

早期に那覇～粟国路線

石垣～波照間・多良間路線の

再開を実現するための提言

航空労組連絡会

2019年9月11日

【粟国島】



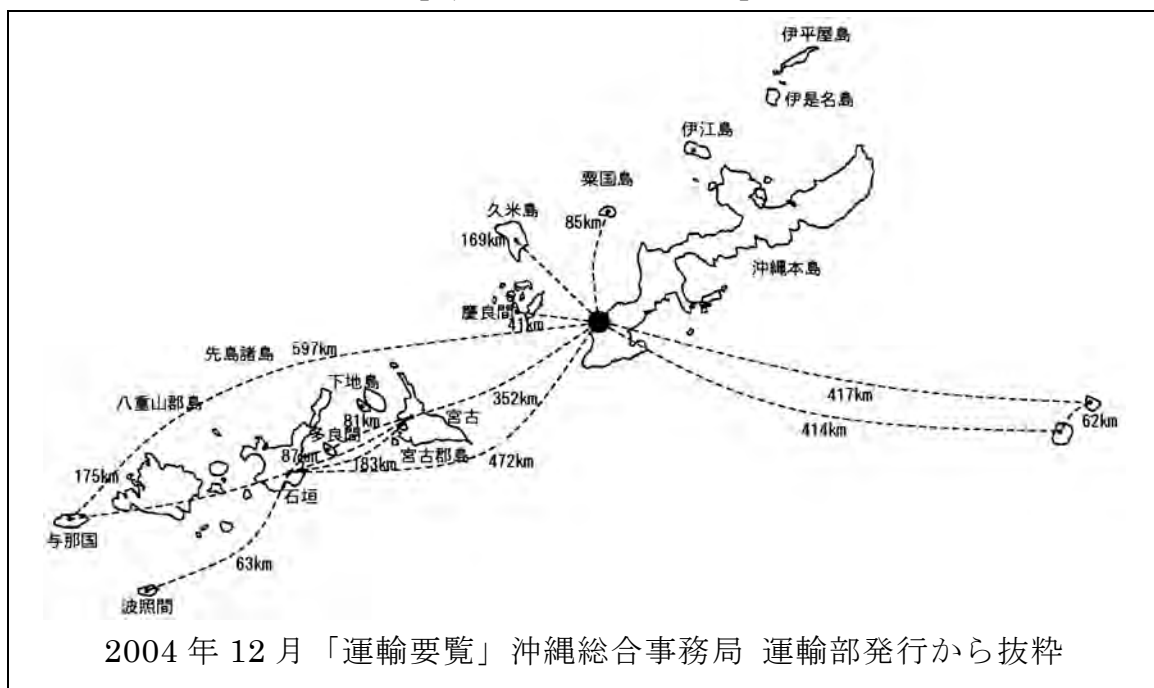
【波照間島】



【多良間島】



【沖縄県内航空路線図】



I. 早期に那覇～粟国路線

[石垣～波照間・多良間路線]の再開を実現するための提言

..... 01 ページ

はじめに

提言 1

公共交通機関としての航空輸送を担う航空会社は、質の高い就航能力を有する航空会社を選定することが必要

提言 2

安全・安定した航空輸送を遂行する沖縄県の行政スキームを構築することが必要

提言 3

石垣～波照間・多良間路線を安定的な運航を維持するための運航費補助スキームを構築することが必要

II. 提言の背景説明

全国の離島航空路線

(1) 43 路線が開設 02 ページ

(2) 鹿児島県、沖縄県の離島路線について 03 ページ

提言 1

公共交通機関としての航空輸送を担う航空会社は、質の高い就航能力を有する航空会社を選定することが必要

1. JAC、ORC、RAC は 1200m 以上の滑走路で就航 04 ページ

2. 2020 年就航予定 ATR42-600S 800m 滑走路で就航可能 05 ページ

3. 粟国空港の滑走路を 1200m 以上に延長による Q400 が就航可能に 05 ページ

ATR42-600S について 07 ページ

提言 2

安全・安定した航空輸送を遂行する沖縄県の行政スキームを構築することが必要

1. 沖縄県の航空輸送体制に関する考察

== 沖縄県が本土に復帰した 1972 年以降の航空輸送体制について ==

(1) 沖縄県内航空輸送体制の沿革 08 ページ

① 空港の供用開始と航空路の開設 08 ページ

② 小規模離島路線就航運航会社の変遷 08 ページ

(2) 運休路線の運休した背景

① 石垣・波照間線	09 ページ
② 石垣・多良間線	09 ページ
③ 那覇・慶良間線	09 ページ
④ ①～③に共通した背景	09 ページ
⑤ 粟国路線	11 ページ

2. 粟国路線運休の背景、沖縄県と粟国村へ2億4千万円の負担の過多

＝国負担の運航費補助交付額の上限について＝

(1) 3者の負担。国2000万円、沖縄県1億6千万円、粟国村8000万円	11 ページ
(2) 「国の査定による2000万円」の根拠	11 ページ
(3) 第1航空の2億6千万円の損失額について、沖縄県は検証を	12 ページ
(4) 国の離島航空路線運航費補助交付の実績 路線・航空会社 2010年度から17年度推移	13 ページ

3. 沖縄県の航空政策を遂行する施策と体制について

(1) 県議会における波照間路線の再開をめぐるやりとり	14 ページ
① 仲井真知事の「県営航空会社の設立を検討する」答弁	14 ページ
② 「離島航(空)路就航可能性調査報告書に関する説明資料」	14 ページ
③ 波照間、多良間路線の再開「県営航空設立の検討」から「第1航空」に	14 ページ
(2) 「沖縄県の公共交通施策」における離島航空政策	15 ページ
(3) 沖縄県の航空会社への資本出資について ＝長崎県、鹿児島県・奄美群島と対比して少ない＝	16 ページ
(4) 島嶼県沖縄の航空政策を担う行政の体制構築について	16 ページ

提言3

石垣～波照間・多良間路線を安定的な運航を維持するための運航費補助スキームを構築することが必要

1. 運航費補助交付についての沿革	17 ページ
2. 沖縄県の波照間・多良間路線再開に伴う運航費補助のスキームの構築と 国の運航費補助交付基準見直しについて	17 ページ

I. 早期に那覇～粟国路線[石垣～波照間・多良間路線]の

再開を実現するための提言

はじめに

那覇～粟国を結ぶ航空路は、1978年にDHC-6(19席 計器飛行)にて開設され40年近く島民の足としての役割を果たしてきた。搭乗者の航空路と船舶のシェアは就航から2002年の間は航空路が50%を超えていた。2015年の粟国空港における事故を境に4年近く運休している。再開のめどは立っていない。

なぜ運休したのか？再開するためには何をすべきなのか？を探るために、5月7日粟国村を訪問した。

粟国村の新城村長、伊佐副村長、又吉総務課長との懇談を通じて航空路が村民にとって不可欠なインフラであり1日も早い航空路の再開を待ち望んでいることを実感した。詳しくは「粟国村訪問報告」を見て欲しい。

