

平成29年度各空港への懇談会委員による主なコメント及び評価結果

別紙2

空港名	委員からのコメント(主なもの)	評価
静岡	<ul style="list-style-type: none"> ・DMOとの連携による誘客に期待する。訪日旅行商品は現地の旅行会社が企画・募集しているので、日系旅行会社への営業はランドオペレーターとしての営業と位置づけ、実際に集客できる旅行会社へのアプローチを充実させてほしい。 ・今後さらにインバウンドを増やしていくためには二次交通の充実やターゲット層の見直し(富裕層への注目)などが望まれる。 	A
仙台	<ul style="list-style-type: none"> ・初のコンセッション空港であるので、民間活力が活かしている部分をもっと明確に強調していいのではないかと。それにより、他の空港の模範になると思われる。 ・引き続き、東北全体のインバウンド誘客が確実に増加するよう重要なゲートウェイとしての役割を果たされることを期待する。なお、今後の対策を検討するにあたって、科学的なデータによる確かな事実認識と予測を行うことをより一層強化してほしい。 ・追い風と自力をきっちり区分したうえで、今後の戦略を練ってほしい。 ・コンセッション方式が国支援を有効に活用できる手段となっている場合には、コンセッション方式の望ましい事例として他空港の良い参考となり得る。 ・二次交通(特に鉄道)の利便性の向上が課題。 	S
熊本	<ul style="list-style-type: none"> ・震災というハンディキャップがありながら実績を残すことができたことは評価に値する。 ・震災後の状況をよく取り返していると思われる。IN・OUTを変えての連携を促進させるなら、現在のターゲット以外の方が良いのではないかと。引き続き、FIT向けの提案力を磨いてほしい。 ・誘致にお金ではなく、工夫であることを示している例ではないか。 ・なぜ目標を大幅に上回ったのか、その理由の精査が必要。目標設定が甘かったのではないかと。また二次交通の改善。 	A
百里(茨城)	<ul style="list-style-type: none"> ・エアポートセールスにおいて、複数のエアラインと交渉するのはリスク分散の観点からよいこと。 ・レンタカーの割引など、全体的に安売りをしている印象を受ける。「安ければ来る」という発想は間違いとは言えないが、そればかりではないと考える。「1,000円レンタカー」の利用状況(利用者、ルート等)をきちんと把握し、そのうえで、さらなる対策を検討するべきであるとする。また、こうしたレンタカー等の取り組みを「地域への還元」としているが、本当に還元になっているのか。「安く提供するための費用」と「地域での消費額など」を比べて、慎重に検討するべきである。 ・目標未達成の理由について十分に書かれていない。関東地方における地理的な優位性、成田空港の補完機能としての優位性などを活用するべきではないか。 ・就航先が一部の国に依存している現状から脱却の必要性。 ・制約条件のある中で頑張っていると思うが、取り組み内容が伝統的な手法に偏っている傾向があり、もっとターゲットを明確にし、そのターゲットに訴求するテーマを深めて戦略を構築して行くと成果が出てくるのではないかと。 	B
北海道6空港	<ul style="list-style-type: none"> ・限られた時間内で成果をあげるためには、道央エリアの知名度、道央エリアにきている外国人旅行者へのアプローチを工夫されると良いと思われる。 ・各空港の地元の経済圏は小さく広いため、新千歳以外の空港を道庁が中心になってまとめてゆくことが必要ではないかと。 ・「2020年に来道500万人」を掲げているが、それに向けての道筋を明確化した方がよいのではないかと。2020年までの年度別、空港毎の目標も検討すべき。 ・6空港でフォローアップシートの評価基準は統一しているのか。全体的に目標達成度の評価が甘いように思われる。コンセッションとの関係があるので難しいかもしれないが、今後のフォローアップや実施において、6空港で合わせる必要がある部分があるように思われる。 ・それぞれの空港がどのように連携し、役割分担し、差別化を図り、統合の利益を図るのかということに関する調査研究が必要。これは訪日誘客支援だけに留まらず、コンセッションを実施する場合の必要条件でもある。 ・新千歳空港とそれ以外の空港の連動性がまだ見られない。 	B

