

# 地域振興県土警察常任委員会資料

(平成25年11月27日)

- 1 羽田発着枠政策コンテストの結果について【交通政策課】・・・・・・・・・・1ページ

地域振興部

## 羽田発着枠政策コンテストの結果について

平成25年11月27日  
交通政策課

11月26日、国土交通省から羽田発着枠政策コンテストの評価結果について発表があり、本県が全日本空輸株式会社と共同提案を行った鳥取-羽田便の増便への発着枠配分が決定しました。

これにより、平成26年3月30日から鳥取-羽田便が5便に増便されます。

### 1 コンテスト結果

政策コンテストでの発着枠3枠について、鳥取空港、石見空港、山形空港の羽田便がそれぞれ1便ずつ配分されることが決定した。

### 2 提案に対する評価等

#### (1) 主な評価事項

- ・鳥取空港は、他の交通機関の利便性が低く航空便の重要性が高いため、5便化による需要増加が見込まれる。
- ・移住定住促進、介護支援、子育て王国など、他の地域ではあまり見られない施策を提案しており、これらが増便と有機的に結びつけば、人口減少、過疎化に悩む他地域のロールモデルとなり大きな地域活性化が期待できる。

#### (2) 今後の課題事項

- ・冬場の閑散期対策の強化、首都圏観光誘客リピーター対策の強化を早い段階から実施すべきである。
- ・観光需要を増やすことが主眼となり、そのためのキーとなる手段は兵庫県の観光地とのアクセスであるが、その連携の実績が無い。

### 3 コンテストへの取組

#### (1) これまでの対応状況

- ・鳥取空港の利用を促進する懇話会での協議を経て、10月15日に国土交通省に対し、鳥取県として鳥取-羽田便の増便による地域活性化の取組について全日本空輸株式会社と共同で提案した。
- ・11月6日に国土交通省において開催された「羽田発着枠政策コンテストの評価等に関する懇談会」において、各提案空港（石見空港、佐賀空港、鳥取空港、山形空港）ごとにプレゼンテーションを実施した。

#### (2) 今後の取組

- ・5便化される鳥取-羽田便の安定的な運航による地域活性化を進めるため、これまでの利用促進対策に加え、新たに①兵庫県但馬地域（新温泉町、香美町等）での利用促進対策の強化、②鳥取空港サポートクラブの創設、③県主要施策との一層の連携による利用促進の実施等に取り組んでいく。

### <参考>羽田発着枠政策コンテストの概要

#### (1) 目的

航空会社の自助努力のみで路線の維持・充実が困難な低需要路線について、地域と航空会社による路線充実に係る共同提案について評価を行い、優れた提案の路線に羽田空港国内線発着枠を配分することを通じ、首都圏への利便性向上、地域活性化、地域の取組の高度化及び地域主体の取組での地方路線充実化を図る。

#### (2) 概要

募集期間：平成25年9月4日～10月15日

対象路線：1便・3便ルール対象路線（20空港）の増便又は新規路線の開設

対象発着枠：3便分の発着枠を対象（期間は平成26年3月30日から2年間）

※平成28年以降は、平成27年夏ダイヤ途中までの成果を検証し、継続使用、コンテストの再実施等を判断。

羽田発着枠政策コンテストの評価結果について(案)

平成 25 年 11 月 26 日

羽田発着枠政策コンテストに応募のあった4空港(石見空港・佐賀空港・鳥取空港・山形空港)に係る提案について、「羽田発着枠政策コンテストの評価等に関する懇談会」において評価を行ったところ、評価結果は以下のとおりとなりました。

本評価結果に基づき、政策コンテスト枠(3便分)は、羽田－石見路線、羽田－鳥取路線、羽田－山形路線にそれぞれ1便ずつ配分することと決定致しましたので、お知らせします。

【提案評価結果】

	石見空港	佐賀空港	鳥取空港	山形空港
A委員	159	130	140	149
B委員	158	123	146	160
C委員	107	105	109	117
D委員	166	137	165	157
E委員	148	158	139	148
F委員	173	146	175	160
総計点	911(1位)	799(4位)	874(3位)	891(2位)

【添付資料】

- 別添1 各委員の評価結果
- 別添2 各提案に対する委員コメント
- 別添3 各提案内容の概要

【お問い合わせ先】

航空局航空ネットワーク部航空事業課 中川、井熊  
 TEL:03-5253-8111(内線 48502,48515)  
 03-5253-8706(直通)  
 FAX:03-5253-1656

羽田発着枠政策コンテンツテスト 得点総括表(A委員)

