

信州まつもと空港の発展・国際化に  
関する提言書

平成30年3月27日

松本市議会

## 目 次

- 1 はじめに . . . . . P 1
- 2 取組経過 . . . . . P 1
- 3 信州まつもと空港の現状と課題 . . . . . P 1
- 4 提言 . . . . . P 4
- 5 終わりに . . . . . P 5
- 6 資料 . . . . . P 6

## 1 はじめに

松本市内における主要観光地の延利用者数は、ここ数年510万人から520万人台で推移しています。戦略的な観光施策を推進する本市としては、平成32年度にはこれを560万人とする目標を掲げ、様々な取り組みを進めています。

一方で政府が掲げる2020年において訪日外国人旅行者数4,000万人とする目標に呼応し、本市を訪れる外国人の宿泊者も平成28年度で約14万人となり、前年度と比較して30%増加しています。

松本城や上高地等といった第一級の観光資源を持ち、また、県内唯一の空の玄関口を擁する本市として、さらなる経済活性化のため「信州まつもと空港」の利用を、今後一層促進させていかなければなりません。

こうした中、長野県は平成28年6月に「信州まつもと空港の発展・国際化へ向けた取組方針」（以下「県方針」という。）を策定しました。本市としても県方針に沿った施策を推進する一方、超広域観光「ビジット3」（以下「ビジット3」という。）や「北陸・飛騨・信州3つ星街道」等、独自の政策でインバウンド等の取り込みに努力していますが、空港のさらなる活性化のためには、既存路線の拡充、新規路線の開拓、さらにはチャーター便の就航等航空輸送量を増加させていくことが求められます。

こうした考え方から、平成29年5月、総務委員会が信州まつもと空港を視察。これを踏まえ、比較的早期に実現の可能性のある①国内路線の拡充を第一義に、併せて、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を本市の立場から研究していくことが必要と考え、「信州まつもと空港の発展・国際化について」を今年度の調査・研究テーマに選定したものです。

## 2 取組経過

- 29. 5. 25 信州まつもと空港視察
- 6. 5 信州まつもと空港視察を踏まえ、今年度の総務委員会の調査・研究テーマを「信州まつもと空港の発展・国際化について」に決定
- 8. 9 札幌線拡充の可能性を探るため、札幌丘珠空港視察
- 10. 18 県松本空港利活用・国際化推進室との意見交換
- 11. 20 信州まつもと空港地元利用促進協議会事務局及び市政策課との意見交換

## 3 信州まつもと空港の現状と課題

### (1) 信州まつもと空港の現状

利用者数・利用率・就航率・就航航空会社の航空機材

・・・資料の1のとおり

## (2) 既存路線拡充

### ア 札幌線

平成24年度から利用率が約70%と安定しています。平成28年度は71.4%となっていて、平成29年度も一定の伸びが期待できる路線ですが、未だ複便化されておられません。福岡線が平成27年3月に複便化されましたが、当時の福岡線の利用率は71.5%であり、同様に札幌線が73.7%であったことを考慮すると、複便化による事業性は、福岡線と同等レベルの支援によって担保できるものと考えられます。また、夏期のトップシーズンは利用率が90%を超え、利用者からは強く増便を望む声があります。

一方、松本から札幌を訪れる利用者よりも札幌から松本を訪れる利用者が少ないため、インバウンド利用を増やすことが課題です。

### イ 福岡線

平成27年の複便化以降、順調に利用率は伸びていますが、平成28年度実績で61%となっています。長野県としては3往復化を目指していますが、当面は利用率の向上を目指すことが肝要です。

また、松本から福岡へ行く場合、到着時刻が午後3時以降となり、当日の活動に制限があることから、午前中の到着便が望まれます。

### ウ 大阪線

平成26年8月以来、8月限定でJALによる運航を再開しています。夏期増便あるいは通年運航の要望があり、県としてもその方向を目指してはいますが、大阪国際空港においては、現状でも過密な航空ダイヤを調整しての運航であり、路線を拡充していくことは難しいと言えます。

## (3) 新規路線の開拓

### ア 関西方面

平成30年4月に予定されている神戸市が設置管理をしている神戸空港の民営化により関西国際空港、大阪国際空港と合わせた関西3空港の一体運営が実現します。

現在、神戸空港は発着枠等に制限があり、3空港の一体運営により神戸空港発着の規制緩和が期待されています。これを踏まえて、現状では難しい大阪線の夏期増便、通年運航について神戸空港、関西国際空港への新規路線を開拓していくことが現実的な選択と言えます。

### イ 鹿児島線

現在、文化・観光交流協定を結ぶ鹿児島市及び観光・文化交流都市協定を結ぶ札幌市と本市を經由して結ぶインバウンド政策としてビジット3を展開しています。しかし、現在ビジット3においては鹿児島市への

直行便が少ないため、福岡市から九州新幹線などの交通機関で赴くこととなり、大きな課題です。

鹿児島市は、東アジア・東南アジアからのインバウンドが多く、こうした背景はまさに本市にとって、インバウンドの集客に期待ができることであり、鹿児島線の新規路線開拓は、信州まつもと空港の活性化に大いに寄与していくものと想定されます。

