

中間取りまとめ（案）

平成 21 年 6 月 19 日

首都圏空港（成田・羽田）における国際航空機能拡充
プランの具体化方策についての懇談会

目 次

1. 本懇談会の検討の趣旨	2
2. 首都圏空港における国際航空機能拡充の意義	3
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	4
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	5
(1) 空港におけるサービス内容の高度化	5
(基本的考え方)	5
(具体的検討項目)	
① 仮眠・宿泊施設等の提供とセキュリティの確保	6
② アミューズメント施設や利便施設の提供	6
③ 訪日外国人を意識した施設整備等	6
④ 国際線と国内線の乗継ぎの利便性向上のための方策	7
(2) 空港への交通アクセスの充実	8
(基本的考え方)	8
(具体的検討項目)	
① 羽田の深夜早朝時間帯の国際線に対応した 交通サービス提供時間の延長	8
② 羽田の国際線の利用者を念頭においた 交通アクセスの利便性・快適性の向上	8
③ 成田への鉄道アクセス改善の活用方策	9
5. 今後の検討事項	9
(1) 首都圏空港の今後のあり方	9
(2) 両空港への都心からのアクセス鉄道の充実	10
6. おわりに	11

1. 本懇談会の検討の趣旨

2010年は、首都圏の空に大きな変化が訪れる年である。首都圏空港(成田・羽田)における国際航空機能拡充プラン(2008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月閣議決定)は、成田と羽田を一体的に活用して首都圏の国際航空機能を最大化することを目指し、以下の施策を講じることとしている。

- ・ 2009年10月に完成予定の成田空港(以下「成田」と略称)のB滑走路の延伸(2500m化)及び関連施設の整備に伴い、2010年3月末を目途に、成田の国際線発着回数を年間約2万回(17.8万回→19.8万回)拡大する。
- ・ 2010年10月末に完成予定の羽田空港(以下「羽田」と略称)の4本目の滑走路の整備に伴い、新たに羽田に国際定期便を就航させる(昼間時間帯に年間約3万回、深夜早朝時間帯に年間約3万回)。

成田における発着回数の増加と、羽田における国際定期便の就航は、いずれも2002年以来のことである。

現在のところ、成田においては新たにチェンナイ(インド)、ドーハ(カタール)、ストックホルム(スウェーデン)、ドバイ及びアブダビ(アラブ首長国連邦)、カルガリー(カナダ)、マカオへの路線が新たに開設されるとともに、既存路線についても輸送力の拡大が見込まれている。

また羽田においては、昼間時間帯に、東アジア各国・地域への国際定期便が1日当たり計40便就航する予定であり、さらに、首都圏の国際航空機能を24時間化する観点から、騒音問題により成田が閉鎖されている深夜早朝時間帯(23時―6時)並びにその前後の22時台及び6時台に、欧米を含む世界各国への国際定期便が最大で1日当たり約40便就航する予定である。具体的な目的地は未定であるが、本邦航空会社は、22時―2時台の出発、22時台及び4時―6時台の到着を念頭に、欧米の主要都市への就航を検討している。

空港本体に合わせ、関連施設の整備も着々と進められている。成田から都心へのアクセス鉄道については、2010年度に、成田新高速鉄道の開業により、京成スカイライナーの運行経路が直線化・高速化され、日暮里から成田空港までの所要時間が、従来の51分から36分に短縮される。

また、羽田においては、2010年10月の国際定期便の就航に合わせ、これまでの暫定国際線旅客ターミナルに代わり、国内線用の第1旅客ターミナルのA滑走路を挟んで反対側に、新たな国際線ターミナル(旅客・貨物)の建設がPFI方式により進められている。なお、国際線旅客ターミナルには、京浜急行

及び東京モノレールの新駅も新たに整備されることとなっている。

本懇談会においては、以上述べた首都圏空港における国際航空機能の拡充の意義及び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ことを目的として開催された。平成21年4月10日の第1回会合以来5回の審議を経て、今般の中間取りまとめを行うに至ったものである。

2. 首都圏空港における国際航空機能拡充の意義

首都圏空港における国際航空機能拡充の意義は、大きく分けて、次の3つの観点から整理することができる。

第一の観点は、東京及び首都圏に対するインパクトである。成田と羽田を一体的に活用することにより、首都圏の国際航空機能の24時間化が実現し、「眠らない都市」にふさわしい海外との交通ネットワークが確立する。成田・羽田両空港の容量が拡大することも相まって、ヒト、モノ、情報の往来が一層活発化し、東京及び首都圏の経済的・文化的ポテンシャルの向上に資することが見込まれる。東京及び首都圏の活性化を通じて、日本経済全体の向上に寄与することも期待される。

第二の観点は、我が国の各地域を活性化する起爆剤としての役割である。首都圏空港を介して世界（グローバル）と地方（ローカル）を円滑に結びつけることにより、我が国の各地を訪れる観光客やビジネス客が増加し、地方における経済の活性化が図られ、国際会議の開催機会の拡大にもつながる。我が国の各地域からの海外渡航者の利便性が向上することも相まって、我が国全体からの情報発信の拡大に寄与する。

第三の観点は、東アジアにおける国際ハブ空港間の競争への的確な対処である。近隣諸国においては、24時間運用可能な大規模国際空港の整備が着々と進められており、成田は国際航空路線ネットワークの規模や便数においては未だ優位にはあるものの、引き続き東アジアのゲートウェイとしての地位を確保するためには、今回の措置により、同空港の更なる容量拡大とともに、羽田との一体的な活用による首都圏の国際航空機能の24時間化を図ることが不可欠である。

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は、観光・ビジネス双方の国際航空旅客需要の増加、輸出入の増加とそれに伴う航空貨物輸送需要の増加、空港周辺地域の開発促進による不動産・建設需要の増加、以上に伴う雇用及び税収の拡大や対内直接投資の拡大等、様々な経済効果をもたらすものと想定される。現時点においては具体的な国際線の就航先、便数、発着時刻等が未定であることから、今回は、首都圏の空港容量の拡大に伴い増加する国際線の発着回数から首都圏の国際線の旅客数の増加を推計し、それが直接的にもたらす国内消費の増加額の見込みをもとに、2011年の生産誘発額、そこから原材料等の中間投入額を差し引いた付加価値誘発額、及び雇用誘発者数を推計した。その結果は下表のとおりである。

	訪日外国人	海外渡航日本人	計
国際線旅客数の増加	219万人	387万人	606万人
国内消費の増加額	3737億円	374億円	4111億円
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
雇用誘発者数	7.0万人	0.4万人	7.4万人

(推計の主な前提)

- 空港容量の拡大については、成田は年間2万回、羽田は年間5.1万回（昼間及び深夜早朝時間帯各3万回、計6万回から、現在の定期的国際チャーター0.9万回を減じたもの）を見込んだ。
- 国際線旅客数の増加については、まず2007年度の首都圏空港における国際線の旅客便と貨物便の比率（86対14）をもとに、空港容量の拡大に伴う国際旅客便数の増加を推計し、それに2007年度の1便当たり旅客数の実績を掛けて推計した。よって、足元の経済情勢、機材の小型化、時間帯による搭乗率の違い等は反映されていない。
- 訪日外国人の国内消費額の増加については、国際収支統計（財務省・日本銀行）の航空輸送旅客運賃受取額と旅行収支受取額（宿泊、食事、土産、現地交通費等）をもとに推計した。
- 海外渡航日本人の国内消費額の増加については、成田・羽田までの交通費をもとに推計した。
- 生産誘発額は、全国産業連関表（総務省 2005年）をもとに推計した。大きな効果の見られる産業部門は、旅館その他宿泊所、航空輸送、商業、飲食店、食料品等である。

- 雇用誘発者数は、産業部門別の労働投入係数（就業者数／国内生産額）をもとに推計した。

推計の前提に一定の制約はあるものの、推計された国際線旅客数の増加は、2008年の訪日外国人総数835万人の26%、海外渡航日本人総数1599万人の24%に達していることから見ても、2010年の首都圏国際航空機能の拡充は、供給面から大きなインパクトを与えるものであると考えられる。なお、付加価値誘発額の推計値4935億円は名目GDP（2008年度497兆円）との比較で見ると、0.1%に当たる。

今後、具体的な就航先、便数、発着時刻等が明らかになることを踏まえ、推計の前提の精緻化を図るとともに、今回の推計の対象外としている各種経済効果や、首都圏の国際航空機能の拡充が他空港にもたらすプラスとマイナスのインパクトについても検証を行うべきである。

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

2010年の首都圏空港における国際航空機能拡充に向けて、国において滑走路の整備や各国との航空交渉が着々と進められつつあるが、この機能拡充が所期の効果を十全に発揮するためには、成田・羽田両空港に関わる様々な主体による幅広い取り組みが協調性をもって進められることが必要である。ここでは特に、空港における航空旅客に対す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方策について検討し、提言事項をとりまとめた。

(1) 空港におけるサービス内容の高度化

(基本的考え方)

羽田においては、国際定期便の就航に合わせ、24時間運用の新しい国際線旅客ターミナルが稼動する。同ターミナルは、現在のチャーター運航に対応する暫定国際線旅客ターミナルの狭隘性やサービスレベルに係る様々な問題を解消することはもちろんのこと、我が国の首都に誕生するもうひとつの海外への玄関口として、我が国独自の魅力にあふれ、かつ諸外国の24時間運用の空港に比して遜色のない国際競争力のあるサービスを提供するよう努めることが求められる。

また、2. で述べたとおり、首都圏空港は海外と地方を円滑に結びつける拠点としての機能を発揮する必要があるが、内外の乗継客の負担を最小限にする

観点から、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である。そして、利便性の向上に当たっては、所要時間の短縮に加え、快適性を確保するという観点を決して忘れるべきではない。

以下の具体的検討項目は専ら新たな羽田の国際線旅客ターミナルを念頭に置いているが、考え方については、24 時間化への対応等を除き、基本的に成田にもあてはまるものである。

(具体的検討項目)

① 仮眠・宿泊施設等の提供とセキュリティの確保

- ・ 羽田の深夜早朝時間帯の発着便の利用客の中で特に国際線から国内線に乗り継ぐ者については、国際線旅客ターミナル内の出発ロビー・ラウンジの利用ができないことから、需要を踏まえつつ、同ターミナル内に仮眠・休息のための施設を確保（プラネタリウムとして準備を進めている施設の活用を含む）すべきである。
- ・ なお、深夜早朝時間帯には空港利用者の減少が見込まれることから、香港国際空港において実施されている営業エリアの限定等の工夫をこらしながら、セキュリティの確保と効率的なターミナル運用に努めるべきである。
- ・ また、羽田の敷地内のホテルは現在国内線第 2 ターミナル内の 1 軒（約 400 室）だけであり、稼働率は現在でも約 9 割に達していることから、国際線利用者を念頭においた新たなホテルの早急な整備が望まれる。なお、羽田の敷地内のスペースには限界があることから、同空港の沖合展開に伴い活用方策が検討されているいわゆる羽田空港跡地第 2 ゾーン（国際線旅客ターミナル西側の多摩川沿いの敷地）の活用も含めて検討すべきである。

② アミューズメント施設や利便施設の提供

- ・ 国際線利用者は、国内線利用者に比べ空港内滞在時間が長いという特性を踏まえつつ、国際線旅客ターミナルにおいては、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や利便施設（飲食店、物販店、各種サービス）等の設置に努めるべきである。
- ・ これらの施設については、需要を踏まえつつ、24 時間空港にふさわしく、深夜早朝時間帯についてもサービス提供を行うべきである。

③ 訪日外国人を意識した施設整備等

- ・ 訪日外国人の我が国に対する第一印象を決める上で、到着客を迎える空港の

施設や関係者の対応ぶりは重要な意味を有する。

- ・ このことを踏まえ、国際線旅客ターミナルにおいては、国の推進するビジット・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意識した到着エリアの整備を行うべきである。
- ・ また、ハード面の整備に加えて、到着客に対して国内線への乗継、都心への交通アクセス、宿泊、各種空港サービス等について案内するコンシェルジュを適切に配置するなど、ソフト面の対策についても充実を図るべきである。なお、訪日外国人の印象形成に当たっては入国管理、税関等の係官の対応も重要な要素となることから、国土交通省は、これらの公的機関に対しても協力・連携を呼びかけていくことが求められる。
- ・ なお、国際線出発客を主に念頭におき、出発前に羽田周辺の観光スポット（お台場等）を訪問することが可能な旅行商品の提供についても、成田における先行事例等を踏まえつつ、関係者間の検討を深めるべきである。

④ 国際線と国内線の乗継ぎの利便性向上のための方策

- ・ 羽田は我が国の国内線利用者の 65%、国内線発着回数の 17%を占める国内航空の要であり、そこに最大年間 6 万回という成田空港の約 30%の規模の国際線ネットワークが加わることから、羽田において国際線と国内線を乗り継ぐ利用客が相当数発生すると見込まれる。
- ・ 一方、羽田においては、国際線と国内線の旅客ターミナルが A 滑走路を挟み離れた位置に設置され、両ターミナルは別々の会社により運営されることから、同空港における国際線と国内線の乗継ぎをできる限り円滑化、快適化するために特に配慮が求められるところであり、成田空港その他内外の他空港の事例も参考にしつつ、乗継ぎに係る案内の明確化、乗継時間の短縮、乗継ぎの際のバリアフリー化等の施策を講じるべきである。
- ・ 具体的には、乗継手段として現在想定されている鉄道、モノレール及び空港内循環バスについて、乗継客用のチェックインカウンターや到着客に対するコンシェルジュサービスの活用により、案内を徹底すべきである。また、空港の制限区域内に連絡バスを走行させることによる乗継時間の短縮の可能性についても、関係者間の検討を加速化すべきである。また、中長期的な課題として、国際線・国内線両旅客ターミナル間を滑走路下で結ぶ連絡シャトルの整備についても、乗継需要の動向を踏まえつつ、実現可能性について検討を行うべきである。
- ・ なお、以上の施策の実施に当たっては、国際線・国内線の旅客ターミナルを運営するそれぞれの会社間、さらには官民の関係者との間の連携・協力体制を徹底する必要がある。

(2) 空港への交通アクセスの充実

(基本的考え方)

羽田は現在においても 24 時間運用がなされているが、深夜早朝時間帯は専ら国内貨物便が就航しており、国内旅客便については 6 時台～23 時台の発着にとどまっていることから、交通アクセスについては、基本的にそれに対応したサービスが提供されてきたところである。

2010 年以降の羽田における国際定期便の本格的な就航に伴い、深夜早朝時間帯の航空機の発着に対応した各種交通アクセス手段の確保のための方策について、需要を踏まえつつ、早急に検討を進めるべきである。

また、これらの交通サービスは現在国内線利用者を主に念頭において提供されていることから、国際線の利用者のニーズを踏まえたサービスの充実のあり方についても検討を行うべきである。

一方、成田については、2010 年度に日暮里・上野からの鉄道アクセスの大幅な時間短縮が実現することから、このことを積極的に PR し、「都心から遠い成田」のイメージの払拭に努めるとともに、大幅に改善された鉄道アクセスの活用方策について検討すべきである。

(具体的検討項目)

- ① 羽田の深夜早朝時間帯の国際線に対応した交通サービス提供時間の延長
 - ・ 鉄道及びモノレールについては、施設保守や他社線との接続の観点から運行時間の延長には一定の制約はあるが、その可能性について検討すべきである。
 - ・ バスについては、2008 年 9 月以降、朝 4～5 時台に発着するソウル（仁川）とのチャーター便に対応して、深夜早朝時間帯に都心及び横浜地区と羽田を結ぶバスが週末に限り試験的に運行されているところであるが、このサービスのデイリー化や、目的地の拡大等について検討すべきである。
 - ・ タクシーについては、空港内のタクシープールの管理を 24 時間化する等、深夜早朝時間帯においてもタクシー利用に支障をきたさないための施策について検討すべきである。
 - ・ レンタカーについても、営業時間の延長について検討すべきである。
- ② 羽田の国際線の利用者を念頭においた交通アクセスの利便性・快適性の向上
 - ・ 鉄道・モノレールについては、国際線の増加により、乗客の手荷物がより大

型化することを踏まえた対応が必要となる。国内線旅客ターミナルを利用する乗客によりホーム両端の号車が相対的に混雑する状況を踏まえ、国際線利用者をホーム中央部に誘導する等、きめ細かな対策が求められる。更に将来的には、混雑率の推移等を踏まえつつ、車内の荷物スペースの確保についても検討を行うべきである。

