

高知龍馬空港・ 航空ネットワーク成長戦略検討会議

第2回検討会議

アクションプラン草案

平成30年8月8日

全体スケジュール

第1回
(5月)

現状、課題、施策の方向性の共有



- 関係機関へのヒアリング
- アクションプラン骨子、目標案の作成

第2回
(8月)

アクションプラン草案の策定



- アクションプランの詳細の検討
- 施設整備の必要規模の算出、配置計画の検討

(本日の目的)

- ヒアリングを踏まえた現状と課題の掘り下げを共有
- アクションプラン草案を確認

第3回
(11月)

アクションプランの詳細の決定

→ H31当初予算見積への反映



- アクションプランの最終調整
- 施設整備計画の最終調整

第4回
(2月)

アクションプラン、施設整備計画の策定

目次

第1回検討会議のまとめ	4
目標達成のための課題	
A 需要の喚起	7
B 受入体制（CIQ・グランドハンドリング）の改善	19
C 空港施設の機能強化	26
アクションプラン草案	33

第1回検討会議のまとめ

第1回検討会議のまとめ

航空ネットワークの拡充の方向性と課題

既存路線の拡充、国内LCC路線の誘致、国際路線の誘致の3つの目標に向けて進めることが共有された一方、それを実現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、空港施設の機能強化が必要**であることが明らかになった。

目標

路線

方向性

目標達成のための課題

① 既存路線の拡充

羽田

伊丹

福岡

小牧

供給量(便数、座席)の増

② 国内LCC路線の
誘致

成田

関西

早期開設

③ 国際路線の誘致

プログラム
チャーター便

定期便化を目指したプ
ログラムチャーター便
の運航本数の増

A 需要の喚起

B 受入体制の改善

C 空港施設の
機能強化

各委員から出された主な意見

A 需要の喚起

- 国内定期便を利用した乗継需要の拡大
- 二次交通の充実
- 貨物輸送の活性化（貨物需要とセットにしたLCC誘致の提案）

B 受入体制の改善

- グランドハンドリングの人材不足の改善
- 国際チャーター使用のチェックインシステム、搭乗券の印字機器の導入
- 国際チャーター便受入時における関係機関の迅速な情報共有
- 通訳の手配の継続

C 空港施設の機能強化

- ターゲットとする市場、想定する需要規模の設定（目標設定）
- 0番、1番スポットの活用
- 国際チャーター便旅客の動線確保（保安確保の観点からも必要）
- 低コストな施設の整備



A 需要の喚起

- A-1 現状と課題の掘り下げ（ヒアリング結果に基づく整理）**
- A-2 利用促進の取り組み**
- A-3 空港利用者満足度調査から見た利用者ニーズ**
- A-4 他空港における取り組み事例**

A-1 現状と課題の掘り下げ：各路線の利用状況

※ヒアリング結果に基づく整理

現状

- 旅客の伸び率は、昨年度までは好調に推移していたが、今年度に入ってから、全国的にも落ち着いてきている。
- 機材は全国的に小型化（概ね200席未満）の傾向にある。

課題

- 機材の大型化の実現には需要が堅調であることが必要であり、需要が少なくなると小型化する可能性もある。
- 機材繰りは、他の路線の利用状況からも影響を受ける。
- 人口減少により、国内市場が縮小することが懸念される。
- 生花や生鮮食品等の貨物輸送には保冷コンテナが必要だが、地方空港で主に使用されている小型機（B737型機）に対応できるコンテナがない。

対応策

- 利用促進策の強化と乗継客の需要喚起。
- 閑散期における需要喚起。
- 国土交通省が研究開発中の小型保冷コンテナの情報収集。

A-1 現状と課題の掘り下げ：【参考】羽田路線の路線別搭乗率

- 羽田～高知路線の搭乗率は増加傾向にあるが、全国的にも搭乗率は同様の傾向。
- 幹線を除けば、高知路線はANAの中では5番目に、JALの中では10番目に搭乗率が高い。

2017年 搭乗率 順位	空港	航空会社	2012	2013	2014	2015	2016	2017	備考	中国四国 地方
40路線中 1	宮古	ANA				91.3	85.6	81.3	幹線	四国
	2 石垣	ANA	86.7	79.8	80.4	75.3	78.1	76.0		
	3 那覇	ANA	71.4	68.3	69.3	69.2	70.5	75.5		
	4 中部	ANA			65.5	59.3	66.7	75.3		
	5 伊丹	ANA	61.3	65.3	66.6	67.6	69.2	72.6		
	6 新千歳	ANA	63.9	66.1	68.4	69.3	69.7	71.3		
	7 松山	ANA	65.3	62.3	64.9	65.6	66.4	70.7		
	8 福岡	ANA	62.7	62.7	66.2	66.4	66.0	69.8		
9 高知	ANA	61.9	56.5	60.2	61.1	64.6	69.6		四国	
10 佐賀	ANA	59.0	62.2	63.3	65.2	63.2	69.1		中国	
11 岡山	ANA	58.6	54.4	52.6	53.8	67.7	68.2			
12 函館	ANA	65.2	66.3	70.7	69.4	64.6	68.1		中国	
13 広島	ANA	60.4	58.0	60.3	55.1	65.2	68.0			
14 米子	ANA	59.0	69.1	63.4	67.9	66.9	67.7			
15 岩国	ANA	66.7	68.5	61.1	65.8	63.7	67.0		中国	

35路線中 1	伊丹	JAL	67.1	69.0	70.8	76.5	77.5	79.6	幹線	中国
	2 久米島	JAL	61.7	72.5	83.3	83.1	81.1	79.6		
	3 山形	JAL	65.4	52.1	68.0	75.8	77.7	79.4		
	4 宮古	JAL	65.7	68.1	73.2	79.9	77.1	79.3		
	5 出雲	JAL	64.3	72.8	65.7	73.3	73.3	77.9		
	6 福岡	JAL	63.6	64.4	69.0	73.0	72.7	76.7		
	7 那覇	JAL	64.3	64.2	68.2	69.9	73.2	76.7		
	8 石垣	JAL	69.6	66.8	66.1	70.3	75.0	76.6		
	9 新千歳	JAL	67.4	69.7	74.2	74.7	74.9	76.3		
	10 青森	JAL	58.6	63.2	66.7	70.6	71.7	72.7		
	11 奄美大島	JAL	71.8	69.6	55.1	57.1	61.3	72.7		
	12 長崎	JAL	66.0	63.2	70.4	69.6	70.2	72.6		
	13 旭川	JAL	67.6	71.8	75.4	69.8	68.6	72.0		
	14 高知	JAL	58.6	59.4	59.5	62.1	66.4	71.1		
15 小松	JAL	63.2	65.9	65.7	63.9	68.3	71.1			

資料：航空会社プレスリリース資料 ※搭乗率70%以上の路線を着色。

A-1 現状と課題の掘り下げ：【参考】伊丹路線の路線別搭乗率

- 伊丹～高知路線の搭乗率は増加傾向にある。
- 幹線と季節運航を除けば、高知路線はANAの中では二番目に搭乗率が高い。

2017年 搭乗率 順位	空港	航空会社	2012	2013	2014	2015	2016	2017	備考	中国四国 地方
21路線中	1 成田	ANA	78.2	83.2	79.5	84.4	85.4	83.7	幹線	中国
	2 新潟	ANA	66.1	63.0	67.1	69.6	62.1	74.6	季節運航	
	3 石見	ANA	59.3	64.9	50.9	46.5	77.5	74.5		
	4 新千歳	ANA	68.8	75.9	77.8	70.7	72.9	74.1	幹線	
	5 羽田	ANA	61.3	65.3	66.6	67.6	69.2	72.6	幹線	
	6 那覇	ANA	75.4	72.4	76.3	70.7	69.8	72.4	幹線	
	7 高知	ANA	53.4	52.3	65.0	66.9	71.6	72.0		
8 松山	ANA	63.5	57.6	57.8	68.3	69.1	71.4	幹線	四国	
9 福岡	ANA	61.0	54.0	67.9	70.2	71.7	69.8			
10 熊本	ANA	65.2	60.0	64.5	62.6	67.3	69.3			
11 仙台	ANA	71.0	56.6	65.2	67.7	69.2	69.9			
12 宮崎	ANA	73.0	59.0	66.7	67.7	60.6	67.0			
13 長崎	ANA	56.0	64.0	62.6	71.2	65.2	66.7			
14 秋田	ANA	54.2	59.4	57.9	61.6	62.8	66.3			
15 大分	ANA	58.2	60.5	61.5	60.8	63.1	65.5			

25路線中	1 成田	JAL	73.4	78.3	75.3	73.3	78.0	80.3	幹線	
	2 福岡	JAL	65.9	52.2	72.6	78.8	80.8	80.1	幹線	
	3 羽田	JAL	67.1	69.0	70.8	76.5	77.5	79.6	幹線	
	4 女満別	JAL			66.0	76.6	77.8	75.5	季節運航	
	5 新千歳	JAL	76.4	82.8	79.0	70.4	72.0	74.4	幹線	
	6 函館	JAL		80.7	79.9	69.4	76.4	72.4		
	7 那覇	JAL	78.8	80.5	66.5	64.7	69.3	71.6	幹線	
	8 青森	JAL	67.4	66.9	68.9	69.6	73.1	70.7		
	9 仙台	JAL	73.9	60.6	69.7	74.4	69.8	69.8		
	10 松本	JAL			84.9	49.2	62.1	68.8	季節運航	
	11 鹿児島	JAL	64.9	61.7	58.3	71.2	67.2	67.8		
	12 三沢	JAL		63.4	64.7	61.7	64.2	67.4		
	13 花巻	JAL	70.1	60.3	70.1	66.8	65.6	66.8		
	14 熊本	JAL	74.5	65.5	60.0	60.5	66.6	65.3		
	15 山形	JAL	59.4	64.6	59.2	61.6	64.2	65.2		

A-2 利用促進の取り組み：高知県観光振興部

平成30年度 戦略の柱

1. 戦略的な観光地づくり

- ① 観光拠点等整備事業
- ② 地域観光商品造成等事業
- ③ 広域観光推進事業
- ④ 足摺海洋館施設整備

2. 効果的なセールス&プロモーション

- ① 志国高知幕末維新博推進事業
- ② 観光情報発信支援事業
- ③ 観光振興推進事業

3. OMOTENASHI（おもてなし）の推進

- ① 観光ガイド育成事業
- ② 外国人観光客受入研修実施事業
- ③ バリアフリー観光推進事業
- ④ 客船受入等事業
- ⑤ 観光振興推進事業

4. 国際観光の推進

- ① 国際観光推進事業（※）
 - ・旅行商品販売促進事業
- ② よさこいプロモーション事業
 - ・2020東京オリパラに向けたよさこいプロモーション事業
 - ・よさこいの世界的なネットワークづくり事業
- ③ 観光振興推進事業
- ④ 四国ツーリズム創造機構

5. 事業者の強化と観光人材の育成

- ① 地域観光商品造成等事業
- ② 広域観光推進事業

※国際観光推進事業

本県への外国人観光客の誘致を図るため、現地の旅行業界に精通した現地法人と連携し、旅行会社へのセールスやメディアへの情報発信を行う。

また、本県の認知度向上のため、多様な媒体を通じて訪日旅行シーズン前に合わせて海外へタイムリーな情報発信を行うなど、総合的な取り組みを行う。

○旅行商品販売促進事業

重点市場である台湾・香港・シンガポール・タイの各市場において、現地の旅行業界に精通した現地法人と連携し、旅行会社へ定期的・継続的にセールス活動を行い、これまでの団体旅行者への対策に加え、個人旅行者（FIT）の動向や流行に対応した「旅行商品」の造成・販売などに繋げる。

