

鳥取砂丘コナン空港航空機利用・地域交通戦略

令和5年3月

鳥取砂丘コナン空港と周辺観光地等を結ぶ
二次交通改善活動プラットフォーム

目次

| | |
|----------------------------------|----|
| 1. はじめに..... | 1 |
| (1) 策定の背景と目的..... | 1 |
| (2) スケジュール..... | 2 |
| 2. 空港及び二次交通の現状..... | 3 |
| (1) 鳥取空港の概要..... | 3 |
| (2) 鳥取空港の特色..... | 3 |
| (3) 空港利用状況..... | 4 |
| (4) 空港二次交通の現状..... | 5 |
| (5) アフターコロナを見据えた動き..... | 6 |
| 3. 空港二次交通の課題..... | 7 |
| 4. 出口戦略の基本的な方向性..... | 9 |
| (1) 目指す姿、現状からの変化..... | 9 |
| (2) 出口戦略の柱、全体像..... | 10 |
| (3) 情報プラットフォーム（ホームページ）構築の概念..... | 11 |
| 5. 取組み内容..... | 12 |
| 全体スケジュール..... | 12 |
| 出口戦略1「情報」に関する取組み..... | 13 |
| 出口戦略2「移動」に関する取組み..... | 16 |
| 出口戦略3「活動」に関する取組み..... | 18 |
| 6. 令和5年度以降の活動体制、役割分担..... | 21 |
| 7. 今後に向けて..... | 25 |

参考資料

- ・規約、会員名簿、令和4年度活動状況
- ・令和4年度各種調査の実施内容
- ・取組みに関する参考事例、ヒアリング結果等
- ・作業部会の構成メンバー、関連取組みのスケジュール
- ・国等の支援事業、取組みの一覧
- ・鳥取空港の利用を促進する懇話会の取組み
- ・鳥取空港ビル（株）のホームページ

1. はじめに

(1) 策定の背景と目的

鳥取県では、“鳥取空港（愛称：鳥取砂丘コナン空港）は、首都圏や海外からの空の玄関口！ここから、鳥取観光・滞在がスタート！”をテーマに「鳥取砂丘コナン空港を拠点とした賑わいづくり事業」を推進している。

一方、現状において、県民などからの声として、「鳥取に来て欲しいアピールは見受けられるが、鳥取空港から先のアクセスに配慮が足りない。送迎無しで、自分の足で確かめて欲しい。」、「鳥取大学前駅までのシャトルバスを設けて欲しい（最寄り駅にアクセスした方がいい。）」、「倉吉駅方面行きバスの途中下車できるポイントを増やして欲しい。」、「夜便到着時のタクシーを増やして欲しい。」および「鳥取空港と鳥取港・鳥取砂丘を行き来しやすくして欲しい。」という意見（要望）がある。

このような意見を踏まえ、鳥取空港・鳥取港をセットにしたツインポート、鳥取空港ビル内の大江ノ郷自然牧場・すなば珈琲・コナングッズショップ等のテナント、そして、名探偵コナンの装飾など鳥取空港の持つポテンシャルを活かしつつ、ANA ホールディングス(株)、県内交通事業者を含む地元・民間・学術・行政等の多機関が連携し、観光振興・ワーケーション推進と住民生活維持の「融合」を目指した公共交通網の点検・再構築を行い、地域活性化を進める。併せて、アフターコロナを見据えて、今後見込まれる航空・観光需要の回復に速やかに対応できるよう施策を進める。

加えて、令和5年度以降は、鳥取空港においても国際線（チャーター便）の再開が想定されており、アフターコロナを見据えて国内線・国際線の航空機搭乗者を対象に、空港と観光地を結ぶ二次交通強化が必要となる。

この取組みの一環として、鳥取空港内に幅広い機関を構成員とする「鳥取砂丘コナン空港と周辺観光地等を結ぶ二次交通改善活動プラットフォーム」（以下、「本プラットフォーム」という）を設置し、前述のアフターコロナを見据えた航空機利用促進による観光振興・ワーケーション推進と、空港周辺の二次交通改善による住民生活維持の「融合」を目指した公共交通網の点検・再構築を行い、地域活性化に取り組む。

令和4年度は本プラットフォームにおいて調査、検討を行い、令和5年度以降の取組みの方針、具体的な事業、スケジュール及び役割分担を整理し、鳥取砂丘コナン空港航空機利用・地域交通戦略（以下、「空港・地域交通戦略」という）としてとりまとめた。

(2) スケジュール

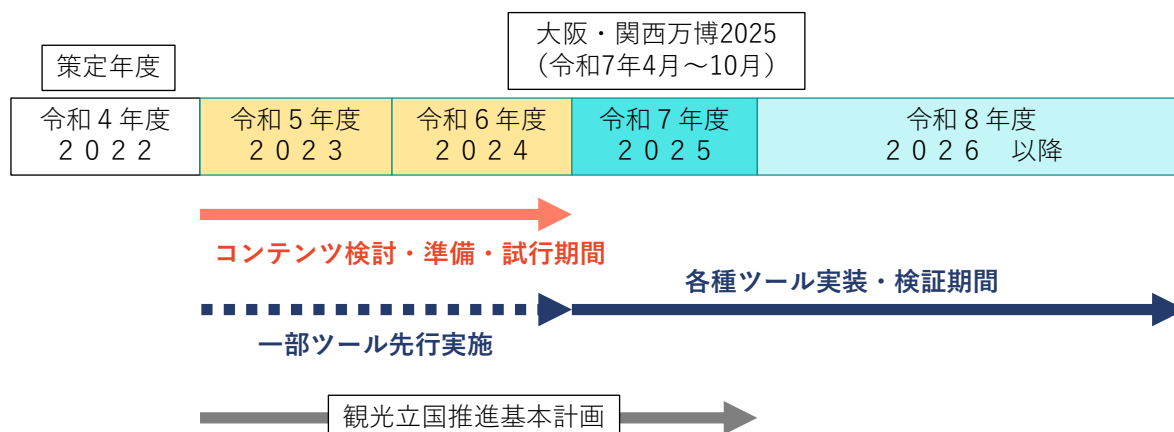
空港・地域交通戦略では、具体的なゴールとなる期間を定めないが、今後1～2年間で準備・検討期間として取組みの具体化を進め、3年目（令和7（2025）年度）の実装化を目指す。

令和5年3月現在、新型コロナウイルスの流行による生活面、観光面、交通面での影響はいまだに残っているが、令和5年5月8日以降は感染症法上の扱いが現在の2類相当から5類に移行が予定されている。

また、国としては「観光立国推進基本計画」の改定を予定（令和5年中）しており、今後、インバウンドを含めて観光移動は回復すると見込まれる。また、国際的なイベントとしては令和7（2025）年に大阪・関西万博が開催予定であり、関西圏に多数の訪日外国人旅行者が予想される。

これを踏まえ、観光立国推進基本計画の目標年であり、大阪・関西万博が開催される令和7（2025）年での実装化を目指し、検討を進めるものとする。

図1 空港・地域交通戦略のスケジュール



国は、令和7（2025）年を目標とし、新型コロナウイルス流行前（令和元（2019）年）訪日外国人旅行者数の過去最多（令和元（2019）年の3,188万人）の更新を目指すなど、積極的な姿勢を打ち出している

2. 空港及び二次交通の現状

(1) 鳥取空港の概要

鳥取空港は鳥取市内の日本海沿いに位置し、羽田空港からのフライト時間は70分程度である。また、鳥取空港からJR鳥取駅までバスで約20分、主要な観光地である鳥取砂丘まで車で約20分の好立地にある。首都圏からの時間的距離、鳥取空港から繁華街や観光地まで時間的距離も短い状況である。

令和5年3月現在、国内線は羽田空港便（1日5往復、ANAのみ）が就航しており、国際線についてはチャーター便がコロナ前は運航していたが、現在は休止中である。

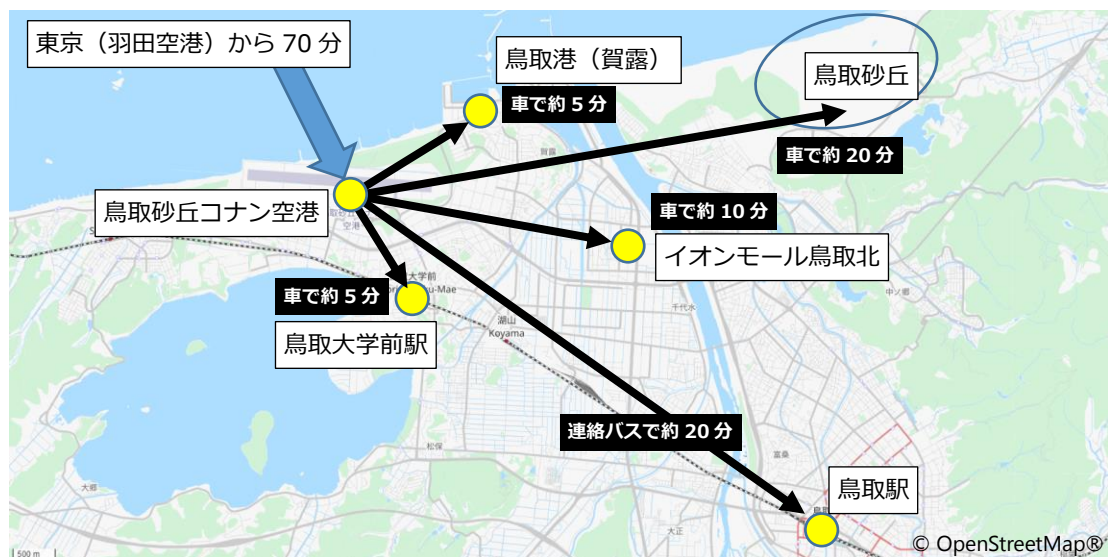


図2 鳥取空港の位置図

(2) 鳥取空港の特色

空港の愛称が「鳥取砂丘コナン空港」とあるように、漫画「名探偵コナン」とのコラボレーションが盛んであり、空港内にはコナンに関する多数のオブジェが配置されている。次ページで空港利用状況を記載するが、航空機利用者と同程度、またはそれ以上の空港来場を目的とする方がおり、空港自体が観光地の一つとしての役割を果たしている。



写真1 空港におけるコナン装飾の例

(3) 空港利用状況

① 旅客実績の推移

鳥取空港の旅客数（羽田空港便）は平成元年以降、平成23年の東日本大震災等の社会情勢によって、一時的な減少は見られたが、便数の増加に伴い、旅客数は順調に増加を続けていた。

しかしながら、新型コロナウイルス流行の影響で、令和2年度、令和3年度は大幅に落ち込み、いまだ回復していない。

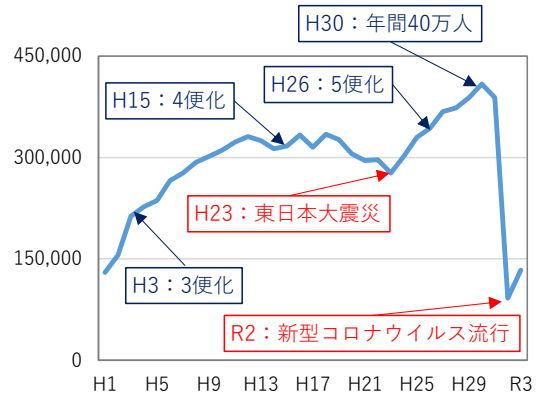


図3 羽田空港便旅客実績の推移

② 新型コロナウイルス流行の影響

令和元年度以降の月別旅客数の推移を示す。令和2年度、令和3年度は旅客数の大幅な落ち込みが続いていたが、令和4年度の10～1月は、新型コロナウイルス流行前の令和元年度と比較し、8割程度まで回復が見られる。

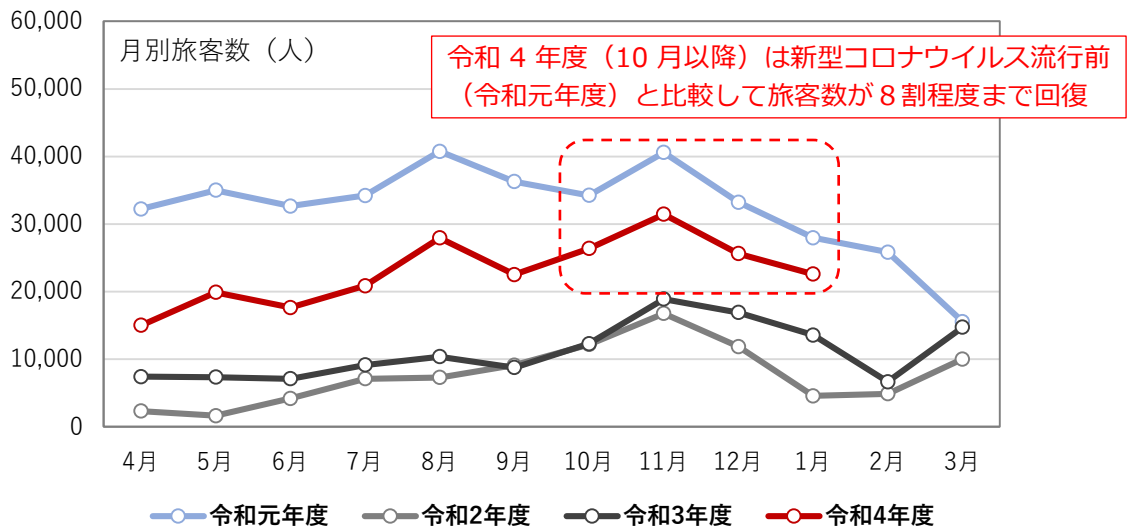


図4 羽田空港便旅客数実績の推移 (令和元年度以降)

③ 鳥取空港での旅客以外の来場者数について

鳥取空港では航空機利用以外、コナン装飾の見学やテナント、イベント等を目的とした来場者が多く見られ、年間旅客数以上の年間来場者数となっている。

※令和4年度は4～1月分

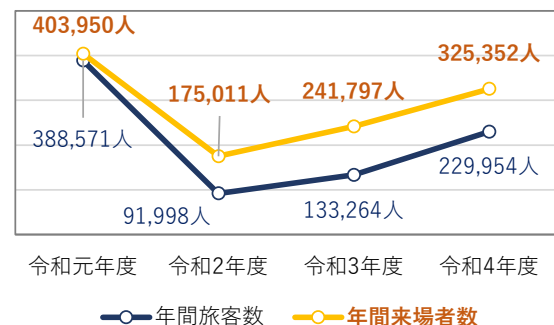


図5 令和元年度以降の年間旅客数と年間来場者数

※本ページの図表は鳥取空港ビル(株)から提供

(4) 空港二次交通の現状

鳥取空港の二次交通は、鳥取駅及び倉吉駅方面の空港連絡バスの他、タクシー、鉄道（最寄り駅の鳥取大学前駅から徒歩 20 分）、自家用車（駐車場は無料、900 台分確保）が利用可能である。

このうち、首都圏利用者の多くが有しているキャッシュレス決済（交通系 IC カード、QR 決済、クレジットカード決済）に関して、タクシーは一部事業者のみが対応、空港連絡バスは鳥取空港の券売機で交通系 IC カード対応となっている。一方、鳥取駅や倉吉駅側の空港連絡バスの券売機は交通系 IC カード非対応であり、駅からの空港連絡バス利用時は交通系 IC カードを利用できない。また、鉄道もキャッシュレス決済を利用できないことから、全体的にキャッシュレス化が遅れている。

なお、この状況は地域的に見た場合も同様である。

表 1 空港二次交通の概要（運行サービス、運賃、キャッシュレス対応）

■鉄道（JR）

| 駅 | 運行本数 | 運賃 | キャッシュレス決済 |
|--------|-------------------------------|--------------------------------|-------------------|
| 鳥取大学前駅 | 在来線：1時間に1本程度 特急：1～2時間に1本程度 | 鳥取大学前～鳥取：190円 鳥取大学前～倉吉：590円 | ×（券売機はクレジットカード対応） |

■空港連絡バス、路線バス（日ノ丸自動車）

| 路線名 | 運行本数 | 運賃 | キャッシュレス決済 |
|---------|---------------|---------------|------------------|
| 鳥取駅連絡バス | 航空便に合わせて5往復/日 | 470円 | ×（空港券売機はICカード対応） |
| 倉吉駅連絡バス | 航空便に合わせて5往復/日 | 1,120円～1,630円 | ×（空港券売機はICカード対応） |
| 賀露循環 | 10～16時台で7循環 | 鳥取空港～鳥取駅が470円 | × |

■タクシー事業者（空港乗入10社）

| 事業者名 | 台数 | キャッシュレス決済 |
|----------|---|------------------|
| 日本交通 | ジャンボタクシー 4台、福祉タクシー 1台 UDタクシー 29台、その他 60台 | × |
| 日ノ丸ハイヤー | 80台 | ○（クレジットカード） |
| 旭タクシー | 小型タクシー 18台、中型タクシー 6台 ジャンボタクシー 2台 | ○（クレジットカード） |
| サービスタクシー | 小型タクシー 22台、UDタクシー 1台 | ○（クレジットカード、QR決済） |
| 毎日タクシー | 小型タクシー 12台、中型タクシー 3台 | ○（クレジットカード） |
| 大森タクシー | 小型タクシー 21台、中型タクシー 2台 UDタクシー 1台 | × |
| 東部タクシー | 小型タクシー 14台 | × |
| 鳥取自動車 | 小型タクシー 47台 | × |
| 商栄タクシー | 小型タクシー 10台 | × |
| 観光タクシー | 小型タクシー 9台、中型タクシー 9台 UDタクシー 4台 | ○（クレジットカード） |

※各社ホームページから整理

(5) アフターコロナを見据えた動き

①新型コロナウイルスの取り扱い

新型コロナウイルスの流行については、令和2年2月以降、3年以上に渡って続いており、現在もその影響が残っている。一方、令和4年度は新型コロナウイルス流行以降、初めての規制なしでの年末を迎えるなど、緩やかに影響が収束しつつあり、アフターコロナに向けての議論が進んでいる。

また、令和5年5月には、感染症法上の位置づけが現在の2類相当から5類への変更が予定されており、空港・地域交通戦略の期間中に、アフターコロナに向けた社会状況の変化が本格化すると想定される。

航空機利用についても、新型コロナウイルス流行下で大きく減少が続いていたが、令和4年度の10～1月は新型コロナウイルス流行前の令和元年度と比較して8割程度まで利用者数が戻っているなど、旅客数の着実な回復が見られており、令和5年度は世界的にも航空需要が新型コロナウイルス流行前の水準にほぼ戻るとの見通しが出ている。航空需要の回復に伴い、空港二次交通の改善、活性化に向けた空港・地域交通戦略での取組みが重要となる。

②鳥取空港における国際線チャーター便の再開

新型コロナウイルス流行前は、鳥取空港での国際線チャーター便として台湾便が運航していたが、新型コロナウイルスの流行で全て運休となっている。しかし、令和5年度以降は、新型コロナウイルスの5類化や感染の収束状況もあり、再開に向けた動きが見られ、今後、インバウンドについても回復が見込まれる。また、この追い風となるように、鳥取空港においては、令和4年8月に国が認定する「訪日誘客支援空港（区分3）」に指定されている。

この状況を踏まえ、訪日外国人をターゲットとした取組みも今後重要となる。

〈訪日誘客支援空港〉

地方空港へのLCC等の国際線の新規就航や増便を強力に推進するため、有識者による各空港の取組実施状況や目標達成状況等に関する評価結果を踏まえ、国が訪日誘客支援空港（区分1～4）を認定する。訪日誘客支援空港は国際線定期便（チャーター便含む）の新規就航、増便又は運航再開などに係る補助を国から受けることができる。

（区分1）那覇 （区分2）米子、岡山、広島など （区分3）富山、鳥取、出雲など

③大阪・関西万博の開催

令和7（2025）年4月13日～10月13日の約半年間、大阪・関西万博の開催が予定されており、この期間は関西圏に多数の訪日外国人や国内旅行者の来訪が想定される。空港・地域交通戦略の期間としては策定3年目にあたり、関西圏へ来訪した訪日外国人や国内旅行者の鳥取県内への誘致に向け、取組みの実装化が求められる。

3. 空港二次交通の課題

各種調査結果を踏まえ、空港二次交通の解決すべき課題を以下の4つの視点から整理した。

① 空港二次交通や観光地等の情報の統合、発信

| | |
|----------------|--|
| 空港利用者へのアンケート調査 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 空港や交通事業者のホームページ、観光ガイドブックなど、様々な媒体からの情報入手を確認 ・ バスやタクシー利用者は航空機予約後、到着までに現地での移動手段を決めており、この間での情報発信を如何に行うかがカギとなる |
| 事業者ヒアリング | <ul style="list-style-type: none"> ・ 航空機の遅延情報とバスやタクシーの運行（予約）の連携について、課題がある |
| 各種事例、取組み | <ul style="list-style-type: none"> ・ ANA アプリ（航空券購入、空港アクセスナビ）の活用可能性 ・ 各種交通手段や観光に関する電子チケットをまとめたホームページの事例がある |



| | |
|-------|---|
| 方向性 | <ul style="list-style-type: none"> ● 空港二次交通や観光地等に関する情報を統合、発信可能な情報プラットフォームの構築が不可欠 |
| 今後の課題 | <ul style="list-style-type: none"> ● 航空機の予約状況と空港二次交通の予約状況の連携、データベース構築、人的対応など |

② キャッシュレス決済、電子チケットの充実

| | |
|----------------|--|
| 空港利用者へのアンケート調査 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通系 IC カードなど、キャッシュレス対応は誰もが望んでいる ・ 一方、交通系 IC カードに頼らない手法（電子チケット等）も許容できる |
| 事業者ヒアリング | <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通系 IC カードは費用面から早期導入は困難 ・ 電子チケットはバス、タクシーともに検討可能 |
| 各種事例、取組み | <ul style="list-style-type: none"> ・ 空港連絡バスでは、電子チケットサービス、タッチ決済サービスなどが登場している |



| | |
|-------|--|
| 方向性 | <ul style="list-style-type: none"> ● 「① 空港二次交通や観光地等の情報の統合、発信」で構築する情報プラットフォームをベースに、各種電子チケットを用意 |
| 今後の課題 | <ul style="list-style-type: none"> ● タクシーでは、定額チケットの法的制約、需給マッチングの方法、空港への乗り入れが 10 社ある中での割り振りなどが課題 |

