

# 国際化について 国の考え方の変遷

## 羽田空港再拡張事業に関する協議会 (平成15年6月)

- 1 年間発着回数**：将来の国内航空需要に対応した発着枠を確保した後の余裕枠を活用し、概ね3万回程度。
- 2 路線**：羽田から一定の距離以内の路線とする。  
羽田発着の国内線の距離をひとつの目安とする。  
〈参考〉羽田発着の国内線の距離≒2,000km  
(羽田-石垣間は1,947km)

## アジアゲートウェイ構想 (平成19年5月)

- 1 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。
- 2 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、羽田にふさわしい路線を、近いところから検討。

## 経済財政改革の基本方針2008 (平成20年6月)

- 1 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。
- 2 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活か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。

※このほか、深夜早朝時間帯(23時～翌6時)に加え、リレー時間帯(6時台、22時台)において、国際線の就航を可能とすることにより、欧米をはじめとした世界の主要都市への就航を実現するとしています。

一歩ずつ前進が見られますが、横浜市が考える「真の国際化」に向けてはまだ道のりがあります。

## 国際定期便の就航範囲

### 国が示す就航範囲 (経済財政改革の基本方針2008)

- ソウル(韓国)
- 上海(中国) など

2,000km圏

フライト時間：概ね2.5時間～3.5時間

- 北京(中国) ●台北(台湾) など
- 香港(中国)

3,000km圏

フライト時間：概ね3.5時間～4.5時間

### ASEAN諸国を含む東アジアの主要都市例

- マニラ(フィリピン)
- ハノイ(ベトナム)
- バンコク(タイ)
- クアラルンプール(マレーシア)
- シンガポール(シンガポール)
- ジャカルタ(インドネシア)
- デリー(インド)
- ムンバイ(インド) など

3,000km～

フライト時間：概ね4.5時間～

## 東アジアの主要都市

