

第1回首都圏空港(成田・羽田)における国際航空機能拡充プランの
具体化方策についての懇談会

首都圏空港の現況と一体的活用に向けての
これまでの経緯等について

平成21年4月10日

1. 首都圏空港の一体的活用に関するこれまでの経緯
2. 成田空港の現況
3. 羽田空港の現況
4. 羽田空港の深夜・早朝時間帯の現況等
5. 成田空港及び羽田空港のアクセス及び乗継ぎの現況等
6. 首都圏空港の一体的活用の経済効果

1. 首都圏空港の一体的活用に関するこれまでの経緯

アジア・ゲートウェイ構想(抄)

(平成19年5月16日)

1. 「航空自由化(アジア・オープンスカイ)」に向けた航空政策の転換～航空自由化(アジア・オープンスカイ)による戦略的な国際航ネットワークの構築、羽田の更なる国際化、大都市圏国際空港の24時間化

<羽田の更なる国際化、大都市圏国際空港の24時間化>
大都市圏国際空港は、国内航空ネットワークを海外に繋げる重要な結節点。現在は低調な深夜早朝利用を促進し(24時間化)、国際空港として、最大限有効活用する。また、2010年に、再拡張事業等により、国際化に積極的に対応する。増大する成田空港(年2万回増加)・羽田空港(年3万回増加)の発着枠については、両空港のアクセス改善等を図りつつ、国内輸送と国際輸送を円滑に繋げ、戦略的・一体的に活用し、国際ネットワークを拡充する。

交通政策審議会航空分科会答申(抄)

(平成19年6月21日)

第一節 首都圏における空港のあり方

1. 羽田空港及び成田空港のあり方

(2) 今後のあり方

羽田空港については、再拡張事業が完了(2010年10月供用開始予定)すると、発着能力が現在の29.6万回/年から40.7万回/年に拡大することから、まずは、国内航空ネットワークの充実を図る必要がある。

同時に、将来の国内航空需要に対応した発着枠を確保しつつ、成田空港の国際空港機能を補完するものとして、昼間時間帯(6時～23時)において国際旅客定期便を就航させることとする。(中略)

また、深夜早朝時間帯(夜23時～朝6時)については、騒音問題により成田空港がクローズしているため、再拡張事業の完了後においては、騒音問題等に配慮しつつ、貨物便も含めた国際定期便を就航させ、首都圏における空港の24時間化を実現する必要がある。

(略)

(略)

(略)

首都圏における両空港(成田と羽田)を一体的に活用していくため、両空港間のアクセス改善等を図りつつ、旅客と貨物の円滑な移動を確保する等、両空港の有機的連携を強化していく必要がある。

(略)

1. 「首都圏空港(成田・羽田)における国際航空機能拡充プラン」の内容については、経済財政諮問会議での議論を踏まえ、「経済財政改革の基本方針(骨太の方針)2008」において、以下のとおり閣議決定されている。

- (1) 羽田空港

第四滑走路の供用開始時(2010年10月予定)に、

昼間時間帯(6時～23時)において、年間約3万回の国際定期便を実現し、近距離アジア・ビジネス路線を就航。(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こととする)

深夜早朝時間帯において、年間約3万回の国際定期便を実現し、23時～翌6時の間は成田が騒音問題により閉鎖されていること等を踏まえ、欧米を含む世界の主要都市に就航することにより、首都圏全体の国際航空機能の24時間化を実現。

- (2) 成田空港

平行滑走路の北伸(2180m 2500m)の供用開始時(2010年3月予定)に、年間約2万回の国際定期便を増加し、長距離路線の充実や、需要の伸びの著しいアジア諸国との国際ネットワークの拡充等を推進。

2. 国土交通省航空局においては、「首都圏空港(成田・羽田)における国際航空機能拡充プラン」に基づき、各国との航空交渉を本格化させている。

(1) 羽田空港に関して

昼間時間帯 : 韓国及び香港との間で、国際定期便の開設について合意。

深夜早朝時間帯: アジアでは、マレーシア、韓国、シンガポール、タイ及び香港、欧州では、フランス、イギリス、オランダ及びドイツ、北米ではカナダとの間で、国際定期便の開設について合意。

(2) 成田空港に関して

現在までのところ、ドイツ、ベトナム、インド、オーストリア、カタール、フィンランド、スカンジナビア三国、シンガポール、アラブ首長国連邦、タイ、オランダ、香港及びカナダとの間で、輸送力の拡大等について合意。

これにより、チェンナイ(インド)、ドーハ(カタール)、ストックホルム(スウェーデン)、ドバイ及びアブダビ(アラブ首長国連邦)、カルガリー(カナダ)との間で、新規路線の開設の見込み。

平成21年3月10日経済財政諮問会議 金子国土交通大臣提出資料より抜粋

「日本牽引」プロジェクト(抄)

国際ビジネスパワー強化

羽田・成田空港の更なる容量拡大・機能強化

成田～都心～羽田のアクセス時間の大幅短縮等

経済危機対策(平成21年4月10日)より抜粋

第2章 具体的施策(抄)

・成長戦略 - 未来への投資

3. 底力発揮・21世紀型インフラ整備

(3) 地域連携と競争力強化の基盤整備

港湾・空港インフラの強化

・羽田空港の容量拡大・機能強化 (C滑走路の延伸、総合的容量拡大調査等)

首都圏国際ハブ空港の実現のための総合的調査

(5) ソフトパワー・観光

世界からのアクセスの抜本的な改善 (成田・羽田間アクセス改善、等)

・東京駅～成田空港間30分台、東京駅～羽田空港間20分台。その結果、成田 - 羽田両空港間の鉄道アクセスを100分程度 50分台を実現

2 . 成田空港の現況



延べ投資額: 約2兆2千億円

年間利用者数: 約3,500万人(2007年)

- ・世界第7位の国際旅客数
- ・我が国の国際旅客の約6割は成田空港利用者

年間国際貨物取扱量: 約220万トン(2007年)

- ・世界第3位の国際貨物取扱量
- ・我が国の港別輸出入額第1位

就航先

【国際線】 36カ国、2地域 (98都市) 1726便/週 【国内線】 8都市 133便/週 就航都市: 札幌 小松 仙台 中部 大阪 広島 福岡 那覇 2008年冬ダイヤ

成田空港の国際線シェア(旅客数)について

羽田空港
195万人
3.4%

新千歳 81万人 1.4%
その他 263万人 4.5%

福岡
228万人
3.9%

中部空港
556万人
9.5%

関西空港
1,101万人
18.9%

成田空港
3,405万人
58.4%

航空旅客数 5,831万人 (2007年度)

成田空港の国際線シェア(発着回数)について

羽田空港
0.9万回
2.4%

新千歳 0.6万回 1.6%
その他 1.7万回 7.2%

福岡
1.7万回
4.7%

中部空港
4.1万回
11.5%

関西空港
8.0万回
22.2%

成田空港
18.1万回
50.4%

航空機発着回数 35.9万回 (2007年度)

