

受理番号及び 受理年月日	所 管	件 名 及 び 要 旨	提 出 者
27年－1 (27.1.7)	地域振興	<p><b>鳥取・米子両空港の早期のマルチトラック化について</b></p> <p>▶<b>陳情の理由</b>  現状、鳥取空港の定期就航路線は、同空港と東京・羽田空港とを結ぶ全日本空輸（ANA）便のみである。また、米子空港にはANAの東京便とスカイマーク（SKY）便が就航しているが、SKY社は航空機（A380）の過大な購入計画が失敗し、購入先のエアバス社と契約解除をして違約金の支払いを迫られている。手元現金の捻出のためにリース機材の早期返却や（つまり、減便を迫られる）、所属が異なりライバル関係にある大手二社とのきわめて異例のコードシェアを計画するなど事業計画の見直しを余儀なくされ、米子空港を発着する路線（神戸・那覇）から平成27年9月にも撤退する見通しとなった。また、現在運休中の米子－羽田線は、平成27年3月末に再開する方針を示していたが、これも断念する。まさに今、同社を取り巻く環境は視界不良で、軟着陸の見通しが立たない。</p> <p>上述のような経緯によって、鳥取・米子両空港に就航するのは、ANA便のみとなる。SKY社は、搭乗率が見込めないと早期に撤退する逃げ足の速さで知られており、私も、当初より、搭乗率如何では撤退の可能性もあると予見していた。</p> <p>また、（直近は落ち着いているものの）原油価格の高騰や他社LCCとの競合を受け、同社は撤退発表前から慢性的な赤字体質が続いており、経営を危惧されていた。それは株価の推移が物語っている。そこにきて、手元の保有キャッシュの割に高価なA380機材の大量購入を発表したときは、投資家の間でも「購入資金どうするんだ。増資か。」「危ないぞ」などとささやかれていたのである。</p> <p>しかし、今後同社が撤退して就航が一社のみになり、競合がなくなれば、運賃はどうしても高止まりしてしまうはず。SKY社の存在が一定の運賃低廉化に寄与していると考えられ、ダブルトラック状態の維持は必要不可欠である。また、県はこれまで、SKY社の就航に伴って増加する駐車場需要に対応する</p>	足 羽 佑 太 (倉吉市)

ため、駐車場の整備などをしてきた。これを無駄にしてしまうのは、県民の理解を得られないはずだ。

については、鳥取県において、既存格安航空会社に打診し、マルチトラック化（1空港への複数社運航）が維持されるようにしていただきたい。なお、その際、例えば米子空港であれば出雲大社観光客や松江圏域の旅客需要を、鳥取空港であれば鳥取砂丘観光客の旅客需要も考え、観光周遊ルートの考案や二次交通確保など、旅客取り込みの方策も同時に打ち出さねばならない。

打診先として考えられるのが、ジェットスター（JJP=JAL・豪カンタス・三菱商事系）やピーチアビエーション（APJ=ANA系）、スターフライヤー（SFJ=ANA系）などである。確かに、保有機材の少ないこれらLCCについては、現状、鳥取便に回す分の機材繰りに余裕があるかどうかという問題もあるが、これから市場規模の拡大することが見込まれるLCC業界。各社は今、保有機材を増やす計画で、今後においては就航も十分な可能性があると考えている。今は、今後に向けて種を蒔く好機である。

例えば最近のIR資料によれば、SFJは、宇部＝羽田路線において、平成26年11月に9割超の高い搭乗率をたたき出している。コードシェアが効いているという理由もあろうが、大手より少し安い割に、座席幅に余裕があり快適な居住空間。洗練され、高級感のある機内やサービスが受け入れられたのだと考えている。また、予約システム等も現在のANAのシステムも流用できる。STAR1など特割運賃の活用によるイールドマネジメントも行い、収益拡大に繋げている。

最初から定期路線は難しいかもしれないが、チャーター便からでも運航できるよう、県として、各社にアプローチを行っていただきたい。路線が増えて運賃が下がり、「陸の孤島」などと揶揄される当県へのアクセスの利便性が向上すれば、観光旅客の増大をもたらす、県内経済の発展に資するものと考えている。

#### ▶陳情の要旨

鳥取・米子両空港に格安航空会社を早期に誘致いただきたい。これは、県民や観光客の利便性向上を図り、もって県内経済の発展に資するものだと考えている。