

寄稿 2

熊野白浜リゾート空港の利用促進について



前和歌山県 県土整備部
空港活性化担当参事

岡澤 利彦

和歌山県では、紀南地域の振興・活性化を図るため、空港利用促進にかかる短期・中期・長期の目標を設定し、地元 17 市町村や日本航空株式会社等と連携して「熊野白浜リゾート空港^{*}」の利用促進に取り組んでいます。本稿では、その現状・課題と取組状況を報告します。

^{*}「熊野白浜リゾート空港」の愛称は、2024 年 7 月世界遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」が登録 20 周年の節目を迎えるのを機に、「南紀白浜空港」と世界遺産の知名度向上を図るため公募・決定したものです。

【はじめに】

熊野白浜リゾート空港は、1968 年、「和歌山県立南紀白浜空港」として旧滑走路（1200m）が開港、東京（羽田）－南紀白浜便（プロペラ機：YS11）が就航しました。その後、1996 年、現在の位置に新空港（滑走路 1800m）が開港。2000 年、滑走路の延伸 2000m 化、2022 年国際ターミナルビル整備がなされています。また、2019 年度より公共施設等運営権制度（コンセッション）が導入され、株式会社南紀白浜エアポートがその運営を行っています。

熊野白浜リゾート空港は紀南地域（白浜町）に位置し、県の人口が集中する和歌山県北部からは関西国際空港の方が近いいため競合する立地にあります（空港間が車利用で 90 分）。

一方で、白浜温泉街、白良浜、アドベンチャーワールドなど主要観光地へは車で 5～10 分で到着でき、串本・橋杭岩、勝浦温泉、世界遺産の熊野三山や高野山と組み合わせた周遊ルートを形成できるなど、強い誘客ポテンシャルがあ



旅客ターミナルから JAL 羽田空港便を望む。
（滑走路の向こうにアドベンチャーワールドやホテル）

ります。

また2021年12月に阪和自動車道・湯浅御坊道路の有田IC～印南ICが4車線化され、紀北・紀中エリアからの道路アクセスが大幅に改善されました。さらに、2027年には串本ICまでの延伸予定があり、紀伊半島一周道路の整備により三重県や名古屋方面からのアクセスも改善が見込まれます。



2025年3月末現在、熊野白浜リゾート空港には日本航空により東京・羽田空港を結ぶ定期便3往復（計6便、B737-800：165席）が就航しています。機材大型化（95席→165席）等の効果や世界遺産人気もあり、2024年度の年間利用者数は、10年前の倍を超える約23.5万人（235千人）を記録し、過去最多となりました。この状況から考え、更なる誘客の可能性を秘めた空港だと考えています。

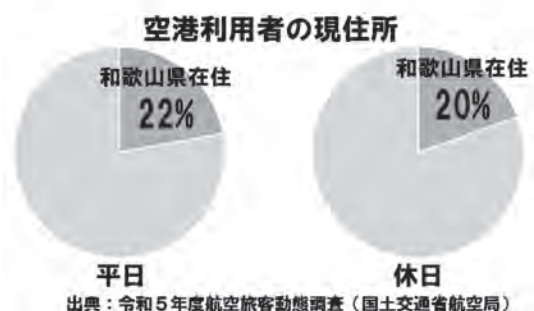
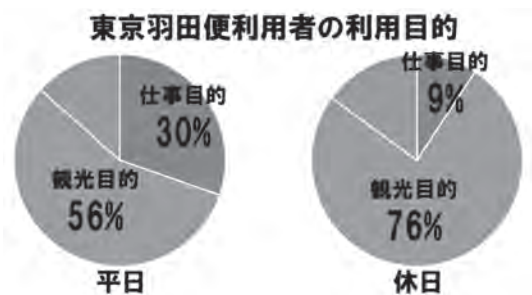


【短期目標】：送客の拡大・平準化と空港の利便性向上

現在、熊野白浜リゾート空港には、日本航空が運航する定期便「羽田空港⇄白浜空港」線3往復6便が就航していますが、搭乗者の利用目的やその属性、また各便別の搭乗率や月別の利用者数を見てみると、空港の実態が分かってきます。

まず利用目的については、ご想像のとおり観光需要が強く、ビジネス需要が弱い（利用目的の55～75%が観光）なっています。また利用者の現住所を見ると和歌山県在住は約20%で、東京・関東方面から観光客が多い空港であることが明らかです。熊野白浜リゾート空港の到着口は、スーツ姿のお客は少なく、いつも家族や気の合うグループの皆さんの笑顔や歓声にあふれています。

