

平成 21 年 4 月 21 日  
全国地域航空システム推進協議会

## 「羽田空港発着枠の配分基準検討懇談会」全地航ヒアリング資料

### 1. 羽田空港の再拡張により増加する国内線の発着枠の配分のあり方に係る基本的考え方について

- ・ 地域の発展のため、羽田空港への乗り入れや羽田路線の強化を希望する需要の小さな地域に対し、羽田発着枠の大幅な増加が図られる再拡張後においては、小型機（60 席以下の航空機）による羽田就航を可能としていただきたい。

羽田空港の発着枠については数に制約があるゆえに、ミニマムのネットワークの維持・形成を優先しながら、発着枠の効率性を維持し、また競争を促進し、旅客利便の向上を図るなどの観点から検討、配分されてきている。前回の懇談会以降、羽田路線に関しては、新しく空港が開港してできた路線以外に既存の空港からの新規路線はなく、また廃止された路線も無い。このことは現状における 100 席以上の中・大型機によるミニマムのネットワークは確保できていると言える。

市場原理でネットワーク構成が進んでしまうと、需要の多い路線に供給サイドも集中する傾向となり、競争がもたらす運賃低下等の利用者利便を享受する地域も偏ったものとなってしまふ。国土形成計画における将来の国土像として、「多様な広域ブロックが自立的に発展する国土を構築」と謳われているなか、地域経済の疲弊が進み、少子高齢化を迎えている地域が様々な戦略のもと活性化を図り、発展するためには、首都圏とのアクセスを良くして、交流人口の増加を図ることが条件のひとつとなる。特に首都圏から時間距離の遠い地域や羽田をハブとして活用を望む地域から「羽田直行便」が渴望されている。しかしながら、これまで 60 席以下の小型機による羽田就航は認められていなかったため、希望しようにも、これら需要の小さな地域からの小型機による羽田乗り入れは実現されなかった。地域の発展のため、羽田の乗り入れを強く希望する需要の小さな地域および小便数路線において多頻度化の可能性を広げることが期待する地域に対し、羽田発着枠の大幅な増加が図られる今回、小型機による羽田就航を可能とし、また航空機選択の自由度を高めることが必要である。

一方、首都圏の利用者にとって、災害時のセーフティネットワークが増える

こと、自然、食、文化に独自の多様性を持つ新たな地域との交流を持てること等、交通ネットワークの多様化によるメリットも期待できる。

世界同時不況と言われる現在にあって、世界経済の影響は今後も瞬時に国内に影響する状況の中で、地域経済の活性化をめざし、努力を続ける地域を応援するためにも、また内需の拡大を志向し、外需と内需のバランスの取れた経済社会を構築するためにも、多様な航空ネットワークは貢献できるものと考えます。

## 2. 配分について

### ① ネットワーク維持・充実について

- ・小型機（100席以下）により運航する路線を対象に一定の枠を配分し、現在、羽田路線が設定されてはいないが、今後小型機（100席以下）により新規に羽田空港と結ぶことを希望する地域の路線に配分することを優先する仕組みが必要。

需要の小さな地域にとっては首都としての機能を有する東京、全国の航空旅客数の6割を越える巨大なマーケットとしての東京・首都圏の重要度は大変高いものと言える。全国的な少子高齢化、人口減少、過疎化、市街地の空洞化、公共交通の衰退、景気の低迷など様々な試練が続く中で、後背人口がさほど多くなく、今後も人口増加が期待できない地域にあって、首都圏から、全国からまた世界からの交流人口の増加を図るべく努力を重ねている地域がある。

交流人口を増やすため、企業の誘致や産業育成に留まらず、地域の歴史や風土に根ざしたまちづくり、魅力のある地域づくりを行い、固有の自然、歴史、伝統、文化を大切に、それらを目指して来る人々の交流を活性化させる試みを行い、また世界から研究者が訪れるような学術的な評価も高い環境施策や生物多様性への取り組みなどを積極的に行っている地域がある。

