

# 高知龍馬空港・航空ネットワーク成長戦略

平成 31（2019）年 3 月

高知龍馬空港・航空ネットワーク成長戦略検討会議



# 高知龍馬空港・航空ネットワーク成長戦略

## ～ 目 次 ～

<b>1</b>	<b>はじめに</b> .....	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>高知龍馬空港の現状</b> .....	<b>2</b>
2.1	航空路線.....	2
2.2	利用状況.....	3
2.3	空港施設.....	6
<b>3</b>	<b>外部環境</b> .....	<b>8</b>
3.1	高知龍馬空港をとりまく事業環境(全国動向).....	8
3.2	背後圏の航空需要.....	12
<b>4</b>	<b>航空ネットワークの拡大に向けた課題</b> .....	<b>16</b>
4.1	需要喚起.....	17
4.2	受入体制(CIQ・グランドハンドリング)の改善.....	18
4.3	空港施設の機能強化.....	20
<b>5</b>	<b>アクションプラン</b> .....	<b>21</b>
5.1	目標値・実施体制.....	21
5.2	取組内容.....	22
5.3	進行管理.....	26
5.4	目標達成に向けたロードマップ.....	27



## 1 はじめに

高知県では、今後も人口の減少が想定されており、県勢浮揚のためには、高知龍馬空港の航空路線を活用した内外との交流人口の拡大が不可欠となっている。高知県の観光については、2017年は県外観光客数が過去最高の約440万人を記録し、産業振興計画（第3期計画）においてその定常化に向けた観光地づくり、セールス&プロモーション、受入体制等についての戦略を策定したところである。

近年、我が国の航空輸送は緩やかな景気回復の傾向の継続、安価な航空運賃を提供する航空会社（以下、LCC：Low Cost Carrier）の事業拡大、訪日外国人需要の増加を背景として拡大傾向にある。高知龍馬空港についても、2017年度は就航する全路線で旅客数、搭乗率が対前年度比で増加し、146万人の利用があった。

高知龍馬空港の航空ネットワークについては、これまでは既存路線の維持に重点を置き利用促進を図ってきたが、航空市場全体が拡大している機会を捉え、今後は国内外の新規路線、新規航空会社の誘致を促進し、ネットワーク（路線、便数、就航機材）を拡充していくことが重要となっている。

このため、高知県は、2018年度に高知龍馬空港の航空ネットワークを持続的に発展されるために「高知龍馬空港・航空ネットワーク成長戦略検討会議」を組織し、計4回の議論を経て、本書を策定した。本書は、高知龍馬空港の現状整理や空港関係者へヒアリング調査を踏まえて、航空ネットワークに向けた課題を明らかにし、その克服に向けて空港関係者が今後取り組むべきアクションプランについて取りまとめたものである。

アクションプランでは、計画期間を2019～2021年度までの3年間、最終年度における目標旅客数を180万人以上と設定している。策定したアクションプランを踏まえ、高知龍馬空港の関係者が目的意識を共有し、互いの連携を強化することにより、目標達成に向けて一丸となって取り組んでいく。

## 2 高知龍馬空港の現状

### 2.1 航空路線

高知龍馬空港には、2019年2月現在、東京（羽田、成田）、大阪（伊丹、関西）名古屋（小牧）、福岡との間に定期路線が開設されており、1日22往復運航されている。このうち、成田路線、関西路線は2018年12月にLCCにより新たに開設された。また、小牧路線は2019年3月末から3往復に増便される予定である。就航航空会社はANA、JAL、フジドリームエアラインズ、ジェットスター・ジャパンの4社である。路線別の座席数のシェアでは、羽田路線が70%を占める。



図 1 高知龍馬空港の航空ネットワーク

表 1 高知龍馬空港における就航路線・便数

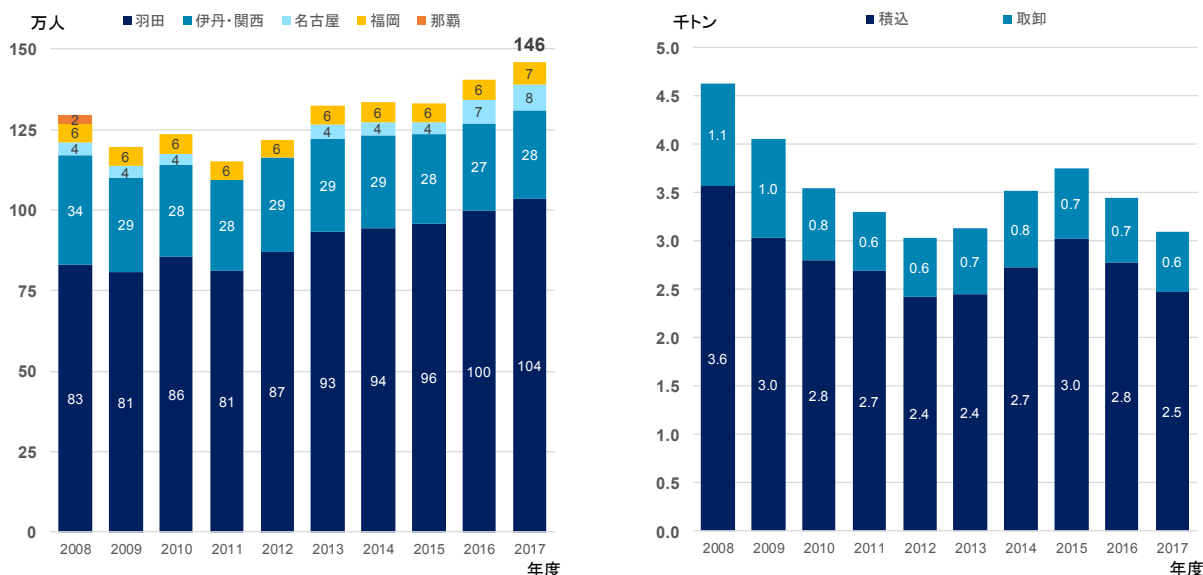
路線	航空会社	機材・便数	提供座席数シェア (2018年4月)
羽田 (HND)	全日空 (ANA)	B767 2往復 A321 1往復	70%
	日本航空 (JAL)	B737 2往復 B737 5往復	
成田 (NRT)	ジェットスター・ジャパン (JJP)	A320 1往復	—
伊丹 (ITM)	全日空 (ANA)	B737 1往復 Q400 5往復	18%
関西 (KIX)	ジェットスター・ジャパン (JJP)	A320 1往復	—
福岡 (FUK)	日本航空 (JAL)	E170 2往復	6%
小牧 (NKM)	フジ・ドリームエアラインズ (FDA)	E170 2往復	6%

資料：提供座席数 OAG (Official Airline Guide) 時刻表 ※小牧路線は3月末に3往復に増便される予定

## 2.2 利用状況

### (1) 空港全体の利用状況

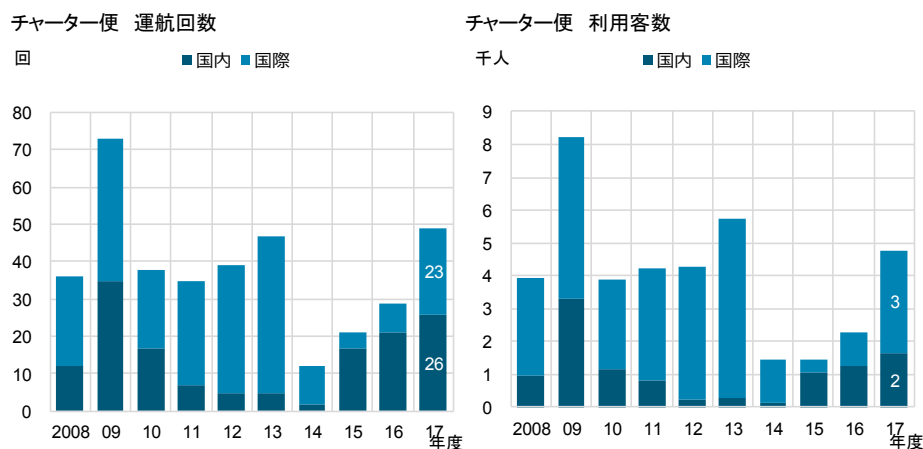
高知龍馬空港の2017年度の旅客数は146万人で、過去10年間で最高を記録している。近年増加傾向にあるが特に羽田空港の旅客数が伸びている。貨物量は2016年度には3,100トンであった。高知龍馬空港での取卸貨物に比べ、積込貨物が多い。



資料：旅客数 高知県資料（無償旅客を含む）、貨物量 空港管理状況調書

図2 高知龍馬空港の旅客数・貨物量の推移

チャーター便は2017年度に49便が運航された。うち国際チャーターが23便で、台湾、韓国方面への運航が多くなっている。国内チャーターは26便で稚内、沖縄離島方面への運航が多く、FDAによる運航が主体となっている。経年的にみると、運航回数・利用客数には変動が大きい。