乗客数: 3,548万人

2009年3月1日現在就航している都市

乗客数: 出典 ACI2007

欧州 11ヶ国 14都市 173便/週

- ・イギリス ・イタリア ・オーストリア
- ・オランダ ・スイス ・デンマーク
- ・ドイツ ・トルコ ・フィンランド
- ・フランス ・ロシア

北米 2ヶ国 22都市 360便/週

- ・アメリカ ・カナダ

アフリカ・中東

2ヶ国 2都市 5便/週

- ・イラン ・エジプト

アジア

15ヶ国 40都市 868便/週

オセアニア

8ヶ国 13都市 134便/週

- ・オーストラリア ・グアム島
- ・タヒチ ・ニューカレドニア
- ・ニュージーランド
- ・パプアニューギニア
- ・フィジー ・北マリアナ諸島

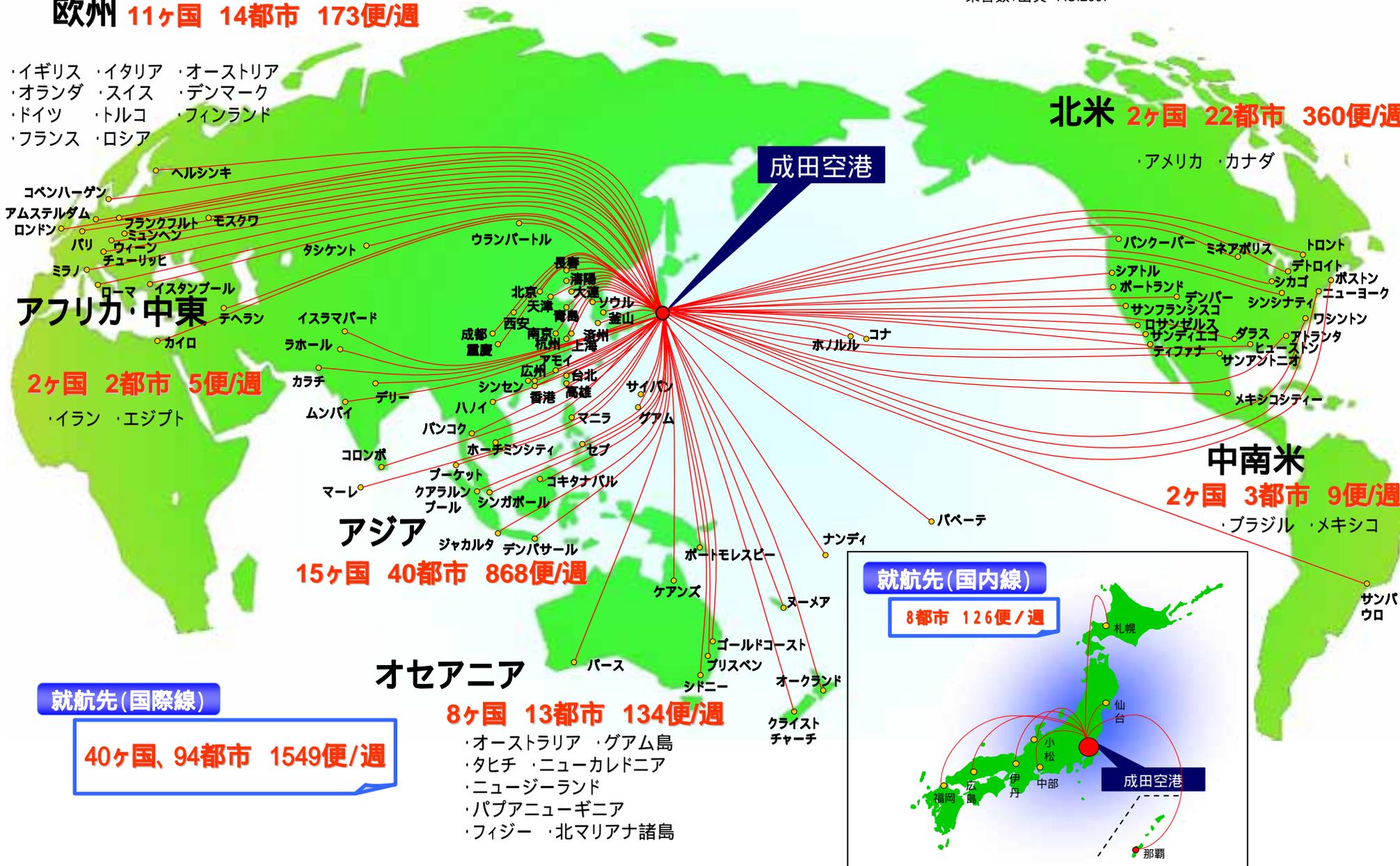
就航先(国際線)

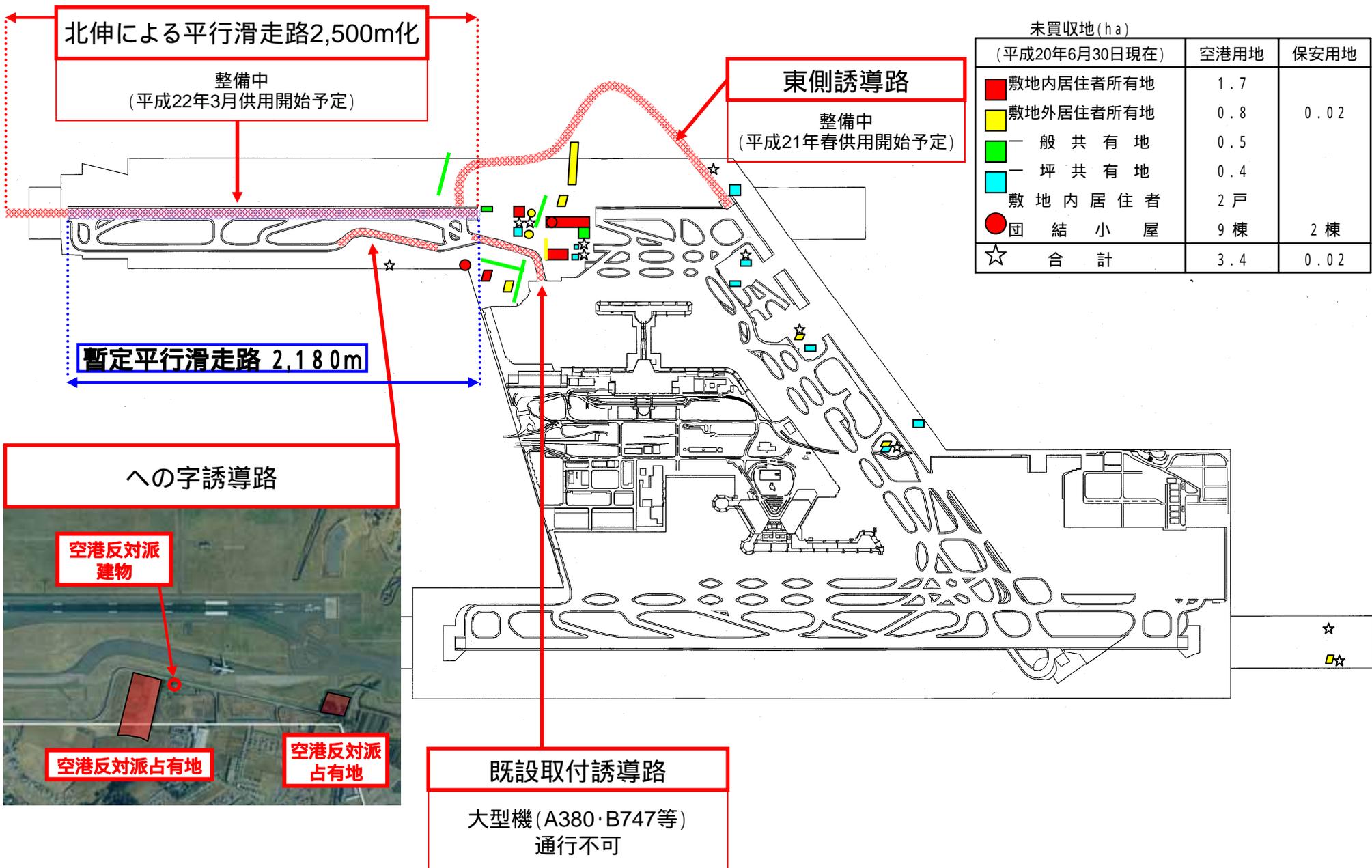
40ヶ国、94都市 1549便/週

就航先(国内線)

8都市 126便/週

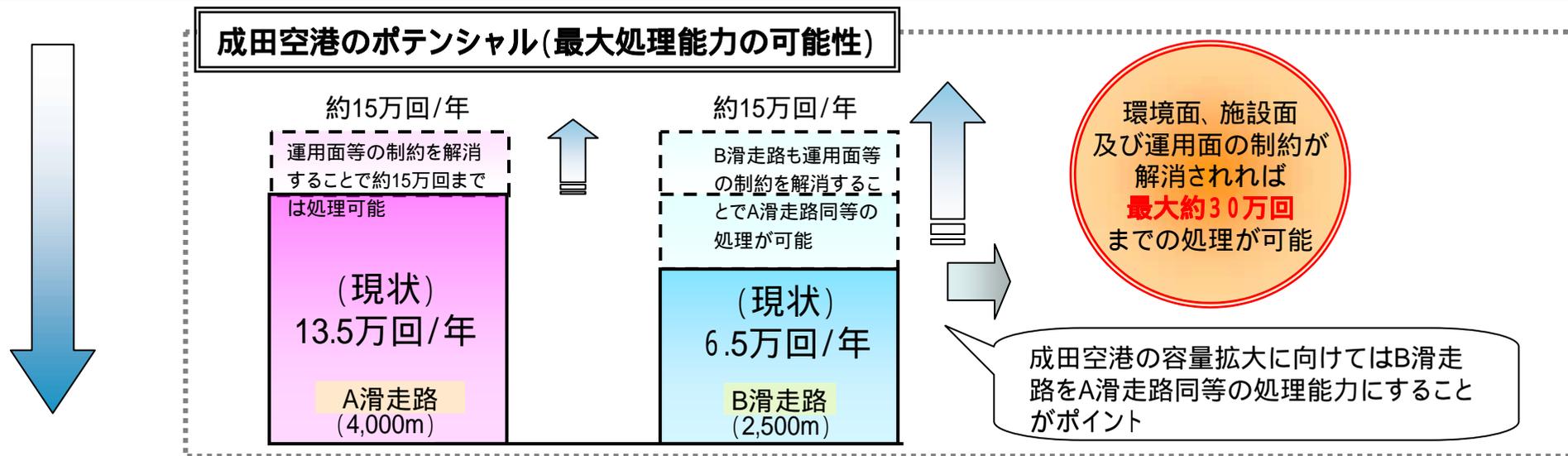
成田空港





成田空港は、平成22年3月に年間発着容量が**22万回**に増加。
 平成22年の成田空港の北伸整備や羽田空港の再拡張事業による発着容量の増大によっても、概ね10年後に、**首都圏の空港容量は限界**に達する。

