

# 令和3年度鹿児島県奄美地域離島航空路線協議会 離島航空路確保維持計画（案）

令和2年12月

注) 「離島航空路確保維持計画」, 「鹿児島県奄美地域離島航空路線協議会」, 「離島航空路（確保維持）事業」については, 別添の「離島航空路確保維持計画について」を御参照ください。  
「離島航空路事業を実施する路線」の選定については, 別添の「離島航空路確保維持計画の対象となる路線の要件について」を御覧ください。

## 1 離島航空路事業の目的・必要性

### (1) 離島航空路事業を実施する路線

- ① 喜界—奄美線
- ② 徳之島—奄美線
- ③ 沖永良部—徳之島線
- ④ 与論—奄美線

### (2) 奄美地域における奄美大島（奄美市）の役割

奄美大島の中心都市である奄美市は, 奄美群島の首都的性格を有しており, 名実ともに群島の政治, 経済, 交通等の中心地である。ここには国, 県の出先機関など行政機能が集中するとともに, 商業機能や病院等の保健・福祉機能等も充実しているため, 他島の住民もこれらの機能を求めて, 頻繁に同市を訪問している。

また, 奄美大島にある奄美空港を中心とした群島内の地域航空ネットワークは, 各島間の人及び物資を運搬する生活路線, 並びに観光客の利用する交通手段として, 重要な役割を果たしている。

### (3) 各路線の目的・必要性

#### ① 喜界—奄美線

同路線は, 現在1日3往復運航されており, 令和元年度においては延べ約46千人が利用している。

両島間を結ぶ他の交通機関は, 週5便運航されている航路（所要時間：約2時間10分）のみであり, 同路線は, 喜界島（人口約7千人）と奄美大島を結ぶ移動手段として, 重要な役割を果たしている。

しかしながら, 運航距離が短く需要が少ないため, 恒常的に採算面で課題を抱えており, これまでも平成18年度から28年度及び令和元年度から令和2年度まで, 運航費補助対象路線となっている。

本計画期間においても, 離島航空路事業を実施して, 路線の維持を図る必要がある。

## ② 徳之島－奄美線

同路線は、現在 1 日 2 往復運航されており、令和元年度においては延べ約 4 1 千人が利用している。

両島間を結ぶ他の交通機関は、週 5 便と週 7 便の 2 つの航路（所要時間：約 3 時間 2 0 分）のみであり、同路線は、徳之島（人口約 2 3 千人）と奄美大島を結ぶ移動手段として、重要な役割を果たしている。

しかしながら、運航距離が短く需要が少ないため、恒常的に採算面で課題を抱えており、これまでも平成 1 1 年度から令和 2 年度まで、運航費補助対象路線となっている。

本計画期間においても、離島航空路事業を実施して、路線の維持を図る必要がある。

## ③ 沖永良部－徳之島線

同路線は、現在 1 日 1 往復運航されており、令和元年度においては延べ約 1 8 千人が利用している。

沖永良部島から奄美大島への航空路は、徳之島の経由便となっており、また、両島間を結ぶ他の交通機関は、週 5 便と週 7 便運航されている 2 つの航路（所要時間：約 5 時間 1 0 分）のみであり、同路線は、沖永良部島（人口約 1 3 千人）と奄美大島を結ぶ移動手段として重要な役割を果たしている。

しかしながら、運航距離が短く需要が少ないため、採算面での課題を抱えており、令和元年度から令和 2 年度まで、運航費補助対象路線となっている。

本計画期間においても、離島航空路事業を実施して、路線の維持を図る必要がある。

## ④ 与論－奄美線

同路線は、現在 1 日 1 往復運航されており、令和元年度においては延べ約 9 千人が利用している。

両島間を結ぶ他の交通機関は週 7 便の航路（所要時間：約 8 時間 1 0 分）のみであり、同路線は与論島（人口約 5 千人）と奄美大島を結ぶ移動手段として重要な役割を果たしている。

しかしながら、需要が少ないため恒常的に採算面で課題を抱えており、平成 2 3 年度から 2 5 年度まで、平成 2 7 年度から平成 2 9 年度まで及び令和元年度から令和 2 年度まで、運航費補助対象路線となっている。

