

羽田発着枠政策コンテスト 得点総括表(A委員)

別添1

提案内容項目		評価基準	配点	石見 空港	佐賀 空港	鳥取 空港	山形 空港
1 増便等 に向けた 評価 目標	(1)政策コンテストへの応募の目的	・コンテスト枠を使用して増便又は新規開設を行うことにより達成したい政策目的が具体的かつ明確か。	5	4	4	4	4
		・目的が、当該路線の活用促進に留まらず、地域全体の活性化に繋がるものか。	5	4	4	4	4
	(2)増便等に向けた課題分析	・これまでの取組の評価、過去からの社会経済状況の変化、今後の需要見込み等、当該路線の現状について具体的かつ定量的な分析が行われているか。	5	4	3	4	4
		・現状分析を踏まえ、増便等に向けた課題が具体的かつ整合的に設定されているか。	5	4	4	4	4
(3)増便等後の目標の設定	・課題分析や過去の実績に基づき、具体的かつ実現可能な目標(旅客数、L/F、観光収入等)が考えられているか。	10	6	6	8	6	
	・コンテスト枠の使用期間(2年)のみならず、その後の持続的な取組を想定した目標が考えられているか。	10	8	6	6	8	
(4)目標達成に向けた全体の工程表	・目標達成に向け、取組全体の具体的かつ整合的な工程表が作成されているか。	5	4	3	3	3	
1. 計			45	34	30	33	33
2 増便等 に向けた 持続的な 取組に 対する 評価	(1)実施に向けた多様な関係者との連携体制	・地方公共団体が主体的に取り組みつつ、地域企業、経済団体、NPO等多様かつ広域的な関係者と連携する体制が取れているか。	10	8	8	8	8
		・持続的かつ具体的な推進体制(組織体制・役割分担等)が確保できているか。	10	8	6	6	8
		・首都圏との間のインバウンド・アウトバウンド双方を意識し、地元のみならず首都圏においても十分な要員体制や事業者等との連携体制を確保しているか。	5	4	4	3	4
		・航空会社と地域が互いにリスクを共有するような仕組みが考えられているか。	5	5	3	3	4
	(2)観光・ビジネス等需要の開拓に向けた施策	・観光・ビジネス、インバウンド・アウトバウンド等のターゲット毎に効果的な施策が考えられているか。	5	4	3	3	4
		・具体的に利用者の増加に効果的と考えられる施策(例:観光商品の造成・広告、運賃助成、企業利用の促進、空港アクセスの改善 等)が行われるか。	5	4	3	3	5
		・高需要期だけでなく閑散期対策など需要平準化の視点が盛り込まれているか。	10	6	6	6	8
		・航空会社と地域が互いにリスクを共有するような仕組みが考えられているか。	5	4	4	4	4
	(3)運航コストの削減のための施策	・他地域における良例となるような取組が考えられているか。	5	4	3	3	3
		・過去の実績も踏まえ、実現可能な取組となっているか。	10	8	6	6	6
		・目標達成後やコンテスト枠の使用期間後も見据えた持続的な取組となっているか。	10	8	8	8	8
		・具体的に航空会社の運航コスト低減に資する取組(例:施設使用料の削減、ナイトステイ費用の助成 等)が行われるか。	5	5	4	4	4
	・航空会社と地域が互いにリスクを共有するような仕組みが考えられているか。	5	5	3	3	5	
	・他地域における良例となるような取組が考えられているか。	5	4	3	3	3	
	・過去の実績も踏まえ、実現可能な取組となっているか。	10	8	6	6	8	
	・目標達成後やコンテスト枠の使用期間後も見据えた持続的な取組となっているか。	10	8	6	6	6	
2. 計			115	93	76	75	88
1. 2. 計			160	127	106	108	121
事考3 項慮	(1)増便等による利便性の向上	・コンテスト枠を通じた増便又は新規路線の開設による利用者利便性への影響を考慮。 ※現在の便数からの増便等の有り様に応じ、利用者利便をより向上させる提案を高く評価。	10	8	6	8	8
	(2)他交通機関との代替性	・当該地域と東京間の旅客流動における航空便の重要性(他交通機関との機関分担率)の考慮。 ※航空の機関分担率が高い地域による提案を高く評価。	20	16	12	16	12
	(3)経由便による代替性	・羽田直行便以外の経由便による羽田空港へのアクセス可能性(直行便と経由便の比率)の考慮。 ※経由便によっても羽田空港にアクセス困難な地域による提案を高く評価。	10	8	6	8	8
3. 計			40	32	24	32	28
合計点			200	159	130	140	149