平成20年3月に、成田空港会社から地元に対し、**空港容量拡大の方向と可能性**について説明。
 【説明要旨】**現行の運用時間(6時～23時)のままでも、環境面、施設面及び運用面の制約が解消されればA・B滑走路で最大約30万回までの処理が可能。**



平成21年1月23日 成田空港に関する四者協議会開催

国、千葉県、成田空港圏自治体連絡協議会を構成する市町及び成田空港会社が、成田空港の更なる容量拡大の検討の着手に合意。これを受け、成田空港会社は30万回を前提に作業を行う旨表明。

「成田空港に関する四者協議会」とは、成田空港の機能充実と地域との共生の推進に向けた課題について、関係4機関で協議する場として平成13年5月に設置され、これまでに10回開催されている。北伸による平行滑走路の整備を行うにあたって、騒音対策など様々な課題について本協議会で調整を行った。

構成 / 国(航空局長) / 千葉県(知事) / 成田空港圏自治体連絡協議会を構成する市町(成田市、富里市、山武市、香取市、芝山町、多古町、横芝光町、栄町、神崎町の9市町)の首長 / 成田国際空港株式会社(社長)

3. 羽田空港の現況



延べ投資額: 約2兆2千億円(沖合展開以降)

年間利用者数: 約6,700万人(2007年)

・世界第4位の旅客数

・我が国の国内旅客の約6割は羽田空港利用者 (国内線) 約6,500万人 (国際線) 約200万人

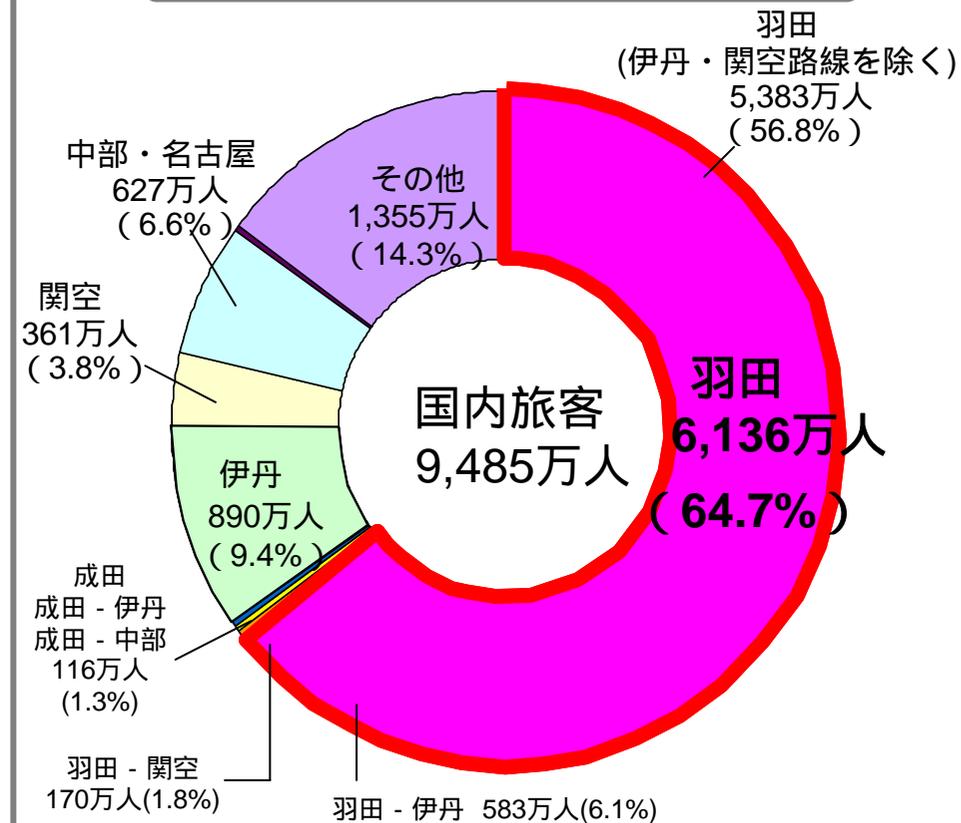
国内定期便

48都市 435便/日 2009年1月ダイヤ

国際線

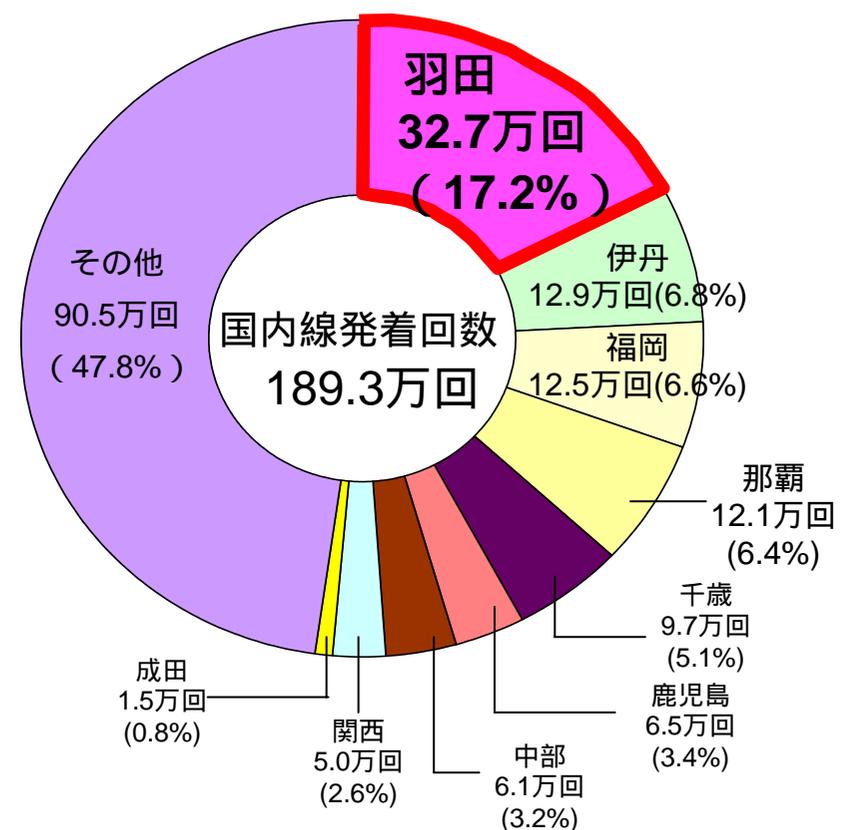
2010年の新滑走路供用開始後、大幅に増加予定(昼夜合わせて年間約6万回)