③路線バスの拡充

| | |
|-----------------|--|
| 空港利用者へのアンケート調査 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 空港二次交通でのバス、タクシー利用者にとっては、観光のメインとなる砂丘への移動が不便であること、レンタカー利用者と比較した場合の行動範囲の狭さが明確となった ・ 他にも鳥取港（賀露）への移動の不便さ、鳥取空港到着後、コナン装飾を見てからの移動に対応した時間帯のバスがないなどの課題が見られた |
| 県政参画（県民）アンケート調査 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 鳥取空港、イオンモール鳥取北店、鳥取駅等を結ぶバス路線について、イオンモール鳥取北店への買い物など、一定のニーズが沿線市民から確認できた |
| 携帯 GPS データ分析 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 鳥取空港利用者の多くが砂丘に向かう実態を確認（新型コロナウイルス流行下の現在も同様） ・ 想定する立ち寄り施設への沿線市民の日常的な来訪を確認 |



| | |
|-------|--|
| 方向性 | <ul style="list-style-type: none"> ● 現在の空港連絡バスは残しながらも、他路線を活用しながら、バスの拡充が重要 |
| 今後の課題 | <ul style="list-style-type: none"> ● 新型コロナウイルス流行の影響でバス会社の経営状況が厳しい中、既存路線を有効活用した取組みが求められる |

④その他

| | |
|-----------------|--|
| 空港利用者へのアンケート調査 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 鳥取空港の施設拡充の意見として、物産店の充実、出張利用者からはリモートワークが可能な設備（セキュリティの整った Wi-Fi、打合せスペース等）が出ている |
| 県政参画（県民）アンケート調査 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 鳥取空港駐車場の有料化（1泊以上の場合）については、利用空港を変更するという回答の比率は 2 割程度であり、今後検討の余地あり（日帰り利用は無料が望ましい） |
| 事業者ヒアリング | <ul style="list-style-type: none"> ・ 新型コロナウイルス流行の影響で、バス、タクシーともに利用状況、経営状況、運転手不足は極めて深刻 ・ キャッシュレス決済については、新たな需要への対応など各社から意見が出ており、生活需要、観光需要への対応は行政支援も交えながら積極的に実施すべき |

4. 出口戦略の基本的な方向性

(1) 目指す姿、現状からの変化

空港・地域交通戦略では、前項までに整理した各種調査結果、課題を踏まえ、空港二次交通の改善、活性化に向けて、3つの出口戦略（「情報」「移動」「活動」）を設定する。

それぞれの出口戦略について、得られた課題と目指す方向性、出口戦略の実行を通して目指す変化を以下のとおり整理した。

- 出口戦略1「情報」は、情報の一元化、支払い方法の電子化（キャッシュレス化）、これらの周知の徹底を重視する。
- 出口戦略2「移動」は、鳥取空港と周辺の鉄道駅、観光地を結ぶ循環バスの整備、定額タクシーの活用を重視する。
- 出口戦略3「活動」は、鳥取空港とツインポートとして機能する鳥取港（賀露）との連携強化、観光地での電子チケット、クーポン等の対応を重視する。

これらを通じて国内旅行者や訪日外国人、大阪・関西万博 2025 を見据えた取組みとする。

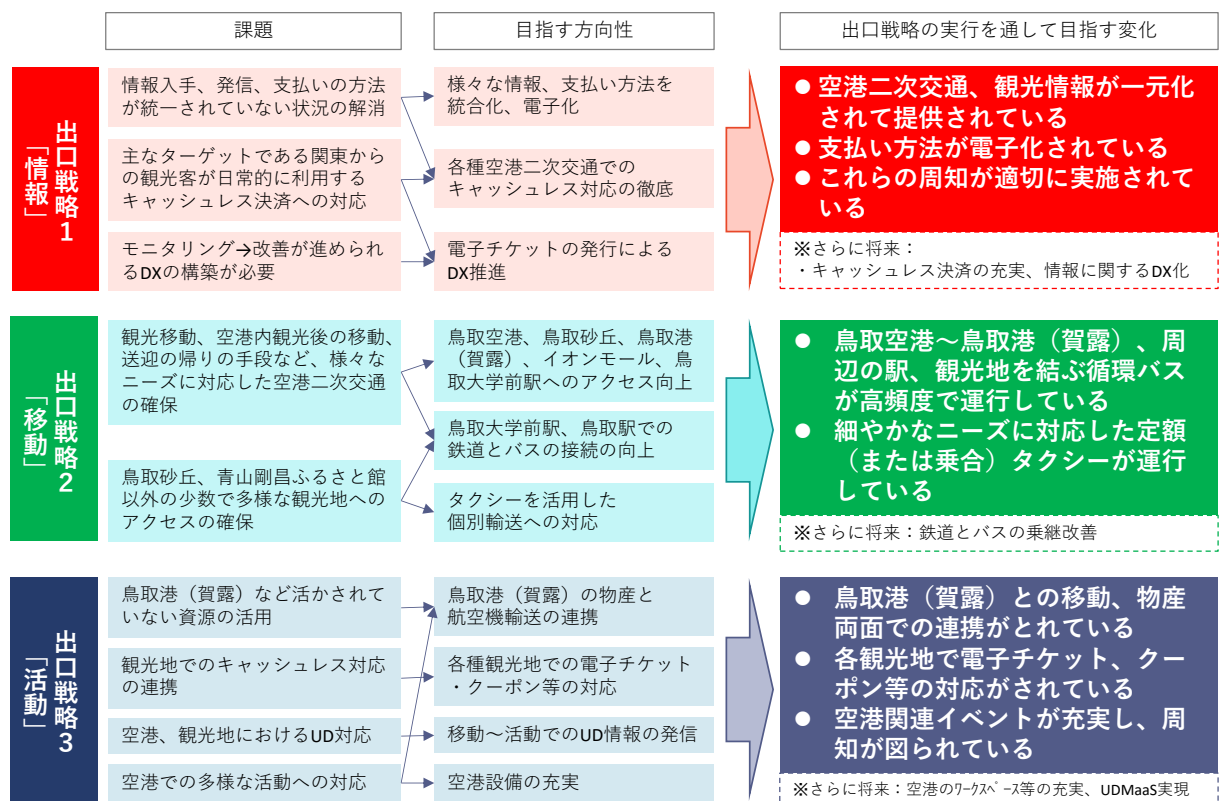


図6 出口戦略の実行を通して目指す変化

(2) 出口戦略の柱、全体像

3つの出口戦略について、航空機を利用した一連の観光移動との関連を以下のとおり示す。

出口戦略1「情報」によって、航空機利用、空港二次交通、観光地等の情報や予約・支払いの一元化を目指し、出口戦略2「移動」によって、鳥取空港からの空港二次交通の機能向上を目指す。また、出口戦略3「活動」によって、観光地等での電子化や情報提供、航空機利用との連携を目指す。

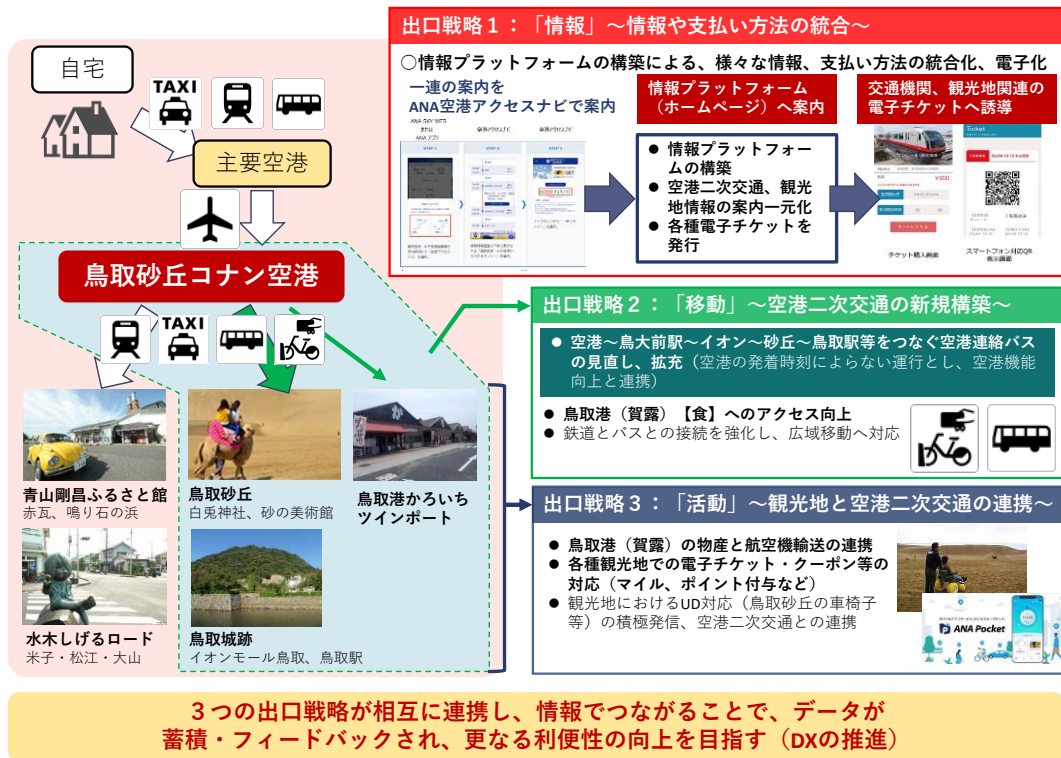


図7 出口戦略の全体像（一連の観光移動との関連）

3つの出口戦略について、鳥取空港周辺での展開イメージを以下に示す。

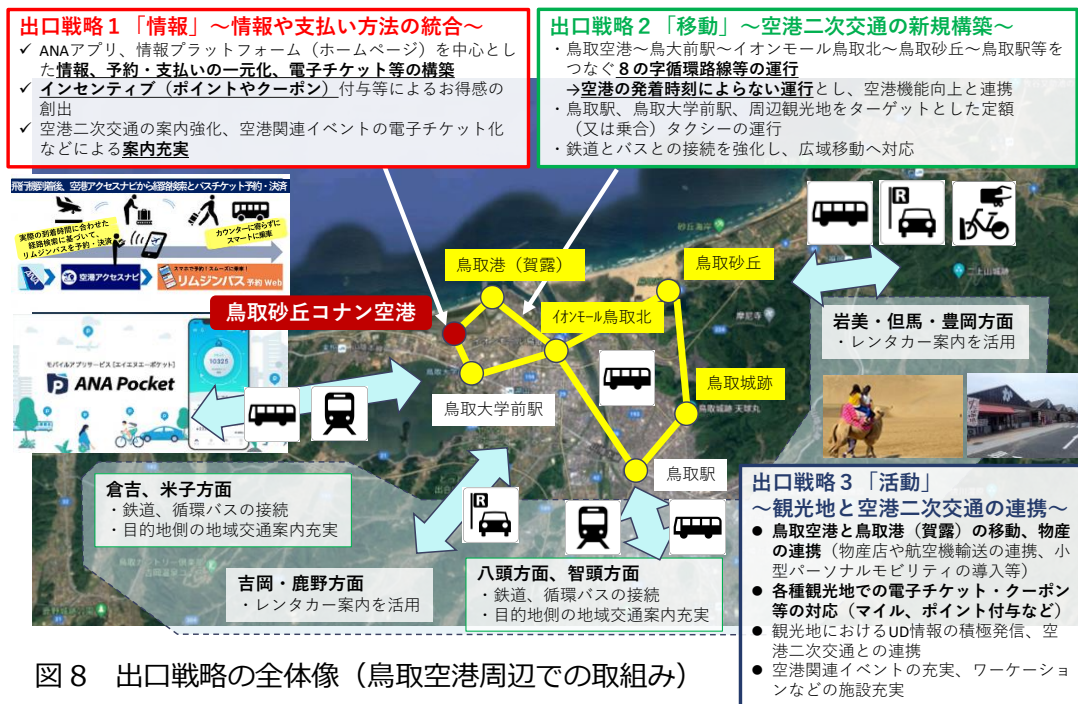


図8 出口戦略の全体像（鳥取空港周辺での取組み）

(3) 情報プラットフォーム（ホームページ）構築の概念

出口戦略1「情報」において重要となる、情報プラットフォーム（ホームページ）構築の概念を以下に示す。

情報プラットフォーム（ホームページ）は、航空機・空港二次交通や観光地等について、運行状況やアクセス方法などの案内のほか、電子チケット購入画面を設け、情報の取得から予約・支払いまで、一括でサービス提供可能なホームページの構築を目指す。

また、情報プラットフォーム（ホームページ）では、航空会社や各種交通事業者（バス事業者、タクシー事業者、鉄道事業者）、観光関係の主体が、電子チケットの購入状況、電子チケット購入者の航空機予約情報（予約者による申告）を確認可能な状況とする。

また、これらの状況をモニタリングすることで、情報プラットフォーム（ホームページ）や取組みの更なる改善（DX化）につなげることも目指す。



図9 情報プラットフォーム（ホームページ）構築の概念

5. 取組み内容

全体スケジュール

出口戦略ごとの取組みのスケジュール一覧を以下に示す。

大阪・関西万博 2025
(令和 7 年 4 月～10 月)

| | 取組み内容 | 令和 5 年度 2023 | 令和 6 年度 2024 | 令和 7 年度 2025 | 令和 8 年度 2026 以降 |
|----------------|---|-----------------------------|--|-------------------------------|--------------------|
| 「情報」 出口戦略 1 | 情報プラットフォーム (ホームページ) の構築 | 内容検討 使用システム選定 | システム構築 試行期間 空港二次交通紹介チラシを先行作成 | 実装、適宜改善 | |
| | 各交通事業者、観光地の 電子チケットの構築 | 電子チケット 内容検討 参加事業者調整 | システム構築 試行期間 空港イベント等の電子化を先行実施 | 実装、適宜改善 | |
| | 情報プラットフォーム (ホームページ)、観光 情報等の周知強化 | 案内方法、媒体 の検討 | バナー広告掲載、空港 HP 改修、PR 動画作成・発信 空港二次交通紹介、空港イベント等の HP 案内充実 | | |
| 「移動」 出口戦略 2 | 鳥取空港、砂丘、イオン、 鳥取大学前駅等を結ぶ 8 の字循環線等の運行 | かにっこ空港ロード での試行運行 路線検討 | 各種協議、申請 準備、実験、一部試行期間 | 試行運行 本格運行 | |
| | 周辺鉄道駅、観光地をタ ーゲットとした定額 (又 は乗合) タクシーの運行 | 運行内容検討 参加事業者調整 | 許認可申請 法定会議 | 参画事業者による サービス開始、適宜拡大 | |
| 「活動」 出口戦略 3 | 鳥取港 (賀露) と鳥取空 港の連携強化 | 連携方法検討 | 事業者間調整 | サービス実装 | |
| | 各種観光地での電子チ ケット・クーポン等の対 応 | 電子チケット 内容検討 参加事業者調整 | システム構築 試行期間 | 参画事業者による 試行運用 本格実装 | |
| | UD 情報の発信、ANA 空 港アクセスナビへの反 映 | 空港 UD 診断 周知方法検討 | 先行発信 | 内容充実、拡大 | |
| | 鳥取空港での食、物産、 ワークスペース等の充 実 | 内容検討、早期実施が 可能な取組み確認 | 一部先行実施 | 内容充実、拡大 食、物産のイベント等の実施、案内充実 | |

出口戦略1「情報」に関する取組み

| 出口戦略1「情報」 | | ①情報プラットフォーム（ホームページ）の構築 | | | |
|-----------|--|---|----------------|---------------|-----------------|
| 現状 | <ul style="list-style-type: none"> ● 航空機フライト情報、空港二次交通の情報、観光地の情報、観光地までのアクセス情報等が個々の媒体（航空会社、鳥取空港、交通事業者、観光地、観光協会などの各ホームページ）で発信され、一元化された媒体が存在しない ● 公益社団法人鳥取県観光連盟が運営する観光ホームページ「とっとり旅」や一般社団法人鳥取市観光コンベンション協会が運営するホームページ「鳥取市観光サイト」等では、鳥取県内の観光地情報が網羅されており、連携が期待できる | | | | |
| 課題 | ● 情報入手、発信、支払い方法が統一されていない状況の解消 | | | | |
| 取組内容 | <ul style="list-style-type: none"> ● 公益社団法人鳥取県観光連盟運営ホームページ「とっとり旅」や一般社団法人鳥取市観光コンベンション協会運営ホームページ「鳥取市観光サイト」等をはじめとする観光情報ホームページと連携する情報プラットフォーム（ホームページ）を構築（既存システムの活用又は本プラットフォームで新たに構築） ● 電子チケットや空港 UD（ユニバーサルデザイン）情報の掲載も併せて行う ● 航空機予約情報、電子チケット購入状況などの連携を行い、需要の集中具合の把握、モニタリング→改善という DX 推進を図る ● 目的地ごとの空港二次交通の案内、紹介チラシ、ルートマップ等の作成、配布、ホームページ掲載 →令和5年度に先行着手 | | | | |
| 役割分担 | 空港（会議体） | 情報プラットフォーム構築の外部委託、運営スキーム検討 空港二次交通の紹介チラシの作成、配布、ホームページ掲載 | | | |
| | 商工会等 | 観光関連、施設関連の情報提供、ホームページ活用検討 | | | |
| | 航空会社 | 情報プラットフォームシステムの検討 | | | |
| | 交通事業者 | 情報プラットフォームから入手すべき情報の整理 | | | |
| 実施スケジュール | 取組み内容 | 令和5年度 2023 | 令和6年度 2024 | 令和7年度 2025 | 令和8年度 2026以降 |
| | 情報プラットフォーム（ホームページ）の構築 | 内容検討 使用システム選定 | システム構築 試行期間 | 実装、適宜改善 | |

<参考>

情報プラットフォームの構築方法に関する比較検討（自治体、民間企業へのヒアリングを通じた検討結果）

| | 案1 | 案2 | 案3 |
|------------|---|--|---|
| 構築イメージ | 「とっとり旅」や「鳥取市観光サイト」等に全てを集約 | 「とっとり旅」や「鳥取市観光サイト」等から新たなHPに誘導 | 新たなアプリを構築 |
| 利点 | <ul style="list-style-type: none"> ● 現在の「とっとり旅」や「鳥取市観光サイト」等で観光と空港二次交通、両方の案内と電子チケット購入機能を付与 ● 「とっとり旅」や「鳥取市観光サイト」等の構成内容を大筋に見直し、プラットフォーム機能を設ける ● 空港利用者にとっては、情報が集約されており、わかりやすい ● サービス提供者にとっては、新たなHPの作成が不要となる | <ul style="list-style-type: none"> ● 新たにHPを作成し、本プラットフォームで管理することで、関係者のバックデータへのアクセスが容易となる ● 電子チケットの様式等について、統一した規格での販売が可能 | <ul style="list-style-type: none"> ● 新たにアプリを構築し、空港二次交通に関する電子チケット購入機能を設ける ● ANAのHPや「とっとり旅」、「鳥取市観光サイト」等から、アプリへの誘導を図る ● ユーザーがアプリを介することで、位置情報やユーザー情報の紐づけが容易となり、モニタリング、改善の検討が容易となる ● 国の進めるスマートシティ構想やDX推進と連携することで、予算取りで有利 |
| 実現に向けたハードル | <ul style="list-style-type: none"> ● 「とっとり旅」や「鳥取市観光サイト」等に電子チケット購入機能を付与する場合、その責任をホームページ運営者が負う必要があり、実現が困難 ● 本プラットフォームに属する関係者によるバックデータの閲覧の実現が困難 | <ul style="list-style-type: none"> ● 案1、案3と比較し、検討面でのハードルは低いが、利用者への周知の課題が残る | <ul style="list-style-type: none"> ● 案2と同様に、利用者への周知の課題が残る ● 案1、案2と比較し、アプリ構築については費用が多額となる |

これらの案の利点、実現に向けたハードルを踏まえ、案2をベースに検討を進める

出口戦略1 「情報」 ②各交通事業者、観光地の電子チケットの構築

| | | | | | |
|----------|--|--|------------------------------------|---------------|-----------------|
| 現状 | <ul style="list-style-type: none"> ● 空港二次交通のうち、キャッシュレス決済対応は一部（空港連絡バス、一部のタクシー事業者）であり、利用者からはキャッシュレス決済対応のニーズが多く見られる ● 一方、交通事業者の体力面の課題もあり、早期のキャッシュレス対応は困難、インフラ整備を必要としない電子チケットサービスが有用である | | | | |
| 課題 | <ul style="list-style-type: none"> ● 主なターゲットである関東からの観光客が日常的に利用するキャッシュレス決済への対応 | | | | |
| 取組内容 | <ul style="list-style-type: none"> ● 空港二次交通である路線バス、タクシーについて、空港～目的地間の電子チケットを発行 ● 情報プラットフォームにおいて、電子チケットを公開 ● 鳥取空港で開催されるイベントについて、電子チケット化が容易なものは早期に進める（滑走路見学、滑走路早朝マラソン等） →令和5年度に先行着手 | | | | |
| 役割分担 | 空港（会議体） | 電子チケット構築に関する委託管理 空港のイベント、レンタサイクル関連の電子チケット化 | | | |
| | 商工会、各市町観光協会 | 電子チケットに参画可能な観光地、施設等の調整 観光地関連の電子チケット化検討 | | | |
| | 航空会社 | 情報プラットフォームシステムの検討 | | | |
| | 交通事業者 県、各市町協会 | 実施可能な電子チケットの検討 運輸連合の構築を含め、運輸連合側で電子チケットの販売管理、事業者配分等を実施するための仕組み検討 | | | |
| 実施スケジュール | 取組み内容 | 令和5年度 2023 | 令和6年度 2024 | 令和7年度 2025 | 令和8年度 2026以降 |
| | 各交通事業者、観光地の電子チケットの構築 | 電子チケット内容検討 参加事業者調整 | システム構築 試行期間 空港イベント等の電子化を先行実施 | 実装、適宜改善 | |

