

# 羽田発着枠配分基準検討小委員会 ヒアリング用資料

## ～ 地域航空の視点から ～

1. はじめに
2. 地方創生に向けた地域航空ネットワークの実現
3. 観光ビジョン実現に向けた地域航空ネットワークの実現
4. 持続可能な離島路線等のために有効な地域航空ネットワークの実現
5. 1便、3便ルール維持
6. 政策コンテストによる地域航空ネットワークの拡充

平成31年4月26日

全国地域航空システム推進協議会

# 1. はじめに

## (1) 全国地域航空システム推進協議会（全地航）とは

- 地方行政の立場から小型航空機を使用した地域航空システムの推進を図る目的で設立された協議会です。

【 設 立 】 昭和58年11月30日

【 会 員 】 都道府県 40 市町村18 賛助団体（地域航空事業者11社、他 計19社）

【 会 長 】 長崎県知事 中村法道

【活動内容】 地方の空港及びその施設の整備、事業者の経営基盤強化にむけた調査研究、国内・国外現地調査、研修会等の開催、国への要望、広報活動、等

## (2) 地域における羽田便の意義

- 高速交通機関である航空路線は、地方にとって重要な交通基盤であり、特に首都圏と直結する羽田便の意義は大きいものがあります。
- 羽田便については、地方と首都圏間におけるビジネスや住民生活等の利用を担う重要な路線であるとともに、観光交流やインバウンドなど、交流人口の拡大のため、地方を支える必要不可欠な路線であり、地域経済の安定や地域の振興を図るためにも、この地方路線を確保する必要があります。
- また、羽田空港と直接結ばれていない地方路線（離島路線等を含む）においても、首都圏や国内外から羽田便で地方空港を経由するネットワークを通じた活用がなされており、その意義は大変大きいものがあります。



### 3. 観光ビジョン実現に向けた地域航空ネットワークの実現 **全地航** 全国地域航空システム 推進協議会

**目標** 2030年のインバウンド数6千万人（2015年の約3倍）  
地方部での外国人の宿泊数1億3万人泊（2015年の5倍超）

- ・ **地方へ誘客する対策**が最重要課題
- ・ **地方への人の流れの創出に向けた航空ネットワークの拡充**が求められている

●羽田発着枠の配分の見直しにあたっては、地域と航空各社の連携による、インバウンドの地方誘導に向けた積極的取組を促進していくべきと考えます。

- ◆ 今後は羽田や成田等の国際線も過密化することが予想されることから、地方空港も国際線を直結させることでゲートウェイ機能を発揮し、広域的な観光振興に寄与していく必要があります。
- ◆ 羽田便の利便性向上を目指し運用時間を延長する地方空港もあるものの、空港毎に条件が大きく異なる為、全ての空港で運用時間を延長することは容易ではない。その意味でも羽田の昼間帯枠は地方にとって極めて重要です。

#### ○「地方創生回廊」の完備を目指した航空ネットワーク拡充

ジャパンレールパスは多くのインバウンドに利用されているが、主として新幹線の沿線、ゴールデンルート内の移動が多い。

●例えば、長崎県のような西端に位置し、多くの離島をかかえる地域等への周遊を図るためにも、航空ネットワークの拡充は必要と考えます。

## 4. 持続可能な離島路線等のために有効な地域航空ネットワークの実現

- 離島と本土などを結ぶ地域航空は、住民生活の維持や経済活動の推進、災害時の輸送等に必要不可欠な高速交通機関として極めて重要な役割を担っています。
- さらに、地域の多様で豊かな観光資源を有益に活用することで、交流人口の拡大を図り地域を活性化させて地方への人の流れを創出することは、地域航空を維持するためにも有効です。



- 全国規模での航空ネットワークの形成・充実において、離島路線等の地域航空ネットワークの維持・拡充に資する取組を評価すべきと考えます。

<具体的には>

- ・離島と本土などを結ぶ地域航空の路線を維持するため、羽田から乗り継ぎによる離島等への送客促進につながる航空会社の取組を評価していただきたい。
- ・離島路線等の運航会社へ支援を行い、路線維持に一定の役割を果たしている航空会社に考慮した評価していただきたい。

