

# 首都圏空港（成田・羽田）における国際航空機能拡充プラン

## ～「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

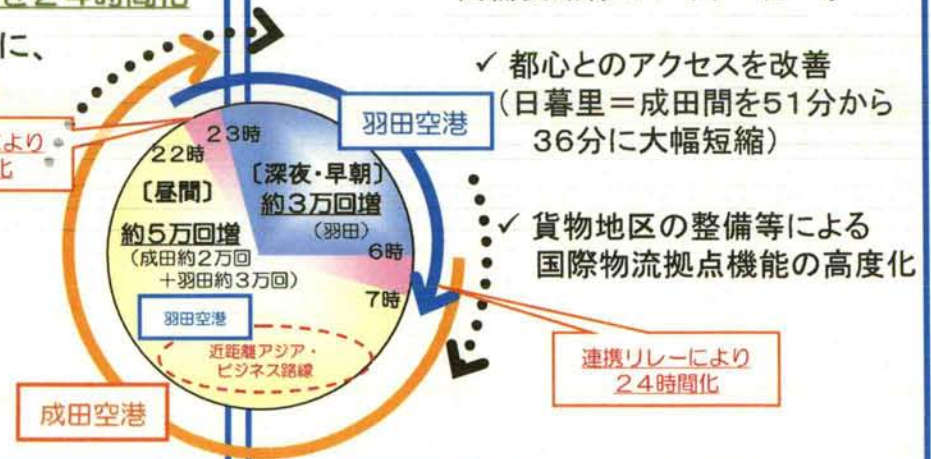
- ✓ 騒音問題により成田が閉鎖されている深夜早朝（23時～翌6時）に、国際定期便を就航させ、首都圏空港一体として国際航空機能の24時間化を実現。
- ✓ 23時～翌6時の時間帯だけでは欧米便等について旅客利便性の良いダイヤの設定が困難であり、また、成田では6時台の発着・22時台の到着がないこと等を踏まえ、6時台・22時台に羽田からの国際線の就航を可能とし（これまで羽田は6時台の到着・22時台の発着のみ特定時間帯として国際線の就航が可能）、同時帯を成田と羽田の国際航空機能をリレーするための時間帯（リレー時間帯）として活用。これにより、欧米をはじめとした世界の主要都市へ国際旅客定期線の就航を実現。

#### 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

### 首都圏空港の一体的活用



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 <b>17万回</b> 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。