

平成30年度フォローアップの評価基準について

評価基準

評価	評価基準	対応
S	(Aの基準に達していることに加え) ①他の空港に共通して模範となる取組が実施されていると認められる (複数の委員による共通の評価があった場合) ②目標を一定水準以上達成、かつ、実績が著しく増加している	・更なる取組の継続 ・継続支援型、育成支援型は認定区分の昇格
A	・概ね計画通りに取組を実施し、目標についても概ね達成できている	・更に高い計画及び目標の設定、取組の実施
B	・概ね計画通りに取組を実施したが、目標については達成できていない点がある ・計画通りに取組を実施できていない点があるが、目標については概ね達成できている	・計画及び目標の見直し、取組の追加
C	・特段の理由等なく計画した取組を実施せず、目標も達成できなかった	・認定区分の降格/訪日誘客支援空港認定の一時取消等

※1 計画：各空港において策定する「国際線就航促進・訪日誘客促進計画」

目標：「国際線就航促進・訪日誘客促進計画」に掲げる訪日外国人旅客数・国際定期便数の目標

※2 拡大支援型の空港については、「Wi-Fi利用環境の整備」、「2次交通の利便性向上に向けた取組」および「空港におけるおもてなし空間の取組」の実施（平成31年度実施予定を含む）を必須要件とする。

集計方法

- 各懇談会委員からの個別評価について、S評価を4点、A評価を3点、B評価を2点、C評価を1点と換算。
- 空港毎に、懇談会委員8名からの個別評価を集計。その合計点数に応じて、下記とする。
 - ・20点以上（平均2.5点以上）の場合は、総合評価A以上
 - ・12～19点（平均1.5点以上2.5点未満）の場合は、総合評価B
ただし、このうち、懇談会委員の個別評価において、C評価が複数あった場合は、総合評価B-
 - ・11点以下（平均1.5点未満）の場合は、総合評価C

総合評価Sの空港について

総合評価A以上の空港のうち、

- ①「他の空港に共通して模範となる取組が実施されていると認められる空港(複数の委員による共通の評価があった場合)」
⇒**米子**：空港間における広域連携の取組
⇒**佐賀**：利便性向上のための利用者アンケートの実施等路線拡大に向けた幅広い取組
- ②「国際定期便数及び訪日外国人旅客数について、目標を一定水準以上達成かつ実績が著しく増加している空港」
⇒**米子・佐賀・松山**(※)・**熊本**
※松山については、目標値の大幅な上方修正を期待する

	北海道 6 空港	B	<p>①昨年度と比較し、新千歳と6空港をまとめる取組をしており、一定の評価はできる。</p> <p>②6空港でネットワークを組めるというのは他の空港ではできない戦略である。そうした利点を活かした事業展開が求められる。</p> <p>③新千歳空港以外の振興について、特段の進捗が見られず、今後の一層の努力が求められる。</p> <p>④震災の影響は確かにあるが、その対応の中で得た知見やノウハウを活用し、災害にも強い北海道の空港というイメージをつくりあげてほしい。</p> <p>⑤災害時対応が不十分な空港は早期に体制を整えてほしい。</p> <p>⑥今後に向けたグラウンドハンドリング体制が十分でない場合の対応が、すべての空港で「事業者と増強を協議していく」とある。各空港で状況が異なるにもかかわらず、すべて同じ対応というのはどうか。</p> <p>⑦コンセッションを経て広域空港戦略を確立し実行されていくことを期待している。</p>
拡大支援型	青森	A	<p>①観光誘客と一体となった活発な路線誘致は評価できる。</p> <p>②着実に取組を行っている。</p> <p>③ロシア極東地域への市場拡大に取り組む予定はないのか。人気の観光地である北海道との連携の必要はないか。</p> <p>④インバウンドの動向をさらによく研究し、今後における持続的な発展につなげてほしい。</p> <p>⑤継続的な取組を期待。</p> <p>⑥目標は未達であるが、来年度にも堅実な取組が計画されている。引き続き、東北への誘客の拠点となるよう取り組んでほしい。</p> <p>⑦インバウンドについて、FITの割合、日本での行動（目的地）、年齢層などは把握しているか。取組内容がインバウンド客の増加につながっているか（つながりそうか）、きちんと分析する必要がある。</p>
	仙台	A	<p>①着実に取組を行っていることは評価に値する。しかしながら、取組内容が他の空港とそれほど変わっていない。民間主体が運営する空港として取組には差がでないのか。</p> <p>②活発なエアポートセールス活動、地域との緊密な連携、グラウンドハンドリング体制構築への動きは、他の空港の模範とするべき取組である。</p> <p>③コンセッション方式導入について模範となるような事業展開を期待したい。</p> <p>④新たな戦略的展開の策定・実施を期待する。</p> <p>⑤DMOとの連携をさらに強化し、DMOを通じたJNTOとの連携によって、さらに訴求力を高めてほしい。</p> <p>⑥災害時対応の更なる充実が必要（携帯電話の充電環境が未済）。</p> <p>⑦知事のトップセールスは手段であって目的ではないことに留意する必要がある。</p>