航空労組連絡会は、粟国村訪問で得た情報と、沖縄県議会の質疑の記録を検証し、この「提言」をまとめた。

早期に粟国路線の再開を実現させ、その後に波照間、多良間路線の再開を図る「提言」を沖縄県議会、沖縄県、沖縄県民に提起する。

提言 1

公共交通機関としての航空輸送を担う航空会社は、
質の高い就航能力を有する航空会社を選定することが必要
【提言の背景説明 4 ページ～7 ページ参照】

提言 2

安全・安定した航空輸送を遂行する
沖縄県の行政スキームを構築することが必要
【提言の背景説明 7 ページ～16 ページ参照】

提言 3

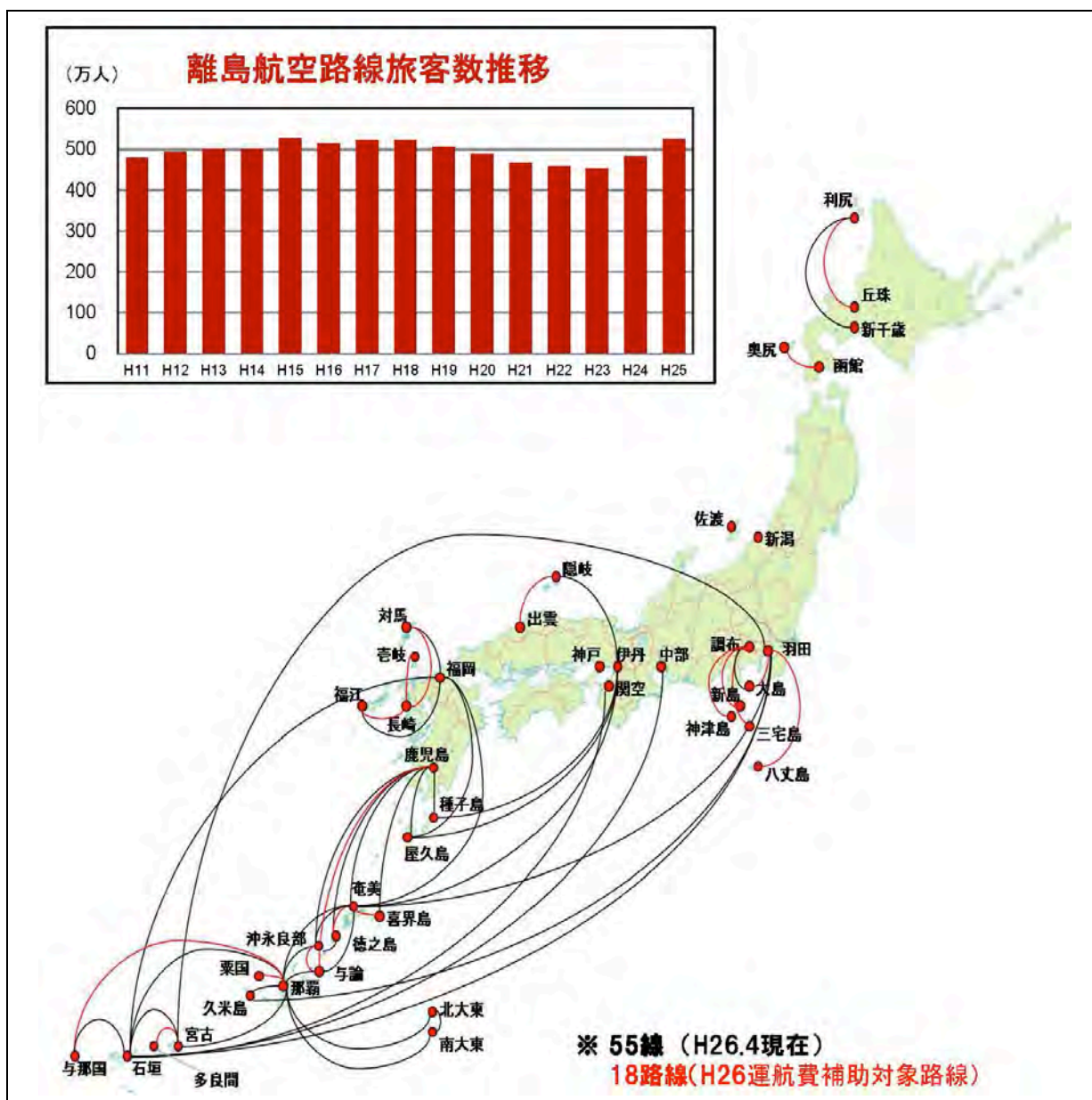
石垣～波照間・多良間路線を安定的な運航を維持するための
運航費補助スキームを構築することが必要
【提言の背景説明 17 ページ～18 ページ参照】

II. 提言の背景説明

全国の離島航空路線について

(1) 46路線が開設

離島航空路(本土の羽田、中部、伊丹、関西、福岡から石垣、宮古からの路線は除く)は、北海道3路線(新千歳～利尻は夏場の運航)、東京都5路線、ヘリコプター6路線、島根2路線、福岡2路線、長崎3路線、鹿児島7路線、奄美4路線、与論2路線、那覇7路線、大東1路線、宮古2路線、石垣1路線と46路線が開設されている。



【航空局資料から】

(2) 鹿児島県、沖縄県の離島路線について

鹿児島県と沖縄県で 25 路線が運航している。

鹿児島県・沖縄県の離島航空路線

区間		運航距離Km	航空会社	便数日	航空機(座席数)	運航形態	就航離島の人口(人)	
鹿児島 7	屋久島	194	JAC	4	サーブ(36)ATR(48)	定期	屋久島	12,803
	種子島	181	JAC	4	サーブ(36)ATR(48)	定期	種子島	29,779
	奄美	467	JAC	4	サーブ(36)Q400(74)	定期	奄美	60,809
		467	J-AIR	3	エンブラエル(76)	定期		
	喜界	467	JAC	2	サーブ(36)Q400(74)	定期	喜界	7,392
	徳之島	560	JAC	1	Q400(74)	定期	徳之島	24,337
		560	J-AIR	4	エンブラエル(76)	定期		
	沖永良部	579	JAC	3	Q400(74)ATR(48)	定期	沖永良部	12,995
与論	627	JAC	1	Q400(74)	定期	与論	5,342	
奄美 4	喜界	81	JAC	3	サーブ(36)ATR(48)	定期		
	徳之島	181	JAC	2	サーブ(36)	定期	徳之島	24,337
	沖永良部	204	JAC	0.5	サーブ(36)	定期		
	与論	256	JAC	0.5	サーブ(36)	定期		
与論 2	沖永良部	100	JAC	0.5	サーブ(36)	定期		
	那覇	231	RAC	1	Q400(50)	定期		
南大東	北大東	62	RAC	0.5	Q400(50)	定期	北大東	566
那覇 7	奄美	390	RAC	1	Q400(50)	定期		
	南大東	414	RAC	1.5	Q400(50)	定期	南大東	1,256
	北大東	417	RAC	0.5	Q400(50)	定期		
		久米島	168	RAC	6	Q400(50)	定期	久米島
	宮古	169	JTA	1	B737(165)	定期		
		352	JTA	8	B737(165)	定期	宮古	47,666
	石垣	352	ANA	5	B737(126~166)			
		472	JTA	7	B737(165)	定期	石垣	48,328
与那国	472	ANA	7	B737(126~166)				
与那国	597	RAC	8	Q400(50)	定期	与那国	1,646	
宮古 2	多良間	86	RAC	2	Q400(50)	定期	多良間	1,170
	石垣	183	RAC	2	Q400(50)	定期		
石垣	与那国	168	RAC	3	Q400(50)	定期		

