

資料7

首都圏空港のあり方 について

平成20年9月4日

神奈川県

はじめに ～首都圏空港(成田空港・羽田空港)と神奈川～

首都圏空港(成田空港・羽田空港)は、神奈川を含む首都圏と国内外の各地との結節点

- ▶ 首都圏空港の機能強化は、経済交流を活発化し、我が国の国際競争力を強化

羽田空港の再拡張・国際化は、利用者の利便性向上や地域経済の活性化に大きく寄与

- ▶ 東京都、神奈川県、横浜市、川崎市は、羽田空港の新設滑走路等の整備事業に対し、総額1,300億円の無利子貸付による資金協力を実施
- ▶ インベスト神奈川(神奈川県産業集積促進方策)を活用して立地した研究開発型企业等と海外企業とのビジネス展開による県内経済の活性化
- ▶ 神奈川県では、羽田空港の再拡張・国際化を見据えた取組を推進
・観光振興では、静岡県・山梨県と連携した「富士箱根伊豆国際観光テーマ地区」での取組 など

神奈川県が考える首都圏空港の課題

国際競争力を支える首都圏空港の国際航空機能のさらなる強化

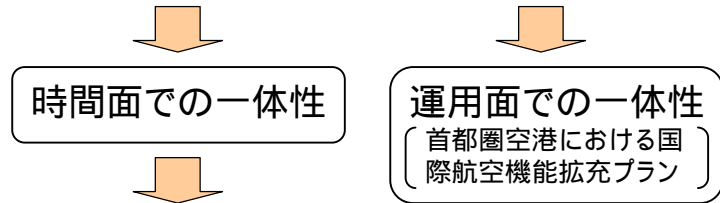
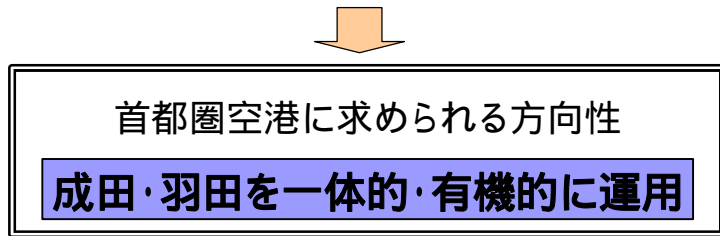
- ▶ 成田・羽田の一体性を高めるアクセス改善
- ▶ 羽田空港の国際化の一層の推進

首都圏の国際航空機能の強化により増加する人、モノ、情報の流れへの対応

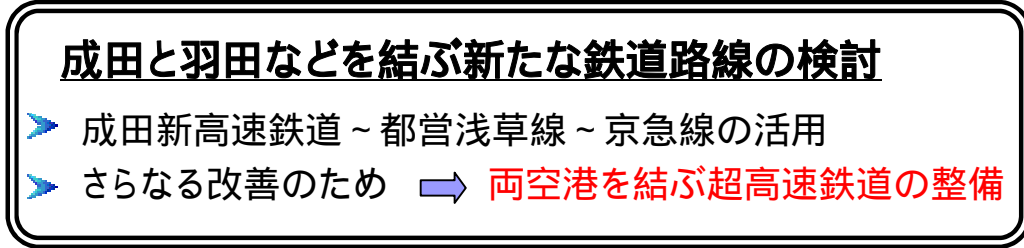
- ▶ 空港機能を補完する新たな交流拠点の形成 「神奈川口構想」の推進

首都圏空港の機能強化(1) ~ 成田・羽田の一体性を高めるアクセス改善 ~

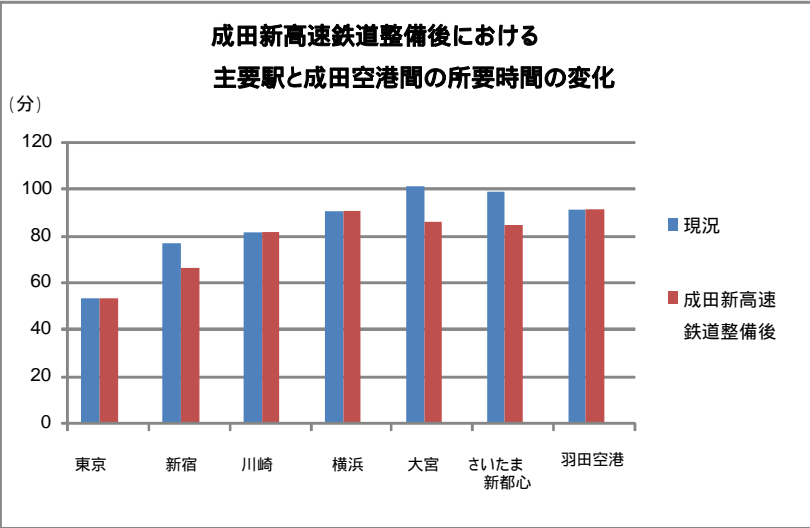
首都圏における空港機能の強化・充実は、中長期的な課題ではなく、**最優先で対策を講ずべき国政上の最重要課題**