また、現地メディアに対して高知県情報を効果的・継続的に提供するとともに、旅行雑誌やテレビ番組放送、ブロガーにより、訪日旅行シーズン前などに合わせたタイムリーな情報発信を市場別に行う。

A-2 利用促進の取り組み：高知県観光コンベンション協会

事業体系

1. 観光客受入事業
 - ① おもてなしの心”接客推進事業（観光ガイドタクシー認定、臨時観光案内所・「i」案内所の設置、大型客船対策）
 - ② 旅行業務推進事業
 - ③ 二次交通整備事業
 - ④ イベント開催・支援事業
 - ⑤ 「こうち旅広場」管理運営事業
 - ⑥ 土佐おもてなし海援隊運営事業
 - ⑦ 龍馬パスポート事業
 - ⑧ 四国観光協会連携事業
2. 国内誘致事業
 - ① 旅行会社等対策事業（旅行会社に対する助成、旅行会社とタイアップしたプロモーションと誘客促進、旅行会社対象モニターツアーの実施、旅行博覧会等への出展事業）
 - ② セールス・情報収集・発信事業
 - ③ 教育旅行誘致事業
 - ④ MICE誘致推進事業
3. 国際誘致事業（→次ページに詳細を掲載）
 - ① 海外からの旅行商品造成に対する助成
 - ② 海外セールスの推進
 - ③ インバウンドセミナーの開催
 - ④ 観光プロモーション活動の強化
4. スポーツ推進事業
 - ① プロ野球キャンプ対策事業
 - ② プロサッカーキャンプ対策事業
 - ③ プロゴルフ対策事業
 - ④ 大都市圏高知県フェア開催事業
 - ⑤ アマスポーツ推進事業
5. プロモーション事業
 - ① 観光情報収集発信事業
 - ② フィルムコミッション事業
 - ③ 観光物産展事業

重点取組

- ・ 効果的な広報の展開
- ・ 旅行会社等に対する積極的なセールス活動
 - 国内：旅行会社へのPR、旅行商品造成部門へのセールス、観光説明会の開催、MICEの誘致
 - 国際：重点4市場（台湾・香港・シンガポール・タイ）への個別セールス、チャーター便誘致、近隣県との連携したプロモーション、WEBサイトやSNSでの情報発信
- ・ スポーツツーリズムの推進
- ・ 観光拠点「こうち旅広場」のエントランス機能・ハブ機能の充実

A-2 利用促進の取り組み：高知県観光コンベンション協会(国際誘致事業)

① 海外からの旅行商品造成に対する助成

- 海外からのツアー及び海外から高知龍馬空港へのチャーター便の運航に対し、旅行会社及び航空会社に助成を行い、本県向け旅行商品造成と訪日外国人の誘客拡大を図る。
- 県内の観光関連事業者が、海外商談会等に参加する際の経費助成を行うことで、インバウンドに取り組む県内事業者の増加と体制強化を促し、誘客の拡大につなげる。

② 海外セールスの推進

対象市場：台湾・香港・シンガポール・タイ

- 訪日商品を取り扱う旅行会社に向けたセールス活動を展開する。また、本県への誘客を一層拡大するため、海外旅行社や現地メディア等を対象としたファミツアーを実施する。加えて、増加しつつあるFIT向けのファミツアーを新たに実施する。
- 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、本県シンガポール事務所・丸虎国際顧問有限公司(台湾)・JNTO香港事務所との連携強化を図る。

【事業内容】

- 海外セールス（台湾・香港・シンガポール・タイの重点4市場と中国・韓国・欧米豪）
- 旅行会社や現地メディア等を対象としたファミツアー

③ インバウンドセミナーの開催

- インバウンドビジネスに関する実践的なセミナーを、年間を通じて定期的で開催することで、観光関連事業者の外国人観光客の誘客へのモチベーションを高め、受入環境整備の充実を図る。

【事業内容】

- インバウンドに関心のある県内観光関連事業者を対象に、プロモーションや受入などを学べるセミナーを実施
- 本県の情報量拡大を狙って、トリップアドバイザー等の大手OTA（オンライントラベルエージェント）の利用促進

④ 観光プロモーション活動の強化

- 「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ことで、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の向上を図る。

【事業内容】

- 外国人向け観光情報サイト「VISIT KOCHI JAPAN」のコンテンツ制作
- Facebook、Instagram等を活用したタイムリーな情報発信
- 既存旅行サイトと連携した情報発信
- 多言語観光パンフレット「VISIT KOCHI JAPAN」の製作（英語・中国語（簡体字・繁体字）・韓国語・タイ語版）
- 東京都と地方が連携した外国人誘客に向けた取組の実施
- 国際定期便のある近隣県との連携したセールスの強化
- FIT向け高松空港からの連絡バスのプロモーション
- 多言語メニューサイトの管理運営

A-2 利用促進の取り組み：高知県航空利用促進協議会

高知県航空利用促進協議会

<p>目的</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 航空機の利用を促進し、観光、ビジネスなどの面での利便性の向上を図り、もって本県の産業経済の活性化を図る。 	
<p>事業内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 航空需要を開拓するための活動 <ul style="list-style-type: none"> (1) 積極的な定期航空路線の利用とPR <ol style="list-style-type: none"> 1.出張時などでの利用促進 2.構成団体などへの利用促進の周知、PR 3.就航先関係団体などとの交流事業の企画・展開 4.新聞紙面PR (2) 既存路線の利用促進の取り組み <ol style="list-style-type: none"> 1.既存路線を利用した商品造成と販路開拓 2.就航先などでの商談会の開催、航空利用商品の企画 (3) 重点路線の維持を図るための取り組み <ol style="list-style-type: none"> 1.就航先の自治体及び関係団体と連携した利用促進策の展開 2.航空利用商品の企画と販路開拓 ● 利便性の向上を図るための活動 <ul style="list-style-type: none"> (1) 航空会社への働きかけ・要請 <ol style="list-style-type: none"> 1.路線の維持や開設に向けた働きかけ 2.ダイヤをはじめ運航に関する要請 (2) 航空利用の環境づくり <ol style="list-style-type: none"> 1.空港の運用時間に関する取り組み 2.関連団体などと連携した利便性向上に向けた取り組み 	
<p>会員</p>	<p>高知県 高知県市長会 高知県町村会 高知県経営者協会 高知県商工会議所連合会 高知県商工会連合会 高知県商店街振興組合連合会 高知県中小企業団体中央会 高知県旅館ホテル生活衛生同業組合</p>	<p>公益財団法人高知県観光コンベンション協会 社団法人高知県バス協会 土佐経済同友会 日本観光旅館連盟高知県支部 日本旅行業協会高知地区委員会 日本航空株式会社 高知支店 全日本空輸株式会社 高知支店 高知空港ビル株式会社 株式会社フジドリームエアラインズ 高知空港支店</p>

A-2 利用促進の取り組み：高知県航空利用促進協議会

▶ 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、空港アクセス改善を中心に実施。

項目	内容	H28年度 (千円)	H29年度 (千円)	H30年度 (千円)
1) 旅行会社向け事業（旅行需要喚起）				
① 募集型企画旅行造成支援事業	旅行会社に対して、往復3千円/人（片道利用1千円、日帰り往復2千円）を助成。羽田線は実施時期を限定、他の路線は通年。	1,400	2,000	2,500
② 受注型企画旅行造成支援事業	旅行会社に対して、10名以上の団体旅行に、往復3千円/人（片道利用は半額）を助成。	1,500	1,500	廃止
③ 高知龍馬空港送客バス支援事業	旅行会社に対して、県内及び四国他県からの10名以上の団体客が利用する貸切バス等の借上料の一部を助成。利用人数等に応じ1台あたり1～4万円を助成。	500	500	300
④ 高知県旅行会社県外視察派遣支援事業	旅行会社に対して、最大5万円まで助成。		300	廃止
2) 国際チャーター便対策				
インバウンド国際チャーター便支援	航空会社に対して、着陸料相当額を助成。	200	200	廃止
3) 空港利便性向上事業				
① 高知龍馬空港乗合タクシー運行支援	空港～のいち駅を事前予約制の乗合タクシーで結び、タクシー事業者に対して、運賃収入と運行経費の差額分を補助。	1,000	1,100	1,200
② 高知龍馬空港レンタカー利用促進事業（1000円レンタカーキャンペーン）	高知龍馬空港を起点とするレンタカーの最初の24時間が1000円で利用できるキャンペーンを実施。レンタカー会社に対して経費との差額を補助。	1,000	1,000	廃止
4) 利用促進PR・要望活動	就航先での乗継による国内・海外旅行の提案や、各種事業のPRなどの広報のため、新聞掲載やパンフレット作成等を行う。また、平成28年度は福岡において、県外での観光イベント等にあわせた高知路線の利用促進PR活動や、路線開設等、利便性向上に向けて、「高知家の翼」ミッション団等を派遣し、要望活動を行った。	1,500	500	500
5) 空港連携推進事業	（平成28～29年度限定事業）平成28年度に愛媛県と高知県で大規模旅行イベントがほぼ同時期に開催されるため、両県の航空利用促進協議会が連携し、空港の利用促進及び交流人口の拡大を通じた地域の活性化を図った。	3,000	3,000	廃止
6) 利用者向けインセンティブ事業				
① 高知県企業外商活動応援助成事業	航空便を利用して外商活動を行う本県に本拠又は事業所等を構える企業等に対して、往復3千円/人（片道利用1千円、日帰り往復2千円）を助成。	400	500	150
② 高知県企業社員旅行応援助成事業	航空便を利用して10人以上の社員旅行を行う本県に本拠又は事業所等を構える企業に対して、往復3千円/人（片道利用1千円、日帰り往復2千円）を助成。	400	500	2,500
③ 高知県移住体験助成事業	県や市町村が実施する移住体験イベント等に参加するために、高知県に航空便を利用して訪れる個人に対して、5,000円/人を助成。	200	300	廃止
7) 事務費他		1,068	1,319	501
合計		12,168	12,719	7,651