羽田発着枠政策コンテスト 得点総括表(B委員)

提案内容項目		評価基準	配点	石見空港	佐賀空港	鳥取空港	山形空港
1 増便等に向けた評価	(1)政策コンテストへの応募の目的	・コンテスト枠を使用して増便又は新規開設を行うことにより達成したい政策目的が具体的かつ明確か。	5	4	4	4	5
		・目的が、当該路線の活用促進に留まらず、地域全体の活性化に繋がるものか。	5	4	4	4	5
	(2)増便等に向けた課題分析	・これまでの取組の評価、過去からの社会経済状況の変化、今後の需要見込み等、当該路線の現状について具体的かつ定量的な分析が行われているか。	5	3	3	4	4
		・現状分析を踏まえ、増便等に向けた課題が具体的かつ整合的に設定されているか。	5	3	4	4	4
(3)増便等後の目標の設定	・課題分析や過去の実績に基づき、具体的かつ実現可能な目標(旅客数、L/F、観光収入等)が考えられているか。	10	8	6	8	10	
		・コンテスト枠の使用期間(2年)のみならず、その後の持続的な取組を想定した目標が考えられているか。	10	8	6	8	0
(4)目標達成に向けた全体の工程表		・目標達成に向け、取組全体の具体的かつ整合的な工程表が作成されているか。	5	4	3	4	5
1. 計			45	34	30	36	33
2 増便等に向けた持続的な取組に対する評価	(1)実施に向けた多様な関係者との連携体制	・地方公共団体が主体的に取り組むつつ、地域企業、経済団体、NPO等多様かつ広域的な関係者と連携する体制が取れているか。	10	8	8	8	10
		・持続的かつ具体的な推進体制(組織体制・役割分担等)が確保できているか。	10	8	8	8	8
		・首都圏との間のインバウンド・アウトバウンド双方を意識し、地元のみならず首都圏においても十分な要員体制や事業者等との連携体制を確保しているか。	5	3	3	3	4
		・航空会社と地域が互いにリスクを共有するような仕組みが考えられているか。	5	5	2	3	5
	(2)観光・ビジネス等需要の開拓に向けた施策	・観光・ビジネス、インバウンド・アウトバウンド等のターゲット毎に効果的な施策が考えられているか。	5	4	3	4	5
		・具体的に利用者の増加に効果的と考えられる施策(例:観光商品の造成・広告、運賃助成、企業利用の促進、空港アクセスの改善等)が行われるか。	5	4	3	4	4
		・高需要期だけでなく閑散期対策など需要平準化の視点が盛り込まれているか。	10	6	4	4	10
		・航空会社と地域が互いにリスクを共有するような仕組みが考えられているか。	5	5	2	3	5
	(3)運航コストの削減のための施策	・他地域における良例となるような取組が考えられているか。	5	3	3	4	5
		・過去の実績も踏まえ、実現可能な取組となっているか。	10	8	6	8	10
		・目標達成後やコンテスト枠の使用期間後も見据えた持続的な取組となっているか。	10	8	6	8	4
		・具体的に航空会社の運航コスト低減に資する取組(例:施設使用料の削減、ナイトステイ費用の助成等)が行われるか。	5	5	3	4	5
		・航空会社と地域が互いにリスクを共有するような仕組みが考えられているか。	5	5	2	2	5
		・他地域における良例となるような取組が考えられているか。	5	4	2	3	5
		・過去の実績も踏まえ、実現可能な取組となっているか。	10	8	6	8	10
		・目標達成後やコンテスト枠の使用期間後も見据えた持続的な取組となっているか。	10	8	6	6	6
2. 計			115	92	67	80	101
1. 2. 計			160	126	97	116	134
事考3 項慮	(1)増便等による利便性の向上	・コンテスト枠を通じた増便又は新規路線の開設による利用者利便性への影響を考慮。 ※現在の便数からの増便等の有り様に応じ、利用者利便をより向上させる提案を高く評価。	10	8	6	8	10
	(2)他交通機関との代替性	・当該地域と東京間の旅客流動における航空便の重要性(他交通機関との機関分担率)の考慮。 ※航空の機関分担率が高い地域による提案を高く評価。	20	16	12	16	8
	(3)経由便による代替性	・羽田直行便以外の経由便による羽田空港へのアクセス可能性(直行便と経由便の比率)の考慮。 ※経由便によっても羽田空港にアクセス困難な地域による提案を高く評価。	10	8	8	6	8
3. 計			40	32	26	30	26
合計点			200	158	123	146	160