国内線のシェア(旅客数)について

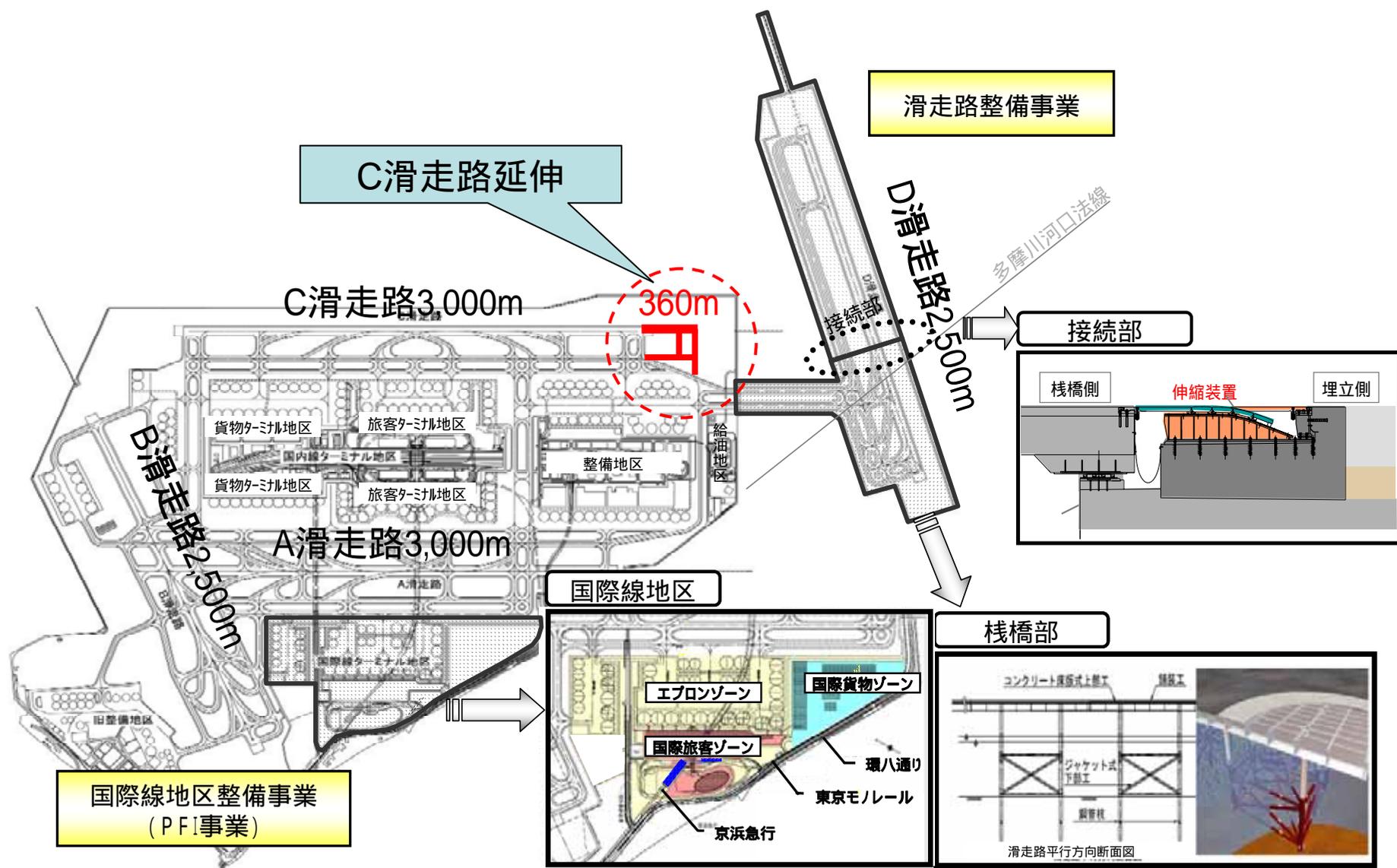


航空輸送統計年報より作成

国内線のシェア(発着回数)について



空港管理状況調査 (H19) より作成



1. 昼間時間帯の発着回数の増加について

	現在	供用開始当初		最終形 (安全面を確認しながら)
		供用開始時 (2010年10月)	供用開始から 半年後	
全体	30.3万回	33.1万回	35.0万回	40.7万回
国際線	(注1)	約3.0万回	約3.0万回	(注2)
国内線	29.4万回	約30.1万回	約32.0万回	(注2)

(注1) 国際チャーター便を0.9万回運航。

(注2) 発着回数の増加は、管制の安全確保等を図りつつ段階的に実施。

また、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、国際線の増加を推進。

2. 発着枠の配分(国内線)について

羽田空港等の混雑空港の使用については、5年ごとに、従前の使用状況に配慮しつつ発着枠の配分の見直しを行うこととされており、2010年2月に5年の期限が到来することとなっている。

これまで、羽田空港の発着枠の配分については、新規航空会社の参入・拡大を通じた競争促進と、地方ネットワークの維持・形成を図ることを基本とし、新規航空会社への優先的な配分を行うとともに、ミニマムのネットワークの維持・形成のための措置を講じてきたところである。

羽田空港の発着枠が抜本的に増加する2010年以降の新たなステージにおける羽田空港の国内線の発着枠の配分のあり方について、航空局長の私的懇談会として「羽田空港発着枠の配分基準検討懇談会」を開催し、基本的な考え方の整理のための検討を行うこととしている。

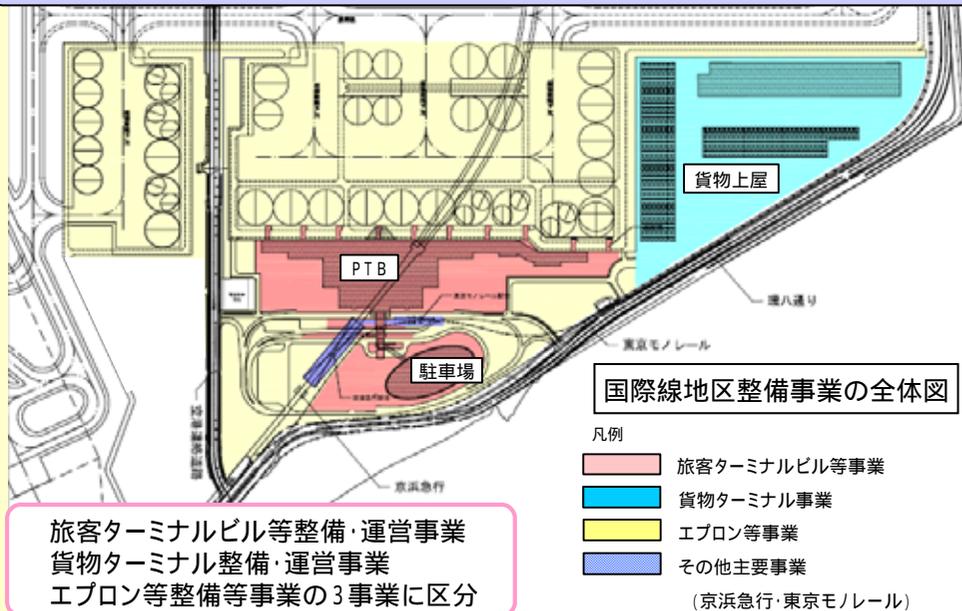
【開催状況(全6回開催予定)】

H20.12 第1回懇談会開催

H21. 4以降 第2回懇談会開催予定

PFI手法を活用した整備・運営

民間事業者の資金やノウハウを活用した効率的・効果的な施設整備
 空港利用者に対するサービス水準の向上
 (事業者の選定は公募型プロポーザル方式によりターミナルの運営面を
 中心に評価)



旅客ターミナルビル等整備・運営事業
 貨物ターミナル整備・運営事業
 エプロン等整備等事業の3事業に区分

事業概要

事業者 : 東京国際空港ターミナル株式会社
 (代表企業: 日本空港ビルデング(株))

事業期間 : 工事着工から30年間

事業方式 : 独立採算型
 (国費を投入せず、事業者が施設使用料収入等により施設整備費を回収する)

年間旅客数 : 約700万人(想定)

施設概要

施設概要 : 敷地面積 約13万 m^2
 旅客TB等 5階建て、延床面積 約15万9千 m^2
 駐車場 6階7段、約2,300台収容、
 延床面積約6万7千 m^2

完成イメージ(提案時)

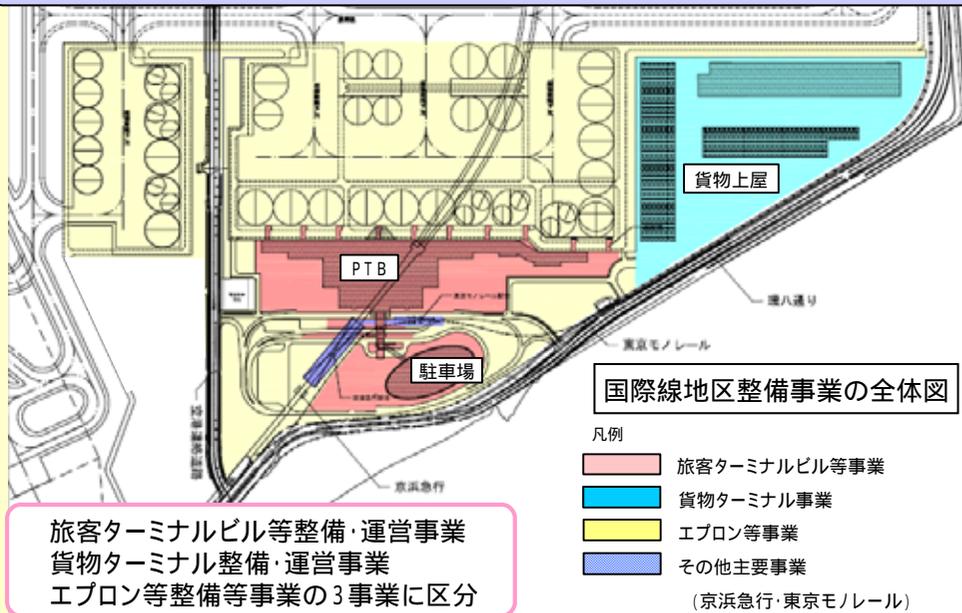


スケジュール

平成20年 5月 着工
 平成22年10月(予定) 供用開始

PFI手法を活用した整備・運営

民間事業者の資金やノウハウを活用した効率的・効果的な施設整備
 空港利用者に対するサービス水準の向上
 (事業者の選定は公募型プロポーザル方式によりターミナルの運営面を
 中心に評価)