<参考> 松山空港連絡バスでの電子チケット購入画面

ANA 空港アクセスナビから、松山空港を出発する空港リムジンバスの電子チケットを購入可能



出口戦略1 「情報」 ③情報プラットフォーム（ホームページ）、観光情報等の周知強化

| | | | | | |
|----------|---|--|-----------------------------|------------------|-----------------|
| 現状 | <ul style="list-style-type: none"> ● 情報プラットフォーム、電子チケットの構築にあたり、航空機利用者への周知が課題となる ● 航空機利用者の大半が閲覧する、ANA ホームページ、空港アクセスナビ、鳥取空港ホームページなどで周知を図ることによって、航空機利用者の誘導を促す ● また、大阪・関西万博 2025 や国の目指す訪日外国人の増加に連動し、鳥取県内に立ち寄ってもらうための情報発信も必要 | | | | |
| 課題 | <ul style="list-style-type: none"> ● 情報入手、発信、支払いの方法が統一されていない状況の解消 ● 鳥取県内への立寄りを狙った訪日外国人向けの情報発信 | | | | |
| 取組内容 | <ul style="list-style-type: none"> ● ANA ホームページ、空港アクセスナビ、鳥取空港ホームページなどで情報プラットフォームに関する周知の実施（バナー広告掲載、リンク先の追加等） ● 訪日外国人向けの PR 動画の作成、配信 ● 空港二次交通の紹介チラシ、イベント関連の電子チケットについて空港ホームページで案内 →令和5年度に先行実施 | | | | |
| 役割分担 | 空港（会議体） | 鳥取空港ホームページの見直し ANA での周知方法に関する調整 | | | |
| | 商工会、各市町観光協会 | 訪日外国人向けの PR 動画の作成、配信 | | | |
| | 航空会社 | 周知可能なホームページ及び周知方法（バナー広告掲載か、空港アクセスナビの検索結果の一部として組み込むか）、条件（鳥取行き航空券購入者か、空港アクセスナビで鳥取方面を検索された方か）等を確認 | | | |
| 実施スケジュール | 取組み内容 | 令和5年度 2023 | 令和6年度 2024 | 令和7年度 2025 | 令和8年度 2026以降 |
| | 情報プラットフォーム、観光情報等の周知強化 | 案内方法、媒体の検討 | バナー広告掲載、空港 HP 改修、PR 動画作成・発信 | → | |
| | | | 空港二次交通紹介、 | 空港イベント等の HP 案内充実 | → |

<参考> 広島空港におけるフライト情報と交通手段検索の統合

空港ホームページのフライト情報において、発着便とともに前後の移動の検索も可能



出口戦略2「移動」に関する取組み

| 出口戦略2 「移動」 | | ①鳥取空港、砂丘、イオン、鳥取大学前駅等を結ぶ8の字循環線等の運行 | | | |
|---------------|---|---|-------------------------|---------------|-----------------|
| 現状 | <ul style="list-style-type: none"> ● 鳥取空港からは鳥取駅方面、倉吉駅方面の2路線が空港連絡バスとして運行し、他に路線バス（賀露循環）が乗り入れているが、鳥取砂丘など、鳥取空港周辺観光地へのアクセスが限られている ● 鳥取空港周辺の主要施設（イオンモール鳥取北、市役所、県庁周辺、鳥取駅周辺）での生活移動も見られ、空港アクセス移動、生活移動両面での移動に対応した循環バスの構築が必要である | | | | |
| 課題 | <ul style="list-style-type: none"> ● 観光移動、鳥取空港内観光後の移動、送迎の帰りの手段など、様々なニーズに対応した空港二次交通の確保 ● 観光振興、ワーケーション推進と住民生活維持の「融合」 ● バスやタクシーの運転手不足が深刻化する中、利用者数に応じた適切な移動手段・実現可能性の検証が必要 | | | | |
| 取組内容 | <ul style="list-style-type: none"> ● 既存路線（賀露循環またはループ麒麟獅子バス）を活用し、鳥取空港～鳥取大前駅～イオンモール鳥取北～砂丘～鳥取駅等を結ぶ8の字循環線等を整備 ● 1時間に1～2本の運行など、高頻度かつ航空機の発着時間によらない運行を目指す ● ループ麒麟獅子バスなどの既存路線との接続によって、利便性が向上し双方の利用者数が増加するなど、相乗効果を生むような運行を目指す ● 生活利用と観光利用それぞれの想定需要、運行事業者の供給状況（車両、運転手など）を考慮した料金、運行本数、運行ルートを設定し、観光客の乗りこぼしが発生しない運行を目指す ● 路線見直しに関連し、鳥取空港周辺のバスマップの作成や空港内でのバスマップ掲示を実施 ● 8の字循環線等の一部となる「かっこ空港ロード（鳥取空港～鳥取港（賀露）・かろいち）」区間については、既存路線の活用または新規路線によって、早期運行を検討 | | | | |
| 役割分担 | 空港（会議体） | 既存路線見直しに関する実現性検証 | | | |
| | 交通事業者（バス） | 既存路線見直しの実施可能性検証 | | | |
| | 鳥取県、鳥取市 | 鳥取県及び鳥取市の公共交通体系との整合性の確認 路線変更に関する法定会議の開催、審議 | | | |
| 実施スケジュール | 取組み内容 | 令和5年度 2023 | 令和6年度 2024 | 令和7年度 2025 | 令和8年度 2026以降 |
| | 空港、砂丘、イオン、鳥取大学前駅等を結ぶ8の字循環線等の運行 | かっこ空港ロードでの試行運行 路線検討 | 各種協議、申請 準備、実験、一部試行期間 | 試行運行 | 本格運行 |

| | |
|---------------|---|
| 出口戦略2 「移動」 | ②鳥取駅、鳥取大学前駅、周辺観光地をターゲットとした定額（又は乗合）タクシーの運行 |
|---------------|---|

| | | | | | |
|----------|--|--|--------------------------|------------------------------|-----------------|
| 現状 | <ul style="list-style-type: none"> ● 鳥取空港を出た旅客の目的地の大半が鳥取市内であり、砂丘や鳥取駅、県庁周辺のほか、多岐にわたっているが、これらに対応する移動手段がレンタカーやタクシーのみである ● 空港周辺の目的地へ電子チケット等を通じて案内でき、安心して利用できる移動環境の構築が必要である | | | | |
| 課題 | <ul style="list-style-type: none"> ● 鳥取砂丘、青山剛昌ふるさと館以外の多様な観光地へのアクセスの確保 ● バスやタクシーの運転手不足が深刻化する中、利用者数に応じた適切な移動手段・実現可能性の検証が必要 | | | | |
| 取組内容 | <ul style="list-style-type: none"> ● 鳥取空港と空港周辺の主要目的地、観光地を結ぶ定額タクシーまたは乗合タクシーの運行実施 ● 電子チケット、情報プラットフォームと連携し、ホームページでの掲載、航空機予約情報との紐づけによるスムーズな利用を実現する | | | | |
| 役割分担 | 空港（会議体） | 事業者間調整の実施、会議体での調整、運輸局調整 乗合タクシーに関する新規事業者との調整 | | | |
| | 交通事業者（タクシー） | 各事業者での実施可能な定額タクシーチケットの設定 | | | |
| | 鳥取県、鳥取市 | 鳥取県及び鳥取市の公共交通体系との整合性の確認 必要に応じた法定会議の開催、審議 | | | |
| 実施スケジュール | 取組み内容 | 令和5年度 2023 | 令和6年度 2024 | 令和7年度 2025 | 令和8年度 2026以降 |
| | 周辺鉄道駅、観光地をターゲットとした定額（又は乗合）タクシーの運行 | 運行内容検討 参加事業者調整 → | 許認可申請 法定会議 ●●●●●●→ | 参画事業者による サービス開始、適宜拡大 → | |

出口戦略3「活動」に関する取組み

| 出口戦略3 「活動」 | | ①鳥取港（賀露）と鳥取空港の連携強化 （同じ便での貨物輸送、小型パーソナルモビリティ導入等） | | | |
|---------------|---|---|---------------|---------------|-----------------|
| 現状 | <ul style="list-style-type: none"> ● 鳥取港（賀露）は鳥取空港周辺の主要観光地であり、海産物などの魅力的な資源を有するが、時期によっては航空機利用者の来訪が限定的であり、認知度も低くなっている ● また、海産物やお土産の購入、輸送について、鳥取空港と鳥取港（賀露）の連携強化が求められている | | | | |
| 課題 | ● 鳥取港（賀露）など十分に活かされていない観光資源の活用 | | | | |
| 取組内容 | <ul style="list-style-type: none"> ● 鳥取港（賀露）で購入可能な物産の空港での案内実施（鳥取港（賀露）で購入可能な物産を空港でも購入可能とし、鳥取港（賀露）から輸送するなどの連携を検討） ● 鳥取空港～鳥取港（賀露）間の移動に対応し、観光資源としても活用できる小型パーソナルモビリティの導入等（移動手段のひとつとなるが、観光資源としても活用可能であることから、出口戦略3として位置付ける） ● 鳥取港（賀露）で購入した海産物の鳥取空港での受取、航空機輸送等について連携実施 | | | | |
| 役割分担 | 空港（会議体） | 鳥取港（賀露）、県観光協会、配送関連（配送事業者、ANA）との調整 小型パーソナルモビリティの導入等検討 | | | |
| | 航空会社 | 貨物輸送の連携について確認 | | | |
| | 観光協会、 商工会 | 貨物輸送の連携、鳥取空港での受取等について確認 小型パーソナルモビリティの導入等検討 | | | |
| 実施 スケジュール | 取組み内容 | 令和5年度 2023 | 令和6年度 2024 | 令和7年度 2025 | 令和8年度 2026以降 |
| | 鳥取港（賀露）と鳥取空港の連携強化 | 連携方法検討 → | 事業者間調整 → | サービス実装 → | |

<参考事例>

南紀白浜空港での小型
パーソナルモビリティ
（EV車）の導入



- ✓ 空港会社が自らEV車（4台）をレンタル
- ✓ 最高速度60km/h
操作も簡単でペーパードライバーにも運転が容易
- ✓ 100Vコンセントで充電可能（脱炭素）

出口戦略3 「活動」 ②各種観光地での電子チケット・クーポン等の対応

| | | | | | |
|----------|---|----------------------------|-------------------------|---------------------------|-----------------|
| 現状 | ● 関東圏からの観光客の要望が多いキャッシュレス決済について、観光地での対応が不足している | | | | |
| 課題 | ● 観光地でのキャッシュレス決済の連携 | | | | |
| 取組内容 | <ul style="list-style-type: none"> ● 観光地で使用できる電子チケットを発行 ● 情報プラットフォームにおいて、電子チケットを公開 ● 航空機予約情報、電子チケット購入状況などの連携を行い、需要の集中具合の把握、モニタリング→改善という DX 推進を図る | | | | |
| 役割分担 | 空港（会議体） | 電子チケット構築に関する委託管理 | | | |
| | 各市町観光協会、商工会 | 観光地関連の電子チケット化検討 | | | |
| 実施スケジュール | 取組み内容 | 令和5年度 2023 | 令和6年度 2024 | 令和7年度 2025 | 令和8年度 2026以降 |
| | 各種観光地での電子チケット・クーポン等の対応 | 電子チケット内容検討 参加事業者調整 → | システム構築 試行期間 ----- | 参画事業者による 試行運用 ----- | 本格実装 → |

出口戦略3 「活動」 ③UD 情報の発信、ANA 空港アクセスナビへの反映

| | | | | | |
|----------|--|---|---------------|---------------|-----------------|
| 現状 | ● 鳥取空港内のバリアフリー化は概ね実施されているが、トイレに関する車椅子の利便性向上、バリアフリー関連情報の発信、空港二次交通利用時の情報発信等で課題あり | | | | |
| 課題 | ● 空港、観光地での UD（ユニバーサルデザイン）対応 | | | | |
| 取組内容 | <ul style="list-style-type: none"> ● 空港 UD 情報の発信 ● 空港 UD 診断による調査、施設改修 ● ANA の空港 UDMaaS との連携検討 | | | | |
| 役割分担 | 空港（会議体） | 空港ホームページでの UD 情報の発信 空港 UD 診断の実施、施設改修 | | | |
| | 航空会社 | 空港 UDMaaS で実施可能な内容の検討 | | | |
| | 交通事業者 | 運用車両に関する UD 情報の提供 | | | |
| 実施スケジュール | 取組み内容 | 令和5年度 2023 | 令和6年度 2024 | 令和7年度 2025 | 令和8年度 2026以降 |
| | UD 情報の発信、ANA 空港アクセスナビへの反映 | 空港 UD 診断 周知方法検討 → | 先行発信 ----- | 内容充実、拡大 → | → |

出口戦略3 「活動」 **④ 空港での食、物産、ワークスペース等の充実**

| | | | | | |
|----------|---|---------------------|---------------------|----------------------|-----------------|
| 現状 | ● 空港の施設については、利用者からは概ね好評を得ているが、ネットワークセキュリティの確保された Wi-Fi、ワークスペース等の確保、食や物産の充実といった意見がある | | | | |
| 課題 | ● 空港での多様な活動への対応 | | | | |
| 取組内容 | <ul style="list-style-type: none"> ● 飲食施設、物産施設の拡充検討 ● Wi-Fi 設備、ワークスペース等の確保検討 ● 鳥取空港における食、物産関連のイベントの充実、電子チケットの活用 →令和5年度に先行実施 | | | | |
| 役割分担 | 空港（会議体） | 施設拡充検討、プレイルーム等の設置検討 | | | |
| | 各市観光協会、商工会 | 飲食施設、物産施設等の設置可能性検討 | | | |
| 実施スケジュール | 取組み内容 | 令和5年度 2023 | 令和6年度 2024 | 令和7年度 2025 | 令和8年度 2026以降 |
| | 空港での食、物産、ワークスペース等の充実 | 内容検討、早期実施可能な取組み確認 | 一部先行実施 食、物産のイベント | 内容充実、拡大 等の実施、案内充実 | |

<参考> 鳥取空港でのイベントの開催例（ショコラフェア2023）



6. 令和5年度以降の活動体制、役割分担

令和5年度以降は、空港・地域交通戦略を踏まえ出口戦略ごとの「作業部会」を設置し、作業部会で取組みの具体メニューを作成し、「本プラットフォーム」（いわゆる全体会議）にて合意形成を図る。

取組み内容の実施に際して試行運用や試験運行など行政等支援が必要となる場合については、本プラットフォームで合意形成を図ったのちに、鳥取空港の利用を促進する懇話会（以下、利用促進懇話会という）、県・市町に提案する。

作業部会については、それぞれの出口戦略ごとに作業部会リーダーを設定し、取組みの早期実施に向けた動きを確立する。

「作業部会」：3つの出口戦略それぞれで開催

- ・各作業部会、年に数回開催
- ・空港・地域交通戦略をもとに、取組み内容の具体化、実施に向け協議、調整

| 取組み内容 | 航空会社 | 鉄道事業者 | バス事業者 | タクシー事業者 | 観光関係 商工、 | 県、市町 | 事務局 | |
|--|------|-------|-------|---------|-------------|------|-----|-------------|
| | | | | | | | ビル | 空港 （管理者） |
| 「情報」作業部会1 情報プラットフォーム（ホームページ）の構築 各交通事業者、観光地の電子チケットの構築 ANA予約サイト、ANA空港アクセスナビ、空港HP による情報プラットフォームの案内強化 令和5年度に先行して実装化 ・空港二次交通の紹介チラシの作成、配布、発信 ・空港関連イベント（滑走路見学等）の電子化 | ● | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ● | ○ |
| 「移動」作業部会2 鳥取空港、砂丘、イオン、鳥取大学前駅等を結ぶ 8の字循環線等の運行 鳥取駅、鳥取大学前駅、周辺観光地をターゲット とした定額（又は乗合）タクシーの運行 | | | ● | ○ | | ○ | ● | ○ |
| 「活動」作業部会3 鳥取港（貨露）での物産と航空機輸送の連携（同 じ便での貨物輸送等） 各種観光地での電子チケット・クーポン等の対応 UD情報の発信、ANA空港アクセスナビへの反映 空港での食、物産、ワークスペース等の充実 令和5年度に先行して実装化 ・食、物産に関するイベントの充実、発信強化 | ○ | | ○ | ○ | ● | ○ | ● | ○ |

※取組みの具体化に伴い、必要に応じて外部企業が参画

●：作業部会リーダー ○：作業部会構成メンバー

「本プラットフォーム」にて合意形成を図る（年2回程度開催）

取組みの実施

必要に応じて取組みの具体的メニューを
行政等に提案

取組み内容の効果を精査し、利用促進懇話会、県・市町が支援を判断

図10 令和5年度以降の進め方の全体像

作業部会1「情報」の取組み

作業部会1の年間のスケジュールを以下に示す。作業部会1の取組みは、情報プラットフォームや電子チケットなど、取組みの実施に際して構築費等を必要とする可能性がある。利用促進懇話会・行政の次年度予算要求もにらみながら取組み内容を検討し、6～7月の作業部会で調整及び関係者間での合意を行い、8月の本プラットフォームで合意形成、9月以降、取組みの実装を進める。

| 目安の時期 | 内容（令和5年度の進め方） | 役割分担 |
|-------|---|---|
| 4～5月 | 事務局による取組み素案検討、関係者との下打合せ ・事務局が中心となり、取組み素案作成、メニューの具体化を行い、必要に応じて関係者との打合せを実施 →情報プラットフォームの候補となるシステムの検討、選定 →電子チケットに関する交通事業者、観光施設の個別意向確認 →空港二次交通の案内チラシの対象観光地、施設等の抽出、選定 →空港関連イベントの電子化対象の整理 | ・事務局が中心に検討 ・必要に応じて関係者が打合せに参加 |
| 6～7月 | 作業部会を集中的に開催し、実施項目を決定 ・事務局が作成した取組み素案を元に、作業部会を開催し、実施に向けて進めていく取組み、利用促進懇話会・行政に提案する取組み、次年度も引き続き検討する取組みを整理する 【作業部会で決定する事項】 →既存情報プラットフォームを活用するか、新たに構築するか →空港二次交通の案内チラシの対象観光地、施設等の抽出、選定 →空港関連イベントの電子化対象の決定 →各取組みの実施者の調整 | ・作業部会構成メンバー全員で協議 ・作業部会リーダーを中心に議論を進める |
| 8月 | 本プラットフォームに報告、合意形成を図る | — |
| 9月 | 利用促進懇話会・行政に提案 ・取組み実施に際し、初期投資等で行政等支援が必要となる場合、必要性や効果を整理し、利用促進懇話会・行政に提案する | ・事務局 ・取組み実施者 |
| 9～2月 | 取組み具体化 ・8月の本プラットフォームで合意形成が図られた取組みについて具体化 →情報プラットフォーム具体化 →電子チケットの参加事業者調整、料金等の具体化 →空港二次交通の案内チラシ作成、空港関連イベント電子化 | ・取組み実施者 |
| 2～3月 | 本プラットフォームでの報告、次年度の進め方の整理 | — |

＜参考＞作業部会1の主な取組み、構成メンバー

| 取組み内容 | 航空会社 | 鉄道事業者 | バス事業者 | タクシー事業者 | 観光関係 商工、 | 県、市町 | 事務局 | |
|---|------|-------|-------|---------|-------------|------|----------|--------------|
| | | | | | | | ビル 空港 | 県（空港 管理者） |
| 作業部会1「情報」 情報プラットフォーム（ホームページ）の構築 各交通事業者、観光地の電子チケットの構築 ANA予約サイト、ANA空港アクセスナビ、空港HP による情報プラットフォームの案内強化 令和5年度に先行して実装化 ・空港二次交通の紹介チラシの作成、配布、発信 ・空港関連イベント（滑走路見学等）の電子化 | ● | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ● | ○ |

※取組みの具体化に伴い、必要に応じて外部企業が参画

●：作業部会リーダー ○：作業部会構成メンバー

作業部会2「移動」の取組み

作業部会2の年間のスケジュールを以下に示す。作業部会2は、路線バスの8の字循環線、定額タクシー等の運行が主な協議事項となり、地域交通を担う側面から継続的な協議が必要となる。

そのため、令和5年度は下打合せを中心に実施し、令和6年度以降に準備、実施できるよう、8月の本プラットフォームで進捗報告、9月以降も引き続き事務局による検討を進め、作業部会、本プラットフォームで方向性を決定する。

| 目安の時期 | 内容（令和5年度の進め方） | 役割分担 |
|-------|---|---|
| 4～7月 | 事務局による取組み素案検討、関係者との下打合せ ・事務局が中心となり、取組み素案作成、メニューの具体化を行い、必要に応じて関係者との打合せを実施 ・国等の支援制度で活用可能なものを整理※ →8の字循環線等の実施方法（既存路線活用、または新規路線） →定額タクシーに関する制度面、技術面の課題の整理 | ・事務局が中心に検討 ・必要に応じて関係者が打合せに参加 |
| 8月 | 本プラットフォームに報告、合意形成を図る | — |
| 9～11月 | 取組み具体化 ・7月までに整理した取組み素案を踏まえ、令和7年度に実証運行の開始を念頭に、運行内容を調整 →8の字循環線等の実施方法（既存路線活用、または新規路線） →定額タクシーに関する制度面、技術面の課題の整理 | ・事務局が中心に検討 ・必要に応じて関係者が打合せに参加 |
| 12～1月 | 作業部会を開催し、次年度の実施内容を確認 →8の字循環線等の実施方法（既存路線活用、または新規路線） →定額タクシーに関する制度面、技術面の課題の整理 | ・作業部会構成メンバー全員で協議 ・作業部会リーダーを中心に議論を進める |
| 2～3月 | 本プラットフォームでの報告、次年度の進め方の整理 | — |