#### (4) 空港の国際化

国土交通省は今年度、信州まつもと空港を地元地方自治体が高いレベルで誘客・就航促進の取組みを行う地方空港として「訪日誘客支援空港（育成支援型）」に認定しました。国からの支援が期待されます。

空港の国際化へ向けてまずはチャーター便の誘致が効果的であり、今年度は平成26年以来3年ぶりに国際チャーター便が復活し、交流の深い台湾をはじめ、韓国、ロシアへ就航が実現し、今後カンボジアへの就航も予定されています。

今後とも東アジア地域との国際チャーター便の誘致を継続していくことが国際定期便へとつながっていくものであり、この流れを持続させていかなければなりません。ただ、信州まつもと空港では、リージョナルジェットの離着陸はほぼ問題ないものの、小型ジェット機は離着陸等の問題で、搭乗制限が必要になるなどの課題があるため、県・地元利用促進協議会等の支援が必要となります。

一方、インバウンドの取り込み強化のため、福岡空港などハブ空港からの乗継便の開設についても検討していく必要があります。

また、信州まつもと空港における離着陸に適切な機材を所有するFDAによる国際便の運航は有効であり、今後FDAと国際便の運航について検討していくことが必要です。

#### (5) 観光・賑わいの拠点としての活用

信州まつもと空港への理解を深め、空港施設自体の活性化を目指す取組みとして例えば、イベントなどを開催し、観光と賑わいの拠点としていくことも重要です。現在も毎年開催されている「スカイフェスティバル in 松本」はその一つとして有効ですが、それ以外にも県や県内市町村と連携し、積極的に観光拠点として機能強化を図るため、イベントを誘致開催していくことなどが効果的です。

札幌丘珠空港では、「産直市」や「きつずわーく（空港お仕事体験）」、地域歴史講座などを年間行事として集客のために開催しており、また、「丘珠キッチン」と称する空港内食堂において、地元名産のタマネギを使用した丘珠拉麺、丘珠カレーを空港の名物として販売していました。

信州まつもと空港としても飛行機の利用客はもちろんのこと、空港を利

用したことのない方たちも含め、信州スカイパークなど周辺施設等との一体的な活用による、観光・賑わいの拠点としての施策の検討が必要です。

#### (6) 空港施設の機能強化

県方針を踏まえ、国内線拡充、国際路線拡充に対応したエプロンの拡張、常設のC I Q施設を持つ国際線ターミナルビルの開設、R N P-A R 進入方式の導入、路線拡充に伴う旅客増加に対応した駐車場の増設など機能を強化していく必要があります。

## 4 提 言

これまで調査してきました信州まつもと空港の現状と課題を踏まえ、行うべき施策の実施に当たっては、県営空港として主体性を持って長野県が行っていくべきものであります。

本市としては、今後展開される施策をサポートしながら、自らできる取り組みを着実に実施し、信州まつもと空港の発展・国際化に寄与していくべきと考えます。

そうした中、今回の調査結果から信州まつもと空港に関して優先的に取り組むべき課題を取り上げ、本市議会の提言とします。

#### (1) 札幌線の複便化

先に述べたように札幌線は、利用率が堅調で、特に夏期のトップシーズンには座席が確保できない状態もあり、早期の複便化を図るべきです。ただ、新千歳空港との複便化に難しさを伴うことも想定されますので、その場合、札幌駅からバスで約25分の位置にあり、FDAが既に他空港への路線で就航している「札幌丘珠空港」が有力な就航先となります。札幌丘珠空港の概要と空港関係者の考え方は添付資料のとおりですが、信州まつもと空港と路線が結ばれることを前向きに捉えていただいています。

したがって、今が好機と捉えていただき、FDAをはじめ、関係箇所と調整を図り、早期に札幌線を複便化していただくようお願いします。

#### (2) 関西方面への新規路線開拓

大阪線については、8月のみの運航となっていますが、利用率は平成28年度が70.6%、平成29年度が79.3%と好調でした。ここ3年右肩上がり推移しており、大阪線が再開されてからの平均利用率も70%を超えていて、一定程度のニーズが見込まれます。こうした背景から大阪線の通年運航を望むものでありますが、航空ダイヤ編成の関係で、大阪国際空港との運航に難しさを伴うことも想定されます。

前述の「現状と課題」でもふれたとおり、本年4月には神戸空港の民営化により関西国際空港、大阪国際空港が関西3空港として一体的な運営となります。これを踏まえて、この3空港と信州まつもと空港を結ぶ路線を開拓していただくことをお願いします。

こうした路線を持つことは、関西国際空港をハブとするインバウンドの乗継便も視野に入ってくると考えられますので、戦略的な路線開拓になるものと考えます。

### (3) 観光・賑わいの拠点としての空港

札幌丘珠空港では、「産直市」、「きつずわーく（空港お仕事体験）」、地域歴史講座の開催、空港内食堂での地元の名産品を活用した特色あるメニューの充実などを行って、観光と賑わいの拠点化を目指していました。信州まつもと空港において催される物産展などは大いに賑わっていますし、仕掛け次第では観光と賑わいの拠点に十分なり得るものと考えられます。

