

空港・港湾の真の 24 時間稼働の実現を

平成 19 年 3 月 27 日

伊 藤 隆 敏

丹羽 宇 一 郎

御手洗富士夫

八 代 尚 宏

空港と港湾は成長のための重要インフラであり、アジアにおいて首都空港は 24 時間稼働が常識となっている。主要空港の 24 時間化は、空港そのものの利便性を高めるのみならず、空港都市における国際会議開催など、世界的な交流拠点としての都市の価値を高めることにもなる。

しかしながら、わが国の空港と港湾は形式的な 24 時間稼働の可能性に止まっており、国際競争力を失いつつある。真の 24 時間稼働を実現するための改革を緊急に実行しなければならない。

1. 羽田空港の 24 時間化・国際化

- 羽田空港の 24 時間活用は、日本を世界規模のネットワーク拠点にし、国民の利便性を高めるために不可欠である。
- 現在でも 24 時間運航は可能だが、深夜・早朝時間帯の活用が限定的である（不定期チャーター便のみ）。
- 第 4 滑走路完成（2010 年）後は、昼間について国際線の利用が可能になるが、石垣島までの距離圏内に制限するルール（ペリメーター・ルール）が適用される見込みである。

提言 1 : 2007 年度から順次、深夜・早朝の時間帯等を活用して国際線の定期的な便を就航させるべきである。具体的な路線は、基本的に内外の航空会社の自由に任せるべきであるが、①近距離のアジア主要都市（例えば、「北京日帰り便」、「香港日帰り便」）が日帰り圏となるような便が開設され、②利便性の高い欧州線や中距離のアジア線（例えば、インド）が早期に開設されることが期待される。

提言 2 : 2010 年の羽田・成田両空港の滑走路拡張による発着枠増加に向けて、国土交通省は下記を含む航空自由化四力年計画（2007～2010 年度）を年内に策定すべきである。

- ①北京のオリンピック開催に合わせて羽田・北京間のシャトル便を開設する。
- ②羽田の国内線・（新）国際線ターミナル間に無料シャトル電車を運行し、乗り継ぎの利便性を高める。
- ③ペリメーター・ルールを弾力化し、羽田空港におけるあらゆる国際線の可能性を検討する。少なくともアジア主要都市に就航できるようにする。

2. 港湾改革の加速

実行 1 : スーパー中枢港湾（京浜・名古屋・四日市・阪神）について、「グローバル戦略」における 2010 年度目標（港湾コスト 3 割減、入港から引取りまで 3 日を 1 日に短縮：注）への工程表を国土交通省は早急に策定し、進捗管理すべきである。

実行 2 : すべての輸出入手続きを 1 回 1 ヲ所の入力・送信だけで完了させる「府省共通ポータル」を予定通り 2008 年 10 月に稼働させる。その際、港湾管理者である地方自治体への届出書式も標準化・統合化させる必要がある。

注：コンテナ取扱料金は、シンガポール、釜山はともに東京港の 6 割。また、入港から引取りまで、日本 2.7 日のところ、シンガポール 24 時間以内、韓国 2 日以内である。