

信州まつもと空港の発展・国際化に向けた取組方針

平成 28 年 6 月

長野県企画振興部交通政策課

目 次

1	はじめに	1
2	信州まつもと空港の位置づけ	2
3	信州まつもと空港を取り巻く状況の変化	3
4	信州まつもと空港の特性	7
5	リージョナルジェットの利用	9
6	今後10年間の取組	10
	① 国内路線の拡充	
	② 空港の国際化	
	③ 観光・賑わいの拠点としての活用	
	④ 空港施設の機能等の強化	
7	信州まつもと空港の目指す姿	19
 (参 考 資 料)		
	信州まつもと空港の路線拡充と機能強化に関する調査結果(概要)	22

1 はじめに

- 我が国の航空事業は、LCCの事業拡大や小型多頻度化が進むなど、その環境は大きく変化しています。
- また、オープンスカイ政策により、国・地域との航空路線の開設が自由化されたことに伴い、急増している外国人観光客の取り込みに対する地方空港間の競争が激しくなっています。
- 一方、長野県の更なる活力の向上の観点から、高速交通網を最大限に活かして、全国各地や海外との交流の拡大を図ることが必要となっています。
- こうした中であって、信州の空の玄関口である信州まつもと空港がより大きな役割を果たしていくためには、就航路線を拡充して、その利便性を高めていくことが大変重要となります。
- 長野県では、平成26年12月から平成28年3月にかけて、信州まつもと空港の路線拡充と機能強化に関する委託調査を実施しました。
- この調査結果を踏まえ、これから先の10年間を見据え、信州まつもと空港の目指す姿とその実現に向けた取組の方針を取りまとめることとしました。

*LCC ローコスト・キャリア (Low Cost carrier)。いわゆる「格安航空会社」。
*小型多頻度化 就航機材を小型化して、空港間を多頻度に運航すること。

2 信州まつもと空港の位置づけ

- 長野県では、信州まつもと空港を「空の玄関口であり交流ネットワークの核」として位置づけています。

【「本州中央部広域交流圏」構想（長野県新総合交通ビジョン）〈平成 25 年 3 月策定〉】

「東西を結ぶ二つの新幹線、南北を結ぶ道路網等を基軸とした大規模な交流ネットワークを最大限に活用し、本州中央部に位置する本県の優位性を発揮することで、本県を中心（起点、終点）として、県境を越えた大きな流動を創出し、東日本と西日本、太平洋と日本海とを結ぶ大規模な『本州中央部広域交流圏』の構築」を目指すこととしています。

この交流圏の構想に向け、空の玄関口である信州まつもと空港の機能強化やアクセス向上を図ることにより、「信州まつもと空港を核とした交流のネットワークが拡充され、北海道や九州などの国内遠隔地や東アジア等との移動を活発にします。」

【信州創生戦略〈平成 28 年 3 月策定〉】

「人口定着や交流人口の拡大のため、県内外を結ぶ幹線道路や生活道路の整備、鉄道網の確保、信州まつもと空港の活性化など、交通ネットワークの形成」に取り組むこととしています。

【山岳高原を活かした世界水準の滞在型観光地づくり構想〈平成 26 年 2 月策定〉】

顧客の受入環境の整備として、「信州まつもと空港に成田国際空港や関西国際空港からの航空便を呼び込む」こととしています。

- また、信州まつもと空港には、県警や消防の航空隊が置かれるとともに、大規模災害発生時には、空港周辺も含め広域防災拠点に位置づけられるなど、県民の安心・安全を守る役割を果たしています。