<参考> 作業部会2で検討する主な取組み、構成メンバー

| 取組み内容 | 航空会社 | 鉄道事業者 | バス事業者 | タクシー事業者 | 観光関係 （商工、観光関係） | 県、市町 | 事務局 | |
|--|------|-------|-------|---------|-------------------|------|----------|--------------|
| | | | | | | | ビル 空港 | 県（空港 管理者） |
| 作業部会2「移動」 鳥取空港、砂丘、イオン、鳥取大学前駅等を結ぶ8の字循環線等の運行 鳥取駅、鳥取大学前駅、周辺観光地をターゲットとした定額（又は乗合）タクシーの運行 | | | ● | ○ | | ○ | ● | ○ |

●：作業部会リーダー ○：作業部会構成メンバー

※国等の支援制度は参考資料に整理

作業部会3「活動」の取組み

作業部会3の年間のスケジュールを以下に示す。作業部会3は、鳥取空港と鳥取港（賀露）の連携、空港関連のイベント充実など、早期に実現可能な取組みがある。利用促進懇話会・行政の次年度予算要求もにらみながら取組み内容を検討し、6～7月の作業部会で具体化し、8月の本プラットフォームで合意形成、9月以降、取組みの実施を進める。

| 目安の時期 | 内容（令和5年度の進め方） | 役割分担 |
|-------|---|---|
| 4～5月 | 事務局による取組み素案検討、関係者との下打合せ ・事務局が中心となり、取組み素案作成、メニューの具体化を行い、必要に応じて関係者との打合せを実施 →鳥取港（賀露）との物産、小型パーソナルビリティの連携方法 →電子チケットに関する観光施設の個別意向確認 →空港 UD 診断の調整、空港関連イベントの調整 | ・事務局が中心に検討 ・必要に応じて関係者が打合せに参加 |
| 6～7月 | 作業部会を集中的に開催し、実施項目を決定 ・事務局が作成した取組み素案を元に、作業部会を開催し、実施に向けて進めていく取組み、利用促進懇話会・行政に提案する取組み、次年度も引き続き検討する取組みを整理する 【作業部会で決定する事項】 →鳥取港（賀露）との物産、小型パーソナルビリティの連携方法 →電子チケットに参画する観光施設の確認 →空港 UD 診断の実施時期確認、空港関連イベントの実施内容 | ・作業部会構成メンバー全員で協議 ・作業部会リーダーを中心に議論を進める |
| 8月 | 本プラットフォームに報告、合意形成を図る | — |
| 9月 | 利用促進懇話会・行政に提案 ・取組み実施に際し、初期投資等で行政等支援が必要となる場合、必要性や効果を整理し、利用促進懇話会・行政に提案する | ・事務局 ・取組み実施者 |
| 9～2月 | 取組み具体化 ・8月の本プラットフォームで合意形成が図られた取組みについて、具体化を進める →鳥取港（賀露）との物産の連携 →電子チケットのシステム選定、料金等の具体化 →空港関連イベントの実施 | ・取組み実施者 |
| 2～3月 | 本プラットフォームでの報告、次年度の進め方の整理 | — |

<参考> 作業部会3で検討する主な取組み、構成メンバー

| 取組み内容 | 航空会社 | 鉄道事業者 | バス事業者 | タクシー事業者 | 観光関係 商工、 | 県、市町 | 事務局 | |
|--|------|-------|-------|---------|-------------|------|----------|--------------|
| | | | | | | | ビル 空港 | 県（空港 管理者） |
| 作業部会3 「活動」 鳥取港（賀露）での物産と航空機輸送の連携（同じ便での貨物輸送等） 各種観光地での電子チケット・クーポン等の対応 UD情報の発信、ANA空港アクセスナビへの反映 鳥取空港での食、物産、ワークスペース等の充実 令和5年度に先行して実装化 ・食、物産に関するイベントの充実、発信強化 | ○ | | ○ | ○ | ● | ○ | ● | ○ |

●：作業部会リーダー ○：作業部会構成メンバー

7. 今後に向けて

空港・地域交通戦略は、令和4年度に実施した各種調査、会議での議論を踏まえ、今後数年間の目指す姿、取組み内容、役割分担を整理したものである。

令和5年度以降、各作業部会を設置し、作業部会において取組みの具体化を進め、当面の目標としては、令和7（2025）年に予定される大阪・関西万博に向けての各種取組みの実装化となる。

本プラットフォームは民間企業が主体となり構成される会議体であり、令和5年度以降も、民間企業が中心となり、スピード感を持って実装化に向けて検討を進める。

また、国は「観光立国推進基本計画」に基づき、令和7（2025）年を目標とし、新型コロナウイルス流行前の訪日外国人旅行者数の過去最多（令和元（2019）年の3,188万人）の更新を目指すなど、積極的な姿勢を打ち出している。

アフターコロナを見据えて鳥取県内への観光客を増やし、快適に移動してもらうためにも、これらの取組みを推進していく。

| 3つの出口戦略 | 目指す変化 |
|---------|--|
| 情報 | 空港二次交通、観光情報が 一元化されて提供 されている 支払い方法が 電子化 されている これらの 周知が適切に実施 されている |
| 移動 | 鳥取空港～周辺の駅、観光地を結ぶ 循環バスが高頻度で運行 している 細やかなニーズに対応した 定額（または乗合）タクシーが運行 している |
| 活動 | 各観光地で 電子チケット、クーポン等の対応 がされている 鳥取港（賀露）での 物産と航空機輸送が連携 している 空港や空港二次交通に関する ユニバーサルデザイン情報が発信 されている |



- これらを通じて空港二次交通を活性化し、
- 大阪・関西万博 2025 に向けた受け入れ環境の整備
 - 訪日外国人の鳥取県内への誘致、快適な移動環境の提供を進める

鳥取砂丘コナン空港航空機利用・地域交通戦略

【参考資料】

参考資料目次

| | |
|----------------------------------|-------|
| 1. 規約、会員名簿、令和4年度活動状況 | |
| (1) 規約 | 参考-1 |
| (2) 令和4年度会員名簿..... | 参考-3 |
| (3) 令和4年度活動状況（検討の流れ） | 参考-4 |
| 2. 令和4年度各種調査の実施内容 | |
| (1) 空港利用者に関するアンケート調査..... | 参考-5 |
| (2) 県民に関するアンケート調査 | 参考-10 |
| (3) 携帯GPSデータを用いた流動分析 | 参考-17 |
| (4) 関係者へのヒアリング結果 | 参考-24 |
| 3. 取組みに関する参考事例、ヒアリング結果等 | 参考-25 |
| 4. 作業部会の構成メンバー、関連取組みのスケジュール..... | 参考-33 |
| 5. 国等の支援事業、取組みの一覧 | 参考-36 |
| 6. 鳥取空港の利用を促進する懇話会の取組み | 参考-37 |
| 7. 鳥取空港ビル（株）のホームページ..... | 参考-39 |

1. 規約、会員名簿、令和4年度活動状況

(1) 規約

鳥取砂丘コナン空港と周辺観光地等を結ぶ二次交通改善活動プラットフォーム（以下「本プラットフォーム」という。）の運営等に必要な事項について、以下のとおり規約を定める。

（目的）

第1条 「本プラットフォーム」は、アフターコロナを見据えて、民間主導で鳥取空港を拠点とした航空機利用促進による観光振興・ワーケーション推進と、
空港周辺の二次交通改善による住民生活維持の「融合」を目指した公共交通網の点検・再構築等を推進し、地域活性化に取り組むことを目的とする。

（構成会員）

第2条 「本プラットフォーム」は、別表に掲げる目的および活動に賛同する企業および団体等を構成会員とする。

（活動内容）

第3条 「本プラットフォーム」は、目的を達成するために、次の活動を行う。

- (1) 鳥取砂丘コナン空港の空港アクセスや二次交通改善、観光利用促進に向けた実証実験、サービス導入に向けた活動
- (2) 構成会員間の情報共有および連携促進に関する活動
- (3) 空港アクセスや二次交通等に関連する先進サービス、先進技術の知識向上に関する活動
- (4) 前各号に掲げるもののほか、目的を達成するために必要な活動

（座長）

第4条 「本プラットフォーム」には、地域交通における専門的な知識を有する者を第5条に示す事務局が選任し、座長として1名を置く。

- 2 座長は、「本プラットフォーム」を代表し、「本プラットフォーム」の運営等を掌理する。
- 3 座長は、必要があると認めるときは、構成会員以外の者に対し、「本プラットフォーム」に出席してその意見を述べる、または説明を行うことを求めることができる。
- 4 「本プラットフォーム」配付資料は、事務局のウェブサイトに掲載することを原則とする。ただし、座長の判断によって非公開とすることができる。

（事務局）

第5条 「本プラットフォーム」の事務局は、鳥取空港ビル株式会社総務部内に置く。

- 2 事務局は、「本プラットフォーム」の運営に関する事務その他の事務を処理する。

(入会)

第6条 「本プラットフォーム」の構成会員になろうとする者は、入会申込書を事務局に提出し、座長の承認を得る。

(退会)

第7条 「本プラットフォーム」からの退会を希望する構成会員は、退会しようとする日の1か月前までに退会届を事務局に提出する。

(会議)

第8条 「本プラットフォーム」の活動内容を把握・共有するため、事業年度中に3回程度の会議を開催する。

- 2 会議は、構成会員をもって構成し、事務局がこれを召集する。
- 3 会議に構成会員が参加できない場合は、構成会員の所属する組織から代理者を出席させることができる。
- 4 会議の開催方法は、新型コロナウイルス感染症の感染状況を加味して、座長と事務局が協議の上、決定する。

(事業年度)

第9条 「本プラットフォーム」の事業年度は、毎年4月1日に始まり、翌年3月31日に終わる。

(雑則)

第10条 本規約に定めのない事項や本規約の解釈に疑義が生じた場合については、構成会員からの意見を集約し、座長と事務局が協議の上、
解決する。

- 2 本規約の改定または廃止は、構成会員からの意見を集約し、座長と事務局が協議の上、決定する。
- 3 本規約に定めるもののほか、「本プラットフォーム」の運営その他必要な事項は別に定めることができる。

(附則)

第11条 本規約は、令和4年7月22日から施行する。

(2) 令和4年度会員名簿

| | |
|--|---|
| 【座長】 学識者 | 鳥取大学大学院 社会システム工学科 谷本教授・副工学部長 (社会システム工学・生活交通・地域計画) |
| 【航空関連】 エアライン | ANA ホールディングス(株) (未来創造室 MaaS 推進部) ANA あきんど(株) (山陰支店) 全日本空輸(株) (鳥取空港所) |
| 【交通事業者】 空港二次交通 | 鉄道事業者 (西日本旅客鉄道(株) 米子支社 山陰地域振興本部) バス事業者 (日ノ丸自動車(株)、日本交通(株)) タクシー事業者 (鳥取ハイヤー共同組合) レンタカー事業者 (ニッポンレンタカー中国(株) 山陰ブロック) |
| 【観光団体・民間会社】 商工・観光団体・民間 事業者・空港関係者 | 鳥取商工会議所 鳥取県商工会連合会 (一社)鳥取市観光コンベンション協会 (一社)麒麟のまち観光局 (有)コナン・クリエイション (北栄町観光協会) 鳥取空港 空の駅オヤジの会 鳥取空港 空の駅女子会 |
| 【オブザーバー】 行政 (市町村・県) | 鳥取市 (交通政策課、観光・ジオパーク推進課) 倉吉市 (企画課) 八頭町 (企画課、商工観光室) 岩美町 (企画財政課、商工観光課) 北栄町[青山剛昌ふるさと館] (企画財政課、観光交流課) 湯梨浜町 (産業振興課、企画課) 鳥取県 (地域交通政策課、観光戦略課、空港港湾課) |
| 【調査会社・事務局】 空港運営権者 (コンセッション空港) コンサルタント会社 | 事務局：鳥取空港ビル(株) 調査会社：八千代エンジニアリング(株) |

(3) 令和4年度活動状況（検討の流れ）

令和4年度は、本プラットフォームの立ち上げ年度であり、各種調査検討、計3回の会議開催を経て、空港・地域交通戦略を策定した。令和4年度の会議開催状況を以下に示す。

第1回会議（令和4年7月22日開催）

【次第】

- ・ 会議の主旨説明、構成メンバー紹介、令和4年度 活動スケジュール
- ・ 調査内容説明

【結果概要】

- ・ 本年度の活動スケジュール、調査内容を説明し、関係者の現状、課題認識等を共有したうえで、調査内容検討及び取組み内容等の整理を進めることとした。



各種調査の実施

- ・ 空港利用者ヒアリング調査
 - ・ 県民アンケート調査
 - ・ 関係者ヒアリング調査
 - ・ 携帯 GPS データを活用した流動調査
- 出口戦略の基本的な方向性の整理



第2回会議（令和4年10月27日開催）

【次第】

- ・ 各種調査結果の報告、出口戦略の方向性

【結果概要】

- ・ 各種調査結果を報告し、調査結果を踏まえた出口戦略の方向性を提示した。
- ・ 出口戦略の基本的な方向性は問題ない点を会議で確認し、令和5年度以降の具体的な取組み、役割分担等を次回会議で示すことを確認した。



追加ヒアリング調査

出口戦略の実行計画の検討



第3回会議（令和5年1月31日開催）

【次第】

- ・ 前回までの会議の振り返り、出口戦略の基本的な方向性
- ・ 出口戦略の実行計画（内容、役割分担、スケジュール）
- ・ 令和5年度以降の進め方

【結果概要】

- ・ 第2回会議までの協議内容を踏まえ、出口戦略の実行計画を提示し、令和5年度以降、出口戦略ごとの部会を設置し、取組みの具体化を進める点を確認した。



関係者調整



鳥取砂丘コナン空港航空機利用・地域交通戦略 策定（令和5年3月）

2. 令和4年度各種調査の実施内容

(1) 空港利用者に関するアンケート調査

1) 令和元年度に実施した空港利用者アンケート調査（コロナ前）

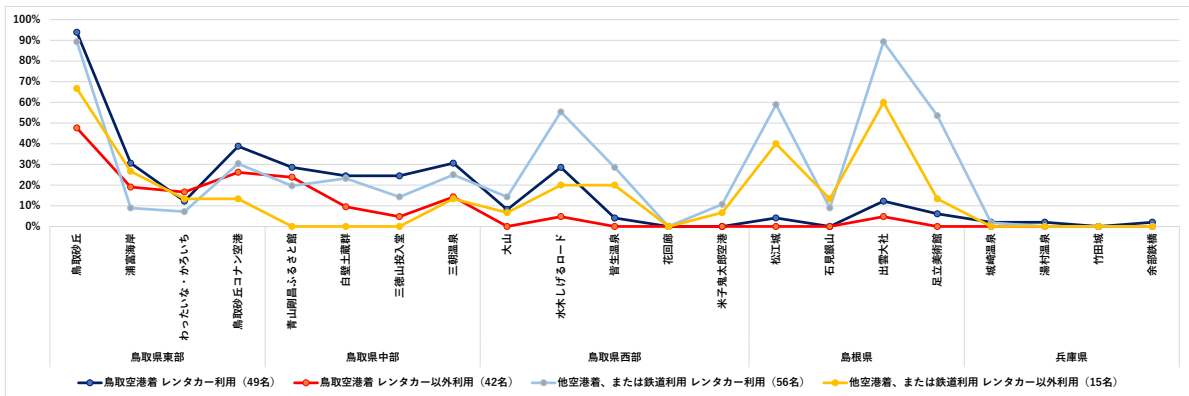
※本調査は鳥取県観光戦略課から提供を受け整理

①実施概要

- ・コロナ流行前（2019年7～8月、2020年1～2月）の主に土日に実施（県の観光戦略課において実施）
- ・鳥取空港利用者として1050名程度サンプルを確保（県外居住者、県内居住者が半々程度）
- ・移動目的、移動先、移動手段、移動に関する不満、賑わい創出に向けた要望等を把握

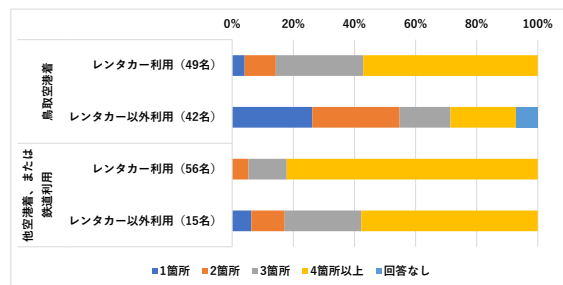
②観光での県外からの来訪者の観光地別訪問比率（複数回答あり）

- ・鳥取空港着の方、鳥取空港以外着の方（出雲、米子、鉄道で来訪）でレンタカー利用有無別に観光地の来訪比率を整理
- ・県東部の観光地は鳥取空港着でレンタカー利用者以外も訪問率が高いが、県中部、県西部になるほど、レンタカー利用者と比較して訪問率が低くなる→同じ鳥取空港着でも、レンタカー利用者とそれ以外で行動範囲が異なる
- ・また、レンタカー利用者のうち90%以上が鳥取砂丘を訪れているが、レンタカー利用者以外は50%以下まで減少する→鳥取砂丘は車（主にレンタカー）以外で行きづらい現状といえる



③観光地訪問箇所数

- ・鳥取空港着の方、鳥取空港以外着の方（出雲、米子、鉄道で来訪）でレンタカー利用有無別に観光地の訪問箇所数を整理
- ・鳥取空港着でレンタカー以外を利用する方は、観光地の訪問箇所数について1箇所、2箇所の方が多く、レンタカー利用者は4箇所以上が最も多くなるため、箇所数が限られることがわかる



④鳥取空港着後の最初の目的地と移動手段（観光）

- ・鳥取空港着の方の最初の目的地と移動手段は以下のとおり。
- ・鳥取砂丘、青山剛昌ふるさと館、他に宿泊地が多く、レンタカー利用が過半数を占める。続いて空港連絡バスとなる。

| 鳥取空港に着いて最初の目的地 | レンタカー | 空港連絡バス | | | | タクシー | 自家用車 | 総計 |
|----------------|------------|----------|----------|----------|---------|---------|---------|--------|
| | | 他なし | JR在来線 | タクシー | 路線バス | | | |
| 観光地 | 鳥取砂丘 | 13人(76%) | 2人(12%) | | | 1人(6%) | 1人(6%) | 17人 |
| | 青山剛昌ふるさと館 | 8人(67%) | 4人(33%) | | | | | 12人 |
| | 浦富海岸 | 3人(75%) | | 1人(25%) | | | | 4人 |
| | わったいな・かろいち | 1人(50%) | 1人(50%) | | | | | 2人 |
| | 三朝温泉 | | 1人(50%) | | 1人(50%) | | | 2人 |
| | 三徳山投入堂 | 1人(50%) | | | 1人(50%) | | | 2人 |
| | その他 | 7人(58%) | | | | 2人(17%) | 3人(25%) | 12人 |
| 宿泊地 | 宿泊地(県東部) | 8人(29%) | 5人(18%) | 7人(25%) | | 5人(18%) | 3人(11%) | 28人 |
| | 宿泊地(県西部) | 1人(100%) | | | | | | 1人 |
| | 宿泊地(他県) | 2人(50%) | | 2人(50%) | | | | 4人 |
| | 宿泊地(県中部) | 5人(71%) | 2人(29%) | | | | | 7人 |
| | 総計 | 49人(54%) | 15人(16%) | 10人(11%) | 1人(1%) | 1人(1%) | 8人(9%) | 7人(8%) |

⑤鳥取空港着後の仕事関連の目的地と移動手段

・仕事目的で鳥取空港着の方の目的地と移動手段は以下のとおり。鳥取市内を目的地とする方が多い。
 ・観光と異なり、空港連絡バス、レンタカー、タクシー、社用車・公用車が満遍なく利用されている。特に空港連絡バスが多い。

| 仕事の目的地 | 空港連絡バス | | | レンタカー | タクシー | 社用車・公用車 | 自家用車 | 総計 |
|--------|----------|---------|--------|----------|----------|----------|---------|------|
| | 他なし | JR在来線 | タクシー | | | | | |
| 鳥取市 | 33人(35%) | 2人(2%) | | 17人(18%) | 21人(22%) | 16人(17%) | 5人(5%) | 94人 |
| 岩美町 | | | | 2人(67%) | 1人(33%) | | | 3人 |
| 八頭町 | | | | 1人(100%) | | | | 1人 |
| 倉吉市 | 9人(56%) | 1人(6%) | 1人(6%) | 1人(6%) | | 4人(25%) | | 16人 |
| 三朝町 | 1人(33%) | | | 2人(67%) | | | | 3人 |
| 琴浦町 | 1人(100%) | | | | | | | 1人 |
| 湯梨浜町 | 1人(100%) | | | | | | | 1人 |
| 米子市 | 1人(50%) | | | 1人(50%) | | | | 2人 |
| 大山町 | | | | 2人(100%) | | | | 2人 |
| 日南町 | | | | 1人(100%) | | | | 1人 |
| 他県 | | 1人(20%) | | 1人(20%) | | 1人(20%) | 2人(40%) | 5人 |
| 兵庫県 | | | | | | | | |
| 総計 | 46人(36%) | 4人(3%) | 1人(1%) | 28人(22%) | 22人(17%) | 21人(16%) | 7人(5%) | 129人 |

