

## 1 羽田空港の国際化

- ・東京のみならず日本の国際競争力の維持向上や経済の活性化を図るとともに、首都圏の空港容量不足に早急に対応するため、国の航空政策を転換させ、羽田空港を国際化するよう国に働きかけます。
- ・首都圏の空港容量の拡大に向け、早期に実現が可能な対策として、羽田空港の再拡張並びに当面の対応として空港のハード・ソフト両面の改善（高速離脱誘導路の整備、新滑走路運用方式の制約緩和、C滑走路の延長）を国に働きかけます。
- ・利用者の利便性や経済波及効果を考慮した運航の実現に向け、国際線の運航に必要な施設や体制の整備等を国に働きかけていきます。
- ・現在の沖合展開事業で発生する空港の沖合移転跡地については、空港に隣接した地域にふさわしい利用計画の策定を推進します。

### 【現状と課題】

(1) 羽田空港は、全国46空港との間に1日約350往復のネットワークを形成し、国内旅客の利用が年間約5,400万人に達する国内最大の拠点空港です。沖合展開により空港処理容量が拡大するとともに、騒音が大幅に軽減され全滑走路の24時間使用が可能となりました。

一方、成田空港は、国際線専用とされていますが、滑走路が1本しかなく、既に首都圏の国際航空需要に対し、十分に対応できていません。平成14(2002)年に暫定滑走路が完成しても長さは2,180mしかなく、21世紀における首都圏の国際空港の姿を見通すことは困難な状況にあります。

このような状況において、羽田空港には国際線に活用可能な、深夜早朝(23時~6時)の発着枠だけでなく、「朝の到着及び夜の出発の特定時間枠」(\*1)が存在します。

国は平成12(2000)年3月、運輸省航空局内に「羽田空港有効活用検討委員会」を設置し、「成田空港は国際線、羽田空港は国内線の拠点空

---

(\*1) 朝の到着及び夜の出発の特定時間枠：深夜早朝の22枠×7時間=154枠以外に、就航先国内空港の運用時間との関係から、06:00~08:30の到着枠72枠、20:30~23:00の出発枠72枠が利用されていません。

港であるという役割を基本としつつ、羽田空港の深夜早朝の低利用時間帯の有効活用方策として、国際線チャーター便（\*2等の国際航空需要への対応について検討する」としました。そして、同年12月に「深夜早朝帯での国際旅客チャーター及び国際ビジネス機の運航が認められました。」しかし、都が国へ提案要求している特定時間枠については認められていません。

- (2) 現在、羽田空港では台湾の航空会社にのみ国際定期便の就航が認められていますが、便数・規模（\*3から国際線関係の施設等は極めて限られたものになっています。しかも、羽田空港のこれら国際定期便は、平成14（2002）年の成田空港の暫定滑走路完成時には、すべて成田空港に移転することになっています。

また、現在の羽田空港の燃料補給体制は、専用の航空燃料油槽船により、多摩川沿いの燃料受け入れ設備を介して行われていますが、多摩川の航路筋が上流からの土砂で埋まるため、今後さらに増大する就航便数に対して、安定的な燃料供給の確保が課題になっています。

- (3) 羽田空港の沖合展開事業の完成に伴い、大規模な跡地の発生が見込まれています。この沖合移転跡地は、都内に残された貴重な国有地であり、その開発・処分について社会的関心が強いことから、利用計画については、将来における空港機能の向上や空港関連施設立地の可能性などを十分勘案して、検討する必要があります。

現在、国から、当面の跡地として77haの跡地範囲が提示され、国、都及び地元自治体からなる協議会で検討が進められています。

---

(\*2) チャーター便には、ITC (Inclusive Tour Charter)：旅行代理店が一般の消費者を対象に主催、募集するもので、最も一般的な形態。アフィニティ：ある条件を満たした組織団体が特定の目的のために借り上げ、参加者から参加料を徴収し、参加者を集める形態。(例)修学旅行等 オウンユース：1つの団体との貸し切り契約となり、支払いはすべて団体によって支払われる形態。(例)優秀セールスマン招待旅行、首相外遊等があります。