【航空労組連絡会作成】

2018年3月現在

粟国	722
波照間	501

2016年4月1日現在

提言 1

公共交通機関としての航空輸送を担う航空会社は、
質の高い就航能力を有する航空会社を選定することが必要

【背景説明】

公共交通機関としての航空輸送を担う航空会社は、質の高い就航能力を有する航空会社を選定しなくてはならない。

現在、沖縄県は県外の航空会社を含めて栗国～那覇路線を運航可能な航空会社を模索し、またその運航を打診している段階である。

栗国路線就航を目指す際、営業益を除けば大きな課題が一つある。それは栗国空港の滑走路の長さだ。滑走路長 800m は航空路線の主流であるジェット旅客機からすれば圧倒的に短く、事実その程度で離着陸が可能な航空機は乗客数 20 名程度の小型機しか存在しない。

現在離島に就航している航空会社とプロペラ機の機種は

1. 日本エアコミューター(JAC)
サーブ(36 席) 4 機 ATR42-600(48 席) 4 機
ATR22-600(70 席) 2 機
2. オリエンタルエアブリッジ ORC
DHC-8-201 型機(39 席) 2 機 Q400(74 席) 2 機
3. 琉球エアコミューター(RAC)
DHC-8-Q400CC(50 席) 5 機

1. JAC、ORC、RAC は 1200m 以上の滑走路で就航

注意すべきはこれらの機材でも 800m は厳しい、ということである。

本来 800m で「安全に」離着陸可能なのは乗客 20 名以下の小型プロペラ機である。事実、上記の県外航空会社は 1200m 以上の滑走路にしか就航していない。

800m 滑走路に就航させるには DHC-6 (ツインオッター。19 席)、ドルニエ (19 席・新中央航空) などの航空機およびパイロットを保有する航空会社に打診することが現時点での有効策と考える。

第一航空が撤退した以上他の航空会社を模索するしかないが、「新規路線」かつ「定期便」で就航可能な会社という条件は容易ではない。

2. 2020年就航予定 ATR42-600S 800m 滑走路で就航可能

次点での副案として新機材である「ATR-42 600S」を購入予定の航空会社に依頼する方法がある。JACにて就航している ATR42-600 の改良型で 2019 年末にリリースする予定の新型機であり 800m の滑走路での離着陸を想定している。

2019 年 6 月 21 日時点でエアタヒチが初発注を決定している。

【ATR-42 600S についての解説は 7 ページを参照】

3. 栗国空港の滑走路を 1200m 以上に延長による Q400 が就航可能に

第 3 案としては栗国空港の滑走路を 1200m 以上に延長する方法がある。昨今の航空輸送事情として小型プロペラ機は運航効率が悪いいため競争力向上のために 50 名程度の中型機へと更新する向きがある。加えて上記のプロペラ機群もあと数年内では退役となるため、折角栗国就航再開となっても長くは続かない恐れがある。これらの事情を考えると滑走路延長は避けられない課題であると考ええる。

仮に栗国滑走路が 1200m 以上になれば多くの選択肢が見えてくる。琉球エアコミューターが DHC-8-Q400CC(50 席)で運航している最短の滑走路は与論空港であり、その長さは 1200m である。通常、同機材であれば 1500m が最低限必要な長さとなるが、重量制限などを行い何とか 1200m での離着陸を行っている。

具体的には次のような制限がある。

- ・滑走路が大雨により過度に濡れている場合は離着陸禁止
- ・後方からの風は認められない
- ・限界のフラップ角、エンジン推力を使用しなければならない
- ・重量を制限しての運航。場合によっては貨物を乗せることは出来ない

その他にも勤務パターンに制限を設けるなどして少しでも安全性を高めるための制限が多数存在する。設計段階で想定される滑走路の長さを下回る運航はそれだけ危険なのだ。仮に琉球エアコミューターに就航を依頼する場合でも栗国滑走路は 1500m に延長することが望ましい。

JTA でも滑走路長が 1500m だった旧石垣空港には様々な制限を設けて限界に近い性能での離着陸を行っていた。

- ・滑走路が良く見える天気状況
- ・降雨強度の制限
- ・空港施設の制限

- ・横風の最大値が 15kt 以下（通常 25kt 以下。15kt は秒速 7m）
- ・重さの制限
- ・風向きは後方からは認められないか、ほんの僅か
- ・機長のみ離着陸可能で飛行経験も一定以上求められる
- ・フラップ、ブレーキ、エンジン推力など全て限界で使用する

これらの状況等を勘案すると、第一に小型プロペラ機を有する航空会社への委託。次に粟国滑走路延長。最後に ATR-42 600S を見込む。というのが有効性の高い現実的な手段となるだろう。

【ウイングデーリー記事から抜粋(2019年6月20日号)】

ATR、必要滑走路長800mのATR42-600STOLをローンチ 東京都が描く小笠原空港建設案に追い風

【仏パリ発＝伊藤学】ATRは6月19日（仏現地時間）、検討を重ねてきた ATR42-600STOL型機を、ついにローンチすることを発表した。このSTOL性能を有するATR42-600型機が離着陸に必要な滑走路長は800メートル。STOL性能を有



していないATR42-600型機の必要滑走路長は1050メートルで、離島などの滑走路が短い空港に就航することができるようになる。仮に日本の空に同機が導入されることになれば、調布、新島、神津島、小値賀、上五島、粟国、波照間といった滑走路長さ800メートルの飛行場に運航することが可能だ。

ATRによればローンチ・カスタマーは、アイルランドに本拠を置くターボプロップ機のリースを手掛けるエリック・アビエーション・キャピタル。同社はATR42-600STOLを10機発注した。これらの機体は2022年～2024年に引き渡しを開始する計画だ。加えてATRは同日、エアタヒチから2機のATR42-600STOLを受注することにも成功している。

なお、ATRによれば、今年末までに同社の取締役会などにおける最終確認を条件としてATR42-600STOLの受注活動を行うことができる承認を受けているとしている。