羽田発着枠政策コンテスト 得点総括表(C委員)

提案内容項目		評価基準	配点	石見空港	佐賀空港	鳥取空港	山形空港
1 増便等 設定等 に向けた 評価	(1)政策コンテストへの応募の目的	・コンテスト枠を使用して増便又は新規開設を行うことにより達成したい政策目的が具体的かつ明確か。	5	4	1	3	3
		・目的が、当該路線の活用促進に留まらず、地域全体の活性化に繋がるものか。	5	2	1	4	2
	(2)増便等に向けた課題分析	・これまでの取組の評価、過去からの社会経済状況の変化、今後の需要見込み等、当該路線の現状について具体的かつ定量的な分析が行われているか。	5	1	3	2	3
		・現状分析を踏まえ、増便等に向けた課題が具体的かつ整合的に設定されているか。	5	3	1	1	4
(3)増便等後の目標の設定	・課題分析や過去の実績に基づき、具体的かつ実現可能な目標(旅客数、L/F、観光収入等)が考えられているか。	10	4	4	6	6	
	・コンテスト枠の使用期間(2年)のみならず、その後の持続的な取組を想定した目標が考えられているか。	10	4	6	6	4	
(4)目標達成に向けた全体の工程表	・目標達成に向け、取組全体の具体的かつ整合的な工程表が作成されているか。	5	2	1	4	4	
1. 計			45	20	17	26	26
2 増便等 に向けた 持続的 な取組 に対する 評価	(1)実施に向けた多様な関係者との連携体制	・地方公共団体が主体的に取り組むつつ、地域企業、経済団体、NPO等多様かつ広域的な関係者と連携する体制が取れているか。	10	8	4	4	6
		・持続的かつ具体的な推進体制(組織体制・役割分担等)が確保できているか。	10	4	4	6	4
		・首都圏との間のインバウンド・アウトバウンド双方を意識し、地元のみならず首都圏においても十分な要員体制や事業者等との連携体制を確保しているか。	5	1	4	2	4
		・航空会社と地域が互いにリスクを共有するような仕組みが考えられているか。	5	1	1	1	1
	(2)観光・ビジネス等需要の開拓に向けた施策	・観光・ビジネス、インバウンド・アウトバウンド等のターゲット毎に効果的な施策が考えられているか。	5	1	3	2	4
		・具体的に利用者の増加に効果的と考えられる施策(例:観光商品の造成・広告、運賃助成、企業利用の促進、空港アクセスの改善等)が行われるか。	5	4	1	3	4
		・高需要期だけでなく閑散期対策など需要平準化の視点が盛り込まれているか。	10	4	2	4	8
		・航空会社と地域が互いにリスクを共有するような仕組みが考えられているか。	5	1	1	1	1
		・他地域における良例となるような取組が考えられているか。	5	1	4	3	5
		・過去の実績も踏まえ、実現可能な取組となっているか。	10	6	6	6	8
	(3)運航コストの削減のための施策	・目標達成後やコンテスト枠の使用期間後も見据えた持続的な取組となっているか。	10	4	8	6	6
		・具体的に航空会社の運航コスト低減に資する取組(例:施設使用料の削減、ナイトステイ費用の助成等)が行われるか。	5	4	3	3	4
		・航空会社と地域が互いにリスクを共有するような仕組みが考えられているか。	5	2	2	2	4
		・他地域における良例となるような取組が考えられているか。	5	2	3	2	4
2. 計			115	55	62	57	75
1. 2. 計			160	75	79	83	101
事考3 項慮	(1)増便等による利便性の向上	・コンテスト枠を通じた増便又は新規路線の開設による利用者利便性への影響を考慮。 ※現在の便数からの増便等の有り様に応じ、利用者利便をより向上させる提案を高く評価。	10	10	4	4	10
	(2)他交通機関との代替性	・当該地域と東京間の旅客流動における航空便の重要性(他交通機関との機関分担率)の考慮。 ※航空の機関分担率が高い地域による提案を高く評価。	20	20	20	20	4
	(3)経由便による代替性	・羽田直行便以外の経由便による羽田空港へのアクセス可能性(直行便と経由便の比率)の考慮。 ※経由便によっても羽田空港にアクセス困難な地域による提案を高く評価。	10	2	2	2	2
3. 計			40	32	26	26	16
合計点			200	107	105	109	117