⑥鳥取空港着後の私用、帰省関連の目的地（宿泊先）と移動手段

・私用、帰省目的で鳥取空港着の方の目的地（宿泊先）と移動手段は以下のとおり。鳥取県東部が多い。
 ・自家用車（送迎と考えられる）が最も多く、続いて空港連絡バス、レンタカーとなっている。

| 私用、帰省の方の宿泊先 | 空港連絡バス | | | レンタカー | 自家用車 | タクシー | その他 | 総計 |
|-------------|----------|---------|----------|----------|----------|----------|--------|------|
| | 他なし | JR在来線 | タクシー | | | | | |
| 鳥取県東部 | 15人(17%) | 2人(2%) | 2人(2%) | 13人(14%) | 44人(49%) | 13人(14%) | 1人(1%) | 90人 |
| 鳥取県中部 | 10人(48%) | | | 6人(29%) | 5人(24%) | | | 21人 |
| 鳥取県西部 | | | 1人(100%) | | | | | 1人 |
| 他県 | | 1人(14%) | | 2人(29%) | 4人(57%) | | | 7人 |
| 兵庫県内 | | | | | | | | |
| 宿泊なし | 1人(17%) | 1人(17%) | | 2人(33%) | 2人(33%) | | | 6人 |
| 総計 | 26人(21%) | 4人(3%) | 3人(2%) | 23人(18%) | 55人(44%) | 13人(10%) | 1人(1%) | 125人 |

⑦空港までの移動手段

< 県外居住者 >

・県外居住者の鳥取空港までの移動手段、移動目的は以下のとおり。レンタカーが最も多く、続いて私用、帰省での利用が中心となる自家用車、幅広い目的で利用される空港連絡バス、タクシーが続く。

| | 自家用車 | JR | 空港連絡バス | タクシー | レンタカー | 社用車・公用車 | その他 | 総計 |
|--------|-----------|----------|----------|----------|-----------|----------|--------|------|
| 仕事 | 16人(10%) | 5人(3%) | 34人(21%) | 35人(22%) | 34人(21%) | 35人(22%) | 3人(2%) | 162人 |
| 観光 | 22人(11%) | 20人(10%) | 24人(12%) | 18人(9%) | 119人(57%) | | 4人(2%) | 207人 |
| 私用、帰省 | 68人(50%) | 6人(4%) | 24人(18%) | 12人(9%) | 25人(18%) | 1人(1%) | 1人(1%) | 137人 |
| 転居、赴任等 | | | | 1人(100%) | | | | 1人 |
| その他 | | | 5人(50%) | 3人(30%) | 2人(20%) | | | 10人 |
| 総計 | 106人(21%) | 31人(6%) | 87人(17%) | 69人(13%) | 180人(35%) | 36人(7%) | 8人(2%) | 517人 |

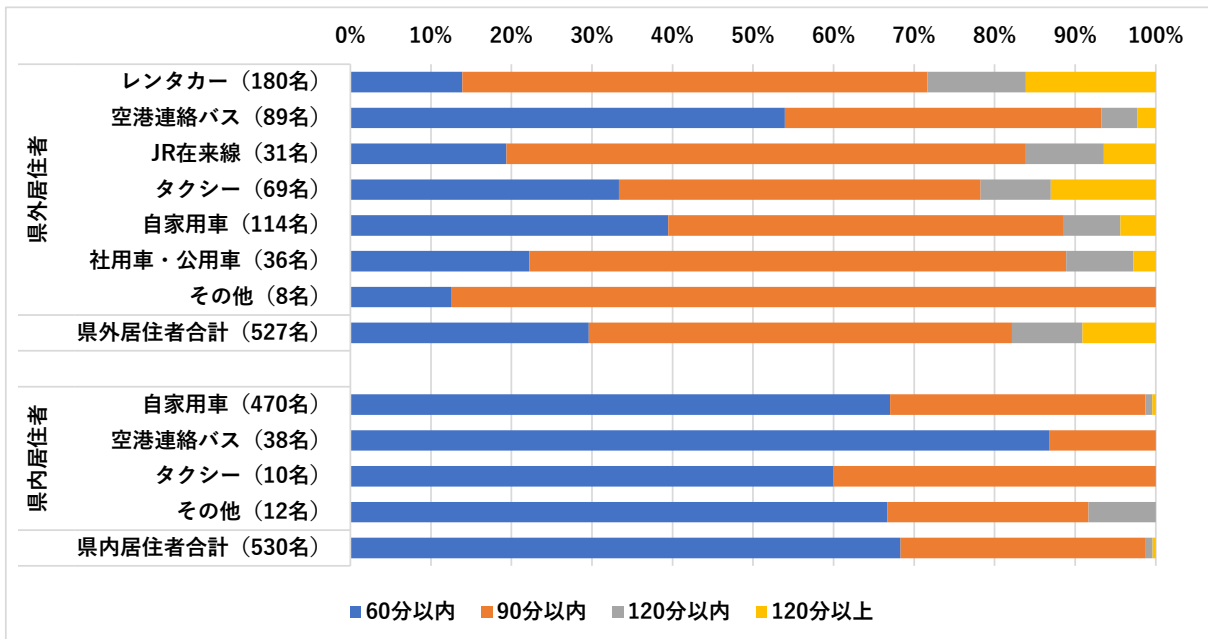
< 県内居住者 >

・県内居住者の鳥取空港までの移動手段、移動目的は以下のとおり。自家用車でのアクセスがほとんどである。

| | 自家用車 | JR | 空港連絡バス | タクシー | レンタカー | 社用車・公用車 | その他 | 総計 |
|--------|-----------|----|----------|---------|--------|---------|---------|------|
| 仕事 | 185人(87%) | | 21人(10%) | 2人(1%) | 1人(0%) | 1人(0%) | 2人(1%) | 212人 |
| 観光 | 148人(97%) | | 3人(2%) | 1人(1%) | | | | 152人 |
| 私用、帰省 | 123人(85%) | | 11人(8%) | 6人(4%) | | | 4人(3%) | 144人 |
| 転居、赴任等 | 1人(100%) | | | | | | | 1人 |
| その他 | 13人(62%) | | 3人(14%) | 1人(5%) | | | 4人(19%) | 21人 |
| 総計 | 470人(89%) | | 38人(7%) | 10人(2%) | 1人(0%) | 1人(0%) | 10人(2%) | 530人 |

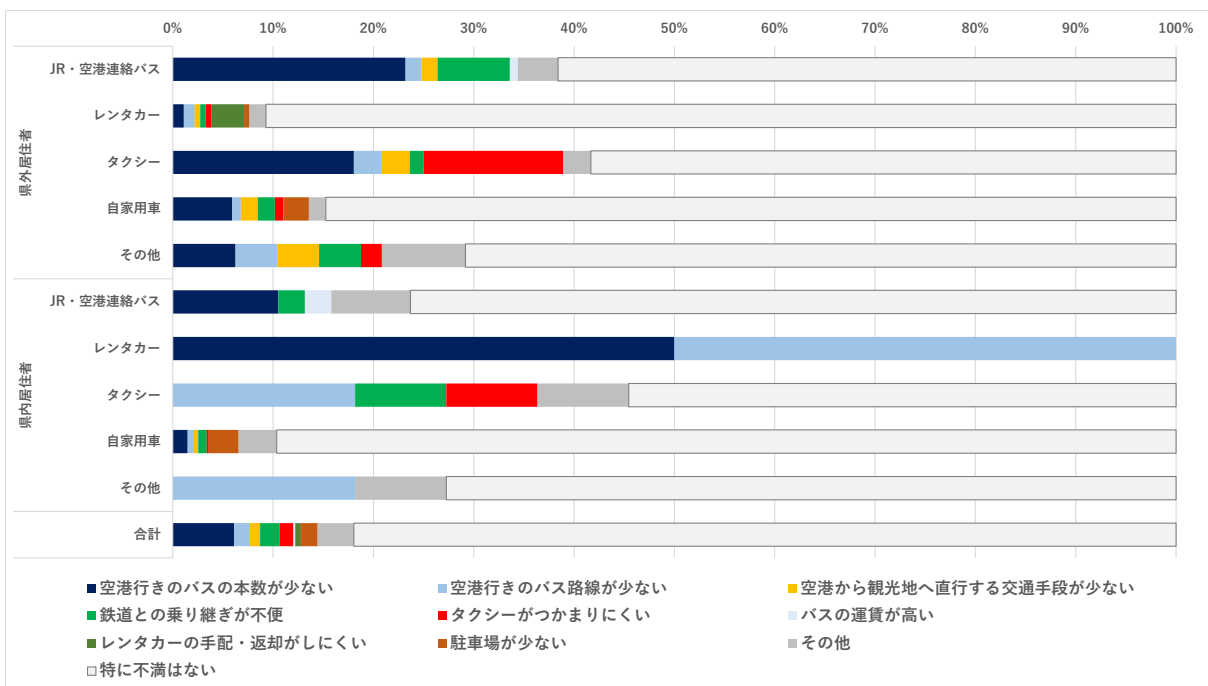
⑧空港到着から飛行機出発までの待ち時間

- ・ 県外居住者、県内居住者それぞれの空港到着から飛行機出発までの待ち時間は以下のとおり。
- ・ 県内居住者は自家用車アクセスがほとんどで、60分以内までに到着の場合が多い。
- ・ 県外居住者は、空港連絡バス利用者は60分以内が多いが、それ以外は90分以内が主となる。



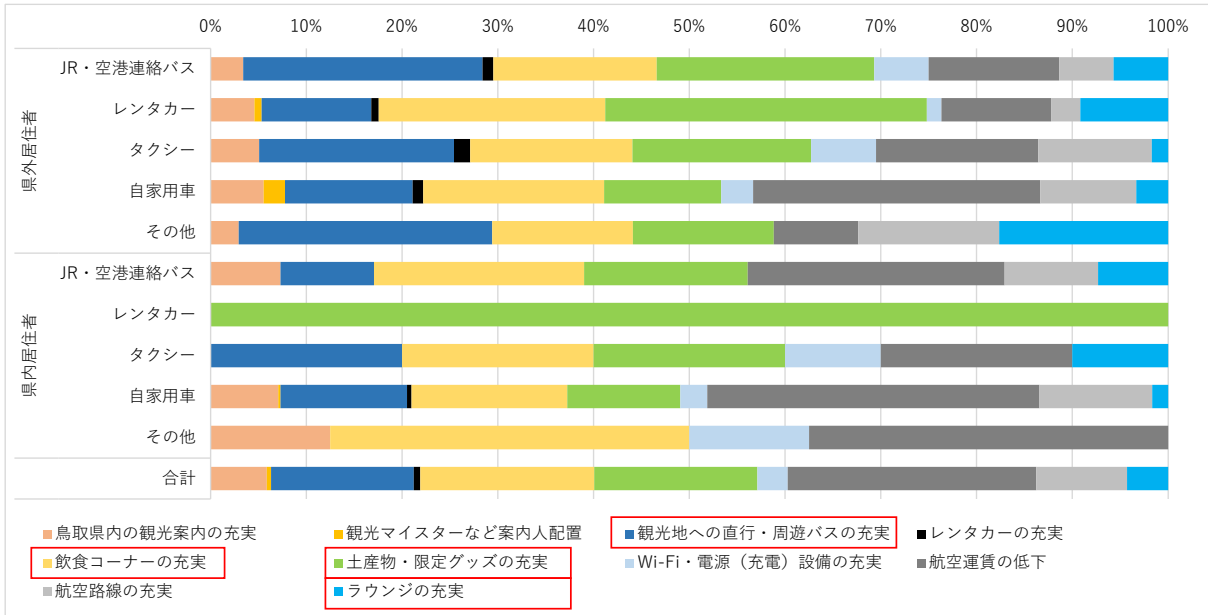
⑨空港からの移動に関する不満（居住地別、空港までの移動手段別）

- ・ 全体の8割程度は、移動に際し特に不満はないと回答（自家用車、レンタカー利用者が特に顕著）
- ・ JR、空港連絡バス利用者については、「空港行きのバスの本数が少ない」が多くなっている。個別意見では、「送迎で利用した後、帰りの便がない」「飛行機が到着した後、空港内を観光する余裕がない」という意見が見られた。
- ・ タクシー利用者については、「タクシーがつかまりにくい」が多くなっており、特に朝一の便や最終便利用者で多く見られる。



⑩空港の賑わい創出に向けて望むこと（居住地別、空港までの移動手段別）

- ・「観光地への直行・周遊バスの充実」が、特にJR・空港連絡バス利用者、タクシー利用者で多くなっている。
- ・空港施設関連の意見として、「飲食コーナーの充実」「土産物・限定グッズの充実」「ラウンジの充実」が見られた。



2) 令和4年度実施のヒアリング調査

①実施概要

| |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 調査手法：空港利用者、鳥取駅来訪者を対象に対面形式でヒアリング調査を実施 実施時期：2022年10月の土日で4日間程度（今後、観光のピークを迎える11月にも実施予定） 対象者数：4日間で50名程度実施（観光客30名、出張利用者20名、ほぼ全員が関東在住） 調査項目：個人属性（居住地、性別、年代、職業）、来訪の概要（来訪目的、発着空港、便、日数、宿泊先） <p style="text-align: center;">空港二次交通に関する情報の入手について（いつ、何を調べて、何が決め手になったか） 今後の取組みに関する意向、隙間時間について、普段の生活での交通系ICカード、アプリ等の利用状況</p> |
|--|

②空港二次交通の情報収集について

| | レンタカー利用者 | バス、タクシー利用者 |
|------------|--|--|
| 情報入手の段階 | ・旅行計画時、航空機予約時が多くを占める | ・航空券予約後、空港到着時が多くを占める |
| 調べた媒体 | ・特に調べていないが最も多い ・観光客はガイドブックを参考としている場合が多い | ・空港や交通事業者のHP、乗換案内等アプリが多い ・出張利用者は特に調べていないが多い |
| 移動手段決定の決めて | ・自由に移動できるという回答が顕著に多い | ・観光客は料金が安いというほか、免許を持っていない、普段自動車を運転しないという意見が見られた ・出張利用者は料金と所要時間が多い |

③今後求める取組み

| | レンタカー利用者 | バス、タクシー利用者 |
|------------|--|---|
| 空港二次交通に関して | ・レンタカー貸し出しに時間を要した方は、 カウンターレス貸し出しの充実の意見 が出ている | ・バス、タクシーのキャッシュレス対応は ほぼ全員から意見が出た（電子チケットでも良いという意見） ・空港到着後、 コナンの展示物を観光後に利用できるバスやタクシーについてニーズが確認できた |
| 空港施設に関して | ・飲食施設については、すなば珈琲を中心に充実した施設という意見が多く見られた ・物産店については、 海産物の充実について意見が見られた ・出張利用者の意見として、 セキュリティの確保されたWifi設備、デスク付きスペースなどの意見が見られた | |

④隙間時間の活用について

| | レンタカー利用者 | バス、タクシー利用者 |
|---------------------|--|---|
| 空港到着時間（隙間時間） | ・飛行機出発の90～120分前の到着が多い | ・飛行機出発の60～90分前が多い ・出張帰りの方は、30分前到着も見られた |
| 隙間時間の活用 | ・すなば珈琲での飲食、お土産購入が主であった | ・バス、タクシー利用者は隙間時間が短いため、お土産購入が主であった |
| 隙間時間で立ち寄り考えられる場所、活動 | ・ほとんどの方が砂丘に立ち寄りしており、隙間時間についてのニーズは低いですが、 鳥取港（賀露）について知らなかったという意見が見られ、事前に情報を入手できれば立寄れたという意見が見られた | ・砂丘や鳥取港（賀露）から空港への移動手段が限られているため、これらに立ち寄っていない観光客からは、 移動手段が確保されれば特に鳥取港（賀露）への立寄りの意見が見られた |

⑤普段の生活でのICカード利用について

| | |
|-------|--|
| 鉄道・バス | ・ほぼ全員の方がICカードを持っており、鉄道やバスは基本的にICカードを利用する |
| タクシー | ・若い方（主に30歳代以下）はICカードもしくはクレジットカード、配車アプリ等の決済方法をとっている ・40歳以上の方は、半数が現金利用、半数がキャッシュレス決済（ICカード、クレジットカード等）としている |

(2) 県民に関するアンケート調査

①実施概要

- ・調査手法：県政参画電子アンケートによる県民へのモニター調査（WEB形式）
- ・実施時期：2022年9月9日（金）～9月19日（月）（10日間程度）
- ・対象者：県政参画電子アンケート会員 701名（2022年9月1日時点）／回答者：439名（回答率：63%）
- ・調査項目：空港利用状況、空港への来訪手段、移動で困っている点、二次交通や空港設備に求める点、駐車場有料化への意見
空港を起点としたバスに関する意向

②空港来訪手段、駐車場の有料化に関する意見

- コロナ禍以降での空港利用者、航空機利用以外での空港来訪者（いずれも年1回以上）を対象に、移動手段を整理
- 航空機利用者、空港来訪者ともに、自動車（自身で運転もしくは送迎）が主である
- 駐車場有料化については、有料になっても自動車を利用する、別の手段で移動するという回答が多い
- 一方、利用する空港を変更するという意見も2割程度みられる

| 空港までの移動手段 | 航空機利用者 (年1回以上) | | 空港来訪者 (年1回以上) | |
|--------------------------|-------------------|------|------------------|------|
| | 人数 | 比率 | 人数 | 比率 |
| 1 自動車（ご自身で運転） | 28 | 65% | 102 | 74% |
| 2 自動車（ご家族又は会社の同僚の方による送迎） | 7 | 16% | 25 | 18% |
| 3 空港連絡バス・路線バス（賀露循環） | 6 | 14% | 5 | 4% |
| 5 鉄道（鳥取大学前駅までJRで移動） | 0 | 0% | 2 | 1% |
| 7 その他 | 2 | 5% | 4 | 3% |
| 合計 | 43 | 100% | 138 | 100% |

| 駐車場の有料化への意見 | 航空機利用者 (年1回以上) | | 空港来訪者 (年1回以上) | |
|--------------------------|-------------------|------|------------------|------|
| | 人数 | 比率 | 人数 | 比率 |
| 1 駐車場が有料になっても空港の利用は変わらない | 16 | 37% | 53 | 38% |
| 2 駐車場が有料になったら利用する空港を変える | 10 | 23% | 30 | 22% |
| 3 駐車場が有料になったら別の手段で移動する | 14 | 33% | 40 | 29% |
| 4 その他 | 3 | 7% | 15 | 11% |
| 総計 | 43 | 100% | 138 | 100% |

③空港二次交通、空港施設へ求める点

- 空港二次交通に求める点は、ICカード対応、バスの本数増や運行エリア拡大、定額タクシーなどが主である。
- 空港の機能拡充については、飲食施設の充実が最も多く、続いて物産店の拡充、テレワーク設備の充実などがある。

空港二次交通に望む点

| 空港二次交通に望む点 | 航空機利用者 (年1回以上) | | 空港来訪者 (年1回以上) | |
|--|-------------------|-----|------------------|-----|
| | 人数 | 比率 | 人数 | 比率 |
| 1 鉄道、バス、タクシーなどでICカードや電子チケットを利用できるようにする | 19 | 44% | 64 | 46% |
| 2 バスの運行本数を増やし、時間に余裕を持って空港に行けるようにする | 19 | 44% | 58 | 42% |
| 3 定額タクシーを導入し、荷物が多くても問題なく移動できるようにする | 18 | 42% | 58 | 42% |
| 4 鉄道、バス、タクシーなどの支払いを簡単に済ませられる決済アプリがある | 6 | 14% | 19 | 14% |
| 5 空港二次交通や空港内のバリアフリー情報があらかじめわかるようにする | 3 | 7% | 9 | 7% |
| 6 空港まで行けるバスのエリアを広げる | 16 | 37% | 53 | 38% |
| 7 その他 | 1 | 2% | 6 | 4% |

鳥取空港の機能拡充で求めること

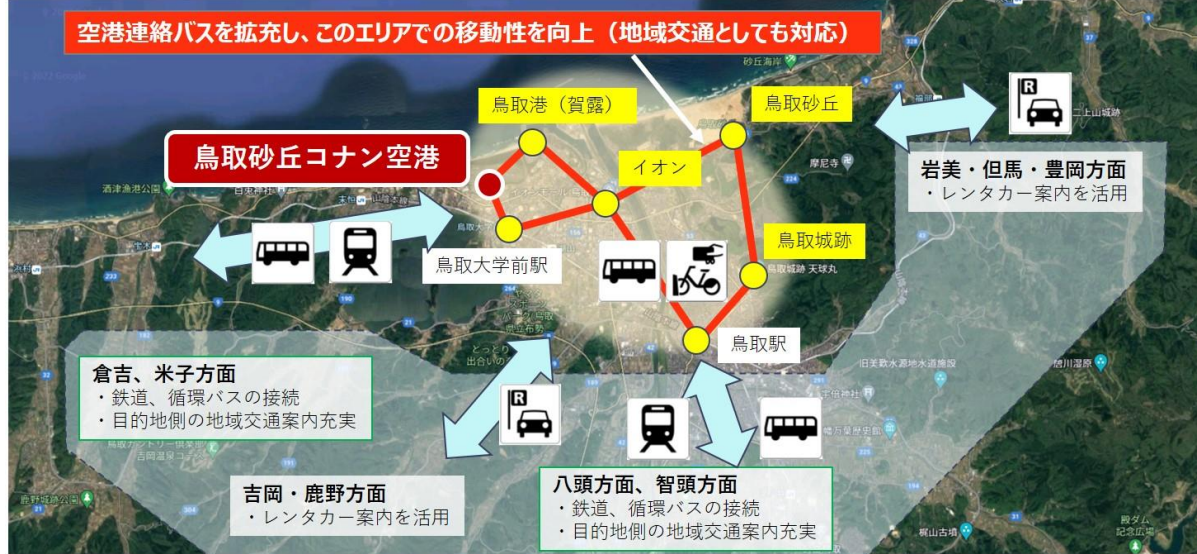
| 鳥取空港の機能拡充で求めること | 航空機利用者 (年1回以上) | | 空港来訪者 (年1回以上) | |
|--------------------------------------|-------------------|-----|------------------|-----|
| | 人数 | 比率 | 人数 | 比率 |
| 1 会議室の充実（各種会議が開催可能なスペースの確保） | 3 | 7% | 16 | 12% |
| 2 隙間時間にテレワークやリモート打合せが可能な設備（個室やブースなど） | 16 | 37% | 48 | 35% |
| 3 宿泊施設 | 6 | 14% | 32 | 23% |
| 4 飲食施設の充実 | 24 | 56% | 102 | 74% |
| 5 物産店の拡充 | 16 | 37% | 58 | 42% |
| 6 コナンに関する設備や情報の拡充 | 11 | 26% | 41 | 30% |
| 7 バスターミナル機能の充実（利用可能な路線の拡大や案内等の充実） | 11 | 26% | 37 | 27% |
| 8 上記以外のその他 | 5 | 12% | 10 | 7% |
| 9 特になし | 0 | 0% | 5 | 4% |

