

羽田発着枠配分基準小委員会 ヒアリング用資料 ～地域航空の観点から～

- 1 はじめに
- 2 地域航空ネットワークの維持・拡充と地域活性化
- 3 空港人材の確保と空港機能の維持
- 4 地方への誘客促進
- 5 地方空港における羽田発着枠の重要性
- 6 地域航空ネットワーク維持の必要性（北海道の事例）
- 7 羽田発着枠政策コンテストの活用
- 8 1便・3便ルール維持の必要性

令和6年5月17日

全国地域航空システム推進協議会

1 はじめに

全国地域航空システム推進協議会とは

主に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ことを目的とし、会員の相互連携を基に地域航空に関わる調査研究、研修会の開催、国への要望活動などの幅広い事業・活動を行っています。

【設 立】 昭和58年11月30日

【会 員】 都道府県40 市町村17 賛助団体（地域航空事業者11社、他 計21団体）

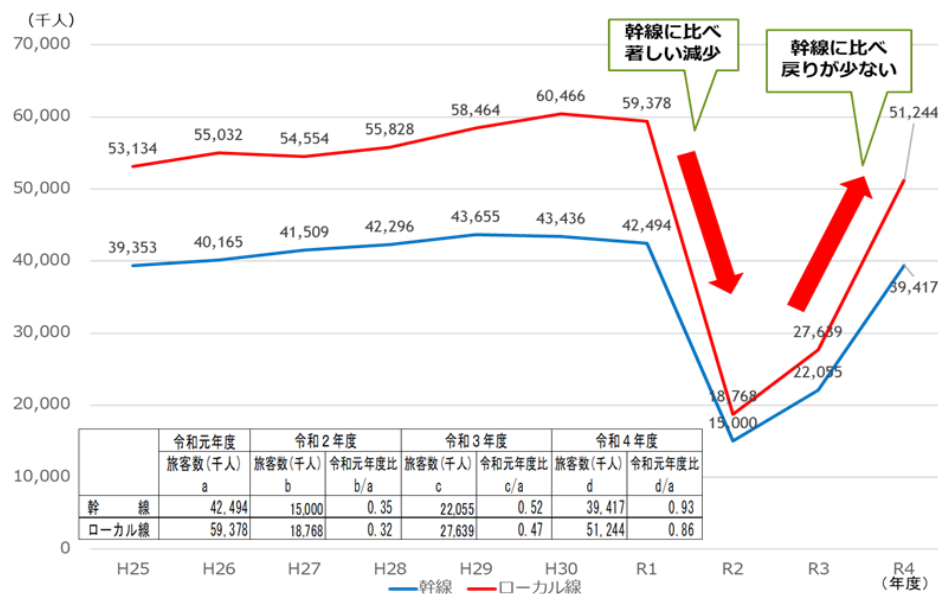
【会 長】 北海道知事 鈴木 直道

【活動内容】 国への要望、地域航空のあり方などに関する調査研究、研修会などの開催、地域航空振興のための啓発活動 等

地域航空を取り巻く状況

- コロナ禍によって減少した旅客数は、国内線で約9割まで回復していますが、**幹線に比べローカル線の減少幅が大きく、回復も遅れている状況**となっています。
- 従来から、地方航空路線の運航を維持するためには、脆弱な経営基盤、少数機材運営による高コスト構造、機材故障などによる欠航リスクの高さ、高収益路線の競争激化に伴う内部補助の限界など、さまざまな構造的な課題がありましたが、コロナ禍以降、資金繰りの悪化や人手不足、燃油費の高騰など一層厳しい状況に直面しています。

幹線・ローカル線別の旅客輸送実績



2 地域航空ネットワークの維持・拡充と地域活性化

全地航 全国地域航空システム
推進協議会

◆移住促進や関係人口拡大などの施策に取り組む地域にとって、羽田便の定期運航は、距離的・時間的な移動のハードルを下げるなど、地域活性化にも大きな効果をもたらすため、これを維持していくことが重要。

◆地域医療や物流網の維持のほか、地域と航空会社が協働した取組による地域活性化など、航空路線は地域の暮らしや経済を支える基盤となっているため、引き続き地域航空ネットワークの維持・拡充を図ることが重要。

