

要 望 書

地域航空システムの推進について

令和6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、小型航空機を使用する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ともに長く努力を重ねております。

新型コロナウイルス感染症の影響により減少した航空旅客需要は回復しつつあるものの、経営基盤が脆弱な地域航空事業および地方空港の運営は、ウクライナ情勢に起因する燃油調達価格の高騰等により、甚大な影響を被っています。国からは、令和 6 年度予算における「安全・安心で持続可能性と利便性の高い航空・空港サービスの実現」に向けた措置により、大きなご支援をいただいていることに感謝を申し上げますとともに、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に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、昨年 10 月には、一層の協業の深化を図っていくため、同組合が発展的に解消され、新たな協議会が設立されたところですが、こうした取組のさらなる促進が必要です。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施設整備、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は、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 6 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. ポストコロナにおける持続可能な地域航空の実現に向けて

持続可能な地域航空の実現に向けて、以下のご支援をお願いしたい。

- (1) 航空需要を地方に波及させるための航空路線の維持・活性化に対する支援
- (2) 空港業務に従事する人材の安定的確保のための支援
- (3) 地方の実情に配慮した空港の保安検査体制の強化
- (4) コロナ禍で影響を受けた地域航空事業者の財務体質の改善に対する支援(公租公課の減免、資金の手当てによる経営支援等)

[理由] :

- (1) 長きにわたったコロナ禍を経て、国内外の航空需要は急速に回復しつつあるが、需要の戻りは都市部など一部地域に偏在する傾向にあり、回復する需要を地方に波及させるためにも、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など、地方航空路線の維持・活性化に資する取組への支援をお願いしたい。
また、同様に、全世界に向けて、割安な訪日客向け国内線運賃の認知度向上を進めるなど、国際航空路線の再開に伴って増大するインバウンド需要の地方航空路線への誘引を図っていただきたい。
- (2) 地方においては、グランドハンドリングや保安検査など空港業務を担う人材の確保が難しいとの課題に直面していることから、地方空港の実情に配慮いただいた上で、空港受入環境整備等への支援を地域航空会社等にも拡充するなど、空港業務に従事する人材の安定的確保に向けた支援をお願いする。
- (3) 国から「空港における旅客の保安検査の実施主体・費用負担の見直しの方向性」により、今後、地方管理空港での保安検査業務の実施主体を、航空会社から空港管理者等に移行することや、旅客及び国、航空会社等の関係者の一定の負担からなる仕組みの構築が示されたが、地方管理空港については、地方の実情に配慮した仕組みを検討いただきたい。
- (4) 長期化したコロナ禍により深刻な影響を受けた地域航空事業者の現状に鑑み、運航のみならず健全な経営の持続に向けた支援を継続いただきたい。

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のため、以下のご支援をお願いしたい。

- (1) 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とともに、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（再掲）
- (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配慮すること

[理由] :

- (1) 訪日外国人の本格的な回復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は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。
また、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。
- (2) 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」を拡大(3 枠→5 枠)していただいたが、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、今後についても、地域航空ネットワークの拡充に資するもの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。

Ⅲ. 地域航空の安定的な路線の維持について

地域航空路線の維持拡大のため、離島航空路線における措置も含め、以下のご支援をお願いしたい。

1. 制度等の新設に係る要望

- (1) 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
- (2) 離島航空路線以外の地域航空路線を維持・発展させるための助成制度を制定すること

[理由] :

(1) 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。

(2) 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」が平成 26(2014)年度より3か年実施され、さらに平成 29(2017)年度より3か年の間、「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）による地方航空路線の維持・拡充のための取組についての実証調査や、地域と地域をつなぐ場（プラットフォーム）の設置が行われ、他の地域の優良な取組事例に関わるノウハウの共有、情報の展開などが行われた。今後は、コロナ禍の影響により減少した航空需要の回復が遅れる地方航空路線が活性化するよう、これまでの事業の成果を踏まえながら、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取組への支援制度を創設していただきたい。

また、特に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については、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組を行う自治体等や、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。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、今後も安定した運航を継続できるよう、航空会社への運航費等の補助などの支援制度、航空路線の維持に向けた取組を行う自治体等へのご支援をお願いしたい。