さらに各便別の搭乗率を見ると、東京からの利用者に便利な羽田発の朝便・午前便、白浜発の午後便・夜便は混雑（搭乗率70～90%）し、和歌山県在住者の活用が見込まれる白浜発の朝便、羽田発の夕方便は空席が目立つ（搭乗率50～60%）ことがわかります（輸送効率に課題がある）。また月別の変動が大きく、観光シーズンの需要は高いが、それ以外は空席が目立つ状況です。

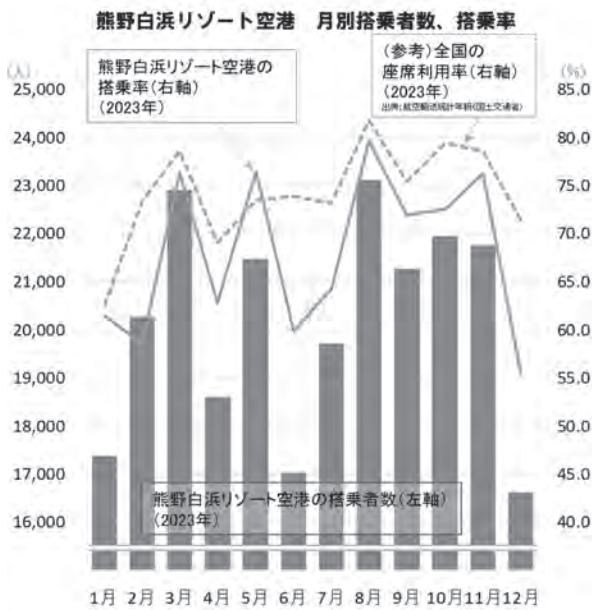


出典：令和5年度航空旅客動態調査（国土交通省航空局）

各便の搭乗率（2024年10月～12月平均）

東京羽田 → 熊野白浜	熊野白浜 → 東京羽田
213便 07:40 → 08:55 78.5%	212便 09:35 → 10:40 57.0%
215便 11:35 → 12:50 80.5%	214便 13:30 → 14:35 70.3%
219便 16:20 → 17:35 64.6%	218便 18:20 → 19:30 88.5%

※時刻は2025年3月の運航ダイヤ



このように典型的な観光路線である羽田⇄白浜線に対して、和歌山県在住者の利用を喚起し、季節変動の著しい航空需要を下支えすること、搭乗率の低い特定便の乗客を増やすこと、地元の空港として使い勝手を良くすること等を目的に、様々な利用促進策に取り組んでいます。代表的なものは以下のとおり、

- 航空需要の閑散期に県内商工業事業者等を対象とした「ビジネス利用応援キャンペーン」の実施
- JRきのくに線や他の交通機関との接続改善を目的とした「紀伊田辺・白浜駅との空港連絡バス」の運行

- 特定便利用を促す白浜空港発着の団体旅行や修学旅行に対する補助
- 羽田利用者に向け「第一駐車場・搭乗者割引キャンペーン」（南紀白浜エアポート社）
- 25歳以下向け割引「JAL スカイメイト運賃制度」（日本航空）

このような利用促進策を実施することにより、地元和歌山県側から熊野白浜リゾート空港の利用増大を図り、白浜・羽田便の搭乗率の向上、ひいては羽田⇄白浜線の4往復8便化を目指していきます。4往復8便化は輸送能力の向上に直結しますので、東京関東方面からの利用者の受け入れ拡大にもつながります。

【中期目標（2029年）】

東京羽田便 4往復8便化、年間利用者数 30万人

和歌山県側からの利用促進を喚起するうえで、羽田発最終便が16時台であるため「ビジネス客等の東京日帰り利用が難しい」という大きな課題が残っています。このことから、羽田⇄白浜便の4往復8便化は絶対命題となります。しかしながら東京・羽田空港は世界でも有数の過密空港であり、地方便空港路線に割り当てられる発着枠の確保が非常に厳しい空港であることも現実であります。

そのような中、羽田空港の発着枠配分の見直しは、5年に1度、定期的に行われており、次回は見直しは2028年に実施される予定です。また発着枠見直しの前年度には、各航空事業者の企業努力のみではなく、地域と航空会社とのパートナーシップを通じて地域航空ネットワークの維持・充実を図るため、コンテストを通じて、羽田空港の発着枠を配分する仕組み「羽田発着枠政策コンテスト」が実施されています。このコンテストは、路線充実に向けた地域の取組へのインセンティブの付与・取組の高度化、航空会社の自助努力のみに頼らない、地域主体