- ・ また、多くの乗客の目的地である都心ないし横浜地区への速達性とわかりやすさの向上の観点から、路線全体の需要構造や施設の対応可能性も踏まえつつ、途中駅を通過する列車の増発の可能性について検討すべきである。
- ・ バスについては、増発や行き先の拡大に柔軟に対応できる特性を有していることから、路線ネットワークの拡充について、引き続き積極的に取り組むべきである。また、空港における乗り場の分かりやすさの向上（例：方面別の乗り場の整備）や、乗降に当たっての利便性の向上（例：車内での運賃支払いの際の IC カード対応の拡充）等が求められる。
- ・ タクシーについては、国際線利用者ニーズに合わせ、大きな手荷物にも対応できるワゴンタクシーや、優良なタクシーの利用を可能とする施策について検討すべきである。
- ・ 各交通機関を通じて、外国語案内の一層の充実が求められる。その際、利用者のわかりやすさの向上のため、用語や標識の標準化について、関係者間の調整を十分に行うべきである。

③ 成田への鉄道アクセス改善の活用方策

- ・ 日暮里・上野からの成田への鉄道アクセスの改善を、成田発着路線（国内線を含む）の需要刺激・創出に積極的に活用すべきである。
- ・ なお、成田への鉄道アクセスは上野・日暮里と成田を結ぶ路線のみで完結するものではないことから、日暮里駅等における他の路線との乗換えの利便性の向上についても、十分に意を払うべきである。

5. 今後の検討事項

(1) 首都圏空港の今後のあり方

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 2010 年以降の容量拡大（最終的に昼間時間帯で年間 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

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である。

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の競争に対処するための条件整備を進めるべきである。

なお、このことに関連して、2020年に訪日外国人2000万人を目指すためにも、世界と地方をリーズナブルな価格で結ぶネットワークの充実が不可欠であることから、成田の空港容量が拡大した場合には成田発着の国内線を積極的に拡充し、国際線と国内線の乗継ぎ利便性を高めるべきであり、そのことが首都圏から地方への航空路線の選択肢を拡大することにもつながり、また成田の新たな発展のきっかけとなるのではないかという意見があった。

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である。なお、チャーター便を利用する団体客については、貸切バスを活用することにより、深夜早朝時間帯における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であることにも留意すべきである。

（2）両空港への都心からのアクセス鉄道の充実

首都圏空港がその機能を十全に発揮していくためには、空港本体の能力やサービスの向上を図るだけでは不十分であり、都心との時間距離を短縮するとともに、乗換え等の利用者の負担をできる限り軽減することが不可欠である。成田については2010年度に鉄道アクセスが改善され、日暮里・上野までの間においてはかなりの時間短縮が図られることとなっているが、その効果を東京中心部まで拡大するとともに、都心と羽田の間についても同様の効果をもたらし、さらに都心から両空港へ向かう際の乗換えの負担をできる限り少なくすることが望まれる。

そのため、既存鉄道を活用しつつ、都心と成田を30分台、都心と羽田を20

分台で結ぶことが可能となるよう、短絡線の整備を含めたアクセス鉄道の整備について、その実現に向けた検討を早急に進めるべきである。これにより、鉄道を利用した両空港間の所要時間を現状の100分台から50分台に短縮することが可能となり、成田・羽田の一体的な活用の観点からも大きな意味を有する。なお、鉄道利用時における利用者の手荷物の運搬に係る負担軽減方策を含め、乗継ぎにおける速達性に加え、快適性を向上する方策についても併せて検討すべきである。

また、当該アクセス鉄道の整備の検討に当たっては、現状においても東京駅まで新幹線を利用して両空港にアクセスする地方在住者が相当数存在すると見込まれることを踏まえ、東京駅での新幹線等との乗換利便性の確保について十分留意すべきである。さらに、空港アクセス鉄道全体として、定時運行の安定的な確保が強く求められる。

6. おわりに

今般の中間取りまとめにおいては、2010年に予定されている成田・羽田における発着回数の拡大と、羽田における国際定期便の就航にスポットを当て、その円滑な実施に不可欠となる空港サービス及び交通アクセスのあり方について提言を取りまとめた。今後関係者によるワーキンググループ等の場において、議論がさらに深められ、提言内容を踏まえた適切な対応がなされることを期待する。

首都圏の国際航空機能拡充の具体化は来年から実施に移されることになるが、まだその内容が内外に十分浸透しているとは言い難い状況にある。今後、官民の双方が様々な手段を用いて、その意義、効果等について広報活動に努めることが望まれる。

また、空港の容量拡大には騒音問題等負の側面もあり、地元関係者に対しても十分な説明の上、理解と協力を求めていくことが必要である。

今後、当懇談会としては、提言内容の実施状況について適宜フォローアップを行うとともに、首都圏空港の国際航空機能拡充に向けた今後の取組みについても、その進捗状況を踏まえつつ、必要に応じ審議を行っていくこととしたい。

参 考 資 料

- 基本政策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・13
- 成田空港・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・17
- 羽田空港・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・20
- 両空港と都心の間の鉄道アクセス・・・・・・・・34
- 各種調査・分析結果・・・・・・・・・・・・・・・・38

～「世界と結ぶ成田」と「世界に開く羽田」の一体的活用による国際航空機能の最大化～

首都圏空港（成田・羽田）における国際線の拡充については、国のみで決定できるものではなく、千葉県をはじめとする地元自治体等の協力を得て進めることが不可欠。以下の考え方を基本に、今後、地元自治体等の関係者とよく相談。

< 2010年に向けた施策 >

2010年の供用開始当初の首都圏空港（成田・羽田）の増枠を最大限活用し、国際航空機能を最大化

羽田空港 国際定期便を昼夜合わせて約6万回就航

〔昼間：約3万回〕

羽田にふさわしい近距離アジア・ビジネス路線を展開

- ✓ 羽田の増枠は、管制官及びパイロット双方の慣熟により安全を確保しつつ段階的に実施するが、供用開始当初の増枠分をできるだけ（約3万回）国際線に振り向ける。
- ✓ 羽田にふさわしい近距離アジア・ビジネス路線として、ソウル、上海等の都市、更に、北京、台北、香港まで就航。

〔深夜早朝：約3万回〕

欧米を含む世界の主要都市に就航し、首都圏全体の国際航空機能を24時間化

- ✓ 騒音問題により成田が閉鎖されている深夜早朝（23時～翌6時）に、国際定期便を就航させ、首都圏空港一体として国際航空機能の24時間化を実現。
- ✓ 23時～翌6時の時間帯だけでは欧米便等について旅客利便性の良いダイヤの設定が困難であり、また、成田では6時台の出発・22時台の到着がないこと等を踏まえ、6時台・22時台に羽田からの国際線の就航を可能とし（これまで羽田は6時台の到着・22時台の出発のみ特定時間帯として国際線の就航が可能）、同時間帯を成田と羽田の国際航空機能をリレーするための時間帯（リレー時間帯）として活用。これにより、欧米をはじめとした世界の主要都市へ国際旅客定期線の就航を実現。

成田空港 国際定期便を約2万回増

豊富な国際線ネットワークを更に強化

- ✓ 約2万回の増枠を国際線に充当して、我が国の国際航空需要に応える。
 - 滑走路延伸を踏まえた長距離路線の充実
 - 需要の伸びの著しいアジア諸国と国際ネットワークの拡充
 - 高需要路線のデیلیー化 等

- ✓ 都心とのアクセスを改善（日暮里＝成田間を51分から36分に大幅短縮）

- ✓ 貨物地区の整備等による国際物流拠点機能の高度化

首都圏空港の一体的活用

連携リレーにより
24時間化

成田空港

羽田空港

連携リレーにより
24時間化

上記の具体的施策を実現できるよう所要の航空交渉を精力的に推進

< 2010年以降の将来の方向性 >

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

首都圏の空港容量については、2010年以降、約17万回(成田:約2万回、羽田:昼間約11万回、深夜早朝約4万回)の段階的な増枠を予定(これにより、現在でも国内・国際合わせて発着回数、旅客数ともにアジア最大である首都圏空港の機能を更に強化。)

現在のアジアの主要都市の空港の発着回数の実績

東京(成田・羽田)	上海(浦東・虹橋)	北京	香港	ソウル(仁川・金浦)
52.6万回 (2010年以降、さらに 17万回 増加)	41.0万回	37.7万回	29.0万回	27.7万回

さらに、当該増枠によっても、概ね10年後には首都圏の空港容量が再び満杯になると予想されるため、管制、機材、環境、施設等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。

羽田は、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(6時～23時)は、羽田のアクセス利便性を活かせる路線を中心として国際線の増加を推進。成田からの国際線就航のない深夜早朝は、欧米をはじめとした世界の主要都市への就航により、首都圏全体の国際航空機能を24時間化。

成田は、世界各地との豊富なネットワークを有する我が国最大の国際空港としての強みを一層強化。さらに、成田新高速鉄道等の空港アクセス改善の進展を踏まえ、国内線も充実。

なお、個々の具体的施策は、地元自治体や航空企業等の関係者の意見を十分に踏まえて推進。また、空港容量の拡大に伴う騒音問題等の社会的コスト負担についても留意。

経済財政改革の基本方針2008(抜粋)

平成20年6月27日
閣議決定

成長戦略実効プログラム

2. グローバル戦略

(2) 開かれた経済のインフラ強化

A 「空」の自由化

国土交通省は、「空」の自由化を推進するため、平成20年中に航空自由化工程表を改定する。具体的には、以下の施策に取り組む。

(ア) 首都圏空港（成田・羽田）における国際航空機能の拡充

- ① 2010年の新滑走路等の供用開始当初に、羽田は昼間約3万回、深夜早朝約3万回(合計約6万回)、成田は約2万回の合計約8万回の国際定期便を実現する。昼間(6時~23時)に、羽田にふさわしい近距離アジア・ビジネス路線として、ソウル、上海等の都市、さらに、北京、台北、香港まで就航していくこととする
- ② 成田では6時台の出発、22時台の到着がないこと等を踏まえ、羽田において、深夜早朝(23時~翌6時)に加え、6時台・22時台についても、成田と羽田の国際航空機能をリレーするための時間帯(リレー時間帯)として国際線の就航を可能とすることにより、欧米を始めとした世界の主要都市への就航を実現する
- ③ 2010年以降の将来の方向性については、羽田は、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す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により、首都圏全体の国際航空機能の24時間化を実現する
- ④ 首都圏全体で、2010年以降、約17万回の発着枠の増枠により年間発着枠約70万回を実現し、さらに、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する
- ⑤ 時間帯別料金制度を始め貴重な発着枠を有効活用できる多様な仕組みについて十分検討する
- ⑥ 成田新高速鉄道の整備や接続する鉄道を活用し、両空港間のアクセス改善を図る

第2章 具体的施策(抄)

・成長戦略 - 未来への投資

3. 底力発揮・21世紀型インフラ整備

(3) 地域連携と競争力強化の基盤整備

港湾・空港インフラの強化

・羽田空港の容量拡大・機能強化 (C滑走路の延伸、総合的容量拡大調査等)

首都圏国際ハブ空港の実現のための総合的調査

(5) ソフトパワー・観光

2020年までに訪日外国人旅行者数が2000万人となる「観光立国」を加速化するためのプロジェクトを重点的に実施する。

世界からのアクセスの抜本的な改善 (成田・羽田間アクセス改善、等)

・東京駅～成田空港間30分台、東京駅～羽田空港間20分台。その結果、成田 - 羽田両空港間の鉄道アクセスを

100分程度 50分台を実現

成田空港の現状

延べ投資額: 約2兆2千億円

年間利用者数: 約3,500万人(2007年)

- ・世界第7位の国際旅客数
- ・我が国の国際旅客の約6割は成田空港利用者

年間国際貨物取扱量: 約220万トン(2007年)

- ・世界第3位の国際貨物取扱量
- ・我が国の港別輸出入額第1位

就航先

【国際線】 36カ国、2地域 (98都市) 1726便/週 【国内線】 8都市 133便/週 就航都市: 札幌 小松 仙台 中部 大阪 広島 福岡 那覇 2008年冬ダイヤ

成田空港の国際線シェア(旅客数)について

羽田空港
195万人
3.4%

新千歳 81万人 1.4%
その他 263万人 4.5%

福岡
228万人
3.9%

中部空港
556万人
9.5%

関西空港
1,101万人
18.9%

成田空港
3,405万人
58.4%

航空旅客数 5,831万人 (2007年度)

成田空港の国際線シェア(発着回数)について

羽田空港
0.9万回
2.4%

新千歳 0.6万回 1.6%
その他 1.7万回 7.2%

福岡
1.7万回
4.7%

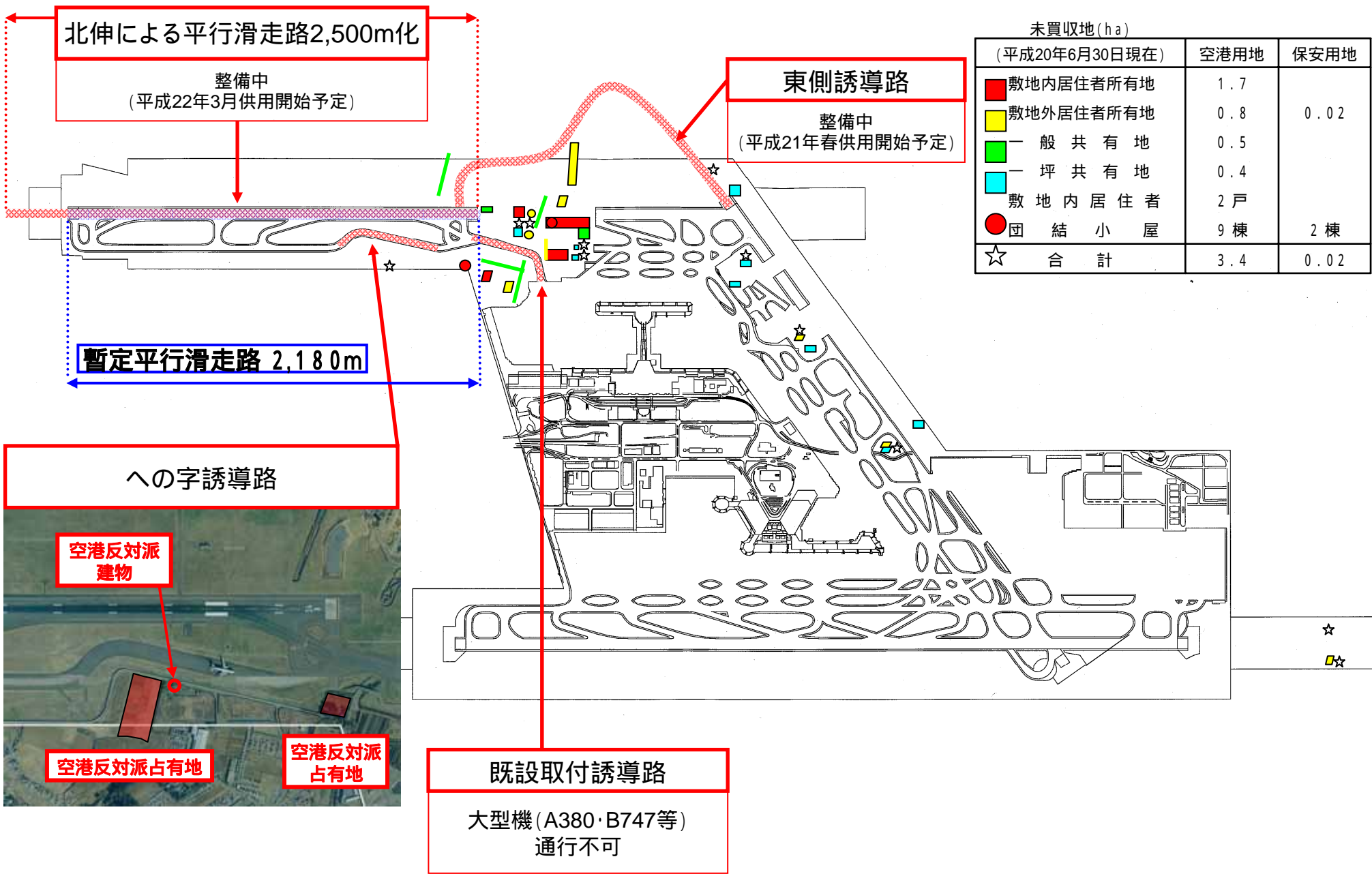
中部空港
4.1万回
11.5%

関西空港
8.0万回
22.2%

成田空港
18.1万回
50.4%

航空機発着回数 35.9万回 (2007年度)

