

# 要 望 書

地域航空システムの推進について

令和3年6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た地域航空事業者の経営基盤強化、地方の空港及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(国内旅客やインバウンドの地方誘客)、更には頻度を増す想定外の災害において空港が代替輸送拠点としての機能を発揮する等の防災拠点として、地方自治体や地域航空事業者は国と共に努力を重ねております。

しかし、昨年より顕在化した新型コロナウイルス感染症の拡大及び感染拡大防止の為に移動制限等により、航空旅客の衝撃的な減少となり、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。ワクチン接種も始まっておりますが、コロナ禍はまだまだ長期化が避けられず、もともと基盤が脆弱な経営に甚大な影響が懸念される事態です。そのような中、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きました。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Withコロナ、Postコロナに対応し、地域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維持向上すべく、引き続き可能な限りのご支援をお願いします。

新型コロナ問題に一定の目処がついた後も、地域航空事業は、一席当たりの運航経費が高い、経営基盤が脆弱、機材更新に係る負担が大きいなどの経営課題があり、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、乗員及び整備士の確保・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一昨年設立されましたが、これら取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し高めていくために、地域航空ネットワークの拡充、特に首都圏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すると共に、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。

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3年6月

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. 新型コロナウイルス感染症の拡大による地域航空システムへの極めて深刻な事態を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、新型コロナウイルスの影響に対応した算定方法の見直しなどによる補助額の算定や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、水際対策の充実（サーモグラフィーの設置等）
- (6) 空港の保安検査機の費用分担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) With コロナ、Post コロナの実情に応じた、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] :

前頁の通り、私たちの令和2年度緊急要望に対し、国からは令和2年末に「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頂いた。また、航空機燃料税の更なる減免処置においては、従来の軽減処置から税率を更に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頂いた。これらの対応には感謝する。ただし、コロナ禍の極めて深刻な影響の長期化が避けられない中、地方自治体や地域航空事業者の現状を鑑み、運航のみならず経営の継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環境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、幹線等の航空各社の減便率が大きいことを受けて、保安検査機の費用分担は結果として空港での利用比率の増加に応じて負担増になっている現状がある。この増額を回避すべく支援頂きたい。(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) 羽田空港以外の混雑空港においても、スロッ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。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) 来たる東京オリンピック・パラリンピックや観光立国に向けた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行われ、令和元年 9 月に配分結果が発表された。特に国内線の発着枠配分基準検討小委員会では、当協議会からも地域航空ネットワーク拡充の必要性をお伝えし、論議頂いた結果、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頂いた論議や再配分方針の決定に感謝したい。

現在はコロナ禍で訪日誘客のみならず国内の移動すら制限を受けざるを得ないものの、コロナ禍収束後には、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) 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」の増枠（3 枠→5 枠）が発表された（令和元年 9 月）。政策コンテスト枠の拡大は全地航のこれまでの要望であり、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ら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活用となるよう配慮頂きたい。

(3) 羽田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。スロット枠の優先割り当て等、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頂きたい。

また、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。

### 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) 着陸料の新制度における更なる軽減、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、さらに、航空機燃料税および航空機の固定資産税に係る課税標準の特例措置、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処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。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」(＝コロナ支援施策)にて、国管理空港の着陸料は、令和2年度下期(令和2年8月～3年2月)分の国内線の着陸料等を一律45%軽減され、更に令和3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。

着陸料については新制度における更なる軽減、航行援助施設利用料についての支援施策は期間限定の緊急対応である為、恒久化するよう要望する。

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2年度以降も延長が認められたものの、延長期間が3年から2年に短縮されたものもある。期限がくる特例処置の延長始め、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処置： 2年延長(令和3年度まで)

(※令和3年度はコロナ支援施策で更なる減免。(I項参照))

・航空機の固定資産税に係る課税標準の特例措置： 2年延長(令和3年度まで)

・地球温暖化対策税の還付措置： 3年延長(令和4年度まで)

・航空機に使用する部分品に係る関税の免除処置： 3年延長(令和4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。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（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た。（令和元年度で終了）

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、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。

また、離島ではないものの、離島航空路と同じ状況に置かれている地域航空事業についても現状に則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、更には頻度を増す想定外の災害において、発災直後、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、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) 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
- (4) 滑走路端安全区域（RESA）対応に係る予算確保

[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。
- (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年3月31日までに最低30m又は90m確保する必要がある。今後、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。

## 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 ・ 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 ・ 高山市  
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） ・ 花巻空港整備・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】

（一社）日本航空宇宙工業会 ・ （一社）全日本航空事業連合会  
（公財）中部圏社会経済研究所 ・ 全国離島振興協議会  
（一財）航空機安全運航支援センター ・ （株）ユーグレナ  
成田国際空港（株） ・ （株）日本空港コンサルタンツ  
有限責任あずさ監査法人  
（株）北海道エアシステム ・ （株）ジェイエア  
アイベックスエアラインズ（株） ・ 天草エアライン（株）  
オリエンタルエアブリッジ（株） ・ 新中央航空（株）  
琉球エアークommuter（株） ・ 日本エアコミューター（株）  
東邦航空（株） ・ （株）フジドリームエアラインズ  
ANAウイングス（株）