

## 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量さ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。
- 一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力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。