例えば、本市では「松本スイーツ」のコンテストを開催し、地元の食材を使用した名品が開発されていますが、これを賞味する機会は少ないと考えます。こうした名品を、「松本の水」を使った飲み物と一緒に提供するなど行えば、空港利用者のみならず、信州スカイパークを訪れる方たちにも好評を博すのではないのでしょうか。

また、県営空港ではありますが、本市の三ガク都を感じていただけるような仕掛け（例えば到着時には演奏でのおもてなしを行うなど。）を実施し、観光と賑わいの拠点としていただきたいと考えます。

## 5 終わりに

今回1年に亘る研究を踏まえて、3つの提言をいたしました。これを実現させていくに当たっては、多くの労力を伴うことと考えますが、県方針を踏まえ、どの取組みもその方針に沿う中で、プラスアルファを求めたものであります。

とりわけ、札幌線の複便化は喫緊の課題であり、2月にFDAにおいても信州まつもと空港を発着する札幌丘珠線の期間運航をしていただけるとの発表がありました。

期間運航が実現しましたので、定期便の複便化も現実味を帯びてきます。

信州まつもと空港がある本市として、空港周辺地域の諸課題に配慮しながら、長野県と連携を密にいただき、「信州まつもと空港の発展・国際化」が前進していきますよう、格段のご尽力をお願いいたします。

以 上

資料

1 信州まつもと空港の現状

上段 利用者数  
下段 利用率

(1) 利用者数・利用率・就航率

路線 [路線開設期間]	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度 (12月末)
大阪線(伊丹) [H6.7.26~]	4,244人 90.1%	2,721人 59.7%	3,327人 70.6%	3,616人 79.3%
福岡線 [H6.7.26~]	43,208人 71.5%	67,191人 58.2%	72,131人 61.0%	60,441人 68.7%
札幌線(新千歳) [H6.7.27~]	43,178人 73.7%	40,347人 68.9%	42,444人 71.4%	35,306人 78.3%
定期便合計	90,630人 73.2%	110,259人 61.8%	117,902人 64.7%	99,363人 72.2%
就航便数	1,572	2,296	2,310	1,775
欠航便数	41	51	36	35
就航率	97.5%	97.8%	98.5%	98.1%

(2) 信州まつもと空港発着チャーター便実績(平成29年12月末現在)

ア 国際チャーター便

年度	便数(便)	就航先	人数(人)
16	2	香港(2)	228
17	6	香港(2)、台北(4)	694
18	16	瀋陽(4)、青島(4)、武漢(3)、重慶(3)、台北(2)	1,732
19	22	大連(4)、天津(4)、重慶(4)、台北(4)、上海(2)、西安(2)、グアム(2)	2,083
20	32	大連(4)、上海(4)、天津(4)、台北(15)、高雄(3)、グアム(2)	2,631
21	15	大連(4)、ウラジオストク(2)、張家界(7)、グアム(2)	1,422
22	6	上海(4)、グアム(2)	638
23	8	香港(2)、ハバロフスク(2)、台北(4)	900
24	2	台北(2)	170
25	8	ハバロフスク(6)、シエムリアップ(2)	445
26	6	ウランバートル(2)、シエムリアップ(4)	412
29	12	仁川(4)、台北(3)、高雄(1)、ウラジオストク(2)、ハバロフスク(2)	1,100



計	135		12,455
イ 国内チャーター便			
年度	便数(便)	就航先	人数(人)
15	3	大阪(1)、出雲(2)	359
22	47	静岡(14)、奄美(13)、種子島(10)、那覇(2)、長崎(3)、出雲(2)、福江(3)	3,177
23	52	帯広(1)、旭川(4)、釧路(4)、奄美(14)、那覇(8)、種子島(4)、鹿児島(10)、熊本(7)	3,401
24	2	小牧(2)	132
25	36	釧路(21)、奄美(12)、種子島(2)、出雲(1)	2,511
26	83	稚内(28)、隠岐(9)、青森(4)、広島(4)、奄美(12)、宮古島(7)、久米島(5)、出雲(1)、種子島(11)、那覇(2)	5,843
27	107	稚内(26)、中標津(9)、青森(6)、花巻(4)、小牧(6)、静岡(1)、徳島(1)、札幌(1)、松山(4)、大分(2)、種子島(13)、広島(2)、山形(2)、隠岐(9)、福江(5)、久米島(2)、鹿児島(1)、宮古島(8)、長崎(5)	6,312
28	94	稚内(29)、中標津(1)、青森(2)、花巻(2)、山形(1)、仙台(2)、静岡(2)、小牧(1)、出雲(2)、隠岐(10)、高知(2)、北九州(2)、大分(2)、熊本(2)、奄美(10)、種子島(11)、宮古島(8)、久米島(5)	6,127
29	74	稚内(22)、中標津(5)、大館能代(1)、花巻(3)、庄内(1)、南紀白浜(1)、出雲(11)、岡山(4)、広島(4)、山口(2)、徳島(2)、長崎(2)、熊本(1)、種子島(14)、石垣(1)	4,543
計	498		32,405

