資料４－２

【国土交通省政策集2010（抜粋）】

○航　空

・日本の空を世界へ、アジアへ開く（徹底的なオープンスカイの推進）（別紙５）

成田空港の増枠等を見極めつつ、首都圏空港を含めたオープンスカイを進め、まず「第３・第４の自由」、その後「第５の自由」まで対象を広げる。また、国際航空物流の活性化に向けた戦略的オープンスカイを進め、関空・中部等の拠点空港の貨物ハブ化に不可欠となる、従来の「第５の自由」の枠組みを超える抜本的自由化を推進する。さらに、国際航空事業規制（チャータールール、運賃規制等）の緩和等を推進する。

・首都圏の都市間競争力アップにつながる羽田・成田強化（別紙６）

首都圏におけるビジネス・観光両面の都市間競争力を大幅に強化するため、羽田について、44.7 万回（うち国際線枠 9 万回）への増枠（最短で 2013 年度中）を目指し、欧米や長距離アジアも含む高需要・ビジネス路線を展開し、国内線ネットワークを活かした内・際ハブ機能強化により、24 時間国際拠点空港化を実現する。また、成田について、地元合意等を前提に 30 万回への増枠（最短で 2014 年度中）を目指し、これを背景にオープンスカイを進め、国際線ネットワークを一層強化するとともに、国内フィーダー路線の拡充を図り、LCC やビジネスジェットの対応強化等により、アジアのハブ空港としての地位を確立する。以上の取り組みに加え、首都圏空港の更なる容量拡大・機能強化について、あらゆる角度から可能な限りの方策を総合的に検討する。

首都圏の都市間競争力アップにつながる羽田・成田強化

別紙6

羽田・成田の空港容量不足の解消、内・際ハブ機能の抜本的強化等を行い、首都圏におけるビジネス・観光両面の都市間競争力を大幅に強化する。

首都圏の都市間競争力アップにつながる羽田・成田強化

➢ 羽田の24時間国際拠点空港化

新国際線旅客ターミナルの拡充に着手するとともにD滑走路を含めた新しい運用方式を導入し、平成25年度中に見込まれる44.7回への増枠を機に、国際線枠を9万回規模に拡大し、欧米や長距離アジアも含む高需要・ビジネス路線を展開し、旺盛な首都圏の国際航空需要に対応するとともに、国内線ネットワークを活かして内・際ハブ機能を強化。

➢ 成田のアジア有数のハブ空港の地位確立

今後、同時平行離着陸方式の導入でピーク時の空港処理能力を拡大するとともに、地元合意を前提に、最短で平成26年度中に30万回への増枠を目指す。これらを背景にオープンスカイを進め、国際航空ネットワークを一層強化するとともに、国内フィーダー路線の拡充を図るほか、LCCやビジネスジェットの対応強化、都心とのアクセス改善等でアジア有数のハブ空港の地位を確立する。

○容量拡大（増枠）の今後の見通し

【羽田空港】
22年10月：昼間33.1万回＋深夜早朝4.0万回
23年　4月：昼間35.0万回＋深夜早朝4.0万回
25年度以降：昼間40.7万回＋深夜早朝4.0万回、国際線の9万回（昼間6万回）レベルに対応したターミナルの拡充

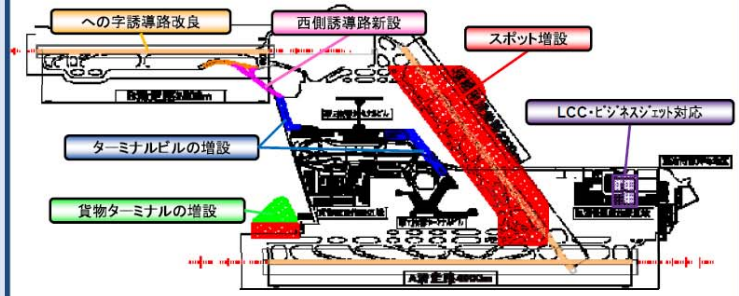
※D滑走路を含めた新しい運用方式の慣熟、関係者の理解を前提とした最速想定

【成田空港】
23年度中：25万回
24年度中：27万回
26年度中：30万回

※地元合意、駐機場等の増設及び同時平行離着陸方式の実現等を前提とした最速想定

【羽田の容量拡大に向けた取組み(再拡張事業)】

【成田の容量拡大に向けた取組み】



22年度：【羽田】・昼間33.1万回＋深夜早朝4.0万回の実現
・最低乗り継ぎ所要時間（MCT）の短縮を実施
・D滑走路を含めた新しい運用方式の開始
・新国際線旅客ターミナルの拡充の検討を開始
【成田】・LCC・ビジネスジェット受入体制整備等の検討を開始

23年度：【羽田】・昼間35.0万回＋深夜早朝4.0万回の実現
【成田】・地元合意、駐機場等の増設、同時平行離着陸方式の実現等を前提に、発着枠を25万回まで増枠（最速想定）
・国内フィーダー路線の拡充を図る

（航空局首都圏空港課）