旅客ターミナルビル等整備・運営事業
 貨物ターミナル整備・運営事業
 エプロン等整備等事業の3事業に区分

事業概要

事業者 : 東京国際エアカーゴターミナル株式会社
 (代表企業: 三井物産(株))

事業期間 : 工事着工から30年間

事業方式 : 独立採算型
 (国費を投入せず、事業者が施設使用料収入等により施設整備費を回収する)

年間貨物量 : 約50万トン(想定)

施設概要

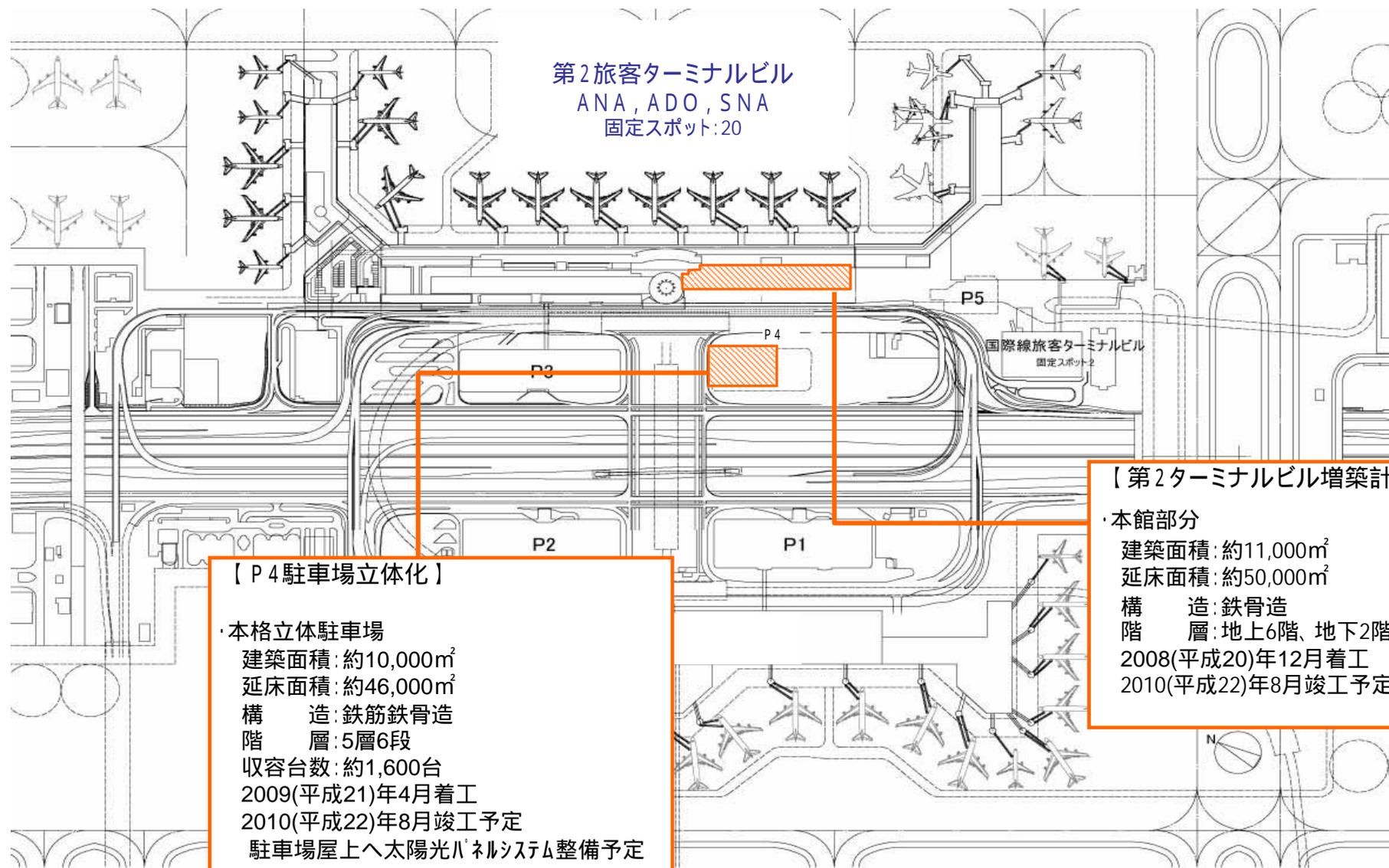
施設概要 : 敷地面積 : 約17万 m^2
 貨物上屋 3棟、延床面積約12万8千 m^2
 奥行70m、無柱構造
 燻蒸施設 5槽

完成イメージ(提案時)



スケジュール

平成21年 3月 着工
 平成22年10月(予定) 供用開始



【 P4 駐車場立体化 】

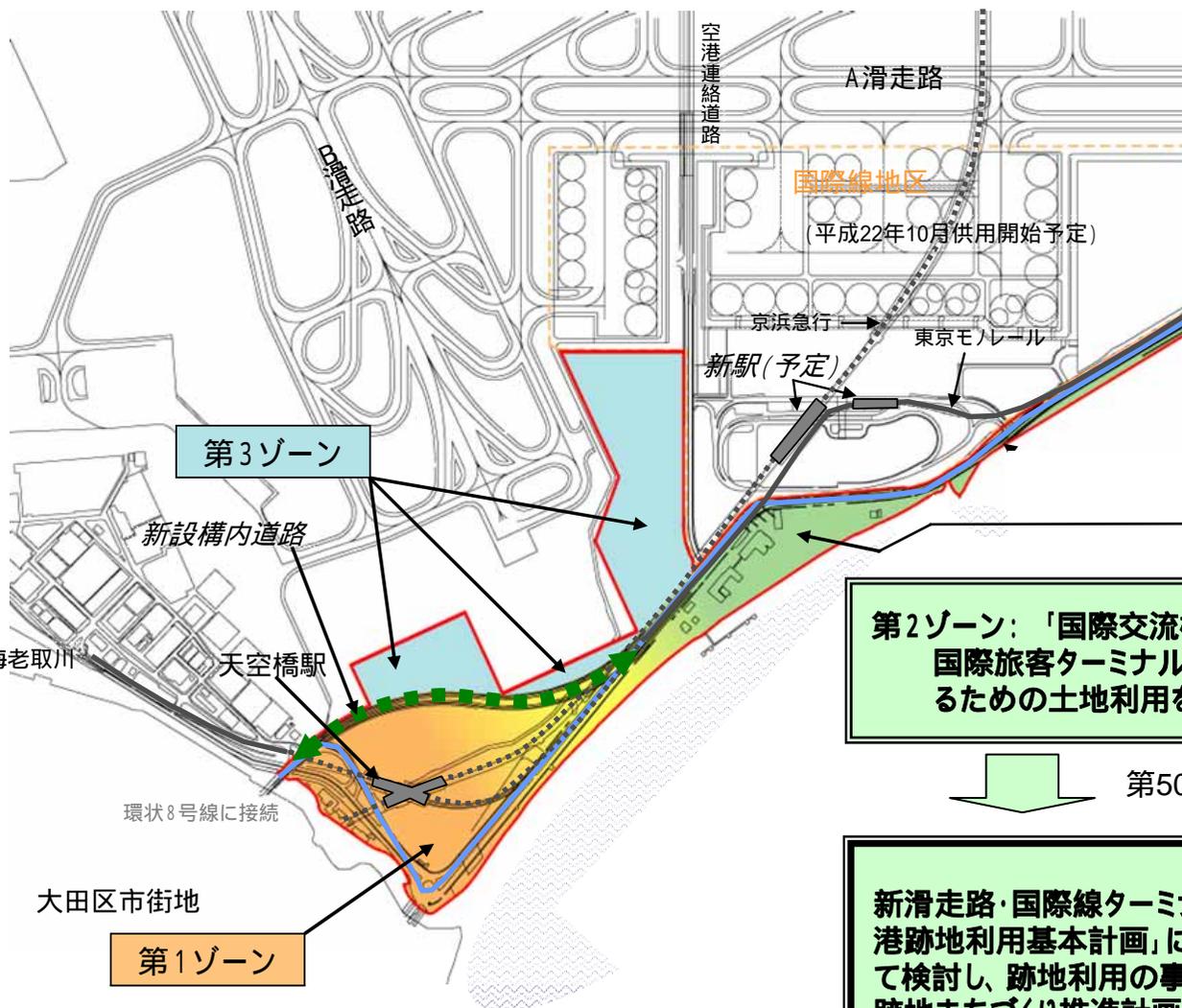
・本格立体駐車場
 建築面積: 約10,000m²
 延床面積: 約46,000m²
 構造: 鉄筋鉄骨造
 階層: 5層6段
 収容台数: 約1,600台
 2009(平成21)年4月着工
 2010(平成22)年8月竣工予定
 駐車場屋上へ太陽光パネルシステム整備予定