【以下略】

提言 2

安全・安定した航空輸送を遂行する

沖縄県の行政スキームを構築することが必要

【背景説明】

1. 沖縄県の航空輸送体制に関する考察

== 沖縄県が本土に復帰した 1972 年以降の航空輸送体制について ==

(1) 沖縄県内航空輸送体制の沿革

① 空港の供用開始と航空路の開設

本土復帰前の 1967 年に南西航空が那覇、宮古、石垣の 3 拠点空港から 6 路線を開設した。1972 年の復帰以降路線は増え、1976 年には 10 路線に拡大し主要な離島に航空路が開設された。

		67	74	75	76	77	78	79	80	81	86	87	94	95	96	97	98	99	2000	6	7	8	9	10	14	15	16	17	18	19													
那覇	石垣	7.1																													石垣												
	宮古	7.1																													宮古												
	久米	7.1																													久米島												
	南大東	7.1																													南大東島												
	伊江島		7.20	~	2.5																											伊江島											
	北大東					6.30	~																						北大東島														
	粟国					7.6	~													~09.9.5	09.9.6	~	8.28	~	1.16	~	3.31	粟国															
	下地島							11.1	~											7.22											下地島												
	慶良間											2.17	~											8.3											慶良間								
与那国																			7.21	~											与那国												
宮古	多良間		7.26	~																									多良間														
	石垣	7.1																													石垣												
石垣	多良間		7.26	~																						8.3								多良間									
	波照間			5.2	~																					11.3									波照間								
	与那国	7.1																													与那国												
南大東	北大東																														10.9	~											北大東

② 小規模離島路線就航運航会社の変遷

復帰に伴い、南西航空・SWAL(1993年に日本トランスオーシャン航空・JTAに社名変更)が設立され県内路線の全てを担うことになった。

1992年11月にDHC-6(19席、2名の乗員、計器飛行)で運航していた粟国、南大東、北大東、多良間、波照間の路線が琉球エアコミュータ

一・RACに移管された。

2002年1月DHC-6の退役に伴い栗国、多良間、波照間路線がBN-2Bアイランダー(9席、1名の乗員、有視界飛行)に変更となった。

南大東、北大東、多良間の各空港が1500mに延長され就航航空機がDHC-8(39席、2名の乗員、計器飛行)に変更になった。

2006年3月那覇～慶良間、石垣～多良間路線が運休、2007年11月に石垣～波照間路線が運休した。

那覇～栗国路線が2008年5月RACアイランダーの乗員養成ができないために運休。RACのアイランダーを第1航空が引き継ぎ、2006年6月運航が再開された。

2015年8月第1航空がアイランダーからDHC-6(19席、2名の乗員、有視界飛行)に機種を変更し運航を開始。同年8月28日栗国空港にて滑走路を逸脱する事故が発生し運休。2018年1月15日から運航再開したが2018年4月からの運航費補助の交付するための確認が取れず、3月30日にて運休した。

那覇～栗国路線は1976年39年間続いたが事故で2年余り運休、再開し約3ヶ月、そして2018年4月から2019年7月運休が続き、再開のめどは立っていない。

那覇～栗国 航空路線の沿革																																									
就航航空会社・機材・便数																																									
78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	2000	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
SWAL/JTA 1978.7.6 ~ 92.11.15												RAC 1992.11.16 ~ 2009.5.31										第1航空 2009.6.19 ~ 15.8.28				第1航空															
DHC-6						DHC-6 ~ 2002.1.23						アイランダー・BN-2B 202.1.24 ~ 15.8.1						DHC-6 15.8.2 ~ 8.28 18.1.15 ~ 3.30																							
週9便			1日2便												不定期				不定期																						

輸送実績・航空と船舶、シェア												
79	84	89	91	年度	98	2	6	10	14	17		
9,908(53.7)	13,860(57.7)	13,971	14,664(64.9)	航空	31,035(52.9)	21,066(41.7)	11,378(38.6)	7,696(29.9)	12,415(33.0)			
8,514(46.3)	10,163(42.3)	11,000	7,932(45.1)	船舶	18,282(37.1)	29,491(58.3)	18,075(61.4)	18,002(70.1)	25,233(67.0)	35,469		

84年にフェリー栗国
210トンが就航

2002年8月に新
フェリー就航

注：人()シェア
沖縄県離島関係資料等から航空労組連絡会作成

(2) 運休路線の運休した背景

①石垣・波照間線

- A) 便数が減少による利便性の低下
- B) DHC-6(19人乗りからアイランダー9人乗り)小型化

- C) アイランダー機は有視界飛行で運航、そのため天候に左右され、運航が不安定・足の信頼性欠如による航空便離れ
- D) 高速の船舶の就航

石垣～波照間 就航の沿革																																												
74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	2000	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
SWAL/JTA 1976.5.20.～92.11.15.												RAC 1992.11.16～.2007.12.01												エアドルフィン 07.12.28～08.11																				
DHC-6												DHC-6						BN-2B			BN-2B	運休																						
週7～9便						週12便						週14便						週8便			不定期																							
航空と船舶輸送実績 人 (シェア)																																												
77	80	86	90	95	98	2	6																																					
7,600(63.6)	11,995(78.6)	11,092(71.6)	6,270(40.5)	6,078(50.1)	6,690(23.4)	2,996(11.6)	4,666(9.6)																																					
4,274(46.3)	3,257(21.4)	4,631(28.4)	1,516(19.5)	6,050(49.9)	18,093(76.6)	22,632(89.5)	43,706(90.4)																																					

②石垣・多良間線

運航形態が石垣・波照間・多良間となっていた。
波照間線運休とパッケージで運休となった。

石垣～多良間 就航の沿革																																													
74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	88	87	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	2000	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
SWAL/JTA 1974.7.26 ~ 92.11.15												RAC 1992.11.16 ~ 2006.3.31												運休																					
DHC-6												DHC-6						BN-2B																											
週3便		週5便						週7便			週14便			週7便																															
搭乗者数 人																																													
75	80	85	90	95	98	2000	2	5																																					
1,513	2,865	3,052	4,941	3,897	3,591		2,378	1,804																																					

③那覇・慶良間線

- A) DHC-6(19人乗りからアイランダー9人乗り)小型化
- B) アイランダー有視界飛行、天候に左右 運航が不安定・足の信頼性欠如
- C) 高速の船舶の就航

④国の運航費補助がない

上記3路線は運航費補助交付条件が概ね航路2時間以上が条件のため、県の補助の少ないことによる運航会社負担が大いきたため。

⑤那覇・粟国

- A) DHC-6(19人乗りからアイランダー9人乗り)小型化

- B) アイランダー有視界飛行、天候に左右 運航が不安定・足の信頼性欠如
- C) RAC 撤退、第 1 航空によるアイランダーの運航方式 不定期による経済欠航、第 1 航空の DHC-6 導入と運航開始後の粟国空港における事故発生、ズサンな運航体制 業務改善命令
- D) DHC-6 運航再開後の運航経費の膨れ上がりによる、沖縄県と粟国村の運航費補助が確保できず運休

