

要 望 書

地域航空システムの推進について

令和4年5月

全国地域航空システム推進協議会

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地域航空システムの推進(=地域航空ネットワークの維持拡充、小型航空機を使用します地域航空事業者の経営基盤強化、地方の空港およびその施設の整備のための環境整備等の活動)を行っています。

地域航空システムは医療体制の維持をはじめとした地域住民の生活の足としての役割を果たし、また地域活性化や観光立国の実現(国内の旅行者やインバウンドの地方誘客)、頻度を増す大規模災害に際して防災拠点となる空港機能の確保などにおいても重要な役割を果たすことから、地方自治体や地域航空事業者は地域航空システムの推進に国と共に長く努力を重ねております。

しかし足元では、新型コロナウイルス感染症による影響の長期化により、地域航空事業および地方空港の運営は、これまで経験がない規模で極めて深刻な事態に陥っております。これにウクライナ情勢に起因する燃油調達価格の高騰と急激な円高が加わり、経営基盤が脆弱な地域航空事業者は甚大な影響を被っています。国からは「コロナ時代の航空・空港の経営基盤強化に向けた支援施策パッケージ」により、大きなご支援をいただいているところです。感謝を申し上げますと共に、引き続き、国・自治体・事業者が一丸となって、地域住民の生活基盤であり地域活性化や防災の不可欠なインフラとしての地域航空システムを将来にわたって推進すべく、引き続き可能な限りのご支援をお願いします。

地域航空事業には、1席当たりの運航経費が高い、経営基盤が脆弱、機材更新に関わる負担が大きいなどの構造的な経営課題があります。この事業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や、乗員および整備士の確保・定着に向けた対策が不可欠です。国における研究会の答申に基づき、九州地域における系列を超えた事業組合が令和元(2019)年に設立され、今年度にはその検証と協議が始まります。こうした取り組みへの促進支援が必要です。併せて国による公租公課のさらなる軽減、地方が管理する空港の老朽化対策や施設の整備、そして機材更新などへのさらなる助成制度の拡充など、地域航空維持のための積極的な助成策が必要です。

国土の多様な発展と、過疎化が進む地方の活力を維持向上していくために、地域航空ネットワークの拡充と、首都圏と地方、そして地方と地方との交流促進が必要であり、引き続きご理解ご協力をお願いしますとともに、首都圏空港の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。

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 4 年 5 月

全国地域航空システム推進協議会 会長 北海道知事 鈴木 直道

I. 新型コロナウイルス感染症による極めて深刻な事態を地域航空システムが乗り切るためのご支援について（緊急要望）

地域航空システム維持のため、以下のご支援をお願いしたい

- (1) 未曾有のコロナ禍の刻々と変わる状況や影響の長期化等に対応し、「コロナ時代の航空・空港の経営基盤強化に向けた支援施策パッケージ」の状況に応じた内容の拡充や期間の延長（公租公課の減免、資金や雇用維持についての経営支援、等々）
- (2) 国における運航費補助等の臨時増額支給などの経営支援
- (3) 離島航空路線を対象とした運航費補助制度において、現状（大幅な利用者減、減収）に基づいた収支見込み、新型コロナウイルス感染症対策の影響に対応した算定方法の見直しと実績に合わせた柔軟な調整、通年運航に必要な予算の確保に向けての方針提示と柔軟な対応
- (4) コロナ事由による減便が翌シーズンの発着枠に影響を与えないようにすること
- (5) 感染拡大防止に必要な物品に関する支援の拡充と継続、感染症対策の充実（サーモグラフィーの設置等）
- (6) 空港の保安検査業務の分担費用の増額回避への支援
- (7) 地域航空システムを維持するため、地域航空事業や地方空港事業にサポートを行う自治体への支援
- (8) 新型コロナウイルス感染症の感染動向に応じた、適切で大規模な航空（空港）利用促進・観光支援
- (9) 国と自治体間で需要喚起策について意見交換を行う場の設置と需要喚起策への支援

