

## 1. 近隣空港との連携について

### 2) 連携事例の分類

複数空港を運用している国内外の近隣空港の連携事例等から大きく「福岡空港での利用制限型」と「近隣空港での需要誘発型」に分類し、整理しました。

連携事例	分類
①国際線の乗入制限	福岡空港での利用制限型
②長距離路線の乗入制限	
③小型機による定期便の乗入制限	
④ゼネラルアビエーション機等の乗入制限	
⑤貨物専用定期便の乗入制限	
⑥非定期便(チャーター便)の乗入制限(公用・緊急の場合を除く非定期便の乗入制限)	
⑦深夜便・早朝便の乗入制限	
⑧高需要路線の便数制限	
⑨利用者負担の増加による需要分散(施設使用料等の割増徴収)	
⑩ピーク時の利用者負担の増加による需要分散(ピーク時の着陸料・施設使用料の割増徴収)	
⑪近隣空港へのアクセス費用の低減(近隣空港の駐車料金の低廉化、連絡橋の無料化)	近隣空港での需要誘発型
⑫近隣空港へのチャーター便を含む航空路線の誘致 (近隣空港への国内・国際、旅客・貨物、チャーター便、ゼネアビ、深夜早朝便等、様々な路線の誘致)	
⑬近隣空港のアクセス(ソフト)向上による需要分散(近隣空港への複数方面からの空港バスの運行)	
⑭近隣空港のアクセス(ハード)整備による需要分散(道路・軌道系アクセスの整備)	
⑮近隣空港の利用者負担の軽減による需要分散(近隣空港の着陸料・施設使用料の軽減)	
⑯近隣空港の正規運賃同一化と手数料なしの空港変更(マルチエアポート)	

「福岡空港での利用制限型」と「近隣空港での需要誘発型」の分類比較表

	内容
福岡空港での利用制限型	福岡空港での利用制限を行うことで近隣空港への需要の移転を図る手法
近隣空港での需要誘発型	近隣空港の特性を活かした需要誘発を行うことで、近隣空港への需要の移転を促し、市場原理に基づいた近隣空港の活用を図る手法

将来需要への対応方策の検討

## 1. 近隣空港との連携について

### 2) 連携事例の分類

#### コラム4 「移管」と「乗入制限」の違い

近隣空港との連携を考えた場合、以前は、航空会社に対して規制を加え、近隣空港へ路線を強制的に「移管」させる方法があり、これにより空港間の「機能分担」(\*)などが行われていました。しかし現在は、そのような行政による需給調整規制は、航空法において廃止されています。

このため、今回の検討では、需要の分散を促すために「乗入制限」を設定しています。ただし、制限された航空路線・便が近隣空港に乗り入れるかどうかについては、航空会社の経営判断にゆだねられます。(一部の路線・便は減便・撤退する可能性があります。)

#### 国内他空港の乗入制限の事例【大阪国際(伊丹)空港】

大阪国際空港は、平成6年の関西国際空港開港時に、概ね路線距離1,000km以内の国内線の就航する空港と位置付けられました。しかし、平成12年の航空法改正後は、混雑飛行場に指定されている大阪国際空港においても、単に「混雑緩和」を理由にした規制は行われておらず、「環境」という観点から、騒音対策協議会との協議や航空会社との調整、パブリックコメント等の実施を経た上で運用の見直しが行われています。

#### 〈主な運用〉

##### ・YS代替ジェット枠の段階的削減

ジェット枠(250回)のうち、YS代替ジェット枠(50回)を段階的に削減、最終的に、ジェット枠200回・プロペラ枠170回となった(平成19年4月以降)。

##### ・長距離便の就航制限

ジェット枠は、中・近距離路線に優先的に使用し、北海道や沖縄など長距離路線への就航を大幅に制限する。

※空港間の「機能分担」について

空港間の「機能分担」は、一般的に、混雑空港から近隣空港へ国際線や貨物便など特定の機能の移転を図ることがイメージされます。

上述のとおり、行政により特定の機能を近隣空港へ強制的に移管することは、現在できませんが、乗入制限によりこのような「機能分担」をめざす施策として、P24の事例のうち①～⑦が該当します。

ただし、このような制限を課すことによる「機能分担」は、利用者利便性を損ない、地域の発展を阻害する可能性があることに、十分留意する必要があります。

将来需要への対応方策の検討

## 1. 近隣空港との連携について

## 2) 連携事例の分類

## コラム5 制限する路線を長距離路線にする理由

近隣空港との連携を考えた場合、「長距離路線」の乗入れを制限した方が、「短距離路線」を制限した場合に比べ、目的地までの全行程に対する、近隣空港までのアクセスにかかる時間や距離、費用の割合が小さく、利用者の負担感も比較的小さいものとなります。また、鉄道等の他の交通手段と競合することも少なくなります。

そのため、「長距離路線」の乗入れを制限した方が「短距離路線」を制限した場合に比べ、相対的に当該地域の航空需要の喪失が少なく済む可能性があります。

## 長距離路線のアクセス比較

## 【長距離路線】

全行程に占めるアクセスの時間や距離、費用の割合が小さい  
⇒近隣空港へのアクセスに対する負担感が比較的小さい



## 【短距離路線】

全行程に占めるアクセスの時間や距離、費用の割合が大きい  
⇒近隣空港へのアクセスに対する負担感が大きい  
⇒鉄道等の交通手段が競合する

