会社、空港、自治体の創意工夫を促進。現在の空容量も有効活用される可能性。

(2) 低価格航空会社(Low Cost Carrier: LCC)の新規参入などによる運賃の低下、サービスの多様化

利用空港や時間帯が少し不便でも運賃が格安な国際便が増加し、団塊の世代や若者の海外交流の機会拡大の可能性。
地方空港の活用促進の効果も期待。

(3) (上記の結果)観光拡大等を通じた地域経済の活性化

(4) 自由化による航空会社の競争力強化

(5) 国際航空貨物ネットワークの充実等による産業競争力の強化



日本全国が世界に開かれたゲートウェイに。ヒト、モノ、カネ、文化、情報の交流拠点としての競争力向上。

3. 「アジア・オープンスカイ」に向けた国民的議論の必要性

- 航空政策は、国民生活の向上、産業の競争力強化、地域経済の活性化など、国民経済に幅広く関わる重要政策。航空は、日本経済全体の基礎的なインフラであるという認識が必要。そのあり方については、限られた供給者・政策当局間ではなく、利用者の視点を重視し、国全体の競争力強化の観点から議論すべき。
- 「アジア・オープンスカイ」の実現の方法論は多様。国民経済上の利益に合致するよう、戦略的に進めていく必要あり。公開情報が乏しく、殆ど議論もなされていない現状を早急に改め、情報公開を進め、地方、産業界、海外など多様な声を良く聞き、利用者の視点に立って、国民的議論をしっかりと行っていくことが重要。

空港・港湾の改革について

1. 大都市圏国際空港の24時間化について

- 大都市圏国際空港は、国内航空ネットワークを海外に繋げる重要な結節点。**低調な深夜早朝利用を促進し**(24時間化)、最大限有効活用。大都市圏空港を経由した**地方空港の国際化、国際航空貨物便の充実(関空では積極的取組み)、比較的不便な時間帯を活用した低価格航空会社(LCC)の就航促進等を期待。**
- **首都圏については、羽田空港が、唯一深夜早朝利用可能。**しかし、原則国内線に制限され、持てる力を十分発揮できず。**就航範囲や路線展開の見直し等により、羽田・成田の役割分担を明確にし、**羽田空港の国際化を加速させ、**首都圏空港の早期24時間化**を実現すべき。

2. 港湾の機能強化について

- **利用者たる産業の国際競争力を強化するため、制度や手続等のソフト、特に通関や港湾手続等を改革。**

< 主な課題 >

通関・港湾手続のIT化： いわゆる「次世代シングル・ウィンドウ」の継続的な業務プロセス改善
セキュリティと物流効率化の両立： アジアのトップランナーを目指し、国際的に通用する制度を構築
港湾手続の統一化・簡素化： 特にスーパー中枢港湾の一体的運用を推進

➡ 官民合同の検討会を開催中 **「貿易手続改革プログラム」を策定し、今後の改革工程を明確化**

- **日本経済全体にとって特に重要なスーパー中枢港湾等については、国としても支援すべき。**例えば：

税関の臨時開庁制度や夜間割増料金など、港湾の24時間化にマイナスとなる国の制度は、見直しを徹底。構造改革特区制度の積極的活用も検討(「アジア・ゲートウェイ構造改革特区」)。

複数港湾の手続、システム、運用等の一体化を進める自治体の広域連携や、港湾の24時間化を積極的に推進する自治体に対し、ソフト面も含め、財政的な支援を検討。