

# 平成 26 年度「県民協働による事業改善」質疑応答要旨

事業名：信州まつもと空港活性化事業、空港管理費

平成 26 年 9 月 13 日（土）

質 問 内 容	回 答 内 容
<p>【土屋龍一郎氏（有識者）】</p> <p>松本空港は長野県にとってどのような位置づけになるのか。</p> <p>松本空港の経済的な波及効果について説明願いたい。</p> <p>2 億円の経費はどこからどのように手当しているのか。</p>	<p>【堀田交通政策課長】</p> <p>長野県の唯一の空の玄関口であり、遠距離を移動する際に最も利便性の高い、高速交通網の基盤である。また、防災ヘリ、県警ヘリ、ドクターヘリの基地局となっており、安全安心な暮らしを守る拠点である。</p> <p>かつて、松本市が経済研究所の手法を基にして算出したデータとして、年間 55 億円という数字がある。一般的には、1 便あたり 15 億円から 20 億円程度の波及効果があるとも言われている。</p> <p>設備投資の関係は国の補助金や基金を活用しているが、一般的な経常費用は県の一般財源である。</p>
<p>【酒井茂氏（有識者）】</p> <p>北陸新幹線の延伸やリニア中央新幹線の開通を控え、県内でお客の取り合いになるのではないかと思います。これをどのように捉えて活性化していくのか。海外からのインバウンドについても羽田、富山、大阪との競争が激化してくるのではないかと。</p> <p>空港へのアクセスというのはどのようにしているのか。</p>	<p>【堀田交通政策課長】</p> <p>遠距離を移動する高速交通という面に活路を見出したい。今は北海道や九州であるが、それに準じる国内の遠隔地、東南アジア諸国、そして関空や成田といった国際空港への就航に今後の方向性があると思っている。特に国際便の乗継については、福岡空港を使ったインバウンドやアウトバウンドを現在旅行会社と詰めているところである。</p> <p>過去に J A L が隔日運航となったときにシャトルバスが廃止されたが、それを運賃収入で賄えない運航欠損費を航空会社と協議会で助成する形で、平成 24 年 6 月に復活させた。それ以外にはレンタカーやタクシーがある。</p>

# 平成 26 年度「県民協働による事業改善」質疑応答要旨

事業名：信州まつもと空港活性化事業、空港管理費

平成 26 年 9 月 13 日（土）

質 問 内 容	回 答 内 容
<p>【福田志乃氏（有識者）】</p> <p>長野県内の人の空港の利用状況はどのようになっているのか。</p> <p>【小宮山淳氏（有識者）】</p> <p>PRに関して、九州方面でまだ知らない方がたくさんいて、効果が面になっていないという感がある。北陸新幹線が延伸すれば富山空港などは東南アジア方面や羽田への便があり、東北信においては圧倒的に利便性が高くなることから、PRをより充実させていかなければならないと思う。チャーター便の利用機会についても、県民に周知されていないのではないか。その点でもPR活動に力を入れていくべきではないか。</p> <p>【柳澤吉保氏（有識者）】</p> <p>冬季の利用者数の減少に力を入れていることについて、各月の利用者数を見ると4月、5月、6月、11月が伸びている。実際に調査されているものと観光客の動向がマッチしていないので、よく考えてみた方がいいと思う。</p> <p>二次交通についてシャトルバスの充実を図っているようだが、単に空港とバスターミナルの行き来だけでなく、松本周辺の魅力的なところを回れるような二次交通のシステムを組むことができれば、観光客による利用者が増えるのではないか。</p>	<p>【堀田交通政策課長】</p> <p>利用者全体では、県内利用者と県外利用者の割合は、ほぼ半々である。ただ、路線ごとにみるとまったく異なっていて、札幌便については8割程度が長野県から北海道に行く利用者、逆に福岡線については、九州から来る方が7割である。</p> <p>【堀田交通政策課長】</p> <p>旅行会社が貸し切るというものではあるが、チャーター便の仕組み、利用方法について周知を進めていきたい。</p> <p>【堀田交通政策課長】</p> <p>平成 25 年度においては、ある旅行業者が長野出店を契機に旅行商品を大々的に販売するなどの特殊事情が影響している。</p> <p>現在の飛行機のキャパが 80 人程度のところで、同じ方面のアクセスがどれだけとれるのかという課題がある。その中で、我々はスキーバスへの助成をしたり、安曇野市では夏季に安曇野方面に行くバスを出している。</p>