○羽田便がもたらす効果

運航便数の少ない空港が所在する地域は、過疎化や少子高齢化が進んでいる地域が多く、特に医療分野では、首都圏から専門医の派遣を受けるなど、羽田便が地域医療の確保や充実に不可欠となっています。

また、航空路線により首都圏と繋がっていることで、首都圏から地域への移動のハードルを大きく下げ、定期的に地域を訪れる関係人口の拡大が期待できるなど、地域活性化に向けた大きなメリットとなっています。

○航空路線を中心とした地域活性化

空港が所在する地域では、地域と航空会社が協働した利用促進や地域振興に向けた取組が実施されており、地域航空ネットワークの維持・拡充が地域活性化にも資するものとなっています。

○物流の「2024年問題」などへの対応

昼間の国内貨物料金の引き下げなど、定期旅客便の貨物スペース活用の取組が広がっています。航空貨物輸送を活用することによって、物流課題の解決に加え、これまで首都圏への輸送が難しかった地域の生鮮品等の流通拡大にもつながることから、羽田便の重要性はさらに高まっています。



地域と空港、航空会社が連携した首都圏での誘客の取組(2023.10)



3 空港人材の確保と空港機能の維持

◆地方空港で羽田便が確実に運航されることは、**空港人材の安定的な確保や空港の受入体制の整備に繋がっている**ことから、地方空港を維持するためにも羽田便が定期運航されることが重要。

◆公共インフラである空港は、災害時に避難者を受け入れる拠点となり得ることから、**防災拠点としての機能を維持**するためにも、安定して羽田便が運航されることが重要。

○空港人材の確保

グランドハンドリングや保安検査などの空港業務を担う人材は、コロナ禍による航空需要の激減に伴う採用抑制や離職者の急増などにより減少しました。特に地方空港においては、通勤に不便な立地条件や、新規採用の対象となる若年層の都市部への流出などによって、採用競争力の低下という課題に直面しています。

空港人材確保のためには、地域と空港関係者によるワーキンググループでの活動や、国の「地方空港等受入環境整備事業費補助金」による支援など、様々な取組が行われています。

こうした中で、地方空港における羽田便の確実な運航は、安定した就業環境の構築に資するものであり、人材を確保することに繋がります。

○防災拠点としての空港機能の維持

頻発する大規模災害に際して、空港は防災拠点としても重要な役割を果たしています。

本年1月に発生した能登半島地震の際にも空港で利用者や地域住民などの避難者を受け入れた経験を踏まえ、空港周辺地域から避難者を受け入れるための具体的な対応策を示すため、空港管理者向けの事業継続計画（BCP）策定のガイドライン改定も予定されています。防災拠点としての空港機能を安定的に維持するためにも、安定して羽田便が運航されることが重要となります。



グラハン人材確保に向けた職業観形成のための取組(2023.9)

4 地方への誘客促進

◆地方空港が羽田空港と結ばれていることで、**羽田に入国したインバウンドや首都圏の国内観光客などを様々な地域へ誘引できる**ほか、観光客が一部地域へ集中することで起こるオーバーツーリズムへの対策にもなることから、観光振興による地域活性化に取り組む地域にとって、羽田と地方を結ぶ航空ネットワークを維持していくことが不可欠。

◆より多くの地方空港が羽田と結ばれることで、周遊観光の選択肢が増え、**空港周辺地域だけでなく、より広域な経済波及効果の実現が可能。**

○羽田空港から地方への誘客

コロナ禍を経て観光需要が回復する中で、観光客が一部地域に集中することによって起きるオーバーツーリズムへの対策が急がれています。また、「観光立国推進基本計画（第4次）」で謳われている持続可能な観光地づくりを実現させるためにも、地方への誘客促進が重要です。

■インバウンドの地方への誘引

2023年の訪日客の宿泊先は、3大都市圏が70%以上を占め、コロナ禍以前を上回っている状況です。地方への訪日客の分散が喫緊の課題となっている中、地方と首都圏を結ぶ羽田便はインバウンドの地方への誘引に大きな役割を果たしています。

訪日客向け乗り継ぎ運賃を設定する航空会社もあり、今後、羽田空港を経由して地方を訪れるインバウンドの流れはさらに加速すると思われます。

■国内旅客の地方への誘引

コロナ禍以降、オンライン会議の普及などによって一部のビジネス需要が失われましたが、リモートワークの普及による地方への移住、ワーケーション・ブレイジャーなど新たな働き方による需要が生まれ、地方と首都圏を短時間で移動できる航空機の活用が進むことが期待されます。

