

地域航空システムの推進について

当協議会は、昭和58(1983)年に設立され、主に地方行政の立場から小型航空機を使用した地域航空システムの推進を図るため、地方の空港及びその施設の整備、事業者の経営基盤強化のための環境整備等の活動を行っています。

大手航空事業者による路線再編などにより、地域航空事業者の旅客数は微増ではありますが増加傾向にあり、航空ネットワークの維持・拡充の観点と観光立国の観点から地方航空路線の維持・活性化が期待されていますが、地域航空事業者の一席当たりの運航経費は高く、経営基盤が脆弱であるため、順次更新が予定されている小型機材更新に係る負担、機体・部品等の調達コストの負担増などが大きな経営課題となっており、安定的な運航の維持には解決すべき様々な課題があります。国における「持続可能な地域航空のあり方に関する研究会」の最終とりまとめに基づく「地域航空の担い手のあり方に係る実務者協議会」検討結果が報告され、九州地域における系列を超えた航空会社間の協議が促進されました。地域航空を持続可能なものとするためには、スケールメリット創出のため系列等の枠を超えた航空会社間の協業を一層深化させるとともに、特に深刻な地域航空事業者の乗員及び整備士の確保・定着に向けた対策が不可欠です。そのため、協業のために必要となるプロセスや費用・効果を調査することで、系列を超えた航空会社間の協業を促進するための検討をお願いします。併せて国による公租公課のさらなる削減や機材更新、老朽化が進む地方が管理する空港を含む空港整備等に対する更なる助成制度の拡充など、地域航空事業者の負担を軽減するための積極的な助成策が必要です。

また、羽田空港の発着枠は令和2(2020)年までに国際線の増枠、国内線については5年毎の配分見直しが予定されていますが、国土の多様な発展と、過疎化が進む地方の活力を維持し高めていくために、首都圏と地方との交流促進が必要であり、国内線発着枠を地域航空ネットワークの拡充に資するよう活用していただくとともに、発着枠拡大の際には、低騒音の小型機向け発着枠の導入についてもご検討をお願いします。

当協議会の会員である各地域では、航空路線の維持・拡充に向け様々な取り組みを行っているところですが、国において一昨年度から開始された「地方航空路線活性化プラットフォーム事業」により全国各地域の優良な利用促進等の取組事例に係る企画立案方法の構築やノウハウ等の有効な情報について、本年度も引き続き当協議会会員に広く普及され共有が出来ますようご配慮をお願いします。

さらに、東日本大震災や熊本地震の際、空港が代替輸送拠点としての機能を発揮し、救援や物資輸送に重要な役割を果たしたことから、防災拠点としての機能を充実させる必要があります。当協議会といたしましては、関係機関のご努力に対し深く感謝申し上げますとともに、国と地方行政の両輪での地域航空システムの課題解決に向けた検討を推進すべく、引き続き次の事項について格別のご配慮をいただきますようお願い申し上げます。

令和元年5月30日

全国地域航空システム推進協議会 会長 長崎県知事 中村 法道

I. 地域航空と混雑空港の関わりについて

混雑空港への地域航空の安定的乗り入れの実現について

- (1) 首都圏空港発着容量の更なる拡大を実現することで、小型機（100 席以下）を含めた多様な地域航空ネットワークの形成に資すること
- (2) 羽田空港の「地方路線維持のための政策コンテスト枠」は地域航空ネットワークの拡充に資するよう活用すること
- (3) 福岡空港が混雑空港に指定されたが、スロットの配分に関して小型機を使用する地域航空事業者に不利益とならないように配慮すること
- (4) 首都圏空港を地域航空にも対応しうる飛行場として整備すること

[理由] :

- (1) 令和元(2020)年に向けては、羽田空港の国際線増枠や 5 年毎の国内線発着枠再配分が予定されており、現在実施されている羽田発着枠配分基準検討小委員会においては、当協議会からも地域航空ネットワークの拡充をお願いしている。
訪日外国人の増加による際内間の乗継需要や日本全国の地域活性化に対応する地域航空ネットワークの拡充には継続した首都圏空港の発着容量の拡大が必要であり、加えて、騒音の比較的低い小型機(100 席以下)向け発着枠の導入等、国内航空における多様な輸送網形成についても検討いただきたい。
- (2) 羽田空港のD滑走路整備に伴う増枠分の最終配分においては、「地方路線維持のための政策コンテスト枠」が導入され、国による評価の結果3路線の延長が決定されたが、当該3路線を維持しつつ、全国的な少子高齢化が進む中、地域の発展を図るため、小型機による多頻度運航等により利便性を高め、交流人口の増大にもつながる羽田への乗り入れや増枠を切に希望する地域があることを考慮の上、地域航空ネットワークの拡充に資するよう同枠を拡大していただきたい。
- (3) 福岡空港が混雑空港に指定されたことにより、スロット調整方法が変更されたが、天候による他路線における機材繰りのための欠航、重整備時期の計画欠航等、小型機を使用する地域航空事業者にとって止むを得ない事象については、次年度以降のスロット調整への免責対象としていただきたい。
- (4) 地域航空が首都圏空港に乗り入れることのできる枠を確保しやすくなるよう、横田飛行場の軍民共用化を含め首都圏全体の空港容量拡大を検討いただきたい。