本計画期間においても、離島航空路事業を実施して、路線の維持を図る必要がある。

## 2 離島航空路事業の定量的な目標及び効果

### (1) 喜界－奄美線

目標：現行の運航体制による路線の維持により、喜界島（人口約7千人）と奄美大島間の移動手段を確保する。

また、路線維持のため、事業効率の向上を図る。

・運航便数 1日3往復（ATR：48席）

・収支率 76%（過去3ヶ年平均）

効果：運航事業者の費用負担を軽減することにより、当該路線の維持を図ることができる。

### (2) 徳之島－奄美線

目標：現行の運航体制による同路線の維持により、徳之島（人口約23千人）と奄美大島間の移動手段を確保する。

また、路線維持のため、事業効率の向上を図る。

・運航便数 1日2往復（ATR48席）

・収支率 84%（過去3ヶ年平均）

効果：運航事業者の費用負担を軽減することにより、当該路線の維持を図ることができる。

### (3) 沖永良部－徳之島線

目標：現行の運航体制による路線の維持により、沖永良部島（人口約13千人）と徳之島間の移動手段を確保する。

また、路線維持のため、事業効率の向上を図る。

・運航便数 1日1往復（ATR48席）

・収支率 65%（H30～R1年度平均）

効果：運航事業者の費用負担を軽減することにより、当該路線の維持を図ることができる。

### (4) 与論－奄美線

目標：現行の運航体制による同路線の維持により、与論島（人口約5千人）と奄美大島間の移動手段を確保する。

また、路線維持のため、事業効率の向上を図る。

・運航便数 1日1往復（ATR48席）

・収支率 53%（過去3ヶ年平均）

効果：運航事業者の費用負担を軽減することにより、当該路線の維持を図ることができる。

### 3 離島航空路事業の内容と当該事業を実施する事業者

#### (1) 事業の内容

喜界－奄美線，徳之島－奄美線，沖永良部－徳之島線，与論－奄美線  
計4路線

#### (2) 実施する事業者

- ・事業者 日本エアコミューター株式会社
- ・住所 鹿児島県霧島市溝辺町787-4
- ・代表者 代表取締役社長 越智 健一郎

### 4 離島航空路事業に要する費用の総額，負担者

#### (1) 補助対象経費

路線名	補助対象経費
喜界－奄美	138,873千円
徳之島－奄美	53,133千円
沖永良部－徳之島	47,691千円
与論－奄美	140,898千円
4路線合計	380,595千円

#### (2) 負担者

- ①国 190,297千円（負担割合 50%）
- ②鹿児島県 190,297千円（負担割合 50%）

注) 補助対象経費は，補助対象路線ごとに実績損失見込額と標準損失見込額を比較し，少ない方が対象となります。  
標準損失見込額は国が算出しますが，現時点では算出されていないため，全て実績損失見込額で計上しています。  
そのため，標準損失見込額によっては補助対象経費が減少することがあります。その場合でも，国と県の負担割合は同じです。

### 5 離島航空路事業の改善等に関する事項

喜界－奄美線，徳之島－奄美線，沖永良部－徳之島線，与論－奄美線の経営改善に関する基本方針及び措置等については，別添「様式3-4 経営改善五ヶ年計画」のとおりとする。（省略）

## **6 協議会の開催状況と主な議論**

- (1) 令和2年12月16日開催（予定）
- (2) 会議内容
  - ① 運航費補助制度の概要
  - ② 令和2年度離島航空路確保維持計画一次評価（案）について
  - ③ 運航費補助対象路線の選定について
  - ④ 令和3年度離島航空路確保維持計画（案）について
  - ⑤ 航空会社に対する要望等

## **7 利用者等の意見の反映**

（今回の意見について記載します。）

## **8 協議会メンバーの構成**

- (1) 関係都道府県・市町村  
鹿児島県，奄美市，大和村，宇検村，瀬戸内町，龍郷町，  
喜界町，徳之島町，天城町，伊仙町，和泊町，知名町，与論町
- (2) 交通事業者  
日本エアコミューター株式会社，日本航空株式会社，  
琉球エアコミューター株式会社
- (3) 国  
国土交通省航空局（オブザーバー）

以 上