※H28-29は（一財）空港振興・環境整備支援機構の助成金による愛媛県との連携事業（2年間）及び前年度からの繰越金により予算額が増高

A-3 空港利用者満足度調査からみた利用者ニーズ

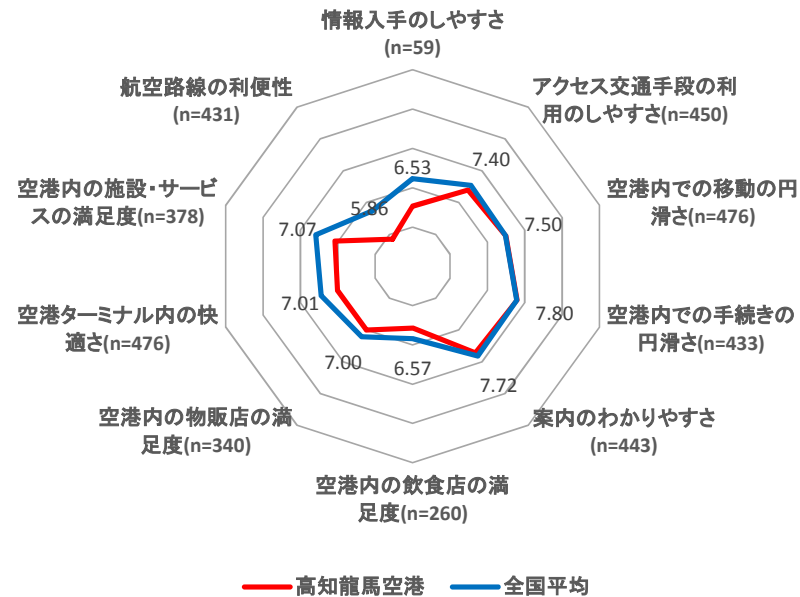
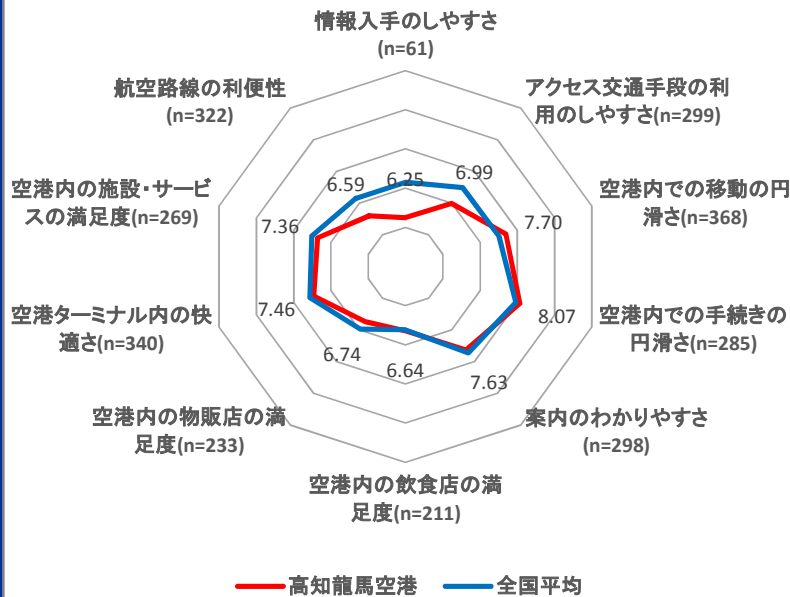
調査主体	● 国土交通省が、平成26年度から2年ごとに国管理空港の満足度調査を実施（これまで2回実施）。
調査方法	● 航空旅客と、空港訪問者を対象として、各空港でアンケート調査票を配布して回収（回収は郵送）。
調査内容	● 総合評価と空港サービスの項目毎に10段階の満足度で把握するとともに、自由回答で改善要望も把握。

● 過去2回の調査を通じて高知龍馬空港では、「**情報入手のしやすさ**」と「**航空路線の利便性**」が低い。

【H26】 回答者数=415名

【H28】 回答者数=452名

10段階評価



自由回答	<ul style="list-style-type: none"> ● 情報入手のしやすさ：バスでのアクセスに関する情報のわかりにくさが指摘されている。 ● 航空路線の利便性：新規路線は関西、北海道、沖縄を望む意見が多い。伊丹と福岡は増便の希望が多い。羽田と名古屋はダイヤの改善（ダイヤの分散）希望が多い。 ● 空港内の施設・サービス：ラウンジがほしいという意見が多い。
------	---

A-4 他空港における需要喚起の取り組み事例

地方航空路線活性化プログラム
：平成26~28年度

・航空路線の利用促進に向けた地域の創意工夫による優れた取り組みを支援するため、国土交通省が公募し、8路線を採択（以下では4路線を例示）。以下の評価コメントは、同プログラムに係る効果検証に関する懇談会の委員によるコメントを記載。

路線	取り組み内容	評価コメント
釧路－丘珠	<ul style="list-style-type: none"> ① 利便性向上のための運行情報提供事業 ② 空港アクセス利便向上事業：バス・レンタカーの料金低減化、駐車場無料化実証実験 ③ 路線認知度向上のためのPR事業：ラッピングバス、フリーペーパーによる情報発信等 ④ 魅力ある旅行商品造成事業：北海道新幹線開業ツアー、女性・家族連れ向け旅行商品の造成 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ アクセス費用の低減や無料化で利用が向上したことは評価に値する ➢ 企業サポーターズクラブを組成してビジネスニーズに対応してはどうか ➢ フリーペーパーによる観光情報と航空PRのセットは有効である ➢ 新幹線を競合ではなく連携させた旅行商品は評価できる ➢ 価格重視層（若者等）を対象から外すなど意義がある
羽田－紋別	<ul style="list-style-type: none"> ① 流水、花、食を活かした旅行商品開発 ② 外国人観光客の誘致に向けた取組（東南アジアをターゲットに旅行泊参加やPRの実施） ③ 首都圏等全国向けのPR事業 ④ 空港ビル機能向上、情報発信機能の強化（情報モニター、ビジネスデスク、Wifiの整備） 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 「食」を売りにする観光地は多く、差別化を図っていくことが必要 ➢ 地域の特性を生かしたターゲットが明確である ➢ 羽田経由で紋別に来るようなツアーにするための工夫が必要 ➢ HP やFacebook は情報発信手段として重要であるが、コンテンツの更新など継続実施が大事であり、地域らしい手作り感も大切なので、地域全体で取り組んでほしい
羽田－南紀白浜	<ul style="list-style-type: none"> ① 熊野古道を活かした取組（福利厚生マーケットを活用したモニターツアー、首都圏での認知度向上（羽田空港でのPR、フリーペーパーへの掲載等）） ② 欧米からの観光客誘致に向けた取組 ③ 二次交通対策の取組（定期観光タクシー、レンタカーのガソリン助成、乗り捨て無料キャンペーン） ④ 少子高齢化に対応した取組（介護帰省への運賃助成） 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 福利厚生の一環としてのPRは良い取り組みである ➢ 欧米にターゲットを絞ったことは評価できる ➢ 定額タクシーは旅行者に安心感を与える良いサービスである。南紀の旅行者は広域を移動することが多く、便利なキャンペーンである ➢ ユニークな試みで効果が期待されるが、効果が出ていないようにみえる
天草－福岡	<ul style="list-style-type: none"> ① インバウンド対策事業 <ul style="list-style-type: none"> ・ 体験取材ツアー造成 ・ メディア等を活用したPR ・ 空港ロビーのみぞか図書館等を活用した空港活性化 ・ 天草の空サポーターズクラブ会員に情報発信 ② アウトバウンド対策事業 <ul style="list-style-type: none"> ・ 天草周遊タクシー&バスプラン ・ 欠航時の代替交通としての安心バス実証運行 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 旅行内容は価格競争より内容で勝負すべき ➢ 財源基盤が弱い場合はマスメディアでなくSNSを重視することが肝要 ➢ 空港図書館はユニークな試みであり有効に機能したと考えられる ➢ 空港で待ち時間を過ごすスペースがあるのは良い

A-4 他空港における需要喚起の取り組み事例

訪日誘客支援空港の認定

- 国土交通省は平成29年度に全国の27空港を「訪日誘客支援空港」として認定。更なる地域の取り組みの高度化を促すため、各空港の取り組み状況について、フォローアップ評価を行った。
- 中四国地域で認定された空港の取り組みに対するコメントは、以下のとおりである。

空港	コメント
岡山	<ul style="list-style-type: none"> 台北便について、平成25年から現地PRデスクを設置し、「岡山」の認知度を継続的に高め、安定運航を下支えしている。 いちごや白桃といったフルーツ狩り等の地域の魅力を生かし、現地旅行会社やブロガーを通じて情報発信している。 関空や高松まで1時間程度といった岡山の“交通結節点”としての側面（交通アクセスの良さ）をPRしている。 航空会社と連携し、FIT向け交通アクセス助成、現地テレビ会社による番組制作など効果的なPRを行ったり、空港到着口でのクーポン付情報誌の配付等、旅先において利便性が向上するような工夫を行ったりしている。
高松	<ul style="list-style-type: none"> 航空会社との交渉が県主体だが、コンセッション後に、運営会社が主体的に航空会社との交渉を行うよう、民間活力の活用を期待する。 持続性がカギ。 瀬戸内で実施される様々なイベントをカレンダーに整理し、イベントごとに達成すべき目的を関係者と共有していくと良い。
徳島	<ul style="list-style-type: none"> 香港からの路線を誘致するなら、近隣空港を利用する香港旅客とは異なる魅力や利便性をより一層訴求できるように工夫されると良い。 箱モノを用意しているが、要員が十分ではないのではないかと。 達成率がかなり低いのは相手空港側の事情とはいえ、相手の都合だけで訪日誘客支援ができないということでは、持続可能な空港の維持運営はできない。相手方の都合に振り回されない戦略の構築が期待される。 四国域内での連携の模索が必要。
松山	<ul style="list-style-type: none"> 現在の就航ターゲットを考えると、空港アクセスの達成が100%になっていないのが気にかかる。積極的な取り組みを希望する。
広島	<ul style="list-style-type: none"> 台湾便への依存が多い中、シンガポール便は重要であり、しっかり路線を維持されるよう、引き続きの取り組みを期待する。ビジネス需要の取込みにも工夫をしてほしい。 岡山空港や山口宇部空港と連携することもさることながら、競合関係にもあることもさらに意識するべきではないか。
米子	<ul style="list-style-type: none"> 国内線の減少を国際線でカバーできている。 新規就航について、一部の国に重点を置いている点が気になり。リスク分散のためにも、他国との路線交渉も意識するべきではないか。
山口宇部	<ul style="list-style-type: none"> 需要の伸びを持続可能とするためには、現在のように就航ターゲットを絞ることが長期的に望ましいかを、検討すべき。北九州空港の存在を意識して戦略を構築することが必要ではないか。

B 受入体制（CIQ・グランドハンドリング）の改善

- B-1 現状と課題の掘り下げ（ヒアリング結果に基づく整理）**
- B-2 他空港の事例**
- B-3 今後の見通し**

B-1 現状と課題の掘り下げ：CIQ（国際チャーター便関係）

※ヒアリング結果に基づく整理

<p>現状</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 国際定期便が就航していないため、高知龍馬空港へは出張で対応している。 ● 税関と入国管理局では、他地域（高松、岡山等）からの応援要員を手配して対応している。 ● クルーズ船の増加に伴ってCIQの対応件数が増えている。 <p>※外国クルーズ船の高知への寄港件数 H27：3件、H28：24件、H29：33件、H30：30件（確定分のみ）</p>
<p>課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 航空会社等からの事前連絡が遅いため、応援要員を円滑に手配できない。 ● 検疫では、有症者対応を円滑に実施するため、県の衛生部局との連携を深めることが大事。 ● 現状の施設でも審査上問題はないが、広めの検査スペース・患者控室・機器置き場の必要性を認識するべき。 ● 入国審査の待ち時間が長い。 <p>※平成30年2月の台湾便運航時の待ち時間は最大約80分（法務省が設定した目標値は20分）。</p>
<p>対応策</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 応援要員を円滑に手配するためには、遅くとも1ヶ月前にCIQ実施機関に運航日時等を連絡することが必要。 ● 入国審査のスピードアップを図るため、外国語による旅客誘導、審査に必要な通信回線の増強が必要。 ● 入国審査の待ち時間のストレス軽減策として、観光PR等の“おもてなし”を、審査に支障のない範囲で実施することが必要。