II. 地域航空の安定的な路線の維持について

1. 地域航空事業者の経営強化対策について

(1) 乗員及び整備士の確保・定着へ向けての方策の検討

(2) 経営基盤強化へ向けた方策

①系列等の枠を超えた航空会社間の協業の促進

②公租公課の更なる軽減を図ること

ア) 着陸料および航行援助施設利用料について、さらなる軽減を図ること

イ) 航空機燃料税の軽減措置、地球温暖化対策税の還付措置および航空機の固定資産税に係る課税標準の特例措置の延長を含めさらなる軽減を図ること

③機材の更新を円滑に行えるような財政措置

[理由] :

(1) 日本国内に就航する航空会社の増加や就航機材の小型化による便数増加等により、経営規模が小さく、かつ小型機のみを運航する地域航空事業者にとって、乗員の安定的確保が困難になりつつある。整備士の養成や確保も困難な面があり、乗員及び整備士の養成・確保を堅調なものにするための環境整備等を行う必要がある。

地方航空路線の安定的な運航のため、地域航空に従事する乗員及び整備士確保に向けた方策を検討いただきたい。

(2) 機材・部品等の調達コストの負担が重く、依然として厳しい状況が続く中であって、運航事業者の自社努力だけでは、地域航空ネットワークを維持拡充していくには限界があることから、以下の対応をお願いしたい。

① 協業のために必要となるプロセスや費用・効果を調査することで、系列を超えた航空会社間の協業の促進が円滑に行えるようにご支援いただきたい。

② 公租公課の更なる軽減を図ること

ア) 着陸料については、さらなる軽減措置ならびに旅客数を基準とした体系が導入され、航行援助施設利用料については軽減措置等が行われたが、尚、一層の軽減が求められる。

イ) 航空機燃料税の軽減措置、地球温暖化対策税の還付措置および航空機の固定資産税に係る課税標準の特例措置は、令和元年度末まで延長されているが、令和2年度以降も延長を含めさらなる軽減をしていただきたい。

③ 地域航空事業者が保有する多くの小型航空機(回転翼を含む)の更新時期が近づいているが、更新にあたっては、機材の調達、乗員養成、整備体制の構築等が不可欠であり、経営規模の小さな地域航空事業者にとっては、大きな負担となっていることから機材更新などに係る財政支援を検討いただきたい。

なお、現行の機材更新に係る補助制度(国土交通省「航空機等購入費補助金」)については、離島以外の地域を含めた路線展開により経営を維持せざるを得ない地域航空事業者の実情に配慮し、地域の特殊事情を踏まえた制度となるよう充実・強化を図っていただきたい。

2. 離島航空路線維持対策の拡充等について

- (1) 運航費補助制度について新たな制度も含め、見直し及び拡充を行うこと
- (2) 航空機燃料税、着陸料等公租公課の軽減措置の維持拡充を図ること
- (3) 離島空港の空港整備に係る財源措置についての拡充を図ること
- (4) 佐渡空港の滑走路延長を図ること

[理由] :

- (1) 離島航空路線については、平成 23 年度に運航費補助制度の一部見直しが行われ、平成 26 年度からは島民割引運賃補助の要件緩和や支援幅の拡大がされているが、標準単価に基づき算出された補助額と実績収支差との差額を航空会社が負担せざるを得ず、その差が大きいことから、補助額算定にあたっては、特に、航空機減価償却費、部品費、乗員訓練費及び整備経費等においては、実績値の費用に基づく算出をお願いしたい。また、離島における航空路の重要性に鑑み、運航費補助についても一島一路線に限定しないことや代替交通機関による所要時間が 2 時間以内である場合にも拡大することを検討いただきたい。
- (2) 離島路線に対する航空機燃料税や着陸料などの公租公課の軽減にかかる特別措置を維持していただくとともに、拡充についても検討いただきたい。
- (3) 離島空港の基本施設、付帯施設等の整備についても、現行の助成割合を上げるなど助成措置の拡充を図っていただきたい。
- (4) 離島の佐渡空港については、島民生活の安定、離島振興等の観点から、滑走路延長の推進を図っていただきたい。