また、教育旅行やスポーツ合宿を含め、関係人口の拡大に繋がる新たな交流需要を開拓するためにも、航空機によって地域と首都圏が結ばれていることの重要性が高まっています。

○地方と羽田空港とのネットワークの拡大

首都圏からの誘客の効果を空港周辺自治体のみならずより多くの地域に波及させるためには、周遊観光が効果的ですが、羽田空港と結ばれる地方空港が増えることで、往路と復路で別の空港を利用できるなど柔軟な旅程を組みやすくなり、より広域な周遊観光に繋がるのが期待できます。

5 地方空港における羽田発着枠の重要性

地域活性化

空港機能の
維持

地方への誘客

- ・これらの推進のためにはより多くの地方空港が羽田と結ばれていることが必要不可欠。
- ・地方空港を発着する羽田便の維持のため、地域と航空会社が連携して利用促進の取組が行われており、その取組は地域活性化の施策と切り離せないものとなっている。

地域活性化の取組



路線維持の取組

○羽田発着枠の配分に対する要望

◆地域航空ネットワークは、地域の暮らしや経済、地域活性化の取組の基盤となっていることから、維持・拡充を図ることが必要。

⇒引き続き「羽田発着枠政策コンテスト」や「1便・3便ルール」といった既存の施策の実施により地方路線を維持することが重要

◆地域航空ネットワークの維持・拡充に資する、航空会社が地域と協働して実施する地域活性化や利用促進の取組を適切に評価いただきたい。

◆航空会社が地域や空港関係者と連携して行う空港人材の育成や受入環境の整備などの取組を適切に評価いただきたい。

◆乗り継ぎ運賃の設定など、航空会社が行うインバウンドを含む首都圏から地方への誘客に資する取組を適切に評価いただきたい。



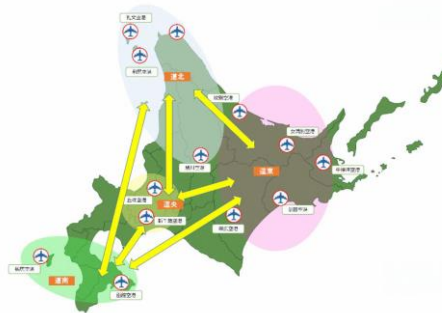
新千歳空港で開催した「空の日イベント」(2023.9)

6 地域航空ネットワーク維持の必要性（北海道の事例）

全地航 全国地域航空システム
推進協議会

北海道内の空港

四方を海に囲まれ、かつ広域分散型の北海道において、時間的距離を大幅に縮める航空路線は**地域経済の活性化や安全・安心な暮らしの確保、道民やインバウンドを含めた来道者の快適な移動**など重要な役割を担っています。



羽田便就航空港と
往復便数(R6.4月現在)

新千歳	55往復
稚内	1往復
釧路	6往復
函館	8往復
旭川	7往復
帯広	7往復
女満別	5往復
中標津	1往復
紋別	1往復

北海道内13空港の将来展望

各空港の地元において行われている地域独自の取組に加え、**複数の空港を利用する広域周遊観光の推進**、道内複数空港を一体的に売り込むエアポートセールスなど、**複数空港の組み合わせによる相乗効果の発現を図り、北海道の航空需要の増大につなげていくことを目指しています。**