各空港の総合評価と懇談会委員による主なコメント(2/9)

百里 (茨城)	B	<p>①県の立地特性などを考えるとよくやられていると思うが、県間競争が激化しており、追加的な対策を考える必要があるのであるのか。</p> <p>②1,000円レンタカーについて、県内宿泊を条件にしたことは県内消費への貢献と評価できる。</p> <p>③今回は残念ながら目標未達であるが、<u>グランドハンドリングへの機材提供支援など既に進めている先進的な取組がいくつかある。</u></p> <p>④地域が持っている資源が何であるのかを再度確認する必要がある。</p> <p>⑤新たな戦略展開を模索する努力が求められる。</p> <p>⑥風評被害が残る中、北関東エリアのアウトバウンド需要を喚起し、それを訴求力にしていく方法もあろうかと思う。</p> <p>⑦連携先空港のバリエーションの検討が必要ではないか。</p> <p>⑧知事のトップセールスは手段であって目的ではないことに留意する必要がある。</p>
新潟	B	<p>①明確なビジョンのもとに、県庁主導で地域がまとまり、多様な方策を着実に継続実施していることの成果が出ていると思う。</p> <p>②グランドハンドリング受託会社に増便に関する最新情報を提供していることは評価できる。</p> <p>③今回は残念ながら目標未達となったが、<u>ハルビン線の拡大や極東ロシアチャーターは高く評価できる。</u>全体として路線誘致活動がより活発になっている。グランドハンドリングへの支援策拡充も前広に計画していくことを期待している。</p> <p>④地の利を活かして、中国北東部やロシア極東地域への取組拡大を期待したい。</p> <p>⑤新たな戦略的展開の模索を期待する。</p> <p>⑥直行便とともに成田便を使った国際旅客の増加をさらに進めて頂きたい。広域連携も進展していると見受けられる。</p> <p>⑦インバウンド需要創出について、多様な需要を取り込むことを目的にしているが、取組はセールスのみというのは説得力に欠ける。</p> <p>⑧全体的に、助成金を前提とした取組になっている印象を受ける。長期的に助成金を前提とせずとも運営できる方策を、今から考えて計画・実施する必要があると考える。</p>
小松	A	<p>①アウトバウンドへの取組を評価したい。</p> <p>②国内際ともに福井県との連携を進めるという県の施策の効果が現れてきている。東南アジアに拡大しようとしている点も評価。</p> <p>③金沢市におけるオーバーツーリズムが懸念される中、石川県・福井県との広域連携の取組は重要である。</p> <p>④<u>堅実に取組を行っている。</u></p> <p>⑤インバウンドについて、FITの割合、日本での行動（目的地）、年齢層などは把握しているか。チャーター便が堅調であるが、取組内容はブロガーの招聘や旅行商品の開発である。こうした取組がインバウンド客の増加につながっているか、きちんと分析する必要がある。</p> <p>⑥せっかく存在する魅力的な観光資源をどのように活用するのかの新たな戦略策定が望まれる。</p>