④空港を起点としたバスの充実に関する意見

- 以下の図を示したのちに、利用意向を把握

3つの戦略を柱に、鳥取砂丘コナン空港の空港二次交通の利便性向上を目指します。

| | |
|--------|---|
| 戦略1：情報 | 情報や予約・支払いの統合、一元化 電子チケット等に対応可能な各種インフラ整備（鉄道、路線バス、タクシー等） 空港での二次交通、滞在時間、ワーケーション、コナン装飾等の案内充実 |
| 戦略2：移動 | 空港～鳥大前駅～イオン～砂丘～鳥取駅等をつなぐ空港連絡バスの見直し、拡充 鉄道とバスの接続強化、広域移動への対応 |
| 戦略3：活動 | 各種観光地での電子チケット・クーポン等の対応 観光地におけるUD対応（鳥取砂丘の車椅子等）の積極発信、空港二次交通との連携 |



- 県東部、中部（北栄町、倉吉市以東）居住者（270名）を対象

- 買い物、空港利用時の移動手段として利用可能性がある
- 想定される行先は空港、イオンモール他、鳥取駅が多い
- バス利用のために必要な内容として、1時間に2本以上の高頻度運行、鉄道との接続、ICカード等のキャッシュレス決済が挙げられている

| 想定される利用目的 | 県中部、東部居住者 | |
|----------------------------|-----------|------|
| | 人数 | 比率 |
| 1 通勤、通学 | 29 | 11% |
| 2 買い物 | 75 | 28% |
| 3 通院 | 21 | 8% |
| 4 その他の私用 | 25 | 9% |
| 5 鳥取砂丘コナン空港を利用する際 | 74 | 27% |
| 6 参考図に示すようなバスを利用することはないと思う | 124 | 46% |
| 合計 | 270 | 100% |

| 想定される行先 | 県中部、東部居住者 | |
|----------------------------|-----------|-----|
| | 人数 | 比率 |
| 1 鳥取砂丘コナン空港 | 108 | 40% |
| 2 鳥取大学 | 21 | 8% |
| 3 鳥取駅 | 74 | 27% |
| 4 イオンモール鳥取北店 | 120 | 44% |
| 5 鳥取砂丘 | 54 | 20% |
| 6 その他 | 9 | 3% |
| 7 参考図に示すようなバスを利用することはないと思う | 78 | 29% |

| 自身がバスを利用するために求める内容 | 県中部、東部居住者 | |
|--|-----------|-----|
| | 人数 | 比率 |
| 1 1時間1本ではなく、もっと高頻度で運行してほしい（30分に1本など） | 94 | 35% |
| 2 鳥取大学前駅や鳥取駅で鉄道との接続を良くしてほしい | 86 | 32% |
| 3 ICカードやキャッシュレス決済を使えると良い | 88 | 33% |
| 4 他に立ち寄ってほしい場所がある（立ち寄ってほしい場所をお書きください。） | 10 | 4% |
| 5 その他 | 17 | 6% |
| 6 特になし | 65 | 24% |

⑤調査票（WEB 画面）

とっとり電子申請サービス(鳥取県)

様式管理

プレビュー 令和4年度 第7回県政参画電子アンケート「鳥取砂丘コナン空港の二次交通」に関するアンケート

令和4年度 第7回県政参画電子アンケート「鳥取砂丘コナン空港の二次交通」に関するアンケート

【アンケートの目的】

鳥取県及び鳥取空港ビル株式会社では、鳥取砂丘コナン空港の活性化に向けて、令和4年度から、民間企業が主体となり構成される「鳥取砂丘コナン空港と周辺観光地等を結ぶ二次交通改善活動プラットフォーム」を立ち上げ、空港と県内各地の観光地等を結ぶ二次交通について、ストレスのない移動や利便性の向上に向けた検討を進めています。本プラットフォームでは今年度、空港二次交通の利便性向上に向けた具体計画をとりまとめ、次年度以降、取組を実施していく予定です。

本アンケート調査は、上記検討に関連し、空港二次交通や県内公共交通の利用環境について、県民の皆様のご意見を伺うことを目的としています。鳥取砂丘コナン空港を利用される方も利用されない方も、ご回答のほど、よろしくお願いします。

【空港二次交通の利便性向上のイメージ】

3つの戦略を柱に、鳥取砂丘コナン空港の空港二次交通の利便性向上を目指します。

| | |
|--------|---|
| 戦略1：情報 | 情報や予約・支払いの統合、一元化 電子チケット等に対応可能な各種インフラ整備（鉄道、路線バス、タクシー等） 空港での二次交通、滞在時間、ワーケーション、コナン装飾等の案内充実 |
| 戦略2：移動 | 空港～鳥大前駅～イオン～砂丘～鳥取駅等をつなぐ空港連絡バスの見直し、拡充 鉄道とバスの接続強化、広域移動への対応 |
| 戦略3：活動 | 各種観光地での電子チケット・クーポン等の対応 観光地におけるUD対応（鳥取砂丘の車椅子等）の積極発信、空港二次交通との連携 |



問1 ※1つだけ選択 必須

新型コロナウイルスの感染拡大以降（2020年3月ごろ以降）、鳥取砂丘コナン空港から航空機を利用する頻度について、次の中から当てはまるものを1つ選択してください。

- 1 利用していない
- 2 1年に1～2回以下
- 3 1年に3～5回
- 4 2か月～1か月に1回程度
- 5 1か月に複数回以上

問2 ※1つだけ選択 必須

新型コロナウイルスの感染拡大以降（2020年3月ごろ以降）、鳥取砂丘コナン空港を航空機の利用以外で利用する頻度について、次の中から当てはまるものを1つ選択してください。

- 1 航空機の利用以外で空港を利用することはない
- 2 1年に1～2回以下
- 3 1年に3～5回
- 4 2か月～1か月に1回程度
- 5 1か月に複数回以上

問3 ※1つだけ選択 必須

自宅や職場から鳥取砂丘コナン空港に行く際の主な移動手段について、次の中から当てはまるものを1つ選択してください。

- 1 自動車（ご自身で運転）
- 2 自動車（ご家族又は会社の同僚の方による送迎）
- 3 空港連絡バス・路線バス（貸借循環）
- 4 タクシー
- 5 鉄道（鳥取大学前駅までJRで移動し、駅から空港まで徒歩など）
- 6 レンタカー
- 7 その他

問4 ※複数回答可 必須

自宅や職場から鳥取砂丘コナン空港までの移動について、お困りの点はありませんか。次の中から当てはまるものを選択してください。（複数回答可）

- 1 鉄道やバスを利用したいと考えているが、接続する公共交通機関に時間の制約がある
- 2 鉄道やバスを利用したいと考えているが、公共交通機関の接続がない
- 3 鳥取大学前駅から空港までの移動が困難
- 4 空港連絡バスや路線バスが飛行機の遅延に対応していない
- 5 タクシーを利用したいが、料金が高い
- 6 車椅子等で移動したいが、利用可能な移動手段の情報の入手が困難
- 7 ICカード等を利用したいが、対応している移動手段に限られる

- 8 特に困っていることはない
- 9 その他

問5 ※1~3つまで選択 必須

空港二次交通（移動手段）を今後便利にしていくに当たり、最も必要と考える取組について、次の中から当てはまるものを3つまで選択してください。

- 1 鉄道、バス、タクシーなどでICカードや電子チケットを利用できるようにする
- 2 バスの運行本数を増やし、時間に余裕を持って空港に行けるようにする
- 3 定額タクシーを導入し、荷物が多くても問題なく移動できるようにする
- 4 鉄道、バス、タクシーなどの支払いを簡単に済ませられる決済アプリがある
- 5 空港二次交通や空港内のバリアフリー情報があらかじめわかるようにする
- 6 空港まで行けるバスのエリアを広げる
- 7 その他

問6 ※1つだけ選択 必須

鳥取砂丘コナン空港の駐車場は、現在、無料で利用可能です。今後、空港二次交通の利便性向上と併せて、料金を有料（当日利用は無料、1泊以上の場合に有料等）とした場合、空港の利用に変化があるでしょうか。次の中から当てはまるものを1つ選択してください。

- 1 駐車場が有料になっても空港の利用は変わらない
- 2 駐車場が有料になったら利用する空港を変える
- 3 駐車場が有料になったらバスやタクシーなど別の手段で移動する
- 4 その他

問7 ※複数回答可 必須

鳥取砂丘コナン空港では、今後、航空機の利用だけでなく、地域の拠点としての機能の拡充も図っていきたいと考えています。空港に併設する機能として、次の中から望ましいものがあれば選択してください。（複数回答可）

- 1 会議室の充実（各種会議が開催可能なスペースの確保）
- 2 隙間時間にテレワークやリモート打合せが可能な設備（個室やブースなど）
- 3 宿泊施設
- 4 飲食施設の充実
- 5 物産店の拡充
- 6 コナンに関する設備や情報の拡充
- 7 バスターミナル機能の充実（利用可能な路線の拡大や案内等の充実）
- 8 上記以外のその他

- 9 特になし

【問8～問10について】

鳥取砂丘コナン空港を中心とする空港二次交通の拡充は、周辺にお住まいの方の地域交通としても活用を考えています。参考図に示すような、鳥取空港～鳥取大学前駅～イオン～鳥取砂丘～鳥取城跡～鳥取駅～イオン～鳥取港（賀露）～鳥取空港を結ぶバスが運行し、飛行機の発着によらない高頻度の運行（1時間に1本など）をする場合を想定し、問8から問10についてお答えください。

【参考図】 空港周辺での路線バスの拡充イメージ

（補足）8の字ルートの中心をイオン付近とした理由は、各目的地の中心部に位置し、イオン付近の施設立地状況から、時間調整（隙間時間）に都合が良い場所となるためです。



問8 ※複数回答可 必須

参考図で示すようなバス路線を、普段の生活で利用しようと思いませんか。利用が考えられる目的について、次の中から選択してください。（複数回答可）

- 1 通勤、通学
- 2 買い物
- 3 通院
- 4 その他の私用
- 5 鳥取砂丘コナン空港を利用する際
- 6 参考図に示すようなバスを利用することはないと思う

問9 ※複数回答可 必須

参考図で示すようなバス路線を、どこに行く際に利用すると思いませんか。利用が考えられる目的地について、次の中から選択してください。（複数回答可）

- 1 鳥取砂丘コナン空港
- 2 鳥取大学

- 3 鳥取駅
- 4 イオンモール鳥取北店
- 5 鳥取砂丘
- 6 その他

- 7 参考図に示すようなバスを利用することはないと思う

問10 ※複数回答可 必須

参考図で示すようなバス路線について、ご自身が利用するために必要な点があれば、次の中から選択してください。（複数回答可）

- 1 1時間1本ではなく、もっと高頻度で運行してほしい（30分に1本など）
- 2 鳥取大学前駅や鳥取駅で鉄道との接続を良くしてほしい
- 3 ICカードやキャッシュレス決済を使えると良い
- 4 他に立ち寄ってほしい場所がある（立ち寄ってほしい場所をお書きください。）

- 5 その他

- 6 特になし

【申込確認】

下記の「確認へ進む」ボタンをクリックし、次画面で「申込む」ボタンをクリックすると、アンケート回答内容等の確認はできなくなりますので、ご注意ください。

閉じる

【システム操作に関する】お問い合わせコールセンター

携帯電話 : 0120-050-776
(平日 9:00~17:00 年末年始除く)
固定電話 : 0120-464-119
(平日 9:00~17:00 年末年始除く)
FAX : 06-6455-3268
電子メール: help-shinsei-tottori@s-kantan.com

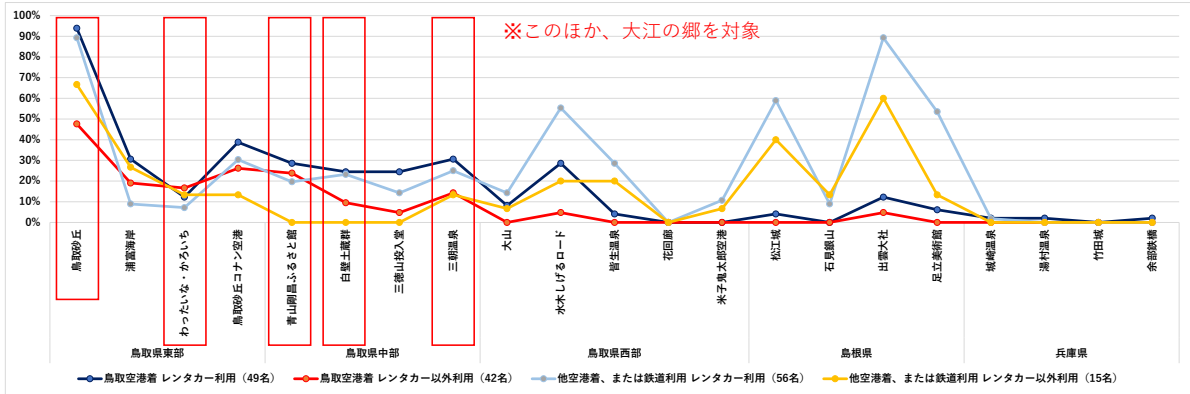
【各手続き等の内容に関するお問い合わせ先】
制度等については、直接各手続きの担当課にお問い合わせください。

(3) 携帯 GPS データを用いた流動分析

1) 県内東部～中部の観光地における関東来訪者の時間別滞在推移

①分析概要

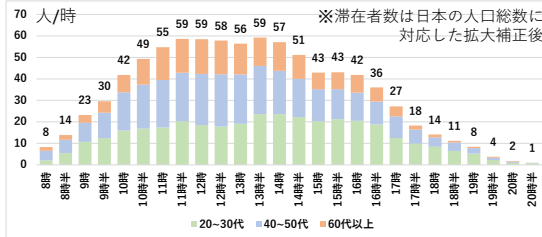
・過年度のアンケート調査で回答の選択肢となった観光地のうち、2022年5月から8月の期間において、KDDIロケーションアナライザデータで関東圏から来訪が見られた観光地を抽出（6箇所）し、関東来訪者の時間帯別年代別滞在者数、年代比率、関東以外を含めた県外来訪者の来訪者合計に占める比率を整理。
 <分析条件>
 対象期間：2022年5月1日～2022年8月31日の4カ月のうち、土日祝日の40日分を対象
 抽出条件：各観光地のエリアに15分以上滞在する方を抽出し、県内居住者、県内勤務者、県外からの来訪者（都道府県別）に分類
 使用データ：KDDIアナライザを使用し、auユーザーのうち位置データ提供に同意した方を対象（日本国民の20%程度が対象）



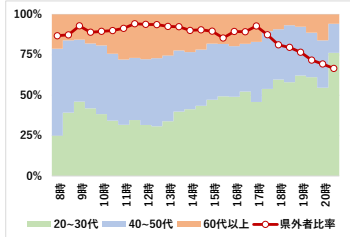
●鳥取砂丘

- 他の観光地と比較し、関東来訪者による滞在者数が顕著に多い。
- 午前11時台から午後14時台での滞在が多い。
- 20～30代、40～50代の比率が高い。
- 県外比率は90%以上。

■時間帯別年代別滞在者数（土日祝の1日平均）



■年代構成比、県外来訪者比

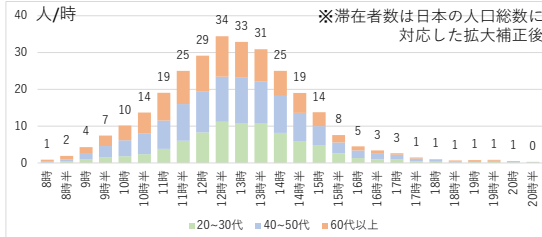


※対象範囲は砂丘全体及び周辺の美術館等の観光地を含むエリア

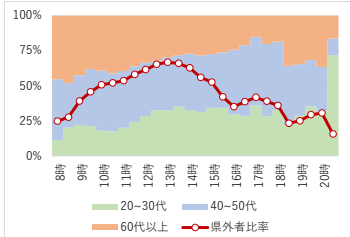
●鳥取港（賀露）

- 関東からの来訪者の滞在は、時間当たり最大30人程度。
- 正午から午後2時にかけての時間帯で、滞在者数が顕著に増加。
- 60歳代以上の比率が高い。
- 県外比率は50～70%程度。

■時間帯別年代別滞在者数（土日祝の1日平均）



■年代構成比、県外来訪者比



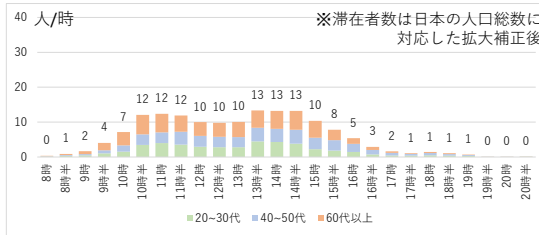
※対象範囲は海鮮市場かろいち、市場食堂等を含む半径300mのエリア

●倉吉白壁土蔵群

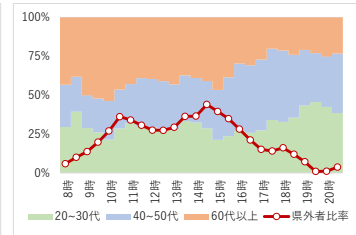
- 関東からの来訪者の滞在は、時間当たり平均10～15人程度。
- 午後1～3時での滞在が最も多い。
- 鳥取砂丘や青山剛昌ふるさと館と比較し、60歳以上の比率が高い。
- 県外比率は50%程度。

※対象範囲は倉吉白壁土蔵群の中心部から半径300mのエリア

■時間帯別年代別滞在者数（土日祝の1日平均）



■年代構成比、県外来訪者比



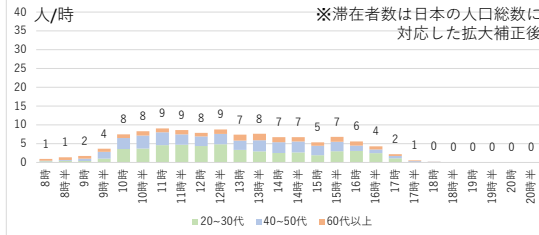
※県外来訪者比は関東以外の近隣府県も含む

●青山剛昌ふるさと館

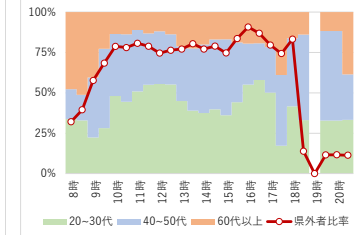
- 関東からの来訪者の滞在は、時間当たり平均10人程度。
- 午前10時台から午後4時台まで滞在者数が横ばいとなる。
- 20～30代、40～50代の比率が高い。
- 県外比率は75～80%程度。近隣県からの来訪が多い。

※対象範囲は青山剛昌ふるさと館からコナンの家 米花商店街までの半径500mのエリア

■時間帯別年代別滞在者数（土日祝の1日平均）



■年代構成比、県外来訪者比



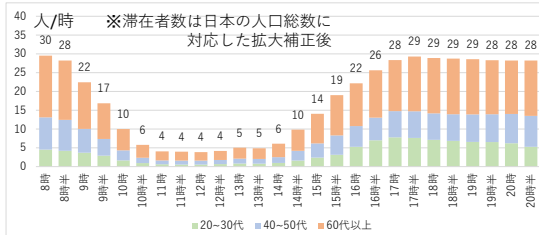
※県外来訪者比は関東以外の近隣府県も含む

●三朝温泉

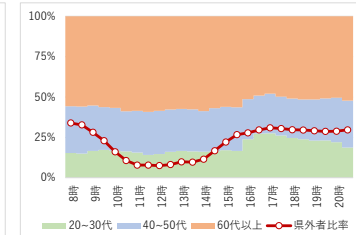
- 温泉地のため、朝10時まで、午後3時以降での滞在が多く、平均30人ほど。
- 60歳以上の比率が半数程度となっており、他の観光地と比較し突出して高い。
- 県外比率は30%程度。

※対象範囲は三朝温泉群一帯（半径500mのエリア）

■時間帯別年代別滞在者数（土日祝の1日平均）



■年代構成比、県外来訪者比



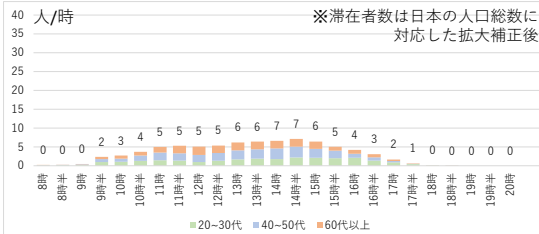
※県外来訪者比は関東以外の近隣府県も含む

●大江の郷

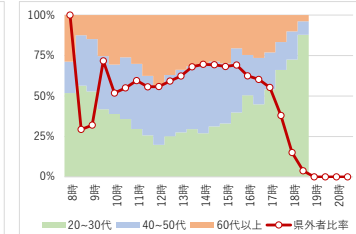
- 関東からの来訪者の滞在は、時間当たり平均6～7人程度。
- 午前10時台から午後4時台まで滞在者数が横ばいとなる。18時以降は営業時間外のため滞在が見られない。
- 県外比率が60～70%程度。近隣である兵庫県からの来訪が多い。