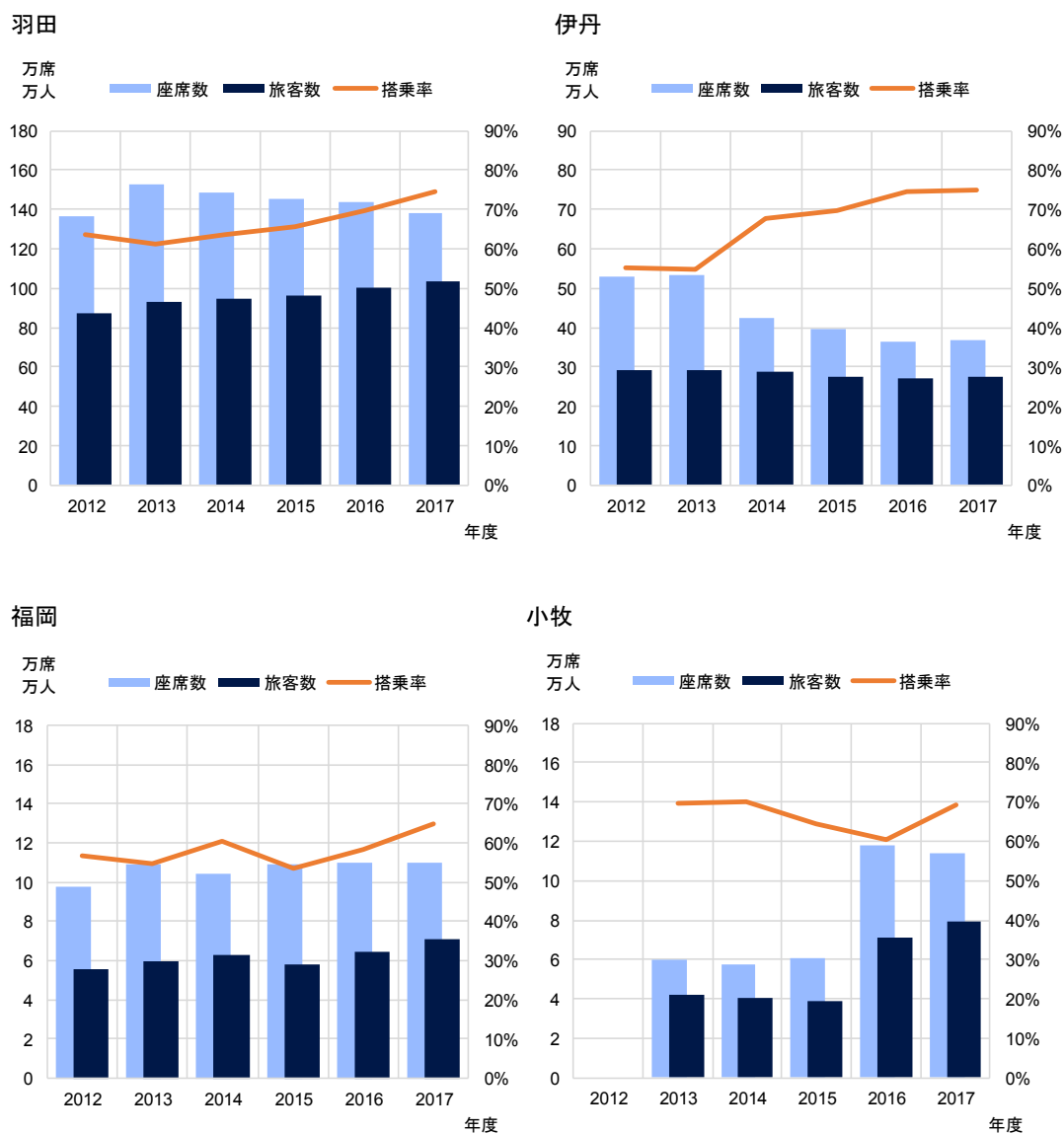
資料：高知県資料

図3 高知龍馬空港のチャーター便の運航状況

## (2) 路線別の利用状況

高知龍馬空港の2017年度の路線別旅客数は、羽田103.5万人、伊丹26.7万人、福岡7.1万人、小牧7.9万人であった。

羽田、伊丹路線では搭乗率が上昇傾向にあり、年間平均で75%近くにまで達している。小牧路線は2016年夏ダイヤで1往復/便から2往復/便に増便され、供給増により一時的に搭乗率が低下したものの、旅客の増加により搭乗率は回復している。



資料：高知県資料

図4 路線別利用状況



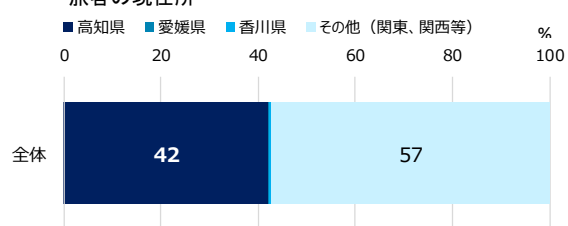
### (3) 旅客特性

高知龍馬空港を利用する国内線旅客の発着地は、高知県がほとんど（約99%）であり、うち高知市に68%が集中している。旅客の現住所地は高知県民が約42%、就航先からの入込客が約57%を占めている。旅行目的をみると、高知龍馬空港全体では、仕事目的の旅客が53%を占めている。特に伊丹、福岡路線での仕事目的の比率が高い。

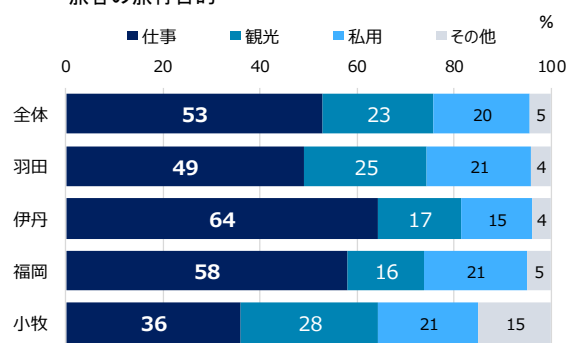
旅客の発着地

県	ゾーン	市郡	週間値 (人/週)	構成比	
				構成比	ゾーン
高知県	中央	高知市	10,007	68%	87%
		南国市	1,228	8%	
		香南市	495	3%	
		香美市	339	2%	
		土佐市	326	2%	
		吾川郡	259	2%	
		長岡郡	65	0%	
		土佐郡	37	0%	
	高幡	須崎市	179	1%	3%
		高岡郡	288	2%	
	幡多	四万十市	355	2%	5%
		宿毛市	141	1%	
		土佐清水市	138	1%	
		幡多郡	72	0%	
安芸	安芸市	308	2%	4%	
	室戸市	156	1%		
	安芸郡	173	1%		
県計		14,566	99%		
愛媛県	県計		73	0%	
香川県	県計		42	0%	
徳島県	県計		17	0%	
合計			14,698	100%	

旅客の現住所



旅客の旅行目的



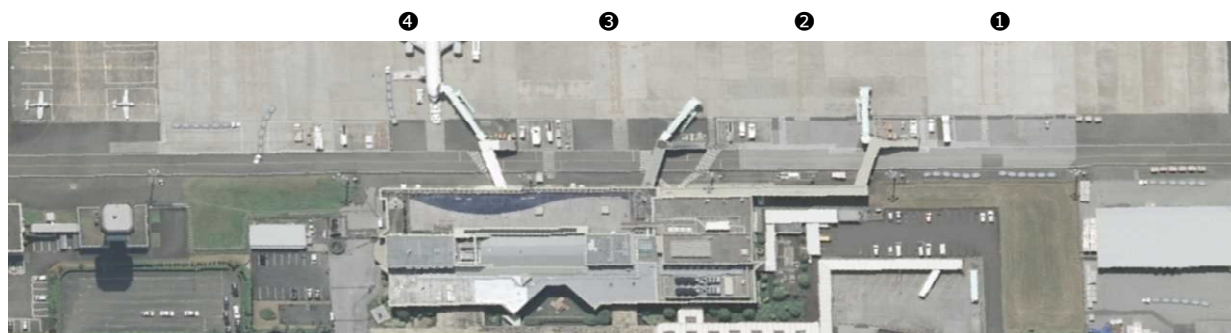
資料：2015年度航空旅客動態調査（平日を5日、休日を2日として週間値として集計）

図5 高知龍馬空港利用者の旅客特性

## 2.3 空港施設

### (1) スポットの使用状況

高知龍馬空港ではPBBのある2～4番スポットが定期便の就航時に使用されている。国際チャーター便は、CIQとの旅客動線や保安確保の都合上2番スポットが使用される。ただし、国内定期便の合間での就航となるため、就航可能な時間帯が限定されている。



資料：国土地理院（写真）

図 6 高知龍馬空港のスポット使用状況

### (2) 国際チャーター便就航時の状況

高知龍馬空港に国際チャーター便が就航する場合には、ターミナルビルに国際線用の施設機能がないことから、通常国内線で使用しているターミナルビルの一部を間仕切りで区切って運用している。待合スペースや検査スペースが不足するといった旅客利便上の課題のほか、旅客間仕切り対応のため、感染症対策が完全でない、売店を閉鎖せざるを得ない、国際線専用のターンテーブルや保安検査機がない、間仕切りの設営撤去にマンパワーを要するといった、施設制約から生じる課題がある。