新千歳	我が国の北の拠点空港（国際拠点空港化）をめざして ～北海道経済と人々の交流を支える航空ネットワークの実現
稚内	離島を含む宗谷地域の経済・生活を支える空港をめざして ～道北地域経済と人々の交流を支える航空ネットワークの実現
釧路	道東地域の拠点空港をめざして ～道東地域の拠点空港として国の観光立国政策の推進に向け機能向上を図るとともに、地域の経済と人々の交流を支える航空ネットワークの実現
函館	本州との結節点、新幹線、離島など様々な役割を担う道南地域の中核空港をめざして ～道南地域の経済と人々の交流を支える航空ネットワークの実現
旭川	道北地域の中核空港をめざして ～道北地域の経済と人々の交流を支える航空ネットワークの実現
帯広	道東地域と道央地域の結節点、交通の要衝を担う中核空港をめざして ～経済と人々の交流を支える航空ネットワークの実現
女満別	オホーツク地域の中核空港をめざして ～オホーツク地域の経済と人々の交流を支える航空ネットワークの実現
中標津	北方領土隣接地域における「人・モノ・情報」の交流拠点をめざして ～地域資源の活用により人とモノの流れをつくる航空ネットワークの実現
紋別	観光客を呼び込み経済を活性化させる空港をめざして ～首都圏や札幌圏との交流人口を拡大する航空ネットワークの実現
離島	特定有人国境離島地域の社会維持の要となる地域と共生した空港をめざして ～住民の安全・安心の暮らしを守るとともに、地域産業の発展を支える航空ネットワークの実現
丘珠	道内航空ネットワークの拠点空港をめざして ～道内各地の経済・医療・防災を支える航空ネットワークの実現

条件不利地域に所在する空港

離島や代替交通機関に限られる地域において、航空路線は、**住民の通院や地域の医療機関へ派遣される医療従事者の移動手段として利用される**など公共性が非常に高く、また、地域の経済や産業を支える重要な役割を担っています。

○地域医療の確保



出典：広域紋別病院HP

耳鼻咽喉科
旭川医大出張医
北見赤十字病院出張医
皮膚科
札幌医大出張医
泌尿器科
日本医大出張医

←広域紋別病院診療担当医

- ・広域紋別病院では、R6.4以降、内科（総合診療科）を筆頭に多くの診療科で常勤医師が不在となっており、首都圏を含めた様々な地域から医師の派遣を受けている。

⇒紋別＝羽田便はオホーツク地域の医療体制維持のため、必要不可欠な交通機関となっています。

利用促進の取組

令和2年から道内7空港の一括民間委託が開始されましたが、その効果を道内13空港の航空ネットワーク全体の充実・強化に結びつけていくため、各地元自治体、関係団体、北海道エアポートをはじめとする民間企業等が連携した利用促進等の取組を進めています。

【道内航空需要創出広域連携事業】

空港利用促進協議会や市町村が航空会社等と連携して実施する利用促進や地域振興に係る取組を支援。（R4から実施）

○取組事例

民間委託7空港の空港所在自治体及び北海道エアポート、航空会社等が連携し、首都圏で航空需要喚起や周遊観光の促進などを目的としたPRイベントを実施。



7 羽田発着枠政策コンテストの活用

○羽田発着枠政策コンテスト

航空会社の自助努力のみでは路線の維持・充実が困難な低需要路線について、地域と航空会社による路線充実に係る共同提案について評価を行い、優れた提案の路線に対して羽田空港国内線発着枠を配分するもの。

- ①首都圏へのアクセシビリティ改善を通じた住民生活の利便性向上及び地域の活性化
- ②路線充実に向けた地域の取組へのインセンティブの付与及び地域間競争の要素を通じた地域の取組の高度化
- ③航空会社の自助努力のみに頼らない、地域の主体的な取組みによる地方路線の充実

◆発着枠の維持・確保のため、地域・空港・航空会社が一体となって羽田便の需要創出や利用促進に取り組んでおり、**地元が実施する地域活性化策との相乗効果も期待できる**など、地方空港に羽田便が就航していることのメリットを活かすことのできる取組であり、**引き続き政策コンテスト枠を維持することで、地方路線の活性化を図っていくことが重要。**

