

参議院議員牧山ひろえ君提出羽田空港の再拡張事業と国際化に関する質問に対する答弁書

一について

平成二十二年の東京国際空港（以下「羽田空港」という。）の第四滑走路の供用開始以降の増枠は、管制官及びパイロット双方の慣熟により安全を確保しつつ段階的に実施する必要がある中で、供用開始当初の増枠をできる限り国際線に振り向けて、昼間時間帯（六時から二十時までの時間帯をいう。以下同じ。）については約三万回を就航させることとしており、供用開始当初における国内線の増枠は必要最小限となっていることから、平成二十二年の供用開始当初に、これ以上昼間時間帯の国際線の発着回数を増加させることは困難である。

しかしながら、平成二十二年の供用開始以降は、国内線需要に適切に対応しつつ、国内線及び国際線双方の需要の伸びを勘案して、昼間時間帯については、都心に近いという羽田空港の利便性を活かせる路線を中心として国際線の増加を推進していくこととしている。

二について

御指摘の神奈川口構想における多摩川の川崎市側と羽田空港を結ぶ連絡道路については、東京都、神奈

川県、横浜市、川崎市、関東地方整備局及び東京航空局を構成員とする「京浜臨海部基盤施設検討会」において、そのルート、構造等を検討しているところである。大田区羽田空港一丁目及び二丁目に存する羽田空港の跡地の利用方策に関する大田区の意向にも配慮しつつ、検討を進めてまいりたい。