(\*3) 国際定期便の便数・規模：羽田空港では現在、台湾企業2社によって、台北との間に1日3～4便、ハワイとの間に1日1便の国際定期便が就航しています。

## 【国際化の必要性と意義】

### (1) 日本の国際的地位を維持・向上するためには国際化が必要です

資源を持たない我が国が国際社会の中で経済的・社会的に安定した地位を確保するためには、通商、情報、金融等で首都東京が世界の都市に互していかなければなりません。そのためには、必須の戦略拠点である国際空港機能の拡充は喫緊の課題です。

都心からの交通アクセスも良く、全国各地と国内線の路線が結ばれている羽田空港の国際化は、成田空港の充実と相まって、首都東京の国際競争力を強化し、首都圏全体の発展、ひいては日本の発展のために不可欠です。

### (2) 国際化により利便性が格段に向上します

深刻な首都圏の空港容量不足に早急に対応するためには、羽田空港の国内線が利用していない発着枠の活用や処理容量を拡大することが必要です。

新規乗り入れができない成田空港の混雑状況や不完全なアクセス整備状況から、羽田空港への国際ビジネス機乗り入れ、国際チャーター便やシャトル便、国際貨物便の就航等について、首都圏の住民のみならず、経済界・学識経験者や海外からも強い要望があります。

羽田空港の国際化が実現すれば、成田空港を補完する形で海外旅行経路の選択肢の拡大や外国との機動的な往来が可能となり、航空利用者の利便性の向上や物流の効率化が図られることは間違いありません。

### (3) 国内線で利用していない発着枠の有効活用による国際化だけでも、経済波及効果や誘発雇用が期待できます

首都圏の空港容量が絶対的に不足している中で、既に巨費が投じられて完成した羽田空港の発着枠を最大限に活用し、成田空港が閉鎖している時間帯や国内線では利用していない発着枠を活用して国際線を就航させた場合、経済波及効果や雇用の誘発が期待できます(図表3-1-1)。

空港処理容量の拡大による増便が可能になれば、この効果はさらに大きくなります。

図表 3 - 1 - 1 経済波及効果と誘発雇用者数

ケース 1 便数規模 旅客便 45往復 / 日、貨物便 13往復 / 日

種 別	東京都	東京都以外	合 計
施設関連投資(億円)	2,040	1,280	3,320
旅客・貨物関連需要(億円)	9,110	2,770	11,880
合 計 億円)	11,150	4,050	15,200
誘発雇用者数(人)	61,000	26,000	87,000

ケース 2 便数規模 旅客便 90往復 / 日、貨物便 25往復 / 日

種 別	東京都	東京都以外	合 計
施設関連投資(億円)	4,080	2,570	6,650
旅客・貨物関連需要(億円)	18,020	5,460	23,480
合 計 億円)	22,100	8,030	30,130
誘発雇用者数(人)	121,000	52,000	173,000

【取組方針】

- (1) 国の航空政策を転換させ、羽田空港を国際化するよう働きかけます  
 羽田空港の有効活用について、下記のような国際線が就航できるよう、航空政策の転換を国に働きかけます。

「国際チャーター便等の運航時間帯の拡大」

深夜早朝とされている運航時間帯を朝の到着及び夜の出発の特定時間帯についても対象とするよう取り組みます。

「2002年FIFAワールドカップ開催に向けて、羽田～金浦間シャトル便の就航」

「国際定期便の就航」

- (2) 首都圏の空港容量の拡大に向け、早期に実現が可能な対策として羽田空港の再拡張並びに当面の対応として空港のハード・ソフト両面の改善を国に働きかけます

増大する首都圏の国際及び国内航空需要への対応を図るため、羽田空港の処理容量の拡大に向けて、新空港の建設に比べて早期に実現が可能な対策として、環境問題や物流拠点として重要な役割を果たしている東京港の港湾機能との共存を図ることを前提に、「羽田空港の再拡張」を国に提案し、実現に向けた調整を行います(図表3-1-2)。

羽田空港の再拡張により、都の試算では14万回程度の空港処理容量が増大され、中期的な首都圏の国内航空需要への対応と国際定期便の増便が可能となります(図表3-1-3)。

また、「羽田空港の再拡張」と並行して、現空港の有効活用を促進し、空港処理容量等を拡大するための対応として、次の施策を講じるよう国に提案し、地元自治体との調整等に取り組みます。