※対象範囲は大江の郷の施設全体

■時間帯別年代別滞在者数（土日祝の1日平均）



■年代構成比、県外来訪者比



※県外来訪者比は関東以外の近隣府県も含む

●まとめ

| |
|--|
| <p>【年代構成】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●鳥取砂丘、青山剛昌ふるさと館は20～30代の比率が高く、三朝温泉は60代以上の比率が高い ●鳥取港（賀露）、倉吉白壁土蔵群、大江の郷は世代間の差が少ない <p>【主な滞在時間帯】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●空港周辺の鳥取砂丘や鳥取港（賀露）は11～12時台から滞在のピークが見られる ●空港連絡バスが運行している青山剛昌ふるさと館は、滞在時間のピークが長い ●倉吉白壁土蔵群や大江の郷は、午後に滞在のピークを迎える <p>【最大滞在于者数】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●鳥取砂丘が突出して多いが、鳥取港（賀露）においても平均で30名程度の滞在于が見られる |
|--|

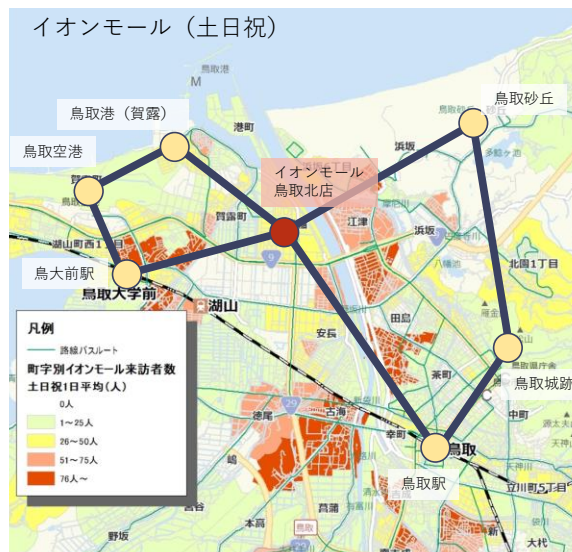
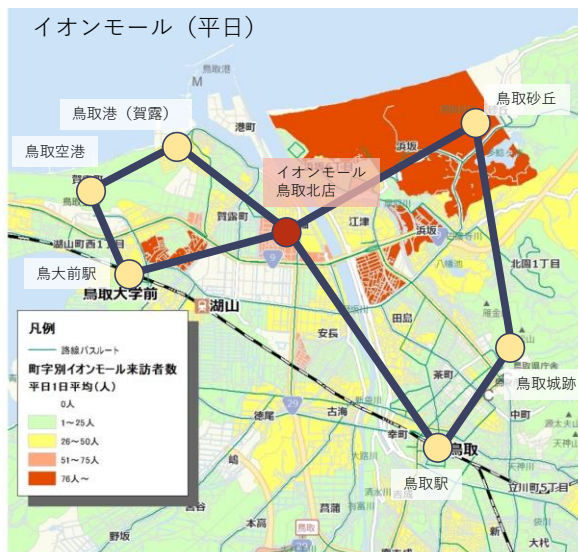
| 対象観光地 | | 関東からの来訪者の年代構成 | | | 主な滞在時間帯 | 最大滞在于者数 | 県民来訪者の比率 | 県外来訪者の比率 | 県外来訪者のうち 関東の比率 |
|-------|-----------|---------------|--------|-------|-----------|---------|----------|----------|-------------------|
| | | 20～30代 | 40～50代 | 60代以上 | | | | | |
| 空港周辺 | 鳥取砂丘 | 41% | 38% | 22% | 11時～15時 | 59 | 10% | 90% | 13% |
| | 鳥取港（賀露） | 29% | 39% | 32% | 12時～14時 | 34 | 45% | 55% | 8% |
| 県中部 | 青山剛昌ふるさと館 | 33% | 35% | 31% | 10時～16時 | 14 | 53% | 47% | 6% |
| | 倉吉白壁土蔵群 | 29% | 30% | 41% | 13時～15時 | 13 | 72% | 28% | 15% |
| | 三朝温泉 | 21% | 26% | 53% | ～10時、15時～ | 30 | 76% | 24% | 9% |
| 県境付近 | 大江の郷 | 33% | 37% | 30% | 13時～15時 | 7 | 40% | 60% | 9% |

※滞在于者数は日本の人口総数に対応した拡大補正後

2) 鳥取空港周辺の主な目的地への来訪者の周辺居住地分布

①イオンモール鳥取北店（町字別の1日平均来訪者数）

- 平日：鳥取大学前駅周辺からイオンへの移動が見られる
- 土日祝：賀露町からイオンモールへの来訪が増加



※対象範囲はイオンモールから半径300mのエリア（イオンモール周辺の商業施設への来訪も含む）

②鳥取駅前（町字別の1日平均来訪者数）

- 平日：市全体から同程度の来訪が発生
- 土日祝：鳥取大学前駅の周辺から移動が多く発生



※対象範囲は鳥取駅から半径300mのエリア（鳥取駅周辺の施設への来訪も含む）

③鳥取砂丘（町字別の1日平均来訪者数）

- 平日、土日祝ともに市内からの来訪はまばらである



※対象範囲は砂丘全体及び周辺の美術館等の観光地を含むエリア

④鳥取城跡（町字別の1日平均来訪者数）

- 平日、土日祝ともに市内からの来訪はまばらである



※対象範囲は鳥取城跡から半径300mのエリア（県庁、合同庁舎の他、周辺施設への来訪も含む）

⑤鳥取港（賀露）（町字別の1日平均来訪者数）

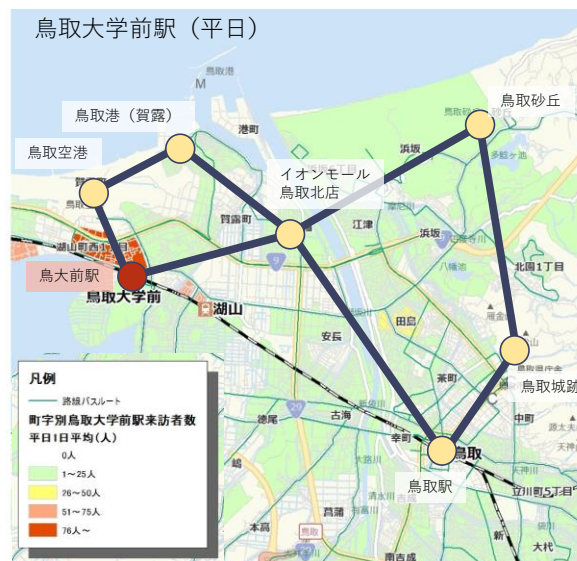
- 平日、土日祝ともに市内からの来訪はまばらである



※対象範囲は海鮮市場からいち、市場食堂等を含む半径300mのエリア

⑥鳥取大学前駅（町字別の1日平均来訪者数）

- 平日、土日祝ともに市内からの来訪はまばらである



※対象範囲は鳥取大学前駅から半径300mのエリア（駅の周辺施設の他、大学構内も一部含まれる）

⑦鳥取空港（町字別の1日平均来訪者数）

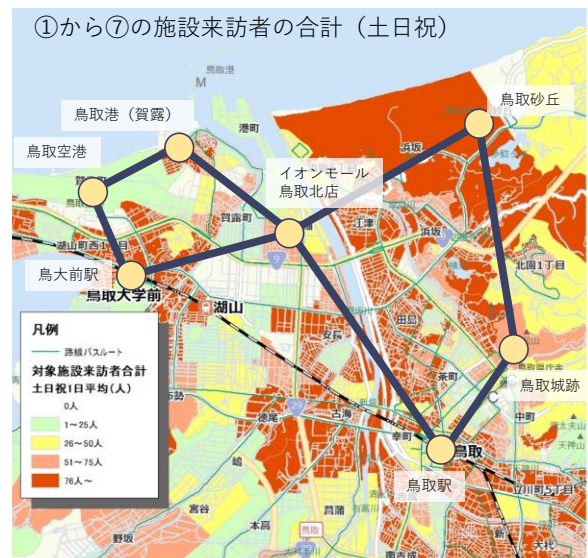
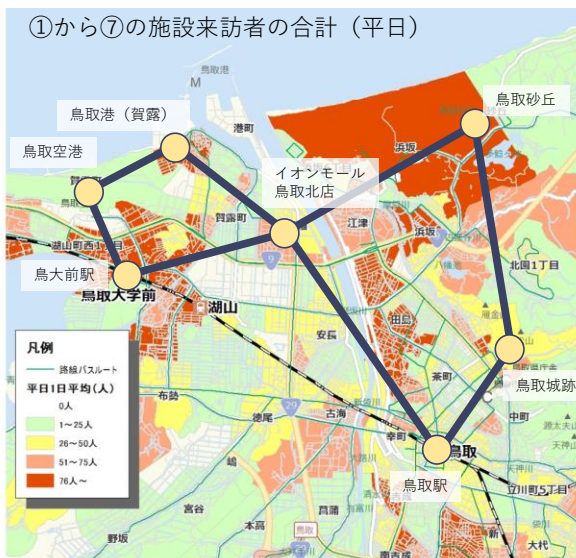
● 平日、土日祝ともに市内からの来訪はまばらである



※対象範囲は空港ブルー帯

⑧ ①から⑦の施設来訪者の合計（町字別の1日平均来訪者数）

● 平日、土日祝ともに8の字の路線沿線から各施設への来訪が見られる



(4) 関係者へのヒアリング結果

①バス事業者

| | |
|-------------------|--|
| 概要 | 対象事業者：日ノ丸自動車、日本交通 ヒアリング形式：対面ヒアリング |
| コロナ禍での利用、経営状況 | <ul style="list-style-type: none"> ● コロナ前と比較し、利用者数は6～8割、特に近畿方面の高速バスの利用減、運休の影響大 ● 運転手不足の中、利用も減少していたため、現在は問題なく運行できている ● しかし、今後さらに利用が回復した場合、運転手不足が深刻化し、運行維持は困難 ● 2024年度より、運転手の労働環境改善（勤務間のインターバル（休憩時間）を8時間から9時間へ）が予定されており、現在の運転手数では現行路線の維持が難しくなる |
| 空港を中心とした新たな路線への対応 | <ul style="list-style-type: none"> ● 現在運行する空港連絡バスについては、空港～鳥取駅間を早く、確実に結ぶ手段として一定のニーズが見られ、運行維持は必須 ● 飛行機の発着にとわられない運行としては、ニーズに応じて賀露循環の活用、既存路線の乗り入れなどで検討可能 |
| キャッシュレス対応について | <ul style="list-style-type: none"> ● 交通系ICカードについては、初期投資費が莫大であり、経営圧迫、利用者への負担増の観点から、行政補助があっても導入は困難 ● 加えて、今後のインバウンド対応を考慮すると、クレジットカードのタッチ決済、QRコード決済など選択肢が広がり、交通系ICカードのみに対応するインフラ投資が適切か疑問 ● 初期投資を抑えつつ、キャッシュレス決済への対応としては、電子チケット等を発行し、運転手に提示する形が現実的（過去に実施例があり、対応可能） |

まとめ

- ・ 空港と周辺観光地、駅を結ぶ移動手段として、経営状況を踏まえ、既存路線の活用が現実的
- ・ 電子チケット等の発行によるインフラ投資費を抑えたキャッシュレス対応が現実的

②タクシー事業者

| | |
|---------------|--|
| 概要 | 対象事業者：東部地域10社のうち5社に実施（残り5社は今後実施） 調査方法：対面ヒアリングもしくはヒアリング調査票の送付、回収 |
| コロナ禍での利用、経営状況 | <ul style="list-style-type: none"> ● 利用者数はコロナ前の5～6割、朝や日中は利用が回復傾向、夕方以降の利用が少ない ● 空港発着の利用は、観光客の比率が高め、出張利用がコロナ前から大きく減少 ● 観光利用は砂丘や宿泊地が先行の8～9割、出張利用は県庁、市役所などが主な目的地 ● 3時間3000円の定額観光タクシーが堅調であり、直近ではインバウンドの利用も見られる |
| 今後の取組みへの意向・課題 | <p>①キャッシュレス決済への対応について</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 現在、東部10社のうち、クレジット決済対応は5社、うち1社はQR対応、ICカードはなし ● 交通系ICカードへの対応、クレジット対応などは、法制度面、初期投資や維持管理費、機器更新、通信費の観点から、早期の導入は困難（各社共通意見） ※行政等による継続的な支援があれば、検討の余地あり ※事業者より「補助金」ではなく、未来への「投資」と考えていただきたいとの意見あり <p>②タクシー電子チケットへの対応について</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 実現への課題があるが、各社共通意見として、導入については前向きに検討可能 <p>【実現に向けた課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 電子チケットの法的扱い（片道の定額とするか、今後、運輸局等との協議が必要） ・ 電子チケットの購入数と飛行機予約状況との連携（事業者側が購入状況をいかに把握するか） →プラットフォームのデータベースで確認可能とするなど、有効活用が求められる →飛行機の遅れ情報とタクシーの運行の連携も必要 ・ 電子チケットに対し、どの事業者が運行を担当するかの調整 |

まとめ

- ・ 利用、経営状況が厳しい中、バスで対応できない細やかなニーズへの対応としてタクシーが必要
- ・ 電子チケットについては課題が多く、プラットフォームの活用が必須だが、前向きに検討可能

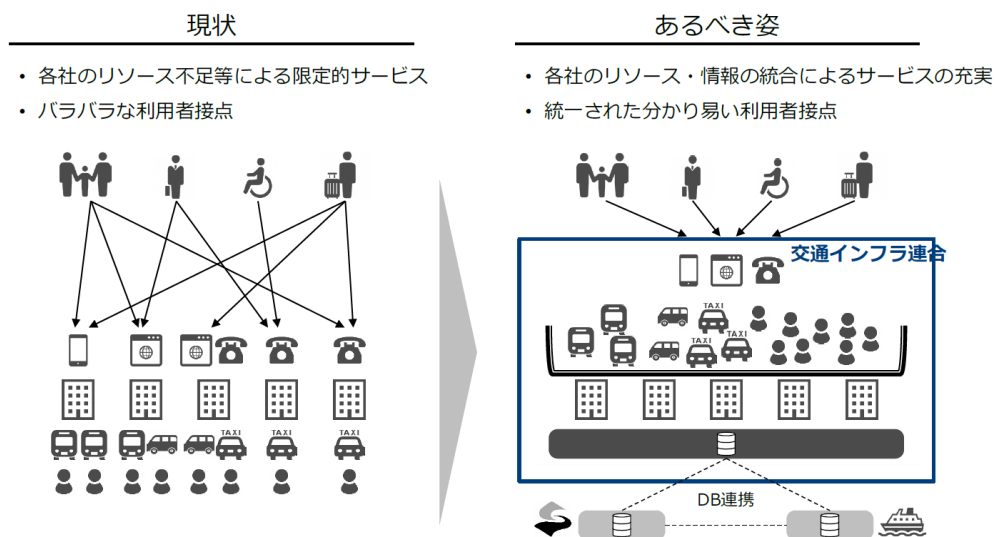
3. 取組みに関する参考事例、ヒアリング結果等

出口戦略1「情報」について

取組み①：情報プラットフォーム（ホームページ）の構築

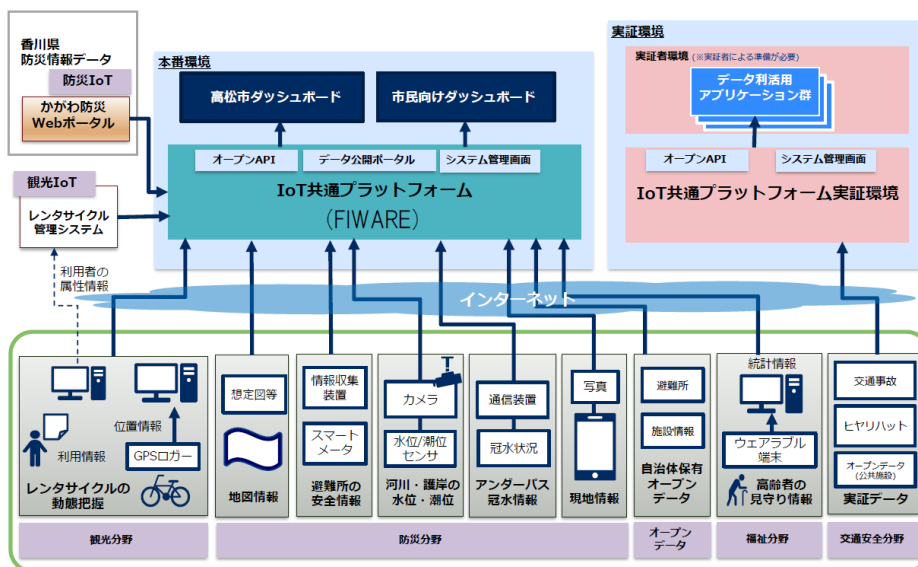
事例：新潟県・佐渡島における島内交通事業者のリソース集約の考え方

- これまで、利用者自身が各交通機関にアクセスし、交通機関の運行情報の検索、予約、支払い等が必要となっていた
- 今後、交通インフラ連合を構築し、情報を一本化、支払い等も電子化を予定
- これらを DB 連携し、本土と島を結ぶ船舶の運行状況との連携、利用実態モニタリングによる DX 推進を目指す



事例：高松市における DX 推進の構想（スマートシティ構想）

- デジタル社会構築の柱として、IoT 共通プラットフォームの構築を目指している



事例：公益社団法人鳥取県観光連盟ホームページ「とっとり旅」の内容

<https://www.tottori-guide.jp/>

- ・ 県全体の観光地情報を網羅、食や買い物などの情報も網羅されている、また、ANA のそらたびのリンクもあり
- ・ 観光地へのアクセス情報も掲載されているが、電子チケットとの連携も進めることで、利便性の向上が可能



自治体、民間事業者ヒアリング結果

○自治体：高松市、前橋市

- ・高松市、前橋市では、公共交通関連の情報プラットフォーム整備、DX化を推進している（前橋市はマイナンバー制度を活用）
- ・両市から、鳥取県では公益社団法人鳥取県観光連盟が主体となって運営している「とっとり旅」について、県全域の観光地情報が網羅されており、新たにホームページを作成するより、情報プラットフォーム機能及び電子チケット掲載を同ホームページで実施する方が現実的とのアドバイスをいただいている
- ・**また、情報プラットフォーム機能については、利用者への案内強化だけでなく、プラットフォーム及び交通事業者、商工関係者等の参画事業者が、どのようなデータを取り扱い、どのようにモニタリングするか、を事前に綿密な検討が必要と指摘**

○民間事業者

- ・活用すべきホームページについては、自治体と同様の見解
- ・既存ホームページ活用のため、必要経費については不明であったが、一から構築の場合は数百～数千万円
- ・**情報プラットフォームや電子チケットの構築については技術的に難しくないが、バス事業者やタクシー事業者については、営業所でのチケット購入状況の確認、運転手への連絡や受け入れ態勢の構築など、業務の進め方について見直しが必要となり、この準備に時間を要する**

○「とっとり旅」ホームページ運営者（公益社団法人鳥取県観光連盟）への確認

- ・「とっとり旅」のホームページ機能拡張については、鳥取県もしくは本会議体から要請があれば、検討可能（費用面は仕様が固まってから判断）

情報プラットフォーム構築の進め方

- ・ 情報プラットフォームの構築は、活用するホームページやツールによって複数の案が考えられる
- ・ 令和5年度以降、外部企業も交えながら、空港利用者やサービス提供者にとって望ましい手法を検討する

| | 案1 | 案2 | 案3 |
|------------|--|--|---|
| | 「とっとり旅」や「鳥取市観光サイト」等に全てを集約 | 「とっとり旅」や「鳥取市観光サイト」等から新たなHPに誘導 | 新たなアプリを構築 |
| 構築イメージ | <ul style="list-style-type: none"> ● 現在の「とっとり旅」や「鳥取市観光サイト」等で観光と空港二次交通、両方の案内と電子チケット購入機能を付与 ● 「とっとり旅」や「鳥取市観光サイト」等の構成内容を大幅に見直し、プラットフォーム機能を設ける | <ul style="list-style-type: none"> ● 「とっとり旅」や「鳥取市観光サイト」等の機能拡張は最小限（電子チケットへの案内のみ）とする ● 電子チケットの購入サイトは本プラットフォームで新たに構築 | <ul style="list-style-type: none"> ● 新たにアプリを構築し、空港二次交通に関する電子チケット購入機能を設ける ● ANAのHPや「とっとり旅」、「鳥取市観光サイト」等から、アプリへの誘導を図る |
| 利点 | <ul style="list-style-type: none"> ● 空港利用者にとっては、情報が集約されており、わかりやすい ● サービス提供者にとっては、新たなHPの作成が不要となる | <ul style="list-style-type: none"> ● 新たにHPを作成し、本プラットフォームで管理することで、関係者のバックデータへのアクセスが容易となる ● 電子チケットの様式等について、統一した規格での販売が可能 | <ul style="list-style-type: none"> ● ユーザーがアプリを介することで、位置情報やユーザー情報の紐づけが容易となり、モニタリング、改善の検討が容易となる ● 国の進めるスマートシティ構想やDX推進と連携することで、予算取りで有利 |
| 実現に向けたハードル | <ul style="list-style-type: none"> ● 「とっとり旅」や「鳥取市観光サイト」等に電子チケット購入機能を付与する場合、その責任をホームページ運営者が負う必要があり、実現が困難 ● 本プラットフォームに属する関係者によるバックデータの閲覧の実現が困難 | <ul style="list-style-type: none"> ● 案1、案3と比較し、検討面でのハードルは低いですが、利用者への周知の課題が残る | <ul style="list-style-type: none"> ● 案2と同様に、利用者への周知の課題が残る ● 案1、案2と比較し、アプリ構築については費用が多額となる |



これらの案の利点、実現に向けたハードルを踏まえ、案2をベースに検討を進める

取組み②：各交通事業者、観光地の電子チケットの構築

事例：JR 東日本による長野県北信濃地域の MaaS 事業

- ・ JR 東日本が展開し、長野県北信濃地域において、交通と観光を融合した MaaS 事業を展開
- ・ スマートフォン専用のホームページにおいて、レンタカーや JRE ポイント等の案内を周知
- ・ バス関連の周遊きっぷ、観光地の入館切符などをスマートフォン上で購入、利用可能

