第１号様式　　主要事業の進行状況報告書　　平成 20 年９月 30 日

| ２５ | 都市整備局 | 航空政策の推進（羽田空港の再拡張及び国際化） |
|---|---|---|
| 事業概要 | 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ためには、増大する航空需要に応えるなど、首都圏とりわけ首都東京における空港機能の充実を図ることが喫緊の課題となっている。<br>そのため、首都圏の空港機能の充実に資する、「羽田空港の再拡張及び国際化」などについて、一日も早い事業の完成に向けた協力を行うとともに、国際化の一層の推進を国に求めるなど、航空政策の推進に取り組む。 | |
| これまでの経過 | 平成 12 年６月　都から国への提案要求に、「羽田空港の国際化」を最重点事項として新規に盛込み、提出。<br>平成 12 年 12 月　「航空政策基本方針」（本文は下記で閲覧可）を策定・公表。<br>（アドレス：http://www.toshiseibi.metro.tokyo.jp/kanko/ksk/）<br>平成 13 年 ６月　国への提案要求の「羽田空港の国際化」に、新たに「再拡張」を最重点事項として追加し、提出。（以降、継続して提出）<br>平成 13 年 ８月　国の都市再生本部において、羽田空港の再拡張が、都市再生プロジェクト（第二次決定）に採択される。<br>平成 14 年 ６月　国が「経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2002」を閣議決定。その中で、羽田空港については、「財源について関係府省で見通しをつけた上で、国土交通省は、羽田空港を再拡張し、2000 年代後半までに国際定期便の就航を図る」とされる。<br>平成 15 年 11 月　羽田－金浦（ソウル）間の昼間国際チャーター便の運航開始。<br>平成 15 年 12 月　東京都は羽田空港の再拡張事業に対し、1,000 億円の無利子貸付による協力を行うことを公表。<br>平成 16 年 ３月　羽田空港再拡張事業の事業化を含む平成 16 年度政府予算案及び関連法案が国会にて可決、成立。<br>平成 17 年 ３月　国は羽田再拡張事業（新滑走路の建設工事）を契約。<br>平成 17 年 ８月　羽田－金浦間の昼間国際チャーター便が１日８往復に拡充。<br>平成 18 年３～７月　国は羽田空港国際線地区整備に係るＰＦＩ事業を契約。<br>平成 19 年 ３月　国は新滑走路建設の現場工事に着手。<br>平成 19 年５～６月　国が「航空の自由化」「羽田空港の更なる国際化」を盛り込んだ「アジア・ゲートウェイ構想」「経済財政改革の方針 2007」を閣議決定。<br>平成 19 年 ９月　羽田－虹橋（上海）間の昼間国際チャーター便の運航開始。<br>平成 19 年 12 月　地方税制の改正に伴い、羽田空港の国際化を含む首都東京の重要施策に関する「国と東京都との実務者協議会」を設置。<br>平成 20 年 ２月　「羽田空港の国際化に関する国と都・関係県実務者分科会」を設置。 | |
| 現在の進行状況 | 平成 20 年 ４月　羽田－香港間の国際チャーター便の運航開始。<br>平成 20 年 ４月　「第２回羽田空港の国際化に関する国と都・関係県実務者分科会」を開催し、都から国際線発着枠の拡大方策を提案。<br>平成 20 年 ６月　国が「２０１０年の供用開始当初に昼間及び深夜早朝合わせて約６万回の国際線を就航」「昼間に羽田にふさわしい近距離アジア・ビジネス路線として、ソウル、上海等の都市、さらに北京、台北、香港まで就航していく」等の羽田の国際化の方針を盛り込んだ「経済財政改革の基本方針 2008」を閣議決定。 | |

| | |
|---|---|
| | 平成 20 年　７月　「第３回羽田空港の国際化に関する国と都・関係県実務者分科会」を開催し、国から上記の国際化の方針の説明。<br>平成 20 年　７月　羽田への定期便乗り入れに関する各国との協議を順次開始。 |
| 今後の見通し | ・　再拡張事業に係る施設（新滑走路、国際線ターミナル等）が整備され、平成 22 年 10 月（予定）に供用開始、国際定期便も就航。<br>・　都では、引き続き、一日も早い事業の完成及び昼間の国際線発着枠の拡大やアジアの主要都市への更なる就航拡大を進めることを国に働きかけていくとともに、国に対する協力及び必要な調整等を実施していく。 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 問い合わせ先 | 都市整備局　都市基盤部　交通企画課 | 電話 | 03-5388-3288 |