B-1 現状と課題の掘り下げ：グランドハンドリング

※ヒアリング結果に基づく整理

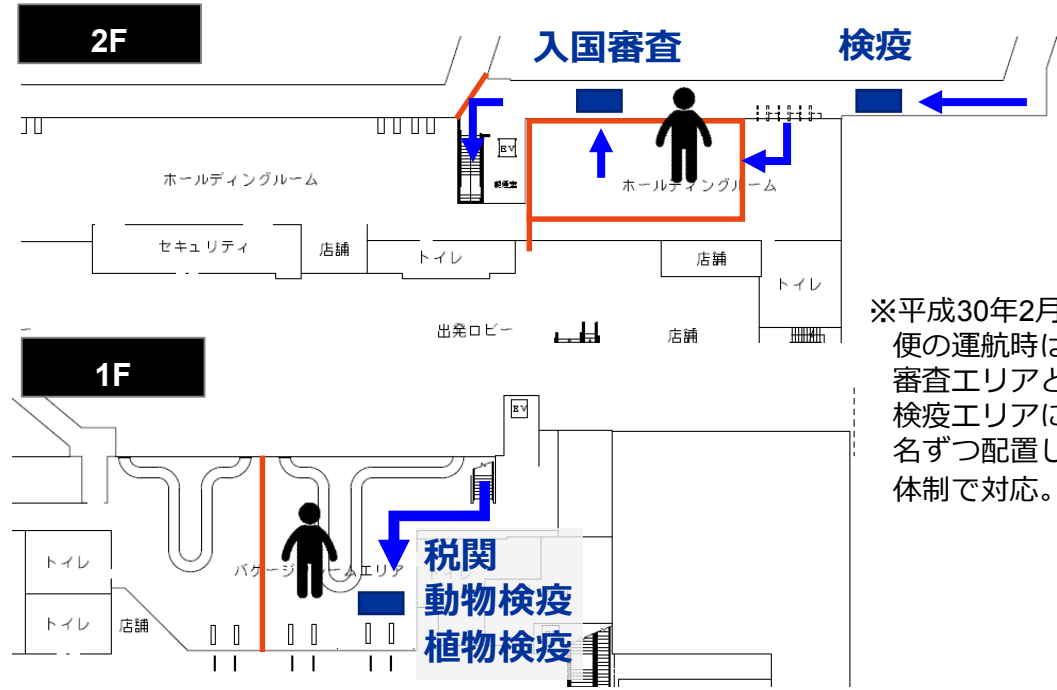
<p>現状</p>	<p>国内線</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 人員の確保と社員の定着に苦慮している。 <p>国際チャーター便</p> <ul style="list-style-type: none"> ● グランドスタッフには、国内定期便に加えての業務となり、相当な負荷がかかっている。 ● 空港事務所、空港ビル、高知県が、スタッフを動員して、国内線とのパーテーションの間仕切りや、旅客の円滑な誘導等をサポートしている。
<p>課題</p>	<p>国内線</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 全国的に見ても、人手不足であり、人材の取り合いになっている。 ● 採用しても、教育に時間がかかるため、グランドスタッフの自立に一定の期間を要する。 <p>国際チャーター便</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 各航空会社のチェックインなどのシステムや業務マニュアルが異なることから、グランドスタッフへの負荷が大きい。 ● 便の受入可能な時間帯（昼前後）が、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るため、連続した運航の受入れは、スタッフへの負荷がさらに大きくなる。
<p>対応策</p>	<p>国内線</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空会社本社が実施しているグランドスタッフの集合研修（新規採用者が対象）を有効に活用。 <p>国際チャーター便</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ハンドリング業務を円滑に行うためには、通訳の手配が必須。

B-1 現状と課題の掘り下げ：国際チャーター便運航時の通訳配置

※ヒアリング結果に基づく整理

入国時

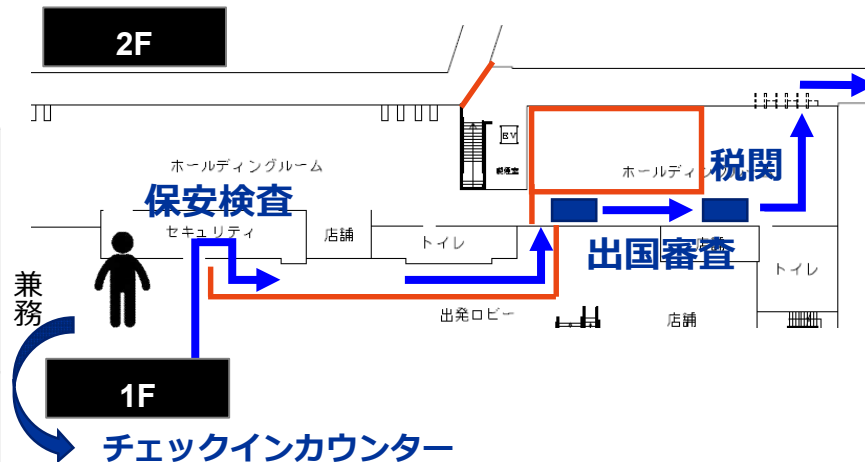
通訳の役割	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 入出国カードの事前チェックの説明 ▶ 生体情報（指紋、顔写真）の取得に関する事前説明 ▶ 輸入禁止品を持っていた場合の取扱いの説明 ▶ 旅客の円滑な誘導
通訳の効果	<ul style="list-style-type: none"> ▶ CIQの時間短縮、グランドスタッフの負荷軽減



※平成30年2月の台湾便の運航時は、入国審査エリアと税関・検疫エリアに通訳を1名ずつ配置し、2名体制で対応。

出国時

通訳の役割	<ul style="list-style-type: none"> ▶ チェックイン時の受託手荷物検査の補助 ▶ 保安検査場における機内持込手荷物の制限等の説明 ▶ 旅客の円滑な誘導
通訳の効果	<ul style="list-style-type: none"> ▶ CIQの時間短縮、グランドスタッフの負荷軽減



※平成30年2月の台湾便の運航時は、入出国の通訳が計3名体制の日に、1名を保安検査エリア（チェックインエリアと兼務）に配置。

※保安検査エリアとチェックインエリアに通訳を1名ずつ配置することが理想。

B-2 他空港の事例：グランドハンドリングの確保

- ▶ 主に国際線の受入拡大を図るために自治体や協議会が支援をしている。ハンドリング会社向けには、人材の教育、機材リース、他空港からの出張旅費、人件費などを支援し、航空会社向けには、ハンドリング料を支援している。

空港	実施年	対象者	内容	実施主体
北海道内空港	H29	ハンドリング会社	国際線の受入強化を図るために、ハンドリング会社の 人材教育経費 を補助 対象経費：本年度に純増した道内での国際航空便を担当するハンドリング要員の純増数を限度とした教育にかかる経費。新たに採用した要員に対する教育期間中（3ヶ月以内）における人件費の1/2（1人あたり37万5千円を限度）	北海道総合政策部 航空局航空課
青森空港	H27～28	ハンドリング会社	国際チャーター便でのハンドリング業務に使用する 機材のリース費用 を補助 【予算額：7,150千円/年】	青森空港国際化促進協議会
花巻空港	H23～24	ハンドリング会社	日本航空とハンドリングの受委託契約がない航空会社などが、独立系のハンドリング会社と契約してチャーター便を運航する場合、花巻までの ハンドリング要員の移動経費 を補助	岩手県空港利用促進協議会
那覇空港 新石垣空港	H28	ハンドリング会社	旅客カウンター業務を受託するハンドリング会社に対し、 新規雇用者の人件費等 を補助（基本給の1/2） 離島の旅客カウンター業務へ出張応援がある場合は、その 応援要員の人件費 を補助（上限15万円の1/2）	沖縄県 沖縄観光コンベンションビューロー
福島空港	H23～27	航空会社	航空連合が異なる場合に生じる ハンドリング経費の差額 を補助	福島県
松本空港	H29	航空会社	国際チャーター便の運航に要するハンドリング経費を補助（上限：片道17.5万円）	信州まつもと空港 利用促進協議会
那覇空港	H24	航空会社	以下の航空会社に ハンドリング経費 を補助 ・海外チャーター便を運航 ・新規就航、増便、大型化を実施（1年間）	沖縄県
那覇空港 久米島空港 宮古空港 新石垣空港	H25～29	航空会社	以下のいずれかに該当する航空会社に ハンドリング経費等 を補助 ・新規で国際定期便を就航して1年に満たない航空路線 ・国際定期便が就航していない路線における国際チャーター便 ・国際定期便を増便または大型化した場合 ・台湾、韓国、香港、中国本土から国際定期便を新規就航し、就航開始から1年未満の航空会社または同地域からの県内離島へのチャーター便を運航する航空会社 ・タイ、シンガポール、マレーシア、インドネシア、ベトナム、フィリピン、欧州、北米、豪州、ロシアから国際定期便を新規就航し、新規就航から2年未満の航空会社または同地域からのチャーター便を運航する航空会社	沖縄県 沖縄観光コンベンションビューロー

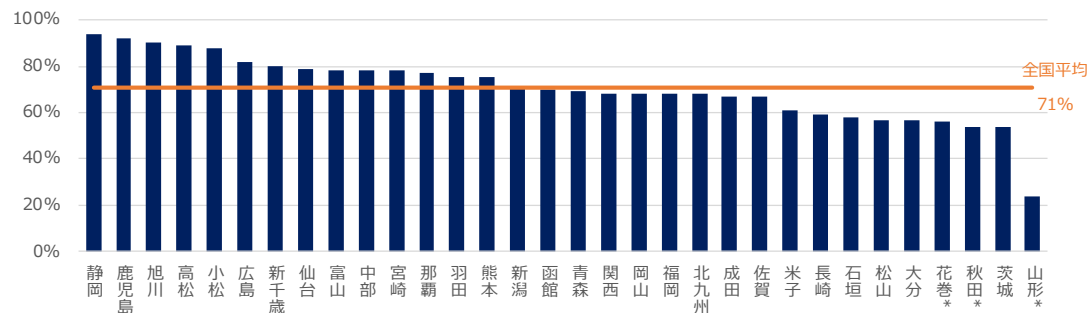
資料：空港・航空の利用促進のための取組調査（航空局）

B-3 今後の見通し：CIQの取り組み・国際観光旅客税

出入国管理

- 入国審査の待ち時間の**目標値は20分以内**。
- 平成29年1月から法務省が、空港ごとの入国審査待ち時間20分以内の達成率、最長入国審査待ち時間を毎月公表。
- 法務省は、目標達成のため、**審査官の増員、審査ブースの増設、案内の充実、バイオカートの導入を奨励**。

(待ち時間20分を達成できた旅客率)



資料：法務省（高知龍馬空港は入国管理局が定める指定空港ではないため、計測されていない。）
*は、国際定期便が就航していない空港を示す。

税関・検疫

- **審査官の増員**。
- **税関手続きの簡素化**（スマートフォンを活用した事前申告の実証実験の実施）。
- 観光基盤の拡充・強化を目指した恒久的な財源を確保するため、「国際観光旅客税」を創設。
 - ・納税義務者：船舶または航空機により**出国する旅客**
 - ・税率：出国1回につき**1,000円**（チケット代金に上乗せして徴収）
 - ・適用時期：**平成31年1月7日以降**