の地方路線の充実、地域住民生活の利便性の向上・地域の活性化が図られることを目指しています。

和歌山県と日本航空は、このコンテストに「羽田⇄白浜線 4 往復 8 便化」で応募することを目指しています。

【和歌山県と日本航空株式会社との包括連携協定】

2025 年 3 月、和歌山県と熊野白浜リゾート空港からの唯一の定期便運航事業者である日本航空株式会社は、前述の「羽田発着枠政策コンテスト」に向けた取り組みをはじめ、様々な施策実施において、緊密に連携し、空港の利用促進と地域振興を強力に進めていくことを合意し、「和歌山県と日本航空株式会社との包括連携に関する協定」を締結しました。

同連携協定では、羽田⇄白浜線の中期計画として、2030 年度に年間旅客数 32 万人と目標を設定し、両者が協同で以下の 7 つの取組み、

- ①熊野白浜リゾート空港の利用促進
- ②和歌山県のみならず紀伊半島全体での訪日外国人旅行者の誘客（羽田、成田からの乗継を含む）
- ③熊野白浜リゾート空港をはじめとする和歌山県の認知度向上（JAL 機内誌や HP、SNS での発信）
- ④和歌山県産品のプロモーションと首都圏への輸送（例：モチガツオや朝採れみかんを羽田に空輸）
- ⑤持続可能な観光地域づくり及び交流人口の拡大（例：ワーケーションや 2 拠点居住の支援）
- ⑥脱炭素化の推進（例：食用油の回収）
- ⑦その他（和歌山県の活性化に資する取組）

に取り組むことにより、新たな航空需要を開拓し、羽田⇄白浜線の 4 便 8 往復化を目指していきます。



締結式 真中左:岸本周平 前和歌山県知事、
真中右:鳥取三津子 日本航空代表取締役社長

【チャーター便の誘致活動】

熊野白浜リゾート空港では、これら東京・羽田への定期便の利用促進と併せて、国内・外からのチャーター便の誘致活動にも力を入れています。

国際線ターミナル整備後（2023 年以降）、韓国（ソウル）、ベトナム（ハノイ、ダナン）、台湾（台北）からの国際チャーター便が運航されました。特に韓国（ソウル）向けは大韓航空による複数の国際チャーターが毎年運航されています。将来的には定期便化を視野に、海外旅行会社・航空会社への働きかけを強化していきます。

国内チャーター便はフジドリームエアラインズにより毎年 20 ～ 30 便が企画・実施されています。また 2025 年 8 月にはトキエアーによるチャーター便が初就航しました。



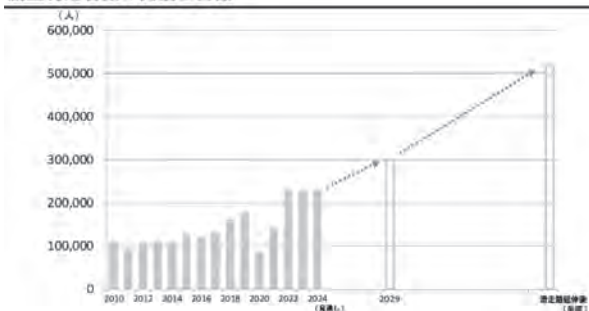
韓国・仁川空港から大韓航空チャーター便

【長期目標】：滑走路延伸（2500m 化）、 年間利用数 50 万人

今後のさらなる空港利用者増大に対応するためには、国内線使用機材の大型化や、様々な国・地域からの国際線の受入れが求められます。そのためには現行の滑走路の延伸（2,500m 化）が必要となってきます。

2023年度に実施した事業可能性検討では、延伸整備は技術的には可能であるとの結論（ただし地元住民の理解や関係者との調整が必要）でした。将来的には滑走路延伸により大型機材や各国からの定期受入れを実現し、年間利用者50万人以上を目指します。

航空利用者数の実績と目標



【おねがい：まとめにかえて】

以上、熊野白浜リゾート空港の利用促進について報告させていただきました。まとめに代えて、次の提案・お願いをさせていただきます。

東京・関東方面への移動手段として、従来の①JR『くろしお』+新幹線『のぞみ』、②関西国際空港利用の二択に加えて、第三の選択肢として③『熊野白浜リゾート空港』の利用を検討してください。熊野白浜リゾート空港は、道路・バス等のアクセス改善により、思いのほか便利になっています。ぜひ一度お試してください。

また関西国際空港からの直行便が少ない北海道・東北方面や欧米・豪方面への国際線は、熊野白浜リゾート空港から羽田での乗り継ぎを検討ください。お得な料金プランが整っています。

地元和歌山県の皆様の利用が、熊野白浜リゾート空港の活性化、そして未来へとつながります。どうぞよろしく願いいたします。