拡大支援型

	静岡	B	<p>①県としての施策は十分であり、次年度の上昇を期待。</p> <p>②観光でさまざまな取組をしていることは一定の評価に値するが、セールスが中心である。まずは当該国・地域のだれがどのようなニーズを持っているのかを丁寧に調査し、そこからターゲティング、ポジショニングをして何を売なのかを明確にしなければ、取組に説得力がない。プロダクトアウトではなく、マーケットインの発想で、こうした取組をすれば効果が出ると思われる。</p> <p>③地の利やFDAをもっと活用できるような戦略を展開できないか。</p> <p>④抜本的な誘致戦略の見直しが必要ではないかと思われる。</p> <p>⑤中国内陸マーケットの拡大は4000万人目標実現に向けた喫緊の課題である。中国内陸市場からのアウトバウンド市場は急速に拡大しており、持続的な路線発展の可能性は十分ある。</p>
拡大支援型	南紀白浜	B-	<p>①ロシア市場をターゲットにしている点は、特徴として評価できる。</p> <p>②コンセッション方式導入が起爆剤となることを期待する。</p> <p>③ロシアの誘致については、より広範な地域を視野に入れ、今後緻密な誘致活動を展開されることを期待する。</p> <p>④様々な取組をしているが、これらの取組による定期便・チャーター便の見込みが低いと思える。関西空港との競争関係は無視できないので、それを踏まえた現実的な取組をしない限り、国際線の就航実現は難しい。</p> <p>⑤努力が短期的な成果となって現れていないが、民営化第1年目、ロケットスタートできるよう頑張っていたきたい。また和歌山県は民営化によって空港を放置するのではなく、これまで以上に効果的な支援を続けてほしい。</p> <p>⑥務安-関空キャンペーンの実施は確かに打撃だったと思うが、そもそも、路線誘致をめぐる周辺環境やコンペティター分析に甘さがあった故かと思う。競争環境のなかで路線が決まっていくことを再認識されたい。</p> <p>⑦和歌山というデスティネーションが意識されているというよりは、和歌山県が持つ高野山や熊野古道等の世界レベルのコンテンツが際立っているのが実態。Airbnbのデータは少し焦点が異なる。こうした実態を客観的に踏まえて戦略を練ってほしい。ロシアをターゲットとする取組が進むことを期待する。</p> <p>⑧就航されない要因を分析する必要があると考える。たびたび言及しているロンリープラネットやマスコミの評価がありながら、なぜ就航に至らないのか。インバウンド客のニーズ、行動を精査し、冷静に地域や空港の位置付けをとらえなおす必要がある。</p> <p>⑨知事のトップセールスは手段であって目的ではないことに留意する必要がある。</p> <p>⑩コンセッションの移行期に厳しい状況になっているが、活発な活動の状況は確認でき、新たな体制の下での戦略の再構築、施設の充実に期待している。</p>

各空港の総合評価と懇談会委員による主なコメント(4/9)

拡大支援型	美保 (米子)	S	<p>①多方面の取組を着実に実施し成果を上げていると思う。全体をハンドリングする役割をさらに強化されることを望む。</p> <p>②さまざまな取組をしており順調に進んでいることは評価できる。</p> <p>③グランドハンドリングを含めた受入関係者との前広の情報共有は極めて適切であり、必要に応じて人員体制構築への支援など、当事者意識をもった対応をさらに進めていかれることを希望する。</p> <p>④韓国線への依存はリスクが高いので、東南アジアをはじめとして多方面への事業展開を希望する。</p> <p>⑤既存のキャラクターに安住しない、より積極的な戦略的展開を期待する。</p> <p>⑥順調に目標値を上回っており、さらに広域連携を進めてほしい。</p> <p>⑦DMOとの連携をさらに強化し、DMOを通じたJNTOとの連携によって、さらに訴求力を高めてほしい。</p> <p>⑧災害対応の強化を進めてほしい。</p>
	岡山	A	<p>①米子空港も同様に業績が好調であることを考えると、両者の連携がうまくいっているということではないか。</p> <p>②就航済みの路線数を増やして目標値を上回っていることに加え、空港の立地特性や乗り入れ航空会社の特性を生かして他県（米子）との広域連携を実施しており、創客、広域連携の観点から評価できる。</p> <p>③よい成果が出ている取組と思う。引き続き、安定就航を目指して、岡山独自の強みを磨くことと広域連携を強化されたい。</p> <p>④観光誘客との緊密な連駅、他空港との広域連携など、取組の水準は高い。より高い目標を設定してはどうか。</p> <p>⑤他の空港との連携や地域のイベントを意識した取組をしている点は評価できる。</p> <p>⑥中四国の空港の連携によるさらなるパワーアップを期待する。</p> <p>⑦インバウンドについて、FITの割合、日本での行動（目的地）、年齢層などは把握しているか。取組内容がインバウンド客の増加につながっているか（つながりそうか）、きちんと分析する必要がある。</p>
	広島	B	<p>①東アジア以外の市場を開拓している点を評価。</p> <p>②需要に関するデータを公表データに留まらず、自らもアンケート調査をして情報収集に努めている。</p> <p>③今回は残念ながら目標未達となったが、基本的に取り組みの水準は高く、来年度の達成を期待している。グランドハンドリング支援策の検討は評価でき、来年度の具体化を期待する。</p> <p>④グランドハンドリングの今後の対応が具体的であり、取組に真摯な姿勢が窺える。</p> <p>⑤JRとの連携が興味深い。東南アジア市場への浸透、厳島神社などの観光資源の活用を通じてなんとか目標を達成してもらいたい。</p> <p>⑥コンセッション売却に向けた堅実な取組を期待する。</p> <p>⑦引き続き、シンガポール便への注力を期待する。</p> <p>⑧インバウンドに加えて、アウトバウンドの振興もより重要になってきているのではないか。</p> <p>⑨災害時対応を強化してほしい。</p>

