

山形空港機能強化検討会議の参加者からの意見概要

山形市 企画調整部長 伊藤 哲雄（代理：公共交通課長 城戸口 真一）

- ・羽田発着の政策コンテストを含めた羽田ー山形線1日2便の恒久化と、昼時間のもう1便追加による航空ネットワークの強化。
- ・インバウンドの受け入れが多い台湾からの国際の直行便の就航。
- ・国際定期便の就航等も見据えた、2,500m以上の滑走路の整備による機能強化。

天童市 総務部 地方創生推進監 加藤 博之

- ・観光、ビジネスなどの人的交流、また、物流などの点からも山形空港の機能は拡大していかなければならぬ。滑走路の延長がポイントになる。
- ・滑走路延長により、天童市内の多くの地域住民が影響を受けるため、丁寧な説明・対応をお願いしたい。

東根市 総務部長 岡田 光弘

- ・被災地を支援する視点、あるいは支援をいただく視点から、広域の防災拠点としての機能強化は大事な観点と考えている。
- ・利用拡大施策に取り組んでおり、好循環を作っていくことが大事と考えている。
- ・滑走路の延長によって一般県道山形空港線がどうなるのか住民から問い合わせが来ている。住民対応を丁寧に行って、空港と住民が共存共栄できるような検討を進めていかなければいけない。

山形商工会議所 会頭 矢野 秀弥（代理：専務理事 木村 和浩）

- ・人々、滑走路延長が国の第7次の空港整備五箇年計画に載っていた中で、着手に至っていない。早期に着手できるような工夫、理屈付けをする必要がある。
- ・従来の利用客の増大を目指すだけではなかなか厳しい状況があり、東日本の防災拠点としての機能を位置付けながら、山形空港としてのメリットをしっかりと発信していく必要がある。
- ・仙台からのお客様が、山形空港ー羽田を多く利用。各空港間の機能・役割の分担といったことも重要

天童商工会議所 会頭 山本 丈実（代理：総務課長 大内 久幸）

- ・天童の温泉を中心にインバウンドが増加しており、滑走路の延長により更なる増加に繋げていきたい。
- ・海外からの定期便は、更なる地域の活性化に繋がると思っている。
- ・山形空港内での地元産品の販売をお願いしたい。
- ・国内ネットワークの強化により、インバウンドに限らず、国内での観光需要も両輪で取組みたい。

東根市商工会 会長 武田 昇

- ・6月に新幹線が約2か月間止まり、米坂線も最上の方でも止まっていることで、山形県は閉ざされた県という変な噂が立つため、交通網の強化はぜひお願いしたい。
- ・みんな意見は一致していると思うので、スピード感をもって実現してほしい。

山形県工業会 会長 前田 直之

- ・山形から他空港を経由して海外に行くときの乗り継ぎの利便性の確保。
- ・ビジネス利用の方など、ギリギリまで商談、仕事をして空港に着く方が、空港に着いてみると駐車場の近い所が空いていない状況。一部有料化も含めた、駐車場の確保を検討すべき。

公益財団法人 山形県観光物産協会 会長 平井 康博（代理：副会長 佐藤 信幸）

- ・山形空港が拠点空港として、国際航空輸送網となる空港であるにも関わらず滑走路が2,000mなのは山形県だけなので、2,500mに延長すべきである。
- ・仙台空港でも新たに仙台ーバンコク便が開設されるなど、国際線需要は確実に高まっており、東南アジアなど遠方からの増大するインバウンドの需要を取り込めず、大きな機会損失となりかねない。海外主要都市からも、定期便の受け入れが可能となる環境整備が必要。
- ・山形県には蔵王や銀山といった世界的に知られる観光地を初め、地域ならではの魅力が多くあり、さらに磨き上げることで、山形県に滞在する外国人が増えるということは間違いないと考える。

山形県旅館ホテル生活衛生同業組合 理事長 山口 敦史（代理：専務理事 小関 健太郎）

- ・観光庁が目標に掲げている外国人インバウンド受け入れには、現在の空港では足りないだろうということが宣言されている。
- ・県の方々とタイに行った際に、東北・北海道に対する期待の高さというものを目の当たりにしてきた。
- ・山形から海外に繋がること、アクセスが悪いことを解消するには、飛行機だけではなく、鉄道も含め、どうすれば早く進むのか協力できるところをしていきたい。
- ・交流人口も増えていることから、目標としてはチャーター便より、定期便を見据えた計画を期待する。