3 信州まつもと空港を取り巻く状況の変化

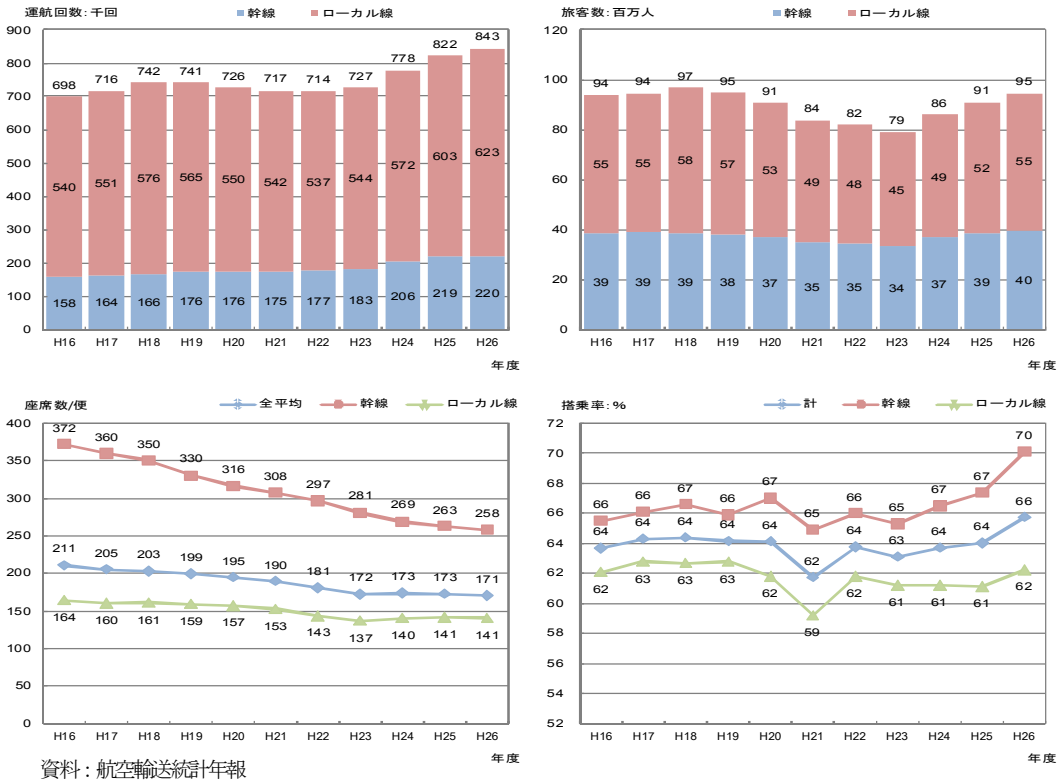
(1) 外国人観光客の増加

- 日本政府観光局の調べでは、平成 27 年における訪日外国人観光客は約 2,000 万人であり、観光庁宿泊旅行統計調査では、外国人延べ宿泊者数は、4,482 万泊となっています。
- 国においては、訪日外国人観光客の目標人数を、平成 32 年には平成 27 年の約 2 倍となる 4,000 万人、平成 42 年には約 3 倍となる 6,000 万人とするとともに、地方での外国人延べ宿泊者数を平成 32 年には平成 27 年の 3 倍近い 7,000 万人泊、平成 42 年には 5 倍を超える 1 億 3,000 万人泊とすることを目指しています。
- 長野県では「信州創生戦略」や「長野県国際観光推進アクションプラン（平成 28 年 4 月策定）」において、外国人延べ宿泊者数を平成 31 年には平成 26 年の 3 倍となる 200 万人とする目標を掲げています。
- このうち、「長野県国際観光推進アクションプラン」では、「急増する東南アジア・アジアからの訪日旅行者を本県に誘客するため、ターゲットを絞った上で、各市場の特性を踏まえた市場別のプロモーション戦略により、NAGANO への誘客を図る」とし、中国、東南アジアを「最優先市場」、台湾を「重点市場」、オーストラリア、香港、韓国を「対象市場」に位置づけています。
- こうした外国人観光客の積極的な誘致を進めるにあたっては、海外各地から直接信州に呼び込むことができるよう、「空の玄関口」である信州まつもと空港の役割がますます重要となります。

(2) 全国の航空輸送の現状

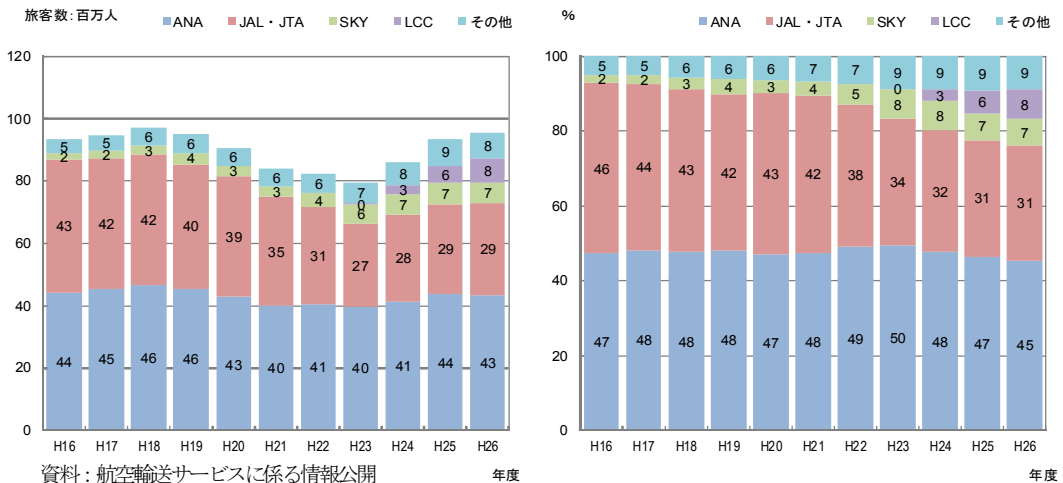
【国内線】

- 全国の国内線の運航回数は平成23年度までは横ばいで、旅客数もローカル路線を中心に減少傾向にありましたが、平成24年度以降LCCの事業拡大の影響で増加傾向に転じています。



全国における国内航空輸送の動向

- 一方、航空会社別の輸送客数をみると、信州まつもと空港に就航しているFDAを含めた100席以下の航空機を保有する航空会社の輸送客数は、増加傾向にあります。



航空会社別国内航空客数の推移

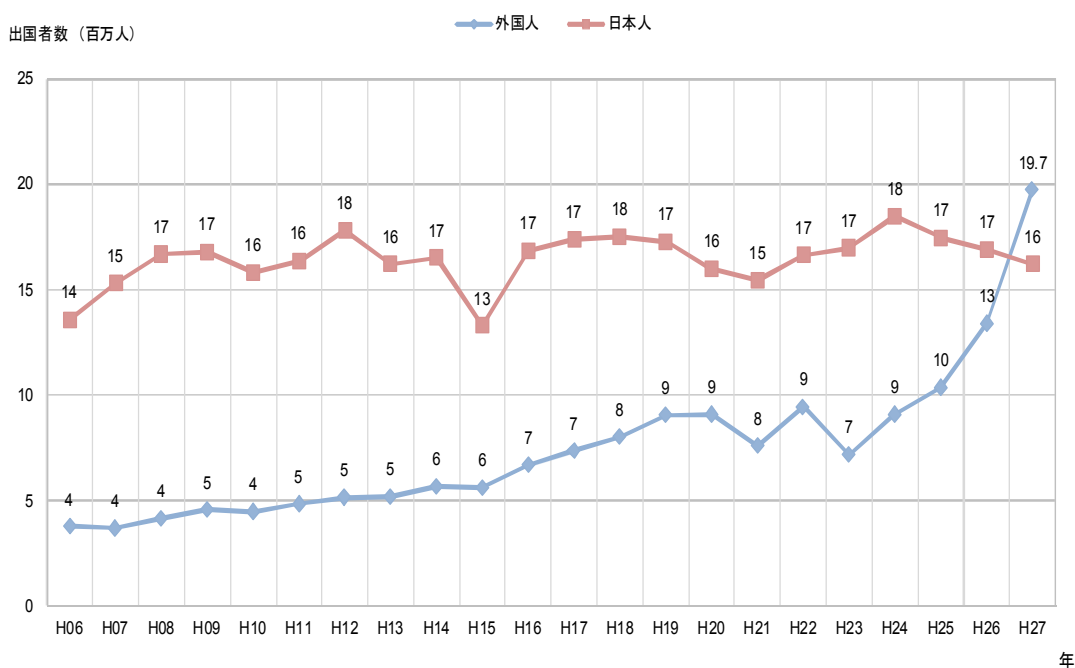
- このように、近年の国内線の航空輸送は、小さな機材で多頻度に運航する傾向が強まっています。