成田空港の現況と北伸事業



北伸による平行滑走路2,500m化

整備中
(平成22年3月供用開始予定)

東側誘導路

整備中
(平成21年春供用開始予定)

暫定平行滑走路 2,180m

への字誘導路

空港反対派
建物

空港反対派占有地

空港反対派
占有地

既設取付誘導路

大型機 (A380・B747等)
通行不可

未買収地 (ha)
(平成20年6月30日現在)

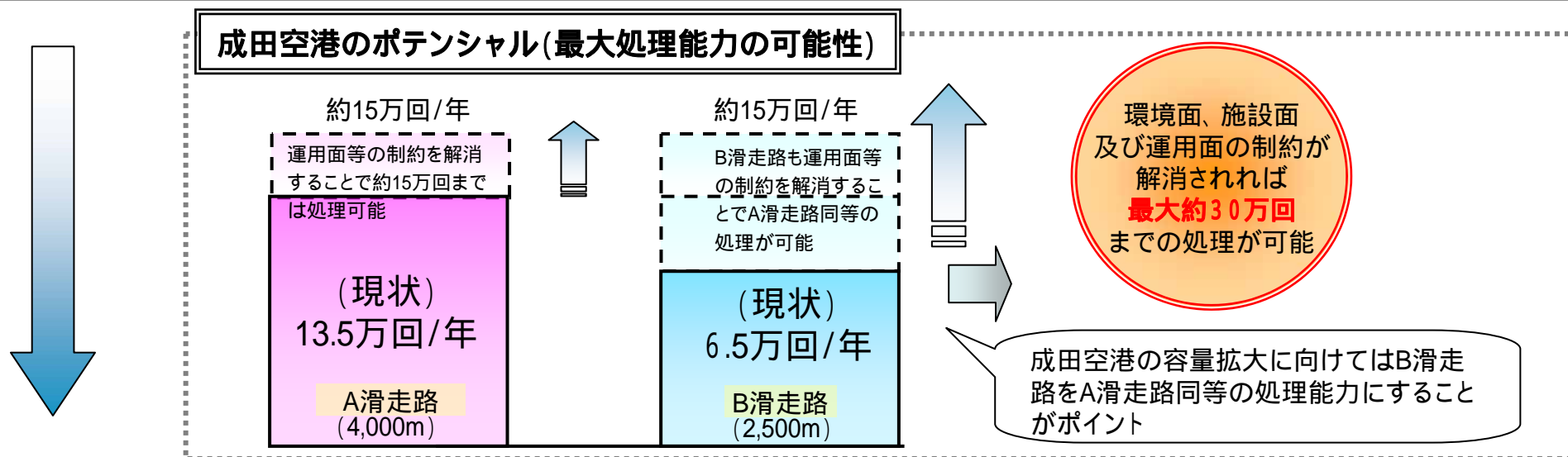
	空港用地	保安用地
敷地内居住者所有地	1.7	
敷地外居住者所有地	0.8	0.02
一般共有地	0.5	
一坪共有地	0.4	
敷地内居住者	2戸	
団結小屋	9棟	2棟
☆ 合計	3.4	0.02

☆
☆

成田空港の容量拡大の方向と可能性

成田空港は、平成22年3月に年間発着容量が22万回に増加。
平成22年の成田空港の北伸整備や羽田空港の再拡張事業による発着容量の増大によっても、概ね10年後に、**首都圏の空港容量は限界**に達する。

平成20年3月に、成田空港会社から地元に対し、**空港容量拡大の方向と可能性**について説明。
【説明要旨】**現行の運用時間(6時～23時)のままでも、環境面、施設面及び運用面の制約が解消されればA・B滑走路で最大約30万回までの処理が可能。**



平成21年1月23日 成田空港に関する四者協議会開催

国、千葉県、成田空港圏自治体連絡協議会を構成する市町及び成田空港会社が、成田空港の更なる容量拡大の検討の着手に合意。これを受け、成田空港会社は30万回を前提に作業を行う旨表明。

「成田空港に関する四者協議会」とは、成田空港の機能充実と地域との共生の推進に向けた課題について、関係4機関で協議する場として平成13年5月に設置され、これまでに10回開催されている。北伸による平行滑走路の整備を行うにあたって、騒音対策など様々な課題について本協議会で調整を行った。

構成/国(航空局長)/千葉県(知事)/成田空港圏自治体連絡協議会を構成する市町(成田市、富里市、山武市、香取市、芝山町、多古町、横芝光町、栄町、神崎町の9市町)の首長/成田国際空港株式会社(社長)

羽田空港の現況

延べ投資額: 約2兆2千億円(沖合展開以降)

年間利用者数: 約6,700万人(2007年)

・世界第4位の旅客数

・我が国の国内旅客の約6割は羽田空港利用者 (国内線) 約6,500万人 (国際線) 約200万人

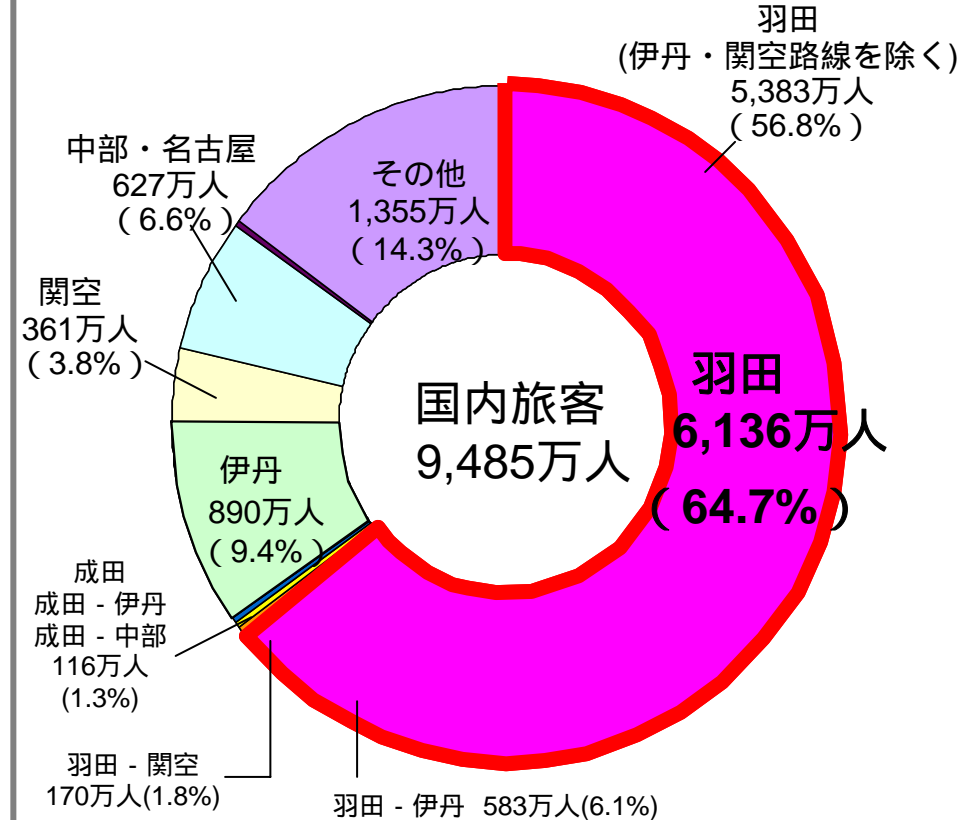
国内定期便

48都市 435便/日 2009年1月ダイヤ

国際線

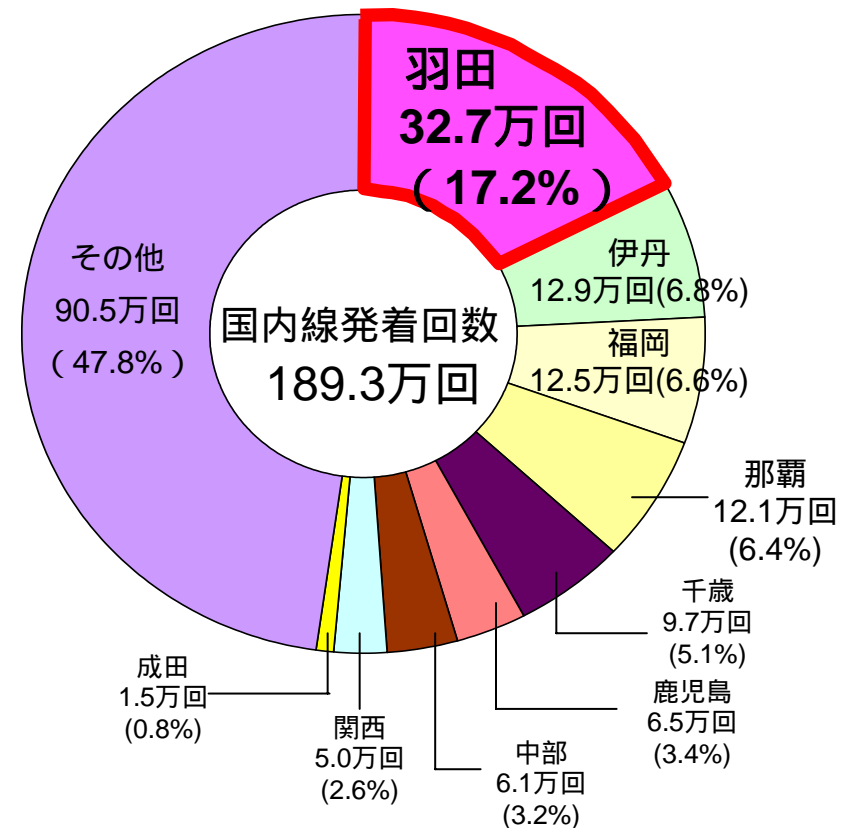
2010年の新滑走路供用開始後、大幅に増加予定(昼夜合わせて年間約6万回)

国内線のシェア(旅客数)について



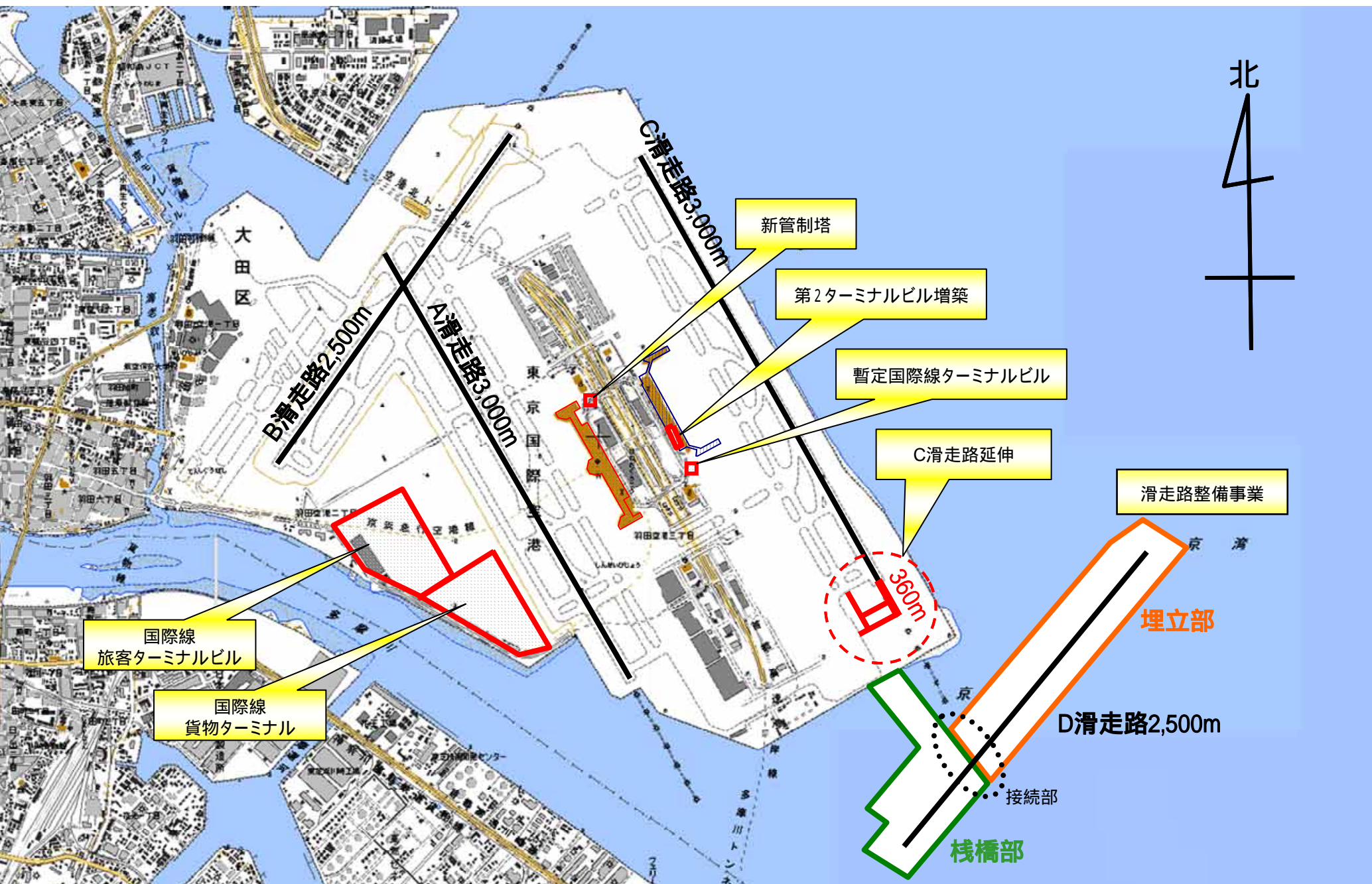
航空輸送統計年報より作成

国内線のシェア(発着回数)について



空港管理状況調査 (H19) より作成

羽田空港再拡張事業・C滑走路延伸概要



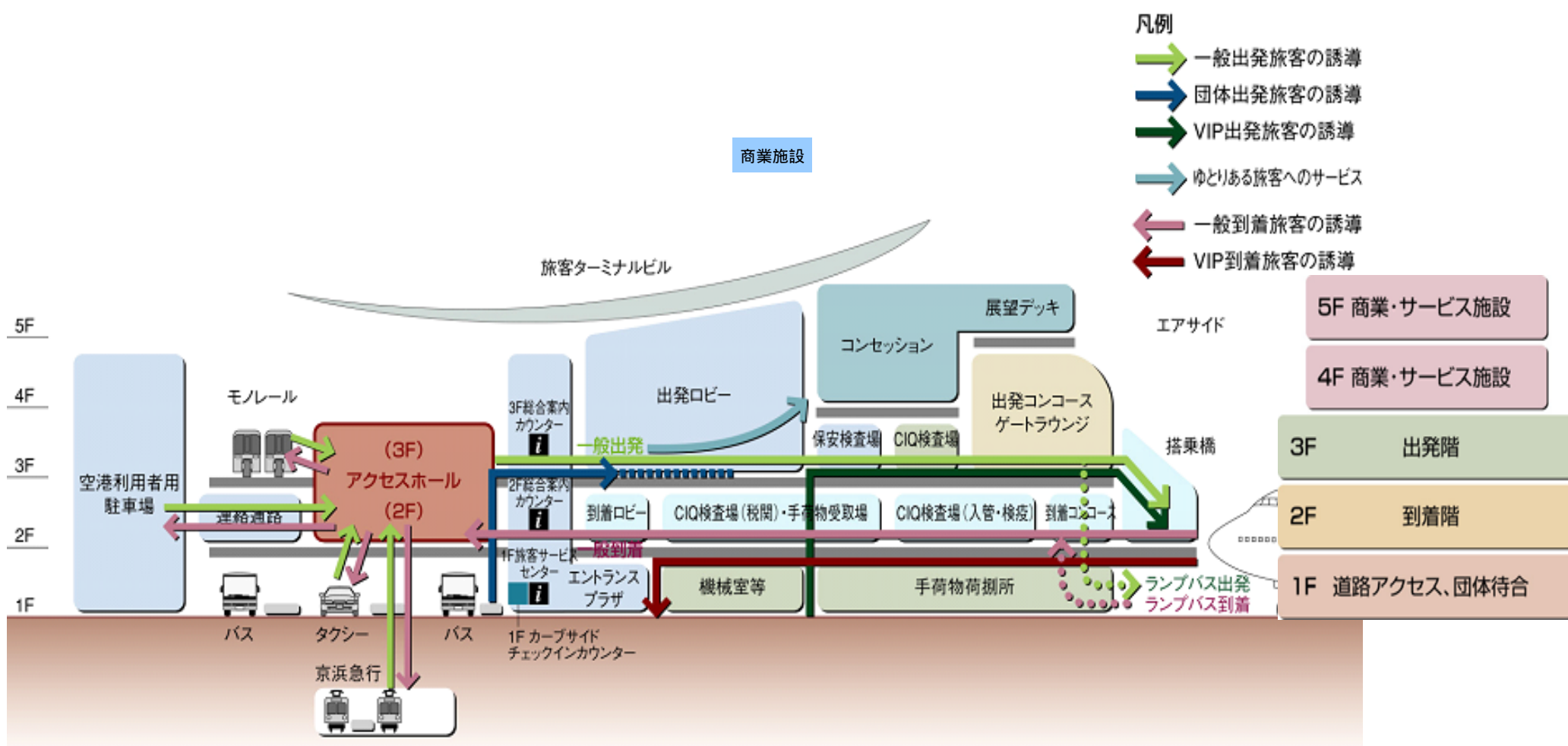
羽田空港国際線旅客ターミナルビル新旧概要



比較事項	暫定国際線旅客ターミナル	新国際線旅客ターミナル
供用開始	平成10年3月20日	平成22年10月末
構造	鉄骨造地上2階建	鉄骨造地上5階建
固定スポット数	2基	10基(内マルチスポット2基)
旅客ターミナル延床面積	9,600m ² (官庁部分除く)	15万4,000m ²
旅客数	243万人(平成20年度実績)	約700万人(想定)
旅客便発着回数	0.9万回	約6万回
駐車場	1,288台 (P4 1,200台・P5 88台)	約2,300台