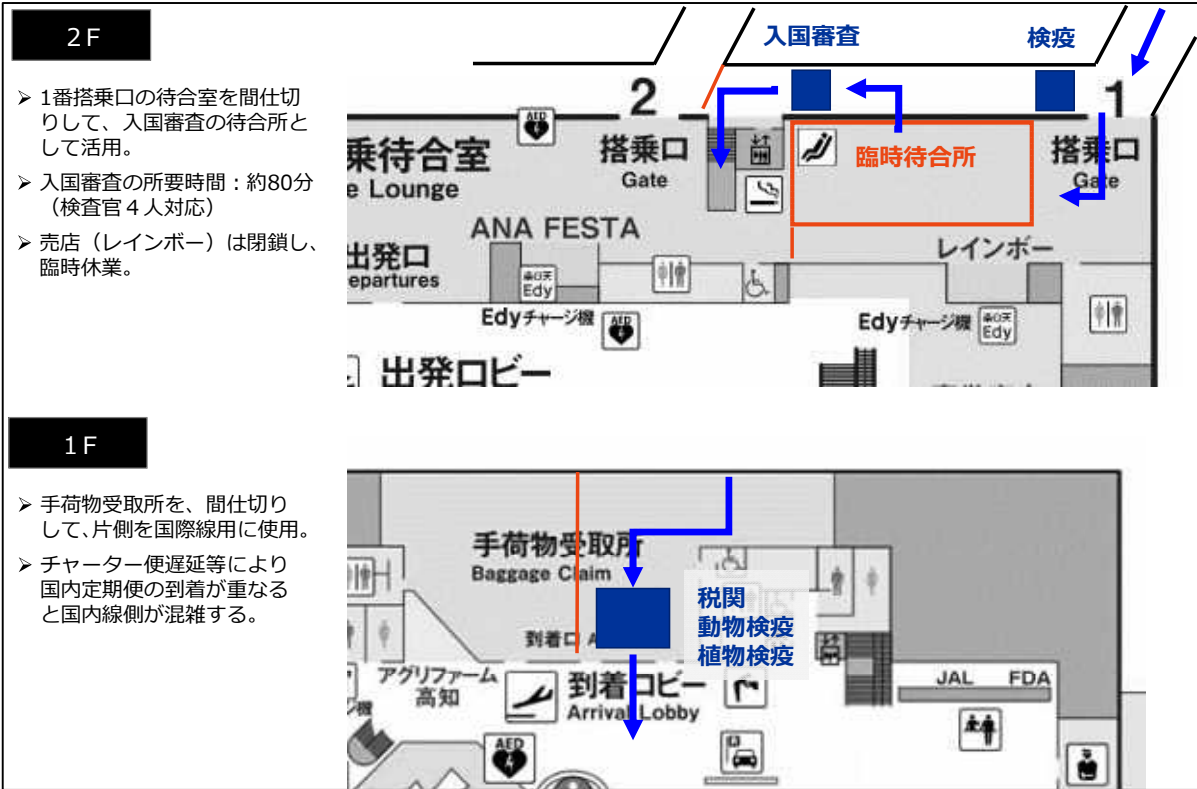


図 7 国際チャーター便運航時の空港ビルの運用（入国時）



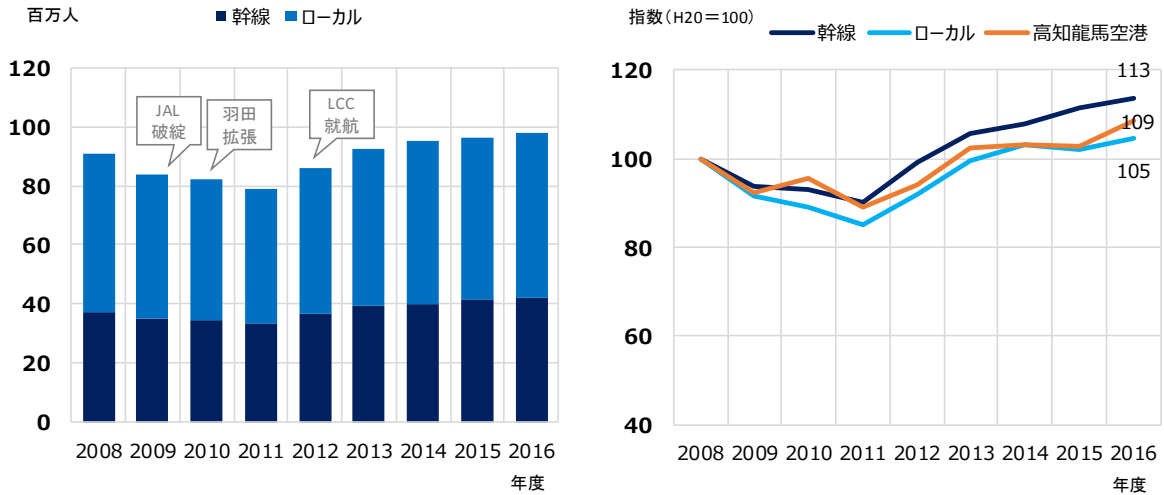
図 8 国際チャーター便運航時の空港ビルの運用（出国時）

### 3 外部環境

#### 3.1 高知龍馬空港をとりまく事業環境(全国動向)

##### (1) 全国的な需要動向

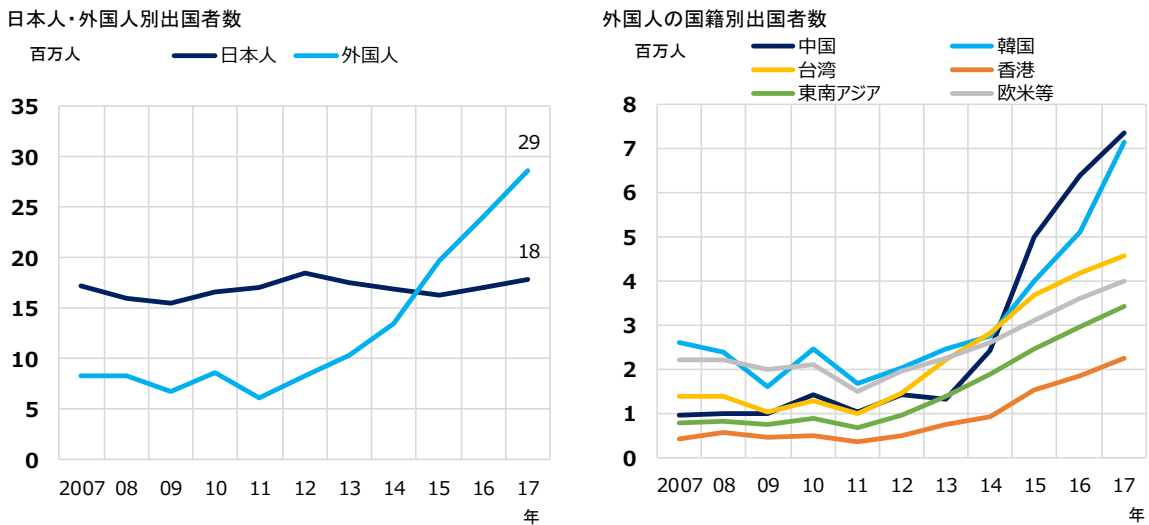
2016年度の国内航空旅客は約1億人、うち幹線約4,200万人、ローカル線約5,600万人であった。国内航空需要は2011年度まで縮小傾向であったが、その後は羽田空港の拡張、LCCの参入等により回復している。高知龍馬空港は、全国のローカル線よりも旅客数の伸びが大きい。



資料：航空輸送統計年報（有償旅客のみ）

図 9 国内航空旅客需要の推移

2017年度の国際旅客（出国者数）は日本人が約1,789万人、外国人：約2,869万人であった。日本人出国者数はおおむね横ばいで推移しているのに対し、訪日外国人は2012年度以降急速に増加し、2015年度に日本人出国者数と逆転した後も伸びが継続している。国籍別には韓国、中国の伸びが大きい。

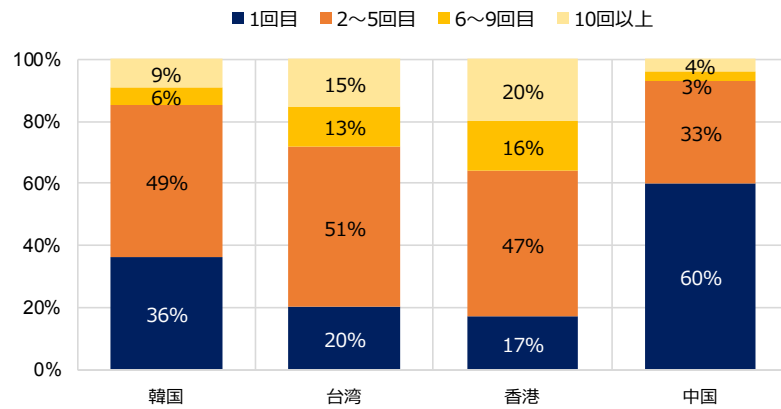


資料：日本人 出入国管理統計年報、外国人 JNTO 統計

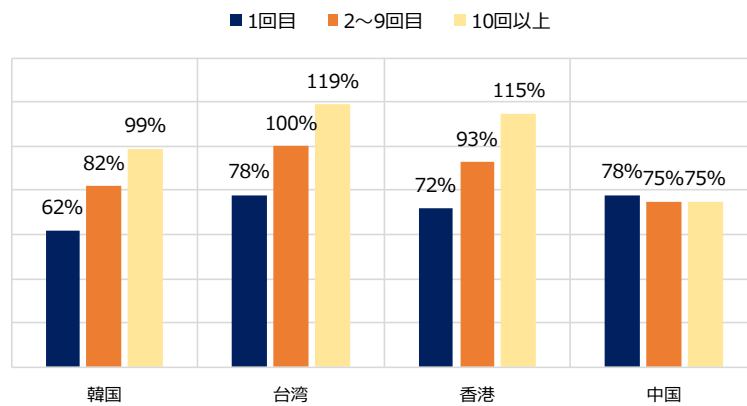
図 10 出国者数の推移

訪日外国人が増加するにつれ、訪日回数が2回目以上の訪日リピーターが増加している。訪日回数が増えるほど、東京、名古屋、大阪の3大都市圏以外の地方を訪問する割合が高くなっており、地方における国際化の進展に寄与している。

国籍別訪日旅行経験(2017年 観光・レジャー目的の訪日外国人)



訪日回数別地方訪問率(2017年 観光・レジャー目的の訪日外国人)



資料：2017年訪日外国人消費動向調査【トピックス分析】(観光庁)

