

<多様な航空サービスの提供>

現在、羽田空港は、一部の離島路線を除き通勤ター（小型）航空の乗り入れが制限されており、通勤ター航空のネットワーク形成にとって大きな制約となっています。

このような状況に対し、「全国地域航空システム推進協議会」により、首都圏の空港への通勤ター航空の安定的乗り入れとネットワーク形成のための環境整備が要望されています。

さらに近年、日本におけるビジネス航空の需要が増えてきている中、首都圏を後背地とする羽田空港は多くのビジネス航空の需要がありますが、利用に際して制約が多く、非常に不便な状況となっています。

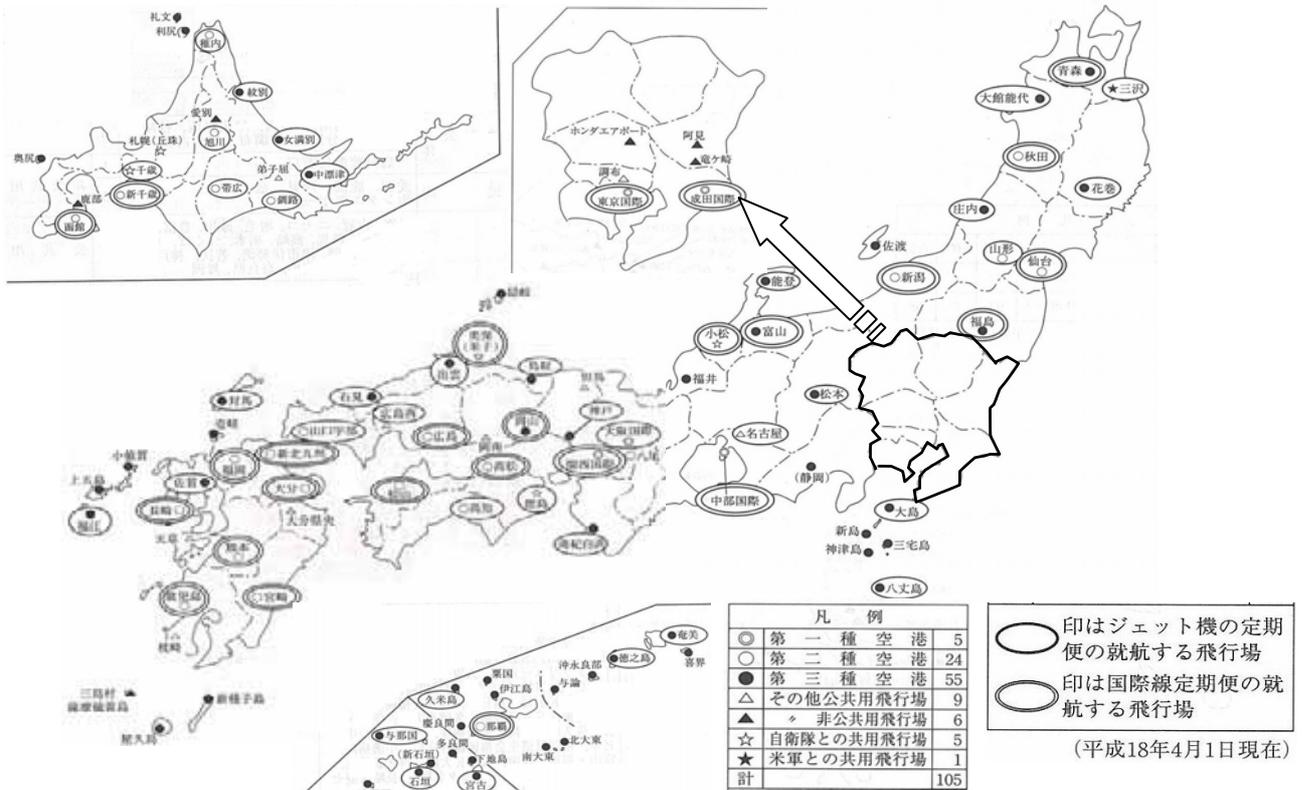
これに対しては、「日本ビジネス航空協会」が羽田空港における利用条件の緩和とともに、国際ビジネス航空にとって重要な利用空港の選択肢と機動性を確保するために、国土交通大臣の事前の許可無しに離着陸できる空港（現在、成田・羽田をはじめ25空港：図表－6参照）を可能な限り増やすことを要望しています。

また「在日米国商工会議所」も、ビジネス航空、特に国際ビジネス航空の運航ニーズに対応できる空港を首都東京の近接地に要望しています。

横田基地の軍民共用化により、上述のような首都圏で需要が高まりつつある通勤ター機やビジネス航空の乗り入れニーズに対応した多様な航空サービスの提供も期待されています。

図表－6：飛行場分布図

※事前申請が不要の25空港は、下図の国際定期便が就航する飛行場である。（航空法第126条第5項）



出典：数字でみる航空2006（航空振興財団）

<地域経済の活性化>

横田基地の軍民共用化に伴う多摩地域における経済波及効果について、(財)統計研究会が学術的な立場から検証した「首都圏空港の整備利用に関する検討調査報告書(2006年3月)」では、以下のような検証結果となっています。

横田飛行場の国内航空旅客需要は約560万人(2022年度)

〈需要予測の前提条件〉

競合交通機関：羽田空港、鉄道

路線：羽田空港における航空旅客数上位7路線(平成16年度)

便数：40往復(7路線の合計)

横田飛行場の民間航空利用 による経済波及効果

経済効果：約1,610億円

雇用効果：約8,850人

注) 「首都圏空港の整備利用に関する検討調査報告書」における便数は、潜在的な航空需要に対応するものであり、実際にはエアラインの意向、米軍基地機能との調整及び騒音影響等を考慮して決定されることとなります。

軍民共用化に合わせて、交通アクセスを充実させるための基盤整備や周辺のまちづくりなどが促進され、地域経済の活性化が期待できます。

さらに、多摩地域のみならず首都圏全体の空港機能が補完されることにより、近隣県や首都圏まで経済波及効果が広がると考えられます。

都では、「10年後の東京」(平成18年12月)で、圏央道等の整備や横田基地の軍民共用化を契機に多摩地域を首都圏の中核拠点とし、広域多摩エリアを多摩シリコンバレーとして首都圏にとどまらずアジアを代表する産業拠点に発展させる構想を描いています。