案内サイト（JR東日本）



スマートフォンでの画面



事例：松山空港における空港連絡バスの電子チケット発行

- ANA 空港アクセスナビから、松山空港を出発する空港リムジンバスの電子チケットを購入可能

STEP1
ANA予約確認画面より
空港アクセスナビを選択



*画像はANAアプリのイメージです。ANAウェブサイトの予約詳細画面からでもご利用いただけます。
*画像は空港到着から検索する場合のイメージです。

STEP2
空港アクセスナビにて
目的地を入力し、検索



*空港アクセスナビ経由で予約したチケットは、本画面右上のメニューからもご確認いただけます。

STEP3
結果画面にて該当チケット
の予約ボタンを選択



今ならダブルマイル！
空港リムジン
デジタルバスチケット

STEP4
空港アクセスナビ専用
ページでチケットを購入
※ここでマイル登録！



空港リムジンデジタルバス
チケット

STEP5
支払完了後、予約の詳細を
登録メールにて受信



*決済機能はリンクティビティ側のシステムとなります。

※画像はすべてイメージとなり今後変更になる場合がございます。

- 購入後、バス利用時に運転手に画面を見せるため、バス事業者によるインフラ投資が不要

STEP1
乗車中



まもなく降りるから
チケットの準備を
しておこう

➔

STEP2
降車直前



チケット画
面を見せる
だけ！

チケット画面を表示、利用枚数を選択

「利用」ボタン押して、運転手に画面をご提示ください







民間事業者ヒアリング結果

○電子チケットの情報プラットフォームを作成する民間事業者（2社に実施）

- ・公共交通に限らず、幅広く電子チケットを販売する企業、タクシーに限定した定額チケットを販売する企業にそれぞれヒアリング
- ・バス、観光地については、既に国内各地でインフラ整備が不要な電子チケットが実装されており、技術的には問題ないとのこと、ただし、構築費、維持費（システム利用費等）が発生

○タクシー電子チケット実施時の留意点

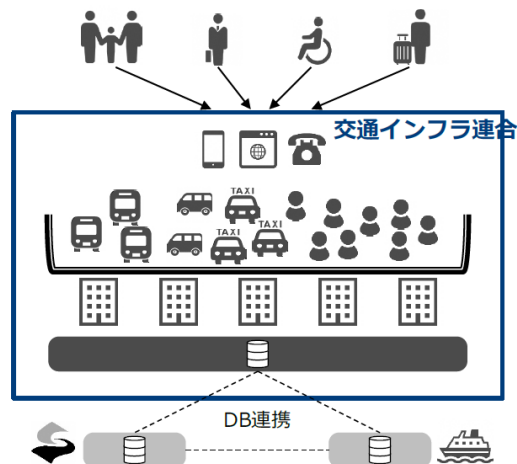
- ・タクシーについては、現在、複数社が共同で実施するチケットは販売実績なし
- ・複数社が実施する電子チケットについては、会社ごとにチケットを設定し、それぞれ販売が現実的とのこと
- ・このとき、価格設定について各社での設定となり（同じ目的地になった場合でも）、金額調整等を行う場合、独禁法除外の適用など、地域公共交通計画（独禁法適用除外）との整合が必要となる



- 複数社が営業する本地域において、担当エリアの調整、予約の集中等の回避の調整が課題
- 佐渡島において目指すような、交通インフラ連合の考えを取り入れ、供給状況や利用者の予約情報を一元化し、情報プラットフォームにおいて管理することが望ましい

あるべき姿

- ・各社のリソース・情報の統合によるサービスの充実
- ・統一された分かり易い利用者接点



取組み③：ANA 予約サイト、空港ホームページ等による情報プラットフォームの案内強化

事例：広島空港におけるフライト情報と交通手段検索の統合

- ・ 空港ホームページのフライト情報において、発着便とともに前後の移動の検索も可能（ANA 空港アクセスナビに移動）
- ・ ANA 空港アクセスナビにおいて、発着便に間に合うよう、出発地からの経路検索が可能
- ・ 情報プラットフォームとの連携によって、さらに電子チケットの購入への誘導も可能

The image displays two screenshots from the ANA website. The left screenshot shows a flight schedule for '出発 広島 → 東京 (羽田)'. It lists several flights with columns for flight number, departure, arrival, aircraft, and status. A red box highlights the '検索' (Search) button in the bottom right corner. The right screenshot shows a detailed view of a flight from Hiroshima to Tokyo, including a map of the route from the airport to the city center. A red box highlights the '検索' (Search) button in the bottom right corner of the map view.

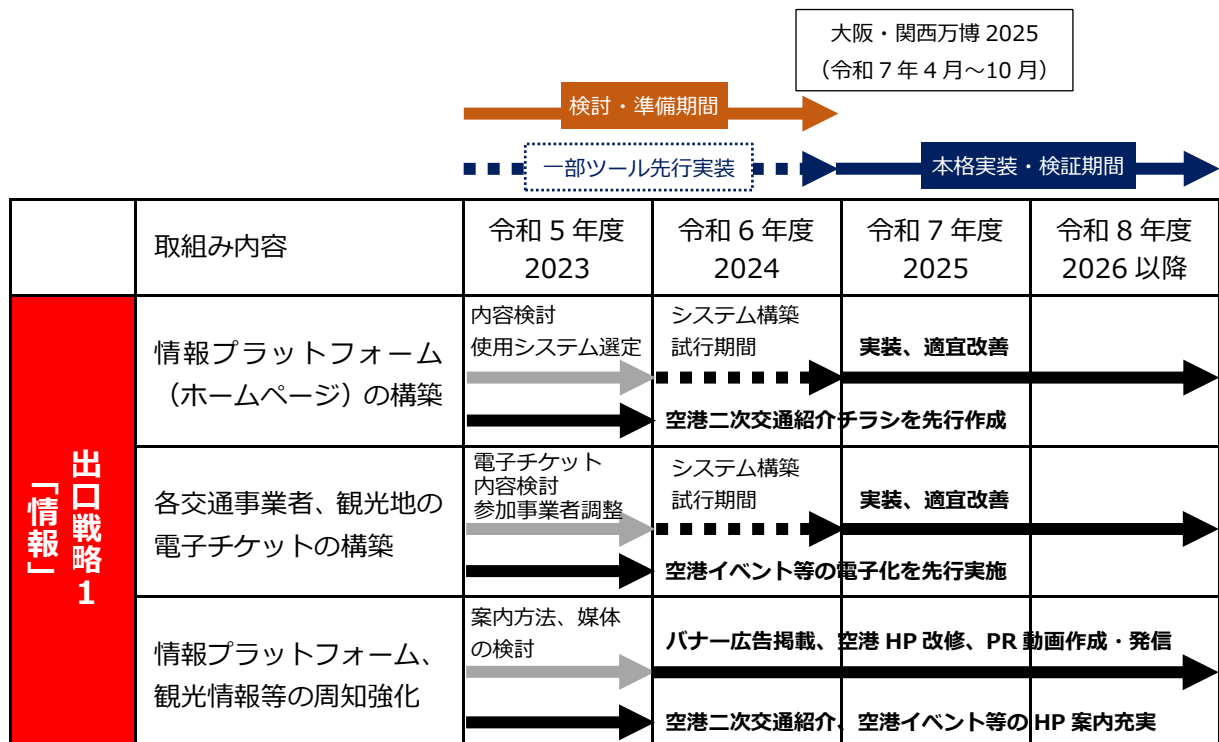
4. 作業部会の構成メンバー、関連取組みのスケジュール

作業部会 1 「情報」

| 取組み内容 | 航空会社 | 鉄道事業者 | バス事業者 | タクシ事業者 | 観光関係 商工、 | 県、市町 | 事務局 | |
|--|------|-------|-------|--------|-------------|------|----------|--------------|
| | | | | | | | ビル 空港 | 県(空港 管理者) |
| 作業部会 1 「情報」 情報プラットフォーム（ホームページ）の構築 各交通事業者、観光地の電子チケットの構築 ANA予約サイト、ANA空港アクセスナビ、空港HP による情報プラットフォームの案内強化 令和5年度に先行して実装化 ・空港二次交通の紹介チラシの作成、配布、発信 ・空港関連イベント（滑走路見学等）の電子化 | ● | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ● | ○ |

※取組みの具体化に伴い、必要に応じて外部企業が参画

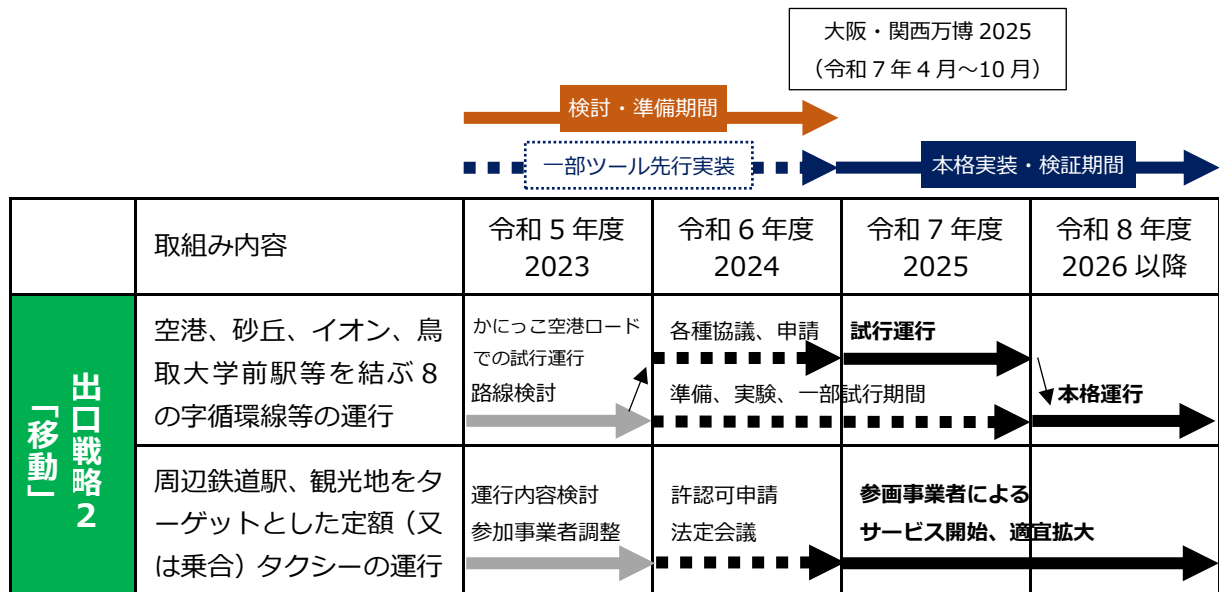
●：作業部会リーダー ○：作業部会構成メンバー



作業部会2「移動」

| 取組み内容 | 航空会社 | 鉄道事業者 | バス事業者 | タクシー事業者 | 観光関係 商工、 | 県、市町 | 事務局 | |
|--|------|-------|-------|---------|-------------|------|----------|--------------|
| | | | | | | | ビル 空港 | 県(空港 管理者) |
| 鳥取空港、砂丘、イオン、鳥取大学前駅等を結ぶ8の字循環線等の運行 鳥取駅、鳥取大学前駅、周辺観光地をターゲットとした定額（又は乗合）タクシーの運行 | | | ● | ○ | | ○ | ● | ○ |

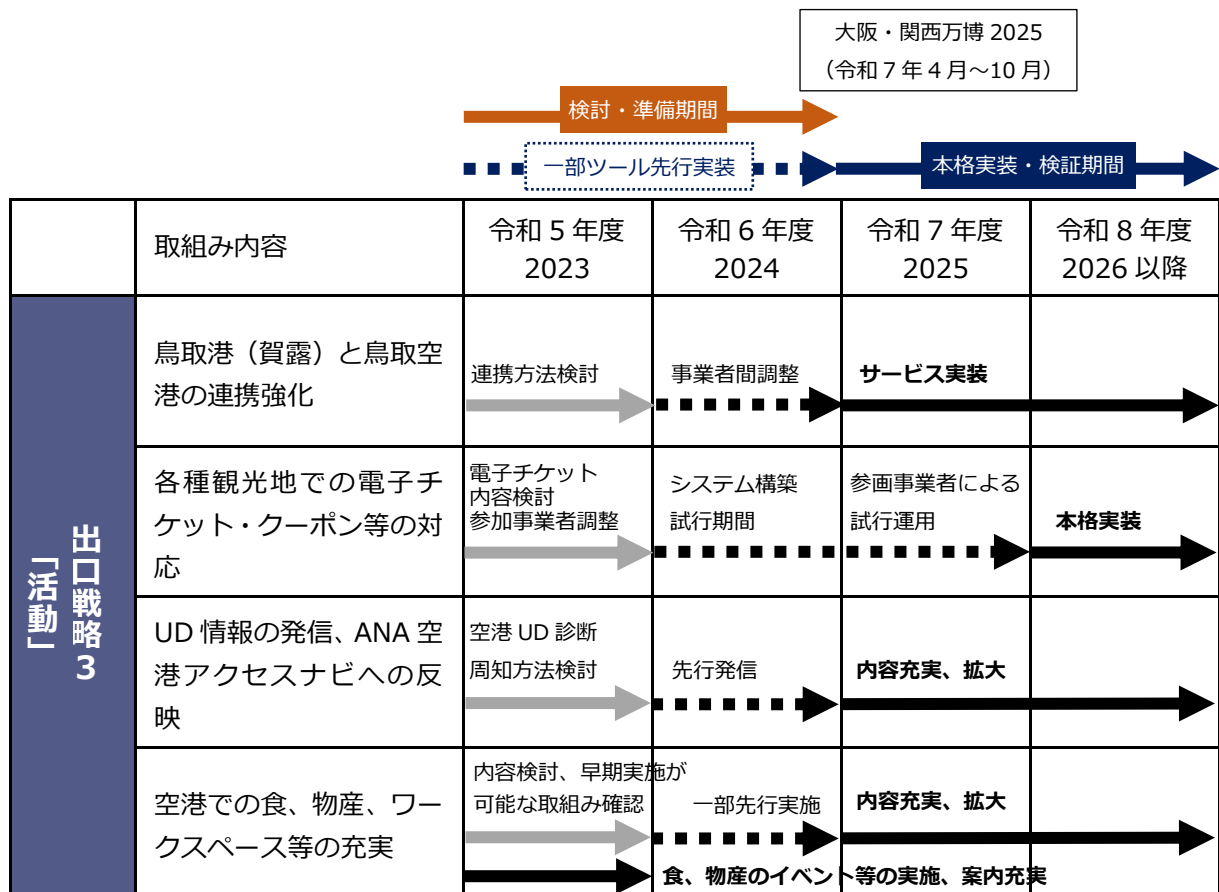
●：作業部会リーダー ○：作業部会構成メンバー



作業部会3「活動」

| 取組み内容 | 航空会社 | 鉄道事業者 | バス事業者 | タクシー事業者 | 観光関係 商工、 | 県、市町 | 事務局 | |
|--|------|-------|-------|---------|-------------|------|----------|--------------|
| | | | | | | | ビル 空港 | 県(空港 管理者) |
| 鳥取港（賀露）での物産と航空機輸送の連携（同じ便での貨物輸送等） 各種観光地での電子チケット・クーポン等の対応 UD情報の発信、ANA空港アクセスナビへの反映 鳥取空港での食、物産、ワークスペース等の充実 令和5年度に先行して実装化 ・食、物産に関するイベントの充実、発信強化 | ○ | | ○ | ○ | ● | ○ | ● | ○ |

●：作業部会リーダー ○：作業部会構成メンバー



5. 国等の支援事業、取組みの一覧

(1) 地域公共交通の「リ・デザイン」に関する資料（国交省検討資料）

出所：令和4年度第3回（第22回）交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会
（令和4年1月17日付）

内容：タクシーやバスについて、エリアで一体的にサービスや料金を設定する考え方が示されており、今後、空港二次交通検討の参考となる。また、交通でのDX推進に関する支援事業もあり、交通事業者のDX化の推進に向けた事業としての活用可能性もある。

<地域公共交通確保維持改善事業（令和5年度予算案:207億円）>

- 地域公共交通確保維持改善事業
- 交通DX・GXによる経営改善支援事業
- 自動運転実証調査事業
- エリア一括協定運行事業
- 共創モデル実証プロジェクト

<観光地の高付加価値化事業（令和4年度補正:200億円）>

<訪日外国人受入環境整備（令和4年度補正:163億円）>

※HP：https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/sogo12_sg_000162.html

※関連資料：<https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001583570.pdf>

(2) タクシー相乗り制度に関して（国交省報道資料）

出所：国交省報道資料（令和3年10月29日付）

内容：タクシーの相乗り制度について、アプリ等を活用し、今般、利用者が安心してタクシーに相乗りし、割安にドア to ドアで移動できるよう、「相乗りサービス」について、運賃の按分等に関する一定のルールを定めた新たな制度を導入。

※HP：https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha03_hh_000338.html

※関連資料：<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001429533.pdf>

(3) 交通不便地域における「ラストワンマイル・モビリティ」に関する検討

出所：国交省報道資料（令和5年2月15日付）

内容：公共交通が不十分な地域における、持続可能で利便性の高い交通サービスの確保を目指し、ラストワンマイル・モビリティに関する制度・運用の改善、交通事業者、国、自治体の共創によって、地域公共交通の確保に資するDX・GXを加速させるための方策について検討予定。

※HP：https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha03_hh_000367.html

※関連資料：<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001587297.pdf>

6. 鳥取空港の利用を促進する懇話会の取組み

(1) 設立目的

- ・鳥取空港の利用促進と利便性の向上、国際化の進展に寄与するため、昭和61年11月6日に鳥取商工会議所など経済団体・関係企業、鳥取県、県東・中部地区、兵庫県但馬地区の自治体などで設立

(2) 懇話会の主な事業

- ・既存航空路線の利用率向上策に関すること。
- ・既存航空路線の増便、新規航空路線の開設に関すること。
- ・鳥取空港の国際化に関すること。
- ・関係機関への要望、働き掛けに関すること。

(3) 会員

- ・28団体(令和2年12月現在)

鳥取商工会議所、倉吉商工会議所、鳥取県商工会連合会、鳥取県中小企業団体中央会、鳥取県農業協同組合中央会、鳥取県旅館ホテル生活衛生同業組合、(一社)日本旅行業協会中四国支部鳥取地区委員会、(一社)鳥取市観光コンベンション協会、(一社)鳥取中部観光推進機構、(一社)鳥取県バス協会、鳥取空港ビル(株)、(一社)麒麟のまち観光局、(一社)山陰インバウンド機構、全日本空輸(株)山陰支店、鳥取県、鳥取市、倉吉市、岩美町、八頭町、智頭町、若桜町、湯梨浜町、三朝町、北栄町、琴浦町、兵庫県香美町、新温泉町(備考:(株)日本航空山陰支店は休会中)

(4) 令和3年度の活動内容

①インバウンド事業

- ・首都圏旅行社に対する積極的な山陰向け旅行商品造成の働きかけや、首都圏に向けた航空便の利用促進PRを実施



○首都圏エージェント旅行商品造成等支援

- ・個人旅行商品への造成支援
- ・閑散期利用促進旅行商品への支援
- ・ANAキュン!の日に合わせたダイナミックパッケージクーポン発行
- ・ANA株主様向けツアー企画調整業務の委託
- ・鳥取市の「ワーケーションプラン作成」事業に係る航空運賃支援

- 首都圏の媒体、WEBサイトでの情報発信
 - ・日本経済新聞（山陰経済特集）への広告
 - ・東京モノレール車両への吊革広告
 - ・産経新聞（東京23区版）への広告掲載



②アウトバウンド事業

- ・地元旅行社に対する積極的な旅行商品造成の働きかけや旅行商品のPR支援、地元向けの航空便利用促進PR等を実施

○情報発信事業

- ・看板設置費（但馬地域、鳥取市内）、広告費（バス時刻表、めぐるん、等）
- ・日本海新聞への「安心安全な空の旅を」広告掲載

○地元AGT旅行商品造成、販売支援

- ・うさぎの耳広告欄の地元旅行社等への提供支援事業
- ・地元向け旅行商品への造成支援
- ・楽天トラベル特設ページ制作・10,000円クーポン配布による閑散期利用促進事業

③共通対策事業

- ・鳥取空港の賑わい創出や「鳥取砂丘コナン空港」の愛称PRを実施

○鳥取砂丘コナン空港の賑わい創出事業

- ・空港愛称化にかかる小学館への著作権料等
- ・PR用ノベルティの作成（マスクケース）
- ・うさぎの耳広告欄への鳥取空港イベントの広告掲載支援
- ・鳥取空港空の日イベントへの支援
- ・鳥取空港クリスマスイベントへのANAチーム羽田オーケストラの招へい
- ・鳥取空港装飾品設置に係る鳥取空港ビル（株）への協力金



④鳥取県内国内便エアサポート支援事業

- ・移住定住エアサポート：13件、関係人口エアサポート：2件
- ・介護・障がい者等エアサポート：2件

⑤空港地域周遊性向上活性化対策

- ・航空利用者で県内に1泊以上宿泊する者がレンタカーを借り受けた場合、レンタカー利用料の一部を助成（レンタカー助成利用実績：1,228件）

7. 鳥取空港ビル（株）のホームページ

- ・鳥取空港ビル（株）では、本プラットフォームでの活動記録として、令和4年度に実施した3回の会議資料、会議議事録概要版を公開している。
- ・また、今後は本空港・地域交通戦略や取組みの実施に際して有用な情報（国等の補助や制度の情報）を掲載予定である。

○鳥取空港ビル（株）ホームページ

- ・令和4年度に実施した3回分の会議資料、会議議事録概要版の公開ページ

<https://www.ttj-ap-bld.co.jp/company>