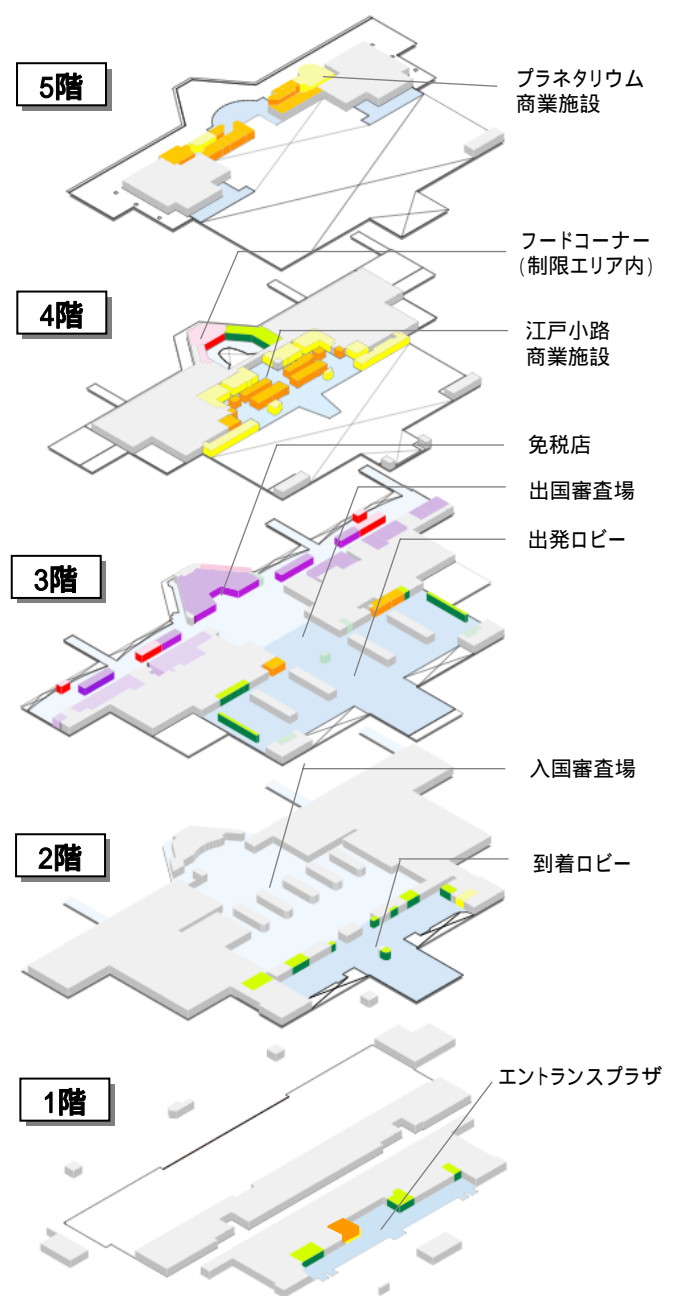
羽田空港新国際線旅客ターミナルビル断面図

第3回懇談会東京国際空港ターミナル株ヒアリング資料より抜粋



羽田空港新国際線旅客ターミナル各階主要施設

第3回懇談会東京国際空港ターミナル株ヒアリング資料より抜粋



エリア	フロア	ゾーン	コンセプト	業種業態
一般エリア	5F	展望ロビー 商業施設	「癒し」と「元気」の融合ゾーン 「空の劇場」 Made in JAPAN 羽田オンリーワン	・プラネタリウム ・飲食店 ・物販店 など
	4F	商業施設	賑わいのゾーン 「空の庭園」・「江戸小路」 Made in JAPAN 羽田オンリーワン	・飲食店 ・物販店 など
制限エリア	4F	フードコート ラウンジ	日本出発前のくつろぎの場 早いだけでなく、美味しく 楽しい食の空間	・飲食店 ・ラウンジ など
	3F	免税店	人気の高いファッションブランドに 加え、外国人に人気のある日 本ブランドも幅広く展開	・免税店 ・飲食店 ・両替所など
一般エリア	3F	チェックイン ロビー	旅立ちのゾーン 海外へ出発する前の必需品 あったら便利な業態の集積	・物販店 ・両替所 ・携帯電話レンタル ・宅配カウンターなど
	2F	到着ロビー	到着客と出迎え客に対応した 利便サービス	・飲食店・リフレッシュルーム ・観光ラウンジ ・両替所 ・宅配カウンターなど
	1F	団体待合 ロビー	団体旅行者及び従業員 のニーズに対応した商業	・物販店 ・銀行 ・クリニック など

羽田空港新国際線旅客ターミナルにおける深夜・早朝時間帯の施設運用・サービス

第3回懇談会東京国際空港ターミナル(株)ヒアリング資料等より抜粋

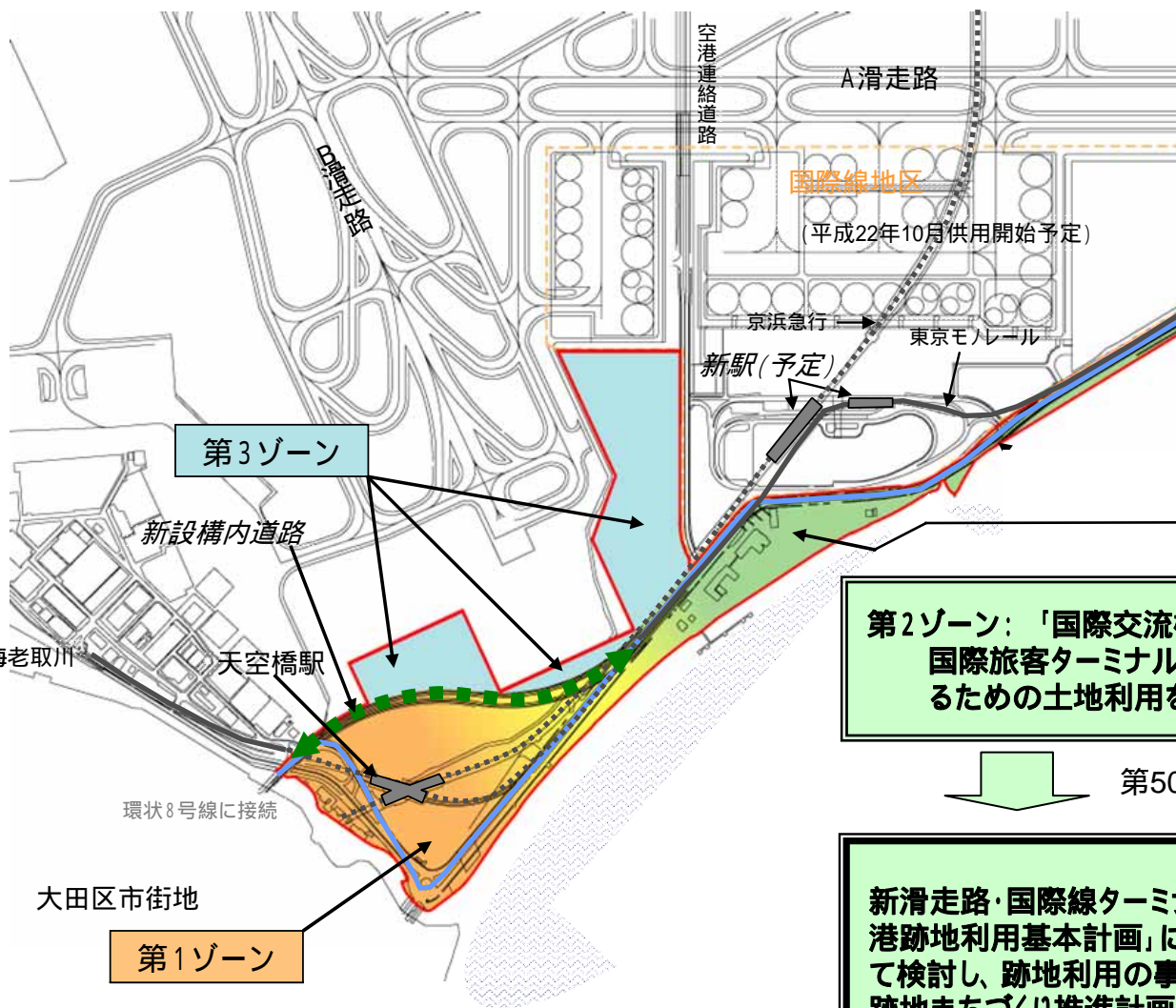
	飲食店 (レストラン)	物販店 (免税店含む)	医療施設 (クリニック)	両替所	ATM/CD	休憩所 (ラウンジ)	宿泊施設 (エアポート ホテル)
羽田 [TIAT]	24時間 (一部)	24時間 (一部)	9:00 ~ 23:00	24時間 (一部)	24時間 (一部)	有 シャワー室 仮眠室	(国内線 第2ターミナル ビル隣接)
韓国 [ICN]	24時間 (一部)	24時間 (一部)	24時間	24時間 (一部)	24時間 (一部)	有 シャワー室 仮眠室	有
香港 [HKG]	6:00 ~ 24:00	7:00 ~ 23:30	7:00 ~ 24:00	5:30 ~ 25:00	24時間	有 シャワー室 仮眠室	有
シンガポール [SIN]	24時間 (一部)	24時間 (一部)	24時間 (3箇所)	24時間 (一部)	24時間 (一部)	VIP用	有 (制限エリア 内外各1)
マレーシア [KUL]	24時間 (一部)	24時間 (一部)	24時間	24時間 (一部)	24時間 (一部)	有 シャワー室 仮眠室	有 (制限エリア 内外各1)

23時から9時については、空港近隣病院との連携体制による24時間体制での受け入れが可能な救急医療体制を計画。

羽田エクセルホテル東急 客室総数387室 稼働率88.2% (2008年9月から2009年3月)

羽田空港跡地利用基本計画 ゾーニング図

(第49回羽田空港移転問題協議会 (H20.3.28)において合意)



第2ゾーン

第2ゾーン：「国際交流機能、商業機能」
 国際旅客ターミナルビルとの補完的・一体的な 旅客サービスの提供を進めるための土地利用を促進する。

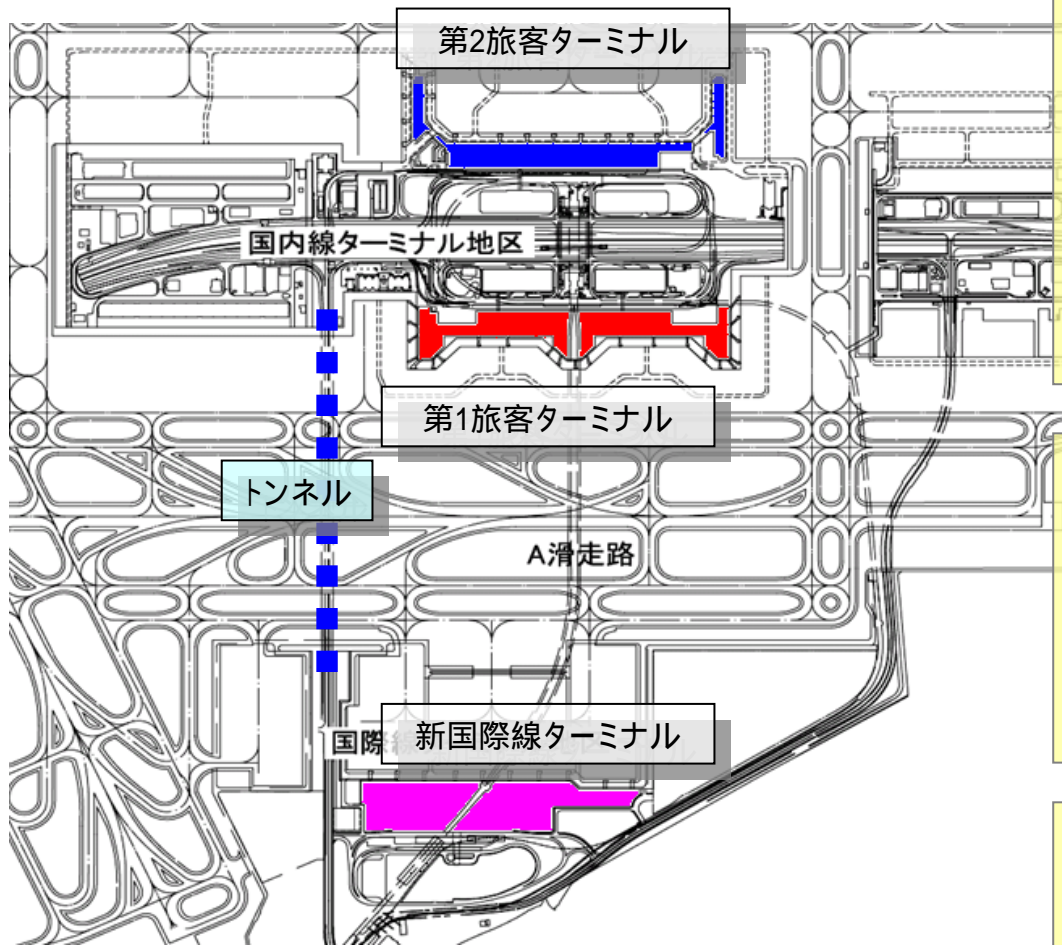
第50回羽田空港移転問題協議会 (H21.3.27開催)

新滑走路・国際線ターミナルが供用開始される平成22年10月までに、「羽田空港跡地利用基本計画」に沿った土地利用の具体化、基盤整備のあり方等について検討し、跡地利用の事業化をどのように進めるのかを明らかにする「羽田空港跡地まちづくり推進計画(仮称)」をとりまとめることについて確認した。

アジア主要空港の最低乗継所要時間の比較

第3回懇談会航空会社ヒアリング資料より作成

空 港 名		最低乗継 所要時間	備 考
国際乗継	香港国際空港	60分	
	チャンギ国際空港	60分	乗継しやすいターミナル構造
	仁川国際空港	70分	乗継しやすいターミナル構造
内 際乗継	成田空港(第2ターミナル)	60分	同一ターミナルの内際乗継ぎ施設運用開始
	羽田空港	70分 (現行)	新国際線ターミナル稼働後、90分。次頁の措置により60分を目標。
	福岡空港	90分	国内線と国際線のターミナルが、羽田と同様に滑走路を挟んで立地。
	北京首都空港	180分	国内線T1/T2 国際線T3(滑走路を挟んで立地)



制限区域内バスの活用による 内際乗継ぎ時間の短縮

- ・国内線到着ゲートから国際線乗継口へのダイレクトアクセス
- ・トンネル内のスムーズな通行の確保
(拡幅・速度制限等)
- ・制限区域内バスの十分な本数の確保