別添1

提案内容項目	評価基準					配点	石見空港	佐賀空港	鳥取空港	山形空港
	(1)政策コンテンツへの応募の目的	(2)増便等に向けた課題分析	(3)増便等後の目標の設定	(4)目標達成に向けた全体の工程表	1. 計					
1. 増便等に向けた目標設定等の評価	(1)政策コンテンツへの応募の目的	・コンテンツ枠を使用して増便又は新規開設を行うことにより達成したい政策目的が具体的かつ明確か。 ・目的が、当該路線の活用促進に留まらず、地域全体の活性化に繋がるものか。	・これまでの取組の評価、過去からの社会経済状況の変化、今後の需要見込み等、当該路線の現状について具体的かつ定量的な分析が行われているか。 ・現状分析を踏まえ、増便等に向けた課題が具体的かつ整合的に設定されているか。	・課題分析や過去の実績に基づき、具体的かつ実現可能な目標(旅客数、L/F、観光収入等)が考えられているか。 ・コンテンツ枠の使用期間(2年)のみならず、その後の持続的な取組を想定した目標が考えられているか。	・目標達成に向け、取組全体の具体的かつ整合的な工程表が作成されているか。	5	4	4	4	4
	(2)増便等に向けた課題分析					5	4	4	4	4
	(3)増便等後の目標の設定					5	4	3	4	4
	(4)目標達成に向けた全体の工程表					10	6	6	8	6
2. 増便等に向けた持続的な取組に対する評価	(1)実施に向けた多様な関係者との連携体制	・地方公共団体が主体的に取り組むこと、地域企業、経済団体、NPO等多様かつ広域的な関係者と連携する体制が取れているか。 ・持続的かつ具体的な推進体制(組織体制・役割分担等)が確保できているか。 ・自都圏との間のインバウンド・アウトバウンド双方を意識し、地元のみならず自都圏においても十分な要員体制や事業者等との連携体制を確保しているか。 ・航空会社と地域が互いにリスクを共有するよう仕組みが考えられているか。	・観光・ビジネス、インバウンド・アウトバウンド等のターゲット毎に効果的な施策が考えられているか。 ・具体的に利用者の増加に効果的と考えられる施策(例:観光商品の造成・広告、運賃助成、企業利用の促進、空港アクセスの改善等)が行われているか。 ・高需要期だけでなく閑散期対策など需要平準化の視点が盛り込まれているか。 ・航空会社と地域が互いにリスクを共有するよう仕組みが考えられているか。 ・他地域における良例となるような取組が考えられているか。	・過去の実績も踏まえ、実現可能な取組となっているか。 ・目標達成後やコンテンツ枠の使用期間後も見据えた持続的な取組となっているか。 ・具体的に航空会社の運航コスト低減に資する取組(例:施設使用料の削減、ナイトステイ費用の助成等)が行われるか。 ・航空会社と地域が互いにリスクを共有するよう仕組みが考えられているか。 ・他地域における良例となるような取組が考えられているか。	・過去の実績も踏まえ、実現可能な取組となっているか。 ・目標達成後やコンテンツ枠の使用期間後も見据えた持続的な取組となっているか。	45	34	30	33	33
	(2)観光・ビジネス等需要の開拓に向けた施策					10	8	8	8	8
	(3)運航コストの削減のための施策					10	8	6	6	8
	1. 2. 計					5	4	4	3	4
3. 経由便による代替性	(1)増便等による利便性の向上	・当該地域と東京間の旅客流動における航空便の重要性(他交通機関との機関分担率)の考慮。 ・当該地域の機関分担率が高い地域による提案を高く評価。 ・羽田直行便以外の経由便による羽田空港へのアクセス可能性(直行便と経由便の比率)の考慮。 ・経由便による代替性				5	4	4	4	4
	(2)他交通機関との代替性					10	8	6	6	8
	(3)経由便による代替性					10	8	6	6	6
	3. 計					115	93	76	75	88
合計点					160	127	106	108	121	

羽田発着枠政策コンテンツテスト 得点総括表(B委員)

提案内容項目		評価基準					
		配点	石見空港	佐賀空港	鳥取空港	山形空港	
1 増便等に向けた目標設定等の評価	(1) 政策コンテンツへの応募の目的	5	4	4	4	5	
	(2) 増便等に向けた課題分析	5	4	4	4	5	
	(3) 増便等後の目標の設定	5	3	3	4	4	
	(4) 目標達成に向けた全体の工程表	10	8	6	8	10	
2 増便等に向けた持続的な取組に対する評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>・これまでの取組の評価、過去の社会経済状況の変化、今後の需要見込み等、当該路線の現状について具体的に分析的かつ定量的な分析が行われているか。</li> <li>・現状分析を踏まえ、増便等に向けた課題が具体的にどの程度に設定されているか。</li> <li>・課題分析や過去の実績に基づき、具体的にどの程度の実現可能な目標(旅客数、L/F、観光収入等)が考えられているか。</li> <li>・コンテンツ枠の使用期間(2年)のみならず、その後の持続的な取組を想定した目標が考えられているか。</li> <li>・目標達成に向け、取組全体の具体的にどの程度に整合的な工程表が作成されているか。</li> </ul>	5	4	3	4	5	
		1. 計	45	34	30	36	33
		<ul style="list-style-type: none"> <li>・地方公共団体が主体的に取り組むこと、地域企業、経済団体、NPO等多様かつ広域的な関係者と連携する体制が取れているか。</li> <li>・持続的かつ具体的な推進体制(組織体制・役割分担等)が確保できているか。</li> <li>・自前圏との間のインバウンド・アウトバウンド双方を意識し、地元のみならず自前圏においても十分な要員体制や事業者等との連携体制を確保しているか。</li> <li>・航空会社と地域が互いにリスクを共有するよう仕組みが考えられているか。</li> <li>・観光・ビジネス、インバウンド・アウトバウンド等のターゲット毎に効果的な施策が考えられているか。</li> <li>・具体的に利用者が増加に効果的と考えられる施策(例:観光商品の造成・広告、運賃助成、企業利用の促進、空港アクセスの改善等)が行われるか。</li> <li>・高需要期だけでなく閑散期対策など需要平準化の視点が盛り込まれているか。</li> <li>・航空会社と地域が互いにリスクを共有するよう仕組みが考えられているか。</li> <li>・他地域における良例となるような取組が考えられているか。</li> <li>・過去の実績も踏まえ、実現可能な取組となっているか。</li> <li>・目標達成後やコンテンツ枠の使用期間後も見据えた持続的な取組となっているか。</li> </ul>	5	4	3	4	5
			5	4	3	4	5
			5	4	3	4	5
			10	6	4	4	10
			5	5	2	3	5
			5	3	3	3	4
			10	8	6	8	10
			10	8	6	8	4
			5	5	3	4	5
			5	4	2	3	5
10	8	6	8	10			
10	8	6	8	4			
5	5	3	4	5			
5	5	2	2	5			
5	4	2	3	5			
10	8	6	8	10			
10	8	6	6	6			
115	92	67	80	101			
160	126	97	116	134			
10	8	6	8	10			
20	16	12	16	8			
10	8	8	6	8			
40	32	26	30	26			
200	158	123	146	160			
3 経由便による代償性	(1) 増便等による利便性の向上	10	8	6	8	10	
	(2) 他交通機関との代替性	20	16	12	16	8	
	(3) 経由便による代償性	10	8	8	6	8	
合計点		200	158	123	146	160	