2. 粟国路線運休の背景、沖縄県と粟国村へ 2 億 4 千万円の負担の過多 ＝国負担の運航費補助交付額の上限について＝

2018 年 1 月に粟国路線が運航再開した。2017 年 12 月 15 日に開催された、沖縄県離島路線維持協議会にて第 1 航空が 2018 年度粟国路線の運航費欠損 2 億 6 千万円を提示した。沖縄県・粟国村が 2 億 4 千万円の負担が出来ないと判断し、第 1 航空に 2018 年度の運航は不承認となり 4 月からの運航が継続できなかった。

また、2018 年 3 月 23 日の委員会では、沖縄県は第 1 航空から 2019 年度の運航費欠損は 3 億 8000 万円が提示されたと答弁している。

(1) 3 者の負担

国 2000 万円、沖縄県 1 億 6 千万円、粟国村 8 千万円

2017 年 12 月 17 日の沖縄県議会公共交通ネットワーク特別委員会の質疑によると

- ①第 1 航空が 2018 年度粟国路線の運航費欠損 2 億 6 千万円を提示した。
- ②欠損金・運航費補助の負担割合は
国：50% 地元：50%の沖縄県が 2/3 粟国が 1/3 となっている。
- ③運航費補助交付要綱では、国の負担割合について
標準経費にもとに算定し低い方を負担する規定となっている
- ④国の負担は標準経費にもとに算定すると 2000 万円となる
- ⑤運航費欠損 2 億 6 千万円の負担は
国：2000 万円、県：1 億 6000 万円、粟国村：8000 万円となる。

ちなみに、粟国村の財政規模は 2016 年度歳入 16 億 7 千 800 万円である。運航費補助の 8000 万円は財政規模の約 5%になる。

(2) 「国の査定による 2000 万円」の根拠

＝運航費補助交付要綱による交付額の決定の仕組みによる＝
国土交通省の通達『「地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱」「第

3章 離島航空路」によると第 62 条「補助対象経費」にて、別表 21、別表 22 をもとに算出する』と記載されている。

【「交付要綱」別表 21、別表 22】

別表 21 (第 62 条第 2 項関連)

I. 実績収益見込額	以下の 1. ～ 5. の合計
1. 旅客収入	旅客運賃収入
2. 貨物収入	貨物収入、郵便収入
3. 超過手荷物収入	超過手荷物収入
4. その他収入	取り消し手数料、払戻手数料等
5. 営業外収入	受取利息、配当金等
II. 実績費用見込額	以下の 1. ～ 13. の合計
1. 航空燃油費	ジェット燃料、潤滑油等
2. 航空機燃料税	航空機燃料税
3. 空港使用料	着陸料、停留料、格納庫使用料、夜間照明
(1) 着陸料	着陸料、停留料、格納庫使用料、夜間照明
(2) 航行援助施設料	航行援助施設の利用料
4. 航空機維持費	航空機の機体及び部品の減価償却費
(1) 航空機減価償却費	航空機の機体及び部品の減価償却費
(2) 航空機保険料	機体、旅客、第三者賠償等全ての保険料
(3) 航空機租税	航空機の機体及び部品に係る固定資産税
(4) 航空機賃借料	航空機材及び部品の賃借料
5. 整備費	整備用、オーバーホール用として出庫使用した部品の費用
(1) 部品費	整備用、オーバーホール用として出庫使用した部品の費用
(2) 外注費	社外の整備委託費
(3) 人件費	整備部門職員の給与、諸手当、法定福利費、厚生費
(4) 整備経費	整備部門に発生した諸経費
6. 運航乗務員人件費	操縦士、副操縦士、航空機士との給与、諸手当等
7. 客室乗務員人件費	客室乗務員の給与、諸手当等
8. 運航部門費	運航部門職員(運航乗務員を除く)の給与、諸手当等
(1) 人件費	運航部門職員(運航乗務員を除く)の給与、諸手当等
(2) 乗員訓練人件費	訓練生及び訓練地上職員の人件費
(3) 乗員訓練費	乗員訓練のための諸経費、委託訓練費
(4) 運航経費	運航部門に発生した諸経費
9. 運送部門費	運送部門職員(客室乗務員を除く)の給与、諸手当等
(1) 人件費	運送部門職員(客室乗務員を除く)の給与、諸手当等
(2) 業務委託経費	地上ハンドリング等の地上運送業務の委託費
(3) 機内サービス費	機内でのサービス用飲食物、新聞購入費
(4) 運送経費	運送部門に発生した諸経費
10. 営業部門費	営業部門職員の給与、諸手当等
(1) 人件費	営業部門職員の給与、諸手当等
(2) 経費	営業部門に発生した諸経費
11. 一般管理費	一般管理部門職員の給与、諸手当等
(1) 人件費	一般管理部門職員の給与、諸手当等
(2) 経費	一般管理部門に発生した諸経費
12. 代理店手数料	旅客・貨物の販売手数料
13. 営業外費用	借入金利息、社債利息等
III. 実績損失見込額	I. 実績収益見込額 - II. 実績費用見込額

別表 22 (第 62 条第 2 項関連)

I. 標準収益	以下の 1. ～ 5. の合計
1. 旅客収入	輸送量(旅客キロ) × 標準単価
2. 貨物収入	輸送量(座席キロ) × 標準単価
3. 超過手荷物収入	輸送量(座席キロ) × 標準単価
4. その他収入	輸送量(座席キロ) × 標準単価
5. 営業外収入	輸送量(座席キロ) × 標準単価
II. 標準費用	以下の 1. ～ 13. の合計
1. 航空燃油費	輸送量(座席キロ) × 標準単価
2. 航空機燃料税	輸送量(座席キロ) × 標準単価
3. 空港使用料	輸送量(座席キロ) × 標準単価
(1) 着陸料	輸送量(座席キロ) × 標準単価
(2) 航行援助施設料	輸送量(座席キロ) × 標準単価
4. 航空機維持費	輸送量(座席キロ) × 標準単価
(1) 航空機減価償却費	輸送量(座席キロ) × 標準単価
(2) 航空機保険料	輸送量(座席キロ) × 標準単価
(3) 航空機租税	輸送量(座席キロ) × 標準単価
(4) 航空機賃借料	輸送量(座席キロ) × 標準単価
5. 整備費	輸送量(座席キロ) × 標準単価
(1) 部品費	輸送量(座席キロ) × 標準単価
(2) 外注費	輸送量(座席キロ) × 標準単価
(3) 人件費	輸送量(座席キロ) × 標準単価
(4) 整備経費	輸送量(座席キロ) × 標準単価
6. 運航乗務員人件費	輸送時間(時間) × 標準単価
7. 客室乗務員人件費	輸送時間(時間) × 標準単価
8. 運航部門費	輸送量(座席キロ) × 標準単価
(1) 人件費	輸送量(座席キロ) × 標準単価
(2) 乗員訓練人件費	輸送量(座席キロ) × 標準単価
(3) 乗員訓練費	輸送量(座席キロ) × 標準単価
(4) 運航経費	輸送量(座席キロ) × 標準単価
9. 運送部門費	輸送量(座席キロ) × 標準単価
(1) 人件費	輸送量(座席キロ) × 標準単価
(2) 業務委託経費	輸送量(座席キロ) × 標準単価
(3) 機内サービス費	輸送量(座席キロ) × 標準単価
(4) 運送経費	輸送量(座席キロ) × 標準単価
10. 営業部門費	輸送量(座席キロ) × 標準単価
(1) 人件費	輸送量(座席キロ) × 標準単価
(2) 経費	輸送量(座席キロ) × 標準単価
11. 一般管理費	輸送量(座席キロ) × 標準単価
(1) 人件費	輸送量(座席キロ) × 標準単価
(2) 経費	輸送量(座席キロ) × 標準単価
12. 代理店手数料	輸送量(座席キロ) × 標準単価
13. 営業外費用	輸送量(座席キロ) × 標準単価
III. 標準損失見込額	I. 標準収益 - II. 標準費用