- ▶ 成田新高速鉄道が整備された場合、都心～成田空港間の所要時間は改善するが、**羽田空港や横浜方面からの所要時間はそれほど改善せず**
- ▶ 首都圏は複数の大都市から形成されており、都心からだけでなく、周辺都市からの空港アクセスの改善も重要



(国土交通省ホームページをもとに作成)



(乗車時間はJR時刻表及び駅すばあとによる。乗換時間は一律10分を計上)

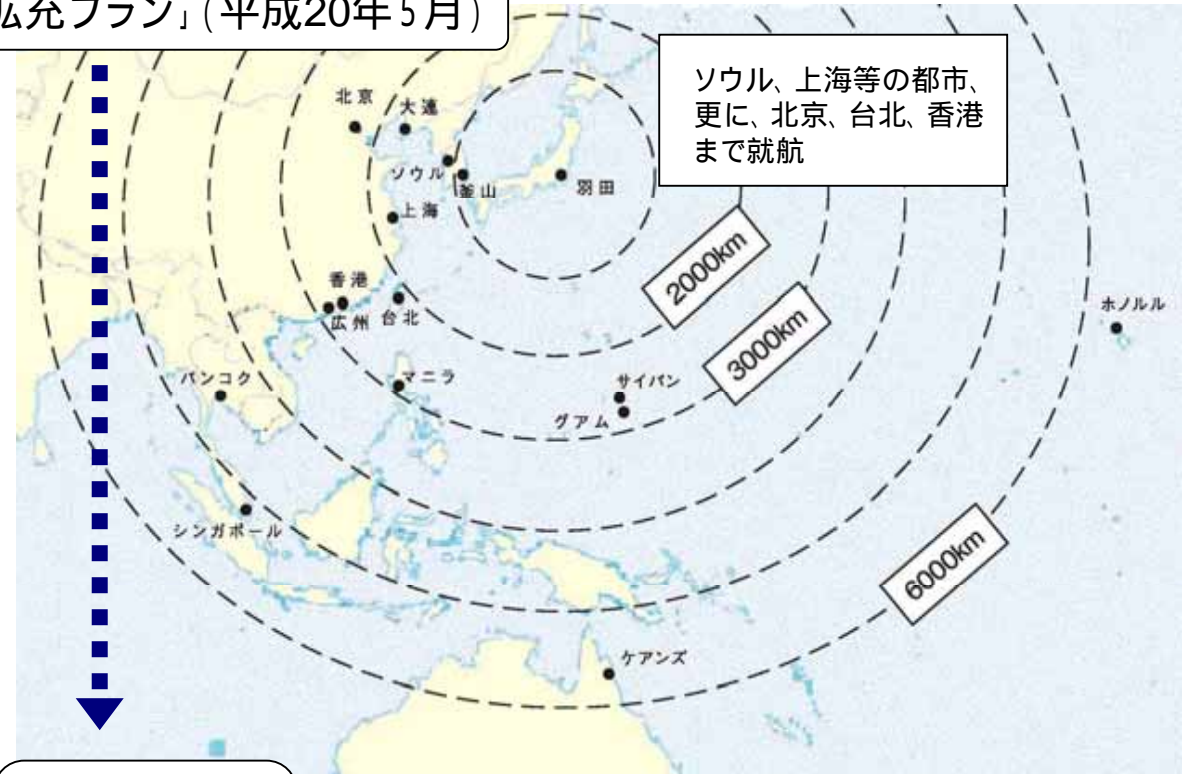
首都圏空港の機能強化(2) ~羽田空港の国際化の一層の推進~

「首都圏空港における国際航空機能拡充プラン」(平成20年5月)