各空港の総合評価と懇談会委員による主なコメント(5/9)

拡大支援型	山口 宇部	B-	<p>①ターゲット市場において空港・航空会社を指定せずに働きかけを行う取組は評価できる。</p> <p>②出遅れている印象が強い。既に有力空港と競合している東アジアの市場を取りに行くことよりも、他に需要開拓の余地がある市場を探ることがあっても良いのではないかと。いずれにしても独自性を出すことが必要であると思われる。</p> <p>③空港としての特徴付けをより鮮明に進めていくことを期待する。</p> <p>④定期便・チャーター便の新規就航がゼロであったが、その原因が路線誘致に向けての取組不足にあると考えられる。</p> <p>⑤西部に福岡圏という集客地域があり、ここの連携を考えてはどうか。</p> <p>⑥需要創出については、自生的な需要を調査し、それに対応することもできるのではないかと。</p>
	高松	A	<p>①瀬戸内国際芸術祭など地域の取組との連携を図るのは評価できる。</p> <p>②着実に成果が挙がっており、今後、民営化でさらに空港営業活動が加速するとともにグランドハンドリングについても地に足の着いた対応が進んでいくことを期待している。</p> <p>③東アジア4市場以外の市場に向けての積極的な活動を望む。</p> <p>④コンセッション売却の効果を今後より一層期待したい。</p> <p>⑤今年度は昨年度までの県の政策の遺産の側面が強く、持続やさらなる増便がカギ。</p> <p>⑥インバウンドとアウトバウンドの両方を意識しており、この方向で進めてほしい。</p> <p>⑦DMOとの連携によってさらなる取組の可能性を検討してほしい。</p> <p>⑧知事のトップセールスは手段であって目的ではないことに留意する必要がある。</p>
	徳島	B	<p>①他の空港との連携を通じてインバウンド客の誘致を図る取組は評価できる。</p> <p>②東アジアの市場を重点化しているということだが、東アジア市場では他空港との競争が激しい。他空港に需要を取られていることを考えると方針を見直す必要はないか。</p> <p>③関西空港との差別化、四国内での空港連携を一層推進することを期待する。</p> <p>④新規就航は喜ばしいことだが、継続のために努力を続けてほしい。</p> <p>⑤目標を再検討する必要はないのか。</p> <p>⑥広域連携を強化して、目標達成に挑戦してほしい。</p> <p>⑦路線誘致について、相手側の事情とはいえ、なぜ就航しないのかについて、慎重に事実把握をするべきである。エアポートセールスの頻度を高めれば路線誘致につながるとは限らないのではないかと。</p>

各空港の総合評価と懇談会委員による主なコメント(6/9)