[理由] :

国からは「コロナ時代の航空・空港の経営基盤強化に向けた支援施策パッケージ」により大きな支援をいただいている。また、航空機燃料税のさらなる減免処置においては、従来の軽減処置から税率をさらに 1/2 軽減する中、地方自治体へ譲渡される割合を引き上げ（2/9→4/9）、軽減による地方自治体への影響に配慮いただいた。これらの対応に感謝する。長期化しているコロナ禍の極めて深刻な影響を受けている地方自治体や地域航空事業者の現状を鑑み、運航のみならず健全な経営の持続に向けた支援の継続や、刻々と変化するコロナ禍の状況に応じた柔軟な対応を要望する。

特に、運航費補助については、予算時点からコロナ禍を前提とした運航費補助の増額等、実効性のある支援をお願いしたい。（2）（3）

地域航空においては重要な生活路線として大幅な減便が難しい中、一方の都市間を結ぶ路線を運航する航空各社の減便率が大きいことを受けて、空港での保安検査業務の費用分担で地域航空事業者の負担が増加している。この増額を回避すべく支援いただきたい。（6）

II. 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さら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」を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) 羽田空港以外の混雑空港においても、スロットを地域航空ネットワークの拡充に資するように活用すること。混雑空港に指定されている福岡空港において、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) 羽田空港の国内線発着枠再配分が令和元(2019)年度に行われ、その9月に配分結果が発表された。発着枠配分基準検討小委員会では、当協議会からお伝えした地域航空ネットワーク拡充の必要性を踏まえて論議いただいた結果、再配分される発着枠は地方枠（非幹線）となった。多様な輸送網の形成の観点から地方路線の維持拡充の必要性をまとめていただいた論議や再配分方針の決定に感謝したい。
長く続いているコロナ禍の収束後に見込まれる訪日外国人の増加による際内間の乗り継ぎ需要や、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首都圏空港の発着容量の継続した拡大が必要であり、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) 上述の羽田発着枠配分基準検討小委員会の報告を受け、地域航空ネットワークの維持拡充の一環として「政策コンテスト枠」の拡大（3枠→5枠）が発表された（令和元<2019>年9月）。政策コンテスト枠の拡大は当協議会のこれまでの要望であり、全国的に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新規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活用となるよう配慮いただきたい。
- (3) 羽田空港以外の混雑空港においても地域航空ネットワークの維持拡充は重要である。スロットの優先割り当てをはじめ、地域航空ネットワークの拡充に資するスロット活用となるよう配慮いただきたい。
また、福岡空港のスロット調整において、他路線における悪天候による機材繰りのための欠航、重整備期間の計画欠航など、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。

III. 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基盤強化策について

(1) 乗員および整備士の確保・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 公租公課のさらなる軽減を図ること

ア) 国管理空港における着陸料のさらなる軽減、および航行援助施設利用料の期間限定の支援措置について恒久化を図ること

イ) 航空機燃料税の特例措置の延長、さらに航空機燃料税および固定資産税の国内線航空機に係る特例措置、地球温暖化対策税の還付措置、航空機に使用する部分品に関わる関税の免除措置等の恒久化を含め、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) 日本に就航する航空会社の増加や就航便数の増加などにより、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にも困難な面があり、安定的な乗員および整備士の養成と確保の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およ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、運航事業者の自助努力だけで地域航空ネットワークを維持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が促進されるようにご支援いただきたい。

② 公租公課のさら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講じられた。また、「コロナ時代の航空・空港の経営基盤強化に向けた支援施策パッケージ」で、国管理空港の着陸料は、令和2(2020)年度下期(令和2<2020>年8月~3年2月)分の国内線の着陸料等が一律45%軽減され、さらに令和3(2021)年3月より、航空機の重量ではなく、旅客数に応じて徴収される体系に変更された。また、航行援助施設利用料についても支援施策として令和3(2021)年3月からの1年間の限定で無料となった。着陸料についてはさらなる軽減、期間限定の緊急対応となっている航行援助施設利用料については恒久化するよう要望する。