今後の課題

利用者のさらなる利便性向上
成田空港の容量不足をカバー

- ▶ 供用開始の時点で、約3万回とされている昼間時間帯の国際線について、整備新幹線の状況等を踏まえながら、**なお一層の充実が必要**
- ▶ 特に就航先としては、**ASEAN諸国を含むアジア・太平洋地域の主要都市をカバー**することを視野に入れ検討
- ▶ 深夜早朝時間帯の活用にあたっては、移動手段確保のため、**空港と各都市を結ぶ公共交通機関の導入**や、空港近接地域に宿泊施設を含めた**交流拠点を形成**
国の主体的な取組が必要



10年後の課題

首都圏の空港容量が再び満杯になると予想
国においてあらゆる角度から可能な限りの空港容量拡大施策を検討

具体的施策の検討にあたっては、**関係自治体等との十分な調整が必要**

空港機能を補完する新たな交流拠点の形成(1) ～ 神奈川口構想～

首都圏の国際航空機能の強化⁽¹⁾により増加する人・モノ・情報の流れを受け止めるためには、空港周辺の交通基盤を整備するとともに、新たな交流拠点の形成が必要⁽²⁾ 神奈川県、横浜市、川崎市では、「**神奈川口構想**」を推進

- (1) 国際線ターミナル地区のPFI事業の実施にあたっての前提条件(平成17年7月)では、年間旅客数約700万人、年間貨物量約50万トンとされており、「首都圏空港における国際航空機能拡充プラン」の実現により、旅客数、貨物量共に、さらに増加していくと予想される。
- (2) 対岸の大田区では、羽田空港跡地利用を検討しており、神奈川口構想との連携が図られるよう調整していく。

対象エリア

多摩川をはさみ、羽田空港の対岸に位置する「塩浜周辺地区」です。下図赤斜線部分

「都市再生緊急整備地域」に指定された「川崎殿町・大師河原地域」を含む

▶ 神奈川口構想とは、羽田空港の再拡張・国際化に伴う効果を、京浜臨海部をはじめ県経済の活性化に結びつけるため、**多摩川を渡る連絡道路等を整備**するとともに、空港の対岸地域に再拡張・国際化に対応した**新たな交流拠点を形成**しようとするもの