(注) 標準単価は、離島航空路線の平均単価を基準として算出。

別表 22(第 62 条第 2 項関連)離島航空路(補助対象経費の算出方法)では

I. 標準収益 - II. 標準費用 = III. 標準損失見込額

(注) 標準単価は、離島航空路線の平均単価を基準として算出。

標準単価は、国土交通省が運航費補助を交付す全航空会社から収益、費用の見込みデータをもとに標準単価を算出し、交付内定航空会社の標準損失額を算定し、申請額と低い方を「補助金交付額」を決定される。

沖縄県議会における県の答弁にある「国の査定による 2000 万円」は上記の要綱に基づいた金額と思われる。

(3)第 1 航空の 2 億 6 千万円の損失額について、沖縄県は検証を

第 1 航空は、運航費補助の交付を内定し次年度の運航を認める審査を行う「沖縄県離島路線維持協議会」にて、2018 年度 2 億 6 千万円、19 年度 3 億 8 千万円の収支・運航欠損となる収支に関するデータを提示している。

沖縄県は運航費補助を交付するに当たり、第 1 航空の申請された収支計

画の検証を行ったのかが問われているのではないか。

第1航空が2015年8月から機種をアイランダーからDHC-6に変更する運航計画を承認した2014年に開催された「離島路線維持協議会」に提示した収支の細目と、2017年「離島路線維持協議会」に提示された収支細目を対比し、2億6千万円となった根拠を検証したかを明らかにすべきである。

(4) 国の離島航空路線運航費補助交付の実績

路線・航空会社 2010 年年度から 2017 年度推移

単位：千円

会社名	路線名	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度						
北海道エアシステム	利尻-丘珠	-	25,501	48,010	44,661	33,167	27,674	27,954	14,772						
	奥尻-函館	10,441	14,822	22,160	25,698	26,350	27,283	25,826	18,370						
	1	10,441	2	40,323	2	70,160	2	70,359	2	59,517	2	54,957	2	53,780	2
全日本空輸	利尻-新千歳	55,386	-	-	-	-	-	-	-						
	大島-羽田	42,642	40,009	33,253	34,753	29,953	16,162	-	-						
	三宅島-羽田	38,061	42,901	45,754	46,813	-	-	-	-						
	八丈島-羽田	74,404	74,644	39,611	43,850	45,405	105,812	103,463	116,956						
	4	210,459	3	157,554	3	118,618	3	125,416	2	75,358	2	121,974	1	103,463	1
新中央航空	大島-調布	-	-	-	-	-	9,102	22,942	32,770						
	新島-調布	-	-	-	11,528	2,411	7,127	14,696	5,986						
	神津島-調布	3,352	4,836	12,025	34,067	18,515	27,176	32,719	40,032						
	三宅島-調布	-	-	-	-	61,064	39,842	31,887	22,736						
	1	3,352	1	4,836	1	12,025	2	45,595	3	20,926	4	83,247	4	102,244	4
オリエンタルエアブリッジ	対馬-長崎	-	-	40,078	18,042	45,299	62,142	53,558	47,086						
	福江-長崎	29,730	46,113	53,337	57,727	57,694	62,949	62,204	60,427						
	若狭-長崎	20,413	22,388	20,225	23,042	18,751	22,857	24,062	23,848						
	2	50,143	2	68,501	3	113,640	3	98,811	3	121,744	3	147,948	3	139,834	3
日本エアコミューター	隠岐-出雲	-	-	-	-	3,129	2,717	2,219	6,322						
	喜界-奄美	5,225	9,878	10,330	19,618	22,006	13,885	-	42,236						
	徳之島-奄美	23,296	31,478	39,131	32,906	29,508	23,808	31,481	29,215						
	沖永良部-与論	9,129	5,058	5,797	4,942	4,485	5,118	3,600	3,636						
	与論-奄美	-	10,361	14,291	13,052	-	11,383	9,533	8,005						
	与論-鹿児島	-	-	-	-	16,222	-	-	-						
3	37,650	4	56,778	4	69,549	4	70,518	5	75,350	4	56,911	4	46,833	4	89,414
日本トランスオーシャン航空	久米島-那覇	64,206	16,964	23,061	-	-	-	-	-						
	与那国-石垣	1,806	-	-	-	-	-	-	-						
2	66,012	1	16,964	1	23,061	-	-	-							
琉球エアコミューター	与那国-那覇	-	17,573	23,510	41,396	26,714	40,862	22,350	7,277						
	多良間-宮古	7,782	4,304	9,212	-	2,068	2,620	-	-						
1	7,782	2	21,877	2	32,722	1	41,396	1	28,782	2	43,482	1	22,350	1	7,277
第一航空	豊国-那覇	-	14,062	20,366	21,050	19,691	7,777	-	3,134						
	1	14,062	1	20,366	1	21,050	1	19,691	1	7,777	1	7,777	1	3,134	
交付額合計		385,875	380,890	460,150	473,145	462,430	516,294	482,620	482,808						
路線数		14	16	16	16	17	18	15	16						
航空会社数		7	8	8	7	7	7	6	7						

運航費補助の航空会社への交付額は、例えば第1航空は、アイランダーでの就航に伴う2011年度は国から1千4百6万2千円交付され、沖縄県と粟国村から同額が交付される。2011年度から2014年度はアイランダーに対する運航費補助、2015年度はアイランダー・DHC-6、2017年度はDHC-6に対する運航費補助が交付された。