(3) 就航航空会社の航空機材

フジドリームエアラインズ(以下「FDA」という。)

現在機体を11機保有。その内訳はエンブラエル社(ブラジル)製ERJ170(76席)を3機、ERJ175(84席)を8機。平成30年から1機ずつ増やし、14機体制に拡充する計画

※ERJ: Embraer Regional Jet(エンブラエルリージョナルジェット)

## 2 札幌丘珠空港の概要

- (1) 1947年(昭和17年)陸軍航空隊が飛行場を設置し、現在は防衛省が設置管理し、民間航空機の使用もできる共用空港。滑走路1,500メートル

- (2) 札幌と道内外の地方都市を結ぶ道内航空ネットワークの拠点
- (3) 防災、警察、報道、測量、写真撮影、遊覧飛行などを行う小型航空機、防災ヘリの常駐基地
- (4) 運用時間は7時30分から20時30分まで（国交省）
- (5) 路線 函館線1日6往復。釧路線1日4往復。利尻線1日1往復。三沢線1日1往復。（以上北海道エアシステム、現在の名称はJAL）。静岡線1日1往復（FDA）
- (6) 平成28年度利用客数 213,967人
- (7) アクセス 都心部から約6km。札幌駅からバスで25分
- (8) ILSは設置していない。運航機材が対応していない。
- (9) 全国で2番目に雪が多い空港だが、陸上自衛隊が訓練の一環として除雪を行っている。搭乗口への通路設備がなく、乗客の転倒防止のため、平成17年から誘導路までの歩道にエプロンロードヒーティング（日本で唯一、国が設置、電気料は航空会社が負担）が施されている。

### 3 札幌線拡充（札幌丘珠空港新規路線）についての札幌市及び札幌丘珠空港ビル株式会社の考え方

- (1) 定期便の運航便数は、現在の生活環境を悪化させないことを基本に、平成15年の定めたプロペラ機で44便であり、現在就航しているプロペラ機は24便（12往復）で、残りは20便。ジェット機に換算すると15便（7.5往復）となる。
- (2) ジェット機は静岡便2便（1往復）であり、FDAによる新規路線参入の余地がある。
- (3) 札幌丘珠空港では空港の活性化を通して、札幌の経済発展・観光振興を目指している。
- (4) 空港ビルの経営安定を図る。
- (5) ビジネス需要など地方のニーズに応える空港を目指す。また、観光面を重視していく。
- (6) FDA利用者の機内アンケートによると、道内在住者で同空港からFDAが就航している静岡空港への利用目的は観光が34%、親戚・知人等への訪問33%、帰省19%、ビジネス11%、冠婚葬祭3%となっている。  
企業誘致のPRのため、静岡市だけでなく、浜松市や磐田市も含め、ヤマハやタミヤなどものづくりのメーカーとの交流
- (7) 信州まつもと・札幌丘珠線については、前向きに検討したい。
- (8) 長野県へのビジネス利用としては精密機械関係が念頭にある。

### 4 信州まつもと空港の発展・国際化に向けた取組方針【概要】・資料1

- 5 信州まつもと空港の利用促進について・・・資料2
- 6 信州まつもと空港の利用状況及び就航率の推移・・・資料3
- 7 定期便（FDA）の月別の利用状況（平成27～29年度分）  
・・・資料3-1

# 信州まつもと空港の発展・国際化に向けた取組方針【概要】

企画振興部交通政策課

## 信州まつもと空港の位置づけ

### 「長野県の空の玄関口であり交流ネットワークの核」

#### ■「本州中央部広域交流圏」構想（長野県新総合交通ビジョン）

- ・高速交通網を最大限に活かし、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
- ・信州まつもと空港を核とした交流ネットワークが拡充され、国内遠隔地や東アジア等との移動が活発に

#### ■「信州創生戦略」

- ・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、交通ネットワークを形成

#### ■「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」

- ・顧客の受入環境整備として、信州まつもと空港に関西空港等からの航空便を呼び込む

## 取り巻く状況の変化

### ■外国人観光客の増加

- ・訪日外国人観光客の新たな目標（国）：H32年 4,000万人 [H27(2,000万人)の2倍]
- ・外国人延べ宿泊者数の目標（長野県）：H31年 200万人 [H26(66万人)の3倍]
- ・H27年は45年ぶりに訪日外国人数が日本人出国者数を上回る

⇒「空の玄関口」の重要性が増す

### ■全国の航空輸送の現状、機材開発の状況

- ・小型多頻度運航の増加
- ・新たな高性能リージョナルジェットの開発が進行(MR J・エンブラエルE2等)