【 第2ターミナルビル増築計画 】

・本館部分
 建築面積: 約11,000m²
 延床面積: 約50,000m²
 構造: 鉄骨造
 階層: 地上6階、地下2階
 2008(平成20)年12月着工
 2010(平成22)年8月竣工予定

羽田空港跡地利用基本計画 ゾーニング図

(第49回羽田空港移転問題協議会 (H20.3.28)において合意)



第2ゾーン

第2ゾーン：「国際交流機能、商業機能」
 国際旅客ターミナルビルとの補完的・一体的な 旅客サービスの提供を進めるための土地利用を促進する。

第50回羽田空港移転問題協議会 (H21.3.27開催)

新滑走路・国際線ターミナルが供用開始される平成22年10月までに、「羽田空港跡地利用基本計画」に沿った土地利用の具体化、基盤整備のあり方等について検討し、跡地利用の事業化をどのように進めるのかを明らかにする「羽田空港跡地まちづくり推進計画(仮称)」をとりまとめることについて確認した。

4 . 羽田空港の深夜・早朝時間帯の現況等

現行のモノレール、鉄道、バスは、現在の羽田空港発着の国内線の初便及び最終便利用旅客の、東京、神奈川、埼玉、千葉方面のアクセスとして利用されることを想定して、そのダイヤが設定されている。

1. 羽田空港発着便の現状

羽田空港出発便	： (初便) 那覇行 6時20分	(最終便) 北九州行 23時15分
	(仁川行 4時45分)	
羽田空港到着便	： (初便) 北九州発 6時55分	(最終便) 関西発 23時20分
	(仁川発 4時50分)	(最終便) 那覇発 23時20分

2. 深夜早朝時間帯のアクセスの現状

【東京モノレール】 浜松町 ~ 羽田空港 間 ()0:05 羽田空港発の浜松町行の臨時列車の運行が可能			
浜松町発	： (始発) 5時00分 (終発) 23時36分	羽田空港発	： (始発) 5時21分 (終発) 23時50分
【京浜急行電鉄】 品川 ~ 羽田空港 間			
品川発	： (始発) 5時02分 (終発) 0時02分	羽田空港発	： (始発) 5時27分 (終発) 0時02分
【主要路線バス(首都圏各地発)】	【主要路線バス(羽田空港発)】	
東京	： (始発) 7時30分 (終発) 19時05分	東京	： (始発) 8時35分 (終発) 19時55分
新宿	： (始発) 5時15分 (終発) 18時20分	新宿	： (始発) 8時15分 (終発) 23時30分
大井町	： (始発) 5時30分 (終発) 21時42分	大井町	： (始発) 6時10分 (終発) 22時15分
横浜	： (始発) 5時15分 (終発) 22時24分	横浜	： (始発) 6時21分 (終発) 23時40分
千葉	： (始発) 4時45分 (終発) 21時50分	千葉	： (始発) 6時00分 (終発) 23時30分
大宮	： (始発) 4時45分 (終発) 19時50分	大宮	： (始発) 7時10分 (終発) 22時40分

3. 羽田空港の宿泊施設の現状

羽田エクセルホテル東急 客室総数 387室 稼働率 88.2%

取り組みの内容

平成20年9月12日(金)から、金曜日・日曜日の深夜と土曜日・月曜日の早朝に、京浜急行バスと東京空港交通が空港リムジンバスを運行中。

当該リムジンバスは、羽田空港を早朝に発着する仁川空港便の旅客の以下のような流動による利用を想定している。

(出発客) 首都圏各地から終発電車等により、品川、新宿、池袋、横浜に移動
品川、新宿、池袋、横浜からリムジンバスで羽田空港に移動
深夜から早朝まで羽田空港ターミナルビル内で待機
早朝に羽田空港から仁川空港に出発

(到着客) 早朝に仁川空港から羽田空港に到着
羽田空港からリムジンバスで品川、新宿、池袋、横浜に移動
品川、新宿、池袋、横浜から始発電車等により首都圏各地に移動

京浜急行バス

出発(金曜日・日曜日の深夜)

発地	発時刻	バスターミナル	発時刻	羽田空港着	目的地	発時刻
JR横須賀線	横 須 賀 23:21	横浜	0:20	0:45	仁川	4:45
JR東海道本線	熱 海 22:34					
	小 田 原 23:10					
	藤 沢 23:43					
相鉄本線	海 老 名 23:41	品川	1:30	1:55	仁川	5:15
TX	つ く ば 23:14					
JR総武線快速	千 葉 23:50					
JR常磐線	柏 0:20					
東急・JR山手線	自 由 が 丘 0:49					5:30

到着(土曜日・月曜日の早朝)

発地	羽田空港着	羽田空港発	着地	着時刻
仁川	4:00	4:55	横浜	5:20
	4:15			
	4:30	4:50	品川	5:15

東京空港交通

出発(金曜日・日曜日の深夜)

発地	発時刻	バスターミナル	発時刻	羽田空港着	目的地	発時刻
JR埼京線	大 宮 23:46	池袋	0:50	1:45	仁川	4:45
東武東上線	川 越 市 23:42					
西武池袋線	所 沢 23:49					
京王線	京王八王子 22:59	新宿	1:10		仁川	5:15
小田急線	町 田 23:54					
JR中央・総武線	三 鷹 0:15					
						5:30

到着(土曜日・月曜日の早朝)

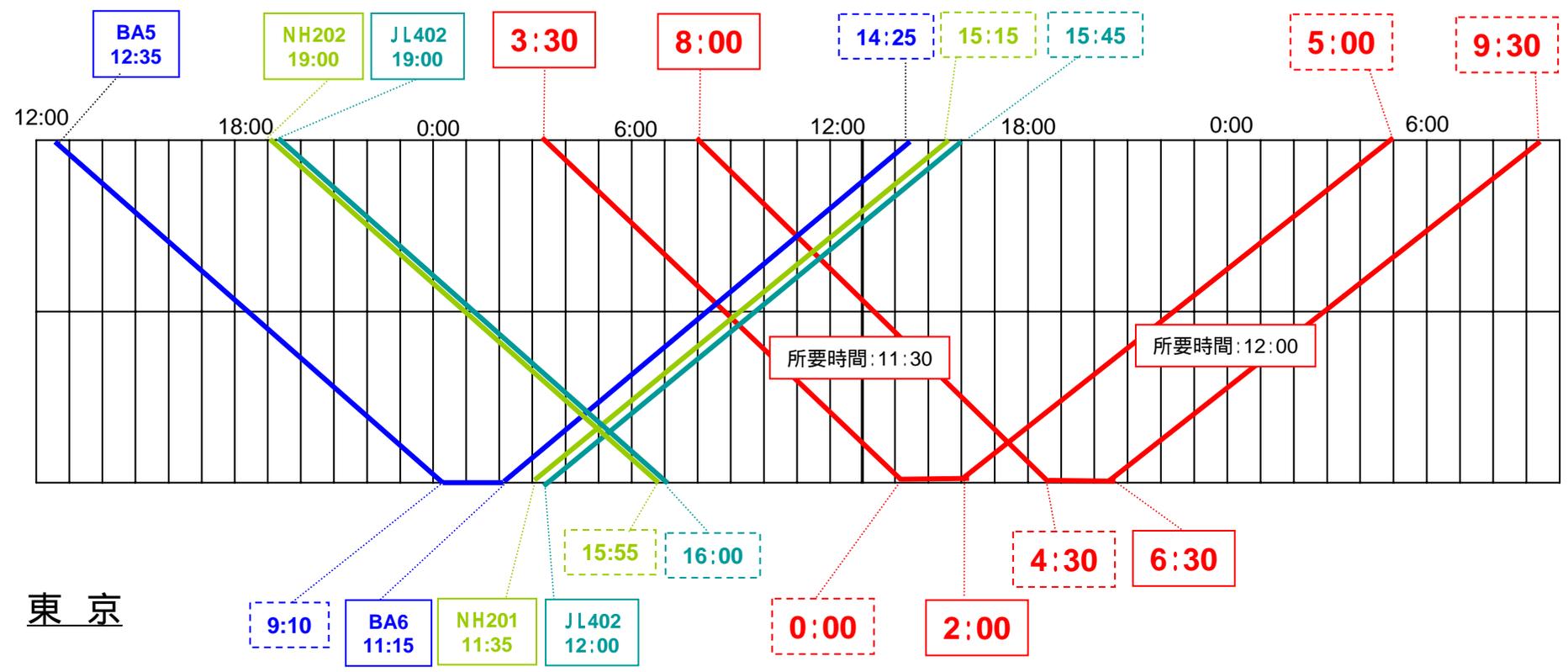
発地	羽田空港着	羽田空港発	着地	着時刻
仁川	4:00	4:45	新宿	5:20
	4:15			
	4:30		池袋	5:40