イ) 航空機燃料税の軽減措置、航空機に使用する部分品に係る関税の免除措置、地球温暖化対策税の還付措置、および固定資産税の国内線航空機に係る特例措置において、期間の延長と恒久化を含めさらなる軽減をしていただきたい。

(参考)

- ・ 航空機燃料税の特例措置： 令和 4(2022)年度まで
- ・ 航空機に使用する部分品に係る関税の免除措置： 令和 4(2022)年度まで
- ・ 地球温暖化対策税の還付措置： 令和 4(2022)年度まで
- ・ 航空機の固定資産税に係る課税標準の特例措置： 令和 5(2023)年度まで

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機材の更新が大きな負担となることから、機材更新などに係る財政支援を引き続きお願いしたい。

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を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、見直しおよび拡充を図ること
- (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
- (5) 離島航空路線の維持・確保に関わる支援について、必要な予算を確保するとともに、新たな法制の整備を含め、支援制度のあり方を検討すること

[理由] :

- (1) 離島航空路線については、平成 23(2011)年度に運航費補助制度の一部見直しが行われ、平成 26(2014)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との差額を航空会社が負担せざるを得ない。その差額が大きいことから、補助額算定にあたっては、特に、航空機減価償却費、部品費、乗員訓練費およ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関わる特別措置を維持していただくとともに、その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、現行の助成割合を引き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、滑走路延長を図っていただきたい。

- (5) 離島路線については、離島地域の人口減少と地域経済の縮小という実態から自治体と事業者が利用促進に取り組む中でもその実質損失額は増加傾向にあり、地方が独自に行う路線の維持・確保事業に要する経費が増大していることから、それらに対する財政支援を必要としていることに加え、離島航空路線の維持・確保を図るため、運航費補助や航空機購入補助などの支援制度が設けられているが、これらの内容をより確実なものとするため、新たな法制の整備を含め、支援制度のあり方について検討していただきたい。

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り組みのうち、国が評価するモデル的取り組みに関わ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。加えて「地方航空路線活性化プラットフォーム事業」として、発地・着地両地域のペアリング（地域連携）による航空路線の維持・拡充のための取り組みについて実証調査や、地域と地域をつなぐ場（プラットフォーム）が設置され、他の地域の優良な取り組み事例に関わるノウハウの共有、航空路線の維持・拡充に係る情報の展開などが行われた。

（令和元<2019>年度で終了）

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、効果的な取り組みについては地域が必要とする路線の維持・発展と地方の活性化に資する恒久的な取り組みとして支援制度を創設していただきたい。

当協議会としても、地方航空路線の維持を極めて重要な課題と捉えており、これまでも欧米の事例等の研究調査を行ってきたことから、課題および取り組みに対する認識を国と共有すべく、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。

また、代替交通機関が限られる地域に立地する空港を発着する地方航空路線が、今後とも安定した運航を継続していくことができるよう、航空路線の維持に向けた取り組みを行う自治体等や、航空会社の運航費等に対し、現状に即したご支援をお願いしたい。

IV. 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

- (1) 自家発電設備の場所を分散した2系統の非常用電源確保等、非常用発電設備の浸水対策
- (2) 緊急医療資機材の確保や、救援物資等の緊急物資保管場所の充実
- (3) 航空機燃料や自家発電用燃料等の備蓄拡大
- (4) 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
- (5) 空港種別に関わりなく、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、さらには頻度を増す大規模な災害において、発災直後に道路、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して、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、空港を地震・浸水に強く、災害時の代替性・補完性も備えた防災拠点としての機能を持つ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「その他の空港」に分類される地方空港に防災拠点としての機能を整備するために、必要な助成制度の新設が求められる。