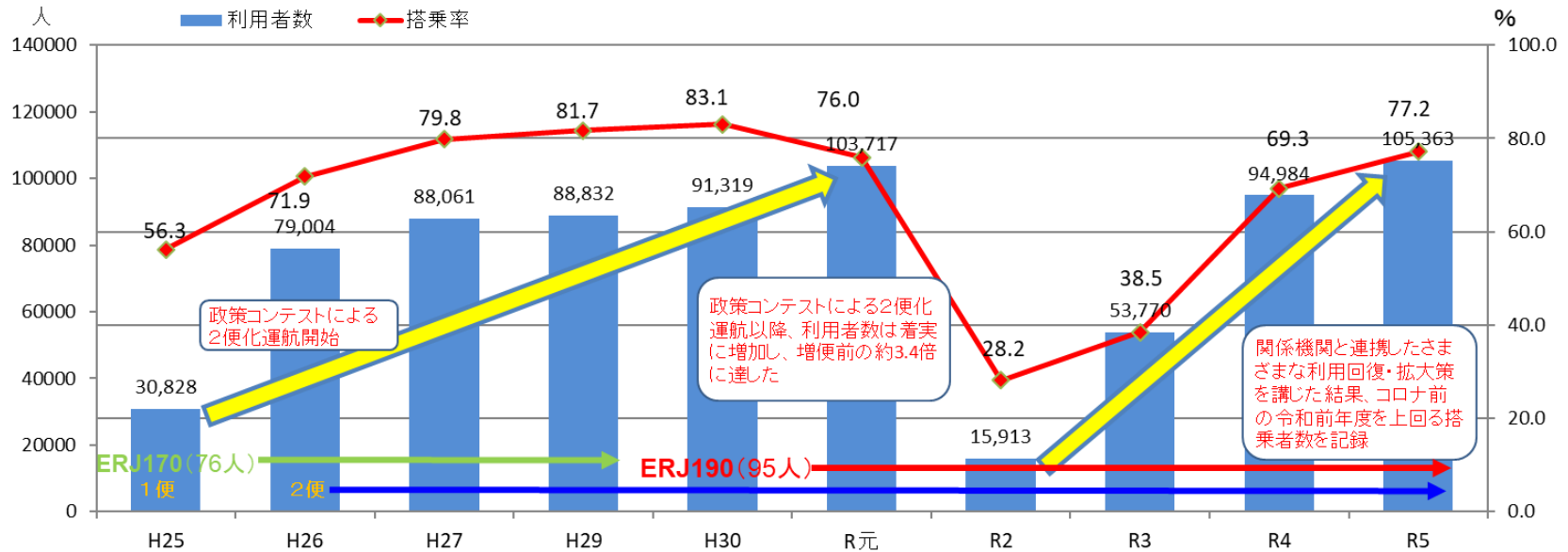
適用路線（令和2年10月～）

羽田＝鳥取（4便⇒5便）	羽田＝大館能代（2便⇒3便）	羽田＝石見（1便⇒2便）
羽田＝三沢（3便⇒4便）	羽田＝山形（1便⇒2便）	羽田＝下地島（0便⇒1便）

7 政策コンテスト活用事例

①山形空港

■山形＝羽田線の利用者数、搭乗率、使用機材、便数の推移



■利用拡大に向けた主な取組み

安定したビジネス 利用の確保

- 「山形空港サポーターズクラブ」によるビジネス客の囲い込み
- 企業訪問や商工団体等を通じた利用の働きかけ
- 空港シャトル、ワンコインライナー等の二次交通の充実による利便性向上

観光利用の促進

- 若年層向け運賃「スカイメイト」期間限定値下げ
- 「健康×旅行」等の新需要の掘り起こし・プロモーション
- 旅行会社へのセールス活動
- 空港と主要観光地を結ぶ「観光ライナー」等の運行支援、空港間レンタカー乗捨利用助成
- 羽田乗継による海外インバウンド誘客(タイ等)

県民利用の促進

- 児童・学生の部活動・修学旅行等での航空機利用を支援する「応援ツアー支援助成」の実施
- 若年層、子育て世代等を対象としたプロモーション
- JAL運賃体系リニューアルにあわせた乗継利用の促進

二次交通の充実

- 空港シャトル、空港ライナー、ワンコインライナー、観光ライナーの運行支援
- 多言語対応のインターネット予約システムの導入
- JAL MaaS 経路検索サイトとの連携

空港の機能・ 受入体制の強化

- 多言語で観光・二次交通等の案内を行う総合案内所の設置
- 多言語対応型フライトインフォメーションシステムの導入
- 地域(市町村や小中高校等)と連携した空港のにぎわい創り、地域の魅力発信