3. 沖縄県の航空政策を遂行する施策と体制について

(1) 県議会における波照間路線の再開をめぐるやりとり

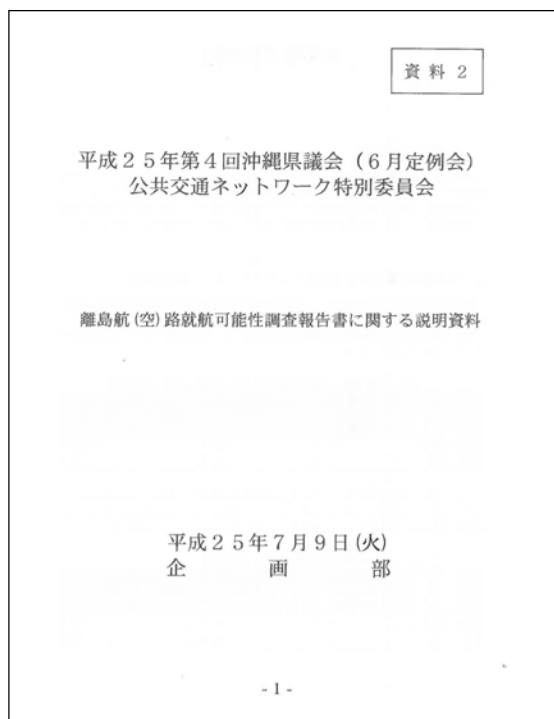
① 仲井真知事の「県営航空会社の設立を検討する」答弁

2013年7月3日の県議会で波照間路線の再開をめぐる質疑が行われた。県の担当部長の答弁は「路線再開の可能性の調査を踏まえて、就航する航空事業者の確認等を検討する」「第1航空とも相談したい」、仲井真知事は「担当の副知事、部長にも大至急研究して答えを出してくれと言ってある」「RACをみずから持つ、ないしはRACというようなサイズの航空会社を県なり石垣市といいますか、一緒になってつくるしかないかもしれません」と答弁した。

翌日の7月4日の琉球新報は「県営航空会社を検討、離島交通確保で知事表明」と報道を行った。

② 「離島航(空)路就航可能性調査報告書に関する説明資料」

＝不定期便による運航を示唆する＝



2013年7月9日に開催された沖縄県議会公共交通ネットワーク特別委員会に「離島航(空)路就航可能性調査報告書に関する説明資料」と題する資料が企画部から提出された。

「航空路編」では、調査の背景と目的で「小規模離島航空路線を多少にして、不定期で就航している那覇～粟国、過去に就航実績のある石垣～波照間、石垣島～多良間、那覇～慶良間、那覇～伊江島、那覇～伊是名(エアドルフィン)の各路線と、今後新規就航が構想されている那覇～伊平屋の7路線の採算性等を分析し、新規航空路・再開に向けての報告性について調査した」

まとめと言える「離島航空路再開の可能性」では「チャーター便による運航や、不定期航空路として運航、……運行の可能とする方策を検討することとする」とまとめている。

③ 波照間、多良間路線の再開

「県営航空設立の検討」から「第1航空」に


2013年3月3日の仲井真知事の答弁後に開催された、7月9日、10月9日、12月17日の3回にわたる公共交通ネットワーク特別委員会に

て波照間・多良間路線の再開をめくり、運航する航空会社、運航を安定的にするための運航赤字の補填あり方等をめぐり質疑が行われた。

県の再開に向けたプログラムは、不定期運航を前提にした「離島航空(空)路就航可能性調査報告書に関する説明資料」に沿っていた。第1航空にDHC-6を2機、航空機購入補助制度で導入し粟国路線と波照間・多良間路線を再開する。波照間・多良間路線の安定的な運航を確保するための運航費補助仕組みは先送り、当面地元による需要喚起等に力を入れる等の施策について特別委員会にて討論が行われた。

(2) 「沖縄県の公共交通施策」における離島航空政策

沖縄県企画部が2016年第3回沖縄県議会公共交通ネットワーク特別委員会に提出した資料「沖縄県の公共交通施策について」では、「沖縄県総合交通体系基本計画」「離島交通(航空路、航路、交通コスト負担軽減)」等を示している。

<p>平成28年第3回沖縄県議会（定例会） 公共交通ネットワーク特別委員会資料</p> <p>資料2</p> <h3>沖縄県の公共交通施策について</h3> <p>沖縄県企画部</p>	<h3>離島交通（航空路）</h3> <p>1 現状</p> <ul style="list-style-type: none"> 離島航空路線 11路線 航空事業者 5社  <p>2 課題</p> <ul style="list-style-type: none"> 離島住民の移動手段は飛行機、船に限られることから、生活の利便性確保を図るため、高速移動手段である航空路線の確保は重要である。 しかしながら、小規模離島の航空路線は需要に限られることなどから座席当たりの運航コストが高く、構造的に採算性が低いことなどが路線の維持、確保を図る上で課題となっていることから、不採算路線についての運航費補助や航空機購入の補助などの支援が必要となっている。 		
<h3>離島交通（航空路）</h3> <p>3 施策</p> <p>①運航費補助 離島航空路の確保、維持を図るため、赤字路線に対し、国及び関係市町村と協調して運航費補助を実施。</p> <p>②航空機購入費補助 離島航空路の確保、維持を図るため、国と協調して航空機購入費補助を実施。</p> <p>航空機購入費補助実績</p> <table border="1"> <tr> <td>年度：平成26年度 事業者：第一航空 機材：DHC-6-400型（2機） 路線：那覇-粟国、石垣-波照間</td> <td>年度：平成27年度 事業者：琉球エアコミューター 機材：DHC-8-400型CC（2機） 路線：那覇-久米島、石垣-与那国、石垣-波照間</td> </tr> </table> <p>平成27年8月28日に粟国空港で航空事故が発生し、現在まで運休中</p> <p><RACの機材更新計画> 平成27年度2機、平成28年度2機、平成29年度1機を予定</p>	年度：平成26年度 事業者：第一航空 機材：DHC-6-400型（2機） 路線：那覇-粟国、石垣-波照間	年度：平成27年度 事業者：琉球エアコミューター 機材：DHC-8-400型CC（2機） 路線：那覇-久米島、石垣-与那国、石垣-波照間	<h3>離島交通（交通コスト負担軽減）</h3> <p>1 課題</p> <ul style="list-style-type: none"> 沖縄の離島地域は、その遠隔性、散在性、狭小性等の条件不利性により、住民等の移動手段が船又は飛行機に限られ、移動に係るコストが高く、生活必需品の価格が沖縄本島と比較して割高となるなど、離島住民の生活を圧迫している。 <p>2 施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 離島住民の割高な船費及び航空運賃を低減する沖縄離島住民等交通コスト負担軽減事業を実施。 <船賃> JR在来線並みの運賃を目指し、約3割から最大約7割 <航空運賃> 新幹線並みの運賃を目指し、約4割の運賃低減 また、病院や高校がない小規模離島については、観光客等の交流人口の航空運賃を約3割低減。さらに、那覇-久米島の航空路線については、地域の活性化を図る実証実験として、平成27年度から交流人口も新たに対象とし、約1.5割の運賃低減
年度：平成26年度 事業者：第一航空 機材：DHC-6-400型（2機） 路線：那覇-粟国、石垣-波照間	年度：平成27年度 事業者：琉球エアコミューター 機材：DHC-8-400型CC（2機） 路線：那覇-久米島、石垣-与那国、石垣-波照間		