国際観光旅客税の概要

- 用途の例
 - ・チェックイン等の簡略化・自動化
 - ✓ 共有自動チェックイン機（CUSS）
 - ✓ 共用自動手荷物預入機（CUBD）
 - ✓ 動線のストレス軽減・バリアフリー化
 - ✓ インライン検査型旅客手荷物処理システム 等
 - ・スマートセキュリティ・保安検査の円滑化
 - ✓ 最新機器（ボディスキャナ、CT等）
 - ✓ 検査場のリデザイン
 - ✓ スマートセキュリティシステム
 - ・CIQの革新
 - ✓ バイオカート
 - ✓ 顔認証技術を活用した自動化ゲート 等

B-3 今後の見通し：グランドハンドリングの省力化・自動化

航空イノベーション推進官民連絡会（国土交通省航空局）（第1回：平成30年1月）

背景：航空業界をとりまく課題が深刻(需要の拡大、空港間競争激化、セキュリティを巡る脅威、労働人口減少による人手不足)

イノベーションの推進による課題への対応

（自動化・ロボット、バイオメトリクス、AI、IoT、ビッグデータなど先端技術・システムの活用など）

第1回連絡会では、「FAST TRAVELの推進」「地上支援業務の省力化・自動化」について、官民が連携して取り組むことを確認し、航空会社における地上支援業務の省力化・自動化に関する取組事例を紹介。

ANA

「エアサイド業務のSimple & Smart化の実現 ～より少ない労力と人数で、誰にとっても簡単に働きやすい職場の実現～」

【検討中の自動化等方策】

- PBB装着業務の自動化
- 身体機能を補助する装着型ロボットを活用した負荷低減
- プッシュバック・トーイング効率化（リモート技術や自走動力技術等の活用）
- 空港内における自動走行（コンテナ牽引車両の自動走行・旅客輸送バスの自動走行）
- ロボット技術を活用し、手荷物のコンテナへの積み付けや積み降ろしの自動化

自動運転バス

平成30年より羽田空港新整備場地区の公道で実証実験開始。2020年五輪中の実証走行を計画



実験車両外観 ①

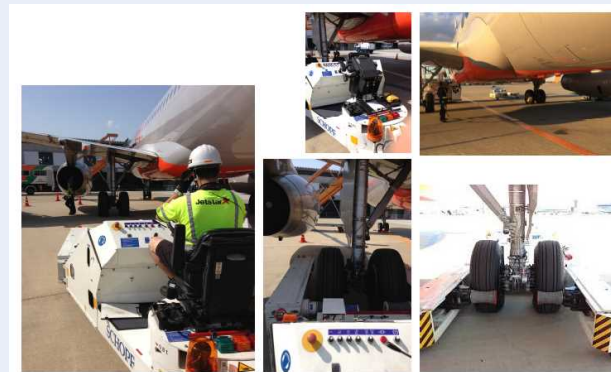
出典：ANAプレスリリース

ジェットスター・ジャパン

成田空港におけるPower Push Unit (PPU) の導入

- リモートコントロールによりワンマンオペレーションによるプッシュバックを可能とするトーバーレス型のプッシュバックトラクター
- PPUに装備されているローラーにて航空機のタイヤを挟み込む

効果：作業効率の向上・ハンドリングコストの低減・ランプ担当者の柔軟なアサイン・最小限の機材配備



出典：航空イノベーション推進官民連絡会 ジェットスター・ジャパン資料

C 空港施設の機能強化

- C-1 現状と課題の掘り下げ（ヒアリング結果に基づく整理）**
- C-2 他空港の事例**

C-1 現状と課題の掘り下げ：国際チャーター便の誘致

※ヒアリング結果に基づく整理

現状

- 海外で誘客活動する上では、“高知は遠い”との印象を持っている旅行関係者が多く、高知龍馬空港発着の国際線就航が重要。
- 高知県への宿泊外国人が多い台湾、香港、シンガポール、タイを重点市場と位置付けて、誘致に取り組んでいる。台湾、香港は高松空港に定期便が就航していることから、近年、四国旅行のニーズが高まっており、四国を周遊する旅行商品が多くなってきている。
- インバウンドの場合は、高知龍馬空港への夕方到着便のニーズが高く、アウトバウンドの場合は、同空港からの午前出発便のニーズが高い。
- 平成30年度の国際チャーター便の目標値は年間40便（20往復）。※平成29年度の実績は23便

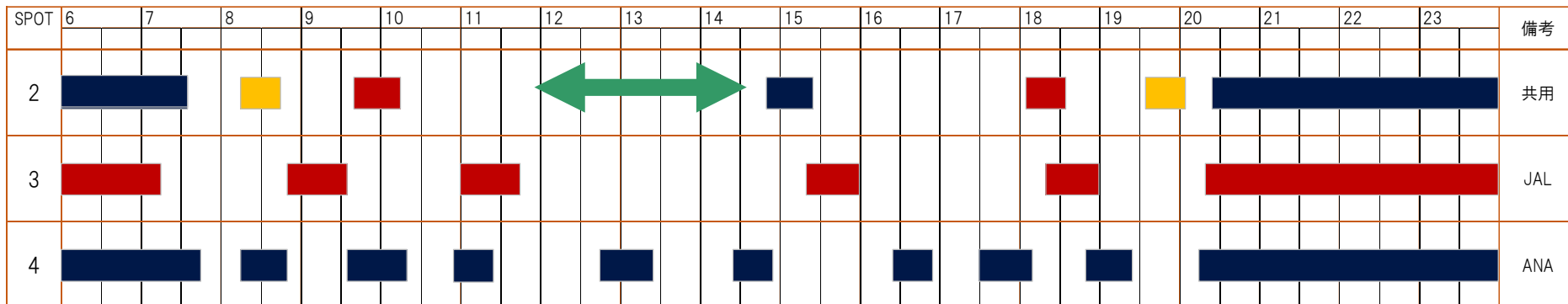
課題

- 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の受入れが制約される。
- 入国審査の待ち時間が長い（平成30年2月の台湾便運航時の最大待ち時間は約80分）等の理由により、運航のたびに旅客から苦情が出ている。

凡例

ANA JAL FDA

国際チャーター便の円滑な受入れが可能な時間帯



C-1 現状と課題の掘り下げ：運用面

※ヒアリング結果に基づく整理

現状

- 国際チャーター便運航時はパーテーションを設置して、臨時的に国内線と国際線の動線を分離している。

課題

国内線

- 保安検査場（現在は2レーン）が不足しており、繁忙期に大型機が就航する時期は、保安検査待ちの旅客で非常に混雑する。
- 搭乗待合室が狭い。
- ラウンジの要望がある。

国際チャーター便

- 搭乗橋（PBB）が3基しかないので、オープンスポット（0番、1番）の活用には、搭乗橋の整備や、バスまたは徒歩による旅客の移動を検討するべき。
- 到着時の税関検査のスペースが狭いので、スーツケースの中身を確認する検査（開披検査）の際に、「周りの旅客に自分のスーツケースの中身が見えてしまって恥ずかしい」といった苦情が多い。
- 再掲：CIQとしては現状の施設でも審査上問題はないが、広めの検査スペース・患者控室・機器置き場の必要性を認識するべき。
- 入国者と出国者の完全分離ができていないため、運航本数が増加すると保安確保の点から懸念が生じる。
- 運航頻度がそれほど多くない国際チャーター便に対する設備投資の判断が難しい。

C-2 他空港の事例：国際線施設の整備

	静岡	徳島	花巻	帯広	佐賀	山形
着工	平成28年11月	平成28年11月	平成27年2月	平成28年4月		
供用開始	平成30年10月予定	平成30年1月	平成28年4月	平成29年3月	平成25年12月	平成30年1月
事業費	約38億円	約18億円	約12億円	約11億円	約9億円	約1.5億円
概要	国内線ビルを増築し、既存ビルを国際線専用 に改築	既存ビルを増築し、 国際線機能を 整備（3階建て）	既存ビルの両側 を増築し、 国際線の施設を拡張	既存ビルに隣接する 市有地にビルを増築	国際線ビルを新設	既存ビルを改修し、 国際線用の 乗降動線を新設
目的や効果	空港の利便性向上や 利用促進	国際線機能の強化	国際線運航時の 混雑解消、大型化対応	国内線・国際線の充実、 希望時間帯への国際 チャーター便の誘致	希望時間帯への国際線 の誘致	国際チャーター便の 受入時間の拡大
整備面積	6,100㎡	約2,600㎡	約1,600㎡	約2,700㎡	約2,400㎡	既存施設の改装
整備施設の用途	国際線専用	国内線と国際線で共用	国内線と国際線で共用	国内線と国際線で共用	国際線専用	国内線と国際線で共用
チェックイン カウンター	整備	-	整備	整備	-	-
搭乗待合室	整備	整備	整備	整備	整備	整備
搭乗橋	整備	整備	整備	整備	-	-
保安検査場	整備	整備	-	整備	整備	整備
手荷物受取場	整備	整備	整備	整備	整備	整備
CIQ施設	整備	整備	整備	整備	整備	-
その他	飲食・物販施設の拡充 (610㎡→1,750㎡)	-	消費税免税店	-	-	-

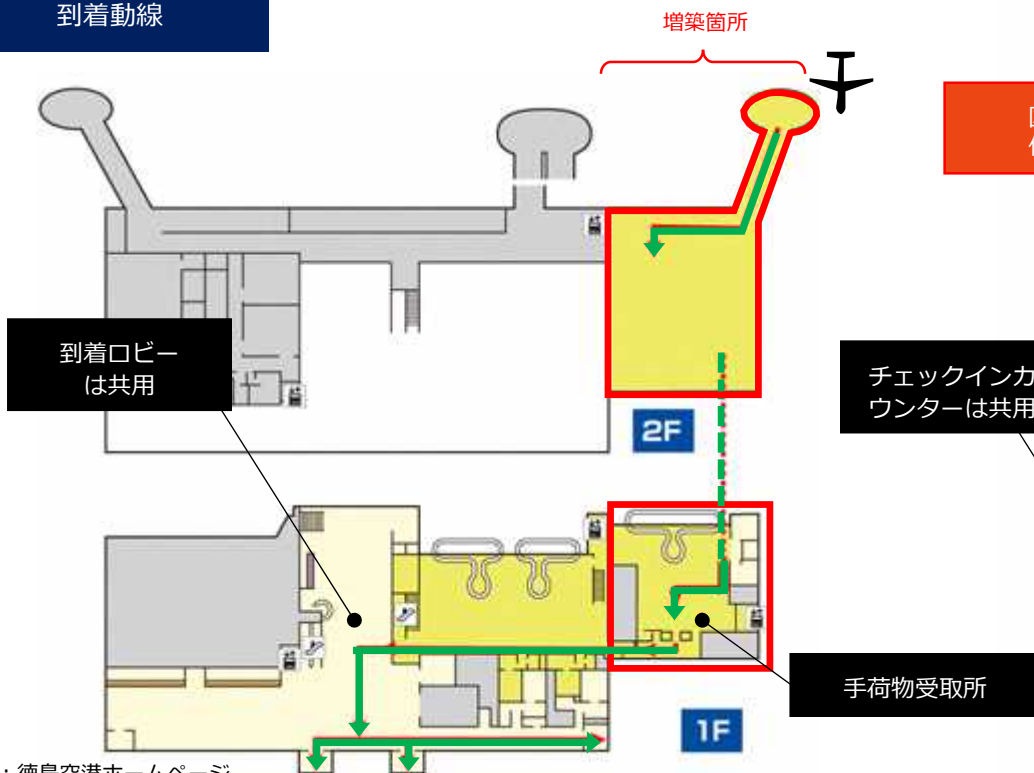
C-2 他空港の事例：徳島空港

- 国際線用の搭乗橋、待合室、手荷物受取所を新設し、**国内線との共用可能な動線**となっている。
- **国際線の保安検査場は国内線の横に整備**。国際線運航時には、国際線利用者が国内線利用者と混在し、1階まで行列になることがある。
- チェックインカウンター、到着ロビー、物販・飲食店は整備していない。