	松山	S	<p>①ALL愛媛での取組が奏功していると思う。引き続き、広域連携にも力を入れて、大分等との連携で成果を出してほしい。</p> <p>②グランドハンドリングについて、定期便就航に向けて事前に事業者と意見交換し、円滑な就航につながったことは評価できる。</p> <p>③チャーター便の急激な伸びに比べて、定期便の伸びが十分ではない。チャーター便での実績を上げて定期便就航につなげる更なる取り組みを期待したい。</p> <p>④目標値が低い。工夫を凝らしてポテンシャルを活かして誘客に励まれない。</p> <p>⑤インバウンドについて、FITの割合、日本での行動（目的地）、年齢層などは把握しているか。取組内容がインバウンド客の増加につながっているか（つながりそうか）、きちんと分析する必要がある。</p>
拡大支援型	北九州	B	<p>①目標が大きいだけに未達になるリスクはあると承知。国際線のローカル＝ローカルを実現している点を評価。</p> <p>②残念ながら目標未達となったが、取組の方向性の水準は高いと考える。東南アジア等を含め、より広い市場を視野に入れ、福岡空港等も含めた広域戦略を磨いて実施に移すなかで、目標を達成していかれることを期待している。</p> <p>③取組状況について、とくに観光の部分でPDCAを意識していることが窺える。</p> <p>④グラハンを除き、対顧客の設備がほとんど揃っているにもかかわらず業績が伸びない原因は何であるのかを精査する必要がある。</p> <p>⑤今後も継続的な取組を期待する。</p> <p>⑥福岡空港との役割分担を視野に入れたターゲット設定は重要であり、その方向で実績を積まれることを期待している。</p> <p>⑦長期的には、空港として助成金に頼らずとも運営することを視野に入れ、助成金を前提としない事業内容や取組を計画する必要もあると考える。</p>
	佐賀	S	<p>①県の体制が充実しており、長年にわたる自治体レベルの空港政策が結実している。広域連携にも積極的。</p> <p>②明確なビジョンのもとに、県庁主導で地域がまとまり、多様な方策を着実に継続実施していることの成果が出ていると思う。</p> <p>③グランドハンドリングについて、誘致にあたり事業者と情報共有を行い、常に対応を両者で検討していることは評価できる。具体的な取組とその成果を示すことで他の空港の模範となるのではないかな。</p> <p>④インバウンド客に、利便性の向上を目的にヒアリングし対応しており、効果的な取組と評価できる。</p> <p>⑤さらなる需要の増加に向けては東アジア4市場以外への展開が必要となる。通訳の設置など評価できることは多いが、こうした面でもさらなる言語対応が必要となるのではないかな。</p> <p>⑥県内における観光のインフラとしての二次交通の整備を積極的に行うことを期待する。</p> <p>⑦全体的に、就航している便のチケット代が安いように思われる。安いから行く、という動機では持続可能ではないと考える。</p>

拡大支援型	熊本	S	<p>①「くまモン」や「復興割」というようなチャンスを十分に活かしている点は評価できる。しかし、そうしたチャンスが今後長続きしない可能性もあるので、それに向けた対応を考えておくべきである。</p> <p>②競争の激しい九州において健闘している（目標値を上回っている）点を評価。</p> <p>③安定就航を目指して堅実に取り組む姿勢が評価できる。</p> <p>④さまざまな取組をし、目標を達成できていることは評価できる。</p> <p>⑤コンセッション売却の効果、そして2次交通の整備に今後期待したい。</p> <p>⑥災害時対応の更なる充実が必要（携帯電話の充電環境が未済）。</p>
	鹿児島	A	<p>①定期便、チャーター便とも就航数が大幅増となっていることは評価できる。</p> <p>②着実に取組を行っており、成果もあげている。</p> <p>③目標値の設定について吟味することを望む。</p> <p>④立地上のアドバンテージがあり、施策の効果が増幅されていると感じている。ビルだけではなく、九州全体のためにもいっそうの広域連携策に努力されたい。</p>
継続支援型	花巻	B	<p>①アクセス交通についてバスの便数が着実に増加していることは評価できる。しかし路線数が1つでそれが過去からずっと変わらないという点は疑問が残る。多様な市場開拓の必要があるものと思われる。</p> <p>②過去の経験を踏まえて、給油体制の強化等に迅速に取り組んだことは評価できる。受入体制のさらなる充実を期待している。</p> <p>③周辺地域と一体となったより一層の戦略的展開を期待する。</p> <p>④北東北など広域、他団体（他県、他ビルなど）との協調をさらに進める必要があるのではないかと。</p> <p>⑤訪日外客数を伸ばすには広域連携が鍵だと思ふ。広域連携を前提として当該空港の魅力をポジショニングし訴求の戦略を練られたい。</p>
	福島	A	<p>①厳しい風評被害のなか、チャーター便の誘致に様々な工夫をして取り組んでいることは、高く評価できる。</p> <p>②風評被害にもかかわらず健闘している点は評価できる。他の市場開拓に積極的に取り組むことを期待したい。受入体制については言語対応を始めとして、空港ターミナル施設の充実を望みたい。</p> <p>③国内他空港との連携も模索すべきである。</p> <p>④風評のため東アジアからの誘客が困難である中、ベトナムは今後競争が激化するため、維持・増便策を考えてほしい。とりわけ、一定のアウトバウンドを確保するためにも、県内の基盤づくりに励んでほしい。</p> <p>⑤台湾やベトナムでの実績を積み重ねていき、当該市場からの誘客に強い他の空港とのIN/OUTの連携なども視野に入れて進めると良いのではないかとと思う。</p>