2. 空港の維持、老朽化対策および整備、新たな法要件への対応等に対する助成制度の拡充について

- (1) 地方が管理する空港の空港施設に関わる老朽化対策について助成の拡充を図ること
- (2) 「その他の空港」の整備およ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) 航行援助施設およびターミナルビル・格納庫を、整備および老朽化対策の助成対象とすること
- (4) 滑走路端安全区域（RESA）対応に関わる予算確保
- (5) 空港整備及び除雪の予算を確保すること
- (6) 地方管理空港運営経費に対する支援制度を創設すること
- (7) 空港整備事業の補助対象経費を拡充すること

[理由] :

- (1) すべての空港の安全確保のために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、地方が管理する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）を老朽化対策の助成対象とする制度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り扱いいただき、「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・老朽化対策についても、大きな費用を要することから助成対象とすることをお願いしたい。
- (4) 航空法施行規則の改正により、滑走路端安全区域（RESA）を令和9(2027)年3月31日までに最低30m又は90m確保する必要性が生じている。今後、この対応には短期間に多額の費用を要することになるため、必要な予算の確保をお願いしたい。
- (5) 航空機の安全・安定運航の確保や利用者の利便性向上等のため、国管理空港の施設整備及び除雪に必要な予算の確保をいただきたい。
- (6) 地方管理空港の十分な除雪体制や消防力の確保など、航空機の定時性や安全性の向上に資する経費に対し支援制度を創設いただきたい。
- (7) 令和4年度に公共施設等適正管理推進事業債の対象事業に「空港施設」を加えていただいているところですが、空港整備事業補助制度についても補助事業採択基準下限額（1億円）を引き下げるなど、補助対象の拡大を図っていただきたい。

全国地域航空システム推進協議会構成団体

【都道府県】

北海道 ・ 青森県 ・ 岩手県 ・ 秋田県 ・ 山形県 ・ 福島県 ・ 茨城県
栃木県 ・ 群馬県 ・ 埼玉県 ・ 東京都 ・ 成田空港周辺地域振興連絡協議会 (千葉県)
新潟県 ・ 富山県 ・ 石川県 ・ 福井県 ・ 山梨県 ・ 長野県 ・ 岐阜県
静岡県 ・ 愛知県 ・ 三重県 ・ 京都府 ・ 兵庫県 ・ 和歌山県 ・ 鳥取県
島根県 ・ 岡山県 ・ 広島県 ・ 山口県 ・ 徳島県 ・ 愛媛県 ・ 高知県
佐賀県 ・ 長崎県 ・ 熊本県 ・ 大分県 ・ 宮崎県 ・ 鹿児島県 ・ 沖縄県

【市町村】

利尻富士町 ・ 利尻町 ・ 奥尻町 ・ 旭川市 ・ 小笠原村 ・ 名古屋市
豊山町 ・ 神戸市 ・ 豊岡市 ・ 北九州市 ・ 石垣市
青森空港振興会議 (青森市) ・ 花巻空港利用促進協議会 (花巻市)
佐渡新航空路開設促進協議会 (佐渡市) ・ 新潟航空路活性化協議会 (新潟市)
福岡空港騒音対策協議会 (福岡市) ・ 奄美群島航路対策協議会 (奄美市)

【賛助団体】

一般社団法人日本航空宇宙工業会 ・ 一般社団法人全日本航空事業連合会
公益財団法人中部圏社会経済研究所 ・ 全国離島振興協議会
一般財団法人航空機安全運航支援センター ・ 株式会社ユーグレナ
成田国際空港株式会社 ・ 株式会社日本空港コンサルタンツ
有限責任 あずさ監査法人 ・ EYストラテジー・アンド・コンサルティング株式会社
株式会社北海道エアシステム ・ 株式会社ジェイエア
アイベックスエアラインズ株式会社 ・ 天草エアライン株式会社
オリエンタルエアブリッジ株式会社 ・ 新中央航空株式会社
琉球エアークommuter株式会社 ・ 日本エアコミューター株式会社
東邦航空株式会社 ・ 株式会社フジドリームエアラインズ
ANAウイングス株式会社