羽田発着枠政策コンテスト 得点総括表(D委員)

提案内容項目		評価基準	配点	石見空港	佐賀空港	鳥取空港	山形空港
1 増便等に向けた評価	(1)政策コンテストへの応募の目的	・コンテスト枠を使用して増便又は新規開設を行うことにより達成したい政策目的が具体的かつ明確か。	5	5	3	3	5
		・目的が、当該路線の活用促進に留まらず、地域全体の活性化に繋がるものか。	5	5	2	4	5
	(2)増便等に向けた課題分析	・これまでの取組の評価、過去からの社会経済状況の変化、今後の需要見込み等、当該路線の現状について具体的かつ定量的な分析が行われているか。	5	5	5	5	5
		・現状分析を踏まえ、増便等に向けた課題が具体的かつ整合的に設定されているか。	5	3	2	4	2
(3)増便等後の目標の設定	・課題分析や過去の実績に基づき、具体的かつ実現可能な目標(旅客数、L/F、観光収入等)が考えられているか。	10	10	6	10	6	
	・コンテスト枠の使用期間(2年)のみならず、その後の持続的な取組を想定した目標が考えられているか。	10	6	8	10	6	
(4)目標達成に向けた全体の工程表	・目標達成に向け、取組全体の具体的かつ整合的な工程表が作成されているか。	5	3	4	3	3	
1. 計			45	37	30	39	32
2 増便等に向けた持続的な取組に対する評価	(1)実施に向けた多様な関係者との連携体制	・地方公共団体が主体的に取り組むつつ、地域企業、経済団体、NPO等多様かつ広域的な関係者と連携する体制が取れているか。	10	8	6	10	10
		・持続的かつ具体的な推進体制(組織体制・役割分担等)が確保できているか。	10	8	6	6	8
		・首都圏との間のインバウンド・アウトバウンド双方を意識し、地元のみならず首都圏においても十分な要員体制や事業者等との連携体制を確保しているか。	5	3	3	4	4
		・航空会社と地域が互いにリスクを共有するような仕組みが考えられているか。	5	5	2	5	5
	(2)観光・ビジネス等需要の開拓に向けた施策	・観光・ビジネス、インバウンド・アウトバウンド等のターゲット毎に効果的な施策が考えられているか。	5	5	3	5	5
		・具体的に利用者の増加に効果的と考えられる施策(例:観光商品の造成・広告、運賃助成、企業利用の促進、空港アクセスの改善等)が行われるか。	5	5	2	4	5
		・高需要期だけでなく閑散期対策など需要平準化の視点が盛り込まれているか。	10	4	8	6	6
		・航空会社と地域が互いにリスクを共有するような仕組みが考えられているか。	5	5	2	4	5
	(3)運航コストの削減のための施策	・他地域における良例となるような取組が考えられているか。	5	5	3	5	4
		・過去の実績も踏まえ、実現可能な取組となっているか。	10	6	10	6	10
		・目標達成後やコンテスト枠の使用期間後も見据えた持続的な取組となっているか。	10	10	10	10	10
		・具体的に航空会社の運航コスト低減に資する取組(例:施設使用料の削減、ナイトステイ費用の助成等)が行われるか。	5	3	2	3	5
		・航空会社と地域が互いにリスクを共有するような仕組みが考えられているか。	5	5	3	5	5
		・他地域における良例となるような取組が考えられているか。	5	3	3	5	5
		・過去の実績も踏まえ、実現可能な取組となっているか。	10	6	6	10	6
		・目標達成後やコンテスト枠の使用期間後も見据えた持続的な取組となっているか。	10	8	10	10	8
2. 計			115	89	79	98	101
1. 2. 計			160	126	109	137	133
事考3 項慮	(1)増便等による利便性の向上	・コンテスト枠を通じた増便又は新規路線の開設による利用者利便性への影響を考慮。 ※現在の便数からの増便等の有り様に応じ、利用者利便をより向上させる提案を高く評価。	10	10	6	6	6
	(2)他交通機関との代替性	・当該地域と東京間の旅客流動における航空便の重要性(他交通機関との機関分担率)の考慮。 ※航空の機関分担率が高い地域による提案を高く評価。	20	20	12	12	8
	(3)経路便による代替性	・羽田直行便以外の経路便による羽田空港へのアクセス可能性(直行便と経路便の比率)の考慮。 ※経路便によっても羽田空港にアクセス困難な地域による提案を高く評価。	10	10	10	10	10
3. 計			40	40	28	28	24
合計点			200	166	137	165	157

羽田発着枠政策コンテスト 得点総括表(E委員)