「交通分野別の課題」として「離島交通」では「離島航空路、離島航路の確保、維持に関する施策の検討」を挙げている。

「計画の体系と施策」では、5つの施策の分野の第4項「離島地域の生活を支える交通体系」を掲げている。

離島交通（航空路）では「現状・11路線、航空事業者5社」「課題・高

速移動手段である航空路線の確保は重要である。不採算路線についての運航費補助や航空機購入の補助などの支援が必要になっている」と指摘し、「施策・運航費補助、航空機購入補助」予算化と実施を述べている。

離島住民への運賃負担の軽減する施策の概要を紹介している。

一方で、安定的な運航を担う航空会社のあり方に関する施策は示されていない。

(3) 沖縄県の航空会社への資本出資について

==長崎県、鹿児島県・奄美群島自治体と対比して少ない==

沖縄県の交通政策は、航空輸送のインフラとしての空港整備、運航会社への航空機購入補助、運航費補助の交付による路線の開設と維持についての予算措置が行われている。

離島の自治体が、離島航空路線の安定的な維持する施策の反映を図るために航空会社への出資を行なっている。

長崎県と長崎空港ビル(長崎県出資第三セクター)がオリエンタルエアブリッジ 39.8%、奄美群島自治体が日本エアコミューター 40%を出資している。

島嶼県の沖縄県では JTA 約 13%、RAC5.1%と出資額があまりにも少ない。

(4) 島嶼県沖縄の航空政策を担う行政の体制構築について

交通機関の生活と産業にとって不可欠なインフラである。気象条件に左右されず安定的な運航を維持することも不可欠の条件だ。

航空輸送は空港と航空保安施設の拡充と、安全な運航を保障する航空会社によってその役割が担保される。

日本で唯一の島嶼県沖縄において安定した航空輸送体制の構築が不可欠である。

栗国路線の琉球エアコミューターの撤退と第1航空による不定期便での再開、DHC-6による事故とズサンな運航体制、事故後の再開に伴う運航費補助の負担をめぐる運休。第1航空による波照間、多良間路線の再開の頓挫。

定期航空便から不適便への格下げを前提として運航形態の容認。

このような、栗国路線、波照間・多良間路線をめぐる沖縄県の対応策を見ると、島嶼県沖縄の航空政策を担う行政の体制構築が求められているのではないか。

提言 3

石垣～波照間・多良間路線を安定的な運航を維持するための 運航費補助スキームを構築することが必要

【背景説明】

1. 運航費補助交付についての沿革

生活路線である離島航空路線の維持を目的にした、離島路線を運航している航空会社への運航費補助は 1999 年度から交付が始まった。2000 年 3 月に航空法が改定され、航空の自由化が開始された。不採算路線・離島路線の廃止に歯止めをかけ航空会社への赤字補填を行い路線の維持を図る目的で作られた。欠損額の 50%が国、50%が地元の負担となる。

1999 年度は 7 社 18 路線、4 億 8997 万 1 千円が国から交付された。沖縄県では JTA が 2 路線、RAC が 2 路線に交付を受けている。

財源は 2011 年まではインフラ整備を目的としていた空港整備特別会計から賄われていた。そのため運航費の経費を賄うこと大蔵省が懸念を示していたための部品費として計上していた。そのため欠損額よりかなり低い水準だった。

2011 年度から財源が一般会計で賄われるように改善がなされた。

2. 沖縄県の波照間・多良間路線再開に伴う運航費補助のスキームの構築と 国の運航費補助交付基準見直しについて

交付を受ける路線は以下の制約が課せられている。

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱【抜粋】

第 3 章 離島航空路

(補助対象事業)

第 6 1 条 本章における補助対象事業は、次項及び第 3 項の基準に該当する離島航空路線（以下「補助対象航空路線」という。）を運航する事業とする。

2 航空路線に関する基準補助対象期間において、経常損失が見込まれる離島航空路線のうち、次の各号に該当すること。

一 当該離島航空路線によって結ばれる地点が、当該離島にとって最も日常拠点性を有していること。

二 海上運送等の主たる代替交通機関による当該離島と前号の地点の間の所要

時間が、概ね2時間以上であること。

三 二以上の航空運送事業者が競合関係の下で経営する航空路線でないこと。
3 前項第1号に掲げる地点との離島航空路線のみを確保・維持することによって、当該離島における生活に不可欠なサービスが十分に享受することができないと考えられる場合においては、同号の規定にかかわらず、別表20に定める離島航空路線（以下「特定離島航空路線」という。）については、同号の要件を満たすものとみなす。

別表20（第61条第3項関連）

離島航空路（特定離島航空路線）

特定離島航空路線

以下の1.から3. までのいずれかに該当する離島航空路線とする。

1. 当該離島と当該離島の属する都道府県の都道府県庁又は支庁（当該離島がその所管区域内にある支庁に限る。）の所在地との間の交通の用に供される路線
2. 当該離島と当該離島の属する都道府県内の他の離島との間の交通の用に供される路線であって、当該離島の住民の生活の安定のために特に必要な路線
3. 当該離島と都道府県庁所在地その他の経済上又は文化上特に重要な都市との間の交通の用に供される路線（同一都道府県外路線に限る。）であって、当該離島の住民の生活の安定のために特に必要であり、かつ、当該離島が属する都道府県の都道府県庁所在地を結ぶ路線よりも距離が短い路線

（注）特定離島航空路線の数は、1の離島につき1路線に限るものとする。

RACが両路線の撤退する背景について、県単独の運航費補助では欠損を賄えないことをあげていた。路線を再開するにあたり県議会の質疑で「一括交付金」を財源にした路線維持を目的にしたスキーム構築が提案されていた。

国の制度では、石垣～波照間は交付要綱の第61条2項の二により交付の対象から外れる。石垣～多良間路線は、第61条2項の一で多良間島の生活拠点空港は宮古となり交付の対象から外れる。

石垣から波照間、多良間路線を再開するにあたり、路線を安定的に維持するには両路線に対する運航費補助の交付を担保する、県のスキームの構築と、国の船舶で概ね2時間以上とする交付基準を、気象条件による船舶の就航率加味した見直しを行うことが不可欠である。

以上

航空労組連絡会

〒144-0043 東京都大田区羽田 5-11-4 フェックスビル

電話：03-3742-3251

FAX：03-5737-7819

E メールアドレス：honbu@kohkuren.org