羽田空港の利用については、あくまで想定であり、具体的な運航計画を前提としたものではない。

ロンドン

所要時間:
BA5: 11:35
NH202: 11:55
JL402: 12:00

所要時間:
BA6: 12:10
NH201: 12:30
JL402: 12:00



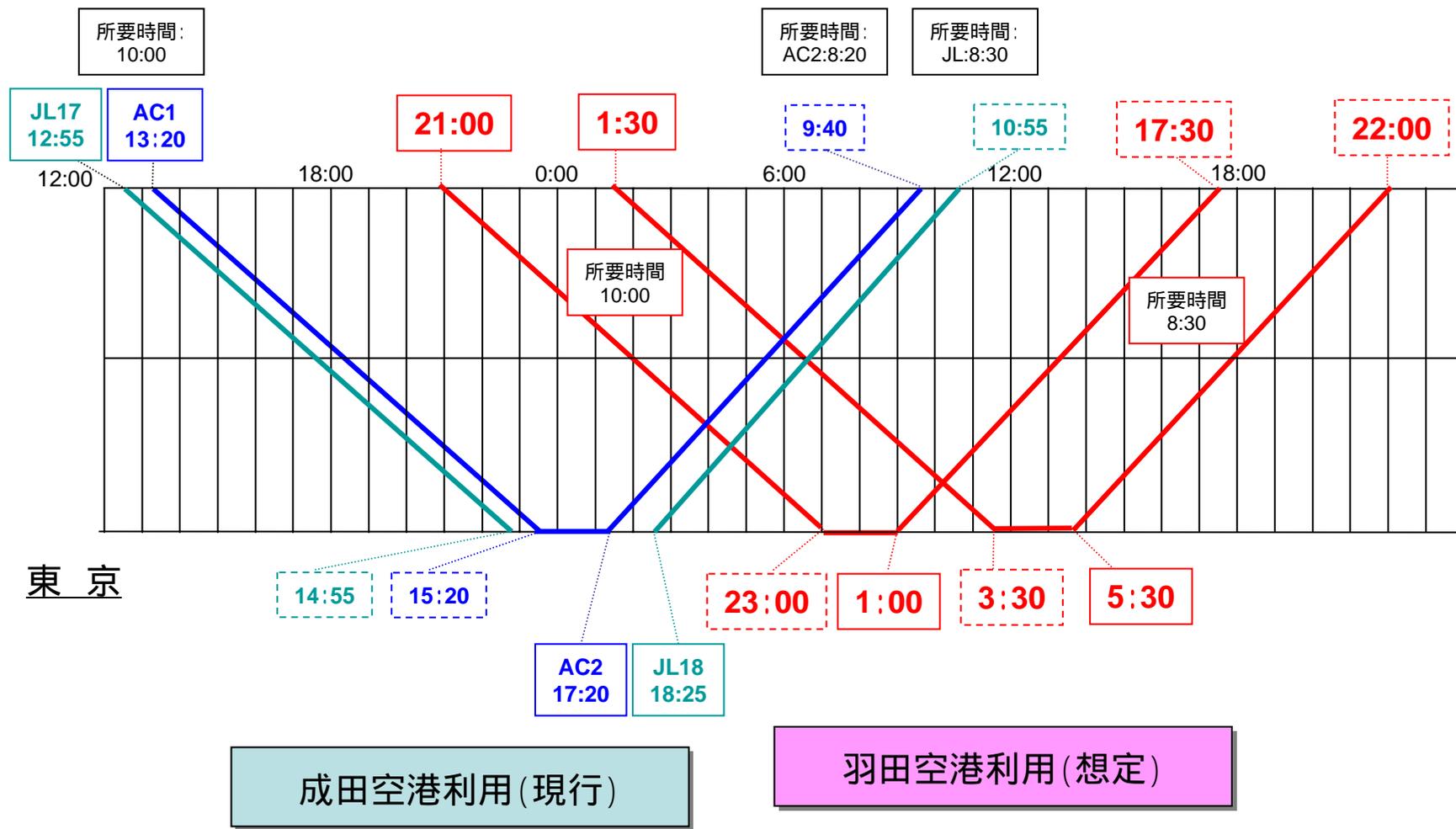
東京

成田空港利用(現行)

羽田空港利用(想定)

羽田空港の利用については、あくまで想定であり、具体的な運航計画を前提としたものではない。

バンクーバー



5 . 成田空港及び羽田空港のアクセス及び乗継ぎの現況等

		交通手段	ルート	所要時間	本数(/ 1時間)	料金	アクセス手段分担率
成田空港への主なアクセス手段	現状	鉄道(JR・NEX)	東京駅～成田空港駅	53分	1～3	2,940円	空港直行リムジンバス 24.8% 成田エクスプレス 20.9% 京成スカイライナー 13.0%
		鉄道(京成・スカイライナー)	東京駅～日暮里駅(JR)・日暮里駅(京成)～成田空港駅	約70分	1～2	2,070円	
		リムジンバス	東京駅八重洲南口～成田空港 (八重洲富士屋ホテル、T-CAT経由)	約80～110分	1～2	3,000円	
	新設・改良	鉄道(成田新高速鉄道)	東京駅～日暮里(JR)・日暮里(成田新高速)～成田空港駅	約55分	-	-	

		交通手段	ルート	所要時間	本数(/ 1時間)	料金	アクセス手段分担率
羽田空港への主なアクセス手段	現状	モノレール	東京駅～浜松町(JR)・浜松町(モノレール)～羽田空港第一ターミナル	24分	3～18	620円	東京モノレール 30.0% 京浜急行 27.8% 空港直行リムジンバス 24.4%
		鉄道(京急)	東京駅～品川駅(JR)・品川駅(京急)～羽田空港駅	28分	2～6	560円	
		リムジンバス	東京駅八重洲南口～羽田空港(第一ターミナル) (羽田空港第二ターミナル経由)	約40分	1～2	900円	
	新設・改良	鉄道(京急・蒲田駅改良後)	東京駅～品川駅(JR)・品川駅(京急)～羽田空港駅	28分	最大9	560円	

		交通手段	ルート	所要時間	本数(/ 1時間)	料金	アクセス手段分担率
羽田空港・成田空港の主な乗り継ぎ手段	現状	鉄道(モノレール+NEX)	羽田空港駅～浜松町駅(モノレール)・浜松町駅(JR)～東京駅(JR)・東京駅(NEX)～成田空港駅	約90分	モノ:3～18 NEX:1～3	3,580円	空港リムジンバス 69.7% 鉄道(NEX・スカイライナー) 12.5% 鉄道(その他) 3.8%
		鉄道(モノレール+京成・スカイライナー)	羽田空港駅～浜松町駅(モノレール)・浜松町駅(JR)～日暮里駅(JR)・日暮里駅(京成)～成田空港駅	約100分	モノ:3～18 京成:1～2	2,550円	
		鉄道(京浜+都営浅草+京成)	羽田空港駅～泉岳寺駅～押上駅～成田空港駅	106分	0～2	1,560円	
		リムジンバス	羽田空港～成田空港	約75分	1～5	3,000円	
	新設・改良	鉄道(モノレール+成田新高速)	羽田空港駅～浜松町駅(モノレール)・浜松町駅(JR)～日暮里駅(JR)・日暮里駅(成田新高速)～成田空港駅	約80分	-	-	