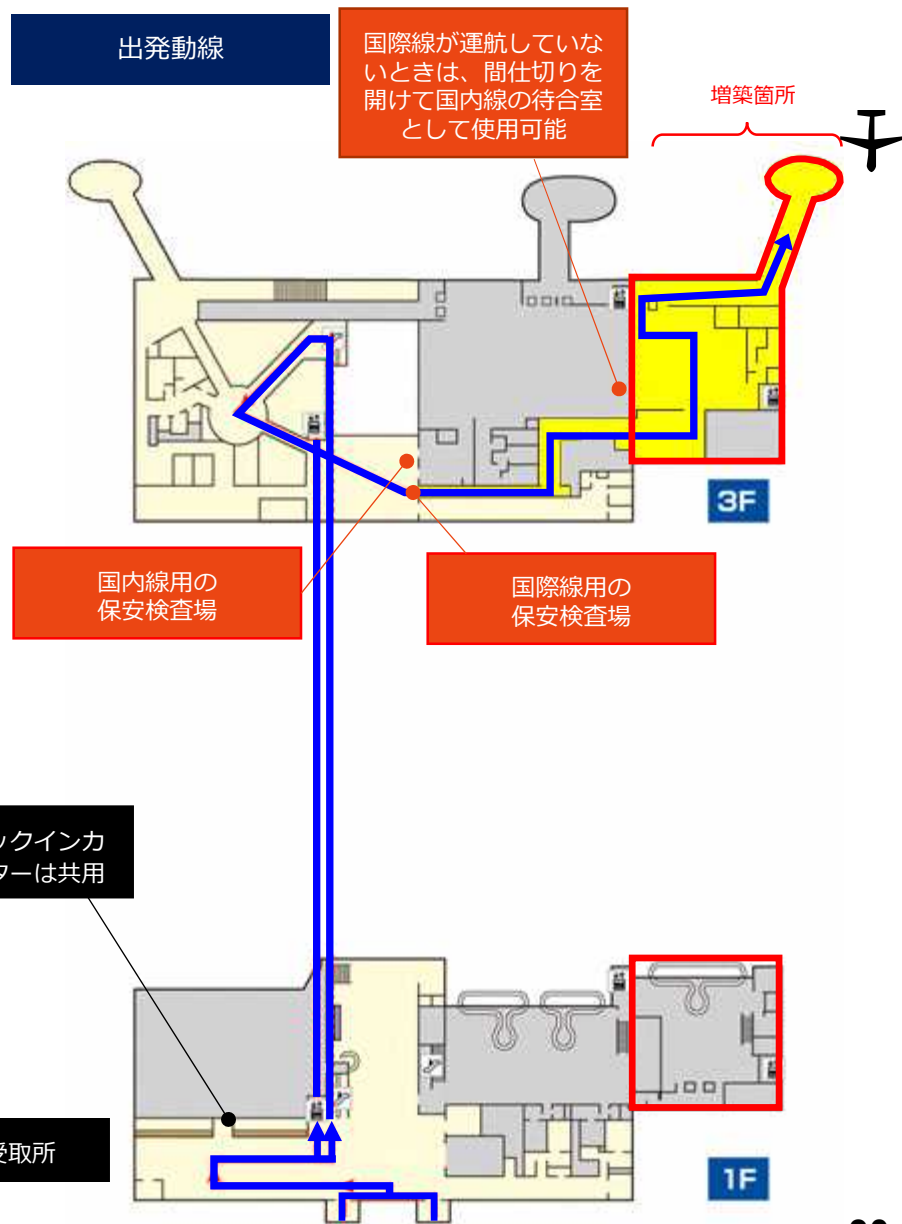
高知龍馬空港への示唆

・国内線と国際線の共用可能な施設計画

到着動線



出発動線



C-2 他空港の事例：帯広空港

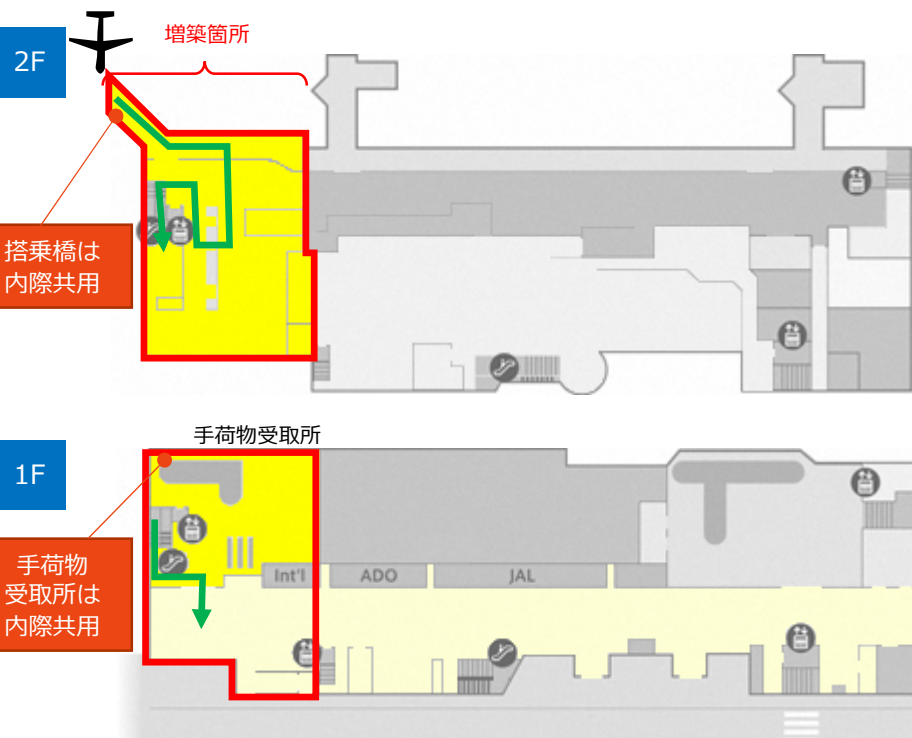
- チェックインカウンター、搭乗橋、待合室、手荷物待合所、到着ロビーを新設。
- 搭乗橋、待合室、手荷物受取所、保安検査場は国内線と国際線の共用（但し、到着ロビーが離れている）。
- 国内の待合室内を間仕切りすることで専用動線を確保。



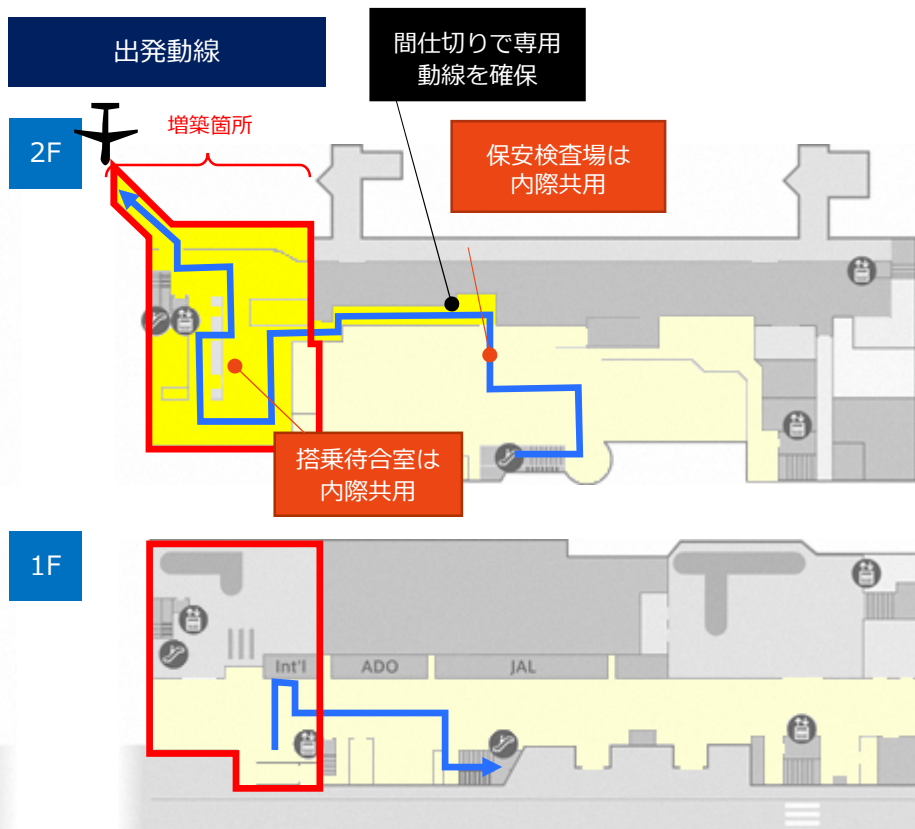
高知龍馬空港への示唆

・国内線と国際線の共用可能な施設計画

到着動線



出発動線



C-2 他空港の事例：佐賀空港

- 国際線専用待合室、CIQ、手荷物受取所を新設。
- 保安検査場は国内線用と国際線用をそれぞれ設置。国際線は3Fに配置し、動線上にレストランが立地。
- PBB、チェックインカウンター、到着ロビー、物販・飲食店は整備していない。

