

# 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)

- I. 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
- II. 空港の24時間化について
- III. 港湾行政における手続きの統一・簡素化の促進
- IV. 港湾の24時間化について

平成19年3月27日



国土交通省

# I. 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。

## Ⅱ. 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)

### Ⅲ. 港湾行政における手続きの統一・簡素化の促進

○次世代シングルウィンドウ実現に向けた取組みと、港湾管理者手続きの統一化の推進による機能追加。

#### 様式の統一化・申請窓口の一本化

##### ■入出港に必須の手続

(入出港届・係留施設使用許可申請)

様式の統一化、港湾EDI化  
(電子申請)対応済

##### ■関連手続システム全体の申請窓口の統一

港湾管理者、税関、入管等の手続システムについて平成20年10月までに申請窓口統一

次世代シングル  
ウィンドウ化

#### 次世代シングルウィンドウの高度化の推進

##### 統一モデル様式の策定

■船舶の入出港及び荷役の手続に係る国による統一モデル様式の策定(平成19年度)

##### 港湾管理者への要請

- 統一モデル様式の採択(港湾管理者の条例の制定等)
- 使用頻度の低い手続の整理統合
- 次世代シングルウィンドウへの追加

次世代シングルウィンドウの  
機能追加

港湾管理者毎に異なる  
手続を統一しシステムへ統合

### Ⅳ. 港湾の24時間化について

○港湾荷役の24時間化は既に実現。港湾の24時間運営を支援する取組みを進めると共に、24時間稼働する臨海部物流拠点の形成等更なるサービス改善を推進していく。

- 平成13年労使合意により、364日24時間船舶からの貨物の積み卸し・貨物の積み込み実現。税関、検疫もこれに合わせた対応をしている。
- 更に、スーパー中枢港湾等の主要コンテナターミナルにおいて、利用者ニーズ等への、より適切な対応に向け関係者との調整を推進していく。
- ターミナル機能と後背地の物流機能強化を一体として推進していく。
- 港湾コストの約3割低減、リードタイムの1日程度への短縮を目指し、スーパー中枢港湾政策を実施中。

