特に、成田国際空港については、建設の経緯もあり、その後の関係者間の話合いの過程や民営化に当たって、国、空港会社及び地域の間で得られた理解と合意に基づいた地域共生策が進められてきており、今後とも、これらを尊重し、適切な施策が講じられることが必要である。

また、令和二年三月から都心上空を通過する新飛行経路が導入された東京国際空港においても、引き続き飛行経路周辺地域における騒音負担の更なる軽減や安全対策の更なる充実を図るとともに、地域への丁寧な情報提供を行う必要がある。

第六　地理的、経済的又は社会的な観点からみて密接な関係を有する空港相互間の連携の確保に関する基本的な事項

成田国際空港、東京国際空港、関西国際空港及び中部国際空港は、いずれも我が国の主要空港として空の玄関口の役割を担っているが、増加傾向にある国際航空需要への対応や、東アジアの主要空港との空港間競争への対応が喫緊の課題となっている。

このため、これら主要空港が全体として、今後更に増加が見込まれる訪日外国人旅行者等の旅客需要や、高単価・高付加価値の工業品や農産品の輸出等の貨物需要をはじめとする我が国の旺盛な国際航空需要に適切に応えるとともに、人流・物流の両面で三国間流動需要の積極的な取り込みを図り、我が国の経済安全保障の確保の観点からもオープンかつ戦略的なネットワークを構築することで、更なる国際競争力の強化に取り組むこととする。

さらに、各主要空港の存する首都圏、近畿圏、中部圏のそれぞれの域内において、当該域内に存する他の空港も含めて、航空需要、各空港の特色等を踏まえ、空港運用の最適化を図り、空港機能を地域全体として最大化できるよう努めていく。

また、三大都市圏以外の地域においても、地理的、経済的又は社会的な観点からみて密接な関係を有する空港については、同様に、空港機能の最大化の観点から連携を図っていくことが望ましい。

１　首都圏における空港相互間の連携のあり方

首都圏に存する成田国際空港及び東京国際空港は、我が国の国際航空需要の多くを担うのみならず、その地理的優位性から、三国間、とりわけ北米とアジアの国・地域の結節点としての役割をますます強化していける可能性があることから、成田国際空港における滑走路の新増設等の機能強化により、年間発着容量を現在の三十四万回から五十万回に増加させ、両空港を合わせた年間発着容量を約百万回とする。

特に成田国際空港においては、三国間流動需要の更なる取り込みに向けて、時間当たりの発着回数の増加やワンターミナルの整備により、アジアの国・地域の他の主要空港と比較して遜色のない国際ハブ空港としての機能強化を図るとともに、新貨物地区の整備により国際航空物流機能の抜本的強化を図ることとする。また、ＬＣＣ・ビジネスジェット等、多様な需要に幅広く対応していく。

さらに、新幹線等の乗継ぎ拠点を含む都心部及び東京国際空港との鉄道・道路アクセスの強化に取り組むこととする。

東京国際空港においても、更なる運用の効率化及び利便性の向上を目指して、ターミナルの再編・整備を計画的に進めるとともに、空港アクセス鉄道の強化を進める。

特に、成田国際空港については、建設の経緯もあり、その後の関係者間の話合いの過程や民営化に当たって、国、空港会社及び地域の間で得られた理解と合意に基づいた地域共生策が進められてきており、今後とも、これらを尊重し、適切な施策が講じられることが必要である。

第六　地理的、経済的又は社会的な観点からみて密接な関係を有する空港相互間の連携の確保に関する基本的な事項

成田国際空港、関西国際空港及び中部国際空港の我が国国際拠点空港は、我が国の国際航空需要に応えるとともに、欧米等の長距離国際路線について東アジア地域における主要な窓口としての役割を担ってきているが、東アジアの近隣諸国における国際ハブ空港の戦略的な整備進展に伴い、これらの空港との競争の必要性も認識されてきている。

このため、我が国の旺盛な国際航空需要に今後とも適切に応えるとともに、東アジアと世界を結ぶアジア・ゲートウェイとしての我が国の地位を維持増進していくため、全国的な視野に立ってアジアとのオープンかつ戦略的なネットワークを構築する。

この場合において、これら三空港については、各空港がそれぞれの背後圏の航空需要に応えることはもとより、我が国の国際拠点空港として三空港相まって我が国全体の航空需要に最大限対応することが適切である。首都圏空港の空港容量が当面逼迫している状況においては、空港容量に余裕のある関西国際空港及び中部国際空港と合わせて、これらの航空需要にトータルとして最大限対応することとする。さらに、平成二十二年の首都圏空港の容量拡大によっても概ね十年後には空港容量が逼迫することが予想されており、更なる容量拡大に向けての検討が課題となっているが、これらの容量拡大のあり方及びそれに伴う国際拠点空港全体としてのあり方についても、検討することとする。

また、同一地域の複数空港について、航空需要、各空港の特色、地元における議論等を踏まえ、適切な役割分担に基づき、当該地域全体としての運営の最適化を図ることとする。

１　首都圏における空港相互間の連携のあり方

平成二十年六月に閣議決定された「経済財政改革の基本方針２００８」及びその前提となった同年五月の「首都圏空港（成田・羽田）における国際航空機能拡充プラン」（具体的な内容は、〔注〕参照）に従い、成田国際空港（成田）は国際線の基幹空港、東京国際空港（羽田）は国内線の基幹空港という基本的な役割分担を踏まえ、両空港間及び都心と両空港との間の鉄道アクセス改善のための整備の調査検討を含め、両空港の一体的活用による国際航空機能の最大化を図る。

〔注〕・　平成二十二年に、羽田は昼間約三万回・深夜早朝約三万回の合計約六万回、成田は約二万回の合計約八万回の国際定期便を実現する。

・　平成二十二年以降は、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て、昼間は羽田のアクセス利便性を活かせる路線を中心に国際線の増加を推進する。

・　首都圏全体で、平成二十二年以降、約十七万回の発着枠の増枠により年間発着枠約七十万回を実現し、さらに、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する。