2. 予算措置等の維持拡大又は恒久化に係る要望

- (1) 系列等の枠を超えた航空会社間の協業の促進を加速すること
- (2) 国管理空港における着陸料及び航行援助施設利用料等について、さらなる軽減を図ること
- (3) 航空機燃料税に係る特例措置及び地球温暖化対策税の還付措置についてさらなる軽減を図るとともに、航空機に使用する部分品に関わる関税の免税処置等の恒久化を図ること
- (4) 乗員及び整備士の確保・定着へ向けた取組のさらなる推進を図ること
- (5) 離島航空路線における運航費補助制度について、見直し及び拡充を図ること
- (6) 機材更新を円滑に行えるよう、離島以外の地域航空路線を運航する航空機の購入等に対しても、必要な財政措置を講じること

[理由] :

- (1) 構造的な経営課題を抱える地域航空事業については、持続可能性を高める抜本的対策を講じることが急務とされる状況である。令和元(2019)年、早期に協業の深化が実現できる取組として、九州地域にて有限責任事業組合が設立され、様々な協業が行われたが、令和5(2023)年には、一層の協業の深化を図っていくため、同組合が発展的に解消され、新たな協議会が設立された。これまでの取組の検証結果等を踏まえ、今後も系列を超えた協業が促進されるよう、ご支援いただきたい。
- (2) 国管理空港の着陸料や航行援助施設利用料等については、令和6年度予算における「安全・安心で持続可能性と利便性の高い航空・空港サービスの実現」に向けた措置により、路線や機材に応じた軽減措置を講じていただいているが、今後とも、離島航空路線における措置も含め、地域航空会社の負担軽減のため、さらなる軽減措置をお願いしたい。
- (3) 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処置、地球温暖化対策税の還付措置等において、離島航空路線における措置も含め、期間の延長や恒久化、さらなる軽減をしていただきたい。
- (4) 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、乗員や整備士の安定的確保は大きな課題である。現在、「操縦士・整備士の養成・確保対策」を実施いただいているが、地方航空路線の安定的な運航のため、大手事業者に比べて乗員や整備士の確保がより困難な地域航空事業者の状況を踏まえた方策も検討いただきたい。
- (5) 離島航空路線における運航費補助については、標準損失額又は実績損失見込額を対象に補助額が算定されているが、実際の損失額と補助額の差額については、航空会社や地方自治体が負担していることから、実績値の費用に基づく補助額の算定や、十分な予算の確保をお願いしたい。また、離島における航空路の重要性に鑑み、補助対象路線について、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時間以内の路線も対象とするなど、基準拡大を検討いただきたい。
- (6) 地域航空事業者が保有する小型航空機(回転翼を含む)の更新にあたっては、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大きな負担となっている。現在、「航空機等購入費補助」を実施いただいているが、離島以外の地域航空路線を運航する航空機の機材更新についても対象とする等、財政支援の拡大をお願いしたい。

IV. 空港機能の強化等について

地方空港の維持や防災拠点としての機能強化のため、以下のご支援をお願いしたい。

1. 震災、災害を踏まえた空港機能の強化に係る要望

- (1) 非常用を含めた電源設備の浸水対策を着実に推進すること
- (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、また、今年 1 月に発生した能登半島地震、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、非常用を含めた電源設備の浸水対策や、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. 空港の維持及び整備、新たな法要件への対応等に対する助成拡充に係る要望

- (1) 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
- (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) 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) ターミナルビル・格納庫及び「その他の空港」における航行援助施設を、整備及び老朽化対策の助成対象とすること
- (5) 滑走路端安全区域 (RESA) 対応に関わる予算確保を含め、空港整備及び除雪の予算を確保すること
- (6) 空港整備事業の補助対象経費を拡充すること

[理由] :

- (1) 地方管理空港の運営経費は、労務単価・物価の上昇等もあり、近年増加傾向にあるものの、空港使用料収入は限られていることから、自治体による負担が増している状況である。消防力や十分な除雪体制の確保など、航空機の定時性や安全性の維持のためにも、地方管理空港の運営経費への十分な財政措置等をお願いしたい。
- (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) 離島空港の基本施設、付帯施設等の整備について、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) 助成対象とされていないターミナルビル・格納庫、「その他の空港」における航行援助施設 (VOR/DME、LLZ 等) 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。
- (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を確保していただきたい。なお、滑走路端安全区域 (RESA) については、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。この対応には短期間に多額の費用を要しているため、今後も必要な予算の確保をお願いしたい。
- (6) 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だが、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 ・ 株式会社日本空港コンサルタンツ
成田国際空港株式会社 ・ EYストラテジー・アンド・コンサルティング株式会社
有限責任 あずさ監査法人 ・ 北海道エアポート株式会社
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ommューター株式会社 ・ 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