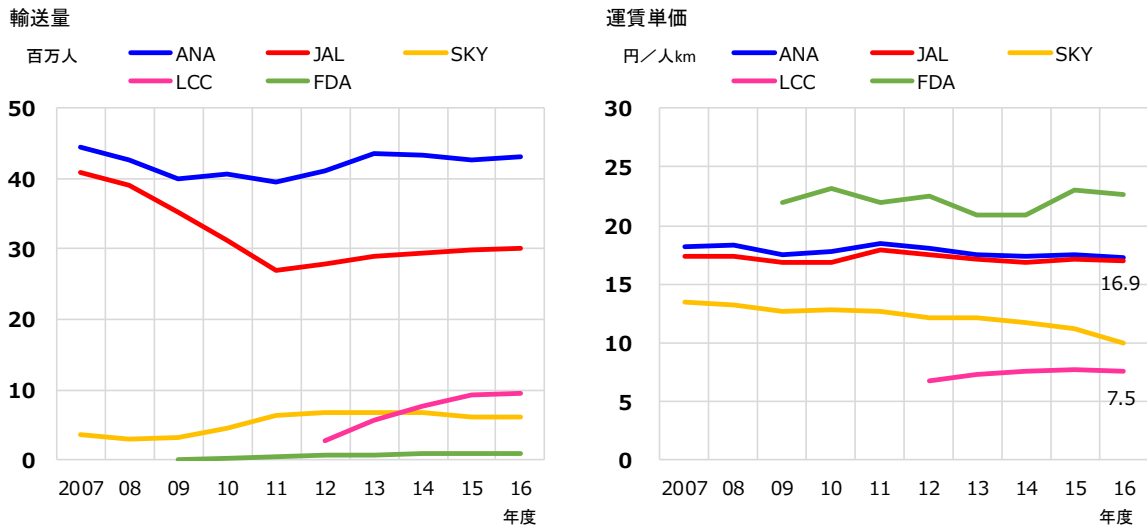
図 11 国籍別訪日リピーターの状況と地方訪問状況

## (2) 航空会社の動向

### ① 国内線

航空会社別に国内航空の輸送量をみると、JALは経営破綻に伴い輸送量が減少したものの、2011年度以降は緩やかに回復している。2012年度に就航したLCCが輸送規模を拡大させており、2016年度には国内航空輸送量の約10%を占めるまでに成長しつつある。LCCの運賃は、大手の約45%程度の水準となっている。

LCCは成田、関西などを拠点に路線を開設しており、四国では高知龍馬空港のほか、高松、松山空港にLCCが就航している。



資料：航空輸送サービスに係る情報公開

図 12 我が国の国内線輸送量・運賃単価の推移（航空会社別）

【2012年10月】



【2017年10月】



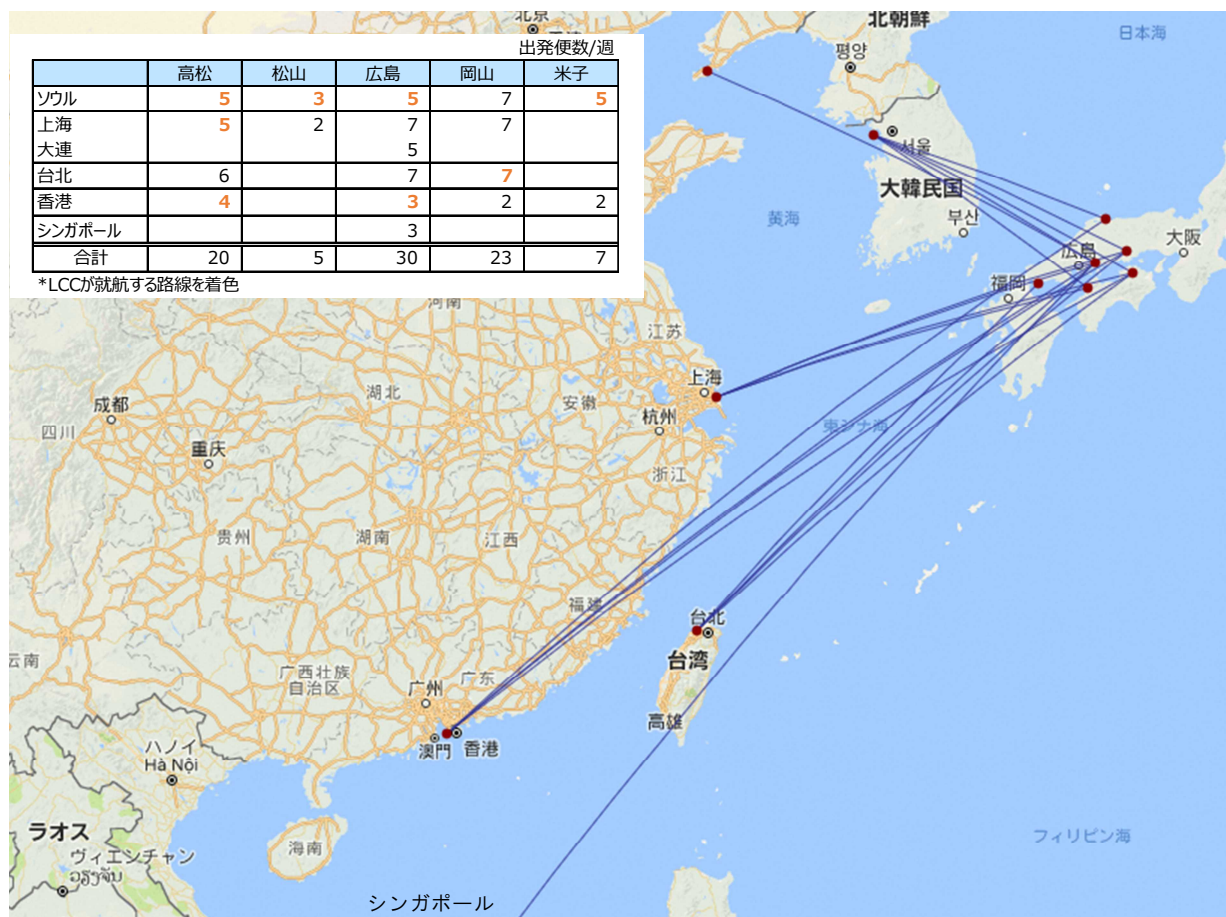
資料：OAG 時刻表

図 13 国内LCCの就航路線

## ② 国際線

中国では高松、松山が開設、中国地方では広島、岡山、米子に国際定期便が開設されている。広島空港が路線数、便数ともに最多である。山口宇部では近年チャーター便を促進しており、ソウルや台北との間で運航された。

ソウル路線はいずれの空港にも開設されている。台北、香港は四国内では高松空港のみに開設されている。航空会社は、いずれの空港にも LCC が就航している。ソウル路線は、岡山空港以外は LCC である。



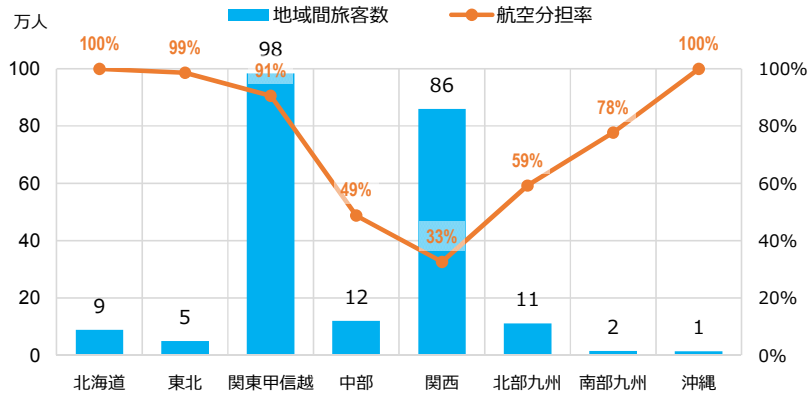
資料：OAG 時刻表 2018.4 ※図中の山口宇部～台北はチャーター便

図 14 中四国地方における国際定期便の就航状況

### 3.2 背後圏の航空需要

#### (1) 国内線

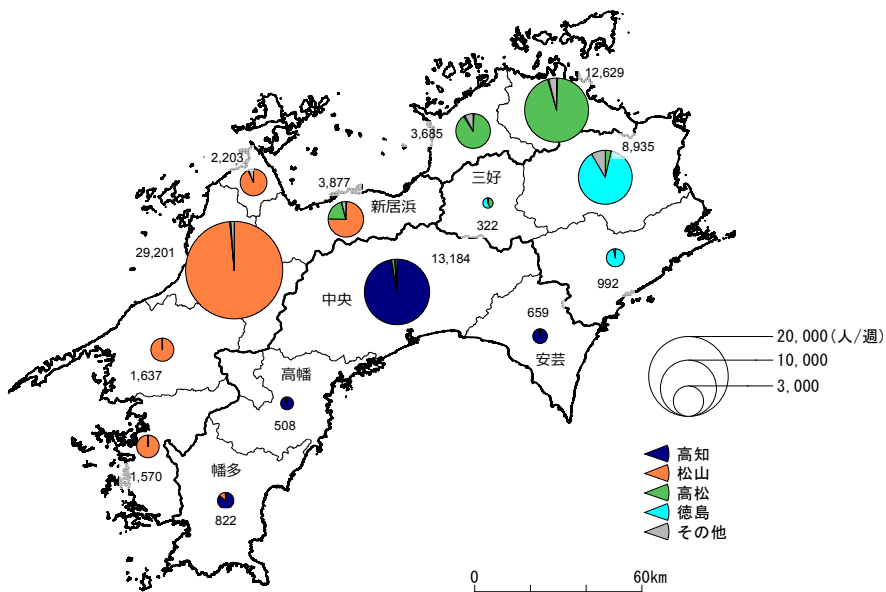
高知県と四国域内を除く全国各地方との旅客流動を見ると、関東甲信越地域との旅客流動量は年間 98 万人、関西地方は 86 万人あり他の地域よりも流動量が突出している。高知県と関東甲信越以北では航空分担率が 90%を超えている。