# 羽田発着枠政策コンテンツテスト 得点総括表(C委員)

提案内容項目	評価基準	配点	石見空港	佐賀空港	鳥取空港	山形空港	
1 増設等に向けた目標の応募の目的 (1) 増便等に向けた課題分析 (2) 増便等後の目標の設定 (3) 増便等後の目標の設定 (4) 目標達成に向けた全体の工程表	・コンテンツ枠を使用して増便又は新規開設を行うことにより達成したい政策目的が具体的に明確か。	5	4	1	3	3	
	・目的が、当該路線の活用促進に限らず、地域全体の活性化に繋がるものか。	5	2	1	4	2	
	・これまでの取組の評価、過去からの社会経済状況の変化、今後の需要見込み等、当該路線の現状について具体的に定量的な分析が行われているか。	5	1	3	2	3	
	・現状分析を踏まえ、増便等に向けた課題が具体的に整合的に設定されているか。	5	3	1	1	4	
2 増便等に向けた持続的な取組に対する評価	・課題分析や過去の実績に基づき、具体的に実現可能な目標(旅客数、L/F、観光収入等)が考えられているか。	10	4	4	6	6	
	・コンテンツ枠の使用期間(2年)のみならず、その後の持続的な取組を想定した目標が考えられているか。	10	4	6	6	4	
	・目標達成に向け、取組全体の具体的な工程表が作成されているか。	5	2	1	4	4	
	1. 計	45	20	17	26	26	
	・地方公共団体が主体的に取り組むつつ、地域企業、経済団体、NPO等多様かつ広域的な関係者と連携する体制が取れているか。	10	8	4	4	4	6
	・持続的かつ具体的な推進体制(組織体制・役割分担等)が確保できているか。	10	4	4	6	4	4
	・首都圏との間のインバウンド・アウトバウンド双方を意識し、地元のみならず首都圏においても十分な要員体制や事業者等との連携体制を確保しているか。	5	1	4	2	4	4
	・航空会社と地域が互いにリスクを共有するよう仕組みが考えられているか。	5	1	1	1	1	1
	・観光・ビジネス、インバウンド・アウトバウンド等のターゲット毎に効果的な施策が考えられているか。	5	1	3	2	4	4
	・具体的に利用者の増加に効果的と考えられる施策(例:観光商品の造成・広告、運賃助成、企業利用の促進、空港アクセスの改善等)が行われるか。	5	4	1	3	4	4
(2) 観光・ビジネス等需要の開拓に向けた施策	・高需要期だけでなく閑散期対策など需要平準化の視点が盛り込まれているか。	10	4	2	4	8	
	・航空会社と地域が互いにリスクを共有するよう仕組みが考えられているか。	5	1	1	1	1	
	・他地域における良例となるよう取組が考えられているか。	5	1	4	3	5	
	・過去の実績も踏まえ、実現可能な取組となっているか。	10	6	6	6	8	
	・目標達成後やコンテンツ枠の使用期間後も見据えた持続的な取組となっているか。	10	4	8	6	6	
	・具体的に航空会社の運航コスト削減に資する取組(例:施設使用料の削減、ナイトステイ費用の助成等)が行われるか。	5	4	3	3	4	
	・航空会社と地域が互いにリスクを共有するよう仕組みが考えられているか。	5	2	2	2	4	
	・他地域における良例となるよう取組が考えられているか。	5	2	3	2	4	
	・過去の実績も踏まえ、実現可能な取組となっているか。	10	6	6	6	6	
	・目標達成後やコンテンツ枠の使用期間後も見据えた持続的な取組となっているか。	10	6	10	6	6	
(3) 運航コストの削減のための施策	115	55	62	57	75	75	
	160	75	79	83	101	101	
	1. 2. 計	10	10	4	4	10	
	・コンテンツ枠を通じた増便又は新規路線の開通による利用者利便性への影響を考慮。	20	20	20	20	4	
	・現在の便数からの増便等の有りに際し、利用者利便をより向上させる提案を高く評価。	10	2	2	2	2	
	・当該地域と東京間の旅客流動における航空便の重要性(他交通機関との機関分担率)の考慮。	10	2	2	2	2	
	※航空の機関分担率が高い地域による提案を高く評価。	40	32	26	26	16	
	・羽田直行便以外の経由便による羽田空港へのアクセス可能性(直行便と経由便の比率)の考慮。	200	107	105	109	117	
	※経由便によっても羽田空港にアクセス困難な地域による提案を高く評価。						
	3. 計						
合計点							

羽田発着枠政策コンテンツ 得点総括表(D委員)