保安検査・CIQに関わる対策例

- ・乗り継ぎ専用のレーン等の設置
- ・旅客のピーク時に対応可能な施設・要員の確保
(適切かつ柔軟な配置運用含む)

その他

- ・空港内道路のアクセスの改善
- ・第1・第2旅客ターミナルの公平な運用



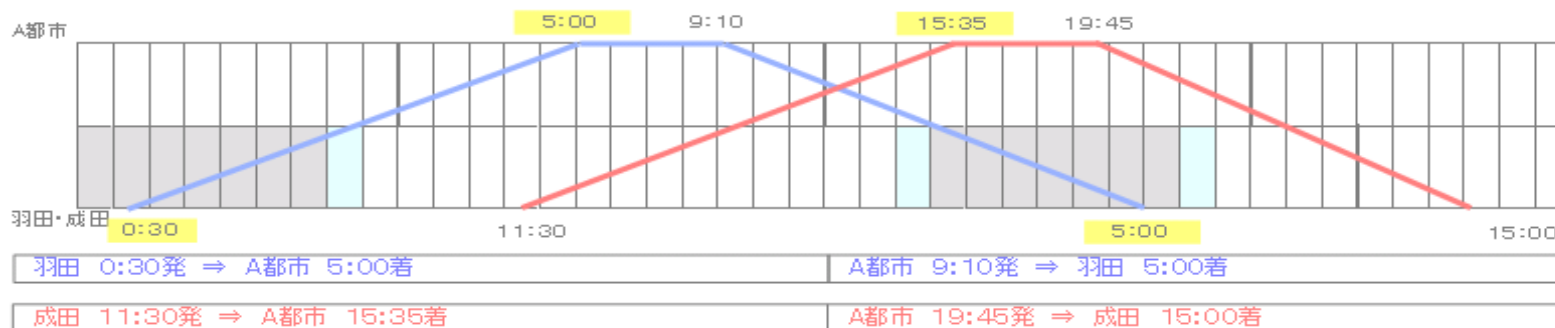
- ・深夜早朝帯は、欧米を含む中長距離路線までを視野に入れ、需要の掴める路線を設定。
- ・また、24時間運用の利点を活用し、より利便性の高いダイヤを設定。
- ・深夜早朝帯の旅客便ダイヤの最適時間は、出発22～1時台、到着が22時台および4～6時台が大まかな目安。



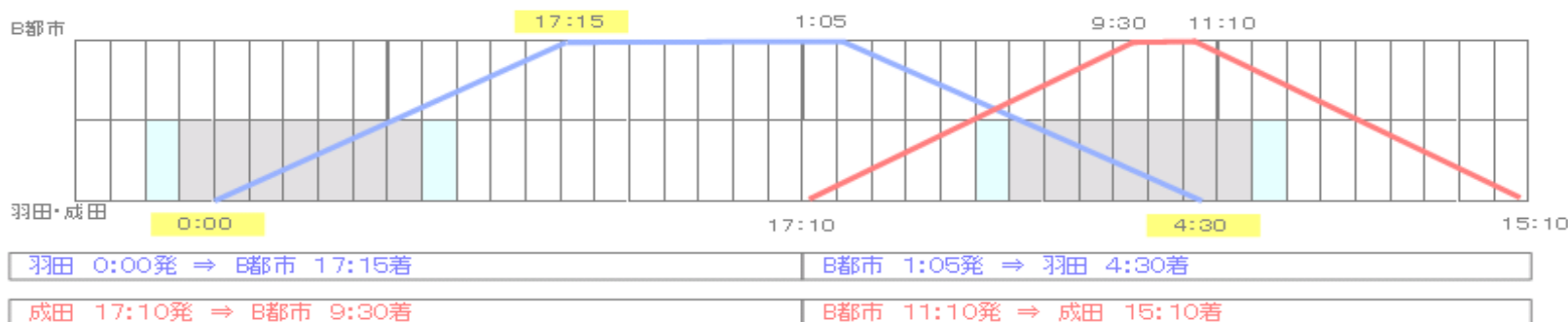
- 深夜・早朝の国際線としては、航空協定の内容を鑑み、需要を考慮しながら複数路線の展開を検討。
- 出発便は、23時台と0時台を想定(条件により、1～2時台の出発も可能性あり)。
- 到着便は4時～6時を想定。

< 想定される深夜・早朝便の運航例 >

(1) 欧州路線 (東京との時差 - 8時間) の例



(2) 米国西海岸路線 (東京との時差 - 17時間) の例



深夜早朝時間帯の羽田空港の発着便と交通アクセスの現状について

現行のモノレール、鉄道、バスは、現在の羽田空港発着の国内線の初便及び最終便利用旅客の、東京、神奈川、埼玉、千葉方面の交通アクセスとして利用されることを想定して、そのダイヤが設定されている。

1. 羽田空港発着便の現状

羽田空港出発便	：（初便）	那覇行	6時20分	（最終便）	北九州行	23時15分
		（仁川行	4時45分）			
羽田空港到着便	：（初便）	北九州発	6時55分	（最終便）	関西発	23時20分
		（仁川発	4時50分）	（最終便）	那覇発	23時20分

2. 深夜早朝時間帯の交通アクセスの現状

【東京モノレール】 浜松町～羽田空港間（ ）0:05 羽田空港発の浜松町行の臨時列車の運行が可能

浜松町発：（始発）5時00分（終発）23時36分 羽田空港発：（始発）5時21分（終発）23時50分

【京浜急行電鉄】 品川～羽田空港間

品川発：（始発）5時02分（終発）0時02分 羽田空港発：（始発）5時27分（終発）0時02分

【主要路線バス（首都圏各地発）】

東京：（始発）7時30分（終発）19時05分
新宿：（始発）5時15分（終発）18時20分
大井町：（始発）5時30分（終発）21時42分
横浜：（始発）5時15分（終発）22時24分
千葉：（始発）4時45分（終発）21時50分
大宮：（始発）4時45分（終発）19時50分

【主要路線バス（羽田空港発）】

東京：（始発）8時35分（終発）19時55分
新宿：（始発）8時15分（終発）23時30分
大井町：（始発）6時10分（終発）22時15分
横浜：（始発）6時21分（終発）23時40分
千葉：（始発）6時00分（終発）23時30分
大宮：（始発）7時10分（終発）22時40分

深夜早朝時間帯の羽田空港への交通アクセス

取り組みの内容

平成20年9月12日(金)から、金曜日・日曜日の深夜と土曜日・月曜日の早朝に、京浜急行バスと東京空港交通が空港リムジンバスを運行中。

当該リムジンバスは、羽田空港を早朝に発着する仁川空港便の旅客の以下のような流動による利用を想定している。

(出発客) 首都圏各地から終発電車等により、品川、新宿、池袋、横浜に移動
品川、新宿、池袋、横浜からリムジンバスで羽田空港に移動
深夜から早朝まで羽田空港ターミナルビル内で待機
早朝に羽田空港から仁川空港に出発

(到着客) 早朝に仁川空港から羽田空港に到着
羽田空港からリムジンバスで品川、新宿、池袋、横浜に移動
品川、新宿、池袋、横浜から始発電車等により首都圏各地に移動

京浜急行バス

出発(金曜日・日曜日の深夜)

発地	発時刻	バスターミナル	発時刻	羽田空港着	目的地	発時刻
JR横須賀線	横 須 賀 23:21	横浜	0:20	0:45	仁川	4:45
	熱 海 22:34					
JR東海道本線	小 田 原 23:10					
	藤 沢 23:43					
相鉄本線	海 老 名 23:41	品川	1:30	1:55	仁川	5:15
TX	つ く ば 23:14					
JR総武線快速	千 葉 23:50					
JR常磐線	柏 0:20					
東急・JR山手線	自 由 が 丘 0:49					5:30

到着(土曜日・月曜日の早朝)

発地	羽田空港着	羽田空港発	着地	着時刻
仁川	4:00	4:55	横浜	5:20
	4:15			
	4:30	4:50	品川	5:15

東京空港交通

出発(金曜日・日曜日の深夜)

発地	発時刻	バスターミナル	発時刻	羽田空港着	目的地	発時刻
JR埼京線	大 宮 23:46	池袋	0:50	1:45	仁川	4:45
東武東上線	川 越 市 23:42					
西武池袋線	所 沢 23:49					
京王線	京王八王子 22:59	新宿	1:10			5:15
小田急線	町 田 23:54					
JR中央・総武線	三 鷹 0:15					
						5:30

到着(土曜日・月曜日の早朝)

発地	羽田空港着	羽田空港発	着地	着時刻
仁川	4:00	4:45	新宿	5:20
	4:15			
	4:30		池袋	5:40

概 要

1. 開催の趣旨

羽田空港では、2010年10月に予定している新滑走路・国際線ターミナルの供用開始に伴い、航空機発着回数的大幅な増加とともに、国際定期便の就航や深夜早朝時間帯の活用が予定されている。

再拡張後の羽田空港においては、このような機能面・量的面での拡大に対して適切に対応することが必要であり、特に、深夜・早朝時間帯のアクセスの確保と旅客ターミナルにおける所要のサービスの提供、国際線と国内線との間の乗継ぎ改善が重要な課題となっている。

そのため、羽田空港の望ましいアクセスとサービスのあり方について、関係者・事業者間の横断的な体制により、問題点・課題を整理し、実務的かつ具体的な検討・調整を図ることとする。

2. 検討体制

バス事業者、タクシー事業者、鉄道事業者、レンタカー事業者、航空会社、空港ビル運営会社、観光事業者、関係自治体(東京都、神奈川県、千葉県)、国

3. 整理すべき課題等

(1) 深夜早朝時間帯のアクセスのあり方

(特に羽田空港から主要ターミナル到着後の交通手段)

(2) 深夜・早朝時間帯における国際旅客ターミナルビル内のサービスの提供

(3) 羽田空港内における国際線と国内線との間の乗継利便性の向上

(4) 羽田空港内及び空港近傍における宿泊・休息施設のあり方

羽田空港の望ましいアクセスとサービスのあり方に関するWGにおける課題の整理

サービスの種類	空港機能	昼間・深夜早朝時間帯別の論点	主要検討項目（案）
---------	------	----------------	-----------

交通移動サービス	空港アクセス	<p>【論点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際化 ・発着便数40.7万回への対応 	<p>鉄道・モノレール 深夜・早朝時間帯の航空路便に対応した運行本数・運行時間帯の拡大 国際線利用客の利便性・快適性の向上（大きな手荷物への対応、着席機会の確保等） 駅改良（京急蒲田駅付近連続立体交差事業、モノレール浜松町駅の複線化）による輸送力増強、速達性の向上</p>
		<p>【論点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・始発終着便との接続 	<p>バス 深夜・早朝時間帯の航空路便に対応した運行時間帯の拡大 国際線利用客の利便性の向上 （バス乗り場の方面別配置、運行ルートの設定、ICカード利用可能路線の拡充等） 輸送力の増強（既存路線の増便、新規路線の開設）</p>
			<p>タクシー タクシーサービスの24時間化 国際線ターミナルのタクシー乗り場の利便性の向上（優良タクシー運転者乗り場の設置等）</p>
			<p>レンタカー 深夜・早朝時間帯の航空路便に対応した営業時間の拡大 空港敷地内店舗の出店</p>
			<p>共通 外国人対応の充実（対応マニュアルの整備等） 案内情報・サインの充実・均質化（多言語化、ターミナルビルとの整合性確保等）</p>

羽田空港内乗り継ぎ	<p>【論点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・内 際、際 内、内 内におけるスムーズな移動 	<p>国際線・国内線ターミナル間乗り継ぎ 乗り継ぎ旅客に対する京急、モノレール、ターミナル間循環バスの無料運行 制限区域内バスによる移動時間の短縮（既存内際トンネルの拡幅整備等） 内際トンネルの増設、空港構内道路の整備等</p>
-----------	---	---

ターミナル関連サービス	ターミナルビル内	<p>【論点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際化 ・滞留時間の充実 	<p>国際線ターミナル 24時間営業サービスの充実 リフレッシュサービス（仮眠・休息、シャワー等）の充実 到着ロビーの充実、プラネタリウムの多目的利用</p>
		<p>【論点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・24時間営業 ・宿泊・休息施設の供給 	<p>空港周辺 乗り継ぎ旅客向け周辺観光商品の導入 宿泊施設等の整備</p>
	ターミナルビル周辺	<p>【論点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際化 ・空港と周辺施設との連携 	
		<p>【論点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・宿泊・受入体制の整備 	

凡例

- ：再拡張供用開始時点での実現に向け検討
- ：再拡張供用後の実現に向け検討

羽田空港・成田空港への交通アクセスの現状

		交通手段	ルート	所要時間	本数(/ 1時間)	料金	アクセス手段分担率
成田空港への主なアクセス手段	現状	鉄道(JR・NEX)	東京駅～成田空港駅	53分	1～3	2,940円	空港直行リムジンバス 24.8% 成田エクスプレス 20.9% 京成スカイライナー 13.0%
		鉄道(京成・スカイライナー)	東京駅～日暮里駅(JR)・日暮里駅(京成)～成田空港駅	約70分	1～2	2,070円	
		リムジンバス	東京駅八重洲南口～成田空港 (八重洲富士屋ホテル、T-CAT経由)	約80～110分	1～2	3,000円	
	新設・改良	鉄道(成田新高速鉄道)	東京駅～日暮里(JR)・日暮里(成田新高速)～成田空港駅	約55分	-	-	

		交通手段	ルート	所要時間	本数(/ 1時間)	料金	アクセス手段分担率
羽田空港への主なアクセス手段	現状	モノレール	東京駅～浜松町(JR)・浜松町(モノレール)～羽田空港第一ターミナル	24分	3～18	620円	東京モノレール 30.0% 京浜急行 27.8% 空港直行リムジンバス 24.4%
		鉄道(京急)	東京駅～品川駅(JR)・品川駅(京急)～羽田空港駅	28分	2～6	560円	
		リムジンバス	東京駅八重洲南口～羽田空港(第一ターミナル) (羽田空港第二ターミナル経由)	約40分	1～2	900円	
	新設・改良	鉄道(京急・蒲田駅改良後)	東京駅～品川駅(JR)・品川駅(京急)～羽田空港駅	28分	最大9	560円	

		交通手段	ルート	所要時間	本数(/ 1時間)	料金	アクセス手段分担率
羽田空港・成田空港の主な乗り継ぎ手段	現状	鉄道(モノレール+NEX)	羽田空港駅～浜松町駅(モノレール)・浜松町駅(JR)～東京駅(JR)・東京駅(NEX)～成田空港駅	約90分	モノ:3～18 NEX:1～3	3,580円	空港リムジンバス 69.7% 鉄道(NEX・スカイライナー) 12.5% 鉄道(その他) 3.8%
		鉄道(モノレール+京成・スカイライナー)	羽田空港駅～浜松町駅(モノレール)・浜松町駅(JR)～日暮里駅(JR)・日暮里駅(京成)～成田空港駅	約100分	モノ:3～18 京成:1～2	2,550円	
		鉄道(京浜+都営浅草+京成)	羽田空港駅～泉岳寺駅～押上駅～成田空港駅	106分	0～2	1,560円	
		リムジンバス	羽田空港～成田空港	約75分	1～5	3,000円	
	新設・改良	鉄道(モノレール+成田新高速)	羽田空港駅～浜松町駅(モノレール)・浜松町駅(JR)～日暮里駅(JR)・日暮里駅(成田新高速)～成田空港駅	約80分	-	-	