⇒ 信州まつもと空港を活用できるチャンスが増大

## 信州まつもと空港の特性

### “山岳高原空港”

日本一美しい空港・日本一空に近い空港

- 高い山岳に囲まれた標高<657.5m>の高い場所に立地

### 《美しい景観》

- ・雄大な北アルプス連峰の3,000m級の山々と一体となった景観
- ・周辺に上高地をはじめとした山岳高原が点在
- ・周囲に整備された公園は、四季折々の姿や賑わいを提供

- 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

### 《着陸進入方式》

- ・空港周辺の山岳が障害となりILS（計器着陸装置）の設置は困難
- ・国内空港ではGPSを活用した「RNP-AR進入方式※」の設定が進展
- ※飛行経路の短縮や就航率の向上に効果が期待

- ILSに代わり、航空会社と連携して「RNP-AR進入方式」の早期設定・運用

### 《滑走路》

- ・滑走路の実効長は1,800m程度
- ・現在就航している機材はリージョナルジェット
- ・国内空港に就航している主な航空機材（小型ジェット機）が就航するには2,700m程度の滑走路長が必要であり、速やかな対応は困難

- 当面は現有滑走路の活用により空港の活性化

## リージョナルジェットの活用

- リージョナルジェットによる運航を中心とした国内・国際路線の拡充・定期便化を目指す
- 重量（搭乗）制限が必要となる小型ジェット機はチャーター便として就航

◇リージョナルジェットの航続可能距離から、海外の就航先は東アジア地域

◇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するLCCの就航については、更なる検討・工夫が必要

◇貨物輸送は、リージョナルジェットの限られた空きスペースを活用した少量貨物

\*小型ジェット機：座席数140席から160席クラスのジェット機

\*リージョナルジェット：座席数50席から100席クラスのジェット機

## 今後10年間の取組の「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

◆ 鉄道と競合する羽田、中部空港との路線は困難であり、地方間路線を展開

◆ まずは需要が見込まれる路線の拡充及び開設に取り組む / ◆ 併せて、観光・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、拡充を目指す

### 方策1：既存路線の充実

- ◆ 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
- ◆ 利便性の高い運航ダイヤの実現

### 方策2：新規路線の開設

- ◆ 需要調査結果を踏まえた路線の開設
- ◆ 産業・観光戦略と一体となった路線の開拓

### 《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
- ◇ 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》

4路線・6便(往復)/日

## 【取組の柱②】 空港の国際化

◆ リージョナルジェットを活用した東アジアとの直行便を中心に展開

◆ まずはプログラムチャーター便の実績を積み上げ、定期便化につなげる。そのため、観光・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む

◆ 特にビジネス需要が中心となる地域については、国内他空港に流出している需要の獲得を図る

### 方策1：東アジア地域と信州を直接結ぶ路線の開設

- ◆ 東アジア地域の旅客需要特性を踏まえた路線開設を目指す
  - ・ 台湾：突出した観光需要をターゲットにプログラムチャーター便の最重点候補地。定期便就航を視野に入れた需要の獲得・創出
  - ・ 中国：ビジネス需要の取り込みによる定期便就航を目指す。まずはプログラムチャーター便就航による観光需要の獲得・創出
  - ・ 韓国：平昌五輪などを契機としたプログラムチャーター便の就航による観光需要の獲得・創出
  - ・ 香港：小型ジェット機のプログラムチャーター便による観光需要の獲得・創出

### 方策2：近隣の国際ハブ空港からの乗継路線の検討

- ◆ 関西、成田、仁川空港への路線を検討

### 《取組》

- ◇ 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
- ◇ 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》

国際定期便：2路線・4便(往復)/週

国際チャーター便：100便/年

## 【取組の柱③】 観光・賑わいの拠点としての活用

◆ “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促進・賑わいの創出

方策1：観光拠点としての機能強化

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

### 《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
- ◇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

## 【取組の柱④】 空港施設の機能等の強化

◆ 路線拡充にあわ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等を強化

方策1：機能の拡充

- エプロン・国際線ターミナルビル
  - ・国内線拡充・国際線就航に対応したエプロンの拡張（スポットの増設）及び常設の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
  - ・GPSを活用した新たな進入方式の設定・運用
- 駐車場
  - ・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

- ・地元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

- ・松本バスターミナル(松本駅)と空港を結ぶシャトルバスの運行
- ・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

## 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

着実な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

“テイクオフ”（H28年度～）	“上昇”（H31年度～）	“巡航”（H34年度～）
<p>《国内路線》 ・札幌線の夏期増便 ・大阪(伊丹)線の期間延長</p> <p>《国際路線》 ・チャーター便の多便化、定期便の誘致 ・関西空港等からのインバウンドの取り込み強化 ※国際チャーター便：30便/年</p> <p>《機能拡充》 ・RNP-AR進入方式の導入 ・駐車場の増設 ・エプロン、国際線ターミナルビルの整備に向けた検討・調査の着手</p> <p>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 ・施策の推進に向けて県の組織体制を検討 ・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</p>	<p>《国内路線》 ・新規路線の開設 ・大阪(伊丹)線の通年運航</p> <p>《国際路線》 ・東アジアとのチャーター便の充実、定期路線の実現</p> <p>《機能拡充》 ・エプロン、国際線ターミナルビルの整備</p>	<p>《国内路線》 ・福岡線の増便（3往復/日） ※就航路線・便数： 4路線・6便(往復)/日</p> <p>《国際路線》 ・定期路線の定着 ※国際定期便： 2路線・4便(往復)/週 ※国際チャーター便：100便/年</p>

