

### エアーニッポンと石川県

# 能登空港の[搭乗率保証]

# 保証率を上回り順調に飛行

編集部

2003年7月7日、七夕の日に石川県の能登地方（輪島市三井町洲衛、市の中心街から車で40分ほどかかる場所）に能登空港がオープンし、東京・羽田空港との間に全日空系のエアーニッポン（ANK）の往復2便が就航しました。

この2便の就航に当たっては、乗客の年間平均搭乗率が70%を割った場合は、1便分について、下回った分の運賃を県と地元市町村が負担するという全国初の試みである「搭乗率保証」の約束が交わされています。これは、ANKの当初の就航予定が1日1往復だったのを、「観光、ビジネスを問わず、潜在需要を掘り起こすには1日複数便が不可欠」と石川県が強く要請、増便の手として提案したものです。

## 1便70%までの 収入を保証

その仕組みは次の通りです。

就航している飛行機はボーイング737で、座席数は126。その往復なので1便の座席数は252、2便で504になります。それが、年間で365日飛ぶので総数18万3,960席です（欠航がある場合はその分差し引きます）。その70%は12万8,772席です。

この基準数を下回ると、下回った座席数（乗客数）の2分の1（1便分）について、1席1万6,200円（往復割引運賃の片道相当分）

を地元自治体がANKに支払います。ただ、支払いの上限は年間2億円です。2億円は約1万2,345人（座席）分に相当します。1日1往復の年間座席数の約14%です。つまり、搭乗率56%までなら、70%の場合と同じ収入をANKは得られます。

逆に年間平均搭乗率が70%を上回った場合は、ANKが1便分の座席数について、1席1万800円（片道1万6,200円の3分の2）を販売促進協力金として地元自治体に提供します。

## 2次交通の 整備が大切

能登空港は1996年末、国の第7次空港整備5カ年計画（96～2000年度）に、地方から唯一「新設」で盛り込まれました。98年に着工、総工費は約240億円でした。県が運営する第3種空港で、2,000メートルの滑走路を備えています。国が地方空港の建設凍結に向かうなか、駆け込みで実現した最後の地方空港といえそうです。

能登地方は南部まで含めても人口は20万人強です。県は路線誘致に苦勞しました。当初は、名古屋、大阪間など1日7便の誘致を目指して航空会社と交渉しましたが、結局、手を挙げたのはANKだけでした。それも、「羽田空港と1日1便」の提示でした。

羽田空港の発着枠には厳しい制限があります。能登空港との1便は地域性を考慮した特

第一便の乗客でこった返す能登空港カウンター



定路線枠ということで、国との調整で枠の割り当てがありました。もう1便は全日空グループとして持っている自由枠の中から出すことになります。安さを売り物にする新規航空会社の参入もあって地方路線の競争は厳しくなっています。増収につなげるべき大切な羽田空港発着枠をどう使うか、全日空グループとして慎重な判断が必要だったようですが、「搭乗率保証」の提示を受け、「当面、1年限り」との条件付きで運航が始まりました。

ANKは、「お金を負担するから飛んでくれとか、地元のために飛んでやる——といった姿勢ではうまくいかない」といい、路線利用促進のための施策について地元と話し合いを重ねました。そのなかで、観光地へのアクセスのための「ふるさとタクシー」（乗り合いのジャンボタクシー）が有効に働いているようです。

エッセイストの嵐山光三郎氏は週刊誌上で、「到着ロビーには、能登半島各町の案内パンフレットが100種類ぐらい並べられ、すべて集めたらたちまちカバンがいっぱいになっ

た」と地元の観光客誘致の熱意を紹介しています。

能登は本州最後の秘境ともいわれ、自然が色濃く残り、1年中、祭りをやっている民俗学の宝庫でもあり、歴史的名勝も多くあります。

## 搭乗率90%前後を維持

7月7日からの搭乗実績を見ると、7、8月は90%以上、9月は25日までで90%近くと極めて順調です。これまで小松空港、あるいは富山空港経由で羽田から輪島市の中心部に行く場合、4時間以上かかっていましたが、それが2時間20分ほど短縮されています。

今後、冬場の搭乗率が心配されますが、温泉、地酒などを生かした冬ならではの能登の観光需要を伸ばそうとANKと地元は対策を練っています。

1年間という条件付きなので2便運航をその後どうするかについては、航空業界を取り巻く環境変化、収支状況によって、改めて検討、判断することになりそうです。