平成18年度国際航空旅客動態調査を使用し羽田＝成田間の移動者数を推計した場合

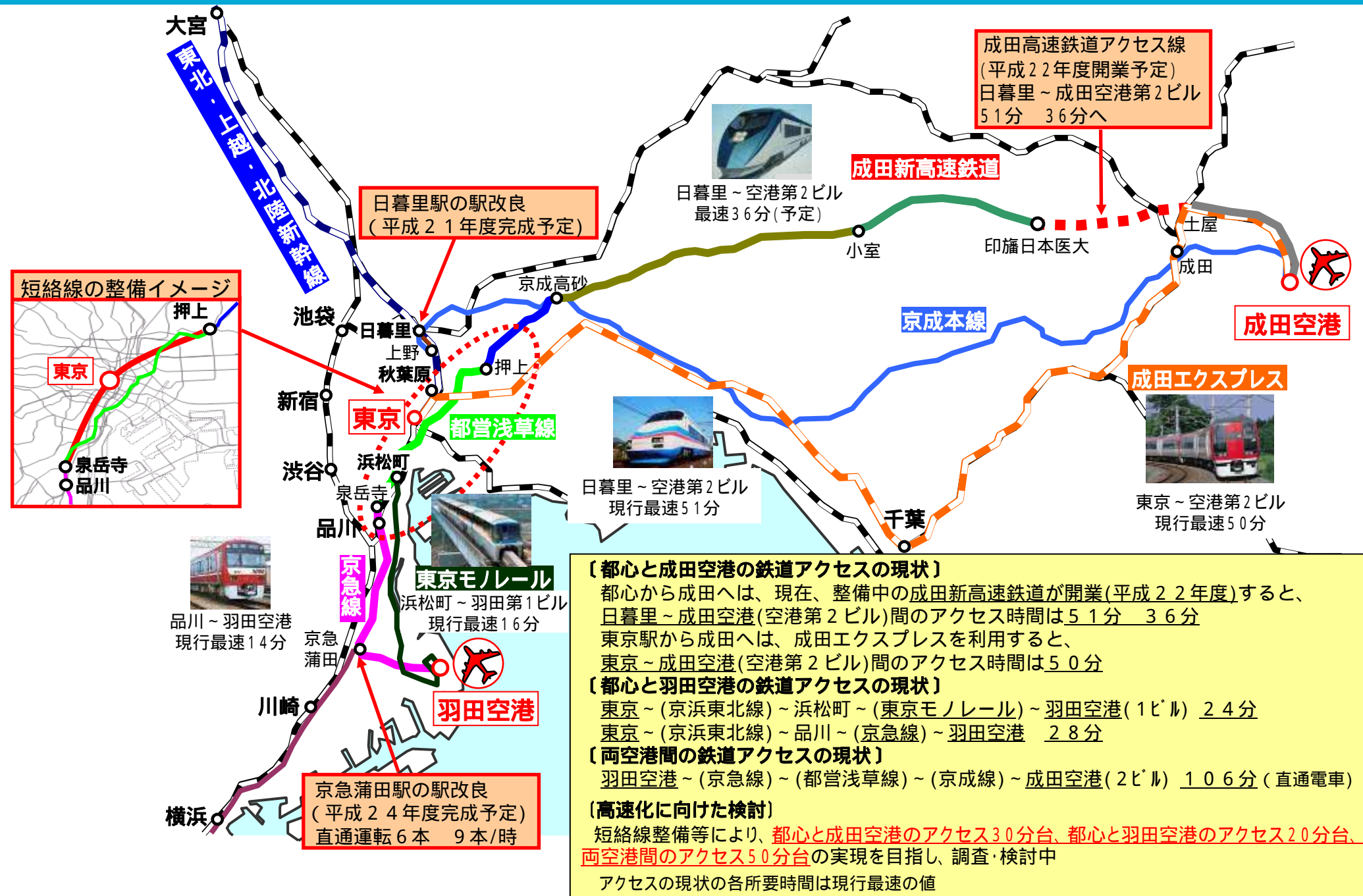
・羽田空港から成田空港へ移動し、成田空港より出国した日本人・外国人 = 344,213人/年

・成田空港へ入国した時も、成田空港から羽田空港へ移動したと仮定した場合 = 344,213 × 2 = 688,426人/年



1,886人/日

都心と成田・羽田両空港及び両空港間の鉄道アクセスの現状



成田・羽田両空港間及び都心と両空港間の鉄道アクセス改善に係る調査結果

平成19年度の「成田空港と羽田空港の人流面の有機的連携に関する調査委員会」の結果を受け、「成田・羽田両空港間及び都心と両空港間との鉄道アクセス改善に係るワーキンググループ」を設置し、都心と両空港間の鉄道アクセスの改善に係る施策について、既存線の改良や短絡線の整備を含めた、整備効果の高い施策を検討。その際検討対象ルート案の設定及び検討ルート案の絞り込みを実施。

【ワーキンググループメンバー（敬称略、 は座長）】

山内 弘隆 一橋大学商学部長

廻 洋子 淑徳大学教授

屋井 鉄雄 東京工業大学教授

東京都、千葉県、京成電鉄(株)、京浜急行電鉄(株)、鉄道建設・運輸施設整備支援機構、成田国際空港(株)、成田高速鉄道アクセス(株)、国

検討対象ルート案の設定及び検討ルート案の絞り込み

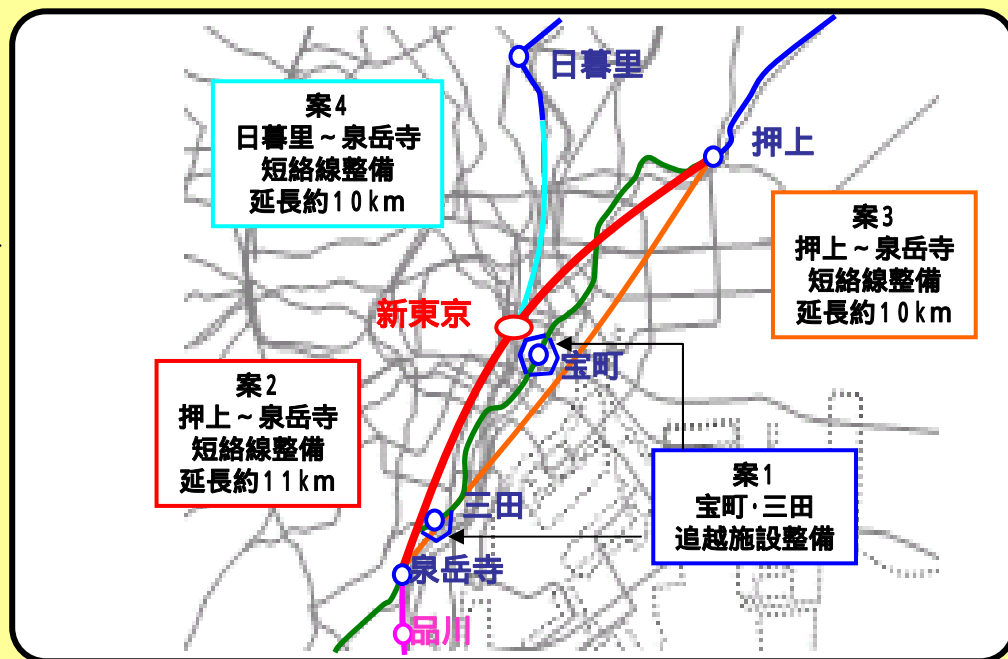
目標: 都心と成田空港 (2ビル)のアクセス30分台
都心と羽田空港のアクセス: 20分台
成田・羽田両空港間のアクセス50分台

検討対象ルート案について

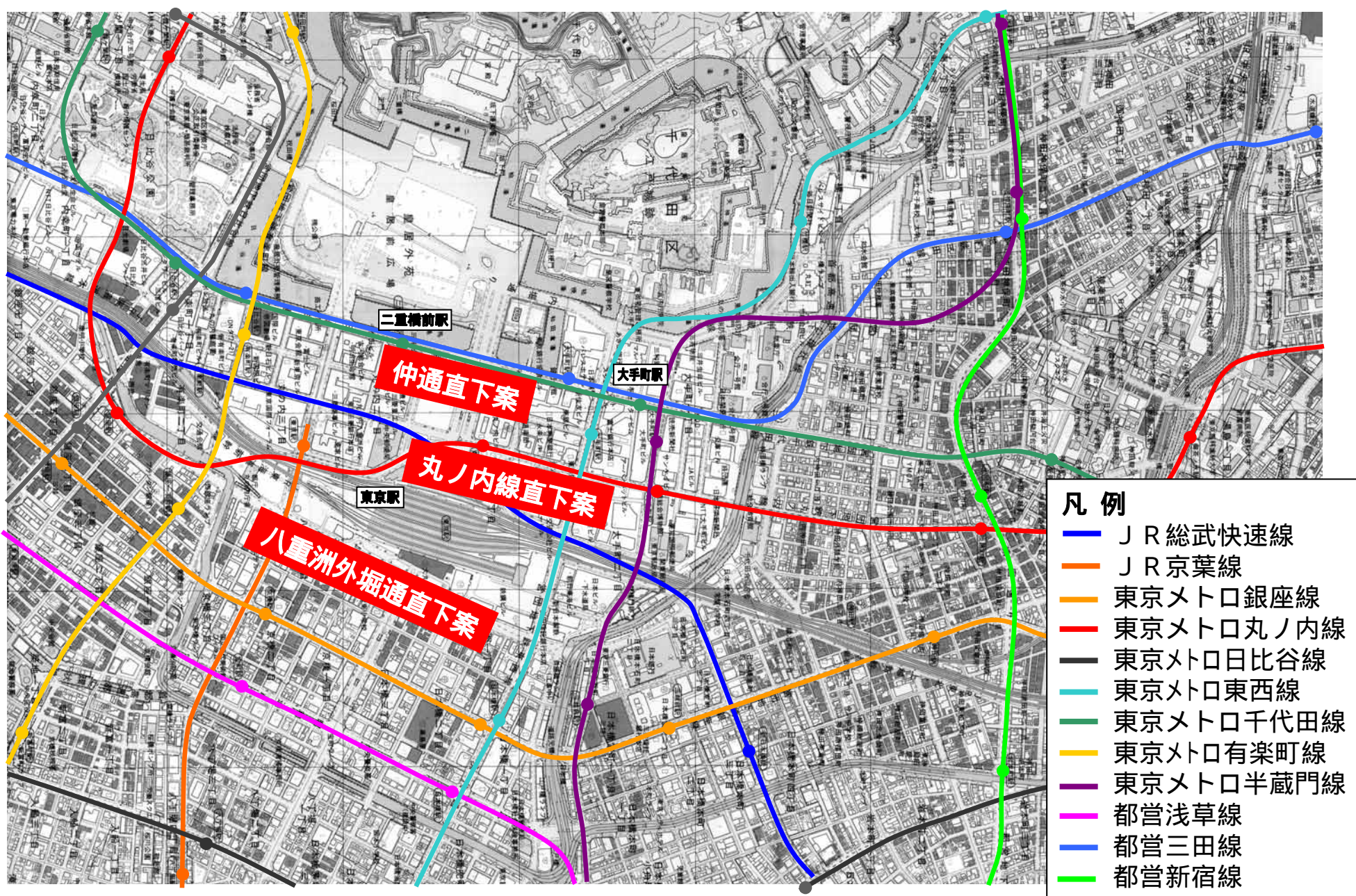
検討ルート案の選定

- ・目標とするアクセス時間を達成する。
- ・最も需要ポテンシャルの高い東京駅を經由する。
- ・都市内交通としての時間短縮も見込まれる。

案2 押上～泉岳寺短絡線整備 を検討ルート案に選定



新東京駅の位置のイメージ



二重橋前駅

仲通直下案

丸ノ内線直下案

八重洲外堀通直下案

東京駅

大手町駅

- 凡例
- JR 総武快速線
 - JR 京葉線
 - 東京メトロ銀座線
 - 東京メトロ丸ノ内線
 - 東京メトロ日比谷線
 - 東京メトロ東西線
 - 東京メトロ千代田線
 - 東京メトロ有楽町線
 - 東京メトロ半蔵門線
 - 都営浅草線
 - 都営三田線
 - 都営新宿線

アンケート調査の目的

地方(関東除く)在住者の海外渡航の際の利用空港や、羽田空港・成田空港の乗継ぎの実態等を把握することを目的とする。

アンケート調査の概要

アンケート実施時期: 2009年3月

アンケート実施方法: インターネットによるモニタ調査で、我が国の人口比に応じて配信。

サンプル獲得条件: 過去2年以内に海外渡航をした方
羽田空港と成田空港の乗継実態とその潜在需要調査のため、
関東地方を除く居住者を対象とする。

サンプル数(回答者数): 5003人

サンプル属性:

地方別: 北海道(6.2%)、東北(8.5%)、北陸・甲信越(9.5%)、東海(21.4%)、近畿(27.6%)、
中国(7.7%)、四国(4.2%)、九州・沖縄(15.0%)

男女比: 男性(48.3%)、女性(51.7%)

年齢別: 10代(2.2%)、20代(20.8%)、30代(38.1%)、40代(22%)、50代(11.8%)、60代(5.1%)

職業別: 公務員(5.0%)、経営者・役員(3.0%)、会社員(45.3%)、自営業(6%)、自由業(2.3%)、
専業主婦(16.6%)、パート/アルバイト(8.2%)、学生(6.8%)、その他(6.7%)

地方(関東を除く)在住の海外への渡航者5000人に対するアンケート(2009年3月)

(海外渡航の際の利用空港について)

空港別利用者の内訳は、関西空港31%、成田空港20%、中部空港18%、地方空港16%、羽田の国内線(成田の国際線への乗継ぎ)11%、羽田の国際線4%。

地域別内訳は以下のとおり。

- ・成田及び羽田の利用者は、全国に分布する(成田:東海25%、北陸・甲信越20%、東北19%、近畿15%、九州・沖縄10%、北海道7%等。羽田と成田の間の乗継ぎ:九州・沖縄24%、北海道20%、近畿18%、東北14%、中国9%、四国7%等。羽田:北陸・甲信越18%、九州・沖縄17%、東海15%、近畿・東北各12%等)。
- ・関西及び中部の利用者は、空港周辺地域の比重が高い(関西:近畿66%、中国9%、四国7%等。中部:東海75%、北陸・甲信越9%等)。
- ・地方空港利用者は、西日本の比重が高い(九州・沖縄が47%、中国17%、東北10%、北海道8%、北陸・甲信越7%、四国5%等)。

(成田利用者について)

成田の利用者のうち、成田発着の国内線から乗り継ぐ者の割合が35%、東京駅等で新幹線から鉄道又はバスに乗り継いで成田に向かう者の割合が31%、自家用車及び鉄道が各9%、都心で長距離バスから鉄道又はバスに乗り継いで成田に向かう者の割合が6%等。

(羽田と成田の間の乗継ぎについて)

羽田と成田の間の乗継ぎ利用者のうち、リムジンバスの選好割合は65%、主な選好理由は、荷物がある場合の利便性や乗換不要性。鉄道の選好割合は29%、主な選好理由は、低コストと定時性。

羽田と成田の間の乗継ぎについての主なニーズは、荷物の持ち運び負担の軽減、成田における再度のチェックイン手続の負担解消、乗継ぎダイヤの接続性の改善、乗継案内の充実等。

羽田と成田の間の乗継ぎ利用者のうち、国内及び国際の航空便のスケジュールの関係で宿泊を強いられた者の割合が28%。

(地方空港利用者の海外空港における乗継ぎについて)

地方空港利用者のうち、海外空港において乗継ぎを行っている者は4割弱。内訳は、仁川12%、台北9%、上海、香港各4%、シンガポール3%等。

海外空港における乗継ぎの出発空港は、海外直行路線のある都市に広く分布するが、特に福岡が多い。

成田空港と羽田空港の乗継等に関するインタビュー調査結果

インタビュー調査の目的

成田空港と羽田空港の一体的活用の具体的施策を導き出すため、大手旅行会社や日本政府観光局(JNTO)へのインタビューによって、別途実施したアンケート調査では対象となっていない訪日外国人や、旅行会社など供給側の視点から見た日本人の成田空港 - 羽田空港の乗り継ぎの実態等を把握することを目的とする。

インタビュー調査の概要

インタビュー実施時期： 2009年4月～5月 インタビュー実施方法： 訪問取材又はメールによる文面回答

インタビュー先数：大手旅行会社14社、日本政府観光局(JNTO)

- 1: 海外旅行の取扱額が大きい、外国人旅行の取扱額が大きいなどの基準によりインタビュー先を決定。
- 2: 地域別の特徴を把握するため、上記基準に準じる地域ごとの旅行会社にも取材。