■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

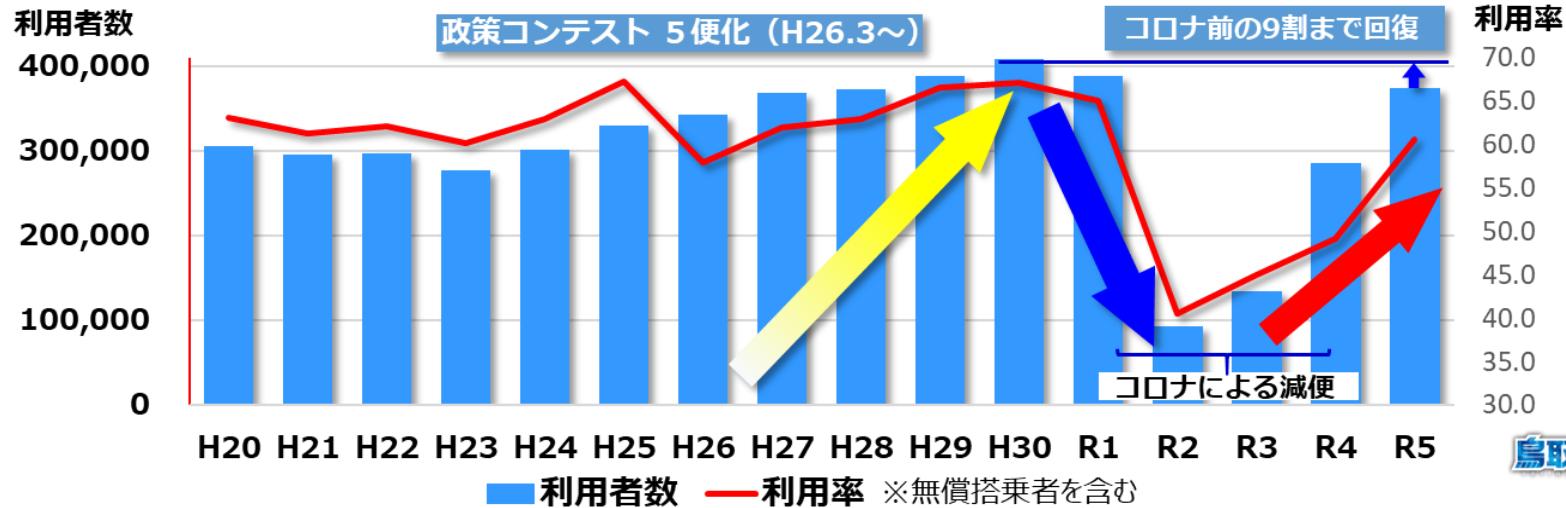
- ①ダイヤ改善による大幅な利便性向上を反映し、利用者数及び搭乗率は着実に上昇を続け、平成30年3月には機材が大型化するなど、**地域にとって不可欠な路線として定着**
- ②空港から山形駅へのシャトルバス運行、近隣市町村や観光地への予約制乗合タクシーの充実を図り、**アクセス利便性が向上し、ビジネス・観光両面において利用者が増加**
- ③台風・大雨・事故など山形新幹線が運休した日も羽田便は運航するなど、**リダンダンシーが機能しており、両者が相まって首都圏への強靱な足として定着**
- ④新型コロナウイルスの影響により、大幅に利用者が減少したものの、若年層向けのプランの充実や航空会社・旅行会社と連携した魅力的な商品造成等の**利用拡大に向けた取組みを行った結果、利用者数はコロナ前を超えるまでに回復**

7 政策コンテスト活用事例

②鳥取空港

全地航 全国地域航空システム
推進協議会

1. 利用者数の推移



鳥取砂丘コナ空港

©青山剛昌/小学館

2. 利用促進の主な取組

名探偵コナンを活かした
「空の駅」の賑わい創出

- ・人気キャラのオブジェ設置や空港での声優によるアナウンス、空港内での謎解きラリーの実施
- ・空港を身近に感じていただくため、お盆時期に空港職員によるしゃんしゃん傘踊りのおもてなしや空港イベント（週1回のしゃんしゃん体操、クラシックライブ等）の開催
- ・鳥取空港サポートクラブによる会員の搭乗促進

県の主要施策と連動した
利用促進

- ・子どもや移住希望者などへの航空運賃助成（エアサポート）
- ・鳥取県独自の人材誘致プラットフォームで高度スキル人材の「週1副社長」を推進
- ・スナバ国建国による関係人口（第2のふるさと事業）の創出