- また、国内の地方空港の就航路線をみると、羽田空港、成田空港、中部空港、伊丹空港、関西空港など三大都市圏との間を結ぶ路線が主力となっており、都市部と地方部を結ぶ手段としての傾向が強くなっています。

【「路線拡充調査報告書」3ページ(表2-1)参照】

【国際線】

- 平成23年以降訪日外国人数が急激に伸びており、平成27年は年間1,973万人を記録する一方、日本人出国者数は、引き続きほぼ横ばいで推移しています。この結果、国際航空旅客数において45年ぶりに訪日外国人数と日本人出国者数が逆転しました。
- すなわち、国際路線を検討する際には、日本人旅行者だけでなく、訪日外国人の動向が重要となっています。



資料：日本政府観光局

国際航空旅客(外国人・日本人)の推移(出国者ベース)

- 国内の地方空港の国際定期便については、全国49の地方空港のうち、23空港で就航しており、その就航先は中国、韓国、台湾がほとんどを占めています。また、就航便数では、週20便以上運航する空港が3空港ある一方、週5便以下の空港も7空港あります。

【「路線拡充調査報告書」4ページ(表2-2)参照】

(3) 機材開発の状況

- リージョナルジェットは、概ね50席から100席クラスのジェット機であり、低騒音で必要な滑走路長が短いという特徴を持っています。
- 国内線では、信州まつもと空港に就航しているFDA、JALなどで主に地方路線に使用されているとともに、国際線でもマンダリン航空の台湾－沖縄路線で使用されています。
- 加えて、現在、三菱リージョナルジェット（MRJ）やエンブラエルE-2シリーズなど、航続距離の長い、新たな機材の開発が進んでいます。
- 開発が進む新たなリージョナルジェットの登場は、信州まつもと空港の活用の幅を広げる大きなチャンスとなります。

*リージョナルジェット

概ね50席から100席クラスのジェット機。低騒音で必要な滑走路長が短いという特徴を持つ。

4 信州まつもと空港の特性

- 信州まつもと空港は、高い山岳に囲まれた日本で一番高い標高（657.5m）に位置しています。近くには美しい山岳高原があり、周囲に都市公園が整備された空港で、まさに“**山岳高原空港**”と呼ぶべき空港です。

（1）日本一美しい空港・日本一空に近い空港

- 信州まつもと空港は、雄大な北アルプス連峰の 3,000m級の山々と一体となった春夏秋冬それぞれに美しい景観を有するとともに、周辺に上高地をはじめとした山岳高原が点在し、周囲を緑豊かな公園に囲まれた「日本一美しい空港」です。
- また、空港の標高は 657.5mと日本で一番高い場所にあることから「日本一空に近い空港」と言われています。
- 空港周辺の信州スカイパークは、四季折々に美しい姿を見せ、Jリーグの松本山雅の本拠地「アルウィン」をはじめ「やまびこドーム」や散歩道があり、多くの人々が集う場ともなっています。
- 公園からは飛び立つ飛行機を目の前に見ることができ、子どもたちが手を振るなど、県民に身近な空港として親しまれています。
- このように空港や周辺地域そのものが、世界水準の山岳高原観光地づくりに向けた貴重な観光資源であり、多くの人々が集う賑わいの場所でもあります。

（2）高い山岳に囲まれた空港

- 国内において定期便のジェット機が就航している空港では、通常、夜間や悪天候等の視界不良時でも航空機を安全に滑走路へ着陸させることができる I L S（計器着陸装置）が設置されています。
- I L Sを使用した進入方式は、悪天候時等においても航空機が安全に滑走路へ着陸することが可能となることから、I L Sは天候などを原因とする欠航便の減少、すなわち就航率の向上に寄与するものであります。
- しかし、信州まつもと空港にあつては、周辺の山岳が I L Sから発射される電波の障害となるため、I L Sを設置することが困難となっています。
- 信州まつもと空港では、平成 23 年 6 月より着陸する際の決心高が引き下げられたことから、最近では空港周辺の天候に起因する欠航便の発生は少なくなっています。

* I L S (Instrument Landing System)

