

No	要望事項			
	テーマ	小分類	要望項目	詳細
1	コスト負担の軽減	機材、整備コスト負担の軽減	管理の受委託の柔軟化 (既にマニュアル等がある会社同士の場合、新型機の新規導入する場合など)	整備体制の共同化、就航先での整備施設の融通等 [今後仮に、地域航空における協業の手法として管理の受委託が採用された場合に、グループ等が異なる航空会社間であっても、ある程度柔軟に管理の受委託が行えるような制度構築・運用をお願いしたいという趣旨]
2			外国当局が安全性を証明した部品に対するみなし予証制度の拡充	FAA等の有効な証明書が添付されている新製造部品はJCABの予備品証明を取得したとみなされる制度がある(みなし予証)が、同様の証明書が添付されている修理部品については、みなし予証が受けられず、予備品証明の取得が必要となっているため、緊急時などに短時間で予備品の確保ができない。 また、カナダ航空局のPDA部品(FAAのPMA部品(製造承認を受けた部品)に相当)についても、FAAのPMA部品と同様の取扱いが受けられれば、部品調達先の拡大と経済的な部品調達が可能となる。
3			購入費補助を受けた機体の共同事業機化(離島路線以外への就航)	国からの補助を受けている機体について、共同事業機としての使用が可能となるようにしてほしい。
4			購入費補助を受けた予備部品の共通使用	国からの補助を受けている予備部品について、共通部品として使用が可能となるようにしてほしい。
5	乗員訓練コスト負担の軽減	航空会社間における低廉な価格でのシミュレーターの共用化	他の航空会社のシミュレーターを使用する際、低廉な価格でなければ十分なコスト削減にはならない。特に補助金が入ったものについては考慮して欲しい。	
6		FAA認可シミュレーターによる訓練の国内での追認 (国内での認可のため費用・人員・時間を要する)	パイロットには半年あたり6時間の計器飛行時間が義務づけられているところ、現在ORCが米国シアトルで使用しているFAA認可の海外訓練用シミュレーター(最高仕様のレベルD)による訓練時間は、計器飛行時間と認定されないため、国内のより簡素なFTD(Flight Training Device: 模擬飛行装置)での訓練をせざるを得ず、費用・人員等の負担が大きいため、また、悪天候での運航に関わる資格であるCAT1訓練なども海外シミュレーターでは認められておらず、ORCでは実機で行う必要があり負担となっている。	
7	コスト負担の軽減	航援料の軽減	最大離陸重量15トンを超える機材に対する航援料の低廉化	最大離陸重量15トン未満の航空機の航援料(航行援助施設利用料)は120円と低廉であるが、機材更新に伴い15トン以上となったことで、航援料が高額になり負担となっていることから、低廉化してほしい。
8		補助金の継続・拡大	運航費補助	
			一島一路線の対象枠の拡大	一島一路線補助の見直し、普通運賃と島民割引運賃の差額補填への補助
9			補助金算定基礎の改善	運航費補助に係る費用算定は、黒字路線を含めた全ての離島路線の平均的な単価を基に算出されるが、長崎離島路線は平均よりも費用が高く、平均的な費用と実際の費用に大きな差があることから、例えば黒字路線部分を除くなど改善が必要。
		航空機購入補助	購入補助率のかき上げ	現状は、国から45%、長崎県から35%の補助となっているが、補助率をかき上げ航空会社負担が発生しないようにしてほしい。
10			中古機購入、機材リースへの補助(資料でのみ言及)	航空機補助について、中古機購入の場合や、リースの場合にも使えるようにしてほしい。
11			部品購入補助	資産として購入する高額予備部品等の購入は、キャッシュフロー上経営に負担となっているため、機体の取得を伴わない部品購入費用についても補助してほしい。
12		固定資産税軽減の要件拡充(伊丹線運航時間1/3の緩和)	乗員養成補助	自衛隊を退職した、計器飛行証明を持たないパイロットの採用を進めるため、計器飛行証明取得費用(700万円/人)への助成制度を創設してほしい。 計器飛行証明を取得し、地域航空会社に入社した後に事後的に補填される等のスキームでも可。