日本航空株式会社 執行役員 路線事業本部 副部長 内藤 建一郎（代理：国内路線事業部長 川瀬 雄大）

- ・航空会社は燃料費、機体費、整備費が費用の大半を占め、これらは主に外貨建てのため、円安でコストが一般的な上昇率以上に増加しており、非常に苦しんでいる状況。
- ・国内線の需要面では、今までと同じではなく、常に成長していくないと維持できない。
- ・インバウンド重視は理解するが、国内線事業者にとっては「双方向の需要を安定的に作る」ことが鍵である。JALは羽田・伊丹の国内ネットワークと羽田の国際ネットワークを持ち、山形や東北の人々が航空で外出する需要が増えれば、インバウンドと相乗して総需要が伸び、成長の源泉になる。
- ・防災の観点では、いかに必要な輸送量を送れるかがポイントである。空港にお客様が滞留しては救援が無意味になるため、受け手側の体制が重要となる。例えば、臨時バスやハイヤーなど二次交通を含めて、地域一体となった防災拠点としてのあり方を考えていきたい。

株式会社フジドリームエアラインズ 代表取締役副社長 永井 大志

- ・時間帯を利便性の良い時間帯に動かしたい、あるいは、増便をしたいと考えた場合、地上の支援（グランドハンドリング）が欠かせないが、地元の空港でも雇用の問題や労働力確保の問題等があり、グランドハンドリングの応需能力が足りない状況である。地元の皆様からのご支援も必要であることを見頭に置いて議論していただきたい。

チャイナエアライン 成田空港所長 蓮見 孝倫

- ・繁忙期の国際便に対応できるよう、C I Q、(税関・出入国・検疫体制等) のターミナル機能の強化。
- ・滑走路・誘導路の除雪スピードやディアイシング（機体に付着した雪などを除去する作業）の設備、悪天候時の視認性など、冬季の運航安定性の向上。

株式会社ワールドコンパス 代表取締役 根来 勇人

- ・インバウンドの需要は非常に高いものの、アウトバウンドの活動はコロナ前の65%ほどである。
- 航空会社が地方空港へ継続的に就航するには、インバウンド並びにアウトバウンドの継続的な需要の安定が必要。需要をどう高めていくか、双方向での融合が課題。

山形空港ビル株式会社 代表取締役社長 武田 啓子（代理：専務取締役 安井 勝一）

- ・利用拡大施策などは、すぐにでも出来るところから、皆さんと連携して施策を構築、実行したい。
- ・11月頭から12月ぐらいまでは、濃霧により着陸が不安定であり、飛行機が来なくて、修学旅行利用便が欠航となってしまったケースや、九州等へ乗り継げないケースを目の前に見ている。
- ・リターン、ダイバートのほかホールディング（上空待機）が多く、この時期は飛行機が弱いと思われている。計器のカテゴリー引上げや滑走路の延長も含め、安定運航に優先度を上げて対応すべき。
- ・空港のすぐ近くに東根インターがあり、どこからも道路に繋がる。しかも、東北のへそに位置し、物流拠点として、貨物機の誘致も考えられる。5年先、10年先企業の誘致や工場誘致にも繋がる。

一般社団法人 山形県バス協会 副会長 高橋 智

- ・飛行機の発着に合わせたシャトルバスご利用のお客様は、学会などをはじめ出張やイベントなどで来県される方が圧倒的に多く、地元のお客様のご利用はまだ少ない。空港駐車場を有料化することで、山形から出発される地元の方からもシャトルバスをご利用いただけるようになれば、公共交通も成り立ち、駐車場の混雑緩和にも繋がるのではないかと思う。
- ・濃霧などの悪天候時、滑走路が短く定時に発着できない場合がある。バス協会加盟の観光貸切バスを利用される団体貸切のためにも、安定的に発着できる長い滑走路が必要と思う。

一般社団法人 山形県ハイヤー協会 会長 石川 康夫（代理：副会長 渡会 友補）

- ・冬の山形県の観光には多くの外国人の方、日本人の方がくるが、銀山温泉、蔵王温泉は夏もいい。
- ・山形発の羽田便は東京着が11時になり、ビジネスとして利用するにはちょっと時間が遅い。
- ・交通の面からは、山形から外に送り出す時間帯を1分でも早くして、朝の便に乗って仕事をしてから、夕方帰って来ることができれば、もう少し使っていただけるかと思う。
- ・乗り合いができやすいようにシステムを構築していくことは、県内の業者を通して協会として一生懸命やれることである。