資料：旅客地域流動調査、航空旅客動態調査に基づく推計値（2015年度） ※航空、鉄道、バスの合計値

図 15 高知県における国内線潜在需要（方面別旅客流動と航空分担率：2015年）

四国各県を発着する航空旅客が利用する空港は基本的には各県に立地する空港を利用する傾向があるが、高知県の幡多ゾーンでは松山空港の利用が見られる。高知県では、中央ゾーン以外（安芸、高幡、幡多）の旅客数は、中央ゾーンの約 5%の規模にとどまる。



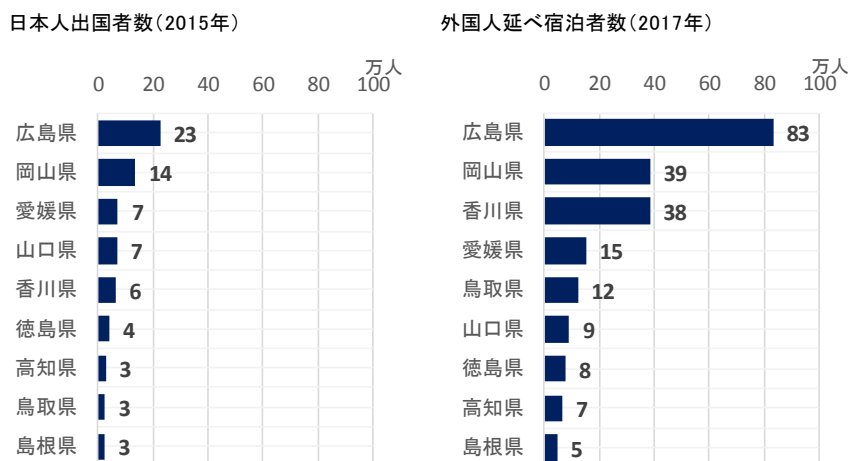
資料：2015年度航空旅客動態調査（平日を5日、休日を2日として週間値として集計）

図 16 四国各県を発着する国内航空旅客の空港選択状況



## (2) 国際線

2015年の日本人出国者数は、四国では愛媛県約7万人、香川県約6万人、徳島県約4万人に対して高知県は約3万人であった。2017年の外国人延べ宿泊者数は、四国では香川県約38万人、愛媛県約15万人、徳島県約8万人に対して高知県は約7万人であった。

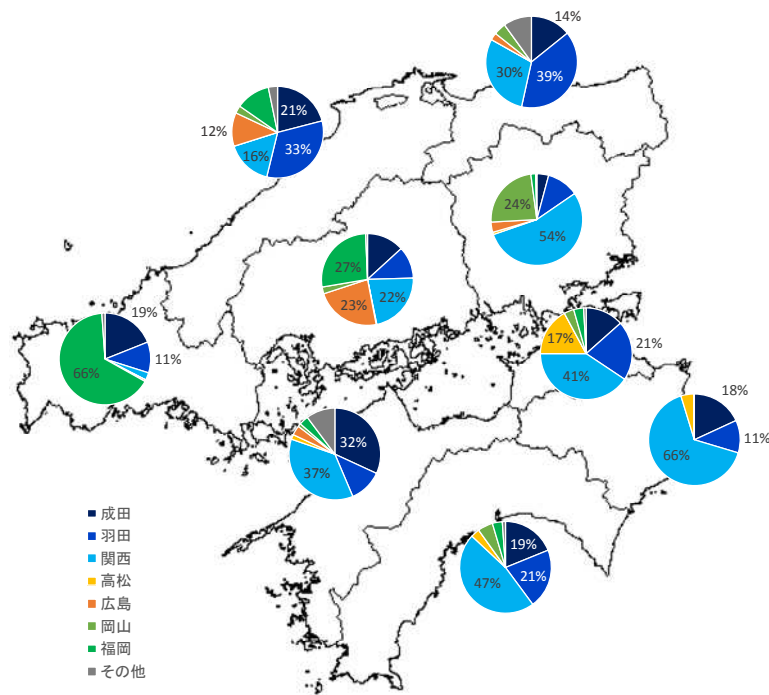


資料：出入国管理統計年報、宿泊旅行統計

図 17 中四国地方における国際線潜在需要（日本人出国者・外国人宿泊者）

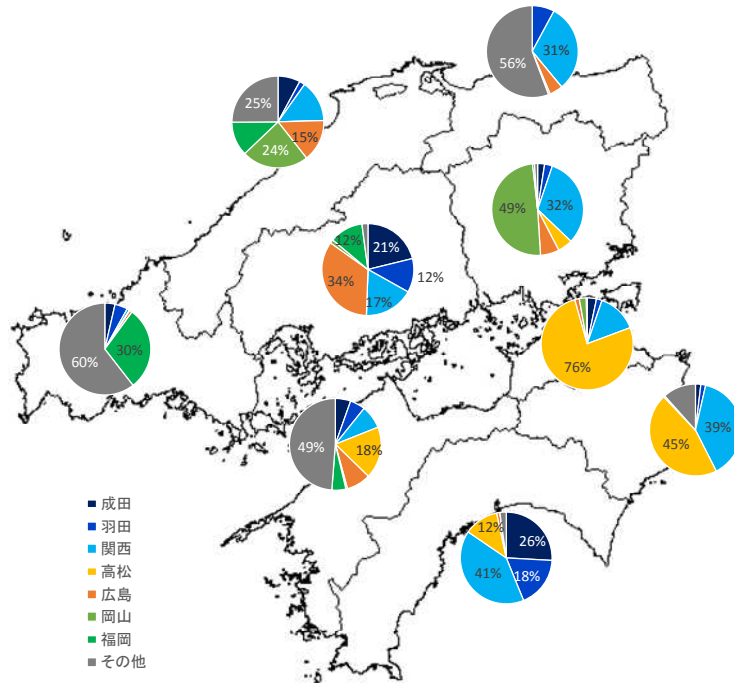
中四国各県に居住する国際航空旅客（日本人）が出国時に利用する空港は、成田、羽田、関西、福岡空港が多い。高知県居住者では、関西空港の利用が47%を占め、次いで羽田21%、成田19%となっている。

中四国各県を訪問する国際航空旅客（外国人）が出国時に利用する空港は、旅行先の地元の空港が利用されることが多い。高知県は、中四国の中では首都圏空港が利用される割合が高い。



資料：国際航空旅客動態調査（2015年度）

図 18 日本人国際航空旅客の出国空港（居住地別）

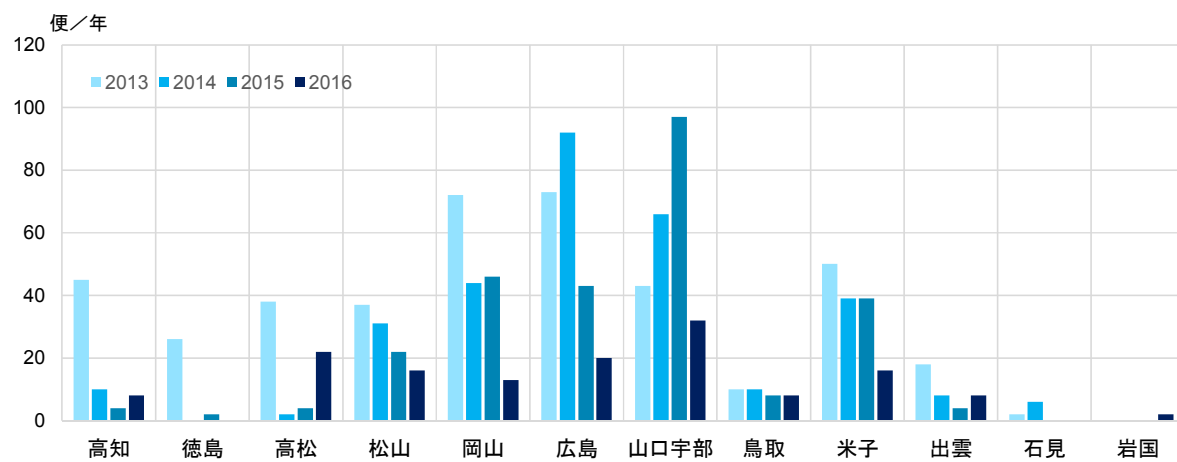


資料：2016年度 FF-Data（訪日外国人流動データ）

図 19 外国人国際航空旅客の出国空港（訪問地別）

### (3) 国際チャーター便

国際チャーター便は、中四国地方では岡山、広島、山口宇部空港で多く運航されているものの、年ごとに運航本数の変動が大きい。



資料：国土交通省資料

図 20 中四国空港における国際チャーター便の運航本数推移

## 4 航空ネットワークの拡大に向けた課題

高知龍馬空港・航空ネットワーク成長戦略検討会議での委員からの意見を踏まえ、高知龍馬空港の将来ネットワークの目標を既存路線の拡充、国内LCC路線の誘致、国際路線の誘致に定め、その目標を達成するための課題として、「需要の喚起」、「受入体制（CIQ・グランドハンドリング）の改善」、「空港施設機能の強化」の3点を設定した。以降では、これら3つの課題に応じた現状と課題や他空港の事例を示す。

