

都市経営・行政運営調整委員会資料
平成 20 年 7 月 10 日
都 市 経 営 局

羽田空港再拡張・国際化について（報告）

1 国際化に関する国の動き

- 5月20日 国の経済財政諮問会議において、冬柴国土交通大臣より、「国土交通省における経済成長戦略に向けた取組 ～首都圏空港における国際航空機能拡充プラン～」が提示されました。
- 6月27日 これと同趣旨の内容が盛り込まれた「経済財政改革の基本方針 2008」（骨太の方針 2008）が閣議決定されました。

2 無利子貸付について

これまで、本市は、国際化のより一層の進展を期待し、真の国際化を実現すべきであると再三、国土交通省に要望してきたところであります。しかし、真の国際化に向けた進展が見られないことから、平成 19 年度分の貸付については留保していました。

その後、6月27日に「経済財政改革の基本方針 2008」が閣議決定されましたが、その内容は、これまで国が主張していた距離制限、いわゆる「ペリメーター規制」を事実上見直したこと、また、6時台・22時台をリレー時間帯として羽田空港の国際線機能を拡充したことなど、これまでの立場から一歩前進したものと評価できます。

「真の国際化」に向け、一定の進展が図られた内容が国として正式に決定されたことを踏まえ、7月1日、平成 19 年度分の無利子貸付については留保を解除することとしたところです。

本市としましては、引き続き、真の国際化の実現に向けて国に働きかけてまいります。

[参考]

(単位：百万円)

年 度	17	18	19	20
貸付額	917	2,312	2,455	1,857
累 計	917	3,229	(5,684)	(7,541)
備 考	18年3月貸付	19年5月貸付	貸付手続中	20年度予算額

※貸付金の総額は100億円の範囲

○ 羽田空港国際化に関する考え方

(1) 本市の基本的考え方

日本経済を支える首都圏と成長著しい東アジア諸都市との相互アクセスの強化は不可欠であり、羽田空港の真の国際化を実現すべき。

- ・ 遠距離国際線は主に成田空港が担い、近距離国際線は主に羽田空港が担う。
- ・ 両空港に乗り継ぎ需要に応じた国内線を適切に配置。
- ・ 就航範囲は、ASEAN 諸国を含む東アジア主要都市をカバーできる圏域。

(2) 国の考え方

「経済財政改革の基本方針 2008」（平成 20 年 6 月）において、再拡張事業後の羽田空港の国際定期便の就航について、次のとおりとしています。

- ・ 年間発着回数：2010 年の供用開始時に、昼間時間帯 3 万回。
※深夜早朝時間帯と合わせ、合計 6 万回の国際定期便枠
2010 年以降の方向性については、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、国際線の増加を推進。
- ・ 路線：2010 年の供用開始時に、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、更に、北京・台北・香港まで就航。
2010 年以降の方向性については、昼間時間帯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、深夜早朝時間帯は世界の主要都市へ就航。

(3) これまでの国の考え方

- アジア・ゲートウェイ構想（平成 19 年 5 月）
- ・ 年間発着回数：供用開始時に、国際旅客定期便を 3 万回就航。
 - ・ 路線：これまでの距離の基準（羽田発着の国内線の距離≒2,000km（羽田＝石垣間は 1,947km））だけでなく、需要や路線の重要性も判断し、羽田空港にふさわしい路線を、近いところから検討。