

平成 21 年 5 月 15 日

第 1 回懇談会（平成 21 年 4 月 10 日）における委員ご指摘事項の整理

首都圏の国際航空機能充実の意義

我が国最大の空の玄関の充実により、観光を通じた内需の拡大を図る。
日本からの海外渡航者による我が国の情報発信の充実を図る。
首都圏を介して、ローカルとグローバルのコネクションを強化する（地方の国際化への貢献に加え、海外からの観光客の多くは、首都圏と地方の両方を目的とすることにも留意）。
1 億人以上の航空利用客がある世界の 3 大都市（ロンドン、ニューヨーク、東京）の中で、第 2 位に浮上するチャンス。
経済効果の計測については、評価の対象とする事項を明確にする必要あり。

乗継機能について

羽田の国際化に伴い、成田空港のハブ空港としての位置づけについて改めて整理することが必要。
成田空港は、世界のハブ空港となるだけでなく、我が国の地方空港にとってのハブ空港になることが必要。その際、地方空港から成田空港へのアクセスの利便性を向上させることが必要。
乗継機能の向上のためには、利便性とともにより価格が重要。地方空港と成田空港を結ぶ路線の充実の努力が必要。
空港間の乗継は負担感が大きく、空港内の乗継を主に考えるべき。

首都圏における国際航空機能の 24 時間化について

深夜早朝時間帯の出発・到着客のためのタイムシェアスタイルのホテルが必要。
空港における滞留時間を有効に過ごすための施設・サービスの充実が必要。
アクセスについては、手段の多様化（例：乗合ハイヤー）、方面別の対策（例：東京西部からのバス便のネットワークの充実）、スピードだけでなく快適性の向上（例：切符の購入や乗換に当たってのストレスの軽減）が必要。
欧州と羽田空港を結ぶ深夜のプログラムチャーター便を検討すべき。

その他

首都圏空港の容量拡大に当たって、内外の航空企業の平等取扱いには留意することが必要。
将来的な課題として、成田と羽田の経営主体のあり方についても検討を行うべき。