平成29年度各空港への懇談会委員による主なコメント及び評価結果

高松	<ul style="list-style-type: none"> ・県をあげての取組は評価したい。 ・航空会社との交渉が、県主体である。コンセッション後、運営会社が主体的に行うよう、民間活力の活用を期待する。 ・コンセッションの効果に期待したい。 ・持続性がカギ。 ・瀬戸内で実施される様々なイベントをカレンダーに整理して関係者と共有し、イベントごとに達成して行く観光目的を持って戦略的にイベントを活用して行くと良いと思われる。イベントごとにどんなレガシーを作り、どのように次につなげて行くのかという視点を大事にしてほしい。 	A
広島	<ul style="list-style-type: none"> ・台湾便への依存が多い中、シンガポール便は重要であり、しっかり路線を維持されるよう、引き続きの取り組みを期待する。ビジネス需要の取り込みにも工夫をしてほしい。 ・人口や産業集積を生かし切れていない。 ・地政学的には比較的類似している岡山空港や山口宇部空港の成功事例を参考にされたい。また、両空港と連携することもさることながら、競合関係にもあることもさらに意識するべきではないか。 	A
北九州	<ul style="list-style-type: none"> ・コリアエクスプレスの就航はローカル=ローカルの国際線就航事例として評価できる。 ・もとより高い目標を置いており、今後の方針も明確。 ・福岡空港で受け入れられない需要を受け入れるということであるが、実際にどの程度の規模になるのか、どの地域からの需要なのか、といった基礎的な情報がない。ある程度、数値でとらえることが必要と考える。 ・福岡空港との関係を意識して戦略を構築する必要がある。福岡空港を補完する役割として何ができるか、福岡空港と競合する場合はどのように差別化を図るか、などといった点での検討を希望する。 ・新規路線の開拓、開設に期待したい。またCIQの充実。 ・目標未達ではあるが、課題が適正になされており、今後の着実な取り組みによって成果が出て行くものと期待する。 	A
美保 (米子)	<ul style="list-style-type: none"> ・国内線の減少を国際線でカバーできている。 ・新規就航について、一部の国に重点を置いている点が若干気がかりである。リスク分散のためにも、他国との路線交渉も意識するべきではないか。 ・継続した取り組みを期待する。 	A
佐賀	<ul style="list-style-type: none"> ・継続的に増勢を維持されているところを評価。 ・福岡空港、長崎空港との関係をさらに意識する必要がある。たとえば福岡空港の混雑の受け皿としての機能、長崎空港との差別化を図る戦略などである。連携と同時にそれらを意識した取組を望む。 ・継続した取り組みを期待する。 	A
新潟	<ul style="list-style-type: none"> ・訪日誘客支援の着実の実施が成果に結びついていると認識。 ・継続した取り組みを期待する。 	A
小松	<ul style="list-style-type: none"> ・県の継続的な努力を評価。 ・達成率が1割増しとなっているので、空港へのアクセスも達成率100%で満足することなく、今後の充実に向けて考えていただきたい。 ・継続した取り組みを期待する。 	A
青森	<ul style="list-style-type: none"> ・支援計画の着実な実施が目玉を引く。今後は現在の就航ターゲット以外の国との路線についてさらに戦略を検討する余地があるのではないか。 ・継続した取り組みを期待する。 	A

平成29年度各空港への懇談会委員による主なコメント及び評価結果

徳島	<ul style="list-style-type: none"> ・香港からの路線を誘致するなら、近隣空港を利用する香港旅客とは異なる魅力や利便性をより一層訴求できるように工夫されると良いのではないか。 ・箱モノを用意しているが、要員が十分ではないのではないか。 ・達成率がかなり低いのは相手空港側の事情とはいえ、相手の都合だけで訪日誘客支援ができないということでは持続可能な空港の維持運営はできない。相手方の都合に振り回されない戦略の構築が期待される。 ・四国域内での連携の模索が必要。 	B
鹿児島	<ul style="list-style-type: none"> ・鹿児島の持つ地政学的な優位性を十分に活用して成功していることが見てとれる。 ・北九州空港とのIN/OUTによって九州縦断の流動を生んでいることは素晴らしい成果だと思われる。引き続き、南九州のゲートウェイとして他空港とのIN/OUTの連携を増やしてほしい。 ・当初からより高い目標設定をすべき。また島嶼部などの活用も検討すべき。 	S
南紀白浜	<ul style="list-style-type: none"> ・国際チャーター便の就航実現は評価できるものの、それは国際定期便実現の初段階に過ぎないことを認識し、空港施設の充実と需要開拓に努力されたい。 ・追い風をどのように継続するのか、という視点が不足している。部局間の連携を維持していなかったことも問題あり。 ・観光地として評価されてきていること自体はいいと思うが、空港や県の取り組みの結果なのか、それとも外生的な要因なのか、冷静にとらえるべきであると考え。たとえば、LONELY PLANET の BEST IN TRAVEL 2018で5位になったとあるが、それはなにが評価されたのか十分に分析し、その部分を活かす取り組みをしなければミスマッチが起きる。 ・コンセッションの効果に期待したい。 ・コンセッション選定が重要なのはよくわかるものの、それに力を入れ過ぎており、戦略的に路線誘致ができていない。 ・ロンリープラネットに掲載されることはゴールではなく、それを踏まえてどのような誘客に取り組むかのスタート地点に立ったことを意味している。また、チャーター便についても、その実績を活用して次に何をやるかの戦略を構築して頂けると良いのではないか。 	B
岡山	<ul style="list-style-type: none"> ・フルーツの魅力が訴求力を増しているデスティネーションであり、その魅力が他地域との連携でより一層際立って行くようにプロモーションを仕立てて行く良いのではないか。 ・岡山が評価されたのか、それとも近隣へのアクセスがいいことが評価されたのかでは、大きな差がある。また、近隣空港との連携・棲み分けについてはどう考えているか。 ・需要の伸びに対応した空港施設の早急な整備と空港アクセスの確保が求められる。 ・なぜ目標を大幅に上回ったのか、その理由の精査。目標設定が甘かったのではないか。また二次交通の改善。 	S
山口宇部	<ul style="list-style-type: none"> ・継続した取り組みを期待する。 ・需要の伸びを持続可能とするためには現在のように就航ターゲットを絞ることが長期的に望ましいかは検討する必要がある。北九州空港の存在を意識して戦略を構築する必要はないであろうか。 	A
松山	<ul style="list-style-type: none"> ・継続した取り組みを期待する。 ・現在の就航ターゲットを考えると、空港アクセスの達成が100%になっていないのが気にかかる。積極的な取組を希望する。 	A

