

外部評価個票

資料 2－③

事業名	国際チャーター便受入環境整備事業			開始/終了(予定)年度		H22 / -		成果指標及び 成果実績	成果指標		単位	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和●年度 (最終目標)
グループ名	国際チャーター便地上業務								①チャーター便受入数	実績	便	0	0	92	0		
部局・担当課名	観光文化スポーツ部 イン・アウトバウンド推進課									当初見込み					200	84	
創設背景 (課題)	国際定期便の就航がない本県空港において、国際チャーター便の就航はインバウンドの増加はもとより、空港の利用拡大の推進にあたっても重要 一方でコロナ禍を経て国内の航空業界では人材流出が進み、特に地上業務（グラウンドハンドリング）への従事者が不足している								②上記による外国人観光客数	実績	人	0	0	12,720	0		
事業の目的	地方空港の国際線受入において課題となっている地上作業員の確保を支援し、国際チャーター便の受入環境を整備する									当初見込み						12,000	5,670
									③	実績							
										当初見込み							
									④	実績							
										当初見込み							
									成果指標設定の考え方								
事業概要	県内空港における国際チャーター便の受入体制の整備及び国内定期便との受入重複へ対応するために必要となる地上業務に係る経費を支援 ① 山形空港における国際チャーター便受入体制の整備 国内定期便の離着陸を行いながら、国際チャーター便を同時に受け入れるためには、専門的な資格や技能を有する地上業務員が必要となるため、当該者を雇用するための経費の一部を支援 ② 国内定期便との受入重複対応経費 実際にチャーター便が運航される際には他空港等から応援要員の派遣を受けるとともに、追加の臨時雇用等により対応するため、これらに必要となる経費の一部を支援							国際チャーター便の運航便数及び同便により訪れる外国人観光客数を指標としているもの									
補助概要	補助率 (最終受益者に対する補助率)		県の裁量の有無		補助の相手方												
	定額ほか		有		山新観光株式会社												
			令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	執行率50%未満の場合の要因分析									
当初予算額 (単位:千円)			16,494	21,206	21,206	88,616	59,004	令和6年度については、令和5年度やコロナ前の令和元年度（219便）の運航実績を参考に100往復200便分の予算を計上していたところであるが、コロナ禍を経た航空機材やパイロット等の不足のため、本県空港へのチャーター便の運航が行われなかった。これに伴い、チャーター便の運航に応じて支払う、事業内容②に相当する67,410千円分が未執行となったもの。									
財源内訳 (単位:千円)	国庫支出金																
	県債																
	その他特定財源																
	一般財源		16,494	21,206	21,206	88,616	59,004										
		計	16,494	21,206	21,206	88,616	59,004										
決算額 (千円単位)			12,784	19,570	43,162	21,206											
執行率 (%)			78%	92%	204%	24%	0%										
項目			評価 (ABC)	評価に関する説明				課題	○ 本来、国際チャーター便のグラウンドハンドリングは当該事業の直接の受託者である国内の航空会社（山形空港はJAL）から支払われる委託料で賄うことが理想であるが、JALからの委託料のみでは必要な体制を構築できない ○ 以前は他空港からの応援等も含めて対応してきたが、全国的な人材不足により応援を受けることができず、県内事業者による常時雇用が必要となっている								
全ての 検証の 視点 事業の	①長く継続し、社会経済情勢の変化とミスマッチになってないか。 (開始時から社会経済情勢の変化を考慮して、継続するのは妥当か。)		A	全国的な少子高齢化に加え、コロナ禍を経て航空業界の人材不足は深刻化しており、現在の社会情勢に沿った施策と言える													
	②当初の目的や役割を一定程度達成しているのではないか。 (当初の目的・役割の達成程度からみて、継続するのは妥当か。)		A	コロナ禍を経た航空機材の不足等により本県へのチャーター便の運航便数は少ない状況であり、今後は増加を図っていく必要がある													
	③人口減少を受けて受益者が減少し、コストに見合っていないのではないか。(開始時から受益者が減少しても、継続するのは妥当か。)		B	人口減少が進行するなか、地域活性化のためには消費単価の高いインバウンド観光客を呼び込む必要があり、本県を直接訪れ、滞在が長く消費が多くなる国際チャーター便は有効な手法の一つである													
検証 点の 取組 ポイント マ	④課題に対する事業手法は妥当か。		B	本来は国際チャーター便の運航時に随時の雇用や応援で対応するのが理想であるが、人材不足により随時の雇用や応援がままならず、県内事業者の直接雇用等が必要な状況となっている				今後の 対応	○ 山新観光に対してJALと委託料についての協議を実施するよう依頼する ○ 県としてもJALに対して委託料の増額等を申し入れる								
	⑤成果指標と目標値の考え方は妥当か。		A	国際チャーター便の便数及び同便により訪れる外国人観光客数を指標としており妥当と考える													
	⑥「執行率が50%未満の場合の要因分析」の内容・手法は妥当か。		B	令和6年度は国際チャーター便の運航が無かったため、応援受入や臨時雇用が行われず、執行率が低かったもの													