提案内容項目		評価基準						
		配点	石見空港	佐賀空港	鳥取空港	山形空港		
1. 増便等に向けた目標設定等の評価	(1)政策コンテンツへの効果の目的	5	5	3	3	5		
	(2)増便等に向けた課題分析	5	5	2	4	5		
	(3)増便等後の目標の設定	10	10	6	10	6		
	(4)目標達成に向けた全体の工程表	10	6	8	10	6		
1. 計		45	37	30	39	32		
2. 増便等に向けた持続的な取組に対する評価	(1)実施に向けた多様な関係者との連携体制	10	8	6	10	10		
	(2)観光・ビジネス等需要の開拓に向けた施策	10	8	6	6	8		
	(3)運航コストの削減のための施策	5	3	3	4	4		
	・コンテント枠を使用して増便又は新規開設を行うことにより達成したい政策目的が具体的かつ明確か。	5	5	3	3	5		
	・目的が、当該路線の活用促進に留まらず、地域全体の活性化に繋がるものか。	5	5	2	4	5		
	・これまでの取組の評価、過去からの社会経済状況の変化、今後の需要見込み等、当該路線の現状について具体的かつ定量的な分析が行われているか。	5	5	5	5	5		
	・現状分析を踏まえ、増便等に向けた課題が具体的かつ整合的に設定されているか。	5	3	2	4	2		
	・課題分析や過去の実績に基づき、具体的かつ実現可能な目標(旅客数、L/F、観光収入等)が考えられているか。	10	10	6	10	6		
	・コンテント枠の使用期間(2年)のみならず、その後の持続的な取組を想定した目標が考えられているか。	10	6	8	10	6		
	・目標達成に向け、取組全体の具体的かつ整合的な工程表が作成されているか。	5	3	4	3	3		
1. 計		10	8	6	10	10		
2. 計		10	10	10	10	10		
1. 2. 計		115	89	79	98	101		
1. 2. 計		160	126	109	137	133		
3. 増便等による利便性の向上代替性(3)經由便による代償性	(1)増便等による利便性の向上	10	10	6	6	6		
	(2)他交通機関との代替性	20	20	12	12	8		
	(3)經由便による代償性	10	10	10	10	10		
3. 計		40	40	28	28	24		
合計点		200	166	137	165	157		

# 羽田発着枠政策コンテスト 得点総括表(E委員)

提案内容項目		評価基準					配点	石見 空港	佐賀 空港	鳥取 空港	山形 空港
1 増便等 設定等 の評価 目標	(1)政策コンテストへの応募の目的	・コンテスト枠を使用して増便又は新規開設を行うことにより達成したい政策目的が具体的にかつ明確か。 ・目的が、当該路線の活用促進に留まらず、地域全体の活性化に繋がるものか。	5	4	5	4	5	4	4	5	
	(2)増便等に向けた課題分析	・これまでの取組の評価、過去の社会経済状況の変化、今後の需要見込み等、当該路線の現状について具体的にかつ定量的な分析が行われているか。 ・現状分析を踏まえ、増便等に向けた課題が具体的に整合的に設定されているか。	5	3	5	3	5	3	3	4	
	(3)増便等後の目標の設定	・課題分析や過去の実績に基づき、具体的にかつ実現可能な目標(旅客数、L/F、観光収入等)が考えられているか。 ・コンテスト枠の使用期間(2年)のみならず、その後の持続的な取組を想定した目標が考えられているか。	10	6	8	6	10	6	8	6	6
	(4)目標達成に向けた全体の工程表	・目標達成に向け、取組全体の具体的にかつ整合的な工程表が作成されているか。	5	3	4	4	5	3	4	4	4
1. 計			45	29	38	30	33	30	30	33	
2 増便等に向けた持続的な取組に対する評価	(1)実施に向けた多様な関係者との連携体制	・地方公共団体が主体的に取り組むつつ、地域企業、経済団体、NPO等多様かつ広域的な関係者と連携する体制が取れているか。	10	8	8	8	10	8	8	8	
		・持続的かつ具体的な推進体制(組織体制・役割分担等)が確保できているか。	10	8	8	6	8	8	6	8	
		・首都圏との間のインバウンド・アウトバウンド双方を意識し、地元のみならず首都圏においても十分な要員体制や事業者等との連携体制を確保しているか。	5	3	3	3	5	3	3	3	3
		・航空会社と地域が互いにリソースを共有するような仕組みが考えられているか。	5	4	4	4	5	4	4	4	3
	(2)観光・ビジネス等需要の開拓に向けた施策	・観光・ビジネス、インバウンド・アウトバウンド等のターゲート毎に効果的な施策が考えられているか。	5	4	4	3	5	4	4	3	4
		・具体的に利用者の増加に効果的と考えられる施策(例:観光商品の造成・広告、運賃助成、企業利用の促進、空港アクセスの改善等)が行われるか。	5	3	4	3	5	3	4	3	4
		・高需要期だけでなく閑散期対策など需要平準化の視点が盛り込まれているか。	10	6	6	6	10	6	6	6	6
		・航空会社と地域が互いにリソースを共有するような仕組みが考えられているか。	5	4	4	4	5	4	4	4	4
	(3)運航コストの削減のための施策	・他地域における良例となるような取組が考えられているか。	5	4	3	3	5	4	3	3	3
		・過去の実績も踏まえ、実現可能な取組となっているか。	10	8	8	6	10	8	8	6	8
2. 計			10	8	8	6	8	8	6	8	
1. 2. 計			115	87	88	79	87	88	79	87	
3 事考 項 慮	(1)増便等による利便性の向上	・コンテスト枠を通じた増便又は新路線の開設による利用者利便性への影響を考慮。 ・現在の便数からの増便等の有り様に応じ、利用者利便をより向上させる提案を高く評価。	160	116	126	109	120	126	109	120	
	(2)他交通機関との代替性	・当該地域と東京間の旅客流動における航空便の重要性(他交通機関との機関分担率)の考慮。 ※航空の機関分担率が高い地域による提案を高く評価。	20	16	16	16	20	16	16	16	
	(3)経由便による代替性	・羽田直行便以外の経由便による羽田空港へのアクセス可能性(直行便と経由便の比率)の考慮。 ※経由便によっても羽田空港にアクセス困難な地域による提案を高く評価。	10	8	8	8	10	8	8	8	
	合計		40	32	32	30	28	32	30	28	
合計			200	148	158	139	148	158	139	148	