成田・羽田両空港間の乗り継ぎに関するまとめ

項目	インバウンド(外国人)	アウトバウンド(日本人)
成田・羽田両空港間の乗り継ぎ実態	<p>両空港間を乗り継ぐケースは少ない。</p> <p>【背景】</p> <ul style="list-style-type: none">・首都圏を目的地とする場合が多い。・団体客は貸切バスの利用が中心である。・新幹線自体と沿線資源(例:富士山、京都)の魅力。・韓・中・台～地方直行便の充実。・両空港間の移動の不便さ。	<p>地方 - 成田便が確保できない結果、羽田空港経由の乗り継ぎとなる傾向がある。</p> <p>航空便のダイヤ設定上、前後泊を強いられる場合がある。</p> <p>地方空港からの海外渡航(海外空港での乗り継ぎを含む。)は増加傾向。</p> <p>【背景】</p> <ul style="list-style-type: none">・成田での内際乗り継ぎの枠が少ない(地方 - 成田間の輸送力が小さい)。・地方 - 海外路線の便数増加。・両空港間の移動の不便さ。
両空港間の乗り継ぎに対する要望	<p>成田・羽田それぞれの空港での内際乗り継ぎを充実すべきではないか。</p> <p>手荷物を伴う移動の負担軽減、移動時間の短縮、運行頻度の向上。</p> <p>外国語表示の充実</p>	<p>同左</p> <p>同左</p> <p>前後泊を解消できる航空便のダイヤ設定(午前発欧州便、夕刻・宵着のオセアニア便)</p>
両空港間のアクセス鉄道の商品化	<p>商品化の見込みはまちまち。(鉄道の利便性、価格、発券システム等の条件次第。)</p> <p>鉄道の乗車自体が観光目的化すれば商品化の可能性あり。</p>	<p>同左</p>

居住地別出国空港別旅客数及び構成比(日本人)

居住地		居住地別 出国者数	ブロック別 出国者構成	成田		羽田		関空		中部		福岡		その他空港	
				出国者数	構成比	出国者数	構成比	出国者数	構成比	出国者数	構成比	出国者数	構成比	出国者数	構成比
北海道	北海道	295,467	1.8%	156,674	53.0%	1,436	0.5%	35,207	11.9%	8,496	2.9%	0	0.0%	93,654	31.7%
東北	青森	43,505	2.8%	32,261	74.2%	341	0.8%	0	0.0%	1,503	3.5%	0	0.0%	9,400	21.6%
	岩手	49,630		26,500	53.4%	1,137	2.3%	0	0.0%	1,507	3.0%	0	0.0%	20,486	41.3%
	宮城	149,999		100,428	67.0%	1,044	0.7%	2,744	1.8%	4,917	3.3%	520	0.3%	40,346	26.9%
	秋田	38,649		20,939	54.2%	0	0.0%	3,517	9.1%	3,117	8.1%	0	0.0%	11,076	28.7%
	山形	58,103		45,079	77.6%	425	0.7%	251	0.4%	1,505	2.6%	0	0.0%	10,843	18.7%
	福島	114,138		88,125	77.2%	0	0.0%	998	0.9%	1,170	1.0%	0	0.0%	23,845	20.9%
関東	茨城	320,529	48.6%	312,838	97.6%	4,038	1.3%	2,605	0.8%	525	0.2%	0	0.0%	523	0.2%
	栃木	196,859		187,621	95.3%	7,789	4.0%	0	0.0%	314	0.2%	0	0.0%	1,135	0.6%
	群馬	188,922		183,748	97.3%	2,660	1.4%	534	0.3%	986	0.5%	0	0.0%	994	0.5%
	埼玉	1,044,129		992,296	95.0%	40,257	3.9%	4,078	0.4%	2,519	0.2%	1,897	0.2%	3,082	0.3%
	千葉	1,070,840		1,029,315	96.1%	25,200	2.4%	5,601	0.5%	8,060	0.8%	1,011	0.1%	1,653	0.2%
	東京	3,191,755		2,966,661	92.9%	164,956	5.2%	34,273	1.1%	13,862	0.4%	5,221	0.2%	6,782	0.2%
	神奈川	1,855,135		1,678,304	90.5%	140,290	7.6%	22,812	1.2%	10,597	0.6%	0	0.0%	3,132	0.2%
甲信越	新潟	137,087	2.6%	86,220	62.9%	1,376	1.0%	5,579	4.1%	3,404	2.5%	0	0.0%	40,508	29.5%
	山梨	87,926		81,757	93.0%	3,712	4.2%	0	0.0%	1,485	1.7%	901	1.0%	71	0.1%
	長野	202,626		103,427	51.0%	3,813	1.9%	5,740	2.8%	86,321	42.6%	0	0.0%	3,325	1.6%
北陸	富山	87,265	1.6%	24,767	28.4%	1,430	1.6%	27,655	31.7%	11,732	13.4%	0	0.0%	21,681	24.8%
	石川	96,631		25,480	26.4%	445	0.5%	34,027	35.2%	14,119	14.6%	526	0.5%	22,034	22.8%
	福井	70,286		4,052	5.8%	0	0.0%	32,716	46.5%	28,390	40.4%	0	0.0%	5,128	7.3%
東海	岐阜	251,109	12.8%	20,395	8.1%	0	0.0%	12,387	4.9%	217,580	86.6%	0	0.0%	747	0.3%
	静岡	431,920		174,201	40.3%	11,177	2.6%	10,556	2.4%	234,686	54.3%	0	0.0%	1,300	0.3%
	愛知	1,166,650		156,622	13.4%	397	0.0%	31,964	2.7%	974,247	83.5%	2,378	0.2%	1,042	0.1%
	三重	212,874		28,165	13.2%	0	0.0%	31,504	14.8%	153,031	71.9%	0	0.0%	174	0.1%
近畿	滋賀	188,951	18.8%	21,665	11.5%	745	0.4%	151,967	80.4%	13,400	7.1%	1,095	0.6%	79	0.0%
	京都	385,076		32,723	8.5%	503	0.1%	344,747	89.5%	6,753	1.8%	0	0.0%	350	0.1%
	大阪	1,321,508		107,897	8.2%	2,059	0.2%	1,198,026	90.7%	9,041	0.7%	2,183	0.2%	2,302	0.2%
	兵庫	838,284		66,816	8.0%	0	0.0%	762,639	91.0%	4,640	0.6%	0	0.0%	4,189	0.5%
	奈良	223,502		15,889	7.1%	0	0.0%	203,346	91.0%	4,025	1.8%	0	0.0%	242	0.1%
	和歌山	87,255		6,362	7.3%	0	0.0%	80,010	91.7%	883	1.0%	0	0.0%	0	0.0%
中国	鳥取	40,579	3.6%	3,448	8.5%	0	0.0%	27,477	67.7%	336	0.8%	0	0.0%	9,318	23.0%
	島根	33,609		2,371	7.1%	0	0.0%	17,113	50.9%	0	0.0%	320	1.0%	13,805	41.1%
	岡山	161,273		14,132	8.8%	351	0.2%	80,835	50.1%	1,663	1.0%	2,172	1.3%	62,120	38.5%
	広島	267,452		36,878	13.8%	382	0.1%	76,715	28.7%	7,695	2.9%	38,564	14.4%	107,218	40.1%
	山口	73,348		11,618	15.8%	0	0.0%	13,697	18.7%	1,165	1.6%	41,450	56.5%	5,418	7.4%
四国	徳島	53,829	1.6%	4,543	8.4%	0	0.0%	45,750	85.0%	898	1.7%	0	0.0%	2,638	4.9%
	香川	75,823		3,535	4.7%	0	0.0%	57,166	75.4%	664	0.9%	0	0.0%	14,458	19.1%
	愛媛	88,982		12,294	13.8%	334	0.4%	51,892	58.3%	2,566	2.9%	1,020	1.1%	20,876	23.5%
	高知	35,945		9,860	27.4%	0	0.0%	24,045	66.9%	0	0.0%	0	0.0%	2,040	5.7%
九州	福岡	473,590	5.4%	94,040	19.9%	0	0.0%	28,474	6.0%	15,242	3.2%	330,718	69.8%	5,116	1.1%
	佐賀	51,392		6,324	12.3%	0	0.0%	9,970	19.4%	6,298	12.3%	28,486	55.4%	314	0.6%
	長崎	67,425		11,820	17.5%	617	0.9%	5,119	7.6%	1,661	2.5%	39,807	59.0%	8,401	12.5%
	熊本	107,686		24,733	23.0%	572	0.5%	9,054	8.4%	4,548	4.2%	63,159	58.7%	5,620	5.2%
	大分	65,771		3,494	5.3%	0	0.0%	3,040	4.6%	4,890	7.4%	50,686	77.1%	3,661	5.6%
	宮崎	41,416		10,919	26.4%	0	0.0%	2,073	5.0%	2,828	6.8%	17,444	42.1%	8,152	19.7%
鹿児島	59,585	17,637	29.6%	0	0.0%	4,553	7.6%	3,162	5.3%	17,702	29.7%	16,531	27.7%		
沖縄	沖縄	70,775	0.4%	14,943	21.1%	0	0.0%	13,872	19.6%	569	0.8%	6,711	9.5%	34,680	49.0%
国内居住地計		16,175,090		9,059,816		417,486		3,516,328		1,877,000		653,971		650,489	

※上記出国者数は、国際定期便及び定期的チャーター便(羽田-金浦、羽田-虹橋)による出国者の数を示したものである。

出典：平成19年度国際航空旅客動態調査-集計結果-「居住地別出国空港別旅客数」及び「居住地別出国空港構成」より

成田空港及び羽田空港出国者の国内線利用状況（日本人）

出国空港 居住地	成 田			羽 田		
	出国者数	国内線利用率 (*1*3)	国内線利用者数	出国者数	国内線利用率 (*2*3)	国内線利用者数
北海道	156,674	91.8%	143,827	1,436	100.0%	1,436
青森	32,261	30.0%	9,678	341	0.0%	0
岩手	26,500	0.0%	0	1,137	0.0%	0
宮城	100,428	19.8%	19,885	1,044	0.0%	0
秋田	20,939	28.1%	5,884	0	-	-
山形	45,079	20.1%	9,061	425	0.0%	0
福島	88,125	0.0%	0	0	-	-
茨城	312,838	0.0%	0	4,038	0.0%	0
栃木	187,621	0.0%	0	7,789	0.0%	0
群馬	183,748	0.0%	0	2,660	0.0%	0
埼玉	992,296	0.0%	0	40,257	0.0%	0
千葉	1,029,315	0.1%	1,029	25,200	0.0%	0
東京	2,966,661	0.0%	0	164,956	0.0%	0
神奈川	1,678,304	0.2%	3,357	140,290	0.0%	0
新潟	86,220	0.0%	0	1,376	0.0%	0
山梨	81,757	0.0%	0	3,712	0.0%	0
長野	103,427	0.0%	0	3,813	0.0%	0
富山	24,767	82.6%	20,458	1,430	46.2%	661
石川	25,480	81.8%	20,843	445	100.0%	445
福井	4,052	47.8%	1,937	0	-	-
岐阜	20,395	80.1%	16,336	0	-	-
静岡	174,201	4.7%	8,187	11,177	0.0%	0
愛知	156,622	62.5%	97,889	397	0.0%	0
三重	28,165	72.2%	20,335	0	-	-
滋賀	21,665	62.3%	13,497	745	0.0%	0
京都	32,723	53.8%	17,605	503	100.0%	503
大阪	107,897	71.1%	76,715	2,059	28.4%	585
兵庫	66,816	68.9%	46,036	0	-	-
奈良	15,889	70.8%	11,249	0	-	-
和歌山	6,362	100.0%	6,362	0	-	-
鳥取	3,448	100.0%	3,448	0	-	-
島根	2,371	100.0%	2,371	0	-	-
岡山	14,132	77.2%	10,910	351	0.0%	0
広島	36,878	59.3%	21,869	382	0.0%	0
山口	11,618	60.4%	7,017	0	-	-
徳島	4,543	100.0%	4,543	0	-	-
香川	3,535	100.0%	3,535	0	-	-
愛媛	12,294	100.0%	12,294	334	100.0%	334
高知	9,860	90.4%	8,913	0	-	-
福岡	94,040	89.1%	83,790	0	-	-
佐賀	6,324	100.0%	6,324	0	-	-
長崎	11,820	66.8%	7,896	617	0.0%	0
熊本	24,733	100.0%	24,733	572	0.0%	0
大分	3,494	100.0%	3,494	0	-	-
宮崎	10,919	54.9%	5,995	0	-	-
鹿児島	17,637	100.0%	17,637	0	-	-
沖縄	14,943	84.0%	12,552	0	-	-
国内居住地計	9,059,816	8.7%	787,491	417,486	0.9%	3,964

※1成田線以外の国内線を利用した場合も含まれる。

※2羽田線以外の国内線を利用した場合も含まれる。

※3居住地以外の場所から国内線を利用した場合も含まれるため、例えば、居住地が千葉・神奈川の場合も国内線利用者が存在する。

出典：平成19年度国際航空旅客動態調査－集計結果－「居住地別出国空港別旅客数」及び「出国空港別居住地別国内線利用率」より

居住地別出国空港別旅客数及び構成比(日本人)の分析

(ブロック別出国者構成について)

- ・ 関東からの出国者の比率が日本全体の 49%。近畿、中部を合わせると 80% に達する。

(成田からの出国者について)

- ・ 表中、出国者の比率が最大である空港に網掛けを施している。成田からの出国者の比率が他空港と比べて最大である地域は、関東以外では、北海道、東北、甲信越。なお、これらの地域から成田への路線は、新千歳(3便)、仙台(2便)※。
- ・ 近畿から成田を経由した出国者の比率は、近畿全体の 8%程度。東海からは 18%程度。なお、これらの地域から成田への路線は、伊丹(4便)、中部(3便)。
- ・ 北陸、中国、四国、九州から成田を経由した出国者の比率は、10%弱~30%弱の間で県によってばらつきあり。なお、これらの地域から成田への路線は、小松(1便)、広島(1便)、福岡(3便)。

(その他の空港からの出国者について)

- ・ 関空からの出国者の比率が他空港と比べて最大である地域は、近畿以外では、北陸、四国及び鳥取、島根、岡山。なお、これらの地域から関空への路線は、松山(2便)、高知(2便~3便)のみであり、陸上移動が中心である。
- ・ 中部からの出国者の比率が他空港と比べて最大である地域は、東海。なお、東海地域から中部への路線はなし。
- ・ 福岡からの出国者の比率が他空港と比べて最大である地域は、九州及び山口。なお、これらの地域から福岡への路線は、宮崎(7便)、鹿児島(8便)、長崎県離島。
- ・ 地元の空港からの出国者の比率が他空港と比べて最大である地域は、広島、福岡、沖縄。その他、地元の空港からの出国者の比率が2割を超えているのは、北海道、東北(山形除く)、新潟、富山、石川、鳥取、島根、岡山、愛媛、鹿児島(いずれも、仁川ほか東アジアへの国際定期路線が就航)。
- ・ 平成 19 年度調査時点においては、羽田からの出国は関東を除きごく少ない状況であるが、この時点での羽田からの国際線(定期的チャーター便)はソウル(金浦)8便/日のみであり、平成 22 年 10 月以降の羽田の国際化の進展に伴い、羽田からの出国が増大することが予想される。

※ 便数はすべて調査時点(平成 19 年)のもの。なお、成田空港へのアクセス手段として国内航空便(成田便・羽田便)を利用した比率については、「成田空港及び羽田空港出国者の国内線利用状況(日本人)」中「国内線利用率」の項を参照。関東、東北及び甲信越については、新幹線等による陸上移動の比率が高いことがうかがえる。

世界主要都市の空港の現状①

都市	空港 (運営主体)	滑走路	発着回数	旅客数 (国際:国内)	取扱 貨物量	国際線就航先	備 考
東京	成田 (成田国際空港 会社)	4000m 2180m	19.5万回	3548万人 (97:3)	225万t	40ヶ国、94都市 1552便/週	2010年に発着回数 2万回増。更なる拡 大(30万回)に向け て検討中。運用時 間制限有(6時-23 時)
	羽田 (国・日本空港ビ ルディング等)	3000m 3000m 2500m	33.2万回	6682万人 (3:97)	85万t	3ヶ国、3都市 98便/週	2010年に発着回数 が増加し、昼間3万 回、深夜早期最大 3万回の国際定期 便が就航予定
	合計		52.7万回	1億230万人	310万t		
ソウル	仁川 (仁川国際空港 公社)	4000m 3750m 3750m	21.3万回	3142万人 (98:2)	256万t	43ヶ国、124都市 1787便/週	発着回数に余裕有 (最大41万回)。更 なる拡張計画有
	金浦 (韓国空港公社)	3600m 3200m	11.2万回	1381万人 (12:88)	19万t	2ヶ国、3都市 105便/週	運用時間制限有(6 時-23時)
	合計		32.5万回	4523万人	275万t		
北京	北京 (北京首都国際 機場有限公司)	3800m 3800m 3200m	40.0万回	5358万人 (24:76)	119万t	49ヶ国、77都市 833便/週	発着回数はほぼ限 界
上海	浦東 (上海機場集団 有限公司)	4000m 3800m 3400m	25.4万回	2908万人 (46:54)	256万t	30ヶ国、61都市 938便/週	発着回数に余裕 有。更なる拡張計 画有
	虹橋 (上海機場集団 有限公司)	3400m	18.7万回	2263万人 (1:99)	39万t	2ヶ国、2都市 63便/週	2本目の滑走路建 設中(2010年供用 見込み)
	合計		44.1万回	5171万人	295万t		
香港	香港 (香港機場管理 局)	3800m 3800m	30.5万回	4704万人 (100:0)	377万t	43ヶ国、112都市 2650便/週	発着回数拡大を檢 討中
シンガポール	チャンギ (CAAS)	4000m 4000m	22.3万回	3670万人 (100:0)	192万t	43ヶ国、115都市 2379便/週	発着回数に余裕 有。低コスト航空会 社(LCC)専用ター ミナル有
クアラルン プール	クアラルンプール (マレーシア空港ホ ールディング)	4124m 4056m	19.4万回	2645万人 (65:35)	65万t	44ヶ国、92都市 1494便/週	LCC専用ターミナ ル有