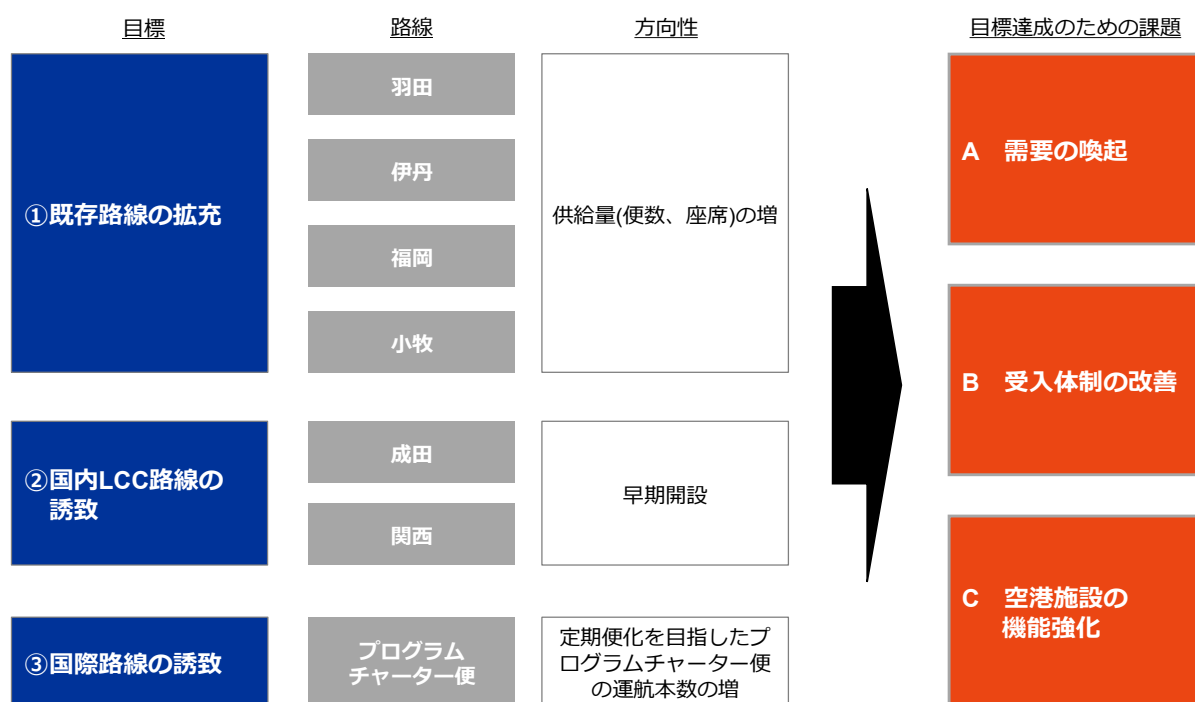


図 21 航空ネットワーク拡充の方向性と3つの課題

## 4.1 需要喚起

### ① 現状

高知龍馬空港の国内旅客の伸び率は、2017 度までは好調に推移してきた。全国の羽田発着路線、伊丹発着路線の搭乗率（2017 年度）を比較すると、高知～羽田、高知～伊丹路線は、地方空港の路線としては搭乗率が高い水準にある。しかし、2018 年度に入ると、全国的な動向と同様に需要が頭打ちの傾向を示している。

航空喚起のために、これまで高知県（観光振興部）、高知県観光コンベンション協会では、戦略的な観光地づくり、セールス&プロモーション、受け入れ体制の整備、国際観光の推進などの施策を進め、交流人口の拡大を図ってきた。また、高知県航空利用促進協議会では、航空需要を開拓するための活動（旅行会社への旅行商品造成支援、企業の社員旅行への助成等）や利便性の向上を図るために活動（航空会社への働きかけや空港アクセス改善等）の取組を行ってきたところである。

### ② 課題

高知龍馬空港のネットワーク拡充のためには、既存路線における機材の大型化や増便による供給量の増加が望まれるところであるが、航空会社各社は、小型機（概ね 200 席未満）による運航の比重を高めつつある。全国的な小型化傾向のなかで、逆に大型機材の投入を目指すためには、他の路線の動向を上回る底堅い航空需要の存在が不可欠である。中長期的にみると、全国的に人口減少により国内線市場が縮小していくことが懸念されている。人口の減少を補うためには、交流人口の拡大や訪日外国人需要の取り込みを進めていく必要がある。こうした課題の解消には利用促進策の強化や乗継客の需要喚起、閑散期における需要喚起などの需要の底上げが求められる。

また、貨物需要の拡大により旅客需要を補完することも想定されるが、高知県からの航空輸送が想定される生花や生鮮食品等の輸送のための保冷コンテナは、小型機（B737 型機）では対応できないという課題がある。航空貨物の活性化を図るとともに、小型保冷コンテナの研究開発動向など情報収集を行っていくことが求められる。

## 4.2 受入体制(CIQ・グランドハンドリング)の改善

### (1) CIQ (国際チャーター便関係)

#### ① 現状

高知龍馬空港では、現在国際定期便が就航していないため、国際チャーター便の就航時にはCIQの職員は高知龍馬空港に出張することで出入国に係る審査・検査等を行っている。近隣の要員では対応しきれない場合には、高松、岡山等から応援を手配するケースもある。また、近年はクルーズ船の寄港が増加していることから、人員手配に調整を要することがある。

#### ② 課題

CIQの各機関からは、国際チャーター便が就航する旨の連絡が遅いため、要員や機材の手配が円滑に行えないという意見が出されている。円滑な準備を可能にするためには、遅くとも1か月前にはCIQ機関に運航日時等を連絡することが必要である。

また、国際線用の施設がないため、検査スペースや有症者控室、機器置き場等を十分に確保できていないという課題がある。さらに、有症者が発生した場合に円滑に対応をとることができるよう、検疫と県の衛生部局との間で連携体制を構築しておく必要がある。

高知龍馬空港で2018年2月にチャーター便が就航した際には、入国審査に最大で約80分を要したことがあった。法務省では入国審査待ち時間を20分以内にできるように目標設定しており、旅客満足度の観点からもより迅速に審査が進行するような仕組み(外国語による旅客誘導や、審査に必要な通信回線の増強など)が求められる。また、入国審査待ち時間が旅客の不満要因とならないよう、審査に支障のない範囲で観光PR等のおもてなしを行うことは有効であると考えられる。

## (2) グランドハンドリング

### ① 現状

通常は国内線のハンドリング業務を行っているが、全国的な人手不足や業務内容の負担から、ハンドリング会社は人材の確保・定着に苦慮している。国際チャーター便が就航する場合には、人手不足ゆえに残業や休日出勤等によりシフトを調整しながら対応せざるを得ない。

旅客誘導などでは、空港事務所、空港ビル、県などが協力して、円滑なオペレーションのサポートをしている。

### ② 課題

ハンドリング業界では、全国的にも採用難で人手不足が深刻になっており、人材確保が大きな課題となっている。専門知識が多いため研修には時間がかかり、一通りの業務をこなせるようになるまでには一定の期間を要する。

こうした人手不足の環境下で国際チャーター便のハンドリングを行う場合には、就航エアラインのシステムや業務マニュアルを習得する必要もあり、スタッフへの負担が大きくなるという課題がある。また、国際チャーター便が就航可能なスポットの空き時間は、グランドスタッフの早番と遅番のシフトの合間であり、時間外勤務による対応が増え、連続チャーター等の受入は、スタッフへの負荷がさらに大きくなる。ハンドリングスタッフの負荷を軽減し業務を円滑に行うことができるようにするためには、外国人旅客の誘導等が可能な通訳の配置が有効である。

## 4.3 空港施設の機能強化

### (1) 国際チャーター便の誘致

#### ① 現状

高知県では、台湾、香港、シンガポール、タイを重点市場と位置付けて外国人旅行者の誘致を行っている。しかし、国際線が就航していないために遠いという印象を払拭できず、国際線（チャーター便）の就航が望まれている。2018年度は国際チャーター便の年間目標を40便（20往復）と設定してチャーター便の就航誘致を行っている。

#### ② 課題

国際チャーター便の誘致にあたり、高知龍馬空港ではスポットの空き時間が限られるため、航空会社が希望する時間帯に就航できないケースが発生するという課題がある。また、入国審査の待ち時間が長い等の理由により、旅客から苦情が寄せられる点も改善を要する。

### (2) ターミナルビルの運用

#### ① 現状

高知龍馬空港では現在2レーンある保安検査場が不足しており、繁忙期や大型機が就航する時期には保安検査待ちの旅客で混雑が発生している。

また、国際線用の施設がないため、国際チャーター便が就航する際には、ターミナルビル内に間仕切りを設置して、臨時的に国内線と国内線の動線を分離することで運用している。

#### ② 課題

国内線施設の課題としては、保安検査場のキャパシティが充分でないため多客期に混雑が激しくなる点が課題である。また、搭乗待合室が狭い、ラウンジが欲しいという要望が多いといった点も改善が望まれる課題である。

国際線（チャーター便）の受入にあたっての施設面の課題としては、入国と出国の動線を完全分離できていないため、保安確保の点で懸念がある。入国や出国に係る審査・検査等のスペースが充分でないため、開披検査の際にはプライバシー上の問題があり、旅客からもクレームがある。PBBが3基しかないが、国際チャーター便の就航拡大にあたっては、オープンスポット（0番、1番）の使用も含めた検討が必要になる。



## 5 アクションプラン

### 5.1 目標値・実施体制

高まる航空需要を確実に取り込むためにアクションプランを策定し、関係機関が連携して取り組むことで、航空ネットワークの持続的な発展を目指すものとする。アクションプランの計画期間は2019～2021年度の3年間とし、2021年度には高知龍馬空港を利用する航空旅客を180万人以上とすることを目標とする。