## 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月策定）

### 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

### 今後10年間の取組の「4本柱」

#### 国内路線の拡充

- ・札幌線の夏期増便
- ・福岡線の1日3往復化
- ・大阪(伊丹)線の通年運航復活
- ・新規路線の開設

⇒就航路線・便数  
4路線・6便(往復)/日

#### 空港の国際化

- ・東アジア地域(台湾・中国・韓国・香港)との直行便
- ・まずはチャーター便の実績を積み上げ、定期便化につなげる
- ・ハブ空港からの乗継路線の検討

⇒国際定期便  
2路線・4便(往復)/週  
⇒国際チャーター便 100便/年

#### 観光・賑わいの拠点

- ・日本一美しい空港の魅力発信
- ・空港を発着点とした山岳観光プラン(商品)の開発
- ・周辺施設と連携した集客イベントの企画実施

⇒観光・賑わいの拠点としての活用

#### 空港施設の機能強化

- ・機能の拡張  
エプロン・国際線ターミナル  
RNP-AR進入方式・駐車場
- ・運用時間の延長
- ・二次交通の充実

⇒路線拡充で増加する旅客等に対応できる空港

### 取組方針策定後の成果

#### 平成28年度の空港利用者が10年ぶりに12万人を越える

平成28年度の空港利用者数 124,029人 対前年比 6.4%、7,458人増

#### 平成29年度も利用者増が続く

本年9月末までの利用者数 72,960人 対前年同期比 11.1%、7,271人増

季節便の松本大阪(伊丹)便も目標利用率75%を超える実績

本年利用者数 3,616人(利用率 79.3%) 対前年比 8.7%、289人増

#### 2年ぶりに国際チャーター便が就航

平成29年度の国際チャーター便 運航実績

航空会社	運航日	便数	延利用者数
大韓航空	4/19.22.25	4便	458人(外国人458人)
チャイナエアライン	5/11.15	4便	334人(外国人162人)
ヤクーツク航空	7/8.12.15	4便	308人(外国人 0人)
計		12便	1,100人(外国人 620人)

## 訪日誘客支援空港(育成支援型) (平成29年7月国土交通省認定)

### 「訪日誘客支援空港」とは

○ 国土交通省は、地方空港への国際線の就航を強力に推進するため、地元地方自治体等が高いレベルで誘客・就航促進の取組を行う地方空港を「訪日誘客支援空港」と認定

### 信州まつもと空港認定までの取組

- (1) 申請 平成29年4月18日 国が定める様式に基づき「国際線就航促進・訪日誘客促進計画」を提出
- (2) ヒアリング 平成29年6月6日 国の委員によるヒアリング ※ 太田副知事、井上松本商工会議所会頭が出席
- (3) 認定 平成29年7月4日 「育成支援型」として認定

※育成支援型: 訪日誘客に高い意欲を持ち、国による伴走支援により、訪日旅客数の増加が期待される空港

### 認定空港に対する国土交通省の支援メニュー(育成支援型)

- 空港の国際線受入環境の高度化に必要な経費補助(1/3補助)
- 訪日外国人の受け入れ対応⇒Wi-Fi環境整備、多言語化、移動円滑化の経費補助(1/3補助)
- 海外PR等支援 JNTO(日本政府観光局)によるエアポートセールス相談等

## 信州まつもと空港の発展・国際化に向け、今後取り組む課題

### 国内線の充実

- ・ FDA関係: 機材の増機を契機とした増便
- ・ JAL関係: 大阪便の運航期間の拡大

### 国際チャーター便の誘致

- ・ 平昌五輪への観戦ツアー(アウトバウンド)
- ・ 台湾、中国からのスキーツアー(インバウンド)  
※ H29年度 目標就航便数 20便

### 空港施設の機能強化

- ・ 国際線ターミナルの設置
- ・ 空港エプロン(駐機場)の拡張
- ・ 駐車場の増設

### 県内利用者の拡大

- ・ 県内利用者は中信地方の県民に偏りがある
- ・ 利用者増には、中信以外の利用増が必要
- ・ 松本商工会議所の「アルプスエアラインクラブ」制度を他の地域のモデルに  
※ H29年度 目標利用者数 13万人以上