航空機に対して指向性のある電波を発射して滑走路への進入コースを指示する無線着陸装置。

- 仮に I L S が設置されたとしても、進入復行の際に空港南側の山岳が障害とならないようにするため、パイロットが着陸進入の可否を判断する最低降下高度（いわゆる決心高）が現行よりも高くなってしまふことから、I L S 設置による就航率向上の効果は期待できない状況です。
- また、国内空港では、近年、G P S の位置情報を航空機に搭載した航法コンピューターで処理・監視しながら経路を正確に飛行して滑走路に着陸する「RNP－AR 進入方式」の設定が進んできており、飛行経路の短縮や就航率の向上に効果が期待されています。
- このような状況を踏まえ、信州まつもと空港においては、I L S を設置するのではなく、代わりに航空会社と連携して「RNP－AR 進入方式」の早期設定・運用を目指していきます。

【「路線拡充調査報告書」13・15～16 ページ参照】

(3) 標高の高い場所に立地する空港

- 信州まつもと空港は、標高 657.5m の場所に立地しています。
- 一般的に標高が高くなると空気密度が小さくなり、航空機が離陸時に揚力を得にくくなることなどから、現在の滑走路長 2,000m は実際の航空機の運用を踏まえると実効長が 1,800m 程度になります。
- 現在、信州まつもと空港に就航している機材は、現有滑走路でも離着陸が可能なリージョナルジェットです。
- 一方、国内空港に就航している主な航空機材（小型ジェット機）が信州まつもと空港に就航するには、上述のような信州まつもと空港の立地条件を考慮すると、2,700m 程度の滑走路長が必要とされます。しかしながら、こうした滑走路延長には次の課題が生ずるため、すぐに実現することは難しいと考えられます。
 - ・延長により滑走路自体の用地が必要となるほか、滑走路延長用地となる信州スカイパーク（松本平広域公園）の移設用地の確保も必要となる。
 - ・滑走路延長に伴い、建物や樹木などの物件の高さを制限する範囲が広がるため、住民の日常生活や農業などの産業活動が制約される。
 - ・航空機による騒音の影響を受ける範囲が広がり、民家の移転等の検討が必要となる。
- そのため、当面は、現有滑走路の活用により、空港の活性化に取り組んでいくこととします。

【「路線拡充調査報告書」13・17～25 ページ参照】

*RNP－AR (Required Navigation Performance Authorization Required) 進入方式
GPS を活用した新たな滑走路への進入方式。飛行経路の短縮や就航率の向上に効果。
*小型ジェット機
座席数が 140 席から 160 席クラスのジェット機。ボーイング B737 型機やエアバス A320 型機等が該当。

5 リージョナルジェットの利用

- 信州まつもと空港に就航しているリージョナルジェットの分野においては、MR JやエンブラエルE-2シリーズなど、高性能な新たな機材の開発が進んでおり、信州まつもと空港における活用の可能性の幅は広がっています。
- 一方、前述のように、信州まつもと空港の立地条件を考慮すると、現在の滑走路長では、リージョナルジェット以外の小型ジェット機が就航する場合には、重量制限(搭乗制限)が必要となります。
- こうした状況を踏まえ、信州まつもと空港では、リージョナルジェットによる運航を中心として国内・国際路線の拡充・定期便化を目指していくこととします。
- また、重量制限(搭乗制限)により就航可能となる小型ジェット機は、航空会社の採算面を考慮した場合、運航に対して公費投入が必要となることから、継続的に運航する定期便に使用することは困難と考えられ、チャーター便としての就航を目指します。
- リージョナルジェットの航続可能距離は、信州まつもと空港へ就航可能なエンブラエルE175型機やE190型機の場合、2,600km～2,800kmとなります。航続距離からみると、信州まつもと空港発着便の就航先としては、国内では全ての地域が対象となりますが、海外では、ソウル、北京、上海、台北など東アジア地域が対象地域となります。
- 一方、近年積極的に路線開設が進められているLCCは、小型ジェット機による高い搭乗率での運航をビジネスモデルとしており、LCCの保有機材では搭乗制限が必要となる信州まつもと空港においては、国内路線、国際路線ともに現状のままでは採算面から就航は困難であり、今後、更なる検討・工夫が必要と考えられます。
- また、リージョナルジェットは、機材の構造上、貨物積載スペースが限られ、多量の貨物を取り扱うことは難しいことから、貨物輸送については、空きスペースを活用した少量貨物の取扱いを航空会社と連携して検討していくこととします。

【「路線拡充調査報告書」14・27～35ページ参照】

*リージョナルジェット

概ね50席から100席クラスのジェット機。低騒音で必要な滑走路長が短いという特徴を持つ。

*小型ジェット機

座席数が140席から160席クラスのジェット機。ボーイングB737型機やエアバスA320型機等が該当。

6 今後 10 年間の取組

- 以上の検討を踏まえ、信州まつもと空港の発展に向けて、今後 10 年、次の 4 本を柱として取り組んでいきます。

取組の「4本柱」

- ① 国内路線の拡充
- ② 空港の国際化
- ③ 観光・賑わいの拠点としての活用
- ④ 空港施設の機能等の強化

【取組の柱 ①】 国内路線の拡充

- 現在、信州まつもと空港では、リージョナルジェットであるエンブラエルE170 型機、E175 型機により、札幌線 1 日 1 便(往復)、福岡線 1 日 2 便(往復)の運航が行われるとともに、大阪(伊丹)線が 8 月の 1 ヶ月間のみ 1 日 1 便(往復)運航されています。
- 信州まつもと空港が信州と全国各地を結ぶ空の玄関口となるためには、国内路線について、既存路線の拡充と新規路線の開設を図っていく必要があります。