平成29年度各空港への懇談会委員による主なコメント及び評価結果

長崎	<ul style="list-style-type: none"> 現在の路線誘致の構想は評価できるが、現状では実績が伴わず、一部の国に留まっている点が心配である。積極的な努力を期待したい。 ポテンシャルからいえば、もっと増えるのでは？ 「アジア、ヨーロッパと長い交流の歴史がある」と記載があるので、アジアのみならず、ヨーロッパも市場として視野に入れてはどうか。 ラオス国営航空乗り入れの効果に期待したい。 目標達成状況と就航、観光、地元体制の達成度等の記述内容が整合していないように思われる。なぜ、目標を達成できなかったのかについての理由や分析結果を明確にして頂けると良いのではないかと。 	A
那覇	<ul style="list-style-type: none"> 実績は伸びているが、県の努力と追い風を分離し、今後は科学的なマーケティングに努めてほしい。 長期的な戦略となるが、2本目滑走路の供用開始後を見据えた戦略の構築が望まれる。 レンタカーなど二次交通の改善が求められる。 	A
大分	<ul style="list-style-type: none"> 以前の窮状は脱したが、今後どうするのか。 国際線利用者数の数値が悪いことが気にかかる。北九州空港の存在が影響していることも考慮する必要があるのではないかと。 新規路線の開拓、二次交通の改善が求められる。 	B
宮崎	<ul style="list-style-type: none"> おおむね良好と判断されるが、空港アクセスについては目標を下回っているので、対策を講じられたい。 熊本地震から熊本が回復しつつある中、この増勢を維持できるかがカギ。 なぜ目標を大幅に上回ったのか、その理由の精査が必要。目標設定が甘かったのではないかと。 	A
花巻	<ul style="list-style-type: none"> 達成率が低いですが、達成度は〇になっている。平成30年度の取り組み予定は、もう少し具体的に述べる必要があると考える。 路線就航には外的要因が作用しやすい国があることを十分認識して、次善の対策をすぐに講じることができるような態勢を作っておくことを希望する。 新規路線の開拓、二次交通の改善が求められる。 	B
福島	<ul style="list-style-type: none"> 今回、人もお金も効果的に使用された。 ベトナム連続チャーター実現を高く評価する。 震災の影響があったにもかかわらず数値的には健闘しているといえる。今後はチャーター便の実績の積み上げから国際定期便の復活と増便に向かって努力を期待する。 達成率が高いが、その理由は、もう少し具体的に述べる必要があると考える。 新規路線の開拓、二次交通の改善が求められる。 平成30年度の取り組み予定をもう少し明確に記載してほしい。 	A
下地島	<ul style="list-style-type: none"> 期待できる取組であるが、下地島としての空港の活用の仕方（観光客のためのスポットや滞在、地域経済への寄与等）を具体的に検討するべきである。 資料を見る限り、開港まで余り時間がないにもかかわらず、航空会社との交渉に具体的な記述が見られなかった。 那覇空港など、県内空港との連動性が見られない。 IN/OUTに偏りが出てしまわないよう留意しながら取り組みを進めてほしい。 	B
松本	<ul style="list-style-type: none"> 空港の置かれている環境や条件を踏まえ誘客のための路線誘致をする取組は、新規市場の開拓の可能性があるとされる。 国内のノウハウを今後国際にどのように利用していくかがカギ。 達成が十分でない項目について理由の記述があまりない。この点の分析を希望。地理的な制約、空港制約を逆に活かすような工夫が現れることを期待する。 ALL長野で松本空港を支援することは大事だと思われるが、県内の意識向上、まずは、県庁や自治体間の意識向上に取り組んでほしい。 	B