## 5. 1便、3便ルールの維持

- 高速交通機関である航空路線は、地方にとって重要な交通基盤ではありますが、これらのルールの対象路線は、一定の旅客需要があるものの、代替交通機関がない、または不便な条件不利地域を発着しており、ナショナル・ミニマムの位置づけとなる路線が多い状況があります。
- 羽田便は、地方と首都圏間におけるビジネスや住民生活等の利用を担う重要な路線であるとともに、観光交流やインバウンドなど、交流人口の拡大のため、地方を支える必要不可欠な路線であり、この路線が確保されることにより、地域経済の安定や地域の振興が図られています。



- 廃止・減便されることで著しい不便が生じる少便数路線等に配慮された当該ルールの維持
- 羽田空港と都市部を結ぶ幹線路線を持つことにより、地方路線の維持が可能となるような点も踏まえた回収及び再配分の検討（⇒多様なネットワークの構築）

【参考】 3便以下の空港 (H30.12現在)

3便：三沢、南紀、石垣、中部、佐賀、八丈島、鳥取、庄内

2便：宮古、稚内、大館、能登、

1便：奄美、山形、久米島、中標津、石見、紋別

## オホーツク紋別空港

### 概要

飛行場種類	第3種	着陸帯	2,000m×300m
設置管理者	北海道	滑走路	2,000m×45m
位置	紋別市	誘導路	210m×23m
標点の位置	北緯44度18分15秒 東経143度24分15秒	エプロン	12,150m <sup>2</sup>
供用開始	平成11年11月11日	運用時間	9:00～17:00
		路線数	1「紋別ー羽田」

### 近年の搭乗者数 ※カッコ内は搭乗率

平成24年度	55,789人 (46.3%)	平成28年度	72,225人 (60.7%)
平成25年度	57,605人 (47.5%)	平成29年度	72,851人 (62.0%)
平成26年度	69,479人 (58.8%)	平成30年度	73,366人 (61.2%)
平成27年度	72,276人 (60.8%)		

※H23年度～25年度まで、約3ヶ月間羽田線を運休し、新千歳便が運航。その間地域が一体となり利用促進を行い、H26通年運航再開後は搭乗者を伸ばしている。

### ○紋別空港活性化への取組み

- ・周辺1市6町1村で住民補助及び、地元住民向けツアー実施などのアウトバウンド対策
- ・首都圏旅行会社及びツアー造成・集客に対するインセンティブ
- ・空港送迎バス無料化(2路線)
- ・外国人観光客誘致、スポーツ合宿誘致、避暑地化構想等、各種施策の実施
- ・市内中学修学旅行の航空機利用助成 他



### ○今後の目標

- ・更なる搭乗者増を図る。(現在の目標78,000人)
  - ・北海道内7空港民間委託の実施方針や北海道航空ネットワークビジョンが掲げる、道内13空港の活性化・道内航空ネットワークの充実に向け、現在未就航の札幌圏の路線を再開させる。
  - ・札幌圏の路線を再開させることにより、外国人観光客を当地域への流入促進。
- ※ひがし・きた北海道のゲートウェイとして、広域周遊ルートの起点化。
- ・災害時の輸送ラインの確保。

## 6. 政策コンテストによる地域航空ネットワークの拡充

○羽田発着枠政策コンテストは、地域による主体的・先進的な取組へのインセンティブとなるだけでなく、地域間競争の要素を盛り込むことで各地域の取組の高度化を促すものであり、発着枠の配分における競争性導入及びその効率的使用に資するものであるという考えから導入されています。

