地方の国際線 着陸料下げ

国、折半負担へ 訪日客を誘導

国土交通省は2016年度から、地方空港に新しく就航したり増便したりする航空会社を対象に、着陸料を引き下げる方針だ。自治体が肩代わりする着陸料分と同じ金額を国も財政から支援する仕組みをつくる。着陸料がゼロになることもある。国が管理する空港のうち羽田などを除く25空港が対象だ。2020年の東京五輪・パラリンピックにむけ大都市圏に集中しがちなアジアなどからの訪日外国人を地方にも誘客し、旺盛な観光消費の恩恵を行き渡らせる。

新しい制度を適用するのは、国内外の航空会社が運航する定期便とチャーター便の国際線だ。釧路、函館、新潟、茨城、小松、広島、高松、松山、徳島、高知、北九州、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、那覇など国が管理する25の空港で調整している。すでに訪日客が多い羽田、新千歳、福岡はのぞく。

着陸料引き下げは自治体と国とが実質的に着陸料を折半で負担しあう新しい制度だ。まず航空会社と協議した着陸先の空港を抱える地元自治体が国交省に着陸料下げを申請する。認められれば、国が自治体が出す同じ金額を肩代わりする。

たとえば地方路線に就航している格安航空会社（LCC）がおもに使う中型機の場合、国際線の着陸料は年間で約3千万円にのぼる。新制度では仮に自治体が半分にあたる1500万円を支援すれば、国も同額の着陸料を差し引く。このケースでは航空会社の着陸料負担はなくなる。

着陸料引き下げは原則として1年間適用される。「実際に観光客が増えた」という効果が認められれば、2年目以降も継続する可能性がある。

国交省は来年度分の着陸料引き下げを約5億円分と考えている。着陸料下げによって乗客の航空代金も間接的に一部下がる可能性がありそうだ。

航空会社が飛行機を新しく就航・増便するときに、事務所設置や宣伝費といった初期投資に数千万円ほどかかることが多い。国交省は路線開設のコストを軽くして、地方空港の観光客獲得を側面支援する。

国としては着陸料の引き下げを大都市圏以外の「広域観光ルート」の整備促進につなげたい考えだ。観光庁は地方への誘客をめざして今年6月、北海道や九州など7地域の広域観光ルートを選定した。地元自治体と協力して観光施設や交通アクセスの改善、多言語表示の拡大など受け入れ体制の強化を進めている。

たとえば長崎や鹿児島といった空港が新しい仕組みをつかって一斉に着陸料を下げれば、アジアなどからの訪日客が増え、九州広域観光ルートのてこ入れにつながる。

7つの広域ルート以外もふくめ、自治体の申請内容を審査するときには訪日客増に効果が見込まれるかどうか、観光庁の助言を求める。

このほか地方が管理する空港についても路線新設や増便を促すため、国交省は地方創生の新型交付金の活用に向けて関係省庁と協議している。

日本政府観光局によると、訪日客数は15年に過去最高の2000万人到達が視野に入る。ただ訪日客は、東京や富士山周辺、京都、大阪などの大都市圏や観光地を巡る「ゴールデンルート」に集中する傾向が強く、地方への誘客が課題になっている。

主な対象の地方空港（国管理）

地方空港へ新規就航・増便する航空会社向けの新支援制度（中型機、羽田など除く国管理空港）

日本経済新聞　平成27年11月5日