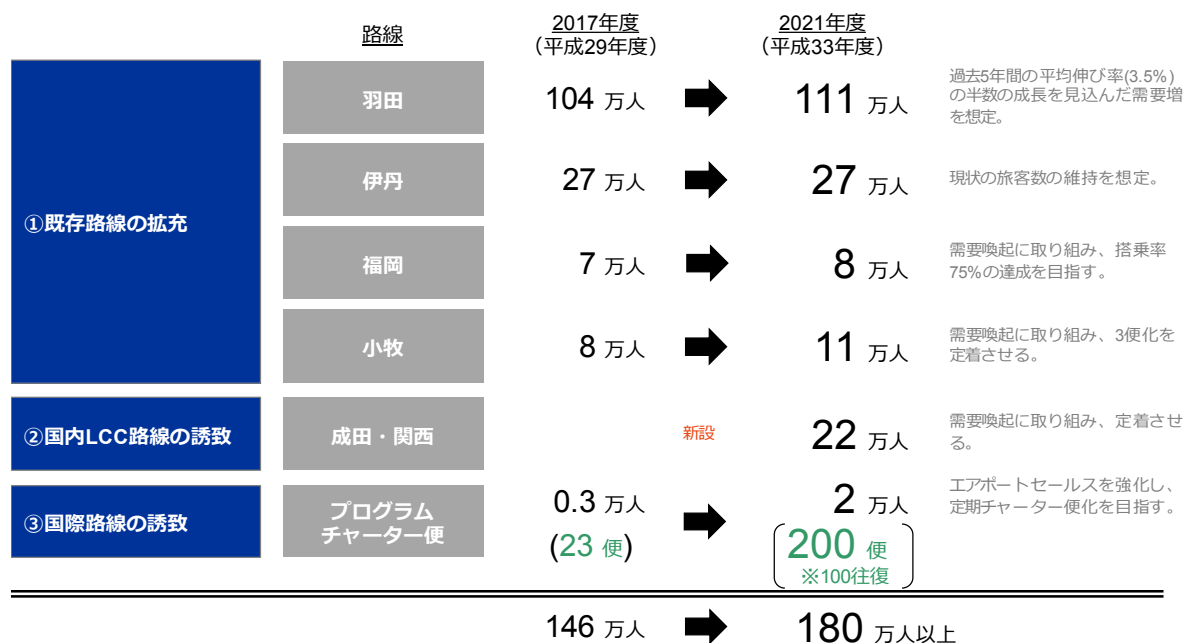


図 22 アクションプランの目標値

アクションプランの取組内容は、関係者が実施している施策を踏まえて設定することとし、各取組の実施主体もそれに応じて設定した。実施主体の設定にあたり、実施機関と支援機関の2つを設定し、関係者が連携して取り組む体制を構築した。

実施期間	中心となって取り組む機関
支援機関	実施機関に対して必要な支援を行う機関

#### ■ アクションプランの関係者一覧

高知県	中山間振興・交通部 観光振興部	交通運輸政策課 観光政策課 国際観光課 地域観光課 おもてなし課 福祉保健所等	民間	航空会社 グランドハンドリング会社 (GH会社) バス会社 空港ビル
	健康政策部			
国	大阪航空局 地方整備局 税関 入国管理局 検疫所 動物検疫所 植物防疫所		関連団体	公益財団法人 高知県観光コンベンション協会 (KVCA) 一般財団法人 空港振興・環境整備支援機構 高知県航空利用促進協議会 (高知県市長会、高知県 町村会、高知県商工会議所連合会など)

## 5.2 取組内容

### (1) 需要喚起

		取組内容	具体的な取組	対象路線	実施機関	支援機関
		地元客の利用喚起				
		乗継需要の喚起				
A-1	新	モデルルートの提示	国内（北海道、東北、九州・沖縄等）や海外向けのモデルルートについて、ホームページやパンフレット等で提示する。	全路線（定期）	航空利用促進協議会	県（交通運輸政策課）
		個人旅行・団体旅行・修学旅行の促進				
A-2	新	羽田路線の利用促進	他空港から羽田路線を利用しているビジネス客・個人客を取り込むため、キャンペーンの実施など新たな利用促進策に取り組む。	羽田	航空会社、県（交通運輸政策課）	
A-3		名古屋、福岡路線の利用促進	県と航空会社が連携しながら、旅行商品の造成や造成した旅行商品のPRを支援する。	名古屋、福岡	航空会社、県（交通運輸政策課）	
A-4	新	LCCの認知度向上	ホームページでのLCC特有のチケット購入方法や荷物の預け方等の周知、各種広報媒体でのLCCの周知、LCCのモニターツアーに取り組む。	成田、関西	航空会社、県（交通運輸政策課）、航空利用促進協議会	
A-5		県内企業の需要喚起	県内の事業者が、社員旅行等の団体旅行を行う場合に、必要経費の一部を支援する。	全路線（定期）	航空利用促進協議会	県（交通運輸政策課）
A-6		旅行会社への支援	旅行商品の造成のための経費の一部を支援する。	全路線（定期） チャーター便	航空利用促進協議会	県（交通運輸政策課）
		海外旅行の促進				
A-7	新	パスポートの取得促進	定期便の乗継や国際チャーター便で海外に渡航する旅客の需要に応じて、将来的には、パスポートの取得費用の助成を検討する。	全路線（定期） チャーター便	県（交通運輸政策課）	
		入込客・外国人向けの需要喚起				
		効果的なプロモーション・誘客活動の実施				
A-8	新	自然&体験キャンペーンと連携した需要喚起	効果的な広報・セールス活動の展開や、旅行会社とタイアップした誘客促進に取り組む。	全路線（定期）	県（観光振興部）、KVCA	
A-9	拡	航空会社と連携したプロモーションの強化	航空ネットワークの拡充（新規就航、増便等）に応じて、航空会社と連携したプロモーションを実施する。新規就航したLCCの定着に向けて、若年層への観光資源等のプロモーションを意識した展開も行う。	全路線（定期）	県（観光振興部）	
A-10		国内旅行の取扱会社へのセールス促進	旅行会社へのセールス・情報発信、高知県観光素材集の製作、観光説明会の開催、モニターツアーの実施等に取り組む。	全路線（定期）	県（観光政策課）、KVCA	
A-11	新	乗継先地域と連携したプロモーションの強化	乗継先と連携したモデルルートのPRなど、他空港（北海道、東北、九州・沖縄等）と連携したプロモーションを実施する。	全路線（定期）	県（交通運輸政策課）	
A-12		県内観光関連事業者への支援	県内の観光関連事業者に、海外での商談会等に参加する経費を支援し、インバウンド増に取り組む県内事業者の増加と体制強化を促して、誘客の拡大につなげる。	海外からのツアー及び国際チャーター便	県（国際観光課）、KVCA	
A-13		訪日旅行の取扱会社へのセールス促進	海外の旅行会社や現地メディア等を対象にしたFAMツアーの実施など、訪日商品を取り扱う旅行会社、航空会社へのセールス活動を展開する。四国ツーリズム創造機構および日本観光振興協会四国支部が実施する広域連携での営業活動に積極的に参加するとともに、本県海外事務所との連携を図る。	海外からのツアー及び国際チャーター便	県（国際観光課）、KVCA	
A-14		海外プロモーションの強化	「VISIT KOCHI JAPAN」やSNS等を活用しながら、本県の観光情報を様々な手段により効果的に発信するなど、海外における本県の認知度を向上させ、外国人旅行者の来高意欲を高める。	海外からのツアー及び国際チャーター便	県（国際観光課）、KVCA	
		近隣県と連携したプロモーション強化				
A-15	拡	周遊プロモーションの強化	情報誌等を活用した周遊商品のプロモーションの実施を検討する。	全路線（定期）	県（交通運輸政策課）	

		取組内容	具体的な取組	対象路線	実施機関	支援機関
		二次交通の充実				
A-16	新	バスの利便性向上	バスの運行ダイヤの見直し、互換性のある交通系ICカードやキャッシュレスへの対応、車内でのインバウンド等への情報提供の充実などを検討する。		バス会社	県（交通運輸政策課）
A-17	新	県東部へのアクセス手段の向上	ごめん・なはり線（後免町／のいち駅）へのアクセス便を検討する。		バス会社	県（交通運輸政策課）
A-18	新	レンタカーの利便性向上	レンタカーの利用促進キャンペーン、貸出・返却手続きの効率化等を検討する。		県（交通運輸政策課）	
		高知南国道路全線開通と連動した需要の喚起				
A-19	新	幡多地域の利用者の取り込み	松山空港を利用している幡多地域在住者に、道路整備に伴う高知龍馬空港へのアクセス時間の短縮を積極的にPRする。	全路線（定期）	県（交通運輸政策課）	
A-20	新	周辺県からの需要の取り込み	愛媛県東予、香川県西部、徳島県三好エリアからの需要を取り込むためのプロモーションを行う。また、県外からの利用者に対するインセンティブの提供を検討する。	全路線（定期）	県（交通運輸政策課）	
		地域の魅力向上				
A-21		おもてなしの推進	国内外からの観光客の満足度をさらに高めるためのおもてなし機運を醸成する。	全路線（定期） 海外からのツアー及び国際チャーター便	県（おもてなし課）	
A-22		国際観光の推進	FIT（外国人の個人旅行者）のニーズにも対応した旅行商品の販売促進と、高知県の認知度を飛躍的に向上させるプロモーションを展開するため、①FIT対策の強化、②オリンピック、パラリンピックに向けた「よさこい」の戦略的な活用等を行う。	海外からのツアー及び国際チャーター便	県（国際観光課）	
		海外の航空会社・旅行会社へのセールス強化				
A-23		国内外へのセールス手法の多様化	旅行博への出展、旅行会社との商談会、FAMツアーによる旅行商品の造成・販売、航空会社の広報の活用など、多様なセールス手法を活用する。	全路線（定期）	県（観光政策課、国際観光課）、 KVCA	県（交通運輸政策課）
A-24		海外の航空会社へのセールスの強化	営業訪問回数の増加、定期的な訪問による最新情報の提供、実務者レベルのセールスのほか、トップセールスの実施などにより、航空会社等への営業活動を強化する。	国際チャーター便	県（国際観光課、交通運輸政策課）、 KVCA	
		航空貨物の活性化				
A-25	新	情報収集の強化	航空貨物輸送の動向の情報収集を行い、関係者間で共有する。（例：国土交通省の小型保冷コンテナの開発動向、コールドチェーン対応など貨物拠点空港における貨物サービスの拡充動向など）	全路線（定期）	県（交通運輸政策課）	