【参考】平成29年度フォローアップ評価基準

評価	評価基準
S	・計画を上回る取組を実施し、目標についても大きく上回って達成できている ・他の空港の模範となる
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
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
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

【参考】仙台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29年度)＞

- ・ソウル線：アジアナ航空（5便→7便/週、5月～増便）
- ・台北線：ピーチアビエーション(4便/週、9月～新規就航)
エバー航空(2便→4便/週、9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＞

- ・路線誘致は、コンセッション空港としての強みを生かし、空港会社が一元的に対応している。
- ・仙台空港内に、東北6県の観光案内等を行う「みちのく観光案内」(JTB東北が運営) を新設。当該観光案内所では、宿泊予約や乗車券の手配・引換も可能。
- ・バス（鶴岡・酒田、山形駅等の東北各地と直結する高速バスの新規開設等）や鉄道（仙台空港～仙台駅：3往復増便）における空港アクセス(二次交通)の拡充を実現。

地域の取組を支援

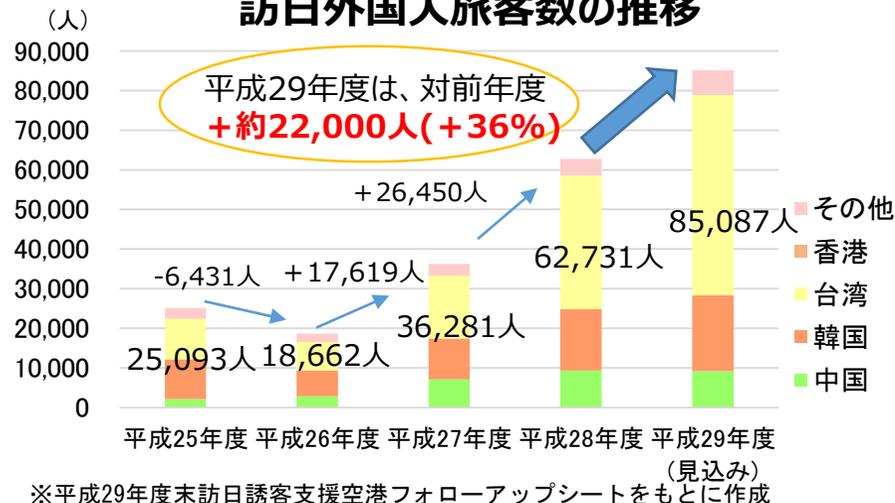
＜国の支援状況(平成29年度)＞

- ・国際線着陸料補助(予定)：
台北線 ピーチアビエーション(4便/週、9月～新規就航)
- ・海外におけるPR支援(JNTO)：
台北便の新規就航に際して台北メトロの主要駅にデジタルサイン等々の広告掲出等を実施

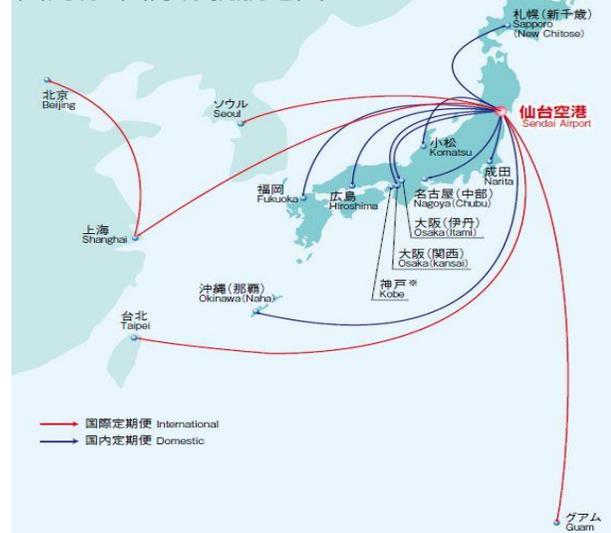


仙台空港では、東北のゲートウェイとして、東北6県の観光案内等を行う「みちのく観光案内」を設置(平成29年4月～)