提案内容項目		評価基準	配点	石見 空港	佐賀 空港	鳥取 空港	山形 空港
1 増便等 等 の 評 価	(1)政策コンテストへの応募の目的	・コンテスト枠を使用して増便又は新規開設を行うことにより達成したい政策目的が具体的かつ明確か。	5	4	5	4	5
		・目的が、当該路線の活用促進に留まらず、地域全体の活性化に繋がるものか。	5	4	4	4	4
	(2)増便等に向けた課題分析	・これまでの取組の評価、過去からの社会経済状況の変化、今後の需要見込み等、当該路線の現状について具体的かつ定量的な分析が行われているか。	5	3	5	3	4
		・現状分析を踏まえ、増便等に向けた課題が具体的かつ整合的に設定されているか。	5	3	4	3	4
	(3)増便等後の目標の設定	・課題分析や過去の実績に基づき、具体的かつ実現可能な目標(旅客数、L/F、観光収入等)が考えられているか。	10	6	8	6	6
(4)目標達成に向けた全体の工程表	・コンテスト枠の使用期間(2年)のみならず、その後の持続的な取組を想定した目標が考えられているか。	10	6	8	6	6	
1. 計			45	29	38	30	33
2 増便等 等 の 評 価	(1)実施に向けた多様な関係者との連携体制	・地方公共団体が主体的に取り組むつつ、地域企業、経済団体、NPO等多様かつ広域的な関係者と連携する体制が取れているか。	10	8	8	8	8
		・持続的かつ具体的な推進体制(組織体制・役割分担等)が確保できているか。	10	8	8	6	8
		・首都圏との間のインバウンド・アウトバウンド双方を意識し、地元のみならず首都圏においても十分な要員体制や事業者等との連携体制を確保しているか。	5	3	3	3	3
		・航空会社と地域が互いにリスクを共有するような仕組みが考えられているか。	5	4	4	4	3
		・観光・ビジネス、インバウンド・アウトバウンド等のターゲット毎に効果的な施策が考えられているか。	5	4	4	3	4
	(2)観光・ビジネス等需要の開拓に向けた施策	・具体的に利用者の増加に効果的と考えられる施策(例:観光商品の造成・広告、運賃助成、企業利用の促進、空港アクセスの改善等)が行われるか。	5	3	4	3	4
		・高需要期だけでなく閑散期対策など需要平準化の視点が盛り込まれているか。	10	6	6	6	6
		・航空会社と地域が互いにリスクを共有するような仕組みが考えられているか。	5	4	4	4	4
		・他地域における良例となるような取組が考えられているか。	5	4	3	3	3
		・過去の実績も踏まえ、実現可能な取組となっているか。	10	8	8	6	8
	(3)運航コストの削減のための施策	・目標達成後やコンテスト枠の使用期間後も見据えた持続的な取組となっているか。	10	8	8	6	8
		・具体的に航空会社の運航コスト低減に資する取組(例:施設使用料の削減、ナイトステイ費用の助成等)が行われるか。	5	4	4	4	4
		・航空会社と地域が互いにリスクを共有するような仕組みが考えられているか。	5	4	4	4	4
		・他地域における良例となるような取組が考えられているか。	5	3	4	3	4
		・過去の実績も踏まえ、実現可能な取組となっているか。	10	8	8	8	8
2. 計			115	87	88	79	87
1. 2. 計			160	116	126	109	120
事考3 項 慮	(1)増便等による利便性の向上	・コンテスト枠を通じた増便又は新規路線の開設による利用者利便性への影響を考慮。 ※現在の便数からの増便等の有り様に応じ、利用者利便をより向上させる提案を高く評価。	10	8	8	6	10
	(2)他交通機関との代替性	・当該地域と東京間の旅客流動における航空便の重要性(他交通機関との機関分担率)の考慮。 ※航空の機関分担率が高い地域による提案を高く評価。	20	16	16	16	12
	(3)経由便による代替性	・羽田直行便以外の経由便による羽田空港へのアクセス可能性(直行便と経由便の比率)の考慮。 ※経由便によっても羽田空港にアクセス困難な地域による提案を高く評価。	10	8	8	8	6
3. 計			40	32	32	30	28
合計点			200	148	158	139	148

羽田発着枠政策コンテスト 得点総括表(F委員)