山形空港レンタカー協議会（株式会社トヨタレンタリース山形 常務取締役） 庄司 俊晴

- ・レンタカー利用者の60%はビジネス客で、山形空港はレンタカー利便性が高いと評価されている。
- ・繁忙期の駐車場の混雑時には、空港敷地外の駐車場と洗車場を活用し、混雑緩和に努めているが、駐車場の絶対数が足りないと思っている。また、駐車場有料化の議論も出ており、庄内空港と同様、空港敷地外へのレンタカー駐車場の移設の可能性があるが、一体となって、駐車場問題に取り組みたい。
- ・インバウンドのお客様は山形駅の利用が圧倒的で、空港は少ない状況である。これを踏まえて、インバウンド誘致を考えていく必要がある。

山新観光株式会社 取締役航空部長 庄司 忠広

- ・山形空港は県内最大の人口集積地、また、東北の中央部に位置し、陸上自衛隊の第6師団も併設されているため、山形空港の滑走路の延長は、防災力の向上に必要と考える。
- ・空港周辺には高品質の農産物や付加価値の高い工業製品を産出する地域が広がっており、航空輸送の利便性は事業の質に大きく貢献すると思う。
- ・国際チャーター便は、インバウンド客の外貨を直接地元に呼び込み、地域の経済に明確な波及効果をもたらす重要な手段と考える。
- ・山形県が有する世界にない魅力が、高く評価されており、最も有力な地方創生の地と考えている。山形空港の滑走路延長は、山形県の安全と経済に資する投資と考える。

慶應大学 商学部 教授 加藤 一誠

- ・国が観光の振興基本計画を3月末に閣議決定する予定である。オーバーツーリズムの意見が出ており、地方に、首都圏以外にというところをアピールすることがポイントと思われる。
- ・国際便の定期便化はどこの地方も目指しており、地方間の争いになってくるので、空港の計画も含めて、他の自治体、地域の動向を学んで戦略的に進めることが必要。
- ・国の方が費用便益効果について、航空だけではなく、様々分野を統合したものをベースとして、現在、航空のマニュアルを作成している状況。周辺環境が大きく変わっている中で、評価項目を議論していく。

山形大学 人文社会科学部 教授 山田 浩久

- ・空港は何よりも安全・安心が大事であり、利用者の方はもちろん、住民や土地を使っている農家の方に向けた事故対策、騒音対応などを準備しておくことが、計画を立てていく上では重要である。
- ・資料には、災害拠点に関する記載はあるが、空港自体が被災した場合の記載がなかった。
- ・環境負荷の部分も含めての安全・安心であり、環境に優しい工夫も必要である。
- ・航空機を就航させるための具体的な条件をエアラインに明示してもらい、それらに明確に対応することで滑走路延長後の就航を担保していかなければならない。
- ・滑走路の延長により観光客が自動的に増えるわけではない。地域側から積極的に滑走路の延長を念頭に置いた観光提案を明示していく必要がある。
- ・将来ビジョンでは、具体的かつ明確なエビデンスに基づく滑走路延長の必然性を示す必要がある。
- ・滑走路延長以外で、仙台空港とのリンクを強化による解決など、違う視点からの検討も可能と考える。

国土交通省 航空局 航空ネットワーク部 空港計画課長 楠山 哲弘

- ・濃霧による欠航・遅延により、修学旅行生など利用者の方々が不便を強いられていると伺った。就航率改善等の方策を検討することも考えられる。稚内空港では2,000mから2,200mに延長し、就航率改善の目的で滑走路を延長している。
- ・通常の滑走路延長の事例紹介
 - 丘珠空港では、国が滑走路を1,500mから1,800m延長する計画で、今年度からP.I.（パブリックインボルブメント）と環境アセスメントを進めている。現状は小型ジェット機が夏季のみ運用可能だが、延長により冬季運用を可能にするための検討を進めている。
 - 佐賀空港では、佐賀県が中距離国際定期便の就航を見込み、滑走路を2,000mから2,500mに延長する検討を進めており、P.I.を実施し、環境アセスメントの手続きをしている。
- ・山形空港を活用した地域の振興なども非常に大事なので、活発な議論をしていただきたい。

内閣府 政策統括官（防災担当）付参事官（調査・企画担当） 森久保 司

- ・能登半島地震においては、被災地が半島の先端だったということ、平地部の活動拠点が少なかったというのが特徴の一つであり、空港が果たすべき役割は大きかった。自衛隊が活動拠点を展開し、国土交通省もたくさんの待機支援車を並べるなど、活動拠点となった。また、滑走路だけではなく、敷地も含めて様々な活用の仕方があると感じている。
- ・防災については、重要な観点が2つあり、1つは事前防災をどう進めていくのか、もう一つは事前防災として想定しきれなかった事象に対してどう対応していくのかである。想定し難いようなことが発生した場合は、様々な施設や機能の冗長性が問われる。地域全体の冗長性、リダンダンシーの確保という観点から、この山形空港にどのような機能を持たせるのかということを引き続き検討いただければと思う。