

航空開放の実現を

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

航空開放協定（いわゆるオープンスカイ（次頁注））は、国際線発着都市・便数・航空会社等を協定で決定する従来方式と異なり、航空会社が政府間交渉なしに、届出だけで柔軟にニーズに対応したフライトを提供できるようにするものである。

近年、世界の潮流はこの方式に向かっており、欧米でもアジアでも、こうした協定が次々に締結されている（別添）。近々、米EU間でいわゆるオープンスカイ協定の調印が行われる見通しである。

わが国だけが従来の数量計画型協定に固執すると、航空ネットワークから疎外され、利用者、ひいては日本経済全体の不利益となろう。利便性向上や航空分野の生産性向上のために、一刻も早く航空開放協定を実現すべきである。

1. アジアとの航空開放

- 経済連携協定（EPA）交渉と平行して航空開放協定交渉を進めるべきである。
- アジア全域の面的航空開放に向け、わが国がイニシアティブを発揮すべきである。
- 国際線に加えて国内線への実質的な相互参入を認めるなど自由化の面的広がりを目指すべきである。

2. 米国、E U、中国との航空開放

- 米国は多くの国・地域とオープンスカイ協定を進め、E Uは単一航空市場を形成している。米E Uのオープンスカイ協定に大幅に遅れることなく、わが国も米国、E Uとの間でイコール・フットィングを確保しつつ、利用者の便益を最大限実現する航空開放協定交渉を開始すべきである。
- 中国との間で、混雑空港は除外して航空開放協定交渉を推進すべきである。

3. 地方から航空開放

- 首都圏以外の空港は発着枠に余裕があるため、希望する地域・空港から航空開放協定を導入し、観光振興等に役立てるべきである（北海道オープンスカイ、九州オープンスカイ等）。（参考）
- 混雑問題のある首都圏の空港においては、国際便発着枠が増加する2010年秋を目途に航空開放協定を実現すべきである。

参考：中国は山東省の地域限定で航空自由化を実施している（2006年に締結した中韓航空協定）。また、E U、韓国、台湾が日本とのいわゆるオープンスカイを希望している。

（注）

米国型オープンスカイは次の特徴を持つ。①国内市場を外国に開放しない、②航空会社について外資保有を規制する（25%以下）。

我々が提言する航空開放協定は、航空会社の自主性に任せることを基本とし、質の高い自由化を目指している。

(別添)

表13: アジア太平洋におけるオープンスカイの広がり

オープンスカイ協定の締結国	
1996年	オーストラリアーNZ
1997年	シンガポールーNZ シンガポールー米国 ブルネイー米国 台湾ー米国 NZー米国 マレーシアー米国
1998年	マレーシアーNZ 韓国ー米国
2000年	APEC内多国間オープンスカイ(米国、ブルネイ、チリ、NZ、シンガポール)
2001年	マレーシアータイ
2003年	中国ータイ シンガポールーオーストラリア CLVM間多国間オープンスカイ(カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム)
2004年	香港ータイ
2005年	インドー米国 シンガポールーバーレーン

2006 年 6 月 韓国ー中国（山東省限定で航空自由化）
 2007 年 4 月 末 EUー米国
 2010年 ASEAN オープンスカイ実現目標
 (2003 年に工程表作成)

(出典)

国土交通政策研究第74号

「東アジアの航空市場とローコストキャリアの将来像」

(平成18年10月、国土交通省国土交通政策研究所)