【拡充の考え方】

- 信州まつもと空港は、首都圏、中京圏と近接しているため、鉄道との競争関係から羽田空港や中部空港との路線開設は難しいことから、地方との路線（ローカル・トゥ・ローカル）を展開していきます。
- まずは、需要が見込まれる路線について、航空会社と連携して更なる利用拡大を図り、既存路線の拡充や新規路線の開設に取り組みます。
- 併せて、路線拡充調査の結果では、需要は高くないものの潜在需要が期待できる路線については、新たな観光やビジネスなどの潜在需要の掘り起こしを図り、更なる路線の開設や拡充を目指します。

【 拡充の方策 】

方策 1 : 既存路線の充実

《 需要予測 》

- 路線拡充調査における既存路線の需要予測結果は、次のとおりです。

【「路線拡充調査報告書」74～91 ページ参照】

◆ 札幌線

1日2往復（札幌発着が午前と午後の2回）に増便した場合、年間搭乗者は60千人（搭乗率54%）となります。そのうち夏期（7月～9月）においては、搭乗率が65%を超えることが見込まれます。

◆ 福岡線

松本発着が朝夕となる利便性の高い運航ダイヤで1日2往復した場合、年間搭乗者は100千人となり、更なる増便（3往復/日）の可能性が高まります。
（3往復/日の場合：搭乗率60%）

◆ 大阪(伊丹)線

1日1往復した場合、年間搭乗者は24千人（搭乗率44%）となります。

※搭乗率：リージョナルジェット（76席）で運航した場合を想定

《 路線展開の基本的方向 》

- 需要予測結果を踏まえ、次のとおり路線拡充を目指します。

◆ 札幌線の夏期増便（7月～9月）

◆ 福岡線の1日3便（往復）化

◆ 大阪(伊丹)線の運航期間の延長、通年運航の復活

- また、これと並行して、利便性の高い運航ダイヤの実現を目指します。

方策2：新規路線の開設

《 需要予測 》

- 路線拡充調査における新規路線の需要予測結果は、次のとおりです。

【「路線拡充調査報告書」74～91 ページ参照】

路線 (方面)	需要シミュレーション		路線 (方面)	需要シミュレーション	
	年間搭乗者数	搭乗率		年間搭乗者数	搭乗率
仙 台	29 千人	52%	広 島	30 千人	54%
茨 城	22 千人	39%	(岡山含む)	(42 千人)	(75%)
鹿児島	41 千人	74%	高 松	8 千人	15%
那 覇	14 千人	25%	松 山	12 千人	22%

※搭乗率：リージョナルジェット（76席）で運航した場合を想定

《 路線展開の基本的方向 》

- 需要予測の結果から需要が見込める路線を新規開設のターゲットとします。
- また、これと並行して、産業・観光戦略と一体となった路線開拓にも取り組みます。

【 取 組 】

- ◇ 就航先（札幌、福岡、大阪）と連携したPR・セールスの展開、旅行商品造成への支援
- ◇ 長野県内全域からの利用拡大、山梨県への利用圏域拡大に向けたセールス
- ◇ 航空会社との運航ダイヤの調整
- ◇ 路線開設を目指す地域をターゲットとした観光PR・セールス・チャーター便の集中展開 など

【 路線展開の目標 】

- 以上の取組を進めることにより、既存路線と新規路線の合計で、4路線・1日6往復の就航を目指します。

- 信州まつもと空港では、これまで中国や台湾などとの間で国際チャーター便は運航されてきましたが、国際定期便は就航していません。
- 信州まつもと空港が信州と東アジアを結ぶ空の玄関口となるためには、今後、直行便や近隣の国際ハブ空港との乗継便の就航を図っていく必要があります。

【 国際化の考え方 】

- 信州まつもと空港の国際化は、前述のとおり、リージョナルジェットの運航を中心として路線開設を目指すことから、リージョナルジェットの航続可能距離にある東アジアとの直行便を中心に路線展開を図ります。
- 直行便の就航に向けては、就航先の地域ごとの需要特性を踏まえた路線開設を目指すこととし、まずはプログラムチャーター便の実績を積み上げ、定期便の就航に繋がります。そのため、観光やビジネスなどの需要の獲得・掘り起こしや新規需要の創出に取り組めます。
- 特にビジネス需要が中心となる地域については、羽田空港、成田空港、中部空港など国内の他空港に流出している需要の獲得を図ります。
- 併せて、空港の国際化に向けては、海外との直行便の就航だけでなく、関西空港、成田空港、仁川空港など近隣の国際ハブ空港との乗継路線についても検討します。

【国際化の方策】

方策1：東アジア地域と信州を直接結ぶ路線の開設

《東アジア地域の需要特性》

○ 路線拡充調査における東アジア地域の需要特性は、次のとおりです。

- ・ 長野県を発着する国際航空旅客数、外国人延宿泊者数とも、県内への需要は「台湾」が最も多くなっています。
- ・ 旅行目的からみると、「台湾」は外国人の観光需要が多く、「中国」、「香港」は、日本人のビジネス需要が多くなっています。
- ・ 一方、「中国」、「香港」、「韓国」は、県内への需要はそれほど多くないものの、全国的には、需要が多いことから、潜在的な需要のある地域と考えられます。

【「路線拡充調査報告書」64・99～100ページ参照】

	H25年度長野県発着国際旅客 (出国者数)	H25年度長野県発着の国際旅客(出国者数)	
		長野県居住者(日本人)	長野県訪問者(外国人)
台湾	91千人 (日本人:16千人) (外国人:75千人)	16千人 (うちビジネス:6千人) (うち観光客:8千人)	75千人 (うちビジネス:8千人) (うち観光客:2千人)
中国	47千人 (日本人:29千人) (外国人:18千人)	29千人 (うちビジネス:9千人) (うち観光客:4千人)	18千人 (うちビジネス:4千人) (うち観光客:9千人)
香港	40千人 (日本人:14千人) (外国人:25千人)	14千人 (うちビジネス:1千人) (うち観光客:2千人)	25千人 (うちビジネス:6千人) (うち観光客:2千人)
韓国	33千人 (日本人:18千人) (外国人:15千人)	18千人 (うちビジネス:4千人) (うち観光客:9千人)	15千人 (うちビジネス:5千人) (うち観光客:3千人)