新たな需要の獲得

- ・蟹取県、星取県、サウナ、自転車（うみなみロード）など本県固有の資源を発信し魅力をPR
- ・観光庁の「地方における高付加価値なインバウンド観光地づくり」モデル観光地に認定、羽田からの乗継利用を見据え、訪日富裕層向け観光コンテンツの磨き上げを実施
- ・低需要便である羽田発初便を利用した団体旅行商品造成、滞在時間が長く山陰の主要観光地を効率的に回れることを全面的にアピール
- ・鳥取市と北条道訓路市との姉妹都市提携60周年を契機とした羽田乗継での利用促進

二次交通対策

- ・移動手段のキャッシュレス化やDX化を検討する「二次交通改善プラットフォーム」開催
- ・経路検索サービス「旅CUBE」との連携により空港連絡バスの事前決済化など利便性向上
- ・空港レンタカー助成、空港発で鳥取駅に到着する定額観光タクシーによる周遊性向上

航空会社との連携

- ・ANAあきんどと地域創生に関する業務連携協定の締結による相互連携体制の強化
- ・県・地元企業等でANA客室乗務員を兼業・副業人材として受け入れ（延べ12人）
- ・ANA客室乗務員を「とっとり翼の大使」に任命、県内観光地をPRする動画を制作

3. 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
コロナにより大幅に利用者が減少したものの令和5年度にはコロナ前（H30）の9割まで回復

※R1～R4は新型コロナウイルス感染症による需要減退に伴い減便。

特にR2、R3は年度を通して減便し1～4往復/日の運航となり増便効果は発現せず。

②鳥取・米子ともマンガの名前を冠した唯一の空港
相乗効果で鳥取・米子とも伸長！

③将来の航空機利用者数増加に向けた子どもに対する運賃支援や
関係人口の増加など県の主要施策と連動した利用促進を展開

④兼業移住CAの県内企業等への受入れや地域創生に係る包括
的な業務連携協定締結など航空会社と強固な相互連携体制を
構築

8 1便・3便ルール維持の必要性

○1便・3便ルール

羽田便の総数が3便以下、1便以下の地方空港から他路線へ発着枠を転用使用とした場合、発着枠の転用の制限や回収を行うことにより、少便数路線を維持しようとするルール。

○1便・3便ルールによって維持されている羽田便は、生活路線としての役割のほか、地域医療の確保、観光振興などによる地域活性化など、**地域にとって欠かせないものとなっている。**

○地方空港が所在する地域では、人口減少・少子高齢化が進行しているため、**一定の旅客需要はあるものの、多くの羽田便が運航されている主要空港と比較して利用率が低くなっている状況。**

○路線の維持のために地域と航空会社が連携し様々な利用促進の取組が行われている。



◆羽田便が地域の暮らしや医療を支え、地域活性化に寄与している実情を踏まえ、引き続き1便・3便ルールにより、少便数路線の維持を図る必要がある。

【参考】3便以下の空港（2024Summer）

3便：三沢、庄内、八丈島、富山、中部、南紀白浜、鳥取、佐賀、宮古

2便：稚内、大館能代、能登

1便：紋別、中標津、山形、石見、奄美大島、久米島

8 1便・3便ルール適用空港の路線維持のための取組

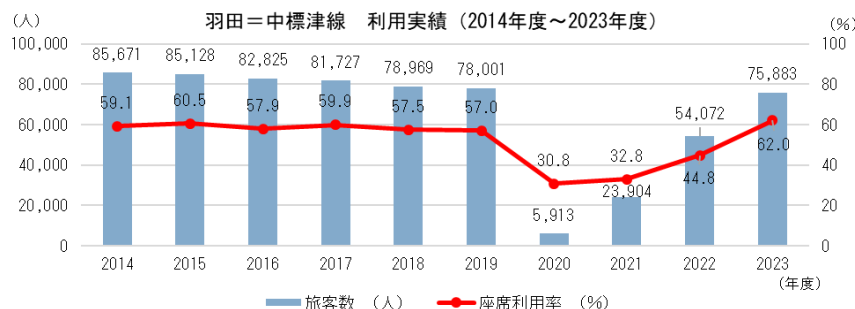
①中標津空港

全地航 全国地域航空システム
推進協議会

中標津空港（愛称：根室中標津空港）

【概要】

位置：北海道標津郡中標津町
設置管理者：北海道
供用開始：平成9年3月2日
運航路線：羽田＝中標津（ANA 1便）新千歳＝中標津（ANA 3便）
丘珠＝中標津（HAC 2便）