継続支援型	長崎	B-	<p>①キリスト教信者の多い国やリピーターをターゲットにした取組は評価できる。</p> <p>②東アジアに最も近いという地理的な特性がほとんど活かされておらず、せっかくの観光資源が活かされていない。かなりポテンシャルのある空港にもかかわらず、この実績の低さにはどこかに大きな問題があると言わざるを得ない。</p> <p>③ラオスをはじめとして、もっと積極的な姿勢での取組が望まれる。</p> <p>④航空会社側の都合により誘致出来なかったという分析にとどまらず、前向きな努力を望みたい。</p> <p>⑤取組を進めてはいるが、目標未達に関する課題分析が明確でなく、この理由の一つとして、航空会社から直接情報を取る体制・人脈が十分ではないように見受けられる。情報収集レベルに止まるものもあり、抜本的に取組姿勢や体制を強化されたい。</p> <p>⑥インバウンドについて、FITの割合、日本での行動（目的地）、年齢層などは把握しているか。取組内容がインバウンド客の増加につながっているか（つながりそうか）、きちんと分析する必要がある。</p>
	大分	B	<p>①積極的な取組がみられる。グランドハンドリングについて、事業者と連携しながら対応しており評価できる。また、他の空港の模範となると思われる。</p> <p>②グラハンの受入体制が脆弱と見受けられ、具体的かつ積極的な取組を希望する。</p> <p>③空港から市内へのアクセスなど、二次交通の改善・充実に努めてほしい。</p> <p>④狭隘なビルの改修というハコの完成が目前であり、軌道に乗り始めた誘客施策をいっそう進めてほしい。</p> <p>⑤ラグビーWCを最大限に活用してほしい。</p> <p>⑥インバウンドについて、FITの割合、日本での行動（目的地）、年齢層などは把握しているか。取組内容がインバウンド客の増加につながっているか（つながりそうか）、きちんと分析する必要がある。</p>
	宮崎	A	<p>①着実に取組を行っている。</p> <p>②鹿児島、熊本と連携した取組が評価できる。</p> <p>③目標達成まであと一息というところまで来ているが、もう一步前進できない理由を分析する必要がある。広域連携は県単位では行われているようであるが、直接空港と連携する必要はないか。</p> <p>④特に県内観光スポットの開発と、それに関わる二次交通の取組について、今後一層の取組を期待する。</p> <p>⑤インセンティブの停止は勇気ある行動であり、今後とも自県の予算を考慮して空港政策を立案、実行していただきたい。</p> <p>⑥熱心に取り組んでいると思うので、訪日外客数の目標到達に向けて戦略を強化してほしい。</p>
	那覇	A	<p>①定期便の増便を評価したい。</p> <p>②観光需要の増加が官民ともにハードの整備に進み、さらにそれが需要を生むという好循環になっている。</p> <p>③アジアにおけるプレゼンスを高め順調に成果を出していると思う。今後は欧米からの誘客に一層力を入れてほしい。</p> <p>④国内航空会社と連携した誘致の取組は評価できる。</p> <p>⑤第2滑走路オープンを視野に入れた取組のなお一層の取組に期待する。</p> <p>⑥インバウンドについて、FITの割合、日本での行動（目的地）、年齢層などは把握しているか。取組内容がインバウンド客の増加につながっているか（つながりそうか）、きちんと分析する必要がある。</p> <p>⑦知事のトップセールスは手段であって目的ではないことに留意する必要がある。</p>