訪日外国人旅客数の推移



国内線・国際線就航地図



【参考】鹿児島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29年度)＞

- ソウル線：大韓航空(3→5便/週、1～3月まで増便)
イースター航空(3便/週、11月～新規就航、
3→7便/週、12月～2月まで増便)
- 済州航空(3便/週、1～3月まで新規就航)
- 香港線：香港エクスプレス(4→5便/週、4月～増便)
- 台北線：チャイナエアライン(4→5便/週、7月～増便)

＜地域の就航促進・需要創出に向けた独自の取組＞

- 「離島」、「黒毛和牛」、「『天然』砂むし温泉」等のコンテンツをSNS等を通じて訴求し、他地域との差別化を図る。
- 現地旅行会社へのセールスの際には、同一航空会社が就航する宮崎空港等との連携を図り、運航曜日の相互補完や、広域的な周遊プランをPR。
- 次の展開として、地理的特性を生かし、セールス対象地域を東南アジアに拡大。現地に駐在員を配置し、現地旅行会社等と密に連絡をとり、信頼関係を構築。

地域の取組を支援

＜国による支援状況(平成29年度)＞

- 平成29年夏ダイヤから、空港の運用時間を1時間延長。
- 国際線着陸料割引：香港線（香港エクスプレス）、シンガポールチャーター（シルクエア）等の計7路線においてインバウンド割引を実施（予定）。
- 海外におけるPR支援(JNTO)：ソウル線(イースター航空、済州航空)の新規就航にあわせて、Youtubeチャンネルにおいて「小都市観光の楽しみ」をテーマにしたPR動画の作成等を実施。

訪日外国人旅客数の推移



国際線就航状況（平成30年2月末時点）



【参考】岡山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29年度)>

- ・台北線（タイガーエア台湾）
平成29年6月～ 週3便⇒週4便
10月～ 週5便に増便
12月～ 週6便に増便
平成30年3月～ 週7便に増便（予定）
- ・高雄線（チャイナエアライン）
平成30年1～3月 計18便の就航

<地域の就航促進・需要創出に向けた独自の取組>

- ・台北便について、平成25年から現地PRデスクを設置し、「岡山」の認知度を継続的に高め、安定運航を下支えしている。
- また、航空会社と連携し、FIT向け交通アクセス助成、現地テレビ会社による番組制作など効果的なPRを行ったり、空港到着口でのクーポン付情報誌の配付等、旅先において利便性が向上するような工夫を行ったりしている。
- ・いちごや白桃といったフルーツ狩り等の地域の魅力を生かし、現地旅行会社やブロガーを通じて情報発信している。
- ・関空や高松まで1時間程度といった岡山の“交通結節点”としての側面（交通アクセスの良さ）をPRしている。

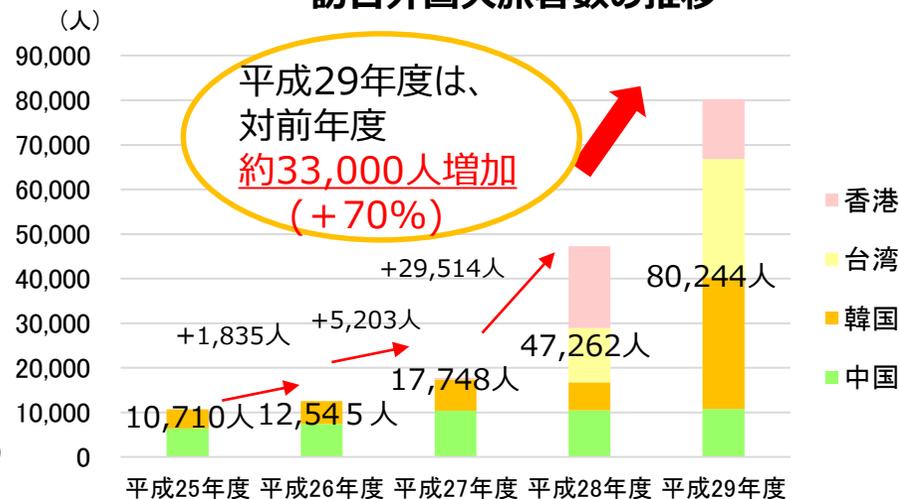
地域の取組を支援

<国による支援状況(平成29年度)>

着陸料補助(予定):

台北線(タイガーエア台湾)、高雄線 (チャイナエアライン)

訪日外国人旅客数の推移



※平成29年度末訪日誘客支援空港フォローアップシート(見込み)をもとに作成

国際定期便就航状況

(平成30年3月現在)



岡山空港における“おもてなし”の一風景