「高速離脱誘導路の整備等による着陸機の滑走路占有時間の短縮」  
着陸機の処理能力を向上させ、空港処理容量を拡大します。

「環境への配慮を前提とした上で、新滑走路運用方式(\*4)の制約の緩和」

「現空港用地内で対応可能なC滑走路の延長(3,000 3,500m級)」  
就航路線の制約を緩和します。

これらの対応により、1時間当たりの着陸機処理能力(28機)を離陸機処理能力(32機)と同等にできた場合、都の試算では、平成22(2010)年の首都圏の国内線航空需要に対応した上で、昼間帯に1日35往復程度の国際定期便の就航が可能となります。

### (3) 国際線の就航に必要な諸施設の整備を関係機関に働きかけます

当面、国際線就航に必要な諸施設(ターミナル、駐機場、C I Q(\*5)体制等)は暫定施設等で対応しつつ、将来の羽田空港の航空需要を検討し、早急に諸施設を整備するよう関係機関に働きかけます。

また、国際線就航に伴う燃料使用量増加に対応するため、より安定的な燃料供給体制の確保に向けた施設整備について、関係機関と協力して積極的に推進します。

### (4) 地元自治体等と協議を進め、沖合移転跡地にふさわしい利用計画を策定します

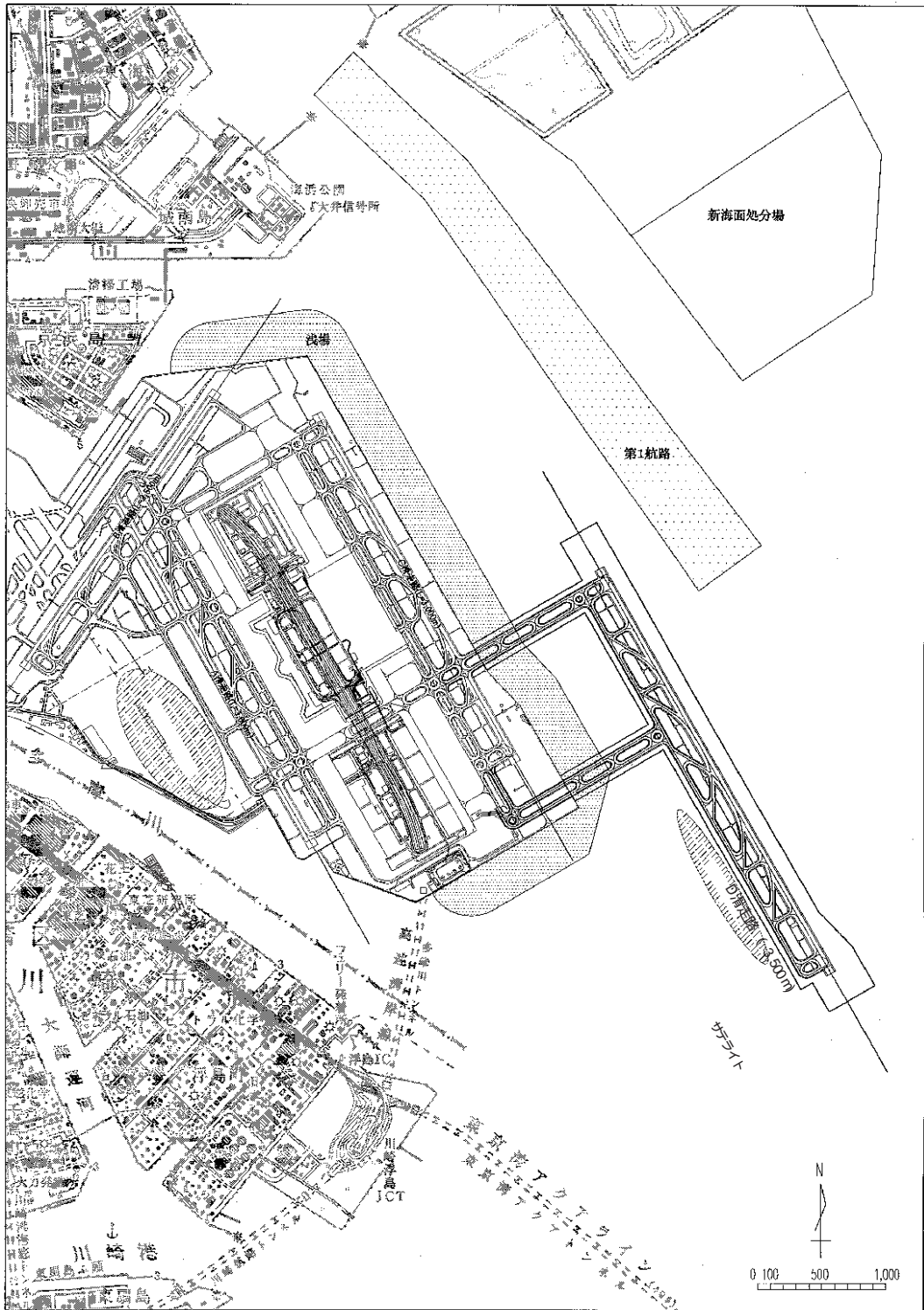
羽田空港の沖合移転跡地については、羽田空港の国際化に支障しない範囲で確定し、空港に隣接した地域にふさわしい利用計画が策定されるよう、引き続き、国及び地元自治体と協議を進めていきます。