### 空港運用時間の延長

- ・ 現行 8:30~17:00  
※ 地元とは 7:30~19:00で協議済
- ・ 時間外の具体的な定期便計画をFDAに要望

### RNP-ARの導入 (GPSを利用した進入方式)

- ・ 欠航率のさらなる低下、国際線誘致に有利
- ・ 国交省に航路の検討を依頼中



## 信州まつもと空港の利用状況及び就航率の推移

### 1 利用状況

〔 上段:利用者数  
下段:利用率 〕

路線 [路線開設期間]	平成 6年度	平成 7年度	平成 8年度	平成 9年度	平成 10年度	平成 11年度	平成 12年度	平成 13年度	平成 14年度	平成 15年度	平成 16年度	平成 17年度	平成 18年度	平成 19年度	平成 20年度	平成 21年度	平成 22年度	平成 23年度	平成 24年度	平成 25年度	平成 26年度	平成 27年度	平成 28年度	平成 29年度 (12月末)	合計	
大阪線(伊丹) [H6.7.26~]	75,316 61.4%	111,093 58.5%	82,812 61.0%	75,166 51.6%	53,510 56.8%	59,360 61.7%	52,908 56.1%	57,562 46.2%	52,332 55.8%	25,186 49.7%	24,710 43.9%	26,105 50.3%	26,416 50.5%	26,195 50.7%	24,755 47.7%	22,420 43.3%	4,044 47.9%				4,244 90.1%	2,721 59.7%	3,327 70.6%	3,616 79.3%	813,798人 54.6%	
福岡線 [H6.7.26~]	27,338 86.1%	53,865 72.0%	53,863 61.5%	56,328 60.8%	56,419 59.8%	58,351 60.6%	60,679 64.4%	60,149 64.1%	60,480 64.4%	51,936 59.9%	35,325 63.3%	36,562 70.5%	35,653 68.5%	24,081 65.7%	14,096 62.7%	13,694 61.1%	24,638 48.7%	34,357 62.2%	37,840 69.2%	41,459 76.1%	43,208 71.5%	67,191 58.2%	72,131 61.0%	60,441 68.7%	1,080,084人 64.1%	
札幌線(新千歳) [H6.7.27~]	25,634 83.2%	58,085 83.4%	66,306 74.4%	67,874 72.8%	75,441 56.4%	67,185 70.4%	66,649 59.9%	63,220 66.8%	62,273 66.0%	62,470 67.2%	58,717 63.7%	61,357 65.2%	57,442 61.0%	45,235 72.1%	22,002 76.8%	20,040 68.6%	36,875 71.2%	36,879 66.8%	38,472 69.9%	40,602 74.6%	43,178 73.7%	40,347 68.9%	42,444 71.4%	35,306 78.3%	1,194,033人 68.4%	
静岡線 [H22.10.31~]																	10,835 47.4%								10,835人 47.4%	
(定期便廃止路線)		26,033 67.2%	61,506 46.6%	51,081 46.2%	10,239 55.6%	9,317 43.3%	6,987 38.4%	888 31.6%																		166,051人 48.5%
定期便計	128,288 69.3%	249,076 66.7%	264,487 59.5%	250,449 56.7%	195,609 57.4%	194,213 62.8%	187,223 58.9%	181,819 57.6%	175,085 62.1%	139,592 60.6%	118,752 58.1%	124,024 62.7%	119,511 60.2%	95,511 63.2%	60,853 59.0%	56,154 54.3%	76,392 57.1%	71,236 64.5%	76,312 69.6%	82,061 75.4%	90,630 73.2%	110,259 61.8%	117,902 64.7%	99,363 72.2%	3,264,801人 61.8%	
国際チャーター便			171 63.8%	123 91.8%	226 84.3%	232 86.6%	188 70.1%		230 85.8%		228 72.2%	694 73.2%	1,732 84.4%	2,083 71.4%	2,631 56.8%	1,422 72.4%	638 80.2%	900 71.2%	170 56.7%	445 70.6%	412 45.8%			1,100 69.1%	13,625人 68.7%	
国内チャーター便										359 89.3%							3,177 86.4%	3,401 84.0%	132 86.8%	2,511 86.5%	5,843 91.1%	6,312 76.6%	6,127 80.4%	4,543 73.1%	32,405人 86.8%	
路線計	128,288 69.3%	249,076 66.7%	264,658 59.5%	250,572 56.7%	195,835 57.4%	194,445 62.8%	187,411 58.9%	181,819 57.6%	175,315 62.1%	139,951 60.7%	118,980 58.2%	124,718 62.7%	121,243 60.4%	97,594 63.4%	63,484 58.9%	57,576 54.7%	80,207 58.1%	75,537 65.3%	76,614 69.6%	85,017 75.7%	96,885 73.9%	116,571 62.4%	124,029 65.3%	105,006 72.2%	3,310,831人 62.0%	