提案内容項目		評価基準	配点	石見空港	佐賀空港	鳥取空港	山形空港
1 増便等に向けた評価	(1)政策コンテストへの応募の目的	・コンテスト枠を使用して増便又は新規開設を行うことにより達成したい政策目的が具体的かつ明確か。	5	5	4	5	4
		・目的が、当該路線の活用促進に留まらず、地域全体の活性化に繋がるものか。	5	4	2	5	4
	(2)増便等に向けた課題分析	・これまでの取組の評価、過去からの社会経済状況の変化、今後の需要見込み等、当該路線の現状について具体的かつ定量的な分析が行われているか。	5	4	5	4	4
		・現状分析を踏まえ、増便等に向けた課題が具体的かつ整合的に設定されているか。	5	4	4	5	3
(3)増便等後の目標の設定	・課題分析や過去の実績に基づき、具体的かつ実現可能な目標(旅客数、L/F、観光収入等)が考えられているか。	10	10	10	6	8	
	・コンテスト枠の使用期間(2年)のみならず、その後の持続的な取組を想定した目標が考えられているか。	10	8	6	6	8	
(4)目標達成に向けた全体の工程表	・目標達成に向け、取組全体の具体的かつ整合的な工程表が作成されているか。	5	5	5	5	5	
1. 計			45	40	36	36	36
2 増便等に向けた持続的な取組に対する評価	(1)実施に向けた多様な関係者との連携体制	・地方公共団体が主体的に取り組むつつ、地域企業、経済団体、NPO等多様かつ広域的な関係者と連携する体制が取れているか。	10	10	10	10	10
		・持続的かつ具体的な推進体制(組織体制・役割分担等)が確保できているか。	10	8	10	10	8
		・首都圏との間のインバウンド・アウトバウンド双方を意識し、地元のみならず首都圏においても十分な要員体制や事業者等との連携体制を確保しているか。	5	3	5	4	5
		・航空会社と地域が互いにリスクを共有するような仕組みが考えられているか。	5	5	3	4	5
	(2)観光・ビジネス等需要の開拓に向けた施策	・観光・ビジネス、インバウンド・アウトバウンド等のターゲット毎に効果的な施策が考えられているか。	5	3	5	5	5
		・具体的に利用者の増加に効果的と考えられる施策(例:観光商品の造成・広告、運賃助成、企業利用の促進、空港アクセスの改善等)が行われるか。	5	3	4	5	4
		・高需要期だけでなく閑散期対策など需要平準化の視点が盛り込まれているか。	10	6	6	10	10
