

事務事業評価シート

評価実施年度：平成29年度

上位の施策名称 施策I-6-2
航空路線の維持・充実

1. 事務事業の目的・概要

事務事業担当課長 交通対策課長 田中 浩史 電話番号 0852-22-5898

| | | |
|---------|---|---|
| 事務事業の名称 | 出雲空港路線の維持・充実事業 | |
| 目的 | (1) 対象 | 出雲空港利用者 |
| | (2) 意図 | 出雲空港の大都市圏でのPR、利用促進キャンペーン等の利用促進事業を実施し、利用者を増やすことにより、路線の維持充実に繋げ、利便性を向上させる。 |
| 事業概要 | 出雲空港路線の利用者拡大を図るため、21世紀出雲空港整備利用促進協議会が実施する利用促進事業費の一部を助成する。利用者の利便性の向上を図るため、利用しやすいダイヤ・機材の大型化・運賃の低廉化等について、航空会社に対する要望を行う。 | |

2. 成果参考指標

| 成果参考指標名等 | | 年度 | 27年度 | 28年度 | 29年度 | 30年度 | 31年度 | 単位 | |
|----------|------|----------------|-------|-------|-------|------|------|------|----|
| 1 | 指標名 | 出雲空港の乗降客数 | 目標値 | 80.0 | 82.5 | 85.0 | 87.5 | 90.0 | 万人 |
| | | | 取組目標値 | | | | | | |
| | 式・定義 | 出雲空港定期便の年間乗降客数 | 実績値 | 82.9 | 89.2 | | | | |
| | | | 達成率 | 103.7 | 108.2 | - | - | - | % |
| 2 | 指標名 | | 目標値 | | | | | | |
| | | | 取組目標値 | | | | | | |
| | 式・定義 | | 実績値 | | | | | | |
| | | | 達成率 | - | - | - | - | - | % |

3. 事業費

| | 前年度実績 | 今年度計画 |
|-------------|--------|--------|
| 事業費(b) (千円) | 13,000 | 11,500 |
| うち一般財源 (千円) | 13,000 | 11,500 |

4. 改善策の実施状況

| | |
|---------------------|------------------------|
| 前年度の課題を踏まえた改善策の実施状況 | ②改善策を実施した(実施予定、一部実施含む) |
|---------------------|------------------------|

5. 評価時点での現状(客観的事実・データなどに基づいた現状)

平成28年度の出雲縁結び空港の利用者は、全体で891,889人(利用率75.1% 対前年度比107.6%)で、各路線別の状況は次述のとおり
 ・東京線の利用者は、616,185人(利用率78.5% 対前年度比103.8%)。7月中旬から11月末まで機材の大型化(中型機の増便)が図られたことによる。
 ・大阪線の利用者は、147,440人(利用率66.9% 対前年度比107.2%)
 ・福岡線の利用者は、37,294人(利用率71.8% 対前年度比108.5%)
 ・隠岐線の利用者は、16,368人(利用率64.8% 対前年度比99.9%)
 ・札幌線(新千歳)の季節運航(8月)の利用者数は、5,021人(利用率84.5% 対前年度比98.2%)
 ・名古屋線は、69,581人(利用率69.6% 対前年度比166.0%)。平成28年7月から2便運航となったことによる。

6. 成果があったこと(改善されたこと)

・平成28年7月から2便運航となった名古屋線は、利用促進対策の効果もあり、利用率が高い。

7. まだ残っている課題(現状の何をどのように変更する必要があるのか)

①困っている「状況」

- 1) 冬季の利用客数の減少
- 2) 東京線の通年の増便又は機材の大型化が図れない。
東京線の観光シーズン(7月~11月)についても増便又は機材の大型化が図れない。
(H28年は7月~10月が5便のうち4便、11月が5便全便が中型機)
(H29年は10月末まで5便のうち2便が中型機で運航。11月の増便は未定)
- 3) 東京線の航空運賃が山陽側と比較して高い。
- 4) 福岡線、大阪線の最終便の時間帯が早い。

②困っている状況が発生している「原因」

- 1) 観光等のオフシーズンであること、積雪・風雪等悪天候により山陰の冬季のイメージがよくないこと。
- 2) 地方路線の羽田発着枠が限られていること。また、中型機が不足していること。
- 3) 首都圏を結ぶ新幹線などの代替高速交通網がないため航空運賃が高い。
- 4) ダイヤ設定には前後の路線との機材繰りが影響することなどから、遅い時間帯のダイヤが組まれていない。

③原因を解消するための「課題」

- 1) 一過性の施策ではなくリピーターにつながる効果的な利用促進策の検討
- 2) 国の地方路線への羽田発着枠の拡大。需要に応じた柔軟な機材繰り。
- 3) 出雲路線に配慮した航空運賃の見直し。
- 4) 出雲路線に配慮したダイヤの見直し、増便。

8. 今後の方向性(課題にどのような方向性で取り組むのかの考え方)

- 1) 観光部局と連携した効果的な冬季の利用促進対策に取り組む。
- 2) 引き続き粘り強く、羽田線の地方路線への発着枠配分を国に要望する。航空会社へ機材の大型化を要望する。
- 3) 東京線の航空運賃の見直しを航空会社に引き続き要望する。
- 4) 福岡線、大阪線の最終便が出来るだけ遅くなるようなダイヤの見直しや増便を航空会社に引き続き働きかけ、利用者拡大に取り組む。