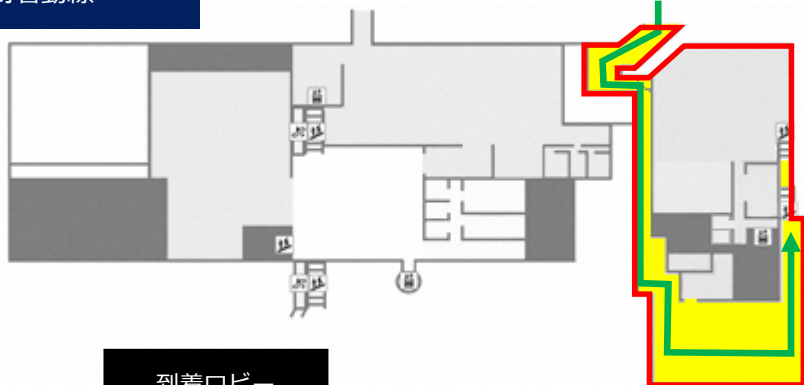
高知龍馬空港への示唆

・保安検査場の増設

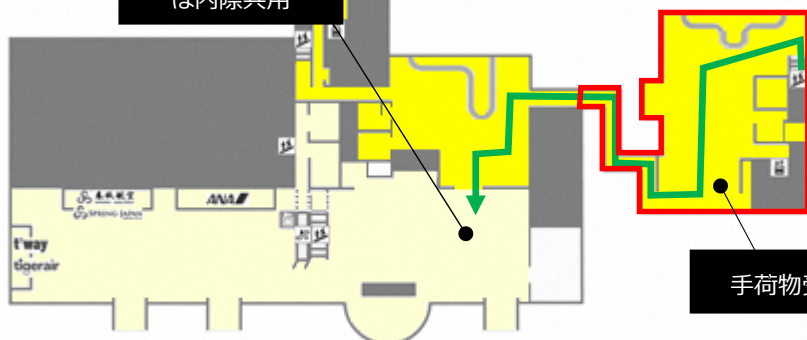
新設箇所

到着動線

2F



1F



到着ロビー
は内際共用

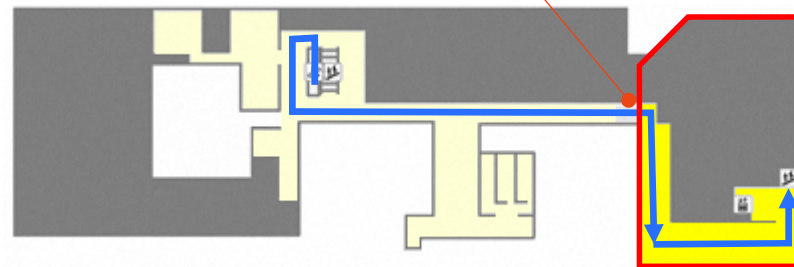
手荷物受取所

出発動線

3Fで保安検査
を実施

新設箇所

3F

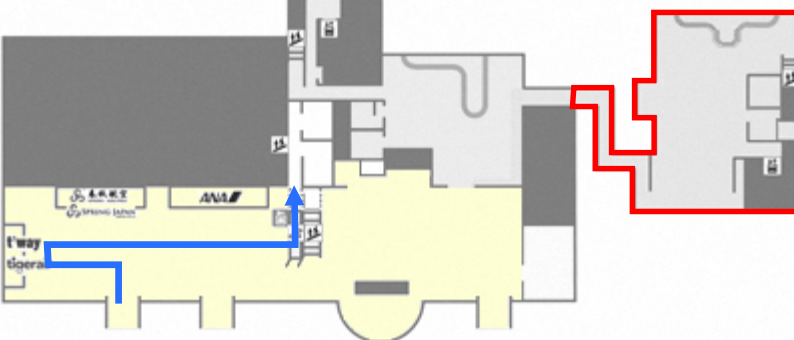


2F



待合室は国際線用

1F



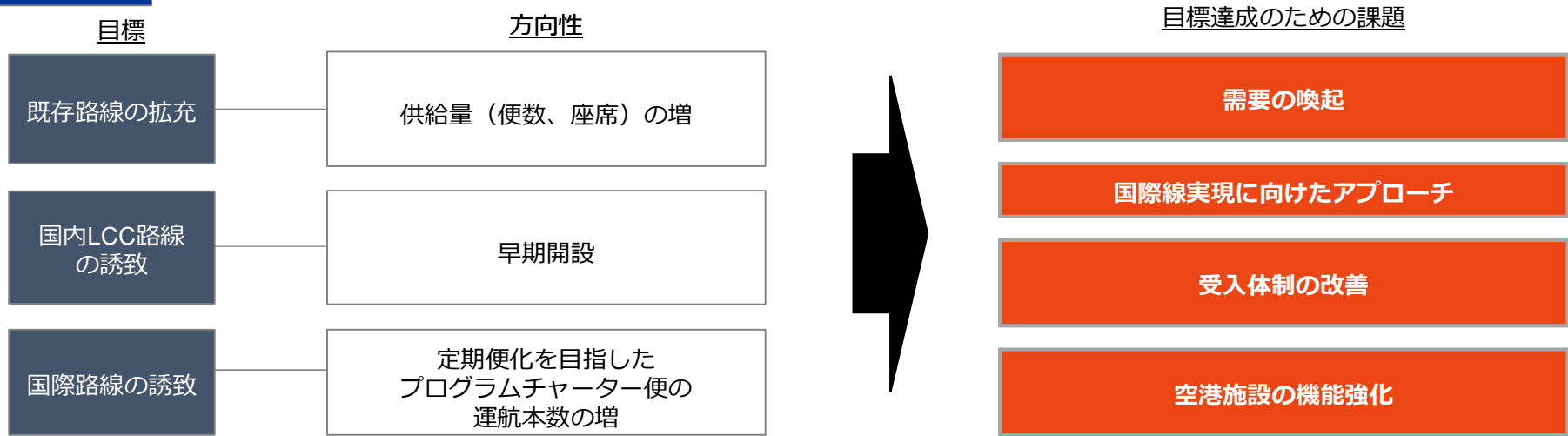
アクションプラン草案

- 1 枠組み・目標値
- 2 草案
- 3 実施体制

1 枠組み・目標値

課題対応

- 航空ネットワークの拡充には、**需要の喚起**、**国際線実現に向けたアプローチ**、**受入体制の改善**、**空港施設の機能強化**が必要。



計画期間

- 2019～2021年度（3年間）

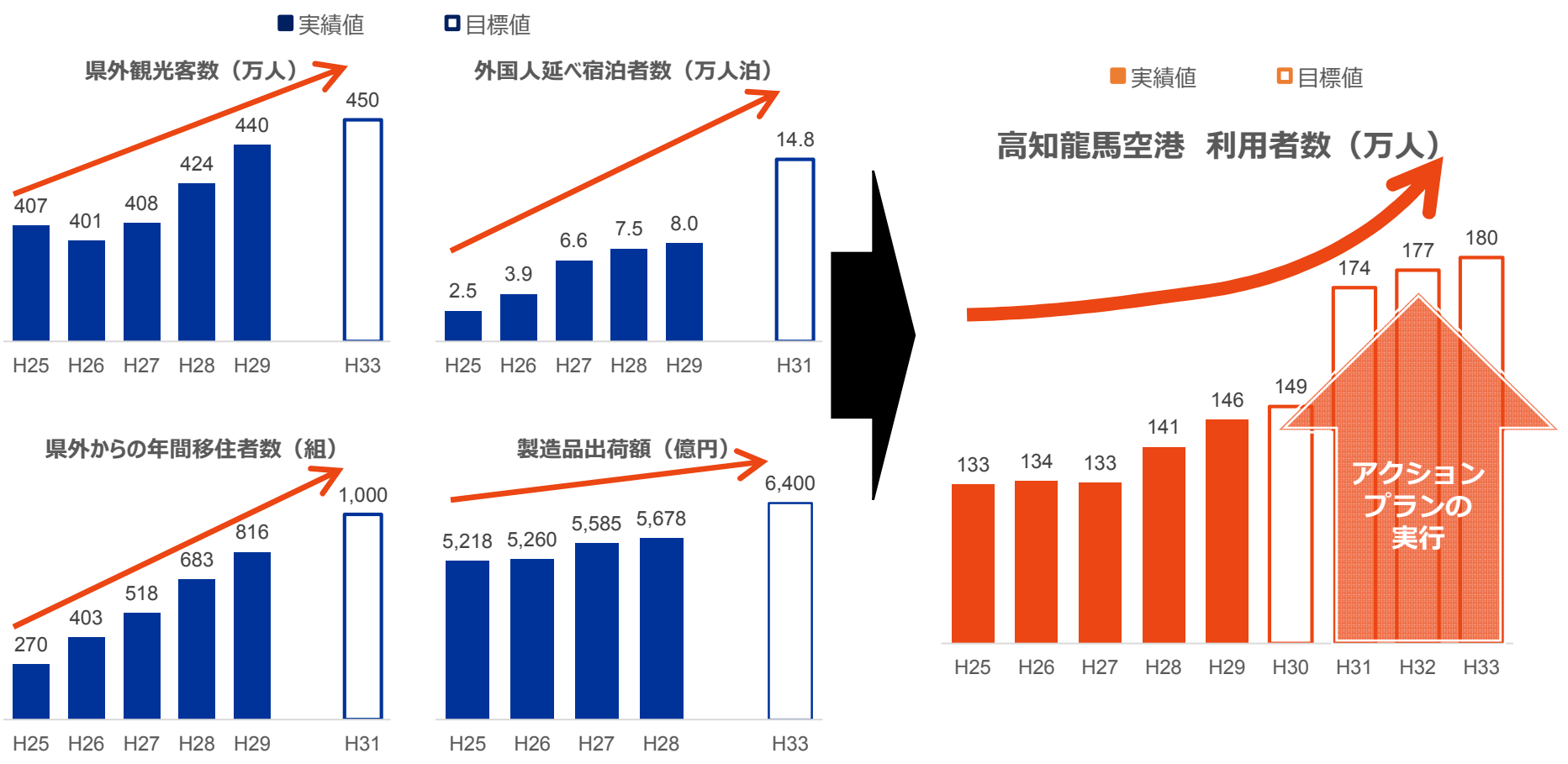


外部要因

- オリンピック・パラリンピック東京大会
- 羽田と成田の発着枠拡大
- 高知南国道路（高知JCT～高知南IC）開通
- ジェットスター・ジャパン 28機体制（現行22機）
- ピーチ 35機体制（現行20機）
- バニラ・エア 25機体制（現行15機）
- ピーチ、バニラの経営統合
- JAL中距離LCC参入
- 国際観光旅客税の創設
- 訪日旅客の目標値：4000万人

1 枠組み・目標値

- 高知県経済が人口減少下においても拡大傾向に転じつつあることに加え、今後も、高知龍馬空港の背後圏における需要の高まりが見込まれる。
- この需要を確実に取り込むために、関係機関が連携してアクションプランに取り組み、航空ネットワークの持続的な発展を目指す。



<資料> 実績値：工業統計、経済センサス、宿泊旅行統計
 目標値：第3期高知県産業振興計画

1 枠組み・目標値

- 路線ごとに将来需要を想定。
- 成田・関西路線の開設、需要喚起による利用増加を実現し、2021年度に約**180**万人を達成することを目指す。

	路線	2017年度 (平成29年度)		2021年度 (平成33年度)	
①既存路線の拡充	羽田	104 万人	➡	111 万人	過去5年間の平均伸び率(3.5%)の半数の成長を見込んだ需要増を想定。
	伊丹	27 万人	➡	27 万人	現状の旅客数の維持を想定。
	福岡	7 万人	➡	8 万人	需要喚起に取り組み、搭乗率75%の達成を目指す。
	小牧	8 万人	➡	11 万人	需要喚起に取り組み、3便化を目指す。
②国内LCC路線の誘致	成田・関西		新設	22 万人	エアポートセールスを強化し、早期実現を目指す。
③国際路線の誘致	プログラム チャーター便	0.3 万人 (23 便)	➡	1 万人 (100 便 ※50往復)	エアポートセールスを強化し、定期チャーター便化を目指す。
		146 万人	➡	180 万人	

1 枠組み・目標値（詳細）

空港全体 **180** 万人

●羽田路線

		H24 2012	H25 2013	H26 2014	H27 2015	H28 2016	H29 2017	H30 2018	H31 2019	H32 2020	H33 2021
座席数	千席	1,366	1,525	1,484	1,458	1,436	1,386	1,410	1,435	1,460	1,486
旅客数	千人	872	932	944	959	1,000	1,035	1,053	1,072	1,090	1,109
搭乗率		64%	61%	64%	66%	70%	75%	75%	75%	75%	75%

年平均伸び率：過去5年間 3.5%

過去の伸びの半数達成 1.75%
需要増加に応じた座席数増を想定

●伊丹路線

座席数	千席	528	533	424	396	363	367	367	367	367	367
旅客数	千人	292	291	287	276	271	276	276	276	276	276
搭乗率		55%	55%	68%	70%	75%	75%	75%	75%	75%	75%

年平均伸び率：過去5年間 -1.2%

旅客数の維持

●福岡路線

座席数	千席	98	109	104	109	110	110	110	110	110	110
旅客数	千人	56	60	63	58	64	71	74	77	80	82
搭乗率		57%	55%	61%	53%	59%	65%	67%	70%	72%	75%

