

首都圏の航空政策に関する提言

成長著しいアジア諸国が国家戦略として空港整備や航空自由化を進め、空の競争力を向上させる中、我が国では首都圏における航空政策の立ち遅れから航空需要に十分対応できない状況が続き、国力を低下させる要因のひとつとなってきた。

本年10月の羽田空港の新滑走路と国際線ターミナルの供用開始、成田空港の年間発着枠30万回への増枠の合意により、首都圏空港は当面の航空需要への対応が可能となることが見込まれ、航空自由化が進むなど、我が国の空のアクセスは新たな時代を迎えている。

しかし、旺盛な首都圏の国際航空需要を踏まえ、近い将来には首都圏における空港容量が限界に達することが予想され、このまま放置すれば首都圏空港の容量不足は必至である。

我が国の成長エンジンである首都圏の空港が連携して国際ハブ機能を強化するためには、羽田44.7万回、成田30万回の発着枠を早期かつ着実に実現し、有効に活用するとともに、早急に次の一手が必要である。

また、グローバルな企業活動に不可欠なビジネス航空について、日本経済を牽引する首都圏がアジアのビジネスセンターとして世界から選択されるため、極めて脆弱な受入れ体制を早急に強化すべきである。

さらに、首都圏空港の機能を最大限に発揮するため、関連する広域的交通ネットワークなど、社会資本整備等の推進が不可欠である。

観光立国の推進や国際競争力の強化など我が国の成長戦略に不可欠な首都圏の航空政策に関して、国家プロジェクトとして以下に取組むことを提言する。

- 1 羽田空港について、国際線の昼間の発着枠拡大に対応した国際線旅客ターミナルの拡張を早期に、かつ計画的に実施するとともに、C滑走路の延伸を進め、早期に供用開始するなど、国際空港機能の一層の強化を図ること。
- 2 成田空港について、年間発着枠30万回の合意を踏まえ、平成26年度を目標に必要な施設整備と共生策等を推進するとともに、全世界にバランスよく張られた国際線ネットワークの更なる強化を図ること。
- 3 上記1及び2の着実な実現を図るとともに、長期的な視点に立って、管制、機材、環境、施設等あらゆる角度から、旺盛な首都圏の航空需要への対応策を講じること。

- 4 羽田、成田空港において、国際的な競争に見合う空港着陸料を設定するなど、両空港の国際競争力の強化に努めること。
- 5 首都圏の空港機能を補完するため、横田基地の軍民共用化の早期実現を図るとともに、横田空域の早期返還を実現し、より合理的な航空路を設定すること。
- 6 首都圏空港の容量拡大にあたっては、運行の安全、騒音影響に最大限配慮すること。
- 7 首都圏における多様な航空需要に対応するため、ビジネス航空やローコストキャリア等の受入れを促進するよう、専用ターミナル整備や出入国管理等に対して適切な対応を講じること。
- 8 空港と首都圏全体との結びつきを強めるため、東京外かく環状道路や首都圏中央連絡自動車道などの首都圏三環状道路および国道357号や北千葉道路の整備を促進すること。加えて、東京と神奈川を結ぶ連絡道路など、首都圏の空港容量の拡大に備えた空港アクセスの機能向上に取り組むこと。

平成22年11月 日

内閣総理大臣	菅	直	人	様
法務大臣	柳	田	稔	様
外務大臣	前	原	誠	様
財務大臣	野	田	佳彦	様
厚生労働大臣	細	川	律夫	様
農林水産大臣	鹿	野	道彦	様
国土交通大臣	馬	淵	澄夫	様
防衛大臣	北	澤	俊美	様

九都県市首脳会議

座長	東京都知事	石	原	慎太郎
	埼玉県知事	上	田	清司
	千葉県知事	森	田	健作
	神奈川県知事	松	沢	成文
	横浜市長	林		文子
	川崎市長	阿	部	孝夫
	千葉市長	熊	谷	俊人
	さいたま市長	清	水	勇人
	相模原市長	加	山	俊夫