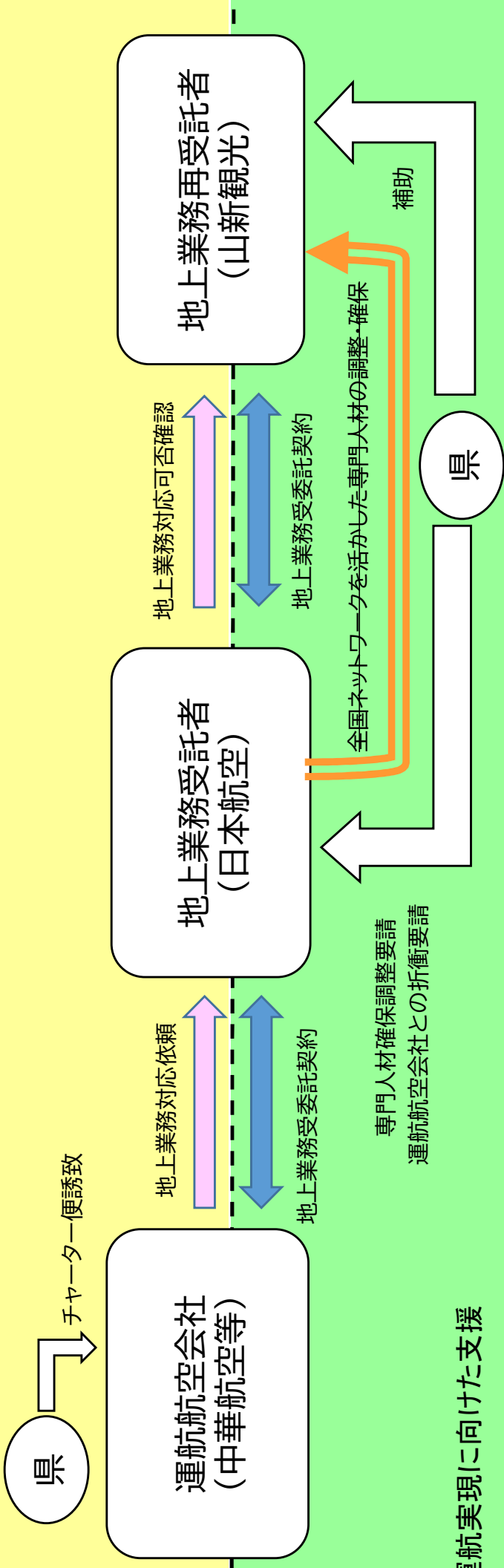
(評価基準)「A:妥当性が高い/B:おおむね妥当である/C:妥当性が低い」

国際チャーター便受入態勢整備支援 スキーム

運航計画に向けた誘致・態勢整備

【安定した受入体制の整備・維持】

- ・ 国際チャーター便受入れ可能な時間帯は、国内定期便と旅客対応等が重複することから、国内・国際線の安全な定時での運航には、地上員等2班体制が必要となり、応援要員が不可欠。
- ・ 県としてチャーター便を継続的に誘致するため、山形空港の地上業務を担い、専門性・特殊性のある地上業務員を常時確保し受入体制を維持している山新観光に対して支援



運航実現に向けた支援

【運航計画の実現に必要な態勢の整備】

- ・ 運航便数や運航ダイヤにより、地上業務再受託者において必要となる経費を県が支援
- ・ 必要となる人員等は、運航計画に応じて県・地上業務受託者・地上業務再受託者で協議、精査
- ※ 受入態勢は、運航航空会社と地上業務受託者との地上業務受託契約において整備し、その経費を負担すべきものではあるが、全額負担を求める
- と、航空賃の高騰を理由に国際チャーター便の運航中止が想定
- また、十分な受入態勢が整備できない場合、国内定期便の定時運航に悪影響を及ぼす可能性
- ※ 地上業務受託契約締結(運航航空会社ー地上業務受託者間)に際し、チャーター便運航に影響を及ぼさない範囲で負担を求めるよう県から要請

国際チャーター便受入環境整備事業の主な実績について

山形空港における国際チャーター便受入態勢の整備	令和４年度 19,570 千円 令和５年度 15,611 千円 令和６年度 21,206 千円
国内定期便との受入重複対応経費	令和４年度 0 便 0 千円 令和５年度 92 便 27,551 千円 令和６年度 0 便 0 千円