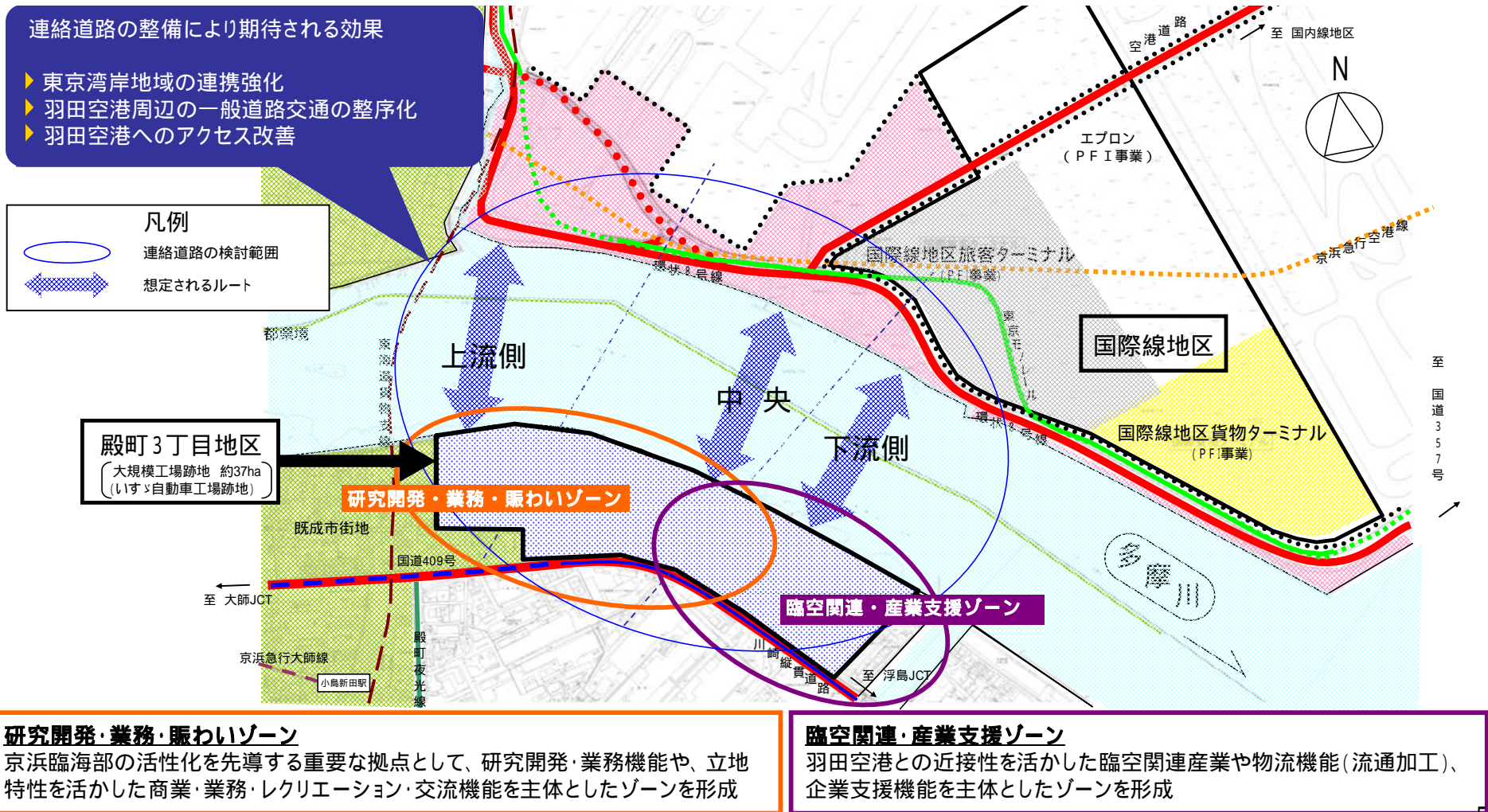
< 経緯 >

- 平成14年10月 「川崎殿町・大師河原地域」が都市再生緊急整備地域に指定
- 平成15年10月 第2回京浜臨海部再生会議において、「神奈川口を核としたまちづくり」と「羽田空港への交通アクセスの整備」の推進に向けた協議の場の設置を国に提案することを合意
- 平成15年12月 神奈川知事が国土交通大臣に「提案書」を提出。大臣が「構想」の具体化に向けて、大臣及び県知事、横浜市長、川崎市長による協議会(「神奈川口構想に関する協議会」)を設け、検討していく旨回答
- 平成16年2月 第1回「神奈川口構想に関する協議会」開催(以降、平成18年2月までの間、協議会を4回開催)

空港機能を補完する新たな交流拠点の形成(2) ～ 神奈川口の整備に向けて～

連絡道路については、羽田空港側の空港跡地の土地利用との整合を図りつつ、国土交通省関東地方整備局が事務局を務める「京浜臨海部基盤施設検討会」において、概略ルート・構造(案)の早期合意に向けて、引き続き検討中

神奈川口構想の中核的地区である「殿町3丁目地区」では、適切な土地利用・都市基盤整備等の誘導を図るため、川崎市が「殿町3丁目地区整備方針(案)」を公表(平成20年9月整備方針公表予定)



研究開発・業務・賑わいゾーン
京浜臨海部の活性化を先導する重要な拠点として、研究開発・業務機能や、立地特性を活かした商業・業務・レクリエーション・交流機能を主体としたゾーンを形成

臨空関連・産業支援ゾーン
羽田空港との近接性を活かした臨空関連産業や物流機能(流通加工)、企業支援機能を主体としたゾーンを形成

まとめ

成田空港と羽田空港の一体的運用について

- ▶ 首都圏の空港機能の強化のためには、特に**時間面での一体性**が求められる
- ▶ 将来的には、**大深度地下を活用した超高速鉄道**による高速アクセスの整備が必要

羽田空港の国際化の一層の推進について

- ▶ 利用者のさらなる利便性の向上のため、**昼間の国際線の一層の充実**が必要
- ▶ 就航先としては、**ASEAN諸国を含むアジア・太平洋地域の主要都市をカバー**
- ▶ 国の主体的な取組により、深夜早朝時間帯の移動手段等の確保のための**公共交通機関の導入**や**交流拠点の形成**が必要
- ▶ さらなる空港容量の拡大策の検討にあたっては、**騒音問題等に十分留意**するとともに、**関係自治体との十分な調整**が必要

空港機能を補完する新たな交流拠点の形成について

- ▶ 神奈川県、横浜市、川崎市では、羽田空港の再拡張・国際化に伴う効果を、京浜臨海部をはじめ県経済の活性化に結びつけるため、**神奈川口構想を推進**
- ▶ 構想の実現に向けては、**多摩川を渡る連絡道路を整備**するなど、空港アクセスの改善が不可欠
- ▶ 空港の整備だけでなく、空港の整備等に伴い増加する人、モノ、情報の流れを受け止めるための**周辺整備についても、国の主体的な取組が必要**