羽田発着枠政策コンテスタ 得点総括表(F委員)

提案内容項目	評価基準	配点	石見空港	佐賀空港	鳥取空港	山形空港
1 増便等に向けた設定等の評価目標	(1)政策コンテスタへの応募の目的	5	5	4	5	4
	(2)増便等に向けた課題分析	5	4	2	5	4
	(3)増便等後の目標の設定	5	4	5	4	4
	(4)目標達成に向けた全体の工程表	5	4	4	5	3
2 増便等に向けた持続的な取組に対する評価	1. 計	45	40	36	36	36
	(1)実施に向けた多様な関係者との連携体制	10	10	10	10	10
	(2)観光・ビジネス等需要の開拓に向けた施策	10	8	10	10	8
	(3)運航コスト削減のための施策	5	3	5	4	5
	1. 計	5	5	3	4	5
	2. 計	5	3	5	5	5
	3. 計	5	3	4	5	4
	1. 2. 計	10	10	10	10	8
	1. 2. 計	10	8	8	8	8
	1. 2. 計	5	5	3	4	5
	1. 2. 計	5	5	3	3	5
	1. 2. 計	5	3	2	3	5
1. 2. 計	10	10	10	10	8	
1. 2. 計	10	6	8	8	8	
1. 2. 計	115	93	94	103	102	
1. 2. 計	160	133	130	139	138	
3 増便等による利便性の向上、代替性、経由便による代償性の考慮	(1)増便等による利便性の向上	10	10	2	10	8
	(2)他交通機関との代替性	20	20	12	16	4
	(3)経由便による代償性の考慮	10	10	2	10	10
	3. 計	40	40	16	36	22
合計点		200	173	146	175	160

## 羽田発着枠政策コンテスト各提案に対する委員コメント

## 1. 石見空港

## ＜主な評価事項＞

- 航空便の重要性が高い空港であり、1便を2便にする効果は非常に大きいと思われる。
- 観光等を総合的に活用し、増便効果をあげようという姿勢は評価できる。
- 2便化によって観光振興および地元企業のビジネス活動の促進を図ろうとする提案であり、島根県・山口県にわたる広域での取り組み体制での意欲が伝わってきた。高速交通網の整備が遅れている地域においての2便化は地域経済にとってよいインパクトを与えると思われることから応援したい。
- このような政策枠がなければ実現されない路便であり、既存便のLFも決して高くない。路線維持のためには地元の創意工夫が重要であるが、観光需要が中心であることから、政策の選択肢も限られる。そのような中で、他県や県内他地域との連携をすすめ、地元大学との連携を模索している点は評価できる。何よりも他交通機関の整備が十分と言えない中で、首都圏との交流手段である航空の重要性は高い。
- 2便化により、地域振興に資するのであれば、相応の負担をしても良いという自治体の強い意志が感じられる提案である。

## ＜主な指摘事項＞

- 複数空港が立地する島根県の空港政策の全体像が十分語られておらず、空港を地域計画にどのように位置づけるのか、という点に言及されていない。また、出雲や隠岐という県内に3空港が立地する島根県が3つの空港にどのようにコミットするのか(県の航空・空港政策の全体像)、という点をもっと強調されるべきだと思われる。
- 島根県立大学との連携や、航空会社と地元とのリスク分担など面白い取組があるにもかかわらず、記述が不十分であるために、それらの長が活かされず、適切に評価をすることが難しい点があった。
- 客観的なデータの裏付けが少なく、文章が定性的で決意表明にしか過ぎないととられかねないような記述もあり、論理的な説得力が不足していた。また、コンテストの評価項目で求められている内容を正確に読み取ることも必要。

## ＜今後の課題＞

- 島根県立大学による調査・分析の結果を具体的に生かして欲しい。提案で済ませるレベルではなく、関係者との緊密な連携によって実効性の高い施策となることを期待したい。
- 石見空港は、岩国空港、山口宇部空港、広島空港、出雲空港と、それぞれ出発地・目的地によって競合しているはずである。2便によって需要が増加した際、それらの新規旅客が、競合空港からの転換需要なのか、潜在需要の顕在化なのか、あるいは鉄道など他の交通機関からの転換需要なのか、などを詳しく調査・分析し、結果を公表していただければ、増便効果をより詳細に理解することができる。島根県立大学等と連携して、そのような調査を実施していただきたい。
- 乗客数の確保を、ANAとの連携による団体旅行誘致に依存してしまう懸念があるので、以下の点について取り組み策をブラッシュアップされるとよいと考える。

- ①ビジネス需要(2便化の基礎的な需要となるもの)の予測と検証
- ②観光振興のためのデスティネーション戦略の明確化(提案内容からは総花的な印象を受けるため訴求ポイントが弱い。空港名と同じ名称を持つ世界遺産「石見銀山」を中心にすえて、他の観光資源を体系的に位置づけストーリー性をもって伝えてはどうか。)
- ③個人観光客誘致のための戦略の明確化(安定需要のためにもFITが重要としている割には、その獲得のための取組が弱い印象。個人客への訴求は団体旅行とは異なる手法が必要であり、ターゲットを明確にし、戦略的な取組を期待する)
- ④閑散期対策を低価格戦略だけでなく、閑散期ならではの魅力創造の方向でも検討されたい。