出典:発着回数・旅客数・取扱貨物量はACI2007データ、国際線就航先(旅客便)はOAG Mar.09

世界主要都市の空港の現状②

都市	空港 (運営主体)	滑走路	発着回数	旅客数 (国際:国内)	取扱 貨物量	国際線就航先	備 考
ロンドン	ヒースロー (BAA)	3902m 3658m	48.1万回	6807万人 (92:8)	140万t	88ヶ国、163都市 4153便/週	
	ガトウィック (BAA)	3316m	26.7万回	3522万人 (89:11)	18万t	53ヶ国、115都市 1373便/週	
	スタンステッド (BAA)	3048m	20.8万回	2378万人 (89:11)	23万t	28ヶ国、126都市 1142便/週	LCCが利用
	ルートン (TBI plc)	2160m	12.0万回	995万人 (85:15)	4万t	20ヶ国、56都市 438便/週	LCCが利用
	ロンドン・シティ (LCAL)	1508m	9.1万回	293万人 (76:24)	0.1万t	13ヶ国、26都市 687便/週	運用時間制限有(夜間 早朝及び週末)。大型 機原則禁止
	合計		116.7万回	1億3995万人	185万t		

パリ	シャルル・ド・ゴール (ADP)	4215m 4200m 2700m 2700m	55.3万回	5992万人 (92:8)	230万t	101ヶ国、206都市 4527便/週	拡張余地有。夜間 発着回数制限有
	オルリー (ADP)	3650m 3320m 2400m	23.7万回	2644万人 (53:47)	11万t	28ヶ国、71都市 810便/週	拡張余地無。運用 時間制限有(6時－ 23時)
	ブルジュ (ADP)	3000m 2655m 1845m	—	—	—	—	ビジネスジェット中 心、定期便等運航 禁止
	ボーヴェ (オワーズ県商工会 議所)	2430m 1105m	3.0万回	216万人 (99:1)	0万t	8ヶ国、19都市 145便/週	LCCが利用。運用 時間制限有(8時－ 23時)
	合計		82.0万回	8852万人	241万t		

ニューヨーク	ジョン・F・ケネディ (PANYNJ)	4400m 3459m 3047m 2559m	44.6万回	4772万人 (45:55)	161万t	71ヶ国、114都市 1654便/週	混雑空港に指定 (スロット規制有)
	ニューアーク (PANYNJ)	3353m 3042m 2073m	43.6万回	3637万人 (30:70)	96万t	47ヶ国、86都市 1059便/週	混雑空港に指定 (スロット規制有)
	ラガーディア (PANYNJ)	2134m 2134m	39.2万回	2503万人 (5:95)	1万t	9ヶ国、15都市 322便/週	ペリメータ規制により、 短・中距離路線中心。 混雑空港に指定(ス ロット規制有)
	テターボロ (PANYNJ)	2134m 1833m	18.2万回	—	—	—	ビジネスジェット中心、 大型機運航禁止
	ウェストチェスター (ウェストチェスター郡)	1996m 1357m	17.7万回	166万人 (1:99)	—	1ヶ国、1都市 18便/週	
	合計		163.3万回	1億1078万人	258万t		

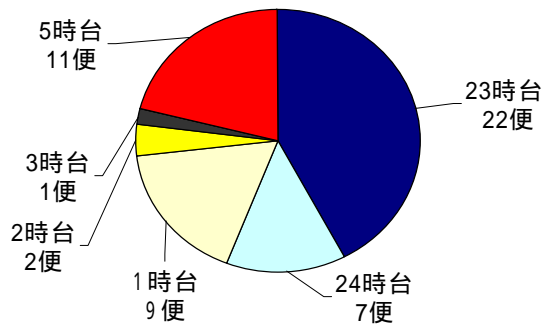
ワシントン	ダレス (MWAA)	3505m 3505m 3200m 2865m	38.3万回	2453万人 (24:76)	36万t	36ヶ国、46都市 617便/週	
	レーガン・ナショナル (MWAA)	2094m 1586m 1497m	27.5万回	1867万人 (2:98)	0.2万t	10ヶ国、15都市 216便/週	ペリメータ規制により、 短・中距離路線中心。 混雑空港に指定(ス ロット規制有)
	ボルチモア (ボルチモア市)	3203m 2903m 1832m 1525m	29.7万回	2150万人 (5:95)	12万t	9ヶ国、12都市 220便/週	
	合計		95.5万回	6470万人	48万t		

出典：発着回数・旅客数・取扱貨物量はACI2007データ、国際線就航先(旅客便)はOAG Mar.09

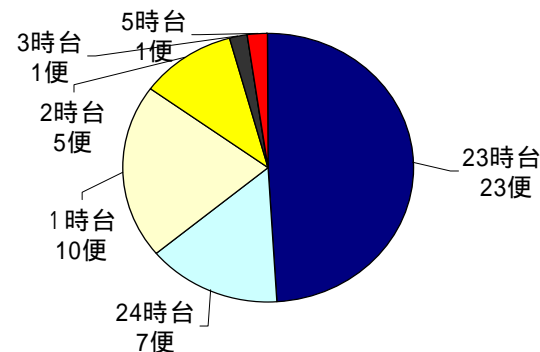
深夜早朝時間帯(23:00~6:00)の利用状況

< 旅客便 > 99便 (全体の16%)

- ・21時~24時がチャンギ空港のピーク時間であるが、24時台、1時台は到着、出発とも便数が多い。
- ・2時台~4時台の到着便は少ない。
- ・3時台~5時台の出発便は少ない。



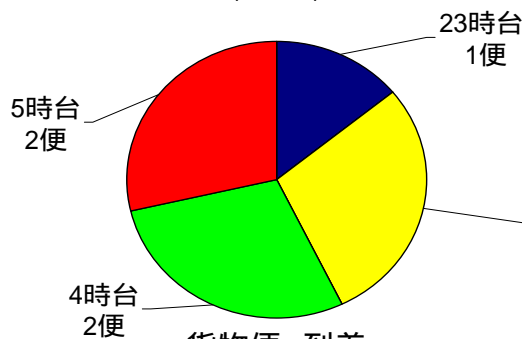
旅客便 到着
(52便)



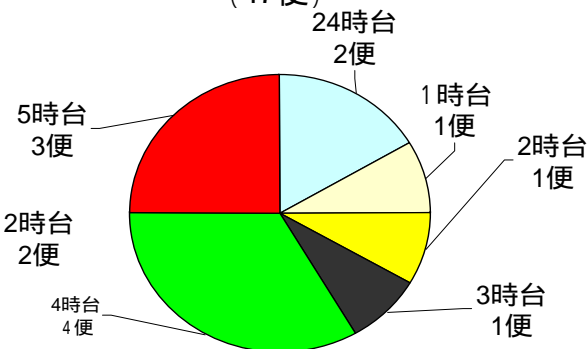
旅客便 出発
(47便)

< 貨物便 > 19便 (全体の35%)

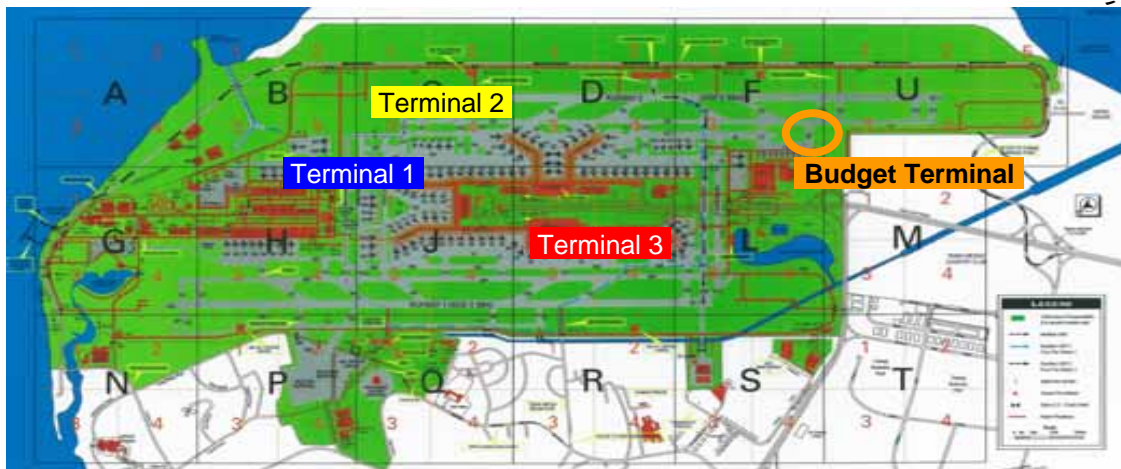
- ・貨物便の深夜早朝時間帯に運航する比率は高いが、旅客便に比べて便数は少ない。



貨物便 到着
(7便)



貨物便 出発
(12便)



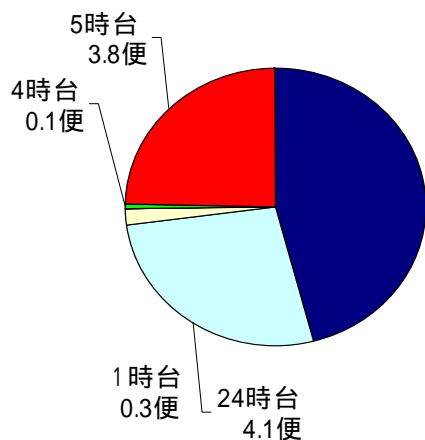
2009.4.17のチャンギ空港のフライト情報より分析

24時間空港サービスの状況(香港国際空港)

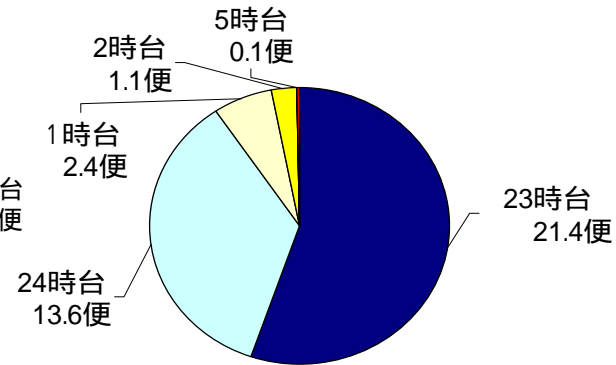
深夜早朝時間帯(23:00~6:00)の利用状況

<旅客便> 1日:54便 (全体の7%)

- ・1時台~4時台の到着便は少ない。
- ・1時台以降の出発便は少ない。



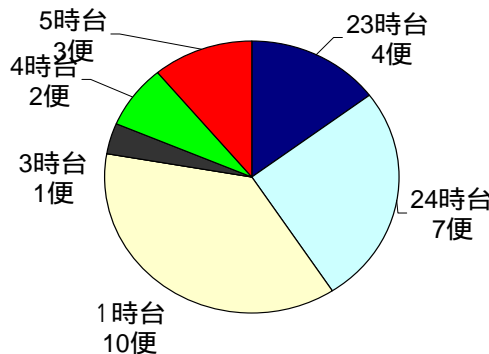
旅客便 到着
(15便)



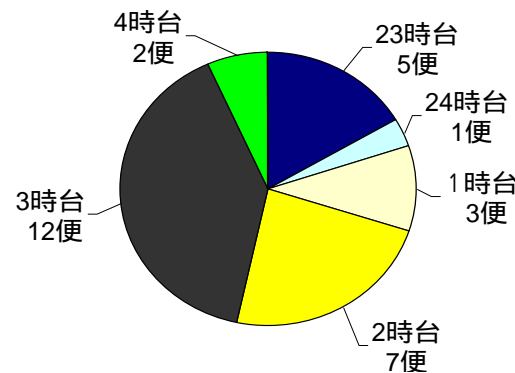
旅客便 出発
(39便)

<貨物便> 1日:57便 (全体の44%)

- ・貨物便の深夜早朝時間帯に運航する比率はシンガポール以上に高く、かつ便数も旅客並み。
- ・特に、アジア便の利用が多い。



貨物便 到着
(27便)



貨物便 出発
(30便)



旅客は、2009.4.9~17のフライト情報。
貨物は、2009.4.17のみのフライト情報より分析

(1) 深夜早朝時間帯の運航便や利用状況

- ・シンガポール・香港ともに深夜早朝時間帯(23:00～6:00)に相当数の便数が運航されており、特に貨物便については、この時間帯の運航の比率が高い。
- ・シンガポールでは、夜間帯誘致のため、2:00～6:00に離発着すれば、着陸料を40%減免している。
- ・香港は、エアラインや旅客ニーズ等に対応した空港経営の結果であり、空港管理者としては、深夜早朝時間帯の誘致・利用促進を行っていない模様。

(2) ターミナル内施設の運営状況

- ・両空港とも、ターミナル内施設は、空港管理者が公募により事業者を選定している。その際、運営時間を選定条件とはしておらず、各施設の営業時間は、原則事業者の判断で決められる。
- ・シンガポールでは、ターミナル内のほとんどの商業施設は24時まで運営しており、24時間運営している施設(主として、ファーストフード、クリニック、インフォメーションセンター等)も多い。ただし、空港管理者からは支援はなく、採算ベースでの運営が基本。
- ・香港では、旅客便の需要の小さい時間帯(24時頃以降)において、利用スポットを集約することにより、ターミナルの運営エリアを限定していた。

(3) アクセスの確保

- ・両空港とも、深夜早朝時間帯では、鉄道の運行がなく、バスの運行も頻度・行き先も限定的となるため、車・タクシーの利用が中心。
- ・香港では、鉄道事業者等も含めたアクセス等について調整する協議会があり、遅延時(台風時等)やチャーター等の多い期間(イースター時期等)に臨時便を出している。

本懇談会の審議経過

平成21年

- 4月10日（金） 第1回懇談会
15:30～17:30 ・ 首都圏空港の現況と一体的活用に向けてのこれまでの経緯等について

- 5月15日（金） 第2回懇談会
14:00～16:00 ・ 成田空港と羽田空港の乗継等に関するアンケート調査結果について
・ 成田・羽田両空港間及び都心と両空港間の鉄道アクセス改善について
・ 24時間空港サービスの海外事例について

- 5月29日（金） 第3回懇談会
13:00～15:00 ・ 関係者からのヒアリング
(JATCO、TIAT、TIACT、JAL、ANA)

- 6月12日（金） 第4回懇談会
10:00～12:00 ・ 成田空港と羽田空港の乗継等に関するインタビュー調査結果等について
・ 羽田空港の望ましいアクセスとサービスのあり方に関するWGにおける検討課題の整理状況について
・ 成田空港と羽田空港の国際線発着回数増加による経済波及効果について
・ 中間取りまとめ案についての検討①

- 6月19日（金） 第5回懇談会
14:00～16:00 ・ 中間とりまとめ案についての検討②

委員名簿

- 伊藤 隆敏 東京大学大学院経済学研究科・公共政策大学院教授
- 大西 達也 株式会社日本政策投資銀行地域振興部課長
- 勝 悦子 明治大学副学長（国際交流担当）・政治経済学部教授
- 佐藤 喜子光 平安女学院大学国際観光学部長
- 中谷 和弘 東京大学大学院法学政治学研究科教授
- 花岡 伸也 東京工業大学大学院理工学研究科准教授
- 星野 佳路 株式会社星野リゾート代表取締役社長
- ◎山内 弘隆 一橋大学大学院商学研究科教授

（計 8 名 五十音順、敬称略、◎は座長）