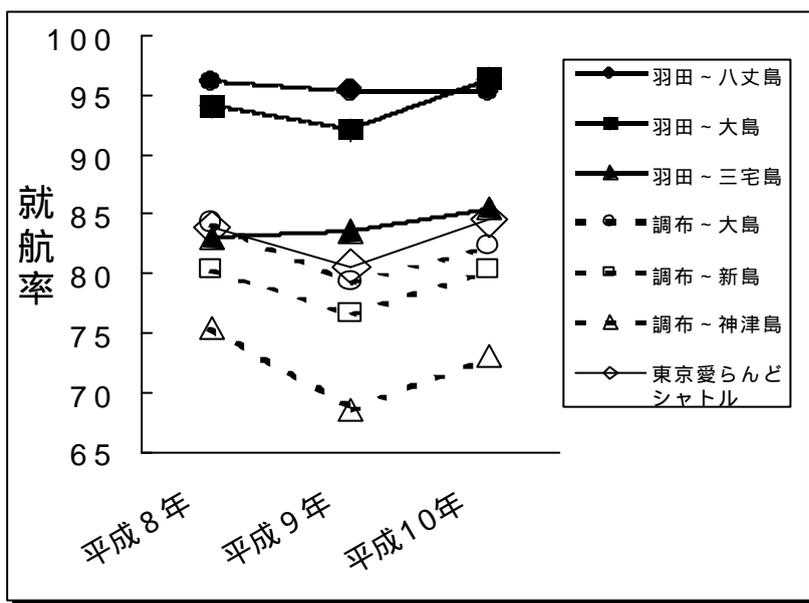


しかし、これらの離島航空路線は、YS-11型機などの比較的小型の航空機やヘリコプターが就航しており、強風や視界不良により、運航が左右されやすい状況にあります。

また、東京の離島航空には、需要への対応などから施設の拡張を必要とする空港がある一方で、小型航空機等で運航されている事業は、収支のバランスが成り立ちにくい状況となっています。

図表3-3-2 最近3か年の就航率



- (2) さらに、平成12(2000)年2月から需給調整規制廃止(*1)により、航空事業者は、自由に参入・撤退ができるようになりました。島しょ地域と羽田や調布を結ぶ航空路線には不採算路線となっているものもあり、減便や事業者の撤退が懸念されています。

都では、こうした生活路線(*2)を維持・存続するため、空港着陸料

(*1) 需給調整規制廃止：国の規制緩和政策の一環として、平成12(2000)年2月に航空法が改正され、国内航空事業者は原則として自由競争のもとに、これまで規制されていた運賃や路線の設定が航空会社の判断でできるようになりました。こうしたプラス効果とともに、離島路線のような赤字路線については、事業者が撤退する事態が懸念されるなどの影響も考えられます。

(*2) 生活路線：島民の生活の安定や、島しょの産業・観光の振興などに不可欠となっている各島と羽田や調布を結ぶ定期的な航空路を表します。

の軽減措置や機体購入費補助制度等、従来からの制度による支援を行っているほか、平成11年度からは、国とともに運航費補助を実施しています。

また、大島、三宅島、八丈島路線に就航するYS-11型機やジェット機が乗り入れできる空港は、羽田空港に限られており、これら生活路線の発着枠を確保するよう、国に対し強く働きかけています。

- (3) ヘリコプター航空は、現在、伊豆諸島間を結ぶ「愛らんどシャトル」が平成5(1993)年から運航されていますが、他の離島路線と同様に不採算路線となっているため、都や町村の支援が必要となっています。

【離島航空路線の維持・活性化の意義】

- (1) 島民生活の安定と島しょ地域の振興に不可欠です
羽田や調布と島しょ間を結ぶ唯一の高速交通機関として、島民生活の安定や島しょ地域の観光や産業の振興を図るために不可欠です。

【取組方針】

- (1) 空港施設の整備を進めるとともに、就航率の改善を図ります
離島に就航する機材の大型化やジェット化への対応を図るため、空港施設の整備を推進するとともに、就航率の向上方策について検討を進めます。
また、小笠原空港は、空港整備について検討を進めます。
- (2) 国の補助制度の拡充や都と町村間の役割分担の確立を目指します
離島間ヘリコプター路線の維持・活性化に向けて、都と町村の役割分担や、路線の見直し、運航ダイヤの改善などについて検討を進めるとともに、国の補助対象路線とされるよう、国に働きかけていきます(図表3-3-3)。
- (3) 羽田空港の発着枠の確保を図ります
現在、羽田空港に乗り入れている大島、三宅島及び八丈島路線については、引き続き発着枠の確保を国に働きかけていきます。
なお、三宅島路線は、YS-11型機の後継機の導入を支援するなどして、現行路線の存続を図っていきます。

図表 3 - 3 - 3 離島航空路線の維持・活性化に向けた取組の方向