## 2. 佐賀空港

### <主な評価事項>

- 佐賀空港が、開港以来様々な取り組みを実施することによって増便を実現してきたことは、特筆すべき点として評価できる。
- 増便の効果を最大限生かせるような体制づくりがされている点が評価できる。
- 佐賀県を中心とした地元のやる気が伝わってくる提案。
- 全般的にバランスが取れており、説得力のある提案であると思われる。

### <主な指摘事項>

- 4便から5便になることで見込める新規需要の多くは、福岡空港を利用している旅客の転換需要と考えられ、旅客のアクセス費用・時間の短縮、福岡空港の混雑緩和など一定の効果はあるものの、5便化が地域の活性化にどの程度効果があるのか疑問である。一方、これまで続けてきた施策により、本コンテスト枠を用いずとも5便を実現できる可能性もある。
- 「マイエアポート宣言」等の先駆的な取組を評価するものの、「頑張って営業します」というトーンが強く、増便後の目標達成に向けた取組がどの程度の効果を生むのか、科学的な根拠が弱く説得性に欠けるところがある。
- これまで航空会社とともに努力して航空需要の創出に努力されており、県の航空・空港政策がよく理解できるが、そこには人口規模の大きさという市場条件が大きく影響していることも否定できない。それゆえ、今回の増便のみに絞って考えた場合、効果は限定的と言わざるを得ない。
- 至近距離に福岡空港があり、同じ増便であれば、経済的な効果は福岡空港の方が大きいと考えられる(福岡の増便が困難であることは理解しているが)。
- 航空会社とのリスク分担が明確ではない。現状の便数でも稼働率をあげることは十分可能である。
- 工程表において具体性がなかったこと、目的や課題の整理等の点において物足りなさがあるとともに、今回のコンテストに向けた提案にあまり新規性がなかったこと(従来の継続型施策が多いこと)が問題点として挙げられた。
- 重大な問題点として、佐賀空港は非常に大きな人口を後背地に有しており、潜在力が大きいこと、これまでの取り組みによって十分需要が喚起されてきており、利用者の伸びが着実に著しいこと等が強調されていたが、そのような良好な状態にあるからこそ、今回のコンテストにおいて新規性が余り見られなかったのではないかと考えられ(これまでの施策が十分機能して集客が実現しているのではないか)、政策的

な意味で配慮された発着枠の必要性はないのではないか。

- 佐賀県が独自に調査し、早朝便の設定で利用者数を上げたとの説明があったが、そうした調査は自治体ではなく、本来航空会社が行うべきと思うが、航空会社のマーケティング努力が足りないのではないか、という印象も感じた(福岡空港の利用客が流れるだけだとしても、より潜在的需要の大きい福岡便ではさらなるマーケティングによる乗客増は佐賀空港より容易なはず)。このように、良い点が集まっているばかりに、かえってそれが今回の評価ではマイナスに作用した点があることも否めないのではないか。

#### <今後の課題>

- 観光の場合、九州の他空港との連携が進んでいるとも考えられるが、県が主導してこれまで独自の空港振興を図られた分、地域間の紐帯が弱いのではないか。都道府県には地域間競争の視点は重要であるが、広域的な連携という視点も必要と考えられる。

### 3. 鳥取空港

#### <主な評価事項>

- 鳥取空港は、米子空港と並んで航空便の重要性が高い山陰地方の空港である。既に4便あるものの、他の交通機関の利便性が低いことから、5便化によってある程度の需要増加が見込められると思われる。
- 戦略として、移住定住促進、介護支援、子育て王国など、他の地域ではあまり見られない施策を提案している。これらが増便と有機的に結びつけば、人口減少・過疎化に悩む他地域のロールモデルとなり、大きな地域活性化が期待できる。
- 増便によって地域活性化をしようという意気込みは評価できる。
- よく練られた提案内容であると思料。県主要施策と空港を核とした地域活性化策との連携は、他の自治体にも参考になる。
- 4便の存在が航空会社との連携実績となり、今回の増便も比較的スムーズに実施できるのではないかと判断した。何よりも、県の施策と航空・空港を連携させる姿勢にはオリジナリティが感じられ、大いに評価できる。
- 県の政策目的別に支援を行う点は評価できる。

#### <主な指摘事項>

- 他の交通機関の整備が十分ではないことから鳥取県にとって航空の重要性は相対的に高く、3便ルールの適用路線となっているとともに、権益外便を含めて4便が就航している。当該路線では、政策的配慮がなければ更なる増便は難しいと考えられ、既存便の維持を上回る創意工夫が必要であろう。
- 課題整理の点においてわかりにくさがあり、これまで空港が抱えてきている課題を明確に整理・認識しているのかが判別しにくかった。
- アクセス交通に関して道路整備に重きがおかれていたが、その点を強調されると、空港本来の評価が難しくなる。また、定性的な記述が多く、決意表明に過ぎないのではないかと思われるような点も多くあり、その点での信頼性は低下した。
- 全体的に、鳥取空港の提案には、他の提案で指摘される問題点が共通してあるように思われた。良く言えば平均的な提案であり、逆に言えば、鳥取空港独自の長所や特長が目立たなかったともいえる。

