

平成 21 年 6 月 12 日

中間取りまとめのアウトライン(討議のためのたたき台)

1. 本懇談会の検討の趣旨

首都圏空港(成田・羽田)における国際航空機能拡充プラン(平成 20 年 5 月 国土交通省)及び経済財政改革の基本方針 2008(同年 6 月に閣議決定)に示された方針等に沿って、2010 年には、以下の諸施策により首都圏空港における国際航空機能の拡充が図られる予定である。

- ・ 3 月:成田の発着回数拡大(年間 20 万回 22 万回)
- ・ 夏頃:成田から都心への鉄道アクセス時間の短縮(日暮里まで 51 分 36 分)
- ・ 10 月:羽田の発着回数拡大(年間 30.3 万回 33.1 万回、最終的には 40.7 万回)、国際定期便の就航(昼間、深夜早朝それぞれ年間 3 万回)、国際線ターミナルの新設等

以上を踏まえ、首都圏空港における国際航空機能の拡充の意義・効果を明らかにするとともに、空港におけるサービス内容の高度化や、空港への交通アクセスの充実のあり方等、首都圏空港における国際航空機能の拡充の具体化に当たり検討すべき事項について整理する。

2. 首都圏空港における国際航空機能拡充の意義

ヒト、モノ、情報の往来の活発化により、東京及び首都圏の経済的・文化的ポテンシャルを向上させ、日本経済全体の向上に寄与する。

世界(グローバル)と地方(ローカル)を繋ぐ拠点の整備により、我が国の各地を訪れる観光客やビジネス客の増加を図り、地方における経済の活性化や国際会議の開催拡大につなげる。更に、我が国各地からの海外渡航者の利便性を向上させ、我が国全体からの情報発信の拡大に寄与する。

首都圏空港の容量拡大と国際航空機能の 24 時間化により、東アジアにおける国際ハブ空港間競争に対処するための条件整備を進める。

3. 首都圏空港における国際航空機能拡充による経済波及効果

2010年に想定されている首都圏空港における国際線の発着回数の拡大に伴う人流の増加に係る経済波及効果の推計は以下のとおり。

	訪日外国人	海外渡航日本人	計
増加人数	219万人	387万人	606万人
生産誘発額	8896億円	908億円	9804億円
付加価値誘発額	4488億円	447億円	4935億円

今後、具体的な就航先、便数等の確定に合わせ、輸出入・物流需要の増加、空港周辺地域の開発等に伴う経済波及効果の計測を進めるべき。

4. 首都圏空港における国際航空機能拡充の具体化に当たり検討すべき事項

(1) 空港におけるサービス

(基本的考え方)

羽田においては、国際化・24時間化に的確に対応し、我が国の首都に誕生するもうひとつの玄関口として、我が国独自の魅力にあふれ、かつ国際競争力のあるサービスを提供するよう努めるべき。

国際線と国内線の乗継ぎについては、同一空港内における乗継ぎの利便性の向上に特に意を払うべき。その際、所要時間短縮に加え、快適性を確保すべき。

(具体的検討項目)

深夜早朝時間帯の発着便の利用客の需要に応えうる仮眠・休息施設、宿泊施設等の提供とセキュリティの確保

国内線利用者に比べ空港内滞在時間が長くなる国際線利用者のニーズを踏まえたアミューズメント施設、利便施設(飲食店、物販店、各種サービス)等の提供

訪日外国人の我が国に対する第一印象を意識した国際線到着エリアの整備(ビジット・ジャパン・キャンペーンと連携し、我が国の魅力とホスピタリティ感を演出)

国際線と国内線の乗継ぎを円滑化・快適化する方策(案内の明確化、乗継時間の短縮のための施策、乗継ぎの際のバリアフリー化のための施策等。なお、国際・国内ターミナル間を結ぶシャトル整備についても、中長期的な課題として検討を行うべき。)

(2) 空港への交通アクセス

(基本的考え方)

羽田の国際化・24時間化に的確に対応し、各種交通アクセスの整備やサービスの充実を進めるべき。

来年実現する予定の成田への鉄道アクセスの改善を積極的にPRするとともに、その活用方策を検討すべき。

(具体的検討項目)

【羽田関係】

深夜早朝時間帯の国際線に対応したサービス提供時間の延長(バス/鉄道・モノレール/タクシー/レンタカー)

利便性・快適性の向上

- ・ 共通: 外国語案内の充実、用語やサインの標準化
- ・ バス: 路線の拡充/方面別乗り場の整備/ICカード利用可能性の拡大
- ・ 鉄道・モノレール: バゲージスペースの確保/速達性の向上

【成田への鉄道アクセス関係】

成田への鉄道アクセスの改善の進展を踏まえ、成田発着の国内線の充実の可能性について検討

5. 今後の検討事項

首都圏空港における国際航空機能拡充プラン及び経済財政改革の基本方針2008は、2010年以降の将来の方向性として、成田・羽田両空港を一体的に活用し、増大する首都圏航空需要に24時間通して質・量ともに最大限対応するという基本的な考え方を打ち出し、その上で、羽田の更なる容量拡大(最終的に年間40.7万回)については、国内線需要に適切に対応しつつ、国内、国際双方の需要の伸びを勘案し、昼間は、羽田のアクセス利便性をいかにさせる路線を中心に国際線の増加を推進し、深夜早朝は世界の主要都市への就航を図ることとしている。

また、成田においては、地元との合意を踏まえつつ、更なる容量拡大(年間30万回)に向けた検討を行っているところであるが、上記プランは、成田の今後の方向性として、我が国最大の国際空港としての強みを一層強化するとともに、国内線も充実すべきとしている。

今後は、こうした方針を着実に実現していくことが求められるが、その際には、関空・中部を含めた我が国の国際拠点空港全体を有効に活用して我が国の国際航空需要全体に対応するという視点も念頭に置きつつ、次のような点にも留意すべき。

- ・ 成田については、その整備に係る長年の経緯を十分考慮した上で、世界とのネットワークの更なる拡大を図るとともに、国内線の充実の可能性について検討し、東アジアの国際ハブ空港間競争に対処するための条件整備を進めるべき。
- ・ 羽田については、深夜早朝時間帯の一層の活用を図る見地から、定期便の運航に支障のない範囲で、国際チャーター便の充実について検討すべき(団体客については貸切バスの活用により羽田と都心を結ぶ公共交通機関の運行時間の問題を回避することが可能)。

今後、都心と成田、都心と羽田、更に両空港間の時間的距離の更なる短縮を図るための鉄道アクセスの改善施策の検討を早急に進めるべき。その際、成田・羽田間乗継ぎの際の手荷物に係る負担の軽減方策等の検討を進め、速達性ととともに快適性を合わせ実現すべき。

(以上)