資料：国際航空旅客流動調査

	H26年外国人延宿泊者数	
	県内	全国
台湾	18.1万泊 [1位] <35.7%>	793.7万泊 [1位] <19.7%>
中国	4.4万泊 [3位] <8.6%>	779.6万泊 [2位] <19.4%>
香港	3.5万泊 [4位] <7.0%>	318.2万泊 [5位] <7.9%>
韓国	1.9万泊 [7位] <3.8%>	433.9万泊 [3位] <10.8%>

資料：宿泊旅行統計調査

《 基本的方向 》

- 東アジア地域の旅客需要特性を踏まえた路線開設を目指します。

- ◆ 台湾 突出した観光需要をターゲットとして、プログラムチャーター便就航の最重点候補地とし、将来的な定期便の就航を視野に空港を利用した需要の獲得・創出を図ります。
- ◆ 中国 ビジネス需要の取り込みによる定期便就航を目指しますが、まずは、プログラムチャーター便の就航とその利用実績向上により、観光需要の獲得・創出を図ります。
- ◆ 韓国 平昌オリンピックなどを契機としたプログラムチャーター便の就航により、観光需要の獲得・創出を図ります。
- ◆ 香港 航続距離の関係からリージョナルジェットの就航が難しいため、小型ジェット機を使用したプログラムチャーター便による観光需要の獲得・創出を図ります。

方策2：近隣の国際ハブ空港からの乗継路線の検討

《 基本的方向 》

- 関西空港や成田空港、更には韓国仁川空港など、海外との乗継利用が見込める近隣の国際ハブ空港との路線開設を検討します。

【 取 組 】

- ◇ 長野県内からのアウトバウンド旅行商品や空港を発着地とするインバウンド国内周遊旅行商品への造成支援
- ◇ 長野県内企業における海外向けビジネス利用の誘導
- ◇ チャーター便を活用した相互の教育旅行の実施
- ◇ リージョナルジェット所有航空会社をターゲットとしたエアポートセールス
- ◇ 平昌・北京五輪を契機とする需要獲得のためのチャーター便の誘致
- ◇ C I Q設置のための国・関係機関との調整 など

【 路線展開の目標 】

- 以上のような取組を進めることにより、国際定期便は2路線・週4便（往復）、国際チャーター便は年間100便の就航を目指します。

*エアポートセールス 航空会社に対する航空路線の誘致等の営業活動。

*C I Q (Customs, Immigration, Quarantine)

国境を超える際に必要な手続きである税関 (Customs)、出入国管理 (Immigration)、検疫 (Quarantine) を包括した略称。

【 取組の柱 ③ 】 観光・賑わいの拠点としての活用

- 信州まつもと空港は、高い山岳に囲まれた日本で一番高い標高（657.5m）に位置しており、美しい山岳高原に近く、周囲には都市公園が整備された空港でまさに“山岳高原空港”と呼ぶべき空港です。
- このように空港や周辺地域そのものが観光資源であり、多くの人々が集える場所でもあります。

【 活用の考え方 】

- 山岳高原空港そのものを観光資源、情報発信の場として捉えた活用を促進するとともに、空港や空港周辺の賑わいを創出します。

【 活用の方策 】

方策1：観光拠点として機能強化

- 空港そのものや信州の魅力と情報の発信拠点としての機能を強化します。

方策2：信州スカイパークなど周辺施設等との一体的な活用

- 信州スカイパークをはじめとした空港周辺施設との連携を図ることにより、空港の利用促進や周辺地域を含めた賑わい創出を図ります。

【 取 組 】

- ◇ 航空会社とも連携した「日本一美しい空港」の魅力発信
- ◇ 信州の情報や魅力の積極的な発信
- ◇ 空港を発着点とした山岳観光プラン（商品）の開発
- ◇ 信州スカイパークなど周辺施設と連携した集客イベントの企画実施
- ◇ 航空機貨物室の空きスペースを活用した地域農産物・工業製品等の取扱い など

- 空港の路線拡充に併せ増加する旅客など、空港や空港周辺への人の流れに対応するため、施設の拡充など空港の機能強化、二次交通の充実を図ります。

【 強化の方策 】

方策1：機能の拡充

■ エプロン、国際線ターミナルビル

- 現在の空港ターミナルビルはC I Q施設が設置されておらず、国際線の就航に対応していません。また、今後、国内・国際線の路線が拡充した場合には、エプロン(駐機場)も不足することが想定されます。そのため、空港ターミナルビルやエプロンの拡充が必要となります。

- ◇ エプロンの拡張

国内路線拡充、国際路線就航に対応したエプロンの拡張(スポットの増設)

- ◇ 国際線ターミナルビルの開設

プログラムチャーター便や国際定期便に対応した、常設のC I Q施設を持つ国際線ターミナルビルの開設

■ RNP-AR進入方式

- 空港の機能強化のためには、飛行経路の短縮や就航率の向上に効果が期待される、GPSを活用したRNP-AR進入方式の導入が必要となります。

- ◇ 航空会社と連携し、RNP-AR進入方式による航路の設定・運用に向けた関係機関との調整

■ 駐車場

- 福岡線の複便化、大阪(伊丹)線の夏期運航、国内チャーター便の増加等により、現在でも繁忙期には駐車場が不足する事態が発生しています。今後、路線拡充に伴う旅客増加に対応するためには、駐車場の増設が必要となります。