#### <今後の課題>

- 増便後の旅客に対して調査を定期的を実施し、地域活性化策と連動して需要が増加しているかどうかを検証していただきたい。
- 観光客の増加策については、冬場の閑散期対策の強化(料金支援や食に留まらない、5 便化に対応できる魅力の発見)、今後予定されている「首都圏観光誘客リピーター対策の強化」をもっと早い段階から実施することを検討されたい。
- リピーター対策を視野に入れていることは大きく評価できるが、リピーターづくりは初回訪問のときから開始されていると考え、圏域内で受入を担う人々にリピーターづくりのためのおもてなしや次回訪問を刺激するような情報提供のあり方などを実践してもらうことが重要。
- 昼間便の増便と考えられるため、ビジネス需要が単純に増加するとは考えにくく、観光需要を増やすことが主眼になる。そのためのキーとなる手段は他県(兵庫県)の観光地とのアクセス(エグレス)であるが、その連携の実績がなく、提案に不確実性が残ることを申し添えたい。

#### 4. 山形空港

##### <主な評価事項>

- 山形空港は新幹線と競合しており、新幹線や高速道路によって交通機関の代替は可能であることから航空便の重要性は決して高くない一方、航空路線が維持されることによって新幹線との競争が残り、両者の運賃競争やサービス競争により、互いの質が担保されるという側面もある。
- 1 便路線の2 便化による効果は、日帰り往復が可能となるため、一定の需要増加効果があることは間違いないと思われる。
- 新幹線という代替手段がある中、増便をどう生かしていくかが戦略的に練られている点が評価できる。
- 訪日外客(インバウンド)の受入をも視野に入れた戦略的な提案内容である。山形新幹線があるため航空分担率は低いが、航空の利便性を向上することによって新たなパイを獲得し新幹線利用の弱みを補完することができればよいと思料。
- 羽田の1便ルールが適用されているように、政策的な配慮が必要となる路線であり、今回のような枠組みがない限り、実現不可能な路便である。また、既存の1便に対して地元の施策が十分ではなかったように思えるが、その分、増便に対する施策の補充や見直しの評価は高くなった。
- ダイヤの抜本改正が実現可能であれば増便効果は大きい。羽田への夜間便の設定となり、今後、国際線へ乗り継ぎ需要も期待できる。また、他地域の空港との連携にも言及されているが、これらは県の航空・空港政策が現出したものであると考えられ、県の調整能力を評価したい。ただし、新幹線との競争が激しく、継続的な施策が必要であろう。
- 組織体制、航空会社とのリスク分担、販売促進(オフ対策)は評価できる。
- 冬季閑散期対策には見るべきものがあるとともに、航空会社とのリスク共有のシステム「路線収支共有制度(仮称)」はなかなかユニークで、インセンティブに係る点での工夫は必要ではあるものの、評価に値するものである。

##### <主な指摘事項>

- 東京オリンピックを契機として地域の活性化を図ることは決して悪いことではないが、一時的なブームに

乗るだけで、さらに長期的な展望に立って空港経営を考えているのかという点では心許ない。東京オリンピック後はどのように対応するのかという点で、提案内容に不安があった。

○東北地方の玄関口という着眼点も評価できるが、その割には山形空港を窓口として、東北地方全体の底上げをどうするのかという点の指摘が多くなく、看板倒れになる心配がある。

#### <今後の課題>

○2便によって需要が増加した際、それらの新規旅客が、潜在需要の顕在化あるいは新幹線からの転換需要なのか、などを詳しく調査・分析し、結果を公表していただければ、増便効果をより詳細に理解することができる。ただし、日帰り往復が増えると、地域への経済効果にマイナスになる可能性も否定できない。国際観光と国内ビジネスのどちらの需要を喚起していくのか、優先順位を明確にして取り組むべきと考える。これについても、調査・分析により検証していただきたい。

○取組施策はよく練られているが、以下の点も検討されたい。

①海外観光インバウンドについては、価格訴求の強い施策に加えて、何より、山形空港周辺の観光地域ブランドの確立が急務であり、ターゲットごとに訴求点を明確にした取組をするとともに、施策の利用者がリピーターとなるような取組を開始段階から実施しておくことが重要。

②トップセールスは手法であり施策ではないので、首長の要請を効果的な場面で使うことを検討されたい。コンテスト枠に採用された場合には、他自治体からもその取組が注目されることとなり、現在でも効果不明なトップセールスに走りがち自治体の動きを助長することを懸念。

③国内外の修学旅行の促進については、海外の評価機関から高い評価を獲得するなどの高品質であることへの取組も検討されたい。

○他自治体への参考になる取組なので、コンテスト枠使用期間後の成果について、定量的な分析を行い、施策効果の測定と公表を行ってほしい。特に、羽田乗り継ぎによる海外インバウンド振興への効果は興味深い。また、枠使用期間の実績を勘案しながら、その先の目標(五輪前に15-20万人)についても適切な時期に精緻化を図られたい。

