

平成 14 年 9 月 17 日
リインタル イアブリッジ (株)

「交通政策審議会航空分科会中間とりまとめについて」

標記の件、今般の「中間とりまとめ」に関しまして、現下の「小型機事業」を取り巻く諸環境に対してもご配慮頂いた内容であり、基本的に支持致すものであります。しかしながら、細部につきまして、特に、離島路線の取り扱いにつきましては、今後「最終とりまとめに」に向け更なるご検討と議論を要請するものであり、別添にて意見を申し述べさせていただきます。

記

今後、地域交流の促進・地域経済の活性化に関し、需要規模の観点からも、小型機による「地域航空旅客輸送網の展開」促進についてニーズの高まりが予想されますが、その具現化に向けて、下記について更なるご配慮が必要と思料致します。

1、基本的考え方

(1) 地域拠点空港における、小型機材に対する施設整備の推進

多くの「地方都市間」及び「離島」路線におきまして、一方の乗り入れ先である「地域拠点空港」における小型機用施設整備の推進は、「地域航空旅客輸送網」の更なる展開、高質化に必要です。

(2) 離島空港における航空保安設備の整備推進

「地形」及び「気象」条件等の制約により、就航率の厳しい離島路線において、航空保安施設の整備推進は、安定した運航の実現に必要です。

(3) 空港使用料等の引き下げ及び軽減措置の拡充

機材特性（提供座席数）から、大型機に比して単位コストが割高とならざるを得ない小型機において、「空港使用料」のみならず「航行援助施設利用料」の引き下げは、路線維持及び利用促進の観点からも必要です。

2、具体的要望内容

(1) 地域拠点空港における、小型機材に対する施設整備

小型機スポットの充実

オープン・スポットでの旅客利便性の向上

- ・ 旅客ターミナルから機側までのスムーズな動線の確保
- ・ 降雨時対策

(2) 離島空港における航空保安設備の整備推進

航空保安無線施設の整備

- ・ 計器着陸装置等の充実

乱気流対策の実施

- ・ 地形の改変等の検討

鳥衝突防止対策の強化

(3) 空港使用料等の引き下げ及び軽減措置の拡充

航行援助施設利用料の軽減措置の見直し

- ・ 現在、最大離陸重量において「15ト未満」の機材において軽減措置が講ぜられておりますが、「コミュ-タ機材」の近代化に伴う実質的な最大離陸重量の増加（大型化）を勘案し、適用基準の見直しを要望致します。

以 上

【参考資料】

1、機種別最大離陸重量

	機種	提供座席(席)	最大離陸重量(t)	備 考
1	BN2(アイランダー)	9	3	
2	DHC6(ツインオッター)	19	5.7	
3	* SAAB340	35	13	
4	DHC8-100/200	39	14.97	* 構造上の最大離陸重量は16.5 t
5	DHC8-300	56	19	
6	▼ Fokker50	58	20	

* 現在主流の機材

2、軽減措置を適用された場合の航行援助施設料

現在、最大離陸重量が15t未満の機材では下記のとおり軽減措置が講じられております。
しかしながら、最大離陸重量を1t引き上げますと、下記のとおり軽減措置の適用を享受することができなくなります。

	15t未満	15t以上	備 考
400Km以内の離島路線	7円	950円	* 左記は、16tの場合の計算
400Km以内の内陸路線	120円	15,200円	* 左記は、16tの場合の計算

3、軽減措置適用基準見直しに伴う効果

軽減措置適用基準の見直しが行われた場合、構造上の最大離陸重量まで引き上げることに對し、コト面の制約が緩和され、実運用面において搭載可能燃料が増加するため、特に離島路線において、悪天候時に天候回復までの上空待機時間に余裕が生ずることとなり、結果として就航率の向上が期待できます。

4、要望事項

コト機材の近代化に伴う実質的な最大離陸重量の増加に伴い、軽減措置適用基準の見直しをご検討頂きたい。