このような交流人口の増加を図って需要喚起を行う各種活動や地域による地域航空に対する助成、補助等を積極的に行おうとする姿勢が大切にされ、支えられる必要がある。それらが羽田路線の設定や小型機による運航の多頻度化に反映された結果、地域の励みとなって一層の活性化が図られ、地域の新たな創生につながり、発展する可能性も高い。競争環境重視、効率性重視で路線構成が考慮されれば、収益中心となり、需要が大きな地域に路線が集中し、その路線の運航回数が増加する傾向となる。このような中において航空利用者の多様なニーズへの的確な対応を図り、利用者利便

の向上を図る観点からもまた小便数の路線において多頻度化の可能性を広げるためにも小型機により運航する路線を対象に一定の枠を配分すること及びこれまで羽田空港との路線の設定が見送られてきた地域に対し、小型機により路線の設定が可能となるよう、今後、新規に小型機（100席以下）を使用して羽田空港と結ぶ場合には、優先的に枠を配分する必要があると考える。

航空事業者にとっては小型機を使用するに当たり、下記のような役割において活用を図ることができるメリットもあり、現在、羽田空港路線以外においては一部活用もしてきている。

1. 新規路線に入り新しいマーケットの開拓にあたる。（開発が成功し需要が増えれば B737 や A319 または中型機にかえる）
2. B737 や A319 では需要が少ない路線に使用。 中型ジェット機の代替の役割を担う
3. 幹線、国際線につながるフィーダー路線に使用。いわゆるハブアンドスポーク路線に使用する
4. 時間的、季節的な需要の波動に対応して使用。昼間とか冬とかに旅客減少時の供給調整の役割にしようとする
5. 小型化して多頻度運航を行い、利便性を高め需要を喚起するために使用する
6. ハブアンドスポークの路線からポイントツーポイントの路線でネットワークの拡大を図る

上記の役割の中でも、地域の努力が反映され、小型機による運航をもととして、需要創出による交流人口の増大が起こる好循環が働けば、将来的には需要増加に見合ったより大きな航空機を使用することにより、地域にとっても航空事業者にとっても双方のメリットが期待できる可能性がある。

## ② その他

- ・羽田空港には各種制約があり、空港周辺の全方向に出発・到着の経路が十分に設定できないため、欧米と比較し、同様規模の空港の発着回数より大幅に少ないと言われる。小型機は速度、旋回能力、低騒音性等の特性を生かし、小型機のみが使用する新たな経路、方式を検討し、再拡張後の40.7万回の枠の外に、別途加算できるような検討が必要と考える。

欧米では小型機専用の滑走路を備えた空港も数あるが、一方、小型機の特性を生かした運用を検討し、活用している空港もある。

例えば、ドイツのフランクフルト・マイン空港では、大型機の後方乱気流を避けて小型機との管制間隔を短縮し、発着の回数の増加を図るため、航行援助施設の増設を行って着陸方式を定めている。間隔の狭い、二本の4000m級平行滑走路のうち的一本に対し、内側1500mに追加して滑走路末端を定め、一本の滑走路に二つの滑走路末端を設置して運用する方法である。大型機が着陸する場合は長い部分を使用する。小型機の着陸の場合は内側の短い部分を使用し、隣接する滑走路に進入する先行大型機の高度より高く取って、後方乱気流を回避し、管制間隔を短縮して、着陸回数を増加させる方式を定めている。

またイギリスのロンドンシティ空港はロンドン市街に隣接する、利便性の高い空港であるが、利用できる滑走路長が最大1500mと短く、騒音にも敏感な地域を抱えている。このことから小型機による5.5度の急角度（通常3度）の進入方式と、離陸後、滑走路端より短い距離で旋回する方式を定め、プロップ機のみならず小型ジェット機にも適用し、空港の活用を図っている。

オランダのアムステルダム・スキポール空港では小型機専用滑走路を備えながらも20t以下の主にターボプロップの小型機(最大50席クラス)に対し、一部の離陸についてファンド・ディパーチャーと呼ばれる離陸後、扇形に出発経路を分散させる方式を定めて、管制間隔を短縮し、出発回数の増加を図っている。

このように海外においては、発着回数の増加を図るためや小型機を活用するに当たり、その空港にあった様々な工夫を行っている。羽田空港の今後においては、小型機の特性を考慮し、羽田空港に適合した小型機の出発・到着・着陸方式等を検討して発着枠の増加を検討する必要がある。

以上