# 羽田発着枠政策コンテンツ 各提案内容の概要(目的・目標)



別添3

	石見空港 (1便・ANA)	佐賀空港 (4便・ANA)	鳥取空港 (4便・ANA)	山形空港 (1便・JAL)
増便の目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>○地域の唯一の高速交通網の整備・充実</li> <li>○首都圏への他の交通手段と比較した航空機の優位性</li> <li>○2便化による観光の振興</li> <li>○2便化による地域産業の振興・活性化</li> <li>○企業誘致の促進による地域産業の振興、雇用の拡大</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○羽田路線の増便 (5便化) を契機とした                         <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動の利便性向上による企業活動の効率化</li> <li>・北部九州への観光客の増加</li> </ul> </li> <li>○による有明海沿岸地域を中心とした地域の活性化を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○交流人口の拡大、経済活動の活発化を図ること、誰もが「住みたくなる」「訪れたい」になる」豊かな「とっとり」を実現する。</li> <li>○首都圏を結ぶ唯一の高速交通インフラである羽田便の利便性向上が地域間競争力の増強に繋がり、観光誘客、移住定住策や企業誘致等の施策を通じて地域活性化を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○南東北唯一のJAL羽田便を持つ山形空港を拠点とし、東京五輪2020を見据えた東北インバウンド観光の復興</li> <li>○五輪開催地・東京との交流強化 (日帰りの往復需要の顕在化と強靱な交通体系の構築)</li> <li>○震災で発揮された山形空港の「タツツ」機能維持</li> </ul>
目標設定	<ul style="list-style-type: none"> <li>○利用者数：                         <ul style="list-style-type: none"> <li>7万人 (H25)</li> <li>→12.7万人 (H27)</li> <li>→14万人 (H30)</li> </ul> </li> <li>○経済波及効果：                         <ul style="list-style-type: none"> <li>12億円 (H23)</li> <li>→21億円 (H30)</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○利用者数：                         <ul style="list-style-type: none"> <li>31.3万人 (H24)</li> <li>→37.3万人 (H27)</li> <li>→40.7万人 (H30)</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○利用者数：                         <ul style="list-style-type: none"> <li>28.7万人 (H24)</li> <li>→32.7万人 (H27)</li> <li>→35万人 (H30)</li> </ul> </li> <li>※ 県内事業者の利用における移動待ち時間短縮の経済効果：1.4億円/年</li> <li>※ 首都圏からの観光誘客の増加による経済効果7.9億円/年</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○利用者数：                         <ul style="list-style-type: none"> <li>3万人 (H25)</li> <li>→7.8万人 (H27)</li> <li>→15~20万人 (東京五輪前)</li> </ul> </li> <li>○県外入込客消費額：                         <ul style="list-style-type: none"> <li>7.5億円 (H27)</li> <li>→15~20億円 (東京五輪前)</li> </ul> </li> </ul>



主な取組	石見空港 (1便・ANA)	佐賀空港 (4便・ANA)	鳥取空港 (4便・ANA)	山形空港 (1便・JAL)
(1) 実施に向けた多様な関係者との連携体制	<ul style="list-style-type: none"> <li>萩・石見空港利用拡大促進協議会による利用促進の取組</li> <li>商工会議所との連携による利用促進の取組</li> <li>島根県立大学との連携(潜在的利用者のニーズ調査、分析及び提案の実施)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>有明佐賀空港活性化推進協議会による利用促進の取組</li> <li>マイエアポート宣言事業所による積極的利用の取組</li> <li>県職員で構成する100人チームによる空港営業</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鳥取空港の利用を促進する懇話会による利用促進の取組</li> <li>観光プロモーター等による商品造成、企業誘致の取組み等、鳥取県東京本部及び関係機関スタッフによる取組の強化</li> <li>県庁内横断的に各種対策を実施するとともに、県の重要施策との連携を推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>山形空港利用拡大推進協議会を中心に傘下にターゲットごとのWGを設置</li> <li>施策内容に応じ、県、市町村及び関係機関等が参画</li> <li>首都圏や海外においては、県拠点を中心に大手旅行会社等との連携により体制を確保</li> </ul>
(2) 観光・ビジネス等需要の開拓に向けた施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>団体旅行商品造成支援(ANAとの連携)</li> <li>WEB等を活用した情報発信、個人向け旅行商品造成</li> <li>乗合タクシー等二次交通の充実</li> <li>サポーター企業登録の促進</li> <li>冬季利用促進対策(ツアー商品造成、個人・親子客向け助成等)</li> <li>友好姉妹都市とのスポーツ・文化交流や修学旅行への助成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>マイエアポート運動(宣言)の推進</li> <li>首都圏における情報発信、営業体制の強化</li> <li>佐賀空港利用の団体・個人旅行商品の造成支援</li> <li>修学旅行誘致補助</li> <li>無料駐車場の増設</li> <li>空港アクセスの充実(1,000円レンタカーキャンペーン)リムジンタクシー)の充実</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新規旅行商品の造成支援、米子空港と連携した山陰周遊旅行商品等による利用促進</li> <li>空港利用の促進を図る空港サポートクラブ制度の導入</li> <li>県重点施策と連携した運賃助成制度(移住定住促進、介護、子育て支援等)</li> <li>早朝便を利用した旅行商品造成支援(早朝便利用送客インセンティブの付与等)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>訪日促進に向けた東北広域観光プロモーションの強化</li> <li>空港ビルが中心となり、着地型商品を発掘・情報提供</li> <li>重点ステイネーションへの旅行商品造成等の取組を実施し乗継需要を喚起</li> <li>「山形空港サポータースクラフ(仮称)」を組織し、出張利用者の掘り起こし・囲い込みを図る(冬期限定割引等の実施)</li> <li>空港アクセスバスの5年振り再開等アクセスの改善</li> </ul>
(3) 運航コスト削減のための施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>航空会社と地元とのリスク分担の取組</li> <li>※14万人を下回った場合、航空会社と地元がリスクを分担(地元負担は最大4億円)</li> <li>※負担方法は、着陸料減免の拡大、空港ターミナルビル使用料の助成等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>着陸料の減免(1/3)</li> <li>夜間駐機補助(3/10)等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>着陸料減免措置の拡充(減免率を1/3→1/2)</li> <li>搭乗率に応じ、増便分に係る着陸料及び航援料相当額の範囲内で支援</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>着陸料の軽減(1/10)、保安施設検査業務補助の業務時間に応じた増額、空港施設使用料の軽減、販売促進支援金(仮称)の支給</li> <li>路線収支共有制度(仮称)の創設</li> <li>※利拡協とJALの両者が、基本的に収支(黒字/赤字)を1/2ずつ取得/負担(二共有)</li> </ul>