## (2) 受入体制（CIQ・グランドハンドリング）の改善

		取組内容	具体的な取組	実施機関	支援機関
		グランドハンドリングの体制強化			
		なり手不足の改善			
B-1	拡	新規雇用の拡大	ハローワークと連携したマッチングや職業訓練を行って、採用活動を強化するとともに、仕事内容や魅力を効果的に広報啓発する手段を検討する。	GH 会社	県（交通運輸政策課）
B-2	拡	学びの場の提供	専門学校や大学等に実習、インターン等の学びの場を提供するとともに、児童生徒に職業体験学習や空港見学の機会を提供するなど、若い世代への啓発活動に取り組む。 ※羽田、中標津、関西、神戸、広島、札幌丘珠空港などの取り組みを参考にする。	GH 会社	県（交通運輸政策課）
B-3	拡	雇用の多様化	短時間勤務の導入など、勤務形態を多様化して人手不足の解消を図るとともに、国の外国人在留資格制度の検討の動向など、多様な人材確保策の情報収集を行う。	GH 会社	県（交通運輸政策課）
B-4	新	国際チャーター便の受入体制強化	国際チャーター便の受入について、他県のグランドハンドリング会社と連携して体制を強化する。	航空会社、GH 会社	県（交通運輸政策課）
		定着率の向上			
B-5	拡	処遇の改善・職場環境の整備	他空港の事例や勤務する職員のニーズを把握し、必要に応じて処遇の改善や福利厚生の実施等について検討する。	GH 会社	県（交通運輸政策課）
B-6		教育研修の充実	スタッフの教育研修を充実させる（例：航空会社による研修の活用等）。	航空会社	GH 会社
B-7	新	省力化・自動化につながる機器の導入	省力化・自動化につながる機器（国際チャーター便就航時の搭乗券・バゲージタグのプリンター等）の導入の検討、国の動向や他空港の事例の情報収集に取り組む。	航空会社	GH 会社 県（交通運輸政策課）
		CIQ の体制強化			
		所要時間の短縮			
B-8	拡	コンシェルジュ・通訳の配置	コンシェルジュや通訳の配置を検討するなど、スムーズな出入国審査・検査を目指す。	県（交通運輸政策課、国際観光課）	
B-9		情報収集の強化	出入国審査・検査の時間短縮に向けた国の施策や予算措置等の情報収集を行う。	県（交通運輸政策課）	空港ビル
		連絡・連携体制の強化			
B-10	新	情報連絡マニュアルの整備	国際チャーター便運航の情報連絡マニュアル（連絡網）を整備し、CIQ の要員手配が円滑に行えるような早目の情報共有を行う。	航空会社、県（国際観光課、交通運輸政策課）、空港ビル	県（関係各課）、CIQ
B-11	拡	関係者間の連携強化	関係者間の連携を強化して、国際チャーター便に関する早めの情報共有、受入拡大に向けた協議、課題の改善策の検討に取り組む。	航空会社、県（国際観光課、交通運輸政策課）、空港ビル	県（関係各課）、CIQ
B-12	新	検疫における連携強化	有症者発生に備えて、検疫と県衛生部局の連携を強化する（搬送車両の配置、県による人材協力等）。	広島検疫所、県（福祉保健所等）、空港ビル	
B-13		歓迎イベントの実施	チャーター便到着時等に到着ロビーでの歓迎行事を実施する。	県（観光振興部）	

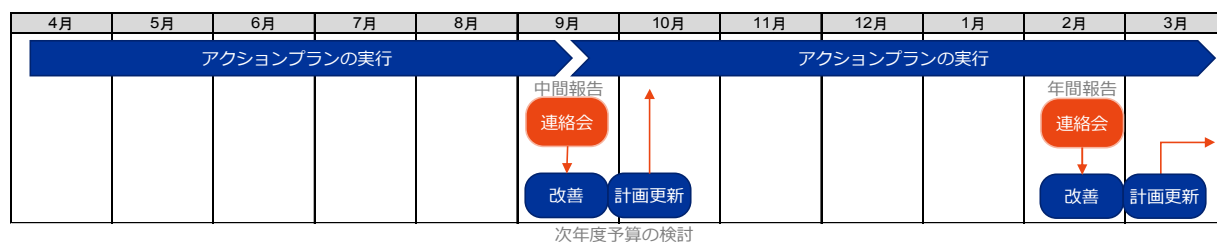
### (3) 空港施設の機能強化

		取組内容	具体的な取組	実施機関	支援機関
		既存需要への対応			
C-1	新	ラウンジの整備	旅客からの要望が多いラウンジを整備し、待ち時間を快適に過ごすことができる環境を整備する。	県（交通運輸政策課）、国（大阪航空局・地方整備局）、CIQ、航空会社、空港ビルで協議を継続	
C-2	新	保安検査場の混雑緩和	検査場への並び方や、検査の開始時間帯の工夫、検査場の増設等を検討する。		
		新規路線・増便への対応			
C-3	新	搭乗橋の整備	搭乗橋を整備する（オープンスポット（1番スポット）の活用）。		
C-4	新	搭乗待合室の拡張	旅客の増加を見据え、搭乗待合室を拡張する。		
C-5	新	チェックインカウンターの整備	就航航空会社の増加、旅客の増加を見据えて、チェックインカウンターを整備する。		
		国際チャーター便の受入拡大			
C-6	新	審査・検査スペースの拡充	適正かつ迅速な審査・検査だけでなく、旅客のプライバシーにも配慮した CIQ 審査スペースを確保する。		
C-7	新	搭乗待合室、手荷物受取場、チェックインカウンターの整備	国際線就航時に利用できる搭乗待合室、受託手荷物受取所、チェックインカウンターを整備する。		
C-8	新	保安検査場の増設	国際線就航時に利用できる保安検査場を増設する。		
		二次交通施設の整備			
C-9	新	バス、レンタカー用施設の再配備	バスプール、レンタカー送迎乗降所の整備を検討する。	県（交通運輸政策課）、国（大阪航空局）、バス会社、空港ビルで協議を継続	
C-10	新	バス停留所の再整備	将来の需要拡大に対応した停留所の再整備を検討する。		
		施設の利便性向上			
		空港ビルの利便性向上			
C-11	拡	利便施設の整備・拡充	旅客が待ち時間を快適・有効に過ごすことができるよう、待合室等へのインターネット通信環境、充電設備、ビジネスブース等の充実を図る。	空港ビル	
		駐車場の利便性向上			
C-12	新	混雑への対応	需要の増加に対応できる駐車場の容量拡大を検討する。	空港支援機構	国（大阪航空局）
		空港の活性化			
		空港の賑わい拠点化			
C-13	新	観光案内機能の検討	外国人旅行者等の増加に対応できる観光案内窓口機能を充実させる。	県（観光振興部）、空港ビル	
C-14	拡	航空利用者以外の空港利用の増加	空港の賑わいを創出するため、空港でのイベントや物産展の開催等をさらに充実させる。	国（大阪航空局）、空港ビル	航空利用促進協議会

### 5.3 進行管理

アクションプランに記載した取組をフォローアップするため、年2回連絡会を開催し、実施機関が取組状況、課題、調整が必要な事項等を報告し、評価・検証などを行い、確実に推進していくこととする。報告の内容に基づいて、今後の方向性を協議し、必要に応じて予算化等を検討する。

区分	内容
P計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 高知龍馬空港の航空ネットワークの持続的な発展に向けたアクションプランを策定</li> <li>● アクションプランには施策の実施機関、支援機関を記載</li> </ul> <p><b>【アクションプランの主要施策】</b>            ▶需要喚起、受入体制、空港施設の機能強化</p>
D実行	● アクションプランに基づき、関係機関が施策を実施
C評価・検証	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>連絡会</b>（事務局：高知県交通運輸政策課）を開催し、アクションプランの評価・検証を実施（9月、2月の年2回を想定）</li> </ul> <p><b>【連絡会の議事案】</b>            ▶航空路線の利用実績、今後の利用見込み（航空会社より）            ▶アクションプランの実施状況、成果、課題（各実施機関より）※事務局より事前に評価シートを送付            ▶アクションプランの改善、提案（各実施機関より）</p>
A改善	● 評価・検証の結果を踏まえて、アクションプランを改善し、必要に応じて予算化
P計画	● 関係機関ですり合わせを行ってアクションプランを更新



【評価シートの例】

	取組項目	具体的な取組	対象路線	実施機関 (報告者)	取組状況	課題等	今後の方向性
	地元客の利用喚起						
	乗継利用の喚起						
A-1	新 モデルルートの提示	国内（北海道、東北、九州・沖縄等）や海外向けのモデルルートについて、ホームページやパンフレット等で提示する。	全路線（定期）				
	個人旅行・団体旅行・修学旅行の促進						
A-2	新 羽田路線の利用促進	他空港から羽田路線を利用しているビジネス客・個人客を取り込むため、キャンペーンなど新たな利用促進策に取り組む。	羽田				
A-3	名古屋、福岡路線の利用促進	県と航空会社が連携しながら、旅行商品の造成や造成した旅行商品のPRを支援する。	名古屋、福岡				
A-4	新 LCCの認知度向上	ホームページでのLCC特有のチケット購入方法や荷物の預け方等の周知、各種広報媒体でのLCCの周知、LCCのモニターツアーに取り組む。	成田、関西				
A-5	県内企業の需要喚起	県内の事業者が、社員旅行等の団体旅行を行う場合に、必要経費の一部を支援する。	全路線（定期）				
A-6	旅行会社への支援	旅行商品の造成の経費の一部を支援する。	全路線（定期） チャーター便				
	海外旅行の促進						
A-7	新 パスポートの取得促進	定期便の乗継や国際チャーター便で海外に渡航する旅客の需要に応じて、将来的には、パスポートの取得費用の助成を検討する。	全路線（定期） 国際チャーター便				

## 5.4 目標達成に向けたロードマップ