- ◇ 駐車場の増設

路線拡充に伴う旅客増加に対応した駐車場の増設

方策2：運用時間（現行：8:30～17:00）の延長

- 路線拡充、利用しやすい運航ダイヤを設定するためには、現行の運用時間（8時30分～17時）の延長が必要です。
- 地元地域からは7時30分から19時までの運用時間の延長について、同意が得られています。
 - ◇ 地元地域の住民の同意が得られている19時までの運用時間帯を活用した運航ダイヤの実現

方策3：二次交通の充実

- 信州まつもと空港から県内各地へのアクセス向上や利用圏域の拡大のため、二次交通の充実を図ります。
 - ◇ 松本バスターミナル(松本駅)と信州まつもと空港を結ぶシャトルバスの運行
 - ◇ 信州まつもと空港から県内観光地等とのシャトルバス、乗り合いタクシーの運行
 - ◇ レンタカー利用への支援 など

7 信州まつもと空港の目指す姿

- 以上の取組により、信州まつもと空港が目指す姿は次のとおりとし、着実にステップアップを図るとともに、できるだけ前倒しで実現することを目指します。

目指す姿

リージョナルジェットにより信州と全国各地・東アジアを結ぶ「空の玄関口」であるとともに、その立地を活かした観光・賑わいの拠点

◆ “ テイクオフ ” （平成 28 年度～）

- 国内路線では、札幌線の夏期増便、大阪(伊丹)線の期間延長を目指します。
- 国際路線では、チャーター便の多便化を目指すとともに、定期便の誘致に取り組めます。併せて、関西空港等からのインバウンドの取り込みを強化します。
 - ※ 国際チャーター便 : 30 便/年
- 空港機能拡充では、RNP-AR 進入方式の導入、駐車場の増設を図ります。また、エプロン、国際線ターミナルビルの整備に向けて、必要な機能などの検討・調査に着手します。

◇ 特に、平成 28、29 年度を「集中・具現化期間」とし、施策を集中的に推進します。

- ・ 施策の推進に向けて県の組織体制を検討します。
- ・ 県、地元自治体などで構成するプロジェクトチームを設置します。

◆ “ 上 昇 ” （平成31年度～）

- 国内路線では、新規路線の開設、大阪(伊丹)線の通年運航を目指します。
- 国際路線では、東アジアとのチャーター便の充実、更には定期路線の実現を目指します。
- 空港機能拡充では、エプロン、国際線ターミナルビルの整備を図ります。

◆ “ 巡 航 ” （平成34年度～）

- 国内路線では、福岡線の増便（3往復／日）を目指します。
 - ※ 就航路線・便数 ： 4路線・6便（往復）／日
- 国際路線では、定期路線の定着を目指します。
 - ※ 国際定期便 ： 2路線・4便（往復）／週
 - 国際チャーター便 ： 100便／年

(参考) 信州まつもと空港の路線拡充・機能強化に向けたロードマップ のとおり

信州まつもと空港の路線拡充・機能強化に向けたロードマップ

"テイクオフ" 平成28年～	"上昇" 平成31年～	"巡航" 平成34年～
-------------------	----------------	----------------

就 航 路 線 の 拡 充

国内路線	既存路線の拡充
	新規路線の開設
国際路線の開設	

福岡線の複便化定着 増便(3往復/日)		
札幌線の夏期増便		
大阪(伊丹)線の期間延長		通年運航
チャーター便による需要の掘り起こし		新規路線の開設
関空等からのインバウンドの取組強化 路線開設の検討		
東アジアとの定期路線の誘致		定期路線の実現 定期路線の定着
東アジアとのプログラムチャーター便の就航		就航拡大

路線拡充に向けた空港機能強化

エプロン
国際線ターミナルビル
駐車場
RNP-AR進入方式の導入

基本調査・設計・拡張・増設工事		
設計・増設工事		
RNP-AR進入方式導入		

オリンピック・パラリンピック

◆平昌 (H30)	◆東京 (H32)	◆北京 (H34)
--------------	--------------	--------------

(参考) 信州まつもと空港の路線拡充と機能強化に関する調査結果について (概要)

企画振興部交通政策課

◆ 航空輸送の現状

〔国内空港の現状〕

- ◇ 地方空港の国内線の多くは三大都市圏向けの就航
- ◇ 地方空港間路線で就航便が多いのは、静岡空港・花巻空港
- ◇ 国際定期便は全国 49 の地方空港のうち 23 空港で就航
- ◇ 国際定期便の地方空港別では、静岡空港、広島空港、那覇空港で週 20 便以上運航されている一方、週 5 便以下の空港も 7 空港
- ◇ 地方空港からの国際定期便の就航先は、中国、韓国、台湾がほとんど
- ◇ 国際チャーター便の就航便数は、那覇空港、静岡空港が突出して多い

〔航空旅客（需要）の現状〕

- ◇ LCCの事業拡大により、国内線の運航回数、旅客数とも H24 年度以降増加に転じている
 - ◇ 訪日外国人は年間 2,000 万人を突破する勢いで増加
 - ◇ 日本人出国者はほぼ横ばい
 - ◇ 国内旅客の伸び率は将来的には緩やかになるが、国際旅客は今後も増加する見込み
- (松本空港の利用状況)
- ◇ H6 年度のジェット化開港以降の旅客数は、H8 年度の 26.5 万人をピークに以後減少傾向にあったが、FDAが就航した H22 年度からは増加傾向。H26 年度の旅客数は 9.7 万人
 - ◇ H16 年度～H26 年度の国際チャーター便の累計運航便数は 123 便。都市別では台北が 31 便、次に大連 12 便、上海 10 便