○コンテストを経て発着枠が付与された路線は、

- (1) 実施に向けた多様な関係者との連携体制の構築
- (2) 観光・ビジネス等、需要の開拓に向けた施策
- (3) 運航コスト削減のための施策 など

その効果が評価され、平成26年から当初2年間の期間限定でしたが、期間が延長されて今日に至っています。

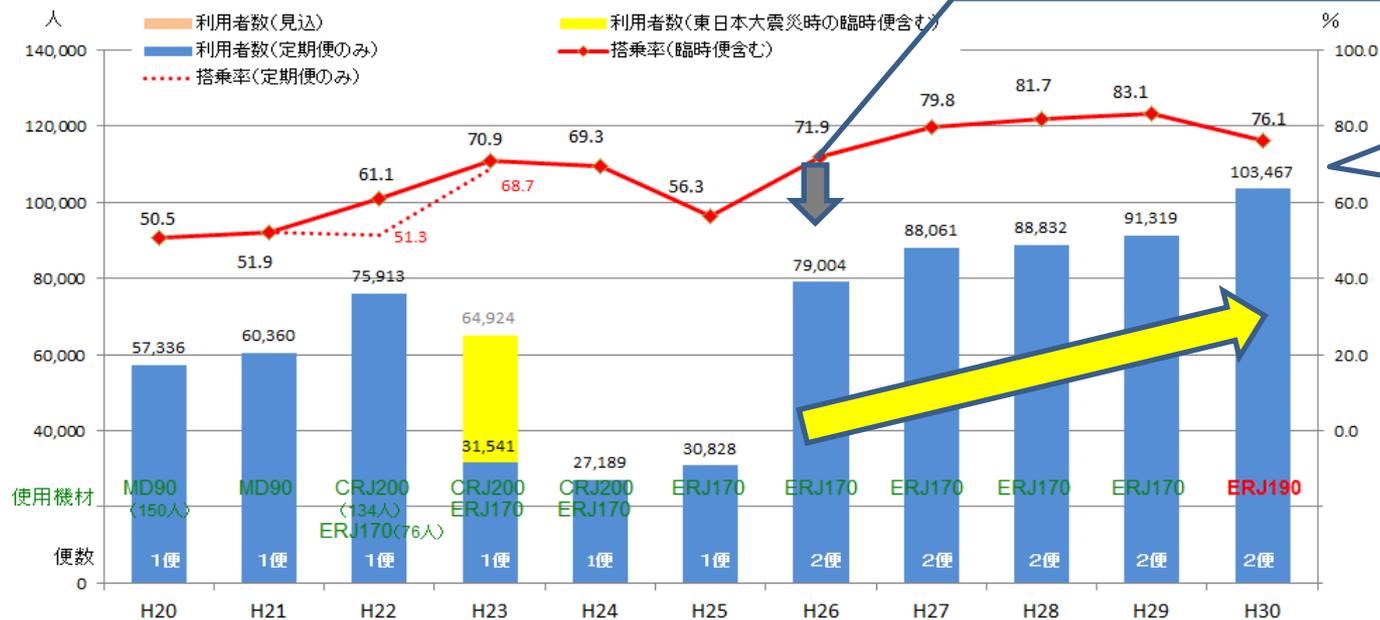
【適用路線】 羽田＝山形（1便⇒2便）  
羽田＝鳥取（4便⇒5便）  
羽田＝石見（1便⇒2便）

●地域航空ネットワークの拡充には、企業努力のみではなく、地域と航空会社とのパートナーシップを通じてニーズにあった需要喚起等の取組を実施していくことが引き続き重要であり、政策コンテスト枠を通じた地方路線の活性化が必要と考えます。

# 政策コンテスト活用事例 ① 山形＝羽田 路線



## 1. 利用者数、搭乗率、使用機材、便数の推移



〔政策コンテストによる増便〕  
H26.3～ 1便⇒2便化

政策コンテストによる2便化運航以降、利用者数は着実に増加し、増便前の3倍超に達した

## 2. コンテスト枠活用による羽田線2便化がもたらしている効果・影響

- ① ダイヤ改善による大幅な利便性向上を反映し、利用者数及び搭乗率は着実に上昇を続け、平成30年3月には機材が大型化するなど、地域にとって不可欠な路線として定着
- ② 駅と空港間のバス運行の再開や、予約制乗合タクシーなどの充実が図られアクセス利便性が向上し、ビジネス利用者、観光利用者などの増加に寄与
- ③ 全国初となる地域と航空会社が収支折半する「路線収支共有制度」を導入し、航空会社の初期リスクを軽減するとともに、航空会社とは全県を挙げた強固な相互連携体制を構築
- ④ 台風・大雨・事故など山形新幹線が運休した日も羽田便は運航するなど、リダンダンシーが機能しており、両者が相まって首都圏への強靱な足として定着