---

(\*4) 新滑走路運用方法：新B滑走路供用後に航空局より示された新たな滑走路運用方式で、新A滑走路の北側への離陸や北側からの到着等が設定されましたが、実施可能時間帯や機材、便数等に制約があります。

(\*5) C I Q：Customs(税関)、Immigration(出入国審査)、Quarantine(検疫)の頭文字をとって一語にしたもので、出入国に際しての必要な検査、手続の総称です。日本での管轄は、税関が大蔵省、出入国管理が法務省、人の検疫が厚生省、動物検疫と植物検疫が農林水産省となっています。

図表 3 - 1 - 2 羽田空港の再拡張案



- ・羽田空港の再拡張案の構造は、水域環境への配慮、小型船舶の航行ルートの確保等から、栈橋方式を考えている。

図表3 - 1 - 3 羽田空港の空港処理容量の現状と予測

		従来 (～2000年6月)	第1段階 (2000年7月～2002年6月)	第2段階 (2002年7月～)	当面の対応	再拡張
6時台～22時台の処理能力	出発回数	45回/時	32回/時		32回/時	40回/時
	到着回数	(発着合計)	28回/時(ただし、6時台及び22時台は、26回/時)		32回/時	40回/時
A 出発回数と到着回数を同数とした場合、 6時台～22時台の発着総数		* 660回 (*1日当たりの 総発着回数)	944回		1088回	1360回
B ファイヤーブレイク(注1)			68回(注2)	16回	0回	0回
C 発着枠の総数 (A-B)			876回	928回	1088回	1360回
年間処理容量		約24.1万回	約32.0万回	約33.9万回	約39.7万回	約49.6万回
D 公用機等の枠	C-D	枠外	30回	30回	30回	30回
E			846回	898回	1058回	1330回
F 朝の到着及び夜の出発の特定枠(注3)	G 国内定期便の発着(可能)枠 (E-F)	640回 (320便)	144回	144回	160回	200回
			702回 (351便)	754回 (377便)	998回 (449便)	1130回 (565便)
年間国内定期便枠		約23.4万回	約25.6万回	約27.5万回	約32.8万回	約41.2万回
朝の到着及び夜の出発の特定枠(年間)			約5.3万回	約5.3万回	約5.6万回	約7.3万回
23時台～5時台の処理能力		22回/時(うち到着機10回)			同左	同左

(注1) ダイアの平準化を前提に、遅延による混雑を吸収するために発着機数を抑制。

(注2) 定期便は現在でも慢性的に遅延が発生しているため、新しい発着調整基準に移行するに際しては、暫定的に、現行の3時間値による遅延吸収策と同程度の措置を講じることが必要。

(注3) 6:00～8:30の間の到着及び20:30～23:00の間の出発については、旅客の需要動向等を勘案し、当面、国内線の希望があればこれに応じて、枠の利用を認めていくこととする。

(注4) ゼネアビ(定期航空又は不定期航空以外の航空)については、公用機等の枠及び朝・夜の特定時間枠に空きがある場合には一定の範囲内で枠の利用を認めることとする(公用機、定期便等との間の優先順位を設定。)

空港処理容量の予測は、運航時間帯を6時台から22時台とし、処理能力を64回/時及び80回/時として算出しているため、運航時間帯や処理能力の増減にともない変動する。

(資料: 運輸省航空局資料を基に都で作成)