3. 地方航空路線の維持対策について

離島航空路線以外の地方航空路線を維持・発展させるための助成制度を制定すること

[理由] :

地方航空路線を維持するための地域の主体的な取組のうち、国が評価するモデル的取組に係る実証調査を行う場合の経費の一部を助成する、「地方航空路線活性化プログラム」が 3 か年実施された。一昨年度から「地方航空路線活性化プラットフォーム事業」として、発地・着地両地域の（地域連携）ペアリングによる航空路線の維持・拡充のための取組について実証調査が実施されている。

また、地域と地域をつなぐ場（プラットフォーム）が設置され、他地域の優良な取組事例に係るノウハウの共有等、航空路線の維持・拡充に係る情報の展開が行われる。今後本プラットフォーム事業の実証調査の効果を検証し、効果的な取組については支援制度を創設するなど、地域が必要とする路線の維持・発展及び地方の活性化に資する恒久的な取組としていただきたい。

当協議会としても、地方航空路線の維持は極めて重要な課題と捉えており、従来より欧米の事例等の研究調査を行ってきたことから、今年度についても課題及び取組に対する認識を共有すべく、会員相互の情報共有の促進ならびに問題解決に向けた検討を推進するのでご支援をお願いしたい。

Ⅲ. 空港機能の強化・老朽化対策について

1. 震災、災害を踏まえた空港機能の強化について

防災拠点としての機能をさらに強化するため、以下をはじめとする地震・津波対策の充実および支援を行うなど、災害に強い空港としての整備を行うこと、また整備を行うための助成制度を新設すること

- イ. 自家発電設備の場所を分散した2系統の確保等、非常用発電設備の浸水対策
- ロ. 緊急医療資機材の確保や救援物資等の保管場所の充実
- ハ. 航空機燃料や自家発電用燃料等の備蓄拡大
- ニ. 被災交通機関の代替機能を強化するための駐機場の拡充等、空港施設の充実
- ホ. 空港種別に係りなく、気象通報の一つである運航用飛行場予報(TAF)の提供を行うこと

[理由] :

平成 23 (2011) 年の東日本大震災や平成 28 (2016) 年の熊本地震において、震災直後、道路、鉄道が寸断され、移動手段が限られた中で、空港が救援・代替輸送拠点としての機能を発揮するなど、空港の防災拠点としての重要性が再認識された。

このような中、空港の防災拠点としての機能を強化し、地震・浸水に強く、災害時の代替性・補完性も備えた空港にする必要があると考えられる。

特に、非常用発電設備の浸水対策や緊急物資の保管場所の充実、航空機燃料の備蓄拡大、駐機場の拡大等の空港施設の充実、運航用飛行場予報 (T A F) の提供などについて、配慮いただきたい。

また県営空港等の「その他の空港」に分類される地方空港が防災拠点としての機能を保持するためには、その整備に必要な助成制度の新設が求められる。

2. 地方が管理する空港の老朽化対策及び整備等に対する助成制度の拡充について

- (1) 空港施設の老朽化対策の助成対象化
- (2) 「その他の空港」の整備及び災害復旧の補助率を「地方管理空港」並みに引き上げること
- (3) 航行援助施設及びターミナルビル・格納庫の整備及び老朽化対策の助成対象化

[理由] :

- (1) 空港の安全確保のため、空港管理の規準は空港の規模に関係なく国管理空港と同一の規準が一律に定められており、それに沿って地方空港の管理者も適正管理に努めているところである。しかし、適切に施設を管理していくためには所要の老朽化対策費が必要であり、各空港の施設の老朽化が進む中、地方単独予算による対応では、地方自治体にとって大きな負担となっている。このため、地方が管理する空港（「特定地方管理空港」、「地方管理空港」、「その他空港」）における施設（滑走路、エプロン、照明など）の老朽化対策の助成対象の拡充をお願いしたい。
- (2) 空港法では「その他の空港」と「地方管理空港」とが区別されており、「その他の空港」は助成割合が低く、災害復旧工事の扱いについては規定がない。
「その他の空港」であっても、全国的な航空ネットワークの一部を形成するものとして取扱いいただき、「地方管理空港」並みの助成措置をお願いしたい。
- (3) 助成対象とされていない航行援助施設（VOR/DME、LLZ 等）、ターミナルビル・格納庫の整備・老朽化対策費についても、大きな費用を要することから助成対象化をお願いしたい。