※H27.3.29~福岡2便化

### 2 就航率

年 度	平成 6年度	平成 7年度	平成 8年度	平成 9年度	平成 10年度	平成 11年度	平成 12年度	平成 13年度	平成 14年度	平成 15年度	平成 16年度	平成 17年度	平成 18年度	平成 19年度	平成 20年度	平成 21年度	平成 22年度	平成 23年度	平成 24年度	平成 25年度	平成 26年度	平成 27年度	平成 28年度	平成 29年度 (12月末)	累 計
就 航 便 数	1,382	2,785	3,319	3,300	2,920	2,748	2,745	2,645	2,107	2,077	2,059	2,110	2,129	1,772	1,425	1,412	1,759	1,492	1,440	1,457	1,572	2,296	2,310	1,775	51,036
欠 航 便 数	112	95	123	179	100	60	95	109	85	122	133	86	77	84	67	64	48	32	24	47	41	51	36	35	1,905
就 航 率	92.5%	96.7%	96.4%	94.9%	96.7%	97.9%	96.7%	96.0%	96.1%	94.5%	93.9%	96.1%	96.5%	95.5%	95.5%	95.7%	97.3%	97.9%	98.4%	96.9%	97.5%	97.8%	98.5%	98.1%	96.4%

# 定期便(FDA)の月別の利用状況(平成27~29年度分)

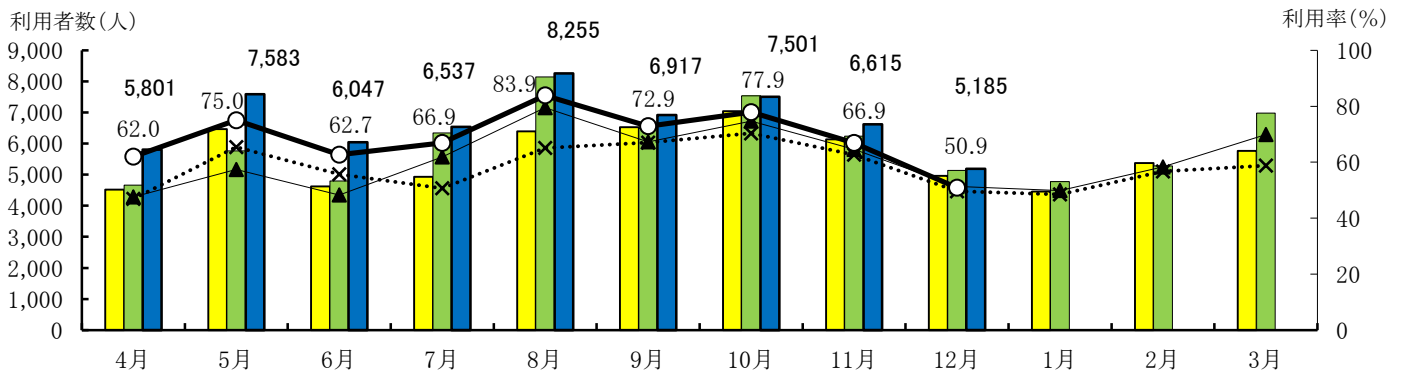
資料3-1

## 1 年度別利用状況

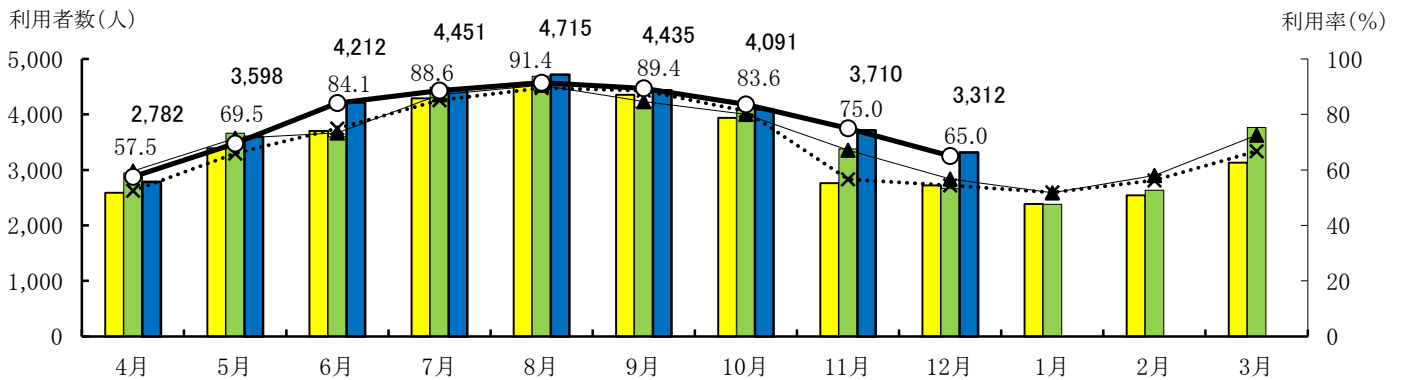
路線/年度		H 2 7	H 2 8	H 2 9 (12月末)
福岡便	利用者数	67,191人	72,131人	60,441人
	利用率	58.2%	61.0%	68.7%
札幌便	利用者数	40,347人	42,444人	35,306人
	利用率	68.9%	71.4%	78.3%
合計	利用者数	107,538人	114,575人	95,747人
	利用率	61.8%	64.5%	72.0%

## 2 月別利用状況

### (1) 福岡便



### (2) 札幌便



### (3) 合計