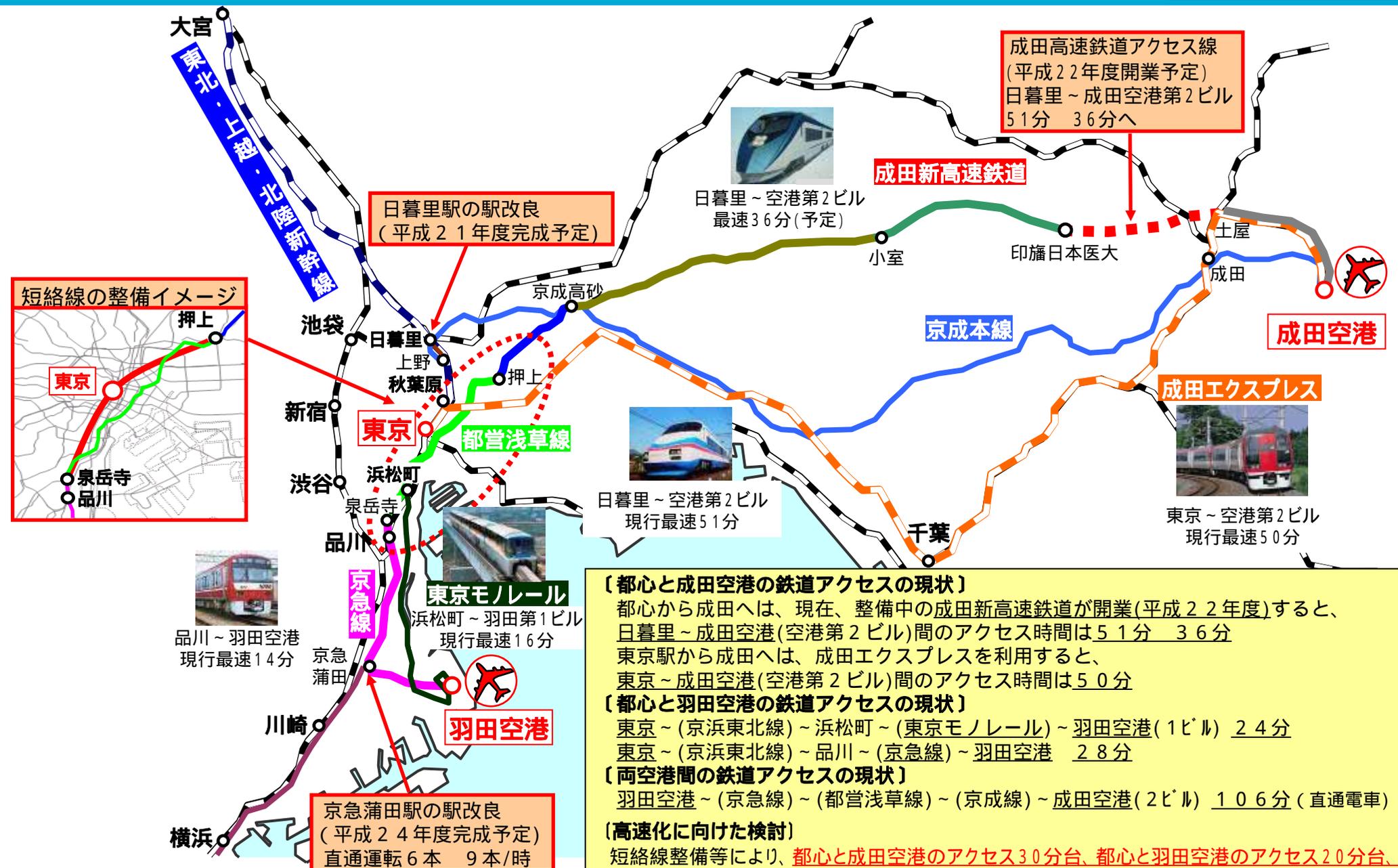
平成18年度国際航空旅客動態調査を使用し羽田＝成田間の移動者数を推計した場合

・羽田空港から成田空港へ移動し、成田空港より出国した日本人・外国人 = 344,213人/年

・成田空港へ入国した時も、成田空港から羽田空港へ移動したと仮定した場合 = $344,213 \times 2 = 688,426$ 人/年



1,886人/日



〔都心と成田空港の鉄道アクセスの現状〕
都心から成田へは、現在、整備中の成田新高速鉄道が開業(平成22年度)すると、日暮里～成田空港(空港第2ビル)間のアクセス時間は51分 36分
東京駅から成田へは、成田エキスプレスを利用すると、東京～成田空港(空港第2ビル)間のアクセス時間は50分

〔都心と羽田空港の鉄道アクセスの現状〕
東京～(京浜東北線)～浜松町～(東京モノレール)～羽田空港(1ビル) 24分
東京～(京浜東北線)～品川～(京急線)～羽田空港 28分

〔両空港間の鉄道アクセスの現状〕
羽田空港～(京急線)～(都営浅草線)～(京成線)～成田空港(2ビル) 106分(直通電車)

〔高速化に向けた検討〕
短絡線整備等により、都心と成田空港のアクセス30分台、都心と羽田空港のアクセス20分台、両空港間のアクセス50分台の実現を目指し、調査・検討中
アクセスの現状の各所要時間は現行最速の値

アンケート調査の目的

成田空港 - 羽田空港の乗継の実態、両空港間の乗継に対する潜在ニーズ等を把握することを目的とする。

アンケート調査の概要

アンケート実施時期： 2009年3月

アンケート実施方法： インターネットによるモニタ調査で、我が国の人口比に応じて配信。

サンプル獲得条件： 過去2年以内に海外渡航をした方
成田空港と羽田空港の乗継実態とその潜在需要調査のため、
関東地方を除く居住者が対象。

サンプル数：5003

サンプル属性：

地方別： 北海道(6.2%)、東北(8.5%)、北陸・甲信越(9.5%)、東海(21.4%)、近畿(27.6%)、
中国(7.7%)、四国(4.2%)、九州・沖縄(15.0%)

男女比： 男性(48.3%)、女性(51.7%)

年齢別： 10代(2.2%)、20代(20.8%)、30代(38.1%)、40代(22%)、50代(11.8%)、60代(5.1%)

職業別： 公務員(5.0%)、経営者・役員(3.0%)、会社員(45.3%)、自営業(6%)、自由業(2.3%)、
専業主婦(16.6%)、パート/アルバイト(8.2%)、学生(6.8%)、その他(6.7%)

全員に対する主な質問内容

- 海外渡航する際に利用したルート
- 渡航目的、最終目的地
- 成田 - 羽田間に新たな直通列車が開通すれば、利用するか、利用する場合の料金水準
- 交通アクセス以外で、成田と羽田の乗継について（あるいは乗り継ぐことを想定した場合に）、不便だと感じる点、改善して欲しい点

成田と羽田を乗り継いで海外へ
成田空港から海外へ（羽田経由しない）
羽田空港から海外へ
関西国際空港から海外へ
中部国際空港から海外へ
上記以外の国内空港から海外へ

成田 - 羽田間を乗り継いだ人への主な質問

- その経路を利用した理由
- 成田と羽田の乗継の際の交通手段
- その交通手段を利用した理由
- 鉄道を利用した場合の不便な点
- 乗継の際の宿泊の有無と理由

地方空港から直接海外渡航をした人への主な質問

- その経路を利用した理由
- 最初の乗継空港

6. 首都圏空港の一体活用の経済効果

2010年度以降の首都圏空港(成田・羽田)の空港容量の拡大及びこれを踏まえた、「首都圏空港における国際航空機能拡充プラン(冬柴プラン)(平成20年5月)」の実施等を前提条件として、首都圏空港の一体的活用の経済効果を検証する。

【経済効果の検証の概要】

- ・首都圏空港の一体的活用がもたらす人流・物流等の変化について、下記「経済効果算出のイメージ」のように因果関係を整理。
- ・航空需要及び関連する需要(鉄道等の他交通機関の利用増加、滞在需要増加など)を地域毎に推計し、地域別産業連関表を用いて、地域経済への波及効果等について推計。

経済効果算出のイメージ(案)