育成支援型	松本	B	<p>①さまざまな取組を行っている。グランドハンドリングとの連携やCIQへのヒアリング・調整を行い、スムーズな運航を目指している点が評価できる。</p> <p>②後発と言っている空港であるため、他空港との連携は必須。連携の中で他空港の取組を学んでいくべきである。</p> <p>③今後も継続的な努力を期待する。</p> <p>④空港の特性もあり、就航機材が限定される中、さらに努力を続けてほしい。</p> <p>⑤台風の影響は仕方がないが、取組については見込みが甘かった部分があるので、よく課題の整理をされたい。</p> <p>⑥後背地の観光資源の豊さをアピールするとともに、ビジネス需要についてもさらに検討されたい。</p> <p>⑦路線誘致について、相手側の事情とはいえ、なぜ就航しないのかについて、慎重に事実把握して対応を検討するべきである。</p> <p>⑧制約要因をどのように克服し又はかわして市場を創造していくか、戦略の検討を期待する。</p>
	下地島	A	<p>①国内外ともに就航航空会社を誘致できたことは評価すべき努力である。</p> <p>②さまざまな取組を行っている。積極的なデータ活用や他の空港との連携が評価できる。</p> <p>③今年度の誘致活動の結果、香港便新規就航が決まったことを高く評価する。これを呼び水とする31年度目標達成に向けた取組を期待する。</p> <p>④開港までの時間を考えると、需要喚起のために「空港」がどう取り組んでいるのかという点が希薄である点が気にかかる。空港としてどういう空港にしたいのかという主体的な意図を明確にして欲しい。</p> <p>⑤宮古は国内線需要も堅調であり、認知度も高い。すでに協調した動きがあり、さらに進めてほしい。</p> <p>⑥旅客ターミナル開業後の成果に期待。</p> <p>⑦知事のトップセールスは手段であって目的ではないことに留意する必要がある。</p>

※総合評価 B - の空港については、各空港において早急に「国際線就航・訪日誘客促進計画」の見直し・検証を行い、必要に応じて状況把握・助言を行う予定。

【参考】佐賀空港における国際線誘致の取組事例

<主な新規就航・増便の状況(平成30年度)>

- 台北線：タイガーエア台湾（2便/週、10月～新規就航）
- 釜山線：ティーウェイ航空（4便/週、12月～新規就航）
- 大邱線：ティーウェイ航空（2便/週、12月～プログラムチャーター）
- 上海線：春秋航空（3便→4便/週、平成31年1月～増便）

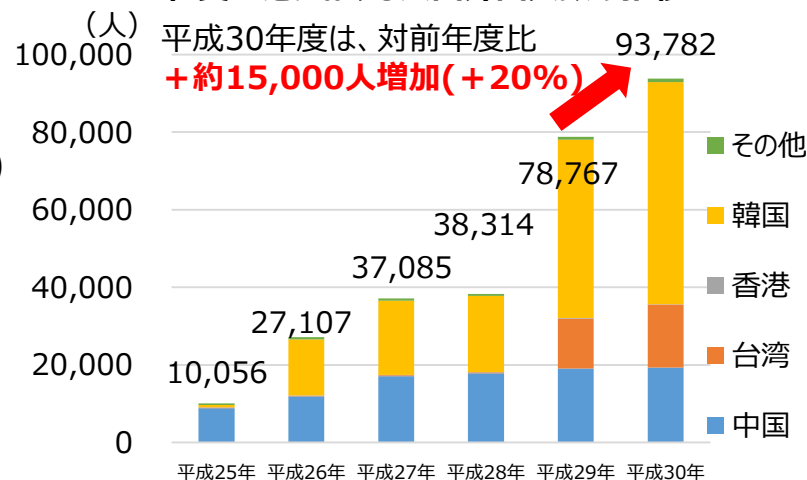
<地域の就航促進・旅客利便向上に向けた独自の取組>

- 外国人旅客の利便性向上のため、国際線の運航にあわせたチェックインカウンター等における通訳の配置や県内の観光・宿泊等情報を提供する観光アプリ（6言語対応）や観光案内・通訳サービスを365日、24時間いつでも無料で利用可能なコールセンター（15言語対応）の多言語化を実施。
- 国際定期便の利用者アンケートを通じて、利用者ニーズの把握と航空会社や空港ビル会社等の関係者への情報共有を行い、旅客満足向上に役立てた。
- 2次交通の充実に向けて、空港と各エリアを双方向で結ぶリムジンタクシーへの助成や最初の24時間を1000円で利用できるレンタカーキャンペーンを実施。

<国の支援状況(平成30年度)>

- 経費補助(予定)：**
台北線 タイガーエア台湾、上海線 春秋航空
- 受入環境高度化への支援：**
交通アクセス施設（レンタカー専用施設）整備への支援
- 海外におけるPR支援（JNTO）：**
タイガーエア台湾とのオンライン共同広告による販売促進やティーウェイ航空と共同して動画広告の展開を実施