需要喚起

●名古屋路線

座席数	千席		60	58	61	118	114	114	114	166	166
旅客数	千人		42	41	39	71	79	83	86	100	108
搭乗率			70%	70%	65%	60%	69%	73%	75%	60%	65%

H32に3便化を目標

●成田・関西路線

座席数	千席								263	263	263
旅客数	千人								220	220	220
搭乗率									85%	85%	85%

1日1往復

定期便旅客数計	千人	1,220	1,324	1,335	1,333	1,406	1,461	1,486	1,730	1,766	1,795
---------	----	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

国際チャーター便

便数	便	34	42	10	4	8	23	40	60	60	100
旅客数	千人	4.1	5.4	1.3	0.4	1.0	3.1	5.2	7.8	7.8	13.0
1便あたりの旅客数	人	120	129	133	98	128	135	130	130	130	130

2 草案

A-① 需要の喚起

(目標達成のために高知龍馬空港の各関係者が取り組む施策)

地元客の利用喚起

- 乗継利用の提案 (国内線・国際線)
- 個人旅行・団体旅行・修学旅行の促進
- パスポート取得の促進

入込客向け・外国人向けの需要喚起

- ポスト維新博等と連携した需要喚起
- 近隣県と連携したプロモーション強化
- 就航先でのプロモーション強化
- 高知南国道路の高知龍馬空港IC⇄高知JCT直結 (H32) と連動した需要喚起
- 二次交通の充実 (レンタカー利用の促進、定期バス路線の新設等)

その他

- HP、SNS等を活用したファンの獲得
- 航空貨物の活性化 (小型保冷コンテナの情報収集等)

A-② 需要の喚起 (国際線実現に向けたアプローチ)

海外の航空会社・旅行会社へのセールス強化

- 観光情報サイト等と連動した海外プロモーション
- 海外旅行博・商談会でのPR
- 他県との連携 (広域旅行商品の造成等)

2 草案

B-①受入体制（グランドハンドリング）の改善

（目標達成のために高知龍馬空港の各関係者が取り組む施策）

なり手不足の改善

- ハンドリング会社の新規雇用の拡大（ハローワークと連携したマッチング及び職業訓練、専門学校と連携した学びの場の提供等）
- 勤務形態の多様化（短時間勤務の導入等）

定着率の向上

- 処遇の改善
- ハンドリング会社の教育研修の充実
- 国際チャーター便運航時の通訳の配置
- 早朝・夜間の勤務や便の遅延等に対応できる環境整備（空港近傍への宿泊施設や託児所等の検討）
- 省力化・自動化につながる機器の導入（国際チャーター便運航時の搭乗券・バゲージタグのプリンター等）

2 草案

B-②受入体制（CIQ）の改善

（目標達成のために高知龍馬空港の各関係者が取り組む施策）

所要時間の短縮

- コンシェルジュ（CIQ手続きの案内役兼通訳）の配置
- 手続きに使用する機材に対応した環境整備
- 入国審査の待ち時間におけるストレス軽減策（観光PR等）の実施

混雑の解消

- CIQの検査スペースの確保
- 保安検査場の増設

連絡・連携体制の強化

- 国際チャーター便運航の情報連絡マニュアル（連絡網）の整備
- CIQ実施機関・航空会社・ハンドリング会社・空港事務所・空港ビル・県の連携強化（運航日時の早期の情報共有、今後の受入拡大に向けた協議等）
- 検疫と県衛生部局の連携強化（搬送車両の配置等）

2 草案

C 空港施設の機能強化

※小型ジェット機（A320、B737型機）の受入れ（1時間当たり1便）を想定した場合に必要な施設規模は、近年整備された他空港の事例によると、概ね**3,000㎡**となる。詳細は、用地条件や、国内線との共用施設の内容によって変動する。

（目標達成のために高知龍馬空港に必要な施設・整備等）

既存需要への対応

- 保安検査場の増設
- 利便施設（ラウンジ等）の整備

新規路線・増便への対応

- 保安検査場の増設
- 搭乗待合室の拡張
- チェックインカウンターの整備

国際チャーター便の受入拡大

- 搭乗橋の整備（オープンスポット（0番、1番スポット）の活用）
- CIQの検査スペースの確保
- 搭乗待合室、受託手荷物受取所、チェックインカウンターの整備
- 保安検査場の増設

※上記は国内線との共用

二次交通施設の整備
（空港アクセスの向上）

- バスプール・タクシープールの再整備
- レンタカー乗り場の設置
- バスターミナルの再整備
- 定期バス路線の新設

全体レイアウトの再配置

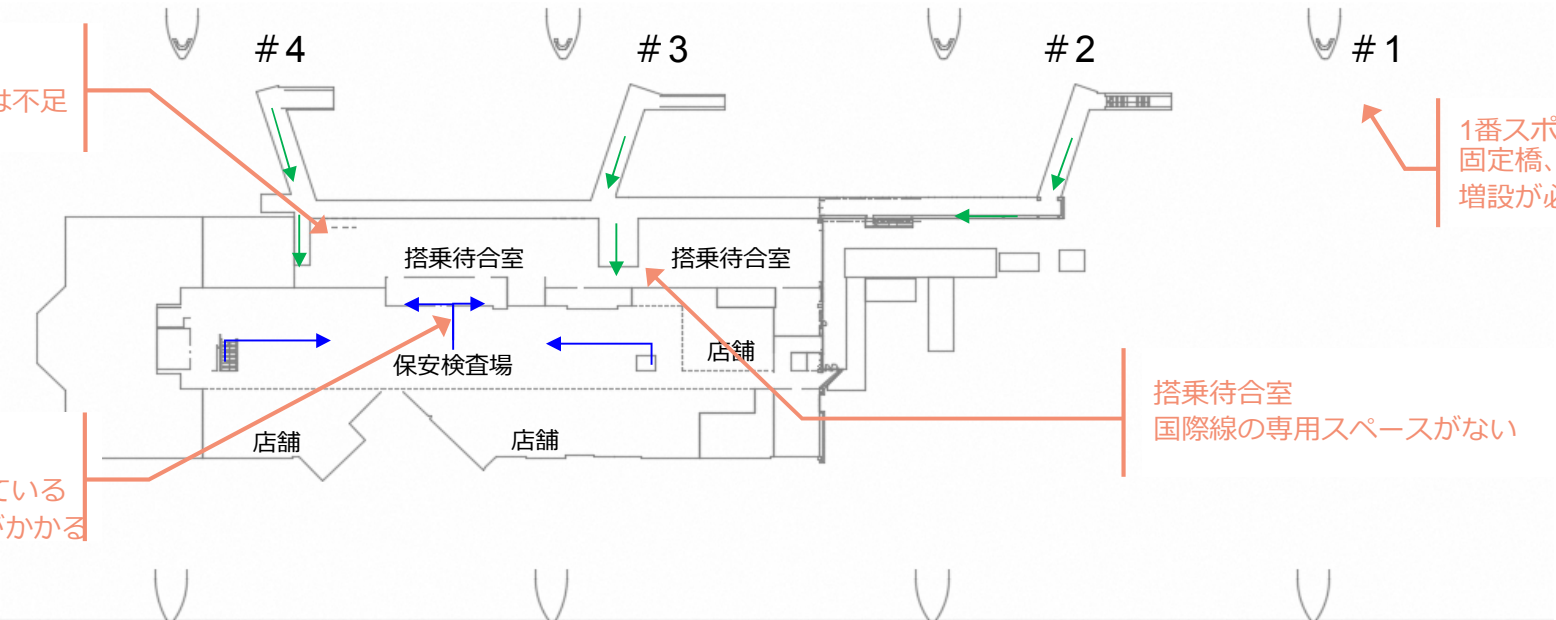
2 草案：【参考】ターミナル地域の現況



2 草案：【参考】ターミナルビルの中況

2F

搭乗ゲート
機材によっては不足



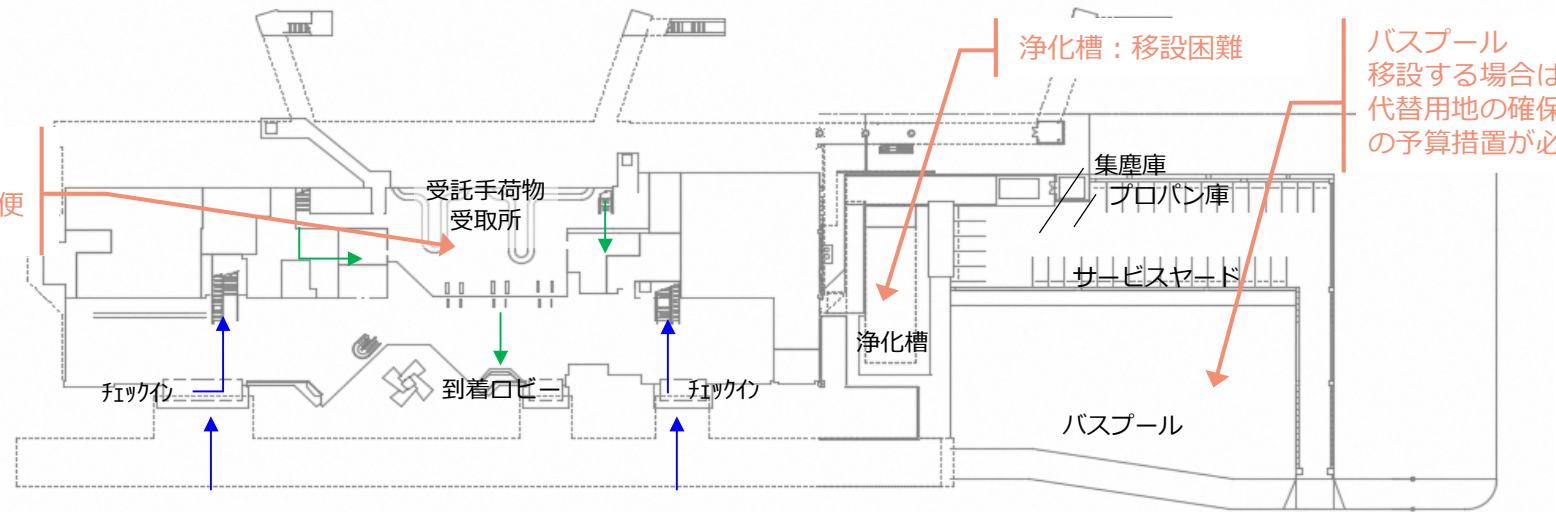
1番スポット
固定橋、PBBの
増設が必要

保安検査場
・2機では不足
・クランクしている
ため、時間がかかる

搭乗待合室
国際線の専用スペースがない

1F

手荷物受取所
・2機では不足
・国際チャーター便
受入時に混雑



浄化槽：移設困難

バスプール
移設する場合は、
代替用地の確保と国
の予算措置が必要

バス降車

バス乗車

※ラウンジがない

3 実施体制

- アクションプランを策定後、各実施主体の取り組みをフォローアップするため、定期的な連絡会を開催。
- 各実施主体が取り組み状況に関する進捗を行うとともに、アクションプランを実施する上での課題・問題点を共有し、その解決に向けた協議を継続的に実施。
- PDCAサイクルにより、目標の達成に向けて関係者が一丸となって取り組む体制を構築。

計画期間

● 2019～2021年度（3年間）