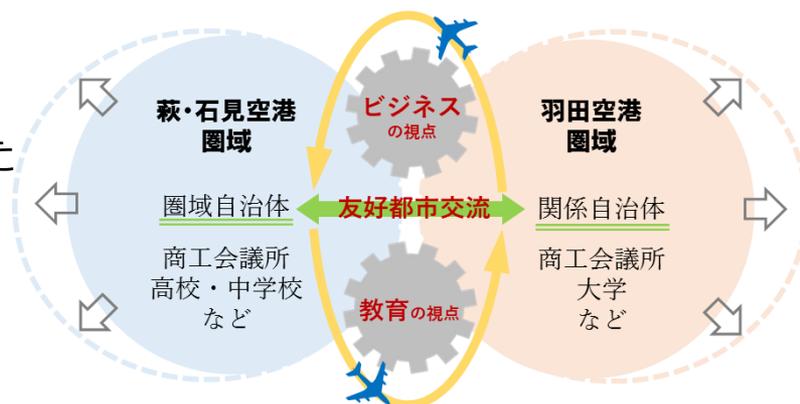


## 1. 利用者数の推移



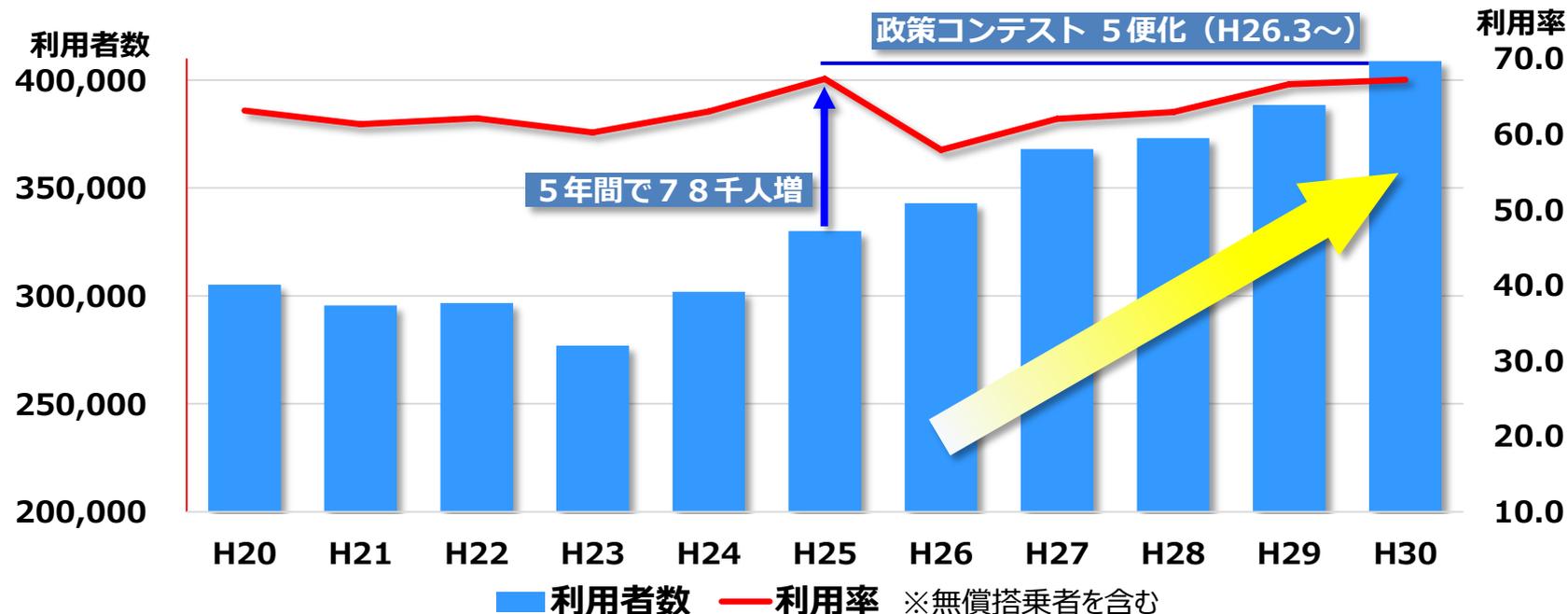
## 2. コンテスト枠活用による効果・影響

- ① 首都圏との経済・教育分野における交流を通じた「まち・ひと・しごとづくり」の取組み
- ② 近隣空港と連携した観光客の広域周遊
- ③ 地元自治体の政策課題解決に向けた空港利用
- ④ 企業立地計画認定数の増



移動時間の短さを活かした様々な交流で人の往来（羽田便利用）が拡大

## 1. 利用者数の推移



## 2. コンテスト枠活用による効果・影響

- ① ダイヤ空白時間の昼間帯に便を設定し、利便性が向上  
H30のコンテスト目標を達成！ [目標有償搭乗者38万人を大幅クリア]
- ② 空港愛称化や空港リニューアルを地域一体で取組  
「鳥取砂丘コナン空港」・・・名探偵コナンや安室透のオブジェがお出迎え
- ③ 航空会社と目標や課題を共有し、閑散期対策などを戦略的に展開
- ④ 移住・定住者の支援で地域創生を後押し [県への移住者 (総数) H29 : 2,127人]