佐賀空港における入国外国人数の推移



(出典) 法務省『出入国管理統計』より航空局作成



チェックインカウンターにおける通訳配置



観光アプリ（6言語対応）



リムジンタクシーの運転手が到着出口でお出迎え

<主な新規就航・増便の状況(平成30年度)>

- ・ソウル線：エアソウル（5便→6便/週、10月～増便）
- ・香港線：香港航空（2便→3便/週、12月～増便）

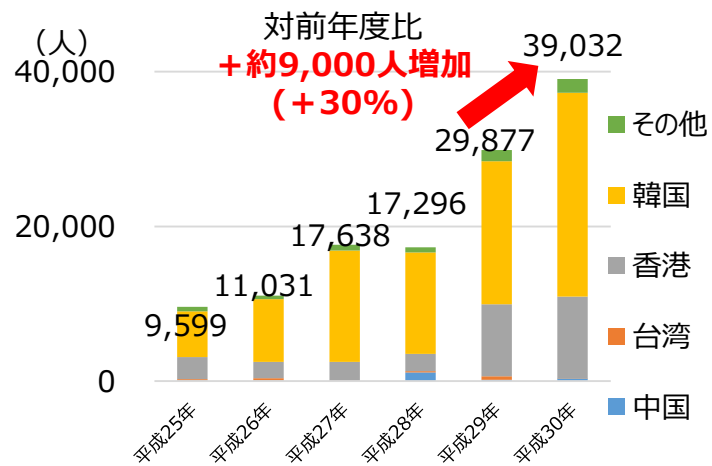
<地域の就航促進・旅客利便向上に向けた独自の取組>

- ・同一航空会社が就航する岡山県と連携会議を立ち上げ、主に当該航空会社の旅客向けに、共同での海外メディアやブローガーの招請、現地雑誌への記事掲載するとともに、両空港の利用を促進するため、レンタカーを活用した周遊の旅を提案する繁体字の周遊レンタカーマップの作成など、広域な観光需要創出を実施。
- ・空港を利用する旅客のレンタカー利用助成に関して、県内にある鳥取空港と両空港間における乗り捨ても対象とすることで、相互の空港の利用を促進。
- ・需要創出の取組の一環として、ラグビーワールドカップ（2019年）や東京オリンピック・パラリンピック（2020年）等の国際大会を見据え、SNS等で国際定期便および国内線利用での訪日客誘致に向けた情報発信等を実施。

<国の支援状況(平成30年度)>

- ・着陸料割引および経費補助(予定)：
ソウル線 エアソウル、香港線 香港航空
- ・受入環境高度化への支援：
搭乗橋増設、待合室拡張、手荷物コンベア改修
- ・海外におけるPR支援(JNTO)：
エアソウルと共同で、現地商業施設における広告展開を実施

米子空港における入国外国人数の推移



(出典) 法務省『出入国管理統計』より航空局作成



周遊レンタカーマップ



チャーター便到着に合わせたおもてなし

エアポートセールスの更なる強化について

- 日本政府観光局（JNTO）において国際航空路線誘致促進に向けた取組を実施しており、各空港がJNTOとの連携を強化すること等を通じて、より効果的なエアポートセールスの実施を目指す。

就航前

- 各空港が、**航空会社との独自ネットワークや情報を保有するJNTOとの連携を緊密にすることにより**、
 - ①航空市場のトレンド・ニーズ、市場情報の綿密な交換による**航空会社との関係強化**
 - ②航空路線の新規就航・増便等の促進に向けた、外航エアラインへの路線就航に関する**スピード感のあるセールスの実施**を進める。

- 各空港が、**JNTOが参加する、国際路線誘致の商談会(Routes Asia)に共同出展することにより**、航空会社に対して日本への就航魅力等を発信し、デスティネーションとしての認知度向上を図る。



就航後

- 就航決定時において、**JNTOと航空会社が実施する各種共同プロモーション事業**（共同広告（航空会社の広告展開を支援し、航空券の販売を促進する取組）やインフルエンサー招請等）と**連携**することで、**需要拡大・航空路線の定着を図る。**

※JNTOが実施する共同プロモーション事業において、**新たに訪日誘客支援空港の優先枠を設定**することで、**地方空港に係るプロモーションを強化し、地方空港における需要拡大・航空路線の定着を図る。**