◆ 松本空港に特有の事情とその対応策の検討

〔松本空港に特有の事情〕

- ① 空港周辺の山岳地形 山岳に囲まれた空港のため、離着陸にパイロットの心理的負担が大きいとの指摘あり。計器着陸装置 (ILS) は未設置。近年、空港周辺の天候に起因する欠航は減少。
- ② 空港標高の高さ 標高 (657.5m) が国内で一番高く、空気密度が小さい。そのため現状 2,000m の滑走路の実効長は 1,800m 程度。
- ③ 滑走路実効長による機材の制約 滑走路の実効長から就航可能な機材が限定。これまで就航したリージョナルジェット以外の機材では乗客数の制限が必要。



〔ILS 設置に係る検討〕

- ◇ ILS は、視界不良時にも滑走路に安全に着陸することを可能とし、一般的には就航率向上に寄与
- ◇ 松本空港では、空港周辺の山岳地形が障害となり、設置が見送られた経過があり。今後設置した場合でも効果が不透明
- ◇ ILS 設置よりも、GPS を活用した新たな進入方式である RNP-AR 方式の活用を図る方が現実的

〔滑走路延長に係る検討〕

- ◇ 他の国内地方空港と同様に 小型機 (定員 140 席～160 席) が就航するためには、最低 2,500m～3,000m の滑走路が必要
- ◇ 滑走路の延長には、工事費 (56 億～73 億円)、騒音の影響、建物等の移転、土地利用の制限、県道の付け替え等の課題
- ◇ 滑走路延長には地元の理解・協力が不可欠

〔就航機材に係る検討〕

- ◇ 現状の滑走路において 就航可能なのは、リージョナルジェット又は搭乗制限 (160 人→120 人) をした小型機
- ◇ 国内線は、現在リージョナルジェットが就航し、今後もそれが主軸
- ◇ 国際線にリージョナルジェットが就航した場合、航続距離としては東アジアの諸国が対象
- ◇ LCC は、小型機での高い搭乗率を前提とするため、国内線、国際線とも就航は困難
- ◇ 現在の貨物専用便は大・中型機。また、リージョナルジェットは積載スペースが限られ貨客混載輸送は困難。したがって 航空貨物の取扱いは難しい

◆ 松本空港の目指すべき姿

〔国内線〕

- ◇ 松本空港は首都圏、中京圏に近接しており、地方間の路線に限定されていることから、地方間の路線が多い静岡空港、花巻空港（4路線 7便/日为目标）レベルを目指す。

〔国際線〕

- ◇ リージョナルジェットを活用した東アジア地域との路線開設を目指す。
- ◇ 観光需要がメインの路線はプログラムチャーター便の運航を、ビジネス需要が見込める路線は定期便による運航を目指す。
- ◇ 小型機（搭乗制限あり）による運航には、採算面から公費投入が必要。したがって、定期便ではなく、チャーター便としての就航を検討すべき。
- ◇ 国際定期便が就航し滑走路長が2,000mである富山空港、佐賀空港（2～4路線が就航）が参考となる。

◆ 路線展開の方向性

〔国内線〕

- ◇ 既存路線については、利用率向上を図りながら、増便を図る。
札幌便 多客期（夏期）における増便
福岡便 更なる増便（3往復/日）
大阪（伊丹）便 運航期間の延長、通年運航の実現
- ◇ なお、新千歳空港、福岡空港及び伊丹空港のスロット確保が課題。
- ◇ 新規路線については、国土交通省の「全国幹線旅客純流動調査」を基にした需要シミュレーションから需要が見込まれる鹿児島線などが考えられる。
- ◇ 関西国際空港については、海外からの乗継需要を見据えた更なる分析と検討が必要。

〔国際線〕

- ◇ 海外から県内への観光需要が多い台湾、県内からのビジネス需要が見込める中国を「重点市場」に、全国レベルでは観光需要が多い韓国を「潜在市場」として位置付け。
台湾 観光需要をターゲットとしたチャーター便の就航
（将来的な定期便化も視野）
中国 ビジネス需要の取り込みを視野に入れた定期便の就航

韓国 観光需要をターゲットとしたチャーター便の就航
（利用実績向上による運航継続）

※香港については、小型機によるチャーター便の就航を検討
- ◇ 定期便としては、リージョナルジェット（エアバス 190）を所有している航空会社を中心にエアポートセールスを実施。
- ◇ 具体的な就航先については、今後、県内企業の海外へのビジネス需要や現状の選択航路の把握など更に詳細な分析・検討が必要。

◆ 路線拡充に向けた施設・運用の課題整理

〔エプロン(駐機場)〕

- ◇ 国際路線就航、国内路線拡充による運航の集中に対応するため、エプロンの拡充が必要
想定規模 1スポット増設
概算工事費 約0.6億円

〔国際線専用ターミナル〕

- ◇ 国際線の充実、運航頻度の増加に伴い、常設のC I Q施設を備えた国際線専用ターミナルの増築が必要
概算工事費 約7.5億円

〔駐車場〕

- ◇ 路線拡充に伴う旅客増加に伴い、駐車場の増設が必要（簡易立体駐車場の設置）
想定規模 100台
概算工事費 約1.3億円

〔運用時間〕

- ◇ 利便性の高い運航ダイヤを設定するため、地元地区から同意を得ている19時までの延長を検討
※現行運用時間8.5時間(8:30～17:00)