## 平成 26 年度「県民協働による事業改善」質疑応答要旨

事業名：信州まつもと空港活性化事業、空港管理費

平成 26 年 9 月 13 日（土）

質 問 内 容	回 答 内 容
<p>ビジネス目的による利用も10%から20%あるので、ここもターゲットにもなるのではないかと。</p> <p>知識産業や先端産業の分野で東南アジアとのやりとりが今後増えていくことが見込まれているので、将来的にどのような利用が増えるのか考慮してみたい。</p> <p><b>【土屋龍一郎氏（有識者）】</b></p> <p>ビジネスユースにおいて、欠航率というのがポイントになってくるので、状況はどのようになっているのか。</p> <p>松本空港を利用してもらうための旅行商品の開発は県協議会の仕事なのか。</p> <p>空港を利用してもらうために商品を開発するのではなく、観光地が活性化するために松本空港を利用するという流れでよいのか。</p> <p><b>【福田志乃氏（有識者）】</b></p> <p>空港管理の面で協議会はどのような役割を果たしているのか。</p> <p><b>【柳澤吉保氏（有識者）】</b></p> <p>他の空港をみると、イベントや空港施設の売り上げなどの非航空系の事業収入をもって着陸料の減免に充てている。利用者を増やして収支を合わせて増便に持っていただけではなく、空港を観光地として考えれば、利用意識の醸成も図られると</p>	<p>航空会社でもビジネス客は単価が高いことから、我々も力を入れていくべきだと認識している。</p> <p><b>【堀田交通政策課長】</b></p> <p>昨年において、欠航率3.1%、ほとんどが機材故障によるものである。</p> <p>実施主体の旅行会社である。</p> <p>我々はインバウンド・アウトバウンドの両方取り組んでおり、空港を使ってもらうことで路線の維持につなげる。結果として観光などに使ってもらえることにもなる。</p> <p><b>【堀田交通政策課長】</b></p> <p>空港管理とは関係なく、空港の利用を底支えする組織である。</p> <p><b>【堀田交通政策課長】</b></p> <p>空港の運営権については、民活空港運営法（民間の能力を活用した国管理空港等の運営に関する法律）が整備されて、国や地方自治体においてターミナルビルと空港の一体的な運営が可能となっている。松本空港においては、ターミナルビルの</p>

## 平成 26 年度「県民協働による事業改善」質疑応答要旨

事業名：信州まつもと空港活性化事業、空港管理費

平成 26 年 9 月 13 日（土）

質 問 内 容	回 答 内 容
<p>思うが、そういう可能性はあるのか。</p> <p><b>【県政モニターA氏】</b></p> <p>利用促進がインバウンドばかりに偏っているように思える。各市町村や県内事業所、県職員が松本空港を利用していけば路線の維持につながるのではないか。</p> <p><b>【県政モニターB氏】</b></p> <p>冬場のスキー客を誘致するにはアクセス道路が非常に重要になってくる。</p> <p>スキー客については、松本空港で入って、帰りは富山空港から出ていくという利用もあると思う。他県とも連携していけば、いい施策も出てくるのではないか。</p> <p><b>【小宮山淳氏（有識者）】</b></p> <p>施設整備修繕計画を見ると、27年度はほとんどなく、今後縮小していくということか</p>	<p>収入がかなり厳しく、一方で着陸料が既に減免されていることもあり、このビジネスモデルにはなじまないと考えている。ただし、松本空港ターミナルビルにおいては、物産展を精力的に開催するなどして、収入をこれから増やしていこうと努力している。</p> <p><b>【堀田交通政策課長】</b></p> <p>我々もインバウンドに偏ってはいけないと思っている。アウトバウンドの利用について、山梨県でPRをしたり、遠隔地から空港までの貸切バスに対して助成したりして使いやすいように配慮はしている。ただし、まだ十分なレベルには達していない。事業所に対しては旅行会社への助成による安価な旅行商品の提供を通じて利用促進を図っている。</p> <p><b>【堀田交通政策課長】</b></p> <p>建設部局、国と連携してしっかりやってまいりたい。</p> <p>おっしゃるとおりである。富山県ではないが、今年度、静岡・山梨・長野と広域的な利用促進について着手している。</p> <p><b>【堀田交通政策課長】</b></p> <p>国の基金を活用し、かなりの部分を前倒して実施したということである。</p>

# 平成 26 年度「県民協働による事業改善」質疑応答要旨

事業名：信州まつもと空港活性化事業、空港管理費

平成 26 年 9 月 13 日（土）

質 問 内 容	回 答 内 容
<p>【県政モニターC氏】</p> <p>29 年度の目標利用者数 12 万人はどのような目 論見で設定しているのか。</p> <p>【土屋龍一郎氏（有識者）】</p> <p>空港の緊急時の活用、災害等の対策の位置づけ を考えるのであれば、空港の管理費でしかこれを 面倒みることができないと思う。そのあたりの考 えはあるのか。</p> <p>【福田志乃氏（有識者）】</p> <p>実際に災害時の活用例はあるのか。</p> <p>【土屋龍一郎氏（有識者）】</p> <p>7 月の木曽の土砂災害による特急しなの運休時 に、松本空港は補完として利用しえたのか。</p>	<p>【堀田交通政策課長】</p> <p>エンブラエルによる運航が 1 往復増えて、かつ エアバス 320 の国際便が利用率 70%で週に 1 回運 航されるという想定に立っている。</p> <p>【堀田交通政策課長】</p> <p>消防ヘリや県警ヘリはそれぞれで予算付けして いるが、我々においても大型の緊急輸送機が降り られるように駐機場の改修を進めようとしてい る。</p> <p>【堀田交通政策課長】</p> <p>個々の県警ヘリ、防災ヘリの発着のほか、患者 の緊急輸送例はいくつかある。</p> <p>【堀田交通政策課長】</p> <p>あくまでも結果としてはあるが、しなのの運 休が大阪便の運航と重なり、大阪便がしなのの代 替となった。ただし、突然災害が起こったからと いって、新たに旅客機を飛ばすというのは、航空 会社の機材の関係で難しい。そういう場合にも対 応できるよう、多くの路線を持っていたいと考え ている。</p>