

第2回 高知龍馬空港・航空ネットワーク成長戦略検討会議
議事要旨

I 開催日時：平成30年8月8日（水） 14:00～16:00

II 開催会場：高知城ホール 2階 「くすのき」

III 出席状況

団体名	代表者名		備考
大阪航空局高知空港事務所	空港長	林 絹子	
四国地方整備局高知港湾・空港整備事務所	所長	高阪 雄一	
高知空港ビル株式会社	代表取締役社長	十河 清	
一般財団法人空港振興・環境整備支援機構高知事務所	所長	内田 裕人	団体名称変更
神戸税関高知税関支署	支署長	上野 敦司	人事異動により交代
高松入国管理局高知出張所	所長	富士原 賢一	
広島検疫所高知出張所	所長	福井 昇	
動物検疫所神戸支所四国出張所	所長	籠島 恵介	欠席
神戸植物防疫所坂出支所高知出張所	所長	土手 二巳一	
全日本空輸株式会社 高知支店	支店長	後藤 昌弘	
日本航空株式会社 高知支店	支店長	磯村 康志	
株式会社フジドリームエアラインズ高知空港支店	支店長	秋山 正之	
一般社団法人高知県バス協会	会長	片岡 万知雄	
高知県商工会議所連合会	専務理事	杉本 雅敏	
慶応義塾大学	教授	加藤 一誠	
南国市	市長	平山 耕三	
高知県市長会	会長	岡崎 誠也	欠席
高知県町村会	会長	池田 洋光	欠席
高知県	副知事	岩城 孝章	

IV 次第

1 開 会

2 議 事

(1) 第1回検討会議のまとめ

(2) 目標達成のための課題

1. 需要の喚起

2. 受入体制（CIQ・グランドハンドリング）の改善

3. 空港施設の機能強化

(3) 国際チャーター便の誘致に向けた取り組み

(4) アクションプラン草案

3 閉 会

V 主な意見

(2) 目標達成のための課題

1. 需要の喚起

<航空会社>

- ・ 航空会社の方針としては、機材は大型化よりも小型化により、運行効率を上げて収益を残していくという考え方である。
- ・ 例えば、発着枠が増加する羽田空港の国際線を活用した利用促進を図るなど、高知空港を重点的に利用する方針を打ち出すという考え方もある。
- ・ 伊丹路線については伊丹空港の発着枠の問題もある。機材の大型化は、他の路線から機材を移す必要があるため、確固たる需要がないと実現は難しい。
- ・ 需要促進について会社として営業努力もするが、県全体としての需要促進はみんなで考えていく必要がある。
- ・ (2021年度利用者数180万人の)目標値はチャレンジングな目標であり、達成のためには、インバウンドを取り込んでいくことが前提になる。
- ・ 現在行っているインバウンド誘致の取組はもちろん、分かりやすく使いやすいインフラの構築を進めていく必要がある。
- ・ 機材の大型化は、需要が伴わないと難しいため、行政や関係機関と協力して、需要の喚起に努めたい。
- ・ 名古屋路線は、過去の実績や近年の動向を見ても、3便化の可能性は十分にあると考えている。名古屋発の需要の掘り起こしなど、双方向のプロモーションを進めていきたい。

<経済界>

- ・ 今後は、グランドハンドリングの人材育成や労働環境の改善、空港ビル整備の投資に見合う効果についても、検討が必要になるのではないかと。

2. 受入体制(CIQ・グランドハンドリング)の改善

<グランドハンドリング関係者>

- ・ ハンドリング人材が定着しないのは、高知空港だけではなく、全国的な傾向である。現状のやり方で募集しても人材の定着は難しい。
- ・ チャーター便などに対しては、限られた人数で対応するため、スタッフの負荷が増え、そのことが離職率を高めている。
- ・ チャーター便などで、新たな人員が必要となる場合は、事前に雇用・教育・資格などの準備が必要となるため、早く情報が欲しい。
- ・ 今後の対策も考えているが、現状の中でやっていくのは非常に難しい。