# 羽田便の「拡充」を望む事例： 佐賀県 <利用促進策にも積極的に取組>

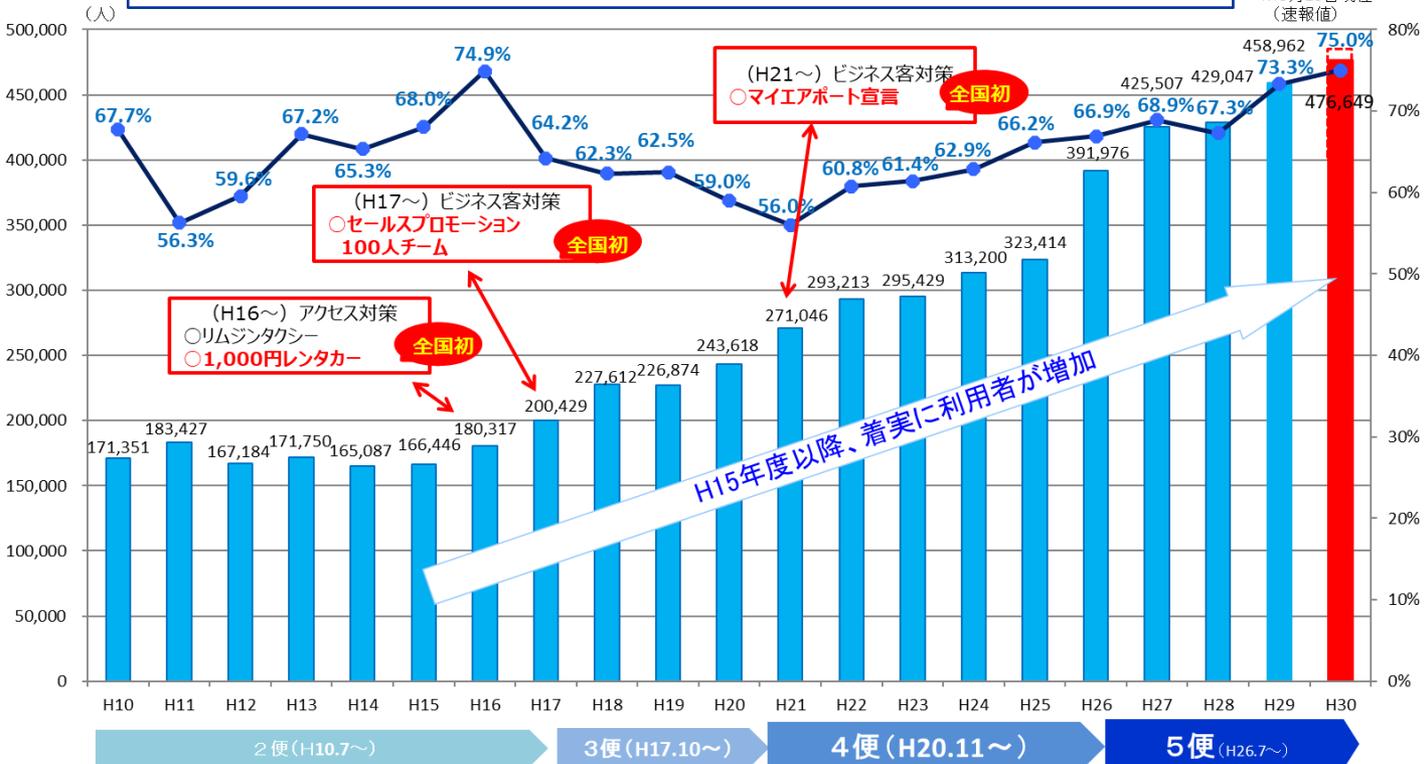


自治体として航空会社  
とともに利用促進に取り  
組むことで、着実に利  
用者を増やしてきた

早期の「6便化」の実現を

平成30年度の利用者数は昨年度を上回るペース。11年連続で過去最高を達成！

※3月28日現在  
(速報値) 搭乗率



## <具体的取組>

- ・ 県庁100人チームによる営業活動
- ・ マイエアポート宣言 (H31.4.12現在 2,221事業所)
- ・ アクセス対策 (リムジンタクシー19エリアで運行、1000円レンタカー)
- ・ 外国人観光客受入体制：観光アプリ (6言語)、多言語コールセンター (17言語)
- ・ 無料駐車場 (約1,600台)
- ・ 有明海沿岸道路整備によるアクセスの向上