		・航空会社と地域が互いにリスクを共有するような仕組みが考えられているか。	5	4	3	4	4
	(3)運航コストの削減のための施策	・他地域における良例となるような取組が考えられているか。	5	4	4	5	4
		・過去の実績も踏まえ、実現可能な取組となっているか。	10	10	10	10	8
		・目標達成後やコンテスト枠の使用期間後も見据えた持続的な取組となっているか。	10	8	8	8	8
		・具体的に航空会社の運航コスト低減に資する取組(例:施設使用料の削減、ナイトステイ費用の助成等)が行われるか。	5	5	3	4	5
3 事考3 項慮	(1)増便等による利便性の向上	・航空会社と地域が互いにリスクを共有するような仕組みが考えられているか。	5	5	3	3	5
		・他地域における良例となるような取組が考えられているか。	5	3	2	3	5
	(2)他交通機関との代替性	・過去の実績も踏まえ、実現可能な取組となっているか。	10	10	10	10	8
		・目標達成後やコンテスト枠の使用期間後も見据えた持続的な取組となっているか。	10	6	8	8	8
(3)経由便による代替性	・具体的に航空会社の運航コスト低減に資する取組(例:施設使用料の削減、ナイトステイ費用の助成等)が行われるか。	5	5	3	4	5	
	・航空会社と地域が互いにリスクを共有するような仕組みが考えられているか。	5	5	3	3	5	
2. 計			115	93	94	103	102
1. 2. 計			160	133	130	139	138
事考3 項慮	(1)増便等による利便性の向上	・コンテスト枠を通じた増便又は新規路線の開設による利用者利便性への影響を考慮。 ※現在の便数からの増便等の有り様に応じ、利用者利便をより向上させる提案を高く評価。	10	10	2	10	8
		・当該地域と東京間の旅客流動における航空便の重要性(他交通機関との機関分担率)の考慮。 ※航空の機関分担率が高い地域による提案を高く評価。	20	20	12	16	4
事考3 項慮	(2)他交通機関との代替性	・羽田直行便以外の経由便による羽田空港へのアクセス可能性(直行便と経由便の比率)の考慮。 ※経由便によっても羽田空港にアクセス困難な地域による提案を高く評価。	10	10	2	10	10
		・経由便によっても羽田空港にアクセス困難な地域による提案を高く評価。	10	10	2	10	10
3. 計			40	40	16	36	22
合計点			200	173	146	175	160