コロナ禍の影響により2020年度には旅客数が2019年度比で7.8%まで減少したが、行動制限の解除や航空会社と連携した利用促進の取組等により2023年度には97.3%まで回復した。

【利用促進等の取組】

・コロナ禍における要請活動（令和4年度）

中標津空港が地域経済、地域医療等、管内発展に結びつく公共的な役割の大きな重要な空港であることから、既存路線の維持とともに、観光需要回復後の新たな需要確保に向け、地域との連携強化を図るよう、ANAに対して要請を実施。

・スタディケーションモニター事業（令和5年度）

中標津圏域で地域滞在型越境学習のモニターツアーを実施し地域の課題解決や地域活性化を目指すとともに、首都圏での空港認知度の向上や利用促進を図った。

・エゾシカ首都圏マルシェ事業（令和5年度）

エゾシカを活用した新商品や磨き上げを行った既存商品、ジビエに対する取り組みを首都圏にてプロモーションしエゾシカジビエをフックとした誘客促進を図った。

東京から100分、札幌から60分 日本最東端の空港



【広域連携の取組】

ひがし北海道エクスプレスバス

道東には五つの空港（釧路・女満別・紋別・帯広・中標津）があり、釧路・根室エリア、十勝・帯広エリア、知床・網走、紋別などのオホーツクエリアそれぞれに魅力的な観光地が点在している。

しかし、地域が広大で移動距離が長く、別エリアだと観光を諦められてしまうことが課題となっていたため、空港や駅と人気の観光地を結ぶ期間限定の予約制バス「ひがし北海道エクスプレスバス」を運行。空港連絡バスや周遊フリーバスなどを併せて、サブスクリプション型の「乗り放題パス」として販売。

（2024.1～3月）



8 1便・3便ルール適用空港の路線維持のための取組

②南紀白浜空港

全地航 全国地域航空システム
推進協議会

南紀白浜空港（愛称：熊野白浜リゾート空港）

概要

空港種別	地方管理空港	着陸帯	2,120m×150m
空港管理者	和歌山県	滑走路	2,000m×45m
運営会社	(株)南紀白浜エアポート	誘導路	130m×30m
位置	白浜町	エプロン	15,960㎡
標点	北緯33度39分44秒	運用時間	8:30～20:00
	東経135度21分52秒	供用開始	昭和43年4月
路線数	1路線3往復6便（羽田便）（JAL B737-800：165席）		

近年の利用状況（熊野白浜リゾート－羽田便）

年度	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
搭乗者数	107,936	127,003	119,777	132,151	161,570	177,135	85,359	140,475	231,365	229,607
搭乗率(%)	65.8	67.9	70.4	72.4	78.3	69.7	42.0	49.8	65.8	65.6

- ・10年で2倍超に増加、コロナ前より3割増加
- ・R1～R2にかけて航空機をB737に置換え（95席→165席）

空港活性化へのこれまでの取組

- 公共施設等運営権制度(混合型コンセッション)の導入(H31.4～)
官民連携することで、官民双方の得意分野を活かした事業運営
- 1か月間の臨時増便（4往復8便）の実施（R5.2）
（R5.2の搭乗者数は20,271人となり過去最多を約4割塗り替え）
- 空港でのバスターミナルの設置やJR特急との乗り継ぎ利便性向上等、各公共交通機関と連携した空港アクセスの改善
- 空港周辺エリアでのオンデマンドバスの実証運行（R6.1～2）
- 愛称「熊野白浜リゾート空港」の決定（R6.1）
- 首都圏などでの広報
- 旅行商品造成の支援（インセンティブ）
- 乗継利用促進（例：青森発と白浜発の旅行商品を相互で造成）
- ワーケーション、IT企業などのサテライトオフィスの誘致等

熊野白浜リゾート空港と周辺の観光地等



今後の取組

- 空港連絡バスの運行等による近隣都市等からのアクセス改善
- 空席の縮減（便ごとの旅客不均衡や季節変動への対応）のためのインセンティブ
- 教育旅行の空港利用助成
- 愛称を活用した世界遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」の登録20周年と連動した空港PR、訪日客の利用促進
- 空港利用促進に向けた官民連携による体制強化
- 滑走路の延伸（2,000m→2,500m）の検討（調査・分析）