13			補助全般	経済的な結びつきが強い都市との距離が著しく遠い場合には、支援制度について、離島並みの扱いにして欲しい。(機体補助、運航費補助、運賃補助、航援料、航燃税等)
14				
15				

No	要望事項			
	テーマ	小分類	要望項目	詳細
16	収益 ●需要 の維持・ 増大	就航率の改善	天草空港の就航率改善	
			・RNP方式の設定	12月8日に設定予定のRNP方式の導入により、滑走路両側からの進入方式が設定可能となり、就航率改善が期待される。
			・SBASを使った精密進入方式の導入	ATR機は欧州ではSBASを使ったLPV [*] SBAS APCH方式が既に実用に移されており、この方式が可能になれば、最低気象条件を大幅に下げることができ、大幅な就航率の向上が見込まれるが、実用化のためにはGPS情報のSBASでの補強が必要で、そのための衛星、そして運用可能にするための実証や制度設計が不可欠であるため、今後国土交通省の方針を確認しながら、それに対応した準備を行いたい。（*LPV:Localizer Performance with Vertical Guidance(水平方向40mの精度)）
17		志岐空港の滑走路延長、航行施設の充実	滑走路長が1200mであるため、Q400型機では離陸の際、重量制限をかけざるを得ない。また、福江・対馬空港に設置されているローカライザーを志岐空港にも設置してほしい。	
18		離島住民運賃補助	補助額の算定対象となる値引きへの自治体先行実施分の追加、割引率の適用範囲の引き下げ	離島住民運賃割引補助は、その前提として既存運賃を会社又は自治体が割引を行い、26%の割引を超える割引部分について、国と自治体が補助する仕組みであるが、自治体の先行的な取組は自治体の割引と評価されないため、先行実施分を自治体の割引として認めて欲しい。また、前提となる会社又は自治体による割引率を26%から引き下げて欲しい。
19		地方航空路線活性化プログラムと同様の需要拡大策の継続		
20		空港運用時間の延長	長崎離島空港、長崎空港の運用時間延長(柔軟なダイヤ設定・機材稼働時間増が可能)	現時点で具体的な運航計画は策定していないものの、今後、現運用時間の延長を必要とする運航計画を策定した場合への対応としての要望。
21		二次交通費用の低廉化	空港駐車場(長崎、福岡)の無料化	離島路線が船と競合する場合、消費者は、航空と船の運賃のみではなく、空港又は港までの交通費、空港又は港にて要する費用等を合算して、航空機と船のいずれを利用するか判断するため。
22	パイロットの確保	航大卒採用の容易化	航大卒の採用に係る負担金(1,000万/円)の軽減	現行の受益者による直接訓練費の半分負担の軽減又は現行の航空会社毎の採用人数比負担の修正等により、航大卒採用にあたり要する負担金の軽減を求めるもの。
23		キャリア制限	一定期間の地域航空への勤務を条件に航空大学の学生の学費を減免する制度の導入	一定期間地域航空会社で勤務した場合に、会社以外の者(自治体又は航空局)が航空大学の学生の学費を肩代わりする制度の創設を求めるもの(例:自治体大における地方公共団体による学費肩代わり制度)。
24		航空会社間における乗員の融通性向上	類似規程事業者の拡大	類似規程事業者又は準類似規程事業者と認められると、航空会社間の柔軟な乗員の行き来が可能となり、臨時便等の突発的な事態への対応等に苦慮する地域航空会社にとっては、効果が大きいと考えられる。現在の認定に係る運用では、例えば、一部運航規程が異なるグループ外の会社(グループ内会社で、会社の成り立ちが異なるため規程が一部異っているものも含む)との間では、事実上認可を受けられないことから、このような場合であっても認可を受けられるようにしてほしい。 [今後仮に、地域航空における協業のために類似規程事業者制度を活用する場合に、ある程度柔軟に類似規程事業者と認められるような制度構築・運用をお願いしたいという趣旨]