<CIQ>

- ・ チャーター便を更に増やすのであれば、現状の検査スペースでは対応が困難である。検査スペースなど空港施設の拡張等についても検討をお願いしたい。
- ・ 岡山や神戸などから職員を派遣して、クルーズ船や国際チャーター便に対応していることから、旅客情報等については早めに提供していただくようお願いしたい。
- ・ 入管としては入国審査待ち時間 20 分以内を目標に掲げているが、地方空港では旅客が集中するため、限られた時間の中で対応するには、コンシェルジュの方などを配置していただくようお願いしたい。
- ・ すでに 11 月のチャーター便の情報をいただいている。今後とも迅速な情報共有、情報収集をお願いしたい。

3. 空港施設の機能強化

<空港関係>

- ・ 現状、チャーター便を受け入れる際の人手や施設が不十分である。「現状の体制では便数を増やせないが、施設整備をしてそれだけの見合いがあるのか。」という議論を繰り返すよりは、ある程度受入環境を改善することが望ましい。
- ・ 交通結節点である空港ターミナルの機能の一つとして、「商売をすること」が挙げられる。旅客が空港に入ってきて、何処に留まって何をしてどう出ていくのか、という一連の動線を考えて施設整備を検討いただくと良い。
- ・ 空港から二次交通へのアクセスの動線も描いて、一度確認すると良い。
- ・ 現状の駐車場の状況は、週半ばは 6 割ほどしか埋まらず、十分足りているが、三連休などでは、満車になり不足することがある。
- ・ 今後旅客数を伸ばしていくということになると、バスなどの二次交通も活用してもらわなければ、今の駐車場だけでは足りなくなることも想定される。
- ・ お客様の利便性の確保ということを考えると、空港ビルを拡張することが望ましい。
- ・ 今の施設では運用に様々な工夫が必要な状況だが、新しいビルとなっても、どんな工夫ができるか、どうすれば機能的になって利用されるのかということをしつくり詰めながら、アクションプランを作っていかなければならない。

<航空会社>

- ・ 高松空港では路線誘致の結果、駐車場がひっ迫しており、これが原因となった乗り遅れが発生していると聞いている。高知でも、駐車場の容量などを含めてトータルで施設や路線誘致を考えないと、利用者にご迷惑をかけることになる。
- ・ 朝の時間帯の保安検査場や搭乗待合室の混雑が激しい。

<自治体>

- ・ 路線を誘致するにあたり、リピーターを増やしたり、観光客に来ていただいたりするためには、空港での待ち時間を減らしたり、ラウンジを作るなど、サービスを改善する必要がある。
- ・ 施設整備の金額がどれくらいになるのか、どのくらいの金額で整備しなければならないのか、どこを費用をどこがどのように負担するのかについて、整理しなければならない。
- ・ 空港連絡バスの拡充についても、検討していく必要がある。
- ・ 発着時間を夜間に延長することは、騒音や安全性の問題もあるため難しい。また、便数が増える場合でも、地元住民への事前の周知をお願いしたい。

<二次交通関係者>

- ・ 今後国際線やLCCなどを誘致して、航空ネットワークが拡充すれば、空港連絡バスの増便や周辺の路線バスの対応についても検討が必要になる。
- ・ 空港連絡バスは、2社で運行しているが、(共同運行ではないため) 分かりにくく苦情等も生じている。
- ・ バスプールだけでなく、レンタカー、タクシーターミナルなどについても、単にスペースの問題だけではなく、動線や運営の仕方も含め、使用しやすくなるよう検討していくべき。

4. 座長とりまとめ

- ・ 各委員からも多くの意見が出されたが、できるだけ選択肢を広げ、その中でB/C(費用便益比)を見て効率的なものを選んでいくなど、アクションプランの策定に向けて事務局で検討してほしい。
- ・ CIQなど空港の一番基本的な防御機能が大事。ラウンジ、手荷物、待ち時間、二次交通など、利用者の視点から大事な議論もあった。
- ・ 新ターミナルビルという形もあると思うが、各委員の意見を聞いたところ、これについて検討するべきではないかと思う。ご異論がなければ、その方向で検討していきたい。

以上