

## 国土交通省成長戦略（平成22年5月17日とりまとめ） 航空分野（抜粋）

### 戦略2：首都圏の都市間競争力アップにつながる羽田・成田強化

#### 1. 現状の課題・問題点

首都圏をめぐる航空政策については、長らく、「羽田＝国内拠点空港」、「成田＝国際拠点空港」との役割分担の下で進められてきた。

その一方で、両空港の容量拡大速度を上回るペースで国際線・国内線双方の需要が拡大したため、国際線では航空自由化（オープンスカイ）が進まず、外国からの乗り入れ・増便要望に十分応えられない状況が長らく続き、また国内線でも、小型・多頻度化や新規事業者の事業拡大が進まず、航空会社の経営効率化の妨げともなってきた。

更に、我が国の地方の各都市と世界の諸都市を結ぶ際・内乗り継ぎ需要には、必ずしも十分な対応が図られておらず、この点は特に、今後、インバウンド観光の振興を本格化させて行く上でも改善が求められてきた。

そのため、羽田空港については、第4滑走路の整備による容量拡大とともに、24時間国際拠点空港化を進めることとし、その第1弾として、本年10月以降、昼間3万回、深夜早朝3万回（合計6万回）の発着枠を国際定期便に割り当てる予定である。これにより、昼間時間帯（0600-2300）は、羽田のアクセス利便性を活かしてアジア近距離ビジネス路線が就航し、深夜早朝時間帯（2300-0600）においては欧米を含む世界の主要都市に新たな路線が就航する予定。

また、成田空港については、地元合意を得つつ、容量拡大に取り組んでおり、本年3月には現在の20万回から22万回に発着枠を拡大。これにより、ドーハ、ドバイ、アブダビ等との間に新規路線が開設されるほか、国内フィーダーネットワークについても、1.5倍の規模に増強されたところである。

こうした取り組みについては一定の評価が出来るものの、首都圏空港が我が国の成長の牽引車としての役割を今後とも十分に発揮していくには、国際線・国内線双方のネットワークの更なる強化や際・内乗り継ぎ機能の改善、LCCやビジネスジェット等、これまで十分に対応できていないニーズへの対応等、抜本的な機能強化が必要である。

そのためには、首都圏空港全体について、これまで以上に踏み込んだ容量拡大努力を行い、可能な限り容量制約（ボトルネック）がない環境を作り出すことが強く求められる。

#### 2. 課題に対応した政策案

##### （2）成田空港における改革の方向性

##### ③ アジア有数のハブ空港としての抜本的機能強化

今後の発着枠の増加にあわせて、更なる国際航空ネットワークの強化を実現しつつ、インバウンド観光の振興等の観点から、国内線用の発着枠を拡大することで、国内フィーダー路線の拡充を図り、羽田空港と同様、内・際ハブ機能を強化する。

また、LCCの本格的な参入促進を図るため、専用ターミナルの整備等により、低コストオペレーションが可能となる環境を整えることとする。

さらに、これまで発着枠が希少であったために十分な対応ができてこなかったビジネスジェットの乗り入れ需要に対しても、専用ターミナルの整備等により、首都圏を代表するビジネスジェットの受入空港としての抜本的機能強化を図る。